



BYGDEPAKKE BØ OG SAUHERAD



Mobilitetsstrategi for Midt-Telemarkregionen med fokus på kollektivtransport

Rapport fra forstudium

6.9.19 Nome, Sauherad og Bø kommuner



Innhold

.....	1
1 Bakgrunn for forstudiet	3
2 Mål.....	3
2.1 Effektmål	3
2.2 Resultatmål for forstudien	3
3 Kartlegging.....	3
3.1 Dagens tilbud og passasjertall for ulike transportformer	3
3.2 Skoleskyss	9
3.3 Kollektivandel	10
3.4 Sykkelandel	11
3.5 Pendlerstrømmer	12
3.6 Studentenes reisevaner, USN Campus Bø.....	12
3.7 Samordnet rutetilbud	12
3.8 Byttevillighet.....	14
3.9 Behov for utbedring av infrastruktur	14
3.10 Kombinert mobilitet	16
4 Anbefalinger	19
5 Kilder.....	21
6 Vedlegg	21



1 Bakgrunn for forstudiet

Forstudiet er en del av prosjektet [Bygdepakke Bø og Sauherad](#), som har en målsetting om redusert biltrafikk i Bø sentrum og at flere skal sykle, gå og reise kollektivt i og mellom attraktive steder i Midt-Telemark. Bygdepakka er et samarbeid mellom Bø og Sauherad kommuner (nye Midt-Telemark kommune), der dette forstudiet utgjør en av 14 arbeidspakker i hovedprosjektet. I denne arbeidspakka er også Nome kommune med. Gjennom arbeidet med Bygdepakka og samfunnsplanene for både nye Midt-Telemark og Nome kommuner har det kommet tydelige forventninger og politiske målsettinger om å knytte både tettstedene innad i kommunene bedre sammen og å knytte hele regionen tettere sammen både med hensyn til buss, jernbane og andre mobilitetstiltak. Arbeidet sees i sammenheng med regionale kollektivtilbud på buss og persontrafikktilbud på Sørlandsbanen og Bratsbergbanen. Dagens strukturer og forretningsmodeller for kollektivtrafikk er under press, og det arbeides med nye måter å organisere, utvikle og tilpasse dagens transportløsninger til framtidsrettete mobilitetsalternativ. I dette forstudiet har Nome, Bø og Sauherad kommuner innhenta kunnskap for å kunne jobbe videre med utvikling av skalérbare mobilitetsløsninger med overføringsverdi til bydeler og andre tettsteder.

Målet for forstudien er å vurdere utviklingspotensialet for kollektivtilbudet i regionen og kombinerte mobilitetsløsninger med utgangspunkt i dette og gi råd om eventuell videreføring og innhold til et eller flere forprosjekt. Bø og Sauherad kommuner har gjennom Bygdepakka jobba med sykkel, parkering og andre mobilitetsstema i andre arbeidspakker og fokus for dette forstudiet er derfor kollektivtransport.

Følgende samarbeidspartnere har deltatt i arbeidsgruppa for forstudien: Bø, Nome og Sauherad kommuner, Telemark fylkeskommune, Vy buss, Telemark bilruter og Jernbanedirektoratet. Det har også vært dialog med Go Ahead underveis i arbeidet.

2 Mål

2.1 Effektmål

Effektiv og bærekraftig persontransport (mobilitet) som sikrer livskvalitet, gode oppvekstvilkår, næringsvirksomhet og bruk av tjenestetilbud i hele regionen.

2.2 Resultatmål for forstudien

- Kartlegge nåværende og framtidig markedsgrunnlag for ulike transportformer
- Kartlegge muligheter for bedre samordning av reisetilbudet
- Kartlegge byttevillighet hos passasjerer
- Kartlegge strategiske utbedringspunkter i lokal infrastruktur
- Kartlegge muligheter for kombinert mobilitet
- Anbefalinger om videre oppfølging

3 Kartlegging

3.1 Dagens tilbud og passasjertall for ulike transportformer

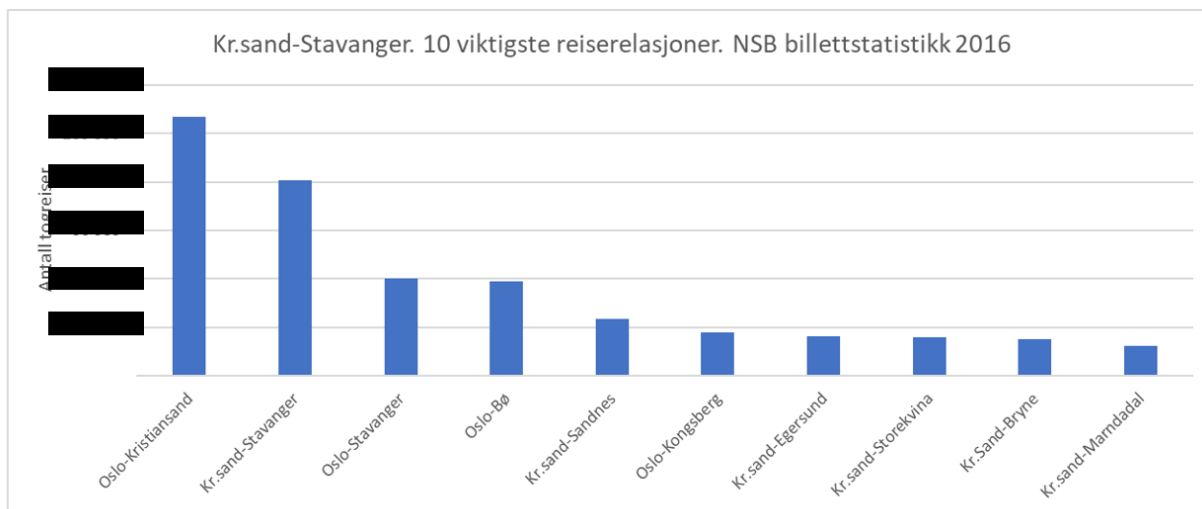
3.1.1 Tog

Sørlandsbanen (Oslo-Kristiansand-Stavanger) er en fjerntogstrekning som har totimers grunnrute bortsett fra midt på dagen med tre timer mellom to av avgangene. Det er stor lokaltogtrafikk i begge ender av pendelen med høyere frekvens. Det er lokaltog på strekningene Kongsberg-Oslo og Egersund-Stavanger og kvartersruter mellom Sandnes og Stavanger.



I Midt-Telemark er det tre stasjoner der toget på Sørlandsbanen stopper i dag; Nordagutu, Lunde og Bø. Disse er del av fjerntogtilbudet. Nordagutu har forbindelse med Bratsbergbanen til Skien og Porsgrunn, som er en 44 km lang togstrekning fra Porsgrunn til Notodden. Banen har forbindelse med Vestfoldbanen og Sørlandsbanen.

Relasjonen Bø-Oslo er blant de ti viktigste reiserelasjonene på Sørlandsbanen, se Figur 1. De tre største reiserelasjonene er Oslo-Kristiansand, Kristiansand-Stavanger og Oslo-Stavanger, så kommer Oslo-Bø som den fjerde største.



Figur 1 Oversikt over de 10 viktigste reiserelasjonene på Sørlandsbanen basert på billettstatistikk fra 2016 (Vy)

Passasjertall

Tabell 1 viser summen av på- og avstigninger på enkeltstasjonene i Midt-Telemark og Tabell 2 viser prosentvis utvikling ved de samme stasjonene i perioden 2013-18. Det har vært stor vekst i passasjertallene for Bø stasjon i perioden 2012-2018 med gjennomsnittlig årlig vekst på 6%. Lunde stasjon har hatt noen år med vekst og noen med nedgang, med sterk vekst fra 2014 til 2015 og en bra vekst fra 2015 til 2016. Nordagutu har hatt en liten nedgang i av- og påstigninger, men dette snudde til vekst på 3% i 2017.

Tabell 1 Antall på- og avstigninger ved Lunde, Bø og Nordagutu stasjoner (Vy)

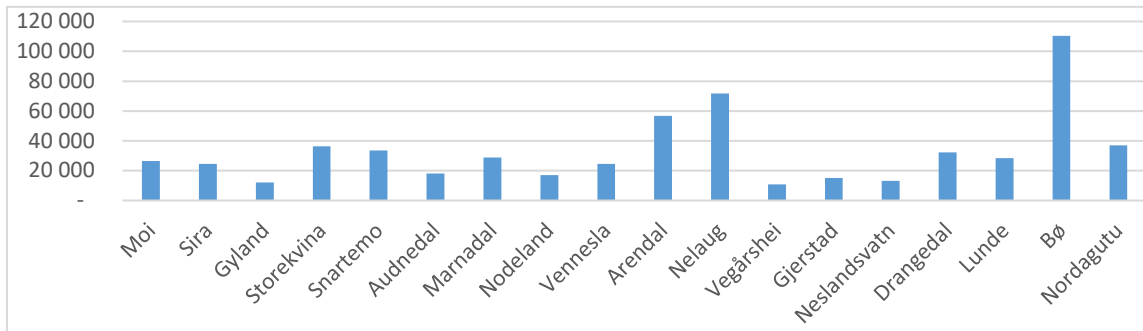
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Lunde	35 916	29 972	29 264	27 611	27 402	28 291	26 940
Nordagutu	32 615	33 143	25 949	35 102	39 497	36 952	35 598
Bø	81 565	81 826	86 059	94 442	101 590	110 355	118 131

Tabell 2 Årlig vekst i passasjertall

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Lunde	0,83	0,98	0,94	0,99	1,03	0,95
Nordagutu	1,02	0,78	1,35	1,13	0,94	0,96
Bø	1,00	1,05	1,10	1,08	1,09	1,07

Summen av på- og avstigende på alle stasjoner på en strekning er ikke det samme som antall reisende på strekningen. Hvis vi for eksempel tar for oss Kristiansand stasjon inneholder dette tallet for sum av – og påstigninger både alle som har reist fra Kristiansand til annen stasjon og til Kristiansand fra annen stasjon. På samme måte vil da sum av- og påstigende på annen stasjon også inneholde alle reisende fra annen stasjon som kommer fra eller skal til Kristiansand. Det å summere alle stasjonstall vil føre til dobbelttelling.

Figur 2 viser av- og påstigninger på de «mindre» stasjonene på Sørlandsbanen. Figuren viser at Bø stasjon står i en særstilling blant disse.

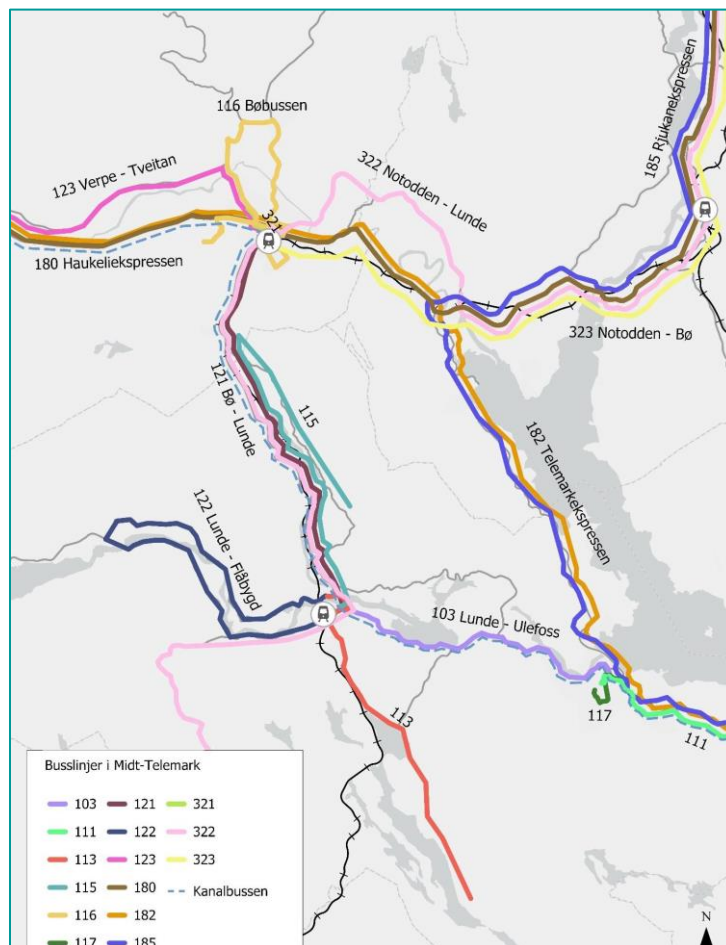


Figur 2 Antall av- og påstigninger på et utvalg «mindre» stasjoner på Sørlandsbanen (2017)

3.1.2 Buss

Telemark fylkeskommune kjøper busstilbudet i fylket via nettokontrakter. Det vil si at det er bussoperatørens ansvar å drive markedsføring, kundekontakt og utvikling av tilbud. I dagens tilbud er det prioritert å dekke arbeidsreiser og skoleskyss. I tillegg dekkes til en viss grad fritidsreiser knytta til de største reiselivssattraksjonene som Bø Sommerland og Telemarkskanalen. Fylkeskommunen samarbeider med operatørene om markedsføring av tilbudet gjennom farte.no og etter en årlig fastsatt markedsplan (Farte 2019). Denne tar i stor grad utgangspunkt i behov i Grenland, og det blir i liten grad vurdert hva som er status og utfordringer utenfor Grenland.

Busstilbudet i Midt-Telemarkregionen består av ekspressbusser på rv 36, lokalbusser på strekningene Notodden-Bø-Lunde og Lunde-Ulefoss og bestillingstjenesten HentMeg i Bø sentrum. Oversikt over busslinjene er vist i Figur 3 (her er Bøbussen vist, men denne ble erstatta av HentMeg 1.7.19).



Figur 3 Oversikt over busslinjer i Midt-Telemarkregionen (Cowi 2019)



Ekspressbusser

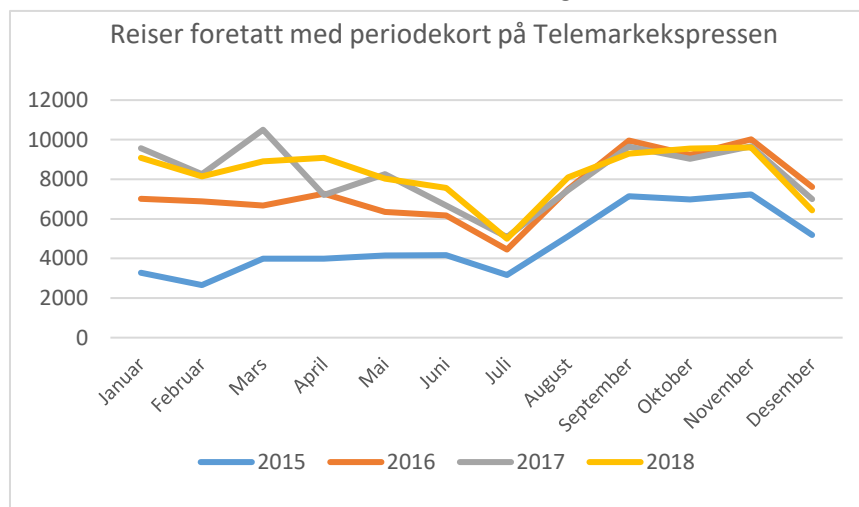
Telemarksekspressen går ca en gang i timen man-fre fra kl 4 til 19.35 på strekningen Seljord-Bø-Ulefoss-Skien-Sandefjord lufthavn/Tønsberg. Mellom Bø og Skien går det i tillegg halvtimesavganger morgen og ettermiddag. Totalt er det 16 daglige avganger fra Seljord og i tillegg 6 fra Bø man-fre. Fra Tønsberg/Sandefjord til Seljord er det 13 daglige avganger og i tillegg 9 fra Posgrunn/Skien-Bø. 5 av avgangene i begge retninger innstilles i skolenes sommerferie.

Lørdag er det 5 avganger Seljord-Sandefjord/Tønsberg i begge retninger, i tillegg til en avgang Bø-Skien. Søndag er det 6 avganger Seljord-Sandefjord/Tønsberg i begge retninger.

Haukeliekspressen Haugesund/Bergen/Odda-Bø-Gvarv-Oslo har 4 daglige avganger man-fre, to avganger lørdag og 4 søndag i begge retninger. F.o.m. 1.1.20 vil Haukeliekspressen ikke kjøre via Midt-Telemark kommune, men følge E134 gjennom Århus-Gvammentunnellen. Antall daglige avganger gjennom Midt-Telemark kommune vil dermed bli redusert med 4 i begge retninger. Korrespondanse mellom Telemarksekspressen og Haukeliekspressen i Seljord blir viktig for å ivareta reisende til/fra Vestlandet, og korrespondanse mellom buss og tog i Bø og Vy buss og Haukeliekspressen på Notodden blir viktig med hensyn til reisende mot Oslo.

Passasjertall

Passasjertallene for Telemarksekspressen er ikke kjent, da dette er en kommersiell rute, kun antall reiser med Telemarksekspressen foretatt med periodekort (Figur 4). Dette er i hovedsak pendlerreiser til jobb eller studier. Telemarksekspressen åpna for fylkeskommunens periodekort for voksne og UngVoksen fra mars 2015, men før dette var det bare ungdoms- og studentkort som var gyldig. Halvtimesfrekvenser ble innført i august 2016. Figur 4 viser betydelig økning av pendlerreiser fra og med 2016. Mars 2019 ble antall avganger redusert. Foreløpige tall viser ingen tydelig nedgang, men det tar normalt litt tid før man ser endringer i reisevaner.



Figur 4 Antall reiser foretatt med periodekort på Telemarksekspressen (Telemark fylkeskommune)

Lokalbusser

Lokalbussene i Midt-Telemark gir et tilbud for skolelever og som korrespondanse til Telemarksekspressen og Haukeliekspressen i Bø og Ulefoss. Lokalbussene dekker også reisebehov innad i kommunene, på strekningen Notodden-Bø og Ulefoss-Lunde.

Bøbussen (linje 116) har fram til 1.7.19 gitt tilbud lokalt i Bø sentrum/Folkestad med timesfrekvens fra kl 0640 til kl 18 i ukedagene. Her har det vært en stigning i antall reisende de siste to årene, noe som skyldes økt trafikk til Bø Sommarland og utvidelse av ruta til Nordbøåsen i 2017. Sommerstid utvides tilbudet med avganger lørdag og søndag. Ved innføring av HentMeg 1.7.19 ble dette tilbudet forsterka med avganger til kl20 i ukedagene.



Det er også lokalbuss på strekningen Notodden – Bø, via Akkerhaugen, Gvarv og Hørte. Mellom kl 0615 og kl 1855 er det 12 avganger man-fre, i tillegg til egne skoleruter, mellom Notodden og Bø. Fra Bø til Notodden går det 8 avganger i tillegg til skoleruter mellom kl 0955 og kl 1955.

I helgene går det fire avganger lørdag fra Notodden mellom kl 0855 og 1655, og tre på søndag mellom kl 1455 og 2055. Flere av rutene innstilles i skolenes ferier, noe som gir et uoversiktlig tilbud for passasjerene.

På strekningen Bø-Lunde går det buss kl 0601 i tillegg til skoleruter ved skolestart/slutt. Bussen går motsatt vei kl 0627 fra Lunde til Bø. Disse avgangene korresponderer med toget. På kvelden er det bestillingstransport på strekningen Bø-Lunde kl 2010.

På strekningen Lunde-Ulefoss går det 11 avganger mellom kl 0705 og 1715 man-fre, ikke med skolerutene. Flere korresponderer med Telemarkekspressen på Ulefoss. Det går 13 avganger Ulefoss-Lunde (to er bestillingsruter på kvelden) utenom skoleruter. Også her i korrespondanse med Telemarkekspressen på rv.36.

I tillegg til ordinære avganger, settes det opp Kanalbuss i perioden mai-aug som skal gi et tilbud til båtpassasjerer på Telemarkskanalen ved Lunde, Ulefoss og Akkerhaugen.

Passasjertall

I perioden 2016-2018 har det vært en betydelig økning i av- og påstiginger i Lunde og Bø sentrum på bussen som går Lunde-Bø-Notodden og for Bøbussen. De andre strekningene har relativt stabil utvikling. Unntaket er av- og påstiginger ved Lunde stasjon og Ulefoss senter på bussen Ulefoss-Lunde, som har blitt betydelig redusert. Aldersfordeling på lokalbusstilbudet (andel barnebilletter og honnørbilletter) er ikke kjent, noe som gjør det vanskelig å analysere hvordan bussandelen kan økes.

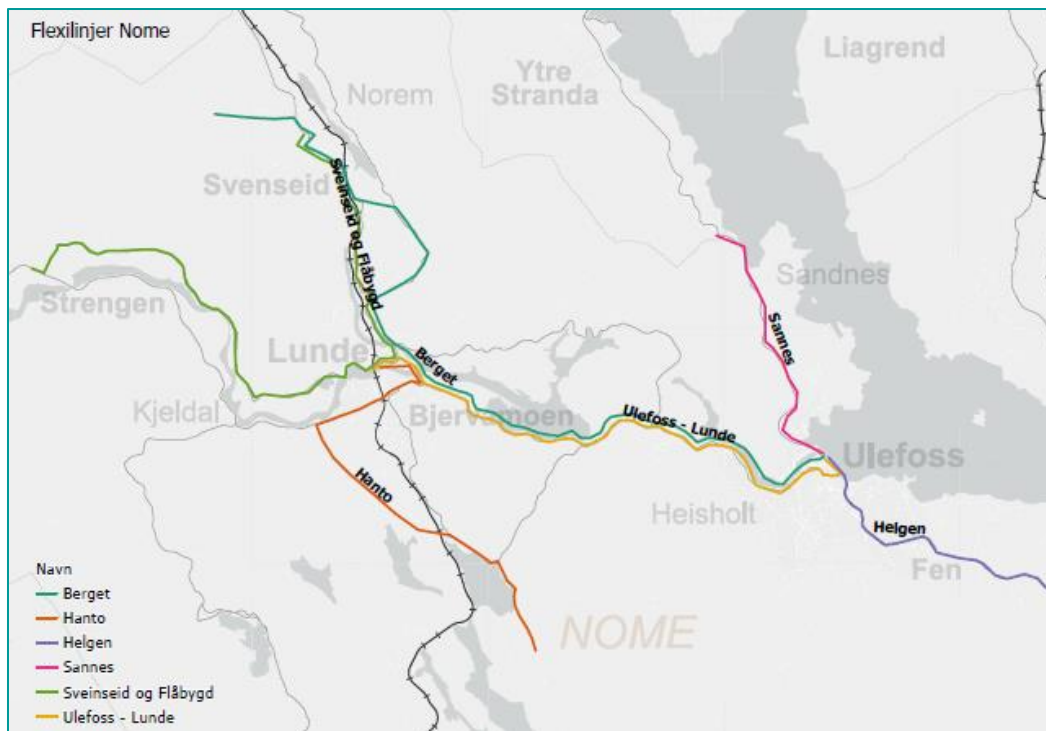
Tabell 3 Passasjertall for lokalbusser

	2016	2017	2018
Notodden-Bø-Lunde (322 og 323)			
Nordagutu	8 901	9 049	8 252
Akkerhaugen bru	6 678	5 978	5 988
Gvarv stasjon	9 890	8 787	7 921
Bø sentrum	23 543	25 623	25 578
Lunde	14 824	18 917	18 666
Ulefoss-Lunde (103)			
Lunde sentrum	11020	10 790	11 290
Lunde stasjon	11020	7 752	6 424
Ulefoss senter	23277	20 667	19 837
Bøbussen (116)	21938	23793	26 675

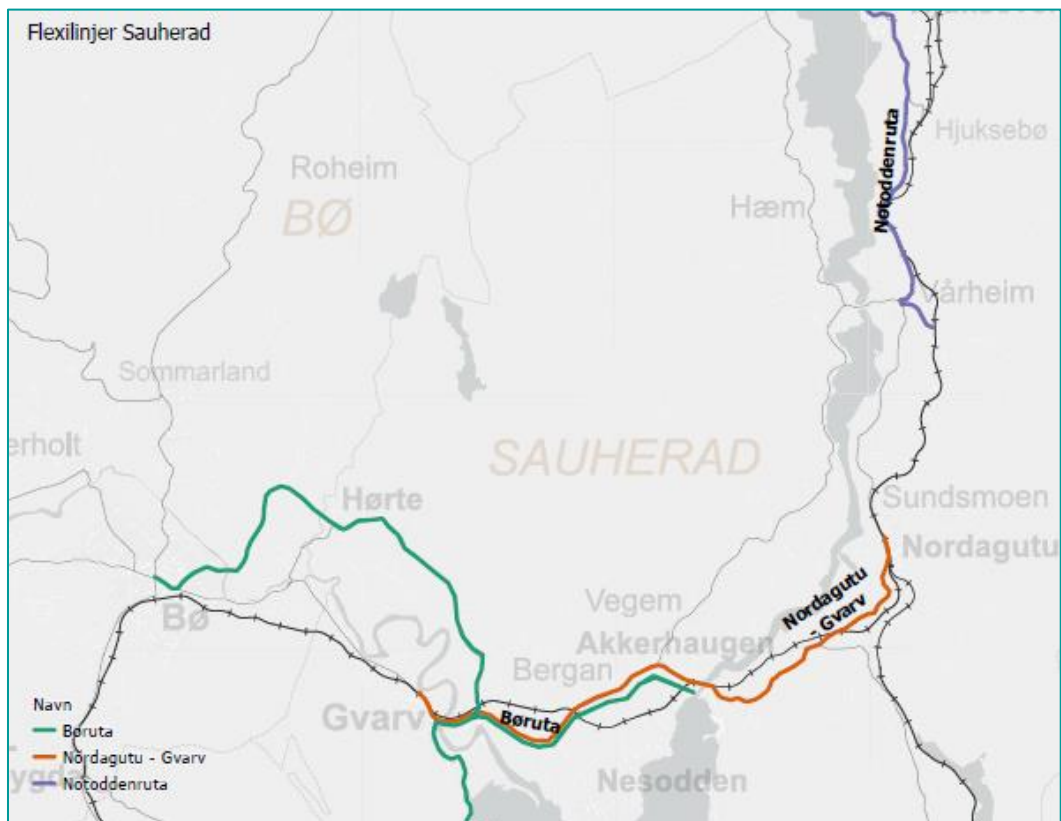
3.1.3 Flexiruter

Flexiruter er bestillingstransport fra hjemmet til sentrum tidlig formiddag og hjem tidlig ettermiddag på én fast hverdag hver uke. Rutene er del av kollektivtilbudet, men betjenes av taxiene. Frist for å bestille tur er kl 20 dagen før, og pris pr tur er kr 35. Turene bestilles pr telefon til drosjesentralene. I Nome er det seks flexiruter (Figur 5), i Sauherad tre (Figur 6) og i Bø fem ruter (Figur 7). Flexirute for Breisås opphørte ved innføring av HentMeg.

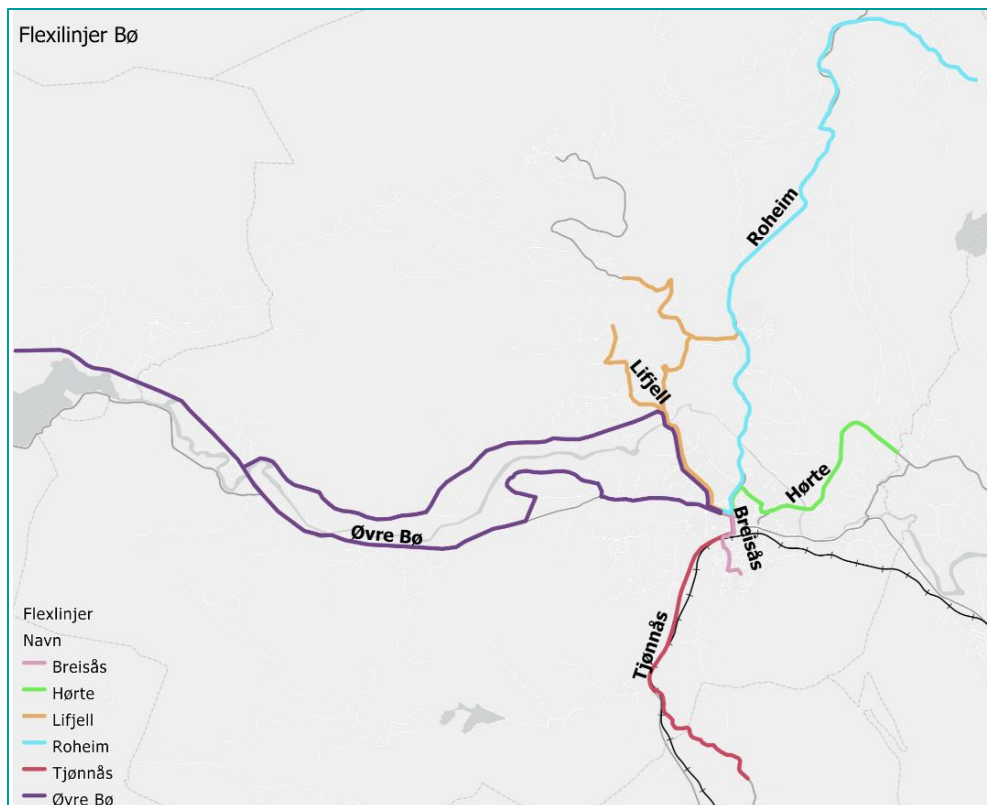
Hovedmålgruppa for tilbudet er reisende som ikke har tilgang til egen bil, har avstand til holdeplasser eller bor i områder der det er lite eller ikke kollektivtilbud. Siden tilbudet kun er én gang i uka og på dagtid, er dette ikke et tilbud til arbeidsreiser eller ungdom.



Figur 5 Flexilinjer i Nome



Figur 6 Flexilinjer i Sauherad



Figur 7 Flexiruter i Bø

Passasjertall

Passasjertall for flexirutene er ikke tilgjengelige, men Telemark fylkeskommune opplyser at rutene er mest brukt i Nome innenfor Midt-Telemarkregionen.

3.1.4 Drosje

Passasjertall for drosje er ikke tilgjengelig på kommunenivå, hverken hos Telemark fylkeskommune eller SSB. Drosjene blir i utstrakt grad benytta til skoleskyss. Omfanget av skoleskyss med drosje i Midt-Telemarkregionen

Tabell 4. Tabellen omfatter både skyss pga avstand hjem-skole, farlig skolevei og funksjonshemming.

Tabell 4 Elever som er innvilga fast skoleskyss med drosje i Midt-Telemarkregionen pr okt 2017 (Telemark fylkeskommune)

Bostedskommune	Internt i kommunen		Internt i fylket		Sum grunnskole og VGS		Totalt
	Grunnskole	VGS	Grunnskole	VGS	Grunnskole	VGS	
Bø	29			2	29	2	31
Nome	66	6		5	66	11	77
Sauherad	19			1	19	1	20
Totalt	114	6		8	114	14	128

3.2 Skoleskyss

Mye av lokalbusstilbudet er styrt av skolerutene. Det er ikke kjent hvor stor andel av passasjergrunnlaget som utgjøres av skoleskyss på de ulike strekningene. Tall fra 2011 viser at 74% av bussreisene i Midt-Telemark den gang var skoleskyss, men nyere tall foreligger ikke.



Fylkeskommunen har ansvar for å organisere og tilrettelegge for økonomisk forsvarlig skoleskyss i samarbeid med kommunen, og kommunen har plikt til å samarbeide om rasjonell og trygg skoleskyss. Det er felles skyssordning for grunnskole og videregående skole. Fylkeskommunen har ansvar for skyss for elever som har skyssrett p.g.a. avstand mellom hjem og skole, og kommunen har ansvar for de som har skyssrett p.g.a. farlig skolevei (Telemark fylkeskommune 2017). For elever med krav på skoleskyss, har fylkeskommunen ansvar for én tilkjøring og én hjemkjøring pr dag, tilknyttet skolens ordinære start- og sluttid.

Tabell 5 viser hvor mange elever ved skolene i vår region som har krav på skoleskyss. Skyss som skyldes farlig skoleveg er utheva med lys blått. Totalt gjelder dette 65 elever i Nome og 31 elever i Midt-Telemark kommune.

Tabell 5 Antall elever med rett til skoleskyss ved skolene i Midt-Telemarkregionen skoleåret 2018/2019

Grunn til skyss	Avst. heim-skule	Farleg skuleveg (buss)	Vinterskyss farleg skuleveg tilbringarskyss	Avst. heim-haldepl.	Farleg skuleveg (taxi)	Skyssgodtgj. pga avst heim-skule
Skule (elevtal i parentes)						
Holla 10-årige (380)	81	26	2	4	3	
Lunde 10-årige (300)	70	26	4		4	
Helgen skole (35)	24					
Sauherad barne- og ungdomsskule (400)	204	2				
Folkestad skule (130)	49	10	7			
Bø skule (420)	77		2	8		1
Bø ungdomsskule (215)	68	1	2	10		
Sauar friskole (50)	44	1				7
Hjuksebø skole (50)	19	6		1		
Totalt	636	72	17	23	7	8
Totalt farlig skolevei Nome		65				
Totalt farlig skolevei B og S		31				

Hjuksebø: Skyss pga avstand er elever som er bosatt i Sauherad etter grensjustering. Farlig skolevei buss, lang avst hjem-holdeplass og taxi pga manglende buss: Dette er elever med skyss pr. i dag

Dersom strekninger med farlig skolevei innenfor skyssgrensa utbedres slik at de blir trygge for skoleelevene, vil behovet for skoleskyss falle bort og frigjøre kapasitet i kollektivtrafikken. Tabellen viser at potensialet for å redusere behovet for skuleskyss ved å sikre skoleveiene er størst ved Holla, Lunde og Folkestad skoler. Etter sammenslåing av Bø og Sauherad kommuner 1.1.20, vil Hjuksebø skole ligge utenfor kommunegrensa.

[Areal- og transportanalyse for Bø og Sauherad](#) (Statens vegvesen), som er utarbeida som grunnlag for utarbeiding av sykkelplan i de to kommunene, viser hvor mange elever ved hhv små-, mellom- og ungdomsskoletrinnet som bor lenger enn 4km fra de ulike skolene og dermed har krav på skoleskyss.

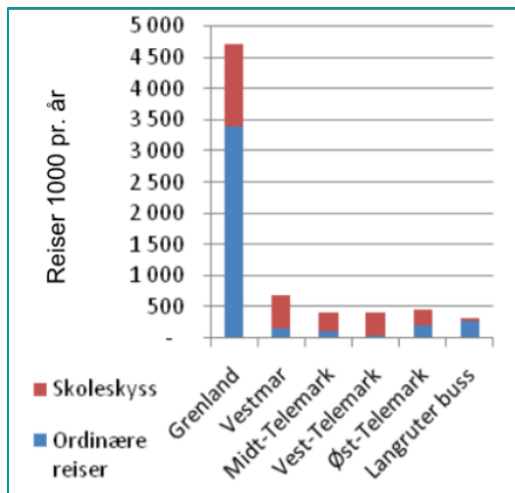
Arbeidet med kartlegging av omfanget av skoleskyss og hvilken del av skoleskyssen som skyldes farlig skolevei, har avdekket at ingen aktører sitter med oversikten over dette. Tabell 5 og 5 stemmer heller ikke helt overens, og dette viser at man ikke har full oversikt over totalomfanget av skoleskyssen og hvilke forhold som utløser rett til skoleskyss. Ansvar er delt mellom kommune, fylkeskommune og transportør, og ingen har samordningsansvaret. Dette til tross for at skoleskyssen styrer en betydelig del av kollektivtilbudet i distriktene.



3.3 Kollektivandel

I den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU) som utarbeides jevnlig, er det ikke eget utvalg for Midt-Telemarkregionen. Det finnes derfor ikke data i RVU som viser kollektivandel for denne regionen spesielt, kun for hele fylket. Videre framover vil RVU bli gjennomført løpende, men vi har ikke opplysninger som tilsier at det vil bli data tilgjengelig for kollektivandel utenfor Grenland.

Den eneste kilden for bussandel i Midt-Telemarkregionen er en brukerundersøkelse fra Vestviken Kollektivtrafikk fra 2008 (Figur 8). Brukerundersøkelsen var grunnlag for kollektivplan for Telemark i 2011 (Loftsgarden, Nielsen Jan & Hoff 2011). Denne viser en relativt lav bussandel i Midt-Telemark, og at skoleskyss utgjør en svært stor andel av bussreisene. Tallene er gamle, og det er usikkert hvor relevante de er for dagens bussandel.



Figur 8 Andel bussreiser i de ulike regionene i Telemark (Loftsgarden, Nielsen, Jan & Hoff 2011)

Det har ikke vært mulig å finne data om andelen togreiser for innbyggerne i Midt-Telemarkregionen, kun passasjertall for stasjonene.

I rapporten om bestillingstransport som er utarbeida av Cowi (Cowi 2019) som del av denne forstudien, konkluderes det med at det er potensiale for et bedre busstilbud for aktivitetsreiser for barn rett etter skolen for enkelte skoler, kveldstilbud for ungdom i Sauherad, Ulefoss og Lunde og buss til Lifjell for studenter og turister i helgene. I rapporten anbefales nye tilbud for å dekke opp det behovet for kollektivreiser som ikke er dekket av dagens tilbud, først og fremst knytta til buss. Dette er bl.a. basert på resultatene av en questbackundersøkelse for ungdomsskole- og videregående-elever i Sauherad gjennomført av Telemark fylkeskommune i 2019 for å kartlegge reisebehov på ulike tidspunkt.

Innspill fra ungdom i Bø og Sauherad gjennom folkehelseprosjektet Ung Arena viser også behov for flere bussavganger på kveldstid og i helgene, utviding av Bøbussens/HentMeg-ruta til tettstedene i Sauherad og ønske om gratis buss fra Sauherad barne- og ungdomsskole til Bø rett etter skolen. Videre er det ønske om et enklere betalingssystem som er felles for alle busselskapene.

Som eneste fylke i landet, opererer Telemark fylkeskommune med nettokontrakter med bussoperatørene. Dette betyr at bussoperatøren har det fulle ansvaret for å utarbeide nye tilbud. Dette gjør det utfordrende for fylkeskommunen å samarbeide med og involvere kommuner, lag, org., ungdomsråd osv i utvikling av kollektivtilbudet.

3.4 Sykkelandel

Heller ikke for sykkelandel finnes det data for vår region i den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU). Statens vegvesen gjennomførte sykkelbyundersøkelse i Bø i 2015 (Sintef 2015) med 500



respondenter i Bø. Denne viser at sykkelandelen i Bø i 2015 var 9%, dvs en høy sykkelandel sammenlignet med landet for øvrig. Tilsvarende tall foreligger ikke for de to andre kommunene.

I Bø etablerte Statens vegvesen to tellepunkt for sykkel i 2018, et midt i sentrum i Bøgata og et utenfor sentrum ved Folkestadvegen. Data fra tellepunktene ligger ikke inne i vegvesenets kartløsning som viser tellepunkt for bil og sykkel (<https://www.vegvesen.no/trafikkdata/start/kart>), men kommunen har fått oversendt tall for tellepunktet i Bøgata for 2018/2019. Dette viser i gjennomsnitt over 140 syklisters daglig i høstmånedene ved akkurat dette punktet, mens tallet synker til ca 20 daglig vinterstid.

3.5 Pendlerstrømmer

Fordeling av pendlerreiser sier noe om potensialet for kollektivtilbudet. Ca 1/3 av pendlerstrømmen fra Bø/Sauherad går mot Kongsberg/Drammen/Oslo, dvs langs Sørlandsbanen, se Tabell 6. Fra Nome går halve pendlerstrømmen mot Grenland og en stor andel mot Bø.

Tabell 6 Pendlerstrømmer internt i og ut og inn av regionen (Cowi 2019)

Fra \ Til	Nome	Bø	Sauherad	Oslo/ Drammen/ Kongsberg	Grenland
Nome		372	109	96	543
Bø	138		264	132	201
Sauherad	117	389		125	140
Oslo/Drammen/ Kongsberg	10	40	8		444
Grenland	219	115	50	1956	

3.6 Studentenes reisevaner, USN Campus Bø

USN Campus Bø er blant de største campusene i USN og har ca 2700 studenter. Bygdepakke Bø og Sauherad gjennomførte våren 2019 intervjuer av studentene her for å kartlegge deres bruk av kollektivtransport, behov og tilfredshet med tilbudet. Hovedresultatet er at en stor del av studentene ikke bruker/har tilgang på bil, men går og sykler. Mange bor svært sentralt og opplever Bø såpass kompakt at det ikke er behov for hverken bil eller lokalbuss. Unntaket er vinterstid, der mange studenter ser behov for et bedre lokalbusstilbud til og fra sentrum. Studentene benytter i svært stor grad tog for å reise til og fra Bø i helger og ferier, og er svært fornøyde med togtilbudet. Studentene er også fornøyd med busstilbudet, men opplever dette som mindre oversiktlig enn togtilbudet og savner busstilbud til Lifjell.

3.7 Samordnet rutetilbud

3.7.1 Korrespondanse mellom buss og tog

Det er i dag ingen korrespondanse mellom buss og tog på Sørlandsbanen ved Nordagutu, men buss korresponderer med tog ved Bø stasjon. Det er heller ikke korrespondanse mellom buss fra Midt-Telemark og tog på Bratsbergbanen ved Nordagutu fordi ekspressbusser langs rv 36 blir definert som hovedkollektivtilbudet mellom Bø/Sauherad og Grenland.

Ved Lunde stasjon er det bare korrespondanse mellom tog og buss på enkelte for bussavganger fra Ulefoss til Lunde.

Bøbussen har korrespondert med toget i Bø. Med HentMeg kan togpassasjerer nå bestille henting/levering på stasjonen når toget kommer.



3.7.2 Korrespondanse mellom tog på Sørlandsbanen og Bratsbergbanen

Bratsbergbanens tog betjener strekningen Porsgrunn–Notodden. Togene på Sørlandsbanen kjøres mellom Stavanger/Kristiansand og Oslo. På Nordagutu ligger det til rette for korrespondanse mellom disse to linjene slik at man kan reise Grenland-Kongsberg/Oslo, evt Bø–Grenland, Notodden–Kongsberg eller Notodden-Bø.

Ruteplanene for banestrekningene legges opp for å tilfredsstille markedets behov på flere delstrekninger, og man må prioritere hvilke forbindelser som skal gis best korrespondanse ved Nordagutu. For gjeldende ruteplan er det lagt størst vekt på korrespondanse Grenland–Kongsberg i begge retninger. Denne prioriteringen medfører at tog på strekningen Skien-Porsgrunn kjøres svært nær regiontogene mellom Skien og Oslo slik at strekningen deler av dagen har to tog pr time, men disse kjøres med mindre enn 10 min mellomrom.

For fremtidig togtilbud på Bratsbergbanen vil det være viktig at fylkeskommunen gjør en prioritering mellom om Bratsbergbanens tog skal gi tilnærmet halvtimes frekvens mellom Skien og Porsgrunn/Larvik eller fortsatt ha korrespondanse med Sørlandsbanens tog ved Nordagutu. Begge deler vil i utgangspunktet ikke være mulig å oppnå. Dette må avklares i dialog mellom fylkeskommunen og Jernbanedirektoratet.

3.7.3 Skoleskyss

Mye av busstilbudet i regionen er styrt av skolerutene, og tilbudet låses til skolestart og –slutt. Midt på dagen og på ettermiddagen er det større fleksibilitet. Skolestart og –slutt ved de ulike skolene er vist i Tabell 7. Skolestart varierer fra kl 8 til 8.45 og skoleslutt fra kl 11.15 til 15 med ulike slutt-tidspunkt på ulike skoledager og ulike trinn. Lunde, Folkestad, Bø og Sauherad barneskole har ulikt tidspunkt for skoleslutt for småtrinn og mellomtrinn enkelte dager i uka. Dette betyr at det kjøres skoleskyss fra skolen på to tidspunkt på samme dag. Bø kommune endret f.o.m. høsten 2019 skoleruta for småskoletrinnet for å unngå å binde opp busser og midler til mellomskyss onsdager. Tabellen viser ny skolerute.

Tabell 7 Start og slutt på skoledagen ved skolene i regionen (skoleåret 2019/2020)

Skole	Man	Tir	Ons	Tor	Fre
Folkestad skule	8.30-14.15	8.30-13.25 (1.-4) 8.30-14.15 (5.-7)	8.30-14.15	8.30-14.15	8.30-13.25
Bø skule	8.30-14	8.30-13.15 (1.-4) 8.30-14 (5.-7.)	8.30-14	8.30-14	8.30-13.15
Bø ungdomsskule	8.30-14	8.30-14	8.30-14	8.30-14	8.30-14
Sauherad barne- og ung.skule	8.45-13.30 (1.-6) 8.45-14.30 (7.-10)	8.45-13.30 (1.-4) 8.45-14.30 (5.-10)	8.45-13.30 (1.-7.) 8.45-14.30 (8.-10)	8.45-13.30 (1-4) 8.45-14.30 (5-10)	8.45-13.30 (1.-4.) 8.45-14.30 (5.-10)
Sauar friskole	8.25-14.20	8.25-14.20	8.25-14.20	8.25-14.20	8.25-12.15 (8.-10., oddetallsuger)
Helgen skole	8.30-15	8.30-15	8.30-15	8.30-15	8.30-15
Holla 10-årige	8.30-14.15	8.30-14.15	8.30-14.15	8.30-14.15	8.30-14.15
Lunde 10-årige	8.30-14.15	8.30-14.15	8.30-12.30 (1.-7) 8.30-14.15 (8-10)	8.30-14.15	8.30-11.30 (1.-4.) 8.30-14.15 (5.-10)
Bø vgs	8.10-15	8.10-15	8.10-15	8.10-15	8.10-15
Nome vgs, Lunde	8.00-15	8.00-15	8.00-15	8.00-15	8.00-15
Nome vgs, Sørve	8.00-15	8.00-15	8.00-15	8.00-15	8.00-11.15

Gjennom arbeidet med forstudien har det kommet fram at ungdom i Sauherad ønsker mer fleksibilitet i bruk av skoleskysskort. Dersom skoleelever ved Sauherad barne- og ungdomsskole tar bussen hjem etter skolen, reiser de gratis med skoleskysskortet, men dersom de skal videre på en aktivitet f.eks. i Bø sentrum, har de måttet kjøpe bussbillett. Dette blir endra fra og med skolestart



2019, der det blir innført én gratis t/r-reise for elever med skoleskysskort uavhengig av reisestrekning mellom kl 6 og 18. Ordningen vil kun gjelde de gule lokalbussene og ikke ekspressbussene, d.v.s. at det ikke vil gjelde for skolebarn/-ungdom som bor på strekningen Gvarv-Ulefoss eller Bø-Seljord grense, der det kun kjøres ekspressbuss.

3.7.4 Syketransport

I denne forstudien er det ikke sett på omfanget av syketransport og potensialet for samordning av denne type reiser med andre reiser. Det kan likevel påpekes at lengre sykereiser er sammenfallende med skoleskyss og arbeidsreiser og er derfor svært kostnadsdrivende for prisen på drosjetjenester.

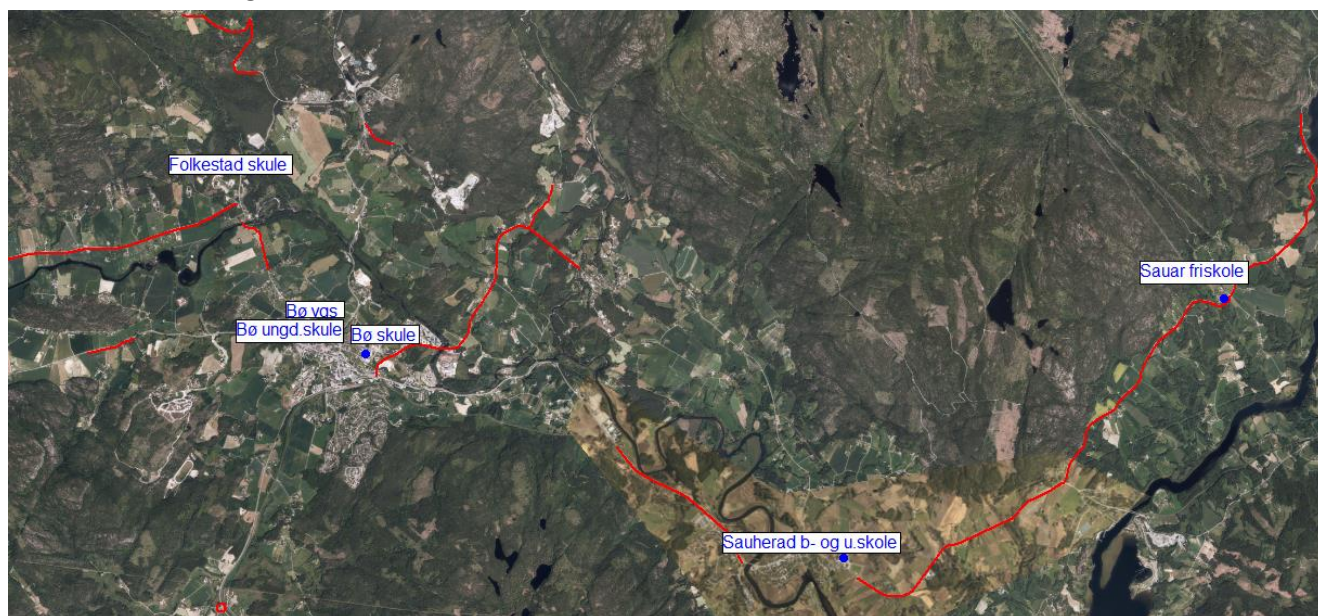
3.8 Byttevillighet

Det er ikke gjort nærmere undersøkelser om byttevillighet lokalt i forstudiet, da man antar at dette ikke skiller seg fra nasjonale forhold. Forskning viser at gjennomsnittlig byttemotstand er høy, og at byttemotstanden avhenger av om trafikantene har erfaring med å bytte transportmiddel eller ikke (Nossum 2004). Gode fasiliteter på byttestedet, liten gangavstand mellom holdeplassene og kort ventetid reduserer motstanden mot å bytte. Det betyr at byttemotstanden i stor grad vil påvirkes av transportmiddel, reiselengde, tid mellom avganger og utforming av byttepunktet. Med andre ord kan omstigningsulempen reduseres betraktelig dersom det legges til rette for et raskt og enkelt bytte.

3.9 Behov for utbedring av infrastruktur

3.9.1 Farlig skolevei

Som omtalt i kap 3.2 gir farlig skolevei rett til skoleskyss også for elever som bor nærmere skolen enn skyssgrensene. Figur 9 viser strekninger med farlig skolevei innenfor 4km-grensa til de fire barneskolene i Bø og Sauherad.



Figur 9 Strekninger med farlig skolevei innenfor 4km-grensa Bø og Sauherad er markert med rødt

Kartet viser at det først og fremst er strekninger langs fylkesvei som er definert som farlig skolevei i Midt-Telemark kommune, og til en viss grad strekninger langs riksvei. Langs kommunale veier er det i hovedsak tilrettelagt for trygg skolevei. D.v.s. at dersom man skal «friskmelde» skoleveiene innenfor 4km-radius for skolene i de to kommunene og frigjøre buss- og drosjeresurser fra skoleskyss, må det etableres g/s-veg langs fylkesveiene innenfor denne radiusen. Ca halvparten av elevene ved



Sauherad barne- og ungdomsskole har skoleskyss, men dette er p.g.a. avstand, ikke farlig skolevei. Størst effekt vil derfor sannsynligvis etablering av g/s-veg langs Vreimsida ha, da en større andel av elevene ved Folkestad skole har krav på skoleskyss.

Tilsvarende oversikt over farlig skolevei har ikke vært tilgjengelig for Nome kommune, men kommunen skal i forbindelse med kommuneplanens arealdel og nye klima- og beredskapsplaner utarbeide et digitalt ROS-kart, som også vil omfatte farlig skoleveg og andre forhold som gjelder sikkerhet og mobilitet for barn og unge i kommunen.

3.9.2 Kollektivknutepunktene

I nylig vedtatte samfunnsdeler av kommuneplanene for Nome og for Midt-Telemark kommune er det lagt konkrete strategier for videreutvikling av de sentrale kollektivknutepunktene.

Ulefoss

Nome kommune er grunneier av kollektivknutepunktet. Både ekspress- og rutebusser og skoleskyss har avgang fra kollektivknutepunktet og korresponderer delvis her. Det er utarbeidet detaljplaner for knutepunktet i forbindelse med sentrumsplan for Ulefoss. Det er behov for omfattende oppgradering av knutepunktet, som er kostnadsberegna til 12 mill. Kommunen har søkt om midler gjennom handlingsprogrammet til ATP Telemark, men søknaden er ikke imøtekommet.

Lunde stasjon

BaneNOR er grunneier og har planer for utviding av parkeringskapasiteten, men Nome kommune er ikke kjent med at det foreligger noe tidsskjema for dette. Lunde stasjon har tog og lokalbuss, som til en viss grad korresponderer med toget. Det er behov for å utarbeide en områderegeringsplan som også inkluderer dagens tømmerterminal. Jernbanedirektoratet har igangsatt en prosess for å finne ny lokalisering av dagens tømmerterminaler ved Bø og Lunde stasjoner og anbefaling til Samferdselsdep. vil foreligge i løpet av høsten 2019.

Gvarv stasjon

BaneNOR er grunneier for kollektivknutepunktet. Ekspressbussene kjører ikke lenger innom her, men stopper langs rv 36 ved Sagavollkrysset. Statens vegvesen planlegger derfor å etablere et nytt byttepunkt med parkering sør for krysset rv 36-fv 360 der lokalbuss fra Notodden mot Bø og Lunde kan kjøre nedom og snu. Statens vegvesen signaliserer at bygging vil bli finansiert i NTP 2021-2023. Toget på Sørlandsbanen stopper p.t. ikke på Gvarv. I dag er det derfor bare lokalbussene som bruker stasjonen som stoppested.

I nylig utarbeida [fortetningsanalyse for Gvarv](#) i regi av Bygdepakke Bø og Sauherad (Asplan Viak 2019), er det skissert mulig utbygging av ledige arealer på Gvarv stasjon og areal til kollektivknutepunkt slik at ekspressbussene kan kjøre innom her i framtida dersom det skulle bli aktuelt med lokaltogstopp. BaneNOR og kommunen utarbeider nå en mulighetsstudie for Gvarv stasjon gjennom Bygdepakka.

Nordagutu stasjon

BaneNOR er grunneier på stasjonen. Nordagutu er kollektivknutepunkt for lokal- og ekspressbuss og tog på Sørlandsbanen og Bratsbergbanen. Bussene stopper langs fv 3340. Parkeringskapasiteten ved stasjonen er nylig oppgradert. Det er ikke behov for større nye tiltak for å utbedre kollektivknutepunktet, med unntak av oppgradering av busslomme langs fv 3340. Fylkeskommunen planlegger oppgradering av busslomma i løpet av 2019. I stedsutviklingsrapport fra 2012 (Feste Grenland) er det imidlertid skissert en del tiltak for å utvikle stasjonsområdet og butikken på motsatt side av fv 3340 i sammenheng.

Bø stasjon

BaneNOR er grunneier for det regionale kollektivknutepunktet Bø stasjon. Stasjonen er knutepunkt for lokal- og ekspressbusser og tog på Sørlandsbanen. Knutepunktet er nylig oppgradert med dobling av antall parkeringsplasser og ombygging av stasjonsbygget i tråd med [mulighetsstudie for Bø stasjon](#)



Tilbudene som er foreslått for de ulike aldersgruppene er oppsummert slik:

TILBUD TIL BARN	TILBUD TIL UNGDOM	TILBUD TIL STUDENTER
AKTIVITETSTRANSPORT Fra skoler til idretts- og kulturaktiviteter, retur hjem eller til møtepunkt. Samarbeid mellom skoler, foreldre og aktivitetene. Hverdager 14-18. Uttesting på utvalgte skoler.	KVELDSBUSS Fra Sauherad til kveldsaktiviteter i Bø t/r. Fra 1-2 sentrumspunkt i Gvarv, Akkerhaugen og Nordagutu, og stopp i Bø. Hverdager etter at ordinær buss har sluttet å kjøre (ca. 20:00). Tilsvarende rute mellom Lunde og Ulefoss. Servicelinje med bestilling.	FJELLBUSSEN Fra sentrum til Lifjell kl 9 og retur kl 16/17, helger. Stopper også på Bø Sommarland. Servicelinje med bestilling

Rapporten viser at det er en utfordring å få høy samkjøringsgrad uten at dette går på bekostning av ventetidene. For å lykkes må man ha fokus på markedsføring og kommunikasjon av tilbudene overfor befolkning og besøkende. Kampanjer og konkurranser ser ut til å ha effekt. I rapporten anbefales også dialog med Hedmark fylkeskommune vedr. prosjektet Smart Transport i Distrikt.

3.10.3 Bildeling, samkjøringsapper, hjem-jobb-hjem

Bidelingsapper som [Nabobil](#) og [GoMore](#) er landsdekkende. GoMore tilbyr også samkjøring og leasing av biler. Ved henvendelse til Nabobil om bruk av appen i Midt-Telemarkregionen, oppgir de at tallene for denne regionen er små og viser at bildeling foreløpig ikke er særlig utbredt utenfor byer av en viss størrelse. Nabobil utelukker likevel ikke at bildeling kan fungere i denne regionen. GoMore har ikke besvart henvendelse om bruk av appen i vår region.

Ny togoperatør på Sørlandsbanen, GoAhead, vurderer å teste ut en elbildelingsløsning langs Sørlandsbanen, og vurderer Bø stasjon som en aktuell plassering. Som Cowis rapport avdekker, er det et behov for studentene i Bø for å komme seg til Lifjell og på tur som i dag ikke dekkes av kollektivtilbud. En elbilpool vil være et godt tilbud både for studenter og fastboende og for reisende med tog og buss ved Bø stasjon. Dersom dette blir realisert, bør det vurderes å tas inn i Farte, evt om bildelingsapper kan koples opp mot denne plattformen.

EnTur uttaler at de vurderer om bestillingsruter som HentMeg kan inngå i EnTur-appen.

[HjemJobbHjem](#) er en mobilitetsordning rettet mot bedriftsmarkedet. Målsetninga er å redusere personbiltrafikken gjennom å tilrettelegge for at flere velger å gå, sykle eller reise med kollektivtransport til og fra jobb. Ordningen krever dedikerte ledere på de aktuelle arbeidsplassene, og sannsynligvis vil bilrestriktive tiltak være nødvendige insitament for å lykkes med å redusere biltrafikken ved slike kampanjer.

Det er mulig å kombinere sykling og busstur på lokalruter og HentMeg ved å ta med sykkel på bussen.

3.10.4 By-/bygdesykler

I 2018 gjennomførte Start USN en undersøkelse blant studenter og innbyggere i Bø om bysykkelordning (Start USN 2018) med 127 respondenter. I rapporten fra undersøkelsen er det gitt en anbefaling for hvordan en bysykkelordning, eller «bygdebike», kan etableres i Bø. Undersøkelsen viser at det er en viss interesse for å bruke en bysykkelordning både for studenter og fastboende. De fleste turene i Bø sentrum er korte turer, der folk oppholder seg i sentrum 0-30 min av gangen. Studenter ser ut til å være hyppigere i sentrum enn de fastboende. Når det sykles til sentrum er formålet først og fremst handel og skole, etterfulgt av trening og sosial aktivitet (Tabell 8).



Tabell 8 Resultat av spørsmålet "Hva slags ærend foretar du deg når du sykler til sentrum (velg et eller flere)?"

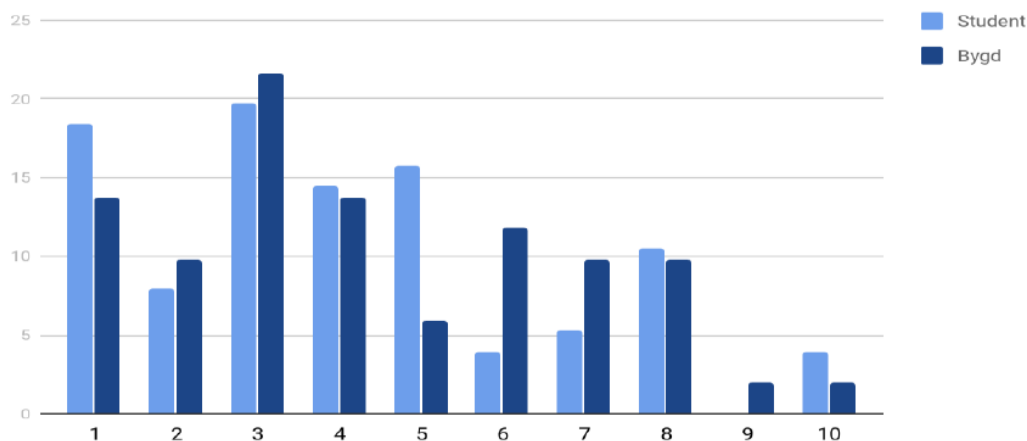
Type reise	Student	Bygd
Handletur	80.6%	77.6%
Skole	77.8%	40.8%
Trening	55.6%	36.7%
Sosialt	55.6%	36.7%
Tog	20.8%	24.5%
Jobb	16.7%	12.2%
Annet	2.8%	--

For studenter er beina det mest brukte reisemiddelet, etterfulgt av sykkel og bil (Tabell 9). Ingen av studentene ser ut til å bruke buss og moped. For fastboende er bil og gange de foretrukne framkomstmidlene.

Tabell 9 Resultat av spørsmålet "Hvordan kommer du deg til sentrum (velg ett eller flere)?"

Reisemåte	Student	Bygd
Gå	61.8%	51%
Sykkel	39.5%	25.5%
Bil	38.2%	56.9%
Buss	--	15.7%
Moped	--	--
Annet	6.2%	2%

Respondentene ble spurt om hvor fornøyde de var med offentlig transport i Bø og Sauherad, se Figur 10. De som var avhengig av og brukte offentlig transport var mer positive enn de som ikke var avhengig av transporten.



Figur 10 Svar på "Hvor fornøyd er du med off. transport i Bø og Sauherad?". 1 er lite fornøyd, 10 er veldig fornøyd

Det anbefales at det i første omgang etableres bysykkelordning som kun betjener Bø sentrum. De fleste turene i/til Bø sentrum er korte turer, der folk oppholder seg i sentrum 0-30 min av gangen. Sentrum er kompakt, og de fleste turene er korte. Det anbefales 5 stativer med 20 sykler i sentrum. Anbefalt plassering er USN, Bø torg, Spar, Bø stasjon og på Grivi/Biltema. Vanlige sykler uten elmotor er å foretrekke i første omgang pga investeringskostnader og at de fleste reisene foregår med korte avstander internt i sentrum.

«Stativene må stå på sentrale punkter hvor det er mest aktivitet i løpet av en dag. I og med det handler om korte avstander og syklene skal gjøre det tidsbesparende må det være enkelt å ta ut en sykkel og sette den fra seg igjen.»



Det vises til at kundegrunnlaget for å få en ordning til å fungere kan være noe lav, og det anbefales å gjennomføre et testår med grundige undersøkelser og videre kartlegging. For å vurdere flere sykkelstativer utenfor Bø sentrum og om det er mulig med en utvidelse til elsykler, er det behov for videre undersøkelser og erfaringer. Det antas at etablering av bysykler utenfor sentrum vil stille krav til andre typer sykler (terreng og el), og lengre låne-/leietid. Undersøkelsen viser at en bysykkelordning må vere billig i bruk: under 100 kr pr mnd. og/eller rundt 20 kr for engangsbruk.

4 Anbefalinger

Gjennom forstudien har det kommet fram et verdifullt kunnskapsgrunnlag for videre arbeid med mobilitet i Midt-Telemarkregionen, men også for å jobbe videre med mobilitet utenfor byene generelt i det nye fylket. Forstudien favner bredt både tematisk og når det gjelder ansvarsforhold. Det anbefales derfor å ikke følge opp alle temaene i ett for-/hovedprosjekt, men det er anbefalt ulik oppfølging avhengig av tema. Oppfølging av forstudiet krever tverrfaglig samarbeid mellom oppvekst, folkehelse, næring og kollektiv internt i kommune og fylkeskommune og samarbeid med frivillighet og næring eksternt.

Nedenfor er det prioritert ni oppfølgingspunkter. For hvert punkt er det vist hvem som bør ha hovedansvar for oppfølging og forslag til framdrift. Flere av punktene tar utgangspunkt i anbefalinger fra notatet *Kunnskapsgrunnlag mobilitetsstrategi Midt-Telemark, notat om bestillingstransport* (Cowi 2019). I tillegg til de konkrete oppfølgingspunktene er det behov for kontinuerlig arbeid med korrespondanse mellom tog-buss og ekspressbusser-lokalbusser, bl.a. bedre korrespondanse mellom buss fra Ulefoss og tog ved Lunde stasjon og nye behov for korrespondanse når Haukeliekspressen endrer rute.

4.1.1 Aktivitetstransport for barn og unge etter skoletid

Prosjekt mål:

- Etablere skysstilbud til aktiviteter for elever ved aktuelle skoler etter skoletid (inspirert av Min skoleskyss i Bærum). Aktiviteter og aktuelle skoler er beskrevet i Cowirapporten.
- Etablere tilbud om skyss hjem fra de aktivitetene i Midt-Telemarkregionen som omfatter flest barn og unge

Prosjekteier: Bygdepakke Bø og Sauherad og Nome kommune

Forprosjekt vår 2020: Kartlegge aktuelle aktiviteter og muligheter til å benytte eksisterende kollektivtilbud. Dialog med Akershus fylkeskommune om deres app «Min skoleskyss». Utarbeide kostnadsoverslag, utforme tilbud og vurdere finansieringsmuligheter

Hovedprosjekt skoleårene 2020/21-2022/23: Gjennomføring av nytt tilbud

Samarbeidsparter: Fylkeskommunen, frivillige lag, skoler, kulturskoler, folkehelsekoordinatorer

4.1.2 Bedre kollektivtilbud for ungdom

Prosjekt mål: Etablere servicelinjer med nettbasert bestilling, evt rutebuss, på kveldstid med ungdom som viktigste målgruppe, jf. Cowirapport.

Prosjekteier: Vestfold og Telemark fylkeskommune

Forprosjekt vår 2020: Utarbeide kostnadsoverslag, utforming av tilbud og vurdere finansiering

Hovedprosjekt høst 2020-2023: Gjennomføring av nytt tilbud

Samarbeidsparter: Kommunene, Vy Buss, ungdomsråd



4.1.3 Evaluere og vurdere utviding av HentMeg

Prosjektmål: Utvide HentMeg i Bø til å gjelde helger også vinterstid, utvide det geografiske området tilbudet gjelder og tilby skyss til Lifjell i helgene, jf Cowirapport

Prosjekteier: Vestfold og Telemark fylkeskommune

Høst 2020: Evaluere HentMeg i Bø. Utarbeide kostnadsoverslag for utviding av tilbudet

Samarbeidsparter: Bygdepakke Bø og Sauherad, Vy Buss, Visit Bø

4.1.4 Kombinert mobilitet - etablere elbil- og sykkelutleie ved Bø stasjon

Prosjektmål: Etablere elbil- og sykkelutleie ved Bø stasjon

Prosjekteier: Bygdepakke Bø og Sauherad

Forprosjekt vår 2020: Utarbeide kostnadsoverslag, løsning og forslag til finansiering.

Hovedprosjekt høst 2020-2023: Etablere elbilpool og sykkelutleie ved Bø stasjon.

Samarbeidsparter: Go Ahead, Bane NOR, Telemark fylkeskommune, Statens vegvesen, USN Campus Bø

4.1.5 Strømlinjeforming av busstilbudet og markedsføring av dette

Et resultat av kunnskapsinnhentinga er at dagens busstilbud oppleves som uoversiktlig. Dagens markedsplan for Farte (Farte 2019) er i stor grad basert på markedsgrunnlaget, mål for passasjertall og markedsføringstiltak i Grenland, og det i svært liten grad vurdert hva som er status og utfordringer utenfor Grenland. Det er behov for å ha et større fokus på hele Telemark ved utarbeiding av ny markedsplan for 2020. Det er også behov for å strømlinjeforme billettering og markedsføring. Ordinære lokale bussruter, ekspressbuss, bestillingstransport i form av HentMeg og flexiruter bør markedsføres via samme plattform og med lik profil. At alle lokalbussruter i Telemark nå blir gule er et godt eksempel på strømlinjeforming og synliggjøring av tilbudet.

En av grunnene til at busstilbudet oppleves som uoversiktlig er også at busstidene varierer gjennom året. En rekke avganger er innstilt i skolenes ferie. Når disse ruten benyttes til arbeidsreiser, f.eks. rute 323 Notodden-Bø, blir tilbudet uoversiktlig for de reisende, som ikke nødvendigvis har oversikt over når skolen har ferie. Det er derfor også behov for strømlinjeforming av rutetilbudet ved å sørge for et så likt tilbud som mulig gjennom året.

Telemark fylkeskommunene og operatørene arbeider kontinuerlig med markedsføring, og anbefalingene over vil bli tatt med inn i dette arbeidet.

4.1.6 Forbedre kunnskapen om kollektivreiser utenfor Grenland

Forstudiet viser at det ikke foreligger oppdatert informasjon om kollektivandelen for regionen. Dette er nødvendig for å kunne analysere resultater, målrette tilbudet og utføre framskrivinger om framtidig potensial. Det har også vist seg å være utfordrende å hente ut tall for hvilke målgrupper som i dag utgjør passasjergrunnlaget for buss. Dette gjør det vanskelig å vurdere hvilke tiltak som bør settes inn for å øke bussandelen.

De kommersielle bussrutene deler ikke passasjertall, noe som gjør det utfordrende å planlegge for utvikling av framtidig kollektivtilbud. Opplysningsplikt om passasjertall som i dag gjelder for tog bør også gjelde for kommersielle bussruter. Problemstillingen er sannsynligvis tilsvarende for andre områder i det nye fylket utenfor byene, og ny fylkeskommune bør derfor arbeide videre med dette.

4.1.7 Parkeringsregulering ved arbeidsplasser

Jf. Cowirapporten vil det være vanskelig å utvikle et bedre tilbud for arbeidsreiser uten at det iverksettes bilrestriktive tiltak fordi det uten slike tiltak er få insitamenter for å velge buss framfor egen



bil. For arbeidsreiser vil sannsynligvis det mest effektive tiltaket være å begrense parkeringskapasiteten ved de største arbeidsplassene i kommunesentra Bø og Ulefoss. For Bø sentrum vil dette bli fulgt opp i arbeidspakke parkeringsstrategi i hovedprosjektet av Bygdepakka. For Nome vil det bli arbeidet videre med parkering ved rullering av kommuneplanens arealdel.

4.1.8 Utbedring av infrastruktur langs skoleveg

Som oppfølging av forstudien bør kommunene hver for seg oppsummere og prioritere hvilke tiltak som er nødvendige for å sikre trygg skolevei innenfor 4km-radiusen til barneskolene. Denne oppsummeringa legges til grunn for rullering av kommunens trafikksikkerhetsplan. Tiltak som ligger langs fylkes- og riksvei må drøftes med veieier.

4.1.9 Bedre samordning og oversikt over skoleskyss

Forstudien viser at det er behov for å se skole- og kollektivtilbud mer i sammenheng. Hverken kommune, fylkeskommune eller operatør har full oversikt over omfanget av skoleskyss og om det er potensiale for bedre samordning eller endring av skolerute for å frigjøre ressurser. Det anbefales at Telemark fylkeskommune, som ansvarlig for tilrettelegging av skoleskyss, følger opp dette vinter 2020 i samarbeid med kommunene, Vy Buss og Telemark bilruter.

5 Kilder

Asplan Viak 2019. Fortetningsanalyse for Gvarv

Cowi 2019. Kunnskapsgrunnlag mobilitetsstrategi Midt-Telemark. Notat om bestillingstransport.

Farte 2019. Markedsplan 2019 Grenland, Telemark.

Feste Grenland 2012. Forstudie, Nordagutu. Et lokalt utviklingsprosjekt om stedsidentitet og opplevelser i lokalmiljøet. Prosjektrapport.

Loftsgarden, Nielsen, Jan & Hoff 2011. Kollektivplan for Telemark. TØI.

Nossum 2004. Bytte mellom kollektive transportmidler i Oslo og Akershus. TØI-rapport 707/2004.

Rambøll 2017. Mulighetsstudie. Kollektivknutepunktet Bø stasjon. Rapport

Sintef 2015. Sykkelbyundersøkelsen i Region sør 2015. Rapport

Start USN 2018. Sluttrapport Bygdesyklus, Bygdepakke Bø og Sauherad. Universitetet i Sør-Øst Norge.

Statens vegvesen 2018. Areal- og transportanalyse for Bø og Sauherad. Innsynsløsning:

<https://vegvesen.maps.arcgis.com/apps/Cascade/index.html?appid=b57f5b6d113b4b83894cc5c8381dc275>

Telemark fylkeskommune 2017. Retningslinjer for skoleskyss for grunnskolen.

6 Vedlegg

1. Kunnskapsgrunnlag mobilitetsstrategi Midt-Telemarkregionen. Notat om bestillingstransport. Cowi 2019.