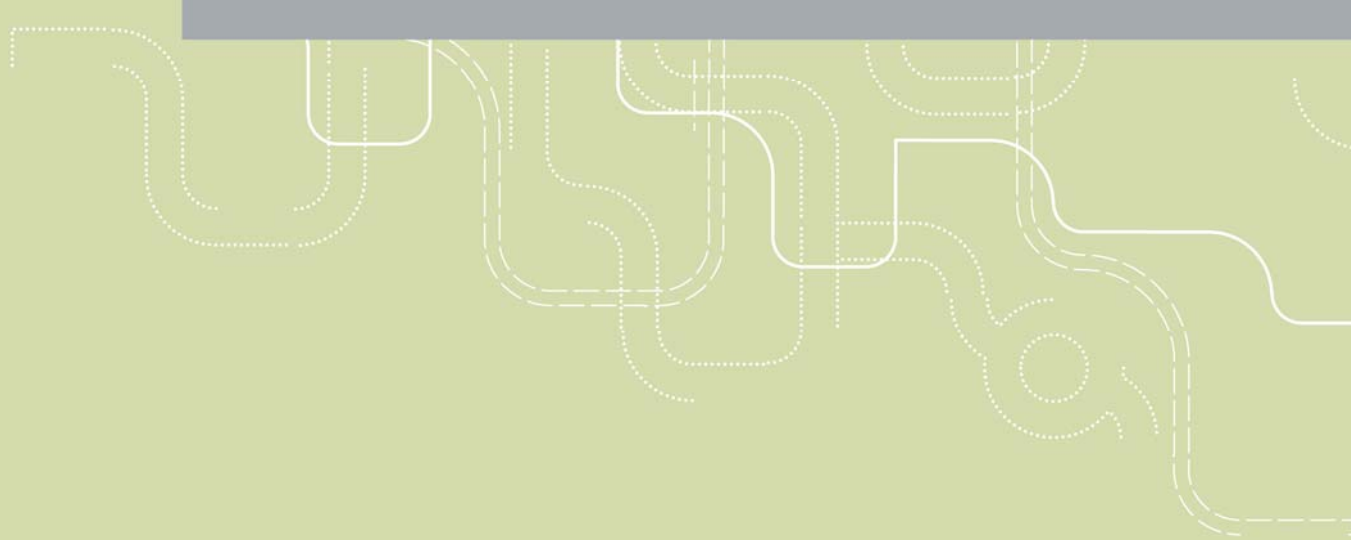


Tanja Loftsgarden
Gustav Nielsen
Jan Usterud Hanssen
Annelene Holden Hoff
TØI rapport 1146/2011

Kollektivplan for Telemark



Kollektivplan for Telemark

Tanja Loftsgarden
Gustav Nielsen
Jan Usterud Hanssen
Annelene Holden Hoff

Transportøkonomisk institutt (TØI) har opphavsrett til hele rapporten og dens enkelte deler. Innholdet kan brukes som underlagsmateriale. Når rapporten siteres eller omtales, skal TØI oppgis som kilde med navn og rapportnummer. Rapporten kan ikke endres. Ved eventuell annen bruk må forhåndssamtykke fra TØI innhentes. For øvrig gjelder [åndsverklovens](#) bestemmelser.

Tittel:	Kollektivplan for Telemark	Title:	Public Transport Plan for Telemark County
Forfattere:	Tanja Loftsgarden Gustav Nielsen Jan Usterud Hanssen Annelene Holden Hoff	Author(s):	Tanja Loftsgarden Gustav Nielsen Jan Usterud Hanssen Annelene Holden Hoff
Dato:	03.2011	Date:	03.2011
TØI rapport:	1146/2011	TØI report:	1146/2011
Sider	55	Pages	55
ISBN Elektronisk:	978-82-480-1224-5	ISBN Electronic:	978-82-480-1224-5
ISSN	0808-1190	ISSN	0808-1190
Finansieringskilde:	Telemark fylkeskommune	Financed by:	Telemark County Council
Prosjekt:	3498 - Kollektivplan for Telemark	Project:	3498 - Kollektivplan for Telemark
Prosjektleder:	Tanja Loftsgarden	Project manager:	Tanja Loftsgarden
Kvalitetsansvarlig:	Arvid Strand	Quality manager:	Arvid Strand
Emneord:	Kollektivtransport Plandokument	Key words:	Public transport Strategic planning

Sammendrag:

Kollektivplan for Telemark er et styringsdokument for Telemark fylkeskommunes satsing på kollektivtransport. Fylkeskommunen har som mål å øke andelen kollektivreisende i fylket ved å utvikle et effektivt og attraktivt kollektivtilbud. Planen gir føringer for utviklingen både i et kortsiktig perspektiv mot 2013 og i et framtidsperspektiv mot 2020. Planen beskriver rammebetingelser som må være til stede og tiltak som må gjennomføres i fylket for å oppnå målene.

Summary:

This plan provides the basis for strategic planning of the public transport development in Telemark County. The goal is to increase the use of public transport by developing an efficient and attractive service. The plan presents guidelines for a short-term (2013) as well as for a long-term (2020) horizon. Framework conditions and necessary measures are described.

Language of report: Norwegian

Rapporten utgis kun i elektronisk utgave.

This report is available only in electronic version.

Transportøkonomisk Institutt
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo
Telefon 22 57 38 00 - www.toi.no

Institute of Transport Economics
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo, Norway
Telefon 22 57 38 00 - www.toi.no

Forord

Kollektivplanen for Telemark er fylkeskommunens styringsdokument for utviklingen av kollektivtransporten i fylket. Planen gir føringer for utviklingen både i et kortsiktig fireårsperspektiv mot 2013 og i et lengre framtidsperspektiv mot 2020. Denne kollektivplanen bygger på og er en revidering av kollektivplan for Telemark, som ble vedtatt av fylkestinget i 2003.

Transportøkonomisk institutt har vært engasjert for å utarbeide Kollektivplanen etter oppdrag fra Telemark fylkeskommune. Oppdraget startet opp i juni 2009 med levering av høringsutkast 2. november 2009. Kontaktperson og prosjektleder hos Telemark fylkeskommune har vært rådgiver Torstein Fjeld. Telemark fylkeskommune har, sammen med prosjektgruppa for kollektivplanen, vært ansvarlig for prosessen med utarbeidelse av planen og har bidratt med innspill til kollektivplanen. Vestviken kollektivtrafikk, samt kontaktpersoner fra kommuneregionene og kollektivoperatører, har også bidratt med informasjon om dagens tilbud og om utfordringer knyttet til eksisterende kollektivtrafikk. Det har blitt avholdt to seminarer for alle kollektivinteresserte i fylket med gruppearbeid og plenumsdebatt knyttet til sentrale problemstillinger.

Hos Transportøkonomisk institutt har Jan Usterud Hanssen, Annelene Holden Hoff, Gustav Nielsen og Tanja Loftsgarden stått for utarbeidelsen av planen, med sistnevnte som prosjektleder. Arvid Strand har stått for kvalitetssikring av arbeidet.

Fylkestinget i Telemark vedtok 28.04.10 å legge kollektivplanen til grunn for videre satsing på kollektivtrafikken i fylket (se eget vedtak). Fylkestinget vedtok også at det skulle utarbeides en kortversjon av kollektivplanen. Denne ble utarbeidet av Telemark fylkeskommune.

Oslo, mars 2011
Transportøkonomisk institutt

Lasse Fridstrøm *Arvid Strand*
instituttssjef Avdelingsleder

Innhold

Sammendrag	I
1 INNLEDNING	1
1.1 Bakgrunn for kollektivplan.....	1
1.2 Innhold i kollektivplanen.....	1
1.3 Organisering av kollektivtransporten	1
2 BOSETTING OG REISEVANER	2
2.1 Fem regioner med ulike forutsetninger	2
2.2 Reisevaner og pendling	5
3 KOLLEKTIVTILBUD	9
3.1 Grenland	9
3.2 Distriktene	13
3.3 Ekspressbuss.....	17
3.4 Jernbane	19
3.5 Kundeundersøkelser	23
3.6 Kostnader for kollektivtransporten.....	24
4 UTFORDRINGER	26
4.1 Spredt bosetting og skoleskyss	26
4.2 Økonomiske utfordringer	26
4.3 Endring i lokaliseringsstrukturen	27
5 MÅLSETTINGER	28
5.1 Kollektivtransport er viktig for både velferd og miljø	28
5.2 Fire overordnede mål for kollektivtransporten i hele fylket.....	28
5.3 Strategiske mål for Grenland og distriktene	29
6 STRATEGI	30
6.1 Egenskaper ved et effektivt og attraktivt kollektivtilbud	30
6.2 Strategi for kollektivtransporten i Telemark	31
6.3 Langruter og jernbane.....	31
6.4 Lokaltrafikk i Grenland	33
6.5 Lokaltrafikk i distriktene	37
6.6 Attraktive og tilgjengelige kollektivknutepunkter og holdeplasser.....	38
6.7 Samspill mellom arealbruk og kollektivtransporten.....	39
6.8 Takst- og billettsystem	40
6.9 Informasjon og markedsføring	41
7 ANBEFALTE TILTAK OG KONSEKVENSER	42
7.1 Kollektivtiltak i Grenland.....	42
7.2 Kollektivtiltak i distriktene	44
7.3 Kollektivtiltak for hele fylket	46
7.4 Organisering og finansiering	47
7.5 Effekter av en satsing på kollektivtransporten	49
7.6 Tema som bør utredes videre	51
8 REFERANSER	52

Kollektivplan for Telemark

Sammendrag

Telemark fylkeskommune har mål om å øke andelen kollektivreisende i fylket ved å utvikle et effektivt og attraktivt kollektivtilbud. For å få flere kollektivreisende må det etableres et tilbud med høy frekvens og stive ruter (faste avganger) på regionale ruter og lokale ruter i byområdene. Kollektivtilbudet bør også gjøres attraktivt ved å samordne takst- og billettsystem, samt sikre god informasjon og markedsføring av tilbudet. Arealbruken i kommunene må begrense transportbehovet ved å fortette eller videreutvikle eksisterende bebyggelse.

Denne kollektivplanen danner rammeverk for dette arbeidet. Planen beskriver hvilke rammebetingelser som må være til stede og hvilke tiltak som må gjennomføres i fylket for å oppnå denne målsettingen.

Telemark er et variert fylke med både tettbygde byområder og spredtbygde bygder. De 18 kommunene i fylket er delt inn i fem regioner, som har ulike forutsetninger for å tilby et attraktivt kollektivt transporttilbud.

For alle typer reiser i fylket er bilen hovedtransportmidlet, og kollektivandelen er liten. I distriktene består kollektivtransport i hovedsak av skoleskyss, og andelen av offentlig betalt transport er stor. Det er kun i byområdet i Grenland og på ekspressbussrutene at det er betydelig innslag av trafikantbetaling i kollektivtransporten.

Kostnadene for å tilby kollektivtransport i fylket er økende – en trend som trolig vil fortsette i tiden framover. Fylkets målsetting om å øke andelen kollektivreisende i fylket, fører derfor med seg en rekke utfordringer og valg, spesielt når det

gjelder inntektssiden av kollektivtransporten.

I tillegg til at spredt bosetting og andel skoleskyss dominerer, er det også en utfordring at lokaliseringsmønsteret endres i en retning som skaper et større transportbehov. Sentralisering av skoler, helse-tjenester og arbeidsplasser gir lengre avstander og økt transportbehov.

For å løse utfordringene, må drift av kollektivtransporten utføres mer effektivt enn i dag, med høyere utnyttelse av materiellparken og god korrespondanse mellom ulike typer tilbud, slik at en får flere reisende. Dette vil øke trafikantinntektene uten å øke billettprisene betydelig - flere reisende til samme billettpris som i dag.

For å få flere kollektivreisende må det etableres et tilbud med høy frekvens og stive ruter (faste avganger) på regionale ruter og lokale ruter i byområdene. For å sikre effektiv drift, vil det være viktig å prioritere områder med størst potensial for økt kollektivandel og miljøeffekt.

Det er i tillegg viktig å etablere attraktive kollektivknutepunkt som binder sammen kommunene og regionene. Kollektivtilbudet bør også gjøres attraktivt ved å samordne takst- og billettsystem, samt sikre god informasjon og markedsføring av tilbudet. For å sikre en samordning av ulike aktører knyttet til utviklingen av kollektivtransporten, bør fylkeskommunen ta ansvar for å sikre et grunnlag for samarbeid mellom disse.

Arealbruken i kommunene må begrense transportbehovet ved å fortette eller videreutvikle eksisterende bebyggelse. En

slik samordnet areal- og transportplanlegging bygger opp under det kollektive transportsystemet, og gjør det også mulig for befolkningen å benytte gange eller sykkel i sine daglige reiser.

Arealeffektive tettsteder som betjenes av et godt kollektivsystem, vil gi kommunene økt attraktivitet og konkurransefortrinn. I tillegg til en miljøgevinst ved å redusere utslipp, støy og andre ulemper knyttet til bilbruk, er kollektivtransport også et velferdsgode. Kommuner som tilrettelegger og satser på et godt utbygd kollektivtilbud vil kunne bli attraktive steder for permanent tilflytting og turisme. På denne måten fungerer kollektivtilbudet som et viktig insitament for regional utvikling av kommuner og tettsteder.

1 INNLEDNING

1.1 Bakgrunn for kollektivplan

Telemark fylkeskommune har et mål om å øke andelen kollektivreisende i fylket ved å satse på et effektivt og attraktivt kollektivtilbud. Fylkeskommunen ønsker å tilrettelegge for et attraktivt kollektivtilbud for alle reisende i Telemark, både, eldre og yngre, reisende i by og bygd, reiser i forbindelse med arbeid, fritid eller handel, samt tilrettelegge for turister som ønsker å oppleve Telemark.

Stramme økonomiske rammer for drift og investeringer og fortsatt vekst i bilbruk gir betydelige utfordringer knyttet til å opprettholde et konkurransedyktig og effektivt kollektivtilbud i Telemark. Fylket er sammensatt av både byer, store og mindre tettsteder og bygder med spredt bosetting. Dette gir ulike rammebetingelser for utvikling av kollektivtilbudet i regionene i fylket.

I tillegg er det mange aktører som er knyttet til drift og forvaltning av kollektivtransporten i fylket, bl.a. fylkeskommunen og Vestviken Kollektivtrafikk AS (VKT), kommunene, private kollektivselskaper, Statens vegvesen, NSB og Jernbaneverket. Det er viktig å samordne disse aktørene i arbeidet med å utvikle det kollektive transporttilbudet i fylket.

Kollektivplanen for Telemark er en rammeplan for dette arbeidet. Planen skal konkretisere hvordan utfordringene kan løses, og hvilke prioriteringer som må gjøres for å oppnå målene.

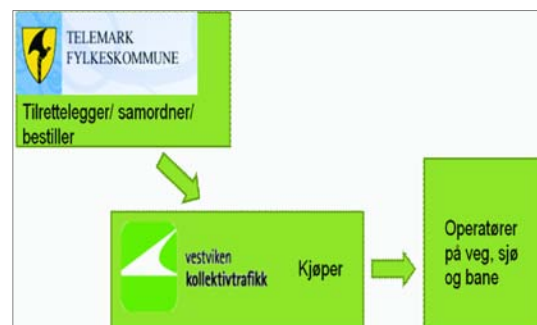
1.2 Innhold i kollektivplanen

I kollektivplanen gjøres det først rede for ulike forutsetninger og rammebetingelser for utvikling av et godt kollektivtilbud i hver av de fem regionene i Telemark. Deretter konkretiserer planen hvordan tilbudet bør utvikles i regionene, og hvilke tiltak som må prioriteres dersom ønsket målsetting skal nås fram mot planens tidsperspektiv, som både er kortsiktig fram mot 2013 og langsiktig mot 2020.

1.3 Organisering av kollektivtransporten

Telemark fylkeskommune har det strategiske ansvaret for kollektivtransporten i fylket. Fylkeskommunens kjøpsansvar er delegert til Vestviken Kollektivtrafikk som har ansvaret for å samordne kollektivtrafikken og skoleskyssen i Telemark og Vestfold (Buskerud fylkesting har vedtatt at Buskerud fylkeskommune skal gå ut av VKT og inn i nytt selskap).

VKT har ansvar for å administrere rutesambandene i regionen, og inngår avtaler med operatørene om lokal rutetrafikk og skoleskyss.



Figur 1 Organisering av kollektivtransporten.

2 BOSETTING OG REISEVANER

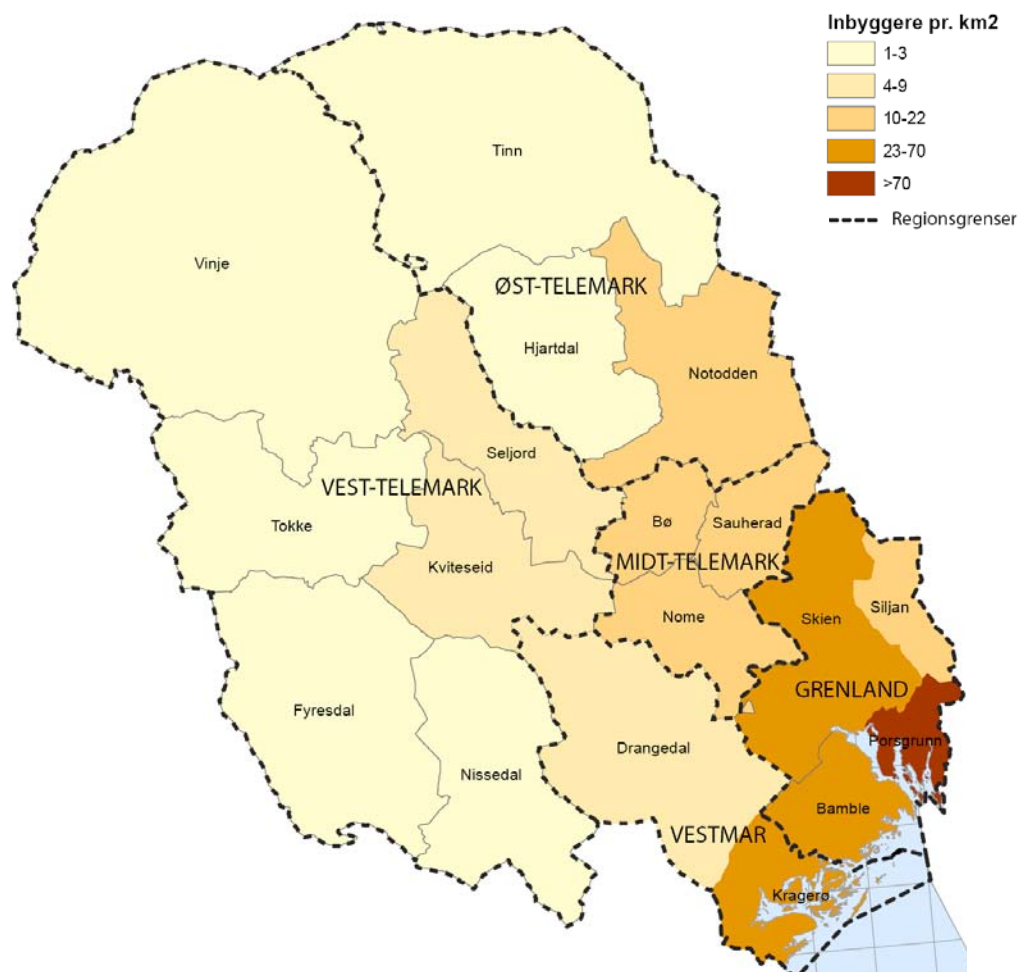
2.1 Fem regioner med ulike forutsetninger

Telemark er et stort og variert fylke med både mindre byer i tettbygde byområder og større regioner bestående av spredtbygde tettsteder og bygder. Fylket består av 18 kommuner som i denne planen deles inn i fem regioner:

- Grenland: Porsgrunn, Skien, Siljan, Bamle
- Vestmar: Drangedal, Kragerø
- Midt-Telemark: Bø, Sauherad, Nome
- Vest-Telemark: Seljord, Kviteseid, Fyresdal, Nissedal, Tokke, Vinje
- Øst-Telemark: Notodden, Tinn, Hjartdal

Regionen Vestmar (Drangedal og Kragerø) inngår i Grenlandssamarbeidet og omtales i flere sammenhenger som del av Grenland. I denne planen er det valgt å skille disse to regioner fra hverandre da utviklingen av kollektivtilbudet har svært ulike rammebetingelser i Grenland og Vestmar.

Regionen Øst-Telemark har et fylkesoverskridende samarbeid med kommuner i Buskerud, og regionen inngår derfor som del av Kongsbergregionen. Da denne planen er utarbeidet for Telemark fylke, omtales regionen som Øst-Telemark.



Figur 2 Befolkningstetthet i Telemark basert på tall fra på SSB 2009 (kart TØI).

Ved årsskiftet 2008/2009 hadde Telemark ca. 167 500 innbyggere. Ca. 102 000 er bosatt i regionen Grenland (61 % av befolkningen i fylket), mens omkring 65 500 er fordelt på de andre regionene.

Bosettingen i fylket varierer fra befolkningstette kommuner i Grenland til mer spredtbygde kommuner i nord og vest (se tabell 1 og figur 2).

Tabell 1 Andel av befolkningen i tettsted og innbyggere pr. km (Basert på SSB 2009).

Region	Innbyggere 2009	Innbyggere bosatt i tettsted	Andel i tettsted	Areal (km ²)	Innbyggere pr. km ²
Grenland	102 237	91 043	89 %	1462	70
Vestmar	14 758	9 394	64 %	1368	11
Midt-Telemark	16 349	9 416	58 %	1014	16
Øst-Telemark	19 936	12 841	64 %	3756	5
Vest-Telemark	14 268	4 172	29 %	7699	2
Totalt	167 548	126 866	76 %	15 299	11

Basert på SSB tettstedsdefinisjon¹ bor 76 % av befolkningen i Telemark i tettsteder. Størst er andelen av befolkning bosatt i tettsteder i Grenland (90 %), mens befolkningen i Vest-Telemark er bosatt mer spredt (30 % bosatt i tettsted).

Tabell 2 viser at det i alle regionene i fylket, bortsett fra Øst-Telemark, forventes en lav befolkningsvekst fram mot 2020. Veksten er størst i Grenland (5 %), mens det i Øst-Telemark forventes en liten tilbakegang i folketallet (-0,1 %). Disse endringene er hentet fra Statistisk sentralbyrå og baserer seg på alternativet MMMM².

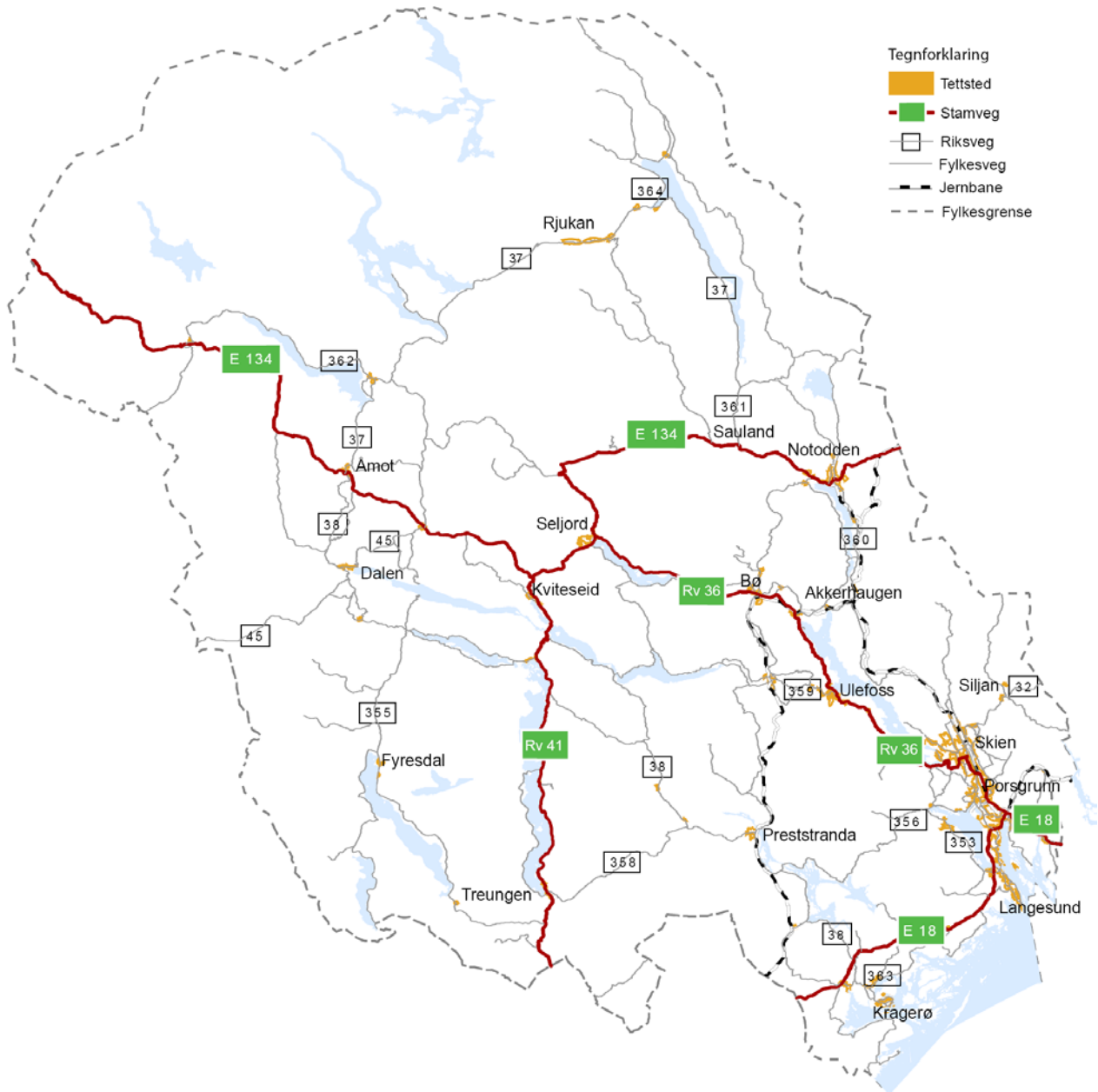
Tabell 2 Dagens befolkning og prognoser for 2020 (Basert på SSB – Statistikkbanken).

Region	2009	Andel befolkning 2009	2020	Befolkningsvekst 2009-2020	Andel befolkning 2020
Grenland	102 237	61 %	108 594	5 %	62 %
Vestmar	14 758	9 %	15 266	3 %	9 %
Midt-Telemark	16 349	10 %	17 054	4 %	10 %
Øst-Telemark	19 936	12 %	19 917	-0,1 %	11 %
Vest-Telemark	14 268	9 %	14 300	1 %	8 %
Totalt	167 548	100	175 131	5 %	100

¹ En hussamling skal registreres som tettsted dersom det bor minst 200 personer der (ca. 60-70 boliger). Avstanden mellom husene skal normalt ikke overstige 50 meter. Husklynger som naturlig hører med til tettstedet, tas med inntil en avstand på 400 meter fra tettstedskjernen.

² Alternativ MMMM står for middels nasjonal vekst med forutsetninger om middels fruktbarhet, middels levealder, middels innenlands mobilitet og middels netto innvandring.

Figur 3 viser hvordan transportinfrastrukturen binder sammen kommunene og kommunesentrene i Telemark. To Europaveger krysser fylket, E134 gjennom midtre og nordre del av fylket, og E18 i sørøstlige del av fylket. I de mest befolkningstette områdene i sørøst er det tre jernbanelinjer som betjener Telemark: Sørlandsbanen, Vestfoldbanen og Bratsbergbanen.



Figur 3 Transportinfrastrukturen i fylket ved fire stamveger, tre jernbanelinjer, riks- og fylkesveger binder sammen kommunesentrene i Telemark (TØI 2009).

2.2 Reisevaner og pendling

Kollektivandelen i Telemark er liten

Data fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen fra 2005 (RVU 2005) viser at av alle reiser som foretas av bosatte i fylket (eldre enn 13 år), er det bare ca. 3 % som foretas med kollektivtransport. Dette er svært lavt i forhold til landsgjennomsnittet på 8 %, og 1 % lavere enn ved forrige RVU i 2001.

I 2008 ble det gjennomført om lag sju millioner reiser med kollektiv og offentlig betalt transport med buss og taxi i Telemark (se tabell 3). I tillegg kommer reiser med jernbanen som NSB anslår til å være ca 42.000 reiser internt i Telemark (Bratsbergbanen³), og 200.000- 260.000 reiser til og fra Telemark (ca. 90.000-120.000 reiser med Sørlandsbanen og 110.000 -140.000 reiser med Vestfoldbanen).

Tabell 3 Kollektivreiser i Telemark fordelt på region (VKT).

Region	Koll. reiser pr. innb./år	Reiser, 1000 pr år		Andel skole
		I alt	Skoleskyss	
Grenland	46	4694	1 300	28 %
Vestmar	46	688	518	76 %
Midt-Telemark	25	407	302	74 %
Vest-Telemark	29	421	370	88 %
Øst-Telemark	23	467	267	57 %
Langruter buss	-	334	60	18 %
Telemark (buss)	42	7 008	2 818	40 %
Tog		242-302		

Over 65 % av de kollektive reisene med buss i fylket foretas i Grenland. Reiser med ekspressbussene utgjør ca. 5 % av kollektivreisene, og omfatter kun reiser som er offentlig kjøp (skoleskyss). Reiser med ekspressbussene utover

³ NSB opplyser at på grunn av tidvis driftsproblemer med billettautomatene på Bratsbergbanen, kan det være flere reiser enn 42.000 reise årlig, men NSB anslår frafallsprosenten til å være mindre enn 4 %.

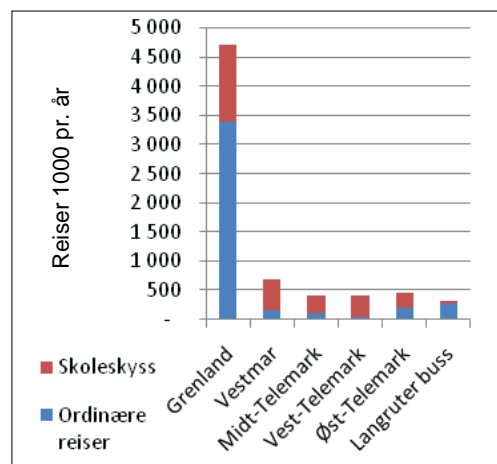
dette er i hovedsak reiser inn/ut av fylket. Tall for disse reisene er derfor ikke med i den regionsvise inndelingen, men et anslag over nøkkeltall for noen av ekspressbussene ses i tabell 4.

Tabell 4 Nøkkeltall i 2008 for noen av ekspressrutene som betjener Telemark (Telemark Bilruter 2009).

Ekspressbuss	Km-produksjon (mill.km)	Antall reiser (1000)
Haukeliekspressen	1,6	143
Setesdalsekspressen	0,173	21
Telemarkekspressen	1,5	333
Timeekspressen	2,3	450
Rjukanekspressen	0,45	52
Grenlandsekspressen	0,9	127
Totalt	6,923	1126

Skoleskyssen dominerer utenfor Grenland

Tabell 3 viser at skoleskyssen utgjør ca. 40 % av kollektivtransporten med buss i Telemark. Det er kun i Grenland at ordinære reiser utgjør en større andel enn skolereiser. Dersom en ser bort fra reiser i Grenland og langruter med buss, utgjør skoleskyss over 70 %. Særlig er andelen skoleskyss stor i Vest-Telemark, der den utgjør omtrent 90 % av kollektivtransporten (se figur 4).



Figur 4 Antall kollektivreiser med buss i Telemark (VKT).

De fleste arbeider i kommunen eller regionen der de bor

Tabell 5 viser pendlingsmatrise på regionnivå. Denne er hentet fra Statistisk sentralbyrås arbeidsgiver-arbeidstakerregister, og viser arbeidsreiser som er definert som pendlingsreiser⁴ (SSB-Statistikkbanken 2009).

Tabellen viser at de fleste arbeidstakerne i Telemark arbeider i samme region som de er bosatt. Særlig har Vestmar og Grenland høy egendekning på omkring 90 %. Av de som reiser ut av regionen til andre regioner i fylket, går de største strømmene til Grenland og Øst-Telemark. I disse regionene finner vi også flest arbeidsplasser.

Pendlingen går i hovedsak til Grenland

De som pendler til Grenland er i hovedsak personer bosatt i:

- Midt-Telemark (920 personer)
- Vestmar (807 personer).

Av de som pendler til Øst-Telemark er de fleste bosatt i:

- Midt-Telemark (515 personer)

I tillegg er Midt-Telemark arbeidssted for pendlere bosatt i:

- Grenland (266 personer)
- Vest-Telemark (216 personer)
- Øst-Telemark (200 personer).

For komplett matrise på kommunenivå, se vedlegg 1.

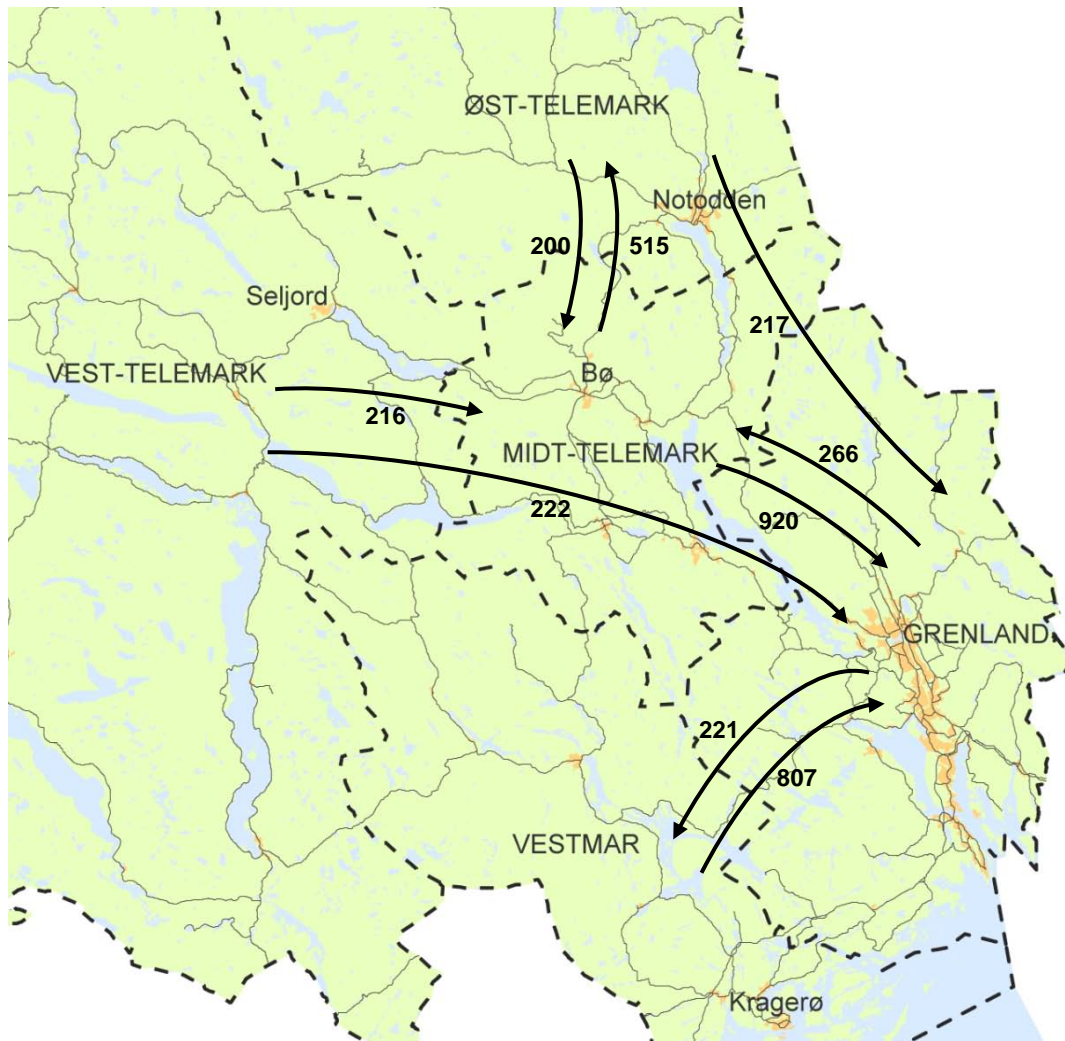
Tabell 5 Sysselsatte og bosted i regionene i Telemark (Basert på SSB-Statistikkbanken, bearbeidet av TØI)

Arbeidssted								
	Grenland	Vestmar	Midt-Telemark	Øst-Telemark	Vest-Telemark	Internt Telemark	Andre fylker	Sum sysselsatte
Bosted								
Grenland	45 056	221	266	95	68	45 706	5 027	50 733
Vestmar	807	5 434	28	9	57	6 335	847	7 182
Midt-Telemark	920	16	5 546	515	203	7 200	857	8 057
Øst-Telemark	217	10	200	7 853	86	8 366	1 471	9 837
Vest-Telemark	222	29	216	149	6 017	6 633	1 042	7 675
Internt Telemark	47 222	5 710	6 256	8 621	6 431	74 240	9 244	83 484
Andre fylker	2 818	283	234	525	278	4 138		4 138
Arbeidsplasser	50 040	5 993	6 490	9 146	6 709	78 378	9 244	87 622

⁴ I registeret er både uke,- og dagpendlere inkludert. Bosted er formelt bosted, dvs. folkeregistrert adresse.

Figur 5 er basert på tallene fra SSB og illustrerer de viktigste pendlingsstrømmene internt i fylket. Det er ønskelig at arbeidsreisene i fylket i større grad enn i dag blir utført med kollektiv transport. Det forutsetter at følgende strekninger betjenes av et mer attraktivt kollektivtilbud enn i dag:

- Fra Vest-, Øst- og Midt-Telemark til Grenland
- Fra Vest-Telemark til Midt-Telemark
- Mellom Øst-Telemark og Midt-Telemark
- Mellom Grenland og Vestmar



Figur 5 De største pendlingsstrømmene internt i fylket (antall personer) (Basert på SSB-Statistikkbanken, 2008, kart av TØI).

Fylkeskryssende pendling går i hovedsak i tre korridorer

Mange arbeidsreiser er fylkeskryssende. Fra Telemark er det størst pendling til:

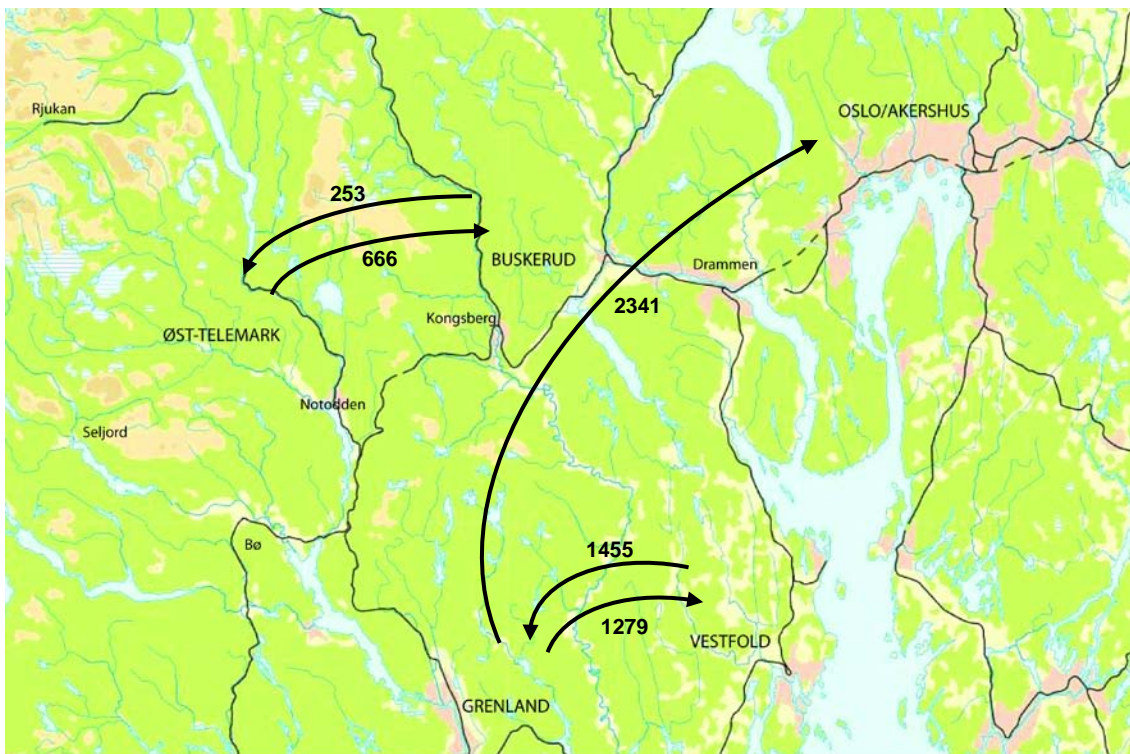
- Oslo/Akershus (3614 personer)
 - 70 % av disse er bosatt i Grenland (2341 personer), mens de resterende fordeler seg omtrentlig likt på de andre regionene
- Vestfold (1489 personer)
 - 86 % av disse er bosatt i Grenland (1279 personer)
- Kongsberg (821 personer)
 - 75 % av disse er bosatt i Øst-Telemark (617 personer)
- Drammen (269 personer)
 - 67 % av disse er bosatt i Grenland (181 personer)

De største pendlerstrømmene til Telemark utenfra fylket (totalt 4138 personer) er reiser til:

- Grenland (3101 personer)
 - 45 % av disse er bosatt i Vestfold (1455 personer)
- Øst-Telemark (525 personer)
 - 48 % av disse er bosatt i Buskerud (253 personer) og særlig Kongsberg (150 personer)

Dersom det skal være attraktivt å benytte kollektivtransport ved arbeidsreiser på tvers av fylkesgrenser, er det særlig tre relasjoner som må betjenes

- Fra Grenland til Drammen/Oslo/Akershus
- Mellom Grenland og Vestfold
- Mellom Øst-Telemark og Kongsberg



Figur 6 De største fylkeskryssende pendlingsstrømmene (antall personer) (Basert på SSB-Statistikkbanken, 2008, kart av TØI).

3 KOLLEKTIVTILBUD

Kollektivtilbudet i Telemark varierer fra høyfrekvente Metrobusser i Grenland til et lavfrekvent lokalbusstilbud med daglige eller ukentlige avganger i distriktene. I de neste delkapitlene beskrives kollektivtilbudet i de fem regionene i fylket. Delene beskriver hvilke sentrale knutepunkter og områder som bør betjenes kollektivt, samt hvilke utfordringer og potensialer som finnes i de ulike regionene for videre utvikling av kollektivtilbudet.

3.1 Grenland

Grenland skiller seg fra andre regioner i Telemark

Grenland omfatter kommunene Porsgrunn, Skien, Siljan og Bamble. Omtrent 60 % av befolkningen i fylket er bosatt i denne regionen der vi også finner fem av de åtte byene i fylket. Det er primært i bybåndet, som dannes av de to bykommunene Porsgrunn og Skien og deler av Bamble, at det er befolkningsgrunnlag for et relativt finmasket rutenett med høy frekvens.



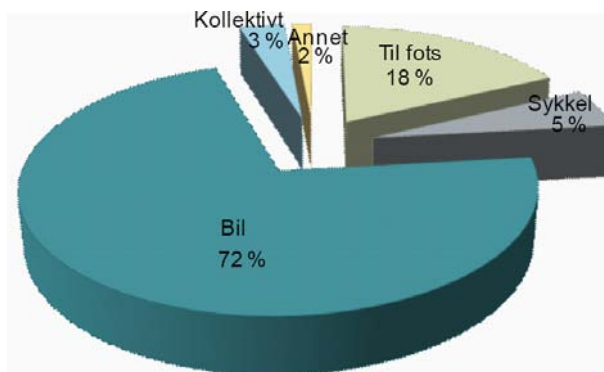
Figur 7 Regionen Grenland er i denne planen definert som kommunene Skien, Porsgrunn, Siljan og Bamle.

Lav kollektivandel for et byområde

Sammenliknet med andre byområder på samme størrelse har Grenland en svært lav kollektivandel. Reisevaneundersøkelser viser at kollektivtilbudet i Grenland ikke har kunnet konkurrere med bilen som transportmiddel (RVU 2005). I 2005 ble kollektivandelen beregnet å være på 3 % (se figur 8). Kollektivandelen på landsgjennomsnittet var i 2005 på 8 %.

Også sammenlignet med andre byområder i Region sør er det en lav andel i Grenland som benytter buss som reisemiddel i befolkningen (se figur 8). Alle "byene" i Region sør har større kollektivandel (med buss) enn Grenland.

Best ut kommer Buskerudbyen som har en kollektivandel på 7 %. Dette er trolig et resultat av at man gjennom flere år har satset betydelig på å forbedre kollektivtilbudet. Tilsvarende satsing har kommet de siste årene i Grenland (Metro),



	Bil	Sykkel	Til fots	Koll-transport	Annet
Grenland	72	5	18	3	2
Vestfoldbyen	68	6	19	6	2
Agderbyen	67	5	19	6	2
Buskerudbyen	70	4	19	7	1

Figur 8 Reisemiddelfordeling for Grenland øverst og i "byene" i Region sør nederst (RVU 2005).

og kollektivandelen vil trolig være litt høyere i neste RVU som skal foreligge i 2010.

Den samme undersøkelsen viste at bilholdet i Grenland er høyere enn i de andre "byene". I Grenland var det 1,45 biler pr. husholding, mens det i Agderbyen, som har det laveste bilholdet, var 1,32 biler per husholdning. God tilgang til bil gjør at folk lettere velger bort kollektivtransport.

Den lave kollektivandelen i Grenland kan også forklares med at det er lett å kjøre bil. Det er ikke vesentlige køer og forsinkelser på vegnettet. Samtidig har det vært ført en parkeringspolitikk som tilrettelegger for bilbruk. Det gjelder både antall plasser og mangel på prising av plassene. Hvis en ønsker økt andel kollektivreiser, må kommunene i sterkere grad samarbeide om tiltak som kan stimulere til en endring i lokale reisevaner.

Forbedring av kollektivtilbudet i 2005-2008

Tabell 6 viser at kollektivtransporten med buss i Grenland er dårligere enn landsgjennomsnittet. Blant annet når det gjelder antall reiser per innbygger (røde tall). Tabellen viser også at Grenland kommer dårligere ut enn de andre byområdene i Region sør på flere av indikatorene.

Tallene fra SSB viser likevel at det har vært en positiv utvikling i perioden 2005 til 2008. Bl. a. har antall påstigninger i løpet av disse årene økt med 30 % og gjennomsnittshastigheten har økt fra 20 km/t til 25 km/t.

En årsak til denne positive utviklingen er knyttet til etableringen av Metrolinjene sommeren 2005. Metrolinjene er et kollektivtilbud med tre langsgående ruter, M1, M2 og M3, som dekker mye av den tett utbygde delen i de tre kommunene

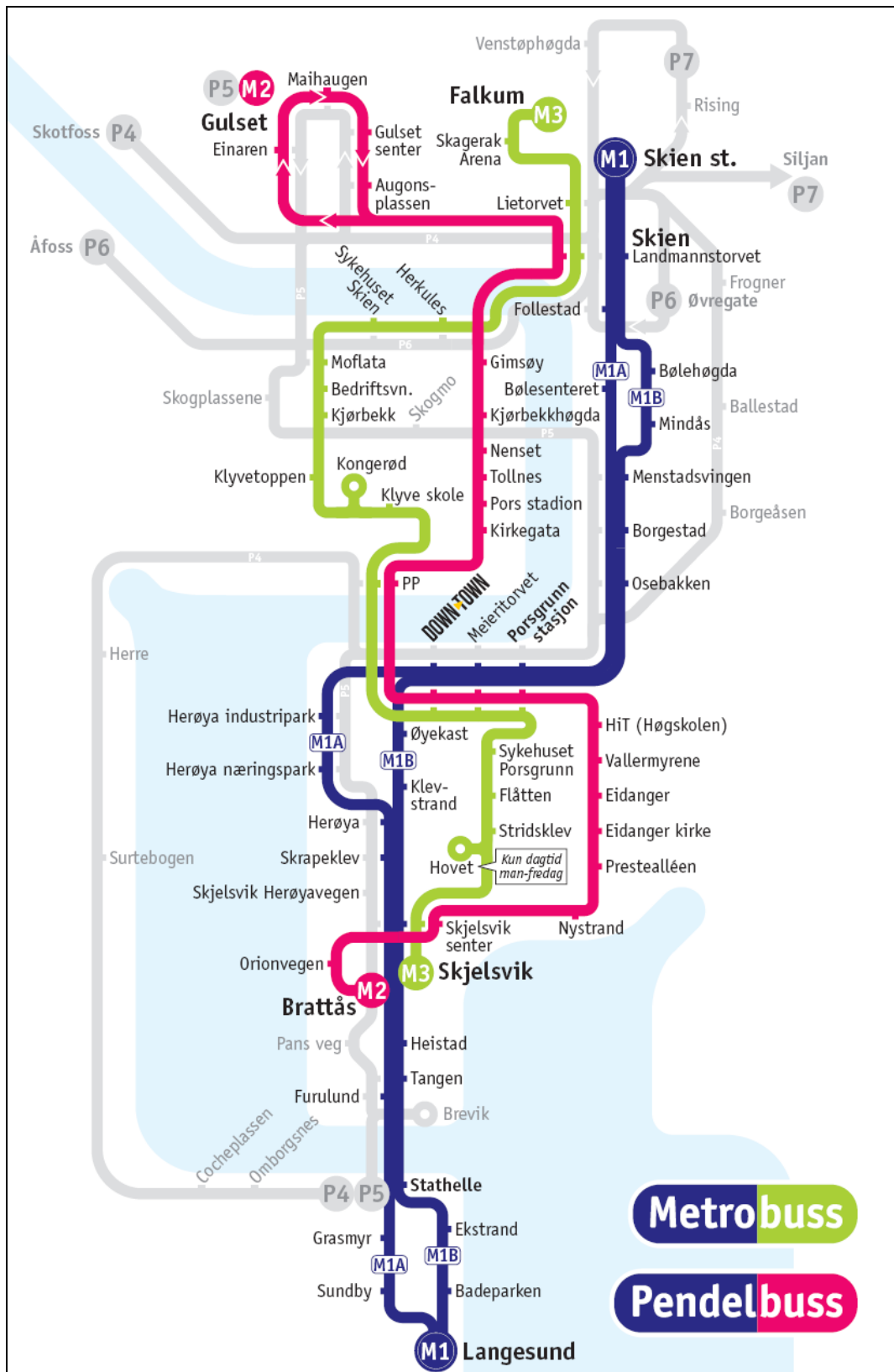
Bamble, Porsgrunn og Skien (se figur 9 på neste side).

Satsningen på Metrolinjene har gitt et adskillig bedre kollektivtilbud til de reisende med høyere frekvens (10 og 15 minutters intervall i rushtid) og stive ruter. Traseene som betjener bykjernene og en betydelig andel av arbeidsplassene i regionen, suppleres med flere pendelruter som dekker områder utenfor den sentrale aksene. Dette gir gode omstigningsmuligheter der rutene har felles strekninger/holdeplasser.

Metrokonseptet har bidratt til å gi kollektivtilbudet en identitet og synliggjør bussene i trafikkbildet i Grenland. Samlet sett er denne endringen i tilbudet trolig hovedårsaken til at antallet reisende har økt i løpet av en kort periode.

Tabell 6 Fakta om kollektivtransport med buss i Grenland sammenlignet med et utvalg andre byområder i Norge. Røde tall er dårligere enn landsgjennomsnittet (SSB-2008, bearbeidet TØI).

INDIKATOR BYOMRÅDE	2005	2006	2007	2008	Endring 2005-2008
Reiser pr. innbygger (ant. påstigninger)					
Grenland	34	42	42	44	29 %
Drammen	58	59	59	58	0 %
Kristiansand	83	86	86	82	-1 %
Tønsberg	39	39	40	39	0 %
Vognkm pr. innbygger (km pr. innbygger)					
Grenland	38	41	41	41	8 %
Drammen	40	40	52	51	28 %
Kristiansand	77	79	78	75	-3 %
Tønsberg	60	43	45	24	-60 %
Pass.km pr. vognkm (ant. pass. i buss)					
Grenland	10	10	12	13	34 %
Drammen	11	11	9	6	-47 %
Kristiansand	12	12	12	8	-31 %
Tønsberg	3	5	4	8	149 %
Vognkm pr. vogntime (km/t)					
Grenland	20	25	25	25	25 %
Drammen	35	35	35	28	-20 %
Kristiansand	23	23	23	29	26 %
Tønsberg	30	30	26	21	-30 %



Figur 9 Linjekart over Metrolinjene i Grenland (www.metrobuss.no).

Tall fra Telemark Kollektivtrafikk viser tilsvarende vekst i antall passasjerer med buss i Grenland etter at Metrolinjene ble etablert. Passasjertallet har ifølge deres tall økt med nær 42 % siden 2004.

Tross denne økningen i antall passasjerer de siste årene, er kollektivandelen i Grenland lav sammenlignet med andre byområder. Det er trolig et stort potensial for å få flere til å benytte kollektiv transport i regionen, og arbeidet med å utvikle kollektivtransporten bør fortsettes.

I dag benytter bussrutene de samme vegene som øvrig trafikk, og det er foreløpig bare gjennomført mindre tiltak som skal sikre bussenes regularitet og framkommelighet.

Framkommelighetsundersøkelsen som ble gjennomført i 2007, viser at bussene som betjener Metrolinjene i hovedsak har god gjennomsnittshastighet og lite framkommelighetsproblemer, med unntak av enkelte flaskehals (Statens vegvesen Region sør 2008a).

Undersøkelsen ga grunnlag for en handlingsplan for å bedre framkommeligheten, og det er også utarbeidet en handlingsplan for å bedre standarden på holdeplassene. Statens vegvesen arbeider med oppfølging av disse tiltakene, for å sikre bussene så god framkommelighet som mulig, bl.a. skal noen av flaskehalsene utbedres med signalprioritering ved kryss og påkjøringer. Hvis biltrafikken øker ytterligere i forhold til i dag, vil forholdene kunne bli forverret.

Tross den positive trenden de siste årene, viser en undersøkelse utført av Statens vegvesen i 2008 (SVV 2008) at Grenland har et stort potensial for å øke kollektivandelen og redusere biltrafikken. Resultatet fra undersøkelsen viste følgende reisemønstre for biltrafikken i Grenland:

- 93 % av biltrafikken er lokaltrafikk eller regional trafikk til og fra Skien/Porsgrunn
- 5 % er ren gjennomgangstrafikk
- 65 % av reisene er arbeidsrelaterte reiser (til/fra arbeid eller yrkestransport)
- I 80 % av bilene er det kun en person

Disse tallene tyder på at det er gode muligheter for å overføre deler av biltrafikken til kollektiv transport. Bilene har et lavt belegg der kun 20 % av bilene frakter flere passasjerer enn sjåføren. De fleste av reisene med bil dreier seg om arbeidsrelaterte turer. Disse bør kunne overføres til kollektivtransport ved å legge til rette for et godt tilbud på strekninger til og fra de største arbeidsplassene i Grenland.

I utgangspunktet er det bare gjennomgangstrafikken (5 % av biltrafikken) som ikke kan vurderes fanget opp av et forbedret kollektivtilbud i Grenlandsregionen. Dersom resterende trafikk overføres til buss eller bane, kan dette redusere biltrafikken betraktelig.

Kommunen Siljan dekkes ikke direkte av Metrolinjene, men dekkes av en pendellinje som mater til Landmannstorget i Skien. For å legge til rette for et tilstrekkelig kollektivtilbud for lokalbefolkningen i Siljan, må pendellinjen knyttes til Metrolinjene i knutepunkter som oppleves som attraktive og tilgjengelige for publikum. Korrespondanse mellom lokalrute, pendellinje og Metrolinjer er også en viktig faktor for at kollektivtilbudet skal oppleves som attraktivt. Grenlandsekspressen mellom Grenland og Oslo representerer også et viktig bidrag til kollektivtrafikktilbudet i Siljan.

3.2 Distriktene

Vestmar

Regionen Vestmar, som omfatter kommunene Drangedal og Kragerø, har tett tilknytning til Grenland, og inngår også i et politisk samarbeid med Grenland (Grenlandssamarbeidet).

Befolkningen i Vestmar (14 758) er bosatt mer spredt enn de mest befolkningstette kommunene i Grenland. Andel av befolkningen bosatt i tettsted i Vestmar er 64 %, mens andelen er omtrent 90 % i Grenland (SSBs tettstedsdefinisjon).

De største tettstedene i regionen er kommunesentrene Kragerø og Preststranda (Drangedal sentrum) samt Sannidal, Helle og Tørdal.

Viktige knutepunkt i regionen er Tangen og Neslandsvatn. Tangen er stoppested for ekspressbussen som går mellom Oslo og Kristiansand, mens Drangedal sentrum og Neslandsvatn er stoppested for Sørlandsbanen. Kragerø betjenes av buss fra begge knutepunktene.

Det er en utfordring at kommunene i denne regionen ikke dekkes direkte av Metro-linjene, men knyttes til disse i ulike knutepunkter. Kommunene Drangedal og Kragerø bør integreres sterkere i et regionalt rutenett for å sikre et tilstrekkelig kollektivtilbud for lokalbefolkningen i kommunene.

Et eksempel på dette er pilotprosjektet "Multibussen" med direkteruter mellom Kragerø og Grenland. Ruten startet opp 12. oktober i 2009 som en ettårig prøve-



Figur 10 Vestmar består av kommunene Drangedal og Kragerø. Regionen deltar også i et politisk samarbeid med Grenland.

ordning, og finansieres delvis av Samferdselsdepartementets KID-prosjekt (Kollektivtransport i distriktene).

"Multibussen" er tilpasset ulike målgrupper som vanlige passasjerer, pendlere, pasienter til Sykehuset Telemark og elever til ulike videregående skoler i Grenland. "Multibussen" vil fra 28. juni 2010 være en del av kontrakten under anbudet for kollektivtrafikk i Grenland inkl. Kragerø.

Drangedal kommune er også med på Samferdselsdepartementets prøveordning for en utvidelse av TT-ordningen mot bestillingstaxi, et program som skal gå over 3 år.

Midt-Telemark

Midt-Telemark er den minste regionen i fylket i landareal, og har 16 349 innbyggere. Kommunesentrene er Bø, Akkerhaugen og Ulefoss. I tillegg er Nordagutu, Gvarv, Hjuksebø, Hørte og Lunde andre tettsteder i regionen.

Midt-Telemark har et sentralt knutepunkt i Bø. Bø er også et kollektivknutepunkt for reisende fra både Vest-Telemark og Øst-Telemark til Grenland. Bø stasjon er også et knutepunkt for reiser ut av fylket til Oslo, Kristiansand og Stavanger (både ved tog på Sørlandsbanen og ekspressbuss).

I tillegg til Bø, er Gvarv stasjon et viktig kollektivknutepunkt i regionen. Togene stopper ikke lenger på stasjonen, men betjenes av busselskapene da Gvarv er et viktig knutepunkt i krysset RV 36/RV 360. Videre utvikling av Bø og Gvarv stasjon, samt en modernisering av skysstasjonene vil være viktig for å opprettholde disse knutepunktene i regionen.

Andre viktige knutepunkt er Lunde stasjon, Ulefoss og Nordagutu stasjon. Nordagutu er stoppested for Bratsbergbanen som går mellom Notodden og Grenland. Disse knutepunktene er preget av dårlig vedlikehold og ønskes oppgradert. Nordagutu stasjon er krysningsstasjon mellom Bratsbergbanen og Sørlandsbanen. Bussruter mellom Bø og Notodden stopper også på denne stasjonen. I dag er det ikke korrespondanse mellom Bratsbergbanen og Sørlandsbanen. Et forbedret kollektivtilbud kan oppnås om rutene på disse banene knyttes tettere sammen.

Midt-Telemark har mye turisme og et godt utbygd reiseliv. I dag betjenes parken Sommarland med en bussrute fra Bø stasjon i sommersesongen. Bussrutene fra Lunde sluse til Akkerhaugen og fra Skien



Figur 11 Midt-Telemark er den minste regionen i fylket i landareal, og består av kommunene Bø, Sauherad og Nome.

til Lunde sluse er viktig for kanaltrafikken. Disse kollektivtilbudene er viktig å opprettholde, dersom turistene skal kunne ferdes i regionen med bruk av kollektivtransport.

Blant de største svakhetene ved dagens kollektivtilbud i regionen er manglende korrespondanse mellom tog og buss (manglende stive ruter på jernbanen), samt dårlig kollektivtilbud for ungdom for reiser i fritiden etter skoleslutt. Det ble fra august 2009 startet opp en ettårig prøveordning med et rutetilbud for ungdom mellom Lunde og Bø på kveldstid, delvis finansiert fra KID-ordningen (se side 13). Tilbudet blir endret (reduert) fra august 2010 da trafikken har vært liten.

Som nevnt i kapittel 2, er det flere fra Midt-Telemark som pendler til Kongsberg. For disse er hyppigere togfrekvens fra Lunde, Bø og Nordagutu med mating fra Skien viktige premisser for at de arbeidsreisende kan benytte kollektiv transport.

Vest-Telemark

Vest-Telemark er den største regionen i fylket i landareal, og den regionen med færrest innbyggere (14 268). Bare 30 % av befolkningen er bosatt i tettsted (SSBs tettstedsdefinisjon), den laveste andelen i fylket.

Store avstander mellom seks kommuner betyr at kollektivtilbudet i Vest-Telemark er begrenset og i hovedsak består av skoleskys. Hele 88 % av de kollektive reisene i regionen er skolereiser.

De seks kommunesentrene er Seljord, Åmot, Kviteseid, Fyresdal, Treungen og Dalen. De viktigste kollektivknutepunktene i regionen er Seljord og Åmot. Det er viktig at disse knutepunktene får god betjening med buss. I tillegg er gode forbindelser til Bø stasjon viktig for videre reiser ut av fylket, både med buss og tog.

Andre tettsteder i Vest-Telemark er Høydalsmo, Vrådal, Brunkeberg, Fyresdal, Rauland og Haukeli, som også er viktige knutepunkter for kollektivtransporten i Vest-Telemark. Felles for disse er ønske om oppgradering og tilrettelegging med venterom, toalett, parkering og ruteinformasjon.

De største utfordringene i regionen er lav frekvens og at det er vanskelig å etablere et marked for kollektivtransporten da befolkningen bor spredt og arbeidsplassene finnes i hele regionen. Utover ekspressbussene og skolebussene er det et svært begrenset kollektivtilbud i regionen. Skolerutene har en avgang hver veg daglig,



Figur 12 Vest-Telemark er den største regionen i fylket i landareal, og den med minst innbyggere. Regionen består av kommunene Seljord, Vinje, Kviteseid, Fyresdal, Nissedal og Tokke

og fungerer i liten grad som korresponderende ruter til/fra ekspressbussene og lokaltilbud til/fra kommunesentra. Dette gir liten fleksibilitet og begrenset mobilitet for folk uten bil.

Tokke kommune er en av flere kommuner i fylket som er med på Samferdselsdepartementets prøveordning for en utvidelse av TT-ordningen mot bestillingstaxi, et program som skal gå over 3 år.

Øst-Telemark

Regionen Øst-Telemark består av kommunene Notodden, Tinn, Hjartdal. Regionen er tett knyttet til nabofylket Buskerud, også når gjelder kollektivtransport, og regionen omtales også derfor som Kongsbergregionen.

Øst-Telemark har 19 936 innbyggere, flest innbyggere i fylket etter Grenland. Disse er i hovedsak bosatt i kommunesentrene Notodden og Rjukan, samt tettsteder som Heddal, Hjartdal, Tuddal og Austbygde.

De viktigste knutepunktene i regionen er Notodden, Dale (Rjukan), Mæl og Ørvella. Disse betjenes av ekspressbusser samt lokalruter. Notodden er også et viktig knutepunkt for hele øvre Telemark, og det ønskes derfor å videreutvikle og sikre midler til kollektivterminal på Notodden.

Både kollektivterminalen på Notodden, og opparbeidelse av holdeplasser ved Dale, Ørvella og Gransherad bør tilrettelegges med universell utforming og god parkeringstilgjengelighet for både sykkel og bil. Knutepunktene og holdeplassene bør i tillegg kunne tilby informasjon om kollektivtilbudet, toalett, samt mulighet til å kjøpe billetter der dette er mulig.

Regionen har et stort næringsgrunnlag i turisme og reiseliv, og satser på "turisme uten bil", der det legges til rette for at besøkende kan komme seg til Gaustaområdet med kollektiv transport. Fjellbussen, en gratis skibuss som betjener reisende mellom byen Rjukan og fjellet Gaustaområdet, er et eksempel på dette. Det utvikles knutepunktholdeplass for overgang mellom Ekspressbuss og Fjellbuss ved Dale.



Figur 13 Øst-Telemark består av kommunene Tinn, Hjartdal og Notodden. Regionen er tett knyttet til Kongsberg, og omtales også som Kongsbergregionen.

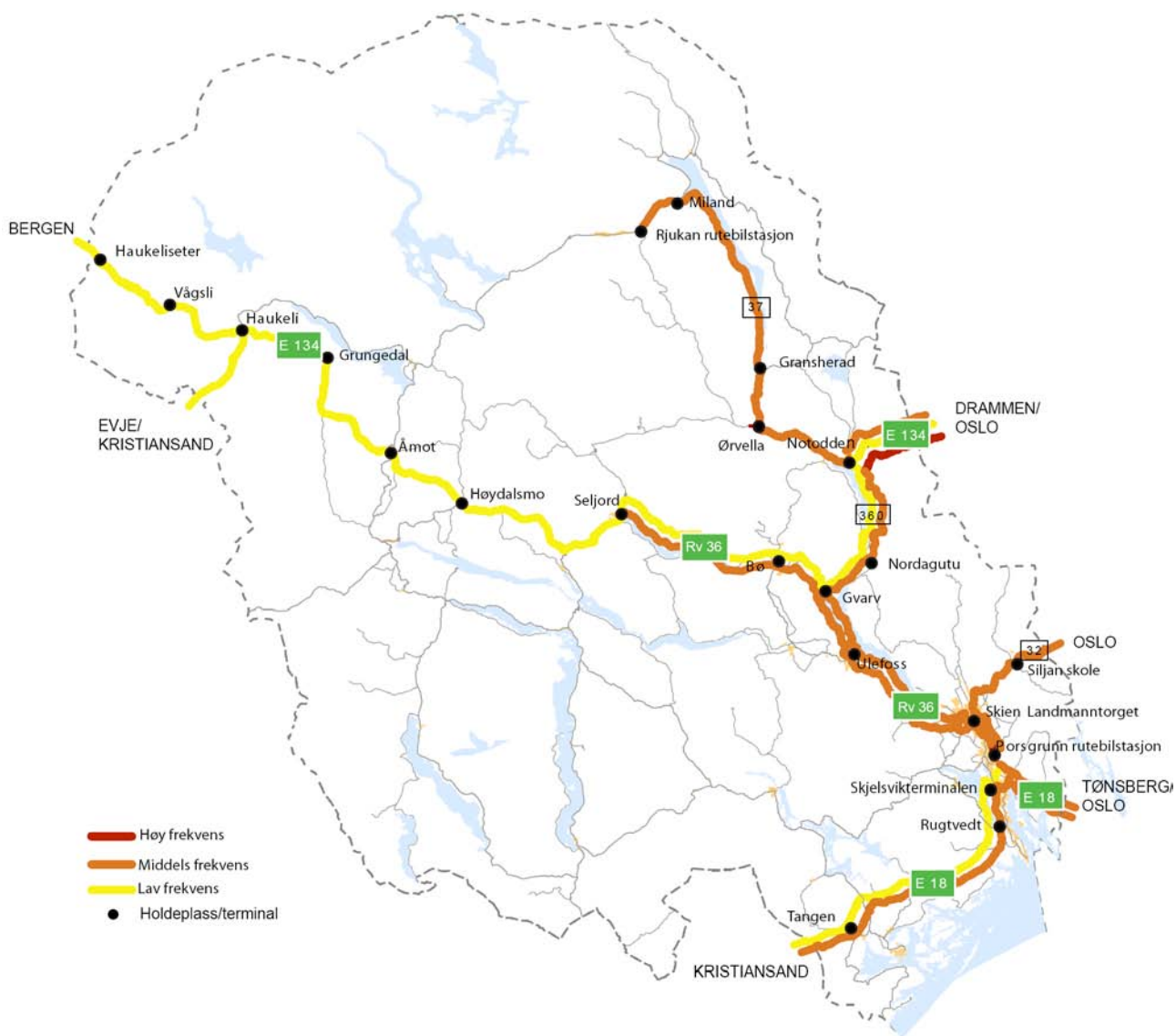
De største utfordringene i regionen er å få til et samordnet rutenett med korrespondanse mellom buss og bane, stive rutetider og sammenhengende rutenett. Bratsbergbanen er et viktig kollektivtilbud for reisende til Grenland. Finansieringen av banen er en stor utfordring som bør løses om dette tilbudet skal beholdes. For Øst-Telemark er dagens ekspressbusstilbud mellom Rjukan og Notodden svært viktig. Det er derfor et ønske om å beholde og videreutvikle dette kollektivtilbudet.

3.3 Ekspressbuss

Ekspressbusstilbudet i Telemark består av Haukeliekspressen, Telemarksekspressen, Rjukanekspressen, Sørlandsekspressen, Grenlandsekspressen, TIMEkspressen og Setesdalsekspressen. I tillegg kjører Konkurrenten og Lavprisekspressen daglige avganger mellom Oslo og Sørlandet.

Ekspressbussene som betjener Telemark, har ulik frekvens som vist på figur 14 og i tabell 7. Disse er klassifisert i tre nivåer:

Frekvens	Avganger/døgn
Høy	≥20
Middels	7-19
Lav	< 7



Figur 14 Dagens ekspressbussruter og holdeplasser i Telemark. Fargene viser frekvensnivå som beskrevet i tabell over figur. Strekninger som betjenes med flere ekspressruter er tegnet som separate linjer.

Tabell 7 Ekspressbusstilbudet i Telemark rangert etter frekvens (avgang per døgn per retning).

Ekspressbuss	Avganger/ døgn	Beskrivelse	Selskap
Timeekspressen Notodden-Kongsberg- Drammen-Oslo	26	Hele døgnet til/fra Notodden, Korrespondanse ca hver 2.time med rute 323 Notodden- Akkerhaugen-Gvarv-Bø-Lunde	Nettbuss Drammen
Telemarkekspressen Seljord-Bø-Skien- Porsgrunn- Larvik- (Sandefjord)-Torp- Tønsberg	16	Inntil 16 avg. daglig. 4 avg. korresponderer og har gjennomgående billettering med rute 180 (Haukeliekspr.). Noen avg. stopper og starter i Bø og på Torp. Denne linjen avvikler også buss for tog på strekningen Larvik-Skien	Telemark Bilruter/ Nettbuss Drammen
Rjukanekspressen Rjukan- Notodden/Rjukan-Skien	10	2-timers frekvens:9 daglige avg. hver vei mandag- fredag, 4 daglige avg. lørdag, 5 daglige avg. søndag. 1 daglig avg Rjukan-Porsgrunn, unntatt lørdag. Inngår i lokaltilbudet mellom Rjukan og Mæl (medfører halvtimesruter i perioder i Rjukan)	Tinn Billag
Grenlandsekspressen Porsgrunn-Skien-Siljan- Hof-Drammen-Oslo	8 -10	Starter og ender i Porsgrunn via Skien – Siljan	Telemark Bilruter/ Nettbuss Sør
Sørlandsekspressen Kristiansand-Oslo	9	Stopper ved Skjelsvikterminalen og Rugtvedt, og korresponderer på Tangen med buss til Kragerø	Nor-Way Bussekspress
Haukeliekspressen Oslo –Drammen- Kongsberg-Notodden- Bø-Vinje-Haukeli- Seljestad-Haugesund (Bergen)	4 (3)	4 daglige avg. Åmot-Oslo, 3 daglige avg. mot Haugesund/Bergen	Telemark Bilruter/Tide Reiser
Konkurrenten Oslo-Sørlandet	3	3 daglige ang. stopper underveis: Telemarksporten, Skjelsvik bussterminal, tilbringer fra Kragerø til Tangen	Risdal Touring
Lavprisekspressen Oslo-Sørlandet	3	Stopper ved Skjelsvik og Kragerø/Tangen	Unibuss
Setesdalsekspressen Oslo-Sørlandet	2	Haukeli-Evje-Kristiansand	Setesdalens Bilruter

Som en del av arbeidet med effektivisering av rutenettet og oppfølging av Kollektivplanen fra 2003, har Vestviken Kollektivtrafikk sett på alternative buss-ruter for å betjene fylkesintern transport. Utredningen ”Stamlinjer Telemark” (Vista Analyse 2009) anbefaler et konsept der det satses på et stamlinjenett med tre ”regionale ekspresslinjer”:

- Seljord-Bø-Grenland
- Rjukan -Notodden -Gvarv-Bø (Notodden-Bø)
- Kragerø-Grenland.

Anbefalingen er gitt på bakgrunn av en kartlegging av demografiske forhold og infrastruktur, lokalisering av bosteder og arbeidsplasser, pendlingsomfang og elevreiser til videregående skoler. Det er videre sett på hvordan en tilpasning i forhold til eksisterende nasjonale og regionale linjer best kan gjøres, og det foreslås konkrete rutetider for linjene. Konseptet for stamlinjene prioriterer rask framføring til knutepunkter med gode overgangsmuligheter, faste avganger minst hver annen time daglig.

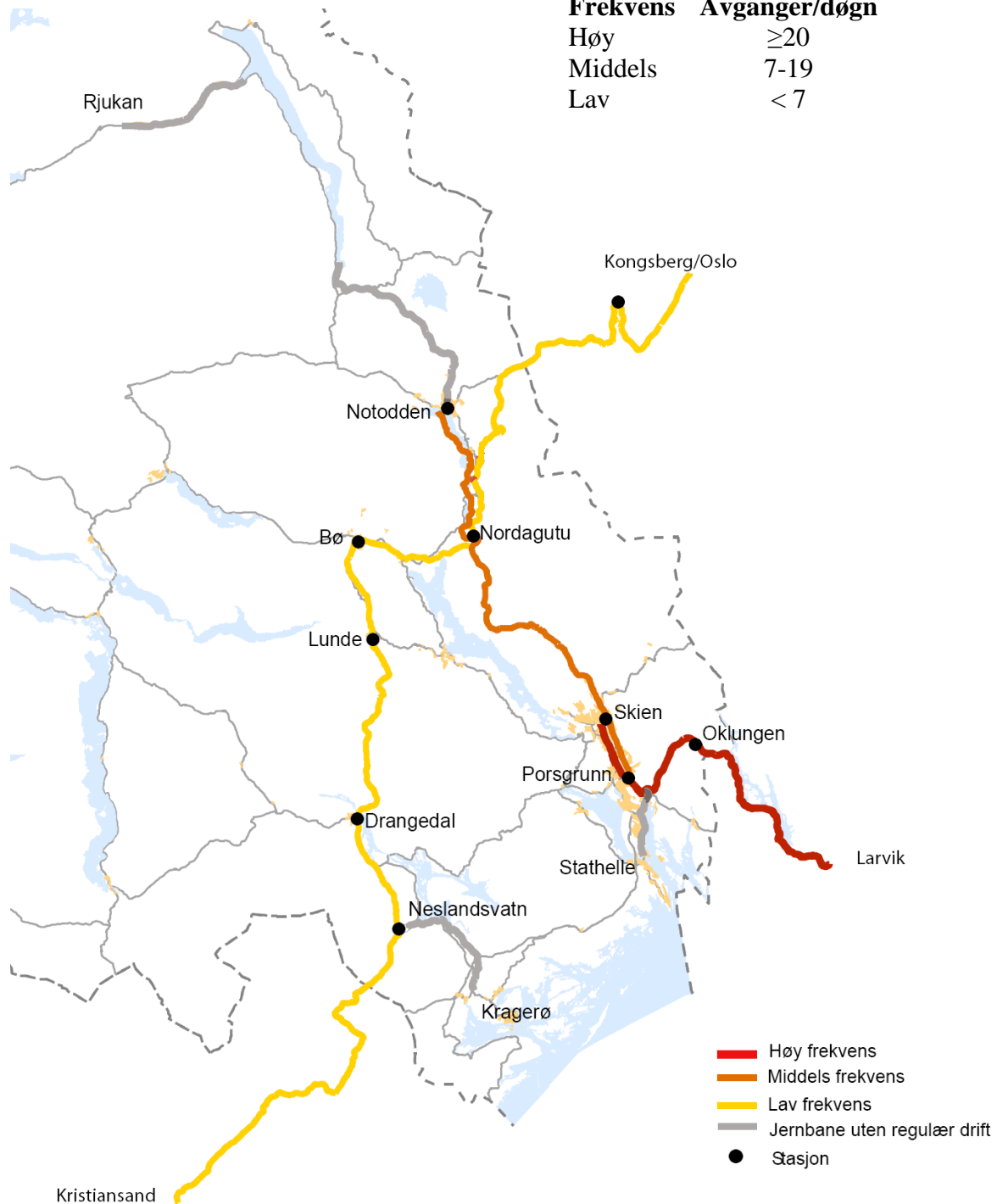
3.4 Jernbane

Både *Sørlandsbanen* og *Vestfoldbanen* går gjennom Telemark, og disse togtilbudene fungerer dermed både for fylkesover-skridende kollektivtransport og til fylkesinterne kollektivreiser.

Bratsbergbanen går fra Eidanger stasjon til Notodden og binder slik *Sørlandsbanen* og *Vestfoldbanen* sammen.

Jernbanen som betjener Telemark har ulik frekvens som vist på figur 15 og i tabell 8. Disse er klassifisert i tre nivåer:

Frekvens	Avganger/døgn
Høy	≥20
Middels	7-19
Lav	< 7



Figur 15 Jernbaner og stoppesteder i Telemark. Fargene viser frekvensnivå som beskrevet i tabell over figuren. Strekninger som betjenes med flere jernbaner er tegnet som separate linjer.

Tabell 8 Oversikt over jernbaner i Telemark rangert etter frekvens (avgang per døgn per retning).

Tog	Frekvens	Beskrivelse	Operatør
Vestfoldbanen	21	12 avganger kjøres med TogBuss Porsgrunn – Larvik. Fast minutt avgang / ankomst Oslo S	NSB
Bratsbergbanen	8	2 avg går fra Skien. 2 avg hver retning hver dag 5dgr/uka (manglende korrespondanse med Sørlandsbanen)	NSB
Sørlandsbanen	5	5 tog fra Skien og Notodden korresponderer til Kristiansand	NSB

Det er totalt 9 stoppesteder på jernbanen som betjenes av regulær trafikk (se tabell 9). Kun Porsgrunn stasjon er betjent, mens de resterende i ulik grad har venterom, billettautomat og buss- eller taxiholdeplasser. De fleste stasjonene har parkeringsmuligheter for bil, men det er kun Bø, Skien og Porsgrunn stasjon som har stativ til parkering av sykkel.

Tabell 9 Jernbanens stoppesteder i Telemark og egenskaper ved disse (NSB 2009/Jernbaneverket 2009a).

Stoppesteder	Jernbane	Beskrivelse
Bø	Sørlandsbanen	Ikke betjent stasjon. Kjøp og uthenting av billetter via billettautomat på stasjonen i venterommets åpningstid. Parkeringsmuligheter (ca 50 plasser, gratis) Sykkelstativ. Buss- og taxiholdeplass ved stasjonen. Rullestoladkomst til plattformen. Handikapparkering.
Lunde	Sørlandsbanen	Ikke betjent stasjon. Ingen venterom. Ingen billettautomat ved stasjonen. Parkeringsmuligheter (ca 15 plasser). Ingen sykkelstativ. Bussholdeplass på stasjonen, taxi 200 m. Tilgjengelighet for rullestol til plattform 1 spor 1, planovergang må forseres for å komme til plattform 2 spor 2.
Drangedal	Sørlandsbanen	Ikke betjent stasjon. Venterom. Ingen billettautomat ved stasjonen. Parkeringsmuligheter (ca 20 plasser, gratis). Ingen sykkelstativ. Buss- og taxiholdeplass like ved stasjonen. Rullestoladkomst til plattformen. Handikapparkering utenfor stasjonen.
Neslandsvatn	Sørlandsbanen	Ikke betjent stasjon. Venterom. Ingen billettautomat ved stasjonen. Parkeringsmuligheter (ca 25 plasser). Ingen sykkelstativ. Bussforbindelse til/fra Kragerø sentrum for de fleste tog. Rullestoladkomst til plattformen.
Nordagutu	Sørlandsbanen / Bratsbergbanen	Ikke betjent stasjon. Venterom. Ingen billettautomat ved stasjonen. Parkeringsmuligheter (ca 20 plasser). Ingen sykkelstativ. Bussholdeplass ved stasjon. Rullestoladkomst til plattformen.
Notodden	Bratsbergbanen	Ikke betjent stasjon. Ingen venterom. Ingen billettautomat ved stasjonen. Parkeringsmuligheter (ca 15 plasser). Ingen sykkelstativ. En rekke bussruter har sitt utgangspunkt fra terminalen. Busser retning Rjukan i forbindelse med togene.
Skien	Bratsbergbanen/ Vestfoldbanen	Ikke betjent stasjon. Venterom. Billettautomat tilgjengelig hele døgnet. Stor parkeringsplass, gratis. Sykkelstativ. Buss fra stasjonen til sentrum (ca 1 km) fire ganger i timen. Tilgjengelighet for rullestol til plattform.
Porsgrunn	Bratsbergbanen/ Vestfoldbanen	Betjent stasjon. Venterom. Billettautomat tilgjengelig hele døgnet. Parkeringsmuligheter (ca 700 plasser). Sykkelstativ. Buss- og taxiholdeplass like ved stasjonen. Rullestoladkomst til plattformen.
Oklungen	Vestfoldbanen	Ikke betjent stasjon. Ingen venterom. Ingen billettautomat ved stasjonen. Ingen parkeringsmuligheter. Ingen sykkelstativ. Ingen busskommunikasjon. Tilgjengelighet for rullestol til plattform.

Planer for utviklingen av jernbanen

I Nasjonal transportplan 2010 – 2019 er det lagt opp til flere infrastrukturforbedringer som har betydning for togtilbudet til/fra Telemark. I første fireårsperiode (2010-2013) er det i Handlingsprogrammet (Jernbaneverket 2009b) lagt til grunn tiltak som korter ned reisetiden og øker kapasiteten inn mot Osloområdet. Dette gjelder nye dobbeltspor i Vestkorridoren, og dobbeltsporutbygging på parsellene Barkåker – Tønsberg og Holm-Nykirke i Vestfold. Barkåker – Tønsberg vil ferdigstilles innen utløpet av fireårsperioden (2013).

Byggingen av ny bane på strekningen Farriseidet – Porsgrunn (Eidangerforbindelsen) er en viktig del i moderniseringen av Vestfoldbanen. Eidangerforbindelsen skal byggestartes i første fireårsperiode, og ferdigstilles i siste planperiode (2019). Utbyggingen vil redusere reisetiden mellom Larvik og Porsgrunn fra 34 til 12 minutter.

Det var i utgangspunktet (i vedtatt NTP) lagt opp til en bygging av ny bane med to lange kryssingsspor, men Jernbaneverket anbefaler nå bygging av dobbeltspor på hele strekningen, i hovedsak av kapasitetshensyn og senere sammenkobling med Sørlandsbanen (Jernbaneverket 2009c). Slik utbygging vil gi store forbedringer av togtilbudet i Grenland.

Utvikling av tilbudet på Bratsbergbanen

Togtilbudet på Bratsbergbanen har vært svært varierende og preget av vekslende satsing og ansvarsforhold de siste årene. I en ny rapport fra Railconsult (2009) påpekes spesielt to utfordringer som grunnlag for dårlig drift av banen:

- Manglende korrespondanse med Sørlandsbanen
- Manglende markedsføring og informasjon

Reisetiden med tog er kortere enn med både bil og buss, men det er få gode overgangsmuligheter til annen kollektivtransport. Ifølge Railconsult er det et stort potensial for å videreutvikle Bratsbergbanen om det sikres korrespondanse med Sørlandsbanen og om tilbudet markedsføres bedre. I tillegg bør frekvensen øke, overgangsmuligheter mellom øvrige tog- og busstilbud bør etableres og billettene bør harmoniseres mellom ulike tilbud.

Bratsbergbanen er avhengig av offentlig kjøp for å kunne gi et godt nok tilbud. I utredningen fra Railconsult vises det til andre fylkesinterne banestrekninger som mottar offentlig kjøp. Det konkluderes med at dersom Bratsbergbanen gis samme statlige tilskuddsnivå per personkilometer som Rørosbanen har i dag, vil det kunne tilbys et ruteopplegg med åtte tog per retning per dag (hverdag), og slik opprettholde dagens tilbud. Dette er beregnet ut i fra passasjergrunnlag på 100 000 reiser per år. Dersom antallet reiser øker til 130 000 per år, vil en med samme tilskuddsnivå kunne legge til rette for at samme frekvens kan tilbys også i helgene.

I utredningen fra Railconsult er det ikke gjort en markedsvurdering av potensialet for Bratsbergbanen, kun en sammenligning av tilsvarende strekninger (Rørosbanen) og deres tilskuddsnivå. Trolig vil det kunne være interessant å gjøre en mer detaljert vurdering av markedsgrunnlaget for banen.

Sammenkobling av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen - Grenlandsbanen

Grenlandsbanen er en planlagt ny jernbanetrasé mellom Porsgrunn på Vestfoldbanen og Skorstøl (Brokelandsheia) på Sørlandsbanen. Dette tiltaket vil koble sammen banene og gi et bedre jernbanetilbud mellom de befolkningstette områdene i Oslo og Drammen, via Vestfold og til Sørlandet.

Grenlandsbanen vil korte ned reisetiden mellom Kristiansand og Oslo og øke kapasiteten i jernbanenettet. Figur 16 viser aktuelle tilkoblingspunkter for banen og den vedtatte traséen.

Før Grenlandsbanen kan realiseres, er det en forutsetning at det først blir bygget ny jernbane Larvik - Porsgrunn (Eidangerforbindelsen) og at Vestfoldbanen er modernisert på strekningene Holm - Nykirke og Barkåker - Tønsberg. Disse tiltakene ligger inne i vedtatt NTP 2010-2019, mens Grenlandsbanen ikke er prioritert i denne planperioden.



Figur 16 Tilkoblingspunkter for sammenkobling av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen med Grenlandsbanen (jernbaneverket.no)

3.5 Kundeundersøkelser

Dagens reisende er fornøyde med operatørene

Vestviken Kollektivtrafikk AS (VKT) gjennomfører jevnlig passasjerundersøkelser for å få et inntrykk av tilfredsheten blant kollektivbrukerne i Telemark. I den siste undersøkelsen fra desember 2008 ble de kollektivreisende bedt om å besvare hvor fornøyde de var med ulike faktorer knyttet til kollektivreisen (VKTs passasjerundersøkelse 2008).

Resultatet fra undersøkelsen viste at passasjerene var mest fornøyde med følgende faktorer:

- Kvalitet på renhold om bord
- Trygghet under reisen
- Serviceinnstilling
- Kjørestil
- Trygghet på holdeplass

Deretter svarte de reisende at de var middels fornøyde med faktorer som:

- Merking/skilting
- Antall avganger dagtid
- Punktlighet
- Standard på holdeplass

Forholdene som kundene uttrykte minst tilfredshet med var:

- Antall avganger om kvelden og i helgen
- Billettpriser

Det ble også undersøkt hva som gir størst utslag for totaltilfredsheten blant kollektivbrukerne. Kundene uttrykte økt frekvens som det viktigste, deretter var viktige faktorer serviceinnstilling, punktlighet, standard på holdeplass/kaia og trygghet/sikkerhet underveis. Sammenlignet med tidligere undersøkelser, er det en liten nedgang i den gjennomsnittlige tilfredsheten blant kollektivbrukere i Telemark.

Noen av disse forholdene kan operatørene selv påvirke, mens øvrige forhold er det andre aktører som har innflytelse på. Det er verdt å merke seg at forholdene som har mest betydning for totaltilfredsheten, nemlig antall avganger, er med dagens organisering utenfor operatørens påvirkning. Serviceinnstilling og punktlighet, som er de neste ”viktige” faktorene, er forhold som operatørene selv har kontroll over.

3.6 Kostnader for kollektivtransporten

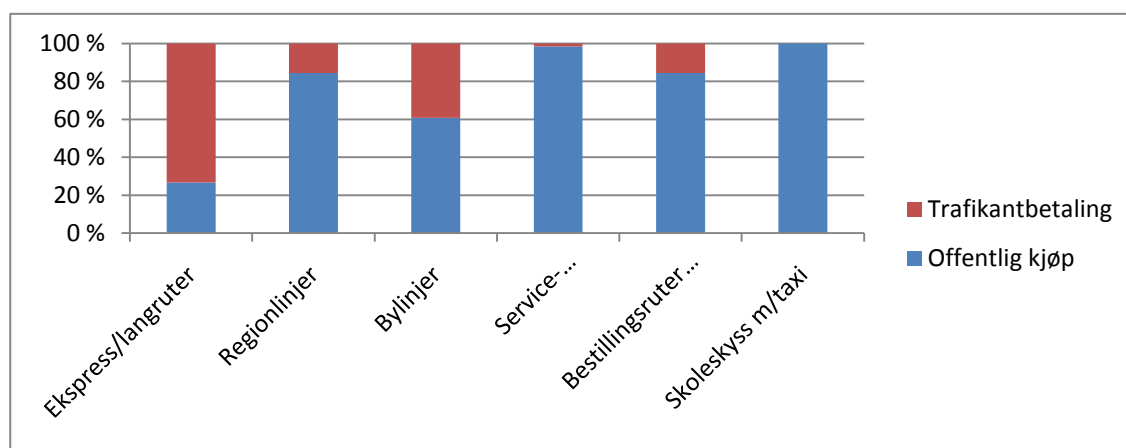
De totale utgiftene til drift av rutetilbudet med buss i Telemark var i 2008 om lag 260 mill kr. Av disse kostnadene dekker det offentlige omkring 180 millioner kroner (70 %), mens inntektene fra trafikantene utgjør i overkant av 70 millioner kroner. Offentlige kjøp dekkes av nær 28 millioner kroner fra kommunenes bidrag til skoleskyss. Resten dekkes av fylkeskommunen og statlige midler. I

tillegg har staten brukt 12 mill kroner til togtilbudet på Bratsbergbanen i 2008.

Forholdet mellom trafikantbetaling og innslag av offentlig kjøp varierer betydelig mellom de ulike transporttypene/tilbudene. Som tabell 10 og figur 17 viser, er det bare ekspress- og langruter som har hovedinntektskilden fra trafikantbetaling. For bylinjer utgjør trafikantbetalingen omtrent 40 % av totalkostnadene, mens øvrig transporttilbud i all hovedsak finansieres av offentlig kjøp.

Tabell 10 Anslag over kostnader til drift av kollektivtilbudet med buss i Telemark i 2008 (Basert på data fra VKT).

Type trafikk	Kr/år, i alt (mill. kr)			Andel kostnad som dekkes av offentlig kjøp
	Kostnad	Trafikantbetaling	Off. kjøp	
Ekspress/langruter	26,6	18,7	6,8	25 %
Regionlinjer	80,0	11,9	64,8	81 %
Bylinjer	107,0	42,1	65,1	61 %
Service-/bestillingslinjer	1,3	0,0	1,3	100 %
Sum linjetrafikk	214,9	72,8	137,9	64 %
Bestillingsruter m/taxi	3,3	0,5	2,8	84 %
Skoleskyss m/taxi	41,1	0,0	41,1	100 %
Sum bestillingstrafikk	44,3	0,5	43,8	99 %
Sum ⁵	259,3	73,3	181,7	70 %



Figur 17 Forhold mellom trafikantbetaling og offentlige kjøp varierer mellom de ulike delene av kollektivtilbudet, og bare ekspress- og langruter har hovedinntektskilden fra trafikantbetaling.

⁵ Divergens mellom total kostnad vertikalt og horisontalt i tabell skyldes at tall for trafikantbetaling og offentlig kjøp er basert på både reelle 2008-tall og estimerte 2009-tall.

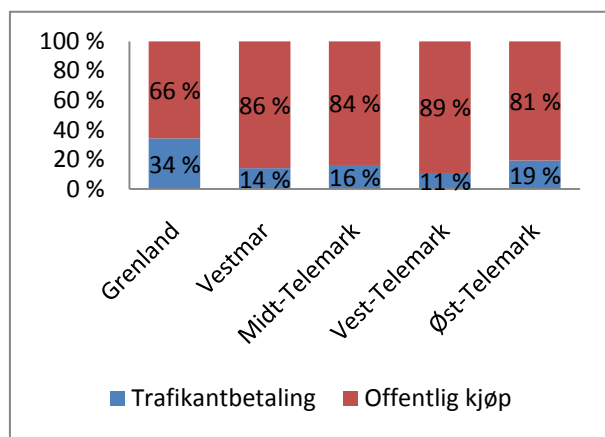
Som nevnt foran, utgjør skolereiser en stor andel av kollektivtransporten i Telemark. Det er bare i Grenland at hovedandelen av kollektivreiser er ordinære reiser. Som tabell 11 og figur 18 viser gir dette store regionale variasjoner i kostnader og tilskudd pr reise med buss i de ulike områdene i Telemark.

Tabell 11 Kostnader til drift av kollektivtilbudet med buss fordelt på regionene i fylket (Basert på 2008 tall fra VKT).

Region	Trafikkostnad		Offentlig kjøp	
	Kr/år (mill. kr)	Kr. pr reise	Kr/år (mill. kr)	Kr. pr reise
Grenland	118,6	25	78,0	17
Vestmar	32,6	48	28,0	41
Midt-Telemark	16,7	41	14,0	34
Vest-Telemark	33,7	80	30,0	71
Øst-Telemark	31,0	66	25,0	54
Langruter buss	26,6	80	6,8	20
Telemark	259,2	37	181,8	26

Tallene viser at det er betydelig innslag av tilskudd for alle kollektivreisende i fylket. Trafikantbetalingen er størst i Grenland og Øst-Telemark med andel av trafikk-kostnadene på henholdsvis 34 % og 19 %. I Vest-Telemark, der skolereiser utgjør omtrent 90 % av kollektivreisene, dekker trafikantbetalingen kun 11 % av kostnadene per reise (figur 18).

Figur 18 Offentlige kjøp utgjør hovedandelen av kostnadene knyttet til drift av kollektivtransporten (2008-tall VKT).



Ifølge Vestviken Kollektivtrafikk AS er det over 3300 elever i videregående skole med rett til skyss i inneværende skoleår 2008/09. For samme skoleår er det i overkant av 4600 elever i grunnskolen som har krav på skoleskyss.

I tillegg vil det være kostnader knyttet til kollektivinvesteringene og drift av infrastruktur; drift og vedlikehold av skystasjoner og holdeplasser, markedsføring og informasjon av tilbudet, administrativt arbeid og planlegging av kollektivtilbudet. Ansvar for disse kostnadene er fordelt på ulike aktører (fylkeskommunen, kommunene, Statens vegvesen og Jernbaneverket), og det er til dels lite oversiktlig hvem som har ansvaret for hva.

På grunn av kutt i fylkeskommunens rammer til kjøp av kollektivtjenester i åra framover, er det gjort et vedtak i fylkeskommunen at kjøp av ruteproduksjon skal prioriteres framfor tilskudd til drift av kollektivterminaler.

Alle tall er basert på data fra Vestviken Kollektivtrafikk (VKT) og er anslag over kostnader fra 2008 og 2009. Denne oversikten gir derfor ikke et nøyaktig bilde av økonomien knyttet til drift av kollektivtransport i fylket, men gir en indikasjon på hvilke utfordringer som er knyttet til å drifte et kollektivtilbud, der en stor andel av kollektivreisene (særlig i distriktene) er skoleskyss, og inntektene fra trafikantene kun dekker 30 % av de totale kostnadene.



Figur 19 Fordeling av kostnader knyttet til drift av kollektivtransporten i fylket (2008-tall VKT).

4 UTFORDRINGER

Det er mange og store utfordringer knyttet til utviklingen av et effektivt kollektivsystem i Telemark. Dette kapittelet er ikke uttømmende, men viser noen av de største utfordringene i fylket. Disse må imøtekommes om man skal lykkes med å oppnå målsettingene om et attraktivt og tilgjengelig kollektivtilbud for hele befolkningen i Telemark.

4.1 Spredt bosetting og skoleskyss

Bortsett fra deler av Grenland, bor befolkningen relativt spredt. Dessuten har de fleste husstandene i fylket personbil. Begge deler gjør det vanskelig å drifte et kollektivsystem som betjener befolkningen der de bor.

I hovedsak er det bare i byområdene i Grenland (Skien, Bamble og Porsgrunn) at det er mulig å drifte et høyfrekvent kollektivtilbud. I distriktene består kollektivtransporten i hovedsak av skole-reiser, en lovpålagt oppgave, som i hovedsak må dekkes av fylkeskommunen.

Dersom en ser bort fra reiser i Grenland og langruter med buss, utgjør andel skoleskyss over 70 % av alle kollektive reiser med buss i fylket. Å dekke disse elevenes transportbehov er en stor utfordring, særlig fordi mange av elevene bor spredt i områder som er vanskelig å betjene effektivt.

4.2 Økonomiske utfordringer

Flere strukturelle forhold fører til økte kostnader for kollektivtransporten i årene som kommer. Effektiv drift med riktig vognmateriell bestemmer kapital-kostnadenes størrelse, mens største delen av kostnadene styres av antallet vogn-kilometer og førertimer som produseres.

Lønn og sosiale kostnader til sjåfører er klart største kostnadspost, men drivstoff er også en viktig faktor for økonomien. Bransjeavtalen for bussførere har styrket bransjens evne til å konkurrere om arbeidskraften, men gir betydelig kostnadsøkning

for kollektivtransporten. I tillegg vil trolig energikostnadene fortsette å vokse når den globale etterspørselen etter energi tar seg opp etter finanskrisen.

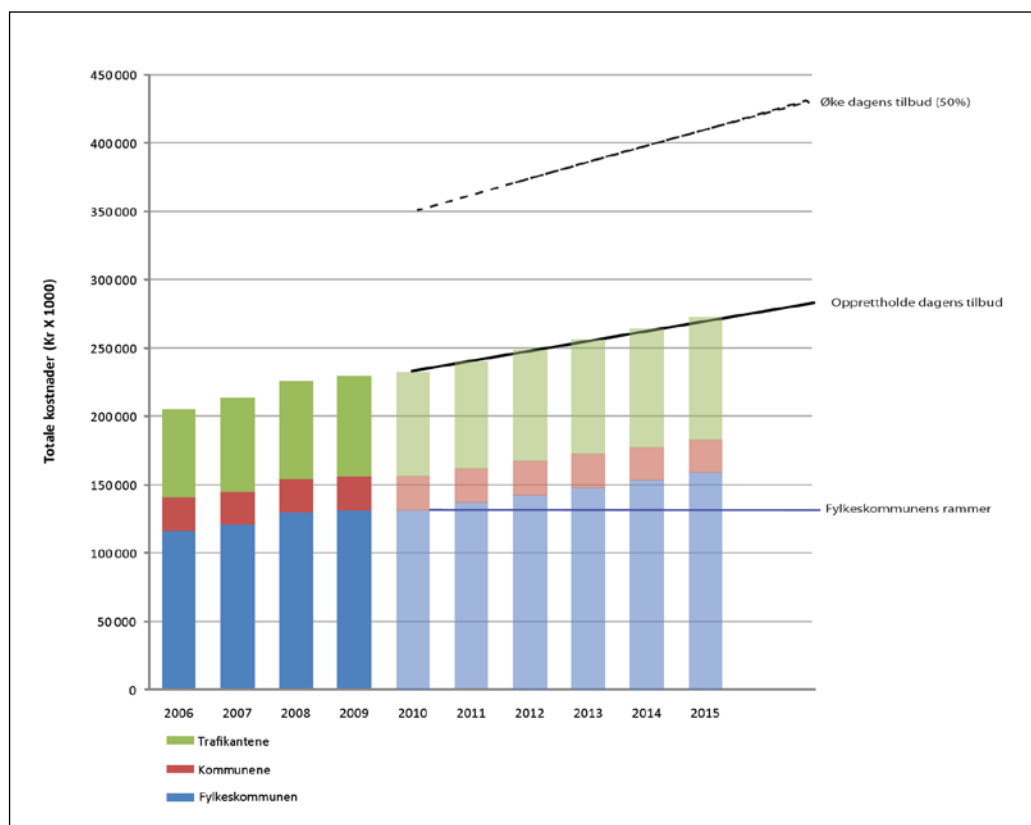
Behov og krav om bedre infrastruktur vil også gi økt press på offentlige budsjetter, både ved gjennomføring av universell utforming i hele kollektivsystemet, og ved krav om å heve komforten og statusen for de reisende i konkurransen med bilbruk.

Kollektivtransporten er slik i en økonomisk klemme mellom politiske forventninger og krav, og den sterke kostnadsveksten som er i gang og som kan forventes å fortsette. En utredning fra Asplan Viak tyder på at fylkeskommunene i Norge ikke har klart eller ønsket å bruke mer penger på kollektiv transport, til tross for større økonomisk handlefrihet de siste årene (Asplan Viak 2007).

Tilsvarende utfordring gjelder for Telemark fylkeskommune. Ifølge langtidsplanen for kollektivtrafikken, er fylkeskommunens rammer konstant for årene 2009-2012. Det er forventninger til at kollektivtilbudet skal styrkes ytterligere i forhold til dagens tilbud, og i budsjettforslaget for 2010 er kollektivtrafikken styrket med 15 mill kr. Dette er neppe mer enn til å dekke den generelle kostnadsøkningen, og gir utfordringer dersom dagens tilbud skal økes.

Figur 20 illustrerer den økonomiske utfordringen. De sorte linjene viser trenden i kostnadsutviklingen ved å opprettholde dagens tilbud, og ved en økning av dagens tilbud med 50 % (stiplet linje).

Prognoser for framtidig kostnadsutvikling er beregnet ut fra en gjennomsnittlig økning i årene 2006-2009 (i 2009 tall). Blå linje viser fylkeskommunens rammer som holdes konstant. Dette gir et gap mellom kostnader og satsingen på kollektivtilbudet som må dekkes, enten ved at kommunen dekker større andel av kostnadene, antall trafikanter må økes betraktelig eventuelt at trafikantene må betale mer pr. reise, eller at fylkeskommunen øker sine rammer.



Figur 20 Fylkeskommunen får store utfordringer ved å øke dagens tilbud og samtidig dekke disse kostnadene uten at dagens rammer økes tilsvarende (TØI basert på tall fra VKT og beregnet prognose ut i fra gjennomsnittlig økning i 2006-2009)

4.3 Endring i lokaliseringsstrukturen

Endring i lokaliseringsstrukturen vil trolig øke presset på det kollektive transport-systemet i Telemark. I de fleste kommuner i fylket er det en generell trend at lokalisering av arbeidsplasser, skoler, servicenæringer og fritidsaktiviteter sentraliseres i større tettsteder og region-sentre.

Dette gir et økt behov for transport-tjenester, der fylkeskommunen er pålagt å dekke flere av disse tjenestene. Lengre avstander mellom skoler og bosteder, elever som bor spredtbygd og færre lokale skoler er eksempel på en slik sentralisering

som fører til at skoleskyssen blir dyrere å drifte. En sentralisering av arbeidsplasser kan føre til lengre arbeidsreiser. Dette er en særlig stor utfordring i distriktene i Telemark, der mange har lange daglige arbeidsreiser (kap. 2). For at disse skal kunne benytte kollektivtransport, må tilbudet være et reelt alternativ til bilen.

Det er vanskelig og lite samfunns-økonomisk lønnsomt å tilrettelegge for kollektivtilbud på strekninger som er trafikksvake og der pendlerne reiser til ulike tider. For at flere skal kunne benytte kollektive transportmiddel må det satses på å styrke kommune- og regionsentra, bl.a. ved at service- og arbeidsplasser lokaliseres til disse.

5 MÅLSETTINGER

5.1 Kollektivtransport er viktig for både velferd og miljø

I nasjonale føringer er kollektivtransporten i første rekke et miljøpolitisk virkemiddel, samt et virkemiddel for å bidra til framkommelighet og tilgjengelighet. I St.meld. nr. 26 (2001-2002) ”Bedre kollektivtransport” er satsing på kollektivtransporten beskrevet både som et viktig velferdsmål, samt et miljømål for å redusere transportbehov og trafikkvekst.

I den nye plan- og bygningsloven (2008), som trådte i kraft 01. juli 2009, stilles det klare krav til kommunene og fylkene om å tilrettelegge for kollektivtransport, både med det formål å sikre mobilitet og tilgjengelighet for befolkningen samt å bidra til mer miljøvennlig utvikling.

Et sterkt fokus på økt kollektivtransport er ambisjonen i flere overordnede planer i fylket, som bl.a: Regional planstrategi for Telemark 2010, Fylkesplan for Telemark (2003), Infrastrukturplan for Grenland (2003) og Strategisk kollektivplan for Østlandet (2006).

Det arbeides også for tiden med flere prosjekt som Bystrategi Grenland, Klimakutt Grenland og Framtidens Byer (omtales nærmere i 7.1).

Med utgangspunkt i nasjonale føringer samt noen av overnevnte gjeldende planer, er det forsøkt å etablere felles overordnede målsettinger for alle kommunene i Telemark. Disse blir nærmere konkretisert i delmål som følger for Grenland og distriktene.

5.2 Fire overordnede mål for kollektivtransporten i hele fylket

Kollektivplanen for Telemark har en ambisjon om å tilrettelegge for et attraktivt og helhetlig kollektivtilbud for alle reisende i Telemark, og samtidig oppfylle nasjonale overordnede målsettinger om å redusere CO₂-utslipp fra vegtrafikken. I tillegg er det et mål å sikre et kollektivtransportsystem som er effektivt og samfunnsøkonomisk lønnsomt, og som bidrar til regional utvikling i Telemark.

Et helhetlig kollektivtransportsystem for alle

Tilby et kollektivtilbud for alle bosatte i fylket og sikre mobilitet for alle, særlig for de som ikke kan eller ønsker å benytte bil

Miljøvennlig transportsystem

Redusere negative miljøvirkninger og klimagassutslipp fra vegtrafikken ved å øke kollektivandelen og styrke kollektivtransporten i konkurransen med bilen

Et effektivt kollektivtransportsystem

Styrke kollektivtilbudet og samtidig legge til rette for effektiv ressursbruk som håndterer dagens utfordringer innenfor de gitte økonomiske rammene

Bidra til regional utvikling

Bidra til at befolkningen og næringslivet i distriktene får tilgang til utdanning, arbeidsplasser og andre tjenester

5.3 Strategiske mål for Grenland og distriktene

Målsettingene for kollektivtrafikken i Telemark har to tidsperspektiv som forholder seg til ulike ambisjonsnivå:

- Kort sikt (innen 2013): Videreføring av dagens tilbud
- Lang sikt (innen 2020): Satsing, utvikling og forbedring av tilbudet

Antall kollektivreisende i Grenland skal økes betraktelig

På kort sikt, fram mot 2013, bl.a. ved hjelp av en videre utvikling av bystrategi Grenland og belønningsmidler fra staten, vil en 30 % økning av kollektivandelen i forhold til 2009 være innen rekkevidde. Dette er i samsvar med økningen de siste 4 årene.

Tabell 12 Målsetting for Grenland

År	Målsetting	Indikator
Mot 2013	Øke dagens kollektivandel med 30 %	Kollektivandel \geq 4 %
Mot 2020	Øke dagens kollektivandel med 100 %	Kollektivandelen > 6 %

På lengre sikt fram mot 2020, er det realistisk å sette klare ambisjoner om en betydelig økning i antall kollektivreisende i årene framover. Derfor er det satt et mål om å øke kollektivandelen av alle reiser i Grenland med 100 %, opp fra dagens 3 % til 6 %. Ved å bygge videre på dagens tilbud og linjer som allerede har positiv vekst, som f.eks Metrolinjene, er det mulig å øke antallet passasjerer og derved også inntektene. Økte inntekter vil videre kunne gi grunnlag for en mer offensiv satsing og forbedring av tilbudet fram mot 2020.

I distriktene må dagens tilbud og kollektivknutepunkt opprettholdes og videreutvikles

Det er store utfordringer knyttet til å drifte et effektivt kollektivtilbud i distriktene der bosettingen er spredt og trafikkgrunnlaget dårlig.

Fram mot 2013 er målet å opprettholde dagens kollektivtilbud, samt tilrettelegge med stive ruter og tilstrekkelig frekvens. I tillegg er det viktig å oppgradere sentrale kollektivknutepunkt og terminaler slik at disse oppleves som attraktive å benytte for de kollektivreisende.

Fram mot 2020 vil det være mulig å styrke tilbudet ytterligere ved timesfrekvens på sentrale korridorer i og ut/inn av fylket. I tillegg bør tilbudet suppleres med et forbedret offentlig tilbud basert på bestillingstrafikk.

Tabell 13 Målsetting for distriktene i Telemark

År	Målsetting	Indikator
Mot 2013	Opprettholde dagens kollektivtilbud	Ekspressbuss og lokale ruter tilbyr dekning/frekvens som i dag
	Etablere attraktive kollektivknutepunkt	Antall knutepunkt/terminaler med: <ul style="list-style-type: none"> • Bil- og sykkelparkering, tilknyttet gang- og sykkelveger • Toalett- og servicetjenester • Informasjon om kollektivtilbudet • Mulighet til å kjøpe billett • Overgang til/informasjon om andre transportmidler • Universell utforming
Mot 2020	Opprettholde det lokale tilbudet i alle kommunene	Et offentlig tilbud med bestillingstrafikk til en akseptabel pris og standardnivå
	Styrke ekspressbuss-tilbudet/ togtilbudet	Timesfrekvens på regionalt ekspressbusstilbud i sentrale korridorer i og til/fra Telemark
	Styrke det lokale tilbudet i alle kommunene	Et forbedret offentlig tilbud med bestillingstrafikk til en akseptabel pris og standardnivå

6 STRATEGI

Målsettingen for kollektivtransporten i Telemark er å sikre transport for alle, samt bidra til en klimavennlig, bærekraftig og regional utvikling i fylket. For å kunne realisere en slik visjon, må en utfordre dagens rammebetingelser og organisering av kollektiv og offentlig betalt transport.

Dette kapittelet drøfter hvordan kollektivtilbudet i Telemark kan utvikles for å oppnå målsettingene for kollektivtransporten, og samtidig løse utfordringene som ble presentert i forrige kapittel. Det vurderes hvilke virkemidler som er nødvendig, mest hensiktsmessig og ønskelig å ta i bruk for å oppnå målsettingene om et forbedret kollektivtilbud.

Et forbedret kollektivtilbud dreier seg ikke bare om traseene, linjetilbudet og frekvens, men også om lokalisering av holdeplasser og deres standard og tilgjengelighet. Det er også andre faktorer som spiller en viktig rolle for kollektivtilbudet som samspillet mellom areal- og transportplanlegging, takst- og billettsystem, markedsføring og informasjon om tilbudet.

6.1 Egenskaper ved et effektivt og attraktivt kollektivtilbud

Erfaringer i både Norge og andre land viser at det finnes noen generelle prinsipper for hvordan en kan utvikle et godt og attraktivt kollektivtilbud (bl.a: TØI 2007, 2009, Statens vegvesen 2007).

Med utgangspunkt i disse erfaringene, er det utviklet noen hovedprinsipper som er sentrale for utviklingen av kollektivtilbudet i Telemark:

- *Enkelt og tilgjengelig for alle – universell utforming* tilrettelegging som gjør det lettere for alle å reise kollektivt
- *Sammenhengende reisenettverk* - helhetlig reisekjede med enkel overgang mellom ulike transportmidler, også mellom lokal-, regional- og ekspresstilbud
- *Supplere det regulære tilbudet med bestillingstrafikk* – i områder der det er vanskelig å etablere regulære kollektivtilbud, må det tilrettelegges med bestillingstrafikk
- *Stive ruter og taktingsprinsippet* – avganger på faste minuttall der ulike driftsformer møtes ved knutepunkter, sikrer mulighet for overgang
- *Høyfrekvent tilbud* – det må satses på høy frekvens når trafikkgrunlaget tillater det
- *Pendellinjer* – gjennomgående linjer som gir høyt belegg og knytter områder sammen, supplerer lokaltilbud og høyfrekvent tilbud
- *Full framkommelighet for kollektivtransporten* – legger til rette for smidig kollektivtrafikk uten trafikale hindre
- *Optimal avstand mellom stoppesteder* – sikrer et effektivt og lønnsomt driftskonsept samt kortere reisetid
- *Riktig kapasitet - god kvalitet*. Legge til rette for kapasitet som ikke går på bekostning av kvaliteten
- *Sentralt plasserte holdeplasser i attraktive og trygge omgivelser med gang- og sykkelforbindelser* nær opp til de tyngste reisemålene i regionen, er viktig for kollektivtilbudet

6.2 Strategi for kollektivtransporten i Telemark

De fem regionene i Telemark har ulike karakteristika og følgelig ulike utfordringer. I den videre utviklingen av kollektivtransporten i regionene bør tilbudet i de enkelte regionene utvikles med utgangspunkt i følgende tre nivåer som bindes sammen gjennom ett eller flere knutepunkter i de enkelte regioner og kommuner:

1. *Langruter, stamlinjer og jernbane* mellom regionale knutepunkter og områder utenfor Telemark som binder sammen kommunesentrene, større tettsteder og videregående skoler med regionsenteret
2. *Lokaltrafikk i Grenland byområde* betjener den store befolkningsskonsentrasjonen i fylket, der trafikkgrunnlaget tillater rutetilbud med relativt høy frekvens, med reiser internt i byområdet
3. *Lokaltrafikk i distriktene* består av lokale ruter som betjener de mindre byene og tettstedene med nærmeste omland som blant annet dekker grunnskoleskyss. Rutetilbudet suppleres med bestillingstrafikk for transport av eldre og funksjonshemmede, betjening av fritidstilbud og kveldsarrangementer i distriktene

6.3 Langruter og jernbane

Langrutene (ekspresbusstilbudet) og jernbanen utgjør stammen i kollektivtilbudet i distriktene og binder tettstedene i fylket sammen. I tillegg gir ekspresbussene og jernbanen forbindelser til og fra fylket.

Ekspresbusstilbudet og stoppestedene må opprettholdes og videreutvikles

Ekspresbussene i fylket betjener viktige strekninger i og gjennom hele fylket. I et kort tidsperspektiv er det ønskelig å opprettholde dagens tilbud og stoppesteder. I den videre utviklingen av ekspresbusstilbudet er det ønskelig å legge til rette for timesfrekvens på sentrale korridorer både internt og ut/inn av fylket.

For at tilbudet skal være attraktivt for kundene, må det skapes attraktive holdeplasser, kollektivknutepunkter og skysstasjoner. Hvilke kvaliteter disse bør ha, er nærmere omtalt under 6.6.

I tillegg må det sikres korrespondanse mellom ekspresbussene, jernbanen og lokale ruter. Der det er tilstrekkelig trafikkgrunnlag, vil matebuss til kollektivknutepunkt og holdeplasser være ønskelig. For å drifte disse, kan et mulig samarbeid med kommunene inngås.

Jernbanen må styrkes

De tre jernbanelinjene Sørlandsbanen, Vestfoldbanen og Bratsbergbanen dekker de største befolkningsskonsentrasjonene som vi finner sør-øst i Telemark.

For utviklingen av jernbanen er det viktig med tilstrekkelig frekvens og gode overgangsmuligheter til regionalt/lokalt nett. Med god frekvens på de lange kollektivlinjene inn og ut fra sentrale steder i Telemark, blir det mer aktuelt å basere seg på dette tilbudet, og i mindre grad å bruke privatbil til både arbeids- og fritidsreiser. I tillegg må jernbanetilbudet korrespondere med de regionale og lokale busslinjene, og slik gi gode overgangsmuligheter.

Videre omtales anbefalinger for to sentrale jernbanestrekninger i fylket; Bratsbergbanen og mulig jernbanependel i Midt-Telemark.

Bratsbergbanen

Bratsbergbanen har en viktig rolle i kollektivsystemet i Telemark, både som hovedakse mellom Notodden/Sauherad og Grenland, samt som et togtilbud mellom Grenland og Kongsberg/Oslo med overgang på Nordagutu.

Det er mange reisende som daglig pendler mellom Grenland og Notodden /Kongsberg /Oslo. For disse finnes det ikke et gjennomgående ekspressbusstilbud, og på grunn av manglende korrespondanse mellom Bratsbergbanen og Sørlandsbanen og til tider lang ventetid på Nordagutu, er det begrenset forbindelse på strekningen. For reisende som velger å benytte Bratsbergbanen fra Grenland til Notodden, og Timeekspressen videre til Kongsberg, gir manglende korrespondanse mellom Timeekspressen og Bratsbergbanen i flere tilfeller lange ventetider på Notodden (Railconsult 2008a).

Dersom det legges til rette for korrespondanse mellom de ulike driftsartene, vil flere passasjerer i større grad kunne benytte dette tilbudet. Bratsbergbanen har slik et stort potensial for økning i persontrafikk (Railconsult 2009a). Banen vil også fungere som matebane til Sørlandsbanen, og gi et tilbud for fylkeskryssende reiser videre mot Sørlandet.

Tilbudet med Bratsbergbanen bør markedsføres i større grad enn i dag. Det er også mulig å inngå avtaler med offentlige etater og private bedrifter om bruk av toget til arbeidsreiser. Det bør også utredes mulige samarbeidsformer som kan sikre videre drift av banen. Bratsbergbanen bør likestilles med tilsvarende fylkesinterne baner med offentlige kjøp (Bodø-Rognan, Rørosbanen, Bergen-Arna), og statlig garanti for videre drift bør derfor gis (Railconsult (2009b) ⁶).

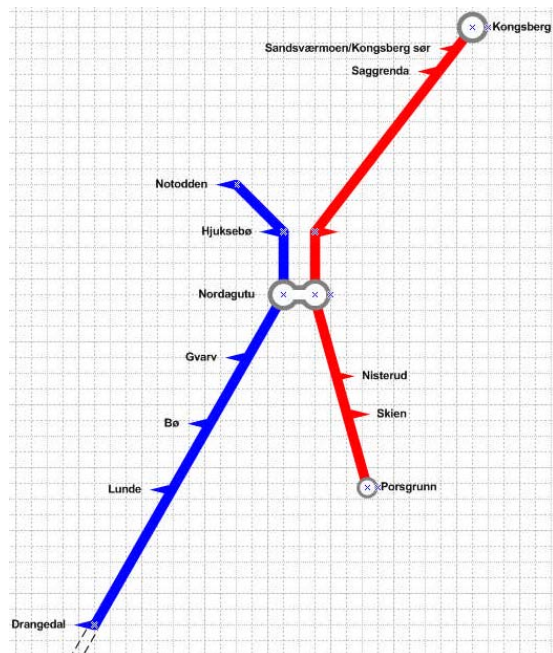
⁶ Bratsbergbanen er etter vedtak i Samferdselsdepartementet mai 2010 sikret statlig drift fram til 2014.

Mulig jernbanependler med knutepunkt i Midt-Telemark

I rapport fra Railconsult (2008a) er det sett på mulige pendellinjer i Midt-Telemark mellom Notodden-Drangedal (-Nelaug) og Kongsberg-Porsgrunn (figur 21).

Disse to pendlene gir ved god frekvens og korrespondanse på Nordagutu, muligheter for et attraktivt kollektivtilbud for reisende i Midt-Telemark og Grenland. Et supplerende busstilbud som korresponderer med pendlene, vil også være et godt tilbud for deler av øvre Telemark. For disse er knutepunktene i Bø og Notodden viktige for reiser videre i fylket, samt reiser over fylkesgrensene.

Rapporten konkluderer med at det er trafikkgrunnlag for et lokaltogtilbud i Midt-Telemark etter at Grenlandsbanen er åpnet og fjerntog mellom Oslo-Kristiansand ikke lenger betjener Midt-Telemark. Dette tilbudet bør derfor utredes videre, og ses i sammenheng med utviklingen av andre banesatsinger i Telemark; Bratsbergbanen og bybanen.



Figur 21 Mulige pendler mellom Notodden-Drangedal og Kongsberg-Porsgrunn (Railconsult 2008a)

6.4 Lokaltrafikk i Grenland

Kollektivtransporten må videreutvikles

Kollektivtilbudet i Grenland har de siste årene blitt forbedret, og antallet reisende med Metrobussene har økt. Men den lave kollektivandelen viser at folk som bor i regionen i liten grad velger å benytte seg av tilbudet. Dette kan i hovedsak forklares med at framkommeligheten og parkeringsmulighetene ved bruk av egen bil er så gode at det gir store tidsbesparelser. Kollektivtilbudet kan derfor ikke konkurrere med bilens lettvinde komfort.

Det er et mål at kollektivtilbudet skal kunne fange opp en stadig større andel av reisene i regionen. For å få til dette må:

- frekvensene økes
- total reisetid forkortes
- vegnettet og arealbruken tilrettelegges med sterkere prioritering av kollektivtrafikken og gang- og sykkeltrafikantene
- kollektivtilbudet må fortløpende tilpasses ny utbygging

Det er de siste årene gjort flere tiltak for å forbedre kollektivtilbudet i Grenland. I søknad for belønningsordningen for 2008 nevnes særlig fire tiltak (Telemark fylkeskommune 2008):

- Universell utforming - holdeplasser
- Framkommelighet for buss
- Etablering av Metrolinjene
- Mulig etablering av bybane

Videre følger en vurdering av hvordan disse tiltakene bør følges opp.

Universell utforming – holdeplasser

Det er et pågående arbeid i Grenland med å oppgradere holdeplassenes standard (i hovedsak langs Metrolinjene) i forhold til universell utforming og tilgjengelighet. Statens vegvesen Region sør (2008a) har utarbeidet en handlingsplan for dette arbeidet. Planen er en oppfølging av NTP 2006-2015 og baseres på tilskudd fra det nasjonale BRA-programmet.

Vegvesenet har kartlagt alle holdeplassene og prioritert dem i tre kategorier etter gitte kriterier. Oppgraderingen er i gang, men framdriften avhenger av statlige tilskudd. Fra 2010 vil fylkeskommunen få ansvaret for dagens øvrige riksveger og vil dermed få et økt finansielt ansvar for universell utforming av holdeplasser.

I tillegg til oppgradering av holdeplasser, er det viktig at sjåførene får kjøreopplæring slik at bussene kommer inntil holdeplasskanten og at inngangsdøra samsvarer med taktill oppmerking på holdeplass.

Framkommelighet for buss

Framkommelighetsundersøkelsen som ble gjort for Metrobussene i 2007, avdekket relativt små forsinkelser. Dette er en situasjon som raskt kan endre seg om nye investeringer i vegnettet gjennomføres. Slike tiltak vil øke biltrafikken og forverre kollektivtrafikkens konkurransesituasjon.

Hovedtraseene for buss må utvikles videre med sikte på at bussen skal kunne kjøre uhindret av annen trafikk også i rushperiodene. Holdeplasser og busser må tilpasses for full tilgjengelighet og effektiv drift. Klart definerte og godt vedlikeholdte traseer med god framkommelighet sikrer forutsigbarheten til bussrutene og gir grunnlag for tettere utbygging langs traseene. På sikt kan dette føre til rimeligere drift, bedre pålitelighet og en gunstigere relativ reisetid i forhold til bil. Dette vil igjen styrke kundegrunnlaget for rutene.

Prosjektplanen for "Bystrategi Grenland" konkretiserer flere utfordringer knyttet til å prioritere kollektivtrafikken i vegnettet i Grenland. Det er likevel mulig å prioritere kollektivtransporten, eksempelvis ved at bilenes muligheter til forbikjøring ved holdeplass begrenses, og at bilene må vente til bussen kjører videre. Tilsvarende prioriteringer av kollektivtrafikken kan gjøres ved signalprioriteringer i kryss.

Statens vegvesen arbeider med å få til slik kollektivprioritering ved alle lyskryssene langs Metronettet. To lyskryss er bygd om, og 11 andre er byggeklare, der fremdriften er avhengig av tilskudd fra belønningsordningen.

Biltrafikken kan også begrenses ved å introdusere restriktive tiltak som vegprising eller begrensning av parkeringstilbudet. Begrensning av bilens rettigheter vil trolig være kontroversielt å gjennomføre, men dersom en ønsker å endre reisevanene, må en kombinere tiltak som utvikler kollektivtransporten med tiltak som legger begrensninger på biltrafikken.

Restriksjoner på bilbruk vil også være lettere å akseptere jo bedre det alternative kollektivtilbudet er. Denne kombinasjonen av tiltak, *gjensidig forsterkende tiltak*, blir også anbefalt i Asplan Viaks trafikk- og parkeringsanalyse for Skien kommune (Asplan Viak 2009).

Videreutvikling av Metrolinjene

Dersom den positive veksten som har vært gjeldende for Metrolinjene de siste årene skal fortsette, bør frekvensen på 10 minutter beholdes på M1, med et mål om tilsvarende frekvens på M2 og M3 (har i dag 15 minutt frekvens). Dette er også i tråd med tre-trinnsplanen for økt kollektivtilbud i Grenland som ble vedtatt våren 2007 og inkludert i søknaden om belønningsmidler for 2008.

Det bør vurderes hvordan større deler av Grenlandsregionen kan knyttes sterkere til et permanent, høystandard Metronett. Dette gjelder både nye utbyggingsområder i tilknytning til Skien og Porsgrunn, samt sentrale deler av Kragerø, Drangedal, Siljan og deler av Bamble. En mulighet kan være å forlenge noen av avgangene på Metrolinjene, eksempelvis bør Metro1

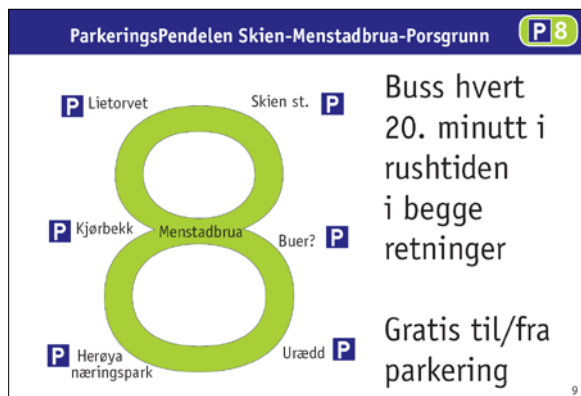
forlenges for å bedre kunne betjene Skien Nord.

Et annet alternativ er å tilby økt frekvens på lokale, tverrgående pendellinjer som kombinerer mating til Metrolinjene med dekning av mer lokale reisebehov i de enkelte kommunene. Andre linjer, som dekker det øvrige Telemark og gir forbindelser også over fylkesgrensen, bør knyttes til godt utbygde knutepunkter på Metronettet.

1. juli 2009 åpnet den nye bussterminalen ved Skjelsvik. Den betjenes av alle tre Metrolinjene og en av pendellinjene (P5). Etter hvert vil alle ekspressrutene som konkurrerer langs E18 legge sitt Grenlandsstopp dit. Denne terminalen blir viktig i utviklingen av kollektivbetjeningen i regionen, og kan knyttes direkte til jernbanenettet eller en eventuell framtidig bybane.

For å sikre akseptabel hastighet og redusere forsinkelser, vil det være hensiktsmessig å gjøre en vurdering av antall påstigende på holdeplassene langs Metrolinjene. Metrolinjene har over 300 holdeplasser, og de holdeplassene som kun har få daglige påstigende bør fjernes.

Det bør utredes om en kan utvikle et tilrettelagt samspill mellom et forbedret tilbud med Metrobusser i kombinasjon med sentrale parkerings- og trafikkrestriksjoner og nye, lokale parkerings-tilbud utenfor det tette byområdet (innfartsparkering). Når parkeringstilbudet sentralt skal begrenses, er det gunstig å kunne tilby en slik form for innfartsparkering. Telemark Kollektivtrafikk (TKT) har foreslått en egen parkeringspendel som legger til rette for slik innfartsparkering (se figur 22). Dette bør utredes nærmere.



Figur 22 ParkeringsPendelen Skien- Menstadbrua- Porsgrunn (Telemark fylkeskommune 2008).

Telemark Kollektivtrafikk (TKT) har hatt tilbud på busskjøring i Grenland de siste fem årene, og har inngått avtale for seks nye år. TKT har foreslått flere konkrete forslag til tiltak for å forbedre dagens busstilbud i Grenland.

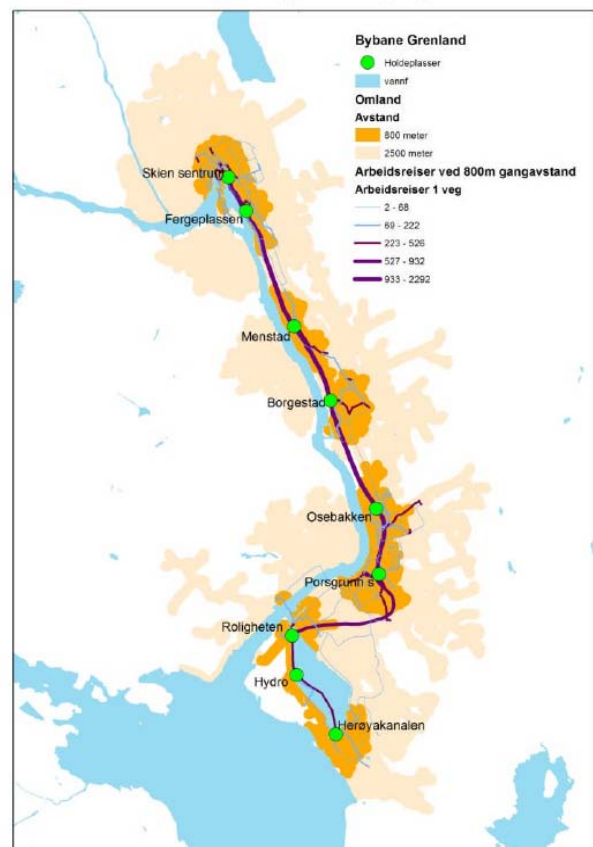
Eksempelvis kan nevnes utbedringer av kollektivgate i Porsgrunn, rutebilstasjonen på Landmannstorvet, ”mini-terminal” ved Down Town i Porsgrunn, kollektivtrase for busser til Høgskolen i Telemark og gate-terminal i Torggata i Skien. Sistnevnte tiltak i Torggata vil gi klare prioriteringer til bussene i sentrum, og er viktig for å opprettholde kjøretiden på Metrolinjene og redusere mulige forsinkelser.

Etablering av bybane i Grenland

De siste årene er det utført flere studier for å se på mulighetene til å etablere persontrafikk på eksisterende jernbanespor, i første omgang fra Skien/Bryggeparken via Borgestad og Porsgrunn til Herøya.

I nyeste utredning fra Railconsult (2008b) vurderes hvilket befolkningsgrunnlag og etterspørsel som vil være nødvendig for at tilbudet kan gjennomføres med en fornuftig samfunnsøkonomi. Det er lagt til grunn to avganger i timen. Influensområdet for stasjonene er vurdert å være 800 m for gående og 2,5 km for syklende.

Figur 23 er hentet fra rapporten og viser influensområdet for bybanen i Grenland. Utredningen om bybanen angir en noe kortere reisetid mellom sentrum i byene enn dagens rutetabell for M1 (henholdsvis 12 og 17 minutter). Det konkluderes med at det vil være mer enn fullt belegg i rushtimene på det skisserte togtilbudet. I rapporten vises det til at gjennomføringen av lokal arealpolitikk, vedtatte utbyggingstiltak og restriktive tiltak overfor bilbruk vil ytterligere styrke passasjergrunnlaget i tiden framover. Rapporten viser til at gjennomsnittlig andel offentlig kjøp i dagens kollektivtrafikk i Grenland er på 37 %, altså høyere enn det som her er beregnet behov for bybanen (12-28 % tilskudd).



Figur 23 Reisestrømmer og omland for bybanen i Grenland (Railconsult 2008b)

I rapporten presenteres beregninger av produksjonskostnader og driftsøkonomi, samt en strekningsvis oversikt over investeringskostnader. I den videre plan-

prosessen bør det utredes hvilke samfunns-økonomiske konsekvenser etableringen vil gi, slik at dette tiltaket kan vurderes i forhold til samlet ressursbruk og forventede gevinster for samfunnet.

Som en del av dette arbeidet, bør det ses nærmere på omfanget av og grunnlaget for trafikkberegningene, særlig for å ta hensyn til etterspørselseffekter som følge av den frekvensen som forutsettes (ventetid), influensområdet og forutsetningen om alternative, evt kompletterende, transporttilbud.

Det er flere momenter knyttet til bybanen som bør avklares og løses før man går videre i prosessen:

- Bybanens lave frekvens (2 avg. pr time) og færre stopp enn Metronettet gjør at den ikke nødvendigvis gir et mer attraktivt reisetilbud på strekningen enn dagens Metrolinjer
- Buss kan med de samme kostnader betjene de samme områdene med høyere frekvens og minst like god dekning av betjeningsområdene
- Busslinjene er fleksible og kan dekke flere og lengre reiserelasjoner enn bybanen, som begrenses til strekninger med skinner (bybanen er tenkt i tilsvarende trase som Metrolinje 1)
- Bybaneutredningen benytter 800 m/3,5 km som akseptabel influensområde for hhv. gående/syklende til banen. Med tanke på at en stort sett har korte reiser i Grenland og banen kun kan tilby to avganger i timen, er trolig gangavstanden for lang og trafikkslagene som utredningen har kommet fram til, for store. Det vil da kreves "tvungen" bussmating til bybanens stasjoner, noe som gjør kollektivsystemet lite attraktivt
- Selv om bybanen gir mulighet til å integrere lokal banetrafikk med regional togtrafikk, kan regional ekspress-

busstrafikk med dagens tilbud tilby høyere frekvens

På bakgrunn av dette bør det i et kort perspektiv satses på å videreutvikle dagens Metrolinjer.

Dersom det i et lengre tidsperspektiv ønskes å satse på bybanen, bør banen erstatte traseen for Metrolinje 1. Slik vil en kunne få en buss-bane-ring, der banen betjener østsiden av Skiens-/Porsgrunnselva, mens Metrolinjene betjener vestsiden. En slik buss-bane-ring er også nevnt i utredningen fra Railconsult (2008a). Dette fører til at noen av kundene må bytte transportmiddel i knutepunktene mellom Bybane og Metro-linjene.

For å få et best mulig beslutningsgrunnlag for framtidig satsing på baneinfrastruktur i Telemark, bør det i det videre utredningsarbeidet gjøres etterspørselsvurderinger der bybanen i Grenland og Bratsbergbanen kombineres.

Slik kan det legges til grunn en mulig integrering av transporttilbudet på det felles banelegemet, og det kan analyseres scenarioer med og uten kombinasjon av de to mulige satsingene. Før en slik samlet analyse foreligger, bør det trolig satses sterkere på å utvikle potensialet for dagens Metrolinjer.

6.5 Lokaltrafikk i distriktene

Det er i hovedsak ekspressbuss og skole-rutene som danner grunnlaget for kollektivtrafikken i distriktene. For at tilbudet skal være attraktivt å benytte, må det skapes attraktive holdeplasser (nevnes i eget punkt 6.6). På sentrale strekninger er det mulig å ha matebuss som supplerer disse holdeplassene.

I tillegg er det er nødvendig å løse andre transportbehov som det offentlige har ansvar for, dvs. transport for eldre, syketransporter, samt andre transport-tjenester kommunene ofte legger til rette for og betaler helt eller delvis.

For å kunne oppnå best mulig transport-tilbud for midlene som settes inn, må de ulike transportoppgavene løses gjennom samarbeid på tvers av sektorgrenser og forvaltningsnivåer. For brukerne er det viktig å utvikle et enkelt, helhetlig system som kan betjene transportbehovene på en fleksibel og effektiv måte.

Ved utvikling av det framtidige kollektive transportsystemet i distriktene bør det konkretiseres hvilke tjenester som er fylkeskommunens ansvar, og hva kommunene og andre aktører må bidra til å finansiere. Følgende tilbuds- og finansieringsstruktur kan antydes:

Selv bærende tilbud: En del av kollektiv-tilbudet i/gjennom en region lar seg full-finansiere gjennom billettinntekter alene. For å sikre at regionen får et helhetlig, sammenhengende og enkelt kollektivnett, må rammene for dette tilbudet fastlegges detaljert i en plan for kollektivtrafikken i regionen. Samordningen med det øvrige kollektivtilbudet ved tidtabeller, omstigning, knutepunkter, informasjon og markedsføring, gir kommersielle aktører gode insitamenter til å delta i et slikt helhetlig tilbud. Forhold til konkurranse-lovgivning og forskrifter må avklares, og regelverket bør justeres dersom det hindrer forbrukernes interesser.

Fylkeskommunalt tilbud og standardnivå: Dette bør konkretiseres for hver enkelt region, med vekt på å sikre alle regioner en felles, minste standard, med en tilfredsstillende betjening av de oppgaver fylkeskommunen er lovpålagt å tilby. Fylkeskommunen kan også velge å satse mer enn dette, for å oppnå høyere grad av måloppnåelse i forhold til velferd, regional utvikling eller miljø. Det forutsetter økte bevilgninger til dette formålet.

Kommunalt tilbud og standardnivå: Det bør legges opp til en finansieringsmodell der kommunene har det fulle kostnads-ansvaret for de transportoppgavene de bestiller. De definerer da selv hvilke tilbud og standardnivåer de vil gi sine innbyggere – utover det som leveres kommersielt eller fra fylkeskommunen. Fullt kommunalt kostnadsansvar for skyss i grunnskolen må trolig innføres gjennom nasjonal forskrift, eventuelt kan det inngås samarbeidsavtaler mellom fylkeskommunen og kommunene. Kommuner som ønsker å satse mer på kollektivtransporten, kan gjøre det ved å finansiere sin del av et styrket tilbud (f.eks. ved å tilby matebuss til stoppested for ekspressbuss og togstasjonene). Ved en eventuell overføring av ansvaret for skoleskyss, fra fylket til kommunene, må den økonomiske kompensasjonen være forutsigbar.

Andre kollektivtransporttjenester: Det kollektive transportsystemet bør også organiseres slik at det gis insitamenter og muligheter til å selge tjenester til det lokale næringslivet, f.eks. reiselivsbedrifter, handelsbedrifter, foreninger, m.m.

Som en oppfølging av planen, bør fylkeskommunen fastlegge prinsipper for en minstestandard med hensyn til tilbud og servicenivå. Før det kan gjøres, må en analysere løsninger og ressursbruk. Dessuten trengs det en dialog med kommunene om hvordan de ønsker og kan engasjere seg i utviklingen av tilbudet i sin region.

6.6 Attraktive og tilgjengelige kollektivknutepunkter og holdeplasser

I tillegg til god og tilgjengelig informasjon om kollektivtilbudet, må det etableres attraktive og trygge kollektivknutepunkter og holdeplasser.

Statens vegvesen har utredet lokalisering og utforming av høystandard holdeplasser langs E134 og riksveg 36 mellom Seljord og Eidanger samt langs E18 (Statens vegvesen Region sør 2008b). Det er stilt strenge standardkrav til de definerte holdeplassene på disse strekningene:

1. *Det bør være minst ett stopp knyttet mot hver by og større tettsted i de mest tett befolkede områdene. I de mindre befolkede områdene vil man måtte etablere busstopp i mindre tettsteder*
2. *Det bør være minst mulig avsving fra hovedvegen*
3. *På de fleste definerte ekspressbussstoppene bør det være en trygg og hensiktsmessig plass for bringing og henting med bil, samt tilgjengelighet for gående, syklende og funksjonshemmede*

4. *På enkelte av busstoppene kan det være en fordel med samlokalisering med annet servicetilbud (kafeteria, bensinstasjon, gatekjøkken, kiosk)*
5. *Det bør etableres en god tilgjengelighet mellom ekspressbuss og lokalbuss der dette er mulig*
6. *Det er en fordel med tilgjengelig areal til parkering for både sykkel og bil*

Det er flere viktige knutepunkter og terminaler i Telemark. Tabell 14 gir en oversikt over de viktigste knutepunktene i fylket, og hvilke kollektivtilbud disse betjenes av.

Fordi disse terminalene/holdeplassene er viktige for ulike typer kollektivtilbud, stilles det også varierende krav til tilrettelegginger og utformingen av dem. På neste side beskrives i korte trekk hva disse bør inneholde.

Tabell 14 De viktigste knutepunktene i Telemark og hvilket kollektivtilbud disse betjener

Holdeplass/terminal	Ekspressbuss/tog	Lokaltrafikk i byområder	Lokaltrafikk i distriktene
Skjelsvikterminalen	X	X	
Rugtvedt	X	X	
Notodden kollektivterminal	X	X	X
Bø jernbanestasjon	X	X	X
Tangen	X	X	
Skien jernbanestasjon og rutebilstasjon	X	X	
Porsgrunn terminal/Kammerherreløkka	X	X	
Seljord	X		X
Landmannorvet Skien	X	X	
Kragerø rutebilstasjon		X	X
Rjukan rutebilstasjon	X		X
Gransherad (for Hovin og Gransherad)	X		X
Ørvella (for Sauland/Hjartdal)	X		X
Miland (Rjukan)	X		X
Down Town Porsgrunn		X	
Åmot	X		X

Kvalitet på kollektivknutepunkt og terminaler for ekspressbuss/tog

Dersom det skal være attraktivt å benytte ekspressbuss og tog, må det etableres attraktive kollektivknutepunkt/terminaler.

Alle kollektivknutepunktene bør være tilknyttet gang- og sykkelveger slik at de kan nås på en trygg og enkel måte, samt tilknyttet korrespondanse med øvrig kollektivtilbud, som for eksempel mating med lokalbuss fra kommunesentrene. I tillegg er følgende faktorer viktige for å øke attraktiviteten:

- Parkeringsmuligheter for bil og sykkel
- Informasjon om kollektivtilbud
- Overgangsmuligheter med buss/taxi
- Et servicetilbud med mulighet til å kjøpe billett
- Andre servicetilbud; toalett, kiosk/kafé, m.m, samt fasiliteter for sjåførere

Viktige kollektivknutepunkt i Grenland er:

- Skien Landmannstorget, Porsgrunn stasjon, Nylende, Skjelsvikterminalen og Stathelle

I distriktene er følgende kollektivknutepunkter viktige:

- Rjukan m/Dale, Notodden, Bø, Seljord, Åmot, Gvarv, Drangedal og Tangen

De nevnte kollektivknutepunktene tilfredsstillende i ulike grad disse kravene til standard (se bl.a. vurdering av togstasjoner i fylket i tabell 9 s. 22). I ekspressbussutredninger fra Statens vegvesen (2008b) er gjort registreringer av holdeplasser og anbefalte utbedringsbehov.

Kvalitet på holdeplasser i byområder

Dersom flere skal bruke kollektivtilbudet i byområdene, må holdeplassene oppleves som trygge, trivelige og tilby oppdatert ruteinformasjon. I disse områdene vil viktige stikkord blant annet være

venteområder med beskyttelse mot vær og vind, sanntidsinformasjon, mulighet for parkering av sykkel og universell utforming.

Kvalitet på holdeplasser i distriktene

I distriktene vil det være viktig å tilrettelegge for at holdeplassene er lett tilgjengelige for kundene. Det vil si at det er mulig å nå holdeplassen trygt til fots eller med sykkel, at det er mulig å oppholde seg i ly for vær og vind og at det er god informasjon om tilbudet.

6.7 Samspill mellom arealbruk og kollektivtransporten

Rutemessig kollektivtransport er bare rasjonelt hvis det finnes tilstrekkelig etterspørsel til å rettferdiggjøre et tilbud. Derfor må fylkets og kommunenes arealplanlegging bidra til å bygge opp et marked for slike tjenester. Det innebærer ikke at man skal skape et kunstig og unødig stort transportbehov, men at kollektivbetjening er planpremiss i planleggingen og bidrar til å begrense transportbehovet.

Kommunene må derfor i sin arealplanlegging konsentrere boliger, arbeidsplasser, skoler, service- og fritidstilbud til områder som begrenser transportbehovet og som kan betjenes av et kollektivt rutenett. I tillegg må det tilrettelegges med gang- og sykkelveger slik at kortere turer kan gjennomføres med gange eller sykkel. Dette betyr at eksisterende kommunesentre og andre tettsteder eller knutepunkter i kollektivnettet må utvikles videre og fortettes.

Endring i arealbruken skjer over lang tid, men hvert enkelt utbyggingsprosjekt, enten det dreier seg om boliger, næring eller andre formål, har betydning for om langsiktige målsettinger kan nås. Fylkeskommunen må derfor i sine fylkes- og fylkesdelplaner gi kommunene klare

føringer om hvordan arealplanleggingen skal tilrettelegge for å begrense transportbehovet og gjøre det mulig å benytte kollektivtransport i stedet for bil. Fylkeskommunen må også vise vilje til bruk av innsigelser dersom kommunene vedtar kommuneplaner eller detaljplaner som ikke er i tråd med overordnede retningslinjer.

6.8 Takst- og billettsystem

I tillegg til konkret tilbudsutvikling, markedsføring og informasjon, kan takstsystem, prispolitikk og billettering være effektive virkemidler for å skape et attraktivt kollektivtilbud.

I Grenland er det et sonesystem basert på fire takstsoner, der sonene tilsvarer kommunene Siljan, Skien, Porsgrunn og Bamble. I resten av Telemark er det et kilometerbasert sonesystem. Enkeltbilletter (kontantbilletter) kjøpes på bussen og prisen er avhengig av antall takstsoner som passerer.

Fylket har ikke et helhetlig takst- og billettsystem i dag. Dette kan være forvirrende og problematisk for kundene. For å gjøre det enklere, bør det etableres et felles takst- og billettsystem for fylket, slik at overgang mellom ulike kollektivtransportmidler blir enkelt og fleksibelt.

Mulighet for SMS billettering eller andre teknologiske løsninger som gjør det enkelt for folk å benytte kollektivtransport, bør utredes videre. I Grenland er det innført en forsøksordning med SMS billettering. Med SMS billetten er prisen den samme uansett reiselengde i hele Grenland. En ordning med verdikort er også innført i Grenland. Dette tilbudet bør, dersom det videreføres, markedsføres i større grad enn i dag.

Alle billettautomater bør ha universell utforming (blindeskrift, talefunksjon, plasseres på et lett tilgjengelig sted, osv) slik at alle enkelt kan få kjøpt billetter.

For skoleelever er prisen på skoleskyss viktig. Prisen på ungdomskort og om dette skal betales av ungdommen eller fylket, har vært diskutert flere ganger i fylket, og er noe som engasjerer ungdommen. Det er viktig at det benyttes prinsipper som oppleves som rettferdige for skoleungdommen, og det bør derfor gjøres nye vurderinger av ungdomskortet.



Figur 24 Billettautomater som er tilgjengelig for alle (www.norskdesign.no).



Figur 25 SMS-billettering kan forenkle billettkjøp for de kollektivreisende. I Grenland er det startet opp en forsøksordning som gjør det mulig å kjøpe billett med SMS.

6.9 Informasjon og markedsføring

Dagens markedsføring av tog og busstilbud i Telemark anses ikke å være tilfredsstillende. Transportmulighetene med kollektivtransport i både Grenland og distriktene må synliggjøres i større grad. Det er et stort potensial for å øke etterspørselen etter kollektivtransport på alle nivåer gjennom bedre informasjon, tilbudsforenkling, profilering og markedsføring.

Kommunene i Telemark satser mye på reiseliv og turisme. Manglende informasjon på kommunenes og fylkeskommunens nettsider samt et stort utvalg av kollektivoperatører gjør det vanskelig for både kjente og ukjente reisende å finne informasjon om hvordan det er mulig å reise med kollektivtransport i fylket.

Bilbrukere kjenner ofte ikke til hvilke alternativer de har. Besøkende bør få informasjon om hvordan man kommer til og fra de ulike områdene uten å benytte bil. Også de som bor eller arbeider i de enkelte kommunene, kan nyttiggjøre seg av slik informasjon.

Både kommunene og fylkeskommunen (VKT) bør på sine nettsider ha informasjon om kollektivruter og andre transporttilbud lett tilgjengelig, for eksempel ruteopplysning og link til de ulike operatørene. De fleste kommunene tilbyr ingen slik informasjon i dag. Ruteinformasjonen som finnes på internett er ikke alltid fullstendig eller ajourført. Dette er også tilfelle med de nasjonale ruteplanleggere som rute-

opplysningen, 177 og NSB. Derfor bør informasjon om kollektivtransport også finnes ved alle knutepunkt, terminaler og større holdeplasser, samt ved turistinformasjonene og andre service- og næringsvirksomheter.

På holdeplass/terminal må informasjonen om tilbudet presenteres på en enkel måte, f.eks med sanntidsinformasjon (viser når transportmidlet er ventet til holdeplassen og eventuelle forsinkelser), tidtabeller som forteller når bussen er på holdeplassen, ikke med antall minutter fra rutens start. Tabellene kan også forenkles ved å benytte like fargekoder for de ulike linjene og deres rutetabeller. Om bord bør høytalere eller digitale panel informere om stoppested for å forenkle reisen for alle brukere.

Erfaringer viser at sanntidsinformasjon er et viktig tiltak for å øke attraktiviteten til kollektivtransporten. Blant annet viste en nylig gjennomført undersøkelse at sanntidssystem, sammen med leskur og sitteplass på holdeplass, var de høyest verdsatte tiltakene blant de reisende (Fearnley m.fl 2009).

Det er viktig å se på kollektivreiser som sammenhengende reisenettverk der kundene må benytte ulike transportmidler i løpet av reisen. Informasjon om overgangsmuligheter, bytter og mulige venteområder med god tilgjengelighet for alle er derfor svært viktig. Et eksempel på god tilrettelegging mellom ulike transportmiddel, kan være mulighet til å ta med sykkel på buss.



7 ANBEFALTE TILTAK OG KONSEKVENSER

Fylkeskommunen har fire strategiske mål for kollektivtransporten:

- Et helhetlig kollektivtransportsystem for alle
- Miljøvennlig transportsystem, med mindre andel bilbruk
- Effektiv kollektivtransport
- Bidra til regional utvikling

Dette kapitlet presenterer hvilke tiltak som bør følges opp videre i Grenland og distriktene, og hvem som har ansvaret for disse tiltakene. For å oppnå disse målene må kollektivtilbudet forbedres og bilbruken reduseres, både for lange og korte reiser. Flest mulig bilreiser må flyttes over til kollektivtransport. Dette vil kreve gjennomføring av mange enkelttiltak og justeringer av dagens transportpolitikk i fylket, slik at en får kanalisert mer ressurser til kollektivtransportens drift, infrastruktur og organisasjon. For å få til et godt samarbeid i utviklingen av disse tiltakene, er Bystrategi Grenland et viktig grunnlag.

Når det gjelder prioritering mellom Grenland og distriktene vil dette i hovedsak være et politisk valg. I distriktene er det spørsmål om hvilken minstestandard en kan akseptere. I Grenland bør fokus være på avvegningen mellom satsing på kollektivtransport og gang- og sykkel i forhold til tiltak for biltrafikken. Målbilde for utviklingen av kollektivtransporten kan ses i figur 29 på side 45.

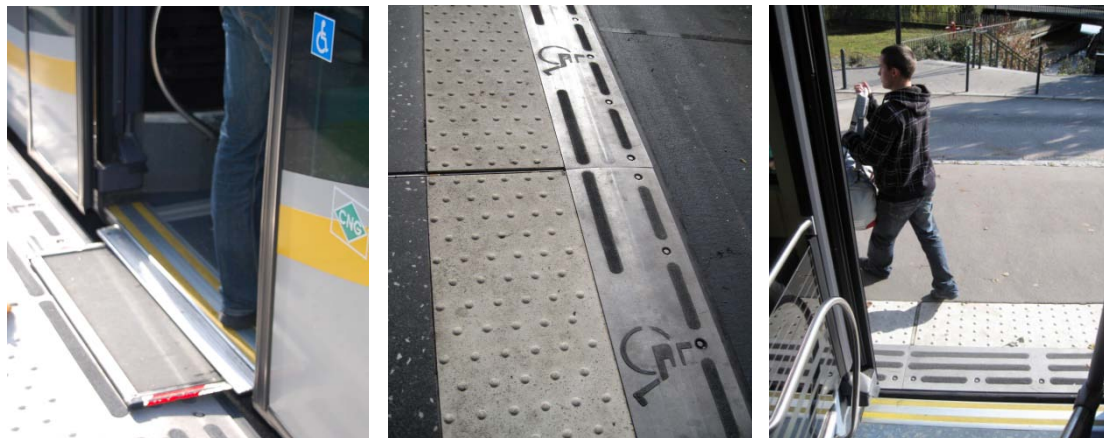
7.1 Kollektivtiltak i Grenland

Tabell 15 Kollektivtiltak som bør gjennomføres i Grenland i forhold til planens to tidsperspektiver og målsettinger.

ÅR/ MÅLSETTING	TILTAK	ANSVAR
Innen 2013 <i>Øke dagens kollektivandel av alle reiser med 30 %</i>	Gjennomføre en effektivisering av dagens rutetilbud og prioritere Metrolinjene	Fylkeskommunen (VKT)
	Sikre framkommelighet for busser på alle Metro- og pendlerlinjene	Statens vegvesen/ fylkeskommunen/kommunene
	Heve brukerkvaliteten inklusiv sanntidsinformasjon og redusere antall holdeplasser langs Metrolinjene	Statens vegvesen/ fylkeskommunen/kommunene
	Utvikle kollektivknutepunktene i Grenland; Porsgrunn stasjon, Skien Landmannstorget, Nylende, Stathelle	Fylkeskommunen i samarbeid med Statens vegvesen, Jernbaneverket, kommunene og operatører
	Innføre parkeringsrestriksjoner i sentrale deler av byområdet og kjøpesentrene som konkurrerer med bysentrene	Kommunene
	Utrede bybane videre	Fylkeskommunen
Innen 2020 <i>Øke dagens kollektivandel av alle reiser med 100 %</i>	Videreutvikle tilbudet i byområdene i Grenland og integrere distriktene sterkere i regionen	Fylkeskommunen
	Innføre vegprising i byområdene i Grenland	Kommunene



Figur 26 Høystandard bussløsninger med oppgraderte holdeplasser og kollektivprioriteringer i Nantes, Frankrike (Foto: Nielsen og Loftsgarden TØI).



Figur 27 God tilgjengelighet og adkomst for alle (Foto: Nielsen og Loftsgarden TØI).

7.2 Kollektivtiltak i distriktene

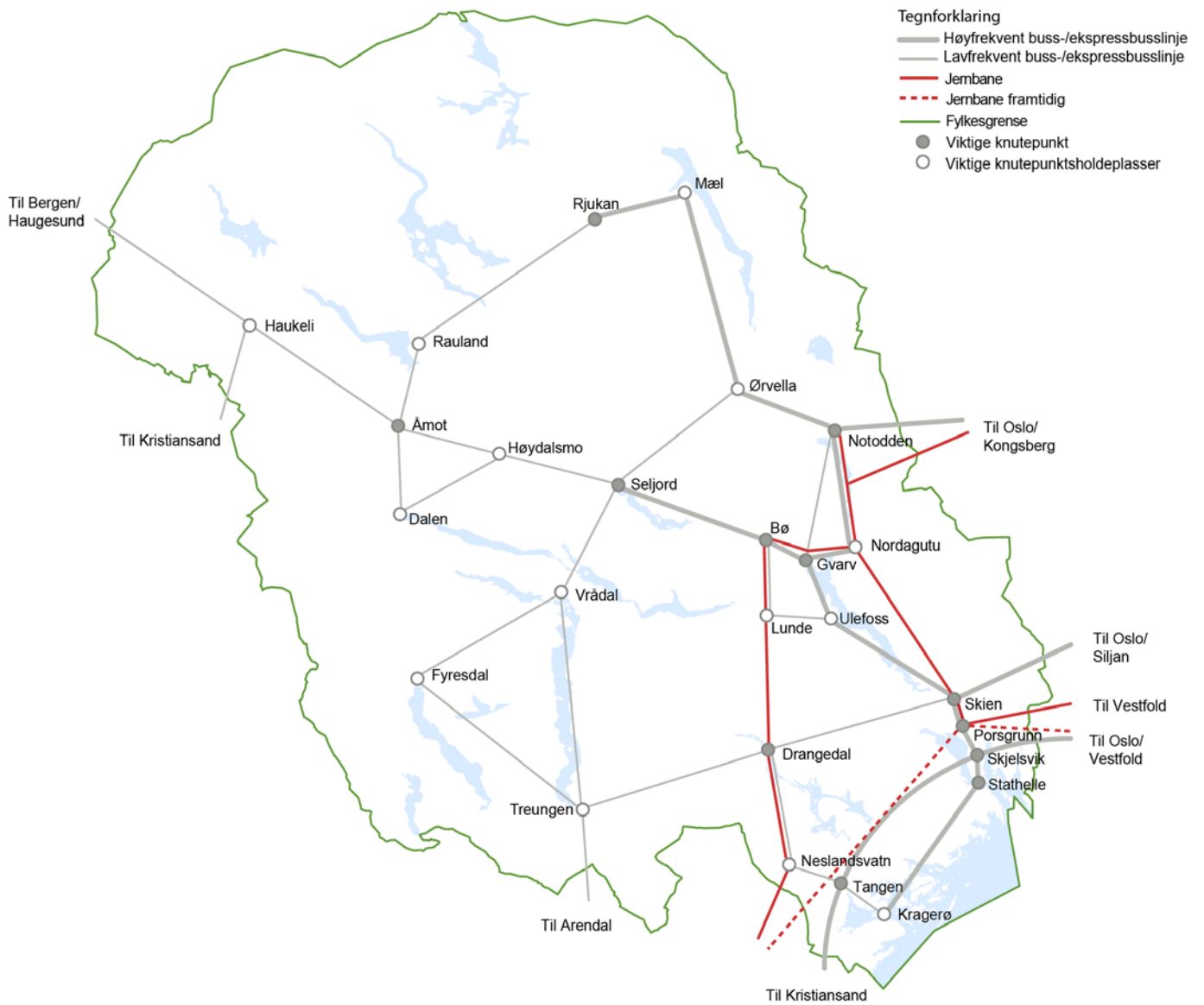
Tabell 16 Kollektivtiltak som bør gjennomføres i distriktene i forhold til planens to tidsperspektiver og målsettinger.

ÅR/ MÅLSETTING	TILTAK	ANSVAR
Innen 2013 <i>Opprettholde dagens kollektivtilbud ved enklere utbedringer</i>	Beholde ekspressbusstilbud, togtilbud og lokale ruter med tilsvarende dekning/frekvens som i dag	Kollektivoperatørene/ fylkeskommunen (VKT kan stille krav om dette i anbud)
<i>Styrke det lokale tilbudet i alle kommunene</i>	Skape attraktive kollektivknutepunkt i alle regionene/kommunene med særlig prioritet til Rjukan, Notodden, Bø, Seljord, Åmot, Gvarv, Drangedal, Tangen	Fylkeskommunen i samarbeid med Statens vegvesen, Jernbaneverket, kommunene og operatører
	Utvikle lokalt (kommunalt) transporttilbud med rute- og bestillingstrafikk til et akseptabelt pris- og standardnivå, der alle brukergrupper har et tilbud; arbeidsreiser, transport for skoleelever, syketransport, turisme ⁷	Fylkeskommunen i samarbeid med helseforetakene, kommunene og operatørene
Innen 2020 <i>Styrke ekspressbusstilbudet</i>	Etablere timesfrekvens på regionalt ekspressbusstilbud i sentrale korridorer i og til/fra Telemark, og koordinert med jernbanetilbudet i fylket.	Fylkeskommunen inngår avtale med operatørene om offentlig kjøp for å sikre ønsket frekvens og forhandler med NSB om rutetilbud best mulig tilpasset lokale/regionale behov
	Bestillingstransport er etablert i alle distrikter	Fylkeskommunen/VKT samarbeider tett med kommunene om bestillingstransport



Figur 28 Attraktive kollektivknutepunkt (Statens vegvesen 2008).

⁷ Samferdselsdepartementets 3-årige prøveprosjekt for kommunene Skien, Drangedal og Tokke vil være retningsgivende for innføring av bestillingstaxi over hele fylket.



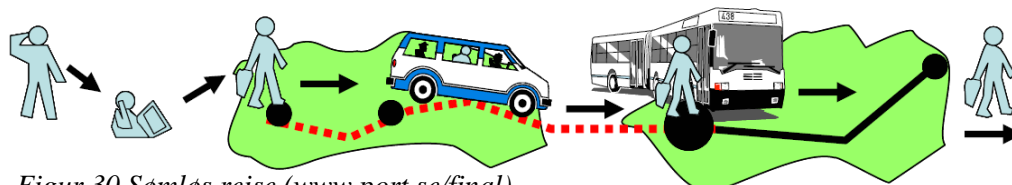
Figur 29 Målbilde for utvikling av kollektivtransporten i Telemark. Høyfrekvent buss-/ekspressbusslinjer er linjer med avgang hver time, bortsett fra linje fra Rjukan til Notodden og Skien til Oslo (via Siljan) som er linjer med avganger annen hver time.

7.3 Kollektivtiltak for hele fylket

I tillegg til konkret tilbudsutvikling, vil en bedre markedsføring av kollektivtilbudet enn i dag, sammen med en utbedring av takstsystem, prispolitikk og billettering være effektive virkemidler for å få flere til å reise kollektivt. Tabell 17 viser hvilke tiltak som bør gjennomføres og hvem som bør tillegges ansvar for det enkelte tiltaket ⁸.

Tabell 17 Kollektivtiltak for hele fylket. Fylkeskommunen bør bestrebe et godt samarbeid mellom kommunene, Jernbaneverket, NSB og andre aktører for å koordinere buss- og banetilbudet på best mulig måte.

TILTAK	ANSVAR
Felles takst- og billettsystem for fylket på alle kollektive transportmidler <ul style="list-style-type: none"> • Forenkling og samordning av takstsystem • Elektronisk billettering 	Fylkeskommunen (VKT) i samarbeid med operatørene
Etablere en samlet rute- og sanntidsinformasjon i fylket ved: <ul style="list-style-type: none"> • Holdeplasser • Knutepunkter • Via Internett, mobiltelefon, etc. 	Fylkeskommunen (VKT) i samarbeid med andre fylker og andre aktører
Aktiv markedsføring og profilering av kollektivtilbudet i fylket <ul style="list-style-type: none"> • Linjekart - forenklede rutetabeller • Kampanjer • Reisepolicy for ansatte i fylkeskommunen og andre offentlige etater • Mobilitetsrådgivning (smart-trafikkant) • Styrke og kvalitetssikre sjåføropplæringen 	Fylkeskommunen (VKT) i samarbeid med operatørene og kommunene
Program for universell utforming i hele reisen <ul style="list-style-type: none"> • Knutepunkter og holdeplasser • Transportmidlene • Tilbringertransport 	Fylkeskommunen (VKT) i samarbeid med andre aktører
Samordning mellom ulike transportmidler i knutepunkter <ul style="list-style-type: none"> • Korrespondanse mellom tog og buss • Tilknytning til gang- og sykkelveger • Buss- og taxikommunikasjon • Informasjon om kollektivtilbudet • Bil- og sykkelparkering 	Fylkeskommunen (VKT) i samarbeid med andre aktører
Sikre samarbeid mellom kommunene for å gjennomføre og effektivisere lovpålagt skoleskysst	Fylkeskommunen, bl.a. gjennom innspill til planlegging, i samarbeid med kommunene



Figur 30 Sømløs reise (www.port.se/final).

⁸ Det er i 2010 etablert et KID-prosjekt "Samordna informasjon og markedsføring om kollektivtrafikken i Telemark" som omhandler disse tiltakene.

7.4 Organisering og finansiering

Målsettingen for kollektivtransporten i Telemark er å øke andelen som reiser kollektivt i fylket, redusere klimagassutslipp og bedre tilgjengeligheten for alle.

Kollektivtransporten har vært prioritert innenfor samferdselsbudsjettet de siste årene, der tilførte midler til kollektivtrafikken har økt med 7 % årlig fra 2007. I budsjettforslaget for 2010 er kollektivtrafikken styrket med 15 mill kr. Dette er neppe mer enn til å dekke den generelle kostnadsøkningen, og gir utfordringer dersom dagens tilbud skal økes.

Dersom tidligere nevnte målsettinger skal nås, må fylkeskommunen gjennomføre tre hovedgrep:

1. Effektivisere kostnadsbruken
2. Øke etterspørselen etter og inntektene til kollektivtransporten
3. Øke rammene til kollektivtransporten

Disse punktene er tett knyttet til hverandre. Hva de innebærer, beskrives videre i teksten.

1. *Effektivisere kostnadsbruken* ved å:
 - a. Endre rutetilbudet slik at det kan driftes mer økonomisk
 - b. Endre/fjerne linjer som ikke er økonomisk lønnsomme
 - c. Slå sammen linjer
 - d. Fjerne holdeplasser som ikke er i bruk eller har få daglige påstigninger
 - e. Satse offensivt på linjer som har stor markedsandel

For eksempel har Metrolinjene i Grenland et stort potensial. Ved å satse videre på tilbudet, kan større markedsandel oppnås. En effektivisering av rutetilbudet krever at fylkeskommunen utreder dagens rutestruktur og søker å avklare mulige forbedringer.

2. *Øke etterspørselen etter og inntektene til kollektivtransporten*

- a. Øke etterspørselen ved å gjøre kollektivtilbudet mer attraktivt ved bruk av:
 - i. Markedsføring og informasjon
 - ii. Tilgjengelighet og universell utforming

Det er viktig at disse faktorene gjennomføres for hele reisekjeden, både ved terminaler/holdeplasser samt om bord i kollektivtransportmiddelet. Eksempelvis må det på terminaler og knutepunkter etableres parkeringsplasser for bil og sykkel, informasjon om kollektivtilbudet, mulighet for å kjøpe billett og andre servicetjenester.

3. *Øke rammene til kollektivtransporten*
 - a. Fortsette å prioritere mer midler til kollektivtransport av interne midler i fylkeskommunen. Fylkeskommunens frie midler kan investeres i et godt kollektivtilbud dersom satsing på kollektivtransporten ses på som et velferdsgode som gir et offentlig transporttilbud til alle og bidrar til en positiv regional utvikling.
 - b. Skaffe nye midler ved at:
 - i. Kommunene betaler (større andel av) skoleskyssen. Dette kan kreve endringer i lovverket, og bør derfor utredes videre
 - ii. Trafikantene betaler mer pr. reise; dyrere billetter. Selv om det ikke er ønskelig å sette opp prisene på kollektivtransport, vil dette ofte aksepteres dersom trafikantene ser at en takstøkning fører til et bedre tilbud
 - c. Fylkeskommunen forhandler om mer midler fra:
 - i. *Belønningsordningen*: Statlig støtteordning for byer som satser på tiltak som forbedrer kollektivtilbudet og tiltak som begrenser biltrafikken

- ii. *BRA-midler*: Et program fra Samferdselsdepartementet som skal gjøre kollektivtransporten mer tilgjengelige for alle
- iii. *KID-midler*: Samferdselsdepartementets prosjekt for kollektivtransport i distriktene
- iv. Andre prosjekter: Fremtidens byer, osv

Det finnes flere eksempler på at fylker og kommuner har oppnådd store midler fra ordningen som følge av en offensiv satsning på kollektivtransport og tiltak som bilrestriksjoner (eks. Buskerudbyen, Trondheim, Kristiansand).

Flere gode prosjekter er allerede startet opp i Telemark:

- Metrolinjene i Grenland (se 3.1)
 - Smart trafikant (se under)
 - Multibussen i Kragerø (se under)
 - Fjellbussen (se under)
 - Ny kollektivterminal på Skjelsvik
 - Oppgradering av holdeplasser.
- Fylkeskommunen, Skien og Porsgrunn kommuner har mottatt BRA-midler til tiltak for mer tilgjengelig kollektivtrafikk, og arbeidet er i gang

Det pågår også et arbeid med *Bystrategi Grenland* og *Klimakutt Grenland*.

Bystrategi Grenland er et samarbeidsprosjekt mellom Grenlandskommunene (inkludert Vestmarkkommunene Kragerø og Drangedal), fylkeskommunen, Statens vegvesen og Jernbaneverket. Målet er å

oppnå en miljø- og klimavennlig byutvikling med en styrking av kollektivtrafikken og begrensninger av privatbilen. Areal- og transportdelen i Framtidens byer er del av dette arbeidet.

Klimakutt Grenland er et prosjekt i regi av Grenlandssamarbeidet der både lokale, regionale og statlige myndigheter deltar. I prosjektet er det utarbeidet forslag til konkrete CO₂-reducerende tiltak som skal bidra til å redusere klimagassutslippene i Grenland. Forstudien "Bussdrift på biogass" er utarbeidet som en del av dette prosjektet. Forstudien viser et stort potensial i å lage drivstoff av avfall/kloakkslam, samt potensialet for bussdrift på biogass.

I tillegg til å sikre finansiering av kollektivtransporten, må det sikres et sterkt samarbeid mellom ulike aktører som er knyttet til etablering, drift og vedlikehold av kollektivtransporten i fylket. Dette vil si både fylkeskommunen, kommunene, Staten vegvesen og Jernbaneverket.

I Grenland drives samarbeidet gjennom prosjektet Bystrategi Grenland, ledet av fylkesordføreren med de øvrige ordførerne i Grenland, Statens vegvesen og Jernbaneverket i styringsgruppa. Under dette prosjektet har fylkeskommunen lagt til rette for at ulike delprogrammer blir koordinert og sett i sammenheng. For distriktstelemark blir samarbeidet ivaretatt gjennom en KID-gruppe.

Det arbeides også med å få Grenland inn på en 4-års avtale med Samferdselsdepartementet og belønningsordningen.

Smart trafikant

Et samarbeidsprosjekt mellom Herøya Industri park og Porsgrunn kommune der målet er å redusere bruken av personbil til og fra jobb, på tjenestereiser ved Herøya Industripark og blant ansatte i Porsgrunn kommune. Prosjektet går fram mot 2010, og gjennomfører flere tiltak som bedrer kollektivtilbudet og tilgjengelighet for gående og syklende bl.a:

- Attraktiv sykkelparkering
- Ny metroXpressbuss til Herøya industripark
- Sykkeldag for ansatte
- Handlingskampanje

For mer informasjon, se

<http://www.porsgrunn.kommune.no>



"Multibussen"- Kragerø-Grenland

Pilotprosjekt for ny bussrute mellom Kragerø og Grenland som skal bedre dagens utilstrekkelig busstilbud på strekningen. Prosjektet er et KID-prosjekt og har fått 750.000 kroner i støtte fra Samferdselsdepartementet. Bussruten startet opp i oktober 2009. For mer informasjon, se <http://kid.toi.no/>

"Fjellbussen"- Rjukan-Gaustaområdet

Gratis skibuss mellom Rjukan og Gaustablikk. 5 daglige avganger mellom byen og fjellet.

For mer informasjon, se <http://www.fjellbussen.no/>

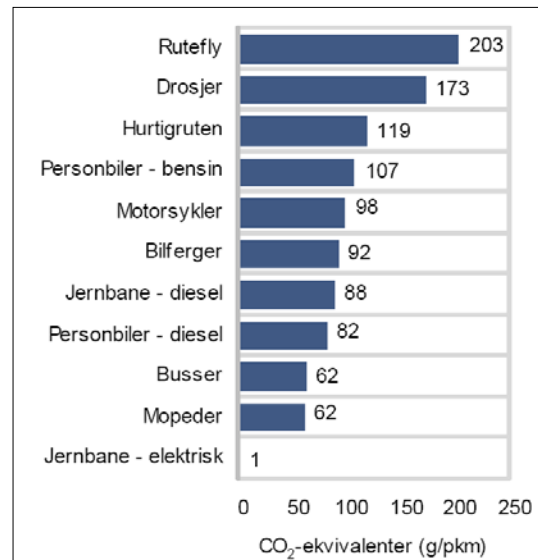
7.5 Effekter av en satsing på kollektivtransporten

Endringer i kollektivtilbudet gir regionale konsekvenser for de ulike områdenes tilgjengelighet, attraktivitet og konkurransefortrinn. I det følgende gis en nærmere beskrivelse av hvilke konsekvenser et forbedret kollektivtilbud vil ha for Grenland og distriktene når det gjelder miljø, tilgjengelighet, utbyggingsmønster og næringsutvikling.

Miljøkonsekvenser som følge av kollektivtransport

Et godt kollektivtilbud gir positive effekter for alle deler av fylket, men det er bare i Grenlandsregionen at det er sannsynlig å oppnå virkninger som får vesentlig betydning for trafikkavviklingen, sikrer bedre framkommelighet for næringslivets transport, og reduserer biltrafikken. Når et bedre kollektivtilbud fører til at vegene i byområdet avlastes, vil tilgjengeligheten og det lokale miljøet bedres. Begrensning av biltrafikken bidrar til at ulemper som støy, utslipp og barrierer reduseres. Det samme gjelder ulykkesrisikoen.

I distriktene vil det være vanskelig å overføre lokaltrafikken til kollektivtrafikk. Arealplanleggingen vil derfor være viktig for å sikre at lokalbefolkningen kan gå og sykle til kommunale sentre. For lengre reiser er regional- og ekspressbussene det beste tilbudet, supplert med mindre lokalbusstilbud. For at lokalbefolkningen i distriktene skal velge å benytte seg av dette tilbudet, må det i tillegg til en utbedring av selve kollektivtilbudet, også etableres knutepunkt og terminaler som er attraktive å benytte seg av (med informasjon, servicefasiliteter, parkering, m.m).



Figur 31 Utslipp til luft fra innenlands persontransport. CO₂ .per passasjerkm (SSB 2008).

Kollektivtransport gir velferdsgoder

Det offentlige transporttilbudet skal bidra til at alle har mulighet til å komme seg til skole, arbeid, tjenester, butikker uten å være avhengig av å ha tilgang til egen biltransport. Fylkeskommunen og kommunene har ansvaret for å tilby alle et transporttilbud, også de som ikke har tilgang til, eller ønsker å benytte bil.

Ved å tilrettelegge for at alle har tilgang til et offentlig transporttilbud, bidrar dette til at alle grupper i samfunnet kan delta på ulike aktiviteter uavhengig om de har bil i husholdet eller ikke. I tillegg bidrar dette til at de som har tilgang til bil, stimuleres til likevel ikke å benytte bilen. Ved å stimulere til lokale opplegg for samordnet transport i forbindelse med ulike aktiviteter og behov, f.eks. fritidsaktiviteter for barn og unge, kan en også sikre at alle kan delta uten at de har tilgjengelighet til bil.

Et insitamment for næringsutvikling og regional utvikling

Næringsutvikling og annen utbygging må, som nevnt tidligere, styres til eksisterende tettsteder og knutepunkt som kan betjenes med kollektive transportmidler. Dette gir grunnlag for å utvikle et effektivt og økonomisk lønnsomt kollektivtilbud. Samtidig vil et forbedret kollektivtilbud gi positive ringvirkninger for etablering av ytterligere arbeidsplasser, boliger, skoler og servicetjenester.

Dersom kommunen styrer sin arealplanlegging slik at det danner grunnlag for kollektivtransport, vil dette gi velferdsgoder for lokalbefolkningen i form av god tilgjengelighet til alle servicetilbud (skoler, butikker, arbeidsplasser, osv) og gode oppvekst- og bomiljø som er trafikksikre, uten støy og forurensing.

Kommuner som satser på et godt utbygd kollektivtilbud vil få et konkurransefortrinn og bli svært attraktive steder for tilflytting og befolkningsvekst. På denne måten fungerer kollektivtilbudet som et viktig insitamment for regional utvikling av kommuner og tettsteder.

Telemark som en miljøvennlig turistdestinasjon

Reiselivsnæringen i Telemark er basert både på spesielle attraksjoner, på arrangementer og på hytteutbygging/ alpinsport/friluftsliv. Selv om lokaliseringen av disse aktivitetene i stor grad er naturgitt, er det viktig at kommunene gir føringer for hvordan de ulike stedene kan betjenes med spesielt tilpassete kollektivtilbud.

Alle kommunene ønsker ny næringsvirksomhet og nye arbeidsplasser. Hensynet til klimaet og energibruken tilsier at virksomhetene lokaliseres slik at de kan kollektivbetjenes. En enkelt virksomhet vil sjelden skape et tilstrekkelig passasjergrunnlag til at kollektivrutene blir tilpasset.



Derfor er det ønskelig med en bevisst påvirkning av bedriftenes lokaliseringvalg. I noen tilfeller kan det være aktuelt å sørge for at transportbehovet reduseres gjennom etablering av nødvendig handel og service i disse stedene – og da spesielt fordi de kan ligge i god avstand fra sentrumsområder.

Gode kollektivmuligheter for turister og besøkende i fylket vil kunne gi Telemark et fortrinn i forhold til andre fylker som satser på mer bilbasert reiseliv. Dette vil oppleves som positivt for de besøkende, både fordi det blir enklere å reise til/fra/i fylket, og fordi det vil kunne gi en miljøprofil til turistnæringen. I arbeidet med å profilere fylket som en miljøvennlig turistdestinasjon, vil markedsføring være et viktig virkemiddel.



7.6 Tema som bør utredes videre

Kollektivplanen er omfattende og konkretiserer ulike problemstillinger knyttet til utviklingen av tilbudet i fylket. Disse temaer bør i videre arbeid utredes nærmere:

Se ulike banesatsinger i sammenheng med hverandre samt utvikling av busstilbudet

Det foreligger flere separate utredninger om de ulike baneløsningene i fylket, men ingen utredning som ser disse i sammenheng. Som et grunnlag for å vurdere mulig utvikling av banetilbudet, må utviklingen av både Bratsbergbanen, Sørlandsbanen, Vestfoldbanen og bybanen ses i sammenheng med hverandre og inngå i samordnende utredninger.

Et mulig felles driftskonsept for både jernbanen og ekspressbusstilbudet

I tillegg bør banesatsingene ses i sammenheng med busstilbudet, både ekspressbusser samt regionale og lokale busstilbud. Et felles driftskonsept med samordnende rutetider der det er mulig, vil gi et sammenhengende rutenett som oppleves som enkelt og attraktivt å ta i bruk.

Bybanen

Som en del av arbeidet med bybanen, bør det ses nærmere på omfanget av og grunnlaget for trafikkberegningene, særlig for å ta hensyn til etterspørselseffekter som følge av den frekvensen som forutsettes (ventetid), influensområdet og forutsetningen om alternative, evt kompletterende, transporttilbud.

For å få et best mulig beslutningsgrunnlag for framtidig satsing på baneinfrastruktur i Telemark, bør det videre utredningsarbeidet med etterspørselsvurderinger for bybanen i Grenland og Bratsbergbanen samordnes.

Krav til og pris på skoleskyss

For skoleelever er prisen på skoleskyss viktig. Det er viktig at det benyttes prinsipper som oppleves som rettfærdige for skoleungdommen, og det bør derfor gjøres nye vurderinger av ungdomskortet.

Fastlegging av prinsipper for en minstestandard til tilbud og servicenivå

Som en oppfølging av planen, bør fylkeskommunen sammen med kommunene fastlegge prinsipper for en minstestandard med hensyn til tilbud og servicenivå i de ulike regionene i fylket.

Bestillingstransport

Arbeidet med en videreføring av TT-ordningen mot mer fleksible og generelle løsninger for bestillingstransport bør utredes videre som en fortsettelse av Samferdselsdepartementets 3-årige prøveordning for Skien, Drangedal og Tokke kommuner.

Planen bør følges opp av en handlingsplan

Planen bør følges av en handlingsplan som konkretiserer hvordan tiltak bør gjennomføres for å oppnå målsettingene og strategien i planen. Handlingsplanen bør konkretisere både kostnader og ansvarsområder for de ulike tiltakene. Eksempelvis bør handlingsplanen gi krav om økt bruk av miljøvennlig drivstoff (biogass) i kollektivtransporten.

8 REFERANSER

- Asplan Viak (2009): *Forslag til gatebruk og parkering i Skien sentrum*. Prosjektrapport 2009.09.01
- Asplan Viak (2007): *Kostnadsutvikling for fylkeskommunale samferdselsoppgaver del 2*.
- Nils Fearnley m.fl (2009) *Kollektivtrafikanter verdsetting av tiltak for universell utforming TØI-rapport 1039/2009*. Transportøkonomisk institutt, Oslo
- Jernbaneverket (2009 a): Stasjonsoversikt. Tilgjengelig fra: <http://www.jernbaneverket.no/no/Jernbanen/Stasjonsok/>
- Jernbaneverket (2009b): *Handlingsprogram 2010 – 2019*. Høringsutkast mai 2009.
- Jernbaneverket (2009c): Pressemelding fra Jernbaneverket 18. august
- NSB (2009): Stasjonsoversikt. Tilgjengelig fra: <http://www.nsb.no/stasjoner/#L>
- RVU (2005): *Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005*. TØI rapport 844/2006-nøkkelrapport.
- Railconsult (2009a): *Muligheter for Bratsbergbanen*. Railconsult, 26. august 2009
- Railconsult (2009b): *Bratsbergbanen. Videre drift av persontrafikk. Argumentasjon og aksjoner*. Notat til Notodden utvikling 17. september 2009
- Railconsult (2008a): *Mulighetsstudie kollektivtilbud Midt-Telemark*. Desember 2008
- Railconsult (2008b): *Sluttrapport Grenland Bybane etappe 1*. Railconsult, 30. April 2008.
- Statens vegvesen (2007): *Kollektivtransport. Utfordringer, muligheter og løsninger for byområder*
- Statens vegvesen (2008): *Tilrettelegging for kollektivtransport på veg*. Håndbok 232
- Statens vegvesen Region sør (2008a): *Framkommelighet for Metrobusslinjer i Grenland*.
- Statens vegvesen Region sør (2008b): *Ekspressbusser langs E134, riksveg 36 En utredning om stoppesteder for ekspressbussruter med utgangspunkt i E134, riksveg 36 og riksveg 7*
- SSB (2008): *Energiforbruk og utslipp til luft fra innenlandsk transport*. SSB-rapport 2008/49
- Telemark fylkeskommune (2008): *Belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene*. Søknad fra Grenlandsområdet: Skien / Porsgrunn/Bamle.
- TØI (2009): *Kollektivtransport - Innspill til et satsingsområde i bystrategi i Region sør*. TØI-rapport 1002/2009. Transportøkonomisk institutt, Oslo
- TØI (2007): *Kollektivtransport i distriktene*. TØI-rapport 887/2007. Transportøkonomisk institutt, Oslo
- Vista Analyse AS (2009): *Stamlinjer Telemark*

Kollektivplan for Telemark

Vedlegg 1

	Arbeidssted																		Til andre fylker	Sum sysselsatte	
	Porsgrunn	Skien	Siljan	Bamble	Kragerø	Drangedal	Nome	Bø	Sauherad	Tinn	Hjartdal	Notodden	Seljord	Kviteseid	Nissedal	Fyresdal	Tokke	Vinje			
Bosted																					
0805 Porsgrunn	10 012	3 987	9	1 014	36	9	24	14	6	3	1	18	4	0	2	2	2	1	1 763	16 907	
0806 Skien	4 870	17 286	85	565	61	24	126	43	27	13	1	46	15	5	1	6	5	14	2 431	25 624	
0811 Siljan	148	547	386	14	0	1	5	1	1	0	1	2	2	0	0	0	0	2	152	1 262	
0814 Bamble	1 937	844	0	3 352	80	10	11	6	2	5	1	4	1	2	0	2	0	2	681	6 940	
0815 Kragerø	207	168	1	115	4 085	46	1	2	1	2	0	0	1	1	3	2	0	1	597	5 233	
0817 Drangedal	123	153	0	40	233	1 070	11	11	2	4	0	3	2	17	25	1	4	0	250	1 949	
Grenland	17 297	22 985	481	5 100	4 495	1 160	178	77	39	27	4	73	25	25	31	13	11	20	5 874	57 915	
0819 Nome	170	443	0	15	4	7	1 859	260	87	2	0	31	22	2	6	2	6	3	280	3 199	
0821 Bø	47	111	0	7	2	2	157	1 581	246	2	2	112	102	18	1	1	3	11	327	2 732	
0822 Sauherad	39	88	0	0	0	1	99	331	926	1	3	362	19	2	1	0	4	0	250	2 126	
Midt-Telemark	256	642	0	22	6	10	2 115	2 172	1 259	5	5	505	143	22	8	3	13	14	857	8 057	
0826 Tinn	37	26	0	2	2	0	1	5	1	2 608	6	45	5	1	0	0	2	7	272	3 020	
0827 Hjartdal	10	10	0	0	1	0	3	2	7	8	453	197	35	5	0	0	0	2	1 087	1 820	
0807 Notodden	50	79	0	3	4	3	10	59	112	55	104	4 377	11	5	1	3	3	6	112	4 997	
Øst-Telemark	97	115	0	5	7	3	14	66	120	2 671	563	4 619	51	11	1	3	5	15	1 471	9 837	
0828 Seljord	16	24	0	2	0	1	11	82	13	7	13	27	1 070	81	2	2	25	21	172	1 569	
0829 Kviteseid	15	23	2	0	2	0	6	25	7	2	6	14	162	821	18	8	59	20	180	1 370	
0830 Nissedal	14	16	0	2	2	19	1	3	1	0	0	0	9	27	485	9	1	0	159	748	
0831 Fyresdal	10	12	0	0	1	0	3	2	1	0	0	3	5	27	4	522	36	4	85	715	
0833 Tokke	9	25	0	2	0	1	12	13	5	5	0	7	35	46	1	15	793	125	145	1 239	
0834 Vinje	20	28	0	2	1	2	14	7	10	53	1	11	52	22	1	0	91	1 418	301	2 034	
Vest-Telemark	84	128	2	8	6	23	47	132	37	67	20	62	1 333	1 024	511	556	1 005	1 588	1 042	7 675	
Internt i fylket	17 734	23 870	483	5 135	4 514	1 196	2 354	2 447	1 455	2 770	592	5 259	1 552	1 082	551	575	1 034	1 637	9 244	74 240	
Fra andre fylker	1 371	1 234	40	173	247	36	45	133	56	161	15	349	66	44	53	22	19	74		4 138	
Sum arbeidsplasser	19 105	25 104	523	5 308	4 761	1 232	2 399	2 580	1 511	2 931	607	5 608	1 618	1 126	604	597	1 053	1 711	9 244	87 622	

Vedlegg 2

Tilbud hverdag/	Avgang pr.dag		
Type tilbud / strekning		Kommentarer	Operatør
Tog			
Bratsbergbanen: Porsg-Skien-Nordag-Notodden	8	2 avg går fra Skien. 2 avg hver retning hver retning korresponderer med Sørlandsbanen mot Kr.sand/Stavanger	NSB
Vestfoldbanen. Skien-Porsgrunn- Larvik Oslo (-Lillehammer)	21	12 avganger kjøres med TogBuss Porsgrunn – Larvik. Fast minutt avgang / adkomst Oslo S	NSB
Sørlandsbanen. Bø, Nordagutu, Neslandsvatn (Buss til Kragerø)	6	5 tog fra Skien og Notodden korresponderer til Kristiansand	NSB
Lokale bussruter			
Grenland:			
M1 Skien-Østsiden-Porsgrunn-Herøya-Langesund	Hvert 10.min	10-minutters frekvens fram til 1630, deretter halvtimesfrekvens	TKT
M2 Gulset-Skien-Vestsiden-Porsgrunn-Eidanger-Brattås	Hvert 15.min	15.min frekvens dagtid, 20-30 min frekvens ettermiddag og kveld	TKT
M3 Falkum-Skien-Klyve-Porsgrunn-Stridsklev-Skjelsvik	Hvert 15. min.	15-minutters frekvens fram til 1655, deretter halvtimesfrekvens	TKT
P4 Skotfoss-Skien-Ballestad-Porsgrunn-Herre-Stathelle	14		TKT
P5 Gulset-Menstadbrua-Porsgrunn-Brevik-Stathelle	14		TKT
P6 Åfoss-Skien-Øvregate	16		TKT
P7 Siljan-Skien-Rising-Venstøphøgda	5		TKT
81 Porsgrunn-Langangen	6	6 skoleskysreiser hele strekningen hverdager	TKT
82 Porsgrunn-Bergsbygda	4	4 skoleskysreiser hele strekningen hverdager	
Vest-Telemark:			
103: Lunde-Ulefoss-Grenland/Bø	11	11 avganger + 4 skoleavganger daglig. Ulefoss knutepunkt for rutene til Skien/Porsg og Bø. Noen overgang til ekspr.bussruter på Ulefoss.	Nettbuss Sør
116 Bø-Sommarland-Oterholt-Breisås (Bøbussen)	5	I sommersesongen kjøres det 5 ekstra avganger innom Sommarland.	Telemark Bilruter
143: Dalen- Åmot - Rjukan	4	Daglige avganger om sommeren (2 avg Rjukan Mjøsvatn). Kjøres kun fredag og søndag ellers i året.	Tinn Billag

Kollektivplan for Telemark

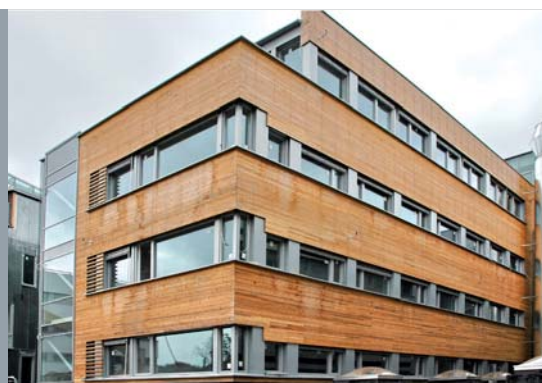
Notodden – Rjukan:			
1-6: Lokalbussene Notodden	6-12	Avg varierer mellom hverdager/lørdager. Ingen avg søn	Nettbuss
209: Våer-Rjukan-Miland-Mæl-Atrå-Austbygd-Tessungdalen	11-12	Fungerer som bybuss i Rjukan, hvor det er timesavganger.	Tinn Billag
301 Notodden-Hjartdal-Seljord	6-7		Nettbuss Drammen
305 Notodden-Sauland-Tuddal	4	4 avg hverdager Notodden-Sauland	Nettbuss Drammen
323: Notodden-Akkerhaugen-Gvarv-Bø	12	12 avg hver retning hverdager, 5 lør, 6 søn Noe korrespondanse med rute 390	Nettbuss
Bamble – Drangedal:			
459: Kragerø-Helle-Tangen-Stathelle	16	16 dgl avg, 5 skolerelaterte avg	Nettbuss Sør
506 Bybuss Kragerø	7	Timesavganger dagtid faste minuttall	Nettbuss Sør
601: Drangedal – Porsgrunn-Skien	<4		Drangedal Bilruter
602:Drangedal-Gautefall-Treungen	<4		Drangedal Bilruter
603:Drangedal-Bostrak-Tørdal	4		Drangedal Bilruter
607: Kragerø-Neslandvatn (-Drangedal)	6-7		Drangedal Bilruter
609:Kragerø-Helle-Tangen	6	Korresponderer med Konkurrentens avganger til/fra Oslo/Kristiansand på Tangen	Drangedal Bilruter
Fjellbussen Rjukan - Gaustadområdet	5	Kjøres kun i vintersesongen. Gratis.	Tinn Billag
Ekspressbusser			
180. Haukeliekspressen Oslo – Haugesund/Bergen	4 (3)	4 dgl avg Åmot-Oslo, 3 dgl. avg mot Haugesund/Bergen	Telemark Bil
182. Telemarkekspressen Seljord-Bø-Ski/Por-Larvik-Torp-Tønsberg	16	Inntil 16 avg dgl. 4 korresponderer og har gjennomgående billettering med rute 180 (Haukeliekspr.) noen avg stopper og starter i Bø og på Torp. Denne linjen avviker også buss for tog på strekn Larvik Skien.	Telemark Bil
185. Rjukanekspressen. Rjukan-Notodden-Skien-Porsgrunn (/Notodden-Oslo)	9	2-timers frekvens:9 dgl avg hver vei man-fre, 4 dgl avg lør,5 søn. En dgl avg Rjukan-Porsgrunn, unnt lør. Inngår i lokaltilbudet mellom Rjukan og Mæl (medfører halvtimesruter i perioder i Rjukan).	Tinn Billag
190. Sørlandsekspressen. Kristiansand-Tangen- Oslo	7-8	Stopper ved Skjelsvikterminalen og korresponderer på Tangen med buss til Kragerø	NorWay Bussekspress
194. Grenlandekspressen Oslo - Grenland	8 -10	Starter og ender i Porsgrunn via Skien – Siljan.	Telemark Bil
390. Timeekspressen. Notodden-Oslo	24	Hele døgnet til/fra Notodden, Korrespondanse ca hver 2.time med rute 323 til Notodden	Nettbuss Drammen
Oslo – Sørlandet	3	3 daglige avganger stopper underveis: Telemarksporten, Skjelsvik bussterminal, tilbringer fra Kragerø til Tangen	Konkurrenten.no
Oslo – Kristiansand	2	stopper ved Skjelsvik, Rugtvedt og Kragerø/Tangen	Lavprisekspressen
Båt			
Brevik-Sandøya-Bjørkøya-Brevik	18	Kjøres ikke om Bjørkøya om vinteren. Noen sommerforsterkninger.	Fjordbåtene i Brevik
701, 702, 711(?): Kragerø-Stabbestad/øyene	4-10	Kragerø-Stabbestad 10 dgl avg, Noen sommerforsterkninger	Kragerø Fjordbåtselskap A/S

Besøks- og postadresse:

Transportøkonomisk institutt
Gaustadalléen 21
NO 0349 Oslo

Telefon: 22 57 38 00
Telefaks: 22 60 92 00
E-post: toi@toi.no

www.toi.no

**Transportøkonomisk institutt (TØI)
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning**

TØI er et anvendt forskningsinstitutt, som mottar basisbevilgning fra Norges forskningsråd og gjennomfører forsknings- og utredningsoppdrag for næringsliv og offentlige etater. TØI ble opprettet i 1964 og er organisert som uavhengig stiftelse.

TØI utvikler og formidler kunnskap om samferdsel med vitenskapelig kvalitet og praktisk anvendelse. Instituttet har et tverrfaglig miljø med rundt 70 høyt spesialiserte forskere.

Instituttet utgir tidsskriftet Samferdsel med 10 nummer i året og driver også forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, artikler i vitenskapelige tidsskrifter, samt innlegg og intervjuer i media. TØI-rapportene er gratis tilgjengelige på instituttets hjemmeside www.toi.no.

TØI er partner i CIENS Forskningscenter for miljø og samfunn, lokalisert i Forskningsparken nær Universitetet i Oslo (se www.ciens.no). Instituttet deltar aktivt i internasjonalt forsknings-samarbeid, med særlig vekt på EUs rammeprogrammer.

TØI dekker alle transportmidler og temaområder innen samferdsel, inkludert trafikk sikkerhet, kollektivtransport, klima og miljø, reiseliv, reisevaner og reiseetterspørsel, arealplanlegging, offentlige beslutningsprosesser, næringslivets transporter og generell transportøkonomi.

Transportøkonomisk institutt krever opphavsrett til egne arbeider og legger vekt på å opptre uavhengig av oppdragsgiverne i alle faglige analyser og vurderinger.