



Dato: 08.04.2021
Saknr.: -
Til: RTP-sekretariatet
Frå: Skyss

Utgreiingar til RTP: utvida skuleskyssordning og skreddarsydde tilbod

Skyss har fått i oppdrag å levere utgreiingar til regional transportplan (RTP) på følgande punkt i planprogrammet:

- *RTP skal greie ut behovet for og konsekvensar av ei utvida skuleskyssordning. Utgreiinga skal sjå på moglegheit for å gje elevar tilgang til andre bussruter, samt utviding av tilbod knytt til opplæringsinstitusjonen sine egne fritidstilbod.*
- *RTP må hente inn erfaringar frå ulike skreddarsydde reisetilbod og klargjere korleis den typen reisetilbod kan vidareutviklast.*

Det er vald å sjå desse to utgreiingane i samanheng, sidan vi ser stort overlapp i løysingar på behovet for fritidsreiser for barn og unge og nye moglegheiter knytt til skreddarsydde reisetilbod. Begge tema er også tett knytte til arbeidet med strategi for berekraftig mobilitet som er under utarbeiding.

Dette notatet omhandlar retten til skuleskyss, og kva som kan ligge i ei «utvida skuleskyssordning» med tanke på mobilitetsbehovet til barn og unge. Skreddarsydde, eller fleksible løysningar vil vere sentralt for å kunne dekke dette behovet. Notatet tek vidare for seg behovet for skreddarsydde løysingar, moglegheiter og utfordringar, og med dette gje innspel til utforminga av RTP.

Skuleskyss og skyss for unge til fritidstilbod

Skuleskyss i grunnskulen og i vidaregåande skule er ein lovfesta rett som er ein del av barn og unge si rett og plikt til grunnskuleopplæring etter opplæringslova § 2-1, og rett til vidaregåande opplæring etter opplæringslova § 3-1. Rett til skuleskyss skal bidra til å sikra lik grunnopplæring uavhengig av økonomisk bakgrunn, fysiske føresetnadar, bustad og geografi.

Opplæringslova slår fast at fylkeskommunen har ansvar for gratis skuleskyss på grunnlag av lang skuleveg, funksjonshemming, mellombels skade eller sjukdom. I Vestland er Skyss ansvarleg for skuleskyssen og fattar vedtak om rett til gratis skuleskyss for Vestland fylkeskommune, i tråd med vedteke reglement for skuleskyssen. Ordninga gjev eleven rett til skulekort som inneheld to daglege bussreiser mellom eleven sin heim og skulen. Der eleven har fleire alternative



bussavgangar heim frå skulen, kan eleven velje sjølv når reisa blir utført. For elevar i tidlegare Hordaland vil skulekortet vere gyldig fram til kl.19.00 for grunnskuleelevar og fram til kl.23.00 for vidaregåande elevar. I tidlegare Sogn og Fjordane er ikkje gyldigheita avgrensa til eit klokkeslett. I store delar av fylket vil det likevel ikkje vere fleire reisealternativ enn skuleskyssen som er sett opp til skulen si sluttid. Skulekortet kan ikkje bli nytta i helger og skuleferiar.

Rett til skuleskyss går fram av opplæringslova kapittel 7. Elevar i grunnskulen og i vidaregåande skule har rett til gratis skuleskyss dersom:

- Skulevegen er av ei viss lengde
- Det er trafikkfarleg veg (gjeld berre for elevar i grunnskulen)
- Eleven må reise med båt
- Eleven har ei funksjonshemming

Regelverket for skuleskyss gir føringar om at skuleskyssen skal vere forsvarleg både med omsyn til den enkelte eleven og ei rasjonell organisering av skyssen. I Vestland blir det organisert skyss for om lag 27.000 skulebarn. Skyssen blir utført med rutegåande kollektivtransport (inkl. buss, bybane, båt og ferje), med drosje (tilrettelagt skuleskyss) og som privat skyss med eige transportmiddel etter inngått avtale.

I Bergensområdet finst det er unntak frå regelen om at skuleskyss gjev rett til ei reise til og frå skulen kvar dag. I delar av Bergensområdet har statsforvaltar innvilga Vestland fylkeskommune dispensasjon frå retten til gratis skyss for elevar i den vidaregåande skulen som har rett til skyss på grunn av avstand mellom heim og skule. I dette området oppfyller fylkeskommunen krava om å ha eit godt utbygd kollektivtilbod og ei ordning med subsidierte rabattkort. Dette inneber i praksis at elevar i den vidaregåande skulen som oppfyller avstandsvilkåret for skuleskyss som hovudregel ikkje får innvilga gratis skuleskyss og må kjøpe 30-dagars ungdomsbillett sjølv. Ein vurderer det som ein fordel for elevane å få eit sterkt rabattert ungdomskort som gjev reisemoglegheit heile døgnet og i store delar av fylket, heller enn fri skyss til og frå skulen. Generelt har bruk av ungdomsbilletten også som mål å bidra til å gje ungdommar gode reisevanar og bli vande med å reise kollektivt også utanom skuletid.

Rett til skuleskyss inneber eit forvaltningsvedtak for kvar einskild elev, med dei rettar og pliktar som høyrer med. Det vil vere hensiktsmessig å setje eit skilje mellom den lovfesta retten til skuleskyss, og målsettinga om at ein i større grad vil tilby mobilitetsløysingar som dekker barn og unge sine behov utover reisa til og frå skulen. Skuleskyssen er lovfesta og godt regulert. I vidare arbeid med ordningar og tiltak for barn og unge, medrekna skyss til fritidstilbod på skulen og aktivitetar direkte etter skuletid, bør utgangspunktet vere at den ikkje gjeld berre for elevar med vedtak om skuleskyss, men for alle.



I vidare utgreiing om skyssordningar for unge vil vi skilje skuleskyssen med dei rettar og pliktar som høyrer med, frå annan skyss for barn og unge.

Skreddarsydde reisetilbod som eit tilbod for alle

Mobilitet for dei fleste blir oppnådd gjennom kollektivtilbod som fraktar flest mogeleg menneske, mest mogleg effektivt, slik kollektivtilbodet gjer i dag. Mobilitet for alle krev at det ordinære kollektivtilbodet blir supplert med skreddarsydde transporttenester som er meir tilpassa dei som av ulike årsaker ikkje kan nytta seg av det ordinære tilbodet, eller fordi dei bur i område kor det ikkje er marknad for eit tilbod som dekker behova. Utviklingsplan for Vestland peiker på at alle innbyggjarar skal få eit mobilitetstilbod som sikrar eit rimeleg nivå av tilgang til arbeid og fritidstilbod.

Skyss som mobilitetselskap har utvida fokuset frå å planlegge kollektivreisa, til å tenke reisa i sin heilskap. Kva dette betyr er under utarbeiding i Strategi for berekraftig mobilitet, som også skal vere ein del av RTP. Skyss vil ta eit ansvar for å utvikla eit differensiert mobilitetstilbod som bidrar til mobilitet for alle. Dette tilbodet skal dekkja målgrupper som av ulike årsaker ikkje har eit tilbod i dag. Desse målgruppene kan kjenneteiknast av til dømes alder, livssituasjon eller helsetilstand. Det kan vera barn som opplever utryggheit knytt til bruk av ordinær kollektivtransport, eldre som ikkje lengre er i stand til å køyre bil, eller ungdom som ikkje har andre mogelegheiter for å komma seg til fritidstilbod.

Målgruppene unge og eldre

Deler av Vestland er prega av fråflytting og ei aldrande befolkning. I distriktet spesielt kan det være lange distansar og ein veginfrastruktur som ikkje er tilpassa mjuke trafikantar. Fleire stader skapar dette utfordringar for tenestetilbodet og rekruttering av arbeidskraft. Kollektivtilbodet er svakt i delar av fylket, noko som bidreg til avstandsulemper og lågare samfunnsdeltaking. I distrikt er behovet for skreddarsydde tilbod størst for dei som ikkje har høve til å køyre bil.

I følge utviklingsplan for Vestland er fråflytting av unge frå heimlassen ei utfordring i regionen. Utviklingsplan for Vestland viser òg at fråfall i idretten er aukande. Det er behov for å styrka den lokale tilhøyrsla til ungdom, for å auka trivsel og vilje til å satsa i lokalsamfunnet. Satsing på ungdomskultur er viktig og det er ønskeleg at alle får ta del i dette. Mobilitetsløysingar som gjev like mogelegheiter for alle, og dekker meir enn skyssen til og frå skulen, kan vere eit godt verkemiddel her.

Folk som lever lenge og held seg friske er ein stor ressurs for samfunnet.

Utviklingsplan for Vestland viser at Vestland må organiserast på ein måte som fremjar aktiv og sunn aldring, slik at det er mogeleg å ta i bruk desse ressursane. Dette



handlar både om livskvaliteten til einskildmenneske og ein berekraftig velferdsmodell. Dei eldre vil framover ha høgare utdanning, betra økonomi, betra helse og vere meir endringskompetente enn i dag. Samfunnet skal leggja til rette for at alle får brukt sine ressursar som grunnlag for livskvalitet og meistring, uavhengig av alder. Det er uttalt at Vestland skal bygga ned fordommar og diskriminering i arbeids -og samfunnsliv, og styrke deltakinga på alle arenaer.

Felles for unge og eldre er at dei treng eit mobilitetstilbod som er tilpassa deira faktiske reisebehov, både sett i samanheng med kor dei skal reisa og når dei skal reisa. For å bidra til å styrka lokalsamfunnet kan det vera nødvendig å fokusera på dei lokale reisene. For område med låg etterspørsel ser ein ofte at det skal mykje til for at bussruta passar begge vegar, som gjer at kunden let vere å reise eller prøver å finne andre alternativ. Skreddarsydde tilbod må vera tilpassa opningstida til interessepunkta i området. Det er derfor viktig å tileigna seg kunnskap om lokalsamfunnet og målgruppa før ein set i verk desse nye tilboda. Tett samarbeid med kommunane om utvikling av slike tilbod vil vere naturleg.

Teknologi gjev nye moglegheiter

Det har den siste tida vokse fram nye typar bestillingstilbod der ein med ny teknologi kan løyse reisebehovet på nye måtar. Digitale løysingar for bestilling og automatisk planlegging av ruter gjer at nye tenester kan bli tilbydd, og arbeidet med å organisere og planlegge tilbodet endrar seg. Det vil seie at sjølve organiseringa består i å fastsetja opningstider, definere områder og justera parameter som hente-tidsrom, kapasitet og maksimal omkøyningstid. Utover dette vil systemet sjølv planlegga og kommunisera ut informasjon om reisa til sjåfør og kunde.

Erfaring frå andre tilbod

Skreddarsydde tilbod har eksistert lenge. I Sogn og Fjordane tilbyr Skyss «serviceskyss» som er faste ruter, som hentar kundane heime og køyrer til lokalsenter. Fleire kommunar i fylket organiserer sjølv handlebuss og/eller aktivitetsbuss til bestemte målgrupper. I Bergen har Skyss «servicelinjene», som har ruter spesielt retta mot eldre og rørslehemma, med tilpassa bussmateriell og eigne haldeplassar for omsorgsinstitusjonar. Dei nåverande skreddarsydde tilboda er tradisjonelt gode tilbod for dei som nyttar seg av dei. Eit kjenneteikn er at dei ikkje nødvendigvis har vore ein del av det heilskaplege mobilitetsnettverket, og dermed ikkje er kjent for mange.

Teknologiutvikling og auka fokus på mobilitet for alle har gitt nye tilbod omkring i Noreg og verda. Sidan det framleis er relativt nytt å nytta seg av bestillingstilbod med automatisk planlegging, finst det lite empiri. Majoriteten av dokumentert erfaring er



laga av tilbydarane, som dei nyttar i tilknytning til sal av sine tenester eller produkt. For å lære meir om korleis ein kan lage skreddarsyddde løysningar på best mogeleg måte er det eit behov for å prøve ut ulike løysningar i kontekst, og innhente førstehandserfaring. Skyss testar ut ei bestillingsløyning i Odda som har til dels erstatta det eksisterande kollektivtilbodet. Dette er eit tilbod som har gått breitt ut for å skreddarsy reisa for alle som ynskjer å reisa kollektivt i Odda. Dette tilbodet har gitt mykje læring som no blir nytta i vidare utvikling både i Odda og resten av fylket.

Det er tett samarbeid mellom fylkeskommunane og mobilitetsselskapa i Noreg, og ein utvekslar jamleg erfaringar. Kollektivtrafikkforeininga har saman med Skyss utarbeid oversikt over alle pågåande bestillingstransport-tilbod i Noreg. Denne blir oppdatert kvart halvår og ligg på [nettsidene til foreininga](#). Dette, saman med eigne erfaringar og evalueringar frå andre tenester dannar grunnlaget for eksisterande innsikt.

Erfaringar frå tilbod til unge

Det finst ikkje mange kjente tilbod som rettar seg direkte inn mot målgruppa unge. Ruter arbeider med ulike aktivitetstransport-tilbod i samarbeid med fleire kommunar og idrettslag for å tilby skreddarsyddde reiser for unge frå skule til aktivitet, og i nokre tilfelle heim etter aktiviteten. Målsetjinga med desse tilboda er mellom anna å redusera sosiale forskjellar, redusera biltrafikk, etablera gode kollektivvanar, og for å kunne gi eit dekkande mobilitetstilbod i dei områda der det ikkje finst alternativ.

I ei evaluering som er gjort ser ein at deltaking på fritidstilbod har auka, det er i visse tilfelle redusert trafikk rundt skule og idrettsanlegg og kundane er nøgde. Det kom og fram at dei skreddarsyddde tilboda bidrar til å auka tal reisande på det ordinære kollektivtilbodet utanom.

Erfaringar frå tilbod til eldre

I Oslo har det over fleire år over vore pilotert eit tilbod som heiter «Aldersvennlig transport». Tilbodet er tilpassa små volum, og opplevast som viktig for dei som nyttar seg av det. I kundeundersøkingar blir skildringar som «trygt» og «sosialt» gjerne trekt fram. Samanlikna med kapasitetssterke tilbod er dette tilbod som ikkje nødvendigvis er spesielt effektive frå eit driftsøkonomisk- eller utsleppsperspektiv. Det er derfor viktig å vera tydeleg på målsetjinga til tilbodet, og ikkje berre måla dei opp mot tilbod som er retta mot større og meir generelle marknader. Utover fleire tilbod i Viken (inkl. Buskerud og Østfold) finst det òg liknande tilbod i Agder og Trøndelag, som er organisert av fylkeskommunane, med varierende konsept og grad av fleksibilitet.



Konsept og moglegheiter

Konsept for nye skreddarsydde tilbod som er prøvd i Noreg så langt handlar i størst grad om å optimalisera tilbodet for kunden, og i mindre grad om å optimalisera driftseffektivitet og det heilskaplege mobilitetsnettverket. Det handlar om å skreddarsy tilbod som passar til ulike målgrupper, og dessutan å sjå kva målgrupper som nyttar seg av meir generelle bestillingstilbod.

Erfaringar viser mellom anna at det blir stilt høgare krav til eit føreseieleg tilbod med lite variasjon for eldre, medan yngre tilpassar seg lettare meir fleksible løysningar. Dette handlar mellom anna om at eldre generelt har lågare kompetanse eller er mindre komfortable med å nytta seg av dei fordelane ny teknologi gir. Dette gjeld mellom anna bestilling på applikasjon, moglegheita til å sjå der bussen er i kartet (GPS-sporing), og å skulla få med seg oppdateringar på hentetidspunkt.

Gode konsept for eldre er tilbod der dei blir henta ved bustaden sin og køyrd der dei skal. Variasjonen i når ein blir henta innanfor eit tidsrom bør vera lågt, men når dei først er på bussen kan det vera fleksibelt, mellom anna for å kunna henta fleire kundar og få ei meir sosial oppleving.

Erfaringane viser at unge kundar er meir endringsvillige og utnyttar og tilpassar tilbodet og teknologi i større grad. I område der det er kort gangavstand til busshaldeplass kan det vera hensiktsmessig å tilby tenester der det er haldeplass til haldeplass, og hentetidsrommet kan vera meir fleksibelt.

Nye forretningsmodellar

Det er vanskeleg å integrera skreddarsydde tilbod inn i eksisterande forretningsmodellar. Dette kan utfordra administrasjonsselskap og leverandørar. Det kan handle om korleis bestillingar skal handsamast, korleis tilboda skal marknadsførast, korleis kontraktane blir bygd og følgt opp, og korleis systemarkitekturen skal sjå ut.

Det kan òg utfordra kundane, då skreddarsydde løysingar i større grad vil krevja ei handling der dei bestiller turen før dei kan reisa, i motsetning til dagens organisering der dei berre møter opp på avtalt tidspunkt.

Denne utviklinga gir og fleire mogelegheiter. Digitale plattformer kan automatisera rapportering, og dermed gjera det enklare for operatørar med lite administrasjon og tilby tenestene sine. Til dømes kan nye forretningsmodellar i større grad leggje til rette for samarbeid mellom privat drosjenæring med offentlege kollektivtilbod, og dermed



utnytta eksisterande ressursar betre. Denne typen nye tilbod vil i enkelte område mogleg kunna redusera behovet for areal- og investeringskrevjande infrastruktur.

Oppsummering

Utviklingsplan for Vestland og planprogram for RTP peiker mot at fylkeskommunen ved Skyss skal ta ei tydelegare rolle i utviklinga av mobilitetstilbod som dekker behova for mange målgrupper. Også i oppdraget med å utarbeide Strategi for berekraftig mobilitet blir det lagt opp til at ein skal tilby fleksible mobilitetsløyser til alle, og det er særskild fokus på unge.

Mobilitet for alle krev at det ordinære tilbodet blir supplerte med skreddarsydde transporttenester som er meir tilpassa dei som av ulike årsaker ikkje kan nytta seg av det ordinære tilbodet, eller i område kor innbyggjarane ikkje opplever at dagens kollektivtilbod dekker deira behov.

Ny teknologi, auka fokus på reisa i sin heilskap, og eit større fokus på berekraftsmål gjer at moglegheitene for å kunna skreddarsy mobilitetstilbod som både tek i vare individuelle behov og dei samfunnsmessige måla aukar.

Nye skreddarsydde løysningar er framleis i ein utprøvingfase. Det blir utveksla mykje erfaringar i bransjen, men ein ser døme på at det er ulike erfaringar med same type tilbod i ulike område. Kjennskapen til, og tilpassinga til lokale tilhøve syner seg å vere viktig – og ein ser behovet for meir kunnskap og innsikt gjennom uttesting. For å vidareutvikla skreddarsydde tilbod er det behov for å prøve ut ulike konsept og grader av service, opp mot ulike målgrupper og målsetjingar. Utvikling føreset at det blir sett av ressursar til dette, både når det gjeld finansiering og intern kapasitet i organisasjonen. Samarbeid med kommunane er også eit viktig grep for å lykkast.

Nye tilbod utfordrar eksisterande forretningsmodellar. Målretta tilbod krev målretta marknadsføring. Skreddarsydde løysingar utfordrar metode for kontrakt og oppfølging, men gir òg nye mogelegheiter for nye tilbydarar og betre rapportering.

Strategi for berekraftig mobilitet er under utarbeiding av Skyss som ein del av RTP. Vidare oppfølging av nye mobilitetsløyser vil naturleg ligge til oppfølging av denne strategien.