



Arkivnr: 2014/278-25

Saksbehandlar: Gudrun Einbu, Vigdis R. Bjørgo

Saksframlegg

Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Samferdselsutvalet		12.11.2014
Fylkesutvalet		19.11.2014
Fylkestinget		09.12.2014

Handlingsprogram 2015-2018, Kollektivstrategi for Hordaland

Samandrag

Fylkesrådmannen legg med dette fram Handlingsprogram kollektiv 2015-18. Dette er det første handlingsprogrammet knytt til Kollektivstrategi for Hordaland, vedtatt i fylkestinget i juni sak 30/24 . Handlingsprogrammet viser prioriterte tiltak knytt til dei fire hovudtemaa i kollektivstrategien – betre tilbod, enkle reiser, effektive reiser og miljøvenleg drift.

Det er valt ut eit sett måleindikatorar som grunnlag for å måle om utviklinga går i rett retning i høve overordna mål om å ta veksten i persontrafikken i byområda og sikre mobilitet for innbyggjarane i fylket. Måleindikatorane er i stor grad samanfallande med det som er lagt til grunn i søknad om ny belønningssavtale 2015-2018, og det som vil vere felles indikatorsett for framtidig bymiljøavtale. Rapportering på mål og resultat knytt til enkelttiltak vil bli gjort i samband med årleg rullering av handlingsprogrammet.

Det er positivt å få ei samla oversikt over fylkeskommunen si satsing på kollektivområdet. Dette gjev betre moglegheit til å sjå samanhangen i innsatsen på tvers av einingar i fylkeskommunen, kommunar og statlege etatar, noko som er viktig for å få best mogleg effekt av tiltaka. Langsiktig planlegging og tydelege prioriteringar vil vere viktig for å få til den ønska utviklinga i kollektivsektoren framover.

Det er sett ambisiøse mål for kollektivtransporten, både i fylket og på nasjonalt nivå. Fylkesrådmannen ser ei klar utfordring i gapet mellom målsettingar og ressursar og kapasitet til å gjennomføre nødvendige tiltak. Tiltaka som her er prioritert vil ikkje vere tilstrekkelege for å nå dei overordna måla.

Forslag til innstilling

Fylkestinget vedtar Handlingsprogram 2015-2018 for Kollektivstrategi for Hordaland. Handlingsprogrammet dannar eit godt grunnlag for fylkeskommunen si satsing på kollektivområdet.

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen
fylkesdirektør samferdsel

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Vedlegg

1 Vedlegg Handlingsprogram 2015-2018 Kollektivstrategi for Hordaland

Fylkesrådmannen, 28.10.2014

Bakgrunn

Fylkeskommunen har ansvar for den offentlege kollektivtransporten i heile fylket. Det er eit samfunnsoppdrag av stor verdi for innbyggjarane, og som grip inn i kvardagen til mange. I juni 2014 vart ein strategi for utvikling av kollektivtrafikken i eit langsiktig perspektiv vedteke av fylkestinget (sak 30/2014):

1. *Kollektivstrategi for Hordaland er eit godt grunnlag for prioriteringar og utvikling av kollektivtrafikken i fylket, for å nå vedtekne mål for kollektivtransporten.*
2. *Fylkestinget vedtek "Kollektivstrategi for Hordaland", datert mai 2014.*
3. *Kollektivstrategien skal følgjast opp gjennom eit fireårig handlingsprogram for fylkeskommunen si kollektivsatsing, og skal leggast fram til politisk handsaming.*

Handlingsprogrammet vil vise korleis fylkeskommunen vil gjennomføre strategiane, med å peike på hovudinnsatsområde og større oppgåver som vil bli prioriterte i kommande periode.

Handlingsprogrammet skal koordinerast mot fylket sin budsjett og økonomiplan, plan- og byggeprogrammet for Bergensprogrammet og det øvrige fylkesvegnettet samt bruk av statlege finansieringsordningar.

4. *I distrikta må prinsippet om korrespondanse mellom lokale linjer og hovudlinjene gjelde.*

Fylkesrådmannen legg no fram det første handlingsprogrammet knytt til Kollektivstrategi for Hordaland, i tråd med vedtaket.

Rammer for handlingsprogram kollektiv

Formålet med handlingsprogram kollektiv er å følgje opp og sikre gjennomføring av vedtekne strategiar. Handlingsprogrammet peiker på hovudinnsatsområder og større oppgåver fylkeskommunen vil prioritere dei neste åra – innanfor dei aktuelle økonomiske rammene. Med handlingsprogram kollektiv ønskjer ein å gje ei samla oversikt over innsats på kollektivområdet i fylkeskommunal regi. Det er eit mål å oppnå god samanheng mellom oppfølginga av strategiane for kollektivtilbodet, på tvers einingar i fylkeskommunen.

Kollektivstrategien peiker og på innsatsområde der fylkeskommunen ikkje aleine rår over verkemidla. Dette gjeld særleg tiltak knytt til infrastruktur og framkomst for kollektivtrafikken. For tiltak innanfor Bergen kommune samarbeider stat, fylke og kommune gjennom Bergensprogrammet. Handlingsprogram kollektiv har som mål å vise den samla innsatsen på kollektivområdet, ved å spegle tiltak i relevante vedtekne handlings-, plan- og byggeprogram.

Skyss har ansvaret for å utarbeide handlingsprogrammet på vegne av fylkeskommunen. Handlingsprogrammet vil vere eit viktig styringsverktøy for Skyss, og erstattar eksisterande opplegg med årleg utviklingsplan.

Handlingsprogrammet har eit tidsperspektiv på fire år med årleg rullering. I samband med rullering vil det bli rapportert på status for føregåande år når det gjeld gjennomføring av tiltak, samt for status i høve måloppnåing.

Mål og status for kollektivtrafikken

Mål for kollektivtrafikken i Hordaland er knytt opp mot nasjonale og regionale mål om at all trafikkvekst i persontrafikken i byområda skal skje i form av miljøvenlege transportformer – kollektiv, sykkel og gange. Den største veksten vil komme i Bergen og kommunane rundt. Målet om vekst i kollektivtrafikken er satt både av omsyn til å sikre eit funksjonsdyktig samfunn med god mobilitet, og for å bidra til betre klima og

miljø. Kollektivtilbudet har og eit velferdsaspekt, og det skal vere eit tilbod som gir reisemoglegheiter i heile fylket.

For komande fire-årsperiode er det valt ut eit sett indikatorar for måling av effekt knytt til det overordna målet og prioriteringar i kollektivstrategien.

Overordna mål			
Ta veksten i persontransporten med miljøvenlege transportformer i byområda og sikre mobilitetsbehov for innbyggjarane i fylket			
Betre tilbod der flest reiser	Enkle reiser	Effektive reiser	Miljøvenleg drift
Tal reiser/ påstigingar, Bergensområdet og Hordaland	Enkelt å forstå, kjøpe og bruke	Køretid i rushtid på utvalde stamlinjer, Bergensområdet	Andelen kollektivtrafikk av motorisert trafikk

Måleindikatorane er i stor grad samanfallande med det som er lagt til grunn i søknad om ny belønningsavtale 2015-2018, og det som vil vere felles indikatorsett for framtidig bymiljøavtale. Indikator for miljø er her knytt til andelen kollektivreiser av den motoriserte persontrafikken, då det viktigaste miljøbidraget er å få fleire til setje frå seg bilen og reise kollektivt. Andre måleindikatorar, som krav knytt til bussparken, vil bli utvikla.

Handlingsprogrammet for 2015-2018 gir ein status for kollektivtrafikken målt gjennom indikatorane over, og vil vere referanse for komande rapportering.

Prioriteringar og tiltak i perioden 2015-18

Prioriteringane i handlingsprogrammet er bygd opp rundt dei fire hovudtemaa i kollektivstrategien;

- Best tilbod der flest reiser
- Enkle reiser
- Effektive reiser
- Miljøvenleg drift

Best tilbod der flest reiser

Kollektivstrategi for Hordaland slår fast at målet er å gje eit best mogleg kollektivtilbod til flest mogleg av innbyggjarane i Hordaland, innanfor våre økonomiske rammer. Det gjer vi ved å tilpasse kollektivtilbudet til dei store reisestraumane i fylket.

Strategiar for best tilbod der flest reiser	Prioriteringar og tiltak 2015- 2018
<i>Styrke kollektivtilbudet for dei store reisestraumane og utvikle eit enklare og meir effektiv linjenett</i>	Førebu nytt anbod for rutepakke Hardanger og Voss
	Trafikkplanar for områda Fana/Ytrebygda, Sunnhordland og Nordhordland
	Tiltak for betre kapasitet for buss i Bergen sentrum
	Etablere regionale stamlinjer, første strekning Nordhordland-Bergen
<i>Vidareutvikle stamlinjene i</i>	

<i>Bergen</i>	Vurdere bestillingstransport i alle nye anbod
<i>Utvikle regionale stamlinjer i Bergensområdet</i>	Utgreie framtidig kollektivnett buss/bane i planlegging av nye byggetrinn for bybanen
<i>Knyte regionane i fylket saman</i>	Førebu og gjennomføre nye anbod for fylkesvegferjene
<i>Samordne offentleg transport i tynt befolka områder</i>	Ta i bruk automatisk passasjerteljing

Enkle reiser

Eit av dei overordna måla i kollektivstrategien er at kollektivtrafikken skal vere eit enkelt og attraktivt reiseval. Den reisande skal møte eit tilbod som er lett å bruke og som held høg kvalitet i heile reisekjeda – dette er heilt sentralt for å få fleire reisande.

Strategiar for enkle reiser	Prioriteringar og tiltak 2015- 2018
<i>Enkelt å finne relevant informasjon</i>	Utgreie og innføre ny og forenkla takst/sonestruktur
<i>Enkelt å velje riktig billett og betale for denne</i>	Vidareutvikle og samordne app'ar for billettkjøp, reiseplanlegging og sanntid
<i>Auke kunnskapen om kollektivreiser</i>	Utvide bruk av digital trafikantinformasjon og sanntidsskilt på terminalar, knutepunkt og på utvalde arbeidsplassar
<i>Gjere kollektivtrafikken synleg og heve kvaliteten på knutepunkt og haldeplassar</i>	Marknadsføre rutetilbodet direkte mot lokalmarknader med godt eller styrka kollektivtilbod, og direkte mot arbeidsreisande med bil
	Forbedre skiltinga av kollektivsystemet i Bergen sentrum
	Gjennomføre anskaffing knytt til reklamefinansiert kollektivtransport og setje kontraktane i drift
	Starte arbeidet med vurdering og planlegging av «neste generasjons billetteringsløysingar»

Effektive reiser

Kollektivreiser skal vere eit reelt alternativ til bilen, også når det gjeld reisetid. Dette målet er slått fast i kollektivstrategien. Rask og forutsigbar framføring av bussane er ein føresetnad for å levere eit godt tilbod til dei reisande.

Strategiar for effektive reiser	Prioriteringar og tiltak 2015- 2018
<i>Minimere stoppetid på haldeplass</i>	Gjennomføre planlagde oppgraderingar av knutepunkt og haldeplassar i og utanfor Bergen
<i>Infrastrukturtiltak som får bussen fram</i>	Gjennomføre strekningsvise analysar for fleire av bystamlinjene og dei viktigaste bylinjene
<i>Restriktive tiltak for biltrafikken</i>	Planlegge for vidare bybaneutbygging og samla kollektivnett for buss og bane mot nord og vest
<i>Kollektivorientert byutvikling</i>	Gjennomføre planlagte kollektivfelt/sambruksfelt og planlegge for realisering av fleire aktuelle trasear
	Etablere aktiv signalprioritering som gir erfaringsgrunnlag for fleire aktuelle kryss og strekningar

Miljøvenleg drift

Kollektivstrategi for Hordaland og Miljøstrategi for Skyss slår fast at kollektivtrafikken sitt viktigaste klima- og miljøbidrag er å ta trafikkveksten. Vi vil også ha meir miljøvenleg drift, men det er viktig å balansere ressursbruk mellom auka kapasitet/kvalitet i tilbodet og meir miljøvenleg teknologi.

Strategiar for miljøvenleg drift	Prioriteringar og tiltak 2015- 2018
<i>Sikre låge utslepp frå busstrafikken</i>	Ta i bruk lokalprodusert biogass frå Bergen kommune sitt anlegg i Rådalen som drivstoff på gassbussane i Bergensområdet
<i>Redusere miljøbelastning frå båt- og ferjetrafikken</i>	Gjennomføre måling og evaluering av demonstrasjonsprosjektet biogasshybridbuss
<i>Pådrivar for forskning og utvikling</i>	Inngå avtale om overtaking og drift av infrastruktur for trolleybuss, samt innkjøp av nye bussar til dagens linje 2.
	Utgreie utviding av linje 2 for trolleydrift, event. kombinert med batteridrift, på strekningane mot Nesttun, Oasen og Laksevåg
	Vurdere drivstoff og teknologiar til bussane i og rundt Bergen før nye anbod i rutepakkane i og rundt Bergen
	Førebu ny kontrakt for «Miljøbåt» på sambandet Kleppestø-Strandkaien

Økonomiplan 2015-2018

Kostnadsvekst og finansiering av drifta av kollektivtransporten vil vere utfordrande i åra framover. Dei store kostnadsdrivarane vil vere knytt til nye anbod for ferje, buss og bane samt utvikling av rutetilbodet med omsyn til kapasitet og kvalitet:

- I handlingsprogramperioden skal fleire rutepakkar buss ut på 2. gongs anbod, som høgst sannsynleg vil gi høgare prisar. Dette basert på erfaringar frå andre kollektivselskap og operatørar sine eigne økonomirapportar. Krav om lågutsleppsmateriell og teknologiløysingar vil potensielt gje store kostnader.
- Føringer for nye ferjeanbod skal leggast fram som politisk sak før utlysing, der økonomi vil vere ein del av vurderingane opp mot krav til servicenivå, kvalitet og materiell og teknologiløysing.
- Nyleg inngåtte båtkontraktar har medført auke i driftskostnadane. Frå 2015 opnar nytt samband mellom Klepppestø og Strandkaien. Ei framtidig miljøløysing for sambandet vil truleg gje auka kostnader både til drift og investeringar.
- I 2016 står siste byggjetrinn for bybanen mot sør klar, og gje auka driftskostander med heilårsverknad frå 2017. Fullt utbygd bybane i sørkorridoren vil ikkje erstatte behovet for bussar i området.

Det er ikkje lagt til grunn nye investeringar på kollektivområdet i fylkesrådmannen sitt framlegg til økonomiplan 2015-2018. Automatisk passasjerteljing er eit høgt prioritert tiltak for å få betre planleggingsgrunnlag for utvikling av tilbodet. Det ligg inne 5 mill kr for 2015, som saman med løyvinga i 2014 vil gje om lag 50% dekning på alle bussar i Bergensområdet. For å få tilfredsstillande talgrunnlag bør ein truleg auke dekningsgraden.

Ny avtaleperiode for belønningsordning for Bergen 2015-2018 er under handsaming. Belønningsavtalen og ei framtidig bymiljøavtale vil vere viktig finansieringskjelde, og avgjerande for vidare utvikling og styrking av kollektivtrafikken i byområda.

Fylkesrådmannen si vurdering

Handlingsprogram kollektiv er ei god og systematisk oppfølging av Kollektivstrategi for Hordaland. Det er positivt å få ei samla oversikt over fylkeskommunen si satsing på kollektivområdet. Dette gjev betre moglegheit til å sjå samanhangen i innsatsen på tvers av einingar i fylkeskommunen, kommunar og statlege etatar, noko som er viktig for å få best mogleg effekt av tiltaka. Langsiktig planlegging og tydelege prioriteringar vil vere viktig for å få til den ønska utviklinga i kollektivsektoren framover.

Fylkesrådmannen ser det som nødvendig å peike på gapet mellom behovet for tiltak og tilgjengelege ressursar og kapasitet til gjennomføring. Handlingsrommet er kritisk sett i lys av ambisjonane som er knytt til kollektivtransporten. Auka driftskostnader til kollektivområdet generelt, og til auke i passasjerkapasiteten, vil vere svært utfordrande i åra framover. Samstundes ser vi og at dei finansierte tiltaka knytt til infrastruktur og framkomst gjennom plan- og byggeprogrammet heller ikkje vil vere tilstrekkelege for å nå måla.