

Møteinnkalling

Utval:	Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne
Møtestad:	Utvalsalen 2.et, Fylkeshuset - Sandsli, Sandslihaugen 30, Bergen
Dato:	05.02.2020
Tid:	10:00

Program:

10.00-10.15 Opning av møtet

10.15-12.00 Orienteringar:

- Regional planstrategi 2020-2024 - Utviklingsplan for Vestland
Seniorrådgjevar Hans Christian Engum frå seksjon plan, klima og folkehelse
- Universell Utforming (UU) i vest 2025
Seniorrådgjevar Sigrid N. Bjercke frå seksjon plan, klima og folkehelse
- Leiar Inge Fiskvik orienterer

12.00-12.30 Lunsj

12.30-14.30 Sakshandsaming

Det vert utlevering av iPad etter at sakshandsaminga er avslutta.

Oppmodar om at avklaring om habilitet vert meldt i forkant av møtet.

Alle medleamar vil få tilsendt ein e-post kor det vert forklart korleis forfall kan registrerast. Denne e-posten vil kome innan to dagar.

Innkallinga gjeld valde medleamar i rådet for menneske med nedsett funksjonsevne.

Ved eventuelt forfall frå faste medleamar vil varamedleamar bli kalla inn særskilt.

Inge Fiskvik

leiar

Sakliste

Utvals- saknr	Innhald	Arkiv- saknr	U.Off
	Godkjenningssaker		
GK 1/20	Godkjenning av innkalling og sakliste		
GK 2/20	Møteprotokoll frå møte i Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne 27.11.2019	2020/1931	
	Referatsaker		
RS 1/20	Invitasjon til dialogmøte 24. januar 2020	2020/1928	
RS 2/20	Plan for prosess for sak om opplæringstilbod ved dei vidaregåande skulane i Vestland fylkeskommune	2020/228	
RS 3/20	Mål og strategiar - mandat og prosess	2019/146	
	Politiske saker		
PS 1/20	Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne - fastsetting av møteplan for året 2020	2020/1931	
PS 2/20	Invitasjonar og tema for orienteringar i rådsmøter i 2020	2020/1931	
PS 3/20	Handlingsprogram for kollektiv 2020-2023	2020/1931	
PS 4/20	Integrasjon av kollektivområdet i Vestland fylkeskommune	2020/1931	
PS 5/20	Byvekstavtale for bergensområdet 2019-2029. Framlegging av ferdigforhandla avtale til politisk handsaming	2020/1931	

Godkjenningssaker

GK 1/20 Godkjenning av innkalling og sakliste

Saknr: 2020/1931-1
Saksbehandlar: Dagmar Reutz Hillestad

Saksgang

Utval	Utv.saknr.	Møtedato
Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne	2/20	05.02.2020

Møteprotokoll frå møte i Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne
27.11.2019

Møteprotokoll frå Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne sitt rådsmøte 27.11.2019 følgjer vedlagt.

Vedlegg:
Møteprotokoll av 27.11.2019

Utval: Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne

Møtestad: Fylkesutvalsalen, 3. etasje, Fylkeshuset, Agnes Mowinckels gate 5, Bergen

Dato: 27.11.2019

Tidspunkt: 12:00-15:45

Følgjande faste medlemmer møte:

Namn	Funksjon	Representerer
Kjell Gitton Håland	Medlem	A
Trude Brosvik	Medlem	KRF
Gunnar Moland	Medlem	H
Gunn Åmdal Mongstad	Medlem	SP
Inge Fiskvik	Medlem	FFO
Bente Borghild Underthun	Medlem	SAFO
Anita Æsøy	Medlem	FFO

Merknader

Det var sju medlemmer tilstades.

Kjell Gitton Håland vart vald til møteleiar fram til val av leiar og nestleiar vart vald, k. 14.15

Frå administrasjonen møte:

Namn	Stilling
Merethe Helland Nordnæs	Møtesekretær
Dagmar R. Hillestad	Som påtroppande møtesekretær

Sakliste	Innhald	Arkiv- saknr	U.Off.
Utvals- saknr			
	Godkjenningssaker		
GK 1/19	Godkjenning av innkalling og sakliste		
GK 2/19	Godkjenning møteprotokoll forrige møte		
	Referatsaker		
RS 1/19	Folkevalde i Vestland - rettar og plikter	2019/13	
RS 2/19	Reglement for medverknadsorgana	2019/92	
	Politiske saker		
PS 1/19	Val av leiar og nestleiar i rådet for menneske med nedsett funksjonsevne i Vestland fylkeskommune	2019/92	
PS 2/19	Invitasjon til felles opplæring av råd sammen med FFO og SAFO	2019/92	
PS 3/19	Fastsetting av neste møtedato i Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne i Vestland fylkeskommune	2019/92	
PS 4/19	Budsjett 2020/økonomiplan 2020-2023	2019/92	
PS 5/19	Fagtilbod, rom- og funksjonsprogram Stord vgs, avd. Vabakkjen og Bømlø vidaregåande skule	2019/92	

Godkjenningssaker

GK 1/19 Godkjenning av innkalling og sakliste

Saksprotokoll i rådet for menneske med nedsett funksjonsevne - 27.11.2019

I samband med sak PS 9/2019 til fylkesutvalet, Budsjett 2020/økonomiplan 2013 og i samband med PS sak 7/2019 i hovudutval for opplæring og kompetanse, Fagtilbod, rom- og funksjonsprogram Stord vgs, avd. Vabakkjen og Bømlo vidaregåande skule, vedtok Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne samrøystes å setje desse to sakene på saklista som ny sak, utan saksførelegg.

Vedtak

Møteinnkallinga og saklista vart godkjent med merknaden ovanfor.

Orientering

Orientering om medverknad ved påtroppande sekretær/rådgjevar for rådet for menneske med nedsett funksjonsevne, Dagmar R. Hillestad.

GK 2/19 Godkjenning møteprotokoll forrige møte

Saksprotokoll i rådet for menneske med nedsett funksjonsevne - 27.11.2019

Ved ein inkurie vart denne saka sett på saklista. Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne har ikkje hatt noko møte tidlegare, det er av den grunn ikkje noko møteprotokoll å godkjenne.

Referatsaker

Saksprotokoll i rådet for menneske med nedsett funksjonsevne 27.11.2019:

Referatsak 1/19-2/19 vart refererte.

Politiske saker

PS 1/19 Val av leiar og nestleiar i rådet for menneske med nedsett funksjonsevne i Vestland fylkeskommune

Forslag til vedtak

Prosjektkeiar tilrår at det vert gjort val av leiar og nestleiar for Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne i vestland fylkeskommune.

Leiar:

Nestleiar:

Saksprotokoll i rådet for menneske med nedsett funksjonsevne - 27.11.2019

Kjell G. Håland, A, sette på vegner av rådet for menneske med nedsett funksjonsevne fram slikt forslag:

«Inge Fiskvik, FFO, som leiar av rådet for menneske med nedsett funksjonsevne for heile valperioden.»

Bente Undertun, SAFO, sette på vegner av rådet for menneske med nedsett funksjonsevne fram slikt forslag:

«Trude Brosvik, KrF, som nestleiar av rådet for menneske med nedsett funksjonsevne for heile valperioden.»

Avrøysting

Kjell G. Håland sitt forslag vart samrøystes vedteke.
Bente Undertun sitt forslag vart samrøystes vedteke.

Vedtak

Inge Fiskvik vart vald som leiar for heile valperioden.
Trude Brosvik vart vald som nestleiar for heile valperioden.

PS 2/19 Invitasjon til felles opplæring av råd sammen med FFO og SAFO

Forslag til vedtak

Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne i vestland ser positivt på invitasjonen frå FFO og ønskjer å gå i dialog med FFO Vestland om dette. RMNF Vestland sett føre at FFO Vestland går inn i eit samarbeid med SAFO om dette.

Saksprotokoll i rådet for menneske med nedsett funksjonsevne - 27.11.2019

Trude Brosvik, KrF, sette fram slikt tilleggsforslag:

«Den første opplæringa må gå over 2 dagar.»

Avrøysting

Fylkesrådmannen sitt forslag vart samrøystes vedteke.
Trude Brosvik sitt forslag vart samrøystes vedteke.

Vedtak

Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne i Vestland ser positivt på invitasjonen frå FFO og ønskjer å gå i dialog med FFO Vestland om dette. RMNF Vestland sett føre at FFO Vestland går inn i eit samarbeid med SAFO om dette.

Den første opplæringa må gå over 2 dagar.

PS 3/19 Fastsetting av neste møtedato i Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne i Vestland fylkeskommune

Forslag til vedtak

Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne vedtek at neste møtedato er onsdag den 05.02.2020

Saksprotokoll i rådet for menneske med nedsett funksjonsevne - 27.11.2019

Trude Brosvik, KrF, sette fram slikt tilleggsforslag:

«Neste møte er 05.02.2020 i Bergen. Til møtet skal det ligge føre framlegg til møteplan med samsvar med årshjul for saker i fylkeskommunen.»

Avrøysting

Prosjektleiart sitt forslag vart samrøystes vedteke.
Trude Brosvik sitt tilleggsforlag vart samrøystes vedteke.

Vedtak

Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne vedtek at neste møtedato er onsdag den 05.02.2020.

Neste møte er 05.02.2020 i Bergen. Til møtet skal det ligge føre framlegg til møteplan med samsvar med årshjul for saker i fylkeskommunen.

PS 4/19 Budsjett 2020/økonomiplan 2020-2023

Saksprotokoll i rådet for menneske med nedsett funksjonsevne - 27.11.2019

I samband med sak i fylkesutvalet den 03.12.2019, PS 9/19 Budsjett 2020/økonomiplan 2020-2023, vedtok rådet for menneske med nedsett funksjonsevne Vestland samrøystes å setje saka Budsjett 2020/økonomiplan 2020-2023 på sakskartet, for å kome med ei uttale til saka.

Inge Fiskvik, FFO, sette fram slikt forslag til uttale:

Uttale til budsjett 2020/økonomiplan 2020-2023:

«Generelt til budsjett 2020:

Rådet erfarer at me ikkje er tatt med i budsjettbehandling for Vestland 2020 i god nok tid, og har ikkje fått høve til å arbeide nok med budsjettet. Vi ber om at Fylkestinget i si endelege behandling er særskild merksam på dei gruppene som rådet skal ivareta interessene til.»

Trude Brosvik, Krf, sette fram slikt forslag til uttale:

«Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne sluttar seg til merknaden om TT-ordninga som ligg i Finansutvalet si tilråding til Finansutvalet.

Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne vil be om at rådet blir teken med i utarbeidinga av ny forskrift for TT-reiser i Vestland fylkeskommune.»

Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne ba om at uttalen vart send til dei fire hovudutvala og fylkesutvalet i Vestland.

Avrøysting

Fiskvik sitt forslag vart samrøystes vedteke.
Brosvik sitt forslag vart samrøystes vedteke.

Vedtak

A) Uttale til budsjett 2020/økonomiplan 2020-2023:

Generelt til budsjett 2020:

Rådet erfarer at me ikkje er tatt med i budsjettbehandling for Vestland 2020 i god nok tid, og har ikkje fått høve til å arbeide nok med budsjettet. Vi ber om at Fylkestinget i si endelege behandling er særskild merksam på dei gruppene som rådet skal ivareta interessene til.

Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne sluttar seg til merknaden om TT-ordninga som ligg i Finansutvalet si tilråding til Finansutvalet.

Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne vil be om at rådet blir teken med i utarbeidinga av ny forskrift for TT-reiser i Vestland fylkeskommune.

Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne ba om at uttalen vart send til dei fire hovudutvala og fylkesutvalet i Vestland.

PS 5/19 Fagtilbod, rom- og funksjonsprogram Stord vgs, avd. Vabakkjen og Bømlo vidaregåande skule

Saksprotokoll i rådet for menneske med nedsett funksjonsevne - 27.11.2019

I samband med sak i fylkesutvalet den 03.12.2019, PS 28/19, Fagtilbod, rom- og funksjonsprogram Stord vgs. Avd. Vabakkjen og Bømlo vidaregåande skule, vedtok rådet for menneske med nedsett funksjonsevne Vestland samrøystes å setje saka denne saka på sakskartet, Fagtilbod, rom- og funksjonsprogram Stord vgs. Avd. Vabakkjen og Bømlo vidaregåande skule, for å kome med ei uttale til saka.

Trude Brosvik, Krf, sette fram slikt forslag til uttale:

Tilrettelagt opplæring, uttale:

«Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne (RMNF) vil peike på at elevar som treng tilrettelagt opplæring, har same rettar som andre elevar til å velje kva skule dei vil gå på. Det er viktig å integrere menneske med nedsett funksjonsevne i samfunnet, og då må skuleverket vere dei første til å vise vilje til nettopp det. Det gjer ein ikkje med å samle elevar i eigne klassar for tilrettelagt opplæring. Praksisen med å lage sentraliserte klassar for tilrettelagt opplæring må difor leggjast om, og tilbod til opplæring må gjevast på den skulen eleven søkjer seg til. RMNF tar opp saka med visning til sak PS 7/19 i hovudutval for opplæring og kompetanse, PS 28/19 i fylkesutvalet, Fagtilbod, rom- og funksjonsprogram Stord vgs, avd. Vabakkjen og Bømlo vidaregåande skule. Denne skal vidare til fylkestinget.»

Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne ba om at uttalen vart send til dei fire hovudutvala og fylkesutvalet i Vestland.

Avrøysting

Brosvik sitt forslag vart samrøystes vedteke.

Vedtak

Tilrettelagt opplæring, uttale:

Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne (RMNF) vil peike på at elevar som treng tilrettelagt opplæring, har same rettar som andre elevar til å velje kva skule dei vil gå på. Det er viktig å integrere menneske med nedsett funksjonsevne i samfunnet, og då må skuleverket vere dei første til å vise vilje til nettopp det. Det gjer ein ikkje med å samle elevar i eigne klassar for tilrettelagt opplæring. Praksisen med å lage sentraliserte klassar for tilrettelagt opplæring må difor leggjast om, og tilbod til opplæring må gjevast på den skulen eleven søkjer seg til. RMNF tar opp saka med visning til sak PS 7/19 i hovudutval for opplæring og kompetanse, PS 28/19 i fylkesutvalet, Fagtilbod, rom- og funksjonsprogram Stord vgs, avd. Vabakkjen og Bømlo vidaregåande skule. Denne skal vidare til fylkestinget.

Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne ba om at uttalen vart send til dei fire hovudutvala og fylkesutvalet i Vestland.

Referatsaker

RS 1/20 Invitasjon til dialogmøte 24. januar 2020



Vestland
fylkeskommune

Invitasjon

Vegen mot 2030: Bli med på å sette retning for Vestland

Fylkesordfører Jon Askeland og fylkesvaraordfører Natalia Golis vil ha deg med på å sette retninga for det nye fylket, og inviterer til dialogmøte.

Vestland er eit fylke for framtida, og no er vi endeleg i gang! Saman skal vi gjere Vestland til det beste fylket å bu, jobbe, studere og leve eit godt liv i. Korleis kan vi bruke ressursane, kompetansen og alle dei gode ideane som finst her på best mogleg vis?

Vi inviterer til dialog om dei framifrå løysingane for å skape eit framifrå fylke. Til vårt første møte i det flunkande nye Vestland inviterer vi ungdom, næringsaktørar, kommunar og tydelege stemmar frå heile regionen vår til dialog. Og vi vil ha deg med!

Hovudtema i møtet blir:

- Kompetanse for framtida
- Næringsutvikling
- Visjonar for Vestland

Her sjåast vi: Amalie Skram vgs., Bergen

Her er dato og tidspunkt: fredag 24. januar kl. 11.00–15.30

Her melder du deg på: <https://sfj.pameldingssystem.no/vestland-fylkeskommune>

Detaljert program kjem i byrjinga av januar

Set av dagen – vi gler oss!

Jon Askeland
Fylkesordfører Vestland

Natalia Golis
Fylkesvaraordfører Vestland

Saknr: 2020/228-1
Saksbehandlar Tor Ivar Sagen Sandvik
Dato: 07.01.2020

Til: Hovudutval for opplæring og kompetanse

Frå: fylkesdirektør for opplæring og kompetanse

Plan for prosess for sak om opplæringstilbod ved dei vidaregåande skulane i Vestland fylkeskommune

Fylkesdirektøren viser til møte i hovudutval for opplæring og kompetanse 2.12.19, sak 11/2019 om opplæringstilbodet for skuleåret 2020/21, der utvalet gjorde slikt vedtak i punkt 5:

Hovudutval for opplæring og kompetanse er oppteken av at det skal sikres gode prosesser i forkant av arbeidet med dimensjonering av opplæringstilbodet i Vestland.

Hovudutval for opplæring og kompetanse ber fylkesdirektør utarbeide rutiner og retningslinjer som sikrar brei involvering av dei tilsette i skulane, tillitsvalgte og rektorane. Fylkesdirektør skal syte for at innspela fra skulane vert lagt fram for utvalet i tilknytning til saka og at det vert gjort tydeleg for sektoren at innspela skal sendes tenesteveg.

Dimensjoneringen på yrkesfag skal også skje i tett samarbeid med y-nemnda, opplæringskontor og næringslivet for å sikre eit tilbod i tråd med næringslivet sine behov og tilgang til læreplasser. Dette må gjerast greie for i saksutgreiinga.

Fylkeskommunen har gjennom regionreforma fått eit sterkare ansvar for den regionale kompetansepolitikken, med mål om å sikre betre tilgang på kompetent, kvalifisert og relevant arbeidskraft i dei regionale arbeidsmarknadene. Dette ansvaret omfattar fleire politikkområde som til dømes utdannings-, nærings- og regionalpolitikk. Eit slikt ansvar føreset at fylkeskommunen har evne og vilje til å sjå ansvarsområde og verkemiddel i samanheng. Kompetanseforum Vestland vil vere ein viktig arena for å få fram og drøfte arbeidslivet sine behov for kompetanse og arbeidskraft.

På etterspurnadsida vil ei sentral oppgåve være å kartlegge regionale kompetansebehov, legge til rette for samarbeidsarenaer, og utarbeide regionale planar saman med relevante aktørar. Fylkeskommunen vil også ha eit særlig ansvar for å følge opp regjeringa si kompetansereform. På tilbodsida har fylkeskommunen gjennom opplæringssektoren ansvar for viktige verkemiddel gjennom tilbod om vidaregåande opplæring, og tilbod om fagskuleopplæring i fylket. Sak om opplæringstilbod bør bygge på breie lokale og regionale samarbeidsprosessar med utgangspunkt i oppdatert og relevant kunnskapsgrunnlag.

Sjølv om det årlege arbeidet med opplæringstilbodet har eit relativt kortsiktig perspektiv og hovudsakeleg dreier seg om konkrete tilpassingar mellom tilbod og etterspurnad, skal arbeidet bygge på vedtekne mål og strategiar i fylkeskommunen. Opplæringstilbodet bør i størst mogleg grad bidra til å sikre tilstrekkeleg tilgang på naudsynt kompetanse i fylket.

Det årlege arbeidet med å fastsette opplæringstilbodet ved skulane går føre seg i to rundar. Om hausten vert det lagt fram framlegg til vedtak om kva utdanningsprogram/programområde som skal vere tilgjengeleg for søking påfølgjande haust. Fylkesdirektøren vil i denne delen av prosessen særleg legge vekt på å utvikle eit relevant kunnskapsgrunnlag og legge til rette for god dialog med sentrale samarbeidsaktørar frå arbeidslivet. Målet er å få eit godt bilete av behova for arbeidskraft i ulike regionar og drøfte sentrale utfordringar knytt til rekruttering innanfor ulike område. For å lykkast med dette, er det viktig å sikre at dialogen kan starte tidleg slik at det er rom for å vurdere og drøfte ulike innspel som del av saksførebuinga. Sjølv om det kanskje ikkje er

mogleg å imøtekome alle innspel i årlege justeringar, så vil ein kontinuerleg dialog leggje eit godt grunnlag for det meir langsiktige arbeidet med overordna og langsiktige planar.

Etter at søknadsfristen er ute om våren må fylkesdirektøren gjere ei ny vurdering i lys av elevsøkinga. Elevane har rett til eitt av tre utdanningsprogram, og det hender at ein på grunnlag av prognoseinntaket finn at det ikkje er grunnlag for å opprette planlagde opplæringstilbod til tross for at arbeidslivet melder om behov for arbeidskraft, og tilsvarande at ein må auke tilbodet innan andre utdanningsprogram. Omfanget av justeringar blir med andre ord sterkt påverka av kva utdanningsprogram elevane søker.

I begge rundane må det vere gode prosessar, men når det gjeld justeringssaka om våren vil prosessen først og fremst dreie seg om å sikre at skulane, andre relevante samarbeidsaktørar og Y-nemnda får høve til å kome med framlegg /uttale seg om korleis justeringa best skal skje. Dialogen og samarbeidsprosessane knytt til justeringssaka vil med andre ord ikkje vere like omfattande som dei som ligg til grunn for sak om opplæringstilbod i november.

Tidsplan og prosess for vedtak om opplæringstilbod som skal lysast ut:

	Oppgåve	Ansvarleg	Tid/Frist
1	Be rektorane om innspel til neste års opplæringstilbod. Rektor er ansvarleg for interne prosessar ved skulane. Innspel frå tilsette skal gå via rektor. Protokoll frå møte med organisasjonane skal ligge ved skulen sine innspel. Elevtal per 15. september og forventa tal avgangselevar frå grunnskulen, der det er viktig for dimensjonering, er grunnlagstal fylkesdirektøren sender ut	Fylkesdirektøren	Midten av september
2	Rektorane har frist for å kome med samla innspel til endringar i opplæringstilbodet	Rektorane	Frist inntil tre veker
3	Dialog med regionale kompetansefora, Y-nemnda, representantar for opplæringskontora og næringsliv om læreplasstilgang og arbeidskraftbehov	Fylkesdirektøren	September/oktober
4	Invitasjon til representantar for opplæringskontora og næringsliv til å kome med innspel til neste års opplæringstilbod i etterkant av dialogen	Fylkesdirektøren	Frist inntil tre veker
5	Info- og drøftingsmøte med organisasjonane. Presentasjon av tema fylkesdirektøren ser som særlege utfordringar	Fylkesdirektøren	Starten av oktober
6	Utarbeide sak til hovudutval for opplæring og kompetanse om opplæringstilbod for komande skuleår. Saka bygger på kunnskapsgrunnlag, dialog og innspel knytt til etterspurnad i arbeidsmarknaden, i tillegg til søkartal, elevtal og oppfyltingsgrad inneverande år	Fylkesdirektøren	Midt i november
7	Handsaming av sak om opplæringstilbod for komande skuleår. Tilråding som følger til hovudutval for opplæring og kompetanse	Y-nemnda	Før møtet i hovudutval for opplæring og kompetanse
8	Kontakt med kvar skule der det er framlegg om endringar	Fylkesdirektøren	Før saka er offentleg

9	Info- og drøftingsmøte med dei tillitsvalde	Fylkesdirektøren	Etter saka er offentlig
10	Vedtak i sak om opplæringstilbodet for komande skuleår	Hovudutval for opplæring og kompetanse	Slutten av november

Tidsplan og prosess for vedtak om justering av opplæringstilbodet etter søknadsfristen:

	Oppgåve	Ansvarleg	Tid/Frist
1	Utarbeiding av prognoseinntak som skulane, organisasjonane, Y-nemnda, representantar for opplæringskontora og media får tilsendt	Fylkesdirektøren	Første veka i mars
2	Be rektorane om uttale til justering av opplæringstilbodet på grunnlag av søkartala. Rektor er ansvarleg for interne prosessar ved skulane. Protokoll frå møte med organisasjonane skal ligge ved skulen sine innspel	Fylkesdirektøren	Første veka i mars
3	Frist for å kome med innspel til justering av opplæringstilbodet	Rektorane	Frist inntil tre veker
4	Dialog mellom fylkesdirektøren, Y-nemnda, representantar for opplæringskontor, presentasjon av søkar- og formidlingstal i yrkesfag. Drøfting av konsekvensar og behov for justeringar	Fylkesdirektøren	Mars/april
5	Invitasjon til representantar for opplæringskontora og næringsliv til å kome med uttale til justeringar i etterkant av dialogen	Fylkesdirektøren	Frist inntil tre veker
6	Utarbeide sak til hovudutval for opplæring og kompetanse om justering av opplæringstilbod for komande skuleår. Saka bygger på konsekvensane av søkinga, formidling til læreplassar og uttale frå interne og eksterne partar	Fylkesdirektøren	Mars/april
7	Handsaming av sak om justering av opplæringstilbod for komande skuleår. Tilråding til hovudutval for opplæring og kompetanse	Y-nemnda	Før handsaming i hovudutvalet
8	Kontakt med kvar skule der det er framlegg om endringar	Fylkesdirektøren	Før saka er offentlig
9	Info- og drøftingsmøte med tillitsvalde	Fylkesdirektøren	Mellom offentliggjerjing av saka og handsaming i hovudutvalet

10	Vedtak i sak om justering av opplæringstilbudet for kommande skuleår	Hovudutval for opplæring og kompetanse	April
----	--	--	-------

Framlegg til struktur i sak om endringar i opplæringstilbudet - utlysing av tilbod

1. Oppsummering av relevant kunnskapsgrunnlag og dialogar med arbeids- og næringsliv om behov for arbeidskraft.
2. Oppsummeringar og analyser av oppfyllingsgrad inneverande skuleår - utfordringar
3. Konsekvensar av ny lokal inntaks- og formidlingsforskrift (berre i 2021/22)
4. Nye sentrale endringar - lov, forskrift
5. Økonomisk ramme med konsekvensar det har for utlysing av tilbod
6. Forventa søkartilgang til alle nivå, omfang av omval og søkarar som har hatt opphald - regionvis der det er naturleg
7. Ev presentasjon av det fylkesdirektøren ser som hovudutfordringane for komande utlysing
8. Utreiing av framlegg til endringar i tilboda, presentert per utdanningsprogram.
9. Administrative, økonomiske og personalmessige konsekvensar
10. Samla presentasjon av endringane i høve inneverande år
11. Innspel frå skulane er vedlegg

Framlegg til struktur i sak om justering av opplæringstilbudet etter søknadsfristen

1. Informasjon om søkartal og behov for klassar, ordinære tilbod, særskilte tilbod og tilbod til minoritetsspråklege
2. Uttalar frå arbeids- og næringsliv, om behov i arbeidslivet - region- og bransjevis
3. Gjere greie for prosessen som har vore med arbeids- og næringsliv om justeringsbehov
4. Administrative, økonomiske og personalmessige konsekvensar
5. Informasjon om inntak 1. februar, minoritetsspråklege og vaksne. Informasjon om inntak til tilbod
6. Utreiing av framlegg til justeringar av utlyste tilbod, presentert per utdanningsprogram. Regionvise vurderingar der det er naturleg.
7. Samla presentasjon av endringane i høve utlyst tilbod
8. Uttale frå skulane blir lagt med som vedlegg

Oppsummering

Dette notatet skisserer korleis fylkesdirektør for opplæring og kompetanse planlegg prosess i arbeidet med opplæringstilbudet, og korleis dei ulike partane og aktørane blir involverte i arbeidet. Det er naudsynt med god involvering for å få ein kvalitativt god prosess, og eit godt grunnlag for politisk handsaming. Vidare i notatet er det gjort framlegg om struktur i dei politiske sakane.

Saksgang

Utval	Utv.saknr.	Møtedato
Hovudutval for opplæring og kompetanse		14.01.2020

Mål og strategiar - mandat og prosess

Forslag til vedtak

1. Det vert sett i gang arbeid med mål og strategiar for utvikling av den vidaregåande opplæringa i Vestland for perioden 2020-2024 med følgjande mandat:

Arbeidet skal setje ei tydeleg retning og omfatte strategiar for utvikling av den vidaregåande opplæringa i Vestland. Arbeidet skal vere erfarings- og forskingsbasert og forankra i overordna styringsdokument, regional planstrategi og utfordringsbiletet for Vestland.

Tilsette, elevar og lærlingar si involvering i arbeidet er ein føresetnad for gje retning for den vidaregåande opplæringa.

Arbeidet skal vise korleis ungdom i Vestland fylkeskommune får ei likeverdig opplæring. Prosessen, skissert nedanfor, skal føre fram til felles mål og strategiar for sektoren.

Steg 1: Etablere **kjenneteikn for kvalitet** på opplæringa. Kjenneteikna skal ta utgangspunkt i tre område:

- trivsel og inkluderande fellesskap
- lærelyst og motivasjon
- meistring og gjennomføring

Kjenneteikna skal ligge til grunn for prioriteringar og satsingar som skal bidra til å sette elevar og lærlingar i stand til å møte livet fagleg og sosialt.

Steg 2: Samanfatte no-situasjonen for opplæring- og kompetansesektoren med utgangspunkt i forskning, statistikk, erfaring og etablerte kvalitet- og styringsdokument. No-situasjonen skal peike på styrkar og utfordringar for den vidaregåande opplæringa i Vestland.

Steg 3: Det skal utarbeidast mål og strategiar som syner ei utvikling av vidaregåande opplæring, og som gir ungdom både i sentrumsområda og i distrikta eit likeverdig opplæringstilbod. Strategiane skal fremje god kvalitet, jf. kriteriesettet. Strategien skal synleggjere vidaregåande opplæring si rolle i samfunnsutviklinga lokalt og regionalt.

2. Hovudutval for opplæring og kompetanse er styringsgruppe for arbeidet, og fylkesdirektør for opplæring og kompetanse drøftar vegval undervegs med styringsgruppa.
3. Fylkesdirektør for opplæring skal legge til rette for brei medverknad i arbeidet.
4. Arbeidet med mål og strategiar for vidaregåande opplæring startar parallelt med å etablere den regionale planstrategien for 2020 - 2024. Føringsane i planstrategiarbeidet er førande for sektoren sitt mål og strategiarbeid
5. Prosessen med å utarbeide ny budsjettmodell for sektoren må innrettast i samsvar med prosessen for mål og strategiar
6. Mål og strategiar for vidaregåande opplæring i Vestland skal leggjast fram for fylkestinget handsaming i september 2020.
7. Hovudutval for opplæring og kompetanse ber om at fylkesrådmannen utarbeider ei eiga sak for oppnemning av saksordførar.

Samandrag

Finansutvalet gjorde 24.10.2019 eit prosessvedtak om at det skal settast i gang eit arbeid med å utarbeide eit mål og strategidokument for vidaregåande opplæring i Vestland fylkeskommune. Dokumentet skal vere eit viktig verktøy for å utvikle vidaregåande opplæring i Vestland, og skal vise både utfordringar og målsetjingar for sektoren dei neste fire åra. Særskilt viktig for arbeidet er å utarbeide ein strategi som viser korleis ungdom både i sentrumsområda og i distrikta, kan få eit mest mogleg likeverdig tilbod. Arbeidet med å etablere mål og strategiar skal munne ut i prioriterte mål og tiltak som viser eleven og lærlingen sitt læringsutbytte, og korleis legge til rette for ei heilskapleg opplæring

Bjørn Lyngedal
fylkesdirektør

Kenth Rune Teigen Måren
seksjonsleiar

Saksframlegg er godkjent elektronisk og har difor inga handskriven underskrift

Saksutgreiing

Bakgrunn for saka

Fylkestinget vedtok som ein del av budsjett 2020 og økonomiplan 2020-2023 i PS-sak 14/2019 følgjande (s. 76 i budsjettdokumentet):

«Det skal settast i gang eit arbeid med å etablere eit mål og strategidokument som skal vere eit viktig verktøy for utviklinga av vidaregåande opplæring i Vestland. Mål og strategidokumentet skal vise både utfordringar og målsetjingar for sektoren dei neste fire åra. I dette arbeidet skal det utarbeidast ein strategi som viser korleis ungdom både i sentrumsområda og i distrikta kan få eit mest mogleg likeverdig tilbod. Hovudutval for opplæring og kompetanse skal være styringsgruppe for dette arbeidet. Regional planstrategi og utfordringsbiletet for Vestland vil gje retning for dette arbeidet.»

Vidare vart det i saka vedteke følgjande i verbalpunkt 16:

«Prosentvis ramme nedtrekk SFFK vert fjerna. Fylkestinget vi kome attende til harmonisering mellom dei ulike skulane i fylket i budsjett 2021, forutsett at arbeidet med Mål- og Strategiplanen er ferdig og kan leggest til grunn.»

I referatsak 3/2019 til fylkestinget vart det lagt til grunn at fylkesrådmannen vil leggje fram sak for fylkestinget i mars 2020 om prinsippa for ny budsjettmodell for dei vidaregåande skulane frå 2021.

I denne saka skisserer fylkesdirektør for opplæring og kompetanse ein systematisk prosess som viser korleis ein kan etablere mål og strategiar for sektoren. Denne prosessen må sjåast i samanheng med arbeidet med regional planstrategi og arbeidet med ny budsjettmodell for dei vidaregåande skulane.

Vedtakskompetanse

Hovudutval for opplæring og kompetanse er styringsgruppe for arbeidet med mål og strategiar for vidaregåande opplæring i Vestland fylkeskommune og har ut frå dette vedtakskompetanse i denne saka. Framlegg til mål og strategiar skal slutthandsamast av fylkestinget i september 2020.

Prosess

Arbeidet med å etablere mål og strategiar skal munne ut i prioriterte mål og tiltak som gir eleven og lærlingen høve til å nå sitt optimale læringsutbytte sosialt og fagleg. Arbeidet krev ein aktiv politisk og administrativ skuleeigar, støttande strukturar og positiv samhandling og medskaping i heile sektoren. Dette føreset at alle nivå og aktørar har tillit til kvarandre og kommuniserer sektoren si retning. Prosessen skal vise tydeleg samanheng mellom politisk nivå og utøvande praksis i klasserom og verkstad.

Mål og strategiarbeidet skal etablere ein overordna sektorplan for vidaregåande opplæring som viser korleis nasjonale, regionale og sektorvise mål heng saman. Arbeidet skal med utgangspunkt i overordna styringsdokument og nasjonale føringar, regional planstrategi og utfordringsbilete for Vestland, sette mål og strategiar for utvikling av vidaregåande opplæring i Vestland 2020 - 2024.

Fylkesdirektøren vil legge opp til følgjande prosess:

Steg 1: Etablere kjenneteikn for kvalitet på opplæringa. Kjenneteikna skal ta utgangspunkt i tre område:

- o trivsel og inkluderande fellesskap
- o lærelyst og motivasjon
- o meistring og gjennomføring

Kjenneteikna skal ligge til grunn for prioriteringar og satsingar som skal bidra til å sette elevar og lærlingar i stand til å møte livet fagleg og sosialt.

Steg 2: Samanfatte no-situasjonen for opplæring- og kompetansesektoren med utgangspunkt i

forskning, statistikk, erfaring og etablerte kvalitet- og styringsdokument. No-situasjonen skal peike på styrkar og utfordringar for den vidaregåande opplæringa i Vestland.

Steg 3: Det skal utarbeidast mål og strategiar som syner ei utvikling av vidaregåande opplæring, og som gir ungdom både i sentrumsområda og i distrikta eit likeverdig opplæringstilbod. Strategiane skal fremje god kvalitet, jf. kriteriesettet. Strategien skal synleggjere vidaregåande opplæring si rolle i samfunnsutviklinga lokalt og regionalt.

Organisering av arbeidet

Strategiarbeidet bør organiserast med styringsgruppe, arbeidsutval og referansegruppe slik:

<u>Styringsgruppe</u>	Hovudutval for opplæring og kompetanse
<u>Sekretariat/arbeidsutval</u>	Fylkesdirektøren for opplæring og kompetanse
<u>Referansegruppe</u>	Dei vidaregåande skulane (4 rektorar) Y-nemnda (2 representantar) Opplæringskontora (2 representantar) KS (1 representant) NAV (1 representant) Elevorganisasjonen (1 representant) UH -sektoren (2 representantar) Fylkesutvalet for ungdom (1 representant) Fylkesdirektør for innovasjon og næringsutvikling (1 representant) Fylkesdirektør for kultur, idrett og inkludering (1 representant) Arbeidstakarorganisasjonane (2 representantar)

Styringsgruppa har det politiske ansvaret for prosessen med nytt mål- og strategidokument. Fylkesdirektøren legg fram arbeidsdokument for styringsgruppa. Hovudutvalet kan då justere retninga på arbeidet, og fylkesdirektøren tek med seg tilbakemeldingane inn i det vidare arbeidet.

Sekretariat/arbeidsutval Fylkesdirektør for opplæring og kompetanse set saman ei arbeidsgruppe med 4 - 6 representantar frå avdelinga.

Referansegruppa skal gje innspel under prosessen. Gruppa må difor vere breitt samansett. Fylkesdirektøren vil leggje fram problemstillingar/utgreiingar for referansegruppa med tanke på kvalitetssikring og for å få tilbakemeldingar. Referansegruppa skal inviterast til å kome med innspel og den kan arrangere innspelsrundar/fagdagar der ein tek opp utfordringar/problemstillingar.

I tillegg til at arbeidstakarorganisasjonane er del av referansegruppa må arbeidet med nytt mål- og strategidokument vere tema på informasjons- og drøftingsmøta.

Fylkesdirektøren utarbeider ein framdriftsplan for arbeidet med nytt mål- og strategidokument og legg den fram for hovudutval for opplæring og kompetanse sitt møte i februar 2020.

Vurderingar og verknader

Økonomi: Fylkesdirektøren vil kome attende med vurdering av eventuelle økonomiske konsekvensar i saka om mål og strategiar for vidaregåande opplæring.

Klima: Ikkje relevant

Folkehelse: Svært relevant. Fråfall representerer eit stort samfunnsproblem fordi det har store konsekvensar for den som ikkje fullfører opplæringa si. Forsking syner at gjennomføring av vidaregåande opplæring har stor effekt på den einskilde si oppleving av livskvalitet.

Regional planstrategi: Arbeidet med mål og strategiar for vidaregåande opplæring startar parallelt med arbeidet med å etablere ein Regional planstrategi 2020 - 2024. Det vert lagt til grunn at føringane frå planstrategiarbeidet er førande for sektoren sitt mål og strategiarbeid.

I verbalpunkt 16 i budsjettsaka vart det lagt til grunn at arbeidet med mål og strategiar skal vere ferdig og leggest til grunn for arbeidet med harmonisering mellom skulane i fylket i budsjett 2021.

I referatsak 3/2019 til fylkestinget i desember 2019 «Melding om arbeidet med ny budsjettmodell» vart det lagt til grunn at fylkesrådmannen vil leggje fram sak for fylkestinget i mars 2020 om prinsippa for ny budsjettmodell for dei vidaregåande skulane frå 2021. Etter budsjettvedtaket, er det fylkesdirektøren si vurdering at framdrifta for arbeidet med ny budsjettmodell må tilpassast mål og strategiarbeidet. Dette inneber at fylkesrådmannen først vil kunne leggje fram prinsippa for ny budsjettmodell for fylkestinget i juni 2020. Fylkesrådmannen vil legge fram melding om justert framdrift for arbeidet med ny budsjettmodell til møtet i mars.

Konklusjon

Fylkesdirektøren meiner det er behov for å starte arbeidet med nytt mål- og strategidokument. Strategiarbeidet skal med utgangspunkt i overordna styringsdokument, setje mål og strategiar for utvikling av vidaregåande opplæring i Vestland for perioden 2020-2024.

Fylkesrådmannen vil legge fram melding om justert framdrift for arbeidet med ny budsjettmodell til møtet i mars.

Politiske saker

PS 1/20 Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne - fastsetting av møteplan for året 2020

Saknr: 2020/1931-2
Saksbehandlar: Dagmar Reutz Hillestad

Saksgang

Utval	Utv.saknr.	Møtedato
Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne	1/20	05.02.2020

Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne - fastsetting av møteplan for året 2020

Forslag til vedtak

Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne vedtek det framlagde forslaget til møteplan for rådet for året 2020 slik den ligg føre.

Samandrag

Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne skal ha minst seks møter kvart år. Rådet vedtek sin eigen møteplan. I Vestland fylkeskommune har dei tre fylkeskommunale medverknadsorgana ein og same utvalssekretær. For at administrasjonen skal kunne koordinera møta i medverknadsorgana, både med kvarandre og andre utval, vert det tilrådd at møteplan for 2020 vert endeleg fastsett.

Bertil Søfteland
seksjonssjef

Dagmar Reutz Hillestad
utvalssekretær

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor ingen handskriven underskrift

Saksutgreiing

Bakgrunn for saka

Kommunelova krev heimel i lov for å oppretta folkevalde organ. Fylkeskommunen kan difor ikkje oppretta andre organ enn dei som framgår av lov. Dei tre medverknadsorgana er forankra i kommunelova §5. Denne lova gir ikkje lenger adgang til å etablera verken faste underutval eller arbeidsutval.

For å sikre reell medverknad, tid til å førebu sakene og koordinera møteplan både med dei andre medverknadsorgana og utvala, er det viktig at ein fastset møtedatoar for heile 2020.

Når møteplanen for 2020 skal leggjast, er møtedatoane i fagutvala, fylkesutval og fylkesting eit viktig utgangspunkt. Dette og med tanke på at ein uttale frå medverknadsorganet i ei særskilt sak skal kunne følgje saksgangen fagutval-fylkesutval-fylkesting, slik at ei eventuell tilråding/uttale skal vera klar før saka vert lagt fram for det politiske organet som skal gjera endeleg vedtak.

Vedlagt fylgjer forslag til møteplan for året 2020 for fylkeseldrerådet i Vestland. Forslaget er basert på møteplanane som er vedtekne for fylkestinget, fylkesutvalet, finansutvalet, hovedutval for samferdsel og mobilitet, hovedutval for næring, naturressursar og innovasjon, hovedutval for kultur, idrett og integrering, hovedutval for opplæring og kompetanse. Møtedagane fell stort sett på onsdagar for rådet.

Når det gjeld møtestad er det, slik prosjektleiar vurderer dette i saksframlegget til PS 56/2019 i Fellesnemnda, eit føremålstenleg prinsipp for geografisk spreining av møta. Saksframlegget seier blant anna at i medverknadsorgana/rådet for menneske med nedsett funksjonsevne skal omlag 50% av møta vera i Bergen, 25% i Førde eller Leikanger, og at 25% er videomøte.

Vedtakskompetanse

Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne fastset sjølv sin eigen møteplan.

Økonomi: Møter i rådet vert å dekkja innafør eige budsjett.

Klima: ikkje relevant

Folkehelse: ikkje relevant

Regional planstrategi: ikkje relevant

Konklusjon

Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne vert beden om å fastsetje dato for rådsmøtene i 2020.

Saknr: 2020/1931-3
Saksbehandlar: Dagmar Reutz Hillestad

Saksgang

Utval	Utv.saksnr.	Møtedato
Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne	2/20	05.02.2020

Invitasjonar og tema for orienteringar i rådsmøter i 2020

Forslag til vedtak

Saka vert lagt fram utan tilråding for drøfting.

Samandrag

Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne skal i sitt møte 5. februar fastsetje sin eigen møteplan for året 2020. Det vil då vera viktig at ein også tek stilling til kvar møtestaden skal vera. Dersom ein ynskjer å invitera dei ulike avdelingane i fylkeskommunen inn i rådsmøta, må tema samsvara med kvar tenestestaden for dei ulike oppgåvene i organisasjonen er lokalisert. Forslag til møtestader og tema vil bli lagt fram i møte.

Bertil Søfteland
seksjonssjef

Dagmar Reutz Hillestad
utvalssekretær

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor ingen handskriven underskrift

Saksutgreiing

Bakgrunn for saka

Medverknadsorgana er oppretta i medhald av kommunelova §5-12

Medverknadsorgana sine oppgåver, saksbehandling og organisering er regulert i forskrift gitt av departementet.

Reglement for medverknadsorgana vart fastsett av fylkestinget 15.10.2019 i sak PS 2/19, reglement for folkevalde organ og delegering. Reglementet vart lagt fram som meldingssak i førre møte i rådet.

Medverknadsorgana - fylkeseldrerådet, rådet for menneske med nedsett funksjonevne og fylkesting for ungdom - skal ha ei rådgjevande rolle i den fylkeskommunale verksemda. Organa skal ha rett til å uttale seg i saker som gjeld eldre, menneske med nedsett funksjonsevne og ungdom.

Medverknadsorgana kan innafor sitt arbeidsområde

- gi uttale til forslag til økonomiplan og årsbudsjettet
- gi uttale til regionale planar som vedkjem eldre, menneske med nedsett funksjonsevne og ungdom
- gi uttale i saker som andre fylkeskommunale organ legg fram
- gi råd i alle saker som gjeld levekår for eldre, menneske med nedsett funksjonsevne og ungdom - knytt til fylkeskommunal verksemd
- medverknadsorgana kan på eige initiativ ta opp saker som er relatert til fylkeskommunal verksemd
- medverknadsorgana skal ikkje behandle saker som gjeld enkeltpersonar

Vedtakskompetanse

Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne har avgjerdsmynde i fylgjande saker:

- saker som gjeld eigen organisasjon - til dømes budsjett
- saker der medverknadsorgana gjev råd
- saker til fylkeskommunal verksemd med verknad for eldre, menneske med nedsett funksjonsevne og ungdom
- fråsegner
- medverknadsorgana kan innafor sitt arbeidsområde gi sjølvstendige fråsegner, både til fylkeskommunale organ og eksterne organ

Konklusjon

Vestland fylkeskommune har ansvar for å leggje fram saker som vedkjem eldre, menneske med nedsett funksjonsevne og ungdom på eit så tidleg tidspunkt at rådet sin uttalar kan han moglegheit til å påverke utfallet i sakene. Det er også fylkeskommunen sitt ansvar å auka kompetansen til medverknadsorgana i samband med administrative og politiske prosessar. Rådet vert beden om å fastsetja møtestad og ta stilling til kva tema ein ynskjer orientering om i komande rådsmøter utover i året 2020.

Saknr: 2020/1931-4
Saksbehandlar: Dagmar Reutz Hillestad

Saksgang

Utval	Utv.saknr.	Møtedato
Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne	3/20	05.02.2020

Handlingsprogram for kollektiv 2020-2023

Forslag til vedtak

Saka vert lagt fram utan tilråding for drøfting i rådet.

Samandrag

Det skal utarbeidast ny strategi for den nye kollektiveininga i Vestland, men fram til nye føringar er bestemt vil det vera ein overgangsperiode der vedtekne planar i dei to tidlegare fylka vil vera gjeldande. Det er Regional transportplan for Sogn og Fjordane, og Kollektivstrategien for Hordaland.

Det vert lagt fram ei politisk sak til fylkesutvalet 30.01.2020 og fylkestinget 03.03.2020 med forslag om at ein gjer vedtak om eit første handlingsprogram for kollektiv i Vestland som i denne overgangen byggjer vidare på dokumenta frå dei to tidlegare fylka.

Bertil Søfteland
seksjonssjef

Dagmar Reutz Hillestad
utvalssekretær

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor ingen handskriven underskrift

Saknr: 2020/121-1
Saksbehandlar: Martin Tveit

Saksgang
Utval

Utv.saksnr	Møtedato
.	15.01.2020
	30.01.2020
	03.03.2020

Hovudutval for samferdsel og mobilitet
Fylkesutvalet
Fylkestinget

Handlingsprogram for kollektiv 2020-2023

Forslag til innstilling

1. Fylkesutvalet vedtek eit første handlingsprogram for kollektiv i Vestland som i overgangen byggjer vidare på dokumenta frå dei to føregåande fylka.
2. Fylkesutvalet vedtek å rullere Handlingsprogram for kollektivstrategien for perioden 2020-2023, i tråd med handlingsprogram frå Hordaland fylkeskommune.
3. Fylkesutvalet stiller seg bak at det blir arbeidd vidare med kollektivtiltak i tråd med Handlingsprogrammet for Regional transportplan 2020-2023 i tråd med handlingsprogram frå Sogn og Fjordane fylkeskommune.

Samandrag

Handlingsprogrammet for kollektiv, knytt til kollektivstrategien i Hordaland, er rullert for perioden 2020-2023. For Sogn og Fjordane arbeider ein vidare ut frå gjeldande handlingsprogram knytt til regional transportplan (RTP). I påvente av full marknadsintegrasjon av dei to merkevarenamna Skyss og Kringom vil føringane i dei to handlingsprogramma for kollektiv vere gjeldande innafor dei tidlegare geografiske områda, fram til ny strategi for den nye kollektiveininga i Vestland er på plass.

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen
fylkesdirektør

Saksframlegg er godkjent elektronisk og har difor inga handskriven underskrift

Vedlegg:
Handlingsprogram Sogn og Fjordane 2020-2023
Handlingsprogram Hordaland 2020-2023

Saksutgreiing

Bakgrunn for saka

Handlingsprogram for tiltak på kollektivområdet har vore løyst ulikt i dei to tidlegare fylka, og det er derfor lagt opp til ei løysing for 2020 med todelt handlingsprogram basert på styringsdokumenta i dei to tidlegare fylka.

Denne todelte løysinga for handlingsprogramma er i tråd med innstillinga frå sak PS 6/2019 i SAMO der ein legg opp til ein gradvis marknadsintegrasjon for Skyss og Kringom, der dei noverande merkevarene lev vidare inntil ny merkevare er avklart.

Sogn og Fjordane (Kringom)

I Sogn og Fjordane har planar og tiltak som fell inn under kollektivområdet vore vedteke gjennom Regional transportplan for Sogn og Fjordane, der både kollektivtrafikk og veg inngår som tema. Til planen ligg der og ein handlingsplan. Det vert lagt opp til at føringane i denne handlingsplanen skal leggest til grunn for arbeidet i Skyss/Kringom for den delen av Vestland som femnar om Sogn og Fjordane, i ein overgangsperiode fram til nye føringar er bestemt. Difor er det i denne saka lagt opp til ei orientering om desse tiltaka som allereie er vedtekne. Dokumentet *Handlingsprogrammet for Kringom 2020-2023* som ligg som vedlegg til saka er eit uttrekk frå regional transportplan med relevans for kollektiveininga.

Handlingsplanen for Sogn og Fjordane omfattar mål, strategiar og tiltak innafør marknad, infrastruktur, ruteproduksjon, skuleskyss samt fylkesvegferje. Det er også nedfelt ambisjonar for utfordringar knytt til klimautslepp frå kollektivdrift.

Prioriteringar og tiltak frå handlingsprogrammet

Sogn og Fjordane er eit grisgrendt geografisk område der det er krevjande å etablere eit fullverdig kollektivsystem overalt, primært grunna lågt passasjergrunnlag og svak økonomi. Løysinga har vore å rette ressursane inn mot den lovpålagte skuleskyssen samt å inngå samarbeid med kommersielle aktørar som driv ekspressruter i tett dialog med kommunar og Statens vegvesen. Dette sikrar eit samanhengande kollektivnett. Det har også vore etablert egne rutestrukturar for bestemte målgrupper. Til saman har dette gjeve innbygarane eit minimum av mobilitet.

Hovudmålet er å skape eit godt, teneleg kollektivtilbod for alle innbyggjarar og andre som vitjar fylket eller er på gjennomreise. For å støtte opp om dette hovudmålet er det etablert nokre delmål:

- Det skal vere enkelt å reise kollektivt
- Det skal vere eit heilskapleg rutesystem som heng saman med høvelege korrespondansar og enkel omstiging på korrespondansepunkt.
- Viktige knutepunkt, terminalar og transportmateriell skal vera universelt utforma og skal opplevast som effektive og attraktive for dei reisande.
- Kollektivtilbodet i Sogn og Fjordane skal vere innretta slik at det når flest mogleg.
- Gradvis reduksjon av klimagassutslepp i samband med framtidige anbod, for å nå målet om tilnærma nullutslepp i kollektivtrafikken innan 2050.

Oppsummert viser tabellen under arbeidet tiltak for å følgje opp strategiane frå transportplanen. Sjå fullstendig tiltaksliste i vedlegget.

Tema	Strategi	Tiltak
------	----------	--------

Marknad og informasjon	<p>Det skal være enkelt for den reisande å finne informasjon om reisa si og å kjøpe billett.</p> <p>Tilby reise- og billettprodukt som gjer det attraktivt å reise kollektivt i Sogn og Fjordane.</p>	<p>Utarbeide marknads- og informasjonsplan basert på målsetningar i RTP.</p> <p>Aktiv bruk av Kringom.no og Facebook som kommunikasjonskanal med dei reisande.</p> <p>Legge til rette for gode billettprodukt og betalingsløyisingar.</p>
Infrastruktur for kollektiv	<p>Kollektivtilbodet i Sogn og Fjordane skal vere universelt utforma.</p> <p>Infrastrukturen skal vere velstelt, trygg og innbydande for dei reisande.</p> <p>Ved utlysing av nye anbod og fornying av materiell skal det stillast krav til miljøvenlege løysingar og universell utforming.</p>	<p>Systematisk registrere infrastruktur i forhold til universell utforming, standard og trafikktryggleik</p> <p>Vurdere kva som er høveleg komfortnivå for buss/båt-materiell på ulike rutetypar</p> <p>Stille krav til universell utforming</p> <p>Greie ut moglegheitene for klimagassreduksjonar på fylkesvegferjer, båtar og bussar med aktuell teknologi og kostnadskonsekvensar, inkludert infrastrukturiltak, som grunnlag for utarbeiding av anbodsgrunnlag.</p>
Ruteproduksjon	<p>Arbeide heilskapleg og langsiktig for å utvikle eit rutetilbod som både er marknadsretta og samfunnsnyttig.</p> <p>Gjere det mogleg å kome seg rundt i fylket</p> <p>For å betre nytteverdien av ressursane vi brukar til kollektivtilbodet kan det å skreddarsy reisetilbod for ulike brukargrupper vere gode grep.</p> <p>Det må prioriterast mellom ulike interesser.</p> <p>Administrasjonen må legge fram saker for politisk styring i aktuelle spørsmål.</p>	<p>Tett dialog med kommunar og skular samt samarbeidande ruteaktørar (fylke, Statens vegvesen og kommersielle aktørar).</p> <p>Kompensere delar av meirkostnader kommersielle aktørar får ved å tilpasse seg det fylkeskommunale rutesystemet.</p> <p>Skreddarsy/tilpasse rutetilbodet slik at det høver best mogleg for dei reisande.</p> <p>Greie ut konsekvensane ved å flytte seglingsleia for ekspressbåtane på kysten frå Krakhella til Hardbakke i samband med førebuingar til ny anbodsutlysing.</p> <p>Lage plan for hurtigbåt mellom Bergen og Ålesund slik at denne ruta er klar til Stad skipstunnel vert opna.</p> <p>Gjennomføre informasjonstiltak for å oppmøde til delingsløyisingar som til dømes samkøyring.</p>
Fylkesvegferje	<p>Ta i bruk ny teknologi for klimagassreduksjon som er utvikla, testa og som viser seg å kunne takast i bruk.</p> <p>Stille krav gjennom framtidige anbod til reduserte klimagassutslepp på</p>	<p>Greie ut moglegheitene for klimagassreduksjonar på fylkesvegferjene med aktuell teknologi og kostnadskonsekvensar, inkludert naudsynte tiltak på land som grunnlag for</p>

	fylkesveg-ferjene til nullutslepp innan 2035. Frekvens og rutetilbod skal vere om lag som i dag.	utarbeiding av anbodsgrunnlag for nye ferjeandbod.
Kollektivtrafikk og klima	Stille krav til klimagassreduksjon i kollektivtrafikken gjennom andbod. Ved fornying av materiell skal til ei kvar tid dei mest klimavenlege løysingane vurderast. Delta i felles prosjekt saman med andre fylker for å prøve ut nye teknologiar. Ved utprøving / uttesting av nye teknologiar må forhold som tryggleik, stabil rutedrift og økonomi takast omsyn til. Auke kompetansen i eigen organisasjon samt styrke økonomien til sektoren for å kunne realisere meir miljøvenlege løysingar.	Styrke administrasjonen og bygge opp kompetansen knytt til klimavenlege teknologiar. Styrke budsjettet slik at det er mogleg å realisere fleire klimatiltak. Delta i utviklings-/utprøvingsprosjekt saman med andre fylker for på denne måten redusere risiko og kostnad. Legge til rette for nullutsleppsteknologi i samband med nytt andbod på hurtigbåtane som trafikkerer fylket

Hordaland (Skyss)

I Hordaland vart kollektivstrategien for Hordaland vedteke i fylkestinget i 2014. Som eit ledd i oppfølginga av kollektivstrategien følgte eit fireårig handlingsprogram med tiltak og planar tematisk strukturert etter dei overordna målsettingane i strategien. Handlingsprogrammet har vore rullert og handsama politisk som del av budsjettprosessen kvar haust. Handlingsprogrammet for kollektivstrategien er no revidert for ein ny periode frå 2020-2023 og vil vere gjeldane fram til nye styringsdokument er utarbeidd.

Handlingsprogrammet i Hordaland gjer greie for planar for utvikling av linjenett og rutetilbod mellom anna knytt til utbygging av Bybanen og nye kollektivanbod. Handlingsprogrammet gir også oversikt over korleis ein vil arbeide vidare med betre informasjon til dei reisande, enklare billetter og betalingsløysingar, auka kunnskap om rutetilbodet og å gjere kollektivsystemet meir synleg. Tiltak og prioriteringar for meir miljøvenleg drift av kollektivtrafikken er også del av handlingsprogrammet.

Ved at infrastrukturtiltak er ein del av handlingsprogrammet for kollektivstrategien fungerer dette også som grunnlag for rullering av handlingsprogram for *Miljøløftet*. Dei konkrete tiltaka som vert føreslått går fram av vedlegg til handlingsprogrammet.

Prioriteringar og tiltak i perioden 2020 - 2023

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

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

Tabellane under oppsummerer på overordna nivå prioriteringar og tiltak på dei ulike områda.

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 kollektivtilbodet til dei store reisetraumane i fylket. Handlingsprogrammet viser følgjande prioriteringar på dette området i perioden 2010 - 2023:

Styrke kollektivtilbudet for dei store reisestraumane	Utvikle og styrke kollektivtilbudet i Bergen Førebu endringar i rutetilbudet knytt til nye bussanbod i Bergen
Vidareutvikle stamlinjene i Bergen	Omlegging til regionstamlinjer mellom regionsentra Os og Straume.
Utvikle regionale stamlinjer i Bergensområdet	Styrke planleggingsgrunnlaget mellom anna med betre verkøy for analyse av passasjertal og køyretider
Knyte regionane i fylket saman	Planlegge framtidig kollektivnett buss/bane i planlegging av nye byggjetrinn for Bybanen
Tilby eit samanhengande grunntilbod i heile fylket	Førebu nye anbod for bybåtsambanda, planlegge for auka kapasitet på begge og miljøløysing på sambandet Kleppestø - Strandkaien
Samordne offentleg transport i tynt befolka område	Vidareutvikle forvaltninga av skuleskyss mellom anna ved å ta i bruk digitale verkøy som kan bidra til betre og meir effektive arbeidsprosessar
Utvikle eit enklare og meir effektivt linjenett	

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.

Tenestene vi skal tilby kundar og innbyggjarar i Hordaland skal vere saumlause, og enkle å nytte seg av og betale for. Derfor pregar digitalisering og implementering av ny teknologi i stadig større grad måten Skyss arbeider på. Ein vil framover legge til rette for å tilby dei reisande kombinerte mobilitetstenester. Eit robust kollektivtilbod vil vere kjernen i ein heilskap med bildeling, sykkeldeling, samkjøring og bysyklar. Innføring av nye betalings-, bestillings- og informasjonstenester for kombinert mobilitet vil påverke tenestene ut mot kunden i åra som kjem.

Handlingsprogrammet viser følgjande prioriteringar på dette området i perioden 2020 - 2023:

Strategiar for enkle reiser	Prioriteringar og tiltak 2020-2023
Gjere det enkelt å finne relevant informasjon	Utvikle løysingar for digitalisering og datainfrastruktur som sikrar god flyt av data og informasjon mot kundane og mot ulike aktørar i mobilitetsmarknaden
Gjere det enkelt å velje riktig billett og betale for denne	Legge til rette for digital informasjon til dei reisande i eigne og andre sine kanalar
Auke kunnskapen om kollektivreiser	Legge til rette for og ta i bruk nye betalingsløysingar og salskanalar
Gjere kollektivtrafikken synleg	Utarbeide skreddarsydde løysingar for informasjon til tilsette ved store arbeidsplassar
Heve kvaliteten på knutepunkt og haldeplassar	Oppgradere haldeplassar og informasjon i Bergen sentrum og på knutepunkt og terminalar utanfor Bergen

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. Handlingsprogrammet viser følgjande prioriteringar på dette området i perioden 2020 - 2023:

Strategiar for effektive reiser	Prioriteringar og tiltak 2020-2023
Minimere stoppetid på haldeplass	Planlegge for vidare bybaneutbygging og eit samla kollektivnett for buss og bane mot vest og nord
Infrastrukturiltak som får bussen fram	Gjennomføre tiltakspakkar for betre framkomst for fleire av bystamlinjene og dei viktigaste bylinjene
Restriktive tiltak for biltrafikken	Etablere planlagde kollektivfelt/sambruksfelt og planlegge for realisering av fleire aktuelle trasear

Kollektivorientert byutvikling	Gjennomføre planlagde oppgraderingar av terminalar, knutepunkt, haldeplassar og endehaldeplassar i og utanfor Bergen Følgje opp strategi for innfartsparkering, koordinert med utbygging av Bybanen
--------------------------------	--

Miljøvenleg drift

Kollektivstrategi for Hordaland, Miljøstrategi for Skyss slår fast at kollektivtrafikken sitt viktigaste klima- og miljøbidrag er å ta trafikkveksten. Det er også mål om meir miljøvenleg drift, og framover vil det vere krevjande å balansere ressursbruk mellom auka kapasitet/kvalitet i tilbodet og meir miljøvenleg teknologi.

Temaplan for låg- og nullutsleppsteknologi for bussane i Hordaland følger opp kollektivstrategien med eit tydeleg ambisjonsnivå for lågare lokale og globale utslepp, basert på vurdering av moglegheitene for innføring av ny teknologi. Handlingsprogrammet viser følgjande prioriteringar på dette området i perioden 2019 - 2022:

Strategiar for miljøvenleg drift	Prioriteringar og tiltak 2020-2023
Sikre låge utslepp frå busstrafikken	Oppfølging av tiltak frå temaplan for låg- og nullutslepp gjennom nye kontraktar i Bergensområdet, m.a. elektrifisering av bussparken i Bergen sentrum
Redusere miljøbelastning frå båt- og ferjetrafikken	Bygging og oppstart av drift av trolleylinja gjennom sentrum og mot Laksevåg
Vere pådrivar for forskning og utvikling	Etablere ladeinfrastruktur og førebu oppstart av nye kontraktar med miljøvenlege løysingar for fylkesvegferjer Førebu ny kontrakt med miljøløysing på sambandet Kleppestø-Strandkaaien

Vedtakskompetanse

Fylkestinget skal iflj pkt 2.1 i reglementet handsama saker om overordna planleggjing og regional utvikling og fastsetja mål og strategiar for eiga verksemd.

Vurderingar og verknader

Økonomi: Ingen verknad

Klima: Saka omhandlar ei rekkje tiltak som vil redusere klimapåverknaden frå persontransport.

Folkehelse: Saka er ei statusoppfølging av tiltak som vil ha positiv innverknad på folkehelsa.

Regional planstrategi: Kopling til Klimaplan for Hordaland, Regional transportplan, Kollektivstrategi for Hordaland, Temaplan for låg- og nullutsleppsbussar i Hordaland. Regional transportplan for Sogn og Fjordane.

Konklusjon

Handlingsprogramma for vidare utvikling av kollektivtransporten i dei to tidlegare fylka gir samla sett ei god oversikt over innsatsen på kollektivområdet i Vestland. Dei viser at vedteken kollektivstrategi (Hordaland) og regional transportplan (Sogn og Fjordane) blir følgd opp med konkrete tiltak.

1 Handlingsprogram kollektiv Sogn og Fjordane 2020-2023

1.1 Regional Transportplan Sogn og Fjordane 2018-2027

Regional transportplan(RTP SFJ) for Sogn og Fjordane er vedteken av Sogn og Fjordane fylkesting 6. desember 2017 og gjeld for perioden 2018-2027.

RTP SFJ er eit samledokument som femnar om heile samferdsleområdet, både kollektiv og veg, i Sogn og Fjordane. Til dokumentet ligg der og ei handlingsplan. Det vert lagt opp til at føringane i dette dokumentet skal leggast til grunn for arbeidet i Skyss/Kringom for den delen av Vestland som femnar om Sogn og Fjordane, i ein overgangsperiode fram til nye føringar er bestemt.

I dette dokumentet har vi trekt ut dei element som er aktuelle for den nye driftseininga Skyss/Kringom. Sidan RTP SFJ er bygd opp etter ein annan struktur kan grensesnittet for kva som er relevant for Skyss/Kringom på nokre punkt vere uklare. Denne saka er ikkje meint å endre RTP SFJ, og overprøver soleis ikkje det som er nedfelt der. Merk at tiltaksnummer følgjer overskriftene i parentes gjennom kapitlet slik at ein kan finne att tiltaket i RTP SFJ.

1.1.1 Generelt om rutesystema og strategiane i Sogn og Fjordane

Sogn og Fjordane er eit grisgrendt fylke. Det har ikkje vore verken økonomi eller passasjergrunnlag til å etablere fullverdige kollektivsystem over alt. Strategien har vore å utnytte ressursinnsatsen i lovpålagt skuleskyss, samarbeide med kommersielle aktørar som driv ekspressruter gjennom fylket samt ha tett dialog med samarbeidspartar som kommunar og Statens vegvesen. I tillegg har det vore utvikla skreddarsydd rutestruktur for bestemte målgrupper.

Rutesystemet i Sogn og Fjordane er i hovudsak bygd opp om lovpålagt skuleskyss. Ved å utvide eksisterande vognløp har det vore mogleg å skape eit samanhengande rutenett slik at folk kan kome seg rundt i fylket til tider som høver med helg og

virke. Rutestrukturen er godt integrert med kommersielle ruter som går gjennom fylket til byane rundt.

For å sikre innbyggjarane i grisgrendte strøk mobilitet trass manglande passasjergrunnlag til å etablere ordinære kollektivruter, er det satsa ein del på skreddarsydd løysingar som Serviceskyss, Lokale transporttilbod for ungdom (LTU), Trygt heim for ein 50 lapp og bestillingsruter.

1.2 Kollektivtrafikk

Kollektivtrafikk er eit fellesnamn for eit transportsystem som er tilgjengeleg for alle. Eit kollektivsystem som fungerer godt er viktig i alle samfunn. Det er mange ulike reisebehov og funksjonar som skal ivaretakast. Nokre oppgåver som til dømes skuleskyss er lovpålagt, medan andre ruter er etablert for å gje innbyggjarane eit reisetilbod. Det vert rekna for å vere miljøvenleg å reise kollektivt.

Fylkeskommunen er ansvarleg for kollektivtransporten på veg og sjø i fylket (buss, båt og fylkesvegferjer). Staten har ansvaret for riksvegferje, fly og jernbane. Fleire kommunar i Sogn og Fjordane bidreg med midlar til kommunale båtruter. Kommunane betalar i tillegg billett-takst for grunnskuleelevar.

I eit grisgrendt område som Sogn og Fjordane med lange avstandar og få innbyggjarar er det dyrt å gi eit godt kollektivtilbod slik vi kjenner det frå meir sentrale strøk. Det er viktig å legge til rette for at systemet gjev mest mogleg samfunnsnytte i heile fylket innanfor aktuelle økonomiske rammer.

Behovet for ruter varierer sterkt alt etter kvar du bur. Til dømes er det behov for ferje og båt dersom du bur på ei øy, medan behovet er heilt annleis dersom du bur langs ein stamveg på fastlandet. Innretninga på kollektivtilbodet må tilpassast lokale behov.

1.3 Mål

1.3.1 Hovudmål

Kollektivtilbodet skal vere godt og tenleg for alle innbyggjarane i Sogn og Fjordane og for alle som vitjar eller er på gjennomreise i fylket.

1.3.2 Delmål

- Det skal vere enkelt å reise kollektivt
- Det skal vere eit heilskapleg rutesystem som heng saman med høvelege korrespondansar og enkel omstiging på korrespondansepunkt.
- Viktige knutepunkt, terminalar og transportmateriell skal vera universelt utforma og skal opplevast som effektive og attraktive for dei reisande.
- Kollektivtilbodet i Sogn og Fjordane skal vere innretta slik at det når flest mogleg.
- Gradvis reduksjon av klimagassutslepp i samband med framtidige anbod for å nå målet om tilnærma nullutslepp i kollektivtrafikken innan 2050.

1.4 Marknad og informasjon

Målgruppene og innretninga på rutene i Sogn og Fjordane varierer mykje. Nokre ruter har godt passasjergrunnlag og er tilnærma sjølvfinansierande (ekspresstå og ekspresbus), medan andre har så svakt kundegrunnlag at dei går på bestilling når det er reisande. Dei fleste rutene har faste reisande medan nokre har mange turistar som nyttar tilbodet for første gang.

Totalmarknaden i Sogn og Fjordane er så liten at det ikkje er rom for fleire parallelle ruteløp tilpassa bestemte nisjar. I Sogn og Fjordane reiser ulike kundegrupper saman på det same transportmiddelet. Dette gjev utfordringar både i forhold til informasjon, rutekunngjering og betalingsløyisingar.

1.4.1 Strategiar¹

- Det skal være enkelt for den reisande å finne informasjon om reisa si og å kjøpe billett.
- Tilby reise- og billettprodukt som gjer det attraktivt å reise kollektivt i Sogn og Fjordane.

1.4.1.1 Marknadstilpasningar

Reisemønster og reisebehov endrar seg. Fylkeskommunen skal gjennom marknadsarbeid og dialog med kommunane avdekke desse endringane og søke å tilpasse rutetilbodet best mogleg til desse. Det kan til dømes vere arbeid opp mot særskilte kundegrupper som ungdom, eldre eller pendlarar.

1.4.1.2 Informasjon og rutekunngjering

Det skal vere enkelt for den reisande å finne informasjon om rutetider, eventuelle omstigingar, pris, korleis ein kjøper billett og andre ting som er relevant for reisa.

Kringom.no er den prioriterte informasjonskanalen både for informasjon ut til dei publikum og for tilbagemeldingar frå dei reisande.

For å gjere tabellane og rutedata tilgjengeleg også for dei reisande som ikkje er komfortable med å bruke internett, kan kundane ta kontakt med Kringom sitt kundesenteret for å få informasjon. Samtaler til ruteopplysninga 177 blir også ruta hit frå 1.1.2020, denne tenesta har tidlegare vore outsourca. Kundane kan òg be om å få tilsendt utskrift av rutetabellar. Det vert trykt opp enkelte tabellar for einskildruter, til dømes bybuss. Slike tabellar vert distribuert på bussane og på rutebilstasjonane.

Det er i tillegg installert informasjons-skjermar på rutebilstasjonane i fylket.

1.4.1.3 Betalingsløyisingar og billettprodukt

Sogn og Fjordane var tidleg ute med å tilby betaling med bankkort på kollektivnettet.

Det er stor etterspurnad frå dei reisande om informasjon om prisar og sal av billettar på nett. For å gjere det enklare for dei reisande kan det vere aktuelt å tilby kjøp av billettar og kortprodukt på nett. Det vil då vere naturleg å samstundes vurdere dei ulike reiseprodukta/rabattordningane.

Det må vere enkelt for den reisande å kjøpe sine reiseprodukt og ein må tilby produkt som gjer det attraktivt å reise kollektivt.

¹ 5.2.1 i RTP SFJ

1.4.2 Tiltak²

- Utarbeide marknads- og informasjonsplan basert på målsetningar i RTP.
- Aktiv bruk av Kringom.no og Facebook som kommunikasjonskanal med dei reisande.
 - Legge arbeid i å gi korrekt og lettfatteleg reiseinformasjon
 - Oppdatert informasjon om ruteendringar
 - Kanal for tilbakemeldingar frå dei reisande
- Legge til rette for gode billettprodukt og betalingsløysingar.
 - Billettprodukta skal vere tilpassa marknaden og gjere det attraktivt å reise kollektivt
 - Det skal vere raskt å billettere om bord
 - Minimere bruk av kontantar
 - Gjere det mogleg for kunden å finne pris på si reise og kjøpe billett på førehand
- Vidareutvikle dialog med profesjonelle aktørar som nyttar kollektivtilbodet, som til dømes turistnæringa.

- Kundeundersøkingar for å avdekke endringar i reisemønster og behov.



1.5 Infrastruktur for kollektiv

1.5.1 Strategiar³

- Kollektivtilbodet i Sogn og Fjordane skal vere universelt utforma.
- Infrastrukturen skal vere velstelt, trygg og innbydande for dei reisande.
- Ved utlysing av nye anbod og fornying av materiell skal det stillast krav til miljøvenlege løysingar og universell utforming.

1.5.1.1 Busslommer

Det bør vere busslommer der passasjerar skal stige av og på.

Busslommene må vere plassert slik at dei er best mulig trafikksikre både for biltrafikken og for passasjerane som skal gå til og frå busstoppen.

1.5.1.2 Terminalar og knutepunkt

Universell utforming, trafikktryggleik og innbydande anlegg er viktig for at dei reisande skal få ei god oppleving. På terminalane bør det vere oppvarma venterom og toalett. Det bør vere tilstrekkeleg med parkeringsplassar for bil og sykkel.

Mange reisande må byte transportmiddel undervegs. Det er viktig at knutepunkta er universelt utforma og at det finst god informasjon om korrespondansar. Med det meiner vi at alle som nyttar kollektivtransport kan bevege seg og finne fram på ein grei måte. God universell utforming er til nytte for alle reisande.

1.5.1.3 Materiell

Ved nye anbod og fornying av materiell skal det stillast krav til klimavenlege løysingar. Teknologien endrar seg stadig og nye og meir klimavenlege alternativ vert tilgjengelege. Klima og miljø skal vektleggast ved anskaffing av nytt materiell.

Det skal leggast til rette for gode løysingar med universell utforming. Komfortnivå skal vurderast opp mot rutetype (til dømes toalett om bord på langrutebussar). Materiellet skal ha ein standard som er innbydande og hensiktsmessig for dei reisande.

1.5.2 Tiltak⁴

- Systematisk registrere infrastruktur i forhold til universell utforming, standard og trafikktryggleik
- Vurdere kva som er høveleg komfortnivå for buss/båt-materiell på ulike rutetypar
- Stille krav til universell utforming
- Greie ut moglegheitene for klimagassreduksjonar på fylkesvegferjer, båtar og bussar med aktuell teknologi og kostnadskonsekvensar, inkludert infrastrukturtiltak, som grunnlag for utarbeiding av anbodsgrunnlag.

1.6 Ruteproduksjon

Ruteproduksjonen i Sogn og Fjordane tener mange formål. Marknaden er for liten til å lage parallelle ruter for ulike målgrupper. I Sogn og Fjordane kan ei og same rute ha med turistar, langtreisande og lokale reisande.

Det er mange aktørar som bidreg til rutesystemet i Sogn og Fjordane. Statens vegvesen driv riksvegferjene, ulike kommersielle aktørar driv ekspressbussruter og turistruter, i tillegg gjer fylkeskryssande rutar at vi må ta omsyn til rutenetta i nabofylka.

Det er lagt vekt på å skape eit heilskapleg rutenett der rutene utfyller kvarandre slik at dei reisande når sine reisemål til høvelege tider og utan unødige stopp. Nokre ruter går i passasjersterke områder, men dei fleste rutene går i marginale områder med avgrensa passasjergrunnlag. Ved vurdering av ruter må vi vurdere kva rolle ruta har i rutesystemet. Ei bygderute som gjer det mogleg for eldre utan tilgang til eigen bil å kome seg til bygdesenteret ein gong i veka, kan vere like samfunnsnyttig som ein ekstra avgang på ei frå før høgfrekvent rute.

Reiselivet må vere ein faktor ved planlegging av kollektivtilbod i område med stor turisttrafikk og fyrtårnatraksjonar. Det er utanfor hovudoppgåva til kollektivtenestene i fylket, men så lenge det ikkje går ut over primærfunksjonen til kollektivtenestene bør det leggast til rette for at kollektivtransporten skal stette reiselivsnæringa i fylket.

³ 5.3.1 i RTP SFJ

⁴ 5.3.2 i RTP SFJ

Når kollektivtilbudet skal justerast og vidareutviklast er det mange aktørar og premissgjevarar som må ha tett dialog. Vidare er det mange ulike interesser som må vegast og prioriterast. I siste instans er det politiske vedtak som bestemmer innretninga på kollektivsystemet.

1.6.1 Strategiar⁵

- Arbeide heilskapleg og langsiktig for å utvikle eit rutetilbod som både er marknadsretta og samfunnsnyttig.
- Gjere det mogleg å kome seg rundt i fylket
 - Syte for gode kommunikasjonar til og frå fylket
 - Gode tilførselsruter inn til stamrutene
 - Legge til rette for at kommersielle ruter er integrert i rutenettet
 - Legge til rette for pendling med buss i område med tilstrekkeleg passasjergrunnlag (Bu- arbeids og serviceområde, BAS-område)
 - Legge til rette for bygderuter på enkeltdagar for å gi eit tilbod til dei som har behov for å kome seg til bygdesenteret
 - God og tett dialog med andre transportaktørar for å utvikle eit godt og heilskapleg kollektivtilbod.
- For å betre nytteverdien av ressursane vi brukar til kollektivtilbodet kan det å skreddarsy reisetilbod for ulike brukargrupper vere gode grep.
- Det må prioriterast mellom ulike interesser. Administrasjonen må legge fram saker for politisk styring i aktuelle spørsmål.

1.6.1.1 Dialog

Gjennomføre marknadsundersøkingar, møter med kommunane og dialog med samarbeidande ruteaktørar (Fylke, Statens vegvesen og kommersielle aktørar).

1.6.1.2 Kostnadskompensasjon

Kompensere kommersielle aktørar for meirkostnader dei får ved å tilpasse seg det fylkeskommunale rutesystemet (felles rutetrasse,

plassgaranti innanfor fylkesgrensa, felles billettsystem osv.).

1.6.1.3 Skreddarsydde ruter

Skreddarsydde ruter for å nå bestemte målgrupper, t.d. bestillingsruter og serviceskyss, kan vere ein rasjonell måte å gi eit rutetilbod på.

1.6.1.4 Prioritering

Politisk styring må prioritere kva innretning kollektivsystemet skal ha etter kvart som aktuelle saker vert lagt fram.

1.6.2 Tiltak⁶

- Tett dialog med kommunar og skular samt samarbeidande ruteaktørar (Fylke, Statens vegvesen og kommersielle aktørar).
- Kompensere delar av meirkostnader kommersielle aktørar får ved å tilpasse seg det fylkeskommunale rutesystemet.
- Skreddarsy/tilpasse rutetilbodet slik at det høver best mogleg for dei reisande.
- Greie ut konsekvensane ved å flytte seglingsleia for ekspressbåtane på kysten frå Krakhella til Hardbakke i samband med førebuingar til ny anbodsutlysing.
- Lage plan for hurtigbåt mellom Bergen og Ålesund slik at denne ruta er klar til Stad skipstunnel vert opna.
- Gjennomføre informasjonstiltak for å oppmode til delingsløysingar som til dømes samkøyring.

1.7 Skuleskyss

Skulerutene går til grunnskule innan kommunen eller til næraste vidaregåande skule. Vi brukar i dag noko over 200 bussar og 12 båtar i skuleruteproduksjonen. I tillegg vert det nytta noko over 150 drosjer, turvogner og foreldreskyssar i skuleskyssen. Skulerutene dimensjonerer og bind over 90 pst. av materiellet vår. Vi reknar at om lag 2/3 av den fylkeskommunale nettokostnaden på buss og båt er knytt til å kjøpe skuleruter.

Skuleskyssbehovet endrar seg stadig. Endring av skulestruktur og endringar i veketimetar for dei ulike årstrinna er forhold som grip direkte inn i

⁵ 5.4.1 i RTP SFJ

⁶ 5.4.2 i RTP SFJ

organiseringa av skulerutene. Skuleskyssen er lovpålagt. God dialog med kommunane ved planlegging av skuleskyssen gjer at ressursane som vert nytta til skuleskyss gjev gode ringverknader inn i det totale rutesystemet.

1.7.1 Strategiar⁷

- Etablere eit godt samarbeid med kommunar og skular for å få eit så godt tilpassa skuleskystilbod og kollektivtilbod som mogleg.
- Legge til rette for fleksibel skuleskyss, slik at born og unge lettare kan delta i sosiale aktivitetar etter skuletid. Avgjerd om behovet blir gjort etter ein prosess mellom aktuelle kommunar og fylkeskommune.

1.8 Fylkesvegferje

Sogn og Fjordane fylkeskommune driv i dag 6 fylkesvegferjesamband. Alle ferjesambanda er konkurranseutsette etter nasjonale standardar for drift. Krav til universell utforming og miljø er skjerpa i forhold til tidlegare utlysingar. Opningstid og rutefrekvens er vidareført frå tidlegare med mindre årlege justeringar.

Frå 2019 overtek fylkeskommunen det kommunale ferjesambandet Barmsund – Barmøy.

Kostnadsnivået i ferjesektoren har auka kraftig siste åra. På dei fylkeskommunale sambanda går kostnaden opp med om lag 40 pst. i samband med nye anbodsavtalar. Skjerpa krav i dei nasjonale standardane til blant anna universell utforming og miljø/klima er med å auke kostnadsnivået.

Dersom ein held nasjonale mål for utsleppsreduksjon opp mot tidspunkta for framtidige anbod i kollektivsektoren i fylket, er det mogleg å legge ein plan for gradvis utsleppsreduksjon. Samstundes er det viktig at innføring av låg – og nullutsleppsløysingar skjer når det er teknisk mogleg og på ein økonomisk forsvarleg måte.

Dagens teknologiske rammer gjer det mogleg med elektrifisering av ferjedrifta, men det er per i dag avhengig av at overfarten ikkje er for lang eller energikrevjande. Det er eit stort potensiale for elektrifisering av ferjesamband, men ein må også

ta omsyn til kostnadar knytt til etablering og/eller oppgradering av el-infrastruktur på land.

Reduksjon av klimagassutslepp frå mellom anna fylkesvegferjene er avhengig av vidare teknologisk utvikling innan både batteri- og hydrogenteknologi.

1.8.1 Strategiar⁸

- Ta i bruk ny teknologi for klimagassreduksjon som er utvikla, testa og som viser seg å kunne takast i bruk.
- Stille krav gjennom framtidige anbod til reduserte klimagassutslepp på fylkesvegferjene til nullutslepp innan 2035.
- Frekvens og rutetilbod skal vere om lag som i dag.

1.8.2 Tiltak⁹

- Greie ut moglegheitene for klimagassreduksjonar på fylkesvegferjene med aktuell teknologi og kostnadskonsekvensar, inkludert naudsynte tiltak på land som grunnlag for utarbeiding av anbodsgrunnlag for nye ferjeanbod.

1.9 Kollektivtrafikk og klima

Menneskeskapte utslepp av klimagassar bidreg til global oppvarming og klimaendringar over heile verda. Klimaendringane må også sjåast i samheng med utrydding av artar og tap av biologisk mangfald. For Sogn og Fjordane er hovudutfordringane knytt til klimagassutslepp og sårbarheit for eit endra klima, då spesielt auka fare for flaum og skred.

Fylket må arbeide med korleis vi kan sikre redusering av klimagassar, og legge til rette for infrastruktur som sikrar langsiktige løysingar. Vi må legge til rette for bruk av lav- og nullutsleppsteknologi for kollektivtrafikken.

Motorteknologien for tunge køyretøy som buss har siste åra utvikla seg positivt med meir miljøvenlege løysingar. Likevel er det ikkje å rekne som nullutsleppsteknologi. Nye løysingar med

⁷ 5.5.1 i RTP SFJ

⁸ 5.6.1 i RTP SFJ

⁹ 5.6.2 i RTP SFJ

nullutsleppsteknologi er på veg inn. Batteriteknologien er no komen so langt at den på ferjesida er under innføring fleire stadar. Løysingar med hydrogen er under utvikling og er spesielt interessant for lengre buss - og båtruter.

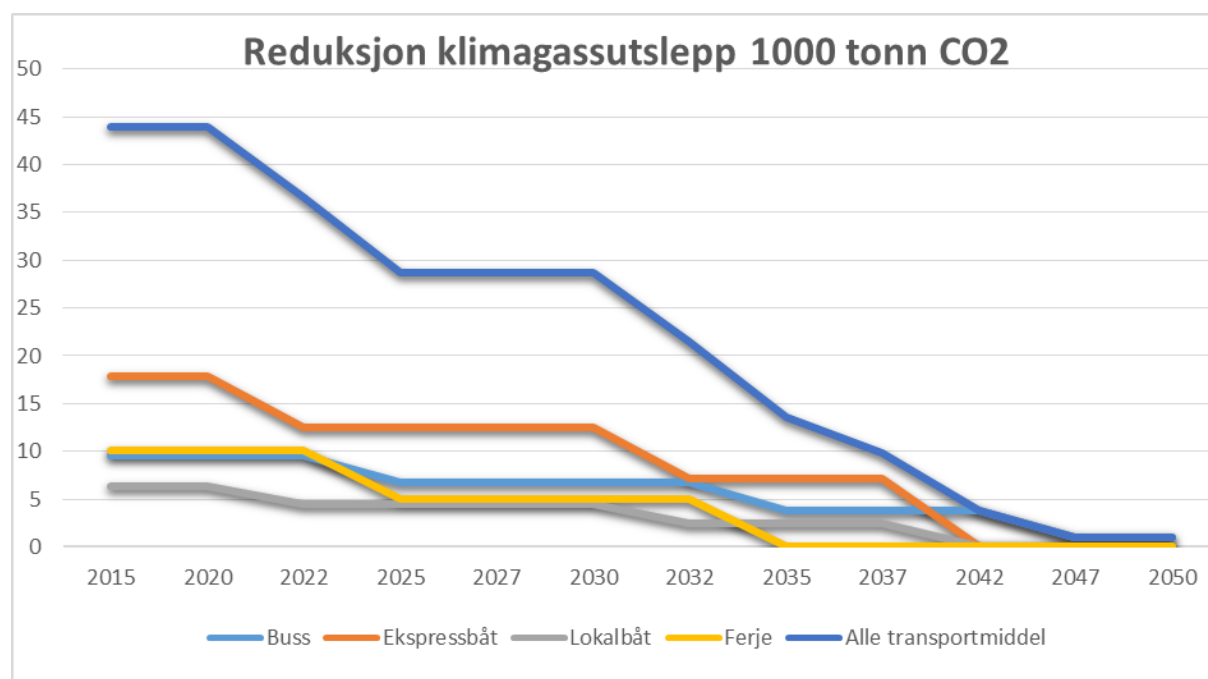
Med utgangspunkt i Paris-avtalen og nasjonale mål for klimagassutslepp så skal vi vere eit nullutsleppssamfunn i 2050. Dersom vi held nasjonale mål for utslppsreduksjon opp mot tidspunkta for framtidige anbod i kollektivsektoren i fylket, er det mogleg å legge ein plan for gradvis utslppsreduksjon i takt med ordinære fylkeskommunale innkjøp av kollektivtenester. Samstundes er det viktig at innføring av låg – og nullutsleppsløysingar skjer når det er teknisk mogleg og på ein økonomisk forsvarleg måte.

For Sogn og Fjordane er det ikkje tilgjengelege utsleppstal frå 1990. Vi har difor teke utgangspunkt

i utsleppstal frå 2015 og ut i frå det sett eit mål om å kome ned i tilnærma nullutslepp for den fylkeskommunale delen av transportsektoren innan 2050. Dette er i samsvar med nasjonale mål i Nasjonal transportplan.

Grafen nedanfor viser ein tentativ gradvis reduksjon i klimagassutslepp fram mot 2050. Ei slik utvikling er avhengig av både tekniske og økonomiske moglegheiter til å ta i bruk låg- og nullutsleppsløysingar. Sogn og Fjordane fylkeskommune skal vere ein aktiv brukar av klimavennlege løysingar innan transport.

Den taktvise nedtrappinga under vil vere omtrentleg og inneha ein del usikkerheit, men har til hensikt å fungere som ein illustrasjon for korleis kollektivtrafikken i fylket kan verte tilnærma utsleppsfri.



Figur: Oversikt over reduksjon av klimagassutslepp frå kollektivtrafikken i Sogn og Fjordane

Kva teknologi som vil vise seg å vere hensiktsmessig for ulike transportmiddel og ruter vil syne seg etter kvart som vi får erfaring med teknologiane. Kor raskt teknologiane er klare for allmenn bruk er òg eit ope spørsmål. Dersom nye teknologiar ikkje lar seg realisere tidsnok, på ein hensiktsmessig måte eller vert for kostnadskrevjande vil nedlegging av enkelte ruter kunne vurderast. Per i dag er ikkje dette ei aktuell problemstilling.

Innføring av nye teknologiar er krevjande. Det krev kompetanse og auka administrative ressursar. Driftskostnadane kan auke og det kan bli ustabile driftsløysingar i periodar. Sist men ikkje minst, tryggleiken må alltid vere ivareteken.

1.9.1 Strategiar¹⁰

- Stille krav til klimagassreduksjon i kollektivtrafikken gjennom anbod.
- Ved fornying av materiell skal til ei kvar tid dei mest klimavenlege løysingane vurderast.
- Delta i felles prosjekt saman med andre fylker for å prøve ut nye teknologiar.
- Ved utprøving / uttesting av nye teknologiar må forhold som tryggleik, stabil rutedrift og økonomi takast omsyn til.
- Auke kompetansen i eigen organisasjon samt styrke økonomien til sektoren for å kunne realisere meir miljøvenlege løysingar.

1.9.2 Tiltak¹¹ (5.8.2)

- Styrke administrasjonen og bygge opp kompetansen knytt til klimavenlege teknologiar.
- Styrke budsjettet slik at det er mogleg å realisere fleire klimatiltak.
- Delta i utviklings-/utprøvingssprosjekt saman med andre fylker for på denne måten redusere risiko og kostnad.
- Legge til rette for nullutsleppsteknologi i samband med nytt anbod på hurtigbåtane som trafikkerer fylket.

¹⁰ 5.8.1 i RTP SFJ

¹¹ 5.8.2 i RTP SFJ

1.10 Tiltak innafor kollektivtrafikk¹²

Tiltak 5.2.2/5.4.2		Marknads- og informasjonsplan
Innhald	Utarbeide og gjennomføring av marknads- og informasjonsplan basert på målsetningar i RTP.	
Ansvar	Samferdsleavdelinga	
Samarbeidspartar		
Ressursar/finansiering	Driftsbudsjett/kollektiv	
Oppstart/framdrift	2017 (oppdaterast årleg)	

Tiltak 5.2.2		Kringom og Facebook som kommunikasjonskanal
Innhald	Vidareutvikling av Kringom.no og Facebook som kommunikasjonskanal med dei reisande. Dette inneber også at viktig informasjon er tilgjengeleg på norsk og engelsk.	
Ansvar	Samferdsleavdelinga	
Samarbeidspartar		
Ressursar/finansiering	Driftsbudsjett/kollektiv	
Oppstart/framdrift	2017-2021	

Tiltak 5.2.2		Gode billettprodukt og betalingsløyisingar
Innhald	Vidareutvikle betalingsløyisingar og billettprodukt.	
Ansvar	Samferdsleavdelinga	
Samarbeidspartar	Nasjonale institusjonar som til dømes «Entur».	
Ressursar/finansiering	Driftsbudsjett - kollektiv/investeringsbudsjett	
Oppstart/framdrift	2017-2021	

Tiltak 5.2.2/5.5.2		Dialog med ulike aktørar
Innhald	Vidareutvikle dialog med profesjonelle aktørar som nyttar kollektiv-tilbodet, som til dømes turistnæringa.	
Ansvar	Samferdsleavdelinga	
Samarbeidspartar	Reiselivsaktørar, næringsliv og kommunar	
Ressursar/finansiering		
Oppstart/framdrift	2018-2021	

Tiltak 5.2.2		Kundeundersøkingar
--------------	--	--------------------

¹² Ref tiltaksnummer i RTP SFJ

Innhald	Gjennomføre kundeundersøkingar for å avdekke endringar i reisemønster og behov.
Ansvar	Samferdsleavdelinga
Samarbeidspartar	
Ressursar/finansiering	Driftsbudsjett/kollektiv
Oppstart/framdrift	2018-2027

Tiltak 5.3.2 Kartlegge utbetningsbehov på infrastruktur	
Innhald	Systematisk registrere infrastruktur i forhold til universell utforming, standard og trafikktryggleik.
Ansvar	Samferdsleavdelinga
Samarbeidspartar	Utleigarar av infrastruktur (kommunar, ruteselskap og andre private aktørar)
Ressursar/finansiering	Driftsbudsjett/kollektiv
Oppstart/framdrift	2018 - 2027

Tiltak 5.3.2 Vurdere komfortnivå på reisemiddel	
Innhald	Vurdere kva som er høveleg komfortnivå for buss/båt materiell på ulike rutetypar.
Ansvar	Samferdsleavdelinga
Samarbeidspartar	Rutenæring, produsentar av materiell, bransjeorganisasjonar og andre fylkeskommunar.
Ressursar/finansiering	
Oppstart/framdrift	2018 - 2027

Tiltak 5.3.2 Universell utforming	
Innhald	Stille krav til universell utforming av materiell ved utarbeiding av anbudsgrunnlag. Arbeide for at kollektivsystemet vert best mogleg universelt utforma.
Ansvar	Samferdsleavdelinga
Samarbeidspartar	Rutenæringa
Ressursar/finansiering	
Oppstart/framdrift	2018 - 2027

Tiltak 5.3.2/5.6.2 Moglegheiter for klimagassreduksjon	
Innhald	Greie ut moglegheitene for klimagassreduksjonar på fylkesvegferjer, båtar og bussar med aktuell teknologi og kostnadskonsekvensar, inkludert infrastrukturtiltak, som grunnlag for utarbeiding av anbudsgrunnlag.
Ansvar	Samferdsleavdelinga

Samarbeidspartar	Andre fylkeskommunar, Statens vegvesen, leverandørar.
Ressursar/finansiering	Driftsbudsjett/kollektiv
Oppstart/framdrift	Ved utarbeiding av anbod

Tiltak 5.4.2 Dialog	
Innhald	Systematisere tett dialog med kommunar og skular, samt samarbeidande ruteaktørar (Fylker, Statens vegvesen og kommersielle aktørar).
Ansvar	Samferdsleavdelinga
Samarbeidspartar	
Ressursar/finansiering	Driftsbudsjett/kollektiv
Oppstart/framdrift	2018 - 2027

Tiltak 5.4.2 Kompensere meirkostnader	
Innhald	Kompensere deler av meirkostnader kommersielle aktørar får ved å tilpasse seg det fylkeskommunale rutesystemet.
Ansvar	Samferdsleavdelinga
Samarbeidspartar	Kommersielle ruteaktørar med rutedrift i Sogn og Fjordane.
Ressursar/finansiering	Driftsbudsjett/kollektiv
Oppstart/framdrift	2018 - 2027

Tiltak 5.4.2 Tilpasse rutetilboda	
Innhald	Skreddarsy/tilpasse rutetilbodet slik at det høver best mogleg for dei reisande.
Ansvar	Samferdsleavdelinga
Samarbeidspartar	Kommunane
Ressursar/finansiering	Driftsbudsjett/kollektiv
Oppstart/framdrift	2018 - 2027

Tiltak 5.4.2		Flytting av seglingsleia for ekspressbåtar i Solund
Innhald		Greie ut konsekvensane ved å flytte seglingsleia for ekspressbåtane på kysten frå Krakhella til Hardbakke i samband med førebuingar til ny anbodsutlysing.
Ansvar		Samferdsleavdelinga
Samarbeidspartar		
Ressursar/finansiering		Driftsbudsjett/kollektiv
Oppstart/framdrift		2018 - 2027

Tiltak 5.4.2		Hurtigbåtrute mellom Bergen og Ålesund
Innhald		Lage plan for hurtigbåt mellom Bergen og Ålesund slik at denne ruta er klar til Stad skipstunnel vert opna.
Ansvar		Samferdsleavdelinga
Samarbeidspartar		
Ressursar/finansiering		Driftsbudsjett/kollektiv
Oppstart/framdrift		2018 - 2027

Tiltak 5.4.2		Informasjon om delingsløyningar
<u>Innhald</u>		Gjennomføre informasjonstiltak for å oppmunde til delingsløyningar som til dømes samkøyring.
<u>Ansvar</u>		Samferdsleavdelinga
<u>Samarbeidspartar</u>		
<u>Ressursar/finansiering</u>		Driftsbudsjett/kollektiv
<u>Oppstart/framdrift</u>		2018 - 2027

Tiltak 5.8.2		Kompetanseheving på klima
Innhald		Styrke administrasjonen og bygge opp kompetansen knytt til klimavenlege teknologiar.
Ansvar		Fylkeskommunen
Samarbeidspartar		
Ressursar/finansiering		Driftsbudsjett
Oppstart/framdrift		2018 - 2021

Tiltak 5.8.2		Styrking av driftsbudsjettet knytt til klimatiltak
Innhald		Styrke budsjettet slik at det er mogleg å realisere fleire klimatiltak.
Ansvar		Fylkeskommunen
Samarbeidspartar		
Ressursar/finansiering		

Oppstart/framdrift	2018-2021
---------------------------	-----------

Tiltak 5.8.2	
Utviklings/utprøvningsprosjekt	
Innhald	Delta i utviklings-/utprøvningsprosjekt på klimagassreducerande tiltak saman med andre fylker for på denne måten redusere risiko og kostnad.
Ansvar	Samferdsleavdelinga
Samarbeidspartar	Andre fylkeskommunar, Statens vegvesen, operatørar
Ressursar/finansiering	Driftsbudsjett
Oppstart/framdrift	2018 - 2027

Tiltak 5.8.2	
Nullutsleppsteknologi på hurtigbåtar til Bergen	
Innhald	Legge til rette for nullutsleppsteknologi i samband med nytt anbod på hurtigbåtane som trafikkerer fylket.
Ansvar	Samferdsleavdelinga
Samarbeidspartar	
Ressursar/finansiering	
Oppstart/framdrift	2018 - 2027

Tiltak 5.9.2	
Rutesøknadar	
Innhald	Gjere aktive vurderingar av rutesøknader
Ansvar	Samferdsleavdelinga
Samarbeidspartar	
Ressursar/finansiering	
Oppstart/framdrift	2018 - 2027

Tiltak 5.9.2	
Tilbakemeldingar	
Innhald	Gje tilbakemelding på forhold som bør justerast
Ansvar	Samferdsleavdelinga
Samarbeidspartar	
Ressursar/finansiering	
Oppstart/framdrift	2018 - 2027

Tiltak 5.9.2	
Rutekunngjering	
Innhald	Hjelpe til med rutekunngjeringar
Ansvar	Samferdsleavdelinga
Samarbeidspartar	

Ressursar/finansiering	
Oppstart/framdrift	2018 - 2027

HANDLINGSPROGRAM 2020-2023

KOLLEKTIVSTRATEGI FOR HORDALAND



Innhold

1 Handlingsprogram kollektiv Hordaland 2020-2023	3
Strategiar og mål for kollektivtrafikken i Hordaland	3
2 Best tilbud der flest reiser	5
Styrking av kollektivtilbodet i Bergensområdet	5
Anbudsarbeid på buss og bane	5
Oppstart av nye ferjekontraktar	7
Planlegge båttilbodet	7
Planlegge framtidig kollektivnett bane/buss i Bergen	8
Sikre betre utnytting av kapasitet for buss i Bergen sentrum	8
Styrke planleggingsgrunnlaget	9
Store infrastrukturprosjekt i Bergensområdet	9
Utvikle hovudlinjenett for å knyte fylket saman	9
Utvikle meir fleksible kollektivløysingar	9
Etablere betre system og rutinar for arbeidet med skuleskyss	10
3 Enkle reiser	11
Digitalisering og nye mobilitetstenester	11
Sikre betre informasjon til dei reisande	11
Forenkle billetter og betalingsløysingar	12
Auke kunnskapen om tilbodet for å nå nye reisande	13
Gjere kollektivsystemet meir synleg	13
4 Effektive reiser	14
Infrastruktur for kollektivtrafikken – organisering og ansvar	14
Infrastrukturbehov i Bergensområdet	14
Utbygging av Bybanen	15
Vedlikehaldsbehov dagens bybanelinjer	15
Forlengje trolleylinja til Laksevåg	16
Aktiv signalprioritering	16
Etablere fleire kollektivfelt/sambruksfelt	16
Heve kvaliteten på knutepunkt og haldeplassar i Bergen	17
Oppgradering av endehaldeplassar	17
Heve kvaliteten på knutepunkt og haldeplassar utanfor Bergen	18
Leggje til rette for innfartsparkering	19
Utarbeide strategi for bussanlegg	20
5 Miljøvenleg drift	21
Temaplan for null- og lågutsleppsteknologi	21
Elektriske bussar i Bergen	21
Oppstart biodrivstoff og biogass	22
Redusere utslepp frå buss i Hordaland utanfor Bergensområdet	22
Lokale utslepp frå busstrafikken	22
Redusere utslepp frå båtrutene	22
Redusere utslepp frå ferjesambanda	22
6 Oppsummering Hordaland 2020 - 2023	23
Strategiar for enkle reiser	23
Strategiar for effektive reiser	24
Strategiar for miljøvenleg drift	24
7 Vedlegg	25
Pågåande tiltak	25
Tiltak under planlegging	26

1 Handlingsprogram kollektiv Hordaland 2020-2023

Strategiar og mål for kollektivtrafikken i Hordaland

Fylkestinget i Hordaland vedtok 11. juni 2014 strategiar for kollektivtransporten i fylket, i eit perspektiv fram mot 2030. Kollektivstrategi for Hordaland peiker ut retning for korleis ein kan nå ambisiøse mål for kollektivtrafikken på lengre sikt. Sidan dette er strategien følgt opp og konkretisert gjennom ulike planar og tiltak, til dømes trafikkplanar for utvikling av tilbodet i ulike delar av fylket, temaplan for låg- og nullutslepp frå bussparken som konkretiserer miljøambisjonane.

Handlingsprogram kollektiv viser den samla oppfølginga av Kollektivstrategi for Hordaland, kva prioriteringar og satsingar fylkeskommunen vil gjere dei neste åra for vidare arbeid med å gjennomføre strategiane.

Handlingsprogrammet har eit tidsperspektiv på fire år, og inneheld status på tiltak som er sett i verk.

Måla 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 trafikkveksten vil komme i Bergen og kommunane rundt.

Det er gjort ulike analysar for å konkretisere kva nullvekstmålet vil bety for kollektivtrafikken i byområdet. I forarbeid til trafikkplan for Bergen er det gjort ein gjennomgang av ulike prognosar. Her legg ein til grunn at kollektivtrafikken må ha ei årleg passasjervekst på om lag 3,5 prosent dersom ein skal nå målet om nullvekst i personbiltrafikken i Bergen. Da er potensialet for gang- og sykkelreiser justert opp i høve til tidlegare prognosar.

Målet om vekst i kollektivtrafikken er sett både for å sikre eit funksjonsdyktig samfunn med god mobilitet, og for å bidra til betre klima og miljø. Eit av måla i Klimaplan for Hordaland 2014–2030 er at kollektivsektoren innan 2025 så langt som råd skal nytte framdriftsteknologi som er basert på fornybar energi.

Skal ein lykkast med å nå måla som er satt vil det vere avgjerande å ha føreseielege økonomiske rammer til drift av kollektivtransporten. Kostnadsveksten knytt til kollektivdrift er og vil vere utfordrande i åra framover. Det gjeld både auka kostnader knytt til tilbodsutvikling og ambisjonane knytt til nullvekstmålet, samt fleire komande anbudsutlysingar og moglege kostnadar knytt til miljøkrav. Gjennomføringsevna for prioriteringane og tiltaka i handlingsprogrammet vil avhenge av dei økonomiske rammene for kollektivdrifta.

For samordning av planar og prioriteringar, og gjennomføring av tiltak i Bergensområdet er det behov for auka samhandling med Bergen kommune.

Av figuren på neste side går dei overordna måla i kollektivstrategien fram. Det er fastsett fire strategiske grep som skal byggje opp under det overordna målet om å ta veksten i persontransporten med miljøvenlege transportformer i byområda og sikre mobilitetsbehov for innbyggjarane i fylket.

Det er valt ut eit sett indikatorar for å kunne måle om utviklinga går i ønska retning, og som blir rapportert på gjennom årsrapport for kollektiv. Årsrapporten blir lagt fram så snart tal for føregåande år er klare, og for fylkestinget i juni.



For å nå overordna mål for kollektivtrafikken er det i Kollektivstrategi for Hordaland fastsett fire strategiske grep.



2 Best tilbud 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 ramar. Det gjer vi ved å tilpasse kollektivtilbodet til dei store reisestraumane i fylket. For å oppnå dette har ein vedteke følgjande strategiar:

- styrke kollektivtilbodet for dei store reisestraumane
- vidareutvikle stamlinjene i Bergen
- utvikle regionale stamlinjer i Bergensområdet
- knyte regionane i fylket saman
- tilby eit samanhengande grunntilbod i heile fylket
- samordne offentleg transport i tynt befolka område
- utvikle eit enklare og meir effektivt linjenett

For å setje desse strategiane ut i livet, vil ein i perioden gjennomføre arbeidet som er skildra under.

Styrking av kollektivtilbodet i Bergensområdet

I tida framover vil det vere ei utfordring å sikre auka tilskott til kollektivdrifta, noko som er nødvendig for å kontinuerleg styrke rutetilbodet og kapasiteten i tråd med nullvekstmålet. Det er utfordrande å sikre både midlar til vidareføring av allereie iverksette tiltak og samtidig ha ressursar til å styrke ruteproduksjonen. For å setje i verk nye kollektivtiltak er det viktig at ein har føreseielege ramar og finansiering for vidareføring av tiltaka. Utgangspunktet har derfor vore å sikre finansiering før ein sett i verk tiltak.

I bompengeforliket mellom regjeringspartia i august 2019 valde regjeringa å tilby kommunane ein auke i den statlege andelen i *byvekstavtalane* frå 50 til 66 prosentmed krav om at halvparten av midlane skulle gå til reduserte bompengar og den andre halvparten til betre kollektivtilbod etter lokal prioritering,

dersom kommunane takka ja til avtalen. Den vidare prosessen vil avgjere korleis midla til styrking av kollektivtrafikken blir nytta.

Anbodsarbeid på buss og bane

Ved utlysing av nye anbod ligg det til rette for å gjere større endringar i linjenett og rutetilbod som påverkar omfanget av produksjonen og vognparken i det enkelte område.

Tabellen under viser kontraktar for buss og bane som går ut i handlingsplanperioden:

Kontraksområde	Kontraksperiode og opsjon
Osterøy	01.03.2011-30.09.2020
Bergen nord	01.10.2011-30.09.2020
Bergen sentrum	01.12.2011-30.11.2020
Servicelinjene i Bergen	01.07.2013-30.06.2020

I 2020 er det oppstart av nye anbod for Bergen nord/Osterøy og Bergen sentrum. Kontraktslengde er sett til ti år. Austevoll går inn i nytt kontraksområde for Bergen sør frå januar 2020.

Nye anbod for buss i Bergen sentrum, Bergen nord og Osterøy

Trafikkplan Bergen blei vedtatt i 2018, og vil vere grunnlag for ruteendringar som blir gjennomført hausten 2020 i Bergen. I trafikkplanen legg ein i all hovudsak opp til å vidareføre dagens linjenett og planleggingsprinsipp. Framtidig tilbod har som føremål å styrke nettverkseffekten i linjenettet, slik



at dei reisande får flest mogleg reisemoglegheiter og at tilbodet er enkelt å ta seg fram i.

Hovudgrepa er å reindyrke stamlinjene og samspelet mellom desse, ha mest mogleg lik frekvens i større delar av linjenettet og sikre gode byttmoglegheiter.

Stamlinjenettet utgjer det beste tilbodet i byen, og betener dei tyngste korridorane inn mot Bergen sentrum og gjennom sentrum. Ein viktig kvalitet med stamlinjenettet er at linjene pendlar gjennom Bergen sentrum og på den måten gir gode reisemoglegheiter vidare i alle korridorane.

Dagens stamlinjer utgjer linje 1-6, der linje 1 er Bybanen. Konkrete tiltak frå trafikkplanen er at dagens linje 3 blir delt i ei linje Støbotn-Vadmyra og ei linje Sletten-Smiberget. Linjeomlegginga forsterkar effekten av den planlagde forlenginga av dagens linje 2 til Lyngbø, ved at alle stamlinjene betener Festplassen og Olav Kyrres gate. Dagens linje 5 og 6 som mellom anna dekkjer områda Eidsvåg og Lønborglien har ikkje tilstrekkeleg passasjergrunnlag for å kunne ha eit tilbod på nivå med det øvrige stamlinjenettet. Desse linjene blir kopla til meir sentrumsnære linjer som betener fleire reisemål i den sentrale delen av byen.

Per i dag er det ikkje finansiering til auka ruteproduksjon i samband med oppstart av dei nye kontraktane. Tilbodet frå oppstart i 2020 er difor planlagt med utgangspunkt i rammer for tilbodet i 2019. Ein forventar imidlertid at rutetilbodet må utvidast i løpet av kontraktperioden for å nå nasjonale og regionale mål om nullvekst i personbiltrafikken. Styrking av rutetilbodet vil vere avhengig av finansiering, til dømes gjennom byveksttalen for Bergen.

Nye distriktsanbod - buss

Etter utløp av dagens kontrakt i 2020 vil produksjon på Osterøy inngå i same kontrakt som dagens Bergen nord. Det er ikkje lagt opp til større endringar i rutetilbodet ut over vanlege årlege justeringar, særskilt knytt til variasjon i behovet for skuleskyss.

Servicelinjene i Bergen

I oktober 2018 vart det vedteke i fylkesutvalet at fylkeskommunen ikkje ønska å vidareføre servicelinjene etter utløp av inneverande kontrakt i juni 2020. Samstundes var det ønskeleg å gjennomføre ei utgreiing av framtidig behov og moglege løysingar for brukarane av servicelinjene. Dette arbeidet skulle involvere Bergen kommune. Ei

slik behovsutgreiing er under arbeid, og er venta klar tidleg i 2020.

I vedteke budsjett for 2020 er det lagt inn 1,2 mill. kroner for vidareføring av tilbodet, men med ønske om ei litt anna innretting. Ein vil kome tilbake til korleis dette kan løysast i løpet av første halvår 2020.

Oppstart av nye ferjekontraktar

Fylkeskommunen ved Skyss har ansvar for i alt 17 anbudsutsette ferjesamband i Hordaland. Det er inngått nye kontraktar for samtlege 17

ferjesamband, fordelt på fem kontraktar. Sambanda Krokeide-Hufthamar og Husavik-Sandvikvåg starta opp 1. januar 2018 og Masfjordnes-Duesund starta opp 1. januar 2019. Resten av sambanda har oppstart 1.1. 2020.

Samtlege av sambanda skal starte opp med elektrisk drift innan hausten 2020. Grunna behovet for lading av ferjene har rutetidene for ferje blitt justert, noko som også inneber nye rutetider for buss i mange område. Det har vore eit gjennomført eit omfattande arbeid i dialog med kommunane, for i størst mogleg grad å imøtekome deira behov ved desse justeringane.



Foto: Vegard Fimland

Planlegge båttilbodet

Fylkeskommunen ved Skyss har ansvar for i alt ni anbudsutsette båtruter i Hordaland, fordelt på fem kontraktar.

Trafikkplanen for båt i Hordaland blei vedtatt i fylkesutvalet i november 2017, og legg føringar for kommande nye båttilbod når det gjeld rutetilbod og moglege miljøløysingar.

Bybåtsambanda

Kontrakten for sambanda Kleppestø - Strandkaien og Knarvik - Frekhaug - Bergen går ut i 2021, med moglegheit for eit års opsjon.

Det er tidlegare gjort vedtak om tilrettelegging for nullutslepp for Askøysambandet. I påvente av reguleringsplan for Kleppestøområdet og naudsynt avklaring av kaiplassering er det i fleire omgangar inngått relativt korte kontraktar for sambandet. Sidan ny prosess for områderegulering i Kleppestø er satt i gang i 2019, må ein igjen vurdere når det

kan tilretteleggast for miljøløysing for sambandet. Ein plan for dette arbeidet vil bli lagt fram politisk.

Trafikkplan båt legg til grunn at Askøysambandet blir elektrifisert i nytt anbod, og at begge bybåtsambanda får auka kapasitet. For Askøysambandet inneber det i utgangspunktet ei to-båtsløysing som også gir moglegheit for høgare frekvens. For Nordhordlandsbåten er mogleg framtidig behov for auka kapasitet tenkt løyst med fartøy med større passasjerkapasitet.

Kapasitetsauke og elektrifisering vil gje vesentlege meirkostnadar til drift og investeringar, særleg for sambandet Kleppestø – Strandkaien. Iverksetting av desse tiltaka føresett finansiering ut over dagens rammer for kollektivdrift.

Båtsamband utanfor Bergensområdet

Det er inngått ny kontrakt for Turistrute Hardanger fram til 2024. Her er minstekrav til kapasitet auka frå 112 passasjerar i forrige kontrakt til 145 passasjerar i 2020, og 180 passasjerar i 2021. Rutetilbodet er likt som i dag, men kontrakten inneheld utvida driftssesong frå og med 2021 der det vil vere drift i heile april og oktober. Ein har i konkurransen lagt vekt på dialog mellom operatør og lokalt næringsliv og kommunar for å styrke marknadsføringa av ruta og lokale tilbod.

Det er også inngått nye kontraktar for båtrotene Geitanger-Knappskog og Osterfjorden sommaren 2019, med ei kostnadsdeling med dei aktuelle kommunane. Det er ikkje gjort vesentlege endringar i tilbodet for desse båtrotene.

Planlegge framtidig kollektivnett bane/buss i Bergen

Utbygging av Bybanen inngår i Miljøløftet – byvekstavtalen, ei avtale mellom Bergen kommune, fylkeskommunen og staten. Byggjearbeidet for bybane til Fyllingsdalen er godt i gang, og reguleringsplan for bybane til Åsane er under arbeid.

Bybanen er eit stort løft for kollektivtrafikken i Bergen, men bussane vil framleis spele ei avgjerande rolle i kollektivsystemet i byen. Analysar av moglegheit til å nå målet om nullvekst i personbiltrafikken i Bergensområdet viser at sjølvmed eit fullt utbygd bybanenett til alle bydelar i Bergen, vil omlag 60 prosent av alle kollektivreiser

skje med buss. Dette er eit grovt anslag, men viser at det er naudsynt å satse på eit samla kollektivnett av buss og bane.

Knytt til planprosessane for nye strekningar for Bybanen er det behov for å ha eit langsiktig perspektiv på det samla kollektivnettet med buss og bane. Dette vil både handle om å skaffe faktagrunnlag som faglege innspel i prosessane, og å planlegge for konsekvensar av nye banestrekningar for den samla kollektivtrafikken.

Bybanen til Fyllingsdalen med planlagt drift frå 2022 vil medføre tilpassing av linjenettet for bussar mellom Fyllingsdalen/Bønes og Bergensdalen, ettersom desse i større grad kan koplast mot Bybanen (sjå 1.2.8).

Bybane til Åsane, med planlagt drift frå 2031, vil medføre større omlegging av linjenettet i Åsane og mellom Åsane og Bergen sentrum. Overordna planlegging av linjenett og tilbod er under arbeid. Arbeidet skal mellom anna inngå som grunnlag i reguleringsplanarbeidet for den nye bybanestrekninga, der behov for infrastrukturtiltak knytt til kollektivdrift er ein viktig del.

Infrastruktur er eit avgjerande rammevilkår for utforminga av linjenettet. I trafikkplan Bergen er det peika særleg på behovet for betre framkomst ved bydelsterminalar og knutepunkt og auka kapasitet for bussar i Bergen sentrum. Det er også lagt vekt på behov for betre tilrettelegging av endehaldeplasser og behov for å redusere ulempene for kollektivtrafikken ved avvikssituasjonar i tunellsystemet rundt Bergen.

Gjennomføring av elektrifiseringstiltak for busslinjer i Bergen, skissert i temaplan for null- og lågutsleppsbusar i Hordaland vil også kunne ha innverknad på vidare utvikling av framtidig linjenett.

Sikre betre utnytting av kapasitet for buss i Bergen sentrum

Bergen sentrum er prega av trengsel og knappe areal for stadig aukande trafikk, både av kollektivreisande, syklande og gåande. Situasjonen for bussane er svært pressa når det gjeld tilgjengeleg areal til haldeplassar og reguleringsplassar, og moglege kollektivtrasear. Å betre tilhøva for kollektivtrafikken i Bergen sentrum

vil vere eit avgjerande grep for å styrke kollektivtilbodet i byen.

Ei rekkje infrastrukturtiltak krev at busstrafikken i sentrum blir lagt om i åra framover. Olav Kyrres gate er stengt fram til hausten 2020 i samband med oppgradering av veg og haldeplassar.

Bybaneutbygginga til Fyllingsdalen krevjer tidvise stengingar og omleggingar i ulike delar av sentrum.

Styrke planleggingsgrunnlaget

For å gjennomføre eit systematisk og faktabasert arbeid med utvikling av kollektivtilbodet er det naudsynt å styrke planleggingsgrunnlaget. Det er eit aukande ressursbehov knytt til forvaltning av dei stadig større datamengdene ein sit på i Skyss, og dette blir stadig viktigare. For å sikre eit godt planleggingsgrunnlag og god statistikk må Skyss ha kontroll på eigne data i velfungerande og fleksible baksystem, som også gjer det mogleg å etablere grensesnitt mot andre aktørar og sentrale datakjelder. For å oppnå dette vil det krevje til dels større endringar i system, arbeidsmetodar og kompetanse.

Det er også behov for betre verktøy og kapasitet til analyse av køyretider for planlegging og evaluering av infrastrukturtiltak for kollektivtrafikken.

Skyss arbeidar for å få full dekning for system for automatisk passasjerteljing på alle busslinjer og på Bybanen. Dekningsgraden på utstyret er avgjerande for kvaliteten og nytteverdien av reisedata frå automatisk passasjerteljing. Det blir og viktig å få på plass detaljerte reisetal frå båttransporten for å kunne tilpasse rutetilbodet og nytte ressursane best mogleg etter marknadsbehovet.

Det å ha gode data på kundane sitt reisebehov og reisevanar er eit viktig grunnlag for å kunne innrette tilbodet på ein måte som er attraktivt og enkelt for dei reisande. Det er trong for reisevanedata på eit meir finmaska nivå for å kunne utøve planlegging av mobilitetstilbod som møter etterspurnaden. Grunna vanskar med låg svarprosent i RVU-data vil ein etter kvart supplere med andre metodar, t.d. data frå mobiloperatørar som kan gje eit eit heilskapleg kunnskapsbilete av reisestraumane.

Store infrastrukturprosjekt i Bergensområdet

Ein rekke store infrastrukturprosjekt dei komande åra vil utløyse behov for tilpassing av kollektivnettet i mange område:

- E-39 Rådal-Svegatjørn
- Sotrasambandet
- Kleppestø-Bergen med båt/buss
- Bybane til Åsane samt forlenging av Fløyfjellstunnelen
- Nytt dobbeltspor Bergen-Arna samt ny E16 mellom Bergen og Voss

Ein viktig del av dette arbeidet handlar om å utvikle regionstamlinjer i korridorane mellom regionsentra i omegnskommunane og Bergen. Dette skal sikre eit kapasitetssterkt tilbod med god framkomst som kan bidra til at fleire vil velge å reise kollektivt.

Utvikle hovudlinjenett for å knyte fylket saman

Ein har i kollektivstrategien peikt på korleis faste hovudlinjer skal utgjere grunnstrukturen i kollektivtilbodet utanom Bergensområdet. Hovudlinjene skal sikre tilkomst og kopling mellom regionsenter og større tettstader i fylket.

Regional transportplan for Hordaland 2018-2029 skisserer eit framtidig hovudlinjenett for kollektivtrafikken i Hordaland, basert på forventa transportbehov og reisemønstre. Føremålet er å gje eit grunnlag for prioritering av infrastrukturtiltak på dei utvalde strekningane og knutepunkta som hovudlinjene skal betene.

Utvikle meir fleksible kollektivløysingar

Der det ikkje er grunnlag for høg frekvens på ordinær rutegåande transport vil ein vurdere fleksible løysingar for kollektivtrafikken, med bussar som er tilpassa formålet og bestillingsbasert køyring. Skyss følgjer med på utviklinga av ulike konsept for meir fleksible transportløysingar basert på bestilling.

Med stadig betre teknologi knytt til fleksibel kollektivtransport ser Skyss eit potensiale for å kunne erstatte rutegåande transport med løysingar som er meir fleksible i høve til etterspurnaden.

Dette gjeld både i distrikt og meir urbane område. Skyss har allereie utført innsikts- og moglegeheitstudier som omhandlar fleksible løysingar og vil nå forsøke konseptet i praksis.

Pilotprosjekt i Odda

Første kvartal 2020 vil pilotprosjektet HentMeg starte opp i Odda. Fire lokale busslinjer vert erstatta med ein buss som hentar den reisande etter bestilling. Løysinga vil basere seg på «HentMeg» konseptet som er utvikla av Kolumbus og blant anna prøvd ut i Sauda og Kongsberg. Dette pilotprosjektet blir gjennomført i samarbeid med bussoperatør i området, og med god dialog med Odda kommune.

Målsettinga er fleire og meir nøgde reisande, enda meir berekraftig kollektivtrafikk og læring om nye løysingar og forretningsmodellar for fleksibel kollektivtrafikk. Prosjektet vil bli løpande evaluert gjennom 2020, med tanke på korleis konseptet eventuelt kan tas i bruk i andre område av fylket.

Etablere betre system og rutinar for arbeidet med skuleskyss

Skuleskyss er ei lovpålagt oppgåve, og skuleskyssen er i stor grad dimensjonerande for kollektivtilbodet og bussmateriellet i mange område i fylket.

I perioden vil ein ha fokus på vidareutvikling av styringsdokument og rutinar for å kontinuerlig sikre likehandsaming og regeletterleving.

Skyss vil også ha fokus på å vidareutvikle samhandlinga med kommunar og skular. Ordninga med faste kontaktpersonar hjå kommunane har vore vellukka, og vil bli arbeidd vidare med, mellom anna gjennom årlege kommunesamlingar. Føremålet er betre samhandling, mellom anna med fokus på koordinering når det gjeld skulestruktur, skuleruter og start- og sluttider ved skulane. Dette kan på sikt bidra til å redusere kostnadsveksten på området, samt sikre at skuleskyssen blir utført på en best mogleg måte.

I tillegg vil ein i perioden arbeide for å automatisere oppgåver som har høg grad av manuell gjennomføring i dag, til dømes utsending av skolekort og vedtaksbrev. Skyss vil framover ta i bruk relevante digitale verktøy som kan bidra til betre og meir effektive arbeidsprosessar innan skuleskyssområdet.

3 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.

For å oppnå dette har ein i kollektivstrategien slått fast at ein vil

- gjere det enkelt å finne relevant informasjon,
- gjere det enkelt å velje riktig billett og betale for denne,
- auke kunnskapen om kollektivreiser,
- gjere kollektivtrafikken synleg, og
- heve kvaliteten på knutepunkt og haldeplassar.

Dette er strategiar ein har jobba etter i fleire år, og kundeundersøkingar viser at ein har oppnådd positive resultat. I perioden 2020 til 2023 vil ein prioritere tiltaka som er skildra under.

Digitalisering og nye mobilitetstenester

Tenestene vi skal tilby kundar og innbyggjarar i Hordaland skal vere saumlause, og enkle å nytte seg av og betale for. Derfor pregar digitalisering og implementering av ny teknologi i stadig større grad måten Skyss arbeider på.

Ein vil framover legge til rette for å tilby dei reisande kombinerte mobilitetstenester. Eit robust kollektivtilbod vil vere kjernen i ein heilskap med bildeling, sykkeldeling, samkjøring og bysyklar. Innføring av nye betalings-, bestillings- og informasjonstenester for kombinert mobilitet vil påverke tenestene ut mot kunden i åra som kjem.

Sikre betre informasjon til dei reisande

Eit enklare og meir tilgjengeleg kollektivtilbod er grunnpilaren i eit framtidig heilskapleg

mobilitetstilbod. Skyss vil saman med andre aktørar legge til rette for et best mulig mobilitetstilbod slik at det er mulig for stadig fleire å leve utan eigen bil. God tilrettelegging av informasjon og data for eksterne aktørar blir derfor stadig viktigare. Skyss jobbar med å etablere ein datainfrastruktur som gjer dette mogleg.

Skyss vil sikre at dei reisande med oss i Hordaland får tak i den informasjonen dei treng raskt, effektivt og på ein positiv måte. Dette skal også gjelde dei som har særskilte behov for hjelp eller informasjon. Slik vil ein styrke den totale opplevinga av Skyss som ein kundeorientert leverandør av kollektiv- og mobilitetstenester. Samhandling med operatørar og deira tilsette vil også vere ein viktig del av dette arbeidet.

Skyss lanserte i 2019 oppdatert reiseplanleggjar for web og mobil. I tråd med ambisjonar om i større grad å bli ein mobilitetsaktør vil ein i 2020 starte arbeidet med å tilretteleggje for å kunne finne informasjon om bysyklane i Bergen i Skyss sin reiseplanleggjar.

Reell framkomsttid for bussen (informasjon i sanntid) er gjort tilgjengeleg for dei reisande i Bergen nord, sentrum, sør, vest og i Nordhordland gjennom skilt på store haldeplassar og i mobil-app. Informasjonen blir også formidla på skjermar og informasjonssøyler i utvalde knutepunkt. I områda der sanntidssystemet er installert i bussane har ein også forbetra informasjonen til dei reisande med haldeplassannonsering over høgtalarane. Dette er eit viktig tiltak særleg med omsyn til universell utforming, og ein vil syte for at slik annonsering skal skje i alle område med sanntidsinformasjon.

I løpet av 2020 vil det bli tilrettelagt for reell framkomsttid (santtid) også i Sunnhordland og Hardanger/Voss.

Undersøkingar viser at stadig fleire reisande meiner at det er lett å finne informasjon om Skyss sitt kollektivtilbod, og ein ser at dei som nyttar dei digitale kanalane er mest nøgde. Samstundes aukar dei reisande sine forventningar og krav til god og oppdatert informasjon, også undervegs på reisa. Skyss vil satse vidare på trafikantinformasjon i digitale kanalar. Den pågåande digitaliseringa opnar også for nye moglegheiter som vil komme dei kollektivreisande til gode, mellom anna i form av betre tilgang til informasjon gjennom ulike digitale kjelder. Målet er å erstatte det aller meste av dagens trykte og statiske ruteinformasjon med digital og dynamisk informasjon.

For å betre kundeinformasjon ved uplanlagte avvikshendingar blir det i 2020 gjort interne endringar for å styrke denne funksjonen. Målet er å sikre like god informasjon til reisande med buss, bane, ferje og båt i by og distrikt, uavhengig av tidspunkt på døgnet.

Forenkle billetter og betalingsløsningar

Enkle pris og billettsystem er eit viktig ledd i arbeidet med å gjere kollektiv- og mobilitetstilbodet enklare, både for noverande og nye reisande. Betaling i app har lenge vore den dominerande kjøpskanalen i Bergensområdet. I 2018 vart også billettappen tilgjengelig i heile Hordaland, denne kanalen utgjer no om lag 75 prosent av det totale billettsalet. Dette viser at mange kundar ønsker digitale løysingar. Det er framleis eit mål å få enda fleire til å kjøpe billett før dei går om bord, slik at ein reduserer salet av billetter om bord i buss.

Det blir jobba kontinuerleg med enklare løysingar for sal og betaling. Billettsystemet som i dag er installert i alle bussar er til dels vanskeleg å bruke både for sjåførar og reisande, og har relativt høge vedlikehaldskostnader. I august 2019 utgjorde sal om bord fem prosent av omsettinga i sone A. I nye kontraktar for Bergen sentrum og nord som startar i 2020 vil innføre enklare, digitale løysingar for billettering.

Hovudstrategien er å satse på få, men effektive digitale kjøpskanalar, basert på sjølvbetening. Skyss følger derfor utviklinga i bransjen nøye, for å



Foto: Morten Wanvik

kunne ta i bruk nye løysingar når slike ligg føre. Skyss jobbar saman med Entur og dei store kollektivaktørane i Noreg for å sikre best mulig og mest mulig einsarta løysingar

AutoPASS-brikkebetaling er vedteke som betalingsløysing i nye ferjekontraktar, og AutoPASS-regulativ for ferjetakstar vert lagt til grunn i staden for dagens Riksregulativ for ferjetakster. Desse endringane vil bli innført på ferjesamband over heile landet, med nokre få unntak. Føremålet er å gjere betalinga enklare for både kundar og mannskap, i tillegg å lette trafikkavviklinga på ferjene. Det er også ei føremøn å ha same betalingsløysing på tvers av riks- og fylkesvegssamband og fylkesgrenser. Det vil framleis vere mogleg å betale med kontantar og kredittkort i tillegg til AutoPASS-brikke.

I 2020 vil tal billettkontrollar reduserast målt mot nivået for 2019. Effekt på snikprosent vil evaluerast og legge føringar for strategi for inntektssikring for resten av perioden.

Auke kunnskapen om tilbodet for å nå nye reisande

For å nå nye reisande vil Skyss synleggjere tilbodet direkte mot prioriterte marknader, som store arbeidsplassar, arbeidsreisande med bil og reisande i område der kollektivtilbodet er mest konkurransedyktig. Aktivitetar retta mot store arbeidsplassar som fokuserer på reduserte parkeringsareal og auka bruk av sykkel, gange og andre mobilitetsløysingar vil bli prioritert.

Gjere kollektivsystemet meir synleg

Å gjere mobilitets- og kollektivtilbodet meir synleg er viktig for å gjere reisa enkel for dei reisande. Dette vil også bidra til å auke statusen for mobilitets- og kollektivtransport og betre konkurransen mot privatbilen.

Oppgradering, drift og vedlikehald av knutepunkt og haldeplassar er heilt sentralt i dette arbeidet. Skyss vil bidra til best mulig standard på og vedlikehald av infrastruktur på viktige haldeplassar og terminaler i Hordaland. Dette vil bli gjort i tett samarbeid med andre etatar. Etter oppgradering av Olav Kyrres

gate i Bergen er målet å ha kun digital informasjon som ivaretar behovet til ulike brukargrupper.

Sjå kapittel 4.7 og 4.8 for meir om infrastrukturtiltak for knutepunkt og haldeplassar.



4 Effektive reiser

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

For å oppnå dette har ein i kollektivstrategien peikt på behovet for

- å minimere stoppetid på haldeplass,
- infrastrukturtiltak som får bussen fram,
- restriktive tiltak for biltrafikken og
- kollektivorientert byutvikling.

Infrastruktur for kollektivtrafikken – organisering og ansvar

I planlegging og gjennomføring av tiltak for fysisk tilrettelegging for kollektivtrafikken har mange aktørar eigarskap og ansvar. Ansvaret for verkemidla innan kollektivtransporten er fordelt på to forvaltningsnivå.

- Fylkeskommunen har ansvar for infrastruktur og tiltak på fylkesvegane, eigne kollektivterminalar og anlegg for innfartsparkering.
- Kommunar er planmyndigheit med ansvar for val av fysiske løysingar. Har også ansvar for kommunale vegar, og utbyggingsmønster gjennom kommunal planlegging.

For tiltak innanfor Bergen kommune har stat, fylke og kommune samarbeid gjennom byvekstavtalen – «Miljøløftet».

For tiltak utanfor Bergen kommune har fylkeskommunen ansvar for å utarbeide eit plan- og byggjeprogram for fylkesvegane i Hordaland.

I handlingsprogram kollektiv vil ein søkje å vise den samla innsatsen på kollektivområdet, ved å spegle

tiltak frå relevante handlings-, plan- og byggjeprogram.

Infrastrukturbehov i Bergensområdet

Trafikkplan Bergen blei vedtatt mars 2018 og viser ønska utvikling i linjenett og rutetilbod for eit kollektivtilbod som har kapasitet og kvalitet til å ta sin del av trafikkveksten i samhøve med nullvekstmålet.

For å gjennomføre tiltaka som ligg i trafikkplan Bergen vil det vere behov for ytterlegare tilrettelegging av infrastruktur og areal for kollektivtrafikken i Bergen:

- Stamlinjene må sikrast framkomst i trafikken slik at ein får føreseielege reiser og raskare reisetid for kundane. Dette gjeld og andre tyngre linjer, særleg bylinjer som betener det meir finmaska nettet i sentrumsnære område. Ulike verkemiddel må vurderast og iverksettast.
- Terminalar og knutepunkt må ha tilkomst og kapasitet til å betene fleire bussar og reisande.
- Behov for kapasitet i Bergen sentrum og Bergen Busstasjon må ivaretakast.
- Viktige knutepunkt mellom buss og buss, og buss og bybane, må tilretteleggjast med gode bytteforhold som gir rask omstiging.
- Arbeidet med å utbetre endehaldeplassar med plass til regulering og nødvendige sjåførfasilitetar må halde fram.

Naudsynte infrastrukturtiltak for kollektivtrafikken i Bergensområdet er lista opp i vedlegg til handlingsprogrammet. Tiltaka vil vere grunnlag for prioriteringar innan kollektivinfrastruktur i Handlingsprogram Miljøløftet.

I handlingsprogramperioden vil fleire større infrastrukturprosjekt påverke busstrafikken i Bergensområdet:

Byggjearbeidet for bybane til Fyllingsdalen er i full gang og det har vore høg byggeaktivitet langs den kommande trasèen. Vidare byggjearbeid vil få



Nytt Sotrasamband, med ny kollektivterminal på Storavatnet, ferdigstilt tidlegast 2023, vil medføre justeringar i tilbodet i vestkorridoren og Bergen vest.

Ny E39 Os-Svegatjørn-Rådal skal etter planen stå ferdig i 2022, og vil ha innverknad på busstilbodet mellom Os og Bergen.

Desse nye vegsambanda vil krevje utbygging av kollektivtilbodet, fordi det vil vere naudsynt med eit tilbod både på ny og gamal veg – om ein ønsker at kollektivtilbodet skal vere konkurransedyktig mot bil. Generelt sett vil eit tilsvarande tilbod som i dag på fleire trasear krevje meir ressursar enn før.

Utbygging av Bybanen

Bybanen i Bergen er vår beste stamlinje, nettopp på grunn av at reisene med banen er effektive og føreseielege. Vidare utbygging av Bybanen er eit stort løft for å gjere kollektivreiser i Bergen konkurransedyktige.

Bybanen frå Bergen sentrum til Fyllingsdalen terminal vil få ni haldeplassar og ei køyretid på om lag 18 minutt. Bybanen vil både gje auka kapasitet for sentrumsretta reiser, og ha ei viktig rolle for reiser mellom bydelane Fyllingsdalen og Årstad. På Mindemyren vil den nye Bybanen spele ei viktig rolle for byutviklinga som er planlagt i dette området.

konsekvensar for avvikling av busstrafikken i enkelte område – og i enkelte periodar. Det blir arbeidd med gode løysingar for dette. Planlagt oppstart for drift av ny bybanelinje er 2022.

Utbygging av bybane mot nord skal sikre ein kapasitetssterk og effektiv kollektivkorridor mellom Åsane og Bergen sentrum, og tilkopling av enno ein bydel til bybanenettet. Det blir no jobba med korleis ein ser for seg det samla kollektivtilbodet med buss og bane.

Vedlikehaldsbehov dagens bybanelinjer

Vedlikehaldsbehovet for dagens bybanelinjer kan grovt delast i tre:

1. Ordinært, kontinuerleg vedlikehald
2. Større vedlikehald som blir avdekt når nye byggetrinn blir teke i bruk
3. Større vedlikehald av investeringskarakter etter kvart som alderen på Bybanen aukar

Punkt 1 blir handtert gjennom fylkeskommunale budsjett, og omfattar alt ordinært vedlikehald av alle aspekt ved drift av Bybanen. Punkt 2 og 3 omhandlar tyngre vedlikehald av investeringskarakter som har behov for å løysast gjennom Miljøløftet. Tiltaka blir vurdert som

sentrale for å kunne oppretthalde kontinuerleg drift av Bybanen.

Punkt 3 omhandlar tiltak av investeringskarakter som er venta ettersom alderen på Bybanesystemet aukar. Byggjetrinn 1 (Byparken – Nesttun) har vore i drift sidan 2010, og det nærmar seg behov for større utbetringar og oppgraderingar i baneinfrastrukturen. Tiltaka vil bidra til å oppretthalde kontinuerleg drift av Bybanen.

Med utgangspunkt i dette blir det vurdert som naudsynt å oppretthalde dagens storleik på bidrag til vedlikehald av Bybanen sine ulike byggetrinn.

Forlenga trolleylinja til Laksevåg

Frå desember 2020 skal ei forlenga trolleylinje gå mellom Birkelundstoppen og Lyngbø. I dag køyrer trolleybussar på linje 2 mellom Birkelundstoppen og Strandkaiaen. Med ei utbygging av leidningsnett på Laksevåg kan bussane køyre på batteri gjennom sentrum og fortsette under ny køyreleidning til Lyngbø. Med kombinasjonen av batteri og lading frå køyreleidning undervegs kan ein unngå å etablere trolley-infrastruktur der det er mest teknisk krevjande, kostbart eller ikkje ynskjeleg i eit gitt område, utan at ein mistar eigenskapane til trolleybussen knytt til miljø og stabil drift. Arbeidet inneber etablering av ny endehaldeplass på Lyngbø og utbetring av eksisterande på Birkelundstoppen.

Ambisjonen er at den nye busslinja skal vere av ein høg standard og ha god framkomst. Difor er det også satt i gang prosjekt langs traseen som aukar kvaliteten på linja, som signalprioritering for bussane, oppgradering av haldeplassar, utbetring av gangveggar/snarveggar til haldeplassane, etablering av kollektivfelt og ny belysning.

I fyrste omgang er ny trolleyinfrastruktur grunnlag for elektrisk og utslippsfri drift på ny stamlinje Birkelundstoppen-Lyngbø. I neste omgang kan infrastrukturen på begge sider av sentrum nyttast for å elektrifisere fleire busslinjer.

Aktiv signalprioritering

Ein er i gang med å utnytte sanntidssystemet på bussane i Bergensområdet for å betre framkomsten for kollektivtrafikken. Systemet kan nyttast til å prioritere bussane i lyskryss (aktiv

signalprioritering), noko som vil bidra til å gjere kollektivtrafikken meir konkurransedyktig.

Eit pilotprosjekt for å gje bussane prioritet i lyskryss i Kringsjåveien på Laksevåg i Bergen hausten 2017 gav gode effektar. I 2018 har løysinga vore utvida til 13 enkeltkryss i Bergen der det har vore utfordringar i høve til køyremønster for busser og anna trafikk.

Teknisk sett har signalprioriteringa gjeve venta resultat. Det er trong for dokumentasjon som stadfestar effekten systemet har på regularitet, betra framkome og kostnadsutnytting for bussane i Bergensområdet. Vidare er det ønskeleg å teste ut slik prioritering på fleire delstrekningar og heile linjetraséar.

Etablere fleire kollektivfelt/sambruksfelt

Eigne, prioriterte køyrefelt er eit kraftfullt framkomsttiltak som gjev færre bussar i kø og høgare hastigheit. Det er også avgjerande for kollektivtrafikkens attraktivitet og konkurransekraft. I Bergensområdet er det fleire område med høg trafikk der framkomsten er dårleg. Dette gjeld især Åsane terminal, Nygårdstangen, Sørås/Lagunen, Fjøsangerveien, Sandviken sjukehus, Sotra og Askøyveien.

Statens vegvesen jobbar på bestilling frå fylkeskommunen med eit prosjekt for å vurdere mogleg innføring av sambruksfelt, tungbilfelt og kollektivfelt langs innfartsårene til Bergen.

Sjå tabellar i vedlegg for oversikt over planlagde kollektivfelt.



Heve kvaliteten på knutepunkt og haldeplassar i Bergen

Oppgradering av knutepunkt og haldeplassar handlar både om å gjere kollektivtilbodet attraktivt og enkelt for dei reisande, men ikkje minst om effektive reiser gjennom god framkomst og tilrettelegging av infrastruktur for transportmidla. God informasjon på knutepunkt og haldeplassar er eit viktig verkemiddel for å sikre at reisa blir så enkel og effektiv som mogleg for kunden.

I Bergen er bydelsterminalane navet i kollektivtrafikken nær sentrum. Som følgje av auka ruteproduksjon og styrking av dei tyngste busslinjene er fleire av terminalane fullt utnytta i rushperiodane. Planlagde oppgraderingar vil ha fokus på køyremønster, informasjon og ventefasilitetar for passasjerane, sjåførfasilitetar og oppstillingskapasitet for busstrafikken.

Det har sidan 2010 vore arbeidd målretta med strekningsvis oppgradering av haldeplassar for buss. Oppgraderingane omfattar universell utforming, standardheving og betring av trafikktryggleiksforhold.

Arbeidet fram til no har stort sett konsentrert seg om stamlinjene, og dette arbeidet er med nokre unntak ferdigstilt. Fokus blir no retta mot andre,

tunge kollektivlinjer i Bergen utanom stamlinjene. Ei oversikt over prioriterte strekningar for oppgradering av haldeplassar finst i vedlegg.

Oppgradering av endehaldeplassar

Behovet for oppgradering av endehaldeplassar er stort i Bergensområdet, og auka kapasitet på endehaldeplassane har direkte innverknad på talet på bussar som regulerer i sentrum, samt behov for eventuell kapasitetsauke/utviding av bydelsterminalane.

Endehaldeplassar har fleire driftsrelaterte funksjonar enn vanlege haldeplassar. I tillegg til tilstrekkeleg areal til av- og påstiging (avhengig av passasjergrunnlag, tal på fotgjengarar og syklistar i området) og universell utforming blir følgjande funksjonar vurdert som naudsynt for drift:

- Snuplass
- Areal til regulering, dvs. ekstratid sett av til moglege forseinkingar. Behov blir bestemt av frekvens på linje(er)
- Sjåførfasilitetar, toalett og pauserom
- Passering av regulerande bussar, fyrste buss inn er ikkje alltid fyrste buss ut

- Unngå oppstilling av bussar i Bergen sentrum

Vidare vil planlagt elektrifisering av bussparken kunne forsterke arealbehovet då bussane vil måtte opphalde seg lenger på haldeplassen for å gjennomføre lading.

Endehaldeplassane ikkje treng å vere plassert midt i lokalsentra. Dei bør likevel plasserast i tett kontakt med desse for å unngå unødig tomkøyning, og det må leggest til rette for god framkomst.

Sjå vedlegg for tabell med oversikt over prioriterte endehaldeplassar.

Heve kvaliteten på knutepunkt og haldeplassar utanfor Bergen

Det blir arbeidd kontinuerleg med å heve kvaliteten på kollektivinfrastruktur inkludert utvalde

knutepunkt i fylket utafor Bergen. Tiltaka spenner frå etablering av snusløyfer, opprette, utvide og oppgradere haldeplassar til universell utforming, og sette opp leskur samt skilte haldeplassar. Desse tiltaka blir lagt fram i det årlege investeringsprogrammet for fylkesvegane.

Det er gjennomført fleire kartleggingar av kollektivinfrastrukturen utanfor Bergen som viser stort behov for opprusting. Når det gjeld knutepunkta vil mindre tiltak som til dømes skilting ha stor verdi, men på meir enn halvparten av knutepunkta er det behov for større tiltak.

Tabellen under viser viktige knutepunkt som er under arbeid, i ulike fasar. I tillegg kjem fleire andre kollektivknutepunkt det bør setjast i gang arbeid med.

Utvalde kollektivknutepunkt utanfor Bergen	Status i arbeidet
Voss stasjon (Voss kommune)	Bygging av kollektivpunkt pågår, og bussterminalen opnar 2. januar 2020
Straume (Fjell kommune)	Nytt kollektivknutepunkt knytt til Straume senter blir planlagt som ein del av nytt Sotrasamband. Planforslag er vedteken.
Ravnanger (Askøy kommune)	Oppgradering av kollektivknutepunktet ved bruk av kollektivmidlane i Askøypakken, prosjektorganisasjonen til Askøypakken har fått overlevert prosjektet for vidare planlegging og gjennomføring.
Kleppestø (Askøy kommune)	Det er starta ny planprosess for områdeplan Kleppestø i 2019.
Knarvik (Lindås kommune)	Områdeplan for Knarvik sentrum er i prosess. Knutepunktet blir på sikt flytta (plan for ny Fv 57 mellom Knarvik og Isdalstø). Det er gjennomført ein moglegheitsstudie for midlertidig løysing for terminalfunksjonen for buss. Studie for plassering av nytt knutepunkt er gjennomført, og prosjektet er planlagt realisert i 2020. Midlertidig terminal på grunn av arbeid med E39 gjennom Knarvik var ferdigstilt hausten 2019.
Flatøy (Meland kommune)	Reguleringsplan er vedtatt, og prosjektet er overlevert til prosjektorganisasjonen i Nordhordlandspakken for gjennomføring.
Osøyro (Os kommune)	Os kommune er i gang med ein områdereguleringsplan for Osøyro, der framtidig lokalisering av kollektivknutepunkt er tema.
Odda (Odda kommune)	Med bakgrunn i reguleringsplanen for Smelteverkstomta er bygging av nytt kollektivknutepunkt i Odda i gang, og er planlagt ferdigstilt i 2020. Samstundes arbeidast det med eit prosjekt som skal ta i bruk Omn 3 på Smelteverkstomta, m.a. til terminalfasilitetar.
Husnes (Kvinnherad kommune)	Vedteken reguleringsplan med kollektivløysingar føreligg. Det er ein prosess på gang med kommunen for å finne løysingar og utforming av terminalen innafor regulert løysing.
Dale (Vaksdal kommune)	Vaksdal kommune har regulert ei løysing for ein kombinert skuleterminal og sentrumsterminal i Dale. Løysinga har pr no ikkje avklara finansiering.
Storebøportalen (Austevoll kommune)	Det er regulert inn ny kollektivterminal i områdeplanen for Storebø, det er no ei prosess for å optimalisere plasseringa og løysinga for ein ny terminal.
Svortland (Bømlo kommune)	Som ein del av miljøgateplanen for Svortland er det igangsett oppgradering av knutepunktet i Svortland, prosjektet er planlagt ferdigstilt i 2020.

Leggje til rette for innfartsparkering

Det er ei målsetning om 6000 innfartsparkeringsplassar i Bergensområdet innan 2030. Status i 2019 er over 4000 plassar med eit belegg på mellom 65 og 72 prosent. Det er likevel

store variasjonar i belegget mellom dagens parkeringsanlegg. Idealsituasjonen bør liggje på 85-90 prosent.

Sidan 2018 har det vore betalingsordning på to innfartsparkeringar, Birkelandsskiftet og Storavatnet/Godviksvingane. Her har belegget vore lågt grunna oblatordning. Tekniske løysingar som sikrar at alle som reiser kollektivt kan nytte parkeringa uavhengig av type billett er under arbeid.

Handlingsprogram for innfartsparkering blei vedteke i 2018. Handlingsprogrammet peiker på to område som blir prioritert for innfartsparkering i Bergen kommune:

- Åsane (del av Bybanen byggjetrinn 5)
- Arna stasjon

For Åsane blir det arbeidd med fleire mellombels tiltak i tida fram mot regulering av bybanetraseen, til dømes i Vågsbotn, der vegvesenet sin kontrollstasjon er under ombygging med ferdigstilling 4. kvartal 2019. Det vert og arbeidd og med andre prosjekt i Åsane for å utvide kapasiteten på innfartsparkeringsplassar i området.

Det vidare arbeidet med innfartsparkering i Åsane er avhengig av at traseen for Bybanen blir avgjort, då det er behov for å etablere eitt eller fleire anlegg i tilknytning til haldeplass.

Fylkesutvalet har peika på Arna som ein sentral stad for vidare utvikling av innfartsparkering. Det blir arbeidd med å få regulert inn ein innfartsparkering i Bergen kommune sine planar for området. Det er ønskeleg å auke kapasiteten frå dagens 550 plassar til nærare 6-700 plassar, noko som vil krevje eit parkeringshus.

Utarbeide strategi for bussanlegg

Bussanlegg er ein viktig del av infrastrukturen og rammene for kollektivtransporten. Anlegga utgjør ei rekkje funksjonar; parkering, vedlikehald og vask av bussar, sjåførfasilitetar og i nokre tilfelle administrative funksjonar for operatør av bussdrifta.

Hordaland fylkeskommune eig i dag ei rekkje bussanlegg. Nokre er gamle og i dårleg forfatning, og det kan stillast spørsmål til om dei er godt plasserte – også med tanke på kva areal som bør nyttast til byutvikling. Fylkeskommunen vil utarbeide ein strategi for bussanlegg der føremålet er å konkretisere framtidig behov for bussanlegg med omsyn til geografisk lokalisering, fasilitetar og kvalitetar ved anlegga. Utgreiingsarbeidet vil hovudsakleg gjelde bussanlegg i Bergensområdet

5 Miljøvenleg drift

Kollektivstrategi for Hordaland og Miljøstrategi for Skyss slår fast at kollektivtrafikken sitt viktigaste miljøbidrag er å ta trafikkveksten. Utover dette vil Skyss redusere lokale og globale utslepp frå drifta. Det er viktig å balansere ressursbruk mellom auka kapasitet/kvalitet i tilbodet og meir miljøvenleg teknologi.

Oppsummert vil ein sikre meir miljøvenleg drift av kollektivtrafikken ved å

- Elektrifisere bussar og ferjer
- Ta i bruk biogass og biodrivstoff
- Stille krav til at strømmen er fornybar, biogassen og biodrivstoffet er berekraftsertifisert og i tillegg at biodrivstoffet er palmeoljefritt
- Vere pådrivar for og samarbeide om forskning og utvikling

For å setje desse strategiane ut i livet vil ein i perioden prioritere arbeidet som er skildra i dette kapitlet.



Temaplan for null- og lågutsleppsteknologi

Temaplan for låg- og nullutsleppsteknologi for bussane i Hordaland følger opp kollektivstrategien med eit tydeleg ambisjonsnivå for lågare lokale og globale utslepp, basert på vurdering av moglegheitene for innføring av ny teknologi.

For å redusere klimapåverknaden frå busstrafikken kan ein – enkelt sagt – erstatte det fossile drivstoffet med fornybart (biodrivstoff) eller elektrifisere drifta. Temaplanen viser moglege tiltak for elektrifisering og bruk av biodrivstoff som gjev til saman 65 prosent lågare klimapåverknad frå bussane i Hordaland mellom 2016 og 2025, og minst 40 prosent lågare klimapåverknad innan 2020.

Med tiltaka som ligg i temaplanen vil busstrafikken i Bergen bli fossilfri innan 2020, og i resten av Hordaland innan 2025.

For å nå ambisjonane som er tilrådd må Skyss vere oppdatert på marknadsutviklinga og vurdere arealbehovet framover for vidare elektrifisering.

Elektriske bussar i Bergen

Eit av tiltaka for å elektrifisere busstrafikken i Bergensområdet er å utvide trolleylinja til Laksevåg. Forlenga trolleybuslinje til Lyngbø skal vere klar for drift ved oppstart av nytt anbod for Bergen sentrum i 2020. Trolley-infrastrukturen er kostbar og bør på sikt nyttast til fleire busslinjer. Ei betre utnytting krev truleg ei oppgradering av dagens køyreleidning, noko som ikkje ligg inne i utbyggingsprosjektet som pågår.

I Bergen sentrum vert det driftsoppstart med 80-100 batteribussar frå desember 2020. Lading er planlagt med kabel på depotet Mannsverk.

For å førebu vidare elektrifisering bør ein undersøkje nettoppgraderingsbehovet på bussanlegga i heile fylket og vurdere behovet for areal til lading på utvalde stadar utanfor depot. Gitt

økonomiske rammer kan ein skifte ut dieselbussar med elektriske bussar i kontraktområdet Bergen sør. Vidare kan ein vurdere elektriske bussar ved produksjonsauke i alle kontraktområda i og rundt Bergen.

Oppstart biodrivstoff og biogass

Ved oppstart av ny kontrakt for Nordhordland hausten 2018 blei det tatt i bruk berekraftsertifisert biodrivstoff for bussane. I kontraktområda Bergen sør og Vest blir det nytta berekraftsertifisert og palmeoljefritt biodrivstoff frå oppstart sommaren 2019.

Ved oppstart av kontraktområdet Bergen nord hausten 2020 kjem alle bussar stasjonert på Haukås til å driftast med 100 biogass. Bussar på Osterøy og bussane frå Bergen sentrum som ikkje vert elektrifisert vil nytte berekraftsertifisert og palmeoljefritt biodrivstoff.

Redusere utslepp frå buss i Hordaland utanfor Bergensområdet

Det ein vedteke ambisjon om at busstrafikken i heile Hordaland skal vere fossilfri innan 2025. Elektrifisering utanfor Bergen er ikkje førebudd enno. Framover vil det i alle område bli stilt krav om biodrivstoff, noko som minst vil halvere klimapåverknaden frå bussdrifta. Det er estimert å koste om lag 6 mill. kroner i året å gjere bussdrifta i Hordaland utanfor Bergensområdet fossilfri.

Lokale utslepp frå busstrafikken

Ein europeisk standard set grenseverdiar for kor mykje lokale utslepp køyretøy kan ha for å bli godkjent for sal. Frå 2014 gjeld standarden Euro VI for alle nye køyretøy. Med Euro VI er dei lokale utsleppa minimale. Med utskifting av bussparken til nyare bussar og krav i nye anbod vil ein ha Euro VI-standard på bussparken i Bergen frå 2020, og innan 2025 i resten av fylket.

Redusere utslepp frå båttrutene

Trafikkplan båt legg til grunn at sambandet Kleppestø - Strandkaiaen blir elektrifisert i nytt anbod. Skyss vil i tida framover førebu for anbod med elektrisk båt på Askøysambandet, der områdeplan og bygging av ny kai på Kleppestø spelar ein avgjerande rolle for mogleg framdrift.

Hydrogendrift kan på lengre sikt vere ei mogleg miljøløysing for Nordhordlandsambandet, dersom teknologi og forventa kostnader ligg til rette for det. Dette er ikkje lagt til grunn i førebuingane for kommande kontrakt frå 2021.

Elektrifisering av båt (batteri eller hydrogen) føresett finansiering utover dagens rammer for kollektivdrift.

Redusere utslepp frå ferjesambanda

Frå 1. januar 2020 har ein fem kontraktar med til saman 17 hybridelektriske ferjesamband. I kontraktane er det avtalt å redusere klimagassutsleppet med 88 prosent, samanlikna med utsleppa frå dagens ferjeflåte. Gjennom bruk av batteri og biodiesel blir ferjedrifta i heile Hordaland fossilfri.

Dei fleste sambanda vil vere 100 prosent elektriske i vanleg drift. På nokre samband vil ein grunna ønske om justeringar i rutetilbodet i fyrste omgang ta i bruk noko biodiesel.

Skyss skal i samarbeid med operatørselskapa sjå på korleis ein kan optimere bruken av det eksisterande batteri- og ladeutstyret. Bransjen treng å samle erfaring med korleis bruken påverkar levetida til batteria, for å vurdere konsekvensane av driftsendringar i elektrisk drift.

Det er noko forseinkingar knytt til nettoppgradering som gjer at den elektriske drifta er forventa forseinka ut i 2020 på einskilde samband.

6 Oppsummering Hordaland 2020 - 2023

Strategiar for best tilbod der flest reiser	Prioriteringar og tiltak 2020-2023
Styrke kollektivtilbodet for dei store reisestraumane	Utvikle og styrke kollektivtilbodet i Bergen
	Førebu endringar i rutetilbodet knytt til nye bussanbod i Bergen
Vidareutvikle stamlinjene i Bergen	Omlagging til regionstamlinjer mellom regionsentra Os og Straume.
	Styrke planleggingsgrunnlaget mellom anna med betre verktøy for analyse av passasjertal og køyretider
Utvikle regionale stamlinjer i Bergensområdet	Planlegge framtidig kollektivnett buss/bane i planlegging av nye byggjetrinn for Bybanen
Knyte regionane i fylket saman	Førebu nye anbod for bybåtsambanda, planlegge for auka kapasitet på begge og miljøløysing på sambandet Kleppestø - Strandkaien
Tilby eit samanhengande grunntilbod i heile fylket	Vidareutvikle forvaltninga av skuleskyss mellom anna ved å ta i bruk digitale verktøy som kan bidra til betre og meir effektive arbeidsprosessar
Samordne offentleg transport i tynt befolka område	Oppstart av pilotprosjektet for fleksibel bestillingstransport i Odda.
Utvikle eit enklare og meir effektivt linjenett	Planlegging av endring av linjenettet i samband med ny E39 Svevatjørn - Rådal.

Strategiar for enkle reiser	Prioriteringar og tiltak 2020-2023
Gjere det enkelt å finne relevant informasjon	Utvikle løysingar for digitalisering og datainfrastruktur som sikrar god flyt av data og informasjon mot kundane og mot ulike aktørar i mobilitetsmarknaden
Gjere det enkelt å velje riktig billett og betale for denne	Legge til rette for digital informasjon til dei reisande i eigne og andre sine kanalar
	Legge til rette for og ta i bruk nye betalingsløysingar og salskanalar
Auke kunnskapen om kollektivreiser	Utarbeide skreddarsydd løysingar for informasjon til tilsette ved store arbeidsplassar
Gjere kollektivtrafikken synleg	Oppgradere haldeplassar og informasjon i Bergen sentrum og på knutepunkt og terminalar utanfor Bergen
Heve kvaliteten på knutepunkt og haldeplassar	

Strategiar for effektive reiser	Prioriteringar og tiltak 2020-2023
Minimere stoppetid på haldeplass	Planlegge for vidare bybaneutbygging og eit samla kollektivnett for buss og bane mot vest og nord
Infrastrukturtiltak som får bussen fram	Gjennomføre tiltakspakkar for betre framkomst for fleire av bystamlinjene og dei viktigaste bylinjene
Restriktive tiltak for biltrafikken	Etablere planlagde kollektivfelt/sambruksfelt og planlegge for realisering av fleire aktuelle trasear
Kollektivorientert byutvikling	Gjennomføre planlagde oppgraderingar av terminalar, knutepunkt, haldeplassar og endehaldeplassar i og utanfor Bergen
	Følgje opp strategi for innfartsparkering, koordinert med utbygging av Bybanen

Strategiar for miljøvenleg drift	Prioriteringar og tiltak 2020-2023
Sikre låge utslepp frå busstrafikken	Oppfølging av tiltak frå temaplan for låg- og nullutslepp gjennom nye kontraktar i Bergensområdet, m.a. elektrifisering av bussparken i Bergen sentrum
Redusere miljøbelastning frå båt- og ferjetrafikken	Bygging og oppstart av drift av trolleylinja gjennom sentrum og mot Laksevåg
Vere pådrivar for forskning og utvikling	Etablere ladeinfrastruktur og førebu oppstart av nye kontraktar med miljøvenlege løysingar for fylkesvegferjer
	Førebu ny kontrakt med miljøløysing på sambandet Kleppestø-Strandkaaien

7 Vedlegg

Infrastrukturtiltak for busstrafikken i Bergensområdet (kap. 4)

Pågåande tiltak

Tiltak i gjeldande handlingsprogram Miljøloftet

Stad	Tiltak	Ferdig
Framkomst		
FV 585 Haukeland sør, retn. nord	Kollektivfelt og ny haldeplass	Ferdig 2019
E39 NHH, retning sør	Forlenging av avkøyringsrampe	Ferdig 2019
E39 Gamle Bergen, retning sør	Forlenging av avkøyringsrampe	Ferdig 2019
FV 585/ 582 Birkelundstoppen - Lyngbø	Forlenging av trolleybuslinje til Laksevåg	Ferdig 2020
Terminalar og endehaldeplassar		
Olav Kyrres gate	Oppgradering av heile gatetverrsnittet. Redusert tal haldeplassar, auka bredde til fortau. Erstatningshaldeplass i Lars Hilles gate	Ferdig sommar 2020
Kollektivsnuplass Kråkenes	Snu- og reguleringsplass for buss. Sjøførfasilitetar	Ferdig 2019
Endehaldeplassar ny trolleylinje Birkelundstoppen - Lyngbø	Snu- og reguleringsplass for buss. Sjøførfasilitetar	Ferdig 2020
Haldeplassar		
E16 Arna - Vågsbotn	Haldeplassoppgradering	Ikkje avklart ferdigstilling

Tiltak under planlegging

Endehaldeplassar¹:

Endehaldeplass	Merknad	Status
Prioriterte		
Flaktveit	Fleire reguleringsplassar.	Behov for reguleringsplan. Starta skisseprosjekt.
Støbotn	Fleire reguleringsplassar.	Behov for reguleringsplan. Starta skisseprosjekt.
Lyngbø/ Birkelundstoppen	Snu-/ reguleringsplass.	Prosjektering starta (endehaldeplass trolleybuss)
Vadmyra	Fleire oppstillingsplassar.	Skisseprosjekt starta, løysast innanfor vegareal (ikkje reguleringsplan)
Mulen		Privat reguleringsplan under handsaming. Skisseprosjekt starta.
Wergeland	Fleire oppstillingsplassar. Areal til buss for bane. Reguleringsplan for sykkel i området.	
Slettebakken	Fleire oppstillingsplassar, grunna manglande plan for Sletten terminal.	Skisseprosjekt saman med TS (trafikktryggleik)
Garnes	Del av reguleringsplan for sykkel. Snuplass del av arbeid med erstatningsskole på Garnes.	
Løvestakskiftet/ Sikthaugen	Løvestakskiftet for lite areal til oppgradering. Vurdere forlenging av linja til Sikthaugen/ område ved Løvestakktunnelen. Skisseprosjekt starta.	Del av privat reguleringsplan som pågår.
Øvrige		
Apeltun/ Nøttveit	Regulert endehaldeplass gjennom bustadprosjekt Nøttveit. Behov for tilpassing.	Det må avklarast behov for oppgradering.
Leirvikåsen/ Godvik/ Drotningvik	Skisseprosjekt med fleire, ulike plasseringar basert på endra linjestruktur ved nytt Sotrasamband.	Prosjekt ikkje starta opp.
Hetlevikåsen	Fleire reguleringsplassar.	Prosjekt ikkje starta opp.
Hordvikneset	Skisseprosjekt, etablere snuplass, buss snur i dag på p-plass.	Prosjekt ikkje starta opp.
Milde snuplass	Stramme opp snuplass.	Prosjekt ikkje starta opp.
Ramsvik snuplass	Skisseprosjekt.	Prosjekt ikkje starta opp.

¹ Det vert i 2020 starta eit prosjekt for kartlegging av status og oppgradering av endehaldeplassar gjennom Miljøløftet.

Strekningsvis haldeplassoppgradering²:

Strekning
Olsvikskjenet - Olsvikveien - Leirvikåsen
Birkelundstoppen - Nesttun (Sædalen)
Gaupås - Ytre Arna
Nordås - Søråshøgda
Apeltun - Smørås
Elveneset - Ulsmågveien
Fyllingsveien - Melkeplassen

Terminalar for oppgradering:

Stad	Merknad
Oasen terminal	Del av Bybanen BT4
Loddefjord terminal	Skisseprosjekt starta opp
Lagunen terminal	Breiddeutviding mot veg/ fortau. Behov for fleire reguleringsplassar, særleg mtp. endring i linjenettet med ny E39 til Os. Skisseprosjekt. Ikkje avklart ferdigstilling.
Storavatnet terminal	Ny terminal. Del av Sotrasambandet. Ny plassering ved Olsvikkrysset

Framkomsttiltak som ikkje krev reguleringsplan:

Stad	Merknad
FV 283 Dag Hammarskjolds veg	Kollektivfelt retning sentrum frå nr. 2 til haldeplass Hamregården
FV 240 Hesthaugveien	Passeringslomme ved Midtkleiva. Reduserer behov for kollektivfelt retning vest frå Åsane terminal
FV 558 Lyderhornsveien	Vurdere omfordeling av vegareal inn mot Loddefjord terminal frå Bjørgeveien

² Det vart ikkje starta prosjektering i 2019 på grunn av ressursituasjon i SVV i samband med overflytting av deler av SVV til fylkeskommunen.

Framkomsttiltak under regulering:

Stad	Merknad	
FV 267 Åsamyrane, Hesthaugbroen - Litleåsvegen	Kollektivfelt. Felles reguleringsplan med gang/ sykkel. Del av Bybanen BT5 Åsane.	Kollektivfelt uavklart status
FV 267 Åsamyrane, Nyborgkrysset - Flaktveitvegen	Tosidig kollektivfelt. Del av områdereguleringsplan for Nyborg.	Reguleringsplan førebels ikkje vedteke
FV 242 Liamyrane, Nyborgkrysset - Liakroken	Tosidig kollektivfelt. Del av områdereguleringsplan for Nyborg.	Reguleringsplan førebels ikkje vedteke
FV 285 Sælenveien, Torgny Segersteds vei - rundkøyring Skarphaugen	Kollektivfelt. Del av områdereguleringsplan for Fyllingsdalen.	Reguleringsplan førebels ikkje vedteke
FV 282 Kroatjønneveien, Spelhaugen - rundkøyring Skarphaugen.	Tosidig kollektivfelt. Del av områdereguleringsplan for Fyllingsdalen.	Reguleringsplan førebels ikkje vedteke
FV 585 Nattlandsveien. Landåstorget - Hagerups vei	Kollektivfelt og sykkel.	Reguleringsplan starta opp. Tiltak framleis ikkje avklart
KDP, Bergen vest	Kommunedelplan kollektivsystemet mellom Bergen sentrum og vest.	Pågår

Framkomsttiltak med behov for å starte opp regulering

Stad	Merknad	Status
FV 540 Folke Bernadottes vei, Dag Hammarskjolds veg - Oasen terminal	Kollektivfelt retning terminalen. Einsidig for å redusere tverrsnitt/ finne plass til sykkelveg.	Prosjekt ikkje starta, ikkje del av områdereguleringsplan for Fyllingsdalen
FV 540 Fyllingsdalsveien, Dag Hammarskjolds veg - Sikthaugen	Kollektivfelt retning Løvestakktunnelen. Einsidig for å redusere tverrsnitt/ finne plass til sykkelveg.	Prosjekt ikkje starta, ikkje del av områdereguleringsplan for Fyllingsdalen
FV 556/ 179 Dolvik terminal	Tiltakspakke for å auke framkomst i alle retningar rundt terminalen.	Prosjekt førebels ikkje starta.
FV 582 Gyldenpriskrysset	Ny trolleybuslinje, behov for å vurdere kollektivfelt som følge av redusert feltkapasitet grunna utbygging av sykkelveg. Behov for reguleringsplan.	Skisseprosjekt satt på vent til bygging av sykkeltiltak er gjennomført.
FV 556 Straumevegen, Langeholmen - Fjøsangerlokket	Kollektivfelt retning lokket.	Ikkje starta opp.
FV 173 Kokstadvegen, Kokstadgrenda - Ytrebygdsvegen	Kollektivfelt inn mot rundkøyring Ytrebygdsvegen.	Skisseprosjekt ferdig.
FV 556, Birkelandsskiftet terminal - Flyplassvegen	Kollektivfelt/ bypass i Ytrebygdsvegen inn mot Flyplassvegen.	Prosjekt ikkje starta.
FV 585 Årstadvegen, Alrek - haldeplass Haukeland nord	Forlenge dagens kollektivfelt i Årstadvegen.	Prosjekt satt på vent til bygging av underjordisk haldaplass Bybanen er ferdig.

Skisseprosjekt

Skisseprosjekt er prosjekt som er aktuelle å starte opp i perioden. Det vil først utarbeidast eit oversyn over moglege tiltak, som deretter må konkretiserast vidare.

Stad	Merknad	Status
Åsane terminal	Forbindelse mellom terminal og overordna vegnett. Del av bybaneprosjektet	
FV 238 Peter Jepsens veg (Ytre Arna)	Strekningsvis gjennomgang. Siktutbetring og møteplassar for buss.	Prosjekt ikkje starta.
E39 Haukås - Klauvaneset	Strekningsvis gjennomgang. Vurdere mindre strakstiltak for betra framkomst for buss, med fokus på kryssløysingar	Prosjekt ikkje starta.

Mindre tiltak

Denne posten omhandlar mindre tiltak som vil kunne betre framkomsten for buss langs strekninga.

Stad	Merknad	Status
FV 194 Olsvikveien: Olsvikskjenet - Leirvikåsen	Møteplass for buss på bakketopp	Prosjekt ikkje starta
FV 195 Drotningvikveien: Breivikdalen - Dammaberget	Strekning 250 m for smal til at to busser kan møtes. Møteplass på midten, siktrydding i kurve	Prosjekt ikkje starta
FV 582 Michael Krohns gate	6 heva gangfelt som må byggast om til puter eller trapesump med kontrakurve	Prosjekt ikkje starta

HORDALAND FYLKESKOMMUNE V/ SKYSS

Besøksadresse Lars Hillesgt. 20B 9, 5008 Bergen **Postadresse** Postboks 7900, 5020 Bergen

T +47 55 55 90 70 **E** skyss@skyss.no

skyss.no

Saknr: 2020/1931-5
Saksbehandlar: Dagmar Reutz Hillestad

Saksgang

Utval	Utv.saknr.	Møtedato
Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne	4/20	05.02.2020

Integrasjon av kollektivområdet i Vestland fylkeskommune

Forslag til vedtak

Saka vert lagt fram utan tilråding for drøfting i rådet.

Bertil Søfteland
seksjonssjef

Dagmar Reutz Hillestad
utvalssekretær

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor ingen handskriven underskrift

Saksnr: 2019/120-1
Saksbehandlar: Hallgeir Varsi, Målfrid Vik Sønstabø, Rolf Rosenlund

Saksframlegg**Saksgang**

Utval	Utv.saksnr.	Møtedato
Hovudutval for samferdsel og mobilitet		02.12.2019
Fylkesutvalet		30.01.2020

Integrasjon av kollektivområdet i Vestland fylkeskommune**Forslag til innstilling**

1. Fylkesutvalet stiller seg bak avdelinga sitt arbeid med å utvikle styring og eigarskapsforvaltning innanfor mobilitets- og kollektivområdet.
2. Fylkesutvalet støttar framlegget om ein gradvis marknadsintegrasjon, der kollektivtilbodet framstår mest mogeleg likt som i dag for kundane, fram til merkevare er avklara og gode fellesløysingar er utarbeida innan mobilitets- og kollektivområdet.

Samandrag

Avdeling for mobilitet og kollektivtransport har sett i gong arbeidet med å utvikle strategiar og handlingsplanar for ansvarsområde sitt. Fram til nytt planverk er på plass, styrer fylket etter gjeldande styringsdokument. Samstundes går arbeidet med å etablera ei felles kollektiveining etter plan, og Skyss/Kringom vil vera ein felles organisasjon frå 01.01.2020.

Arbeidet med utvikling av felles kundeløysingar er sett i gong og vil verta gradvis innført. Merkevarer og namn vil verta avklara i løpet av 2020. I tillegg pågår det samstundes eit viktig arbeid med korleis den nye eininga kan utvida og utvikla verkeområdet sitt til å verta ein mobilitetsaktør.

Rune Haugsdal
prosjektleder

Håkon Rasmussen
påtroppande fylkesdirektør for
Avdeling for mobilitet og kollektivtransport

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor inga handskriven underskrift.

Saksutgreiing

Bakgrunn for saka

Formålet med saka er å gi ei overordna forståing for politikkområdet i Avdeling for mobilitet og kollektivtransport i Vestland fylkeskommune, orientere om status og framdrift i sentrale prosessar, og beskrive grensesnitt til og frå MoK.

Vedtakskompetanse

Fylkesutvalet har vedtaksmynde, jfr reglement for fylkesutvalet pkt 2.1.7, andre oppgåver; Fylkesutvalet tek avgjerd i saker som ikkje ved lov, forskrift eller delegasjonsvedtak er lagt til anna organ.

Vurderingar og verknader

Innleiing

Kollektiv som politikkområde er utvida til kombinert mobilitet, og den administrative inndelingane er endra. I tillegg har samanslåinga til eit nytt fylke gitt eit geografisk større område å administrere.

I sum gir dette behov for ny struktur på styringsdokument, såvel som revisjon av strategiar og handlingsplanar. Det er ønskeleg med eit felles overordna planverk for heile transportområdet både for avdeling for infrastruktur og veg og avdeling for mobilitet og kollektivtransport, for å oppnå ein heilskapleg og samanhengande forvaltning av veg, mobilitet og kollektiv. Avdelingane må så utarbeide strategiar og handlingsplanar for dei ulike ansvarsområda.

Arbeidet må gjerast med eit heilskapleg perspektiv og brei involvering, og må gjerast over tid. Fram til nytt planverk er på plass, styrer fylket etter gjeldande styringsdokument.

Arbeidsdeling mellom avdeling for mobilitet og kollektivtransport og avdeling for infrastruktur og veg

Dei to avdelingane Infrastruktur og veg (IVA) og Mobilitet og kollektivtransport (MoK), skal saman ha ansvar for tilbodet, drifta og utviklingane av samferdsleområdet i Vestland. Dei har felles politiske hovudutval, i Hovudutval for samferdsel og mobilitet.

Det er eit overordna mål å sjå samferdsle som eit samla område, slik at ein kan vurdere dei beste og mest føremålstenlege løysingar på trong for reise og kommunikasjon. Dei to avdelingane må ha tett kontakt på alle nivå for å få til ei slik samordning.

Samstundes vil MoK ha det overordna ansvar for kollektivtilbodet. Dei reisande og drifta sine utfordringar og ønskjer vil vere i fokus, og må gje gode løysingar og prosjekt. IVA vil naturleg stå for gjennomføring av prosjekt innan infrastruktur.

Eigarstyring av einingane

Fylkeskommunane sit på store verdiar gjennom eigarskap i selskap, og fleire av selskapa utfører viktige oppgåver for fylkeskommunen.

Arbeidet med eigarskap er sektorovergripande og sektornøytralt, og det er naturleg at fylket har ein heilskapleg eigarskapsforvaltning på tvers av avdelingane.

Ei av oppgåvene som høyrer under eigarskap er oppfølging av at eigarskapen blir utøvd i samsvar med lover, reglar og overordna prinsipp som gjeld for selskapa. Utarbeiding av overordna rutinar og retningslinjer for eigarstyring er ei anna oppgåve.

For dei selskapa som ligg tett opp til MoK sitt fagfelt, er det særskild viktig at avdelinga bidrar i utformingane av dei selskaps-spesifikke eigarstrategiane.

MoK vil gjennom seksjon for eigarstyring og strategi bidra i arbeidet med den praktiske innrettinga av eigarskapsforvaltninga. MoK vil bidra i utforming av eigarstrategiar for aksjeselskap som Bybanen AS, Ferde AS og Sunnhordland lufthamn A/S, samt fylkeskommunale verksemder som kollektiveininga og Bybanen Utbygging, i dialog med desse. Ulike styringsdokument vil verta lagt fram for politisk handsaming.

Organisatorisk samanslåing av Skyss/Kringom til ny kollektiveining

Administrativ arbeidsgruppe for kollektivområdet konkluderte med tilråding om at fagområdet skulle organiserast som ei eining, under ein leiar, og med ei felles merkevere. Dette vart lagt fram som politisk sak i partsamansett utval 13.05.2019 og referatsak i fellesnemnda 23.05.2019. Arbeidet som er gjort på kollektivområdet etter dette, har lagt denne tilrådinga til grunn.

Det er dei siste månadene arbeidd med å etablere ein ny organisasjon som integrerer dagens kollektiveining Skyss (Hordaland) og den delen av samferdselsavdelinga i Sogn og Fjordane som omfattar oppgåver knytt til merkevara Kringom. Det er planlagt for at det organisatoriske vil vere på plass til 1. januar 2020.

Styringsdokument og rapportering

For Skyss har «Kollektivstrategi for Hordaland – utvikling fram mot 2030» vore eit viktig styrande dokument sidan strategien vart vedteken i fylkestinget i 2014. Kollektivstrategien er forankra i Regional transportplan Hordaland. Eit fireårlig handlingsprogram har vist kva initiativ og tiltak som er planlagt for å gjennomføre strategien. Handlingsprogrammet har vore rullert årleg, og lagt fram til politisk handsaming. Kwart år er det også utarbeidd ein eigen årsrapport som viser korleis utviklinga har vore på viktige måleparametre i høve strategien, i tillegg til informasjon om andre viktige nøkkeltal og hendingar i året som har vore. I tillegg rapporterast det frå området gjennom Hordaland fylkeskommune sin årsrapport.

Med grunnlag i kollektivstrategien er det vidare utarbeidd «trafikkplanar» for utvikling av rutetilbodet i ulike geografiske område, for båttilbodet i Hordaland og for korleis redusere klimapåverknad frå bussparken. I Sogn og Fjordane har Regional transportplan vore det sentrale styrande dokumentet, og rapportering frå kollektivområdet har vore del av den samla årsmeldinga for fylkeskommunen.

Den nye kollektiveininga vil ha behov for å etablere ein samla strategi for utviklinga av tenestene i eit samla Vestland, og ein struktur for å rapportere på denne strategien. For 2020 vil handlingsprogrammet for oppfølging av Kollektivstrategi for Hordaland bli utarbeidd på same måte som tidlegare, med tillegg for aktivitetane som er planlagt av Kringom. Årsrapport for kollektivstrategien for 2019 vil også bli lagt fram etter gamal «mal», fram til eit nytt opplegg for rapportering er på plass.

Vedtak om kollektiveininga si organisasjonsform og samarbeid med Bergen kommune.

Til møte i fylkestinget i desember 2018 la fylkesrådmannen fram sak om framtidig organisasjonsform for Skyss. Dette med bakgrunn i budsjettvedtak i fylkestinget 12.12.2017 og i sak 77/2018 i fylkesutvalet. Utgreiinga var gjennomført som eit prosjekt med deltakarar frå Hordaland Fylkeskommune, Skyss og Bergen kommune på administrativt nivå.

Som grunnlag for utgreiinga vart det innhenta to eksterne rapportar «Omorganisering av Skyss» v/advokatfirmaet Thommessen og «Samanhengen mellom strategiske mål og organisering av kollektivtrafikken» v/ Urbanet analyse.

Med bakgrunn i utgreiinga og rapportane hadde fylkesrådmannen inngått ein intensjonsavtale om å etablere eit tettare samarbeid på kollektiv – og mobilitetsområdet. Dette samarbeidet skulle ha som hovudmål å sikre eit miljøvenleg, effektivt og trygt transportsystem som fremja mobilitet for befolkning og næringsliv i heile fylket.

Fylkestinget gjorde fylgjande vedtak i saka:

1. Fylkestinget ynskjer eit sterkare samarbeid om kollektivtrafikk med Bergen kommune. Dette samarbeidet skal ha som hovudmål å sikre eit miljøvenleg, effektivt og trygt transportsystem som fremjar mobilitet for befolkning og næringsliv i heile fylket.
2. Fylkesrådmannen skal utgreia om eit styrka samarbeid skal vera basert på eit utvida avtaleverk, eit kommunalt/fylkeskommunalt oppgavefelleskap jfr § 19-1 i ny kommunelov eller andre meir formaliserte samarbeidsløysingar.
3. Fylkestinget ønskjer også utredet korleis Skyss kan samarbeide betre med dei andre kommunane i Hordaland og framtida Vestland
4. Fylkesutvalet og Utval for Miljø og Samferdsel vert haldne informert i det vidare arbeidet
5. Endeleg avtale skal leggjast fram for fylkestinget til godkjenning
6. Fylkesrådmannen legg opp til god dialog med kommunane i fylket i utforminga av prinsipp for samhandling.

Dialogen med Bergen kommune vert no teken oppatt, og målet er å koma fram til ein avtale om samarbeid om kollektivtrafikken i løpet av 1. halvår 2020. Samstundes vil ein og fokusera på å få til eit godt samarbeid med resten av kommunane i fylket. Desse prosessane vert forankra politisk.

Arbeidet med mobilitet i ny eining.

Skyss/Kringom som kollektiv- og mobilitetseining

Skyss/Kringom planlegg for å jobbe med kombinert mobilitet fordi det er eit viktig og nødvendig bidrag til samfunnet og til den enkelte innbyggjar. Samfunnet blir endra kontinuerleg, blant anna gjennom befolkningsvekst, urbanisering, forureining og auka velferd. Dette endrar føresetnadane for korleis vi legg til rette i samfunnet. Med ny teknologi har vi og fått betre føresetnader for å utnytte ressursar og kunne samhandle på nye måtar. For den enkelte har det alltid handla om korleis ein kjem seg lettast frå der ein er til dit ein skal. Men for samfunnet er det auka fokus på at reisa skjer på ein måte som er hensiktsmessig og berekraftig for samfunnet som heilskap. Den beste måten å gjere dette på er ved å sikra at folk enkelt finn fram til tilbodet gjennom gode tenester. Derfor ønskjer ein ikkje berre å utvikle kollektivtrafikken, men også tilby tenester for kombinert mobilitet på tvers av alle modalitetar. Dette må gjerast enkelt for kunden og bra for samfunnet.

Skyss/Kringom utvider med dette fokus frå rein kollektivplanlegging til å inkludere berekraftig mobilitetsplanlegging. Dette betyr å arbeide med samanhengen mellom alle transportformer, med innbyggjarane sitt behov for mobilitet i sentrum. Dette krev tverrfagleg arbeid og stor grad av medverknad frå kundane. I dette arbeidet vil ein legge til rette for samarbeid med kommunar, tilbydarar av mobilitetstenester og andre relevante aktørar. Dei tenestene vi har i dag som til dømes reiseplanleggar og billett-app må utviklast vidare slik at kundane har enkle og få tenester for å finna og å nyttiggjera seg ulike modalitetar.

Gjennom MUST er mobilitetsarbeidet i gang

Mobilitetsplanlegging er komplekst og krev godt samarbeid på tvers av aktørar og etatar. I Bergensområdet er dette samarbeidet godt i gang gjennom «MUST».

I 2018 gjennomførte Samferdselsdepartementet konkurransen «Smartere Transport i Norge». Målet med konkurransen var å finne gode løysingar på dagens og morgondagens transportutfordringar i byar og å tilretteleggja for at Noreg skal bli eit føregangslan i å ta i bruk ny teknologi. Hordaland fylkeskommune, Skyss og Bergen kommune vart éin av fem vinnarar i konkurransen, og saman med Statens vegvesen vart det i Bergen etablert eit Mobilitetslaboratorium for Utvikling av Smarte Transportløsningar – eit MUST. MUST skal vere ein læringsarena, ein stad for å etablere felles planar og ambisjonar, drive forretningsutvikling, skape og teste idear. MUST er med andre ord ein lab for mobilitetsarbeid i regionen.

Kollektiveininga skal ha felles løysingar for kundane

Ein viktig føresetnad for å integrere tenestene mot kundane, er avklaring av felles merkevare. Det er planlagt for at arbeid med felles merkevare vil starte tidleg i 2020, og i arbeidet vil ein sjå på verdien av dei eksisterande merkevarene og vurdere dei (marknadsmessig, økonomisk etc.) opp mot andre alternativ. Resultata av dette vil bli lagt fram til politisk handsaming.

Fram til felles merkevare og profil for den nye kollektiveininga er på plass er det vurdert som best for dei reisande at ein skal oppleva tilbodet og tenestene på lik måte som ein gjer i dag. Det vil seie at ein forhold seg til Skyss og Kringom på lik måte også etter opprettinga av Vestland fylkeskommune, til dømes når det gjeld prisar, soner, betalingsløysingar og rutetilbod.

Den framtidige kollektiveininga skal jobbe for integrerte og felles løysingar for kundane i heile det nye fylket, som til dømes ei felles nettside, same kjøpskanalar og reiseplanleggar. Det er vurdert at fram til merkevare er på plass, vil det ikkje vere hensiktsmessig å gjere dette integrasjonsarbeidet. Dette er basert på vurdering av at «mellomløysingar» ikkje vil gjere det enklare for kunden, og at slike midlertidige integrasjonar vil vere kostnadskrevjande og ta fokus frå arbeidet med dei gode felles løysingane under felles merkevare.

Kundane i Skyss/Kringom nyttar seg av digitale informasjonskanalar som nettside, sosiale media og mobilapplikasjonar. Desse blir vidareført uendra som Skyss og Kringom inntil vidare. Alle spørsmål via til dømes kontaktskjema og telefon vil derimot frå 1.1.2020 gå til eit felles kundesenter.

Billettar og prisar

Eit viktig arbeid for eit enkelt og integrert kollektivtilbod med buss i Vestland er innføring av felles pris- og sonestruktur. Felles pris- og sonestruktur er sentralt for å gjere det lettare å reise kollektivt i heile det nye fylket. Ein enklare pris- og sonestruktur er og ein føresetnad for å kunne tilby ei mobilløysning for billettkjøp i heile det nye fylket. Det komplekse utvalet av vilkår, kundekategoriar, billettar, rabattar og kanalar for sal skal bli reduserte og tilpassa kunden sitt behov og nye framtidsette kjøpskanalar.

Det går føre seg ei evaluering av omlegginga av takst- og sonestruktur for buss og bybanen i Hordaland som vart gjennomført 1.august 2018. Evalueringa av dette arbeidet er forventa å vere ferdig tidleg i 2020. Resultatet av evalueringa vil gje viktig læring og føringar for det vidare arbeidet. Det er vurdert som viktig at evalueringa ligge føre før arbeidet med felles pris- og sonestruktur for buss i heile Vestland blir sett i gang. Innføring av ein felles pris- og sonestruktur i heile det nye fylket vil vere ressurskrevjande. Arbeidet med felles takst- og sonestruktur blir lagt opp i ulike tidsløp for buss/bybane og båt. For buss/bybane er forventa oppstart av dette arbeidet andre kvartal 2020. Oppstart knytt til harmonisering av prisar for båt forventast å starte hausten 2020.

Kanalar for billettkjøp

Felles kanalar for billettkjøp i det nye fylket er avhengig av at arbeidet med pris- og sonestruktur er avklart. I Hordaland skal noverande kjøpskanalar avviklast og nye implementerast i løpet av 2020 og 2021, og dette er forventa ferdig i første halvdel av 2021. Arbeidet med å implementere felles kjøpskanalar for heile Vestland vil vere eit naturleg framhald av dette, slik at ein i løpet av 2021 kan forvente å ha eins løysingar i heile Vestland.

Rutetilbodet

Rutetilbodet med buss, bybane, båt og ferje ein har i dag i dei to fylka vil bli vidareført frå 1.1.2020. I den vidare utviklinga av kollektivtilbodet i Vestland må behov for samordning og felles prinsipp og prioriteringar vurderast. Etter samanslåinga i 2020 vil ein gradvis starte arbeidet med samordning og felles utvikling av det samla rutetilbodet i det nye fylket.

Skuleskyss

Per i dag har både Hordaland og Sogn og Fjordane fylkeskommunar eigne reglement for skuleskyss for grunnskular og vidaregåande skular. Det blir arbeida med å etablere nye skuleskyssreglement (grunnskule og vidaregåande skule) for Vestland fylkeskommune. Reglementa vil bli lagt fram som politisk sak i løpet av første kvartal 2020.

For å sikre at reglementa kan gje grunnlag for søknadshandsaminga for skuleåret 20/21 som startar i mars 2020, legg ein ikkje opp til større praksisendringar no, og føremålet vil vere å harmonisere dei eksisterande reglementa frå Hordaland og Sogn og Fjordane fylkeskommunar. Ved første revisjon av nye reglement vil ein opne opp for større praksisendringar ved behov, samt gjennomføre høyringsrunde hjå kommunane, i tillegg til politisk handsaming.

Transportkontraktane

Skyss er i dag registrert som organisasjonsledd i Hordaland fylkeskommune med eige organisasjonsnummer. Det er fastsett at dette organisasjonsnummeret skal vidareførast for kollektiveininga i Vestland fylkeskommune. Skyss og Kringom vil sørge for at kontraktar/garantiar vert overdradd til kollektiveininga i Vestland fylkeskommune. Grunna regler for mva. vil det og vere behov for å endra organisasjonsnummer på billettane til Kringom, og det vil stå Skyss på billettane i Sogn og Fjordane frå 1.1.2020. Skyss vil og stå som mottakar av inngåande faktura.

Kontraktane for fylkesvegferjene i Sogn og Fjordane vert i dag administrert av sams vegadministrasjon på vegne av Sogn og Fjordane fylkeskommune. For fylkesvegferjene i Hordaland vert kontraktane administrert av Skyss. Med bakgrunn i at ordninga med sams vegadministrasjon vert lagt ned med verknad frå 01.01.2020, vil Statens vegvesen ikkje lenger ha noko rolle i forhold til fylkeskommunale ferjesamband frå same tidspunkt. Det vert på denne bakgrunn lagt til grunn at kollektiveininga vil ha ansvar for oppfølging av alle fylkesvegferjesamband i Vestland frå 01.01.2020.

Overordna framdriftsplan for integrasjon på kollektivområdet

Figuren under oppsummerer dei viktigaste integrasjonsprosessane, og gjev tidslinje for planlagt gjennomføring og ferdigstilling.



Det er mykje som skal på plass i samanslåingsprosessen, og den daglege oppfølginga av kollektivtilbodet må ivaretakast til ei kvar tid. Ein gradvis integrasjon av tenestene mot kunden er mest tenleg ressursmessig. Arbeidet med merkevare for den nye kollektiveininga er planlagt starta opp tidleg i 2020. Utgreiing av felles pris- og sonestruktur for buss og bybane skal starte opp så snart evaluering av omlegginga i Hordaland er ferdig, og same arbeid for båt vil følge noko tid etter. Kollektiveininga overtek ansvar for ferjene frå SVV frå årsskiftet. Det er lagt opp til at felles reglement for skoleskyss skal vere på plass før neste skoleår. Integrasjon av fagsystem og kundeløysingar vil bli arbeidd med gjennom heile 2020 og vidare inn i 2021

Økonomi: Ikkje relevant.

Klima: Kollektivtrafikken set tunge klimaavtrykk, men kan med god planleggjing og ressursbruk vera ein avgjerande faktor for å få ned bilbruken i sentrale deler av fylket.

Folkehelse: Kollektivtrafikken kan vera med å nå måla om å redusera bilbruken, og vil slik vera eit godt folkehelseiltak.

Regional planstrategi: Oppfylgging av Kollektivstrategien for Hordaland

Konklusjon

MoK vil gjennom seksjon for eigarstyring og strategi bidra i arbeidet med den praktiske innrettinga av eigarskapsforvaltninga. MoK vil bidra i utforming av eigarstrategiar for aksjeselskap som Bybanen AS, Ferde AS og Sunnhordland lufthamn A/S, samt fylkeskommunale verksemder som kollektiveininga og Bybanen Utbygging, i dialog med desse. Ulike styringsdokument vil verta lagt fram for politisk handsaming.

Planane om organisatorisk integrasjon frå 1.1.2020, med ein gradvis integrasjon av tenestene til dei reisande i dei komande åra, er tenleg både ressursmessig og av omsyn til kundane. Kollektiveininga skal ha integrerte og felles løysningar for kundane i heile det nye fylket, men dette bør skje i ein godt planlagd overgang der avklaring av merkevare er sentralt for det vidare arbeidet.

Fylkesrådmannen er også positiv til at den nye kollektiveininga tek ein posisjon som mobilitetsaktør. Dette er i tråd med behovet hjå befolkninga og utviklinga i bransjen. Det kapasitetssterke kollektivtilbodet blir ikkje mindre viktig med dette, men fokuset blir utvida til å tilby eit større spekter av det dei reisande har behov for i transportkvardagen.

Saknr: 2020/1931-6
Saksbehandlar: Dagmar Reutz Hillestad

Saksgang

Utval	Utv.saknr.	Møtedato
Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne	5/20	05.02.2020

Byvekstavtale for bergensområdet 2019-2029. Framlegging av ferdigforhandla avtale til politisk handsaming

Forslag til vedtak

Saka vert lagt fram utan tilråding for drøfting i rådet.

Bertil Søfteland
seksjonssjef

Dagmar Reutz Hillestad
utvalssekretær

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor ingen handskriven underskrift

Saksnr: 2019/178-1
Saksbehandlar: Torill Klinker, Hans-Christian Engum

Saksframlegg**Saksgang**

Utval	Utv.saksnr.	Møtedato
Hovudutval for samferdsel og mobilitet		15.01.2020
Fylkesutvalet		30.01.2020
Fylkestinget		10.02.2020

Byvekstavtale for bergensområdet 2019-2029. Framlegging av ferdigforhandla avtale til politisk handsaming**Forslag til innstilling**

1. Fylkestinget vedtek sluttforhandla byvekstavtale for Bergensområdet for perioden 2019-2029.
2. Fylkestinget meiner den økonomiske ramma i avtalen er god og at avtalen vil bidra til å finansiere viktige drifts- og investeringstiltak i regionen. Fylkestinget sluttar seg til avtalen som eit godt grunnlag for eit forpliktande areal- og transportpolitisk samarbeid i Bergensområdet.
3. Fylkestinget viser til dei gode resultatane ein ser i Bergensområdet med omsyn til betra luftkvalitet, reduserte bilandelar og svært gode kollektivtal. Fylkestinget uttrykkjer difor ei forventning om at høgare statlege rammer vert lagt på bordet ved reforhandling av avtalen, i 2021. Fylkestinget uttrykkjer også ei forventning om at finansiering av bybanens byggetrinn 5 til Åsane vert sikra i neste NTP (2022-2033).
4. Fylkestinget ser det som positivt at byvekstavtalen gir ein felles arena for vidare samarbeid om felles areal- og transportløyningar i Bergensområdet. Det er ein stor styrke at avtalen bidreg med forpliktingar frå både stat og kommunar til ein felles arealpolitikk gitt i regional plan.

Samandrag

Forhandlingsutvalet signerte onsdag 4. desember 2019 ferdigforhandla byvekstavtale for perioden 2019-2029. Avtalepartar er Samferdsledepartementet (SD), Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD), Vestland fylkeskommune og kommunane Bergen, Alver, Askøy, Øygarden og Bjørnafjorden. Det geografiske området til dei fem kommunane utgjer også avtaleområdet. Avtalen er ikkje gjeldande før alle lokale avtalepartar har fatta politiske vedtak, og avtalen har vore handsama av regjeringa.

Avtalen forpliktar partane i avtaleområdet til å nå målet om nullvekst i personbiltransporten. Staten på si side har forplikta seg til å bidra med 13,3 milliardar (2020-kr) gjennom heile avtaleperioden. Utanom finansiering av Bybanen til Fyllingsdalen sikrar avtalen 722 mill. årleg til programområdetiltak og belønningssmidlar, ei auke på kring 250 mill. årleg i høve til det som ligg i gjeldande byvekstavtale. Saman med eit fylkeskommunalt bidrag på 270 mill. kr årleg har avtalen ei totalramme på 15 802 mrd. 2020-kr.

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen
fylkesdirektør for
mobilitet og kollektivtransport

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor inga handskriven underskrift.

Vedlegg:

1. Anbefalt byvekstavtale for Bergensområdet for perioden 2019-2029.
2. *Oppfølging av regjeringa sitt bompengeforlik – Bergensområdet.* Brev frå SD datert 14.11.2019.
3. *Tidsintervall for vurdering av måloppnåing i byvekstavtalane.* Brev frå SD datert 11.12.2019.
4. *Byvekstavtale for Bergensområdet – utbetaling av belønningsmidlar for 2019.* Brev frå SD datert 13.12.2019.

Saksutgreiing

Bakgrunn for saka

Våren 2018 inviterte Samferdsledepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet partane Hordaland fylkeskommune og kommunane Bergen, Lindås, Askøy, Fjell og Os til forhandling om ny byvekstavtale.

Gjennom byvekstavtalar inngår stat, fylkeskommunar og kommunar eit forpliktande samarbeid om å finansiere eit meir miljøvenleg transporttilbod i storbyområda. Kommunar og fylkeskommunar som inngår byvekstavtale med staten skal leggja til rette for ein arealbruk som mellom anna byggjer opp under staten sine investeringar i kollektivtransport, sykling og gange. Det er eit tydeleg mål at den framtidige veksten i transportarbeid skal takast med dei miljøvenlege transportformene, og ikkje med personbil.

Byvekstavtalane vert utarbeida etter forhandlingar der finansiering av transport- og miljøtiltak, og særleg tilrettelegging for kollektivtrafikk, sykkel og gange, er viktige tema. Avtalane består av ei rekkje tiltak og verkemidlar som bompengefinansierte bypakkar, midlar til veg og jernbane, arealtiltak, belønningssmidlar og ordninga med statleg delfinansiering av store kollektivprosjekt ("50/50-ordninga"). Partane i byvekstavtalane forpliktar seg til å bidra med finansiering og tiltak innanfor sine ansvarsområde. Kommunar og fylkeskommunar forpliktar seg samstundes til å bidra til ein arealbruk i byområda som aukar kollektivbruken og gjer det enklare å vera sykklist og fotgjengar.

Intensjonen bak ein slik avtale er i følgje staten: «transportløsningar som sikrer innbyggerne bedre mobilitet, og at veksten i persontransport tas med kollektivtransport, sykkel og gange (nullvekstmålet). Samordnet areal- og transportplanlegging vil være et viktig virkemiddel i avtalene.»

I sak 56/2019 vart utkast til framforhandla avtaletekst for byvekstavtale for Bergensområdet lagt fram for fylkestinget i Hordaland. I møte den 12.06.2019 slutta fylkestinget seg til avtaleteksten gjennom fylgjande vedtak:

- 1 Fylkestinget viser til framforhandla avtaletekst for perioden 2019-2029. Avtalen er eit godt grunnlag for eit forpliktande areal- og transportpolitisk samarbeid i Bergensområdet. Fylkestinget meiner den økonomiske ramma i avtalen er god og at avtalen vil bidra til å finansiere viktige drifts- og investeringstiltak i regionen.*
- 2 Politisk styringsgruppe har avgjort at sluttforhandlingane av byvekstavtalen skal skje etter lokalvalet 2019. Dette inneber at det er Vestland fylkeskommune som formelt skal inngå avtalen. Endeleg godkjenning og tilslutning til avtalen må dermed skje i Vestland Fylkesting i 2019.*
- 3 Fylkestinget viser til dei gode resultatane ein ser i Bergensområdet med omsyn til reduserte bilandelar og svært gode kollektivtal. Fylkestinget uttrykkjer difor ei forventning om at høgare statlege rammer vert lagt på bordet ved reforhandling av avtalen, i 2021. Fylkestinget uttrykkjer og ei forventning om at finansiering av bybanens byggetrinn 5 til Åsane vert sikra i neste NTP (2022-2033).*
- 4 Fylkestinget peikar på viktigeita av at strekninga E 39 Klauvaneset – Vågsbotn vert realisert snarast mogleg. Fylkestinget uttrykkjer ei forventning om at dette riksvegprosjektet vert finansiert med statlege midlar gjennom neste NTP (2022-2033).*

Det er gjort nokre mindre endringar i avtaleteksten i høve til det utkastet som vart lagt fram for fylkestinget i juni 2019. Endringane er eit resultat både av regjeringa sitt bompengeforlik og ynskjer fra avtalepartene.

Avtalen er no sluttforhandla, og vert i denne saka lagt fram for politisk slutthandsaming.

Prosess

Nasjonal transportplan 2018-2029 definerer ein modell for organisering av byvekstavtalane både i forhandlings- og oppfølgingsfasen. Dette inneber ei politisk styringsgruppe og ei administrativ forhandlingsgruppe. Det politiske styringsgruppa vert leia av statssekretær ved Samferdselsdepartementet

med deltaking frå Kommunal- og moderniseringsdepartementet, fylkesordførar, byråd for byutvikling og ordførarar. Denne gruppa skal bli involvert ved særlege behov.

Den administrative forhandlingsgruppa vert leia av vegdirektøren med deltaking frå jernbanedirektøren og fylkesmannen. NTP slår også fast at fylkeskommunen og kommunane skal vere representert ved administrativ leiing. Etter ønskje frå lokale partar har fylkesordførar, byråd og ordførarar vore ein del av det administrative forhandlingsutvalet i Bergensområdet.

Det har vore gjennomført ei rekkje forhandlingsmøter det siste året, særleg har statleg finansiering, arealpolitikk og praktisering av nullvekstmålet vore krevjande forhandlingspunkt.

Den 24.5.2019 vart det gjennomført eit møte i det administrative forhandlingsutvalet med sikte på å godkjenne den framforhandla byvekstavtalen. I møtet vart det klart at det var ulike forventningar til vidare prosess blant partane. Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune ønska å legge fram avtalen til handsaming i fylkesting og bystyre i løpet av sommaren, mens andre partar hadde ønske om at det var dei nye kommunestyra etter valet som skulle ta stilling til endeleg avtale.

På bakgrunn av usemje om vidare prosess vart den politiske styringsgruppa involvert i eit møte den 29.5.2019. Her la politisk leiing i departementa fram ei liste i ni punkt som rammer for vidare prosess:

- 1. Regjeringen ønsker å ha med flest mulig av partene og helst alle med i en ny byvekstavtale for Bergensområdet. Alle kommunene som deltar i forhandlingene, er invitert med av en grunn. Deltakelse for de nye kommunene er frivillig.*
- 2. Lindås kommune har uttrykt ønske om lokalpolitisk behandling av avtaleutkastet etter lokalvalget. Dette har bl.a. bakgrunn i kommunesammenslåingene. Vi ønsker derfor ikke å tvinge gjennom en avtale før valget.*
- 3. Basert på dette lukker ikke regjeringen forhandlingene nå.*
- 4. Regjeringen legger til grunn at det foreligger et forhandlingsresultat som er lokalpolitisk behandlet innen utgangen av 2019.*
- 5. Med en slik framdrift skal ingen tape økonomisk iht. fremforhandlet avtale.*
- 6. Hvis denne fremdriften ikke holdes og avtaleinngåelse trekker betydelig ut i tid, kan vi ikke utelukke at staten må vurdere betydningen dette har for statens tilbud. Dette må vurderes nærmere hvis det blir en reell problemstilling.*
- 7. Staten står ved tilbudet sitt slik det ligger nå.*
- 8. Avtaleutkastet som blir gjenstand for lokalpolitisk behandling av partene må være omforent.*
- 9. Hvis en eller flere av partene velger å trekke seg, må de økonomiske rammene for avtalen vurderes på nytt. Vi vil legge til grunn at gjenværende parter ikke skal tape økonomisk på at noen går ut. Det er selvsagt ikke slik at parter som trekker seg ut får beholde pengene de var tiltenkt gjennom avtalen.*

Staten var tydeleg på kravet om lokalpolitisk handsaming i løpet av 2019. Difor valgte Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune å vedta avtaleutkastet i juni 2019, som eit grunnlag for å fatta endeleg vedtak etter lokalvalet hausten 2019.

Bompengeforliket

Den 23. august 2019 la regjeringa fram bompengeforliket, som inneheldt ulike føringar både for bompengepakkar og byvekstavtaler. Det var lenge uvisst kva konsekvensar bompengeforliket konkret ville ha for Bergensområdet, men gjennom brev datert Samferdsledepartementet den 14.11.19 vart fylgjande stadfesta:

- Avtaleområdet vert tilført 50 mill. årleg til reduserte billettprisar.
- Avtaleområdet vert tilført 110 mill. årleg, fordelt på 55 mill. til bompengereduserande tiltak, og 55 mill. til betra kollektivtilbod (partane vart i møte den 15. november einige om at denne potten skal gå til Bybanen).
- Auka fleksibilitet for bruk av statlege midlar. I forslag til statsbudsjett 2020 er det opna for auka fleksibilitet for bruk av post 30-midlar på fylkeskommunalt og kommunalt ansvarsområde innanfor byvekstavtalen. Midlane kan også nyttast til kommunale og fylkeskommunale gange-, -sykkel- og kollektivtiltak, inkludert innfartsparkering. Det er føresett at bruken blir avgrensa til investeringar, og

at ei slik prioritering blir vurdert som meir kostnadseffektiv/samfunnsøkonomisk lønsam eller aukar måloppnåinga i avtalen samanlikna med riksvegtiltak.

- Vidareutvikling av nullvekstmålet med fokus på reduserte utslepp, støy, framkomst og arealbruk. Partane vart i møte den 15. november einige om at ein gjennom byvekstavtalen forpliktar seg til gjeldande nullvekstmål. I avtalen heiter det difor at: *Partane har merka seg at Regjeringa tek sikte på å fastsetje eit vidareutvikla nullvekstmål med fokus på reduserte utslepp, støy, framkomst og arealbruk innan utgangen av 2019. Dersom endring av nullvekstmålet påverkar føresetnader i avtalen, må avtalen bli reforhandla på dette punktet.*

I brev datert 11. desember varslar samferdsleministeren at måloppnåing heretter skal fylgjast opp i et treårig perspektiv: «*For å få til ei meir føreseieleg gjennomføring og handtering av nullvekstmålet inkludert tilgang til belønningmidlar frå staten, legg eg til grunn at nullvekstmålet frå no blir målt i eit tre års glidande snitt.*» Grunngevinga er at dette vil gjera det enklare å ta høgde for periodevise endringar i trafikkutviklinga. Måloppnåing gjeld likevel for heile avtaleperioden, og ikkje år for år – eit premiss som har vore gjeldande gjennom heile forhandlingsprosessen.

På spørsmål frå fylkesadministrasjonen svarar samferdsledepartementet at brevet ikkje endrar føresetningane for avtalen, og at den lokalpolitiske handsaminga kan halda fram som planlagt.

Finansiering av avtalen

Byvekstavtalen vert finansiert på fylgjande vis:

Statlege programområdemidlar til tiltak for framkomst, kollektivtrafikk, sykling og gåing (også omtalt som riksvegmidlar eller post 30-midlar).

Det vert sett av 4 492 mill. kr, dvs. i gjennomsnitt 408 mill. 2020-kr årleg i avtaleperioden (2019-2029) til framkomsttiltak for kollektivtrafikk, sykling og gåing som bidreg til å oppfylle målet i byvekstavtalen. Årleg bidrag frå staten over post 30 avhenger av faktisk framdrift og finansieringsbehov i porteføljen. Midlane skal indeksregulerast.

I forslag til statsbudsjett 2020 er det opna for auka fleksibilitet for bruk av post 30-midlar på fylkeskommunalt og kommunalt ansvarsområde innanfor byvekstavtalen. Midlane kan også nyttast til kommunale og fylkeskommunale gang-, -sykkel- og kollektivtiltak, inkludert innfartsparkering. Det er føreset at bruken blir avgrensa til investeringar, og at ei slik prioritering blir vurdert som meir kostnadseffektiv/samfunnsøkonomisk lønsam eller aukar måloppnåinga i avtalen samanlikna med riksvegtiltak.

Gjennom byvekstavtalen frå 2017 og Miljøløftet sitt handlingsprogram¹ er det fastsett bruk av programområdemidlar for perioden 2020-2023. Handlingsprogrammet er vedteke av styringsgruppa, bystyret og fylkestinget. Tiltaka er difor å rekna som bindingar fram til nytt handlingsprogram er vedteke. Avtalepartane føreset at igongsette prosjekt vert ferdigstilt. Det vert teke atterhald om årlege løyvingar over statsbudsjettet.

Statleg tilskot til store fylkeskommunale kollektivinfrastrukturprosjekt

Staten finansierer 50% av den samla kostnaden for utbygging av Bybanen til Fyllingsdalen, i tråd med retningslinjene for 50/50-ordninga. Stortinget har fastsett endeleg finansieringsplan og staten sitt bidrag til Bybanen byggetrinn 4 til Fyllingsdalen til inntil 3443 mill. 2019-kr. Det statlege bidraget vert vidareført frå førre byvekstavtale (2017) til denne. Midlane skal indeksregulerast. Finansiering av byggetrinn 5 til Åsane er ikkje ein del av denne avtalen.

Gjennom bompengeforliket vart det statlege bidraget til Bybanen til Fyllingsdalen auka. Halvparten av det auka tilskotet (55 mill.) skal øyremerkast reduserte bompengar og lokale partar er einige om at den andre halvparten (55 mill.) skal øyremerkast Bybanen. Midlane vil bli utbetalt fordelt over ti-årsperioden 2019-2029, uavhengig av framdrift for Bybanen til Fyllingsdalen. Det er lagt opp til at desse midlane overførast til fylkeskommunen. Den delen som går til reduserte bompengar må komme bilistane til gode i form av mindre bompengebelastning.

Belønningsordninga for betre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområda

¹ Miljøløftet er gjennomføringsorganet for gjeldande byvekstavtale, og utformar årlege handlingsprogram.

Belønningsordninga er ei incentivordning som skal bidra til betre framkome, miljø og helse i storbyområda, ved å dempa veksten i personbiltransport og auka talet på kollektivreiser. Gjennom NTP er det vist til at midlane skal kunna nyttast til ulike framkometiltak, men at dei også i sin heilheit skal kunna nyttast til drift av kollektivtransport. Midlane skal nyttast i tråd med det overordna målet i byvekstavtalen. Det vert sett av totalt 3 654 mill. (2020-kr) i belønningsmidlar i avtaleperioden (2019-2029), i gjennomsnitt 314 mill. kr. årleg. Midlane skal indeksregulerast. Det vert teke atterhald om årlege løyvingar over statsbudsjettet.

Fylkeskommunale midlar

Fylkeskommunale midlar er bidrag til byvekstavtalen som i all hovudsak skal nyttast til programområdetiltak (kollektiv, sykkel og gange) langs fylkesveg og kommunale vegar. Midlane kan også nyttast til andre tiltak som gjev høg måloppnåing. I denne avtalen inngår det fylkeskommunale midlar på 270 mill. 2020-kr per år. Midlane skal indeksregulerast. Det fylkeskommunale bidraget skal i hovudsak gå til tiltak for kollektivtrafikk, sykling og gåing, men skal også kunna omfatta investeringar i bybanevagnar, infrastruktur for låg- og nullutsleppsteknologi i kollektivtrafikken, tiltak i driftsinfrastruktur for kollektivtrafikken, i tillegg til vedlikehaldstiltak med investeringskarakter på fylkesvegnettet i avtaleområdet.

Det betydelege fylkeskommunale bidraget er knytt til kollektivansvaret, som er omtala i oppgåvemeldinga (Meld. St. 6 (2018-2019)). Dersom kollektivansvaret vert endra vil det fylkeskommunale bidraget måtte tilpassast ny struktur.

Kommunale midlar

Kommunane investerer årleg i samferdselsinfrastruktur, veg og trafiksikring gjennom investeringsprogram, fond og ulike prosjekt. Det vert ikkje avsett egne kommunale midlar i byvekstavtalen. Gjennom bompengeforliket varslar regjeringa eit krav om 20% fylkeskommunal / kommunal eigenandel i nye bypakkar. Dette vil vera gjeldande ved ei eventuell revisjon av bypakke Bergen, men vil ikkje råka dei ulike bompakkane i nabokommunane ettersom dei er reine finansieringspakker, og ikkje bypakker.

Finansiering i avtaleperioden, oppsummert

Tabellen nedanfor viser fordeling av statlege midlar gjennom avtaleperioden. Midlar til Bybanen og fylkeskommunale midlar på 270 mill. årleg inngår ikkje i tabellen.

Statlege midlar fordelt på partane, for perioden 2019-2029. Årleg gjennomsnitt. Mill. 2020-kr.

	Post 30-midlar ¹	Belønningsmidlar	Totalt
Skyss	–	280,0	280,0
Bergen kommune	285,1	23,76	308,9
Alver kommune	29,5	2,46	32,0
Bjørnafjorden kommune	25,0	2,08	27,1
Øygarden kommune	38,7	3,22	41,9
Askøy kommune	29,7	2,47	32,2
Totalt	408	314	722

¹ Årleg bidrag frå staten over post 30 er avhengig av framdrift i prosjekta og finansieringsbehov i porteføljen.

² Skyss får tildelt 280 mill. årleg i belønningsmidlar til drift av kollektivtransport innanfor avtaleområdet. Av desse er 25 mill. årleg øymerka låg- og nullutsleppsteknologi.

Fordelinga av post 30-midlar og belønningsmidlar er basert på innbyggjartal i den einskilde kommunen. Belønningsmidlar er i hovudsak fordelt til Skyss, med 280 mill. årleg. Av desse er 25 mill. årleg øymerka satsing på låg- og nullutsleppsteknologi. Kommunane får tildelt ein mindre pott belønningsmidlar etter folketal, til bruk innanfor ulike tiltak som bidreg til måloppnåing.

Bruken av post-30 midlar krev årlege løyvingar gjennom statsbudsjettet og tiltak må ha vedteken reguleringsplan for å kunne bli finansiert. Det er dermed kommunane sin planreserve som avgjer kva som er realiserbare tiltak i første del av avtaleperioden, medan ein må ha fokus på å planlegge tiltaka for siste periode. I løpet av heile avtaleperioden skal det sikrast ein geografisk fordeling av midlar i tråd med tabellen

over. Dei lokale partane har signalisert ei forventning om høgare rammer for siste halvdel av avtaleperioden. Dette vil ein måtta koma attende til ved reforhandling av avtalen, i 2021.

Bompengar

Bompengepakka for Bergen (Bypakke Bergen) inneber netto inntekter på 900 millionar årleg frå bompengar. Den reforhandla byvekstavtalen inneber ikkje auke i bompengane i Bergen då bypakken allereie er vedteken av Stortinget, jf. Prop 11S (2017-2018).

Byvekstavtalen føreset heller ingen endringar i finansieringa eller styringsstrukturen av dei ulike bompengepakkane.

Porteføljestyring

Prioritering av tiltak i byvekstavtalen skal styrast etter prinsipp om porteføljestyling. Dette inneber at tiltak skal prioriterast etter ei samla vurdering av tiltaket sitt bidrag til nullvekstmålet, samfunnsøkonomisk nytte, disponible midlar, planstatus, i tillegg til kapasitet på planlegging og gjennomføring. Eventuell kostnadsauke må handterast innanfor prosjektporteføljen

Prioritering av konkrete tiltak skal sikrast gjennom årlege handlingsprogram som skal utarbeidast og handsamast av styringsgruppa i Miljøløftet, fylkestinget, bystyret og kommunestyra i kommunane.

Satsingsområde

Som omtalt over skal prioritering i byvekstavtalen styrast etter prinsipp om porteføljestyling. Det er dermed ikkje i sjølve avtalen at dei ulike tiltaka skal konkretiserast. Prioritering av konkrete prosjekt skal skje gjennom årlege handlingsprogram med utgangspunkt i best mogleg måloppnåing.

Det har likevel vore viktig for partane å synleggjera forventningar knytt til ulike satsingsområde. Gjennom forhandlingar er det definert fire slike satsingsområde som inngår som ein del av byvekstavtalen:

Satsingsområde gange og sykkel

Satsingsområde kollektivtransport

Satsingsområde innfartsparkering

Satsingsområde miljøvennleg teknologi og innovasjon

I arbeidet med handlingsprogram skal dei ulike partane i fellesskap utforma tiltakslistar innanfor kvart satsingsområde, og det skal sikrast ein geografisk fordeling av tiltak i heile avtaleområdet. Styringsgruppa har mandat til å justere og endre på den prioriterte rekkefølga til prosjekta i det årlege handlingsprogramarbeidet.

Staten har varsla at belønningmidlar kan haldast tilbake dersom det ikkje førelegg prioriterte prosjektlistar for heile avtaleperioden i løpet av våren 2020.

Bybanen byggetrinn 5 til Åsane

Ettersom det ikkje er sett av statlege midlar til bybane til Åsane i Nasjonal transportplan 2018-2029, har ikkje staten vore viljug til å opna opp for finansiering av deltrekninga i denne avtalen. NTP er likevel tydeleg på at det må leggjast til rette for ein kontinuerleg utbygging av dei planlagte bybanestrekningane etter ferdigstilling av banen til Fyllingsdalen. Finansiering av Bybanen til Åsane vert dermed eit sentralt tema ved neste reforhandling (2021). Reguleringsplanlegginga er starta opp, og planarbeidet vert finansiert av Miljøløftet. Prosjektet er ein sentral del av bompengepakke for Bergen som vart vedteke i bystyret, fylkestinget og Stortinget i 2017. Planlegginga er forventa ferdig i 2022, med byggestart i 2024. Strekninga vil truleg verta ferdigstilt kring år 2031.

Ringveg aust / Vågsbotn Klauvaneset

Det har kome krav frå fleire partar i avtaleområdet om at ei prioritering av strekninga E39 Klauvaneset – Nyborg må omtalast i byvekstavtalen. Strekninga er eit riksvegprosjekt. Prosjektet må difor prioriterast gjennom NTP, og ikkje i byvekstavtalen.

I byvekstavtalen er prosjektet omtalt slik: *Avtalepartane har merka seg at samferdselsministeren har opna for at E39 Vågsbotn-Klauvaneset kan prioriterast føre E16 Ringveg Øst Arna-Vågsbotn i Nasjonal transportplan 2022-33. Dette er ei prioritering som dei lokale avtalepartane vil støtte.*

Arealplanlegging

Regional areal- og transportplan for Bergensområdet vart vedteken av Fylkestinget i Hordaland i juni 2017. Planen gir uttrykk for at det er behov for endring i arealpolitikken for å bidra til å nå nasjonale og regionale mål, og den opererer i skjæringspunktet mellom statlege føringar og kommunane sine ønskjer om lokal sjølvråderett. I forhandlingane om byvekstavtalen har partane blitt einige om at det er regional plan som vert lagt til grunn for avtalen.

Regional areal- og transportplan for Bergensområdet har som målsetting at hovuddelen av veksten i bustader og arbeidsplassar skal skje innanfor regionale vekstsoner. Vekstsonene er knytt til fylkessenter, bydels- eller regionsenter, og i gangavstand til kollektivstopp. I Bergen kommune er lokalsenter innanfor bystamlinene i kollektivsystemet inkludert. Mindre tettstader med stabile bumiljø og gode nærmiljø er ein positiv ressurs for regionen. Utanfor dei regionale vekstsonene skal det difor kunna bli lagt til rette for utbygging for å oppretthalda gode og levande lokalsamfunn.

Dei statlege og regionale forpliktingane i avtalen inneber bidrag til å gjennomføre regionale planar for å nå målsetting om nullvekst i personbiltransporten, samstundes som ein forpliktar seg til å lokalisere tenestetilbodet i tråd med regional plan.

Kommunane forpliktar seg gjennom avtalen til å oppdatere kommuneplanane i tråd med mål, strategiar og retningslinjer i Regional areal- og transportplan for Bergensområdet og Regional plan for attraktive senter i Hordaland. Dette arbeidet skal bli prioritert i løpet av første halvdel av avtaleperioden (2024).

Vidare prosess

Avtalen er ikkje gjeldande før alle lokale avtalepartar har fatta politiske vedtak, og avtalen har vore handsama av regjeringa. Truleg vil avtalen verta slutthandsama av regjeringa i løpet av våren 2020. Staten har gjennom forhandlingsprosessen hausten 2019 trekt kravet om lokalpolitiske vedtak innan årsskiftet 2019/2020. Belønningsmidlar for 2019 vil no verta etterbetalt i 2020 dersom partane har fatta lokalpolitiske vedtak innan 1. april 2020. Programområdemidlar for 2019 vil inngå i totalpotten og fordelast over heile avtaleperioden.

Den økonomiske ramma som no føreligg føreset at samtlege partar sluttar seg til avtalen. Dersom ein av avtalepartane vel å ikkje godkjenna avtalen, vil den økonomiske ramma bli trekt attende og fordelt gjennom eit nytt statleg mandat. Dei økonomiske konsekvensane av ein slik omfordeling er usikre, men dei lokale partane har oppfatta at staten vil kunna redusera den finansielle ramma noko. Ei endring i avtaleområdet vil også skapa ein dei usikkerheit knytt til framdrift. Lokalt legg ein til grunn at avtalen likevel vil kunna sluttbehandlast i løpet av 2020.

Vedtakskompetanse

Fylkestinget gjer vedtek om regionale planar, jfr. plan- og bygningslova § 8-1 jfr. § 8-4.

Vedtak av byvekstavtale er ein direkte oppfølging av vedteke regional transportplan Hordaland og regional areal- og transportplan for Bergensområdet. Fylkestinget har mynde til å vedta byvekstavtale.

Vurderingar og verknader

Økonomi: Gjennomføring av byvekstavtalen vil for heile avtaleperioden tilføra Bergensområdet 13,3 mrd. (2020-kroner) i statlege midlar. Store delar av desse midlane går til drifts- og infrastrukturiltak for kollektivtrafikken. Gjennomføring av byvekstavtalen vil dermed ha ein positiv effekt på fylkeskommunen sin økonomi.

Klima: Gjennomføring av byvekstavtalen vil bidra til nullvekstmålet og såleis ha ein positiv effekt på klima.

Folkehelse: Gjennomføring av byvekstavtalen vil redusere bilbruk og auke andelen gåande og syklende. Saman med mindre luftforureining og meir attraktive byområde vil byvekstavtalen ha ein positiv effekt på folkehelse.

Regional planstrategi: Utviklingsplan for Hordaland har eit mål om at Hordaland skal ha ein klima- og miljøvenleg utvikling, der ein av tre strategiar for å nå målet er å «styrke samordning av areal- og transportplanlegging i Bergensområdet». Byvekstavtalen legg til grunn eit forpliktande areal- og transportpolitisk samarbeid og ein satsing på kollektiv og sykkeltransport som vil bidra til reduserte utslepp frå transportsektoren.

Konklusjon

Avtalen forpliktar partane i avtaleområdet til å nå målet om nullvekst i personbiltransporten. Staten på si side har forpliktet seg til å bidra med 13,3 milliardar (2020-kr) gjennom heile avtaleperioden. Utanom finansiering av Bybanen til Fyllingsdalen sikrar avtalen 722 mill. årleg til programområdetiltak og belønningssmidlar, ei auke på kring 250 mill. kr. årleg i høve til det som ligg i gjeldande byvekstavtale. Saman med eit fylkeskommunalt bidrag på 270 mill. kr. årleg har avtalen ei totalramme på 15 802 mrd. 2020-kr.

Fylkesrådmannen viser til at det har vore ein lang og krevjande prosess med å fremforhandle avtalen, der rammetilhøva har blitt endra undervegs. Forhandlingsprosessen har strekt seg ut i tid og etterkvart samanfalle med andre store prosessar som kommunesamanslåing og førebuingar til kommuneval. Det har vore utfordrande både for politisk og administrativ leiing å kobla dei ulike prosessane på ein god måte. Fylkesrådmannen er difor nøgd med at det no føreligg eit omforeint avtaleutkast som er anbefalt framlagt for handsaming av forhandlingsutvalet hjå alle avtalepartene.

Vidare kjenner fylkesrådmannen seg trygg på at byvekstavtalen vil bidra til ein meir heilskapleg areal- og transportpolitikk og sikre eit forpliktande samarbeid mellom kommunane, fylkeskommunen og staten. Fylkesrådmannen meiner ei utviding av avtaleområdet har vore eit godt og viktig grep. Sjølv om det har gitt utfordringar i forhandlingane, er det av stor verdi at ein etablerer eit samarbeid i eit større, funksjonelt byområde. Dette er viktig og naudsynt for å nå nullvekstmålet.

Fylkesrådmannen peiker på at byvekstavtalen er eit kompromiss mellom statlege føringar og kommunale ønskjer i arealpolitikken. Fylkesrådmannen meiner difor det er ein styrke for vidare samarbeid at både stat og kommune gjennom avtalen forpliktar seg til ein felles arealpolitikk, som fastsett i Regional areal og transportplan for Bergensområdet.

Fylkesrådmannen ser også at forventningane til statlege midlar nok var høgare enn det ein har fått gjennomslag for i avtalen. Det er likevel fylkesrådmannen si klare oppfatning at dette er ein god avtale for regionen, og at 13,3 mrd. statlege kroner over 11 år er eit svært viktig bidrag for å gjennomføra gode og heilt naudsynte areal- og transportløyningar i regionen vår. Desse midlane vil finansiera Bybanen til Fyllingsdalen, ulike drifts- og infrastrukturtiltak for kollektivtrafikken, betra infrastruktur for gåande og syklende i heile avtaleområdet, samt ulike tiltak som kommunane sjølve har spelt inn. Bybanen til Åsane har det ikkje vore forhandla om i denne avtalen fordi det ikkje ligg midlar til denne i gjeldande Nasjonal transportplan.

Prioritering av konkrete tiltak skal sikrast gjennom årlege handlingsprogram som skal utarbeidast og handsamast av styringsgruppa, fylkestinget, bystyret og dei ulike kommunestyra. Avtalen presiserer at det skal sikrast ei geografisk fordeling av tiltak i heile avtaleområdet.

Fylkesrådmannen vil også understreke at avtalen ikkje inneber auke i bompengetakstane. Bypakke for Bergen er allereie vedteke av Stortinget og integrert i gjeldande byvekstavtale for Bergen 2017-2023.

Fylkesrådmannen si samla vurdering er at den framforhandla byvekstavtalen vil bidra positivt til ein meir heilskapleg areal- og transportpolitikk og sikra eit forpliktande samarbeid mellom kommunar, fylke og stat. Ei utviding av avtaleområdet er, slik fylkesrådmannen ser det, eit naudsynt grep i høve til samla måloppåing i Bergensområdet. Fylkesrådmannen peiker også på at byvekstavtalen, om den vert vedteken, vil utgjera et

formalisert og forpliktande fora for samarbeid i eit større funksjonelt byområde. Et slikt forpliktande samarbeid er naudsynt for å nå dei måla ein har sett innanfor areal- og transportplanlegging, og ikkje minst vil det bidra til ei positiv utvikling for heile regionen.