
Saknr: 2020/44795-1
Saksbehandlar: Martin Tvedt

Saksgang

Utval	Utv.saknr.	Møtedato
Hovudutval for samferdsel og mobilitet		13.05.2020
Fylkesutvalet		28.05.2020

Aldersvenleg transport - utprøving av eit fleksibelt kollektivtilbod for eldre i Bergen

Forslag til innstilling

1. Fylkesutvalet ber om at det blir teke initiativ til eit samarbeidsprosjekt med Bergen kommune, som har til formål å iverksette utprøving av eit fleksibelt kollektivtilbod for eldre i tråd med tilrådingane i saka.

Samandrag

I denne saka vert det gjort greie for oppfølging av politiske vedtak knytt til servicelinjene i Bergen, om utgreiing av framtidig behov og moglege alternative transportløyisingar (jfr. FUV-sak 261/2018 og budsjettvedtak 2020, FTING-sak 14/2019).

Det er nyleg gjennomført ei utgreiing i fagleg samarbeid med Bergen kommune, der det mellom anna er sett på transportbehovet for den aktuelle målgruppa, erfaringar med fleksible mobilitetsløyisingar for eldre og kva områder i Bergen som peiker seg ut med omsyn til mogleg utprøving. Med bakgrunn i denne utgreiinga tilrår fylkesrådmannen å gå vidare i eit samarbeid med Bergen kommune, med mål om å etablere ein pilot for aldersvennleg transport i Bergen frå 2021. Gjennom samarbeidsprosjektet skal det avklarast kva område piloten skal gjennomførast i og korleis transporten skal innrettast. Utprøving av teknologi for fleksibel transport er ein viktig del av prosjektet. I etablering av prosjektet må finansiering av piloten avklarast.

Kontrakten for servicelinjene går ut i juni 2020. Det er nyleg forhandla fram avtale om forlenging av kontrakt med Osbuss AS ut året, men med ein ekstrakostnad ut over budsjett på om lag 100 000 kr. Forhandlingane som er gjennomført tilseier at det ikkje er mogleg å forlengje kontrakten med Osbuss AS ut over 2020. Dersom servicelinjene slik dei føreligg i dag skal vidareførast, vil dette verte tema i utarbeiding av budsjett for 2021.

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen
fylkesdirektør mobilitet og kollektiv

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor ingen handskriven underskrift

Saksutgreiing

Bakgrunn for saka

I politisk sak FUV 261/2018, "Servicelinjene i Bergen", blei det hausten 2018 fatta følgjande vedtak:

"Fylkeskommunen vil ikkje vidareføre servicelinjene i Bergen etter utløp av inneverande kontrakt i juni 2020.

Det skal gjennomførast ei utgreiing av framtidig behov og moglege løysingar for denne brukargruppa. Bergen kommune skal involverast i arbeidet."

Dette vedtaket er følgt opp gjennom ei utgreiing i samarbeid med Bergen kommune, om alternative transportløysingar for målgruppa eldre. Utgreiinga er nyleg ferdigstilla, og peiker mellom anna på aktuelle område for utprøving av ny og fleksibel løysing for aldersvenleg transport.

I budsjettprosessen for 2020 (FTING-sak 14/2019) vart det gjennom verbalpunkt gjort vedtak om å oppretthalde servicelinjene i Bergen, og lagt inn 1,2 mill. kr til å vidareføre denne i 2020. I vedtaket heiter det vidare at

"...Fleirtalspartia er likevel samde om at potensialet for servicelinja ikkje fullt ut er nytt og vil at ein i 2020 inviterer Bergen kommune til ein idedugnad/workshop med mål om å komme fram til eit betre tilbod for dei som i dag nyttar servicelinja. Ein kan sjå for seg at servicelinja i Bergen sentrum vert vidareført som eit breiare tilbod retta mot fleire reisande. ..."

Vedtaket frå budsjettprosessen inneber også ulike forslag til løysingar med omsyn til potensielle målgrupper for Bergen sentrum. For bydelane i Bergen står det at ein bør sjå til konseptet "HentMeg" som vert utprøva i Odda.

Kontrakten for servicelinjene går ut i juni 2020. Det er nyleg forhandla fram avtale om forlenging av kontrakt med Osbuss AS ut året, men med ein ekstrakostnad ut over budsjett på om lag 100 000 kr.

Saka gir ein gjennomgang av utgreiinga som nyleg er gjennomført om aldersvennleg transport i Bergen. Dette har vore eit fagleg samarbeid, med dialog både med byrådsavdeling for eldre, helse og frivilligheit, og byrådsavdeling for klima, miljø og byutvikling. Saka gjeld også tilråding om oppstart av eit pilotprosjekt i samarbeid med Bergen kommune for konkretisering og utprøving av moglege løysing. Målgruppa er valt med bakgrunn i at dagens servicelinjer i særleg grad er retta mot eldre, samt at dette er ei veksande gruppe med særskilde behov for tilrettelagte transportløysingar. Utgreiinga ligg også ved saka.

Utgreiing om aldersvenleg transport i Bergen

Om målgruppa

Dagens servicelinjer utgjer i dag eit parallelt heller enn eit kompletterande mobilitetstilbod til det ordinære kollektivnettet i Bergen. Trass i at servicelinjene har god flatedekning i nokre av bydelane, bur mange eldre utanfor gangavstand til haldeplassane. Med krav om universell utforming av alt bussmateriell, samt oppgradering av haldeplassar og terminalar dei siste åra, er terskelen for å nytte ordinær kollektivtransport senka for målgruppene servicelinjene har retta seg mot. Samstundes opplever eldre framleis utfordringar ved bruk av kollektivtransport. Dette handlar om kvalitet og nærleik til tilbodet og kor enkelt det er å kome seg til ønska reisemål.

Folketalsutviklinga viser at det vert stadig fleire eldre, både i reelle tal og som del av befolkninga. Dette aukar ressursbehovet for denne gruppa og det er i kommunane si interesse at eldre bur lenger heime. Ved høgare alder aukar også sjansane for ulike sjukdommar og funksjonsnedsetting, som vil redusere evna til mobilitet og moglegheit for å delta i aktivitetar. Tiltak som aukar sosialisering og deltaking vil påverke desse konsekvensane i positiv retning. Her kan mobilitetsløysingar vere ein døropnar for mange eldre.

Reisevanar

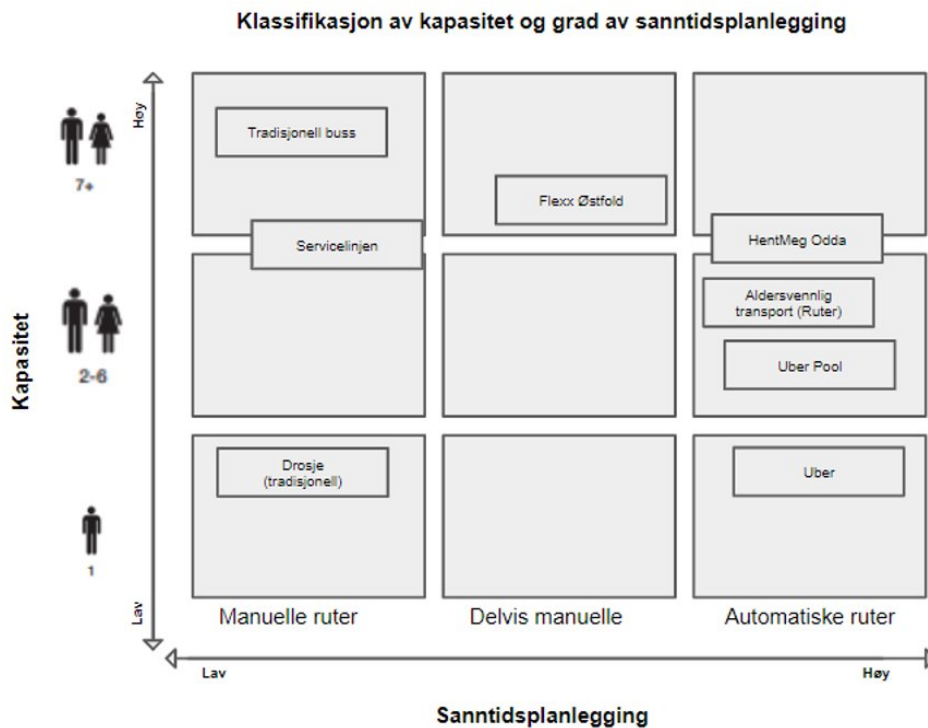
Eldre sine reisevanar i Bergen er knytt opp til tida utanom morgon- og ettermiddagsrushet, i

perioden 0900-1900. Dette er gjerne korte reiser, både i tid og avstand. Typiske føremål med reisene er innkjøp, ærend og fritidsaktivitetar.

Flexibel transport

I fleire delar av landet er det dei siste åra oppretta meir fleksible tilbod, som baserer seg på å køyre ved behov framfor å køyre i rute. Østfold har til dømes lang fartstid med slike tilbod, og Ruter har prøvd ut bestillingsløysingar for aldersvenleg transport. I Trøndelag er ein no i gang med å starte opp ein to-årig pilot for bestillingstransport for målgruppa over 67 år. Fordelane dette gir er at det i større grad kan rettast inn mot dei minst mobile i samfunnet, personar som treng assistanse og som elles finn det vanskeleg å nytte ordinær kollektivtransport. Samstundes kan slike tilbod tene mange aktuelle reisemål framfor nokre få. Dette kan også på sikt gje synergieffektar opp mot andre løysingar som pasienttransport og TT-køyring. Utan ei spesifikk rute å følgje vil slike tilbod kunne gje flatedekning for alle busette i målgruppa i eit avgrensa område.

Det eksisterer mange ulike løysingar innafor behovsbaserte mobilitetstilbod i Norge i dag, alt frå faste ruter som berre køyrast på bestilling, til heilt opne bestillingsbaserte løysingar som køyrer fritt innafor ei sone. Planlegginga av transporten kan skje manuelt eller meir automatisert avhengig av om ein vel å nytte eit algorit mestyrt baksystem (t.d. HentMeg i Odda). Tilgjengeleg teknologi gjer det og mogleg å knyte bestillingsløysingar og samkøyring. Den aktuelle løysinga må vere tilpassa målgruppa i størst mogleg grad slik at det er lettvent for brukarene både å planlegge, bestille og gjennomføre reisa.



For å samanlikne dei ulike løysningane er eksisterande transport- og kollektivtilbod i figuren over klassifisert etter kapasitet og grad av sanntidsplanlegging. Ein tradisjonell busstrute har kapasitet til mange passasjerar medan ein tradisjonell drosje har plass til nokre få. Fellesnemnaren er at begge formene for transport vert planlagt manuelt, anten førehandsvis eller undervegs i høve til etterspurnad. For HentMeg i Odda, eller Uber vert planlegginga heilautomatisert. HentMeg har høg kapasitet medan Uber har låg kapasitet. Likevel er planlegginga av korleis ruta vil køyre automatisert og algorit mestyrt.

Organisering rundt drift

Eit bestillingstilbod kan i stor grad driftast på lik måte som ordinære rutetilbod eller drosjetilbod. For å automatisere systemet er det primært behov for eit baksystem som tek imot bestillingar og tideler turar til sjåførane, samt eit nettbrett med nettilgang for sjåførane slik at dei kan motta bestillingane.

Leverandør av ei slik teneste kan t.d. vere eit busselskap, eit drosjeselskap eller eit selskap som er spesialisert på bestillingstransport. Ei problemstilling relatert til val av operatør er knytt til materiell. Det er viktig at materiellet har riktig kapasitet og tilpassa målgruppa sine behov.

Aktuelle områder

Det er gjennomført ei analyse av kva områder som er best egna for utprøving av ei ny løysing for aldersvenleg transport. Ulike område innanfor Bergen kommune er vurdert utifrå følgande kriteria:

- gangtilgjenge
- kollektivtilgang
- talet på eldre i målgruppa (67+)
- andelen eldre i målgruppa (67+)
- befolkningstettleik.

I analysen er det gjort ei vekting der særleg svak kollektivtilgang og dårleg gangtilgjenge er vekta høgt. Andelen eldre over 67 år er til dømes vekta høgare enn talet eldre over 67 år, slik at område med lågare folketal vert synleggjort i resultatata. Analysen peiker på området Tertnes-Salhus i Åsane som svært gunstig utifrå desse kriteria. Andre godt egna område er mellom anna Lone, Fyllingsdalen, Kaland og Ytre Arna. Det er tilrådd at ein i det vidare arbeidet bruker denne analysen som eit grunnlag, og vel område for uttesting basert på ei heilskapleg vurdering.

Vidare oppfølging

Skyss vil ta initiativ til eit samarbeid med Bergen kommune med mål om oppstart av eit felles prosjekt for planlegging og utprøving av ein pilot for aldersvenleg transport. Finansieringsløysingar vil vere ein del av problemstillingane som vil inngå i samarbeidsprosjektet.

Ein pilot vil mest sannsynleg tidlegast kunne realiserast frå januar 2021, avhengig av mellom anna forma på ei slik anskaffing. I fyrste omgang vil det vere føremålstenleg at utprøving av pilot vert avgrensa til eitt eller eit fåtal område. Piloten vil slik sett ikkje erstatte tilbodet som dagens servicelinjer utgjør, og ein får eit bortfall av dagens servicelinjer i område som ikkje vert omfatta av piloten. Målsettinga vil vere at ein etter uttesting av ei pilotløysing, saman med uttesting av andre fleksible tilbod som HentMeg i Odda, vil etter kvart kunne utvide slike tilbod fleire stader i Bergen og resten av fylket. På kortare sikt vel ei eventuell vidare forlenging av dagens servicelinjer i Bergen kunne bli del av arbeidet med budsjett for 2021.

I tråd med intensjonane om å redusere utslepp frå kollektivtrafikken vil krav om null- og lågutsleppsteknologi vere lagt til grunn for dei vidare vurderingane i planlegginga av piloten.

Vedtakskompetanse

Fylkesutvalet.

Vurderingar og verknader

Økonomi: Vil kunne gi auka kostnadar for kollektivtransporten i Bergen

Klima: Reduserte klimautslepp frå drift av kollektivtransport

Folkehelse: Påverkar moglegheita for mobilitet i den eldre befolkninga i Bergen.

Regional planstrategi: Ikkje relevant

Konklusjon

Fylkesrådmannen tilrår å inngå samarbeid med Bergen kommune, med mål om å etablere ein pilot for aldersvenleg transport i Bergen. Gjennom eit slikt samarbeidsprosjekt skal det avklarast kva område piloten skal gjennomførast i og korleis transporten skal innrettast. Erfaringar frå teknologi og kundeopplevingar knytt til fleksible kollektivløysingar er ein viktig del av prosjektet. I etablering av prosjektet må finansiering av piloten avklarast.

Kontrakten for servicelinjene går ut i juni 2020. Det er forhandla fram avtale om forlenging av kontrakt med Osbuss AS ut året. Avtalen inneber ein ekstrakostnad ut over budsjett på om lag 100 000 kr. Forhandlingane som er gjennomført tilseier at det ikkje er mogleg å forlengje kontrakten med Osbuss AS ut over 2020. Dersom servicelinjene slik dei føreligg i dag skal vidareførast, vil dette verte tema i utarbeiding av budsjett for 2021.