

Møteinnkalling

Utval:	Utval for miljø og samferdsel
Møtestad:	Fylkesutvalsalen, 3.etg., Fylkeshuset, Bergen
Dato:	10.03.2016
Tid:	11:00

Du vert med dette kalla inn til møte i utvalet for miljø og samferdsel.

Det er lagt opp til slikt program for møte:

09.00 - 10.55	Gruppemøte
10.55 - 11.00	Oppmøte
11.00 - 11.10	Opning av møte
11.10 - 11.40	Orientering av Naturvernforbundet i Hordaland v/Gabriel Fliflet
11.40 - 12.00	Orientering om dekkeprogrammet 2016 v/SVV Harald Midtun
12.00 - 12.10	Orientering om arbeidet med innfartsparkering v/John Martin Jacobsen
12.10 - 12.20	Nytt frå Skyss v/Oddmund Sylta
12.20 – 12.30	Nytt frå SVV v/Olav Finne
12.30 – 13.00	Lunsj
13.00 -	Sakshandsaming

Til dette møte har Svein Halleraker meldt forfall – Stein Inge Ryssdal vert innkalla.

Dersom nokon av utvalet sine medlemmer ikkje kan møta og må melda forfall, vert dei bedne om å gjere dette snarast ved å fylle ut skjemaet på www.hordaland.no/forfall eller sende melding til folkevalde@hfk.no.

Innkallinga gjeld valde medlemer i Utval for miljø og samferdsel. Ved eventuelt forfall frå faste medlemer vil varamedlemer bli kalla inn særskilt.

Nils T. Bjørke
utvalsleiar

Sakliste

Utvals- saknr	Innhald	Arkiv- saknr	U.Off.
PS 32/16	Godkjenning av innkalling og saksliste		
PS 33/16	Godkjenning av møtebok forrige møte		
PS 34/16	Referatsaker (meldingar)		
RS 21/16	Brev fra Samferdselsdepartementet med bestillingen for arbeidet med KVV E 134 Gvammen - Vågsli og KVV rv. 7 / rv. 52 Voss - Gol	2014/16667	
RS 22/16	Ferjesambandet stord-Kvinnherad - Svar på spørsmål frå representanten Svein Halleraker i MISA 14. januar	2016/943	
RS 23/16	Nytt bussanbod for ruteområde Sunnhordland	2015/7972	
PS 35/16	Omklassifisering av gamle fv. 46 til Herøysund i Kvinnherad kommune	2014/11976	
PS 36/16	Regionstamlinje mellom Nordhordland og Bergen	2015/12222	
PS 37/16	Kollektivstrategi for Hordaland - årsrapport 2015	2014/278	
PS 38/16	Belønningsordninga - auka økonomiske rammer for 2016	2014/10571	
PS 39/16	Ymse		

PS 32/16 Godkjenning av innkalling og saksliste

PS 33/16 Godkjenning av møtebok forrige møte

PS 34/16 Referatsaker (meldingar)

Fra: Hermansen Per Harald (per.hermansen@vegvesen.no)

Sendt: 02.02.2016 12:49:48

Til: ag.hestetun@gmail.com; Annette.Karterud@hol.kommune.no; anved-johan.tveit@eidfjord.kommune.no; arf@bioplan.no; Aslakt@epost.no; aud.lygre@eidfjord.kommune.no; bent-e.skogen@sd.dep.no; Alsaker Bjørn Martin; Andresen Bjørn; bm@lastebil.no; btv@lastebil.no; buskerud@bondelaget.no; bygg@hardangerviddatunnelene.no; Nielsen Carl-Erik; Fløystad Dagfinn; ehutne@hotel-ullensvang.no; Erik.kaupang@hol.kommune.no; firmapost@nho.no; fmbupost@fylkesmannen.no; fmhopostmottak@fylkesmannen.no; fmsfpost@fylkesmannen.no; frode.borven@kvamnet.no; frode.hjelde@jbv.no; geir.midtun@ullensvang.herad.no; gmidtun@essokinsarvik.no; gmidtun@newmedia.no; gro.ryghseter.solberg@bfb.no; gunnar.elnan@eidfjord.kommune.no; gunnar.haugo@hallingplast.no; gunvall@okapi.no; hallvor.lilleslett@gol.kommune.no; hans.erik.ringkjob@voss.kommune.no; hans.petter.thorbjornsen@ulvik.kommune.no; petter@ulvik.kommune.no; Ryen Hans Kortner; Håkonsen Hans Jan; Einar Lutro; heidi.granli@gol.hdpolitiker.no; helge.bontveit@jbv.no; henning@geiloholiday.no; Hordaland Fylkeskommune - Postmottak; hhlaa@online.no; hordaland@bondelaget.no; ialid@online.no; info@turistforeningen.no; inge.nedrevag@kinarsarvik.net; Ingebjørg Winjum; ingridbo@yahoo.no; jan.egil@sognavis.no; jan.geir.solheim@laerdal.kommune.no; Martinsen Jan A; jan.stang@nho.no; jarle.aarvoll@sogndal.kommune.no; jenny.folling@sfj.no; jostein@hardangerraadet.no; kag@hallingdal.no; karisigrun@moreller.no; Katrine Riber Garen; Kvåle Kjell; Wold Kjersti; la-istad@online.no; voss@bondelag12.no; laurakv@online.no; laurakv@online.no; leidulf.gloppestad@gloppen.kommune.no; l-jar-b@online.no; mail@vestlia.no; merete.stofring@bondelaget.no; Ask Morten; naturvern@naturvernforbundet.no; Nils T Bjørke; njff@njff.no; jmonsens@online.no; norlv.distad@aurland.kommune.no; norlv.distad@sfj.no; odd@hemsedal.com; Oddmund.Klakegg@jolster.kommune.no; oddvar.grothe@hemsedal.kommune.no; ojsagen@broadpark.no; olaf@filefjell-reinlag.no; Finne Olav; olav.skinnes@bfb.no; Svangstu Olav; ole.hareid@sfj.no; Ole-Mathias.Nes@sfj.no; Øyvind Sundfjord; Pål Kårbø; Hermansen Per Harald; per.s.jensen@nho.no; petter.rukke@hol.kommune.no; post.sor@villrein.no; post@aurland.kommune.no; post@b-vikane.no; post@gloppen.kommune.no; post@hardangerviddatunnelen.no; post@innovasjon norge.no; post@laerdal.kommune.no; post@lastebil.no; post@miljodir.no; postmottak.sentraladm@sfj.no; postmottak@aal.kommune.no; postmottak@bfb.no; Eidfjord kommune; postmottak@gol.kommune.no; Granvin kommune; postmottak@hemsedal.kommune.no; postmottak@hol.kommune.no; postmottak@sogndal.kommune.no; Ullensvang herad; Voss kommune; ragnar.ystanes@kinarsarvik.net; roger.ryberg@bfb.no; roger@vestlia.no; Ramslien Rolf David; rugg@bjorneparken.no; sel@noreuvdal.no; siri@sbnatur.no; sogn.fjordane@bondelaget.no; solfrid.borge@ullensvang.herad.no; solveig.vestenfor@aal.hdpolitiker.no; steinar.sogaard@aurland.kommune.no; Finden Sverre Egil; sverre.kleivkas@lofthus.no; Thorbjørn Aarethun; Toini.H.A.Ness@innovasjon norge.no; tom.knudsen@nho.no; Oppedal Tone Margrethe; tony.kjol@hol.kommune.no; Gundersen Tor Arvid Austråt; tor-egil.buoen@flaa.kommune.no; villrein@online.no; live@nlr.no; villrein@online.no; voss@bondelag12.no; post@bedrevei.no; aasmund.kroken@telemarkbil.no; Anne-Gro.Ahnstrom@t-fk.no; asbj.gards@gmail.com; asbjorn.storrusten@seljord.kommune.no; Watn Åshild Slåttå; atpost@atskog.no; bengt.halvard.odden@hjordal.kommune.no; birgith.r.lunden@silvaconsult.no; borre.ronningen@vinje.kommune.no; Brit.Houge@tokke.kommune.no; bs@vtnu.no; btv@lastebil.no; Ragvin Dag Steinar; eivind.skogheim@sweco.no; fmtekbv@fylkesmannen.no; fmtepost@fylkesmannen.no; frid.berge@seljord.kommune.no; frode.borven@kvamnet.no; gry.aasne.aksvik@vinje.kommune.no; Gry.Anette.Rekanes.Amundsen@t-fk.no; gunleikmaeland@hotmail.com; haakon@visittelemark.no; halfdan.haugan@seljord.kommune.no; halvord@grene.org; henry@dyrskun.no; hilde.alice.vagslid@tokke.kommune.no; info@vest-telemark.no; VisitTelemark; jan.myrekrok@vinje.kommune.no; jarand.felland@tokke.kommune.no; jon.rikard.kleven@vinje.kommune.no; jon.svardal@seljord.kommune.no; kg@telemarkgodslinjer.no; kgh@vest-telemark.no; Knut.Duesund@t-fk.no; nicolai.osthus@otb.no; nikolai.boyen@nho.no; njff@njff.no; nohovde@yahoo.no; oddvidarrui@outlook.com; olav@vtnf.no; osu.sp@tokke.kommune.no; oystein.tveit@kviteseid.kommune.no; petersplassen@gmail.com;

post@kulturlandskapsenteret.no; Kviteseidkommune; post@seljord.kommune.no;
TelemarkFylkeskommune; postmottak@hjartdal.kommune.no; Tokkekommune;
postmottak@vinje.kommune.no; rune.engehult@hjartdal.kommune.no;
stefan.langfors@hjartdal.kommune.no; stl@t-fk.no; svei-hal@online.no; post@vegforumov.no;
svein.olav.straand@telemarkbil.no; tarjei.draugedal@gmail.com;
tarjei.gjelstad@kviteseid.kommune.no; Telemark@bondelaget.no; telemark@turistforeningen.no;
tormod@svartdal.net; trond.johnsen@seljord.kommune.no; Holter Trude; Gundersen Tor Arvid
Austråt; Rasch Lars Helge; Rønningen Gro; Fløystad Dagfinn; Ramslien Rolf David; Ryen Hans
Kortner; Ask Morten; Uldal Olav; Hermansen Per Harald; Watn Åshild Slåttå; Solheim Kjell
Kopi:

Emne: "Bestillingsbrevet" for KVVUene

Vedlegg: Hovedvegforbindelser mellom Østlandet og Vestlandet - Videre oppfølging (L)
(1247384).pdf

Til medlemmene i samarbeidsgruppene.

Vedlagt er brevet fra Samferdselsdepartementet med bestillingen for arbeidet med KVVU E 134
Gvammen-Vågsli og KVVU rv. 7 / rv. 52 Voss-Gol.

Til orientering.

Med vennlig hilsen

Per Harald Hermansen
Statens vegvesen Region sør

(De av dere som står oppført på flere postlister, vil komme til å motta denne sendingen mer enn én gang.)



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep.
0033 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

15/1003-

02.02.2016

Vegforbindelser mellom Østlandet og Vestlandet - Videre arbeid med prioritering av hovedvegforbindelser

Vi viser til Statens vegvesens utredningsarbeid om forbindelser mellom Østlandet og Vestlandet. Rapporten ble overlevert samferdselsministeren 21. januar 2015. Rapporten har senere vært på høring, og en oppsummering av høringsuttalelsene ble oversendt Samferdselsdepartementet 10. juli.

På grunnlag av drøftinger i regjeringen har Samferdselsdepartementet besluttet at det tas sikte på å legge frem en prioritering av trasé for øst-vestvegforbindelser i Nasjonal transportplan 2018-2029. Det legges til grunn i det videre arbeidet at E134 vil være en av hovedvegforbindelsene mellom Østlandet og Vestlandet.

Departementet har samtidig besluttet at det skal foretas videre utredninger av om rv 7 eller rv 52 skal være den andre hovedvegforbindelsen mellom Østlandet og Vestlandet.

På dette grunnlag ber departementet om at Statens vegvesen utarbeider en konseptvalgutredning (KVU) for strekningen Gol-Voss. KVUen skal belyse ulike konsepter på strekningen, innenfor de to korridorene rv 7 og rv 52.

Det legges til grunn at det skal gjennomføres en ordinær KVU/KS1-prosess med ekstern kvalitetssikring (KS1) og høring av KVUen. Vi forutsetter at en del av analysegrunnlaget som

Postadresse
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo
postmottak@sd.dep.no

Kontoradresse
Akersg. 59
<http://www.sd.dep.no/>

Telefon*
22 24 90 90
Org no.
972 417 904

Veg- og
trafikk sikkerhetsavdelingen

Saksbehandler
Bent E. Skogen
+4790565936

er gjennomført i arbeidet med øst-vest-utredningen, KVVU rv 7 over Hardangervidda og evt. andre utredninger kan anvendes i den nye KVVUen.

Departementet legger opp til at E16 ikke vil være en hovedvegforbindelse mellom Østlandet og Vestlandet. Det er imidlertid lagt til grunn at påbegynte tiltak på E16 skal ferdigstilles. Når det gjelder spørsmålet om øvrige planlagte tiltak på E16 skal gjennomføres, vil dette bli vurdert i arbeidet med NTP 2018-2029. Departementet har besluttet at det ikke blir gjennomført noen KVVU for Sognefjelltunneler. Det vises til rapporten fra øst-vestutredningen og at effektene av en slik forbindelse er for liten til å forsvare de høye kostnadene.

Videre har Samferdselsdepartementet kommet til at det skal utarbeides en egen KVVU for valg av trasé på E134 gjennom Telemark. Det er i denne omgang ikke aktuelt å gjennomføre KVVU for E134 med arm til Bergen. Også for KVVU E134 gjennom Telemark forutsettes det at etaten vil ta i anvendelse så mye som mulig av foreliggende utredningsmateriale.

Samferdselsdepartementet vil be om å få oversendt utkast til samfunns mål for begge de to nye KVVUene så snart som mulig. Derne st vil departementet, i tråd med praksis, fastsette samfunns målene.

Som nevnt ovenfor tar departementet sikte på å legge frem en prioritering av øst-vestforbindelsene i Nasjonal transportplan 2018-2029. Det betyr igjen at det er snaut med tid til å gjennomføre både KVVU og KS1, i tillegg til departementets behandling av saken. Vi vil derfor be om at de to KVVUene ferdigstilles slik at de kan oversendes Samferdselsdepartementet senest innen 1. september 2016.

Vi gjør også oppmerksom på at departementet på grunnlag av ovennevnte beslutninger ikke ser det hensiktsmessig med ekstern kvalitetssikring isolert av gjennomførte KVVU rv 7 over Hardangervidda. Dette vil i stedet bli gjennomført for den helhetlige KVVU rv 52/rv 7.

Med hilsen

Ola Brattegard (e.f.)
avdelingsdirektør

Bent E. Skogen
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer.



Notat

Dato: 24.02.2016
Arkivsak: 2016/943-3
Saksbehandlar: mattorg

Til: Miljø- og samferdselsutvalet

Frå: Fylkesrådmannen

Ferjesambandet Stord-Kvinnherad - Svar på spørsmål frå representanten Svein Halleraker i MISA 14. januar

Representanten Svein Halleraker stilte følgjande spørsmål i Miljø og samferdselsutvalet 14. januar:

«Vedrørende fergesambandet Stord-Kvinnherad

Bakgrunn:

Hordaland fylkeskommune (HFK) har utarbeidet mulighetsstudie for tverrsamband inn mot fergefri E39 strekningen Bergen-Stord.

Det ble i forbindelse med politisk behandling av studien vedtatt at HFK skal ta aktivt initiativ overfor kommunene Kvinnherad og Stord med sikte på å få i gang planarbeid for bedring av fergeforbindelsen mellom disse kommunene.

Spørsmål:

- 1. Hvordan ivaretar HFK dette ansvaret?*
- 2. Hva er gjort så langt, og hva er status for arbeidet?*
- 3. Hvilken fremdriftsplan er gjeldende for dette arbeidet?"*

Etter ein dialog med ordførarane i dei to kommunane, har fylkesordførar sendt eit brev der ein ber kommunestyra i dei to kommunane gi si tilslutning til oppstart av arbeid med regional plan for ferjesambandet Stord – Kvinnherad. Med føresetnad om tilslutnad i dei to kommunestyra, vil det bli lagt opp til sak om dette i fylkestinget i juni 2016 Brevet følgjer vedlagt.



«MOTTAKERNAVN»
«ADRESSE»
«POSTNR» «POSTSTED»

Dato: 15.02.2016
Vår ref.: 2016/943-2
Saksbehandlar: mattorg
Dykkar ref.: «REF»

«KONTAKT»

Ferjesamband Stord-Kvinnherad - Framlegg om utarbeiding av regional plan

Bakgrunn

Etter dialog mellom ordførarane i Stord og Kvinnherad og fylkesordførar, er det framsett ønskje frå dei to ordførarane om eit regionalt planarbeid om innkorting av ferjesambandet mellom dei to kommunane. Eg vil difor be kommunestyra i dei to kommunane handsame framlegget til opplegg i dette brevet for eit regionalt planarbeid med grunnlag i Plan- og bygningslova § 8-1 for framtidig ferjesamband mellom Stord og Kvinnherad. Eg ber om at dette vert gjort innan fredag **29. april 2016**. På grunnlag av dette kan Fylkestinget i Hordaland starte ein planprosess.

Sambandet Stord- Kvinnherad er viktig

Sambandet mellom Skjersholmane og Ranavik har i dag ei overfartstid på over 40 minuttar med ei samla reisetid mellom Husnes og Leirvik på om lag 1 ½ time. Det har tidlegare vore ein kommunedelplanprosess for nytt ferjestø på Stordsida, utan at det har lukkast å finne fram til løysing.

Det er fleire grunner til at raskare og betre samband mellom Stord og Kvinnherad er ei viktig regional sak. For det første vil eit kortare samband i langt større grad integrere Leirvik og Husnes-området i same bu- og arbeidsmarknadsområde.

Vidare er det viktig å styrkje både Leirvik og Husnes som regionale sentra i Hordaland. Spesielt Leirvik har ein rekkje regionale funksjonar som er viktige for heile Sunnhordland, og det er heilt sentralt å vidareutvikle Leirvik som eit sterkt og attraktivt senter for heile Sunnhordland. Stord og Leirvik er viktige som lokomotiv for regionen Sunnhordland. Leirvik oppfyller på mange måtar sin status som regionsenter, både i kraft av befolkningsstorleik, nettoinnpendling, infrastruktur, kompetansenivå, dekningsgrad innan detaljhandel og arbeidsplassdekning. Leirvik har og viktige regionale funksjonar som sjukehus, høgskule, flyplass, politi, trafikkstasjon osb. For å oppretthalde og vidareutvikle desse og andre regionale funksjonar vil det vere behov for å styrkje kommunikasjonane til Husnes og andre delar av Kvinnherad. Det er grunn

til å tru at utbygging av ny E39 vil auke utfordringane med å oppretthalde desse funksjonane grunna kortare reisetid til større bysentra som Haugesund og Bergen.

Hordaland treng eit sterkt regionalt senter i denne del av fylket som kan avlaste Bergensregionen og som sikrar gode tenester i Sunnhordland. Innkorting av ferjesambandet mellom Stord og Kvinnherad er difor særst viktig for regional utvikling og for å vidareutvikle eit konkurransedyktig og vekstkraftig næringsliv i regionen.

Eit innkorta samband vil også gi Kvinnherad langt betre tilgang til E39 som sentral transportåre med på sikt ferjefritt samband frå Stord både mot Bergen og sørover, noko som er viktig for befolkning og næringsliv i kommunen. Eit innkorta samband gir også grunnlag for eit betre driftskonsept på ferja med fleire avgangar og hyppigare frekvens og truleg også meir miljøvenleg drift.

Aktuelle planformer og planprosessar

I denne fasen vil det vere behov for eit overordna planarbeid på kommunedelplannivå der ein kan kome fram til lokalisering av framtidige ferjestø og til driftskonsept for ferjesambandet. Når lokalisering er bestemt i ein overordna plan, kan den aktuelle kommune gå vidare med reguleringsplan. Det er i prinsippet tre aktuelle overordna planformar som kan nyttast til å utgreie nytt samband. Dette er:

- Interkommunal plan etter pbl § 9-1 kan nyttast for å samordne planlegging over kommunegrensene for planspørsmål som er av betydning for fleire kommunar. Planprosess og metodar er dei same som for kommunal planlegging elles og planen skal vedtakast alle dei involverte kommunane.
- Ein regional plan etter pbl §8-1 kan ivareta det ansvaret fylkeskommunen har som regional utviklingsaktør, og planspørsmål som har betydning for fleire kommunar er i utgangspunktet aktuelle tema for ein regional plan. Regional plan kan fastsette retningslinjer for arealbruk som skal ivareta nasjonale eller regionale omsyn eller interesser. Det kan og fastsetjast føresegnar som inneber at det for inntil ti år blir lagt ned forbod mot særskilde tiltak innan avgrensa område. Forbodet kan bli forlenga med fem år av gongen etter samråd med fylkesmannen og berørte kommunar. Ein regional plan skal vedtakast av regional planmynde (fylkeskommunen).
- Statleg plan etter pbl § 6-4 kan brukast når gjennomføring av viktige statlege eller regionale utbyggings-, anleggs- eller vernetiltak gjør det naudsynt, eller når andre samfunnsmessige omsyn tilseier det. Det vil i dette tilfelle bety at Statens Vegvesen utarbeidar kommunedelplan og reguleringsplan som blir vedteken av Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

Eg vil føreslå at det blir gjennomført ein regional plan med ein brei prosess der alle aktuelle alternativ for ferjestø på begge sider av fjorden vert vurderte. Dette inneberer at fylkeskommunen står for prosess og for vedtak av planen etter at kommunane har uttala seg. Kommunane må og sjølvstø delta aktivt under planarbeidet, og arbeidet vil følgje vanlege prosessreglar for kommunedelplan.

Eg vil understreke at eit alternativ kan vere at kommunane Stord og Kvinnherad utarbeidar ein interkommunal plan på kommunedelplannivå for sambandet.

Problemstillingar som kan bli løfta i planen er kryssing av fjorden og utgreiing av alle aktuelle ferjestø på begge sider av sambandet. Det kan allereie i planprogrammet bli gjennomført ein silingsprosess der ein kjem med framlegg til eitt ferjestø på kvar side av sambandet. Dette kan både vere eksisterande og nye ferjestø. Planprogrammet skal handsamast av kommunane, og det vil på dette tidspunkt vere naturleg å vurdere om det er grunnlag for å gå vidare inn i ein planfase basert på tilrådde framlegg til ferjestø.

Planarbeidet kan også ta føre seg framtidig driftsopplegg på ferjene med framlegg til frekvens, hastigheit, kapasitet, framdriftsteknologi mv.

Planprosessen kan byggje vidare på det grunnlag som allereie ligg i Moglegheitsstudie for fylkesvegar knytt til E39 Bergen-Rogaland som HFK har utarbeidd og på tidlegare kommunedelplanarbeid for ferjestø på Stord. Det bør vurderast om det er andre aktuelle plassar for ferjestø utover dei som tidlegare er vurderte. Planarbeidet bør også vurdere påkopling mot ny E39, og eventuelle behov for utbetringar av vegar, som t.d. FV 544 over Halsnøy.

For å gå vidare med prosjektering og bygging av nye ferjestø må det utarbeidast ein juridisk bindande reguleringsplan som til slutt må vedtakast av den enkelte kommune. Spørsmålet om kven som skal utarbeide eventuelle reguleringsplanar, kan ein kome attende til når og om dette vert aktuelt.

Eit regionalt planarbeide for ferjesambandet mellom Stord og Kvinherad må forankrast i regional planstrategi 2016-2019. Denne skal etter planen vedtakast i desember 2016.

Organisering

Eg vil gjere framlegg om at det blir nedsett ei politisk styringsgruppe for arbeidet, der ordførarane og opposisjon i dei to kommunane deltek. Styringsgruppa vert leia av fylkeskommunen, som er representert både med posisjon og opposisjon.

Det bør i tillegg vere ein administrativ plangruppe med representantar frå begge kommunane, Statens Vegvesen, Skyss og Hordaland fylkeskommune. Det må takast sikte på å ha ein aktiv dialog med interessentar under planarbeidet, m.a. representantar for næringsliv, organisasjonsliv og grunneigarar i området.

Framdrift

Eg ber om at kommunestyra tek sikte på å gi si tilslutnad til oppstart av arbeid med regional plan, samt oppnemne to representantar til politisk styringsgruppe innan 29. april 2016. Parallelt vil fylkeskommunen leggje opp til sak til fylkestinget i juni 2016 om oppstart av regionalt planarbeid, med føresetnad om kommunal tilslutnad. Deretter vil det vere aktuelt å lage ein silingsrapport med konsekvensutgreiing som går til offentleg ettersyn i mars 2017, med høyring fram mot sommaren 2017 og vedtak i fylkestinget og i kommunane i løpet av hausten 2017. Planarbeidet vil truleg ta minst eit år før høyring. Det må i tillegg

startast opp eit arbeid med finansiering av eventuelle nye ferjestø, og det må innarbeidast i rullering av Regional transportplan som skal vedtakast i juni 2017.

Anne Gine Hestetun
Fylkesordførar

Brevet er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Kopi: Statens Vegvesen region vest



Notat

Dato: 26.02.2016
Arkivsak: 2015/7972-29
Saksbehandlar: gudeinb

Til:	Miljø- og samferdselsutvalet, fylkesutvalet
Frå:	Fylkesrådmannen

Nytt bussanbod for ruteområde Sunnhordland

Fylkesrådmannen syner til orientering gjeve i sak om Trafikkplan for kollektivtrafikken i Sunnhordland i miljø- og samferdselsutvalet 11.11.2015 (sak 123/2015) og i fylkesutvalet 3.12.2016 (331/2015). Ein vil i dette notatet orientere om det mest vesentlege innhaldet i kontraktane, og om framdrift i anbudsprosessen.

Rutetilbod og økonomiske rammer

Rammene for nytt anbud er dagens ruteproduksjon, det er såleis ikkje lagt opp til verken auke eller reduksjon i omfanget av kollektivtransporten i området. Det er i konkurransen lagt opp til tildeling til tilbydar med lågast pris, i kombinasjon med konkrete kvalitetskrav i kontrakten.

Føringar for rutetilbodet i området er tidlegare handsama i sak om Trafikkplan for kollektivtrafikken i Sunnhordland. Store delar av rutetilbodet er knytt til skuleskyss, noko som i stor grad er dimensjonerande for tilbodet og for bussmateriellet. Det vert difor ikkje lagt opp til store endringar.

Tre hovudgrep er tilrådd i trafikkplanen, og er førande for rutetilbodet som er lagt inn i konkurransegrunnlaget:

- **Etablere hovudlinjer som skal binde saman kommunane i regionen, mellom kommunesenter og regionsenter.** Hovudlinjene skal så langt mogleg gi korrespondansar til lokale busslinjer og andre kollektivtilbod, som båt, ferje, kommersielle fylkeskryssande bussar.

Det er lagt opp til tre hovudlinjer; Fitjar-Leirvik, Svortland-Leirvik og Haugesund-Leirvik.

- **Tilpasse linjenettet i Leirvik.** Formålet er å etablere eit enklare linjenett i Leirvik og området rundt, som sikrar godt tilbod til større bustadområde og viktige reisemål som Høgskulen Stord/Haugesund, Stord sjukehus og Heiane.

I det nye ruteopplegget er fleire av dagens linjer slått saman slik at det vert to linjer som betener Leirvik og området rundt. Linjene vil gå mellom Vikanes-Sagvåg-Leirvik-Rommetveit og mellom Ådland-Sjukehuset-Leirvik-Hornelandsvågen-Kårevik. Begge linjene vil betene Heianeområdet.

Enkelte avgangar på linja Vikanes-Rommetveit vil gå om Nysæter/Litlabø , i tillegg til at nokre avgangar Fitjar-Leirvik også blir lagt om Nysæter/Litlabø.

- **Tilpasse det lokale tilbodet til dagens busetnadsmønster og behovet for kollektivtransport.** Tilpassinga inneber noko omprioritering av ruteproduksjonen innanfor og mellom kommunane i anbodsområdet.

Bussanlegg og sjåførfasilitetar

Fylkeskommunen stiller til disposisjon bussanlegg på Stord og Bømlo, som seinast orientert om i miljø- og samferdselsutvalet i sak 26/2016, og fylkesutvalet i sak 43/2016. Bygging/ombygging av anlegga går som planlagt, og desse skal stå klare til oppstart av kontrakten.

Som tidlegare er operatør ansvarleg for å framskaffe, koste og drifte andre nødvendige fasilitetar som toalett, pauserom, garderobe og liknande for eigne tilsette der dette måtte vere ønskjeleg eller nødvendig. Dette prinsippet gjeld generelt for kontraktane utanom Bergensområdet.

Bussmateriell og miljø

Ein ser det som økonomisk og miljømessig hensiktsmessig å leggje til rette for gjenbruk av bussar som held god standard og fyller miljøkrav. Det blir i kontrakten stilt minstekrav om at bussmateriellet må oppfylle utsleppskrava som ligg i Euro 5-standard (for minibussar gjeld likevel eit minstekrav om Euro 4). For alle nye bussar i anbudet vil kravet om Euro 6 gjelde. Det blir også stilt krav om universell utforming av bussmateriellet i tråd med lov og forskrift, men likevel slik at det blir stilt krav om rullestolheis i samtlege bussar i klasse II.

Dialog med bransjen

I utarbeiding av anbodsdokumenta har ein har nytta innspel frå potensielle operatørar og bussprodusentar frå dialogkonferanse som vart gjennomført knytt til anbud i Hardanger og Voss. I tillegg har ein via informasjons- og samarbeidsforumet Dialogforum Buss Hordaland fått konstruktive innspel frå både leiing, tillitsvalde og verneombod i operatørselskapa.

Framdrift i anbodsprosessen

Konkurransen blir gjennomført som ein to-trinns forhandla prosedyre. Det er så langt i 2016 gjennomført kvalifikasjon av tilbydarar til konkurransen, og konkurransegrunnlaget er sendt ut. Kvalifiserte tilbydarar har frist til 18.4.2016 med å levere tilbod. Signering av nye kontraktar vil etter planen skje i slutten av juni 2016.

Kontrakten har oppstart 2.7.2017 og vil ha ei lengde på omlag ni år.



Arkivnr: 2014/11976-48

Saksbehandlar: Knut Djuve

Saksframlegg

Saksgang

Utval	Møtedato
Utval for miljø og samferdsel	10.03.2016
Fylkesutvalet	17.03.2016

Omklassifisering av gamle fv. 46 til Herøysund i Kvinnherad kommune

Samandrag

Gamle fv.46 som går frå kryss fv.48 til kaien på Herøysund, er føreslege omklassifisert til kommunal veg. Den funksjonen vegen har i dag etter at snøggbåtrutene til kaien er nedlagt, er som rein lokal veg. Denne funksjonen tilseier omklassifisering til kommunal veg.

Etter veglova § 7, 1 ledd er det fylkeskommunen som fattar endeleg vedtak om omklassifisering eller nedlegging av fylkesveg. Kommunen der vegen ligg skal gje uttale før endeleg vedtak vert gjort.

Forslag til innstilling/vedtak/avgjerd

Fylkesutvalet vedtek følgjande statusendring:

Fylkesveg 46 frå kryss med fylkesveg 48 til Herøysund kai, lengde 645 meter, vert omklassifisert til kommunal veg.

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen
fylkesdirektør samferdsel

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Vedlegg

- 1 Omklassifisering av Fv 46 - Herøysund - Kvinnherad kommune
- 2 Vedlegg

Fylkesrådmannen, 07.12.20156

Strekninga som er føreslege omklassifisert er fv.46 frå kryss fv. 48 til kaien på Herøysund. Vegen er 645 meter. Etter nedlegging av snøggåtrutene til Herøysund, har vegen i dag ein rein lokal funksjon. Denne funksjonen tilseier omklassifisering til kommunal veg.

Etter veglova § 7, 1 ledd er det fylkeskommunen som fattar endeleg vedtak om omklassifisering eller nedlegging av fylkesveg. Kommunen der vegen ligg, skal gje uttale før endeleg vedtak vert gjort.

I følgje kriterier for klassifisering skal grensa mellom fylkeskommunale vegar gå mellom samleveg og adkomstveg, slik det kjem fram av vegnormalane (Jf. HB N100). Fylkesvegar vil vera lokalveger som set bygder og grender i forbindelse med riksvegar eller direkte med byer og større sentra. Kommunale vegar omfattar fyrst og fremst det ein karakteriserer som bustadsgatar mm.

Grunngevinga frå Statens vegvesen om å omklassifisera denne til kommunal veg, er at etter nedlegging av snøggåtrutene til Herøysund har ikkje kaien lenger funksjon som kommunikasjonsknutepunkt mellom snøggåtrute og buss. Vegen har i dag ein rein lokal funksjon og stettar ikkje lenger kravet til fylkesveg. Vegen blir derfor foreslått omklassifisert til kommunal veg (sjå vedlegg 1, brev frå Statens vegvesen av 03.09 2015).

Kvinnherad kommune har gitt uttale til saka (sjå vedlegg 2). Kommunen ønskjer at saka om omklassifisering blir utsett, og viser til at Kvinnherad kommunestyre har oppmoda fylkeskommunen om å legge inn ein stopp i Herøysund. Dette vil kunne føre til kraftig styrking av passasjergrunnlaget, og at Herøysund på ny kan bli eit kommunikasjonsknutepunkt.

Statens vegvesen har besvart Kvinnherad kommune sin uttale etter ønskje frå kommunen (sjå vedlegg 3). Dei opplyser at Tide har stadfesta at leigeavtalen om bruk av kaien er sagt opp, og at ruta for snøggåtrute er endra. Dei viser og til at arealet på kaien er trangt gjer det vanskeleg å få til gode ordningar med busstopp, parkering og areal til sørvisanlegg. Dei ønskjer difor å halde på framlegget om omklassifisering.

Kvinnherad har sendt nytt svar til Statens vegvesen (sjå vedlegg 4). Kommunen kommenterer ikkje forslaget til omklassifisering, men tek opp forhold med vegstrekninga som treng utbetring og dei ønskjer ei avklaring på frå Statens vegvesen før ei eventuell omklassifisering. Statens vegvesen og Kvinnherad kommune har gjennomført synfaring på strekninga, og ein reknar med kostnadene vil bli omlag 400-500.000 kroner til å ruste opp vegen etter dei punkta som ble notert, med unnatak av brua kor det truleg og må gjerast nokon utbetringar. Kostnadene med dette er enno ikkje klar.

Statens vegvesen gir slik tilråding med framlegg til vedtak:

«Fylkesveg 46 frå kryss med fylkesveg 48, lengde 645 meter, vert omklassifisert til kommunal veg.»

Statens vegvesen føreslår at fv.46 som går frå kryss fv.48 til Herøysund kai i Kvinnherad kommune, vert omklassifisert til kommunal veg. Fylkesrådmannen har ikkje merknad til dette, og er samd i tilrådinga frå Statens vegvesen.



Statens vegvesen

Hordaland fylkeskommune

18 AUG 2015

Hordaland fylkeskommune
v/samferdselsavd.
Postboks 7900
5020 BERGEN

Behandlande eining:
Region vest

Sakshandsamar/innvalsnr:
Per Steinar Nedkvitne - <tomt>

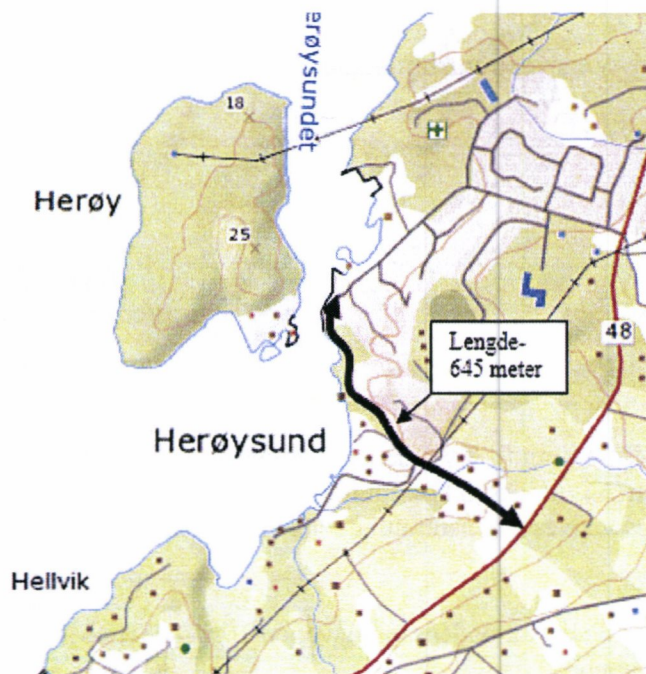
Vår referanse:
2015/098929-001

Dykkar referanse:

Vår dato:
11.08.2015

Omklassifisering av fylkesveg 46 til Herøysund i Kvinnherad kommune

Fylkesveg 46 går frå kryss fylkesveg 48 til kaien på Herøysund. Tidlegare var dette ein veg som hadde funksjon som fylkesveg på grunn av kaiens kommunikasjonsknytetpunkt mellom snøggbåtrute og buss på Herøysund. Sambandet er no nedlagt og kaien vert ikkje nytta til rutebåt lenger. Vegen har i dag rein lokal funksjon, og vegen stettar ikkje lenger kravet til fylkesveg. Vegen blir derfor foreslått omklassifiserast til kommunal veg.



Strekning \longleftrightarrow

Postadresse
Statens vegvesen
Region vest
Askedalen 4
6863 Leikanger

Telefon: 02030
Telefaks: 57 65 59 86
firmapost-vest@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Flyplassvegen
5705 VOSS

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Landsdekkende regnskap

9815 Vadsø
Telefon:
Telefaks:

Omklassifiseringsaka vart lagt fram for Kvinnherad kommune i medhald av § 7 andre ledd i veglova før saka vert sendt fylkeskommunen til endeleg avgjerd.

I sitt svarbrev yngste Kvinnherad kommune at saka vart utsett med bakgrunn i at kommunen ville oppmoda fylkeskommunen å leggja inn ein snøggbåtrutestopp i Herøysund mellom Rosendal og Os/Bergen.

Kommunen fekk tilbakemelding frå oss at TIDE hadde stadfesta at leigeavtalen om bruk av kaien var sagt opp, og ruta for snøggbåten var endra. Dersom det hadde vore aktuelt å starta opp att rutestopp på snøggbåtruta mellom Rosendal og Os/Bergen i Herøysund, ville passasjerane også vera avhengig av å koma til kaien anten i buss eller privatbil. Arealet på Herøysund kai er og trengt og det er vanskeleg å få til gode ordningar med busstopp, parkering av bilar som skal vidare med båt og areal til sørvisanlegg.

Det er ikkje kome merknader tilbake frå Kvinnherad kommune etter denne tilbakemeldinga. Statens vegvesen ynskjer nå at det vert gjort eit formelt vedtak i saka.

Tilråding med framlegg til vedtak:

Fylkesveg 46 frå kryss med fylkesveg 48 til Herøysund kai, lengde 645m, vert omklassifisert til kommunal veg.

Statens vegvesen -Vegavdeling Hordaland
Med helsing


Olav Finne
avdelingsdirektør


Per Steinar Nedkvitne

Vedlegg : Tilbakemelding til Kvinnherad kommune, datert 30.06.2008
Brev frå Kvinnherad kommune, datert 11.09.2007
Statens vegvesen ber om uttale, datert 03.09.2007

Kopi: Kvinnherad kommune, Rosendalsvegen 10, 5470 ROSENDAL
Vegseksjonen v/Lars Øyre



Statens vegvesen

Kvinnherad kommune
5470 ROSENDAL

Behandlande eining:
Region vest
Voss og Hardanger distrikt

Sakshandsamar/innvalsnr:
Torbjørg Austrud - 56520268

Vår referanse:
2007/118472-003

Dykkar referanse:
2007/3913

Vår dato:
30.06.2008

Omklassifisering av fv. 46 i Herøysund i Kvinnherad kommune -

Viser til brevveksling kring omklassifisering av fv46 til Herøysund og kommunen sitt siste brev, der kommunen ber om tilbakemelding for politisk handsaming av saka dersom vegstellet held på sine krav om omklassifisering.

Statens vegvesen har føreslege at fv 46 til Herøysund vert omklassifisert til kommunal veg.

Vi kan ikkje sjå at det er grunnlag for å oppretthalde denne vegen som fylkesveg.

Vi har tidlegare gitt fråsegn til ein reguleringsplan der ein ynskjer å omregulere kaiområdet på Herøysund. I samband med denne planen, vart det frå TIDE si side stadfesta at leigeavtalen om bruk av kaien var sagt opp, og ruta for snøggbåten endra.

Dersom et skulle vore aktuelt å starta opp att rutestopp på snøggbåtruta mellom Rosendal og Os/Bergen i Herøysund, vil passasjerande vera avhengig av å koma til kaien anten i buss eller privatbil. Arealet på Herøysund kai er og trongt og det er vanskeleg å få til gode ordningar med busstopp, parkering av bilar som skal vidaare med båt og areal til sørvisanlegg.

Vi ynskjer derfor å halda på vårt framlegg om omklassifisering.

Fv 46 frå kryss med rv 48 til Herøysund kai, lengde 645m, blir omklassifisert til kommunal veg.

Voss og Hardanger distrikt
Med helsing

Lars Øyre
seksjonsleiar

Torbjørg Austrud

Postadresse
Statens vegvesen
Region vest
Askedalen 4
6863 Leikanger

Telefon: 815 44 010
Telefaks: 57 65 59 86
firmapost-vest@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Flyplassvegen
5700 VOSS

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Båtsfjordveien 18
9815 VADSØ
Telefon: 78 94 15 50
Telefaks: 78 95 33 52



Kvinnherad kommune

Rådmannen



Statens vegvesen,
Region vest v/ Arnfinn Ansok,
Askedalen 4,
6863 Leikanger.

Reg. dato.	12.09.07
Saksnr.	2007118472-002
Arkivnr.	711-1224

Rosendalsvegen 10
5470 ROSENDAL

Tel: 53483100

Fax: 53483130

Org.nr: 964 967 636

Bankgiro: 3460.07.00083

post@kvinnherad.kommune.no
www.kvinnherad.kommune.no

Saksbehandlar
Kjell Odd Nygård

Tlf.direkte innval
53483245

Vår ref.
11.09.07
2007/3913

Dykkar ref.

Dato

Omklassifisering av fylkesveg 46 i Herøysund.

Viser til dykkar brev datert 03.09.07.

Etter at snøggåtruta vart flytta frå Herøysund til Rosendal, har det vist seg at svært få frå ytre Kvinnherad nyttar seg av tilbodet. Difor har Kvinnherad kommunestyre oppmoda fylkeskommunen om å legge inn eit stopp i Herøysund på ruta mellom Rosendal og Os/Bergen. Dette vil kunne føre til kraftig styrking av passasjergrunnlaget.

Då det dermed er mykje som tyder på at Herøysund på ny kan bli eit kommunikasjonsknutepunkt, vil ein på det sterkaste oppmode om at nedklassifisering av fylkesveg 46 mellom riksveg 48 og Herøysund kai blir utsett.

Om saka ikkje kan utsettjast må kommunen omgåande få melding, slik at saka kan leggjast fram for kommunestyret.

Med helsing

Bjarne Berge
ordfører

Trond Sætereng
rådmann



Statens vegvesen

Kvinnherad kommune
5470 ROSENDAL

Behandlande eining:
Region vest
Bergen distrikt

Sakshandsamar/innvalsnr:
Reidun Nordgulen - 55516339

Vår referanse:
2007/118472-001

Dykkar referanse:

Vår dato:
03.09.2007

Omklassifisering av fylkesveg 46 i Kvinnherad kommune

Fylkesveg 46 går frå kryss riksveg 48 til kaien på Herøysund. Tidlegare var dette ein veg som hadde funksjon som fylkesveg på grunn av kaiens kommunikasjons knytestpunkt mellom snøggbåtrute og buss på Herøysund. Sambandet er no nedlagt og kaien vert ikkje nytta til rutebåt lenger. Vegen har i dag rein lokal funksjon, og stettar ikkje vegen lenger kravet til fylkesveg. Vegen blir derfor foreslått omklassifiserast til kommunal veg.

Saka blir med dette lagt fram for Kvinnherad kommune og vil deretter bli sendt fylkeskommunen til endeleg avgjerd.

Fylkesveg 46 frå kryss riksveg 48 til Herøysund kai – lengde 645 meter blir omklassifisert til kommunal veg.

Vi viser til § 7 i veglova og ber om kommunen sin uttale.

Voss og Hardanger distrikt
Med helsing

Arnfinn Ansok
distriktsjef

Reidun Nordgulen

Postadresse
Statens vegvesen
Region vest
Askedalen 4
6863 Leikanger

Telefon: 815 44 010
Telefaks: 57 65 59 86
firmapost-vest@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Spelhaugen 12
5845 BERGEN

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Båtsfjordveien 18
9815 VADSØ
Telefon: 78 94 15 50
Telefaks: 78 95 33 52



Arkivnr: 2015/12222-6
Saksbehandlar: Vigdis Robak Bjørge

Saksframlegg

Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Utval for miljø og samferdsel	36/16	10.03.2016
Fylkesutvalet		17.03.2016

Regionstamlinje mellom Nordhordland og Bergen

Samandrag

Framlegg til regionstamlinje mellom Nordhordland og Bergen vart lagt fram for MISA 14.01.2016. Utvalet vedtok å utsetje saka, med grunngjeving om mellom anna «behov for å gå grundig gjennom konsekvensane for busstilbodet», og med ønskje om ei brukarundersøking.

Det er no gjennomført ei brukarundersøking blant kollektivreisande i Nordhordland, der føremålet har vore å få forståing og innsikt i brukarane si oppleving av dagens tilbod og få tilbakemelding på forslaget til ny regionstamlinje. Samandrag av hovudfunna ligg i saksframstillinga.

Nytt bussanbod for Nordhordland skal lysast ut neste år, og i samband med dette vil det bli utarbeidd ein trafikkplan for området. Fylkesrådmannen rår til at regionstamlinja mellom Nordhordland og Bergen inngår i den samla vurderinga av det framtidige busstilbod i Nordhordland. Trafikkplanen, med opplegg for regionstamlinja, vil bli lagt fram politisk hausten 2016.

Forslag til innstilling

1. Framlegg til regionstamlinje mellom Nordhordland og Bergen vil inngå i arbeidet med trafikkplan for Nordhordland, som del av førebuing til nytt bussanbod i området.
2. Trafikkplan Nordhordland vil bli lagt fram til politisk handsaming hausten 2016.

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen
fylkesdirektør samferdsel

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Fylkesrådmannen, 24.02.2016

Bakgrunn

Sak om «Regionstamlinje mellom Nordhordland og Bergen», vart lagt fram til politisk handsaming i MISA 14.01.2016. Utvalet vedtok å utsetje saka, med følgjande vedtak:

"Saka vert utsett.

Grunngjeving: Behov for å gå grundig gjennom konsekvensane for busstilbodet.

Saka har gode intensjonar, men omfattande tilbakemeldingar frå reisande medfører at me vil melda følgjande til administrasjonen:

- *Framlegg til styrking av båtruta med «matebussar» er positivt.*

Endringsframlegget til bussreiser Nordhordland - Bergen har medført reaksjonar. Pendlarar framhevar følgjande:

- *Dagens busstilbod mellom Nordhordland og Bergen (t/r) er godt og logisk å forhalda seg til, og ei endring må byggja vidare på dette.*
- *Framlegget til bussopplegg utfordrar på følgjande:*
- *Kva vert betre i høve dagens ordning?*
- *Vert det fleire avgangar?*
- *Ordninga framstår som betre for reisande i Åsane nord og tilsvarande ulempe for reisande frå Nordhordland. Dette kan medføra at færre frå Nordhordland brukar kollektivreise til Bergen.*
- *Det må vera flest mogleg ekspressruter mellom Nh og Bergen som i dag, også utanom rushtida.*
- *Dei fleste reisande går av i Olav Kyrresgate, svært få følgjer bussen til Bystasjonen.*
- *Nokre pendlarar (med arbeidsstad Bergen sør) er positive til buss gjennom Fløyfjellet til Bystasjonen.*
- *Det må vera direkteruter Frekhaug – Bergen (særleg arbeids/skulereiser). Dette må kombinerast med at parallelle ruter frå Knarvik ikkje går via Flatøy.*
- *Det bør vera færrest mogleg bussruter via Nyborg-Åsane senter, pga. at dette er ein ubehageleg strekning pga. svingar/rundkøyringar som passasjerar opplever som ubehageleg.*
- *Me ynskjer at brukarundersøking ligg til grunn, og/eller at det vert dialog med pendlarorganisasjonane før framlegging for politisk handsaming."*

I denne saka vil fylkesrådmannen gi ein gjennomgang av nyleg gjennomført brukarundersøking blant kollektivreisande i Nordhordland, samt orientere om vidare framdrift i arbeidet med regionstamlinje for nordkorridoren.

Brucarundersøking blant kollektivreisande i Nordhordland

Andre veka i februar vart det over to kveldar gjennomført ei brukarundersøking med bruk av såkalla fokusgrupper, representert med eit utval kollektivreisande frå Nordhordland. Totalt fire fokusgrupper med 8-10 deltakarar var samla for å gi innsikt i korleis dei reisande opplev og forstår både rutetilbodet i dag og framlegget til ny regionstamlinje mellom Nordhordland og Bergen.

Bruk av fokusgrupper er ei kvalitativ analysemetode der føremålet er å få fram flest mogleg og nyanserte synspunkt og oppfatningar frå respondentane. Metoden måler ikkje kor utbreidd dei ulike synspunkta og meiningane er, slik ein kvantitativ metode vil gjere, men ein får fram eit bilete av korleis brukarane opplev tilbodet i dag og den føreslegne omlegginga.

Samtalane var bygd opp kring 3 hovudbolkar:

- Assosiasjonar og haldningar til Skyss, samt generell kundetilfredsheit
- Tilbakemelding på dagens rutetilbod
- Tilbakemelding på endring til regionstamlinje

Blant deltakarane var det både daglige pendlarar mellom Nordhordland og Bergen, lokale reisande, fritidsreisande og meir sjeldne kollektivbrukarar. Deltakarane var busett i Meland og Lindås kommunar. Spreiing i alder var stor i alle grupper og fordeling mellom kjønn ca 50/50.

Brakarundersøkinga var gjennomført av TNS Gallup, med representantar frå Skyss til stades for å observere/lytte og kunne svare på konkrete spørsmål i etterkant. Det føreligg ein rapport frå undersøkinga, utarbeidd av TNS Gallup. Oppsummering av hovudfunna er presentert under, direkte sitert frå rapporten.

Assosiasjonar og haldning til Skyss samt generell kundetilfredsheit

- Mange av assosiasjonene til Skyss generelt er i all hovudsak negativt ladet. Flere av deltakerne tar med seg en historikk fra den gang bussjåføren og trafikkplanleggingen var mer lokalt forankret. De oppfatter at effektivitetshensyn har gått på bekostning av serviceinnstilling. «Alt» var bedre før Skyss.
- Det store bildet om hvorfor Skyss ble etablert synes de ikke å se. De føler bare at etableringen av Skyss ble et tidsskille og starten på en kvalitetsforringelse av tilbudet.
- En konsekvens av dette er at for mange av deltakerne befinner Skyss seg i en posisjon hvor de må bevise kundeorientering.
- Deltakerne har ganske høye forventninger til et kollektivtilbud for Nordhordland som er tilpasset en moderne og hektisk livsstil.
- Som referanseramme har de inntrykk av kollektivtilbudet i Bergen sentrum og de forventer langt på vei å finne igjen tilsvarende i Nordhordland.
- Summen av flere faktorer knyttet til rutetilbud og infrastruktur (se neste side) gir en generell opplevelse av å bli stemoderlig behandlet som distrikt, kollektivmessig sett. Skyss oppfattes som fjern fra deres reisehverdag.
- Dette er et viktig bakteppe for å forstå reaksjoner på en ny foreslått regionstamlinje 300.

Tilbakemelding på dagens rutetilbud

- Det er til dels stor misnøye blant deltakerne om kollektivtilbudet i Nordhordland (Meland/Lindås). Misnøyen er forankret i;
 - o For mange skifter når man skal til byen – få/ingen «direktebusser» fra store deler av Nordhordlandsregionen til/fra Bergen, må bytte buss på Knarvik Skysstasjon eller Flatøy
 - o For mange stopp underveis. En «melkerute». De mener de allerede har reist langt nok - og lenge nok - og fortjener raskeste vei til byen.
 - o For sjeldne avganger om kvelden og i helgene.
 - o Dårlig korrespondanse. Bussene venter ikke lenger på hverandre og det er ingen kommunikasjon mellom sjåførene.
 - o Generelt svak salgs- og informasjonsapparat. I forhold til Bergen er det per i dag verken billettapp, billettautomater eller sanntidsinformasjon i Nordhordland.
- Det er minst to hovedgrupper av reisende mellom Nordhordland og Bergen.
 - o Pendlerne med sine eksplisitte behov for å komme raskt til og fra Bergen (blant våre deltakere i mindre grad Åsane, men de finnes selvfølgelig). Disse vil ha ekspressbusser med færrest mulige stopp, og få – helst ingen – overganger. Og de vil slippe å betjene reisende fra Åsane.
 - o Lokalt reisende - ofte fritidsreisende - som savner et utvidet tilbud på kvelden og i helgene. De ønsker at siste buss bør gå senere.
- I forhold til disse behov er behovet for en forenkling, bedre oversikt og færre fotnoter i timetabellen sekundært. De savner derfor en bedre begrunnelse for regionstamlinjen enn hittil presentert.

Tilbakemelding på endring til regionstamlinje

- Prinsippet bak dannelse av regionstamlinjer aksepteres greit, men pendlerne sliter med å se den positive effekten av dette. Det etterlater noen spørsmål;
 - o Hvorfor gjøres dette?
 - o Hva oppnår man med en regionstamlinje som man ikke oppnår med flere ekspressavganger?
- Den store svakheten med den foreslåtte regionstamlinje 300 er at den ikke går innom sentrum. Det er der de mener folk går av. Det vil føre til flere skifter, ditto lenger reisetid og mindre bekvemmelighet for mange pendlere. De savner en god begrunnelse.
 - o I det hele savnes dokumentasjon fra Skyss, basert på for eksempel trafikktegninger, at Fløyfjelltunellen direkte til busstasjonen vil være et relevant tilbud for mange reisende.
 - o Og eventuelt andre begrunnelser, for eksempel framkommeligheten i sentrum, synes å være svakt kommunisert fram til nå.
- Det kan virke som det fram til nå ikke er godt nok kommunisert at det fortsatt vil være ekspresstilbud, og at denne ekspressen fra Knarvik/Flatøy etter planen ikke vil gå innom Åsane terminal. Noen deltakere synes å ha misforstått dette og tror de mister hele ekspresstilbudet.
- Pendlerne fra Meland sier det vil være en stor ulempe å bytte buss på Flatøy. Fordelen med å slippe å bytte buss til Knarvik veier ikke opp mot dette, all den stund det er mot Bergen de skal.
- Fordeler (og eventuelle ulemper) for reisende fra Åsane nord, fanges i liten grad opp av denne undersøkelsen, da deltakerne er rekruttert fra Meland og Lindås.
- Båten er et bra alternativ, men for dyr uten fellesbillett og med dårlig korrespondanse med bussene.
- Den foreslåtte matebussen blir godt mottatt, men sees ikke som noen nødvendig konsekvens av regionstamlinjen. De er også spente på hvor denne planlegges å gå fra og gå innom.
- Det er vilje blant deltakerne til å tenke hva som er best for mange, i forhold til egne spesifikke behov. Men bare til det punkt hvor de får markant lenger reisevei og reisetid og en endret hverdag.

Vurdering av brukarundersøkinga

Bruk av fokusgrupper og kvalitativ metode inneber at eit mindre utval som ut frå samansetting ikkje nødvendigvis vil vere representativt for alle reisande i Nordhordland. Den klare fordel med bruk av kvalitativ metode i denne samanhengen er at det gir betre forståing av korleis det er å vere kollektivbrukar i Nordhordland, og det gir betre grunnlag for å fange opp og forstå reaksjonar og spørsmål som vert stilt til ny regionstamlinje mellom Nordhordland og Bergen. Fylkesrådmannen si vurdering er at brukarundersøkinga har oppnådd dette føremålet på ein tilfredsstillande måte.

Brukarundersøkinga vil inngå som del av det vidare arbeidet med utvikling av rutetilbodet i Nordhordland.

Vidare framdrift regionstamlinje Nordhordland

Nytt bussanbod for Nordhordland skal lysast ut neste år. Som førebuing av konkurransegrunnlaget vil det bli utarbeidd ein trafikkplan for området. Trafikkplan Nordhordland skal danne grunnlaget for detaljplanlegging av rutetilbodet i Nordhordland.

Fylkesrådmannen rår til at regionstamlinja mellom Nordhordland og Bergen inngår i trafikkplanarbeidet, og at det framtidige tilbodet i Nordhordland blir vurdert i ein heilskap. Det vert lagt opp til dialog med kommunane undervegs i arbeidet med trafikkplanen. Endringar i rutetilbodet vil med dette ikkje skje frå hausten 2016, som tidlegare planlagt.

Trafikkplan Nordhordland, med framlegg til regionstamlinje for nordkorridoren, vil bli lagt fram til politisk handsaming hausten 2016.



Arkivnr: 2014/278-29
Saksbehandlar: Gudrun Einbu

Saksframlegg

Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Utval for miljø og samferdsel	37/16	10.03.2016
Fylkesutvalet		17.03.2016
Fylkestinget		14.06.2016

Kollektivstrategi for Hordaland - årsrapport 2015

Samandrag

Fylkesrådmannen legg med dette fram Kollektivstrategi for Hordaland - årsrapport 2015.

Årsrapporten frå kollektivtrafikken erstattar den tidlegare Kollektivmeldinga, for å kople rapporteringa tydeligare opp mot vedteken kollektivstrategi og tilhøyrande handlingsprogram.

Årsrapport 2015 gir informasjon om korleis utviklinga i kollektivtrafikken har vore det siste året, og korleis vi ligg an for å nå måla og gjennomføre strategiane i kollektivstrategi for Hordaland. Rapporten er bygd opp kring følgjande tema:

- Når vi måla? Rapportering av utvikling i viktige måleindikatorar
- Økonomiske nøkkeltal. Status i kollektivtrafikken sin økonomi
- Kollektivåret 2015. Viktige hendingar og tiltak i kollektivtrafikken
- Kollektivfakta. Informasjon om passasjerstatistikk, kontraktar o.a.

Dei overordna måla som ligg til grunn i kollektivstrategien er å ta veksten i persontransporten med miljøvenlege transportformer i byområda, og sikre mobilitetsbehov for innbyggjarane i fylket. Passasjerstatistikken viser at fleire reiser kollektivt også i 2015. Både trafikkveksten i Bergensområdet og for heile Hordaland var på nær tre prosent i 2015. Tidlegare analysar har vist at auken i kollektivreiser i snitt bør ligge på fire prosent årleg for å sikre ei utvikling tilsvarande nullvekstmålet for personbiltrafikken.

Forslag til innstilling

Fylkestinget tek Kollektivstrategi for Hordaland - årsrapport 2015 til orientering.

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen
fylkesdirektør samferdsel

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Fylkesrådmannen, 25.02.2016

Bakgrunn

Fylkestinget vedtok juni 2014 ein strategi for utvikling av kollektivtrafikken i eit perspektiv fram mot 2030 (sak 30/2014). Kollektivstrategien blir følgt opp av eit fireårig handlingsprogram, som blir rullert årleg. Rullert handlingsprogram for perioden 2016 – 2019 blei vedteke av fylkestinget i desember 2015 (sak 114/2015).

Som meldt i sak om rullering av handlingsprogrammet erstattar årsrapporten den tidlegare Kollektivmeldinga. Årsrapporten tek opp i seg det beste frå tradisjonen med den årlege Kollektivmeldinga, men rapporteringa er no tydelegare kopla mot kollektivstrategi og handlingsprogram.

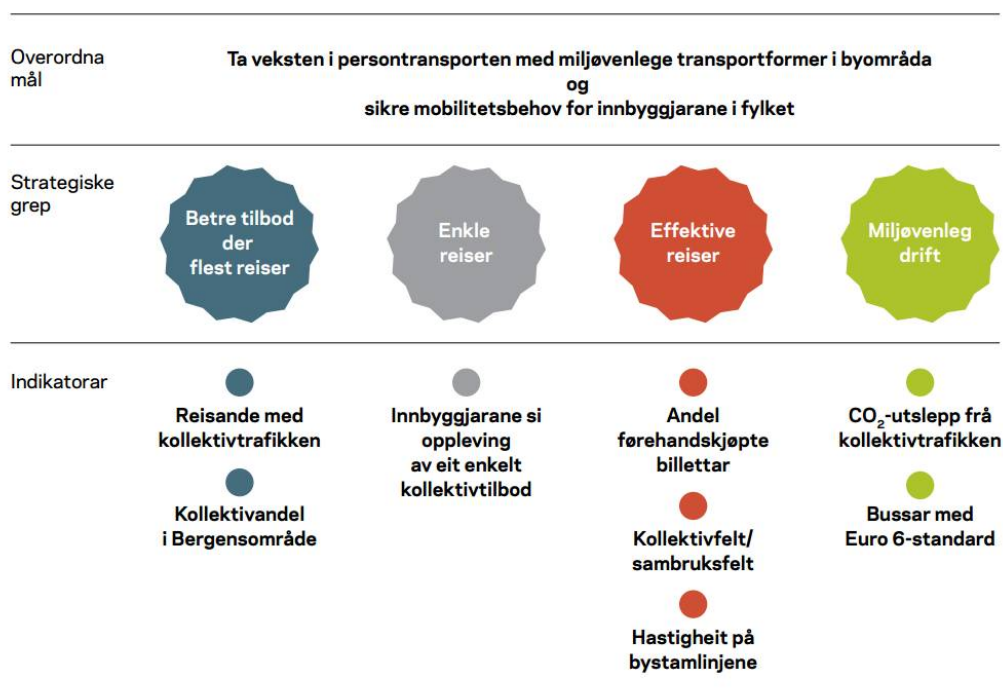
Årsrapport 2015 gir informasjon om korleis utviklinga i kollektivtrafikken har vore det siste året, og korleis vi ligg an for å nå måla og gjennomføre strategiane i kollektivstrategi for Hordaland. Rapporten er bygd opp kring følgjande tema:

- Når vi måla? Rapportering av utvikling i viktige måleindikatorar
- Økonomiske nøkkeltal. Status i kollektivtrafikken sin økonomi
- Kollektivåret 2015. Viktige hendingar og tiltak i kollektivtrafikken
- Kollektivfakta. Informasjon om passasjerstatistikk, kontraktar o.a.

Følgjande oppsummerer utviklinga i dei utvalde måleindikatorane.

Når vi måla?

Dei overordna måla i kollektivstrategi for Hordaland er å ta veksten i persontransporten med miljøvenlege transportformer i byområda, og å sikre mobilitetsbehov for innbyggjarane i fylket. Det er fastsett fire strategiske grep. Desse gir tydelege føringar for kva som skal til for å få mange fleire reisande med kollektivtrafikken. For kvart av dei fire grepa er det valt ut eit sett indikatorar for å kunne måle om utviklinga går i ønska retning. Strategiske grep og indikatorar er vist i figuren under.



Best tilbud der flest reiser. For å gi eit best mogleg kollektivtilbod til flest mogleg av innbyggjarane er det nødvendig å tilpasse kollektivtilbodet til dei store reisestraumane i fylket. Dette handlar om å styrke rutetilbodet der det er mange reisande, eller potensiale for nye reisande er stort. Det handlar også om å forenkla linjenett og rutetilbod. Viktigaste indikator for dette er utviklinga i talet på reisande.

I 2015 viser reisetel for Bergen og Bergensområdet at stadig fleire reiser kollektivt, men at veksten flatar noko ut samanlikna med åra 2011 til 2013. Trafikkveksten i Bergensområdet var på nær tre prosent i 2015. Passasjerstatistikken for heile Hordaland viser også ein samla vekst på nær tre prosent i 2015, som gav over 54 millionar påstigande. Tidlegare analysar har vist at auken i kollektivreiser i snitt bør ligge på fire prosent årleg for å sikre ei utvikling tilsvarande nullvekstmålet for personbiltrafikken.

Enkle reiser. Kollektivtrafikken skal vere eit enkelt og attraktivt reiseval. Tilbodet skal vere lett å bruke og ha høg kvalitet i heile reisekjeda. Dette handlar om å gjere det enkelt å finne informasjon, kjøpe billett og å auke befolkninga sin kjennskap til kollektivtrafikken. Viktigaste indikator for dette er utvikling i innbyggjarane si oppleving av eit enkelt kollektivtilbod.

I 2015 viser Skyss sine undersøkingar blant befolkninga i Hordaland at stadig fleire opplever det enkelt å finne fram i kollektivsystemet. Undersøkingane inkluderer både kollektivreisande og dei som ikkje nyttar kollektivtransport. I 2015 sa 55 prosent av befolkninga seg einig eller svært einig i at Skyss sitt kollektivtilbod er enkelt å forstå. Dette er ei auke på fem prosent siste året. Det er også ei positiv utvikling når det gjeld kor lett ein kan finne og forstå informasjon om kollektivtilbodet.

Til trass for nye salskanalar og ein svært populær mobilbillett, ser ein frå 2014 til 2015 ei svak negativ utvikling når det gjeld befolkninga i Hordaland si oppleving av kor enkelt det er å kjøpe og bruke billett.

Effektive reiser. Kollektivreiser skal vere eit reelt alternativ til bilen, også når det gjeld reisetid. Rask og forutsigbar framføring av bussane er ein føresetnad for å levere eit godt tilbud til dei reisande. Dette handlar om infrastrukturtiltak som legg til rette for kollektivtrafikken, og andre verkemiddel som kan få ned reisetida. Viktige indikatorar på dette er utvikling av andelen førehandskjøpte billettar, kollektivfelt/sambruksfelt og hastigheit på bystamlinjene.

I 2015 har andelen førehandskjøpte billettar auka med ytterlegare åtte prosentpoeng, noko som er svært positivt. Det er i 2015 ikkje innført nye kollektiv- eller sambruksfelt, eller andre trafikale tiltak som prioriterer stamlinjene. Samstundes viser køyretidsmålingar ei svak nedgang i hastigheit på stamlinjene siste året. I høve mål om at stamlinjene skal vere eit forutsigbart og kapasitetssterkt tilbud peiker utviklinga i feil retning.

Miljøvenleg drift. Kollektivtrafikken sitt viktigaste klima- og miljøbidrag er å ta trafikkveksten, og få ein større del av dei motoriserte reisene kollektive. I tillegg vil vi arbeide for at utsleppa frå kollektivtrafikken skal vere så låge som mogleg.

Lette køyretøy (privatbilar) står for den største delen av det totale CO₂-utsleppet frå vegtrafikken i fylket, omlag 75 prosent. Busstrafikken står for omlag sju prosent, og tunge køyretøy (utan bussar i Skyssregi) for 18 prosent. Sjølv om kollektivtrafikk står for ein del av utsleppa, er den eit viktig verkemiddel for å redusere dei totale klimagassutsleppa. Reiser med buss bidreg til å redusere CO₂-utslepp når kollektivreisene erstattar reiser med privatbil.

Ein stadig aukande del av kollektivreisene blir utført utan direkte CO₂-utslepp; i 2015 utgjorde reiser med Bybanen 18 % av kollektivreisene i fylket. Fylkesvegferjene står for omlag eit like stort CO₂-utslepp som heile bussparken i fylket. I 2015 vart det utarbeidd grunnlag for nye ferjeanbod som legg til rette for meir enn halvering av CO₂-utsleppa frå ferjeflåten.

**KOLLEKTIVSTRATEGI
FOR HORDALAND**
ÅRSRAPPORT

20
15

Forord

Fylkestinget i Hordaland vedtok i juni 2014 strategiar for kollektivtransporten i fylket, i eit perspektiv fram mot 2030. Kollektivstrategien peiker ut retning for korleis ein kan nå ambisiøse mål for kollektivtrafikken på lengre sikt. Kollektivstrategien vert følgt opp gjennom fireårige handlingsprogram der det går fram kva prioriteringar og satsingar fylkeskommunen vil gjere for å gjennomføre strategiane. Handlingsprogramma vert rullert kvart år og gir oppdatert status for prioriteringar og tiltak som er set i verk.

Årsrapporten er ein del av den systematiske oppfølginga av Kollektivstrategi for Hordaland. I årsrapporten finn du informasjon om utviklinga i kollektivtrafikken, og korleis vi ligg an for å nå dei overordna måla vedtatt i Kollektivstrategi for Hordaland. Du finn også informasjon om viktige hendingar og tiltak i kollektivtrafikken i Hordaland i året som gjekk.

Bergen, 25.02.2016

Innhald

- 1 Frå strategi til handling og rapportering 4**
Oppfølging av mål og strategiar for kollektivtrafikken
- 2 Når vi måla? 6**
Rapportering av utvikling i viktige måleindikatorar
- 3 Økonomiske nøkkeltal 14**
Status i kollektivtrafikken sin økonomi
- 4 Kollektivåret 2015 18**
Viktige hendingar og tiltak i kollektivtrafikken
- 5 Kollektivfakta 26**
Informasjon om passasjerstatistikk, kontraktar o.a.

1

Frå strategi til handling og rapportering

Mål og strategiar for kollektivtrafikken

Mål for kollektivtrafikken i Hordaland er knytt opp mot nasjonale og regionale mål om at all trafikkvekst i persontrafikken i byområda skal skje i form av miljøvenlege transportformer – kollektiv, sykkel og gange. Den største trafikkveksten vil komme i Bergen og kommunane rundt. Utvikling av kollektivtrafikken vil i stor grad handle om å leggje til rette for auka andel kollektivbrukarar i byområde i og rundt Bergen. Samstundes skal kollektivtilbodet vere eit attraktivt og tenleg tilbod for alle innbyggjarane i fylket.

Fylkestinget i Hordaland vedtok i juni 2014 strategiar for kollektivtransporten i fylket, i eit perspektiv fram mot 2030. Kollektivstrategi for Hordaland peiker ut retning for korleis ein kan nå felles nasjonale og regionale mål. Det er fastsett fire strategiske grep som gir tydelege føringar for kva som skal til for å få mange fleire reisande med kollektivtrafikken.

Best tilbod der flest reiser

For å gje eit best mogleg kollektivtilbod til flest mogleg av innbyggjarane er det nødvendig å tilpasse kollektivtilbodet til dei store reisestraumane i fylket. Dette handlar om å styrke rutetilbodet der det er mange reisande, eller potensiale for nye reisande er stort. Det handlar også om å forenkle linjenett og rutetilbod.

Enkle reiser

Kollektivtrafikken skal vere eit enkelt og attraktivt reisetal. Tilbodet skal vere lett å bruke og ha høg kvalitet i heile reisekjeda. Dette handlar om å gjere det enkelt å finne informasjon, kjøpe billett og å auke befolkninga sin kjennskap til kollektivtrafikken.

Effektive reiser

Kollektivreiser skal vere eit reelt alternativ til bilen, også når det gjeld reisetid. Rask og forutsigbar framføring av bussane er ein føresetnad for å levere eit godt tilbod til dei reisande. Dette handlar om infrastrukturtiltak som legg til rette for kollektivtrafikken, og andre verkemiddel som kan få ned reisetida.

Miljøvenleg drift

Kollektivtrafikken sitt viktigaste klima- og miljøbidrag er å ta trafikkveksten, og få ein større del av dei motoriserte reisene kollektive. I tillegg vil vi arbeide for at utsleppa frå kollektivtrafikken skal vere så låge som mogleg.

Kollektivstrategien er følgt opp av handlingsprogram med fireårig perspektiv. Handlingsprogrammet skal vise kva tiltak ein set i verk for å gjennomføre strategiane. Rullert handlingsprogram vert lagt fram til politisk handsaming i desember kvart år, gjeldande handlingsprogram for 2016–2019 vart vedteke av fylkestinget i desember 2015.

Årsrapportering – når vi måla?

Kollektivstrategien peiker ut retninga for kollektivtilbodet fram mot 2030. Handlingsprogrammet viser konkrete tiltak og prioriteringar dei neste fire åra. Formålet med denne årsrapporten er å gi informasjon om korleis vi ligg an når det gjeld å nå dei overordna måla og gjennomføre strategiane – kva har skjedd det siste året, korleis er utviklinga i kollektivtrafikken og når vi måla? Årsrapporten erstattar Kollektivmeldinga og er ein del av den systematiske oppfølginga av kollektivstrategi og handlingsprogram for kollektivtrafikken.

På grunnlag av overordna mål og strategiske grep i kollektivstrategien er det valt ut eit sett indikatorar for å kunne måle om utviklinga går i ønska retning. Desse er vist i tabellen under. Indikatorane er og relevante i samband med målrapportering knytt til belønningavtale for 2015–2018 og felles indikatorsett for framtidig bymiljøavtale.

Dei valde måleindikatorane er eit grunnlag for systematisk måling over tid, men vil kunne verte justert og utvida etter kva ein ser behov for.



2

Når vi måla?

Best tilbud der flest reiser

Reisetal for Bergen og Bergensområdet viser at fleire reiser kollektivt også i 2015, men at veksten flatar noko ut samanlikna med åra 2011 til 2013. Dei to siste åra har vi sett at veksten ligg på om lag tre prosent. Tidlegare analysar har vist at auken i kollektivreiser i snitt bør ligge på fire prosent årleg for å sikre ei utvikling tilsvarande nullvekstmålet for personbiltrafikken.

Reisande med kollektivtrafikken

Trafikkveksten i Bergensområdet var på nær tre prosent i 2015. Dette gav totalt 47,4 millionar kollektivreiser med buss og Bybanen. Bybanen hadde den største prosentvise veksten, på seks prosent, og nærma seg med det 10 millionar reisande.

Passasjerstatistikken for heile Hordaland viser også ein samla vekst på nær tre prosent i 2015, som gav over 54 millionar påstigande. Av alle kollektivreiser i fylket står bussen for 80 prosent, Bybanen i Bergen for 18 prosent og båt totalt for fylket for to prosent.

		Endring sidan 2014	Endring sidan 2013
Tal påstigande buss, bane, båt i	2015		
Bergensområdet	47 363 000	+3 %	+6 %
Hordaland totalt	54 265 000	+3 %	+7 %

Snøggåten Kleppstø-Strandkaien inngår i påstigingstal for Bergensområdet. Tal påstigande for Hordaland er inklusiv båtrutene Sunnhordland, Nordhordland og Austevoll (båtruter med bruttokontrakt).

Kollektivandel i Bergensområdet

Reisemiddelfordeling er ein sentral måleindikator i høve nullvekstmålet for byområdet. Den nasjonale reisevaneundersøkinga (RVU) er den viktigaste kjelda for å følgje utviklinga i reisemiddelfordeling mellom personbiltrafikken, kollektiv, sykkel og gange.

Siste RVU for Bergensområdet vart gjennomført i 2013. Denne markerte ei positiv endring frå tidlegare år, med reduksjon i biltrafikken og auka kollektivandel for perioden 2008-2013. Frå 2016 vert det innført kontinuerlige RVU'ar gjennom heile året, mot tidlegare kvart fjerde år. Neste årsrapportar vil hente statistikk herfrå.

I tillegg til nasjonale reisevaneundersøkingar, gjennomfører Skyss egne undersøkingar. For dei siste tre åra viser tala at marknadsandelen for kollektiv i forhold til motorisert trafikk har vore relativt stabil. Tala kan tolkast i svakt positiv retning, men det er ikkje grunnlag for å konkludere om trenden frå den nasjonale RVU'en i 2013 held fram.

Enkle reiser

Forenkling av rutetilbod, nye informasjonskanalar og fleire muligheter til å kjøpe billett er alle tiltak som skal bidra til at kollektivreiser skal opplevast som lett å forstå og bruke. Undersøkingar blant innbyggjarane i Hordaland viser at stadig fleire opplever det enkelt å finne fram i kollektivsystemet.

Innbyggjarane si oppleving av eit enkelt kollektivtilbod

Skyss gjennomfører ei fast undersøking av korleis folk i Hordaland oppfattar Skyss og kollektivtilbodet der dei bur og ferdast. Her får ein også informasjon om kor enkelt befolkninga opplever at kollektivsystemet er å bruka. Desse undersøkingane omfattar både kollektivreisande og dei som ikkje nyttar kollektivtransport.

At kollektivtilbodet er enkelt å forstå er avgjerande for å få fleire til å reise kollektivt. Sjølv om ruteendringar kan skape frustrasjon, er dette ofte nødvendig for å få til forenkling og forbetring av tilbodet. I 2015 viser denne undersøkinga at 55 prosent av befolkninga er einig eller svært einig i at Skyss sitt kollektivtilbod er

enkelt å forstå. Dette er ei auke på fem prosent siste året.

Det er også ei positiv utvikling når det gjeld kor lett ein kan finne og forstå informasjon om kollektivtilbodet. Utvida bruk av digitale kanalar, som mobil, har gitt reisande meir oppdatert og lettare tilgjengeleg informasjon. I 2015 svarar seks prosent fleire at det er enkelt å finne informasjon om kollektivtilbodet enn i 2014. I 2015 meinte 58 prosent at informasjonen om kollektivtilbodet er lett å forstå, også her er ei positiv utvikling.

Til trass for nye salskanalar og ein svært populær mobilbillett, ser ein frå 2014 til 2015 ei svak negativ utvikling når det gjeld befolkninga i Hordaland si oppleving av kor enkelt det er å kjøpe og bruke billett. Noko av forklaringa kan ligge i at mobilbilletten berre er tilgjengeleg i sone Bergen. Generelt har dei som reiser utanfor Bergen sentrum eit dårlegare tilbod med omsyn til salskanalar, og det faktum at ein ikkje kan betale med bankkort om bord på bussane kan også vere med og forklare at denne skåren er lågare i 2015 enn året før.

	Andel av befolkninga i Hordaland som seier seg ganske einig eller svært einig i påstandane i 2015	Endring sidan 2014	Endring sidan 2013
«Skyss sine billetter er enkle å bruke»	55 %	-2	+4
«Skyss sine billetter er enkle å få kjøpt»	51 %	-2	+8
«Det er lett å forstå hvilke av Skyss sine billetter som passer for meg og mine reisebehov»	47 %	+2	+8
«Det er lett å finne informasjon om hvordan man skal ta overgang mellom kollektivlinjer»	38 %	+6	+12
«Skyss sin informasjon om kollektivtilbudet er lett å forstå»	58 %	+11	+8
«Det er lett å finne informasjon om Skyss sitt kollektivtilbud»	61 %	+6	+8
«Skyss sitt kollektivtilbud er enkelt å forstå»	55 %	+5	+7

Undersøkinga har ein feilmargen som gjer at ein ikkje bør leggje vekt på mindre endringar i prosentpoeng. Tala viser likevel utviklinga over tid.

Samanlikning med andre byområde

«Benchmarking European Service of public Transport» (BEST) er eit samarbeid mellom større byar i Europa. Formålet er å auke fokus på kundane sine behov og forventningar til kollektivtrafikken, og å etablere erfaringsutveksling og læring på tvers av organisasjonane. Frå 2014 har Skyss delteke i BEST-samarbeidet.

Kvart år vert det gjennomført ei felles undersøking av kor tilfredse innbyggjarane er med ulike aspekt ved kollektivtilbodet. Undersøkinga gir resultat for det enkelte byområde, og moglegheit til å samanlikne byane.

Alt i alt seier 53 prosent seg tilfredse med kollektivtilbodet i Bergensområdet. Her har Bergen

den lågaste skåren av byane i undersøkinga. Dette er ein klar indikator på at ein fortsatt har mykje å arbeide med for å forbetre kollektivtilbodet i Bergensområdet.

Bergen skårer høgt når det gjeld å kjenne seg trygg på haldeplassar og på reisa, og at kollektivtrafikken er eit trafiksikkert reiseval, sjåførane sin opptreden, og oppfatning av at det å reise kollektivt er eit miljømessig og samfunnsmessig godt val. Dårlegast er skåren på lett tilgjengeleg informasjon for å planleggje og gjennomføre kollektivreiser. Siste år har tilfredsheiten med informasjon om kollektivtilbodet auka tydeleg, medan tilfredsheiten med pris går ned.

	Stockholm 2015	Oslo 2015	Helsinki 2015	Copenhagen 2015	Geneva 2015	Bergen 2015
TRAFFIC SUPPLY	67% (-2)	74% (+4)	76% (±0)	68% (+4)	71% (+1)	60% (+1)
RELIABILITY	54% (-8)	70% (+1)	80% (-3)	71% (+5)	77% (+2)	73% (+6)
INFORMATION	51% (-2)	63% (+3)	59% (+3)	56% (+5)	65% (±0)	52% (+10)
SECURITY AND SAFETY	71% (±0)	83% (+2)	80% (±0)	79% (+5)	78% (±0)	85% (+2)
COMFORT	63% (-1)	67% (+4)	73% (+1)	65% (+5)	69% (±0)	65% (+3)
STAFF BEHAVIOR	63% (-1)	70% (-1)	66% (+4)	73% (+4)	79% (+3)	68% (±0)
SOCIAL IMAGE	84% (-1)	92% (+1)	88% (-2)	76% (+3)	87% (±0)	87% (-2)
VALUE FOR MONEY	30% (-1)	42% (+3)	54% (+3)	25% (+5)	54% (+17)	33% (-10)
LOYALTY	57% (-2)	68% (+1)	79% (+1)	52% (+5)	76% (+1)	60% (-1)
OVERALL SATISFACTION	71% (-3)	72% (+2)	81% (+2)	59% (+5)	86% (+11)	53% (-3)

Effektive reiser

Stamlinjene i Bergen er prioriterte trasear for tilrettelegging av framkomst og haldeplassar. Eigne prioriterte køyrefelt er eit kraftfullt framkomsttiltak, det gir færre bussar i kø og høgare hastighet. Siste året er det ikkje innført nye kollektiv- eller sambruksfelt, eller andre trafikale tiltak som prioriterer stamlinjene. Samstundes viser køyretidsmålingar ein svak nedgang i hastighet på stamlinjene siste året. I høve mål om at stamlinjene skal vere eit forutsigbart og kapasitetssterkt tilbod peiker utviklinga i feil retning.

Andel førehandskjøpte billetter

Opp mot 25 prosent av reisetida i byen er opphald på haldeplass. Eitt verkemiddel for å redusere reisetida er difor å få ned sal av billetter ombord. I Bergensområdet har satsinga på mobilbillett og høgare pris for kjøp av billett ombord gir resultat. Ein ser jamn vekst i bruken av mobilbilletter. Samstundes gjekk talet på billetter kjøpt om bord ned med nesten åtte prosent i løpet av 2015. Dette gir ei auke i andelen førehandskjøpte billetter på 17 prosentpoeng frå 2013.

	Andel i 2015	Endring sidan 2014	Endring sidan 2013
Førehandskjøpte billetter	56 %	+8	+17

Kollektivfelt/sambruksfelt

Rask og effektiv framkomst for bussane er grunnleggjande for å levere eit godt tilbod til dei reisande. Buss i kø medfører dessutan store direkte kostnader gjennom auka behov for driftsmidlar, ettersom busskontraktane for Bergen er basert på timespris.

Eigne køyrefelt som prioriterer kollektivtrafikk er eit kraftfullt tiltak for å gi bussen betre framkomst. Sterkt belasta strekningar med høg kollektivtrafikk vil særleg ha nytte av denne type tiltak. Eigne kollektivfelt gir betre framkomst for bussane, noko som gir redusert reisetid for mange passasjerar. Det gir også betre utnytting av kollektivmidlane og grunnlag for å styrke tilbodet.

Sidan 2014 er det ikkje innført nye strekningar med kollektiv- eller sambruksfelt i Bergen. Sambruksfelt er køyrefelt for kollektiv og privatbilar med meir enn 2 personar, såkalla 2+. Sambruksfeltet i Fjøsangervegen retning sentrum skulle etter planen setjast i verk som ei forsøksordning i 2015, men er utsett til 2016. På strekninga Allestadveien-Skarphaugen i Fyllingsdalen er eit nytt kollektivfelt under arbeid, med førebels planlagt opning i årsskiftet 2016/2017.

Status for Bergen pr 2015 viser altså inga endring frå 2014 når det gjeld nye kollektiv- og sambruksfelt. Per 31. desember 2015 er det til saman 11,1 km kollektivfelt og 6,1 km sambruksfelt i Bergen.

	Samla lengde 2015	Endring sidan 2014	Endring sidan 2013
Kollektivfelt	11,1	0 %	+21 %
Sambruksfelt	6,1	0 %	0 %

Hastighet på bystamlinjene

Bystamlinjene utgjør tilbudet med høgast kapasitet og flest reisande. Køproblematikk og endringar i køyretider har difor særleg innverknad på desse busslinjene. Vidare utvikling av stamlinjenettet og kollektivnettet i Bergen vil i stor grad avhenge av betra framkomst for bussane.

Gjennom sanntidssystemet som er installert på alle bussane i Bergen, kan ein følgje køyretider og hastighet på alle strekningar i busslinjenettet. Sanntidsdata gir og eit godt grunnlag for å følgje utviklinga i køyretidene over tid. Det er her teke utgangspunkt i køyretid utan tida for opphald på haldeplass.

Sett ut frå hastighet viser køyretidene ein negativ trend frå 2014 til 2015. Linje 2, 3, 5 og 6 har alle ein svak nedgang i hastighet målt i km/t. Linje 4 har ein svak auke i retning frå Flaktveit, men i motsett retning har hastigheita gått noko ned også her. Linje 4 fekk endra trasé i 2015 (ny endestopp på Hesjaholtet), som vil kunne ha noko innverknad på køyretidene samanlikna med 2014.

Gjennomsnittleg hastighet på bystamlinjene i Bergen

	Rush morgon (7-9) Snitt hastighet 2015	Endring sidan 2014	Rush ettermiddag (15-17) Snitt hastighet 2015	Endring sidan 2014
2 frå Strandkaaien	26,4 km/t	-0,2	23,5 km/t	-0,3
frå Birkelundstoppen	25,0 km/t	-0,5	26,6 km/t	+0,2
3 frå Støbotn	30,4 km/t	-0,6	31,9 km/t	-0,4
frå Sletten	32,9 km/t	-1,5	32,4 km/t	-1,3
4 frå Hesjaholtet	34,6 km/t	-0,4	32,6 km/t	-0,2
frå Flaktveit	33,1 km/t	+0,4	34,0 km/t	+1,2
5 frå Loddefjord	33,7 km/t	-0,9	34,1 km/t	-0,5
frå Åsane terminal	33,8 km/t	-1,2	33,2 km/t	-1,7
6 frå Vadmyra	31,7 km/t	-0,5	32,1 km/t	-0,1
frå Lønborglien	30,2 km/t	-1,5	29,3 km/t	-1,7

Kva kostar eitt minutt auka køyretid på bussane?

Samanhengen mellom auka køyretider og kostnader kan illustrerast med eit konkret eksempel frå Helleveien i ytre Sandviken, strekninga NHH og Gamle Bergen.

Helleveien er betent av stamlinjene, linje 3, 4, 5, og 6 i tillegg til ei rekkje andre busslinjer. Totalt passerer nærare 1000 bussavgangar her på ein vanleg kvardag, der stamlinjene utgjør om lag 70 prosent. Endringar i trafikksituasjonen og

køyretider for bussane langs Helleveien gir difor vesentlege utslag i kostnader til kollektivdrift.

Målingane for 2015 viser auke i snitt køyretider i rush på inntil to minutt på stamlinjene som betener Helleveien. Dersom samtlege busslinjer i Helleveien får eitt minutt lenger køyretid, vil det gi ein årleg meirkostnad på om lag 3,5 mill kr. Det er ikkje medrekna helg- og sommardagar.

Endring i køyretid
på strekninga
+ 1 min

Antall bussar på ein
vanleg kvardag
1000

Årleg meirkostnad for
kollektivdrift
ca 3,5 mill kr

Miljøvenleg drift

Det er vanleg å skilje mellom utslepp som har globale og lokale verknader. Utslepp med global verknad er utslepp av klimagassar, i hovudsak karbondioksid (CO₂), som bidreg til global oppvarming og klimaendringar. Lokale utslepp gir dårleg luftkvalitet lokalt, og kan gje helseproblem i utsette område. Spesielt utslepp av nitrogenoksider (NO_x) er tidvis ei utfordring i Bergen.

Globale utslepp kan ein redusere ved å få ned forbruket av drivstoff, ved overgang til fornybare drivstoff eller overgang til elektrisk drift. Med vidare utbygging av Bybanen og vedtak om å leggje til rette for nullutsleppsalternativ for bussane i nye anbod i Bergen, ligg det an til svært positiv utvikling med tanke på reduksjon av klimautslepp.

For kollektivtrafikken vil krav som vert stilt til bussane bidra til kraftig nedgang i lokale utslepp frå kollektivtrafikk i åra framover. Ei ny forskrift om energi- og miljøkrav ved kjøp av køyretøy til vegtransport har vore på høyring. Dersom denne vert vedteke, vil det medføre innskjerping i krav om Euro 6-standard på bussparken. Bussar med Euro 6-standard har svært låge utslepp av NO_x, lågare enn privatbilar med dieseldrift.

CO₂-utslepp frå kollektivtrafikken

Med utbygging av Bybanen vert ein stadig aukande del av kollektivreisene utført med elektrisitet som energiform og dermed utan direkte CO₂-utslepp. I 2015 utgjorde reiser med Bybanen om lag 18 prosent av kollektivreisene i fylket.

Lette køyretøy (privatbilar) står for den største delen av det totale CO₂-utsleppet frå vegtrafikken i fylket, om lag 75 prosent. Busstrafikken står for om lag 7 prosent, og tunge køyretøy (utan bussar i Skysregi) for 18 prosent.

Sjølv om kollektivtrafikk står for ein del av utsleppa er den eit viktig verkemiddel for å redusere dei totale klimagassutsleppa. Reiser med buss bidreg til å redusere CO₂-utslepp når kollektivreisene erstattar reiser med privatbil. Det er difor viktig å sjå utsleppa frå kollektivtrafikken opp mot talet på reiser eller passasjerar som ligg bak. I 2015 var gjennomsnittleg CO₂-utslepp pr påstigande med kollektivtrafikk på buss og bane 1,045 kg. Dette er eit snitt for reiser i heile fylket, av svært ulik lengde.

Fylkesvegferjene står for eit like stort CO₂-utslepp som all bussdrifta i Hordaland. Ein har i 2015 førebudd nye anbudsprosessar der det vert lagt til rette for meir enn 50 prosent reduksjon av klimagass-utslepp frå ferjene. Snøgg- og lokalbåtane står for over 30 prosent av utsleppa frå kollektivtrafikken. Med tanke på at dei fraktar om lag 2 prosent av dei reisande, er dette ein høg andel.

Bussar med Euro 6-standard

Euro-standard set grenseverdiar for kor mykje utslepp køyretøy kan ha for å verte godkjent for sal. Krav til utslepp vart først satt i 1993 og er seinare skjerpa fleire gongar. Frå 2014 gjeld standarden Euro 6 som krav til nye køyretøy, noko som betyr at alle bussar kjøpte inn etter 2014 held Euro 6-standard. Det er ikkje forventa vidare utvikling av nye nivå i denne standarden, fordi dei lokale utsleppa frå desse køyretøya er minimale.

Dei store utskiftingane i bussparken er knytt til nye anbod, men det pågår samstundes ei kontinuerleg oppgradering. Om lag fire prosent av bussane i Hordaland er Euro 6.

I 2015 vart det inngått nye busskontraktar for Hardanger og Voss og Modalen og Vaksdal. Dette vil gje eit nytt løft for bussparken med ein stor andel nye Euro 6-bussar i løpet av 2016.

CO₂-utslepp per påstigande passasjerar buss og bane i Hordaland

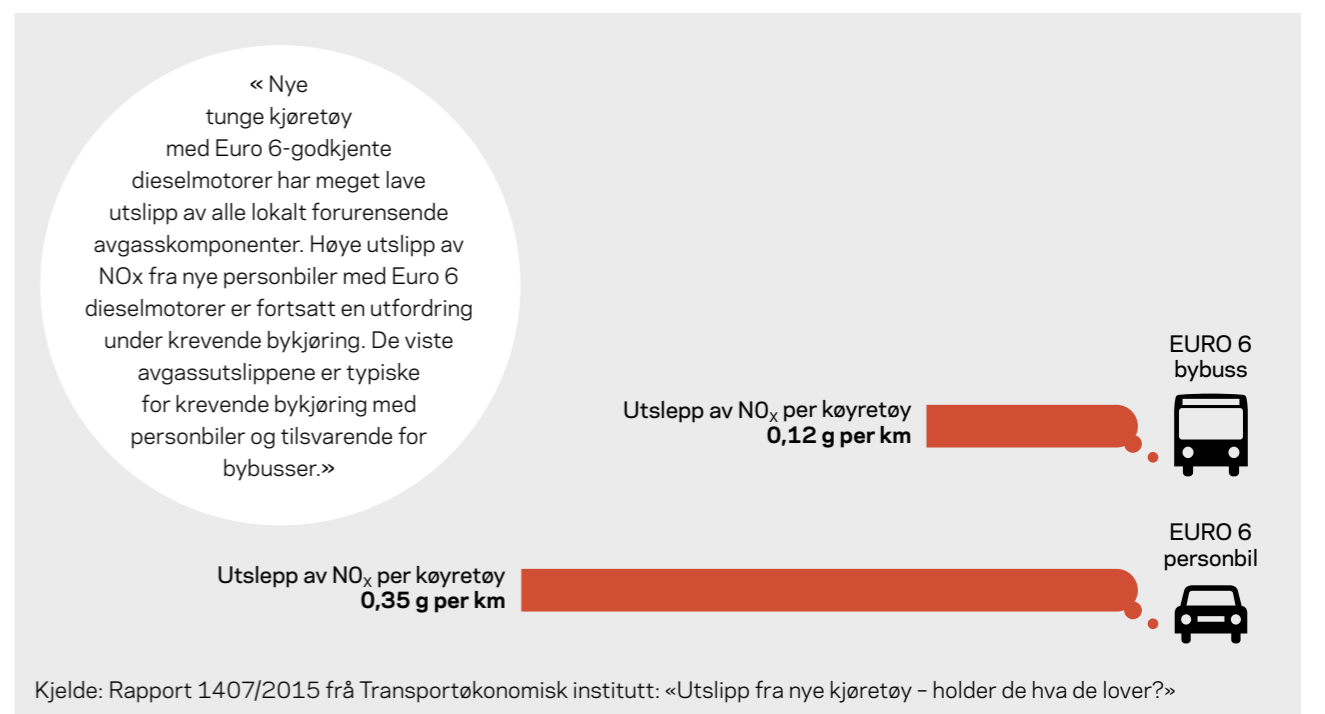
	2013	2014	2015
CO ₂ -utslepp	-	57 200 000 kg	55 700 000 kg
Tal påstigande	50 859 000	51 908 000	53 339 000
CO ₂ -utslepp per påstigande	-	1,102 kg	1,044 kg

For å følgje utviklinga i klimabelastinga frå kollektivtrafikk med buss og bane er det gjort eit enkelt reknestykke: Det direkte CO₂-utsleppet basert på forbruk av drivstoff til bussparken er delt på det totale talet påstigande med buss og bane i fylket. Dette gir eit gjennomsnittleg CO₂-utslepp for reiser av svært ulik lengde.

CO₂-utslepp frå kollektivtrafikken

	2013	2014	2015
Ferjer	-	61 700 tonn	62 000 tonn
Snøgg- og lokalbåt *	16 000 tonn	25 000 tonn	26 700 tonn
Buss	-	57 200 tonn	55 700 tonn

* Nye anbod med nye båtsamband frå 1.1.2014 gir ei markant endring frå 2013 til 2014.



3

Økonomiske nøkkeltal 2015

Rammer til kollektivdrift

Dei økonomiske nøkkeltala som vert presentert og omtalt i det følgjande er rekneskapstal for Skyss. Rekneskapen for 2015 er ikkje godkjent av fylkestinget og er per februar 2016 ikkje godkjent av revisor.

Den største delen av Skyss sine kostnader er knytt til bussdrift. Kostnader knytt til buss utgjer om lag 57 prosent av totalkostnadane, og inkluderer ordinær skuleskyss. Ordinær skuleskyss er skyss av skuleelevar utført med rutegående buss.

Dei totale brutto kostnadene til kollektivdrifta var i 2015 på 2,293 milliardar kroner. Dette er ei auke i kostnader på om lag sju prosent sett i høve 2014. Over halvparten av auken er knytt til individuelt tilrettelagt skuleskyss, eit ansvarsområde som frå 2015 i si heilheilt vart overført frå samferdselsavdelinga i fylkeskommunen til Skyss. Individuelt tilrettelagt skuleskyss er skyss av skuleelevar som i hovudsak vert utført med drosjetransport. I 2013 var alle kostnader knytt til skuleskyss med i rekneskapsposten for buss.

Ut over endringane knytt til skuleskyss skuldast kostnadsauken frå 2014 til 2015 i stor grad kontraktsmessige forhold og justeringar.

Overgang frå netto- til bruttokontraktar på fleire båtsamband er årsaka til auken i bruttokostnader til båt frå 2013 til 2014. Bruttokontrakt inneber at operatøren får eit avtalt beløp, medan oppdragsgjevaren har ansvar for passasjerinntektene. Nettokontrakt inneber at operatøren har ansvar passasjerinntektene i tillegg til det avtalte beløpet operatøren får for å drifte tenesta oppdragsgjevar kjøper. I 2015 er alle kontraktar for buss og bane bruttokontraktar. For båt har ein både netto- og bruttoavtalar. Ferjekontraktane er nettokontraktar, men ein førebur no å lyse desse ut som bruttokontraktar.

Administrasjonskostnader omfattar i hovudsak lønskostnader, medan generell drift i hovudsak omfattar kostnader bundne opp i faste aktivitetar, som til dømes drift av kundesenteret og drift- og vedlikehald av IKT-system. Gjennom stram økonomistyring er kostnader knytt til administrasjon og drift redusert frå 2014 til 2015. Dette til tross for høgt ambisjonsnivå, høg aktivitet og omfattande utviklingsoppgåver.

Skyss sine inntektskjelder er i hovudsak billettinntekter, refusjon frå kommunar for ordinær skuleskyss og belønningmidlar frå staten. I tillegg til desse inntektene vert kollektivdrifta finansiert med midlar frå Hordaland fylkeskommune.

Billettinntektene for buss og bybane har auka noko frå 2014 til 2015. Dette kan sjåast i samheng med auka passasjertal frå 2014 til 2015 og auka billettakstar frå 1. februar 2015.

Årsaka til at billettinntektene for båt auka markant frå 2013 til 2014 var at Skyss gjekk over til å nytte bruttokontraktar for fleire samband, der Skyss får passasjerinntektene.

Skyss sine inntekter dekker om lag 40 prosent av Skyss sine kostnader. Om lag 60 prosent av kostnadane vert dekkja med budsjettmidlar frå Hordaland fylkeskommune. I 2015 utgjorde Hordaland fylkeskommune si finansiering 1,387 milliardar kroner. Budsjettet for 2015 var på 1,381 milliardar kroner.

Rekneskap brutto driftskostnader

	2013	2014	2015
Buss	1 258 225 000	1 242 498 000	1 296 383 000 kr
Bybane	192 961 000	232 699 000	223 054 000 kr
Båt	103 768 000	174 715 000	178 280 000 kr
Ferje	311 714 000	303 635 000	309 733 000 kr
Skuleskyss individuelt tilrettelagt *	-	57 746 000	156 446 000 kr
Administrasjon og drift	129 183 000	134 514 000	129 302 000 kr
Total brutto kostnader	1 995 851 000	2 145 807 000	2 293 198 000 kr

* Total kostnader for Hfk skuleskyss individuelt tilrettelagt var i 2013 171, 4 mill kr, i 2014 183,3 mill kr og i 2015 183, 6 mill kr – fordelt på Skyss og samferdselsavdelinga. Rekneskapen for 2015 er ikkje godkjent av fylkestinget, og er per februar 2016 ikkje godkjent av revisor.

Rekneskap inntekter

	2013	2014	2015
Billettinntekter buss	472 084 000	499 260 000	526 554 000 kr
Billettinntekter bane	130 582 000	116 942 000	129 783 000 kr
Billettinntekter båt	5 205 000	42 446 000	44 670 000 kr
Skuleskyss ordinær, refusjon kommunar	108 353 000	113 603 000	128 129 000 kr
Belønningmidlar	27 000 000	31 000 000	31 000 000 kr
Andre inntekter	37 061 000	45 601 000	45 735 000 kr
Totale inntekter	780 285 000	848 852 000	905 871 000 kr

Rekneskapen for 2015 er ikkje godkjent av fylkestinget, og er per februar 2016 ikkje godkjent av revisor.

Fylkeskommunen si finansiering

	2013	2014	2015
Rekneskap	1 215 566 000	1 296 955 000	1 387 327 000 kr
Budsjett	1 194 725 000	1 257 688 000	1 381 960 000 kr

Rekneskapen for 2015 er ikkje godkjent av fylkestinget, og er per februar 2016 ikkje godkjent av revisor.

Belønningsavtale 2015-2018

Hordaland fylkeskommune har saman med Bergen kommune inngått ein ny fireårig avtale med Samferdselsdepartementet om tildeling frå «Belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene» for perioden 2015-2018. Avtalen omhandlar i hovudsak tiltak innanfor Bergen kommune sine grenser, og legg til grunn målet om nullvekst i personbiltrafikken.

Tiltaksplanen i søknaden er utarbeidd med grunnlag i Bergensprogrammet, fylkeskommunen sin kollektivstrategi og andre relevante planar og strategiar. Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune søkte opphavleg om 905 millionar kroner i belønningsmidlar for perioden 2015-2017. Oversikt over planlagt fordeling av midlane er vist i eigen tabell.

I tillegg vart det i 2015 søkt om ekstra belønningsmidlar, i hovudsak til kapasitetsauke for kollektivtransporten knytt til innføring av tidsdifferensierte bompenger.

Belønningsavtalen som er inngått for 2015-2018 gir ei total ramme på kr 724 millionar kroner, inklusiv ekstramidlar for 2015. Avtalen inneber altså ein reduksjon i total beløp sett i forhold til søknaden. Dei tildelte belønningsmidlane på 724 millionar kroner fordeler seg årleg som følgjer:

- 2015: 184 mill. kr
- 2016: 140 mill. kr
- 2017: 200 mill. kr
- 2018: 200 mill. kr

I 2015 vart 90 millionar kroner av ramma fordelt til tiltak for utvikling og styrking av kollektivtilbodet. Av dette vart 31 millionar kroner nytta i 2015, og 59 millionar kroner overført til 2016. Midlane i 2015 vart

i all hovudsak nytta til drift av allereie iverksette kollektivtiltak frå tidlegare år.

Avtalen om belønningsmidlar og framtidig bymiljøavtale har avgjerande verdi for vidare utvikling og styrking av rutetilbodet. Samstundes vil det vere behov for å styrke finansiering til drift av kollektiv i åra framover. Allereie iverksette tiltak vil krevje finansiering i påfølgjande år, samstundes som det er mål og planar om nye kollektivtiltak. Gjeldande belønningsavtale sikrar ikkje tilstrekkeleg finansiering til drift i samsvar med våre ambisjonar om vekst i talet på kollektivreisande.

Planlagt fordeling av midlar i søknad om belønningsmidlar for 2015-2018

	2015	2016	2017	2018	2015-2018
Planmidlar; bybane, buss og sykkel	40	30	15	10	95 mill kr
Utvikling og styrking av kollektivtilbodet	45	50	60	65	220 mill kr
Terminalar og knutepunkt	20	20	80	80	200 mill kr
Framkomsttiltak for buss	20	20	80	80	200 mill kr
Sykkeltiltak	5	10	55	70	140 mill kr
Gangetiltak	2	5	15	8	30 mill kr
Miljøtiltak	2	5	5	8	20 mill kr
Sum	134	140	310	321	905 mill kr

Korleis sikre at alle reisande har gyldig billett?

Satsinga på nye salskanalar har vore eit løft for å gjere kollektivreisene enklare. Spesielt har kjøp av billett på mobil i sone Bergen vore ein suksess, ein har oppnådd både å redusere tidsbruk på haldeplassane og å redusere kontanthandlinga om bord. Baksida av medaljen er at det kan vere lågare terskel for å reise utan billett, sidan det er ikkje krav om at billett skal aktiverast eller synast fram til sjåfør.

Skyss jobbar med å redusere problemet med snik. I 2015 vart det gjennomført ei rekke tiltak, mellom anna:

- **Om lag 17 500 billettkontrollar**, og der vart det registrert 13 064 avvik, noko som gir ein «snikandel» på tre prosent. Dette er ei auke på ein prosent sett i høve til 2014.
- **«Storkontrollar» på buss i Bergen.** Dette inneber at samtlege bussar og passasjerar på utvalde haldeplassar vert kontrollert. Slike

kontrollar viser ein betydeleg høgare snikandel enn i vanlege kontrollar. Siste storkontroll viste ni prosent avvik.

- **Innført ei to-minutters forseinking** ved kjøp av billett på mobil, slik at fleire skal verte bevisste på at dei må kjøpe billett før dei går om bord.
- **Auke i satsane for tilleggstakst** til 1 150 kroner, eller 950 kroner om ein betalar på staden.

Ei undersøking Skyss fekk gjennomført hausten 2015 viser at meir enn ein av fire har reist utan gyldig billett minst ein gong det siste året, mange av desse er under 30 år. Dei fleste som reiser utan gyldig billett definerer likevel ikkje seg sjølv som «snikarar». Mange av dei som reiser ofte vil oppleve omstende som gjer at dei av og til ikkje får løyst billett. Summen av enkelttilfelle utgjer uansett eit betydeleg inntektstap for Skyss, og ein vil jobbe vidare med tiltak for å redusere andelen som ikkje løyser billett.

4

Kollektivåret 2015

Stadig fleire kollektivreisande

Passasjerstatistikken for 2015 viser at talet på kollektivreisande i Hordaland framleis aukar. Det var til saman totalt om lag 54,3 millionar påstigande på buss, båt og bane i 2015. Dette er i underkant av tre prosent vekst frå 2014. Den prosentvise veksten er tilnærma lik i Bergensområdet som Hordaland utanom Bergensområdet. På ein gjennomsnittleg kvardag var det i 2015 om lag 175 000 reisande med kollektivtrafikken i Hordaland.

Bybanen i Bergen held fram den gode utviklinga. I 2015 reiste seks prosent fleire med Bybanen enn året før, og statistikken viser i underkant av ti millionar påstigingar. Bybanen står no for 18 prosent av kollektivreisane i fylket.

Når det gjeld snøgg- og lokalbåtane i fylket, ser ein ei auke i passasjerar på om lag 16 prosent frå 2014 til 2015. Totalt står båtane for om lag to prosent av dei reisande med kollektivtrafikk i fylket. Båtsambanda i Sunnhordland og Austevoll viser ein svak nedgang på om lag ein prosent siste året.

Frå 1. januar 2015 fekk båtsambandet Kleppestø-Strandkaien fleire avgangar ettermiddagar og laurdagar. Anløpet i Bergen vart flytta frå Nøstet til Strandkai terminalen for å få eit større passasjergrunnlag og vere betre knytt til andre kollektivtilbod for reiser vidare. Desse tiltaka har gitt effekt, og ein har 114 000 passasjerar fleire enn 2014, noko som er ein vekst på 34 prosent. På dei mest populære avgangane har ein opplevd at passasjerar vert ståande igjen på kaien på grunn av full båt.

Båtruta mellom Bergen sentrum og Frekhaug/Knarvik har hatt ei jamn vekst dei to åra den har vore i drift. Veksten i 2015 er på heile 20 prosent, og talet på reisande er no over 100 000 i året. Båten har fire avgangar morgon og tre avgangar ettermiddag, og har

sitt fortrinn ved å tilby ei effektiv og føreseieleg reise i rushperiodane.

Kapasitet i kollektivnettet i Bergensområdet

I januar 2015 vart det gjort vedtak i Bergen bystyre om innføring av tidsdifferensierte bompengetakstar i bomringen i Bergen, og vedtaket vart fulgt opp i fylkestinget i mars. Dette medførte ekstra merksemd kring kapasiteten i kollektivnettet i Bergen, og reiste spørsmål om kollektivsystemet var dimensjonert for å ta i mot dei forventede nye reisande.

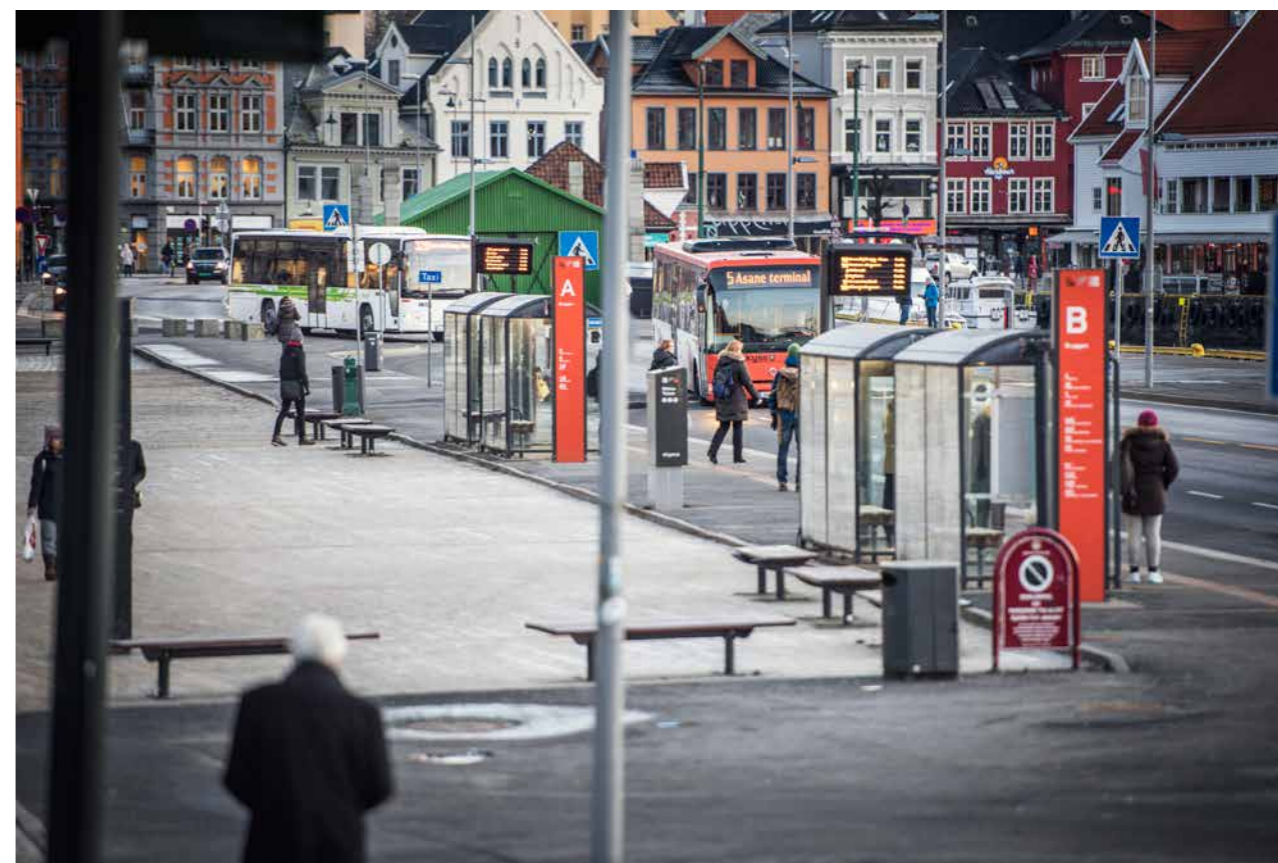
På fleire viktige linjer i Bergen kunne ein vise til liten eller ingen ledig kapasitet på enkelte strekningar og i den travlaste delen av rushperioden. På bakgrunn av ei samla vurdering vedtok fylkestinget å iverksette rundt 300 nye avgangar innafor ei ramme på 35 mill. kr ved innføring av tidsdifferensierte bompengetakstar.

Bybanen har i 2015 køyrd med så stor kapasitet som infrastruktur og talet på vogner har tillete. Det har tidvis vore kapasitetsproblem, i hovudsak når ein har hatt driftsproblem med innstilte avgangar. Dette grunna tekniske utfordringar med vognmateriell og oppgradering av tekniske system.

Dei nye bybanevognene som kjem i løpet av 2016 vil vere lengre og dermed ha større kapasitet. Vognene ein har i dag skal også forlengast. Den første nye lange vogna vart levert i oktober i 2015, og kan takast i bruk når nytt depot på Kokstad står klart. I 2015 har ein også tilpassa haldeplassane til dei lange vognene.

Oppdatert trafikantinformasjon på skilt, mobil og web

Skyss arbeider kontinuerleg med å forbetre og fornye trafikantinformasjonen. Særleg har auka bruk av digitale kanalar og betre informasjon når avvik oppstår vore prioritert i 2015.



Frå hausten 2014 har Skyss nytta eitt årsverk til å overvake trafikkbiletet og syte for at publikum får oppdatert informasjon ved avvik. Etablering av rutinar, opplæring og forbetring av verktøy for avviksinformasjon har vore viktig i 2015.

Digitale skjermar med relevant reiseinformasjon og avgangstider er eit viktig verkemiddel ute i trafikken. I 2015 har Skyss arbeidd spesielt med å forbetre trafikantinformasjon på sentrale terminalar og haldeplassar i Bergensområdet. Det er plassert ut sanntidsskilt og informasjonssøyler, utvikla terminalkart og lagt til rette for skjermbasert avgangsinformasjon. I tillegg er haldeplassar på fleire sentrale strekningar oppgradert. Bybanen, båtar og nokre bussar har fått informasjonsskjermar.

Skjermar for å vise sanntidsinformasjon for buss er etablert på totalt 76 haldeplassar i Bergen. Bergen sentrum har vore hovudprioritet i 2015. I oktober 2015 vart det også installert eit nytt sanntidssystem på Bybanen, og informasjonstavlene på bybanestoppa viser no sanntidsinformasjon.

Digitale kanalar overtek for rutehefta

Skyss har over tid opplevd redusert etterspurnad etter rutehefte i papirformat. Våre reisande nyttar i aukande grad digitale kanalar som skyss.no og mobil-app, noko som gir meir oppdatert og nøyaktig informasjon. Frå sommaren 2015 vart det difor vedteke å redusere opplaget, og å fjerne rutehefta frå bussane Bergen og omegn. Ein omfattande informasjonskampanje vart gjennomført i forkant av tiltaket.

Totalt hadde nettsida skyss.no om lag 1,75 millionar besøkande i 2015. Meir enn halvparten av sidevisingane gjaldt ruteinformasjon. Bruken av reiseplanleggjaren på skyss.no har auka, medan annan ruteinformasjon har gått tilbake.

Suksessen med mobilbillett held fram

Kundane har fått ei rekke nye kjøpsmoglegheiter for billetter dei siste åra, og særleg mobilen som salskanal har hatt ein markant vekst. I 2015 vart det gjennomført ei oppgradering av mobil-appen. I tillegg er nokre nye billettypar lagt til, appen er gjort tilgjengeleg også for utanlandske telefonabonnentar og har fått eit reinare og meir moderne utsjåande.

Bruken av mobilbillett har vakse jamt i 2015. Til saman vart det selt 4,3 millionar mobilbilletter i 2015. Ny månadsrekord vart sett i november med sal av i overkant av 400 000 billetter. Enkeltbilletter for vaksne står framleis for majoriteten av selde billetter med nærare 80 prosent av salet.

Ved utgangen av 2015 var det registrert 247 000 brukarar av bilettappen, noko som betyr at store delar av potensielle brukarar i Sone Bergen har lasta den ned.

Sal om bord er framleis den største salskanalen målt i omsetnad, men prosentandelen går stadig ned. Målt i talet på selde billetter har mobilsal gått forbi sal om bord og er no den største salskanalen. Mange kundar kjøper framleis periodebillett om bord, noko som forklarar kvifor omsettinga er høg sjølv om det vert seld fleire billetter via mobil.

I heile 2015 er det, på bakgrunn av politiske vedtak i 2014, arbeidd vidare med forenklingar i takst- og sonestemet i Hordaland. Hausten 2015 vart det sett ned ei politisk arbeidsgruppe, som har gjennomført fleire arbeidsmøte saman med adminis-

trasjonen. Ny politisk handsaming er planlagt første kvartal 2016.

Endring i prisar

I den årlege prisjusteringa 1. februar auka minstekosten for einskildbillett vaksen frå 31 til 35 kroner, medan pris for barne- og honnørbillett gjekk opp frå 16 til 18 kroner. Pris for einskildbillett kjøpt om bord i buss i sone Bergen auka til 50 for vaksne og 25 kroner for barn/honnør. 30-dagers ungdomsbillett for heile Hordaland vart 40 kroner dyrare, og kosta 350 kroner i 2015. Billetter for båt auka i gjennomsnitt med tre prosent, og tur/retur-rabatten vart fjerna for nokre strekningar. Kombinasjonsbilletter for buss/tog gjekk i gjennomsnitt opp med seks prosent.

Innfartsparkering

Fylkestinget vedtok i mars 2015 ny strategi for innfartsparkering. Strategien vert fulgt opp gjennom handlingsprogram for samla kollektivstrategi for Hordaland.

Hausten 2015 fekk to parkeringsplassar oblatordning for kollektivreisande på Straume på Litle-Sotra. Ved kollektivterminalen på Straume er det om lag 130 plassar, og i Kystbygarasjen 50 plassar.

Oppgradering av knutepunkt i fylket

Det er stort behov for oppgradering av knutepunkt rundt i fylket. I 2015 har Storebø terminal i Austevoll fått ei etterlengta oppgradering. Medan det tidlegare var to kantstopp har ein no fått ein god terminal med tilknytning til idrettsanlegg og ungdomsskule.

I 2015 er det også arbeidd med planane for nye Voss knutepunkt. Arbeidet er i rute, og det går mot byggestart første halvår i 2016. Dette vert ei kraftig



standardheving for dei reisande, i eit viktig knutepunkt både for buss og jernbane.

Skuleskyss i distrikta

Lovpålagt skuleskyss utgjør ein betydeleg del av kollektivtilbodet i distrikta. I 2015 hadde i alt 16 672 elevar i grunnskulen rett på skyss, mot 15 947 i 2014. Av desse hadde 1 886 elevar tilrettelagt skyss med drosje eller privat skyssløysing. For elevar i vidaregåande skule auka talet frå 3 011 til 3 246 i 2015. Av desse hadde 605 elevar tilrettelagt skyss med drosje eller privat skyssløysing.

Kostnadane med individuelt tilrettelagt transport kan variere frå år til år på grunn av elevsamansettinga og køyrestrekningar, men ein ser ein trend med aukande ressursbehov for skuleskyss. Mellom anna fører nedlegging/samanslåing av grunnskular ofte til lengre reiseavstandar og fleire elevar med rett på skyss. Lokalisering av ulike studieretningar for vidaregåande og delt omsorg er andre faktorar som påverker behovet for skuleskyss.

Det auka behovet for skuleskyss er ressurskrevjande. Når ein treng fleire nye avgangar til same tid, til dømes til skulestart om morgonen, vert det behov for både fleire bussar og fleire sjåførar. Desse vil ikkje nyttast meir enn i eit svært kort tidsrom, noko som gir dårleg utnytting av ressursane. Bättre samordning av start- og sluttider på skulane kan difor gje store innsparingar på transportsida.

I Hardanger og Voss har ein i 2015 testa ut ein ny busstype for å unngå å måtte utvide bussparken. Bussar med ekstra setekapasitet har gjort at ein har fått med seg alle elevane utan å setje inn ekstra buss. Busstypen vert vidareført i nytt anbod i 2016, og også i nytt anbod i Sunnhordland.

Fylkesvegferjene

Samla sett hadde fylkesvegsambanda i 2015 ei auke i personbileiningar på i underkant av 50 000 sett mot 2014. Sambandet Jondal-Tørvikbygd har den klart største veksten med nærare 40 000 fleire personbileiningar (pbe) enn i fjor og ein prosentvis



vekst på om lag 14 prosent. Masfjordnes–Duesund har den nest største prosentvise veksten med om lag elleve prosent. Den prosentvise nedgangen er størst på sambanda Hatvik–Venjaneset, Kvanndal–Utne–Kinsarvik og Klokkarvik–Hjellestad. Sambandet Kvanndal–Utne–Kinsarvik vart frå oktober 2015 delt i sambanda Kvanndal–Utne og Utne–Kinsarvik.

Alle ferjesamband har i 2015 hatt ein regularitet (andel gjennomførte avgangar av dei planlagde) på over 99 prosent, med unntak av sambandet Leirvåg–Sløvåg, der talet er 98,8 prosent. Det er ein aukande andel elbilar på dei fleste ferjesambanda, og sambandet Krokeide–Hufthamar har den høgste andelen med 9,56 prosent elbilar.

Lågare utslepp frå kollektivtrafikken

Demonstrasjonsprosjektet med biogasshybridbussar som vart gjennomført i 2013 og 2014 er no avslutta. Prosjektet har gire nyttige erfaringar og positive resultat. Høgskulen i Bergen har gjort målingar som viser at utsleppa er svært låge. Utsleppa av NO₂ (den farlegaste komponenten i giftlokket over Bergen) er nær null. Utsleppa av NO_x tilsvarar utsleppet frå éin bensindrivne personbil. Det vart målt 15 til 20 prosent reduksjon i CO₂-utsleppet per passasjerkilometer, samanlikna med ein konvensjonell gassbuss. Dei to bussane er no i ordinær drift, men avventer evaluering av dispensasjon frå Vegdirektoratet.

Etter vedtak om vidare satsing på trolleybussdrifta i Bergen overtok fylkeskommunen infrastrukturen for

trolleybussane frå juni 2015. Trolleybussane har i samband med dette fått ei oppgradering.

I desember 2015 vedtok fylkestinget at ein skal førebu for nullutsleppsløysingar i nye bussanbod i Bergen. Nye avtalar vil for bussdrifta i Bergen vil vere gjeldande frå 2020.

Bybanen til Bergen lufthamn Flesland snart klar til oppstart

Det er i 2015 arbeidd med å førebu opning av bybanen mellom Lagunen og Bergen lufthamn Flesland. Dette skal etter planen skje hausten 2016.

Det er utarbeidd ein trafikkplan for omlegging av busslinjene i området, som vil verte iverksett knytt til oppstart av banen. Bussnettet skal sikre «mating» til Bybanen, dekke behov for kollektivtrafikk lokalt og sikre kopling mellom viktige reisemål som ikkje vert dekkja av banen. Det er usikkert i kva grad det vert behov for avlastning av Bybanen med busstrafikk.

Planarbeid for Bybanen til Fyllingsdalen

I mai 2015 vart planprogram for bybane på strekninga Bergen sentrum–Haukeland–Fyllingsdalen vedteke i komité for miljø og byutvikling i Bergen kommune. Gjennom Bergensprogrammet deltek HFK/Skyss i arbeidet med reguleringsplanar. Eit sentralt tema i dette arbeidet er korleis Bybanen sine haldeplassar skal fungere også som knutepunkt for samla kollektivnett med både buss og bane.

Det vert også arbeidd med kommunedelplan for framtidig kollektivsystem i Bergen vest. Planen skal avklare val av hovudkorridorar for det samla kollektivsystemet i Bergen vest, og kvar det skal vere buss/bane. Kommunedelplanen skal også avklare løysingar for framtidig bybane og buss i Bergen sentrum, noko som er avgjerande for gjennomføring av neste byggetrinn mot Fyllingsdalen.





Planlegging av nye anbod

Skyss har i 2015 arbeidd med å førebu anbuds-konkurransar for å inngå nye ferjekontraktar, da samtlege avtalar går ut i perioden 2017–2019. Det er vedteke ein «miljømodell» med krav om lågutslepp, og at nullutsleppsteknologi vert førebudd der dette kan forsvarast teknologisk og økonomisk. Skyss vil leggje føringar knytt til utslepp av klimagassar for kvar rutepakke, medan operatørane definerer kva løysingar som må til for å oppnå desse effektane. Oppstart av nye kontraktar vil skje 1. januar 2020, med unntak av sambanda Krokeide–Hufthamar og Husavik–Sandvikvåg som skal starte opp 1. januar 2018.

Det er i 2015 inngått nye avtalar for køyring av buss i Hardanger og Voss, og Modalen og Vaksdal. Ein har i grunnlaget for nytt anbod i Hardanger og Voss gjort fleire mindre endringar for å imøtekomme lokale behov og prioriteringar frå kommunane. Utover dette er det ikkje gjort større omleggingar i rutetilbodet og samla ruteproduksjon i området er planlagt vidareført på dagens nivå. Kollektivtilbodet i Modalen og Vaksdal er

i all hovudsak basert på lovpålagd skuleskyss, og det er ikkje lagt opp til endringar i tilbodet i dette området. Nye kontraktar har oppstart i august 2016.

Som førebuing av nytt anbod i Sunnhordland (Stord, Fitjar, Bømlo og Sveio) frå juli 2017, er det utarbeidd ein trafikkplan for området. Det er gjort ei vurdering av dagens kollektivtilbod og utforming av framtidig linjenett og rutetilbod basert på utviklinga i transport-behovet i regionen. Trafikkplanen gir overordna tilrådingar til linjenett og rutetilbod i området, og dannar grunnlag for detaljering av konkurransegrunnlaget til nytt anbod.

Kampanjar i 2015

Omdømet til Skyss vert i stor grad skapt gjennom kundane si oppleving av sjølve reisa. I 2015 har Skyss gjennomført fleire kampanjar som har som mål å bidra til at fleire reisande opplever reisa positivt.

Appy. Målet med kampanjen «Appy» for billett-app var å vise fram alle fordelane knytt til å kjøpe billett på mobiltelefon, for slik å få fleire fornøyde brukarar. Kampanjen besto av ein serie små, humoristiske animasjonsfilmar der «Appy» var ein gjennomgangsfigur. Filmane er distribuert i ei rekke ulike kanalar.

Stamlinjene. Hausten 2015 vart det køyrt ein kampanje for å auke kjennskapen til stamlinjene nr. 2, 3, 4, 5 og 6 for å få fleire arbeidsreisande til å ta buss til og frå arbeid. Undersøkingar viser at mange ikkje kjenner til at dei har ei stamlinje i nærleiken av der dei bor eller arbeider. Stamlinjene skil seg ut mellom anna ved å ha hyppige avgangar, god kapasitet, faste trasear og intervall, og lange driftsdøgn. Det vart utarbeidd korte animasjonar som vart distribuert i ei rekke kanalar, i tillegg til radioreklame. Det vart også gjennomført bedrifts-besøk. Kampanjen vil verte fulgt opp vidare i 2016.

5 Kollektivfakta

Ansvar og oppgaver i kollektivtrafikken

Hordaland fylkeskommune har ansvaret for nær all den offentlege kollektivtransporten i heile fylket. Oppgåvene med å organisere dei offentlege kollektivtransporttenestene i Hordaland er lagt til Skyss. Skyss vart oppretta i november 2007, og er organisert som ei ytre eining under Samferdselsavdelinga i Hordaland fylkeskommune.

Skyss har ansvar for å planleggje, kjøpe og marknadsføre kollektivtransporttenester for buss, bybane, båt og ferje etter dei budsjett som politikarane vedtek. Vidare har Skyss ansvar for å setje i verk vedtekne strategiar og tiltak for å nå dei politiske måla for kollektivtrafikken i Hordaland.

Skyss inngår avtalar for køyring av buss, bybane, snøgg- og lokalbåt, ferjer og drosje til trafikksekselskap etter anbuds konkurransar. Det er i dei fleste tilfelle Skyss som planlegg og marknadsfører kollektivtilbodet, medan det er ulike operatørar som har ansvar for å gjennomføre drifta av tenestene. Skyss følgjande kontraktar:

- Elleve busskontraktar, med produksjon som krev om lag 770 bussar.
- Ein kontrakt for køyring av Bybanen, med 20 bybanevogner.
- Seks ferjekontraktar med 17 ferjesamband
- Seks båtkontraktar med åtte snøgg- og lokalbåt-samband.
- Drosjekontraktar for individuelt tilrettelagt skule-skyss.

Skyss vart oppretta da ein vedtok å leggje ut busstrafikken på anbod, med bruttokontraktar. Bruttokontrakt inneber at operatøren får eit avtalt

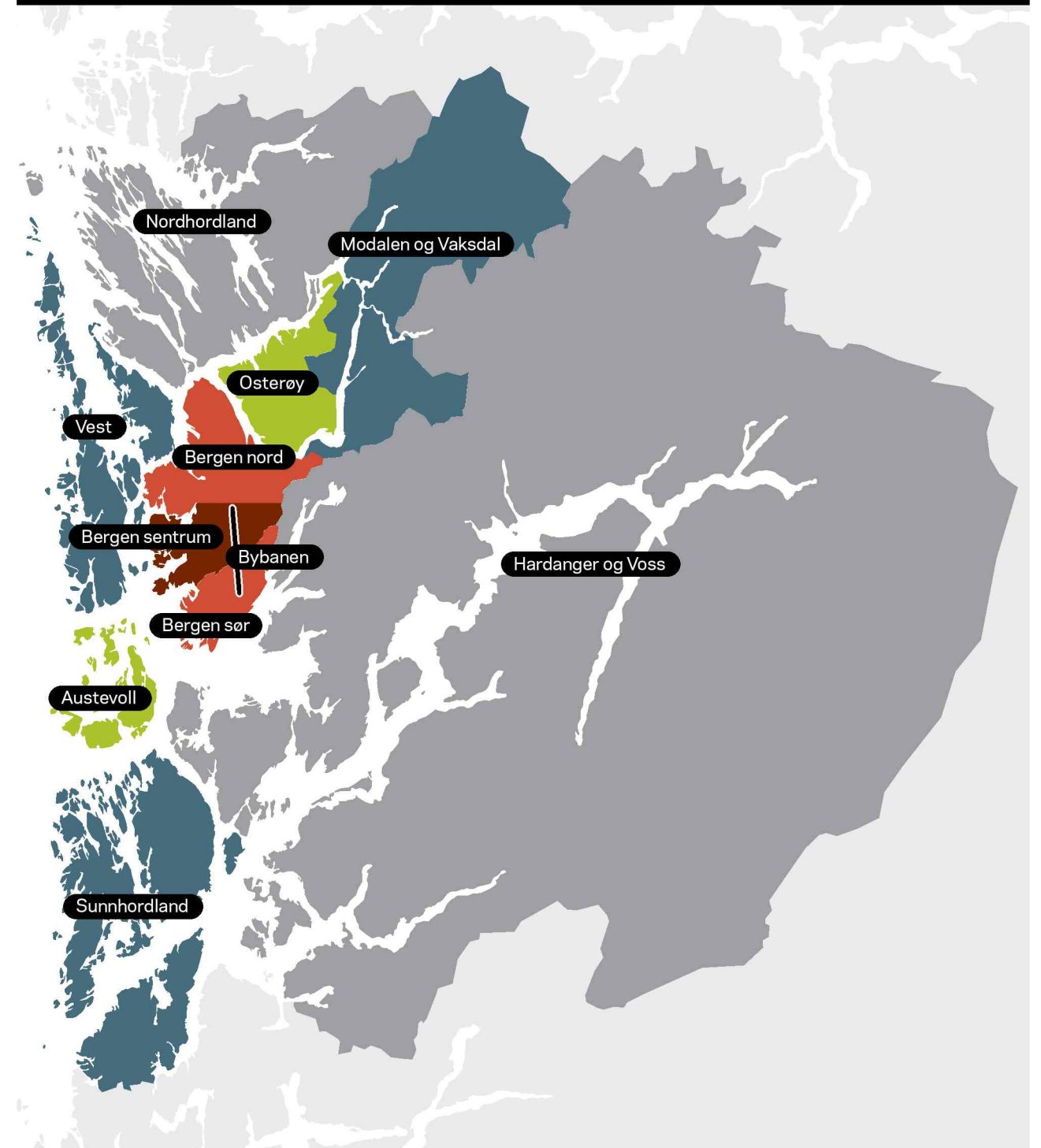
beløp, medan oppdragsgjevaren får alle passasjerinntektene. Nettokontrakt inneber at operatøren får alle passasjerinntektene i tillegg til det avtalte beløpet operatøren får for å drifte tenesta oppdragsgjevar kjøper. I 2015 er alle kontraktar for buss og bane bruttokontraktar. For båt har ein både netto- og bruttoavtalar. Ferjekontraktane er nettokontraktar, men ein førebur no å lyse desse ut som bruttokontraktar.

Bybanen i Bergen har ei særskild organisering, der fleire aktørar har oppgaver. Planlegging av nye strekningar er prosjekt i regi av Bergensprogrammet (samarbeid mellom Statens vegvesen, fylkeskommunen og Bergen kommune). Bergen kommune er planmynde og vedtek reguleringsplan for nye strekningar.

Fylkeskommunen har ansvar for prosjektering, design og utbygging, gjennom Bybanen utbygging, som er ei avdeling i Hordaland fylkeskommune. Frå infrastrukturen står klar ligg ansvaret for forvaltning, drift og vedlikehald av infrastruktur og rullande materiell hjå Bybanen AS, som er heileigd av Hordaland fylkeskommune.

Skyss har ansvaret for planlegging av tilbodet på Bybanen, og inngå og følgje opp avtale med operatør for køyringa.

Kontraktsonråder - buss og bybane



Passasjerstatistikk

Geografisk fordeling	2013	2014	2015	Endring frå 2014
Buss Bergen kommune	28 648 000	29 562 000	30 101 000	+2 %
Buss Bergensområdet *	35 691 000	36 594 000	37 376 000	+2 %
Bybane	9 125 000	9 406 000	9 987 000	+6 %
Total Bergensområdet	44 816 000	46 000 000	47 363 000	+3 %
Båt Kleppestø-Strandkaaien	317 000	334 000	448 000	+34 %
Buss Hordaland eks. Bergensområdet	6 042 000	6 242 000	6 423 000	+3 %
Total Hordaland	50 859 000	52 707 000	54 265 000	+3 %

* inkl. båt Kleppestø-Strandkaaien

Fordeling på driftsart	2013	2014	2015	Endring frå 2014
Buss	41 416 000	42 502 000	43 352 000	+2 %
Bybane	9 125 000	9 405 000	9 987 000	+6 %
Båt *	317 000	799 000	926 000	+16 %

*Inkluderer Kleppestø-Strandkaaien, Sunnhordland-Austevoll-Bergen, lokalbåtrute Austevoll og Knarvik-Frekhaug-Bergen

Oversikt kontraktar - buss og bybane

	Kontraktperiode	Operatør
Austevoll	01.01.2013-31.12.2019 + 1 + 1	Tide Buss AS
Sunnhordland	01.07.2008-01.07.2017	Nobina Norge AS
Hardanger og Voss	16.08.2008-16.08.2016 16.08.2016-22.06.2025	Tide Buss AS Tide Buss AS
Modalen og Vaksdal	17.08.2008-16.08.2016 16.08.2016-22.06.2025	Modalen-Eksingedalen Billag AS Modalen-Eksingedalen Billag AS
Nordhordland	16.08.2009-15.08.2018	Nobina Norge AS
Osterøy	01.03.2011-28.02.2018 + 1 + 1	Tide Buss AS
Bergen Sør	16.08.2010-30.04.2019	Tide Buss AS
Bergen nord	01.10.2011-30.09.2020	Tide Buss AS
Bergen sentrum	01.12.2011-30.11.2020	Tide Buss AS
Vest	25.06.2012-24.06.2019 + 5 mnd + 1 år	Nettbuss AS
Servicelinjene i Bergen	01.07.2013-30.06.2020 + 1 + 1	Osbus AS
Bybanen	22.06.2010-01.07.2018 + 1	Keolis Norge AS

Buss og bybane - omfang av produksjonen

	Rutekilometer	Tal vogner i produksjon
Bybanen	1 436 034	20
	Rutekilometer	Tal bussar i produksjon *
Austevoll	387 859	10
Sunnhordland	2 144 613	44
Hardanger og Voss	5 385 518	135
Modalen og Vaksdal	371 173	10
Nordhordland	3 180 874	76
Osterøy	1 020 947	26
Bergen sør	5 696 524	124
Bergen nord	6 399 946	113
Bergen sentrum	4 440 193	99
Vest	4 836 392	133
Servicelinjene i Bergen	53 289	3
Totalt	33 917 328	773

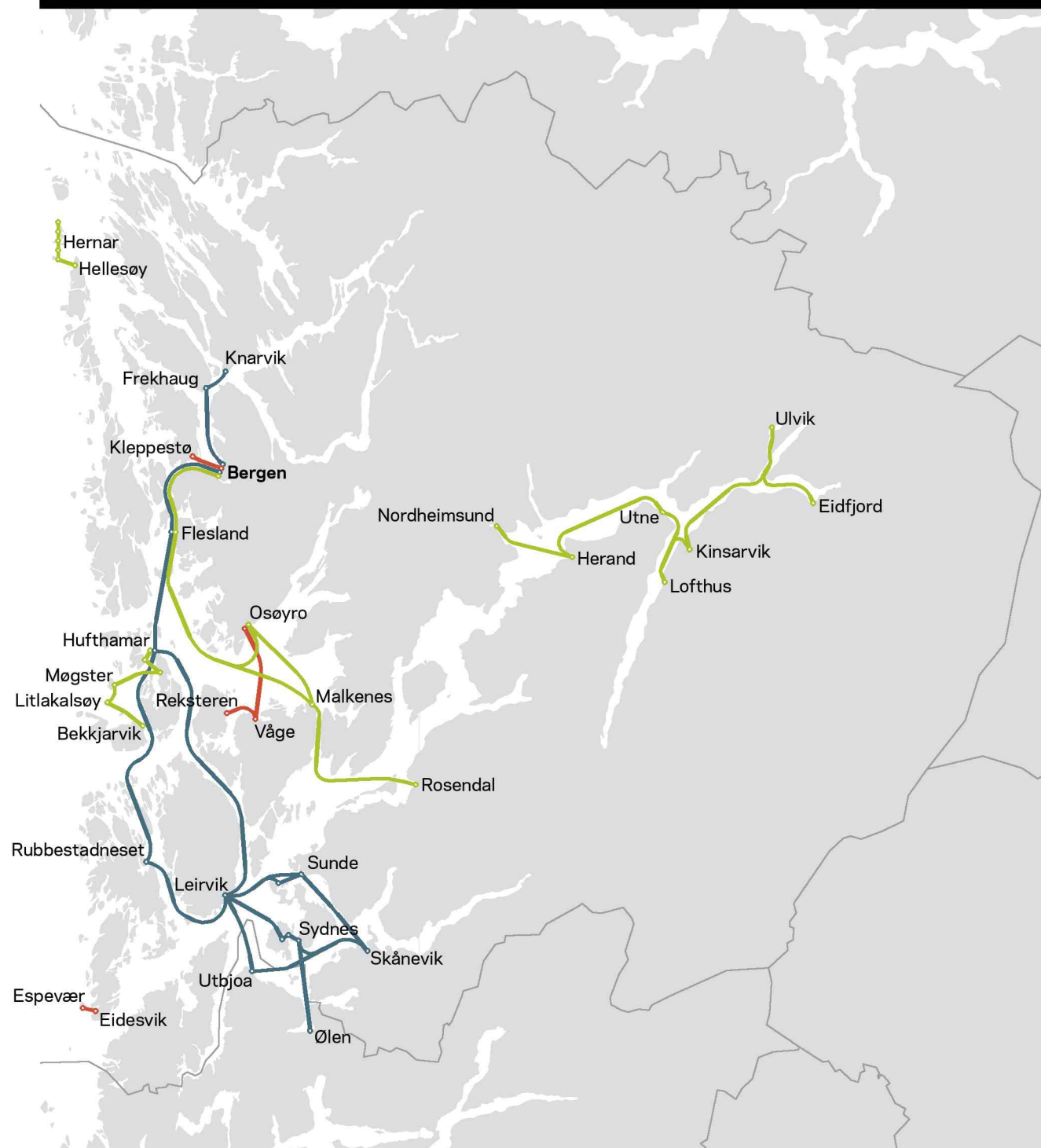
* Dette er talet på bussar som rutetilbodet krev på det travlaste tidspunktet i døgnet (maksuttak). Den totale bussparken til operatør vil vere større på grunn av reservemateriell ol.

Nøkkeltal buss Hordaland

	2013	2014	2015
Brutto kostnader, kroner *	1 258 225 000	1 242 498 000	1 296 383 000
Billettinntekter, kroner *	472 084 000	499 260 000	526 554 000
Påstigingar	41 776 000	42 502 000	43 352 000
Avgangar	1 986 847	2 086 889	2 120 057
Vognkilometer	32 621 191	33 464 850	33 917 328

* Rekneskapen for 2015 er ikkje godkjent av fylkestinget, og er per februar 2016 ikkje godkjent av revisor.

Snøgg- og lokalbåtsamband



Passasjerstatistikk per båtsamband

	2013	2014	2015	Endring frå 2014
Sunnhordland-Austevoll-Bergen¹	254 000	364 000	360 000	- 1 %
Lokalbåt Austevoll	13 000	16 000	16 000	0 %
Espevær-Eidesvik	33 000	33 000	33 000	0 %
Hellesøy-Lyngøy-Hernar	7 000	7 000	9 000	+ 29 %
Rosendal-Bergen	44 000	45 000	45 000	0 %
Reksteren-Våge-Os²	10 000	-	12 000	- %
Kleppestø-Strandkaien³	301 000	334 000	448 000	+ 34 %
Knarvik-Frekhaug-Bergen⁴	-	84 000	101 000	+ 20 %
Norheimsund-Eidfjord	17 000	19 000	23 000	+ 21 %

¹ Usikre tal for 2013.

² Endringar i sambandet og datafangst gir usikre tal for 2014.

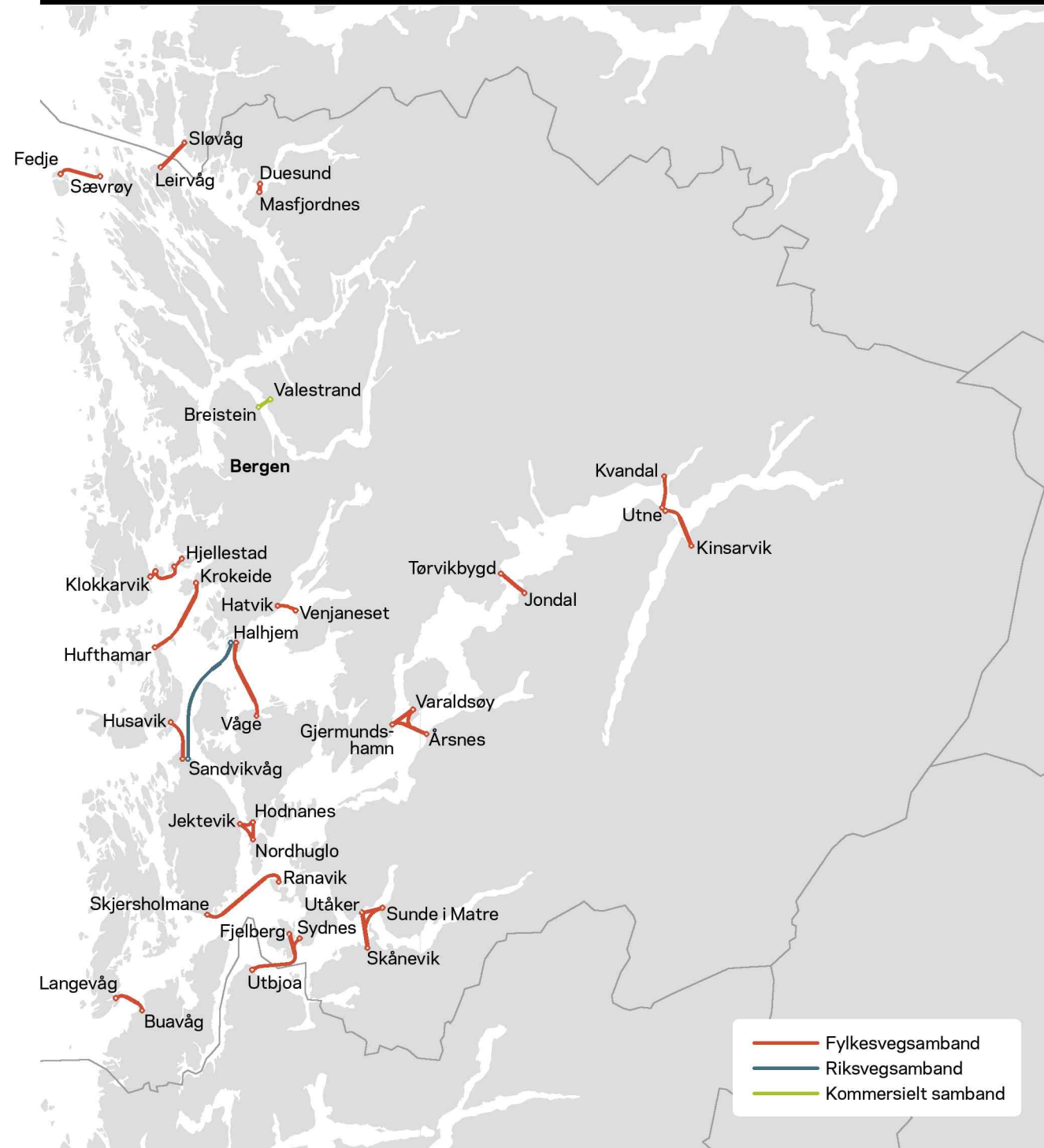
³ Endra anløp i Bergen frå Nøstet til Strandkaien 1.1.2015.

⁴ Nytt samband 1.1.2014.

Oversikt kontraktar - båt

	Kontraktperiode	Type kontrakt	Operatør
Sunnhordland og Austevoll Sunnhordland-Austevoll-Bergen Lokalbåt Austevoll	01.01.2014-31.12.2023 + 2 + 2	Bruttokontrakt	Norled AS
Espevær og Hernar Espevær-Eidesvik Hellesøy-Lyngøy-Hernar	01.01.2014-31.12.2023 + 2 + 2	Nettokontrakt	GulenSkyss AS
Kvinnherad-Bergen og Reksteren-Våge-Osøyro Rosendal-Bergen Reksteren-Våge-Os	01.01.2014 - 31.12.2023 + 2 + 2	Nettokontrakt	L. Rødne & Sønner
Kleppestø - Strandkaien	01.01.2015-31.12.2017 + 1 + 1 + 1	Bruttokontrakt	Norled AS
Nordhordland Knarvik-Frekhaug-Bergen	01.01.2014-31.12.2018 + 6 + 2 + 2	Bruttokontrakt	Norled AS
Turistrute Hardanger Norheimsund-Eidfjord	01.01.2014-31.12.2018 + 1	Bruttokontrakt	Norled AS

Ferjesamband



Regularitet ferjesamband

	Regularitet 2015	Regularitet ekskl. force majeure 2015
Masfjordnes-Duesund	-	-
Fedje-Sævrøy	99,77 %	99,98 %
Leirvåg-Sløvåg	98,80 %	99,74 %
Langevåg-Buavåg	99,38 %	99,74 %
Skjersholmane-Ranavik	99,05 %	99,27 %
Skånevik-Matre-Utåker	99,81 %	99,95 %
Jektavik-Nordhuglo-Hodnanes	99,63 %	99,74 %
Fjelberg-Sydnes-Utbjoa	99,44 %	99,47 %
Krokeide-Hufthamar	99,78 %	99,69 %
Husavik-Sandvikvåg	99,84 %	99,76 %
Halhjem-Våge	99,65 %	99,55 %
Hatvik-Venjanaset	99,85 %	99,80 %
Kvandal-Utne-Kinsarvik	99,72 %	99,61 %
Tørvikbygd-Jondal	99,95 %	99,97 %
Gjermundshamn-Årsnes-Varaldsøy	99,50 %	99,85 %
Klokkarvik-Hjellestad	99,84 %	100,00 %

Med regularitet meiner ein andelen avgangar som er gjennomført av dei totalt planlagde avgangane.
Med force majeure meiner ein innstilte avgangar som følgje av hindringar utanfor operatør sin kontroll.

Trafikkstatistikk per ferjesamband

	2013				2014				2015			
	Køyretøy	PBE	PBEÅDT	Passasjerar	Køyretøy	PBE	PBEÅDT	Passasjerar	Køyretøy	PBE	PBEÅDT	Passasjerar
Masfjordnes - Duesund	53 752	62 415	171	85 159	55 570	64 433	177	88 606	60 344	71 392	196	95 483
Fedje - Sævrøy	44 589	54 950	151	100 217	45 289	55 568	152	101 357	71 392	56 666	155	104 293
Leirvåg - Sløvåg	181 637	276 246	757	327 969	197 238	304 356	834	352 489	196	315 868	865	349 422
Langevåg - Buavåg	76 724	100 394	275	135 668	77 604	102 996	282	136 554	95 483	108 030	296	138 689
Skjersholmane - Ranavik	138 756	216 409	593	253 140	149 536	232 691	638	272 736	151 888	233 647	640	277 116
Skånevik - Matre - Utåker	82 382	127 923	350	156 724	81 879	131 601	361	155 307	81 901	128 897	353	154 598
Jektavik - Nordhuglo - Hodnanes	171 057	225 427	618	294 998	184 074	245 169	672	318 822	194 621	260 130	713	334 385
Fjelbergruta	28 487	39 272	108	54 888	27 615	38 581	106	54 017	27 920	39 822	109	53 018
Krokeide - Hufthamar	289 023	390 235	1 069	565 870	300 893	407 956	1 118	602 482	314 297	426 181	1 168	632 993
Husavik - Sandvikvåg	55 998	83 196	228	106 873	60 278	88 115	241	114 358	61 520	89 299	245	120 435
Halhjem - Våge	174 200	214 629	588	347 715	183 987	225 012	616	369 742	186 250	222 436	609	368 203
Hatvik - Venjanaset	378 816	482 912	1 323	738 289	391 491	498 848	1 367	781 764	366 275	454 730	1 246	742 402
Kvandal - Utne - Kinsarvik*	158 007	277 800	761	359 819	114 722	201 974	553	256 022	104 736	183 922	504	236 046
Jondal - Tørvikbygd	155 529	243 841	668	327 793	179 396	287 349	787	388 081	202 748	327 318	897	435 926
Gjermundshamn - Varaldsøy - Årsnes	246 633	366 831	1005	482 742	244 136	360 364	987	471 400	257 924	378 068	1 036	500 888
Klokkarvik - Hjeltestad	20 814	23 269	64	39 190	20 814	23 269	64	39 190	18 520	20 611	56	37 454
Samla Hordaland	2 256 404	3 185 749		4 377 054	2 314 522	3 268 282		4 502 927	2 354 061	3 317 017		4 581 351

* Kvanndal - Utne - Kinsarvik er 1.10.2015 delt i to samband: Kvanndal - Utne og Kinsarvik - Utne. Det vil verte rapportert separat for kvart av desse sambanda frå og med årsrapport 2016.

PBE = personbileiningar
PBEÅDT = personbileiningar årssdøgntrafikk

Elbilar per ferjesamband

	2013		2014		2015	
	Elbilar	Andel	Elbilar	Andel	Elbilar	Andel
Masfjordnes-Duesund	-	- %	-	- %	521	0,9 %
Fedje-Sævrøy	4	0,0 %	166	0,4 %	722	1,5 %
Leirvåg-Sløvåg	61	0,0 %	515	0,3 %	1856	0,9 %
Langevåg-Buavåg	175	0,2 %	470	0,6 %	899	1,1 %
Skjersholmane-Ranavik	857	0,6 %	2 989	2,0 %	5 650	3,7 %
Skånevik-Matre-Utåker	57	0,1 %	695	0,9 %	1152	1,4 %
Jektavik-Nordhuglo-Hodnanes	304	0,2 %	1 440	0,8 %	3 264	1,7 %
Fjelbergruta	545	1,9 %	607	2,2 %	592	2,1 %
Krokeide-Hufthamar	6 507	2,3 %	19 989	6,6 %	30 040	9,6 %
Husavik-Sandvikvåg	936	1,7 %	2 789	4,6 %	4 656	7,6 %
Halhjem-Våge	1 202	0,7 %	4 308	2,3 %	7 611	4,1 %
Hatvik-Venjanaset	2 943	0,8 %	8 250	2,1 %	15 482	4,2 %
Kvandal-Utne-Kinsarvik	64	0,0 %	464	0,4 %	864	0,8 %
Jondal-Tørvikbygd	338	0,2 %	1 328	0,7 %	3 174	1,6 %
Gjermundshamn-Varaldsøy-Årsnes	137	0,1 %	1 823	0,8 %	3 592	1,4 %
Klokkarvik-Hjellestad	-	- %	-	- %	881	4,8 %

Oversikt kontraktar - ferje

	Kontraktperiode	Operatør
Masfjordnes-Duesund	01.01.2010-31.12.2018	Wergeland AS
Nordhordland Fedje-Sævrøy Leirvåg-Sløvåg Langevåg-Buavåg	01.01.2012-31.12.2019	Norled AS
Sunnhordland Skjersholmane-Ranavik Skånevik-Matre-Utåker Jektevik-Hodnanes-Nordhuglo Fjelberg-Sydnese-Utbjoa	01.01.2011-31.12.2019	Norled AS
Midthordland / Austevoll (1) Krokeide-Hufthamar Husavik-Sandvikvåg	01.01.2011-31.12.2017	FosenNamsos Sjø AS
Midthordland / Austevoll (2) Halhjem-Våge Hatvik-Venjanaset	01.01.2011-31.12.2019	FosenNamsos Sjø AS
Hardanger Kvandal-Utne Kinsarvik-Utne Tørvikbygd-Jondal Gjermundshamn-Årsnes-Varaldsøy	01.01.2011-31.12.2019	Norled AS
Klokkarvik-Hjellestad	01.10.2014-31.12.2019	GulenSkyss AS

Kjelder og bakgrunnsmateriale

Kollektivstrategi for Hordaland og Handlingsprogram
2016-2019 finn du på nettsida skyss.no/rapportar.

Dokumentet

Alle foto: Morten Wanvik

Illustrasjoner

Omslag: Oktan Orangeriet

Side 5, 13, 27, 30, 32: Truls Lange, Civitas

Side 25: Oktan Orangeriet

Layout og rådgiving

Truls Lange, Civitas

HORDALAND FYLKESKOMMUNE V/ SKYSS

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

T +47 55 23 95 50 **F** +47 55 23 95 20 **E** skyss@skyss.no

skyss.no



Arkivnr: 2014/10571-51
Saksbehandlar: Marte Hagen Eriksrud

Saksframlegg

Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Utval for miljø og samferdsel	38/16	10.03.2016
Fylkesutvalet		17.03.2016

Belønningsordninga - auka økonomiske rammer for 2016

Samandrag

Samferdselsdepartementet viser i brev, datert 7. januar 2016, til Stortinget si handsaming av statsbudsjettet for 2016 og vedtak om å auke rammene til belønningsordninga. Totalt er det, i 2016, 400 mill. kroner i ufordelte midlar i belønningsordninga for 2016 og departementet har invitert dei ni største byområda til å kome med forslag til bruk av desse midlane.

Frist for å kome med forslag til tiltak å nytte dei ufordelte midlane på, er satt til 20. februar 2016. Etter førespurnad frå Hordaland fylkeskommune er det gitt utsatt frist. Fylkesrådmannen har sendt søknaden til departementet og har orientert om at søknaden skal til endeleg politisk handsaming i fylkesutvalet 17. mars 2016 og i bystyret i Bergen same dag.

Fylkesrådmannen vil understreka behovet for midlar til drift av kollektivtransporten for å kunne oppretthalde det utvida tilbudet frå 2016, i 2017 og vidare, og prioriterer dette tiltaket først i søknaden.

Forslag til innstilling

1. Fylkesutvalet viser til brev frå Samferdselsdepartementet, 7. januar 2016, om auka økonomiske rammer til belønningsordninga i 2016, og søker med dette om ekstra midlar til finansiering av følgjande tiltak:

Prioritet	Prosjekt/tiltak	Søknad om finansiering
1.	Drift av kollektivtransporten	30 mill. kr
2.	Snarveggar generelt; gangveg til haldeplass	10 mill. kr
3.	Opprusting av haldeplassar til universell utforming og sanntid på kommunal og fylkeskommunal veg	10 mill. kr
4.	Automatisk passasjertelling i buss og bane	5 mill. kr
5.	Sykeltrase mot Nordnes (Nordnesruten) – delbidrag til finansiering	9 mill. kr
6.	Sykelbyavtale Bergen	2 mill. kr
7.	Drift av kollektivtransporten	10 mill. kr
8.	Trolleybuss; forlenging og oppgradering	5 mill. kr.
Sum søknad		81 mill. kr

2. Fylkesutvalet ser fram til ei rask handsaming, av tidlegare innsendt årsrapport for 2015 og denne søknaden om ekstra tildeling, for at det kan settast i gang forberedande arbeid med sikte på tidlegast mogleg realisering av dei omsøkte tiltaka.

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen
fylkesdirektør samferdsel

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Vedlegg:

Vedlegg 1: Belønningsordningen – Økte økonomiske rammer 2016. Brev frå samferdselsdepartementet datert 7. januar 2016.

Vedlegg 2: Belønningsordninga – søknad om auka økonomiske rammer 2016. Brev frå Hordaland fylkeskommune til samferdselsdepartementet, datert 18. februar 2016.

Fylkesrådmannen, 23.02.2016

Bakgrunn

Samferdselsdepartementet viser i brev, datert 7. januar 2016 (vedlegg 1), til Stortinget si handsaming av statsbudsjettet for 2016 og vedtak om å auke rammene til belønningsordninga. Totalt er det, i 2016, 400 mill. kroner i ufordelte midlar i belønningsordninga for 2016 og departementet har invitert dei ni største byområda til å kome med forslag til bruk av desse midlane.

I brev frå samferdselsdepartementet vert det vist til at det i budsjettinnstillinga står at midlane kan nyttast til planlegging, til dømes av T-bane til Ahus. I tillegg kan midlane nyttast til ITS-løysingar for å auke bruken av dei miljøvennlege transportformene. Midlane vert fordelt til dei byområda kor midlane vil gje størst nytte og dei største byområda vert prioritert. Bruk av midlane skal bygge opp under målsettingane for belønningsordninga.

Frist for å kome med forslag til tiltak å nytte dei ufordelte midlane på, er satt til 20. februar 2016. Etter førespurnad frå Hordaland fylkeskommune er det gitt utsatt frist. Fylkesrådmannen har sendt søknaden til departementet (vedlegg 2) og har orientert om at søknaden skal til endeleg politisk handsaming i fylkesutvalet 17. mars 2016 og i bystyret i Bergen same dag.

Søknad om tildeling av ekstra belønningsmidlar i 2016 - forslag til tiltak

Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune søker med dette om tildeling av ekstra belønningsmidlar i 2016 for finansiering av følgjande tiltak i prioritert rekkefølge:

Prioritet	Prosjekt/tiltak	Søknad om finansiering
1.	Drift av kollektivtransporten	30 mill. kr
2.	Snarvegar generelt; gangveg til haldeplass	10 mill. kr
3.	Opprusting av haldeplassar til universell utforming og sanntid på kommunal og fylkeskommunal veg	10 mill. kr
4.	Automatisk passasjertelling i buss og bane	5 mill. kr
5.	Sykeltrase mot Nordnes (Nordnesruten) – delbidrag til finansiering	9 mill. kr
6.	Sykelbyavtale Bergen	2 mill. kr
7.	Drift av kollektivtransporten	10 mill. kr
8.	Trolleybuss; forlenging og oppgradering	5 mill. kr.
Sum søknad		81 mill. kr

Drift av kollektivtransporten

Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune har i 2016 gjennomført ei målretta styrking av kollektivtransporttilbodet. Det har vore særleg viktig i samband med innføring av tidsdifferensierte bompengetakstar frå 1. februar 2016. For å oppretthalde det utvida tilbodet, etter 2016, er det behov for å sikre midlar til drift av kollektivtransporten i 2017. Med ny fireårig avtale for 2015-2018 fekk Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune mindre midlar i 2017 og 2018 enn det som var omsøkt. Det vil difor vere behov for å gjere ei omfordeling av tildelte midlar på dei ulike tiltaksgruppene. For å sikre at det i tillegg til drift av kollektivtransporten vil vere tilgjengelege midlar til dei andre tiltaksgruppene; som t.d. framkomsttiltak for buss og sykkeltiltak, er det behov for ytterlegare midlar. Sidan det vert søkt om tildeling i prioritert rekkefølge er midlar til drift av kollektivtransporten delt i to; 30 mill. kr som prioritet 1 og 10 mill. kr som prioritet 7.

Snarvegar generelt – gangveg til haldeplassar

For å betre tilkomsten til Bybanen har Bergen kommune gjennomført ei kartlegging av gangvegar til Bybanen på alle dei tre første byggetrinna av bybanen. Det er utarbeida tre rapportar med total anslag på 100 mill. kr for tiltak av ulik storleik og kompleksitet. Det fysiske arbeidet skal starte opp i 2016. Det er satt av 7 mill. kr over plan- og byggeprogrammet for 2016.

Opprusting av haldeplassar til universell utforming og sanntid på kommunal og fylkeskommunal veg

Opprusting av haldeplassar er viktig for å betre standarden for dei reisande og sikre meir effektiv inn- og utkøyring, og dermed redusert reisetid. Gjennom Bergensprogrammet vert det arbeida systematisk med å ruste opp haldeplassar til universell utforming og sanntid. Det er stor variasjon i omfang og kostnad ved slik oppgradering. For fylkeskommunal veg vert det, våren 2016, lyst ut ein samlekontrakt for haldeplassar med krav om gjennomføring av tiltak innan utgangen av 2017.

Automatisk passasjertelling i buss og bane

Vidare utrulling er naudsynt for å sikre gode reisedata. I 2016 er det budsjettert 5 mill. kr i investeringsbudsjettet. Aktuell bruk av ekstra midlar:

- Auke dekningsgrad på enkeltliner i Bergenspakkene nord, sentrum og sør
- Utstyr på fleire nye liner i Bergenspakkene
- Utstyr på linjer i andre rutepakker, f eks. regionstamline nord, Straume/Kleppestøbussane
- Sikre passasjerstatistikk frå bybanen
- Utvikle rapportløysningar

Per i dag ca. 35 % dekning (rutepakke nord, sentrum og sør).

Sykkeltrase mot Nordnes (Nordnesruten)

Sykkeltrase mot Nordnes, Strandgaten mellom Østre Murallmenningen og Nordnesbakken, er eit viktig sykkelprosjekt for å betre tilhøva for sykkel i sentrale deler av Bergen. Traseen vil vere ein del av hovudrutenettet for sykkel i Bergen sentrum. Arbeidet skal starte opp våren 2016.

Sykkelbyavtale Bergen - styrka satsing på haldningsskapande arbeid retta mot barn og unge.

Bergen er ein del av «Sykkelbynettverket» og målet er å auke sykkelandelen ved bruk av meir «mjuke» verkemiddel, som kampanjar, markeringar og arrangement, samt bruk av sosiale mediar. I Sykkelbyavtale for Bergen, er det lagt opp til ei forpliktande satsing på å auke sykkelbruken m.a gjennom kampanjar og haldningsskapande arbeid. Ei viktig målgruppe for dette arbeidet vil vere barn og unge. Utover det som er planlagde aktivitetar, vil det vere aktuelt å styrke innsatsen spesielt mot denne målgruppa.

Trolleybuss; forlenging og oppgradering

Både Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune har fatta vedtak om forlenging av trolleybussnettet i Bergen og Skyss har som langsiktig mål å få ein utsleppsfril kollektivtransport. Tre utgreiingar frå 2014 peikar på moglege utvidingar av trolleybussnettet. Det er starta opp eit arbeid for å avklare vidare planlegging og prosjektering av ei utviding, samt teknisk oppgradering av eksisterande line. I tillegg til ei forlenging, vil det vere sentralt for prosjektet å sikre trolleybussen god framkomst for å styrke kollektivtransporten i konkurranse med privatbilismen.

Fylkesrådmannen sine merknader

Hordaland fylkeskommune, Bergen kommune og Statens vegvesen har eit etablert samarbeid gjennom Bergensprogrammet. Prioritering av prosjekt og tiltak i Bergensprogrammet vert styrt gjennom fireårige handlingsprogram og årlege plan- og byggeprogram. Fylkesrådmannen er positiv til tildeling av ekstra midlar til byområdene slik at det er mogleg og realisere enno fleire tiltak for å betre tilhøva for dei miljøvennlige transportformene. Tildeling av ekstraordinære midlar er på same tid ei utfordring jamfør det etablerte systemet for årleg styring og prioritering av prosjekt i pakken. Det er difor viktig at søknaden også må vurderast i forhold til overføring av midlar og realisering i 2017.

I 2016, i samband med innføring av tidsdifferensierte bompengeretakstar, er kollektivtransporttilbodet styrka. Det er svært viktig å sikre at den utvida kapasiteten i kollektivtransporttilbodet og kan helde fram i 2017 og vidare. Fylkesrådmannen er oppteken av at det kjem på plass ein meir føreseieleg finansiering av kollektivtransporten og legg til grunn at spørsmålet om meir langsiktig finansiering av drift av kollektivtransporttilbodet vert eit tema i samband med forhandlingane om bymiljøavtale i Bergen. Fram til det er på plass er det viktig at midlar frå belønningssordninga kan nyttast til drift.



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Ifølge liste

Deres ref	Vår ref	Dato
	15/645-	07.01.2016

Belønningsordningen - Økte økonomiske rammer 2016

Belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene skal stimulere til bedre fremkommelighet, miljø og helse i storbyområdene.

Samferdselsdepartementet har i 2015 fireårige avtaler med Oslo/Akershus, Bergen, Trondheim, Stavanger, Kristiansand, Buskerudbyen, Nedre Glommaregionen, Skien/Porsgrunn og Tromsø.

I behandlingen av statsbudsjettet for 2016 har Stortinget vedtatt å øke bevilgningen til Belønningsordningen med 275 mill. kr i 2016, til 1 380 mill. kr (Innst. 13 S (2015-2016)). Det er således 400 mill.kr i ufordelte midler i 2016. I budsjettinnstillingen presiseres at det økte handlingsrommet kan benyttes til mer planlegging, der T-bane til Ahus og ny T-banetunnel i Oslo er aktuelle. Handlingsrommet kan også benyttes til ITS-løsninger som fremmer bruken av kollektivtransport, sykkel og gange.

Samferdselsdepartementet inviterer med dette byområdene til å komme med forslag til hvordan disse midlene kan anvendes. Midlene vil fordeles til de byområdene hvor de vil gi størst nytte. Siden det er de største byområdene som har de største utfordringene knyttet til framkommelighet og miljø, vil departementet fordele forholdsvis mer av den økte rammen til de største byområdene fordi de her vil gi størst nytte og i størst grad vil kunne bygge opp under målsettingene for Belønningsordningen.

Postadresse
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo
postmottak@sd.dep.no

Kontoradresse
Akersg. 59
<http://www.sd.dep.no/>

Telefon*
22 24 90 90
Org no.
972 417 904

Kollektivtransport- og
baneavdelingen

Saksbehandler
Sari Wallberg
22248145

Det er opp til byområdene selv å bestemme hva de skal bruke disse ekstra midlene til, men de skal bygge opp under målene i inngåtte avtaler. Midlene vil inngå i eksisterende avtale.

Alle byområdene skal rapportere samlet på bruken av belønningsmidlene uavhengig av om de er nedfelt i belønningsavtalen eller har kommet som en ekstra tildeling.

De byområdene som ønsker det bes komme med forslag til bruk av de ekstra midlene innen 20.02.2016.

Vi viser i denne sammenhengen også til det pågående arbeidet med bymiljøavtaler. Det legges opp til å inngå en slike bymiljøavtale med Oslo og Akershus og Trondheim så snart som mulig i 2016.

Med hilsen

Anne-Lise Junge Jensen (e.f.)
avdelingsdirektør

Sari Wallberg

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer.

Adresseliste

Sola kommune	Postboks 99	4097	SOLA
Porsgrunn kommune	Postboks 128	3901	PORSGRUNN
Skien kommune	Postboks 158 Sentrum	3701	SKIEN
Siljan kommune	Postboks 16	3749	SILJAN
Vegdirektoratet	Postboks 8142 Dep.	0033	OSLO
Bergen kommune	Postboks 7700	5020	BERGEN
Stavanger kommune	Postboks 8001	4068	STAVANGER
Sandnes kommune	Postboks 583	4305	SANDNES
Fredrikstad kommune	Postboks 1405	1602	FREDRIKSTAD
Sarpsborg kommune	Postboks 237	1702	SARPSBORG
Kristiansand kommune	Serviceboks 417	4604	KRISTIANSAND S
Tromsø kommune	Rådhuset	9299	TROMSØ
Trondheim kommune	Postboks 2300 Sluppen	7004	TRONDHEIM
Buskerudbyen	Postboks 76	3300	HOKKSUND
Nedre Eiker kommune	Postboks C	3051	MJØNDALEN
Øvre Eiker kommune	Postboks 76	3301	HOKKSUND
Kongsberg kommune	Postboks 115	3602	KONGSBERG
Drammen kommune	Engene 1	3008	DRAMMEN
Lier kommune	Postboks 205	3401	LIER
Akershus fylkeskommune	Sentraladministrasjonen	0107	OSLO
Rogaland fylkeskommune	Postboks 130 Sentrum	4001	STAVANGER
Sør-Trøndelag fylkeskommune	Postboks 2350 Sluppen	7004	TRONDHEIM
Telemark fylkeskommune	Fylkeshuset	3706	SKIEN
Østfold fylkeskommune	Postboks 220	1702	SARPSBORG
Troms fylkeskommune	Postboks 6600	9296	TROMSØ
Vest-Agder fylkeskommune	Serviceboks 517	4605	KRISTIANSAND S
Buskerud fylkeskommune	Postboks 3563	3007	DRAMMEN
Hordaland fylkeskommune	Postboks 7900	5020	BERGEN
Oslo kommune - Byrådsavdeling for miljø og samferdsel	Rådhuset	0037	OSLO

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLODato: 18.02.2016
Vår ref.: 2014/10571-50
Saksbehandlar: marerik
Dykkar ref.:

Belønningsordninga – søknad om auka økonomiske rammer 2016

Vi viser til brev frå Samferdselsdepartementet, datert 7. januar 2016, om auka økonomiske rammer for belønningsordninga i 2016.

Frist for å kome med forslag til tiltak å nytte dei ufordelte midlane på, er satt til 20. februar 2016. Samferdselsdepartementet har etter spørsmål frå Hordaland fylkeskommune gitt utsatt frist.

Følgjande søknad, med forslag til tiltak, vert sendt med atterhald om politiske vedtak i Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune. I fylkeskommunen skal saken opp til handsaming i utval for miljø og samferdsel 10. mars og i fylkesutvalet 17/18. mars 2016. I Bergen kommune skal saken opp til handsaming i byrådet 17. mars.

Bergensprogrammet – etablert system for styring og prioritering av prosjekt og tiltak

Hordaland fylkeskommune, Bergen kommune og Statens vegvesen har eit etablert samarbeid gjennom Bergensprogrammet. Bergensprogrammet vert styrt gjennom fireårige handlingsprogram og årlege plan- og byggeprogram. Tildeling av ekstraordinære midlar er velkomne, men på same tid ei utfordring jamfør det etablerte systemet for årleg styring og prioritering av prosjekt i pakken. Det er difor viktig at søknaden også må vurderast i forhold til overføring av midlar og realisering i 2017.

Forslag til tiltak

Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune søker med dette om tildeling av ekstra belønningssmidlar i 2016 for finansiering av følgjande tiltak i prioritert rekkefølge:

Prioritet	Prosjekt/tiltak	Søknad om finansiering
1.	Drift av kollektivtransporten	30 mill. kr
2.	Snarvegar generelt; gangveg til haldeplass	10 mill. kr
3.	Opprusting av haldeplassar til universell utforming og sanntid på kommunal og fylkeskommunal veg	10 mill. kr
4.	Automatisk passasjertelling i buss og bane	5 mill. kr
5.	Sykeltrase mot Nordnes (Nordnesruten) – delbidrag til finansiering	9 mill. kr
6.	Sykelbyavtale Bergen	2 mill. kr
7.	Drift av kollektivtransporten	10 mill. kr
8.	Trolleybuss; forlenging og oppgradering	5 mill. kr.
SUM		81 mill. kr

Drift av kollektivtransporten

Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune har i 2016 gjennomført ein målretta styrking av kollektivtransporttilbodet. Det har vore særleg viktig i samband med innføring av tidsdifferensierte bompengetakstar frå 1. februar 2016. For å oppretthalde det utvida tilbodet, etter 2016, er det behov for å sikre midlar til drift av kollektivtransporten i 2017. Med ny fireårig avtale for 2015-2018 fekk Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune mindre midlar i 2017 og 2018 enn det som var omsøkt. Det vil difor vere behov for å gjere ei omfordeling av tildelte midlar på dei ulike tiltaksgruppene. For å sikre at det i tillegg til drift av kollektivtransporten vil vere tilgjengelege midlar til dei andre tiltaksgruppene; som t.d. framkomsttiltak for buss og sykkeltiltak, er det behov for ytterlegare midlar. Sidan det vert søkt om tildeling i prioritert rekkefølge er midlar til drift av kollektivtransporten delt i to; 30 mill. kr som prioritet 1 og 10 mill. kr som prioritet 7.

Snarvegar generelt – gangveg til haldeplassar

For å betre tilkomsten til Bybanen har Bergen kommune gjennomført ei kartlegging av gangvegar til Bybanen på alle dei tre første byggetrinna av bybanen. Det er utarbeida tre rapportar med total anslag på 100 mill. kr for tiltak av ulik storleik og kompleksitet. Det fysiske arbeidet skal starte opp i 2016. Det er satt av 7 mill. kr over plan- og byggeprogrammet for 2016.

Opprusting av haldeplassar til universell utforming og sanntid på kommunal og fylkeskommunal veg

Opprusting av haldeplassar er viktig for å betre standarden for dei reisande og sikre meir effektiv inn- og utkøyning, og dermed redusert reisetid. Gjennom Bergensprogrammet vert det arbeida systematisk med å ruste opp haldeplassar til universell utforming og sanntid. Det er stor variasjon i omfang og kostnad ved slik oppgradering. For fylkeskommunal veg vert det, våren 2016, lyst ut ein samlekontrakt for haldeplassar med krav om gjennomføring av tiltak innan utgangen av 2017.

Automatisk passasjertelling i buss og bane

Vidare utrulling er naudsynt for å sikre gode reisedata. I 2016 er det budsjettert 5 mill. kr i investeringsbudsjettet. Aktuell bruk av ekstra midlar:

- Auke dekningsgrad på enkeltliner i Bergenspakkene nord, sentrum og sør
- Utstyr på fleire nye liner i Bergenspakkene
- Utstyr på linjer i andre rutepakker, f eks. regionstamline nord, Straume/Kleppestøbussane
- Sikre passasjerstatistikk frå bybanen
- Utvikle rapportløysningar

Per i dag ca. 35 % dekning (rutepakke nord, sentrum og sør).

Sykeltrase mot Nordnes (Nordnesruten)

Sykeltrase mot Nordnes, Strandgaten mellom Østre Murallmenningen og Nordnesbakken, er eit viktig sykkelprosjekt for å betre tilhøva for sykkel i sentrale deler av Bergen. Traseen vil vere ein del av hovudrutenettet for sykkel i Bergen sentrum. Arbeidet skal starte opp våren 2016.

Sykelbyavtale Bergen - styrka satsing på haldningsskapande arbeid retta mot barn og unge.

Bergen er ein del av «Sykkelynettverket» og målet er å auke sykkelandelen ved bruk av meir «mjuke» verkemiddel, som kampanjar, markeringar og arrangement, samt bruk av sosiale mediar. I Sykelbyavtale for Bergen, er det lagt opp til ei forpliktande satsing på å auke sykkelbruken m.a gjennom kampanjar og haldningsskapande arbeid. Ei viktig målgruppe for dette arbeidet vil vere barn og unge. Utover det som er planlagte aktivitetar vil det vere aktuelt å styrke innsatsen spesielt mot denne målgruppa.

Trolleybuss; forlenging og oppgradering

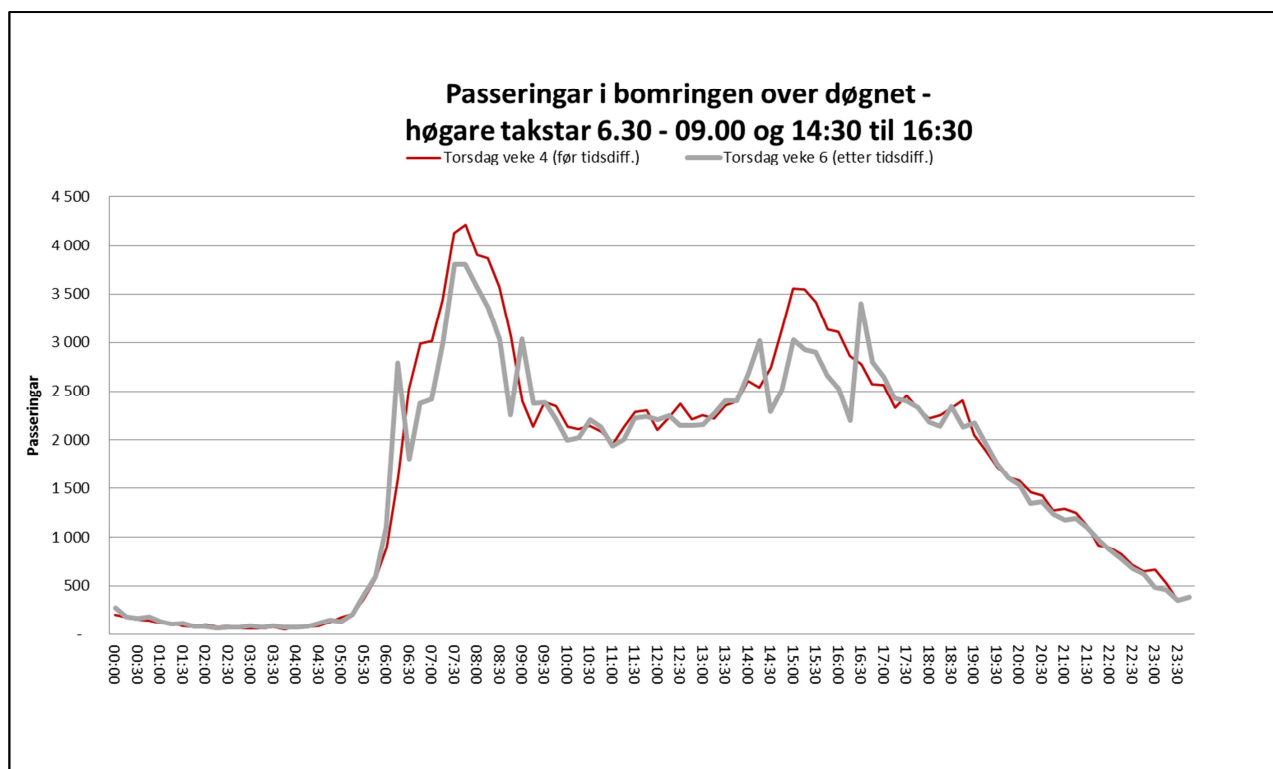
Både Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune har fatta vedtak om forlenging av trolleybussnettet i Bergen og Skyss har som langsiktig mål å få ein utsleppsfri kollektivtransport. Tre utgreingar frå 2014 peikar på moglege utvidingar av trolleybussnettet. Det er starta opp eit arbeid for å avklare vidare planlegging og prosjektering av ei utviding, samt teknisk oppgradering av eksisterande line. I tillegg til ei

forlenging, vil det vere sentralt for prosjektet å sikre trolleybussen god framkomst for å styrke kollektivtransporten i konkurranse med privatbilismen.

Redusert trafikk i rush etter innføring av tidsdifferensierte bompengetakstar

1. februar 2016 vart det innført tidsdifferensierte bompengetakstar i Bergen. I rushtida, måndag til fredag kl. 06.30 til 09.00 og kl. 14.30 til 16.30, er taksten 45 kroner for lette køyretøy (til og med 3500 kg) og 90 kroner for tunge køyretøy (over 3500 kg). Utanom rushtida er taksten 19 kroner for lette køyretøy og 38 kroner for tunge køyretøy. Prisen for lette køyretøy før 1. februar var 25 kroner. Det har altså blitt dyrare å køyra i rushtida og billegare å køyra elles i døgnet.

Effekten so langt viser at trafikken, samanlikna med veka før innføring av tidsdifferensierte bompenger, i morgonrushet er redusert med 12 til 17 prosent og i ettermiddagsrushet er redusert med 15 til 20 prosent. For trafikken, samla sett, viser tala ein nedgang på 3 til 5 % samanlikna med tilsvarande periode i fjor. Det er enno for tidleg å seie noko om den reduserte trafikken er ei varig endring. So langt er det derimot ingen tvil om at tiltaket har hatt ein positiv effekt i form av reduksjon i talet på passeringar i bomringen i Bergen og ei betre fordeling av rushtrafikken.



Figuren over viser korleis trafikken i bomringen, etter innføringa av tidsdifferensierte takstar, er høgare like før 6.30 og like etter 09.00 i høve til passeringstala dagane før innføringa. Same trenden ser ein på ettermiddagen, med redusert rushtidstrafikk rundt 15.00 og ein auke like etter 16.30.

Vi håper på ei rask og positiv tilbakemelding på denne søknaden om ekstra belønningsmidlar i 2016 og utbetaling av tildelte midlar i eksisterande fireårsavtale.

På grunn av før nemnte politisk handsaming i Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune må vi ta atterhald om politiske vedtak og eventuelle endringar i søknaden.

Håkon Rasmussen
fylkesdirektør samferdsel

Marte Hagen Eriksrud
Rådgjevar

Brevet er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Kopi til:
Bergen kommune

PS 39/16 Ymse