



Arkivnr: 2014/278-16
Saksbehandlar: Gudrun Einbu, Vigdis Robak Bjørgo

Saksframlegg

Saksgang

| Utval | Saknr. | Møtedato |
|--------------------|--------|------------|
| Samferdselsutvalet | | 13.05.2014 |
| Fylkesutvalet | | 20.05.2014 |
| Fylkestinget | | 11.06.2014 |

Kollektivstrategi for Hordaland

Samandrag

Fylkesrådmannen legg med dette fram Kollektivstrategi for Hordaland. Kollektivstrategien er ein del av oppfølginga av Regional transportplan for Hordaland 2013-24, og skal vise korleis fylkeskommunen vil arbeide for å nå vedtekne mål for kollektivtrafikken.

Kollektivstrategi for Hordaland er utarbeidd gjennom ein brei prosess, der mange fagmiljø har vore involvert. Eit framlegg til kollektivstrategi har vore ute til høyring.

Vedtekne nasjonale og regionale mål om at veksten i persontrafikken i byområda skal tas av kollektiv, sykkel og gange betyr at ein må planlegge for ei kraftig auke i talet på kollektivreiser i Bergensområdet. Prognoser viser at det i 2040 kan bli behov for meir enn ei femdobling av det offentlege tilskotet til drift av kollektivtrafikken i dette området. Samstundes skal ein oppretthalde eit attraktivt og tenleg tilbod til alle innbyggjarane i fylket.

Strategiane er bygd opp kring fire målsettingar for nødvendig utvikling av kollektivtransporten i fylket; å tilby det beste tilbodet der flest reiser, å tilby enkle reiser, å tilby effektive reiser og miljøvenleg drift av kollektivtrafikken.

Kollektivstrategien vil bli følgt opp gjennom eit fireårig handlingsprogram, som vil bli lagt fram som eiga sak etter Kollektivstrategi for Hordaland er vedteken.

Forslag til innstilling

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

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

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

Johnny Stiansen
fung. fylkesrådmann

Håkon Rasmussen
fylkesdirektør samferdsel

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Vedlegg

- 1: Kollektivstrategi for Hordaland, mai 2014 (oppdatert etter høyringsprosess)
- 2: Kollektivstrategi for Hordaland – høyringsuttalar

Fylkesrådmannen, 28.04.2014**1. Innleiing**

Arbeidet med kollektivstrategi for Hordaland er forankra i Regional transportplan Hordaland 2013-2024, vedtatt i fylkestinget desember 2012. Kollektivstrategien har ikkje status som regional plan etter plan- og bygningslova.

Prosjektet har arbeidd ut frå følgjande mandat, lagt fram i «Rapport frå forprosjekt: Kollektivstrategi for Hordaland» (FUV-sak 76/12):

- 1. Kollektivstrategien skal legge grunnlaget for fylkeskommunen sine prioriteringar for utviklinga av kollektivtransporten i fylket gjennom budsjettvedtak.*
- 2. Kollektivstrategien skal vere eit styringsdokument for Skyss og samferdselsavdelinga sitt arbeid med utvikling av kollektivtrafikktilbodet, til dømes gjennom å gje føringar for neste generasjon anbudsutsetjingar.*
- 3. Kollektivstrategien skal vere eit innspelsdokument til andre planar og prosessar på kommunalt, regionalt og statleg nivå.*

Arbeidet har vore organisert som eit prosjekt leia av Skyss, med leiargruppa i samferdselsavdelinga og Skyss som styringsgruppe.

Det er gjennomført fleire delprosjekt for å skaffe dokumentasjon og fagleg grunnlag for arbeidet. Tema for utgreiingane har mellom anna vore framkomst for kollektivtrafikken, insentivordningar i anbudskontraktar, prognosar for framtidig driftstilskott, vurdering av standard på knutepunkt og terminalar og grunnprinsipp for utvikling av kollektivtilbodet. Miljøstrategi for Skyss, vedteke i fylkesutvalet 05.12.2013, inngår som del av kollektivstrategien.

Ein viktig del av prosessen har vore involvering på politisk nivå og med samarbeidspartar i stat, kommune og operatørar. Det er arrangert fagseminar, etablert samarbeidsfora og fleire fagetatar og fagmiljø har medverka i arbeidet.

Rapportar og presentasjonar frå arbeidet er samla på nettsidene skyss.no/rapportar og hordaland.no/kollektivstrategi.

Framlegg til kollektivstrategi har vore på høyring i tråd med vedtak i FUV-sak 7/14 «Kollektivstrategi for Hordaland – Høyringsutkast». Kommunar og andre sentrale aktørar var inviterte til å kome med uttale. Det har også vore tilrettelagt for å gje uttale til strategien via fylkeskommunen si nettside. Det vart gjeve frist på ni veker. I overkant av 40 uttalar kom inn og har blitt vurderte. Strategidokumentet som no ligg føre inneheld endringar som følgje av høyringsprosessen.

Følgjande vil det bli gitt ein samanfatta gjennomgang av innhaldet i kollektivstrategien og av høyringsuttalane, samt av dei vurderingar og endringar som er gjort i strategidokumentet. Siste del omhandlar korleis strategien er tenkt følgt opp gjennom eit eige handlingsprogram.

2. Kollektivstrategien – innhald

Kollektivstrategi for Hordaland skal gi fagleg grunnlag for prioriteringar i fylkeskommunen. Den skal bidra inn i planar og utgreiingar hjå kommunar og etatar, samt gi Skyss mandat i arbeidet med utvikling av kollektivtilbodet.

Strategien tar utgangspunkt i felles nasjonale og regionale mål om at veksten i persontrafikken skal takast med miljøvenlege transportformer. Den største veksten vil skje i Bergen og kommunane rundt. I dag står Bergensområdet for om lag 90 prosent av alle kollektivreisene i fylket. Prognosar viser ei auke på nær 200 prosent i talet på daglege kollektivreiser – 250 000 nye daglege reiser mot om lag 125 000 i dag.

Utviklinga dei siste åra har vore positiv med betydeleg passasjervekst i byområda, og bybanen i Bergen som viktig suksessfaktor. Strategien systematiserer og bygger vidare på arbeidet som er gjort med forenkling av rutetilbodet, trafikantinformasjon og nye betalingsløyningar.

Det er valt ut fire målsettingar for utvikling av kollektivtransporten i fylket:

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

Følgjande gir ein kort gjennomgang av innhald og vegval for kvart mål.

Best tilbod der flest reiser

Strategien femner om heile fylket, men kollektivtrafikken fyller ulike funksjonar i ulike område. Det er nødvendig å prioritere ressursane der transportbehovet er størst. Samstundes skal kollektivtilbodet vere eit attraktivt og tenleg tilbod for alle innbyggjarane i fylket.

Å oppnå ei kraftig auke i kollektivandelen vil krevje styrking av tilbodet på strekningar med store reisetraumar og der det er betydeleg potensiale for fleire passasjerar. Kollektivstrategien legg opp til ei vidare utvikling og styrking av stamlinjenettet i Bergen og i hovudkorridorane mellom sentrum og kommunane rundt Bergen. Stamlinjene skal kjenneteiknast ved høg frekvens og betening alle dagar frå tidleg til seint.

Faste hovudlinjer skal sikre tilkomst og kopling mellom regionsenter, kommunesenter og større tettstader i Hordaland. På same måte som stamlinjene skal dette vere eit stabilt og fast tilbod over lang tid. Hovudlinjene vil ha ein viktig funksjon i å binde fylket saman mellom større tettstader og inn mot Bergen. I tillegg vil det vere behov for lokale linjer som sørgjer for dei kortare reisene og tilgang til service- og tenestetilbod. Der trafikkgrunnlaget er for lite til å forsvare eit ordinært rutetilbod vil ein vurdere fleksible løyningar for kollektivtrafikken, med mindre køyretøy og køyring basert på bestilling.

Hovudlinjene vil, saman med stamlinjer, lokale linjer, skoleruter og bestillingstransport utgjere eit samanhengande grunntilbod i heile fylket. Dette inngår i eitt samla reisenettverk, med korrespondanse i sentrale knutepunkt og mellom ulike transportformer (buss, bane, tog, båt, ferje og drosje).

Samordning mellom kollektivtransport og andre offentlege transporttilbod vil kunne styrke grunntilbodet. Pasientreiser, skoleskyss og TT-ordninga er alle ein del av eit offentleg transporttilbod, men med ulike forvaltningsnivå og ulike servicegradar. Betre samordning omhandlar også korleis drosjetenestene kan gjerast meir tilgjengeleg og del av eit ope og forutsigbart kollektivtilbod.

Enkle reiser

Kollektivtrafikken skal vere eit enkelt og attraktiv reiseval. Tilbodet skal vere lett å bruke og ha høg kvalitet i heile reisekjeda. Strategien byggjer vidare på arbeidet med trafikantinformasjon og billettsystem, med formidling i kanalar som er tilpassa kundane sine behov. På sikt vil til dømes sanntidsinformasjon vere tilgjengeleg via mobil og web i heile fylket, og på knutepunkt med stor trafikk.

For å gjere det enkelt å reise frå A til B vil samordning av reiseinformasjon og takstsamarbeid med andre kommersielle transportaktørar vere viktig.

Marknadsføring av kollektivtilbodet vil særleg prioriterast i område og mot marknadssegment med stort potensiale for fleire reisande. Kollektivtrafikken skal også gjerast meir synleg gjennom betre skilting og informasjon langs dei tyngste busslinjene og på sentrale punkt der folk ferdes.

Knutepunkt og mykje brukte haldeplassar skal oppgraderast og stå fram med konsekvent og gjenkjenneleg utforming. Det skal vere lett tilgjengeleg og relevant informasjon. På utvalde knutepunkt og haldeplassar vil det vere sanntidsinformasjon om når bussen kjem, og om eventuelle avvik.

Effektive reiser

Dårleg framkomst for bussane er ei utfordring i dei sentrale delane av Bergensområdet. For å få bussane effektivt fram er det nødvendig med eit breitt perspektiv på verkemiddelbruken. Ansvar for verkemidla ligg hjå fleire ulike aktørar, og krev samordna innsats med Statens vegvesen og kommunane.

Strategien vektlegg ein kombinasjon av bilrestriktive tiltak og infrastrukturtiltak som gir bussane gode og stabile køyretider. Aktuelle infrastrukturtiltak vil vere dedikerte trasear for kollektivtrafikken og fjerning av flaskehalsar som hindrar bussane å kome fram.

Areal- og transportplanlegging må vektlegge konsentrasjon av bustader og arbeidsplassar i kollektivaksar rundt sentra og knutepunkt. Tett utbyggingsmønster med gangavstand til haldeplassar er nødvendig for å kunne gi god kollektivdekning.

Miljøvenleg drift

Miljøstrategi for Skyss vart vedteke i fylkesutvalet i desember 2013, og er ein del av grunnlaget for kollektivstrategien. Strategien slår fast at kollektivtrafikken sitt viktigaste miljøbidrag er å få fleire til å setje frå seg bilen og reise kollektivt. I tillegg vil ein med meir miljøvenleg teknologi og drivstoff ytterlegare redusere miljøbelastinga.

For å oppnå lågast mogleg utslepp frå bussane vil ein i Bergensområdet satse på biogass, og på sikt vidareutvikle elektrisitet som framdriftsteknologi. Når det gjeld ferje og snøggåtar vil ein redusere utsleppa gjennom fornying av materiell, og ved å i større grad tilpasse tilbodet til trafikkgrunnlaget.

Strategien peiker også på Skyss si rolle som faginstans for kollektivtrafikken, med ansvar for å vere pådrivar for fagleg og teknologisk utvikling.

3. Vedtak i fylkesutvalet knytt til høyringsutkastet

Fylkesutvalet gjorde følgjande vedtak knytt til handsaminga av høyringsutkastet til kollektivstrategi (FUV-sak 7/14):

1. *Framlegg til Kollektivstrategi for Hordaland gir eit godt grunnlag for det vidare arbeidet med   utvikle kollektivtransporten i fylket.*
2. *Kollektivstrategi for Hordaland vert sendt på høyring med høyringsfrist 11. april 2014.*
3. *Fylkesutvalet meiner at Kollektivstrategi for Hordaland også bør omtale grensesnittet mot drosjenæringa. I tillegg bør det seiast noko meir om strategien for kollektivtrafikken utanom Bergensregionen, herunder infrastrukturanlegg i anbodsomr da.*

Grensesnitt mot drosjenæringa

Mellom anna med regjeringsplattforma presentert av Solberg-regjeringa i oktober 2013 er koplinga mellom drosjepolitikk og kollektivpolitikk aktualisert. Ein ser at det spesielt i distrikta kan vere tenleg   i større grad sj  drosjenæringa som ein utvida del av kollektivtilbodet. Utgreiingar knytt til grensesnittet mot drosjenæringa har ikkje vore ein del av arbeidet med kollektivstrategien.

Grensesnittet mellom drosje og kollektivtilbod er no omtala i kollektivstrategien, knytt til samordning av offentleg transport i distrikta. Drosjenæringa vil kunne ha ei rolle både når det gjeld kollektivl ysingar basert på bestilling, og knytt til samordning av ulike offentlege transporttenester, som pasientreiser, skuleskyss og TT-ordninga. Betre samordning omhandlar også korleis drosjetenestene kan gjerast meir tilgjengeleg og del av eit ope og forutsigbart kollektivtilbod. I tillegg kjem det no tydelegare fram i strategien at sentrale knutepunkt også må vere tilrettelagt for drosje, for effektiv omstiging mellom ulike transportmiddel.

Infrastruktur i anbodsomr da

Det er forstått slik at ein i «*infrastrukturanlegg i anbodsomr da*» legg bussanlegg med oppstillingsplassar, verkstad, oppm tefasilitetar for sjåførar og liknande. Kollektivstrategien beskriv kva tilbod ein ønsker   tilby til dei reisande. Infrastruktur for operat rselskapa er ein nødvendig premis for   få dette til, saman med til dømes tilstrekkeleg rekruttering til sj f ryrket og sj f rfasilitetar. På grunnlag av at desse temaa ikkje er direkte knytt til tilbodet til dei reisande, og jf. mandat for arbeidet, er dette ikkje omtala i kollektivstrategien.

Det har tidlegare vore argumentert for, og vedteke, at det er hensiktsmessig at fylkeskommunen eig bussanlegg i bynære strøk, og ein har sikra seg viktige anlegg i og rundt Bergen. Utanfor Bergensområdet vil det vere naturleg   gjere ei konkret vurdering av kvart enkelt område for   svare på om fylkeskommunen skal stille slike anlegg til disposisjon. Knytt til nye bussanbod er det kontinuerleg vurderingar rundt anlegg for operatørane. Til dømes er det i samband med komande anbod i Sunnhordland gjennomført ein eigen prosess for   avklare denne problemstillinga. Det vert her vist til eiga sak om k p av anlegg i Sunnhordland, som vert lagt fram til handsaming juni, parallelt med kollektivstrategien.

Kollektivtrafikken utanom Bergensområdet

På grunnlag av vedtaket om at ein i kollektivstrategien skal sei «*noko meir om strategien for kollektivtrafikken utanom Bergensregionen*», er det gjort endringar i kollektivstrategien som no er lagt fram. Kapittel 3, Best tilbod der flest reiser, er delvis skrivne om og utvida for   gjere strategiane for tilbodet utanom Bergensområdet tydelegare. Kollektivtilbodet i distrikta er også eit tema i fleire av høyringsuttalane, dette er difor også omtala under neste punkt 4, «Høyringsinnspel».

4. Høyringsinnspel

Det er gitt 45 uttalar til kollektivstrategien, 19 av desse er frå kommunar og samarbeidsråd. Tabellen under gir ei oversikt over kven som har gitt uttale:

| | |
|---|---|
| Kommunar og samarbeidsråd | Askøy kommune, Austrheim kommune, Bergen kommune, Bømlo kommune, Fitjar kommune, Fjell kommune, Hardangerrådet IKS, Kvam herad, Lindås kommune, Meland kommune, Odda kommune, Os kommune, Osterøy kommune, Radøy kommune, Stord kommune, Tysnes kommune, Ulvik herad, Vaksdal kommune, Øygarden kommune |
| Reiselivs- og næringslivsorganisasjonar | Bergen Næringsråd, Destinasjon Voss, Komponisthjemmene, Næringsalliansen, NHO Transport, Reismål Hardanger Fjord AS |
| Transportørar og yrkessjåførforbund | Bergen Taxi, NSB, Norsk transportarbeiderforbund; Klubben Tide, Nettbuss Sør, Nobina Nordhordland, Tide Buss, avd. Mannsverk, Tide Buss AS, Yrkestrafikkforbundet Hordaland, avd. 2 |
| Statlege etatar | Jernbaneverket, Statens vegvesen |
| Interessegrupper | Bømlo eldreråd, Fylkeseldrerådet, Høgskulen Stord Haugesund/Studentparlamentet ved HSH/Studentsamskipnaden Stord/Haugesund, Osterøy pendlarlag, Osterøy Venstre, to privatpersonar, Ungdommens bystyre, Ungdommens fylkesting, Velferdstinget |

Med utgangspunkt i dagens situasjon og status for kollektivtilbodet gir fleire uttrykk for at tilbodet ikkje vert opplevd godt nok. Det gjeld både sjølve rutetilbodet, men og vesentlege faktorar som til dømes manglande korrespondanse, lite tilfredsstillande knutepunkt og haldeplassar, tilrettelegging for innfartsparkering, billetter og prisar. Samstundes peikar høyringa på viktige område som bør forbeistrast.

Kollektivstrategi for Hordaland har eit overordna og langsiktig perspektiv. Høyringsuttalane viser behovet for den ryddinga og prioriteringa som strategien legg opp til.

Fylkesrådmannen vil her gi ei oppsummering av dei forbetringspotensiala som fleire har påpeika gjennom sine høyringsuttalar. Det vert elles vist til vedlegg med alle høyringsuttalane samla.

Støtte til hovudgrepa i kollektivstrategien

Høyringsuttalane stør i all hovudsak opp om innhaldet i kollektivstrategien, og sluttar seg til behovet for å prioritere ressursane der transportbehovet er størst. Det er forståing for at den største trafikkveksten kjem i Bergensområdet, og at potensialet for fleire kollektivreisande er størst der.

Utvikling av stamlinjenettet vert sett som ei riktig satsing. Dei regionale stamlinjene gir moglegheit for omlandskommunane å knyte seg til rutetilbod med god tilgang til by- og regionsenter. I den samanheng vert

det peikt på behov for god korrespondanse, godt tilrettelagte knutepunkt samt innfartsparkering for såkalla park&ride. I tillegg vert behovet for betre samordning mellom ulike transporttilbod trekt fram, som til dømes mellom fylkeskryssande bussar, tog og Skyss sine tilbod på land og sjø.

Fleire er også positive til meir fleksible løysingar der trafikkgrunnlaget er for lite for ordinær rutegåande trafikk. Ordningar som Trygt heim, bestillingstransport og drosjeløysingar vert trekt fram som alternativ til faste bussruter.

Forenkling av sonestrukturen i fylket, som ligg til grunn for takstane, er påpeikt av fleire i høyringa. Utvida takstsamarbeid, med samordning av takstar og billetter på tvers av transportmiddel, er også framheva. Også her står uttalane opp om kollektivstrategien og det arbeidet som pågår med omlegging av takst- og sonestrukturen i fylket.

Bergen kommune sluttar seg til kollektivstrategien sine hovudprioriteringar, og ser at den underbygger kommunen sine vedtekne mål for byutvikling. I uttalen vert behov for betre framkomst for kollektivtrafikken framheva, med eigne kollektivfelt og sambruksfelt. Dei viser og til behovet for plass til bussane i sentrum, men at dette ikkje må gjere tilhøva for syklande og gåande dårlegare.

Frå fleire hald vert det vist til sambandet Bergen-Arna-Voss, der dobbeltspor og auka frekvens vil vere eit viktig bidrag til å auke kollektivandelen i Bergensområdet. Det vert også her vist til behov for gode kollektivknutepunkt, korrespondanse og samordning av takst og billetteringssystem.

Kollektivtilbodet i distrikta

Det blir i fleire av høyringsuttalane uttrykt ei bekymring for kollektivtilbodet i distrikta. På ulikt vis blir det peikt på at høyringsutkastet ikkje er tydeleg nok på korleis utfordringane med kollektivtrafikk i tynt befolka område er tenkt løyst. Dette fører til usikkerheit om ein får behalda tilbodet på det nivået ein har i dag.

I kollektivstrategien er det ikkje gjort ei tydeleg avklaring av kva som skal vere eit rimeleg nivå på kollektivtilbodet i dei tynt befolka områda. I tillegg til sjølve trafikkgrunnlaget vil også økonomi inngå i vurderingane. Fylkesrådmannen ser behovet for å utvikle forutsigbare føringar for ruteplanlegginga også der trafikkgrunnlaget er lågt.

På bakgrunn av høyringsuttalane, og den politiske handsaminga av høyringsutkastet i SAMU og FUV i januar, har fylkesrådmannen gjort nokre presiseringar i det no framlagte dokumentet. Føremålet er å få betre fram korleis linjenettet – med regionale stamlinjer, hovudlinjer, lokale linjer inklusiv fleksible ruter, skal legge til rette for meir samanhengande reiser. Eit slikt linjenett skal vektlegge korrespondanse i sentrale knutepunkt og mellom ulike transportmiddel.

Konkrete ønske knytt til lokale behov

Fleire av høyringsuttalane inneheld konkrete ønske knytt til lokale behov for endringar og styrking av tilbodet, til dømes fleire natttruter eller nye lokale linjer. Desse innspela vil bli tekne med vidare i arbeidet med områdevis trafikkplanar. Når det gjeld større omleggingar av tilbodet vil ein i handlingsprogrammet peike på kva område som vil bli prioriterte for grundigare gjennomgang. Kommunar og andre sentrale aktørar i dei aktuelle områda kan rekne med å bli inviterte inn i slikt arbeid.

Innspel frå ulike interessegrupper

Det er gitt høyringsuttalar frå organisasjonar, råd og utval som representerer reiselivet og næringslivet, studentar, ungdom, eldre og yrkessjåførar. Uttalane gir fleire konkrete innspel om avgangar, takstar, billetter med vidare, samt ønskje om medverknad i vidare prosessar kring utvikling av kollektivtilbodet.

Uttalar frå reiselivsnæringa viser til at reiselivet sine behov ikkje er omtala i kollektivstrategien. Det vert vist til behov for betre informasjon og at rutetilbodet er betre tilpassa konkrete reiselivsmål og –behov. Fylkesrådmannen har forståing for innspela, men meiner at det å gjere tilbodet enkelt å forstå og bruke, vil også komme reiselivet og turistane til gode.

Drosjenæringa si rolle i kollektivtrafikken er som tidlegare nemnt ikkje særleg omhandla i høyringsutkastet, noko som vert peikt på i fleire høyringsuttalar. Her vert det mellom anna vist til behov for oppstillingsplassar ved sentrale knutepunkt og at drosjer kan køyre i kollektivfelt.

5. Fylkesrådmannen si vurdering

Overordna nasjonale mål og regionale og lokale føringar har ein klar ambisjon om at kollektivtransport skal utgjere ein aukande del av persontrafikken i komande år. Utfordringane framover vil særleg vere knytt til å handtere trafikkveksten i Bergensområdet og bynære strok, der transportbehovet vert størst. Skal kollektivandelen auke i tråd med politiske mål, vil det innebere ein betydeleg kostnad til drift som ligg godt over dagens økonomiske rammer. Prognoser viser at det i 2040 kan bli behov for meir enn ei femdobling av det offentlege tilskotet til drift av kollektivtrafikken i dette området.

Kollektivtrafikken er i stor grad finansiert med offentlege midlar som alltid vil vere begrensa. Som eigar av kollektivtrafikken har fylkeskommunen ansvar for å utnytte desse ressursane godt. Gjennom kollektivstrategien har vi valt å løfte blikket og ta nokre strategiske val på eit fagleg grunnlag. I det ligg ei prioritering av kor den største satsinga vil komme i åra framover.

Arbeidet fram mot høyringsutkastet og høyringsperioden har medverka til eit breitt engasjement og interesse for utvikling av kollektivtrafikken i fylket. Fylkesrådmannen har gjennom heile denne prosessen registrert ei klar tilslutning til hovudgrepa i strategien.

Men – det er ei uttrykt bekymring for korleis tilbodet skal utviklast i dei meir tynt befolka områda, ut over den lovpålagte skoleskyssen. Fylkesrådmannen ser dilemmaet mellom det å skulle tilby eit rimeleg nivå for alle og samstundes utvikle løysingar som er best for dei fleste. Det vil krevje prioriteringar i rutetilbodet som ikkje alle vil vere nøgd med. Eit enklare linjenett, enklare takst og sone og lett tilgjengeleg informasjon om reisa vil likevel komme alle til gode.

Dei næraste åra vil det bli utlyst nye anbod i fleire delar av fylket. Ein viktig del av førebuinga til nye anbod vil vere å gjennomgå dagens tilbod, framtidig utvikling og reisebehov i områdevis trafikkplanar. Fylkesrådmannen vil legge vekt på god involvering og medverknad frå gjeldande kommunar og aktuelle aktørar i dette arbeidet.

6. Handlingsprogram for kollektivstrategien

Kollektivstrategi for Hordaland inneheld prinsipielle vegval som skal ligge til grunn for utviklinga av kollektivsystemet i fylket på lang sikt. Det er derfor lagt opp til at strategien først skal reviderast når ein ser særskilt behov for dette.

Kollektivstrategien skal bli følgt opp gjennom eit fireårig handlingsprogram for fylkeskommunen si kollektivsatsing. Handlingsprogrammet vil vise korleis fylkeskommunen vil gjennomføre strategiane – peike på hovudinnsatsområder og større oppgåver som vil bli prioriterte i kommande periode. Handlingsprogrammet vil ha eit tidsperspektiv på fire år, og vere kopla til fylkets budsjett og økonomiplan, plan- og byggeprogrammet for Bergensprogrammet og bruk av statlege finansieringsordningar som belønningsmidlar og midlar gjennom eventuell framtidig bymiljøavtale.

Det vil bli lagt opp til årleg rullering av handlingsprogrammet. Knytt til dette vil ein rapportere status for føregåande år når det gjeld gjennomføring av tiltak. Passasjertal og anna status for måloppnåing vil bli lagt fram når tala frå året som gjekk er klare.

Skyss vil ha ansvaret for å utarbeide handlingsprogrammet på vegne av fylkeskommunen. I dette ligg det ansvar for å involvere avdelingar og seksjonar som er relevante for tiltaka i handlingsprogrammet. Ein vil også tilstrebe at denne prosessen er koordinert med utarbeidinga av Bergensprogrammet sitt plan- og byggeprogram for programområde kollektivtiltak og for det øvrige fylkesvegnettet, slik at desse bygger opp under kvarandre.

Handlingsprogrammet vil innehalde ei oversikt over føringar i den komande perioden, som til dømes nye anbod, ny veginfrastruktur som får konsekvensar og aktuelle hendingar som opning av nytt byggetrinn på Bybanen. Med dette som bakteppe vil ein peike på tiltak og arbeidsoppgåver som vil bli prioriterte. Prioriteringane i handlingsprogrammet vil bli bygd opp rundt strukturen i kollektivstrategien, slik at ein på ein systematisk måte viser korleis ein arbeider for å gjennomføre strategiane – innanfor dei aktuelle økonomiske rammene.

Kollektivstrategien sitt handlingsprogram vil vere eit viktig styringsverktøy for Skyss. Handlingsprogrammet vil erstatte eksisterande opplegg med årleg utviklingsplan, og bli følgt opp med interne prosjekt- og tiltaksplanar.

Arbeidet med det første handlingsprogrammet er starta opp. Dette vil bli lagt fram for politisk handsaming så snart som råd etter at kollektivstrategien er vedteken i fylkestinget.