



Arkivnr: 2014/278-34  
Saksbehandlar: Gudrun Einbu

## Saksframlegg

### Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Utval for miljø og samferdsel		06.09.2016
Fylkesutvalet		21.09.2016
Fylkestinget		04.10.2016

## Kostnader for bussar i kø i Bergensområdet

### Samandrag

Dårleg framkomst og kø er ei utfordring for kollektivtrafikken i Bergensområdet. Dette medfører kostnader for kollektivtrafikken på fleire måtar, både gjennom direkte driftskostnader og indirekte kostnader for fylkeskommunen/Skyss og kundane. Ein samla sum for den totale kostnaden er ikkje enkelt å få fram, men ein vil i denne saka gje ulike døme på korleis bussar i kø medfører kostnader, med konkrete eksempel.

I kontraktane for køyring av busstrafikken i Bergen er godtgjeringsa til operatør basert på pris pr. time. Om alle bussane knytt til desse kontraktane står i kø i snitt fem minutt i løpet av ein dag, vil dette medføre i overkant av 9 mill. kr i året i driftskostnad for Skyss – utan å gje noko nytte for dei reisande. I tillegg til den direkte kostnaden pr. time, er operatør godtgjort knytt til omfanget av vognparken. Køproblem gjev behov for fleire bussar for å køyre det same tilbodet. Dette medfører at ein må dimensjonere vognparken etter kva det er behov for i periodane med mykje kø.

Det blir stadig gjort utgreiingar av behov og tiltak for betre framkomst, til dømes gjennom strekningsvise analysar, der det blir identifisert samla tiltakspakkar. Det har vist seg å vere ei utfordring å følgje opp realisering av tiltakspakkane for ein strekning. Dette kjem dels av at tiltakspakkane blir delte opp i enkelttiltak som har behov for ulike prosessar fram til realisering. Men det viser seg også krevjande å finne tiltak som alle partar i Bergensprogrammet kan einast om, både når det gjeld prioritering og kva tiltak som er «byggbare».

### Forslag til innstilling

1. Fylkesutvalet ber om å få lagt fram ei eige sak om status i arbeidet med relevante framkomsttiltak, som vist i kollektivstrategiens handlingsprogram 2016-2019, punkt 4.4 Strekningsvise analysar.
2. Tiltak for å få bussane fram er ein føresetnad for å nå vekstmåla for kollektivtrafikken. Fylkesutvalet ber difor om at tiltak for å få bussen fram blir prioriterte i utarbeiding av plan- og byggeprogram for Bergensprogrammet og i arbeidet med bymiljøavtale for Bergen.

Rune Haugsdal  
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen  
fylkesdirektør samferdsel

*Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.*

Fylkesrådmannen, 13.06.2016

## Bakgrunn

I sak 83/2016 om Kollektivstrategi for Hordaland – årsrapport 2015 i fylkesutvalet var det mellom anna vedteke følgjande:

*Fylkesutvalet ber om å få utarbeidd tal på kva det kostar for bussar å stå i kø.*

Dårleg framkomst og kø er ei utfordring for kollektivtrafikken i Bergensområdet. Dette medfører kostnader for kollektivtrafikken på fleire måtar, både gjennom direkte driftskostnader og indirekte kostnader for fylkeskommunen/Skyss og kundane. Ein samla sum for den totale kostnaden er ikkje enkelt å få fram, men ein vil i denne saka gje ulike døme på korleis bussar i kø medfører kostnader, med konkrete eksempel.

## Kostnader ved at bussar står i kø

### *Kontraktane i Bergen er godtgjort pr. time*

Oppdraget med køyring av busstrafikken i Bergensområdet er delt inn i tre kontraktar; Bergen sør, Bergen sentrum og Bergen nord. I alle desse tre kontraktane er godtgjeringa til operatør basert på pris pr. time. I snitt kostar det om lag 870 kroner for kvar time ein buss er i produksjon (2016). I rushperiodane er det om lag 350 bussar i produksjon i desse kontraktane. Når desse bussane står i kø har dette ein direkte kostnad for Skyss. Om alle desse bussane står i kø i snitt fem minutt i løpet av ein dag, vil dette medføre i overkant av 9 mill. kr i året i driftskostnad for Skyss – utan å gje noko nytte for dei reisande. I tillegg kjem kostnad for bussar som køyrer inn og ut av Bergen, som er knytt til kontraktar i distrikta.

Kø gjev variasjon i køyretidene på ein gitt strekning. Dette gjer at ein i planlegginga av rutetilbodet må leggje inn ein «buffer», kalla reguleringstid, for å hente inn eventuelle forseinkingar. Dette gjer ein vanlegvis i enden av ei linje, eller undervegs til dømes i knutepunkt eller andre stader punktleig avgang er spesielt viktig. På strekningar der det er store variasjonar i køyretidene, må reguleringstida vere tilsvarande lang. Dette er tid som har ein kostnad, men som ikkje medfører nytte for dei reisande. Den er likevel nødvendig for å ikkje å la forseinkingar forplante seg vidare i ruta.

I tillegg til den direkte kostnaden pr. time, er operatør godtgjort knytt til omfanget av vognparken. Køproblem gjev behov for fleire bussar for å køyre det same tilbodet. Dette medfører at ein må dimensjonere vognparken etter kva det er behov for i periodane med mykje kø. Eit positivt eksempel på dette har vi no i nordkorridoren, der ein etter innføring av tidsdifferensierte bompengar har noko mindre forseinkingar: på linje 4E (Flaktveit – Bergen busstasjon) kan ein frå hausten nytte ein buss mindre, og framleis gje det same tilbodet til dei reisande.

### *Buss i kø har ein kostnad for dei reisande*

God framkomst er ein viktig faktor med direkte konsekvens for driftskostnadane til kollektivtrafikken. Meir effektiv bruk av ressursane vil kunne kome dei reisande til gode, både i form av meir effektive kollektivreiser, og i form av betre tilbod innanfor dei same økonomiske rammene.

Undersøkingar blant kundar viser at forseinkingar grunna dårleg framkomst er noko av det mest negative med å reise kollektivt (Nielsen og Lange, 2015: 158)<sup>1</sup>. Ei forseinking på eitt minutt blir opplevd som seks gongar meir belastande enn eitt minutt vanleg køyretid (Norheim og Ruud, 2014: 23)<sup>2</sup>.

I eit samfunnsnytte-perspektiv medfører kø kostnader for dei reisande, både i reisetida som går med i kø, og i den ekstra tida ein må planlegge inn i reisa når tilbodet ikkje er punktleg og reisetida varierer.

Meir effektive reiser med kortare og føreseieleg reisetid vil gjere kollektivtilbodet meir attraktivt, og kunne medføre auke i inntektene med fleire reisande. I motsett fall vil auka køproblem vere ei forringing av kollektivtilbodet, som vil kunne medføre tapte inntekter for kollektivtrafikken – eller motverke fortsatt auke i talet på reisande.

### Rapportering på utviklinga i framkomst for kollektivtrafikken

I Kollektivstrategi for Hordaland er «effektive reiser» trekt fram som eit av dei viktige strategiske grepa for å nå måla som er sett for kollektivtrafikken i byområda. I årsrapporten er det vald ut tre indikatorar for å følgje utviklinga på dette feltet, mellom anna hastigheit på bystamlinjene.

Årsrapport for 2015 viste ingen eller svak negativ utvikling i køyretidene for stamlinjene. Ein følgjer no med på effekten av innføring av tidsdifferensierte bompengar, og ser positiv utvikling på enkelte strekningar. Skyss ser at det vil ta noko tid før ein kan hente konkret gevinst av den positive utviklinga, mellom anna på grunn av kontraktfesta årleg revisjon av køyretider. Sjølv om ein relativt raskt kan sjå effekten i tilbodet til dei reisande gjennom kortare køyretid, vil det ta noko tid før ein kan hente ut direkte økonomisk gevinst.

### Gjennomføring av framkomsttiltak for buss

Det blir arbeidd med å betre faktagrunnlaget for køyretider og framkomst for buss. Eit betre faktagrunnlag vil kunne bidra til å identifisere og underbygge behov for tiltak i vegsystemet I fleire tilfelle vil truleg investeringar i betre framkomst løne seg økonomisk, om ein ser investeringane opp mot reduksjon i driftskostnadar for kollektivtrafikken. Samstundes gjer ein kollektivtilbodet meir attraktivt, noko som vil kunne gje fleire reisande og auka inntekter.

Betre framkomst for buss handlar ikkje berre om kollektivfelt på hovudinnfartsårene – men ein kombinasjon av mange verkemiddel. I kollektivstrategien (s. 28) blir det vist til ei «verktøykasse for framkomst for buss» med verkemidla Statens vegvesen peikte på som mest aktuelle. Fleire av verkemidla krev små investeringar, men krevjande prioritering av kollektivtrafikken framfor privatbilen.

Det blir stadig gjort utgreiingar av behov og tiltak for betre framkomst, til dømes gjennom strekningsvise analysar. Handlingsprogrammet for kollektivstrategien viser ei samla oversikt over aktuelle analysar og tiltak. Til dømes var det i 2014 gjort ein analyse mellom anna av traseen for linje 2 frå Birkelundstoppen til sentrum. Rapporten peikte på tiltak knytt til dømes til fartshumpar, kryssutforming, omdisponering av køyrefelt/kollektivfelt, signalprioritering og lokalisering av haldeplassar. I Åsane er det arbeidd med realisering av tiltak på strekninga Hesthaugveien – Åsamyrane – Nyborgkrysset. I desse dagar blir eit tilsvarande analysearbeid på linje 10 (Mulen – Søndre Skogveien/Wergeland) slutført.

I dei strekningsvise analysane blir det identifisert samla tiltakspakkar. Det har vist seg å vere ei utfordring å følgje opp realisering av tiltakspakkane for ein strekning. Dette kjem dels av at tiltakspakkane blir delte opp i enkelttiltak som har behov for ulike prosessar fram til realisering. Men det viser seg også krevjande å finne

<sup>1</sup> [https://www.regjeringen.no/contentassets/e59526c16e4841cda9bd2b618fab900e/79\\_rad\\_og\\_vink.pdf](https://www.regjeringen.no/contentassets/e59526c16e4841cda9bd2b618fab900e/79_rad_og_vink.pdf)

<sup>2</sup>

[http://www.urbanet.no/Documents/Publikasjoner/UArappport\\_46\\_2014\\_Tidsverdsettinger\\_klimaeffektiv%20kollektivsatsing.pdf](http://www.urbanet.no/Documents/Publikasjoner/UArappport_46_2014_Tidsverdsettinger_klimaeffektiv%20kollektivsatsing.pdf)

tiltak som alle partar i Bergensprogrammet kan einast om, både når det gjeld prioritering og kva tiltak som er «byggbare».