

Til: Skyss

Fra: NHO Transport Hordaland

Bergen, 24.04.2015

Innspill til Skyss vedrørende innføring av tidsdifferensierte bompengesatser i Bergen

NHO Transport Hordaland viser til invitasjon fra Skyss om å komme med innspill til vedtaket om tidsdifferensierte bompengesatser i Bergen. Vi takker for muligheten og håper våre innspill blir tatt med i de vurderinger som skal legges frem til fylkestinget i juni 2015.

Generelle merknader

NHO Transport Hordaland mener at tidsdifferensierte bompengesatser er et effektivt og nødvendig tiltak for å frigjøre kapasitet på veiene. Biltrafikkveksten har i økende grad ført til miljø- og framkommelighetsproblemer i Bergensområdet. Tidsdifferensierte bompengesatser vil kunne bidra til å spre trafikken, gi bedre framkommelighet i rushtrafikken samt gi positive miljøgevinster.

For å øke kollektivtransportens konkurransekraft i forhold til bilen er man avhengig av å sikre kollektivtrafikken god *fremkommelighet*, hyppig *frekvens* og tilstrekkelig *kapasitet*.

Dette må så videre gjøres på en mest mulig kostnadseffektiv måte.

NHO Transport Hordaland er av den oppfatning at effekten ved tidsdifferensierte bompengesatser vil forsterkes ved at tiltaket blir gjennomført i kombinasjon med andre effektive tiltak. Vi har beskrevet

noen av dem vi anser som mest sentrale i dette notat. Det viktigste vil være å øke framkommeligheten. Analyser viser at f.eks. i Oslo ville 20 prosent økt framkommelighet for kollektivtrafikken kunne gi 26 prosent økt etterspørsel etter kollektivtrafikkreiser.

Dette viser at tidsdifferensieringen vil gjøre det nødvendig å øke kapasiteten for kollektivtrafikken i Bergen. Dette må gjennomføres på en slik måte at man finner løsninger til beste for både kunde, operatør og oppdragsgiver.

Et godt resultat av tidsdifferensierte bompenger er avhengig av flere forhold

Kollektivtraseer for buss

Det å sikre kollektivtrafikken bedre *fremkommelighet* enn bilen tror vi vil være helt vesentlig for å lykkes med kollektivsatsingen fremover. Man burde derfor se på fysiske tiltak som vil gjøre det effektivt og lønnsomt for folk å velge kollektive løsninger. Et tiltak kan være å innføre flere kollektivfelt i Bergen. Dette kan gjøres på flere måter. Man kan for eksempel forbeholde enkelte felt til kollektivtrafikken, eller alternativt forbeholde deler av kjørebanelen på bestemte tidspunkt på dagen bare for kollektivtrafikken. Ved å innføre kollektivfelt vil man også øke dagens kapasitet ved at de bussene som er på veien vil komme raskere frem, noe som igjen gjør at man med samme materiell kan kjøre flere turer ut i fra dagens park'n ride-anlegg ved for eksempel Åsane terminal, Lagunen og Straume.

ITS – styring av trafikken vil også være med på å sikre bussens fremkommelighet ved at den får prioritet når den kommer til trafikale krysningspunkt etc.

NHO Transport Hordaland mener at innføringen av differensierte bompengesatser vil få en betydelig bedre effekt dersom man samtidig bedrer framkommeligheten for bussene.

Innfartsparkering

Det å legge til rette for gode parkeringsmuligheter utenfor bykjernen, vil være et avgjørende element i å få folk til å velge et kollektivt transportmiddel inn til sentrum.

Minimere reguleringstid i rushtiden

Kollektivtrafikken konkurrerer mot bilen når det gjelder fleksibilitet. I den sammenheng er det viktig med hyppig *frekvens* på avgangene, slik at kunden blir mindre avhengig av rutetabellen.

Det er nødvendig at buss og materiell utnyttes best mulig i rushtiden for å få ned ventetid og tomkjøringstid. NHO Transport Hordaland mener at man for utvalgte linjer burde redusere minimumskrav til reguleringstid i rushtiden. Dette gjelder strekninger med høy frekvens der rutetabellen betyr mindre for kundene siden turene går tett.

Reguleringstid oppstår ikke bare når det er et minimumskrav, men også når den neste aktuelle turen er planlagt frem i tid. For å minimere denne dødtiden bør man aktivt forsøke å flytte på turer for å gjøre dødtiden om til rutekjøring. Dette er avhengig av informasjonsdeling og samarbeid fra operatøren sin side, som har kunnskap om hvor dødtiden befinner seg. Det vil fortsatt være mulig å opprettholde regulariteten ved at sjåførene holder avstand til bussen foran.

Minimere innkjøp av nytt materiell – bedre utnyttelse av dagens kapasitet

Fremtidens kollektivsatsing må løses på en mest mulig kostnadseffektiv måte.

NHO Transport Hordaland er opptatt av at man i forbindelse med tidsdifferensiert bompengesatser må finne frem til løsninger som generer minst mulig innkjøp av nytt materiell, dette ut ifra et samfunnsøkonomisk perspektiv. Dette kan blant annet gjøres ved at man endrer ruteopplegget fra der det er lite etterspørsel i rushtiden til der det er stor etterspørsel. Man bør også se på om mer fleksible vognkrav kan gi en mer effektiv ressursbruk av eksisterende vogner i rushtiden. En annen problemstilling som vi mener bør vurderes er om man kan gjøre mindre forskyvninger på dagens skolekjøring for å kunne frigjøre vogner.

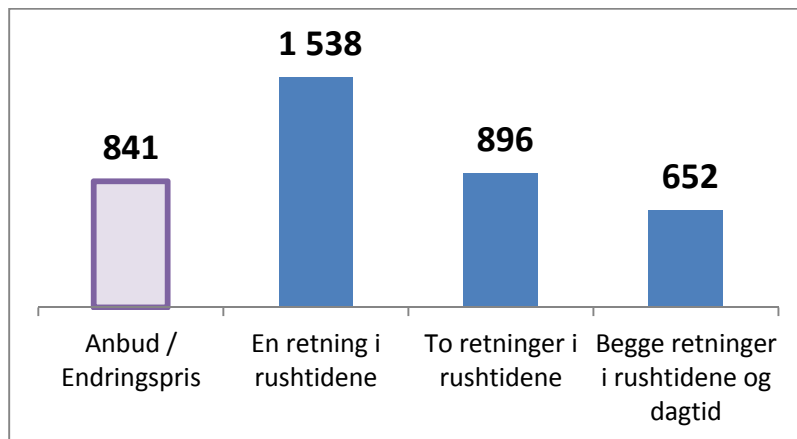
Samarbeid mellom oppdragsgiver og operatør vil her være avgjørende. Vi mener man må vurdere å se på et slikt samarbeid allerede i forbindelse med årets høstproduksjon. I denne prosessen bør man også diskutere om man kan se på flere rutepakker i sammenheng for å løse utfordringene i rushtrafikken.

Det blir videre viktig at nye busser som kjøpes inn nå kan gjenbrukes ved andre anbudsutlysninger.

Tur/retur

Dette punktet er knyttet til kostnaden ved å øke produksjonen i rushtiden, og er avgjørende for å sikre levedyktige økonomiske vilkår for operatørselskapene. Operatørselskapene ønsker å bidra positivt i forbindelse med å finne gode løsninger knyttet til differensierte bompenger, men det er da viktig at de sikres en viss grad av lønnsomhet, og som et minimum ikke blir skadelidende med underskudd grunnet innføring av ordningen.

Det er viktig at fylkeskommunen ser hele bildet av å øke produksjonen i rushtiden. Dette innebærer en kostnad for operatørselskapene *tur/retur*. I dagens anbud er det ikke tatt høyde for at man kun skal kjøre en vei i rute i stort omfang. Med den situasjonen man har på transportsiden inn og ut av Bergen sentrum, kombinert med tidsdifferensiert bompengesatser, er det trolig at det vil være godt belegg på både tur og retur avganger i rushtrafikken. Det blir da viktig at man tilgjengelig gjør materiell og sikrer at det blir satt i rute både tur og retur.



Figuren illustrerer et eksempel fra et bussanbud der man i anbudet har en endringspris pr. rutetime (inntekt) av nok 841. Dersom man øker produksjonen i rush uten å inkludere returene i ruteproduksjonen så blir kostnaden for operatør 1.538 nok pr. rutetime, noe som medfører betydelige underskudd. Inkluderer man returen (dvs. kostnadene kan divideres på flere rutetimer) blir kostnaden 896 nok pr. rutetime, og underskuddet reduseres vesentlig. Ved å la bussen også kjøre mellom de to rushtidstoppene, så blir snittkostanden pr. rutetime 652 nok.

Erfaringer fra andre byområder

Det bør gjennomføres en kartlegging av etterspørseffekten man forventer ved innføring av differensierte bompengesatser. Man trenger å finne estimer for hvordan etterspørselen vil slå ut. Trenger man å øke kapasiteten på en hel linje, eller kan man for eksempel øke kun den delen der det er stor etterspørsel (eks Sentrum – NHH, og ikke helt ut til Støbotn?). Kan det bli behov for flere direktebusser/ekspresbusser?

Urbanet gjorde en analyse «Kjøprising i Bergensområdet?» i 2009. Der gjorde de blant annet en kartlegging av bilistenes egne vurderinger av hvilke transportalternativer de har til bil. Rundt halvparten av bilistene, 46 %, svarer at de alternativt ville reist med buss. Analysen peker også på at kollektivsatsingen må rettes mot områder eller strekninger der det er realistisk å gjøre reisetiden med kollektivtrafikk konkurransedyktig i forhold til reisetiden med bil.

Differensierte bompengesatser har vært prøvd ut i flere byer. I Trondheim innførte man dette i 2010, og siden da har biltrafikken gått ned med 10%. Sammen med en satsing på kollektivtrafikk har dette også ført til at kollektivandelen har økt med 33% siden 2009.

I Stockholm ble det innført differensierte bompenger, og det førte til at biltrafikken inn og ut av sentrum ble redusert med hele 20-25% den første perioden (Kilde: nu.no).

I Gøteborg viser utviklingen at det er først og fremst bussen som har fått vekst i reiser ved innføring av tidsdifferensierte bompenger.

(http://www.trafikverket.se/contentassets/57c0d39326134d99b65f06dcfc5e018f/presentation_kollektivtrafik_kvartal_4_20150225.pdf).

I kartleggingsprosessen knyttet til forventet etterspørselsendring tror vi det kan være hensiktsmessig med et godt samarbeid mellom operatørene og oppdragsgiver.

Bemanningsutfordring knyttet til rushtidstrafikk

NHO Transport er en bransjeorganisasjon som også sitter på arbeidsgiversiden. Som arbeidsgiver er vi opptatt av å skaffe attraktive arbeidsplasser i en næring med rekrutteringsutfordring. Økt ressursbruk kun i rushtidstrafikken vil ikke gjøre denne oppgaven enklere, da det vil kunne resultere i økt antall deltvakter og i enkelte tilfeller også deltidsstillinger, på de eksisterende anbudene i og rundt Bergen.

NHO Transport Hordaland vil avslutningsvis igjen takke for muligheten til å komme med innspill. Vi håper at vi også i fortsettelsen får mulighet til å utvikle et konstruktivt og godt samarbeid med Skyss.

Mvh.
Ronny Paulsen
NHO Transport Hordaland
Styreleder