



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

Saksframlegg

Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Utval for miljø og samferdsel		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 Fløyfjelltunnelen 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 ekspresen 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 fordelten 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.