Vilje gir vekst

Handlingsprogram for kollektivtrafikken i Rogaland 2018-2023

Vedtatt av Fylkestinget 24.04.2018
(FT-sak 40/18)

ROGALAND
FYLKESKOMMUNE

Innholdsfortegnelse

1. Innledning 4
2. Utvikling 9
   - 2.1 Organisasjon 9
   - 2.2 Rutetilbudet 10
     - 2.2.1 Buss 11
     - 2.2.2 Hurtig-, lokalbåt og ferje 17
     - 2.2.3 Drosjer 19
     - 2.2.4 Jernbane 20
     - 2.2.5 Luftfart 21
   - 2.3 Takst og billettering 21
   - 2.4 Informasjon og markedsføring 22
   - 2.5 Infrastruktur 22
     - 2.5.1 Veisystemet 22
     - 2.5.2 Holdeplasser og terminaler 23
     - 2.5.3 Universell utforming 24
3. Utfordringer 25
   - 3.1 Samfunnsmessige utfordringer 25
   - 3.2 Utfordringer knyttet til kollektivtilbudet 26
4. Målsettinger 29
   - 4.1 Kundetilfredshet 30
   - 4.2 Antall reiser 31
     - 4.2.1 Antall reiser med buss 31
     - 4.2.2 Antall reiser med båt 32
5. Strategier 33
   - 5.1 Stedsuavhengige strategier 33
     - 5.1.1 Areal- og parkeringspolitikk 33
     - 5.1.2 Kunnskap om markedet 34
     - 5.1.3 Kvalitet 34
     - 5.1.4 Informasjon 34
     - 5.1.5 Takst og billettering 35
     - 5.1.6 Terminaler og holdeplasser 36
     - 5.1.7 Ny teknologi 36
   - 5.2 Stedsavhengige strategier 37
     - 5.2.1 Rutetilbud 37

Referanser 39

Vedlegg Prinsipper for planlegging av kollektivtransport i by-områder

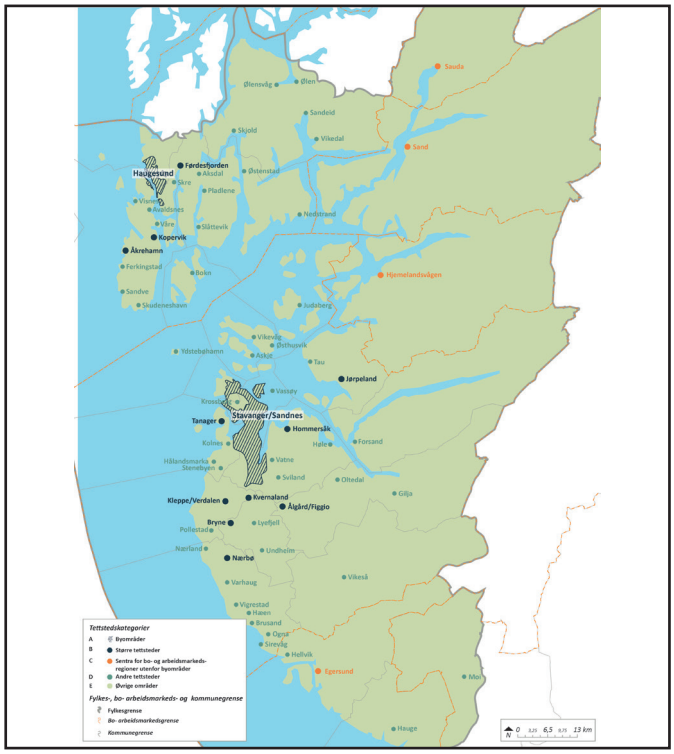
1. Innledning

Rogaland er et variert fylke med områder preget av spredt bosetting og begrenset kundegrunnlag for kollektivtrafikken, og byområder med større befolkningskonsentrasjoner og dermed et større kundegrunnlag. Denne variasjonen gir mange ulike transportbehov som skal tas hensyn til ved utforming av et godt kollektivt transporttilbud for hele befolkningen.

Samferdselsstrategi for Rogaland 2018-2029 (vedtatt i juni 2017, FT-sak 43/17) gir en beskrivelse av de ulike områdenes egenskaper. I arbeidet med å forvalte fylkeskommunens ressurser er det hensiktsmessig å definere objektive kriterier som grunnlag for utforming av strategier. Samferdselsstrategien legger opp til å differensiere innsatsen etter en samlet vurdering av kriteriene antall bosatte, funksjon og arealbrukens egenskaper. Basert på denne vurderingen er tettstedene i Rogaland inndelt i ulike kategorier som vist i tabell og kart.

En mer utfyllende beskrivelse av kriterier og de ulike tettstedskategoriene finnes i kapittel 2 i samferdselsstrategien.

	Tettstedskategorier	Beskrivelse
A	Byområder	Sammenhengende byområde der tettstedet strekker seg over en eller flere kommunegrenser. Byområdene er viktige destinasjoner for andre områder i Rogaland og de tyngste transportstrømmer. Byområdene har størst potensiale for miljøvennlig transport som alternativ til personbiltransport.
B	Større tettsteder	Alle tettsteder som på grunn av antall innbyggere, funksjon og tetthet har et forholdsvis stort potensial til å bygge opp et miljøvennlig alternativ til personbiltransport. De fleste tettsteder har flere enn 5000 innbyggere og ligger i nærhet til, eller har god kommunikasjon med byområdene.
C	Sentre for bo- og arbeidsmarkedsregioner utenfor byområder	Alle tettsteder som er sentrum til den respektive bo- og arbeidsmarkedsregion de ligger i. Dette gjelder alle bo- og arbeidsmarkedsregioner som ikke har et byområde som sentrumstettsted. Mulighet for miljøvennlige alternativer til persontransport er avhengig av størrelsen til tettstedene.
D	Andre tettsteder	Alle andre tettsteder som ikke tilhører en av de ovenfor nevnte kategorier. Mulighet for alternativer til personbiltransport er begrenset på grunn av til dels lange avstander og lite potensiale for kollektivtransport.
E	Øvrige områder	Alle områder utenfor tettstedene defineres som øvrige områder. I disse områder er personbiltransport ofte det eneste alternativet.



HJEM JOBB HJEM

Fylkeskommunen har lagt ned en relativt stor økonomisk innsats for kollektivtrafikken de senere år. Totalt har tilskuddet økt med 45 % fra 2010. Dette har gitt et betydelig bedre kollektivtilbud, bl.a. økt ruteproduksjon, bedre standard på materiell og økt setekapasitet.

Handlingsprogram for kollektivtrafikken i Rogaland 2018-2023 skal være fylkeskommunes styringsdokument for utvikling av kollektivtilbudet i fylket. Planen, som skal rulleres hvert 4. år, er en forpliktende ramme for Kolumbus i sitt arbeid med drift og av kollektivtrafikken.

Ambisjonen er å vise hvilke strategiske grep som bør iverksettes for å utvikle kollektivtransporten til å bli et mer konkurransedyktig alternativ til bruk av personbil i de bynære områdene samtidig som vi skal sikre et basistilbud med utgangs-punkt i lovpålagt skyss (skoleskyss) i distriktene. Planen er en strategisk behovsmelding, det er imidlertid fylkeskommunenes prioriteringer i årsbudsjett som gir den endelige økonomiske rammen for utviklingen av kollektivtrafikken.

De senere år har det kommet ny teknologi og tekniske løsninger bl.a. autonome kjøretøy og ny drivstoffteknologi.

Fylkeskommunen eller Kolumbus skal primært ikke utvikle nye tekniske løsninger i egen regi.

Det er imidlertid viktig å følge med i utviklingen, analysere muligheter som kan tilføre nytterverdi for kollektivtrafikken og sørge for å ha tilstrekkelig kompetanse til å ta i bruk ny teknologi. Nye tekniske løsninger og ny teknologi må gi en merverdi for kundene, være relevant for kundens behov og gi en bedre og mer effektiv kollektivtrafikk.

Mobilitet på tvers av transportformene blir viktigere i årene som kommer. Målsettinger i Nasjonal Transportplan 2018 – 2029 er nullvekst i personbiltrafikk og at all vekst skal tas med kollektivtransport, sykling og gange i byområder. For å oppnå dette må de grønne transportformene spille best mulig sammen og totalt sett gi bedre mobilitet for fylkets innbyggere. I Byvekstavtalen for Nord-Jæren er det avsatt betydelige midler til tiltak som skal redusere barrierene mellom de ulike grønne transportalternativene og påvirke befolkningens reisemiddelvalg i retning bærekraftige reiser.

I 2017 vedtok Fylkestinget at Kolumbus skal ha ansvaret for å planlegge og iverksette mobilitetstiltak på Nord-Jæren (på vegne av Byvekstsamarbeidet mellom kommunene på Nord-Jæren). Kolumbus har dermed gått fra å være en leverandør av kollektivtransport til å bli en mobilitetsleverandør.

Det er en trend at kollektivtransportselskapene rundt om i landet får en større rolle knyttet til mobilitet. Kolumbus er imidlertid det første selskapet som formelt sett er gitt en slik rolle.

Det er utarbeidet en mobilitetsstrategi med tilhørende handlingsplan. Hovedmålet for handlingsplanen er å iverksette tiltak som endrer trafikantenes holdninger og atferd. Strategien inneholder tiltak for gående, syklende og kollektivtransportbrukere som skal knyttes sammen og koordineres for å endre trafikantenes holdninger og adferd slik at de i større grad velger å bruker grønnere transportformer.

Dette handlingsprogrammet skal i første rekke beskrive hvordan kollektivtrafikken med buss og båt kan gjøres bedre og mer attraktivt. Det ligger imidlertid et ansvar også på kollektivtrafikken om å legge til rette for sømløse reiser og en bedre total mobilitet for fylkets innbyggere.

2. Utvikling

2.1 Organisasjon

Fylkestinget besluttet i 2001 (FT-12/01) å ta et større ansvar for produktutvikling, ruteplanlegging og markedsføring av kollektivtrafikken, som en følge av vedtak om at det skulle benyttes anbudskonkurranse ved kjøp av transporttjenester.

Med bakgrunn i fylkestingets vedtak ble det etablert et administrasjonsselskap i form av et fylkeskommunalt foretak, Rogaland Kollektivtrafikk FKF, for å ivareta disse oppgavene på vegne av fylkeskommunen. Etableringen var et viktig virkemiddel for å oppnå den nødvendige kombinasjonen av handlefrihet i markedet, politisk styring av kvalitet og omfang og nøytralitet i anbudskonkurranser.

En evaluering av Rogaland Kollektivtrafikk FKF, gjennomført av Asplan Viak i 2005, konkluderte med at administrasjonsselskapet hadde fungert etter sin hensikt og at den overordnede politisk styring ivaretas gjennom behandling av de årlige budsjett- og leveranseavtalene og ved tertialrapportering.

En tilsvarende evaluering, gjennomført av i 2008 av Vista Analyse, pekte på at gode resultater ble overskygget av svekket omdømme – et omdømme som er dårligere enn den faktiske kvaliteten på tilbudet skulle tilsi.

Rogaland Kollektivtrafikk FKF har i ettertid (FT-sak 70/14) blitt omdannet til et aksjeselskap ved navn Kolumbus AS.

Kolumbus styres av politiske mål og prioriteringer. Kvalitet og omfang på kollektivtrafikken nedfelles i avtaler med formål å sikre at kollektivtrafikken drives og utvikles i tråd med fylkeskommunens mål og krav til kollektivtrafikken i fylket.

I forbindelse med at Rogaland Kollektivtrafikk FKF ble omdannet til et aksjeselskap ble det ved den politiske behandling lagt vekt på at rollefordelingen, der fylkeskommunen innehar en bestillerrolle med et tilhørende samfunnsmessig ansvar og Kolumbus innehar utførerrollen med et tilhørende bedriftsmessig og operativt ansvar, ble videreført og styrket. Det ble lagt vekt på at utvikling av kompetanse og godt lederskap vil være sentralt for å få til en god utvikling av selskapet, for å kunne møte fremtidens utfordringer.

Rammeavtalen mellom partene gir en spesifikk beskrivelse av de arbeidsoppgaver og ansvarsområder som gjelder. I denne er det bl.a. spesifisert at fylkeskommunen skal fastlegge overordnede mål og strategier for utvikling av kollektivtrafikken samt premissene for drift av kollektivtrafikken herunder omfang, kvalitet og takst.

Kolumbus har mulighet til å foreta omdisponeringer eller markedsmessige justeringer i rutetilbudet. Denne muligheten er beskrevet i Leveranseavtalen; *«I det løpende arbeid med å tilpasse rutetilbudet markedet kan Kolumbus AS foreta markedsmessige justeringer av rutetilbudets åpningstid og frekvens, mindre trasèendringer og betjeningsform (f. eks. overgang til bestillingsavganger) for inntil 4,0 % av den totale ruteproduksjonen for buss pr. 1. januar gjeldende år».*

2.2 Rutetilbudet

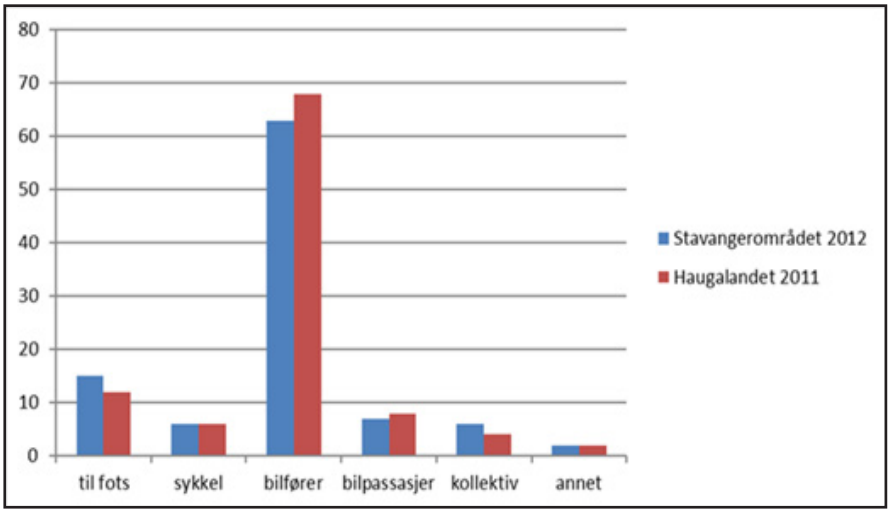
Kollektivtrafikken har hatt relativt gode økonomiske betingelser i Rogaland de senere år og det har skjedd en stor utvikling i tilbudet med både buss og båt. Det gjelder både for ruter, materiell, takst og billettering og informasjon.

Det lokale kollektive rutetilbudet i Rogaland er basert på buss, hurtig- og lokalbåter, drosjer, lokaltog samt ferjer. Det er i tillegg ruteforbindelser til andre deler av landet med kommersielle ekspressbusser, regionale tog og fly.

Fylkeskommunens ansvar er tilskuddsberettigede buss, hurtig- og lokalbåter samt fylkesvegferjer. Fylkeskommunen har det administrative ansvaret for løyveordningene for drosje, selskapsvogn og rutegående busser og båter.

Totalt tilskudd til fylkets kollektivtilbud med buss, hurtig- og lokalbåter var i 2016 på 882,8 mill. kr. Dette er en økning på 274,9 mill. kr. fra 2010 (+ 45 %). Økningen skyldes bl.a. økt ruteproduksjon på Nord-Jæren, standardheving på bussmateriell og ruteinformasjon samt generell kostnadsvekst.

Tilskudd til fylkesvegferjene var i 2016 på 80 mill. kr., en nedgang på 44 mill. kr. fra 2010, noe som bl.a. skyldes at ferjesambandene Sand – Ropeid og Mekjarvik – Skudeneshavn er lagt ned i perioden.
Totale passasjerinntekter fra buss, hurtig- og lokalbåter var i 2016 på 358 mill. kr., en økning på 59 mill. kr. fra 2010 (+ 19 %).



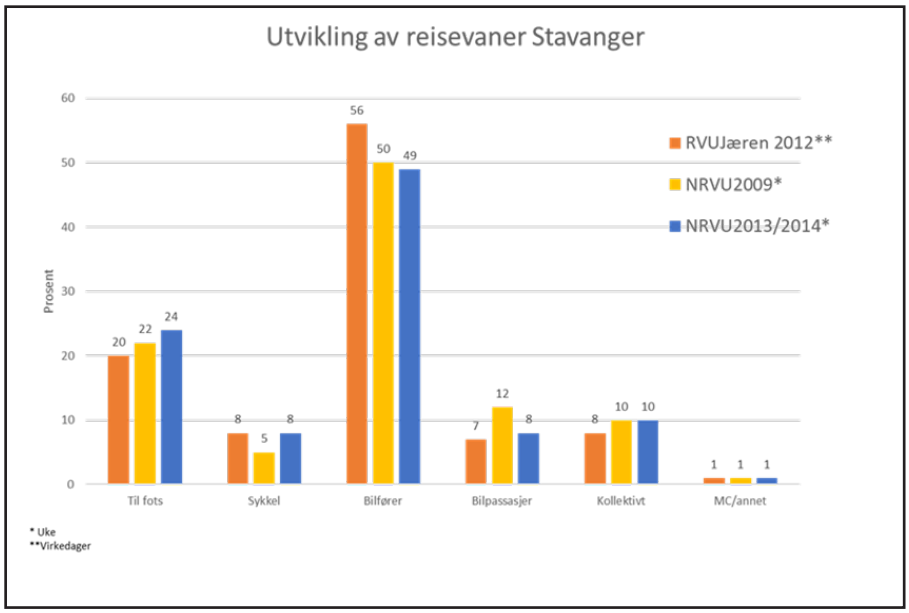
Reisemiddelfordeling for Stavangerområdet og Haugalandet i.h.t. reisevaneundersøkelser som ble gjennomført i h.h.v 2012 og 2011.

2.2.1 Buss

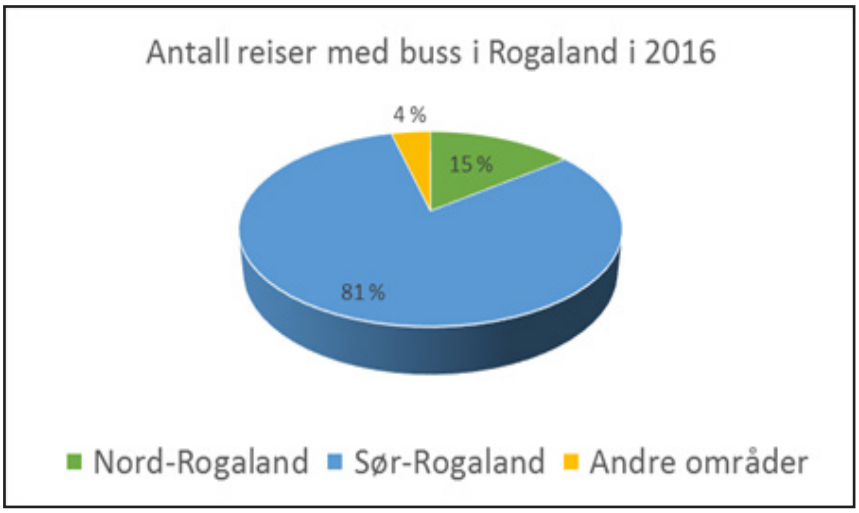
Busstilbudet i Rogaland varierer i de ulike deler av fylket. I byområdene på Nord-Jæren og på Haugalandet er det et relativt godt utbygd rutenett med høy frekvens, mens rutetilbudet i distriktet er mer beskjedent og ofte består av skoleruter. I Ryfylke er ferje- og hurtigbåtrutene samt skoleskyss i stor grad bestemmende for bussrutene.

Det er gjennomført reisevaneundersøkelser på Haugalandet og i Stavangerregionen for å få bedre kunnskap om befolkningens reiseaktivitet og reisemønster.

Selv om kollektivtrafikken har hatt gode økonomiske betingelser viser reisevaneundersøkelsene at personbil er det dominerende reisemiddelet i Rogaland. Bortsett fra reiser til/fra skole dominerer personbil som transportmiddel alle reiseformål.



Utvikling i ulike transportformers markedsandel i byområdet på Nord-Jæren, mellom 2009 og 2014.



%-vis fordeling av totalt antall reiser med buss i 2016, i de ulike deler av fylket

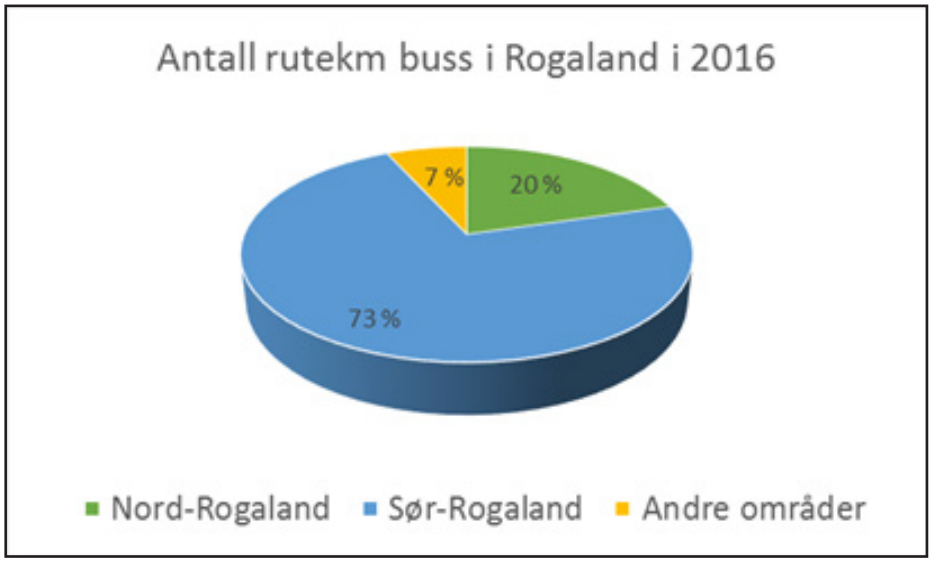
Undersøkelsene gir mulighet til å si noe om variasjoner i befolkningens reisevaner og hvordan de endrer seg med ulike rammebetingelser og er en viktig datakilde bl.a. i forbindelse med planlegging innenfor veg- og kollektivsektoren.

Siden det bare fins reisevaneundersøkelser for Haugalandet og Stavangerregionen er det ikke mulig å si noe om reisevaner utenfor disse områdene. Det er imidlertid naturlig å gå ut ifra at transport utenfor Stavangerområdet og Haugalandet også i hovedsak er bilbasert.

Dette fordi mindre tetthet (innbyggere/funksjoner per arealenhet) generelt fører til større avstander, som igjen gjør at det er begrenset potensiale for både kollektiv, gåing og sykling.

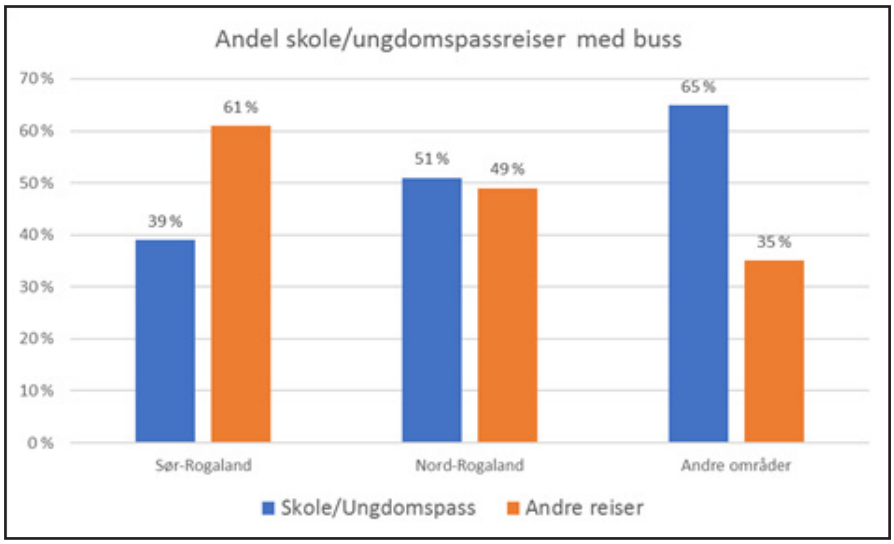
I 2016 ble det fraktet totalt 23,4 mill. busspassasjerer i hele Rogaland.

Den tilskuddsberettigede ruteproduksjonen med buss var på om lag 22 mill. km. I 2016. Diagrammet nedenfor viser at i overkant av 90% av ruteproduksjonen ble avviklet i de bynære områdene på Jæren og på Haugalandet.



%-vis fordeling av totalt antall rutekm med buss i 2016, i de ulike deler av fylket

Diagrammet viser at skole/ungdomsbilett-reiser er mest dominerende i Nord-Rogaland og andre områder (Dalane, Indre og Ytre Ryfylke).



Utviklingen i antall reiser mellom 2000 og 2016 viser totalt sett en økning i antall reiser på 4,4 mill. reiser (+ 23 %) Økningen har vært størst i de bynære områdene i Sør-Rogaland (+ 27 %). Dette er naturlig ettersom det er i dette området det har vært størst befolkningsvekst og som har hatt den største økningen i rutetilbudet.

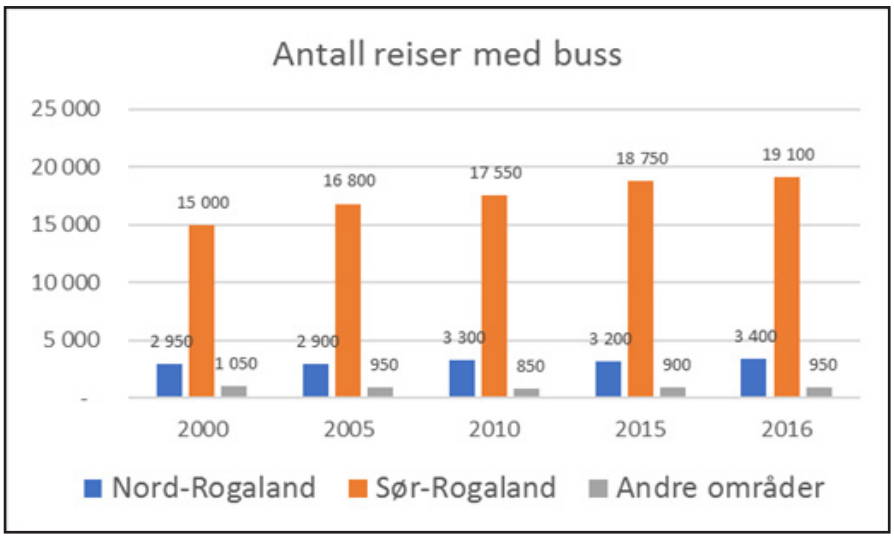
I Nord-Rogaland viser utviklingen mellom 2000 og 2016 totalt sett en økning på 17 %. I årene mellom 2010 og 2015 hadde området en negativ utvikling i antall reiser, en ruteomlegging i 2015 som har gitt en bedre og mer markedsrettet rutestruktur og et takstforsøk (forsøket ble gjort permanent i juni 2017 i FT-sak 50/17) har imidlertid ført til en økning i antall reiser mellom 2015 og 2016.

De andre områdene av fylket har hatt et stabilt antall bussreiser i perioden.

Tilskudd til fylkeskommunens bussruter var i 2010 på i overkant av 300 mill. kr., noe som tilsvarer et tilskudd pr. reise på om lag 14 kr. og 15 kr. pr. rutekm.

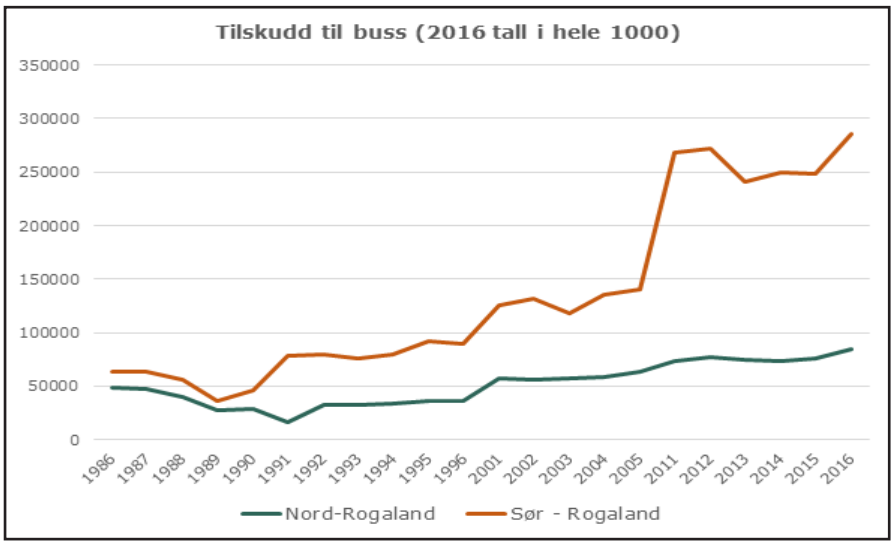
I 2016 var tilsvarende tilskudd omlag 400 mill. kr., noe som tilsvarer et tilskudd pr. reise på hhv 17 kr. og 20 kr. pr. rutekm.

Tilskudd pr. reise og rutekm kan være et mål på effektivitet ved å måle antall kollektivreiser og rutekm fylkeskommunen får for de midlene som er bevilget. I perioden mellom 2010 og 2016 har tilskudd pr. reise økt med 21 % mens tilskudd pr. rutekm har økt med 33 %.



Utviklingen i antall reiser med buss mellom 2000 og 2016.

Tall i 1.000



Utvikling i fylkeskommunalt tilskudd til bussruter, målt i faste priser.

Tall i 1.000

Vi kan si at effektiviteten i perioden blitt dårligere, det er imidlertid flere faktorer som påvirker tilskuddsgraden og dermed effektiviteten;

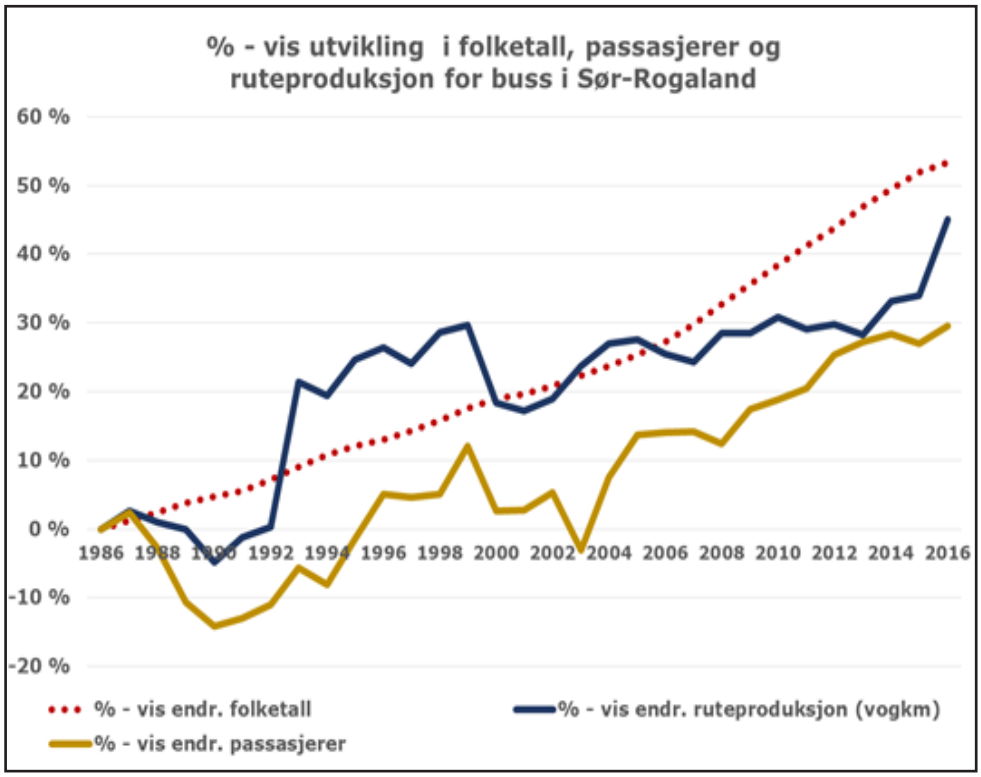
- Kostnadsnivået for innsatsfaktorene, som rutekilometer og materiell. Disse viser ofte en trinnvis økning i forbindelse med nye anbudskontrakter.

- Arealbruk er en viktig premiss for hvor effektivt et rutenett kan utformes. Veksten i byområdene har skjedd uten god nok sam-ordning med kollektivtransportsystemet. Dette ser vi blant annet ved at andelen boliger og sysselsatte som er lokalisert i nærheten av en hovedrute for kollektivtransport har blitt mindre.

For å bøte på konsekvensene av etablering av transportintensive reisemål utenfor hovedkollektivårene, er det opprettet et utstrakt kollektivtilbud med mange ekstraruter bl.a. i rushtiden. Dette er en lite effektiv ressursutnyttelse.

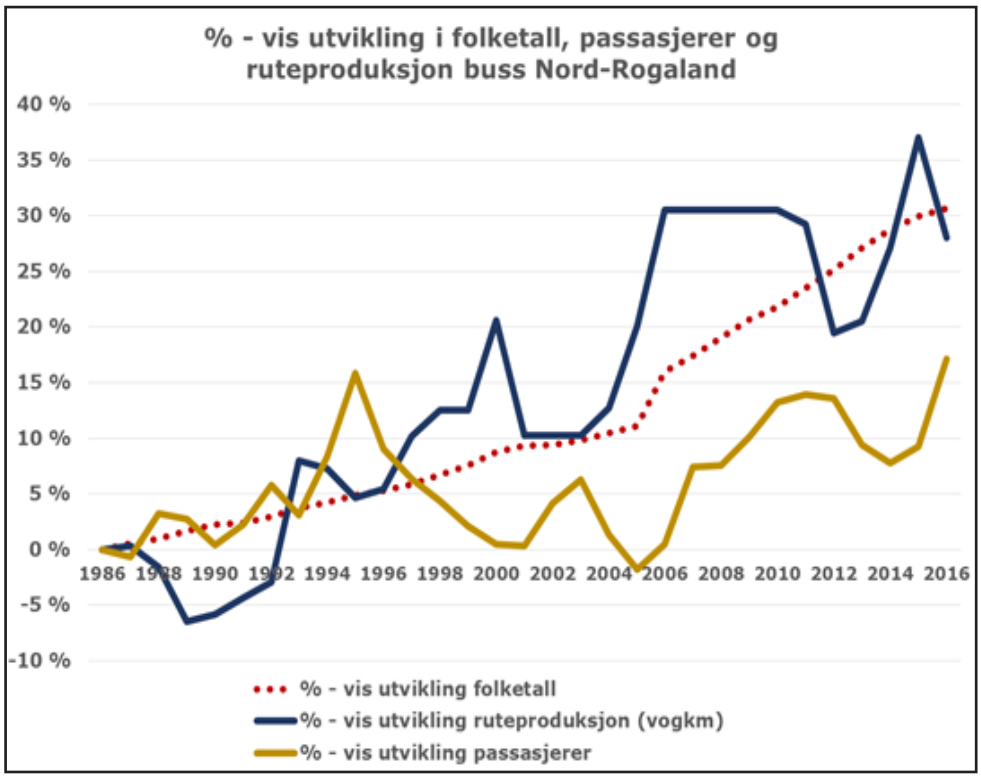
- Utvikling i takstnivå i forhold til utvikling i kostnadsnivå, f. eks at kostnadene relativt sett øker mer enn takstene.

- Passasjerutviklingen har betydning for billettinntektene, men kan også være kostnadsdrivende, avhengig av om nye passasjerer utnytter ledig kapasitet, eller krever utvidet ruteproduksjon.



Figuren viser %-vis endring i folketall, ruteproduksjon og reiser i Sør–Rogaland.

I tillegg til at ruteproduksjonen er økt, har større busser bidratt til at passasjerkapasiteten er doblet fra 1986 til 2016



Figuren viser tilsvarende %-vis endring i folketall, ruteproduksjon og reiser i Nord-Rogaland.

Bussmateriell anno 1995

Før anbudskonkurranser ble tatt i bruk ved kjøp av transporttjenester stilte fylkeskommunen få krav til bussmateriellet. Dette førte til en til dels gammel og lite ensartet vognpark, og ikke minst store forskjeller mellom de ulike selskapene.

Etter at anbudskonkurranser er innført er det stilt en rekke krav til både alder og standard på bussmateriellet. Disse kravene har ført til en vesentlig fornying av vognparken og en betydelig kvalitetsheving.

Rogaland har i dag en moderne og miljøvennlig busspark og bussene er av en langt høyere standard enn for 10-15 år siden. Det stilles krav om at bussene minimum oppfyller EUs direktiver for universell utforming. En stor andel av den totale busspark i fylket holder Euro 6 eller Euro 6 miljødieselstandard. I tillegg finnes det både el- og naturgassbusser i drift. Størrelsen på bussene har også økt, i byområdet på Nord-Jæren har dette bidratt til att det i dag tilbys dobbel så høy setekapasitet i rutenettet enn tilfellet var i 1986.

De siste årene har det blitt stilt strengere miljøkrav til busser og det har vært en stor utvikling innenfor bussteknologi. Dieselmotorene er blitt renere, biogass- og naturgass-drift mer vanlig og en rekke hybridløsninger er tatt i bruk i tillegg til at ulike batteriløsninger testes ut.

I tillegg til statistikk oppgitt i dette kapitel følger rapporten «Prinsipper for planlegging av kollektivtransport i byområder», som gir en god oversikt over utviklingen i fylkets kollektivtransport, som vedlegg til handlingsprogrammet.

Bussmateriell anno 2016

2.2.2 Hurtig-, lokalbåt og ferje

Det finnes et omfattende fylkeskommunalt båtrutetilbud i Rogaland. Båtrutene dekker behov for arbeidspendling, skoleskyss, fritidsreiser og godstransport. Spesielt skoleskyss, som er en lovpålagt oppgave for fylkeskommunen, er i flere områder avgjørende for det tilbudet som gis. Det finnes et rutetilbud med hurtigbåt fra Stavanger til en rekke steder i Ryfylke, Kvitsøy og Byøyene. I tillegg finnes det et rutetilbud mellom Haugesund og Røvær/ Utsira.

Lokalbåtavgangene ivaretar, i tillegg til persontransport, behovet for godstransport til/fra steder i Ryfylke uten fastlandsforbindelse. Lokalbåtruten på Lysefjorden er i tillegg en attraktiv turistrute i sommerhalvåret.

Det ble fraktet totalt 1,05 mill. båtpassasjerer med hurtig- og lokalbåter i Rogaland i 2016. For å frakte disse passasjerene ble det kjørt om lag 1,2 mill. rutekm.

I tillegg til hurtig- og lokalbåtruter finnes det et ferjetilbud. Rutetilbudet med ferge består i dag av tre fylkeskommunale ferjesamband. Disse er Mekjarvik-Kvitsøy, Finnøysambandet og Stavanger –Tau. I tillegg er staten ansvarlig for tre samband; Mortavika – Arsvågen, Hjelmeland-Nesvik-Ombo og Oanes-Lauvik.

Fergetilbudet knyttet til riks- og fylkesveinettet i Rogaland vil imidlertid være under betydelig endring med realisering av tunnelprosjektene Ryfast og Rogfast. Etter ferdigstillelsen av de to prosjektene vil det kun være Finnøysambandet og sambandet Hjelmeland-Nesvik-Ombo som vil være i offentlig drift.

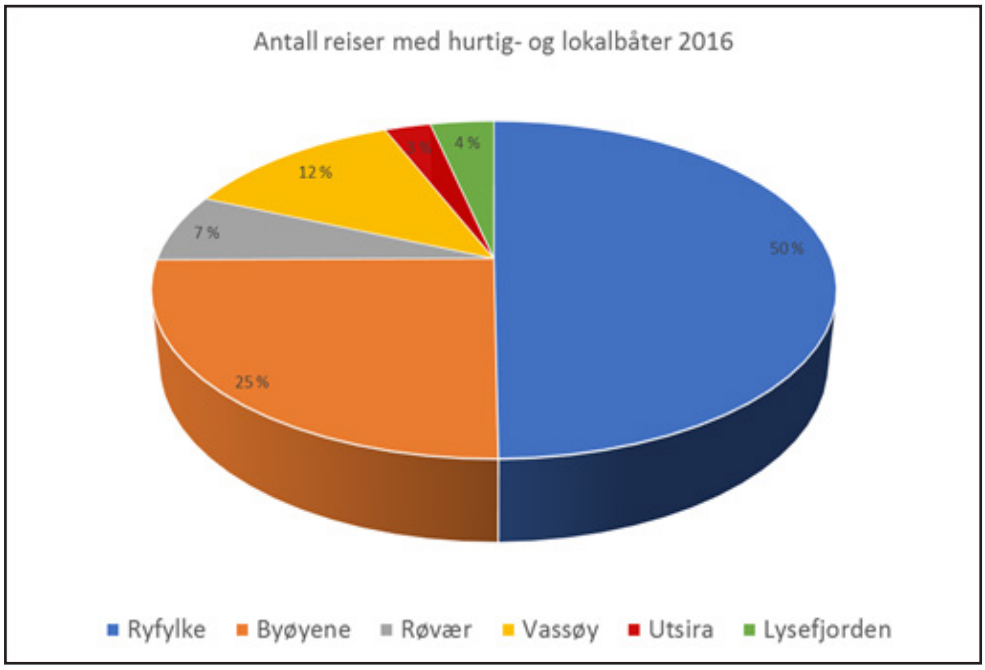
Utviklingen i antall reiser med hurtig- og lokalbåt mellom 2005 og 2016 viser totalt sett en nedgang i antall reiser på - 4 %. Utviklingen varierer imidlertid for de ulike sambandene. Det de to største hurtigbåtrutene har hatt en nedgang på 20 % i antall reiser (Ryfylke) mens den andre (Byøyene) har hatt en økning på 28 %. De øvrige hurtig- og lokalbåtene er relativt små, målt i antall reiser, og endringene er mindre.

Variasjoner i antall båtreiser skyldes en kombinasjon av endrede reisevaner, bl.a. som følge av Sandsfjord bro, bompengefritak for elbiler i Finnfast, takstfritak for elbiler i Vassøyferjen som forsvant i 2016 i tillegg til økt turisme og utbyggingsarbeider.

Fylkeskommunens tilskudd til hurtig- og lokalbåtrutene var i 2010 på ca. 165 mill. kr., noe som tilsvarer et tilskudd pr. reise på om lag 168 kr.

I 2016 var tilsvarende tilskudd på 170 mill. kr. (+ 3 %). Dette tilsvarer et tilskudd pr. reise på 180 kr. Nedgang i antall båtreiser, samtidig som tilskuddet har økt, har ført til en økning i tilskudd pr. reise på om lag 7 % i perioden.

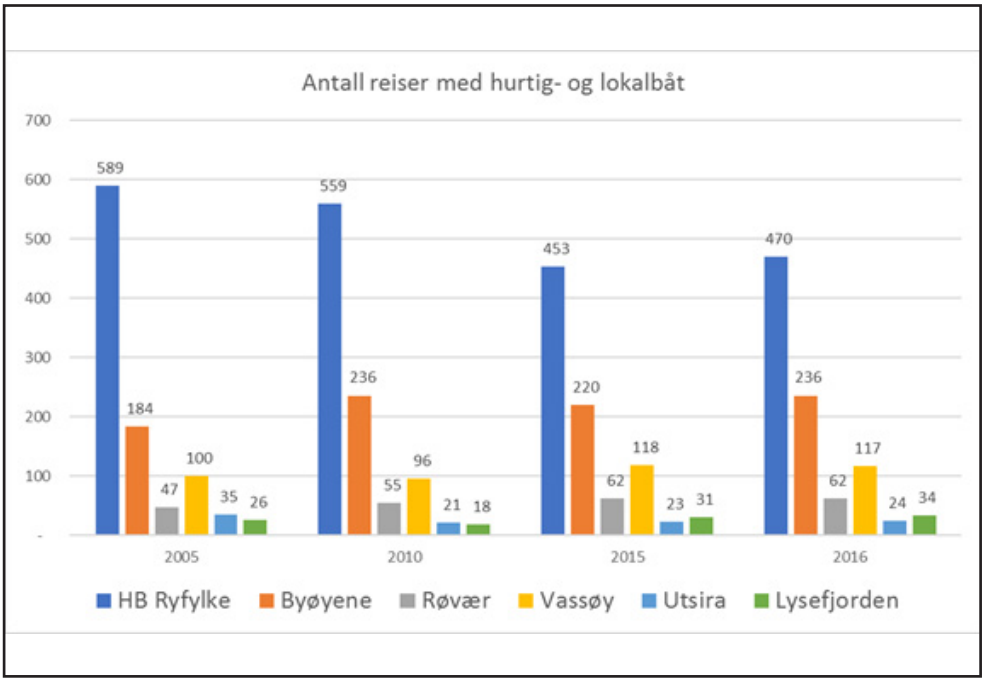
Tilskuddsøkning i perioden har tilsynelatende ikke vært så stor, men det må gjøres oppmerksom på at hurtigbåten mellom Stavanger og Karmøy (Haugesundsruten), som var en båtrute med svært høy tilskuddsandel er lagt ned i perioden.



Diagrammet viser fordelingen av antall båtreiser pr. ruteområde. Hurtigbåtrutene i Ryfylke og Byøyene er de dominerende med hele 75 % av de reisende.

Antall reiser med hurtig- og lokalbåt i perioden 2005 - 2016.

Tall i 1.000



Ved anbudskonkurransen for drift av hurtigbåtrutene i Ryfylke i 2005, ble det første gang stilt krav om at rutene skulle betjenes av nye hurtigbåter. Dette førte til at fylkeskommunen tidlig ble involvert i utformingen av båtene og de nye hurtigbåtene som ble satt i drift i 2007 er alle universelt utformet. Det har i ettertid blitt stilt krav til universelt utformede båter i alle nye anbudskontrakter og fylkets hurtigbåter og ferjer tilfredsstiller derfor krav stilt i EUs båtdirektiv.

Både ferjer og hurtigbåter forurenser relativt mye og det har blitt et større fokus på miljøvennlig drift av disse de senere år. Introduksjon av nytt grønnere båtmateriell vil føre til kutt i klimagassutslipp og samtidig gi muligheter for grønn teknologiutvikling.

I 2016 ble det etablert en statlig støtteordning for å bidra til å finansiere utredningsoppdrag i fylkeskommuner som ønsker å stille krav om lav- og nullutslippsløsninger i fergeanbud. Rogaland fylkeskommune ble tildelt midler fra denne ordningen til prosjekter som skal kartlegge potensiale til å redusere utslipp ved å innføre ny lavutslippsteknologi ved to ferjesamband. Den kompetansen som blir tilegnet i disse prosjektene vil kunne benyttes også ved senere anbudskonkurranser, i både hurtigbåt og fergesektoren.

Fra 2019 skal Røvær-sambandet driftes av to hybride hurtigbåter, som med batteridrift vil kunne kutte nær halvparten av dieselforbruket. I tillegg skal sambandet mellom Stavanger–Hommersåk driftes av landets første hurtigbåter som går på hydrogenerert vegetabilsk diesel, noe som vil redusere CO2-utslipp med om lag 50 %.

Staten har vedtatt at det skal stilles krav til lav- og nullutslippsteknologi ved drift av riksveiferjene. Ferjestrekningen E39 Anda-Lote i Hordaland er den første strekningen hvor dette kravet var en del av anbudet og fra 1. januar 2018 trafikkerer to batteriferjer strekningen. I tillegg har Statens vegvesen startet et utviklingsprosjekt med sikte på å sette en hydrogenferje i drift i Rogaland fra 2021.

2.2.3 Drosjer

I Rogaland var det totalt 827 drosjeløyver i 2016, fordelt på 544 løyvehavere.

Hele fylke utgjør i dag ett løyvedistrikt. Det betyr at drosjene har anledning til å utføre kjøreoppdrag i hele fylket. Drosjeløyver som opererer fra et geografisk stasjo-neringssted hovedansvaret for å betjene dette nærområdet. Det er etablert 17 drosjesentraler i fylket og drosjeløyver som er tilsluttet sentral i et område har hovedansvaret for å betjene dette området. Flere av sentralene er etablert i samme område og konkurrerer om de samme kundene. Dette gjelder spesielt på Nord-Jæren, Sør-Jæren og i Nord-Rogaland.

Etterspørselen etter drosjetjenester påvirkes av pris, tilbud, kvalitet samt konkurranse fra alternative transportformer. Antall utførte drosjeturer totalt er om lag 3 mill. turer pr. år og 6-7 turer pr. innbygger. Dette tallet har ligget stabilt de siste 5 årene. Omsetning pr. tur viser en økning (ca. 30 kr.) fra 2010 til 2014, men en reduksjon (20 kr.) fra 2014 til 2015. Drosjenes utnyttelsesgrad er, ifølge statistikk fra SSB, blant de laveste i landet. Mindre enn halvparten (ca. 47 %) av kilometerne kjøres uten passasjer i drosjen.

I de mest spredtbygde delene av fylket (tettstedskategori d-e, jfr. Samferdselsstrategi for Rogaland 2018-2029) har det vært vanskelig å besette ledige drosjeløyver. Dette skyldes svakt trafikkgrunnlag som igjen gir et dårlig inntektsgrunnlag. Offentlig betalte transporter er i større grad konkurranseutsatt, noe som fører til at større enheter overtar oppdrag som tidligere ble gjennomført av den lokale drosje.

Drosjesektoren er en sektor som er under stort omstillingspress, bl.a. som følge av teknologiutvikling og muligheter for deregulering.

2.2.4 Jernbane

Fra Stavanger er det jernbaneforbindelse med Sørlandsbanen via Kristiansand til Oslo. På strekningen finnes det et lokaltogtilbud, Jærbanen, som er om lag 70 km fra Egersund i sør til Stavanger i nord, med til sammen 19 stasjoner og holdeplasser. Staten har ansvaret for både det lokale og regionale rutetilbudet med jernbane.

Jærbanen dekker flere ulike reisebehov i regionen, som pendling, skolereiser, fritidsreiser og utgjør således en viktig del av kollektivtrafikken i Sør-Rogaland. Etter at dobbeltsporet mellom Sandnes og Stavanger åpnet i 2009, har det vært en sterk vekst i antall reiser på Jærbanen fra omlag 2,3 millioner til over 3,8 millioner i 2015.

Kolumbus har inngått en langsiktig samarbeidsavtale med Jernbaneverket om ruter, takster- og billetter samt markedsføring og profilering. Avtalen vil danne et grunnlag for samarbeidet mellom buss og tog i flere år fremover og vil gjelde uavhengig av hvem som er operatør på Jærbanen i fremtiden.

2.2.5 Luftfart

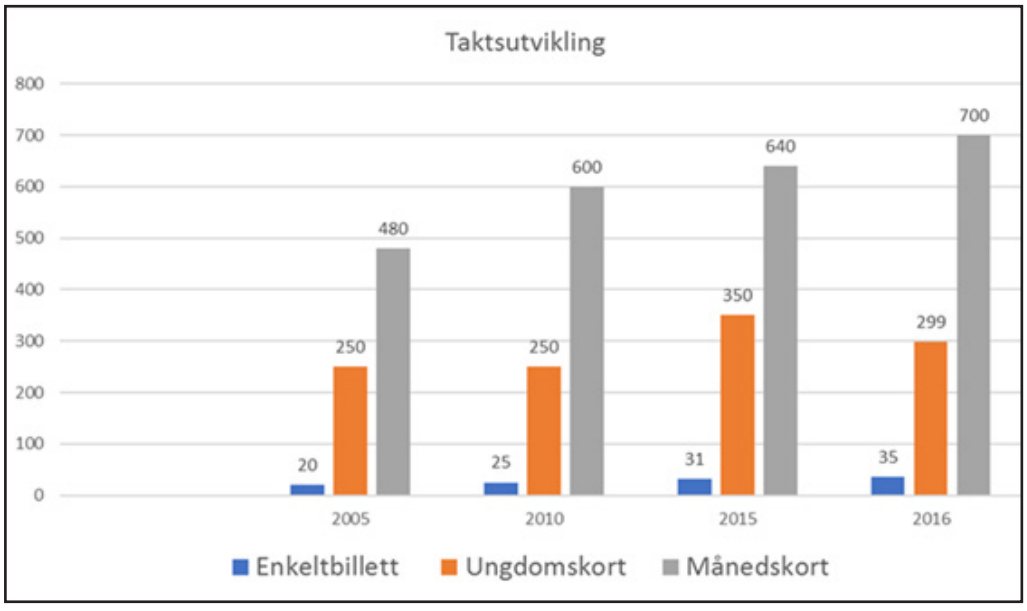
To av Avinor sine 46 flyplasser ligger i Rogaland, Stavanger Lufthavn i Sola og Haugesund Lufthavn på Karmøy. Stavanger Lufthavn er den tredje største lufthavn i Norge etter antall passasjerer. I tillegg er Stavanger lufthavn den største lufthavn i antall passasjerer til og fra offshore-installasjonene på Norsk sokkel. I 2015 hadde Stavanger Lufthavn om lag 4,5 mill. passasjerer, hvorav 0,2 mill. reiste til og fra Norsk sokkel. Haugesund Lufthavn hadde om lag 0,7 mill. passasjerer.

2.3 Takst og billettering

Fylkestinget har, som en del av det overordnede ansvaret for kollektivtrafikken i fylket, takstmyndighet for tilskuddsberettiget kollektivtransport.

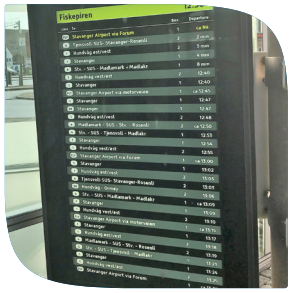
Takstsystemet for buss er basert på betaling pr. sone, mens det for båt er km-basert, og i praksis billetteres det fra kai til kai.

Det ble innført et nytt elektronisk billetteringssystem i 2006. Antall takstsoner for buss ble redusert samtidig som billettporteføljen for både buss og båt ble forenklet. Soneinndelingen på buss var imidlertid fortsatt kompleks (136 soner pluss nærsoner) og ikke utformet med tanke på selvbetjeningsløsninger. I 2015 vedtok Fylkestinget derfor å innføre et nytt takst- og sonesystem for buss (FT-sak 49/15). Det arbeides med å gjennomføre tilsvarende endringer i takstsystemer for båt. Det nye systemet ble iverksatt 1. januar 2016 og innebar en vesentlig forenkling, både med hensyn til soneinndeling (fra de tidligere 136 soner, til kun fem soner), billettportefølje og rabattstruktur.



Utviklingen i utvalgte billettpriser på buss mellom 2005 og 2016 *)

*) Det gjøres oppmerksom på at takstene i 2016 er ikke er helt sammenlignbare med de øvrige årene ettersom det nye sonesystemet ble innført 1.1.2016, med betydelig større soner og tog inkludert i månedskortprisen.



Det har vært et ønske om at reisende med buss i så stor grad som mulig kjøper billett før de går om bord på bussen. Det har derfor kommet nye betalingskanaler de senere år. Alle billettyper er nå tilgjengelige for kjøp på mobil, i nettbutikk, i billettautomater og i utvalgte kiosker. Når kundene kjøper billett på forhånd, reduseres stopptiden på holdeplassene, noe som er et helt nødvendig grep for å holde rutetidene og sørge for bedre framkommelighet. Samtidig reduseres kontantbeholdningen om bord på bussene, som gir sjåførene bedre arbeidsvilkår.

Som en følge av endringene i taksstsystemet og et økt fokus på selvbetjeningsløsninger har det vært en stor endring i hvor billetter kjøpes. Som et eksempel er antall billetter kjøpt om bord på bussen redusert fra 69 % i 2015 til 37 % i 2016, antall billetter kjøpt på mobiltelefon er økt fra 9 % i 2015 til 30 % i 2016.

I Rogaland har det i lang tid vært et ønske om en fullstendig samordning av billettsystemene på lokaltogtilbudet på Jærbanen og det fylkeskommunale rutetilbudet. Det er inngått en avtale med Jernbane-direktoratet som tar sikte på et samarbeid om takst og billettering, noe som er et viktig steg i retning av et samordnet og mer brukervennlig takst- og billetteringssystem for buss og tog i Sør-Rogaland.

2.4 Informasjon og markedsføring

Frem til 2002 var operatørselskapene ansvarlige for ruteinformasjon og markedsføring av kollektivtransporten. I 2003, da fylkeskommunen hadde opprettet et administrasjonsselskap, ble det tatt et sterkere grep om produktutvikling, informasjon og markedsføring av kollektivtrafikken. Fylkeskommunen fikk da muligheten til å utvikle et helhetlig konsept for informasjon og markedsføring og en mer synlig profilering av kollektivtrafikken.

Merkevarenavnet ”Kolumbus” og tilhørende designprogram ble lansert som en fellesbetegnelse for den tilskuddsberettigede delen av kollektivtilbudet i fylket.

Etter at fylkeskommunen v/Kolumbus overtok ansvaret for informasjon og markedsføring har det vært en stor utvikling på området. Fra rutehefter i papir som ble oppdatert 1 gang pr. år, kan det i dag med moderne teknologi tilbys både elektronisk reiseplanlegging og sanntidsbasert reiseinformasjon, før og under reisen.

2.5 Infrastruktur

2.5.1 Veisystemet

Den 1.1.2010 overtok fylkeskommunen ansvaret for store deler av veinettet i fylket. Det nye fylkesvegnettet omfatter

i overkant av 80 % av det overordnede vegnettet i fylket og fylkeskommunen er fylkets største vegeier.

De bynære områdene på Nord-Jæren og på Haugalandet har hatt økning i personbiltrafikken, samtidig som kollektivandelen har forblitt lav. Dette har gitt avviklingsproblemer på vegnettet, spesielt i rushtiden, og negative konsekvenser for kollektivtrafikken.

Et vesentlig punkt for god regularitet ved driften av busstilbudet i de bynære områdene er å sikre fremkommeligheten. Manglende fremkommelighet for bussene fører til utvidede kjøretider, dårligere punktlighet og økte driftskostnader.

For å øke bussens fremkommelighet kan det være behov for flere kollektivfelt i sentrale strøk i tettstedskategori A og B.

Utbyggingsprosjektet Bussveien innebærer totalt 50 km kollektivtrase og vil gi god fremkommelighet for bussen og forutsigbarhet for passasjerene, og vil være et viktig skritt i riktig retning.

Hovedutfordringen i de mer spredtbygde områdene i fylket, tettstedskategori C, D og E, er av en annen karakter. Her skyldes manglende fremkommelighet dårlig vedlikehold og at flere veistrekninger er utsatt for ras. Dette skaper utrygghet og uforutsigbar framkommelighet og får negative følger både for jobb- og skolereiser. Sikring av rasutsatte områder er derfor viktig for å kunne tilby gode og pålitelige transportløsninger.

2.5.2 Holdeplasser og terminaler

Holdeplasser og terminaler er utgangspunkt eller overgangs- og korrespondansepunkt for kollektivreiser. Ansvaret er oftest knyttet til vegholder. Staten vegvesen har ansvar for utbygging og drift av terminalene knyttet til riksvegferjedriften, på fylkesveg-ferjekaiene har

Statens vegvesen, på vegne av fylkeskommunen, stått for bygging av venterom som del av fylkesveginvesteringene, mens driften ofte er overlatt til kommunen eller operatør. Fylkeskommunen har ikke stått for terminalutbygging/-utvikling/drift, men Kolumbus AS har inngått driftsavtale for enkelte terminaler. Det faktum at ansvarsforholdene varierer fører til at terminaltilbudet i fylket i dag framstår som lite helhetlig.

Det finnes terminaler med behov for utbedringstiltak for å øke kvaliteten for ulike brukergrupper, effektivisere bruken og legge til rette for bedre koblinger mellom ulike transportformer.

Etter at det ble innført reklamefinansierte holdeplasser ved kommunale veier i Stavanger, Sandnes og Sola, Haugesund, vedtok fylkestinget i 2004 at dette også skulle innføres ved holdeplasser ved fylkesveier. Vedtaket kom etter at det i lang tid ikke hadde vært sammenheng mellom forventet/ønsket standard på vedlikehold av holdeplasser og tilgjengelige midler til vedlikehold.

Ordningen har gitt svært gode erfaringer, og utfordringen med manglende vedlikehold av holdeplasser er sterkt redusert.

2.5.3 Universell utforming

Tilgjengelighet er viktig i alle faser av en kollektivreise. Alle elementer i transportsystemet må ha universell utforming for at hele reisekjeden skal være godt tilrettelagt. Dette krever en helhetstenkning på tvers av ulike forvaltningsnivåer og sektorer.

Fylkestinget vedtok i april 2014 Fylkesdelplan for universell utforming i Rogaland som slår fast at Rogaland fylkeskommune ønsker å ha et sterkt fokus på tilgjengelighet for alle og legger vekt på å utforme kollektive transportmiddel og tilhørende infrastruktur på en måte som øker menneskers mulighet for samfunnsdeltakelse.

Spesifikasjoner og krav til materiell i anbudskonkurransene har lagt til rette for at en stadig større andel bussene og båtene som går i de fylkeskommunale rutetilbudet er universelt utformet. Det er imidlertid et stort antall holdeplasser, særlig utenfor de bynære områdene som ikke tilfredsstiller dagens krav til universell utforming og trafikksikkerhet. Samtidig er det et behov for bedre løsninger og større grad av standardisering i utformingen av infrastruktur som gangveier, terminaler og holdeplasser.

3. Utfordringer

3.1 Samfunnsmessige utfordringer

Utviklingen i befolkning-, sysselsetting- og velstand samt arealbruk utgjør viktige rammebetingelser for kollektivransporten. På den ene siden bidrar befolkningsutviklingen til økt etterspørsel etter transporttjenester. På den andre siden påvirker et godt konjunkturforløp, økt materiell velferd og økt bilhold etterspørselen etter kollektivtransport i negativ retning.

Tall fra Statistisk Sentralbyrå viser at Rogaland har blant de høyeste månedslønnene (alle ansatte) i Norge, bilbestanden har økt med om lag 36 % siden 2005, antall biler pr. 1.000 innbyggere har økt med 15 % i samme periode og det er god parkeringsdekning. Alle disse er forhold som gir lite fordelaktige rammebetingelser for kollektivtrafikken.

Det finnes store forskjeller bl.a. i befolkningstall og bosettingsmønster i de ulike delene av fylket. Denne variasjonen gir mange ulike transportbehov som skal tas hensyn til ved utforming av et kollektivt transporttilbud for hele befolkningen. I de bynære områdene (tettstedskategori a-b jfr. Samferdselsstrategi for Rogaland 2018-2029), må transport overføres fra personbil til kollektive transportmiddel, sykkel og gåing for derigjennom å oppnå en mer effektiv transportavvikling, unngå miljøproblemer i form av støy, støv og luftforurensing, redusert trafikksikkerhet, forsinkelser i kollektivtrafikken og ekstra kostnader for næringslivet. I tillegg ligger det en forpliktelse om 0-vekst i personbiltrafikken i Byvekstavtalen for Nord-Jæren som er inngått mellom Staten og kommunene på Nord-Jæren og Rogaland fylkeskommune.

Selv om rutetilbudet må sies å være godt i de bynære områdene har kollektivtrafikken beskjedne markedsandeler. Årsaken til dette har bl.a. vært en arealbruk som ikke i stor nok grad har bygd opp om kollektivtrafikken, manglende regional samordning av en restriktiv parkeringspolitikk, høy biltilgjengelighet og velferd.

I byområdene på Haugalandet og på Nord-Jæren har byspredning vært en trend. På Nord-Jæren i form av boligbygging i tillegg til at tyngdepunktet for arbeidsplasslokalisering har flyttet seg fra bysentrum til Forus. På Haugalandet har endringen i arealbruk særlig kommet til uttrykk gjennom forskyving av handel fra bysentrum til byens randsone (Raglamyr og Norheim). Dette er utviklingstrekk som favoriserer privatbilbasert transport, og svekker kollektivtrafikkens konkurranseevne.

I distriktene (tettstedskategori c-e, jfr. Samferdselsstrategi for Rogaland 2018-2029), er ikke trafikkavviklingsproblemene av samme størrelse, noe som skyldes et mindre befolkningsgrunnlag og mer spredt bosetting. Utfordringen ligger i større grad i å beholde dagens kollektive rutetilbud og å utvikle knutepunkter for å sikre gode overgangsmuligheter mellom ulike transportmiddel og dermed enkel og effektiv kollektivtransport.

3.2 Utfordringer knyttet til kollektivtilbudet

En evaluering av Kolumbus i 2008 (Rogaland Kollektivtrafikk – Ekstern evaluering, Vista Analyse, 2008) pekte på at vesentlige forbedringer i kollektivtilbudet bl.a. i form av bedre rutetilbud og standard på materiell hadde gitt gode resultater for kollektivtrafikken.

De gode resultatene hadde imidlertid blitt overskygget av et omdømme som var svekket som følge av vedvarende driftsproblemer som ga manglende pålitelighet for de reisende, problemer ved innføringen av nytt billetteringssystem, varierende kvalitet på ruteopplysning, mangelfull informasjon om rutetilbudet og manglede informasjon om driftsavvik. Samlet bidro dette et omdømme som er dårligere enn den faktiske kvaliteten på kollektivtilbudet skulle tilsi.

Kollektivtilbudets omdømme er fremdeles preget av negative holdninger. Media formidler folks dårlige erfaringer og når kollektivtransporten nevnes er det ofte knyttet til problemer. Som at sanntidsinformasjon (eller andre tekniske løsninger) ikke fungerer, busser som er forsinket eller sjåfører som ikke har riktig servicenivå når det gjelder språk, kjøre-stil og lokalkunnskap. Prisen på en reise blir overvurdert og prisen ved bilbruk undervurdert. Kollektivtilbudet vurderes i stor grad ut fra det svakeste leddet og de som har minst kunnskap om tilbudet har ofte de mest negative holdningene.

På tross av en stor utvikling innenfor informasjon og markedsføring synes rutetilbudet å være lite kjent, spesielt blant ikke-brukere. Kundene har for lite kjennskap til det faktiske kollektivtilbudet og mulighetene som finnes.

TØI rapport 1502/2016 - Tilgang til kollektivtransport og bruk, oppfatning kontra virkelighet – stiller spørsmål om det er forskjell mellom objektive og subjektive oppfatninger av kollektivtilbudet på Nord-Jæren og Oslo. Resultatene viser at Nord-Jæren skiller seg klart ut fra Oslo ved at respondentene systematisk har svart at de har et dårligere rutetilbud enn de faktisk har, og at de i stor grad er uvitende om kollektivtilbudet i nærområdet. De har en sterkere bil-identitet og gir uttrykk for at de liker å kjøre bil og at det å kjøre bil er «typisk meg». De mener at enkelte aktiviteter ville blitt ekskludert dersom de ikke kunne kjøre bil.

Kollektivtransporten opererer innenfor begrensede økonomiske rammebetingelser, og det må foretas prioriteringer mellom tiltak som kan gi et bedre kollektivtilbud. Det er bevilget betydelige fylkeskommunale- og statlige midler for å utvikle et bedre kollektivtilbud de seneste år. Utviklingen viser at tilskudd for hver kollektivreise øker og at vi får færre kollektivreiser ut av hver bevilget krone.

Tilskuddsøkningen skyldes bl.a. at utviklingen av rutetilbudet er tilbuds- og ikke etterspørselsstyrt. Et bedriftsøkonomisk effektivt kollektivtrafikksystem krever etterspørselsvolum. For ofte er det fokus på marginale markeder i områder med et spredt reisemønster. Ruteønsker som fremkommer fra kommuner, interessegrupper eller enkeltpersoner er veldig ofte rutetilbud som vil ha marginal etterspørsel og høyt tilskuddsbehov.

Forventningen er at et økt rutetilbud skal lokke til seg nye passasjerer, samtidig som det tas valg omkring arealbruk, parkering, vegbygging og plassering av nye boligområder som umuliggjør en effektiv bussbetjening.

Snarere tvert om virker valgene i motsatt retning. Når finansieringsansvaret for drift av kollektivtrafikken utelukkende er fylkeskommunalt (med noe statlig medvirkning) kan kommuner og andre interessegrupper ønske seg kostbare ruteutvidelser uten at det får konsekvenser for kommunens egne budsjett.

Det presiseres at denne utviklingen ikke er spesiell for Rogaland, men en generell utvikling i Norge (og Skandinavia).

I fremtiden kan ny miljøteknologi komme til å øke tilskuddsbehovet dramatisk. Økningen vil komme både som følge av økte investerings- og driftskostnader for materiell og tilhørende infrastruktur og ikke være mulig å finansiere innenfor dagens økonomiske rammer.

Den nye kostnadsdrivende teknologien vil ikke påvirke antall reiser, idet kollektivreisende sjelden legger vekt på hvilke tekniske løsninger bussen har, men når, hvor og hvor mye de skal betale for å reise. I tillegg kan en, for kollektivtrafikken, ugunstig arealbruk, som følge av utvikling med autonome kjøretøy, føre til mindre effektiv rutestruktur, jfr. pkt. 3.1.

4. Målsettinger

Den overordnede nasjonale målsetting er ifølge Nasjonal Transportplan at vi skal ha et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem, der kollektivtransport sammen med gåing og sykling skal ta hånd om den forventede veksten i persontransporten i de norske byområdene. Det er videre lagt vekt på at ressursbruken skal bidra til å skape bedre framkommelighet for personer og gods i hele landet, redusere ulykkene i tråd med nullvisjonen samt redusere klimagassutslippene.

Det er tidligere (kap. 2) vist at det finnes til dels store forskjeller i fylket, som gir ulike utfordringer for kollektivtrafikken. Dette gjør at målsettinger og strategier for de ulike delene av fylket er differensiert, jfr. beskrivelsen av a-e kategorier i Samferdselsstrategi for Rogaland 2018 – 2029.

Tanken bak målene i denne handlingsplanen er at bedre kundetilfredshet vil gi flere reiser og dermed en mer effektiv utnyttelse av materiell og de fylkeskommunale midlene, i tillegg til at kollektivtransporten vil ta sin den av veksten i persontransporten.

4.1 Kundetilfredshet

Det foretas regelmessige målinger av tilfredsheten knyttet til rute- og service-tilbudet med buss og båt. Disse målingene gir mulighet til å sette fokus på og forbedre de forholdene pass-asjerene ikke er fornøyde med, i tillegg til å måle effekten av eventuelle tiltak som iverksettes.

Kundetilfredsheten blir målt ved å bruke en skala fra 1 – 5, der 1 står for svært misfornøyd og 5 står for svært fornøyd. Målingene gir en %-vis fordeling på skalaen ut fra hvor fornøyde eller mis-fornøyde kundene er. Det er en rekke ulike forhold som måles, f. eks punkt-lighet, renhold, kjørestil, sanntidsapp, hvor enkelt det er å reise og å kjøpe bil-letter, om avgangstidene passer i forhold til behov og totalinntrykk av Kolumbus.

Målene i denne planen omfatter seks ulike kategorier som er valgt ut for å sette fokus på forhold som anses som viktige for å utvikle et godt kollektivtilbud til-passet markedets behov.

Tallene i tabellen nedenfor er summen av 1-3 på skalaen for 1. halvår 2017. Målet for planperioden er at andelen passasjer-er som er misfornøyd skal være lik eller mindre enn denne.

Kundetilfredsheten i de ulike områdene av fylket skal være lik eller bedre enn målinger foretatt 1. halvår 2017

	Nord-Jæren	Jæren	Dalane	Haugalandet
Kolumbus lytter	40 %	42 %	34 %	15 %
Sjåførservice	33 %	22 %	5 %	5 %
Avgangstider som passer mitt behov	31 %	45 %	58 %	23 %
Kjørestil	21 %	13 %	2 %	3 %
Renhold	18 %	11 %	4 %	7 %
Enkelt å kjøpe billett	17 %	16 %	5 %	5 %

Tallene i tabellen er summen av personer som er misfornøyde med utvalgte deler av kollektivtilbudet 1. halvår 2017. Målet for planperioden er at andelen passasjerer som er misfornøyd skal være lik eller mindre enn denne.

4.2 Antall reiser

4.2.1 Antall reiser med buss

Nord-Jæren – tettstedskategori a-b

Byvekstavtalen mellom kommunene på Nord-Jæren, Rogaland fylkeskommune og staten, som er en del av Bypakke Nord-Jæren, har et mål om nullvekst i personbiltrafikken i området og at veksten i persontransport skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gåing.

Med bakgrunn i målsettingen om nullvekst i personbiltrafikken, ny bompengeordning som iverksettes i 2018 samt en gradvis innfasing av konseptet Bussveien må det kunne forventes en gjennomsnittlig økning i antall reiser på 5 % pr. år i planperioden.

Jæren – tettstedskategori b-c-d-e

Områdene utenfor byområdet på Nord-Jæren anses ikke å ha fullt det samme potensialet for økning i antall reiser, men den nye bompengeordningen som iverksettes på Nord-Jæren i 2018 samt en gradvis innfasing av konseptet Bussveien vil kunne påvirke antall reiser også utenfor byområdet. Det må derfor kunne forventes en gjennomsnittlig økning i antall reiser på 3 % pr. år i planperioden.

Antall reiser med buss i byområdene på Nord-Jæren skal ha en gjennomsnittlig økning på 5 % pr. år.

Antall reiser med buss på Jæren skal ha en gjennomsnittlig økning på 3 % pr. år.

Byområdene på Haugalandet – tettstedskategori a-b

I de bynære områdene på Haugalandet, der det finnes et potensial for vekst i kollektivtrafikken, må det kunne forventes en gjennomsnittlig økning i antall reiser på 3 % pr. år i planperioden.

De øvrige områdene på Haugalandet – tettstedskategori c-d-e

I de øvrige områdene av regionen hvor markedsgrunnlaget er mindre og potensialet for vekst ikke er tilstede i samme grad som i de bynære områdene er målet å opprettholde dagens nivå på antall reiser samt sørge for at innbyggerne har et formålstjenlig kollektivtilbud som binder regionen sammen og sørge for god samordning mellom buss- og båtruter.

Antall reiser med buss på i byområdene på Haugalandet skal ha en gjennomsnittlig økning på 3 % pr. år.

I de øvrige områdene på Haugalandet skal antall reiser med buss opprettholdes på dagens nivå, i tillegg skal innbyggerne ha et kollektivtilbud som binder regionen sammen.

Dalane - tettstedskategori c-d-e

Markedsgrunnlaget vurderes som begrenset og potensialet for vekst anses som lite, målet er derfor å opprettholde dagens nivå på antall reiser samt sørge for at innbyggerne har et formålstjenlig kollektivtilbud som binder regionen sammen og sørge for god samordning mellom buss- og lokaltog.

Målet er å opprettholde dagens nivå på antall reiser med buss samt sørge for at innbyggerne har et kollektivtilbud som binder regionen sammen.

Ryfylke - tettstedskategori c-d-e

Fastlandsforbindelsen Ryfast skal settes i drift i planperioden, og vil gi større konkurransekraft for personbilen. Det skal iverksettes et nytt rutetilbud med buss gjennom Ryfast, men det er svært vanskelig å anslå hvordan antall bussreiser og reisemiddelvalget vil endres av dette. Det er flere ukjente faktorer som vil påvirke reisemiddelvalget, dette er bl.a. størrelsen på bompenger i Ryfast, elbil-andel, rabattordninger og rutetilbudet med buss.

Markedsgrunnlaget for øvrig vurderes i utgangspunktet som begrenset og målet er å opprettholde dagens nivå på antall reiser samt sørge for at innbyggerne har et formålstjenlig kollektivtilbud som binder regionen sammen.

Flere ukjente faktorer i forbindelse med åpningen av Ryfast, gjør det svært vanskelig å forutse og målsette endringer i antall bussreiser til/fra Ryfylke.

4.2.2 Antall reiser med båt

Markedsgrunnlaget vurderes som begrenset og målet er å opprettholde dagens nivå på antall reiser samt sørge for at innbyggerne har et formålstjenlig kollektivtilbud med båt som binder regionen sammen i tillegg til å sørge for god samordning mellom båt og buss.

For deler av båtrutetilbudet er det sannsynlig at man vil oppleve en nedgang i antall båtreiser som følge av vedtatte strukturendringer og veiprosjekter/ veiutbedringer.

Målet er å opprettholde dagens nivå på antall reiser med båt samt sørge for at innbyggerne har et kollektivtilbud med båt som binder regionen sammen i tillegg til å sørge for god samordning mellom båt og buss.

5. Strategier

5.1 Stedsuavhengige strategier

5.1.1 Arealbruk og parkeringspolitikk

Arealbruken påvirker befolkningstettheten og lokalisering av boliger og arbeidsplasser vil ha stor betydning for kollektivtransportens markedspotensial. Dersom kollektivtrafikkens konkurransekraft i forhold til privatbilen skal økes må vi ha en arealbruk og en parkeringspolitikk som bidrar til å bygge opp om trafikkgrunnlaget og legge til rette for bruk av kollektivtransport. Lokalt samarbeid er avgjørende for å få til gode, helhetlige areal- og transportløsninger, som vil redusere veksten i transportbehovet og øke andelen miljøvennlige reiser. Både kommunene, fylkeskommunen og statlige myndigheter må gjennomføre en, for kollektivtrafikken, hensiktsmessig areal- og parkeringspolitikk.

Det finnes ulike ansvarsforhold for tiltak som kan iverksettes for å utvikle kollektivtransporten, noe som krever et godt samarbeid på tvers av forvaltningsnivåene. Fylkeskommunen må både ta initiativ til og delta i ulike samarbeidsprosjekter som har til formål å legge til rette for et bedre kollektivsystem.

- Fylkeskommunen må, sammen med kommunene og statlige myndigheter gjennomføre en arealbruk og parkeringspolitikk som legger til rette for kollektivtransporten.
- Fylkeskommunen må både ta initiativ til og delta i samarbeidsprosjekter, med kommuner og statlige myndigheter, som har til formål å legge til rette for et bedre kollektivsystem.

5.1.2 Kunnskap om markedet

For å skape et attraktivt kollektivtilbud må tilbudet tilpasses markedets behov og forventninger. Kunnskap om, og forståelse for markedets behov fås ved å benytte tilgjengelige informasjon fra statistikk og ulike typer tilbakemeldinger fra passasjerer.

Kollektivtransportmarkedet er mangfoldig og tiltak som kan være vellykket i ett område kan være mindre vellykket i et annet. Det er ikke mulig å gi en eksakt løsning på hvilke tiltak som er de riktige for alle områder, men dersom man kjenner markedet kan det være enklere å finne løsninger som fungerer.

Markedskunnskapen må anvendes i arbeidet med å senke barrierer som gjør at kollektivtilbudet blir vanskeligere å benytte. Dersom fylkeskommunen klarer å levere et kollektivt rutetilbud i henhold til det markedet behov, vil dette være den beste markedsføring kollektivtrafikken kan få.

Det finnes allerede en rekke informasjonskanaler som kan benyttes for å få denne kunnskapen. Dette er system for å telle passasjerer, knyttet opp mot posisjon, tid og av- og påstigninger, telling i billetteringssystemet, det er kundetilfredshetsundersøkelser og det er kundepanel opprettet for å bevare ulike spørsmål om kollektivtilbudet. I tillegg mottas det henvendelser fra publikum, i form av ris/ros/klager/forslag/spørsmål på Twitter, Facebook, nettsiden og kundesenteret.

- Alle tilgjengelige informasjonskanaler må benyttes systematisk for å sikre tilstrekkelig kompetanse og kunnskap om hva som er markeds forventninger og behov. Denne markedskunnskapen må brukes i planlegging og utvikling av kollektivtilbudet, kjøp av transporttjenester, oppfølging av driftskontrakter og rapportering og målrettet markedsføring av rutetilbudet.

5.1.3 Kvalitet

I arbeidet med å oppnå riktig kvalitet på kollektivtilbudet må det i første rekke fokuseres på å oppnå en god grunnleggende standard på tilbudet. Det vil si et rutenett tilpasset reisestrømmene, et sanntidsinformasjonssystem som fungerer, sjåfører som yter god service i form av å gi riktig ruteinformasjon og har en god kjørestil samt busser og båter som er rene og godt vedlikeholdte.

Det ligger også et ansvar på kollektivtrafikken om å legge til rette for sømløse reiser og en bedre total mobilitet for fylkets innbyggere.

Informasjon som kommer fra passasjerenes tilbakemeldinger og annen tilgjengelig markedsinformasjon må brukes aktivt til å sette fokus på de forhold som oppnår lav kundetilfredshet. Fra kundetilfreds-hetsmålingene som gjennomføres ser vi at det er ulike tilbakemeldinger i ulike deler av fylket, innsatsen må derfor differensieres ut fra tilbakemeldingenes art.

- Det skal fokuseres på å oppnå en god grunnleggende standard på kollektivtilbudet.
- Kundetilfredshetsmålinger og annen markedsinformasjon skal brukes aktivt i arbeidet med å sette fokus på forhold som oppnår lav tilfredshet hos kundene.
- Det må gjennomføres rutinemessige kvalitetskontroller for å sikre at operatører leverer forventet kvalitet.

5.1.4 Informasjon

En sentral forutsetning for å kunne bruke det kollektive rutetilbudet er at befolkningen har kjennskap til tilbudet og hvordan det brukes. Hvor bussen/båten går, hva som skal betales, hvordan det betales og evt. endringer som oppstår.

Direkte og målrettet informasjon om kollektivtilbudet vil bidra til kunnskap om både beste reiserute, riktig holdeplass og beste betalingsform. Det vil gi en tryggere reise ved at planleggingen og gjennomføringen blir enklere.

Det er liten nytte i å fortelle hvilket drivstoff bussen benytter eller hvor miljøvennlig den er når eventuelle passasjerer ikke vet hvor eller når den går og hva det koster. Samtidig er det viktig å sørge for holdningsskapende informasjon og markedsføring av det kollektive tilbudet.

Sanntidsinformasjon ble innført langs viktige busstraseer, holdeplasser og terminaler i Rogaland i 2011. Formålet med systemet er å gi mest mulig relevant, nøyaktig og enkel ruteinformasjon før og under reisen. Sanntidsinformasjon er en viktig informasjonskilde og gir god forutsigbarhet for de reisende. Kundetilfredshetsmålingene viser en lav tilfredshet med sanntidsinformasjonen i alle deler av fylket og det må være en prioritert oppgave å sørge for at denne type informasjon er tilgjengelig.

For byområdet på Nord-Jæren er prosjektet Bussveien er et stort og viktig skritt i arbeidet med å forbedre fremkommeligheten og sørge for en forutsigbar og sømløs kollektivreise. Ettersom de ferdig utbygde Bussvei-traseene tas i bruk fortløpende skal det tydelig kommuniseres hva konseptet Bussveien er og hva resultatet vil bli når prosjektet er ferdigstilt.

- I tillegg til holdningsskapende informasjon må informasjon om kollektivtilbudet være rettet mot spesifikke målgrupper.
- Sanntidsinformasjon skal alltid være tilgjengelig for reisende.
- Det må tydelig kommuniseres hva konseptet Bussveien innebærer og hvilket rutetilbud som kan forventes når prosjektet er ferdigstilt.

5.1.5 Takst og billettering

Det finnes gode eksempler på at markedstilpassede takster kan være et virkemiddel for å oppnå flere passasjerer. Eksempel på dette er Ungdomsbilletten, 10 kr. for enkeltbillett innenfor byområdet i Haugesund og HjemJobbHjem, som alle har svært positive resultater. Fylkestinget har bedt om at muligheten for å etablere et forsøksprosjekt med 10-kroners buss på bynære ruter i Eigersund vurderes og om det er andre områder som bør testes (FT-sak 50/17).

Det må vurderes om det skal gjennomføres flere nye markedstilpassede taksforsøk med sikte på å øke antall reiser.

Det er i dag et ønske at passasjerer i så stor grad som mulig kjøper billetten før de går om bord på bussen eller båten. Dette for å redusere kontantbeholdningen om bord, noe som vil gi en tryggere hverdag for sjåfører og mindre tidsforbruk på holdeplass for buss.

Selvbetjeningsløsninger for kjøp av billetter, som digitale betalingssystemer, billettautomater, kommisjonssalg i kiosker o.l., krever løsninger som er enkle og forståelige med god tilgjengelighet for publikum. Vi skal følge med i utviklingen og ta i bruk nye muligheter som digitale betalingssystemer gir, dette er positivt for kundene og vil være med på å senke barrierer for å reise kollektivt.

Takst- og billetteringssystemer må samordnes med andre aktører. Den inngåtte avtalen med Jernbanedirektoratet, som tar sikte på et samarbeid om takst og billettering, er et viktig steg i retning av et samordnet takst- og billetteringssystem for buss og tog i Sør-Rogaland.

I 2016 ble det gjennomført flere endringer i takstsystemet for buss. Resultatet ble en forenkling av soner, billettprotefølje og rabattstruktur. En tilsvarende gjennomgang av takstsystemet må gjennomføres for fylkets hurtig- og lokalbåter.

- Nye markedstilpassede takstforsøk med sikte på å øke antall reiser skal vurderes.
- Vi skal ta i bruk nye muligheter som digitale betalingssystemer gir.
- Selvbetjeningsløsninger for kjøp av billetter må være enkle, godt forståelige og ha god tilgjengelighet for publikum.
- forenkling av soner, billettprotefølje og rabattstruktur skal vurderes for takstsystemet for hurtig- og lokalbåter.

5.1.6 Terminaler og holdeplasser

Terminaler og holdeplasser er utgangspunkt eller overgangs- og korrespondansepunkt for kollektivreiser. Disse må tilbys på rett sted og med en kvalitet som gir enkel og effektiv overgang mellom ulike transportmidler samt gående/syklende. De må ha en utforming som gjør at ulempene ved ventetid reduseres, god informasjon og de må være tilrettelagt for alle brukergrupper. I mer spredtbygde områder vil tiltak som Park& Ride og utbedring av holdeplasser være aktuelle tiltak, særlig med tanke på tilrettelegging for regionale ruter på hovedvegnettet og skoleskyss.

For å sikre en helhetlig utforming og standard ved fylkets kollektivterminaler må det foretas en gjennomgang der status samt strategi for videre utvikling (behov, utforming og tilbud) fremkommer. Det må videre tas stilling til hvordan det kan lages gode sykkelparkeringsanlegg og eventuell etablering av Park&Ride områder i forbindelse med kollektivterminaler. I tillegg må fremtidig eierskap og eventuelt løsninger for samarbeid mellom de aktører som har ansvar for terminalutvikling i Rogaland vurderes.

I Rogaland er det en rekke holdeplasser, spesielt i distriktet, som ikke tilfredsstiller krav til universell utforming og trafikksikkerhet. Mange holdeplasser utbedres i forbindelse med nyanlegg, men det er fortsatt et behov for å avsette midler til utbedring av eksisterende holdeplasser på fylkesveibudsjettet.

- For å sikre en helhetlig utforming og standard ved fylkets kollektivterminaler må det foretas en gjennomgang der status og strategi for videre utvikling fremkommer
- Det skal avsettes midler til utbedring av eksisterende holdeplasser på fylkesveibudsjettet.

5.1.7 Ny teknologi

De senere årene har det vært en stor utvikling av ny teknologi og tekniske løsninger innenfor kollektivtrafikken, eksempelvis autonome kjøretøy, sanntidssystem, mobil-apper og ny drivstoffteknologi. Man er positive til denne utviklingen og har ønske om å ta ny teknologi i bruk, man stiller seg også positiv til ulike prøveprosjekter.

Samtidig er det ikke et ønske at den nye teknologien skal være styrende for kollektivtilbudet. Nye teknologiske løsninger skal benyttes som et supplement der det er et markedsmessig behov og der det vil gi samfunnsmessig nytte.

- Ny teknologi og tekniske løsninger skal ikke være styrende for kollektivtilbudet, men kan være et supplement som kan benyttes der det er et markedsmessig behov og det det vil gi samfunnsmessig nytte
- Utvikling av nye tekniske løsninger i egenregi skal ikke være en del av Kolumbus kjernevirksomhet.

5.2 Stedsavhengige strategier

5.2.1 Rutetilbud

I arbeidet med å utforme det kollektive rutetilbudet er det viktig å bruke kunnskapen om markedets behov til å utvikle et rutetilbud som i så stor grad som mulig er i henhold til behovet.

Det må fortsatt bevilges mest ressurser til rutetilbudet i de bynære områder der behovet er størst, der reisestrømmene og markedsgrunnlaget er størst, potensialet for økt kollektivandel og de positive konsekvensene for miljøet er størst. Andre områder av fylket må tilbys et basistilbud med utgangspunkt i lovpålagt skoleskyss.

Buss i byområder – tettstedskategori a og b

For byområdet på Nord-Jæren svarer prosjektet Bussveien på mange av utfordringene knyttet til å øke antall kollektivreiser med buss.

Prosjektet har en grunntanke om å tenke bane og kjøre buss og er et viktig skritt i riktig retning med tanke på å forbedre fremkommeligheten og sørge for en forutsigbar og sømløs kollektivreise. Bussveien består av totalt 50 km kollektivtrase og innebærer full fremkommelighet for bussveilinjene og bidra til god forutsigbarhet en komfortabel reise for passasjerene. Om lag 75.000 mennesker vil være bosatt, og omlag 85.000 arbeidsplasser vil være lokalisert langs traseen. Bussveien bygges fortløpende og skal etter planen stå ferdig fra 2023.

I områder der Bussveien ikke bygges ut kan dårlig fremkommelighet fremdeles være et problem for bussen. I disse områdene skal bussenes punktlighet overvåkes og måles kontinuerlig. Dersom punktligheten ikke anses som tilfredsstillende må det vurderes om det skal iverksettes tiltak for å bedre punktligheten. Bypakken for Nord-Jæren inneholder omfattende fremkommelighetstiltak også på traséer som ikke er en del av bussveiprosjektet.

Samarbeidsavtalen som er inngått mellom Jernbanedirektoratet og Kolumbus AS omhandler, i tillegg til et svært viktig takstsamarbeid, også et samarbeid om ruteplanlegging, markedsføring og profilering. Dette er en avtale som er viktig i arbeidet med å skape et sammenhengende kollektivnettverk på Jæren. Fra fylkeskommunens side skal vi arbeide for at avtalens innhold blir gjennomført.

- Bynære områder skal prioriteres ved bevilgning av midler.
- Bussveien er et prioritert kollektivprosjekt.
- Bussenes punktlighet skal overvåkes kontinuerlig i områder der Bussveien ikke bygges ut. Dersom punktligheten ikke anses som tilfredsstillende skal det vurderes om det skal iverksettes tiltak for å bedre punktligheten

Buss i distriktet – tettstedskategori c, d og e

I distriktene, som ikke har de samme utfordringene m.h.t. trafikk og miljø, må vi sørge for å utnytte ressursene på best mulig måte ved å utvikle og tilby et basistilbud der skoleskyss i stor grad er dimensjonerende for tilbudet, i tillegg til et eventuelt kommersielt ekspressbussnett

Der det er potensiale, kan det legges til rette for regionale kollektivruter som knytter sammen tettstedene med de respektive sentra for bo- og arbeidsmarkedsregioner, samt byområdene i Rogaland.

Bestillingsruter er et alternativ i områder der kundegrunnlaget ikke er stort nok til å opprettholde ordinær rutetrafikk.

Bestillingsruter kan opprettes som en erstatning for faste ruter og forutsetter gode driftsløsninger, for ikke å bli for kostnadskrevende, som følge av mange tomkjøringskilometer og lave passasjerinntekter.

Bestillingsruter kan i tillegg være med på å opprettholde og bedre forretningsgrunnlaget til distriktsdrosjer, og med det enklere få besatt ledige løyver.

Det skal utvikles et kollektivtilbud til turister med utgangspunkt i det ordinære rutetilbudet, etter modell av "Travel like the locals" utarbeidet av FRAM Møre og Romsdal.

Der det finnes et jernbanetilbud, skal buss og tog være komplementære. Et tett samarbeid med Jærbanen vil være viktig for å skape enklere og mer sømløse reiser.

Andre områder av fylket skal tilbys et basistilbud med utgangspunkt i lovpålagt skoleskyss.
- Bestillingsruter skal vurderes som et alternativ til faste ruter
- Samarbeidsavtalen som er inngått med Jernbanedirektoratet skal gjennomføres etter intensjonene.

Båtruter

Fylkets båtruter har ikke det samme markedspotensialet som bussrutene og det eksisterer heller ikke det samme behovet, ut fra miljømessige hensyn, for å overføre passasjerer fra personbil til båt.

Det må foretas en gjennomgang av dagens totale rutetilbud med hurtig- og lokalbåt samt fylkesveiferjer for å tilpasse rutetilbudet til markedets behov bl.a. med tanke på forestående strukturendringer i transportsystemet (Ryfast og Rogfast) og for å oppnå et mest mulig effektivt ruteopplegg.

- Det skal foretas en gjennomgang av dagens rutetilbud med hurtig- og lokalbåt samt ferje samt foreslå endringer for å tilpasse rutetilbudet til markedets behov etter gjennomførte strukturendringer i transportsystemet.

Referanser

- Samferdselsstrategi for Rogaland 2018 – 2029
- Nasjonal Transportplan 2018-2029
- Reisevaneundersøkelse for Stavangerområdet 2012, Sintef rapport A24228
- Reisevaneundersøkelse for Haugalandet 2011, Sintef rapport A22354
- FT-sak 12/01 – Etablering av regi-enhet for kollektivtrafikken
- FT-sak 70/14 – Organisering av Rogaland Kollektivtrafikk
- Evaluering av Rogaland Kollektivtrafikk, Asplan Viak, 2005
- Rogaland Kollektivtrafikk – Ekstern evaluering, Vista Analyse, 2008
- Diverse statistikk – Kolumbus
- Regionale utviklingstrekk Rogaland 2016
- FT-sak 49/15 – Forenkling av dagens takst- og sonesystem for buss og båt
- Fylkesdelplan for universell utforming i Rogaland 2014 – 2017
- Kollektivtransport - Utfordringer, muligheter og løsninger for byområder, Urbanet Analyse, 2007
- Rogalandstatistikk.no

Vilje gir vekst

ROGALAND
FYLKESKOMMUNE

Postboks 130, 4001 Stavanger | Besøksadr. Arkitekt Eckhoffs gate 1, 4010 Stavanger | rogfk.no