

Sluttrapport – Nyttevurdering av framkomeprosjekt i kollektivtransporten

1. Bakgrunn - kort om prosjektet

I samband med byvekstavtalen for Bergensområdet og krav om porteføljestyring av aktuelle tiltak såg vi eit behov for eit meir systematisk arbeid med å vurdere nytten av ulike tiltak. Vi har mykje data som kan nyttast til dette formål, men har i liten grad jobba systematisk med nyttevurderingar av tiltak.

Prosjektet skulle gje oss meir innsikt i korleis velje ut prosjekt som er samfunnsøkonomisk lønnsame. Ved å velje ut dei riktige prosjekta vil vi også kunne sikre betre utnytting av arealressursane i avtaleområdet. I tillegg er prosjektet vurdert å ha stor overføringsverdi, gjennom kontakt med andre kollektivselskap i prosjektet har vi sett at problemstillinga har vore relevant for fleire storbyområde i Noreg.

Det vart søkt og tildelt midlar til prosjektet i 2019, men på grunn av covid-19 har vi stadig måtte utsette sluttseminaret for prosjektet. Det vart endeleg gjennomført i mars 2022. Det vart søkt om og tildelt 400 000 kr frå KMD.

2. Nærmere om prosjektet

Prosjektet hadde to mål:

- Å vurdere nytten av tre gjennomførte tiltak.
- Å utvikle metoden for vurderingar av nytte av framkomsttiltak.

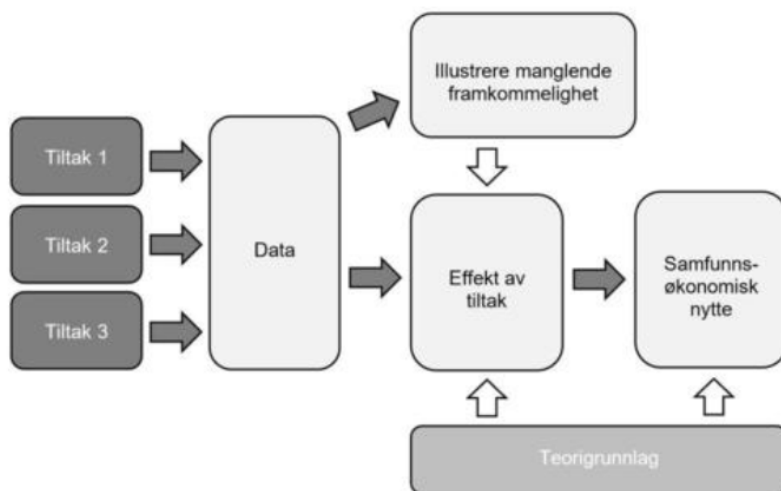
Det tre tiltaka som det vart gjennomført nyttevurdering av var

- Kollektivfelt på Haukås
- Aktiv signalprioritering (ASP)
- Framkometiltak på linje 10

Vi lyste ut ein offentlig konkurranse på prosjektet og fekk mange løysingsforslag. Vi valte ut Transportøkonomisk Institutt til å få oppdraget. I løysingsforslaget la dei opp til eit sluttseminar som vi var særleg positive til, då dette gav oss moglegheit til å spreie resultatene i aktuelle miljø.

TØI vart tildelt oppdraget og hadde oppstartsmøte i månadsskifte februar/mars 2020. Endeleg rapport vart oversendt Vestland fylkeskommune desember 2020, og er publisert på TØI sine nettsiden med rapportnummer 1811/2020.

Metodikken som er brukt er illustrert i figuren under:



Til sluttseminaret som var i mars 2022 inviterte vi representantar frå Ruter i Oslo, Columbus i Stavanger og AtB i Trondheim. Vi hadde formøte med alle for å førebu sluttseminaret.

Invitasjonane vart varmt tatt i mot, og alle stilte på sluttseminar då vi såg at dette er ei felles utfordring i storbyområda.

3. Resultater

Ved hjelp av detaljerte kjøretidsdata har vi illustrert framkommelighetsproblemene for utvalgte bussruter i Bergen, og undersøkt effekten av tiltak for å bedre framkommeligheten. Vi demonstrerer at framkommelighetsproblemene lar seg dokumentere med slike data, og at ulike mål på framkommelighet stort sett gir det samme inntrykket av situasjonen. Analysene av effekter av tiltak viser at aktiv signalprioritering (ASP) i lyskryss har hatt betydelig effekt på bussenes framkommelighet i to kryss ved Haukås nord i Bergen. Et kollektivfelt i samme område ser derimot ikke ut til å ha hatt noen særlig effekt. Vi finner heller ingen effekt av framkommelighetsprosjektet for Linje 10 mellom Gyldenpris og Wergeland, der det er gjort en rekke mindre utbedringer. Enkle samfunnsøkonomiske analyser tyder på at ASP er sterkt samfunnsøkonomisk lønnsomt i ett av de analyserte kryssene, men ulønnsomt i de tre andre. ASP blir samfunnsøkonomisk lønnsomt i tre av kryssene hvis passasjerenes tidsbesparelse behandles som en pålitelighetsgevinst.

Nokre av resultatene er litt overraskande, då operatørane av kollektivtransport har uttrykt betre framkome som resultat av kollektivfeltet på Haukås.

Prosjektet har vist korleis vi kan nytte data til å identifisere område med framkomeproblem med ulike metoder.

4. Formidling og samarbeid

På sluttseminaret som var ein del av prosjektet vart aktørar frå Skyss, Ruter, Columbus og AtB invitert med for å dele erfaringar. Sluttseminaret viste eit tydeleg felles behov for korleis vi skal utnytte dei data vi har, og korleis kommunisere betre at framkometiltak er viktige i den tette byen. Seminaret viste også at eit felles samarbeidsprosjekt vidare kan vere aktuelt for å halde trykket oppe på ein viktig sak.

5. Økonomi

I søknaden til KMD hadde vi budsjettert med følgande budsjett

Kostnadsplan

Nyttevurdering framkomsttiltak	2020
Konsulentteneste	800 000
Administrativt arbeid	25 000

Finansieringsplan

Nyttevurdering framkomsttiltak	2020
Eigeninnsats	25 000
Eigenfinansiering	400 000
Tilskotsmiddel <u>KMD</u>	400 000
SUM	825 000

Når det gjeld timar i eigeninnsats er det lagt inn minimum 100 timar, noko som tilsvarer 80 000 kr.

TØI har fakturert fylkeskommunen 764 000 kr, noko som gir eit rekneskap på

	Inntekter	Utgifter
Tilskot frå KMD	400 000 kr	
Eigenfinansiering	364 000 kr	
Timeinnsats, Vestland fylkeskommune	80 000 kr	80 000 kr
Konsulenttenester		764 000 kr
Total	844 000 kr	844 000 kr