

---

Saksnr: 2021/6205-1  
Saksbehandlar Svein Book Dalsgård  
Dato: 25.02.2021

---

	Møtedato
<b>Til:</b> Hovudutval for samferdsel og mobilitet Fylkesutvalet	23.3.2021 26.3.2021
<b>Frå:</b> Fylkesrådmannen	

---

## Omlegging av kollektivsystemet i Bergen 25. mai 2021

### Samandrag

25. mai 2021 blir det tatt viktige steg for å realisere Trafikkplan Bergen (2018). Då blir betydelege delar av linjenettet i Bergen lagt om, med kontraktsområda Bergen nord og Bergen sentrum som dei mest påverka. Samtidig blir Olav Kyrres gate igjen tatt i bruk for kollektivtrafikk og det blir ei vesentleg styrking gjennom bruk av om lag 45 MNOK av belønningmidla.

Omleggingane blir dei mest omfattande på ti år, og 50 av dagens linjer får endringar.

Omleggingane er ei vidareutvikling som skal gjere kollektivnettet meir attraktivt og heilskapleg med fleire reisemoglegheiter for kundane

- Reindyrke hovudlinjene og samspelet mellom dei
- Hyppigare avgangar også ut over hovudlinjene
- Utvikle eit ytterlegare kompakt bytepunkt i sentrum

Samtidig gir omleggingane betre ressursutnytting med tanke på tilgjengeleg areal i sentrum og økonomiske middel.

Omleggingane vil føre til endringar for dei reisande på mange ulike måtar. Den enkelte kunden si oppleving vil vere ein del av den endringsreisa vi skal stå i saman med kundane våre.

Det blir førebudd mange tiltak for å nå ut til kundane våre med historia om endringane som kjem, og spesielt er det gjort omfattande arbeid for at tilrådde bytepunkt skal vere enkle å finne fram i og bruke for dei reisande.

Store omleggingar er knytt til risiko. Risikoanalyse og tilhøyrande handtering blir difor lagt stor vekt på.

*Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor inga handskriven underskrift*

## Notat

### Omlegging av kollektivsystemet i Bergen 25. mai 2021

#### **25. mai 2021 blir det tatt viktige steg for å styrke kollektivtilbudet i Bergen**

Ulike trafikkplanar operasjonaliserer Kollektivstrategi for Hordaland (2014) innanfor utvalde geografiske område eller transportmiddel. Trafikkplan Bergen (FUV PS 80/2018) er utarbeidd med grunnlag i den overordna felles målsettinga om nullvekst i privatbilismen i byområda, og at trafikkveksten i Bergen difor skal skje med kollektivtrafikk, sykkel og gonge. Den strategiske hovudretninga i planen er å styrke kollektivtilbudet for dei store reisestraumane. Dette er ytterlegare støtta av vedteken bruk av 40-45 MNOK i belønningssmidlar (FUV PS 188/2020).

Trafikkplan Bergen blir realisert både gjennom årlege ruteendringar, kontraktsoppstartar og ferdigstilling av infrastrukturtiltak. Omleggingane i mai 2021 er knytte til kontraktsoppstartar for områda Bergen sør i 2019 og Bergen nord og Bergen sentrum i 2020, men medfølgande endringar har praktisk sett ikkje latt seg gjennomføre før oppgraderinga av Olav Kyrres gate er ferdig. Bybanen til Fyllingsdalen i 2022/2023 vil ytterlegare komplettere kollektivsystemet og realisere Trafikkplan Bergen.

#### **Omleggingane i mai blir dei mest omfattande på 10 år**

Den 25. mai 2021 blir betydelege delar av linjenettet i Bergen lagt om, med kontraktsområda Bergen nord og Bergen sentrum som dei mest påverka. Samtidig blir Olav Kyrres gate igjen tatt i bruk for kollektivtrafikk.

Statens vegvesen planlegg opning av Olav Kyrres gate tysdag 18. mai 2021 og melder at dei per februar d.å. ikkje ser utfordringar som vil påverke den planlagde opninga.

Skyss har difor vurdert moglege datoar og konkludert med å gjennomføre omleggingane første kvardag etter pinse, tysdag 25. mai 2021.

Så mange som omkring 50 av dagens linjer får endringar i mai. Det blir blant anna ti nye linjer, 13 blir avslutta, 30 linjer får haldeplass i Olav Kyrres gate eller Lars Hilles gate, og det blir nokre endringar på Bergen busstasjon og Åsane terminal.

Dette medfører samla sett at omkring 50 prosent av alle enkeltreiser i og rundt Bergen vil bli påverka i større eller mindre grad, og alle reisande kan bli påverka, f.eks. som følge av byte mellom linjer eller endringar i informasjon.

#### **I 2010 blei hovudlinjene i kollektivtilbudet etablert og har vore ein suksess**

Kollektivtilbudet i Bergen gjennomgjekk i 2010 ei omfattande omlegging i høve opninga av første byggetrinn av Bybanen, konkurranseutsetting med bruttokontraktar og aukande ambisjonar for kollektivtrafikken.

Med Bybanen som ryggrad blei det satsa stort på seks utvalde hovudlinjer i kollektivtilbudet. Satsinga har vore ein suksess med stadig vekst i talet på reisande fram til koronapandemien ramma i 2020. At fire av dei seks linjene betener nærare 50 prosent av passasjerane i og rundt Bergen, gir eit godt bilete på suksessen.

Dersom vi ser på kollektivnettverket som eit tre som forgreinar seg utover, er det hovudlinjene som utgjør stammen i treet. Difor er desse hovudlinjene ofte kalla stamlinjer.

Når to av hovudlinjene ikkje har så høgt passasjerbelegg som dei fire andre, er det illustrerande for at det likevel er moglegheiter for forbetring som ein del av ei marknadsorientert tilbudsutvikling med prioritering av det beste tilbudet der flest reiser, slik det går fram av Trafikkplan Bergen.

### Linje 1-6 vil framleis ha hyppigast avgangar, størst kapasitet og lengst opningstider

I mai blir hovudlinjene justerte for å legge til rette for ei ytterlegare satsing der dei har det beste tilbodet. Det blir framleis seks hovudlinjer som har hyppigast avgangar, størst kapasitet (alle busslinjene blir betente av leddbussar), lengst opningstider og dei enklaste linjenummera. Hovudlinjene skal vere enkle å forstå og enkle å bruke, med bybanelinjene i spissen.

Dei 6 hovudlinjene vil vere

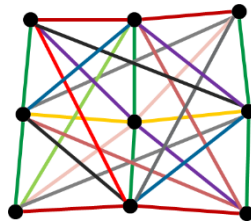
- |                                      |                |
|--------------------------------------|----------------|
| 1. Byparken - Bergen lufthavn        | (uendra)       |
| 2. Kaigaten - Fyllingsdalen terminal | (ny 2022/2023) |
| 3. Støbotn - Vadmyra                 | (ny)           |
| 4. Flaktveit - Hesjaholtet           | (uendra)       |
| 5. Sletten - Oasen                   | (ny)           |
| 6. Birkelundstoppen - Lyngbø         | (ny)           |

### Vidareutviklinga av linjenettet skal gi kundane våre fleire reisemoglegheiter

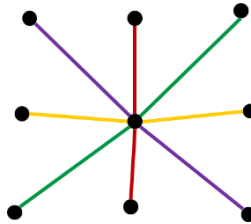
Vidareutviklinga av linjenettet skjer for å gi kundane våre fleire reisemoglegheiter, raskare og meir føreseielege reiser og sikre tilstrekkeleg kapasitet. Kundane skal kunne reise på kryss og tvers i linjenettet med bane, buss og båt, og gjerne i kombinasjon med å sykle eller gå. Målet er at kundane opplever å kunne reise «saumlaust» i heile Bergensområdet, også på reiser som ikkje er sentrumsretta eller som inneber byte undervegs. Når kundane har ei slik oppleving, er målet om å gi kundane fleire reisemoglegheiter nådd.

Eit slikt linjenett for byområde er det brei fagleg semje om, men det tyder samtidig at byte er ein nødvendig del av reisene, som Kollektivstrategi for Hordaland (2014) slår fast.

Om byte skulle vore unngått, hadde det vore nødvendig med mange direkte eller lange linjer. Dersom ni stadar skulle vore betente utan byte, kan det illustrerast slik, der omkring 20 linjer utgjer kollektivtilbodet.



Med byte vil dei same stadane kunne betenast med berre fire linjer som pendlar gjennom sentrum av dei ni stadane. Sjølv med byte vil mange reisande få direkte linjer, og der det ikkje er mogleg, vil sentrum vere bytepunkt for alle linjene.



For at reiser med byte skal fungere godt er det nødvendig med hyppige avgangar, slik at det er føreseieleg og kort ventetid for å kome seg vidare. Ei nyleg gjennomført befolkningsundersøking i Vestland peiker på hyppige avgangar som vesentleg for å få fleire reisande.

Ut over fleire reisemoglegheiter for kundane våre gir også vidareutviklinga andre gevinstar

- Med fleire linjer som går gjennom sentrum, blir det betre arealutnytting fordi færre bussar ventar i sentrum for å starte turane
- Dei nye linjene vil gi betre kapasitetsutnytting og meir effektiv bruk av offentlege middel

**Vidareutvikling og satsing på hovudlinjene fører til endringar også for andre linjer**

Endringane for hovudlinjene medfører òg endringar for andre linjer. Nokre av dei vil komplettere hovudlinjene og vere med på å gjere det samla linjenettet meir attraktivt og heilskapleg.

Tre nye linjer vil supplere stammen og utgjere nokre av dei tjukke greinene i linjenettet og vil ha hyppige avgangar og lange opningstider, men med litt meir krunglete linjeføring for å dekke større område enn hovudlinjene

- Linje 12 Lønborglien - Bergen sentrum - Lægdene
- Linje 16E Øyjorden - Bergen sentrum - Sædalen - Nesttun
- Linje 19 Åsane terminal - Eidsvågneset - Bergen sentrum - Løvestakkskiftet

Linje 16E vil erstatte dagens linje 80 frå Nesttun til Bergen sentrum, og linje 83 frå Bergen sentrum til Øyjorden. Talet på avgangar vil samtidig auke for å sikre tilbodet mellom Sandviken og Haukeland. For å sikre ei raskare reise langs traseen vil denne linja berre stoppe på utvalde haldeplassar.

Linje 27 vil som i dag køyre mellom Åsane terminal gjennom Fløyfjellstunnelen via Danmarks plass til Haukeland, men blir styrka med fleire avgangar og helgetilbod for å sikre tilbodet mellom Åsane og Haukeland. Linja vil ikkje ha avgangar via Eidsvågneset.

Alle dei nemnde linjene styrker kollektivtilbodet for store reisestraumar.

Linje 44 blir ei lokal linje som betener Gravdal og Nipedalen, der reisande på Lyngbø byter buss enten til linje 6 mot Birkelundstoppen via Laksevåg og Bergen sentrum, til linjer som går direkte gjennom Damsgårdstunnelen, eller linjer mot vest. Det vil vere tett kopling mellom denne linja og linje 6.

Knytt til omlegginga vil den ekstra kapasiteten som er sett inn for å hindre trengsel (Covid-19) på strekninga Haukeland sjukehus - Bergen sentrum, og nokre andre utvalde avgangar knytt til Haukeland, bli avvikla. Skyss vil følgje med på kvar det eventuelt kan oppstå kapasitetsutfordringar i det nye linjenettet og vurdere tiltak.

**For mange reisande blir det endringar i måten kollektivsystemet fungerer på**

Omleggingane i mai vil treffe den enkelte reisande på mange ulike måtar. Nokre vil møte eit nytt linjenummer dei ikkje er vane med, men få kortare reisetid og hyppigare avgangar. Nokre som tidlegare har måtta ta omsyn til fleire linjenummer, trenger kanskje berre ta omsyn til eitt, medan nokre vil få fleire variantar å velje mellom til der dei skal.

Endringar er noko mange ikkje likar uansett, og nokre av våre reisande vil heilt sikkert oppleve endringane som kjem, som ulemper. Dette kan gjelde stadar der reisande tidlegare kunne nytte ein direkte buss, medan det no blir nødvendig med byte under reisa, for eksempel til ei av hovudlinjene i Loddefjord, i Åsane, på Lyngbø eller på Lagunen.

**Kundane vil oppleve endringane forskjellig**

Uansett om det ligg gode grunnar bak endringane som kjem, er det ikkje mogleg å føreseie opplevinga til den enkelte som blir påverka. Nokre kan oppleve ei endring som positiv, medan andre kan oppleve den same endringa som negativ.

Opplevinga til den enkelte kunden vil vere ein del av den endringsreisa vi skal stå i saman med kundane våre.

Også ved etablering av hovudlinjene i 2010 var det mange som opplevde endringane som utfordrande, og det nye tilbodet fekk betydeleg kritikk. Men når dei reisande etter kvart er blitt kjende og vane med det nye tilbodet, har dei tatt det til seg. Når vi i dag ser tilbake på satsinga på hovudlinjer, har det vore ein suksess.

Dette vil vere eitt viktig perspektiv å hugse på når vi i tida som kjem skal hjelpe alle involverte og påverka med å forklare, forstå og forsvare endringane.

### **Frå «mi linje» og «min buss» til «mitt kollektivtilbod» og «mine moglegheiter»**

Eit anna viktig perspektiv ein må halde fast ved, er hovudlinjene som utgjer stammen og andre linjer som utgjer dei tjukke greinene i kollektivnettet. Til saman dekker desse linjene dei mest folketette byområda. Med hyppige avgangar og lange opningstider vil det der dei kryssar kvarandre, vere korte ventetider slik at det er enkelt og føreseieleg å gå av ei linje og på ei anna.

Med ytterlegare satsing på desse linjene og samspelet dei imellom blir kollektivsystemet utvikla frå å vere prega av eigne tilbod med «mi linje» og «min buss» til eit fokus på «mitt kollektivtilbod» og «mine moglegheiter».

### **Vidareutviklinga av linjenettet gir betra mobilitet i tråd med FNs berekraftsmål**

FNs berekraftsmål kan sette enkeltsaker inn i ein større samanheng. Vidareutviklinga av linjenettet for å operasjonalisere Kollektivstrategien for Hordaland (2014) vil gi betra mobilitet for befolkninga og understøtte berekraftsmål 11.

Dette berekraftsmålet handlar om berekraftige byar og lokalsamfunn, og betra mobilitet for befolkninga vil spesielt understøtte delmål 11.2 om tilgang til trygge, tilgjengelege og berekraftige transportsystem til ein overkomeleg pris, samt delmål 11.6 om reduksjon av negativ påverking på miljøet, blant anna med vekt på luftkvalitet.

Utviklingsplan for Vestland 2020-2024 bygger på FNs berekraftsmål og vidarefører nullvekstmålet som satsing i Bergensområdet. Dermed vil omleggingane kunne vere eit riktig steg på vegen i komande strategi om berekraftig mobilitet.

### **Vi vil fortelje historia om kollektivsystemet til kundane våre**

Når alle reisande i Bergensområdet kan bli påverka av endringane som kjem, må vi kommunisere til alle og gjere vårt beste i å hjelpe til å forstå kollektivsystemet. Blant buss, båt og bybane skal vi fortelje kvar dei går, når dei går, kva dei heiter og kva dei kan gjere for den enkelte.

Historia ønsker vi skal vere ei forteljing som er enkel å forstå, synleg og lett å bruke.

Til hjelp i historieforteljinga blir mange tiltak førebudd

- Tiltrådde bytepunkt skal vere enkle å finne fram i og bruke for dei reisande
- Stoppmønster skal bidra til enkle og effektive byter og reiser
- Kundekommunikasjon i mange kanalar
- Breitt tilgjengeleg ruteinformasjon
- Heilt nye linjekart
- Grundig sjåfør opplæring i nytt rutetilbod
- Pressearbeid
- Interessentar som politikarar, kommunar og store arbeidsplassar vil få særskilt informasjon

Gjennomgåande er det i arbeidet med tiltak lagt vekt på at historia skal vere funksjonell og enkel for ein ukjend reisande. Ein ukjend kan vere ein ny turist, men det kan òg vere ein lokalkjend som ikkje nyttar kollektivtransport til dagleg eller berre er kjend med ein del av kollektivnettet. Dersom historia er funksjonell og enkel for ein ukjend, blir ho òg anvendeleg for dei faste reisande.

### **Tiltrådde bytepunkt blir ein viktig del av historia om kollektivsystemet**

Eit bytepunkt er ein stad ulike kollektivlinjer og transporttilbod kryssar, der reisande kan byte for å kome fram til andre reisemål enn dei kunne nådd utan byte.

Byte kan for lokalkjente skje mange stadar langs linjene. Likevel vil det nokre stadar vere spesielt viktige og tilrådde bytepunkt. Sidan byte er ein nødvendig del av mange reiser, er det gjort eit omfattande arbeid med tilrådde bytepunkt.

Tiltrådde bytepunkt vil synleggjerast i linjekart. Kvar haldeplass/perrong i det enkelte tilrådde bytepunktet får ein egen bokstav eller tal, der bybaneperrongar får dei første perrongbokstavane i alfabetet der det er mogleg. I dei tilrådde bytepunktta skal det vere tilrettelagt for å finne fram.

Det er behov for å endre mange eksisterande perrongbokstavar og legge til nye. Dette vil i hovudsak bli gjort like etter påske og er nødvendig for å førebu omleggingane, blant anna slik at søk i ruteinformasjon for det nye rutetilbodet er riktig også i tida før omleggingane. Men det betyr at det i trykt eller statisk ruteinformasjon som ruteplakatar og rutetabellar, dessverre kan inntreffe feil fram til all informasjonen er oppdatert i mai eller juni ved oppstart for sommarrutene.

Todelt namnsetting blir tatt ytterlegare i bruk for utvalde og viktige bytepunkt. Det blir då eit eige namn på bytepunktet som første del, med haldeplassnamnet som nærare forklaring som andre del. Todelt namnsetting er i bruk fleire stadar i Noreg.

Sjølv om byte er ein viktig del av kollektivsystemet i Bergen, vil det likevel ikkje passe alle. Servicelinjene på Landås, Laksevåg, Åsane og i sentrum kan då vere eit godt alternativ med linjer ekstra tilpassa innbyggerane i desse områda.

### **Bytepunktet i bykjernen vil vere Bergen sentrum**

Med omleggingane i mai vil det bli eit ytterlegare kompakt bytepunkt i kjernen av Bergen, det desidert største mål- og bytepunktet og viktig for svært mange linjer. I utstrekkinga av det tilrådde bytepunktet er det lagt vekt på å inkludere alle linjer som går gjennom bykjernen. Dermed blir bytepunktet mest mogleg funksjonelt, men med den ulempa at det er lang avstand mellom ytterpunkta.

Namnet på bytepunktet i bykjernen vil vere Bergen sentrum. Sjølv om Bergen sentrum er eit større geografisk område enn sjølv bytepunktet, er vurderinga at det vil vere funksjonelt og det enklaste for ein ukjend reisande, og dekkande for det mange vil oppfatte som sentrum i Bergen. Med ei todelte namnsetting vil namnet i mange samanhengar ha eit haldeplassnamn som nærare forklaring, for eksempel Bergen sentrum - Olav Kyrres gate E.

I arbeidet med namn har kundepanelet vårt vore til god hjelp i vurderingane. Byparken og Bergen sentrum var to hovudalternativ, og også kundepanelet vurderte Bergen sentrum som beste av desse to.

Linjer som endar i bytepunktet, blir skilta med namnet på bytepunktet, noko som vil vere funksjonelt og forståeleg for ein ukjend reisande. Dette medfører ei endring for mellom anna linje 1. Denne bybanelinja vil framleis ha siste haldeplass Byparken, men destinasjonen vil vere Bergen sentrum, og linja vil gå mellom Bergen sentrum og Bergen lufthavn. Dette løyser samtidig utfordringa ved oppstart av linje 2 til Fyllingsdalen, som vil ha avgang frå bybanehaldeplassen i Kaigaten. For å få den praktiske gjennomføringa til å gå opp vil det nemleg vere behov for fleksibilitet med å kunne la avgangar frå Fyllingsdalen kome til Byparken som siste haldeplass. For kundane vil ikkje det vere heilt føreseieleg, men vognene som skal til sentrum, vil ha same destinasjonstekst i skiltkassen uansett, medan den konkrete haldeplassen kan bli informert om inne i vognene og på ankomsttavler.

### **Stoppmønster skal bidra til enkle og effektive byte og reiser**

I bestemminga om kvar dei enkelte linjene skal stoppe både i og utanfor tilrådde bytepunkt er det lagt vekt på å samle linjer til same bydel på same haldeplass, samt å ha kort avstand mellom viktige bytemoglegheiter. Det er òg vurdert kapasitet for haldeplassane både med tanke på bussar og reisande. Gjennomgåande ved kontraktsoppstartane er at bussane er blitt lengre (leddbussar og boggibussar) med hyppige avgangar.

Kommersielle operatørar er informerte om dei planlagde stoppmønstra i Bergen for å gjere planlegginga enklare også for dei. Blant anna er det frigjort eigne haldeplassar til dei kommersielle på Torget for å medverke så godt det lar seg gjere til ei god avvikling både for sightseeing, flybuss og andre.

### **Risikohandtering er viktig fram mot omleggingane**

Med så omfattande omleggingar er det ekstremt mange detaljar og nokre store og mange små moment som kan føre til uønskte hendingar og situasjonar.

Det blir difor lagt stor vekt på risikohandtering. Det er likevel ei erkjenning at det ikkje vil la seg gjere å redusere all risiko til ønska nivå.

- Kapasiteten på Festplassen for både kollektivreisande og gåande vil være utfordrande når alle hovudlinjene for buss skal stoppe der. Det gir risiko for trengsel med fare for samanstøyt mellom myke og harde trafikantar. Risikoreduserande tiltak med utviding av haldeplassområdet er tatt initiativ til, men vil ikkje la seg gjennomføre til omleggingane.
- Det vil være risiko for midlertidig redusert omdøme før det nye rutetilbodet har gått seg til. Mange tiltak er planlagt og blir iverksett for å hjelpe kundane i endringane som kjem, for å redusere risikoen.
- Alle hovudlinjene for buss går over Puddefjordsbroen, og ikkje planlagde stengingar vil inntreffe. Tiltak for handtering av ikkje planlagde hendingar saman med operatørane er iverksett, men konsekvensane vil likevel være betydelege når dei inntreffer.