
Saksnr: 2020/42250-8
Saksbehandlar: Vigdis Robak Bjørgo

Saksgang

Utval	Utv.saksnr.	Møtedato
Hovudutval for samferdsel og mobilitet		25.05.2021
Fylkesutvalet		01.06.2021

Trafikkplan Bergen sør og Bjørnafjorden

Forslag til innstilling

1. Fylkesutvalet sluttar seg til Trafikkplan Bergen sør og Bjørnafjorden, og tilrådingar om omlegging av bussnettet i samband med ny E39 Svevatjørn-Rådal og ny bybanelinje til Fyllingsdalen.
2. Tiltak knytt til regionstamlinje for sørkorridoren frå 2022, og vidare oppfølging av Trafikkplan Bergen sør og Bjørnafjorden, vert finansiert med belønningssmidlar gjennom Byvekstavtalen og prioriteringar i årlege budsjettprosessar.

Samandrag

Bygging av ny E39 Svevatjørn-Rådal og ny bybanelinje til Fyllingsdalen har gitt behov for å gjere vurderingar av linjenett og rutetilbod i områda Bergen sør og Bjørnafjorden. Ein trafikkplan for desse områda ligg no føre, med tilrådde endringar i busstilbodet. Tilrådingane bygger på faglege prinsipp for utvikling av kollektivtilbod i byområde frå Kollektivstrategi for Hordaland, og bygger vidare på endringane som blir gjort i Bergensområdet i mai i år. Etablering av nytt regionstamlinjetilbod i sørkorridoren i samband med ny E39 har ein estimert kostnad på 6-7 MNOK. Når det gjeld tilpassingar i busstilbodet til den nye bybanelinja, er utgangspunktet at tiltaka i 2022 skal gjerast innanfor dagens nivå av ruteproduksjon. Samstundes vil trafikkplanen vere utgangspunkt for vidare tilbodsutvikling i dei aktuelle områda.

Bergen kommune og Bjørnafjorden kommune har begge gitt uttale til planen, samt deltatt med innspel og informasjon undervegs i arbeidet. Kommunane støttar hovudgrepa som er tilrådd i planen.

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen
fylkesdirektør mobilitet og kollektiv

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor inga handskriven underskrift

Vedlegg: 1 Trafikkplan Bergen sør og Bjørnafjorden, 2 Marknadsanalyse, 3 Høyringsuttale Bergen kommune, 4 Høyringsuttale Bjørnafjorden kommune

Saksutgreiing

Bakgrunn for saka

Sak om oppstart og gjennomføring av arbeidet med trafikkplan for Bergen sør og Bjørnafjorden vart handsama i fylkesutvalet i juni 2020 (PS-126/2020). Bakgrunn for trafikkplanarbeidet er knytt til dei to store infrastrukturprosjekta som begge opnar i 2020:

- **Ny bybanelinje til Fyllingsdalen** gir eit nytt tverrgående tilbod mellom Fyllingsdalen og Bergensdalen, via sjukehusområdet på Haukeland. Busstilbodet i Bergen sør må tilpassast for å stø opp om det nye bybanetilbodet.
- **Ny E39 mellom Sveгатjørn og Rådal** gir grunnlag for å etablere regionstamlinje i sørkorridoren, og det lokale busstilbodet må tilpassast for å stø opp om det nye regionstamlinjetilbodet.

Trafikkplan Bergen sør og Bjørnafjorden byggjer vidare på vedtatt trafikkplan for Bergen 2018, (FUV, PS 80/2018) og omlegginga av linjenettet som vert gjennomført no i mai 2021. Fagleg funderte planleggingsprinsipp for utvikling av kollektivnettet ligg til grunn for planarbeidet.

Planen omhandlar i hovudsak omlegging av busstilbodet i samband med dei to hovudtemaa nemnt over. For Bjørnafjorden er såleis framtidig båt- og ferjetilbod ikkje direkte del av planen. Målsettinga er likevel klar, om å oppnå best mogleg korrespondansar i det samla kollektivtilbodet.

Det vert køyrd mykje skuleskyss i områda for planen, utan at det nødvendigvis kjem fram i trafikkplanen. Tilstrekkeleg kapasitet for skuleskyssen vil bli i vareteke.

Fylkesrådmannen gir i denne saka ein kort gjennomgang av arbeidet som ligg til grunn for trafikkplanen, hovudendingane som er tilrådd for tilbodet og økonomiske konsekvensar. Trafikkplanen har nyleg vore på høyring i dei to kommunane. Høyringsuttalane (vedlagt saka) er vurdert og vert her kort gjennomgått.

Vedtakskompetanse

Fylkesutvalet, jf. delegasjonsreglementet. pkt. 2.1.7. Andre oppgåver; Fylkesutvalet tek avgjerd i alle andre saker der avgjerdsmende ikkje ligg til anna organ, og der saka ikkje er av prinsipiell betydning for fylkeskommunen si verksemd.

Vurderingar og verknader

Økonomi: Saka omhandlar ikkje tiltak som krev endringar i inneverande budsjettår, men har innverknad på komande budsjettår 2022 og 2023 og bruk av belønningssmidlar.

Klima: Saka omhandlar framtidige tiltak som vil medverke til å redusere klimapåverknadene frå persontransporten ved at fleire vel å reise kollektivt.

Folkehelse: Saka omhandlar framtidige tiltak, med positiv innverknad på folkehelsa med omsyn til utsleppsreduksjon frå persontransport.

Regional planstrategi: Kopling til Utviklingsplan Vestland og gjeldande Kollektivstrategi for Hordaland.

Om trafikkplanen og arbeidet

Trafikkplanen omhandlar dei to hovudproblemstillingane kvar for seg, under overskriftene *Bergen sør* og *Bjørnafjorden*.

- Bergen sør omfattar i denne samanheng bydelane Bergenhus, Fyllingsdalen, Årstad, Ytrebygda og Fana.
- Bjørnafjorden er i hovudsak avgrensa til tilbodet mellom Osøyro og Bergen. I tillegg er det gjort vurderingar kring tilbodet mellom Eikelandsosen og Osøyro, samt det lokale busstilbodet rundt Osøyro med tilknytning til det nye regionstamlinjetilbodet.

Tilrådingane om framtidig tilbod byggjer på grundige marknadsvurderingar, inklusive utviklingsplanar og kommuneplanar for dei aktuelle områda. Begge dei to kommunane har bidratt med informasjon og faktagrunnlag og med deltaking i to arbeidssamlingar. Som del av arbeidet er det i tillegg gjennomført ei kundeundersøking blant anna av kollektivbrukarar som vert direkte eller indirekte påverka av den nye bybanelinja til Fyllingsdalen. Det følgjer ein egen marknadsrapport som vedlegg til planen, inklusive rapporten frå kundeundersøkinga.

Eit viktig prinsipp for utvikling av tilbod i byområde, er å byggje linjenettverk framfor mange direkte eller lange linjer. Det er det same prinsippet som det er jobba etter over tid i Bergen, og som vi har

sett har gitt god passasjervekst. Føremålet er å kunne gi flest mogleg reisemoglegheiter for fleire i eit samla kollektivnett, med gode byttepunkt som gir enkle og føreseielege bytter. Endringane gjer at enkelte rushrelaterte tilbod og direktetilbod med få avgangar vert lagt ned, og at ressursane vert nytta til å styrke frekvensen i andre delar av linjenettet.

Eit anna prinsipp for utvikling av linjenettet er å etablere regionstamlinjer mellom regionsentra rundt Bergen og Bergen sentrum. Regionstamlinjer skal mellom anna velje raskaste trasé, betene viktige knutepunkt inn mot bystamlinjenettet, og opne for av- og påstiging på alle stopp vert betent av linja. I 2018 vart regionstamlinja i nordkorridoren, mellom Knarvik og Bergen etablert med desse prinsippa lagt til grunn, og evalueringa viser vekst i tal reisande.

Tidsperspektiv og økonomiske vurderingar

Trafikkplanen skal danne grunnlag for tiltak frå 2022, i samband med ferdigstilling av ny E39 og bybanelinje til Fyllingsdalen. Samstundes vil vidare styrking og utvikling av tilbodet legge trafikkplanen sine tilrådingar til grunn. Fylkesrådmannen viser i denne samanheng til sak om årleg ruteendringsprosess og bruk av belønningsmidlar, der det vert lagt til grunn at belønningsmidlar skal knytast til trafikkplanar og oppfølgjande tiltak (FUV, PS-188/2020).

Ny bybanelinje er ei vesentleg styrking av kollektivtilbodet i Bergen. Som utgangspunkt er endringane i busstilbodet knytt til den nye bybanelinja planlagt innanfor dagens ruteproduksjon for buss. Det vil seie at framlegg til nytt rutetilbod slik det kjem fram i planen ikkje vil ha økonomiske konsekvensar for bussdrifta frå 2022. Detaljplanlegging fram mot oppstart kan likevel gje behov for mindre justeringar og driftskostnader.

Kostnader for drift av bybanelinja kjem i tillegg. Det er gjennomført ei utgreiing om mogleg rutetilbod på den nye linja, med vurderingar kring marknad, økonomi og drift av bybanen. Trafikkplanen har lagt til grunn minimum 10 minutts frekvens største delar av dagen for bybanelinja til Fyllingsdalen. Det vil bli arbeidd vidare med detaljar kring tilbodet og økonomiske konsekvensar fram mot komande budsjettprosess.

Ny regionstamlinje Os-Bergen vil innebere auka ruteproduksjon og kostnad knytt til drift - dette som følgje av behovet for å oppretthalde eit godt tilbod på strekninga Os-Søfteland-Valla-Nesttun. Førebelse estimat viser ein meirkostnad for dei samla endringane i rutetilbodet på 6-7 MNOK.

Anbefala tiltak

Bergen sør – styrke det tverrgåande tilbodet

Bybanelinja til Fyllingsdalen, linje 2, tilfører ei ny bystamlinje i kollektivnettet Bergen. Linja vil både styrke det sentrumsretta tilbodet for planlagde byutviklingsområde i bergensdalen, og den vil utgjere eit nytt tilbod på tvers av bergensdalen og hovudvegnettet.

Ei ny tverrgåande bybanelinje gir ei vesentleg styrking av kollektivtilbodet og potensiale for fleire kollektivreisande mellom bydelane sør for Bergen sentrum. Bybanelinja vil i all hovudsak gå på tvers av det etablerte kollektivnettet, og gir såleis i liten grad grunnlag for å redusere busstilbodet. Samstundes opnar bybanelinja for nye reisemoglegheiter og meir effektive kollektivreiser mellom bydelane sør for Bergen sentrum.

For å utnytte potensialet i det tverrgåande tilbodet som linje 2 utgjer, er det nødvendig å gjere tilpassingar i bussnettet. Hovudgrepet er å prioritere ressursane til auka frekvens på busslinjer inn mot bybanestoppa - særleg Oasen, Kristianborg og Haukeland Universitetssjukehus, og såleis oppnå ein sterkare nettverkseffekt. Dette gjeld linjer i Fyllingsdalen, linjer mellom Loddefjord og Fyllingsdalen, linjer mellom Ytrebygda, Fyllingsdalen og sentrum, samt linjer mellom Ytrebygda og Loddefjord.

Tilbodet i Fana og Ytrebygda er kjenneteikna av mange lågfrekvente linjer som både dekker lokalveggar og hovudkorridorar. Dette gjer eit uoversiktleg tilbod for kundane. Samstundes er passasjertala for desse linjene lågare målt mot dei sterkaste linjene i Bergen. I planen er det difor lagt opp til ei omlegging av linjenettet i desse områda.

Det skal vere enkelt å ta seg fram i kollektivnettet, med effektive bytter utan lang ventetid. Det inneber linjestruktur med færre linjer og linjevariantar, og der linjene har fleire avgangar og høgare frekvens. For enkelte reisande vil endringane innebere at ein må reise med ei anna linje enn den

dei pleier å reise med. For andre inneber det å måtte gjere bytte undervegs på reisa mot tidlegare å ha direkte reisemoglegheit, eller å gjere bytte på andre stadar enn i dagens kollektivnett.

Konkret døme på ei endring som vil råke enkelte reisande, er nedlegging av dagens linje 14 Bønestoppen-Fjøsanger-Bergen busstasjon. Denne linja har i dag berre tilbod i rush. Med endringane som er tilrådd i planen, vil dei reisande i Bønesområdet få eit styrka tilbod gjennom heile dagen, med høg frekvens og fleire reisemoglegheiter. For dei som i dag nyttar linje 14, inneber det anten å nytte dagens linje 15 Bønestoppen-Gyldenpris-Bergen sentrum, eller ny linje 25 Oasen-Bønes- Wergeland-Nesttun med byttemoglegheit til begge bybanelinjene.

Bjørnafjorden – etablere regionstamlinje i sørkorridoren

Den nye regionstamlinja mellom Osøyro og Bergen sentrum bør leggest til traséen for ny E39. Linja vil gi kortare reisetid enn dagens sentrumsretta tilbod, og gi fleire reisemoglegheiter internt i Bergen.

For det første vil regionstamlinja treffe på bybanelinje 1 tidlegare i reisa enn dagens tilbod. Forutan å vere eit viktig reisemål, opnar Lagunen for langt betre og meir effektive kollektivreiser både med bybanen og buss til tunge arbeidsplassområde, som til dømes Sandsli, Kokstad og Bergen lufthamn.

For det andre vil regionstamlinja møte den nye bybanelinje 2 ved Kristianborg. Det vil mellom anna gi raskare reiseveg enn i dagens tilbod både til Haukeland universitetssjukehus, høgskolen på Kronstad og Fyllingsdalen.

Dagens tilbod mellom Os og Bergen vert endra med det nye sentrumsretta tilbodet. Det er likevel grunnlag for å oppretthalde eit tilbod med god frekvens mellom Os og Nesttun - særleg strekninga på Kaland-Valle-Nesttun. Fordelinga mellom dei to linjene - regionstamlinja og ny linje mellom Os og Nesttun - inneber ei avkorting i begge endar av dagens linje 600 Halhjem-Osøyro-Bergen busstasjon. Tilbodet langs eksisterande E39 vert avkorta til Nesttun i nord og Osøyro i sør. Regionstamlinja vil gi tilbod til Bergen busstasjon og Halhjem. For begge linjene er det lagt opp til 15 minutts frekvens i rush og minimum 30 minutts frekvens ut over rushperiodane.

Det er og grunnlag for å styrke det kommuneinterne tilbodet mellom Eikelandsosen og Osøyro. Eit betre tilbod mellom dei to største tettstadane i kommunen vil bidra til å knyte innbyggjarane tettare saman, til å stø opp om lokale reiser og tenestetilbod, og styrke reisemoglegheitene mot Bergen frå Fusahalvøya. Styrkinga vil samstundes betre tilbodet på strekninga mellom Hatvik-Osøyro, som i dag har eit relativt svakt tilbod. Endringa vil stø opp om planlagt utbygging langs denne strekninga.

I tillegg til fleire avgangar er det i planen tilrådd at linja mellom Osøyro og Eikelandsosen lar bussen vere med på ferja Hatvik-Venjanaset. Dette vil gi ei meir føreseieleg reise med monaleg færre bytter enn i dag. Avgangar som i dag går til Gjermundshamn, Mundheim eller Holdhus held fram som i dag, men vert avkorta ved Osøyro. For reisande frå Hardanger vil det innebere bytte på Osøyro, til korresponderande bussar til Bergen. Ved å kutte det direkte rutetilbodet mellom Hardanger/Fusa og Bergen, og legge opp til bytte på Osøyro, kan ressursane nyttast til fleire avgangar mellom Eikelandsosen og Osøyro.

Høringsuttalar og vurderingar

Bergen kommune

Bergen bystyre har handsama høyringsuttale til planen i møte 28.04.2021. I uttalen sluttar kommunen seg til dei anbefala hovudgrepa for linjenettet og prioriteringane i tilbodet, og stiller seg positive til at det vert gjort ei heilskapleg planlegging av buss- og bybanetilbodet i samband med den nye bybanelinja. Det vert vidare vist til at trafikkplanen legg til grunn kommunen sin arealdisponering, fastlagt i kommuneplanen sin arealdel, mellom anna styrka tilbod i fleire bustadområde i Fana og Ytrebygda. Det vert samstundes understreka behovet for å oppretthalde god kapasitet og frekvens i tilbodet for områda Søfteland, Kaland og Valle, som tilrådd i trafikkplanen.

Kommunen ber om at endringane vert evaluert etter eit år, slik at det kan gjerast justeringar etter behov. I vedtaket vert det og gitt ei anbefaling om at tilsvarande høyringar i framtida har lenger høyringsfrist, eller famnar breiare slik at innbyggjarane i kommunen får moglegheit til å komme med innspel til omlegging. Fylkesrådmannen viser her til at i arbeidet med trafikkplanen er kommunen vår viktigaste samhandlingspart. Generelt vert det til ein kvar tid vert vurdert kva involvering av brukarane som bør sikrast for å treffe gode avgjerder om utvikling av mobilitetstilbodet. Framover vil ny teknologi gi nye og betre moglegheiter for å ha dialog med ulike lokale aktørar og innbyggjarar i planleggingsarbeidet.

Bjørnafjorden kommune

Uttalen frå Bjørnafjorden kommune er gjort administrativt, og byggjer på innspel som kommunen har levert tidlegare, gjennom arbeidet med trafikkplanen og i samband med årleg ruteendringsprosess.

Kommunen støtter tilrådinga om ny regionstamlinje og deling av tilbodet mellom dei to linjene mot Bergen. Vidare er det viktig for kommunen at dei lokale busslinjene gir gode og føreseielege bytter til tilbodet Os-Bergen. Generelt tilrår kommunen og at restriksjonar om av- og påstiging vert fjerna, slik det og vert lagt opp til i planen.

Slik kommunen ser det byggjer trafikkplanen med det nye regionstamlinjetilbodet opp under den etablerte senterstrukturen og infrastrukturprosjekt. Det er her trekt fram som positivt at det vert lagt opp til betre kopling av nærsentra i Bjørnafjorden vest og eit betre tilbod i dette området - konkret Nore Neset/Søre øyane og Strøno.

Sentrale punkt for kommunen er å sikre korrespondanse mellom dei ulike linjene og transportmidla, og eit betre tilbod kveld og helg for buss og ferje. I uttalen peikar kommunen på at marknadsanalysen ikkje omhandlar reisebehov i den austlege delen av kommunen, og i liten grad har vurdert behovet for endring og styrking av tilbodet på Fusahalvøya. Fylkesrådmannen viser i denne samanheng til avgrensinga i tema og område for trafikkplan Bergen sør og Bjørnafjorden, og at det i vidare planlegging av mobilitetstilbodet i kommunen vil vere behov for utfyllande data og analysar.

Konklusjon

Trafikkplanen Bergen sør og Bjørnafjorden legg eit godt grunnlag for å realisere regionstamlinjetilbod i sørkorridoren og tilpasse bussnettet slik at det stør opp om og styrkar det samla kollektivnettet i planområdet. Estimerte kostnader knytt til regionstamlinja og tilpassingar i øvrig linjenett som følgje av dette er rekna til 6-7 MNOK. Det må i tillegg reknast omleggingskostnadar knytt til operasjonalisering og implementering. Det vil bli arbeidd vidare med detaljar kring tilbodet og økonomiske konsekvensar fram mot komande budsjettprosess.

Fylkesrådmannen rår til at fylkesutvalet sluttar seg til Trafikkplan Bergen sør og Bjørnafjorden og tilrådingane om endringar i busstilbodet i samband med ny E39 Svevatjørn-Rådal og ny bybanelinje til Fyllingsdalen. Vidare tiltak i området vil legge trafikkplanen til grunn, med finansiering gjennom belønningmidlar og prioriteringar i årlege budsjettprosessar.