



Arkivnr: 2015/1426-6
Saksbehandlar: Gudrun Einbu

Saksframlegg

Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Samferdselsutvalet		09.09.2015
Fylkesutvalet		23.09.2015
Fylkestinget		13.10.2015

Vurderingar av kapasiteten i kollektivtilbodet i Bergen, og planlagde tiltak knytt til innføring av tidsdifferensierte bompengetakstar

Samandrag

Kollektivtilbodet i Bergen har på fleire viktige linjer lite eller ingen ledig kapasitet. Dette gjeld på kortare strekningar med høg belastning, og i ein avgrensa del av rushperioden. Ved innføring av tidsdifferensierte bompengetakstar i bomringen i Bergen er det venta at fleire linjer vil ha manglande kapasitet.

Totalt er det planlagt nærare 300 nye daglege avgangar frå 01.01.2016, fordelt på hovudkorridorane sør, nord og vest. I tillegg til nye avgangar vert nokre linjer forlenga for å betre tilbodet for enkelte område og auke kapasitet på tunge strekningar.

Tiltaka er vurdert ut frå kva linjer som har høgast belastning i dag, og strekningar der ein kan forvente størst overgang til kollektivtrafikk. Det er og sett på område som i dag har eit dårleg tilbod i høve passasjergrunnlaget, og som dermed har potensiale for nye kollektivreisande. I vurderingane har ein tatt omsyn til kva tiltak som er mogleg å gjennomføre allereie frå nyttår 2016, og som ikkje krev større omleggingar eller endringar i linjenettet.

Det er knytt stor usikkerheit både til omfanget av nye reisande, og til kvar i kollektivnettet ein vil få kapasitetsproblem. Det vil derfor vere nødvendig å følgje utviklinga og eventuelt gjere justeringar for å møte etterspurnaden. Dette vil vere ein del av det kontinuerlege arbeidet med tilpassing og forbetring av kollektivtilbodet, i tråd med Kollektivstrategi for Hordaland.

Forslag til innstilling

Fylkestinget tek gjennomgangen av kapasiteten i kollektivtilbodet i Bergensområdet, samt planlagde tiltak for å auke kapasiteten, til orientering

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen
fylkesdirektør samferdsel

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Fylkesrådmannen, 24.08.2015

Bakgrunn

Bystyret i Bergen kommune vedtok 29. januar 2015 innføring av tidsdifferensierte bompengetakstar. Vedtaket vart følgd opp av vedtak i fylkestinget, 10. mars 2015 (sak 10/2015).

Innføring av tidsdifferensierte bompengetakstar i Bergen vil gi behov for å auke kapasiteten i kollektivtilbodet i store delar av kollektivnettet. Fylkestinget vedtok i sak 41/2015 følgjande:

Innføring av tidsdifferensierte bompengetakstar i Bergen vil gi behov for å auke kapasiteten i kollektivtilbodet i store delar av kollektivnettet. Kapasitetsaukande tiltak skal i verksetjast både i og utanom rush for å oppnå best effekt av ressursane som vert sett inn. Årleg kostnadsramma er kr 35 mill., med gjennomføring frå 01.01.2016.

Tiltaka vert søkt finansiert med belønningssmidlar. Dersom det ikkje vert gitt tilstrekkeleg løyving over belønningssordninga, vil det vere nødvendig å omdisponere midlane i inneverande belønningssøknad for å sikre tilstrekkeleg finansiering. Ei slik omdisponering må gjennomførast i samråd med Bergen kommune.

Fylkestinget ber om ein gjennomgang av kapasiteten i rutene i Bergensområdet. Rapport vert å leggja fram for fylkestinget oktober 2015.

Denne saka er oppfølging av siste vedtakspunkt om gjennomgang av kapasitet i kollektivtilbodet i Bergensområdet. Ein vil i tillegg gjere greie for kollektivtiltaka som er planlagd i verksett knytt til innføringa av differensierte bompengetakstar.

Kjelder til fakta om kapasitet i kollektivsystemet

Ein har ikkje enkel tilgang på detaljert informasjon om utnytting av kapasiteten på kvar linje og avgang. Skyss sine passasjertal baserer seg på ein kombinasjon av tal for sal og forventa bruk av ulike typar billetter, registreringar frå billetteringssystemet og manuelle teljingar. Denne statistikken gjev eit godt grunnlag for å følgje utviklinga i passasjertal på eit overordna nivå. Til analyseformål i samband med kapasitetsvurderingar og vidareutvikling av linjenett og rutetilbod er derimot statistikken ikkje i alle tilfelle tilstrekkeleg.

I handlingsprogram for Kollektivstrategi for Hordaland, vedteke i fylkestingen desember 2014, er behovet for å styrke planleggingsgrunnlaget for kollektivtrafikken løfta fram. Dette handlar om vidare arbeid med automatisk passasjerteljingsystem, men også om behov for ressursar til dataforvaltning av stadig større datamengder, til analyse og utviklingsarbeid.

Passasjertal frå billetteringssystemet

Billetteringssystemet har vore den viktigaste kjelda til informasjon om kvar i kollektivnettet folk reiser. Billetteringssystemet registrerer informasjon om kvar passasjeren går på, men ikkje kvar han/ho går av. Dette gjer at ein ikkje får statistikk på belegget på bussen – kor mykje ledig kapasitet ein til ein kvar tid har på ei linje.

Dataa i billetteringssystemet er basert på at kunden registrerer billetten ved påstiging. Reisande med gyldig billett er ikkje pålagt å registrere sin billett. I kundeperspektiv er dette positivt – enklart mogleg for den reisande. For datakvaliteten til analyseformål er det ei ulempe. Ein har dei siste åra lykkast godt i arbeid med utvikling av nye salskanalar, mellom anna billett på mobil. I takt med at stadig fleire tek i bruk

mobilbilletene, synk kvaliteten på statistikken frå billetteringsystemet. Ein stadig større del av billettene kan ikkje lengre «plasserast» geografisk i linjennettet. Ein veit at ein har ein betalende passasjer, men ikkje kva linje og avgang personen reiser med. Dette er likevel ei ønska og nødvendig utvikling for å gjere kollektivreisane enkle, og å få fleire reisande.

Manuelle teljingar og observasjonar

Data frå billetteringsystemet blir kombinert med data frå ulike manuelle teljingar, som blir gjennomført ved behov. Manuelle teljingar har vore nødvendig, men er ressurskrevjande å gjennomføre. Omfattande resultat frå ei slik teljing kan finnast t.d. i rapporten *Passasjerteljing på utvalgte buslinjer i Bergensområdet*, på nettsida skyss.no/rapportar.

I tillegg bidreg også alle innspel frå kundar og sjåførar/operatør til å utfylle det totale biletet, spesielt der det er manglande kapasitet i kollektivnettet.

System for automatisk passasjerteljing

For å sikre tilstrekkeleg datagrunnlag for drift og utvikling av kollektivsystemet framover blir det etablert eit system for automatisk passasjerteljing i bussane i Bergensområdet. Dette er utstyr som monterast i bussane, og som er kopla med sanntidssystemet. Systemet teller kontinuerleg på- og avstigande i alle dører, på alle haldeplassar. Automatisk telleutstyr er installert i 177 av omlag 500 bussar, og ein arbeider no med å få på plass rapporteringsverktøy og med kvalitetssikring av data. Tellesystemet ser ut til å gje eit godt datagrunnlag, og ein vil framover vurdere behovet for å få slikt utstyr i ein større del av bussane, og i eit utvida område.

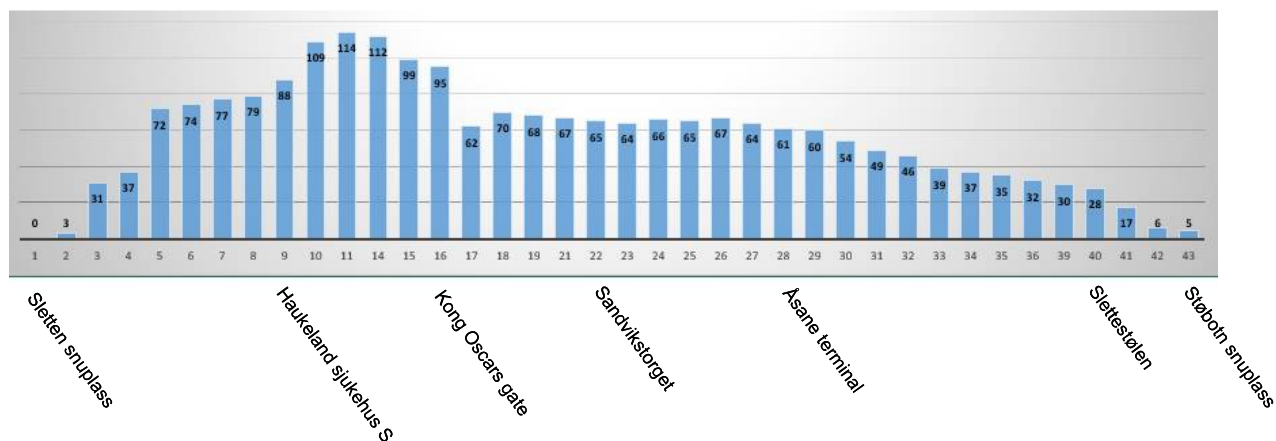
Planlegging og dimensjonering av kollektivtilbodet

Storleiken på bussmateriellet er ein viktig faktor for å regulere kapasiteten i busstilbodet. Bussar med plass til fleire er ei relativt rimeleg kapasitetsauke, då det ikkje krev auke i talet på bussar eller fleire sjåførar. I Bergen blir det køyrd leddbuss på mange av dei tunge linjene. Bruk av leddbuss blir begrensa av geografi og veginfrastruktur på traséen. Til dømes er både linje 10 til Mulen, linje 11 til Starefossen eller linje 12 til Montana ikkje mogleg å køyre med lengre bussar, sjølv om ein kunne ha bruk for kapasiteten dette gjev.

Iblant kan ein sjå at det blir køyrd med bussar som verkar for store for behovet på strekninga. Dette er gjerne grunna i at bussparken i området er dimensjonert for skulekøyning, eller generelt for rushtid, og at det ved skulane sine start- og sluttider er behov for denne kapasiteten. Det er rekna som meir økonomisk å nyttje desse bussane heile driftsdøgnet, enn å ha fleire «sett» med bussar.

Det er ulikt kva tal ulike kollektivselskap og planleggjarar legg til grunn for kapasiteten i den enkelte busstype. Ein skil ofte mellom teoretisk og praktisk kapasitet. Den teoretiske kapasiteten er talet på passasjerar bussen er godkjend for av vegmyndigheitene. Den praktiske kapasiteten er basert på dei reisande si oppleving av at bussen er full. Denne varierer mellom land/byar og er også individuelt betinga. Ein ser at det er ulikheiter innanfor Bergen kommune på kor full ein buss er før det oppstår ein «avvisningseffekt».

I planlegging av kapasiteten i kollektivtilbodet er rushtid og delstrekninga med flest reisande dimensjonerande. Ideelt sett har ein linjer som har jamn og høg belastning. I praksis er det som regel færre reisande på ytterstrekningane, ved start og slutt på linja. Bussmaterieil og frekvens på linja må tilpassast den høgste belastninga, dette medfører nødvendig overkapasitet i periodar og på delstrekningar. Figuren under viser eit eksempel frå linje 3, som er ei jamt høgt belasta linje. Likevel ser vi at ei kortare strekning skiljer seg ut, dette er på strekninga mellom Kong Oscars gate og Haukeland.



Figur 1 Døme på linjeprofil, med tal passasjerar på bussen pr. haldeplass. Eksempel frå linje 3 på ein tilfeldig kvardag.

I Bergen sentrum og andre knutepunkt vil ein ofte sjå ein del bussar med svært få passasjerar nettopp på grunn av at linja startar eller sluttar her. Dette treng ikkje bety at kollektivsystemet har for god kapasitet. Nødvendig posisjonskøyning er også ein årsak til at ein ser tomme bussar. Etter avslutta tur på ei linje skal kanskje bussen køyre ei anna linje vidare, ein må køyre til ein reguleringsplass, eller sjåføren skal ha pause.

Kontinuerleg tilpassing og utvikling av kollektivtilbodet

Det blir jobba kontinuerleg med å justere og tilpasse kollektivtilbodet, i tråd med Kollektivstrategi for Hordaland og tilhøyrande handlingsprogram. Hovudsakleg skjer desse endringane knytt til ruteendring ved skulestart i august kvart år.

Tilbodet blir justert for å tilpasse produksjonen til dei gjeldande økonomiske rammene. I mange område, også innanfor Bergensområdet, er tilbodet dominert av skuleskyssen. Endringar i behovet for skuleskyss krev justeringar av tilbodet. Ein arbeider også for å ta høgde for utbygging av bustader og arbeidsplassar som medfører endra reisebehov. Tilpassing til endringar i vegnettet og annan infrastruktur er ofte også nødvendig, i tillegg til justering av køyretidene der framkome for bussane blir betra eller forverra.

Døme på slike justeringar i 2015 er linje 50E (Sandsli – Oasen – Bergen busstasjon) som får fleire avgangar i morgonrush, og linje 67 (Søråshøgda – Nordås – Lagunen – sentrum) fleire avgangar i ettermiddagsrush. Linje 54 (Dolvik terminal – Lagunen) og linje 76 (Smørås – Nesttun) har fått redusert tilbod. I Åsane blir det gjort noko omfordeling mellom lokale linjer, der produksjonen på linje 35, 36 og 37 er auka opp, medan linje 39 er trukke ned med nokre avgangar. Dette er berre utvalde døme på årlege justeringar.

Større omleggingar av linjenett og rutetilbod er ofte hensiktsmessig å gjere knytt til utlysing av nye anbod i eit område, som til dømes den store omlegginga i Bergen i 2011. Utover dette blir det gjort større analyser og endringar i tilbodet ved bygging av ny infrastruktur (t.d. omlegging av tilbodet i Hardanger etter opning av Hardangerbrua og Jondalstunellen), eller i område i særskild vekst og endring (t.d. omlegging av tilbodet mellom Bergen og Sotra i 2013).

Knytt til opning av nytt høgskulebygg på Kronstad, og stor utvikling i arbeidsplassar i området Kronstad/Solheimsviken over tid, vart det etter eit analysearbeid sett inn fleire tiltak hausten 2014 for å ta høgde for denne utviklinga. Etter som ein såg utviklinga av nye reisemønstre til høgskulen justerte ein i

februar tilbodet med å trekke ned tilbodet med den nye linje 9 (Festplassen – Kronstad), og utviklinga i bruken av tilbodet vil bli følgt vidare.

For å vidareutvikle tilbodet i området Haukeland sjukehus, Kronstad og Solheimsviken er ein i gang med å samle inn fakta gjennom ei større reisevaneundersøking. Undersøkinga kartlegg reisevanane til tilsette ved sjukehuset, mange av dei store bedriftene i området og studentar ved HiB Kronstad, og vil vere grunnlag for endringar i tilbodet framover.

Kapasitet på viktige strekningar i Bergensområdet

«Bergensområdet» blir definert ulikt, men ofte som Bergen og dei 11 omkringliggjande kommunane. I denne samanhengen ser vi det som relevant å avgrense vurderingane til byområdet som er direkte påverka av endringane i bompengetakstane. I hovudsak gjeld dette rutepakkane Vest, Bergen sentrum, nord og sør.

Det fylkeskommunale kollektivsystemet i dette området består av godt over 100 busslinjer. I tillegg har ein Bybanen og båtsamband til Kleppestø og Knarvik. Busslinjene har i dag over seks tusen daglege avgangar. Opp mot 90 prosent av alle kollektivreiser i fylket skjer i det utvida byområdet rundt Bergen. På bakgrunn av tilgjengelege fakta er det i det følgjande oppsummert ei vurdering av kapasiteten på viktige strekningar.

Nordkorridoren

Grunnstammen i kollektivtilbodet mellom Bergen sentrum og Åsane er stamlinjene 3, 4, 5 og 6. I tillegg har ein ekspressstilbod i rush og regionale busslinjer som 210 frå Osterøy og 320 frå Knarvik, samt enkelte lokale linjer. Frå Nordhordland har ein også snøggbåtsambandet mellom Knarvik og Strandkaaien i Bergen sentrum. Samla har kollektivsystemet ein kapasitet på denne strekninga som i rushtida godt overstig kapasiteten til ei bybane med fem-minutts frekvens.

Linjene som går i denne korridoren har ulik belastning, og sidan mange av dei reisande kan velje mellom fleire linjer må ein i stor grad sjå desse i samheng. Fleire av dei tyngre linjene er vurdert å ha liten eller ingen ledig kapasitet dersom tidsdifferensierte bompengar blir innført ved årsskiftet. Dette gjeld på dei mest belasta strekningane i rushtoppene.

Når det gjeld stamlinjene er det vurdert at linje 5 og 6 vil ha rimeleg god kapasitet ei tid framover. Det same gjeld båtsambandet frå Nordhordland. Dei tyngste stamlinjene, linje 3 og 4, ser derimot ut til å kunne nå kapasitetsgrensa i rushtoppene. Dette er linjer som i dag utelukkande køyrer med kapasitetssterkt materiell (leddbuss), og som takta saman har fem-minuttsfrekvens mellom Åsane terminal og Bergen sentrum.

Auke i tilbodet i nordkorridoren møter på utfordringar knytt til infrastruktur og fysisk tilrettelegging. Det er pressa kapasitet i dag både på viktige knutepunkt, kryss og på haldeplassar på strekninga, og når bussane skal inn i sentrumskjernen. Høgare frekvens enn kvart femte minutt er ikkje tilrådeleg av praktiske driftsmessige omsyn, dette gjev avviklingsproblem med «oppopping» av bussar. Det er derfor ikkje planlagd kapasitetsaukande tiltak på stamlinjene, men på nokre andre linjer i denne korridoren. Ei kraftig auke i kapasiteten på kollektivtilbodet i denne korridoren vil krevje baneløysingar eller større grad av dedikerte trasear for buss, og haldeplassareal langs traséen og i sentrum. Enno betre utnytting av kapasiteten på snøggbåten er ønskeleg.

Bergen sentrum

Bergen sentrum er det største mål- og byttepunktet i Bergensområdet, og ein svært stor del av alle busslinjer er innover her. Dette gjer reisemoglegheitene i sentrumsområdet svært mange. Auke i kapasiteten i linjene som knyter regionsenter og bydelar til sentrum medfører generelt auke i kapasiteten i sentrum.

Ei rekke linjer har likevel som hovudfunksjon å dekke sentrum (linje 11-19). Fleire av desse har, og er venta å få, kapasitetsproblem med ei auke i talet på reisande. Mellom anna er linje 10 (Wergeland/Søndre Skogveien – Mulen), linje 11 (Nordnes – Starefossen) og linje 19 (Sentrum – Løvestakskiftet/Oasen) tungt belasta. Auke i tilbodet på desse linjene krev i fleire tilfelle meir vegareal og tilrettelegging av infrastruktur for bussane. Til dømes er traséen for linje 10 prega av dårleg framkomst, mellom anna på grunn av parkering for privatbil i vegen. Dette gjer at bussane ikkje kan møtast langs heile traséen, noko som begrensar frekvensen. Press på dei viktigaste haldeplassane i sentrum er også ei utfordring.

Sørkorridoren

For dei lengre reisene frå regionsenteret Os inn mot Bergen er grunnstammen linje 600 (Bergen busstasjon – Osøyro – Halhjemsmarka). Denne har eit frekvent rutetilbod store delar av døgnet og veka. Med innføring av tidsdifferensierte bompengar er det venta at ein på denne linja når kapasitetsgrensa i rushtoppene. Den tyngste strekninga er mellom Sjøfteland og Vallaheiene, mykje på grunn av skuletransport. Ein planlegg å auke opp kapasiteten ved auke i frekvens både i og utanom rushtid frå nyttår.

Bybanen er grunnstammen i kollektivtilbodet frå Lagunen/Nesttun til sentrum. Fana og Ytrebygda er knytt til banen gjennom ei rekkje busslinjer ut frå Lagunen terminal. Enkelte av desse køyrer også til Bergen sentrum, som ekspresstilbod som avlastar Bybanen, spesielt i rushtida. Fleire av linjene i Ytrebygda er vurderte å kunne få utfordringar med kapasiteten, og det blir sett inn fleire avgangar på nokre av desse. Bybanen køyrer med så høg frekvens som talet på vogner og infrastrukturen tillet, men det er venta at ein kan få utfordringar med kapasiteten ved innføring av tidsdifferensierte bompengar. Forlenging av vognene er eit av tiltaka som vil gje større kapasitet på noko sikt.

Utvidinga av Bybanen frå Lagunen til Bergen lufthamn Flesland i 2016 vil endre reisemønstre og reisemiddelfordeling i området. Denne strekninga av Bybanen vil i liten grad erstatte tidlegare busslinjer, men bli ein ny reisemoglegheit. Det samla kollektivtilbodet i området blir no vurdert og planlagt tilpassa til utvidinga av Bybanen.

Stamlinje 2 (Birkelundstoppen – Strandkai terminalen) er også forventa å kunne få kapasitetsproblem. Linje 2 er køyrd med både trolley- og ordinære leddbussar. På strekninga frå Helldalsåsen/Sædalen over Birkelundstoppen og til sentrum ser ein også behov for ei auke i kollektivtilbodet. Tiltak for å avlaste linje 2 blir difor planlagt sett i verk på linje 80 (Nesttun – Helldalsåsen – Sædal – Birkelundstoppen – Strandkai terminalen). Dette vil betre på eventuelle kapasitetsproblem på linje 2, og i tillegg gje eit betra tilbod mellom anna til utbyggingsområda i Sædalen.

Vestkorridoren

Grunnstammen i tilbodet mellom Sotra og Bergen er linje 445 frå Anglevik, linje 450 frå Skogsskiftet terminal og linje 460 frå Ågotnes terminal. Desse er takta saman til eit høgfrekvent tilbod mellom Straume og Bergen busstasjon. Tilbodet frå Askøy består av ei samling busslinjer mellom Bergen sentrum og Kleppestø, som ender ulike stader på Askøy. I tillegg har ein båtruta Kleppestø – Strandkaien.

Både på linjene mellom Straume og Bergen og enkelte avgangar Kleppestø – Bergen er det venta at ein kan få kapasitetsproblem ved innføring av tidsdifferensierte bompengar. Det er allereie frå haustutene i august i år sett i verk utvida rushperiode Straume – Bergen.

I Bergen vest har ein gjennom Fyllingsdalen stamlinje 4 til Oasen (Hesjeholtet), og stamlinjene 5 og 6 til Loddefjord (Vadmyra) som det tyngste tilbodet. I tillegg har ein lokale linjer ut frå terminalane. Over Damsgård/Laksevåg utgjer linjene 16 og 17 eit frekvent samordna tilbod. Fleire linjer, mellom anna linje 20 og 28, danner i tillegg tverrgåande tilbod mellom Bergen vest og Bergensdalen. Desse har Haukeland sjukehus som viktig målpunkt. I tillegg er linje 40 eit mykje brukt tilbod mellom Olsvik og Bergen busstasjon.

Fleire av dei viktige linjene er venta å kunne få kapasitetsproblem ved auke i talet på kollektivreisande. Linje 4 har noko lågare belastning vest for sentrum enn i nordkorridoren, men kan likevel få kapasitetsproblem på denne strekninga. Den tyngst belasta strekninga er Møhlenpris – Gyldenpris. Denne strekninga vil kunne bli avlasta av fleire andre linjer. Linjene over Laksevåg er også vurdert å kunne bli fulle på dei mest belasta avgangar og strekningar. Det er planlagt auke i frekvensen til linje 16 for å bøte på dette. Også linje 40 mellom Olsvik og Bergen busstasjon vil få fleire avgangar.

Tidsdifferensierte bompengar og kapasitetsaukande tiltak

Belønningsmidlar og finansiering av tiltak

Det er inngått ny avtale om tilskott over belønningsordninga for perioden 2015-2018 (ref. melding til SAMU 71/2015). Avtalen omfattar ei ekstra løyving for 2015 (ref. FUV-sak 137/2015), som skal finansiere styrking av kollektivtilbodet i samband med innføring av tidsdifferensierte bompengesatsar i Bergen frå 01.01.2016. Det er løyvd 35 mill. kr til slike tiltak over ekstraløyvinga. Dette kjem i tillegg til det «ordinære» tilskottet til utvikling og styrking av kollektivtilbodet i Bergensområdet.

I fylkeskommunen sin søknad om ekstra løyving låg det til grunn at tildelte midlar innanfor auka ramme i 2015 vert vidareført som eit tillegg i alle åra i søknaden for perioden 2015-2018. Denne føresetnaden vart ikkje innfridd i den nye belønningsavtalen, og det er såleis ikkje rammer til å dekke drifta av tiltaka i dei påfølgjande åra i avtaleperioden. Finansiering av vidare drift ut over 2016 må difor takast høgde for i framtidige budsjettammer.

Planlagde kollektivtiltak

Effekten av tidsdifferensierte bompengar knytt til kor mange som vil velje kollektivtransport framfor privatbil er høgst usikkert. Ein har tidlege anslått at tidsdifferensiering kan gi mellom fire og sju tusen nye daglege kollektivreiser og at 35 til 40 prosent av reisene vil skje innanfor rushtidsperiodane som er vedtatt for den nye bompengoordninga (FTING-sak 41/2015).

I tråd med fylkestingsvedtaket i juni, er det planlagt tiltak både i og utanom rush innanfor ei ramme på kr 35 mill. Følgjande faglege vurderingar er lagt til grunn i planlegginga:

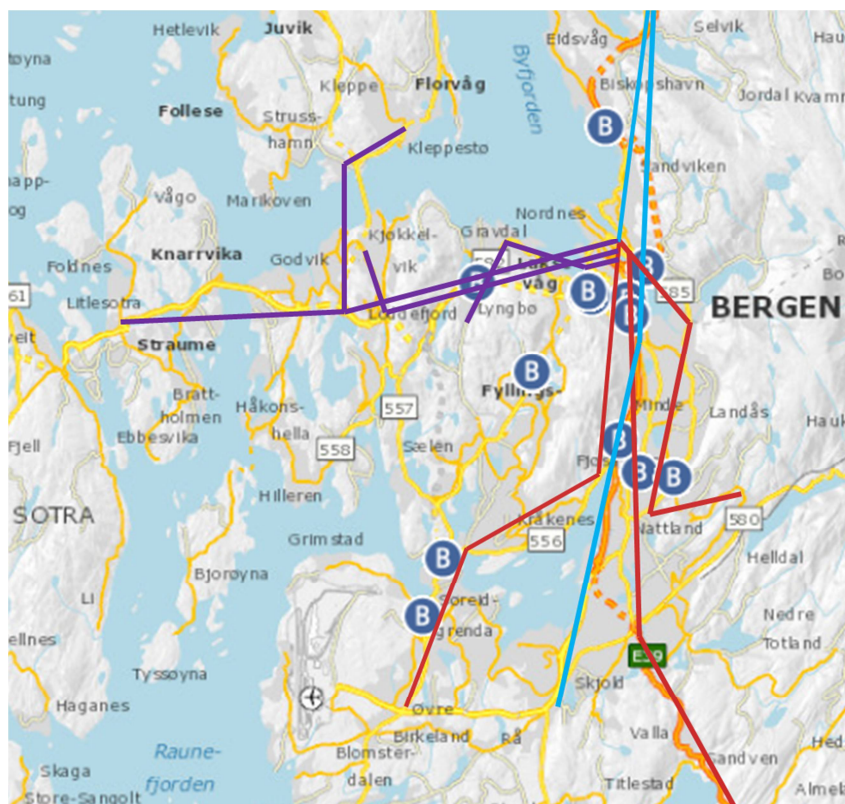
- Tilbodet bør dimensjonerast noko i overkant slik at ein kan gjere raske tilpassingar etter kvart som ein hentar erfaringar med den nye bompengoordninga, Auka kapasitet, og betre plass på bussane, vil i seg sjølv skape ein etterspurnadsgevinst.
- Tilbodet må vere attraktivt også ut over rushperioden for å kunne tilby eit frekvent tilbod heile dagen. Ved å auke tilbodet heile dagen vil ein kunne trekke til seg fleire kollektivreisande. Erfaringar viser at ein skapar større etterspurnad ved å auke frekvensen ut over rush enn styrking kun i rushperiodane. I tillegg vil tiltak også ut over rushperioden gi betre utnytting av vognmateriell og sjåførkorps.

Totalt er det planlagt nærare 300 nye daglege avgangar frå 01.01.2016, fordelt på hovudkorridorane sør, nord og vest. I tillegg til nye avgangar vert nokre linjer forlenga for å betre tilbodet for enkelte område og auke kapasitet på tunge strekningar.

Tiltaka er vurdert ut frå kva linjer som har høgast belastning i dag, og strekningar der ein kan forvente størst overgang til kollektivtrafikk. Det er og sett på område som i dag har eit dårleg tilbod i høve passasjergrunnlaget, og som dermed har potensiale for nye kollektivreisande. I vurderingane har ein tatt omsyn til kva tiltak som er mogleg å gjennomføre allereie frå nyttår 2016, og som ikkje krev større omleggingar eller endringar i linjenettet.

Tabellen og kartet under gir ei oppsummering av tiltaka – kva linjer, strekningar og type tiltak – som er planlagt frå nyttår. Det vil derfor vere nødvendig å følgje utviklinga og eventuelt gjere justeringar for å møte etterspurnaden. Dette vil vere ein del av det kontinuerlege arbeidet med tilpassing og forbetring av kollektivtilbodet, i tråd med Kollektivstrategi for Hordaland.

Korridor	Linje	Strekning	Tiltak kvardagar
SØR	80	Sædalen – Strandkaien	Fleire avgangar i rush Alle avgangar forlenga Sædalen – sentrum
	600	Osøyro – Bergen busstasjon	Auka frekvens heile dagen
	51	Birkelandskrysset – sentrum	Auka frekvens i og utanom rush
NORD	26	Åsane terminal – Lagunen	Fleire avgangar Alle avgangar til/frå Danmarks plass forlenga til Lagunen
	32E	Skinstø – Åsane terminal – sentrum	Utvida rushperiode med fleire avgangar
VEST	16/17	Nipedalen/Gravdal – sentrum	Auka frekvens i og utanom rush
	40	Olsvik-sentrum	Auka frekvens i og utanom rush
	Askøy	Kleppestø-sentrum	Auka frekvens i rush morgon og ettermiddag
	Sotra	Straume-sentrum	Utvida rushperiode



Figur 2 Bompengestasjonane rundt Bergen (B), og strekningane der det er planlagt å auka kapasiteten i kollektivsystemet.