



Arkivnr: 2015/12222-2  
Saksbehandlar: Vigdis Robak Bjørge

## Saksframlegg

### Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Utval for miljø og samferdsel		14.01.2016
Fylkesutvalet		28.01.2016

## Regionstamlinje mellom Nordhordland og Bergen

### Samandrag

I tråd med Kollektivstrategi for Hordaland og Handlingsprogram 2015-2018 er det arbeidd fram ei løysing for regionstamlinje mellom Nordhordland og Bergen. Regionstamlinjer skal etablerast i alle hovudkorridorane mellom regionsentra rundt Bergen og Bergen sentrum.

Regionstamlinje mellom Nordhordland og Bergen inneber i stor grad ei rydding i dagens linjenett. Der det i dag er mange variantar og ulike stoppmønster vil regionstamlinja utgjere ei tydeleg sterk linje langs heile nordkorridoren. Tilbodet vil vere enklare å forstå og bruke for dei reisande og vil gi eit raskt og føreseieleg tilbod. Fylkesrådmannen vurderer denne omlegginga som eit viktig ledd i å etablere eit konkurransedyktig tilbod i tråd med vedtekne strategiar for utvikling av kollektivtilbodet i Bergensområdet.

Omlegging til regionstamlinje vil etter planen skje frå hausten 2016, i samband med årleg ruteendring.

### Forslag til innstilling

1. Regionstamlinje mellom Nordhordland og Bergen følgjer prinsipp og føringar lagt i Kollektivstrategi for Hordaland og Handlingsprogram 2015-2018 om å utvikle eit konkurransedyktig kollektivtilbod i korridorane mellom regionsentra rundt Bergen og Bergen sentrum.
2. Regionstamlinja vil ligge til grunn i arbeidet med Trafikkplan Nordhordland, som startar opp komande år i samband med førebuing til nytt bussanbod i området.
3. Regionstamlinja vil etter planen i verksettast frå hausten 2016.

Rune Haugsdal  
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen  
fylkesdirektør samferdsel

*Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.*

### Fylkesrådmannen, 03.12.2015

## Bakgrunn

Kollektivstrategi for Hordaland (vedtatt i fylkestinget juni 2014) gir føringar og prinsipp for korleis utvikle kollektivtilbodet for å møte den forventta trafikkveksten i Bergensområdet. Eit grunnleggande prinsipp er å forenkle linjenettet slik at tilbodet er enkelt å forstå og bruke, og gir effektive reiser for flest mogleg. I stor grad handlar det om å stramme opp linjenettet, frå mange linjer og variantar til færre linjer der ein kan tilby linjeføring som gir raskare reiser, høg frekvens og stive rutetider. Omlegginga til stamlinjene i Bergen er eit døme på ei slik oppstramming.

Reisestrømmene mellom Bergen og omkringliggjande kommunar er markante, og vil auke i takt med folke- og trafikkveksten som er venta i og rundt Bergen åra framover. Trafikkvekst vil gi ytterlegare press på kapasiteten i vegnettet, særleg i rush, og stiller krav til effektiv trafikkavvikling i hovudkorridorane inn og ut av Bergen. Eit konkurransedyktig kollektivtilbod med god kapasitet skal medverke til å dreie reisemiddelbruken frå bil til kollektiv. Kvalitetar som enkel linjeføring, hurtig og god framkomst og effektive bytepunkt må vektleggast.

I kollektivstrategien og handlingsprogram for 2015-2018 (vedtatt i fylkestinget desember 2014) er det konkretisert korleis kollektivnettet i Bergensområdet skal utviklast vidare, med regionstamlinjer for hovudkorridorane mellom Bergen by og regionsentra i kommunane rundt. Først ut er nordkorridoren med etablering av regionstamlinje mellom Nordhordland og Bergen.

## Regionstamlinje Nordhordland-Bergen

### *Dagens kollektivtilbod*

Dagens busstilbod mellom Nordhordland og Bergen er betent av tre linjer – linje 320, 301 og 341.

- Linje 320 går mellom Knarvik og Bergen busstasjon, som inklusiv ekspressavgangar utgjer hovudtilbodet mellom Knarvik og Bergen.
- Linje 301 går mellom Knarvik og Åsane terminal, hovudsakleg i rushperiodane morgon og ettermiddag.
- Linje 341 har totalt sju avgangar tur/retur Skjelanger/Frekhaug-Bergen, som gir eit direktetilbod mot Bergen i rushtid morgon og ettermiddag.

Busstilbodet ber preg av mange variantar, med fleire ulike stoppmønster og traséar på linjer og på enkeltavgangar. Dette har gitt eit uoversiktleig tilbod som skapar mistydingar både blant kundar og sjåførar, og som gjer det komplisert å informere nye kollektivkundar. Behovet for å rydde og forenkle linjenettet mellom Nordhordland og Bergen er difor stort.

I tillegg til buss vart snøggbåtruta til Nordhordland oppretta januar 2014. Denne har 4 avgangar morgon og ettermiddag tur/retur, og utgjer det raskaste tilbodet mellom Knarvik/Frekhaug og Bergen sentrum. Snøggbåten kan vise til god etterspurnad og passasjervekst sidan oppstart, men det er framleis ledig kapasitet på alle avgangar både til og frå Strandkaien.

I Åsane nord dekkjer linjene 35, 36 og 37 til saman områda Salhus, Klauvaneset, Steinestø, Breistein og Åsane terminal. Vurderingane kring dagens og framtidig tilbod har omhandla både linjene i Nordhordland og Åsane nord for å sjå det totale tilbodet og linjenettet i nordkorridoren i ein heilskapleg samanheng.

### *Trafikkgrunnlag*

Folketalssprognosar for Nordhordlandsregionen viser ein relativ sterk vekst med nærare 10 000 nye innbyggjarar fram mot 2030. Veksten kjem i hovudsak i Lindås og Meland kommune, i og rundt kommunesentra. Meland kommune vil venteleg få den prosentvis største veksten.

Nordhordland er ein region med stor grad av utpendling, naturleg nok i særleg til Bergen. Talet på pendlarar er venta å stige i åra framover, dette gjeld både ut- og innpendling til regionen.

Åsane utgjør den største bydelen Bergen kommune, og er eit viktig byutviklingsområde. I Åsane nord ligg det føre utbyggingsplanar for Haukås-Hylkje med potensielt 10-15 000 nye innbyggjarar. Planprosess og utbygging av området vert sett i samanheng med bygging av ny E39 og Nyborgstunnel.

#### *Reisemønster*

Reisevaneundersøkinga for Bergensområdet frå 2013 (RVU) gir eit godt grunnlag for å vurdere reiestrømmer og –behov. Datagrunnlaget er til dels noko svakt for å kunne trekke ut kollektivandelen av den totale trafikken på sonenivå, men gir likevel gode indikasjonar på reisemønsteret i området. I korte trekk viser RVU'en følgjande for nordkorridoren:

- Den totale trafikken over Nordhordlandsbrua er dobbelt så høg til/frå Knarvik enn for Meland.
- Knarvik er det viktigaste reisemålet for innbyggjarane i Meland kommune, samanlikna med Åsane og Bergen sentrum som reisemål.
- Ein relativt stor del av den samla trafikken frå Nordhordland skal til Bergen sentrum og vidare sør og vest, medan ein mindre del reiser går mellom Nordhordland og Åsane.
- For Åsane nord går største delen av reisene lokalt i Åsane. Kollektivandelen er truleg høgare for reiser mellom Åsane og Bergen enn lokale reiser innanfor Åsane.

Folketalsutvikling, pendlingsprognosar og reisemønster gir samla sett grunnlag for eit kapasitetssterkt og frekvent tilbod i nordkorridoren.

Det er fleire planar og prosessar med omsyn til ny infrastruktur, bybaneutbygging og større utbyggingsområde som på lengre sikt vil få ha innverknad på kollektivtilbodet i nordkorridoren. På kort sikt er det ingen planlagde eller iverksette tiltak som vil ha direkte innverknad på eit driftsopplegg for ei regionstamlinje.

#### *Driftsopplegg for regionstamlinje Nordhordland-Bergen*

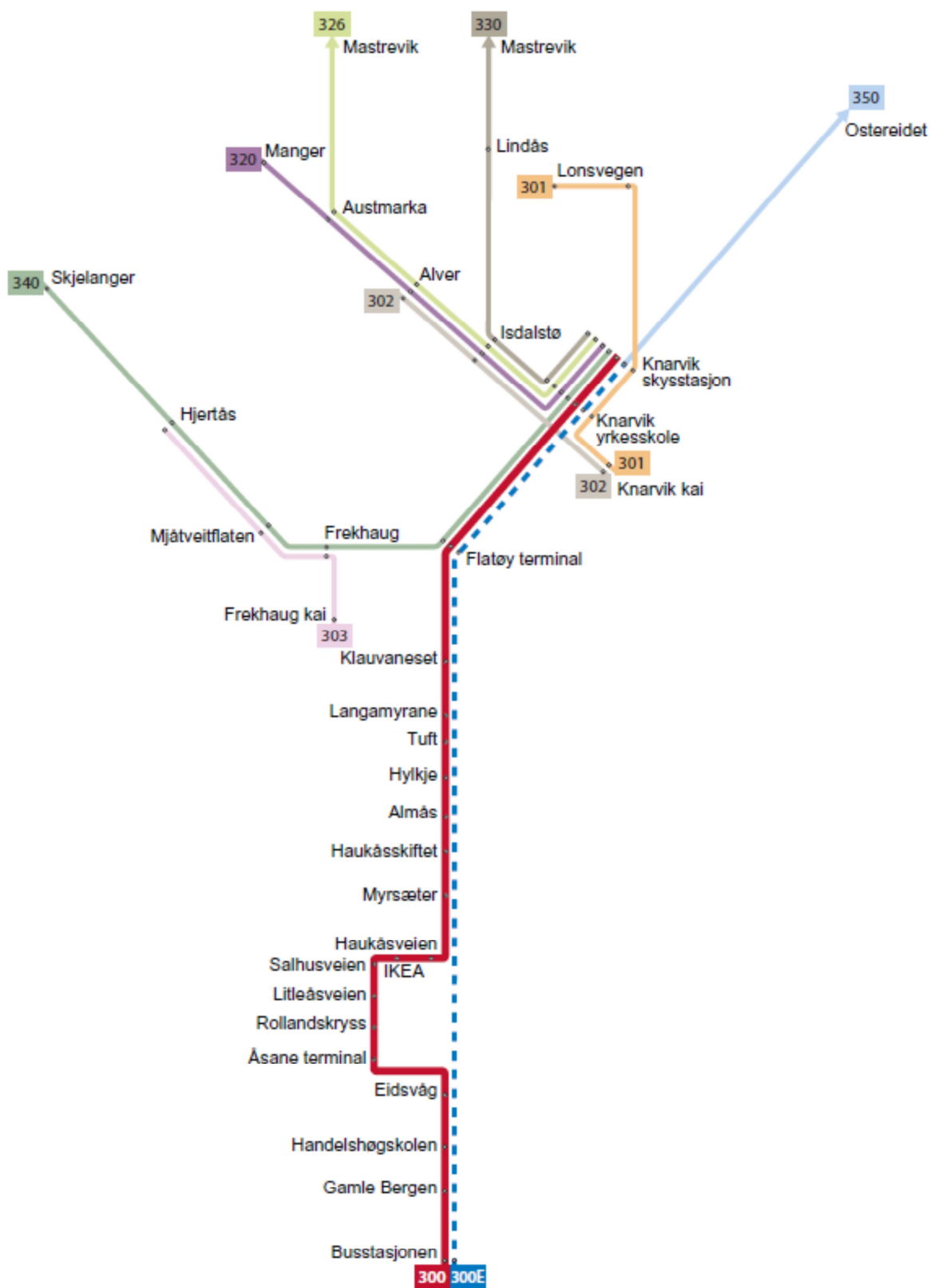
I val av driftsopplegg er det tatt omsyn til reisebehovet langs heile nordkorridoren – både reisande til/frå Nordhordland og Åsane. Reisemønster og trafikkgrunnlag viser at det er grunnlag for ei linje som betener både korte og lange reiser i korridoren. Det er lagt vekt på følgjande faktorar for innrettinga av regionstamlinja:

- Reisetid
- God tilgjenge til viktige reisemål
- Effektive byter
- Eintydig linjeføring og stoppmønster

Linjekartet som her er vist illustrerer regionstamlinja, linje 300, merka med raud linje mellom Knarvik og Bergen busstasjon.

På den nye linje 300 er køyretid i rush mellom Knarvik og Bergen busstasjon berekna til å bli like rask som dagens ekspressavgangar i rush. Det er lagt opp til same frekvens og kapasitet som dagens tilbod, men med mogleg styrking etter behov. For å sikre god kapasitet for lange reiser vil det bli lagt til supplering med ekspressavgangar i rush.

På alle haldeplassar for linja skal bussen stoppe for både av- påstigande. Dette er eit viktig prinsipp for å gjere tilbodet enkelt å forstå for kunden. Konkret gir regionstamlinja eit langt betre tilbod for dei reisande i Åsane nord, langs Steinestøvegen. Stoppmønster og betening er vege opp mot ønskje om hurtig framføring for dei lange reisene. Strekninga vil også vere betjent av linje 36 og 37, som i rush vil avlaste regionstamlinja for lokal trafikk internt i Åsane.



Regionstamlinja betener tunge reisemål i Åsane, mellom IKEA og Åsane terminal. Stopp på Åsane terminal gir gode bytemoglegheiter til stamlinjenettet, linje 3, 4 og 5, for vidare reiser innanfor Bergen. Det er valt å la regionstamlinja gå via Fløyfjellstunnelen til Bergen busstasjon. Fløyfjellstraséen gir raskare kjøretid, samt at det avlastar talet på bussar i Bergen sentrum.

Det er lagt opp til eiga matelinje til snøggbåten på Frekhaug kai (vist som linje 303 i linjekartet) til alle avgangar og framkomstar til/frå Bergen. Busstilbodet til snøggbåten på Knarvik kai er planlagt utvida til/frå Alver (linje 302) og Juvikstølen (linje 301). Båten har framleis ledig kapasitet og vil gi det raskaste kollektivtilbodet mellom Nordhordland og Bergen.

Ny linje 340 gir eit direkte tilbod mellom Meland og Knarvik, mot dagens tilbod som inneber bussbyte på Flatøy. Tilbodet stør opp om dagens reisemønster, med Knarvik som tungt reisemål. Linja skal taktast slik at det gir korrespondanse på Flatøy terminal med regionstamlinja på alle avgangar til/frå Bergen i rush. Totalt med matelinje til snøggbåten, vil regionstamlinja gi god nok kapasitet til og frå Bergen sentrum.

### **Vurderingar**

Det er gjennomført to dialogmøter med kommunane i Nordhordland, for tilbakemeldingar og innspel til løysinga. Kommunane er i all hovudsak positive til framlegget, men ønskjer at det vert sett på ei løysing for eit direktetilbod Meland-Bergen. Eiga busslinje til snøggbåten på Frekhaug kai, samt utvida tilbod til Knarvik kai til/frå Alver og Juvikstølen, vert sett som positivt tiltak. Kommunane vurderer også ekspressavgangar som viktig, også med ny regionstamlinje.

Regionstamlinja for Nordhordland-Bergen skal stø opp under prinsipp og føringar som er vedtatt i Kollektivstrategi for Hordaland og samstundes ta omsyn til lokale tilhøve for best mogleg tilpassing av tilbodet innanfor gitte økonomiske rammer. Driftsopplegget er utforma ut frå ei samla vurdering av tilgjengeleg data kring trafikkgrunnlag, reisemønster, reisetid og kapasitet i kollektivnettet. Det vil vere slik at omstiging må akseptierast som ein nødvendig del av transportnettet. For å redusere ulempa dette medfører for dei reisande til og frå Meland, er det lagt opp til korrespondanse på Flatøy til regionstamlinja på alle avgangar – også ekspressavgangane. Også for reiser til/frå andre delar av Lindås samt dei andre kommunane i Nordhordland er det lagt opp til korrespondanse i Knarvik til regionstamlinja.

Omlagging til regionstamlinje mellom Nordhordland og Bergen gir først og fremst eit enklare tilbod å forstå og bruke. Løysinga inneber reduksjon i tal linjer, eit eintydig stoppmønster, og gir eit raskt og føreseieleg tilbod langs heile nordkorridoren. Fylkesrådmannen vurderer denne omlagginga som eit viktig ledd i å etablere eit konkurransedyktig tilbod i tråd med vedtekne strategiar for utvikling av kollektivtilbodet i Bergensområdet.

Regionstamlinja vil ligge til grunn i arbeidet med Trafikkplan Nordhordland, som startar opp komande år i samband med førebuing til nytt bussanbod i området.