



# HANDLINGSPROGRAM 2015-2018

KOLLEKTIVSTRATEGI FOR HORDALAND



<b>1</b>	<b>Kvifor eit handlingsprogram for kollektivtrafikken?</b>	<b>3</b>
1.1	Oppfølging av kollektivstrategi for Hordaland	3
1.2	Kopling til andre handlingsprogram	3
<b>2</b>	<b>Mål og status for kollektivtrafikken</b>	<b>4</b>
2.1	Mål for kollektivtrafikken	4
2.2	Status for kollektivtrafikken	5
<b>3</b>	<b>Best tilbud der flest reiser</b>	<b>10</b>
3.1	Systematisk utvikling av linjenett og rutetilbod	10
3.2	Endring av rutetilbod knytt til nye bussanbod og Bybanen	10
3.3	Betre utnyttinga av kapasitet for buss i Bergen sentrum	12
3.4	Utvikle regionstamlinjer	12
3.5	Utvikle hovudlinjenett for å knyte fylket saman	13
3.6	Vurdere utvida bruk av fleksible kollektivløysingar	13
3.7	Utgreie framtidig kollektivnett bane/buss i Bergen	13
3.8	Nye anbod for fylkesvegferjene	13
3.9	Styrke planleggingsgrunnlaget	13
<b>4</b>	<b>Enkle reiser</b>	<b>14</b>
4.1	Betre informasjon til dei reisande	14
4.2	Forenkle billetter og betalingsløysingar	14
4.3	Auke kunnskapen om rutetilbod for å nå nye reisande	15
4.4	Meir synleg kollektivsystem	15
<b>5</b>	<b>Effektive reiser</b>	<b>16</b>
5.1	Infrastruktur for kollektivtrafikken – organisering og ansvar	16
5.2	Handlingsrom i perioden	16
5.3	Strekningsvise analysar	17
5.4	Utbygging av Bybanen	17
5.5	Knutepunkt og haldeplassar utanfor Bergen	18
5.6	Knutepunkt og haldeplassar i Bergen	18
5.7	Kollektivfelt/sambruksfelt	20
5.8	Aktiv signalprioritering	21
5.9	Innfartsparkering	21
<b>6</b>	<b>Miljøvenleg drift</b>	<b>22</b>
6.1	Biogass som drivstoff for bussane i Bergensområdet	22
6.2	Utvida bruk av elektriske bussar/ trolleybuss	22
6.3	Utsleppskrav og materiell i nye bussanbod i Bergen	22
6.4	Demonstrasjonsprosjekt biogasshybridbuss	23
6.5	Miljøbåt Kleppstø-Strandkaien	23
<b>7</b>	<b>Oppsummering prioriteringar og tiltak 2015-2018</b>	<b>24</b>
<b>8</b>	<b>Økonomiplan 2015-2018</b>	<b>26</b>
8.1	Drift	26
8.2	Investeringar	26
8.3	Bymiljøavtale og belønningsavtale	26

# 1 Kvifor eit handlingsprogram for kollektivtrafikken?

Fylkestinget i Hordaland har 11. juni 2014 vedteke strategiar for kollektivtransporten i fylket, i eit perspektiv fram mot 2030. Kollektivstrategi for Hordaland peiker ut retning for korleis ein kan nå ambisiøse mål for kollektivtrafikken på lengre sikt.

## 1.1 Oppfølging av kollektivstrategi for Hordaland

Dette handlingsprogrammet er oppfølginga av Kollektivstrategi for Hordaland. Handlingsprogrammet skal vise kva prioriteringar og satsingar fylkeskommunen vil gjere i den neste fireårsperioden for å gjennomføre strategiane. Programmet peiker på hovudinnsatsområder og større prosjekt som må prioriterast i perioden.

Med handlingsprogram kollektiv ønskjer ein å gje ei samla oversikt over innsats på kollektivområdet. Det er eit mål å oppnå god samanheng mellom oppfølginga av strategiane for kollektivtilbodet i samarbeid med kommune og statlege etatar.

Handlingsprogrammet er utarbeidd med eit tidsperspektiv på fire år. Det vil bli handsama politisk i fylkestinget samstundes med fylkeskommunen sitt budsjett og plan- og byggeprogram for fylkesvegane utanom Bergen. Det er lagt opp til årleg rullering av

handlingsprogrammet, med rapportering knytt til måloppnåing.

## 1.2 Kopling til andre handlingsprogram

Skyss sin årlege utviklingsplan vil bli erstatta av handlingsprogram kollektiv. Handlingsprogrammet vil vere grunnlag for interne gjennomføringsplanar i Skyss.

Utarbeiding av Kollektivstrategi for Hordaland var del av oppfølginga av Regional transportplan. Når no kollektivstrategien har sitt eige handlingsprogram er det naturleg at tiltak knytt til drift av kollektivtrafikken vert samla her. Handlingsprogram kollektiv tek difor opp i seg kollektivtiltak frå regional transportplan, slik at handlingsprogramma er samordna og ikkje overlappende.

Infrastrukturtiltak for tilrettelegging for kollektivtrafikken blir i hovudsak definerte og vedtekne i andre prosessar enn dei som er knytt til kollektivstrategien. For å vise den samla innsatsen for kollektivtilbodet vil ein i handlingsprogram kollektiv spegle plan- og byggeprogram for Bergensprogrammet og fylkesvegane utanfor Bergen.

## 2 Mål og status for kollektivtrafikken

### 2.1 Mål for kollektivtrafikken

Mål for kollektivtrafikken i Hordaland er knytt opp mot nasjonale og regionale mål om at all trafikkvekst i persontrafikken i byområda skal skje i form av miljøvenlege transportformer – kollektiv, sykkel og gange. Den største veksten vil komme i Bergen og kommunane rundt.

Regional Transportplan for Hordaland har satt mål om auke i kollektivandelen i Bergensområdet frå 12 til 16% fram til 2024, noko som tilsvarer om lag 50% auke i kollektivtrafikken. Ser vi litt lengre fram, viser prognosar for trafikkveksten at kollektivtrafikken må auke med nærare 200% fram til 2040 dersom nullvekstmålet for personbil-trafikken skal bli nådd. Prognosane går langt fram og er usikre. Ein større andel gange og sykkel vil ha innverknad på kollektivandelen.

Målet om vekst i kollektivtrafikken er satt både for å sikre eit funksjonsdyktig samfunn med god mobilitet, og for å bidra til betre klima og miljø.

Eit av måla i Klimaplan for Hordaland 2014-2013 er at innan 2025 skal kollektivsektoren så langt som råd nytte framdriftsteknologi som er basert på fornybar energi.

Målet om vekst i kollektivtrafikken er satt både av omsyn til å sikre eit funksjonsdyktig samfunn med

god mobilitet, og for å bidra til betre klima og miljø.

Kollektivtilbodet har og eit velferdsaspekt, og det skal vere eit tilbod som gir reisemoglegheiter i heile fylket.

Kollektivstrategi for Hordaland gir mål og retning for korleis Skyss i samarbeid med andre sentrale aktørar skal utvikle kollektivtransporten vidare. For komande fireårsperiode er det valt ut eit sett indikatorar for å kunne måle om utviklinga går i ønska retning.

Måleindikatorane er i stor grad samanfallande med det som er lagt til grunn i ny belønningssavtale 2015-2018, og er i tråd med felles indikatorsett for framtidig bymiljøavtale. Indikator for miljø er her knytt til andelen kollektivreiser av den motoriserte persontrafikken. Andre måleindikatorar, som krav knytt til bussparken, vil bli utvikla.

Bergensområdet er uttrykk for byområdet, og er knytt til det overordna vekstmålet. Bergensområdet er ikkje eit klart definert geografisk område, og kva kommunar som inngår varierer i ulike målingar. Måleindikatorane vil difor ha ulike definisjonar av Bergensområdet.

Dei valde måleindikatorane er eit grunnlag for systematisk måling over tid, men vil kunne bli justert og utvida med fleire indikatorar gjennom handlingsprogrammet sin fireårsperiode.

Overordna mål			
Ta veksten i persontransporten med miljøvenlege transportformer i byområda og sikre mobilitetsbehov for innbyggjarane i fylket			
Betre tilbod der flest reiser	Enkle reiser	Effektive reiser	Miljøvenleg drift
Tal reiser/ påstigingar, Bergensområdet og Hordaland	Enkelt å forstå, kjøpe og bruke	Køytid i rushtid på utvalde stamlinjer, Bergensområdet	Andelen kollektivtrafikk av motorisert trafikk

Figur 1 Overordna mål for kollektivstrategien og indikatorar for måloppnåing

## 2.2 Status for kollektivtrafikken

### 2.2.1 Kollektivreiser

Utvikling i passasjertal for kollektivtransport vert målt i:

- Endring i talet på kollektivreiser i Bergensområdet og Hordaland utanom Bergensområdet
- Referanseår 2013

Reisetal for 2013 viser godt over 50 millionar påstigingar totalt på buss, bybane, båt og ferje i Hordaland. Om lag 90% av desse reisene skriv seg frå Bergen og kommunane rundt Bergen. Mellom 80 og 85% av desse reisene igjen skjer innanfor Bergen kommune.

Målingar som vert gjort i høve tal kollektivreiser er i dag basert på påstigingstal henta frå billettsystemet. Frå 2015 vil vi også kunne hente ut

passasjerstatistikk frå automatisk passasjerteljingsystem, med større moglegheiter til å gjere analysar av reisetal på utvalde linjer og strekningar.

Tabellen under viser utviklinga i passasjertal i Bergensområdet og Hordaland mellom 2012 og 2013. Bergensområdet er her definert ut frå rutepakkar knytt til Bergen sentrum, nord, vest og sør, som dekker kommunane Bergen, Os, Askøy, Fjell, Sund og Øygarden. Den største veksten var knytt til Bybanen. I 2013 vart Bybanen utvida til Lagunen, og 2014 er første år med heilårsdrift for denne strekninga.

Veksten i påstigande på buss utanom Bergensområdet var 0,4% frå 2012 til 2013. Den totale veksten i Hordaland, på buss og bane, var 6,5%.

Buss/bybane	Passasjertall i heile 1000		Prosent vekst i passasjertal 2012-2013
	2012	2013	
Bussar	33 200	35 100	5,8%
Bybanen	8 000	9 100	14,1%
Buss og bane totalt	41 200	44 200	7,4%

Figur 2 Påstigande i Bergensområdet 2012-2013, runda til næraste 100 000 (kjelde Kollektivmeldinga 2013)

### 2.2.2 Reisemiddelfordeling

Utvikling i fordeling av reisemiddel for persontransport vert målt i:

- Endring i reisemiddelfordeling i Bergensområdet
- Referanseår 2013

Endring i reisemiddelfordeling er knytt til målet om nullvekst i personbiltrafikken i byområdet, og vert i hovudsak målt gjennom nasjonale og regionale reisevaneundersøkingar (RVUar) med nokre års mellomrom. I tillegg gjennomfører Skyss faste løpande undersøkingar, men med eit mindre utval.

Måling og rapportering på reisemiddelfordeling vil avhenge av at det vert initiert regionale RVUar med større hyppigheit, alternativt ei utviding av omfanget for Skyss sine faste målingar.

Den regionale reisevaneundersøkinga for Bergensområdet var sist gjennomført i 2013, som del av nasjonal RVU. Bergensområdet omfattar her dei 15 kommunane Bergen, Fjell, Sund, Øygarden, Askøy, Meland, Lindås, Radøy, Austrheim, Osterøy, Vaksdal, Voss, Fusa, Samnanger og Os. Tilsvarande RVU vart også gjennomført i 2008.

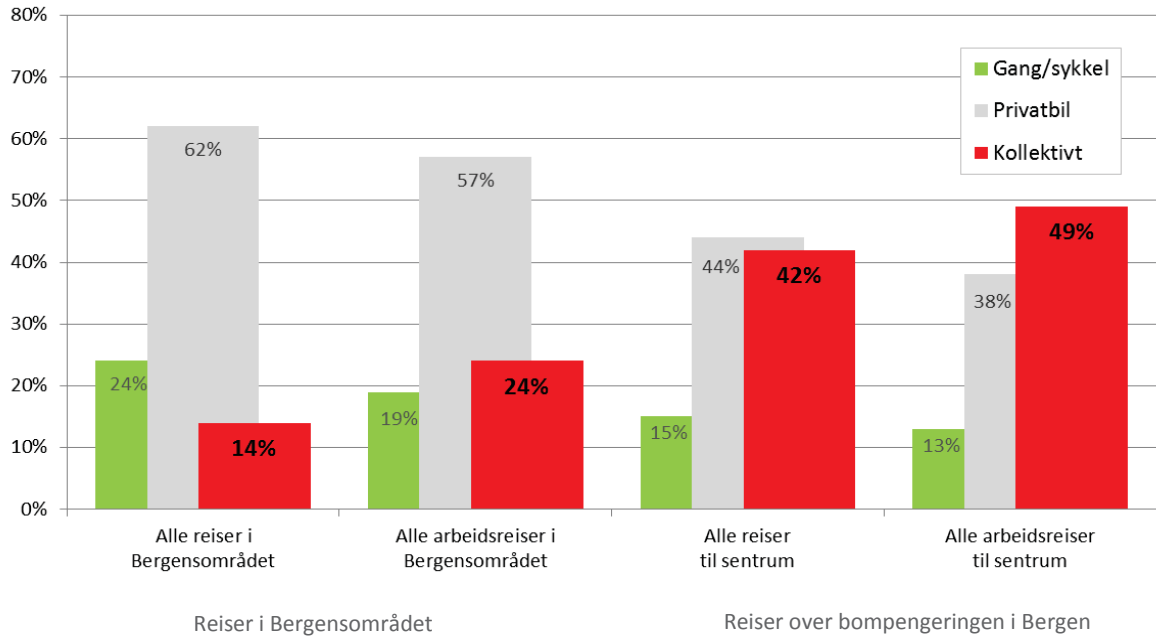
RVU 2013 viser ei dreining i reisemiddelfordelinga i Bergensområde sidan 2008. Andelen biltrafikk er redusert (frå 55,8% til 52,7%) medan andelen kollektivtrafikk har auka (frå 11,8% til 13,5%) og gange har auka (frå 19% til 21,5%).

Tendensen er meir tydeleg innanfor Bergen kommune enn Bergensområdet under eitt, sjå figur under. Her har andelen biltrafikk gått ned med 4,5 prosentpoeng, kollektivandelen gått opp 2,7 prosentpoeng og andelen gange opp med 2,8 prosentpoeng. Sykkel har gått noko ned både i Bergen kommune og Bergensområdet.

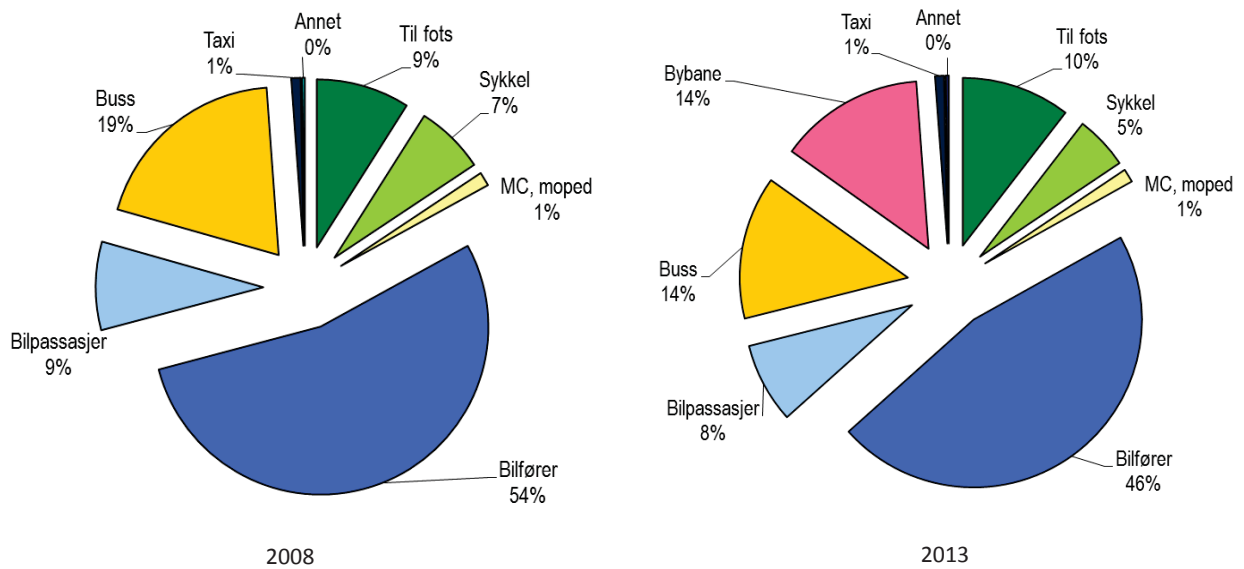
Målt i reiser over bompengeringen i Bergen er det langt høgare kollektivandel for sentrumsretta reiser (42%) enn for alle reiser totalt i Bergensområdet (14%). For arbeids- og studiereiser til sentrum er kollektivandelen høgare enn bilandelen, 49% mot 38%.

Det har skjedd ei markant endring i hovudreisemåtar i sørkorridoren i Bergen. Bybanen i Bergen har medverka til ein vesentleg del av veksten i kollektivtrafikken. Bybanen er hovudreisemåte for 14 prosent av turane mellom bydelane Bergenhus, Årstad, Fana og Ytrebygda. På desse strekningane har kollektivdelen auka frå 19% i 2008 til 28% i 2013. Delen av reiser med bilfører er redusert frå 54% til 46%.

Utviklinga i reisemiddelfordelinga i Bergensområdet og Bergen markerer eit trendbrot med vesentleg reduksjon i andelen personbiltransport og auke i miljøvenlege transportmiddel med unntak av sykkel. Det er likevel eit stykke fram til nullvekst i personbiltransporten. Tal daglege reiser per person har vore rimeleg konstant medan det har vore vekst i folketalet og reiser total. Biltrafikken må reduserast ytterlegare for å oppnå nullvekst.



Figur 3 Kollektivandelen for alle reiser i Bergensområdet ligg på 14%. På arbeidsreiser over bompengeringen til Bergen sentrum vel nær halvparten (49%) kollektivtransport



Figur 4 Reisemiddelfordeling mellom bydelene Bergenshus, Årstad, Fana og Ytrebygda frå 2008 til 2013

### 2.2.3 Tilfredsheit med tilbodet

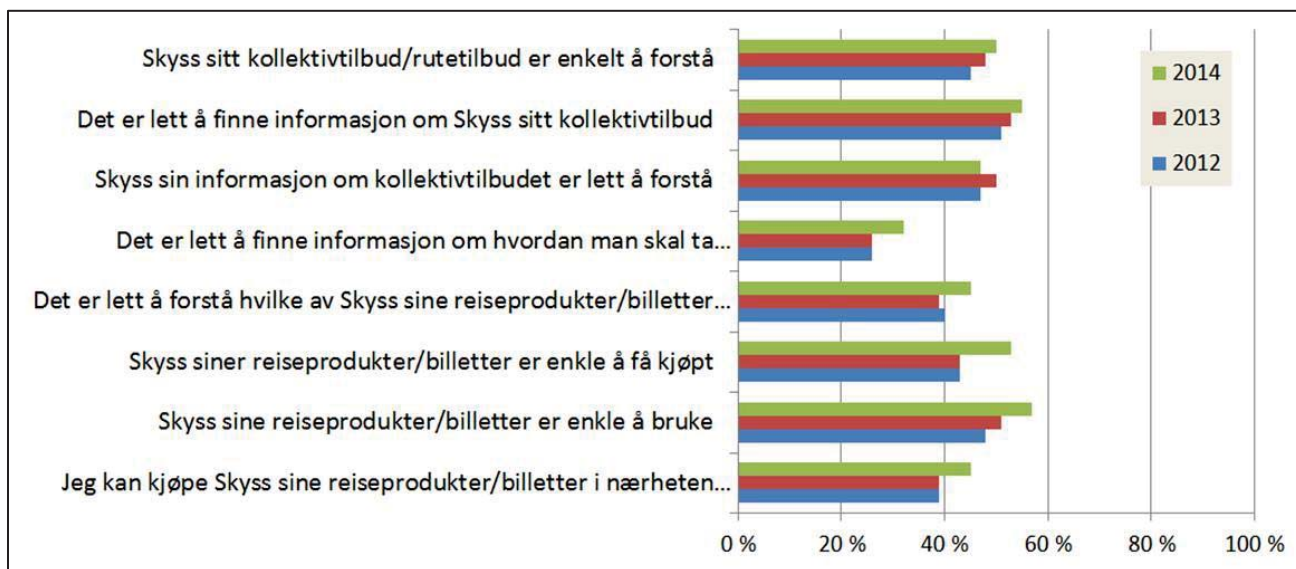
Utvikling i folk sin tilfredsheit med kollektivtilbodet vert målt i:

- Endring i folk i Hordaland si meining om at kollektivtilbodet er enkelt å forstå, kjøpe og bruke
- Referanseår 2013

Skyss gjennomfører faste web-baserte spørjeundersøkingar om korleis folk i Hordaland oppfattar Skyss og kva dei tykkjer om

kollektivtilbodet. Undersøkinga omfattar såleis både kollektivreisande og dei som ikkje nyttar kollektivtilbodet.

Trenden dei siste tre åra viser ei positiv utvikling i folk si oppfatning av om det er enkelt å finne informasjon om rutetilbodet, om det er enkelt å velje og kjøpe rett billett og om det er lett å bruke billetten ved reisa. Det er ein liten tilbakegang knytt til spørsmålet om informasjon om kollektivtilbodet er lett å forstå.



Figur 5 Prosent svar ganske enig/svært enig på spørsmål om enkelt å forstå, kjøpe og bruke kollektivtilbodet i åra 2012-2014



### 2.2.4 Køyretid i rush

Utvikling i framkomst for bussar skal målast i:

- Endring i køyretid, målt i km/t, på utvalde stamlinjer i rushtida i løpet av fireårsperioden
- Referanseår 2014

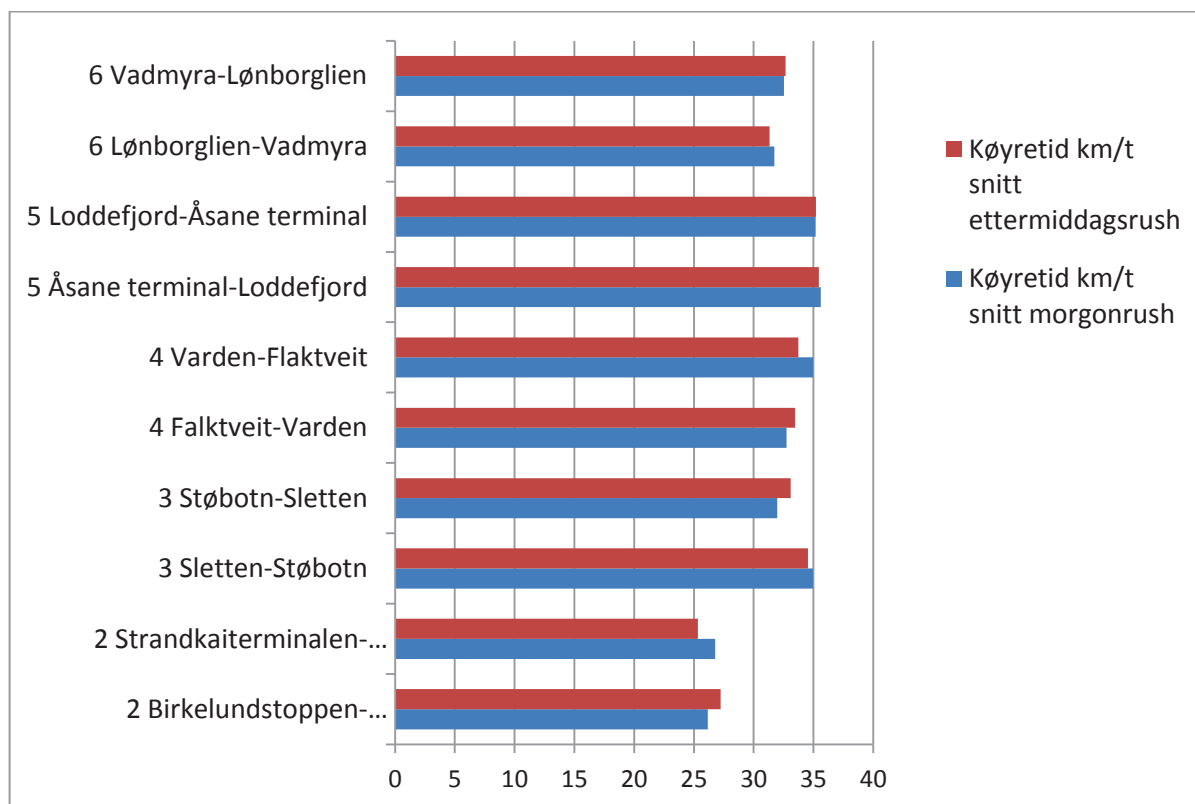
Gjennom sanntidssystemet (SIS) vil det bli gjort faste målingar av køyretider, målt i km/t for utvalde stamlinjer i rushtida. SIS er installert på alle bussar i rutepakkane for Bergen sentrum, sør, nord og vest.

Køyretid kan vere knytt til kor lang tid busen brukar på heile eller delar av køyrestrekninga, og kor mykje tid som vert brukt på haldeplass. Status for køyretid er her målingar gjort utan haldeplasstid.

Figuren under viser eit gjennomsnitt for heile strekninga på stamlinjene i byen, både tur og retur i

rushtida morgon og ettermiddag. Rushproblem knytt til køyretid er størst på strekningane inn mot og gjennom byen, og det vil vere store variasjonar på delstrekningar, noko ein ikkje fangar opp i denne målinga.

Linje 2 skil seg ut med lågast gjennomsnittleg hastigheit. Dette er også den einaste busstamlinja i dag som ikkje er ei såkalla pendellinje, som går gjennom byen. Som vist i kap. 5.3. er det gjennomført ei analyse av strekninga Sædalen – sentrum – Lyngbø, med forslag til tiltak for å forbetre kvaliteten og framkomsten for busstilbodet. Gjennomførte tiltak vil gi grunnlag for nye målingar for aktuelle delstrekningar langs linje 2 og andre linjetrasear der det vert gjennomført framkomsttiltak.



Figur 6 Gjennomsnittleg køyretid km/t for stamlinjer i rush, målt i perioden 01.-30.09. 2014

### 3 Best tilbud der flest reiser

Kollektivstrategi for Hordaland slår fast at målet er å gje eit best mogleg kollektivtilbod til flest mogleg av innbyggjarane i Hordaland, innanfor våre økonomiske rammer. Det gjer vi ved å tilpasse kollektivtilbodet til dei store reisestraumane i fylket. For å oppnå dette har ein vedteke følgjande strategiar:

- Styrke kollektivtilbodet for dei store reisestraumane
- Vidareutvikle stamlinjene i Bergen
- Utvikle regionale stamlinjer i Bergensområdet
- Knyte regionane i fylket saman
- Tilby eit samanhengande grunntilbod i heile fylket
- Samordne offentleg transport i tynt befolka områder
- Utvikle eit enklare og meir effektivt linjenett

For å i verksetje desse strategiane vil ein i perioden prioritere arbeidet som er skildra under.

#### 3.1 Systematisk utvikling av linjenett og rutetilbod

Med grunnlag i kollektivstrategien vert det arbeid vidare med systematisering av utviklinga av linjenett og rutetilbod. For å følgje opp strategiane ser ein behovet for å legge større vekt på utarbeiding av meir langsiktige planar for korleis ein ønskjer å utvikle kollektivtilbodet. Eit viktig grep vil vere å utarbeide trafikkplanar for kollektivtrafikken.

Med trafikkplanar fortsett ein arbeidet med forenkling av linjenett og rutetilbod tilpassa transportbehova som er gjort i Bergen sentrum (2011), Hardanger og Voss (2013) og Bergen vest (2013).

Ein trafikkplan skal vise status for kollektivtilbodet i eit geografisk område, og våre planar for utvikling

av tilbodet over dei komande åra. Tidsperspektiv for endringar i rutetilbodet vil vere om lag 2-10 år.

Føremålet med trafikkplanar er at dei skal

- danne grunnlag for rutespesifikasjonar i nye kollektivtilbod
- danne grunnlag for årlege ruteendringar
- gje grunnlag for identifisering av infrastrukturiltak
- gje innspel til planar hjå kommunar og Statens vegvesen, utbyggarar og andre

Trafikkplanar vil bli prioritert for område som står framfor nye anbodskonkurransar, større endringar i infrastruktur som påverkar kollektivtilbodet, eller som får betydeleg endra transportbehov .

#### 3.2 Endring av rutetilbod knytt til nye bussanbod og Bybanen

Ved utlysing av nye anbud ligg det til rette for å gjere større endringar i linjenett og rutetilbod som påverkar omfanget av produksjonen og vognparken i det enkelte område.

I perioden for dette handlingsprogrammet skal det gjennomførast fleire anbodskonkurransar for rutepakkar buss. Følgjande tabell viser når avtaleperiodane går ut for dei ulike anbodskontraktane:

Rutepakkar	Avtaleperiode går ut
Hardanger og Voss	2016
Modalen og Vaksdal	2016
Sunnhordland	2017
Bybanen	2017 (+ 2 år opsjon)
Bergen sør	2017 (+ 1 + 1 år opsjon)
Nordhordland	2018
Bergen sentrum	2018 (+ 1 + 1 år opsjon)
Bergen nord	2018 (+ 1 + 1 år opsjon)
Osterøy	2018 (+ 1 + 1 år opsjon)

Figur 7 Anbudskontraktar for buss som går ut i perioden

### 3.2.1 Hardanger og Voss

Rutepakkane Hardanger, Voss, Modalen og Vaksdal vil bli lyst ut på nytt våren 2015. Ein del av førebuingane til dette er ei vurdering av endringar i linjenett og rutetilbod i desse områda.

På bakgrunn av ny tunnel i Jondal, bru over Hardangerfjorden og nye vegprosjekt i "Vossapakko" vart tilbodet i store delar av Hardanger og Voss lagt om knytt til opning av Hardangerbrua i 2013. Omlegginga var basert på same prinsipp som dei som er skildra i kollektivstrategien. Endringane vart gjort etter ei omfattande analyse, og i samråd med mellom anna kommunane, NSB og Statens vegvesen. Tilbodet i Etne, Kvinnherad, Tysnes, Samnanger og Fusa vart ikkje vurdert i dette tidlegare arbeidet, og vil bli vurdert i forkant av det nye anbodet.

### 3.2.2 Modalen og Vaksdal

Kollektivtilbodet i Modalen og Vaksdal er i all hovudsak basert på lovpålagd skuleskyss, og ein ser ikkje for seg større endringar i tilbodet i desse områda.

### 3.2.3 Sunnhordland

Som førebuing av nytt anbod i Sunnhordland (Stord, Fitjar, Bømlo og Sveio) i 2017 vert det no utarbeidd ein trafikkplan for dette området. Dette inneber ei vurdering av dagens kollektivtilbod og utforming av framtidig linjenett og rutetilbod basert på utviklinga i transportbehovet i regionen. Kollektivtilbodet i området er i hovudtrekk det same scm før sist anbudsutsetting. Samstundes har transportbehovet

endra seg som følgje av nye utbyggingsområde, endringar i infrastruktur og skulestruktur. Føremålet med trafikkplanen er å tilpasse tilbodet slik at det i størst grad møter framtidig etterspurnad og kundebehov, med vekt på område der kollektivtilbodet kan vere konkurransedyktig.

Store delar av ruteproduksjonen er knytt til skuleskyss, der meir effektiv drift vil inngå i vurderingane. I område med tynt befolkningsgrunnlag vil ein også vurdere grunnlag for bestillingstransport.

Trafikkplanen vil også omhandle hovudlinjene mellom området og kommunane rundt samt samanhengen mellom båt-, ferje- og busstilbodet i Sunnhordlandsregionen. Det vil bli lagt opp til ein prosess som involverer kommunane og andre sentrale interessentar i regionen.

### 3.2.4 Nordhordland

I forkant av nytt anbod i Nordhordland frå 2018 vil det bli utarbeidd ein trafikkplan for området.

### 3.2.5 Bergen Sør – Fana og Ytrebygda

I løpet av 2016 vil ein etter planen starte drift på Bybanen mellom Lagunen og Bergen lufthamn Flesland. Knytt til opninga av banestrekninga er det nødvendig å tilpasse resten av kollektivsystemet til den nye «rygggrada» for reiser i området. For å utnytte dei store investeringane i Bybanen, og løyse ut potensialet av nye reisande, må ein ha eit sterkt bussnett som bygger opp under Bybanen. Ein må samstundes betene viktige områder og relasjonar som ikkje vert ivaretekne av banen. Som ei førebuing til dette er ein i gang med å utarbeide ein trafikkplan for bydelane Fana og Ytrebygda.

Behovet for større endringar i andre område i Bergen sør (t.d. Os) vil bli vurdert i førebuing til nytt anbod.

### 3.2.6 Bergen sentrum, Bergen nord, Osterøy

I god tid før utlysning av nye anbod i desse områda vil det bli gjort vurderingar av behovet for å gjere større endringar i tilbodet. Det vil bli gjort ulike analysearbeid i område med store endringar av transportbehovet, til dømes i området Solheimsviken/Kronstad.

### 3.3 Betre utnyttinga av kapasitet for buss i Bergen sentrum

Det sentrale Bergen er tyngdepunktet for kollektivtrafikken i Hordaland, målt i tal på reisande. Bergen sentrum er både eit stort målpunkt og eit viktig byttepunkt for svært mange. I dag er situasjonen prega av trengsel og pressa kapasitet ved haldeplassar og reguleringsplassar. Dette fører til eit lite føreseieleg og uoversiktleg tilbod til kunden.

Presset på areala i sentrum er aukande, med mål om auka tal kollektivreisande og betre tilrettelegging også for gåande og syklistar. Vidare utbygging av Bybanen vil også ha store konsekvensar for trafikken i Bergen sentrum.

Å betre tilhøva for kollektivtrafikken i dette området vil vere eit avgjerande grep for å styrke kollektivtilbodet for dei tyngste busslinjene. Det vil bli gjort ein gjennomgang av tiltak knytt til linjennett, trasear og bruk av haldeplassar som kan bidra til dette. Funksjonsdelinga mellom Bergen busstasjon og Sentrumsterminalen vil vere ein del av vurderingane som skal gjerast.

### 3.4 Utvikle regionstamlinjer

Kollektivstrategien peiker på behovet for regionale stamlinjer; eit kollektivtilbod som kan konkurrere med bilen i korridorane mellom Bergen sentrum og regionsentra rundt byen. Det er i desse korridorane ein ønskjer eit kollektivtilbod med stamlinjekvalitetar – eit hyppig og kapasitetssterkt tilbod med god framkomst som gjev effektive reiser. Ein peiker i kollektivstrategien spesielt på strekningane mellom Bergen og regionsentra Kleppestø, Straume, Arna (tog), Frekhaug/Knarvik og Os.

Det vil bli arbeidd vidare med å konkretisere servicenivå, trasear og andre aspekt ved konseptet regionale stamlinjer. Etablering av dei regionale stamlinjene vil måtte byggjast opp over tid.

Strekninga Nordhordland-Bergen kjem først ut i dette arbeidet. Her er det eit rimeleg godt tilbod i dag, men det er behov for ei forenkling basert på prinsippa i kollektivstrategien. Det er også endringar i veginfrastrukturen i denne korridoren som gjer at strekninga vil bli prioritert først i dette arbeidet.



Foto: Skyss/Morten Wanvik

Figur 8 Christies gate i Bergen sentrum er ei av dei mest belasta bussgatene i byen. Rutegående bussar «konkurrerer» om plassen med bussar i kommersiell trafikk, fotgjengarar, syklistar og privatbilistar

### 3.5 Utvikle hovudlinjenett for å knyte fylket saman

Ein har i kollektivstrategien peikt på korleis faste hovudlinjer skal utgjere grunnstrukturen i kollektivtilbodet utanom Bergensområdet. Hovudlinjene skal sikre tilkomst og kopling mellom regionsenter og større tettstader i fylket.

I arbeidet med trafikkplanar for Sunnhordland og Nordhordland vil tydeleggjing av hovudlinjene i desse områda vere ein sentral del av arbeidet.

### 3.6 Vurdere utvida bruk av fleksible kollektivløysingar

Der det ikkje er grunnlag for ordinær rutegåande transport vil ein vurdere fleksible løysingar for kollektivtrafikken, med mindre køyretøy og bestillingsbasert køyring. Det har sidan 2013 vore gjennomført eit pilotprosjekt med bestillings-transport på Voss. Det skal gjerast ei første evaluering av dette i førebuing av nytt anbod i Hardanger og Voss. Ein full evalueringsrapport vil bli lagt fram når prosjektet blir avslutta i 2015. Med grunnlag i desse erfaringane vil ein vurdere vidareføring og eventuell utviding av slike ordningar inn i ny anbod.

I samband med utarbeiding av trafikkplanar for Sunnhordland og Nordhordland vil vurdering av grunnlaget for bestillingstransport i trafikksvake område vere sentralt.

### 3.7 Utgreie framtidig kollektivnett bane/buss i Bergen

Bygging av Bybanen er eit stort grep i kollektivtrafikken i Bergen. Knytt til planprosessane for utviding av banen vidare vil det vere behov for ta eit langsiktig perspektiv på det samla kollektivnettet med buss og bane. Dette vil både handle om å skaffe faktagrunnlag som input i prosessane, og for å planlegge for konsekvensar av nye banestrekningar for den samla kollektivtrafikken.

### 3.8 Nye anbod for fylkesvegferjene

Fylkeskommunen ved Skyss har ansvar for i alt 16 anbudsutsette ferjesamband i Hordaland. I løpet av perioden går kontraktane for samtlege ferjesamband ut, og ein har moglegheit til å gjere større endringar knytt både til utleppskrav og servicenivå i nye kontraktar.

Førebuing for desse anboda er godt i gang. Prosessen med førebuingar, utarbeiding av konkurransegrunnlag og gjennomføring av anbodskonkurransane vil pågå gjennom heile handlingsprogramperioden.

Arbeidet tek utgangspunkt i politisk vedtekte mål og strategiar for ferjene. Første fase inneber å utarbeide eit felles grunnlag for dei ulike konkurransegrunnlaga. Andre fase er anbodsprosessar og kontraktstildeling.

Det er store kostnader knytt til drift av ferjene, ikkje minst dersom det er aktuelt med utskifting av materiell.

### 3.9 Styrke planleggingsgrunnlaget

For å gjennomføre eit systematisk og faktabasert arbeid med utvikling av kollektivtilbodet er det nødvendig å styrke planleggingsgrunnlaget. Gode passasjertal som viser kvar i kollektivnettet folk reiser er avgjerande. På bakgrunn av dette er det er satt i gang eit arbeid for å få på plass system for automatisk passasjertelling, med mål om å ha utstyr i 50 % av bussparken i Bergensområdet. Det vil vere behov for passasjertal som dette også i andre delar av fylket, og kanskje også ei betre dekning i Bergensområdet. Faste køyretidsmålingar vil også vere ein del av dette plangrunnlaget.

Det er eit aukande ressursbehov knytt til forvaltning av dei stadig større datamengdene ein sit på i Skyss, for å ta i bruk potensialet dette faktagrunnlaget gjev. Dette vil krevje ressursar både til dataforvaltning, analyse og utviklingsarbeid.

## 4 Enkle reiser

Eit av dei overordna måla i kollektivstrategien er at kollektivtrafikken skal vere eit enkelt og attraktivt reiseval. Den reisande skal møte eit tilbod som er lett å bruke og som held høg kvalitet i heile reisekjeda – dette er heilt sentralt for å få fleire reisande.

For å oppnå dette har ein i kollektivstrategien slått fast at ein vil

- gjere det enkelt å finne relevant informasjon,
- gjere det enkelt å velje riktig billett og betale for denne,
- auke kunnskapen om kollektivreiser,
- gjere kollektivtrafikken synleg og
- heve kvaliteten på knutepunkt og haldeplassar.

Desse strategiane er i stor grad ei vidareføring av arbeid som er gjort dei siste åra. I perioden 2015 til 2018 vil tiltaka som er skildra under bli prioriterte.

### 4.1 Betre informasjon til dei reisande

System for sanntidsinformasjon er no installert i bussane i rutepakkane Bergen nord, sentrum, sør, vest og i Nordhordland. Dette gjer at reell framkomsttid for bussen er tilgjengeleg for dei reisande i desse områda. Informasjonen vert formidla på skjermar og informasjonssøylar i utvalde knutepunkt og haldeplassar, og via ein eigen mobil-app.

I perioden som kjem vil ein utvide bruken av sanntid og annan digital trafikantinformasjon. I områda der sanntidssystemet er installert i bussane vil slik informasjon vere ein del av oppgradering av knutepunkt og større haldeplassar framover.

For å betre informasjon om avvik og endringar vil ein i perioden ta initiativ til samarbeid med andre aktørar med mål om å integrere fleire kjelder til oppdatert, relevant informasjon til den reisande.

Døme på dette kan vere integrasjon med Statens vegvesen knytt til veg- og trafikantmeldingar, Bergens Tidende om avviksmeldingar og alternative reiseruter, eller med Google knytt til bruk av opne data.

Skyss har dei seinare åra lansert tre ulike mobilappar, som har blitt svært godt tatt i mot av dei reisande. I løpet av perioden vil ein integrere to av desse ved å samle funksjonalitet for reiseplanlegging og sanntidsinformasjon i same app. Ein vil også vurdere moglegheitene for å integrere kjøp av mobilbillett i same applikasjon.

### 4.2 Forenkle billetter og betalingsløysingar

Enkle billett- og rabattløysingar er eit viktig ledd i arbeidet med å gjere kollektivreisa enklare, både for noverande og nye kollektivreisande. Dette er derfor noko Skyss vil jobbe vidare med i perioden. Å få ned salet av billetter ombord i buss er også eit viktig bidrag til å korte ned reisetida på bussreisene.

Skyss har gjort ein gjennomgang av namn på billetter og kommunikasjon knytt til dagens billetter, prisar og rabattar, og vil jobbe vidare med å forenkle informasjonen om dette. Desse forenklingane vil vere gjennomført i løpet av 2015.

Sonestrukturen som ligg til grunn for takstane er i dag svært komplisert, og vurdering av sonestruktur skal opp til ny politisk behandling i 2015. Sonestrukturen vert lagt til grunn for å arbeide vidare med å forenkle prismodell, rabattstruktur og billettypar. Slike forenklingar vil bli gjennomført i perioden.

Ein vil og arbeide for å utvide løysingane for mobilbillett, som no er tilgjengelege berre i sone Bergen, til å gjelde større delar av fylket. Dette er planlagt gjennomført i løpet av handlingsplanperioden. I løpet av perioden vil det også vere nødvendig å starte opp arbeidet med å vurdere kva som vil bli «neste generasjon» billetteringsløysingar.

### 4.3 Auke kunnskapen om rutetilbod for å nå nye reisande

For å nå nye reisande vil Skyss i større grad enn tidlegare rette marknadsføringa direkte mot prioriterte marknader, som arbeidsreisande med bil og reisande i område der kollektivtilbodet er mest konkurransedyktig. Mellom anna vil ein prøve ut målretta kampanjar for å få arbeidsreisande i privatbil til å prøve ut kollektivtransporten. Det vil også bli arbeidd med løysningar for oppdatert, digital trafikkinformasjon på store arbeidsplassar i Bergensområdet.

### 4.4 Meir synleg kollektivsystem

Å gjere kollektivtrafikken meir synleg som transportalternativ er viktig for å gjere kollektivreisa enkel for dei reisande. Det vil også

kunne bidra til å auke statusen for kollektivtransporten og betre konkurrere med privatbilen.

Det er starta opp eit arbeid med planlegging av skilting i Bergen sentrum for å vise veg til kollektivtilbodet, mellom anna i samarbeid med Statens vegvesen. Dette arbeidet må setjast i samanheng med reklamefinansiert kollektivtransport, som både Fylkestinget og Bystyret i Bergen har vedteke. Dette prosjektet er sett i gang og vil ha ein tidshorisont på 3-4 år.

Oppgradering av knutepunkt og haldeplassar er heilt sentralt i dette arbeidet, som handlar både om å gjere kollektivtilbodet attraktivt og enkelt for dei reisande, men ikkje minst om effektive reiser gjennom god framkomst og tilrettelegging av infrastruktur for transportmidla. Sjå kapittel 5 for meir om infrastrukturtiltak.



Figur 9 Skyss vil utvide bruken av sanntidsinformasjon og annan digital trafikantinformasjon framover

## 5 Effektive reiser

Kollektivreiser skal vere eit reelt alternativ til bilen, også når det gjeld reisetid. Dette målet er slått fast i kollektivstrategien. Rask og forutsigbar framføring av bussane er ein føresetnad for å levere eit godt tilbod til dei reisande.

For å oppnå dette har ein i kollektivstrategien påpeikt behovet for

- å minimere stoppetid på haldeplass,
- infrastrukturtiltak som får bussen fram,
- restriktive tiltak for biltrafikken og
- kollektivorientert byutvikling.

### 5.1 Infrastruktur for kollektivtrafikken – organisering og ansvar

I planlegging og gjennomføring av tiltak for fysisk tilrettelegging for kollektivtrafikken har mange aktørar eigarskap og ansvar. Ansvaret for verkemidla innan kollektivtransporten er fordelt på tre forvaltningsnivå.

- Fylkeskommunen har ansvar for infrastruktur og tiltak på fylkesvegane, egne kollektivterminalar og anlegg for innfartsparkering.
- Kommunane er planmyndigheit med ansvar for val av fysiske løysingar. Dei har og ansvar for kommunale vegar, og utbyggingsmønster gjennom kommunal planlegging.
- Statens vegvesen har eit særskilt ansvar for kollektivtransporten gjennom sektoransvaret for kollektiv, og ansvar for riksvegnettet. Vegvesenet er også fylkeskommunen sitt apparat for planlegging og gjennomføring av tiltak på fylkesvegnettet.

For tiltak innanfor Bergen kommune samarbeider stat, fylke og kommune om tiltak gjennom Bergensprogrammet – i eit felles plan- og byggjeprogram.

I dette handlingsprogrammet vil ein søke å vise den samla innsatsen på dette området, ved å spegle tiltak i relevante vedtekne handlings-, plan- og byggjeprogram.

På sikt ønskjer ein å bruke kollektivstrategien og handlingsprogrammet til å kople planlegging av tiltak knytt til drift og infrastruktur for kollektivtrafikken i større grad. Slik har ein eit betre grunnlag for å prioritere tiltak basert på nytteeffekt for kollektivpassasjerane, og få større nytte av tiltaka som vert gjennomført.

### 5.2 Handlingsrom i perioden

#### 5.2.1 Økonomisk handlingsrom

Måla for kollektivtrafikken er ambisiøse, og forutsigbare og effektive reiser er ein føresetnad for å tiltrekke seg eit stort antal nye reisande. Dei finansierte tiltaka for framkomst som ligg i dette handlingsprogrammet vil ikkje vere nok til å nå målsettingane.

Prosessane knytt til identifisering, planlegging og finansiering av større infrastrukturtiltak går ofte over lang tid. Når det gjeld tiltak i Bergen er tilgjengelege økonomiske ressursar i hovudsak bunde opp i Bergensprogrammet sitt vedtekne handlingsprogram for perioden. Dette gjer at det er lite rom for finansiering av nye kollektivtiltak i denne handlingsplanperioden, med mindre det kjem friske midlar.

Det bør leggjast vekt på å byggje planreserve for kollektivtiltak til Bergensprogrammet sitt neste handlingsprogram, og på identifisering av prosjekt der det ikkje er behov for større planprosessar.

#### 5.2.2 Kapasitet og kompetanse

I kollektivstrategien vart behovet for byutvikling med fortetting i kollektivaksar, rundt bydelssentra og i kollektivknutepunkt framheva. Ei slik kollektivorientert byutvikling handlar om å få til ei ny reisemiddelfordeling gjennom tilrettelegging for kollektiv, gange og sykkel – i samspel.



Fylkeskommunen vil styrke si rolle som høyringsinstans og fagleg rådgjevar i planprosessar som omhandlar areal og transportutvikling i byområda og tettstader.

Ein bør også vurdere å starte opp eit opplegg for kompetanseheving for fagmiljøa i fylkeskommunen, kommunane og andre etatar. Dette kan vere knytt til den framtidige bymiljøavtalen – kva skal til for ei ny reisemiddelfordeling, kva verkemiddel har vi?

### 5.3 Strekningsvise analysar

Det vert arbeidd med mange ulike kollektivtiltak som kvar for seg er viktige for enkeltpunkt i kollektivsystemet. Med Bybanen som forbilde, med sine forutsigbare og effektive reiser, er det ønske om å styrke arbeidet med strekningsvise analysar i Bergensområdet.

Med systematiske, strekningsvise analysar vil ein få fram gode «tiltaksplanar» som kan sikre god og føreseieleg framkome for bussane på dei tyngste busstraseane. Metodisk ser ein her til FREM-arbeidet i Osloområdet. Det er gjort fleire omfattande analysar dei siste åra.

- **Festplassen – Kronstad.** Linje 9 mellom Festplassen og Kronstad vart oppretta hausten 2104 i samband med opning av den nye høgskulen. Traseen har dårleg framkome, og det er no gjort ei strekningsvis analyse for å identifisere tiltak for å betre tilhøva. Forslag til tiltak vil bli handsama i Bergensprogrammet.
- **Birkelundstoppen/Sædal – sentrum – Lyngbø.** Denne traseen vil vere ei av dei tyngste busstraseane i Bergen, sjølv etter at Bybanen er bygd ut mot nord og vest. På denne bakgrunnen er det i 2014 gjort ei strekningsvis analyse for å peike på tiltak som kan auke kvaliteten og attraktiviteten til tilbodet på strekninga. Forslag til tiltak vil bli handsama i Bergensprogrammet.
- **Hesthaugveien – Åsamyrane – Nyborgkrysset.** Knytt til konsekvensutgreiinga for Bybanen mot Åsane vart det gjort ein gjennomgang av viktige kollektivtrasear, og peikt på aktuelle tiltak for å betre framkomsten for bussane på kort og lang sikt. Dei anbefalte tiltaka

ligg på vent på grunn av tilleggsutgreiingar for Bybanen i Åsane.

- **Flaktveit-Oasen-Varden og Lønborglien-Loddefjord-Vadmyra.** Det foreligg tiltaksplanar baserte på analyse av traseane for bystamlinjene 4 og 5, gjennomført i 2011. Fleire av tiltaka er ikkje realiserte.

Framover vil ein gjere liknande strekningsvise analysar av traseane til dei andre bystamlinjene, og dei viktigaste bylinjene. Statens vegvesen si utgreiing av framkomst for buss i Bergensområdet («Full framkomst») vil vere eit viktig grunnlag i analysearbeidet. Det blir også arbeidd med å få opp faste, kontinuerlege kjøretidsmålingar frå sanntidssystemet. Dette vil vere eit godt verktøy som viser utviklinga for kollektivtrafikken over tid.

### 5.4 Utbygging av Bybanen

Bybanen i Bergen er vår beste stamlinje, nettopp på grunn av at reisene med banen er effektive og forutsigbare. Vidare utbygging av Bybanen er eit stort løft for å gjere kollektivreiser i Bergen konkurransedyktige.

Utbygging av bybanenettet mot nord skal sikre ein betre kollektivdekning av Åsane bydel. Arbeidet med reguleringsplan vert no starta opp. For løysingar i sentrum og traseen i Åsane er det behov for ytterlegare utgreiingar.

Utbygging av bybanenettet mot vest skal sikre ein betre kollektivdekning av Haukeland sjukehus, Mindemyren og Fyllingsdalen.

I tillegg skal det utarbeidast ein kommunedelplan som skal avklare framtidig kollektivtilbod mot Loddefjord og mot kommunane i vest.

## 5.5 Knutepunkt og haldeplassar utanfor Bergen

I arbeidet med kollektivstrategien vart det gjort ei omfattande kartlegging av kollektivknutepunkt utanfor Bergen. Kartlegginga viste eit stort behov for opprusting. I dei aller fleste knutepunkta vil mindre tiltak som til dømes skilting ha stor verdi, men på meir enn halvparten av knutepunkta er det behov for større tiltak.

Som ei oppfølging av dette vil det bli etablert eit program for fysisk oppgradering av kollektivknutepunkt i fylket. Formålet vil mellom anna vere å sikre strukturert arbeid for å få dei viktigaste kollektivknutepunkta i fylket oppgradert til å tilfredsstille dagens krav.

Tabellen øvst på neste side viser prosjekt for oppdatering av viktige knutepunkt som er under arbeid, i ulike fasar. I tillegg kjem fleire andre kollektivknutepunkt som det bør setjast i gang arbeid med.

Det blir arbeidd kontinuerleg med mindre oppgraderingstiltak som blir lagt fram i årlege plan- og byggeprogram for fylkesvegane i Hordaland utanom Bergen.

## 5.6 Knutepunkt og haldeplassar i Bergen

Handlingsprogram for Bergensprogrammet 2014-2017, programområde Kollektivtiltak, viser vedtekne infrastrukturtiltak for perioden. Det årlege plan- og byggeprogrammet knytt til dette viser detaljert status for tiltaka.

Tabellen nedst på neste side viser knutepunkt som er inne i Bergensprogrammet sitt handlingsprogram

fram til 2017. I tillegg er fleire knutepunkt i prosess knytt til arbeid med planlegging og bygging av Bybanen i Bergen.

Det vert arbeidd kontinuerleg med oppgradering av haldeplassar i Bergen, i regi av kollektivgruppa i Bergensprogrammet.

Også andre tiltak for tilrettelegging for effektiv kollektivdrift er sentrale i kollektivgruppa sitt arbeid. Av større tiltak kan nemnast:

- **Kråkenes/ Bergveien:** Nytt endestopp med rundkjøring, reguleringsplasser og to busstopp er inne i byggeprogram for 2015.
- **Nesttun:** Reguleringsplassar for buss ved Nesttun knutepunkt. Reguleringsplan er bestilt hjå Statens vegvesen.
- **Fridalen/ Trikkeløyfa:** Snu- og reguleringsplasser for bussar i Haukelandsområdet. Tiltaket skal bidra til å løyse plassutfordringar knytta til busdrift til og fra Haukeland. Prosjektering er starta opp.

Også når det gjeld standard på drift og vedlikehald av knutepunkt og haldeplassar er det ønske om å gjere eit løft. Ved å samle fylket sine leigeavtalar og avtalar for drift og vedlikehald vil ein arbeide meir systematisk med dette. Det er også aktuelt å heve krava til mellom anna vedlikehald av leskur i vedlikehaldsavtalane. Gjennom samarbeid med Statens vegvesen vil ein betre kvaliteten på vedlikehaldet av haldeplassar og terminalar.

Utvalgte kollektivknutepunkt utanfor Bergen	Status i arbeidet
Voss stasjon (Voss kommune)	Prosjektering av ny bussterminal er starta opp. Planlagt byggestart er i årsskiftet 2015/16, men er avhengig av at ein finn fram til eit finansieringsopplegg.
Leirvik (Stord kommune)	Moglegheitsstudie for nytt knutepunkt i Leirvik i regi av HFK er overlevert Stord kommune.
Straume (Fjell kommune)	Nytt kollektivknutepunkt knytt til Straume senter vert planlagt som ein del av nytt Sotrasamband.
Kleppestø (Askøy kommune)	Områdeplan med nytt knutepunkt er i prosess. HFK/Skyss har utarbeidd bakgrunnsnotat.
Knarvik (Lindås kommune)	Områdeplan for Knarvik sentrum er i prosess. Knutepunktet vert på sikt flytta (plan for ny Fv 57 mellom Knarvik og Isdalstø). HFK vil ta initiativ til ein studie med forslag til korleis ein kan sikre terminal-funksjonen for buss i ulike fasar av dette arbeidet.
Rosendal (Kvinnherad kommune)	Reguleringsplan godkjent, prosjektering er i oppstartsfasen.
Flatøy (Meland kommune)	Skisseprosjekt ferdig, formelt planarbeid skal etter planen starte opp i 2015.
Osøyro (Os kommune)	Planlegging av parkeringshus i Osøyro over bussterminalen er i prosess, fylkeskommunen er inviterte til å gje råd om val av løysing.
Stokkabekken (Bømlo kommune)	Reguleringsplan for knutepunkt og innfartsparkering er godkjent. Tiltaket skal realiserast som ein del av Bømlopakken.

Kollektivknutepunkt i Bergen	Status i arbeidet
Sletten terminal	Haldeplass og snuplass ved Sletten bybanestopp, med reguleringsplassar, opphalds- og servicerom for passasjerar og sjåførar, sykkelparkering med mer. Tiltaket har finansiering frå 2016.
Oasen terminal	Som ein del av tiltaket kollektivfelt Fyllingsdalen del II er det planlagt etablert ny, universelt utforma terminal ved Oasen. Reguleringsplan er forventa godkjent tidlig 2015. Tiltaket har ikkje finansiering i gjeldande handlingsprogram for Bergensprogrammet.
Sentrumsterminalen	Omfattar haldeplassane Olav Kyrres gate, Christies gate, Allehelgensgate, Nordahl Bruns gate, Småstrandgaten og Torget. Her skal det etablerast betre tilhøve for reisande og bussar, med universell utforming og estetisk opprusting. Pågåande prosjekt med behov for avklaring av omfang.
Storavatnet terminal	Ny terminal på Storavatnet blir planlagt som ein del av nytt Sotrasamband.
Birkelandsskiftet terminal	I samband med bygginga av Bybanen mellom Lagunen og Bergen lufthamn Flesland blir det etablert kollektivterminal med innfartsparkering ved Birkelandsskiftet. Planlagt opning i 2016.

## 5.7 Kollektivfelt/sambruksfelt

Tabellane under viser tiltak med kollektivfelt eller sambruksfelt som er forankra i Bergensprogrammets handlingsprogram og søknad til Belønningsordninga for betre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområda for perioden 2015-2018.

Det vert arbeid med utgreingar for kollektivfelt på eit utval strekningar – som førebuing til rulling av Bergensprogrammet sitt handlingsprogram. Desse er altså ikkje inkludert i Bergensprogrammets inneverande handlingsprogram.

Kollektivfelt/sambruksfelt med finansiering	Status i arbeidet
Allestad – Skarphaugen (Fyllingsdalen del I)	Kollektivfelt retning Oasen med parallell gang- og sykkelveg. Tiltaket er første del av prosjekt for samanhengande kollektivfelt mellom Allestadvegen og Sikthaugen. Byggestart 2014.
Fjøsanger – Kristianborg	Prøveprosjekt sambruksfelt på strekninga Fjøsanger – Kristianborg er forventa starta opp vår 2015.

Ønska kollektivfelt/sambruksfelt	Status i arbeidet
Skarphaugen – Oasen T – Rundkjøring nord for Oasen T (Fyllingsdalen del II)	Forlenging av kollektivfelt del I, via ny, universelt utforma Oasen terminal. Forventa godkjent reguleringsplan tidlig 2015. Tiltaket har ikkje finansiering i gjeldande handlingsprogramperiode for Bergensprogrammet.
Rundkjøring nord for Oasen T – rundkjøring Sikthaugen (Fyllingsdalen del III)	Tosidig kollektivfelt med tilhøyrande gang- og sykkelveg. Planarbeidet er planlagt starta opp i 2015. Tiltaket har ikkje finansiering i gjeldande handlingsprogramperiode for Bergensprogrammet.
Haukås – Breistein	Kollektivfelt retning nord mot Breisteinskrysset. Prosjektet avventer måling av framkommelighetssituasjon etter åpning Eikåstunnelen oktober 2014.
Haukeland nord	Det vert arbeid med moglegheiter for kollektivfelt retning sør frå dagens kollektivfelt i Årstadvegen til haldeplass Haukeland nord.
Nattlandsveien	Det vert arbeid med moglegheiter for kollektivfelt retning nord frå Landåstorget gjennom kryss ved Hagerups vei. Del av kommunal reguleringsplan.
Gyldenpris	Det vert arbeid med kollektivfelt på rampe fra Michael Krohns gate til påkjøring Puddefjordsbrua. Del av sykkelprosjekt i Carl Konows gate. Sykkelprosjektet har midler fra og med 2016.
Hesthaugveien	Det er utgreidd kollektivfelt i Hesthaugvegen, retning aust fram til Åsane terminal. Tiltaket ligg på vent på grunn av tilleggsutgreiingar for Bybanen i Åsane.

## 5.8 Aktiv signalprioritering

Fleire byar har etablert aktiv signalprioritering (ASP) for kollektivtrafikken, mellom anna Oslo og Trondheim. Med innføringa av sanntidssystemet på bussane i Bergensområdet ligg det no til rette for å utnytte denne investeringa også i tiltak for å betre framkomsten for kollektivtrafikken.

Det vil bli etablert eit eige prosjekt om ASP. Prosjektet skal sikre at sanntidsinformasjonssystemet til Skyss og styre- og overvakingssystemet for signalanlegga til Statens Vegvesen kommuniserer og gjer det mulig å få gjennomført konkrete tiltak for å gi kollektivtrafikken betre prioritet enn i dag.

Signalprioriteringstiltak krev i utgangspunktet ikkje formelle planprosessar. For å få full effekt signalprioriteringa vil det ofte også vere nødvendig med fysiske tiltak for å få bussen fram til kryssområda.

## 5.9 Innfartsparkering

Ein strategi for innfartsparkering i Hordaland er under arbeid. Denne er planlagt lagt fram for fylkestinget i mars 2015. Strategien vil bli følgt opp av eit handlingsprogram, som vil bli tatt opp i handlingsprogram kollektiv i neste rulling.



Figur 10 Kollektivfelt i Liamyrene i Åsane vart opna i 2013

## 6 Miljøvenleg drift

Kollektivstrategi for Hordaland og Miljøstrategi for Skyss slår fast at kollektivtrafikken sitt viktigste klima- og miljøbidrag er å ta trafikkveksten. Vi vil også ha meir miljøvenleg drift, men det er viktig å balansere ressursbruk mellom auka kapasitet/kvalitet i tilbodet og meir miljøvenleg teknologi.

Oppsummert vil ein sikre meir miljøvenleg drift av kollektivtrafikken ved å

- sikre låge utslepp frå busstrafikken,
- redusere miljøbelastning frå båt- og ferjetrafikken og
- ved å vere pådrivar for forskning og utvikling.

For å i verksetje desse strategiane vil ein i perioden prioritere arbeidet som er skildra under.

### 6.1 Biogass som drivstoff for bussane i Bergensområdet

Kollektivtransport med buss er ei miljøvenleg transportform som står for ein liten del av utsleppa frå motorisert transport i fylket. Det langsiktige målet er likevel at kollektivtrafikken skal bli utsleppsfri.

Opp mot 100 bussar i Skyssregi køyrer med naturgass som drivstoff i Bergen i dag. Desse bussane er tilrettelagt for biogass. Bergen kommune har eit biogassanlegg under bygging i Rådalen. Biogassanlegget er planlagt å stå klart sommaren 2015, og vil da ha kapasitet til omlag 80 bussar.

På grunnlag av politiske vedtak i kommune og fylke skal Skyss og Bergen kommune etablere eit samarbeid for at gassen frå dette anlegget skal nyttjast til bussane i Bergen.

Effekten av dette arbeidet vil vere reduksjon i utslepp av klimagassar frå kollektivtrafikken, når ca. 80 bussar går over frå naturgass til biogass i

Bergen sentrum. Ei utviding av bruken til å gjelde fleire bussar vil krevje auka kapasitet i biogassanlegget.

### 6.2 Utvida bruk av elektriske bussar/ trolleybuss

Det er vedteke ei vidare satsing på trolleybussdrifta i Bergen. I første omgang betyr dette at ein skal inngå avtale om overtaking av infrastrukturen og for drift og vedlikehald av denne. På sikt vil ein kjøpe inn tilstrekkeleg nye trolleybussar til å drifte dagens linje 2.

Vidare skal ein utgreie moglege forlengingar av trolleybusslinja. Ein vil samstundes sjå på mogleghetene for å få finansiering av forskings- og utviklingsprosjekt knytt til batteridrift som mogleg alternativ til kontaktledning på nye strekningar.

Eventuelt utvida bruk av trolleybuss vil bli sett i samband med nytt anbod i Bergen sentrum.

### 6.3 Utsleppskrav og materiell i nye bussanbod i Bergen

Kontraktane for rutepakkane Bergen sentrum, Bergen sør og Bergen nord går ut i 2017 og 2018, med opsjon på to års utviding. Knytt til utlysing av nye anbod er det moglegheit for å gjere endringar i bussparken i Bergen og setje nye miljøkrav til bussmateriellet.

I forkant av anbodskonkurransane vil det bli gjort ei utgreiing av alternative drivstoff og teknologiar i desse rutepakkane. Utgreiinga vil danne grunnlag for val av materiell og kva krav ein skal stille i anbodskonkurransen.

Ein vil også sjå på korleis ein best kan legge opp anbodsprosessane for å sikre innovasjon og teknologisk utvikling, til dømes gjennom dialogkonferansar med bransjen og ved å utvikle meir funksjonelle krav.

#### 6.4 Demonstrasjonsprosjekt biogasshybridbuss

Skyss har som strategi å ta initiativ til utvikling og utprøving av ny og meir miljøvenleg teknologi og drivstoff, og har teke initiativ til eit utviklingsprosjekt for å teste ut teknologi for biogasshybridbussar i Bergen.

Det bli gjort ei evaluering mellom anna av miljøeffekten av forsøket. Når prosjektperioden er ferdig vil ei vurdering av korleis ein eventuelt tek dette vidare.

#### 6.5 Miljøbåt Kleppestø-Strandkaaien

Fylkesutvalet har tidlegare vedteke at båtsambandet Kleppestø-Strandkaaien skal driftast med miljøfartøy. Det er planlagt gjennomført ein anbodskonkurranse, som skal

legge forholda til rette for at det skal vere mogleg med elektrisk drift på sambandet. Som følgje av ei større utbygging av Kleppestø sentrum er det inngått avtale om drift av sambandet med konvensjonelt fartøy i tre år.

Det vil bli utlyst anbod om drift av miljøfartøy på sambandet så raskt det let seg gjere i høve utbyggingsprosessen på Kleppestø.

Kostnadane med eit miljø samband vil vere monaleg høgare enn kva som er tilfelle ved konvensjonell drift. Grunna begrensningar når det gjeld fart, vil det vere nødvendig med to fartøy på sambandet. I tillegg til vesentleg høgare driftskostnader må det og investerast i nødvendig infrastruktur for lading på Kleppestø.



Figur 11 Bergen prøver ein no ut elektriske bussar som får ström fra ein eigen biogassmotor. Dette skal følgjast opp med eit måleprogram i samarbeid med Høgskulen i Bergen

## 7 Oppsummering prioriteringar og tiltak 2015-2018

Strategiar for best tilbod der flest reiser	Prioriteringar og tiltak 2015- 2018
<i>Styrke kollektivtilbodet for dei store reisestraumane og utvikle eit enklare og meir effektiv linjenett</i>	Førebu nytt anbod for rutepakke Hardanger og Voss
	Trafikkplanar for områda Fana/Ytrebygda, Sunnhordland og Nordhordland
<i>Vidareutvikle stamlinjene i Bergen</i>	Tiltak for betre kapasitet for buss i Bergen sentrum
	Etablere regionale stamlinjer, første strekning Nordhordland-Bergen
<i>Utvikle regionale stamlinjer i Bergensområdet</i>	Vurdere bestillingstransport i alle nye anbod
<i>Knyte regionane i fylket saman</i>	Utgreie framtidig kollektivnett buss/bane i planlegging av nye byggetrinn for bybanen
	Førebu og gjennomføre nye anbod for fylkesvegferjene
<i>Samordne offentleg transport i tynt befolka områder</i>	Ta i bruk automatisk passasjerteljing

Strategiar for enkle reiser	Prioriteringar og tiltak 2015- 2018
<i>Enkelt å finne relevant informasjon</i>	Utgreie og innføre ny og forenkla takst/sonestruktur
	Vidareutvikle og samordne app'ar for billett kjøp, reiseplanlegging og sanntid
<i>Enkelt å velje riktig billett og betale for denne</i>	Utvide bruk av digital trafikantinformasjon og sanntidsskilt på terminalar, knutepunkt og på utvalde arbeidsplassar
<i>Auke kunnskapen om kollektivreiser</i>	Marknadsføre rutetilbodet direkte mot lokalmarknader med godt eller styrka kollektivtilbod, og direkte mot arbeidsreisande med bil
<i>Gjere kollektivtrafikken synleg og heve kvaliteten på knutepunkt og haldeplassar</i>	Forbedre skiltinga av kollektivsystemet i Bergen sentrum
	Gjennomføre anskaffing knytt til reklamefinansiert kollektivtransport og setje kontraktane i drift
	Starte arbeidet med vurdering og planlegging av «neste generasjons billetteringsløyser»



Strategiar for effektive reiser	Prioriteringar og tiltak 2015- 2018
<i>Minimere stoppetid på haldeplass</i>	Gjennomføre planlagde oppgraderingar av knutepunkt og haldeplassar i og utanfor Bergen
<i>Infrastrukturtiltak som får bussen fram</i>	Gjennomføre strekningsvise analysar for fleire av bystamlinjene og dei viktigaste bylinjene
<i>Restriktive tiltak for biltrafikken</i>	Planlegge for vidare bybaneutbygging og samla kollektivnett for buss og bane mot nord og vest
<i>Kollektivorientert byutvikling</i>	Gjennomføre planlagte kollektivfelt/sambruksfelt og planlegge for realisering av fleire aktuelle trasear
	Etablere aktiv signalprioritering som gir erfaringsgrunnlag for fleire aktuelle kryss og strekningar

Strategiar for miljøvenleg drift	Prioriteringar og tiltak 2015- 2018
<i>Sikre låge utslepp frå busstrafikken</i>	Ta i bruk lokalprodusert biogass frå Bergen kommune sitt anlegg i Rådalen som drivstoff på gassbussane i Bergensområdet
<i>Redusere miljøbelastning frå båt- og ferjetrafikken</i>	Gjennomføre måling og evaluering av demonstrasjonsprosjektet biogasshybridbuss
<i>Pådrivar for forskning og utvikling</i>	Inngå avtale om cvertaking og drift av infrastruktur for trolleybuss, samt innkjøp av nye bussar til dagens linje 2.
	Utgreie utviding av linje 2 for trolleydrift, event. kombinert med batteridrift, på strekningane mot Nesttun, Oasen og Laksevåg
	Vurdere drivstoff og teknologiar til bussane i og rundt Bergen før nye anbod i rutepakkane i og rundt Bergen
	Førebu ny kontrakt for «Miljøbåt» på sambandet Kleppestø-Strandkaaien

## 8 Økonomiplan 2015-2018

### 8.1 Drift

Kostnadsveksten knytt til drift av kollektivtransporten vil vere utfordrande i åra framover. Dei største kostnadsdrivarane vil vere knytt til nye anbod for ferje, buss og bane samt utvikling av rutetilbodet med omsyn til kapasitet og kvalitet.

Erfaring syner at første gongs anbudsutlysning gir oppdragsgivar gunstige prisar, medan andre gongs utlysning gir ein meir normalisert situasjon. Operatørar køyrer i dag med tap i fleire område, og vi må såleis vere budd på eit hopp i prisnivået for alle typar transportmiddel ved neste generasjon anbod. I tillegg til generell auke i driftskostnader vil krav om lågutsleppsmateriell og teknologiløysingar gi potensielt store kostnader.

Kostnadsvekst knytt til nye ferjeanbod vil særleg avhenge av kva krav som vert stilt til materiell og teknologiløysing. Føringar for neste generasjons ferjeanbod skal leggest fram som politisk sak før utlysning av kontraktar, og vil mellom anna omhandle krav til servicenivå, kvalitet og miljøteknologi.

Fleire nye båtkontraktar starta opp i 2014 – både brutto og nettokontraktar, som har gitt ein vesentleg kostnadsvekst samanlikna med tidlegare kontraktar. Miljøløysing for sambandet Kleppestø-Strandkaien vil truleg gje auka kostnader både til drift og investeringar.

Opning av bybanen til Flesland vil etter planen skje i 2016 og gje auka driftskostnader med heilårsverknad 2017. Ei fult utbygd bybane i sørkorridoren vil ikkje erstatte behovet for bussar i området.

Det tar tid å endre folk sine reisevanar. Endringar i tilbodet vil først gje effekt i passasjertal ei god tid etter endringa er gjennomført. Ved planlegging og utvikling av tilbodet må ein difor ta høgde for at kostnader til drift og investeringar kjem før inntektseffekten kan hentast ut.

### 8.2 Investeringar

Figur 12 viser utvalde postar frå fylkesrådmannen sitt framlegg til investeringsbudsjett på samferdselsområde, økonomiplan 2015-2018.

Det er budsjettert totalt ti millionar kroner til investering i automatisk passasjerteljingsutstyr over 2014 og 2015. Ramma gir grunnlag for om lag 50% dekning på alle bussar i Bergensområdet. For å få tilfredstillande talgrunnlag og analysar for planlegging av rutetilbodet bør ein truleg auke dekningsgraden.

### 8.3 Bymiljøavtale og belønningsavtale

Søknad om ny 4-årig avtale om tildeling frå «Belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene» for perioden 2015-2018 skal til politisk handsaming i Bergen kommune og fylkeskommunen innan hausten 2014, og vidare til handsaming i samferdselsdepartementet.

Søknaden omhandlar i hovudsak tiltak innanfor Bergen kommune sine grenser. Tiltaksplanen er utarbeidd med grunnlag i Bergensprogrammet, kollektivstrategien og andre sentrale plandokument.

Belønningsmidlar og framtidig bymiljøavtale vil vere finansieringskjelde for gjennomføring av store delar av tiltaka i handlingsprogrammet for kollektivstrategien. Ein avtale vil ha avgjerande verdi for vidare utvikling og styrking av rutetilbodet.

Figur 13 viser sum midlar det vert søkt om, fordelt på ulike tiltaksområde.

Investeringar	2014	2015	2016	2017	2018
Billetteringssystem	8,0	6,0	4,0	4,0	4,0
Billettautomatar		5,0	5,0		
Sanntidsinformasjonssystem	20,0	5,0			
Automatisk passasjerteljing (ATP)	5,0	5,0			
Trafikantinformasjonssystem	6,5	10,0	3,0	3,0	3,0
Biogasshybridbussar	10,0	2,0			
Oppgradering av kaiar/terminalar		1,0	1,0	1,0	1,0

Figur 12 Framlegg til investeringsbudsjett 2015-2018, utvalde postar

Tiltak	2015	2016	2017	2018	2015-2018
Planmidlar; bybane, buss og sykkel	40	30	15	10	95
Utvikling og styrking av kollektivtilbodet	45	50	60	65	220
Terminalar og knutepunkt - stamlinene	20	20	80	80	200
Framkomsttiltak for buss - stamlinene	20	20	80	80	200
Sykkeltiltak	5	10	55	70	140
Gangetiltak	2	5	15	8	30
Miljøtiltak	2	5	5	8	20
<b>Sum midlar frå belønningsordninga</b>	<b>134</b>	<b>140</b>	<b>310</b>	<b>321</b>	<b>905</b>

Figur 13 Forslag til søknad om belønningsordning for perioden 2015-2018, i mill. kr fordelt på tiltaksområde

**HORDALAND FYLKESKOMMUNE V/ SKYSS**

**Besøksadresse** Lars Hillesgt. 20B 9, 5008 Bergen **Postadresse** Postboks 7900, 5020 Bergen

**T** +47 55 23 95 50 **F** +47 55 23 95 20 **E** [skyss@skyss.no](mailto:skyss@skyss.no)

[skyss.no](http://skyss.no)