

Betre kollektivtransport og mindre bilbruk i Bergensområdet

Årsrapport 2013

31. januar 2014



Innhold

Bruk av belønningsmidlar i 2013	2
Vidareføring og utvikling av takstiltak og nye rutetilbod	2
Framkomstiltak for buss	3
Informasjon og marknadsføring	3
Sykkeltiltak	3
Fortetting og konsentrert byutvikling langs kollektivaksane	4
Bybanen byggetrinn 3	4
Plan for bruk av midlar i 2014.....	5
Vidareføring og utvikling av takstiltak og nye rutetilbod	5
Framkomstiltak for buss	5
Informasjon og marknadsføring	6
Sykkeltiltak	7
Fortetting og konsentrert byutvikling langs kollektivaksane	7
Bybanen byggetrinn 3.....	7
Oppfølging av tiltaksplanen	8
Systematisk oppfølging av tiltaksplanen gjennom Bergensprogrammet.....	8
Tiltaksgruppe 1: Tiltak for å redusere privatbilismen	9
Tiltaksgruppe 2: Tiltak for å gjere kollektivtrafikken meir attraktiv	11
Tiltaksgruppe 3:	17
Tiltak for ei meir berekraftig areal- og transportplanlegging.....	17
Tiltaksgruppe 4: Tiltak for å bidra til meir gange/sykling	23
Måloppnåing i avtaleperioden	26
Forventa utvikling i 2014.....	26
Effektmål 1	27
Effektmål 2	27
Påstigningar på buss og bane	28

Vedlegg:

Kartlegging av utvalde prosjekt langs Bybanen frå sentrum til Lagunen 2013.

Bruk av belønningsmidlar i 2013

Tabell 1 viser ei samla oversikt over fordeling og bruk av tildelte midlar for 2013. Det vart overført 10,2 mill. kr. frå 2012 til 2013. Tabellen inkluderer og rapportering på bruk av ubrukte midlar frå 2012. Teksten under tabellen gjev ein meir detaljert oversikt over kva midlane er brukt til innanfor kvart tiltaksområde. Tiltaka som er omtalt under er også inkludert i kapittelet «Oppfølging av tiltaksplanen». Ved utgangen av 2013 er 1 mill. kr av tildelte belønningsmidlar ikkje brukt opp. Sjå «Plan for bruk av midlar i 2014» for informasjon om planlagd bruk av desse midlane.

Tabell 1 Samla oversikt over fordeling og bruk av tidlegare utbrukne midlar og tildelte midlar for 2013 (tal i mill.kr.)

	Ubrukne midlar per 1.1.2013	Løyving 2013	Brukte midlar 2013	Ubrukne belønningsmidlar per 1.1.2014
Vidareføring og utvikling av taksttiltak og nye rutetilbod		20	20	
Framkomsttiltak for buss	1	30	30	1
Informasjon og marknadsføring		7	7	
Sykkeltiltak	2	30	32	
Fortetting og konsentrert byutvikling langs kollektivaksane		1	1	
Bybanen 3 byggjetrinn	7,2	80	87,2	
Sum belønningsmidlar	10,2	168	177,2	1

Vidareføring og utvikling av taksttiltak og nye rutetilbod

Hordaland fylkeskommune arbeider kontinuerleg med å utvikle kollektivtrafikken. Belønningsmidlane er eit viktig tilskot i dette arbeidet. Døme på sentrale tiltak som vart gjennomført i 2013 er vidareføring av einstakst/minstetakst og vidareføring av auke i talet på avgangar som følgje av innføring av ny rutestruktur i heile Bergen.

I brev datert 21. november 2013 har Samferdselsdepartementet bedt at det vert rapportert på «faktisk andel av midlar brukt årlig til drift av kollektivtransporten». I avtaleperioden på 4 år er 90 mill. kr. av den samla summen på 550 mill. kr. satt av til «Vidareføring og utvikling av taksttiltak og nye rutetilbod». Det betyr at ca. 16% av tildelte belønningsmidlar går til drift av kollektivtransporten. For 2013 er 20 mill. kr. av dei tildelte belønningsmidlane satt av til drift av kollektivtransporten.

Vidareføring av einstakst/minstetakst og nye rutetilbod er sentrale tiltak bak veksten i talet på kollektivreisar i avtaleperioden. Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune planlegg for ytterlegare vekst i kollektivtrafikken i takt med den venta trafikkveksten. Allereie i dag er det eit stort press på ein del ruter i Bergensområdet med overfylte bussar og bane i rushtida. Det er såleis behov for vesentlege midlar alt no for å fylgja opp den trafikkveksten som har kome siste åra, og for å ha truverde når ein skal arbeid for å oppnå dei vedtekne målsetjingane om endra reisemiddelfordeling.

I samband med utarbeiding av Kollektivstrategien (meir info i kap. om tiltaksgruppe 3) har Urbanet Analyse, på oppdrag frå Skyss, utarbeida følgjande rapport; *Fremtidig tilskudd til kollektivtransport i Bergensområdet*¹. Rapporten presenterer ein analyse av forventede auke i trafikk frå 2010 til 2040, og kva endringar det vil kunne gje i behovet for offentleg tilskot til kollektivtrafikken. Ulike scenarier vert presentert og hovudkonklusjonen er klar på at behovet vil vere aukande.

¹ UA notat 53/2013

Framkomsttiltak for buss

Framkomsttiltak for buss er lagt til Bergensprogrammet, med Statens vegvesen som byggherre. Tildelte belønningsmidlar er brukt som delfinansiering av totalramma for programområdet kollektiv og gjer det mogleg å gjennomføre fleire tiltak.

I årsrapporten for 2012 er det vist at 1 mill. kr., som var satt av til Sentrumsterminalen, ikkje vart brukt i 2012. Arbeidet med kollektivterminalen Sentrumsterminalen er ytterlegare utsatt og tiltaket har endra karakter. Midlane til tiltaket, 1 mill. kr. vert difor overført for bruk i 2014. For nærare informasjon om bakgrunnen for at tiltaket er utsett, sjå «plan for bruk av midlar i 2014».

Følgjande tiltak er gjennomført innanfor programområdet kollektiv i 2013 (for nærare presentasjon av det enkelte tiltaket sjå «Oppfølging av tiltaksplanen – tiltaksgruppe 2»):

- Kollektivfelt Lagunen
- Kollektivfelt Osveien
- Opprusting av Bystasjonen
- Opprusting av 46 haldeplassar
- Innfartsparkering for kollektivreisande på Lagunen
- Sentrumsterminalen - strakstiltak

Informasjon og marknadsføring

Storparten av desse midlane er brukt til informasjon og løysingar knytt utvikling og bruk av kanalar for kjøp av billetter før ombordstigning (via mobil, kommisjonær og automat), informasjonstiltak for å gjere rutetilbodet betre kjent (spesielt knytt til Bybanen til Lagunen og endringar i busstilbodet i Bergen Sør), samt bebringing av informasjonen til dei reisande i samband med ombygging av haldeplasser og terminalar. For nærare presentasjon sjå, «Oppfølging av tiltaksplanen – tiltaksgruppe 2»:

Sykkeltiltak

Sykkeltiltak er lagt til Bergensprogrammet, med Statens vegvesen som byggherre. Tildelte belønningsmidlar er brukt som delfinansiering av totalramma for programområdet gang og sykkel og gjer det mogleg å gjennomføre fleire tiltak.

Følgjande tiltak er gjennomført innanfor programområdet gang og sykkel i 2013 (for nærare presentasjon av det enkelte tiltaket sjå, «Oppfølging av tiltaksplanen – tiltaksgruppe 4»):

- Gang- og sykkelveg i Birkelundsbakken
- Utviding av bru – Osbanetraseen
- Sikker sykkelparkering Bergen busstasjon
- Skilting og oppmerking i sentrale strøk
- Sykkelparkering i regi av Bybanen byggetrinn 2
- Sykkeltellere for sentrum

Fortetting og konsentrert byutvikling langs kollektivaksane

Bergen kommune har, i tråd med kommuneplanen sine overordna strategiar, arbeida med fleire prosjekt knytt til knutepunktsutvikling og fortetting i 2013. Den tildelte millionen frå belønningsordninga har saman med egne midlar og intern ressursbruk bidrege til høg aktivitet innanfor dette satsingsområdet. Gode døme på det arbeidet som er gjennomført er:

- Områdereguleringsplan for Indre Arna. Det er meldt oppstart av plan for vidareutvikling av Indre Arna som bydelssenter og knutepunkt. Indre Arna er eit viktig knutepunkt mellom buss og jernbane, med hyppige avgangar med lokaltog til Bergen sentrum.
- Nyborg næringsområde. Det er meldt oppstart og høyring av planprogram for transformasjon av eksisterande næringsområde (Bybanen byggetrinn 4 til Åsane)
- Områdereguleringsplaner for Kokstad øst og Kokstad vest. Planforslag med nytt næringsareal og fortetting av eksisterande næringsområde i tilknytning til planlagde bybanestopp (Bybanen byggetrinn 3).

Bybanen byggjetrinn 3

Vidareføring av Bergensprogrammet, inkludert finansiering av byggetrinn 3, vart gjennom Stortinget sin handsaming av bompengesøknaden for Bergensprogrammet (Prop. 143 S) godkjent i mai 2013. Ubrukte midlar frå 2012 og tildelte midlar i 2013 (samla sum 87,2 mill. kr.) er i 2013 nytta til prosjektering og innkjøpsprosessen knytt til Bybanen byggetrinn 3. I slutten av juni starta grunnarbeida for nytt verkstad/depot og i august starta dei fyrste grunnarbeida på traseen. For nærare presentasjon, sjå «Oppfølging av tiltaksplanen – tiltaksgruppe 2»:

Plan for bruk av midlar i 2014

Tabell 2 Fordeling av midlar for 2014 (tal i mill. kr.)

Tiltak	Ubrukte midlar frå 2013 (mill.kr.)	Løyving 2014 (mill.kr.)	Kommentar
Vidareføring og utvikling av taksttiltak og nye rutetilbod		15	HFK/Skyss sitt driftsbudsjett.
Framkomsttiltak for buss	1	57	Tiltak i Bergensprogrammet i regi av Statens vegvesen.
Informasjon og marknadsføring		16	HFK/Skyss sitt driftsbudsjett
Sykkeltiltak		23	Tiltak i Bergensprogrammet i regi av Statens vegvesen
Fortetting og konsentrert byutvikling langs kollektivaksane		1	Bergen kommune.
Bybanen 3 byggjetrinn		50	Tiltak i Bergensprogrammet i regi av Bybanen utbygging.
Sum belønningsmidlar	1	162	

Vidareføring og utvikling av taksttiltak og nye rutetilbod

Eintakst/minstetakst vert vidareført også i 2014, og er eit viktig tiltak for å få fleire til å reise kollektivt i Bergensområdet. For å få fleire reisande er også vidareføring av auken i talet på avgangar som følgje av innføring av ny rutenstruktur i Bergen sentral.

Framkomsttiltak for buss

Plan- og byggeprogrammet for Bergensprogrammet 2014 vart vedteke i fylkestinget den 10. desember 2013 og i bystyret i Bergen kommune den 27. november 2013. Plan- og byggeprogrammet viser framlegg til fordeling av midlar på plan- og byggeprosjekt i 2014. Tildelte belønningsmidlar er brukt som delfinansiering av totalramma for programområdet kollektiv. Tabell 3 gjev ei kort oppsummering av sentrale tiltak innanfor programområde kollektiv.

Tabell 3 Tiltak i Bergensprogrammet - programområde kollektiv i 2014

Tiltak i programområde kollektiv	Kommentar	Status
Kollektivfelt Fv. 562 Askøyveien og Kollektivfelt Olsvikkrysset og Storavatnetterminal Rv. 555	På strekninga mellom Olsviktunnelen og kryss Storavatnet skal det etablerast eit 700 meter langt kollektivfelt. Tiltaket vert ikkje ferdigstilt før i 2014 då prosjektet er slått saman med etablering av kollektivfelt på Rv 555 mellom Olsvikkrysset og Storavatnet terminal.	Begge kollektivfelta er planlagt å stå ferdig i løpet av april 2014.
Kollektivfelt Fyllingsdalen Fv. 540 Fyllingsdalsveien	Tiltaket er del 1 av prosjektet for samanhengane kollektivfelt gjennom Fyllingsdalen. Del 1: 900 meter langt kollektivfelt på strekninga Allestadveien - Skarphaugen, kryss ved Kroatjønneveien. Del 2: Kollektivfelt på strekninga Skarphaugen – Oasen terminal – rundkjøring ved Vital (reguleringsplan under utarbeiding) Del 3: Kollektivfelt på strekninga rundkøy-	Del 1: Reguleringsplan er vedtatt og prosjektering er starta opp. Forventa å vere ferdig i 2016. Del 2: Reguleringsplan under utarbeiding. Del 3: Forprosjekt under utarbeiding.

	ring ved Vital - Løvestakktunnelen.	
Åsamyrvegen – venstresvingefelt i kryss ved Rollandslia	Tiltaket er å etablere eit venstresvingefelt for å betre framkomsten for buss på Åsamyrvegen i kryss mot Rollandslia.	Vert realisert i 2014.
Kollektivsnuplass Øvre Kråkenes	Ny rutestruktur har ført til behov for å etablere høve til å snu bussen på Øvre Kråkenes. Tiltaket er bygging av rundkøyring for at bussen kan snu ved endehaldeplass. Tiltaket inkluderer etablering av reguleringsplasser* og to busstopp.	Med atterhald om godkjent reguleringsplan skulle tiltaket starte opp i 2013. Planen er ikkje vedtatt, men det er forventat at prosjektet vert starta opp i 2014.
Tosidig kollektivfelt mellom Drotningstveit og Breivikskiftet Rv. 555	Rv 555 har i dag store problem med framkomst for kollektivtrafikken. Fylkestinget vedtok i mars 2011 (sak 15/11) å forskottera inntil 100 mill. kr. til bygging av kollektivfeltet. Tiltaket vert etablert i regi av Statens vegvesen og er ikkje finansiert som ein del av Bergensprogrammet.	Arbeidet starta opp i 2012 og vil stå ferdig i mai/juni 2014.
Parkeringshus Birkelandsskiftet	Nytt parkeringshus for innfartsparkering ved Birkelandsskiftet skal etablerast i regi av Bybanen.	Det er satt av midlar til tiltaket over programområda dei kommande åra.
Sletten byttepunkt buss/bane	Reguleringsplan er lagt ut til offentleg høyring. Forventa vedtak i Bergen kommune ila. 2014.	Tiltaket er ført opp i handlingsprogram for 2014-2017 med finansiering for gjennomføring, med atterhald om vedtak av plan.
Sentrumsterminalen Haldeplassar i Olav Kyrres gate, Christies gate, Allehelgensgate og Torget.	Prosjektet går ut på å bygge ut betre terminalforhold med universell utforming, estetisk opprusting og tilrettelegging for bussar og reisande. Det har teke tid å avklare omfang, funksjon og estetikk for sentrumsterminalen og oppstart er difor forseinka.	1 mill. kr. av tildelte belønningmidlar vert overført for bruk i 2014.

* Venteplass for buss.

Informasjon og marknadsføring

Arbeidet for å auke kjøp av billetter før ombordstigning vert vidareført også i 2014. Det er trong for informasjonstiltak for å få fleire kundar til å ta i bruk dei nye salskanalane slik at ein får redusert ståtida på haldeplassane og får bussane raskare fram. Ein viktig faktor for å auke andelen kollektivreisande er å gjere det enklare for alle kundar å forstå, planlegge og gjennomføre ei reise gjennom god trafikantinformasjon. For å få dette til må informasjonen betrast slik at dei reisanda kan planlegge sin reise frå start til slutt, samt finne informasjon om korleis kjøpe billett.

Skyss.no er ein viktig kundekanal, og i tillegg vert det satsa vidare på digitale informasjonsflater på utvalde terminalar. Bussane i Bergen har fått sanntid, og haldeplasskilt og arbeid med utvikling av løysingar for sanntidsinformasjon både på mobil og web er viktige tiltak i forbetringa av kundeinformasjonen. Det er på fleire haldeplassar og terminalar sett opp informasjonssøyler som fungerer som visuelle markørar og informasjonsbærere. For 2014 er det planar for å betre kundeinformasjonen, sammen med tiltak for å gjere tilbodet meir synleg i bybilette, som vil vere sentralt.

Sykkeltiltak

Plan- og byggeprogrammet for Bergensprogrammet viser framlegg til fordeling av midlar på plan- og byggeprosjekt i 2014. Tildelte belønningmidlar er brukt som delfinansiering av totalramma for programområdet gang og sykkel. Tabell 4 gjev ei kort oppsummering av sentrale tiltak innanfor programområde gang og sykkel.

Tabell 4 Tiltak i Bergensprogrammet - programområde gang og sykkel i 2014

Tiltak i programområde gang og sykkel	Kommentar	Status
Ny gang- og sykkelveg i Totlandsvegen og opprusting mellom Ulsmåg skole og kryss ved Bjøllebotn.	Totalkostnad for prosjektet er anslått til 105 mill.kr.	Arbeidet starta opp i 2012 og vil stå ferdig hausten 2014.
Vidareføring av sykkelfelt i Lars Hillesgate i Bergen sentrum - frå Agnes Mowinckelsgate til Rasmus Meyers samlinger og nordover frå Agnes Mowinckelsgate til Bjørnsgate.	Tiltaket er ein del av hovedrutenettet for sykkel mot sør. Tiltaket innebærer at innkøyring i Lyder Sagensgate vert stengt. Det vert etablert nytt lysregulert kryssingspunkt for syklistar ved Grieghallen. Prosjektet måtte tilpassast andre byggeprosjekt, som t.d. bossug i regi av BIR, og kom seinare i gang enn først planlagt.	Prosjektet er estimert ferdigstilt i løpet av våren 2014.
Tilrettelegging for gåande og syklande i Kringsjøvegen	Prosjektet inneberer ein funksjonell og estetisk opprusting av strekninga frå kryss ved Nygårdsviken til Lyderhornsvegen. Tiltaket inneberer betre trafikktryggleik og betre tilrettelegging for gåande og syklande.	Det fysiske arbeidet med tiltaket vert satt i gang i 2014.
Ny gang- og sykkelbru på Nygårdstangen	Dagens bru er svært smal, av midlertidig karakter og gjev eit dårlig tilbod til gåande og syklande. Ny bru skal vere på plass innan Amalie Skram vidaregåande skule og nytt badeanlegg vert opna om få år.	Prosjektering av tiltaket starta opp i 2013. Det er satt av midlar til realisering av brua i 2014 og 2015.
Sikker sykkelparkering under tak i sentrum	Tiltaket er tenkt lokalisert ved rådhuset og Nøstekaiaen der det vil vere eit tilbod for overgangstrafikk frå hurtigbåt mellom Askøy og Bergen, men og eit godt lokalt tilbod for området.	Tiltaket er til handsaming i byggesaksavdelinga i Bergen kommune. Skal etter planen realiserast i 2014.
Tellesøyler for sykkel i sentrum	Oppføring av tellesøyler for å kunne tella syklande i retning sentrum frå sør og frå nord. Søylen kan gi informasjon om talet på syklande per dag (og «ditt nummer») og om talet på syklande hittil i år.	Arbeidet med oppføring av tellesøyler starta opp i 2013 og resterande tellesøyler vert oppført i 2014.
Opprusting av fortau i Sollien, Landåslien og Landåsveien.	Etablering og tilpassing av nye fortauskanter og nedfresing av kjørebanaen i Sollien, Landåslien, Landåsveien.	Tiltaket er fullfinansiert og vil stå ferdig i 2014.

Fortetting og konsentrert byutvikling langs kollektivaksane

Bergen kommune skal, i tråd med kommuneplanen sine overordna strategiar, halde fram arbeidet med prosjekt knytt til knutepunktsutvikling og fortetting. Den tildelte millionen frå Belønningsordninga skal saman med egne midlar og intern ressursbruk bidra til høg aktivitet innanfor dette satsingsområdet.

Bybanen byggetrinn 3

Ved inngangen til 2014 står det framleis att noko prosjektering, grunnnerv og innkjøp, men midlane for 2014 vil i hovudsak inngå som midlar i finansiering av den pågåande utbygginga av Bybanen byggetrinn 3.

Oppfølging av tiltaksplanen

Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune har utarbeida ein tiltaksplan som vart vedteken av fylkesutvalet, den 29. november 2011 og av byrådet i Bergen den 1. desember 2011. Tiltaksplanen er sendt over til Samferdselsdepartementet i brev datert 6. desember 2011.

Her følgjer ein presentasjon av status for gjennomførte tiltak i 2013 og vidare oppfølging av tiltak i 2014. I brev datert 21. november 2013 har Samferdselsdepartementet peika på nokre moment som det er ynskjeleg at det vert rapportert særleg på. Desse er inkludert i presentasjonen under og i siste kapittel «Måloppnåing i avtaleperioden».

Systematisk oppfølging av tiltaksplanen gjennom Bergensprogrammet

Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune har valt å leggje styringa av belønningssidlane til Bergensprogrammet. Som omtalt i årsrapporten for 2012 er Bergensprogrammet eit etablert samarbeid med systematisk oppfølging av tiltak.

Organisering av Bergensprogrammet

Bergensprogrammet for transport, byutvikling og miljø er vedteke av Stortinget. Programmet omfattar kollektivtiltak, gang- og sykkelveggar, miljø- og sentrumsprosjekt, trafikktryggleikstiltak og nye vegprosjekt i Bergen. I avtalen om tildeling av belønningssidlar mellom Hordaland fylkeskommune, Bergen kommune og Samferdselsdepartementet står det at styring av belønningssidlane vil skje innanfor Bergensprogrammet. Tildeling av belønningssidlar gjer det mogleg å gjennomføre fleire tiltak.

Bergensprogrammet er organisert i fem faggrupper; faggruppe gang og sykkel, faggruppe trafikktryggleik, faggruppe kollektivtransport, faggruppe sentrum og faggruppe kommunikasjon. I tillegg er det eigne grupper for store prosjekt som Bybanen og Ringveg Vest. Over faggruppene er det ei fagleg koordineringsgruppe og ei styringsgruppe (administrativ leiing). I tillegg er det eit kontaktutval for politisk og administrativ leiing.

Fireårige tiltaksplanar/handlingsprogram er saman med dei årlege plan- og byggeprogramma dei sentrale arbeidsverktøya innanfor Bergensprogrammet. Både handlingsprogram og plan- og byggeprogramma er til politisk handsaming i Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune. Arbeidet med plan- og byggeprogrammet starter sumaren året før den skal gjelde, og skal basere seg på tiltak som vert planavklart tidsnok til å kunne byggast i det året byggeprogrammet skal gjelde. Disse vil da få tildelt midlar. Det er stort fokus på at den største delen av ressursane skal gå til å leggje til rette for planproduksjon og på fysisk gjennomføring av prosjekt.

Tida frå planlegginga av eit prosjekt startar (forprosjekt/skisseprosjekt) og fram til regulering og prosjektering er gjennomført tar minimum 2 til 3 år. Tiltaksplanen vert utarbeida før tiltaka er ferdig planlagt og det vil difor alltid vere større eller mindre endringar frå tiltaksplan til plan- og byggeprogrammet. Kvart år vert det utarbeida årsmelding over aktiviteten i Bergensprogrammet. I årsmeldinga vert all aktivitet gjennom året følgt opp og systematisert.

For å kunne følgje nøye med på framdrifta i prosjekt frå plan til gjennomføring vert framdriftsoversikter på alle planprosjekt systematisk gjennomgått i faglig koordineringsgruppe kvar anna månad. Gjennomgangen er tverretatleg slik at eventuelle framdriftsmessige utfordringar kan oppdagast og søkt løst i fellesskap. Dette kan vere ein medvirkande faktor for at det nå er opparbeida ei betre status for godkjende reguleringsplanar. Det er og innan enkelte områder opparbeida ei begrensa planreserve, mot tidlegare da ein stor utfordring var å ha nok godkjente planar i tide til realisering.

Tiltaksgruppe 1: Tiltak for å redusere privatbilismen

Nytt takst- og rabattopplegg i bompengeringen

Prop. 143 S (2012-2013); Utviding og finansiering av Bergensprogrammet, som mellom anna sikra finansiering av tredje etappe av Bybanen, vart godkjent i statsråd 26. april 2013. Endringane i takst- og rabattopplegget sikrar kontinuerleg utbygging av tredje etappe av Bybanen og fungerer som restriktivt verkemiddel på biltrafikken i Bergensområdet.

Hovudendringane i takst- og rabattopplegget i bompengeringen er ei auke frå 15 kroner til 25 kroner for lette køyretøy og ei auke frå 30 kroner til 40 kroner for tunge køyretøy. I tillegg er den maksimale rabatten redusert til 20 %, ein rabatt som føresett at ein betalar for 100 passeringar på forskott. Tidlegare rabatt gjennom ei Autopassavtale var på 30 % og 40 % avhengig av førehandsbetalt beløp. I tillegg er passeringstaket endra frå 50 til 60 passeringar i løpet av ein kalendermåned; dvs. ein må ha køyrt 60 gonger gjennom bomringen i løpet av ein månad før ein får passera gratis. Timesregelen held fram; dvs. at ein betalar berre ein gong ved fleire passeringar innan 60 minutt.

Innkrevjing av bompengar i tråd med den nye bompengesøknaden skulle etter planen starte opp den 1. januar 2013. På grunn av utsett handsaming av søknaden trådde dei nye bompengetakstane først i kraft 1. juni 2013. Bergensprogrammet sitt plan- og byggeprogram for 2013 har teke utgangspunkt i at bompengetakstane skulle endrast frå 1. januar 2013. Plan- og byggeprogrammet for 2013 la derfor til grunn dei same økonomiske rammane som lå til grunn for ny bompengesøknaden og på den måten vart ikkje prosjekta i 2013 «ramma» av ei forseinka handsaming i Stortinget.

Lågutsleppssone og miljødifferensierte bompengetakstar

Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune har i «Tiltaksplanen for betre kollektivtransport og mindre bilbruk 2011 – 2014» føresett at heimlane for miljødifferensierte bompengar og lågutsleppssoner snarleg ligg føre, slik at nytt takstopplegg kan implementerast i den reviderte bompengeordninga i løpet av avtaleperioden.

Som omtalt i årsrapporten for 2012 har Vegdirektoratet, i brev til Samferdselsdepartementet 24. september 2012, tilrådd å setje i gang arbeid med å etablere ein ny bestemmelse, §13 i Vegtrafikkloven, som heimlar innføring av lågutsleppssoner for tunge og lette køyretøy. Tilrådinga frå Vegdirektoratet vart avvist av tidlegare statsråd, Marit Arnstad, i brev til Bergen kommune, datert 31. januar 2013.

Bergen kommune ber i brev til Samferdselsminister, Ketil Solvik-Olsen, datert 28. oktober 2013, om ei ny vurdering av denne saka. I brevet minnar Bergen kommune om at kommunen gjennom fleire år har søkt om forsøk med lavutslippssone / miljødifferensierte bompengar. Forslag om forsøk med miljødifferensierte bompengar har dessutan vore drøfta i eit møte mellom byråden og statssekretærene Hoksrud og Aarset onsdag 13. november 2013. På møtet deltok også fylkesvaraordføraren og sentrale personar frå administrasjonen i Bergen kommune. Bergen kommune avventar positivt svar frå Samferdselsdepartementet før ein går vidare med forslag til utforming av ei konkret ordning som kan betre luftkvaliteten og redusere biltrafikken.

Sambruksfelt

Tiltaksplanen 2011-2014, som er utarbeida i samband med avtalen om belønningssmidlar, legg til grunn at sambruksfelt frå sør vert innført i 2012 og at Statens vegvesen slutførar utgreiingsarbeidet om nordre og vestre innfartsåre, med sikte på innføring i 2013. I 2013 er det ikkje etablert sambruksfelt i tråd med tiltaksplanen.

Som omtalt i årsrapporten for 2012 har Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune fatta alle naudsynte politiske vedtak for å sikre innføring av sambruksfelt på hovudinnfartsårene inn til Bergen. Saman med Statens vegvesen Region vest ønskjer Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune i første omgang å prøve ut sambruksfelt på E39 Fjøsangervegen i Bergen (søndre innfartsåre), som eit trafikkreduserande tiltak. Arbeidet med å få i gang ei utprøving av sambruksfelt på søndre innfartsåre starta opp i 2010/2011. Politiet er, etter Skiltforskriften § 28-1, skiltmyndigheit i Bergen for det trafikkregulerande skiltet 509 «Sambruksfelt». Hordaland politidistrikt skriv i brev, datert 29. oktober 2012, til Statens vegvesen Region vest:

«Som ansvarlig vedtaksmyndighet er vi av den oppfatning at innføring av sambruksfelt som en forsøksordning ikkje er i tråd med Politiets trafikksikkerhetsarbeid».

I Skiltforskriften (§31) er det opning for at regionvegkontoret kan be Vegdirektoratet om å overprøva vedtak nemnt i §28. Vegdirektoratet kan også av eige initiativ treffa vedtak, oppheva eller endra vedtak etter § 28 i forskrifta. I brev til Statens vegvesen Region vest, datert 20. november 2012, ber fylkesrådmannen Statens vegvesen om å tilrå Vegdirektoratet å overprøve Hordaland politidistrikt sitt vedtak om ikkje å tillata at sambruksfelt vert prøvd ut på søndre innfartsåre. Statens vegvesen har med brev datert 17. januar 2013 sendt saka over til Vegdirektoratet for handsaming. Vegdirektoratet har i brev til Hordaland politidistrikt, datert 10. juni 2013, bedt om at det vert gjort ei ny vurdering av spørsmålet omkring utprøving av sambruksfelt på søndre innfartsåre. I sitt svar, med brev datert 21. august 2013, har Hordaland politidistrikt stadfesta sitt opprinnelege vedtak om å ikkje fatte vedtak om innføring av eit slikt forsøk. Utfallet i denne saka er ikkje kjent.

Parkeringspolitikk

Tiltaksområde «parkeringspolitikk» er knytt til 4 ulike tiltak, som har både kortsiktig og langsiktig effekt.

1. Parkeringsføresegn i kommuneplanen sin arealdel er rettskraftige. Jamfør Urbanet Analyse sitt notat 56/2013 er føresegna knytt til næring «landsleiande» saman med Oslo.
2. Bustadsoneparkering – Bergen bystyre har bede om at kommunen utvide område for bustadsoneparkeringa. Det er i 2013 gjennomført ei kartlegging av området frå dagens soner kring sentrum, langsetter austsida av Store Lungegårdsvannet og fram til nærrområde til den nye høgskulen på Kronstad. Ut frå denne kartlegginga vert det lagt opp til ein prinsippsak om utviding av ordninga med handsaming i Bergen bystyre våren 2014. Det vil dernest vere behov for å gjennomføre eit meir detaljert arbeid for iverksetting; fysisk avgrensing, skilting og kontrollordning. Dei nye soner for bustadparkering vil tidlegast kunne realiserast frå sumaren 2014.
3. Parkeringsavgifter – Abonnementsprisen i Solheim parkeringsanlegg vart den 1. september 2013 auka frå 800 kr. til 1200 kr. per måned. Utover det har det ikkje vore endringar i prisen for parkering i offentleg eigde p-hus i 2013.
4. Parkeringsplassar – i samband med utviding av bustadsoneparkering i Sandviken, 1. januar 2013, vart 25 p-plassar omgjort til avgiftsbelagte p-plassar. Utover det har det ikkje vore endringar i talet på p-plassar på gategrunn i 2013. Det samla talet på avgiftsbelagte p-plassar i Bergen kommune på gategrunn er no ca. 600. I Bygarasjen har det vore ein nedgang i talet på bilar som parkerer. Tal på bilar som parkerer på Bygarasjen var i 2013 på nivå med talet frå 2003. I tillegg er det per 1. januar 2014 registrert ca. 1500 elbilar som har fri tilgjenge til parkering og lading. Dagleg er det omlag 300 til 400 gratis parkeringar av elbilar i Bygarasjen.

Prosjekt – «Spontan samkjøring»

Dette tiltaket er ikkje ein del av tiltaksplanen knytt til avtalen om belønningssmidlar. Det er eit tiltak som har fått aukande fokus i dei seinaste åra, og er difor inkludert her. «Spontan samkjøring» er eit prosjekt som har som målsetting å få fleire til å køyre saman og såleis utnytte den ledige seteplassen som er i privatbilane, samt på offentleg transport og taxi. Målsettinga er å fremme miljøvennlige reiser, redusere køar, samt spare tid og kostnader i Bergensområdet. I rush-tida er det i gjennomsnitt berre 1,15 reisande per bil og i løpet av eit døgn vert den einskilde bil nytta omlag 1 time totalt.

Det er utvikla fleire kommersielle applikasjonar som gjer det enkelt å kople sjåfør og passasjer. Prosjektet i Bergen arbeider for å samle dei ulike applikasjonane, samt sanntid for buss/bane og samkjøringstaxi i ein felles offentleg samkjøyringsplattform (OSP) som skal lanserast ved årsskiftet. Etter testing i Bergen skal OSPen kunne nyttast over heile landet.

Samkjøring med bruk av appén Carma har vore testa ved 9 bedrifter i Kokstad/Sandsli-området med om lag 7000 tilsette. Ved utgongen av året var 1183 personer påmeldt systemet, og dette var ei auke på 501 samanlikna med starten av året. Totalt vart det køyrt 64319 km fordelt på 5265 turar.

I prosjektet «Spontan samkjøring» er ein nyskapande norsk applikasjonsløyising kalla «Hent meg» under utvikling. Brukarane av «Hent meg» skal på sikt få informasjon om ulike reisealternativ og slik kunne velje det som passar best der og då. Denne appén er ikkje kommersiell, men utvikla i samarbeid med offentlege aktørar. Appén er i testfasen, og ved utgongen av 2012 var ca. 940 personar, inkludert testpersonar, innmeldt. Bruk av appén HentMeg er testa ut ved Statens vegvesen sitt kontor i Fyllingsdalen. Det er stor interesse for prosjektet både i inn- og utland. Etter planen skal «Hent meg» kunne nyttast fullt ut av alle i Bergensområdet hausten 2014. Løysinga vil vere enkel i bruk og rimeleg både for offentleg sektor og for trafikantane.

Tiltaksgruppe 2: Tiltak for å gjere kollektivtrafikken meir attraktiv

Bybanen er det største enkeltprosjektet i Bergensprogrammet. Infrastrukturtiltak for kollektivtrafikken i Bergen (utanom Bybanen) er finansiert over programområde kollektiv i Bergensprogrammet for 2013 og er basert på «Tiltaksplan for kollektivtrafikken sin infrastruktur 2010 – 2013». Tiltaksplanen utgjer grunnlaget for arbeidet med dei årlege plan- og byggeprogramma i Bergensprogrammet. Hordaland fylkeskommune, ved Skyss, har ansvaret for drift av Bybanen og bussrutene, i tillegg til ansvaret for marknad og informasjon.

Bybanen

Bybanen er ryggraden i eit framtidsretta transportnett i Bergen og fungerer som eit strukturerande element for byutviklinga. Gjennom å legge til rette for effektiv arealbruk, konsentrasjon og transformasjon langs traséen er det skapt stor byggeaktivitet, særleg rundt haldeplassane. I kapitlet om tiltaksgruppe 3 er det presentert ei registrering av aktivitet som er skapt i tilknytning til Bybanen byggetrinn 1 mellom sentrum og Nestun.

2013 har vore nok eit godt driftsår for Bybanen og opning av byggetrinn 2 til Lagunen er svært godt motteke. Bybanen har i heile 2013 køyrd med fem minuttars frekvens i rushtida morgon og ettermiddag på kvardagar og i handlerushet på laurdagar. Bybanen er blitt så populær at det i rushtida morgon og ettermiddag har vore ei rekkje kapasitetsutfordringar. Det har i 2013 vore 17 vogner i vognparken, og i rushtida må 15 av desse gå i trafikk for å produsere 12 avgangar i timen i kvar retning. To vogner er til ei kvar tid ute til vedlikehald. Dette inneber at det ikkje er noko buffer i situasjonar der vogner av ulike årsaker må ut av trafikk. I løpet av 1. halvår 2014 vert ytterlegare tre bybanevogner levert. Med 20 vogner i vognparken vil ein få meir stabil kapasitet, og betre kunne klare å halde kapasiteten oppe ved uventa hendingar. Det vert no arbeid med å vurdere korleis kapasiteten i rushtida kan styrkast, ikkje minst med tanke på opninga av det nye høgskulebygget på Kronstad hausten 2014, som vil auke presset på kollektivtilbodet i dette området, spesielt i rushtimane om morgonen.

Statistikk som viser utviklinga i talet på påstigningar på Bybanen i 2013 er diverre ikkje klare før i midten av februar og desse tala må difor sendast i etterkant av sjølve årsrapporten. I kapittel «Måloppnåing i avtaleperioden» er det gjort greie for kvifor desse tala ikkje er klare.

Byggetrinn 2 – Lagunen

Utbygging av Bybanen byggetrinn 2, frå Nesttun til Lagunen, starta opp i januar 2011 og opna opp for vanleg trafikk sumaren 2013. Traseen frå Nesttun til Lagunen er 3,6 km lang og det er etablert 5 nye haldeplassar. Med utbygging av byggetrinn 2 er det no samla sett etablert ein 13,5 km lang bybanetrasé mellom Byparken og Lagunen til ein kostnad på 3,6 milliardar (2010-kroner). Prosjektet er innanfor budsjett og tid. Langs traseen er det bygd 6 tunnelar, på i alt 4,1 km, 6 bruer og rehabilitert/opprusta infrastruktur som vann og avlaup, tele/el., fjernvarme og bossug. I tillegg er området som Bybanen går igjennom rusta opp.

Byggetrinn 3 - Flesland

Utbygging av byggetrinn 3 av Bybanen frå Lagunen til Flesland starta opp sommaren 2013, og etter planen skal bana stå ferdig til Flesland i 2016. Traseen omfattar ca. 7 km dobbeltsporet trasé og har berre to kryssingar med biltrafikk og vil gje svært god framføringshastighet og regularitet. Berekna køyretid på strekninga er ca. 12 minutt. Strekninga inkluderer 6 tunnelar med ei samla lengde på nesten 3 km. Det skal etablerast 4 banebruer, 3 gangbruer, 7 haldeplassar og ein bussterminal på strekninga. Endestoppet på Flesland er planlagt integrert med ny flyplassterminal. Byggetrinn 3 omfattar også etablering av ny verkstad og depot vest for etablert busetjing på Kokstad. Opparbeida areal er ca. 70 mål og ferdig utbygd vil bygningsmassen vera ca. 30.000 m². Det er trong for at dette verkstadbygget vert ferdigstilt og depotområdet opparbeidd til hausten 2015.

Byggetrinn 4 – Åsane

I 2013 har det vore arbeid mykje med utgreiing av traseval for Bybanen frå sentrum til Åsane (byggetrinn 4). Bergen kommune la i april 2013 ut Konsekvensutgreiing av Bybanen til Åsane til offentleg uttale. Utgreiinga var gjennomført av ei prosjektgruppe med deltaking frå Bergen kommune, Statens vegvesen og Hordaland fylkeskommune. Hordaland fylkeskommune (fylkesutvalet) handsama saka første gong 24. mai 2013. Etter framlegg av tilleggsutgreiingane til konsekvensutgreiinga vart saka handsama på nytt i fylkesutvalet den 31. oktober 2013. Fylkesutvalet fatta då vedtak med tilråding av dagløyising gjennom sentrum og Sandviken, og trase vidare langs E 39 gjennom Eidsvåg og Åsane sentrum.

Endeleg traseval vert gjort av bystyret i Bergen, men tidspunktet for politisk handsaming er førebels ikkje avklart. Finansiering av vidare utbygging av Bybanen mot nord er ikkje på plass.

Drift av buss i Bergen

Bergen nord og Bergen sentrum

Ruteområde Bergen nord omfattar bydelane Åsane og Arna, medan ruteområde Bergen sentrum omfattar bydelane Bergenhus, Årstad, Fyllingsdalen og Laksevåg. I dei to områda er det totalt 202 bussar fordelt med 109 i Bergen nord og 93 i Bergen sentrum. Bergen nord er eit av dei to største ruteområda (17,3 %) i heile fylket, medan ruteområde Bergen sentrum er femte størst (13,1%).

Drifta i dei to ruteområda har i 2013 vore gjennomført utan store endringar. Linje 26 Åsane terminal - Birkelandskryss terminal har fått ein større auke i talet på avgangar mellom Åsane terminal og Danmarks plass t/r. Det same har linje 13 Sentrum – Solheimsviken, der det er gjort ei styrking i samband med etablering av nye arbeidsplassar i Solheimsviken. Vidare har stamlinje 6 Vadmyra – Lønborglien fått fleire avgangar begge vegar.

Det vart starta opp ei servicelinje i Åsane i juli 2013, med Osbuss som operatør. Servicelinja dekkar område med dårleg busstilbod, og er tilrettelagt for eldre og rørslehemma. Servicelinjene har med dette ruter i Åsane, Landås, Laksevåg og Sentrum.

Bergen sør

Ruteområde Bergen sør omfattar området rundt Nesttun, bydelane Fana og Ytrebygda samt Os. Området er saman med Bergen nord den størst (17,3%) i fylket. I dette ruteområde er det 126 bussar. Rutestrukturen er bygd rundt Bybanen der særleg Lagunen og Nesttun er viktige bytepunkt mellom transportmidla. Lokalrutene i Fana er såleis tilpassa rutetidene for bybana. Dette ruteområde var også det fyrste området i Hordaland som fekk på plass ei fullstendig sanntidsløysning på bussar og haldeplasskilt.

I Bergen sør vart det gjennomført ei større omlegging av busstilbodet frå hausten 2013 etter at Bybanen vart forlenga til Lagunen. For fleire linjer vart endestoppet flytta frå Nesttun til Lagunen, samstundes som det vart ei auke i busstilbodet mellom Lagunen-sentrum, Birkelandskryss-Søreide-sentrum og Sædal-sentrum. I midten av desember vart det gjort nye tilpassingar i rutene i Bergen sør som ein konsekvens av at NSB endra sine togruter.

Vest

Ruteområde Vest omfattar Askøy, Sotra og Øygarden. Dette er det fjerde største ruteområdet i Hordaland (14,5%), med totalt 131 bussar.

For Vest sin del vart det gjennomført ei større ruteomlegging frå 12. august 2013. Ruteomlegginga baserte seg mellom anna på rapporten «Analyse og utvikling av et nytt kollektivtilbud i vestkorridoren». Det vart etablert tre nye hovudlinjer frå Skogskiftet, Ågotnes og Anglevik som skal ta all trafikk på strekninga Straume – Bergen sentrum t/r. Desse linjene har ein frekvens på 20 minutt i rush noko som igjen gjev ein frekvens til/frå Straume på 6 - 7 minutt. I desember vart det gjort eit ytterlegare tiltak ved å etablere fire ekspressavgangar frå /til Ågotnes (4 kvar veg) som ikkje køyrer om Kolltveit, Straume og Storavatnet. Desse vert køyrd inn til sentrum om morgonen, og ut om ettermiddagen.

Kollektivfelt og framkomsttiltak

Tiltak som kan betre framkomsten for kollektivtrafikken er viktig for å styrke kollektivtrafikken si konkurranseevne, både for å redusere reisetida, og for å gje dei reisande ei meir føreseieleg reisetid. I tillegg er framkomsttiltak av dei mest lønsame kollektivtiltaka, då dagens rutepakkesystem kompenserer operatørane etter rutetimar.

Tabell 5 viser ei oversikt over etablerte kollektivfelt i 2013.

Tabell 5 Etablerte kollektivfelt i 2013

Tiltak	Kommentar	Status
Kollektivfelt Fanaveien (Lagunen)	Det er etablert eit nytt kollektivfelt mellom rundkøyring Rådal og rundkøyring Lagunen i nordleg retning. Busstrafikken har tidlegare hatt dårleg framkomst i området inn mot Lagunen terminal og Bybanen sitt endestopp. Tiltaket fangar opp all busstrafikk frå sør og inn mot terminalen, og er eit sentralt bidrag til fullføring av arbeidet med samanhengande kollektivprioritering mellom Birke-landsskiftet og nye Lagunen terminal.	Opna mai 2013
Kollektivfelt Osveien	Det er etablert eit nytt kollektivfelt i Osveien, frå Elveneset til Skjoldskiftet. Strekninga har ei lengde på 475m. Tiltaket er realisert i samband med byggetrinn 2 av Bybanen og sikrar bussane mellom anna betre framkomst inn mot bybanehaldeplassen i Skjoldskiftet..	Opna mai 2013

Haldeplassar og terminalar

I 2013 er det lagt ned betydelege ressursar i å gjere kollektivtilbodet meir tilgjengeleg for alle. Tabell 6 viser ei oversikt over gjennomførte tiltak på haldeplassar og terminalar i 2013.

Tabell 6 Tiltak på haldeplassar og terminalar i 2013

Tiltak	Kommentar	Status
Opprusting av Bystasjonen (meir info under tabellen)	Bergen busstasjon, terminal nord, er eit kollektivknutepunkt for rutebusser til heile Hordaland, ekspressbusser til ulike deler av landet og flybussene. For første gong er terminalen universelt utforma og tilgjengeleg for alle.	Opna 1. feb. 2013
Lagunen terminal	Terminalen er universelt utforma, og ruteinformasjonen finn ein på ulike digitale skjermar. Det er plassert ut fleire billettautomatar på terminalområdet. Totalt har terminalen 9 perrongar.	Opna 15. april 2013
Opprusting av 46 haldeplassar	I 2013 er det rusta opp 46 haldeplassar i Bergen (på fylkeskommunal veg). Dette inkluderer haldeplassar som er rusta opp i Sollien, etter krav for omklassifisering til kommunal veg (I tillegg er det rusta opp 4 haldeplassar langs riksveg). Oppgraderinga inkluderer universell utforming, tilpassing til bussmateriell og nødvendig fysisk tilrettelegging, som framføring av strøm og etablering av sanntidsinformasjon. Strekningane det har vore arbeidd med i 2013 er NHH – Bryggen og Varden – Spelhaugen. I tillegg er det gjennomført oppgradering i området Landåslien – Sollien – Lægdene i samband med omklassifisering av vegen frå fylkesveg til kommunal veg.	Ferdig i 2013
Strakstiltak ved Sentrums-terminalen	Sentrumsterminalen inkluderer haldeplassar i Olav Kyrres gate, Christies gate, Allehelgensgate og Torget. Prosjektet går ut på å bygge ut betre terminalforhold med universell utforming, estetisk opprusting og tilrettelegging for busser og reisande. Det har teke tid å avklare omfang, funksjon og estetikk for sentrumsterminalen, og oppstart er difor forseinka. Det er gjennomføre nokre strakstiltak for å betre framkomsten for ulike brukargrupper. Eit døme på eit slikt strakstiltak er skifte av sidevegger på midtperrong på haldeplass i Olav Kyrres gate.	Strakstiltaka vart i hovudsak ferdigstilt i 2013. Eit forprosjekt er starta opp for å avklare vidare arbeid.

Opprusting av Bergen busstasjon

Bergen busstasjon fungerer både som nasjonalt, regionalt og lokalt knutepunkt. Den nye terminalen i nord er universelt utforma, - bygd med ei øy i midten, og perrongar på sidene, samt på utsida av terminalen. Terminalen har eit stort publikumsbygg med billettautomatar, reiseinformasjon på digitale skjermar, toalett og kiosk. På kvar perrong er det etablert informasjonssøylar med digital ruteinformasjon. Det er lagt vekt på at dei kollektivreisande skal kunne orientere seg enkelt med hjelp av informasjon presentert på skjermene eller ved hjelp av skilting i område.

Innfartsparkeringsplassar for bil

Det er etablert ca. 230 nye innfartsparkeringsplassar i 2013. Målet i tiltaksplanen var 300 nye innfartsparkeringsplassar i 2013. Tabell 6 gjev ein samla oversikt over dei nye plassane for innfartsparkering for bil i 2013.

Ansvaret for etablering av innfartsparkeringsplassar er delt mellom ulike offentlege instansar. Som omtalt i årsrapporten for 2012 har Samferdselsdepartementet i brev, datert 25. april 2012, stilt spørsmål ved forskjellen i ambisjonsnivå knytt til etablering av innfartsparkeringsplassar mellom søknaden og tiltaksplanen. Oppbygging av søknaden og tiltaksplanen har gjort at tala for innfartsparkeringsplassar er vanskeleg å samanlikna. Til grunn for tala som er rapportert i søknaden og i tiltaksplanen, var prosjekt på ulike stadium i planlegginga. Slike tal er difor usikre. Hovudårsaka til endring i framdrifta av enkelte prosjekt er behovet for å sjå utbygginga i ein samheng med andre prosjekt, som til dømes oppgradering av terminalar, etablering av kollektivfelt m.m. I 2012 er arbeidet med ein strategi for innfartsparkering starta opp. Dette arbeidet held fram i 2013 og vidare inn i 2014.

Tabell 7 Etablerte innfartsparkeringsplassar for bil i 2013

Tal plassar	Tiltak	Status
150	Leige av 150 plassar til innfartsparkering av Lagunen. Desse kjem i tillegg til dei 186 ved Lagunen/Steinsvikvegen, som vart opna i 2012.	Tiltaket vart etablert i juni 2013, samstundes som Bybanen til Lagunen vert opna.
50	Mindre innfartsparkeringsplass i Skjoldskiftet (ca. 50 plassar).	Opna sumaren 2013.
29	Harevegen	Opna juni 2013.

Marknad og informasjon

Skyss legg til rette for at eksisterande og nye kollektivkunder er godt kjent med rutetilbodet, og eit sentralt mål er å tilby reiseprodukt som er enkle å forstå, kjøpe og bruke for alle. Lett tilgjengeleg og enkel informasjon om kollektivtilbod er avgjerande for både kundetilfredsheit og for kor mange som reiser kollektivt.

Data frå reisevaneundersøkinga (MIS) viser at dei kollektivreisande stort sett er svært nøgd. 98% av alle kollektivreisande svarer at dei «alt i alt er nøgd med denne turen» når dei blir spurt, - tilsvarande tal for 2012 var 99%. I 2012 var 45% av alle innbyggjarane, uavhengig av om dei var kollektivreisande, «alt i alt tilfreds med kollektivtilbodet». Denne andelen har i 2013 hatt ei positiv auke, - og er no på 49%.

I 2013 hadde ein mykje dei same satsingsområda som det var fokus på i 2012:

- Utvikling og bruk av ønska mix av salskanalar og reiseprodukt
- Auke kjennskapen til Skyss sitt rutetilbod
- Vidare arbeid med trafikantinformasjon

Utvikling og bruk av salskanalar og billetter

I marknadsarbeidet er det lagt vekt på utvikling av nye salskanalar og bruk av ulike typar billetter. I samband med at billett-appen for Skyss Billett vart lansert, så vart det gjort ulike kampanjearbeid i media og på kino, plakatar i bussar, brosjyremateriell til kunder og aktiviteter i bybiletet. Det same vart gjort då sal av enkeltbilletter via kommisjonær vart etablert. Også til andre typar billettprodukt har det vore gjennomført kampanjearbeid. Totalt er det gjennomført 15 ulike kampanjar i 2013.

Auke kjennskapen til Skyss sitt rutetilbod

For å kunne nå måla om auka andel kollektivreisande, må potensielle kollektivreisande ha kjennskap til rutetilbodet eller kjennskap til kvar dei kan få slik informasjon når dei treng det. Som ein konsekvens av endra og nytt rutetilbod i 2013, har Skyss gjennomført kampanjar retta mot både nye og gamle kollektivreisande. Kampanje-arbeidet har i størst mogleg grad vore knytt til annonsering i media, bussplakatar, fulldistribusjon av informasjon om nye ruter direkte i postkassen til aktuelle huslydar og rettleiarar på sentrale haldeplassar og terminalar. Desse kampanjetiltaka vart nytta når det gjaldt opninga av Bybanen til Lagunen og omlegginga av rutetilbodet i Bergen sør. Det same vart gjort i samband med nye ruter i ruteområde Vest, samt nye ruter i ruteområde Hardanger og Voss.

Arbeid med trafikantinformasjon

Trafikantinformasjonen involverer ei rekkje kanalar, og erfaring viser at det er ressurskrevjande å få ut heilskapleg og rett informasjon i alle kanalar som til ei kvar tid skal vera oppdatert. Undersøkingar som Skyss har gjort viser at innbyggjarane framleis synest at det er vanskeleg å orientere seg i kollektivtilbodet. Vaksne som bruker bil til/frå jobb dagleg er den viktigaste målgruppa for å få nye reisande, og det er difor særleg viktig å merke seg at det er denne gruppa som synes det er vanskeleg å orientere seg i kollektivtilbodet. Også mellom dei som reiser kollektivt i dag, er ein stor del framleis misnøgd med informasjon på haldeplassane og om bord. Berre desse to opplysingane åleine viser at det framleis er viktig med ytterlegare arbeid med trafikantinformasjonen.

I 2013 vart Lagunen terminal og Bergen busstasjon såkalla papirause terminalar - det inneber at all informasjon og skilting er digital. Skyss er ei av dei fyrste som innfører terminalar med berre digitale skjermar i Noreg. Den digitale skiltinga vert vidareutvikla og innført fleire stadar etterkvart. Så langt har dette gått svært bra, med gode tilbakemeldingar. Fordelen med digital skilting er at ein kan tilby dei kollektivreisande oppdatert og relevant info på mange ulike lokasjonar frå ein sentral lokasjon.

Sanntidsprosjektet

I 2013 starta utrullinga av sanntidsløysinga for bussane i Bergensområdet. Starten gjekk i mai då sanntidsinformasjonssystemet vart installert på 36 bussar på stamlinje 3 og 4, og vidare i juni for ruteområde Bergen Sør, i november Bergen nord, og i desember Bergen sentrum. På stamlinje 3 og 4 er det også installert innvendig haldeplassoppopp. Totalt var det ved årsskiftet omlag 350 bussar med i sanntidsløysinga. Når planlagt utrulling er ferdig vil omlag 570 bussar inngå i sanntidsløysinga. Oppstart i ruteområda Nordhordland og Vest er planlagt i fyrste del av 2014. Det ligg og inne ein opsjon på installasjon i dei andre bussane i fylket.

Informasjonsskjermar er montert på terminalane Bergen busstasjon og Lagunen terminal inklusiv skjermar på 17 perrongar på desse terminalane. Haldeplasskilt er utplassert på terminalane Oasen, Sandeide og Dolvik, på haldeplassar langs traseen Bryggen – Handelshøyskolen (NHH), samt på nokre haldeplassar på Sandsli. Totalt er det utplassert haldeplasskilt på 22 haldeplassar i løpet av 2013. Det er vidare planlagt utplassering på ytterlegare 35 haldeplassar i 2014, i hovudsak på haldeplassar langs stamlinje 2, på Flaktveit og i Bergen sentrum.

I tillegg til faste informasjonsskjermar på terminalar og skilt på haldeplassar vil sanntidsinformasjon verte tilgjengeleg på mobil- og web-løysningar. Det er planlagt lansering av en mobil-app (sanntid) i januar 2014.

Utvikling av salskanalar og innføring av ombordtillegg

Undersøkingar som Skyss har gjennomført viser at dei reisande er opptekne av at reisa skal gå raskt og smidig. Det er framleis ein stor andel av billettsalet som vert gjort som enkeltkjøp om bord. Nye, sjølvbetjente salskanalar har difor vore eit prioritert område i 2013. Tabell 8 sumerar opp dei mest sentrale tiltaka som er gjennomført i 2013 for å redusere tidsbruken på haldeplassane. Målet er høg grad av sjølvbetjening og førehandsbillettering som gjev raskare av- og påstiging, i tillegg til at redusert kontanthandtering ombord gjev auka tryggleik for sjåførane.

Ved innføring av sal hjå kommisjonær vart det mogleg å innføre tillegg i prisen for enkeltbillettar kjøpt om bord ved kontant betaling innanfor Sone Bergen frå 3. juni 2013. Ombordtillegg for vaksen er 11 kr (billettpris 40 kr). og for barn/honnør 5 kr (billettpris 20 kr). Innføring av to-prissystem har hatt ønska effekt ved at det er oppnådd reduksjon av sal av billettar om bord.

Tabell 8 Nye salskanalar for å auke førehandsbillettering

Tiltak	Kommentar	Status
Billettsal hjå kommisjonær (kiosk og daglegvarebutikk)	Sal av enkeltbilletter hjå kommisjonær har fungert godt som eit tillegg til sal av enkeltbilletter på mobil og billettautomatar. Totalt er det seld 237.000 billetter over disk.	Lansert hjå kommisjonær i sone Bergen april 2013.
Utplassering av billettautomatar i Bergensområdet	Per januar 2014 er det totalt sett plassert ut 90 billettautomatar på terminalar og knutepunkt i, og i nærleiken av Bergen.	Eksakte tal for kor mange av dei 90 som er oppført i 2013 er ikkje tilgjengeleg.
Skyss mobilbillett	Skyss mobilbillett er ein mobilapplikasjon for iPhone og Android telefonar. Sidan oppstarten har det vore god vekst i talet på nye brukarar. Det har vore ein jamn auke i nye brukarar gjennom 2013, med totalt over 100.000 brukarar og nær 1,5 mill. selde billetter.	Mobilbilletten for enkeltbilletter i Sone Bergen lansert i januar 2013. Kjøp av PeriodeSkyss for Sone Bergen og UngdomSkyss for heile Hordaland lansert hausten 2013.
Internett – Skyss.no	Oppgradering av nettsida skyss.no og reiseplanleggjaren. Responsive (skalerbare) sider tilpassa ulike plattformer er med det på plass.	Skyss.no og reiseplanleggjaren vart oppgradert i 2013.

Takstar og endringar i reglementet for kollektivreisande

Fylkestinget vedtok nye prisar for buss og Bybanen gjeldane frå og med 1. februar 2013.

Det er mellom anna innført ei større endring for bruk av UngdomSkyss ved at det er inngått ein avtale med Rogaland fylkeskommune om at UngdomSkyss kunne vere fylkesgrenseoverskridande frå og med 19. august 2013. Dette innebar at alle som nytta UngdomSkyss kunne bruke dette på Kolumbus sine bussar i kommunane Haugesund, Karmøy, Bokn, Tysvær og Vindafjord i Rogaland.

Detaljar om prisendringane frå 1. februar 2013:

- EnkeltSkyss for 1-2 soner/Sone Bergen auka med 7 %. Ny pris for vaksen vart kr. 29,- og for born/honnør vart prisen 15,- kr. EnkeltSkyss vaksen innanfor Sone Bergen betalt med KontantSkyss vart kr 22,40. EnkeltSkyss for 3 soner og oppover auka med 5 %
- PeriodeSkyss auka med 4 % for alle reisestrekningar. Priseksempel for PeriodeSkyss 30 dagar for 1-2 soner/Sone Bergen: Vaksen kr. 690,-, student kr. 415,- og born/honnør kr. 345,-
- PeriodeSkyss buss/tog auka med 4 % for alle reisestrekningar
- Det vart også innført ny prisstruktur for PeriodeSkyss buss/ferje. Prisen auka for dei korte strekningane, medan den minska for dei lange strekningane
- For UngdomSkyss auka prisen til 310,- kr
- FleksiSkyss for 1-2 soner/Sone Bergen auka med 7 %. Ny pris for vaksen vart kr. 270,- og for born/honnør vart prisen 150,- kr. FleksiSkyss for 3 soner og oppover aukar med ca. 5 %
- I tillegg kom ombordtillegget i sone Bergen frå 3. juni

Tiltaksgruppe 3: Tiltak for ei meir berekraftig areal- og transportplanlegging

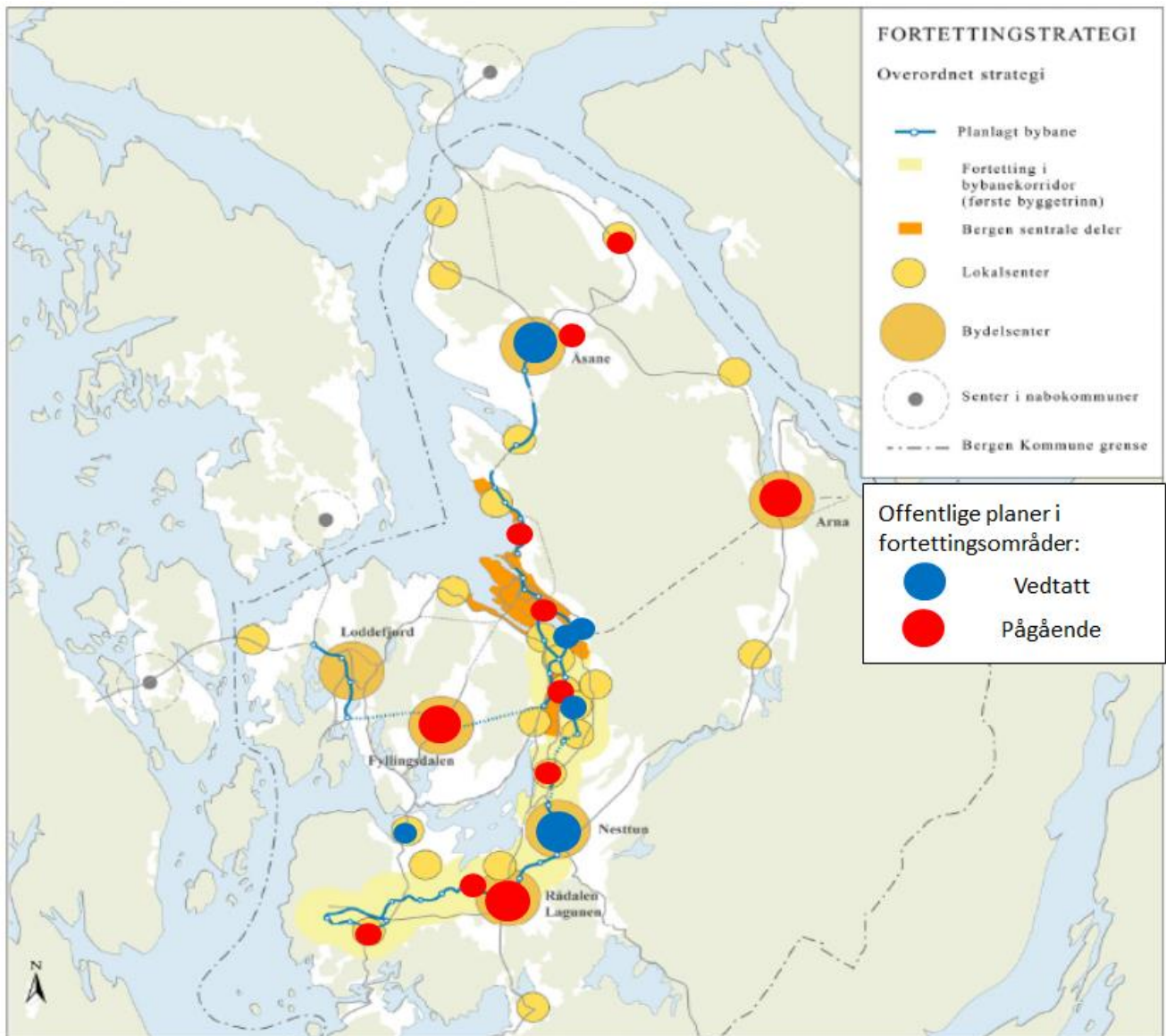
Kommuneplan for Bergen

Kommuneplanens arealdel 2010 vart stadfestet av miljøverndepartementet 24. april 2013. Kommunen vil i løpet av 2014 melde oppstart og utarbeide planprogram for rullering av kommuneplanen sin samfunns- og arealdel.

Bergen kommune har vedteke ein fortettingsstrategi som er innarbeida i kommuneplanen sin arealdel. Fortettingsstrategien går ut på at mest mogleg av bustadproduksjonen skal skje i prioriterte fortettings- og transformasjonsområder, det vil si sentrale byområder, bydelssentre, lokalsentre og bybanekorridoren. Fortettingsstrategien legg opp til at 60 % av bustadbygging skal skje i prioriterte fortettingsområder. I kommuneplanen sin arealdel 2010 er fokus på fortetting forsterka og det er ein uttalt ambisjon at minst 80 % av bustadbygging skal skje som fortetting. For å sikre fortetting opp i mot ambisjonen på 80 % er det i kommuneplanen sin arealdel 2010 vedteke at det skal utarbeidast områderegulering i senterområder (fortettingsområder). Krav til område-regulering gjer at kommunen tar eit sterkare grep om det å leggje til rette for god fortetting.

For sitt målretta arbeid med ein fortettingsstrategi med vekt på kvalitet har Bergen kommune mottatt Statens bymiljøpris for 2013.

Figur 1, som tar utgangspunkt i den overordna senterstrukturen som er innarbeida i kommuneplanen sin arealdel, viser korleis Bergen kommune følgjer opp fortettingsstrategien gjennom offentlig planlegging i senterområda. Figuren viser både vedtekne og pågåande planer per 8. januar 2014. I tillegg det det satt i gang arbeid med fleire private planer i fortettings- og transformasjonsområda, spesielt langs bybanetraseen.



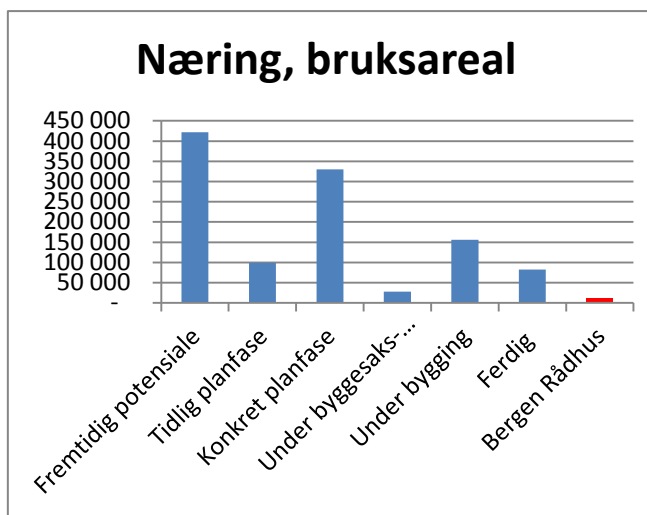
Figur 1 Offentlege planar i forettingsområder (oppdatert 8. januar 2014).

Byutvikling i bybanekorridoren

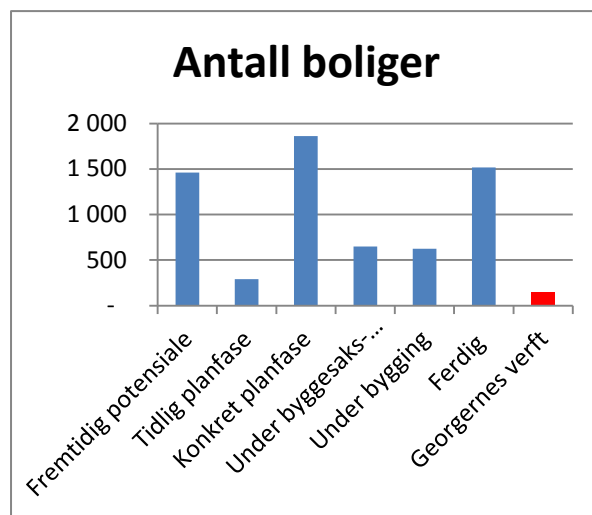
Kommuneplanen for Bergen vektlegg tett og god kobling av areal – og transportstrategiar. I kollektivkorridorar er det opna for tettare utnytting enn andre stader. Bergen kommune har gjort ei enkel registrering av byutviklingen i bybanekorridoren frå Bergen sentrum til Nesttun for å illustrere det konkrete resultatet av denne satsinga. Underlaget for registreringa er plan – og byggesaksarkivet. I tillegg er det i nokre tilfelle teke kontakt med utbyggarar. Registreringa vart gjennomført våren 2013 og viser den omfattande aktiviteten som vert skapt i samband med utbygging av Bybanen. Det enkelte prosjekt er gradert etter kor langt prosjektet har kome fram mot realisering:

- Framtidig potensiale – prosjektet er planmessig tilrettelagt for bygging gjennom områdeplan, men utbyggar har ikkje teke formelle skritt mot ein planprosess.
- Tidlig planfase - utbyggar har teke initiativ, men har ikkje kome langt i planprosessen.
- Konkret planfase - utbyggar er forbi planprogramfasen og godt i gang med sjølv planarbeidet.
- Under byggesakshandaming - planlegginga er ferdig, men aksept frå byggestyresmaktene står att.
- Under bygging - fysiske arbeid er starta opp.
- Ferdig.

Her følger ein presentasjon av registreringa av bruksareal for næring, tal på bustader og kostnader. I kvar figur er kategoriane som er presentert over nytta for å illustrere kor langt dei har kome mot realisering. Bruksarealet for Bergen Rådhus, som er eit bygg på 14 etasjar, er nytta som referanse i tilknytning til figur 2. I figur 3 er Georgernes verft, som har 151 bustader, nytta som referanse.

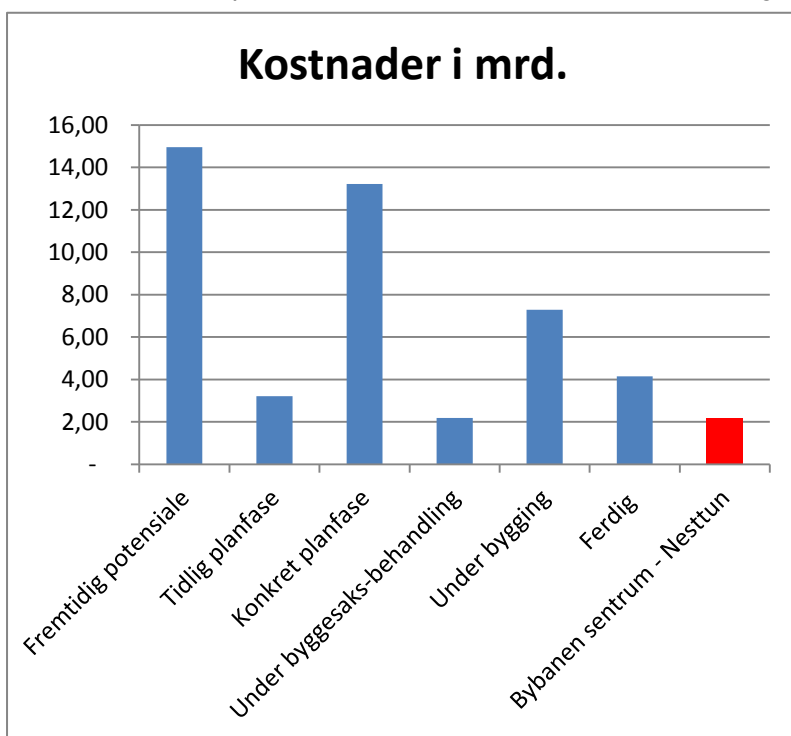


Figur 2 Bruksareal - Næring



Figur 3 Tal bustader

Det er allereie investert store summar i bybanekorridoren og det er sterke bindingar på ytterligare investeringar. I figur 4 er byggekostnaden på første byggetrinn på Bybanen nytta som referanse. Fram til registreringstidspunktet våren 2013 var ca. 4,1 mrd. kr. investert til byutviklingsprosjekt mellom Bergen sentrum og Nesttun. Ved å summere opp verdien av dei prosjekta som er under planlegging, og dei som er bygd, ligg summen på over 30 milliardar. Om dette skulle slå til, er altså investeringane i bybanekorridoren meir enn 13 gonger så stor om kostnaden ved å bygge ut Bybanen. Om også framtidig potensiale som det er tilrettelagt for planmessig, skulle verte utvikla på same vis, er det investert for meir enn 20 gonger bybanekostnaden.



Figur 4 Kostnader i mrd. kroner

For døme på utvalde prosjekt langs Bybanen frå Bergen sentrum til Lagunen, sjå vedlegg.

Regional areal- og transportplan for Bergensområdet

Planprogrammet for Regional areal- og transportplan var på høyring våren 2013. Det kom inn 30 skriftlege innspel i høyringa, i tillegg til innspel på høyringskonferansen i april. Alle innspel vart vurdert i ein høyringsrapport før Fylkesutvalet vedtok planprogrammet 29.8.2014, FUV-sak 196/13.

Vekst i folketalet vil skape behov for nye bustader, arbeidsplassar og næringsareal, og såleis skape ein auke i transportbehovet og press på infrastruktur, landskap og miljø. Dette planarbeidet handlar om korleis Bergensområdet skal handtere veksten på ein berekraftig måte, slik at den vert utnytta til det beste for heile regionen. Planen skal leggje til rette for eit utbyggingsmønster som bidreg til å redusere transportomfanget og gi grunnlag for at ein større del av personreisene kan skje med kollektivtransport, sykkel og gange.

I løpet av 2014 skal det utarbeidast eit høyringsforslag til Regional areal- og transportplan for Bergensområdet med målsetjing om vedtak i Fylkestinget i Hordaland sumaren 2015.

Oppfølging av KVV for Bergensområdet

Regjeringa har handsama konseptvalutgreiinga (KVV) for Bergensområdet, høyringsuttaler og ekstern kvalitetssikring (KS 1). I regjeringsnotatet, datert 4. april 2013, har Samferdselsdepartementet, på bakgrunn av handsaming i regjeringa, fastlagt prinsipp for den vidare utviklinga av transportsystemet i Bergensområdet.

Regjeringsnotatet legg opp til at det på kort sikt ikkje er aktuelt med etablering av Regionpakke Bergen, men at det bør vere ambisjonen på lang sikt. I Nasjonal Transportplan (NTP) 2014-2023, Meld. St. 26 (2012-2013) vert det opna for at eit byområde både kan inngå ein avtale om belønningssmidlar og bymiljøavtale, men at det på sikt er ein ambisjon om at desse to skal utgjere ei samla ordning.

Under paraplyen «Regionpakke Bergen» er arbeidet med ny søknad til belønningssordninga og grunnlag for framtidig bymiljøavtale starta opp.

Regional transportplan Hordaland 2013-2024

Som omtalt i årsrapporten for 2012 er det i Regional transportplan Hordaland (RTP) 2013-2024 formulert følgjande delmål for transport i Bergensområdet. Merk at Bergensområdet her også omfattar kommunane Samnanger, Vaksdal, Osterøy, Lindås, Radøy og Meland.

Tabell 9 Mål om ny reisemiddelfordeling i Bergensområdet

Mål om endring av reisemiddelfordeling i Bergensområdet	2012	2024
Delen av reiser med privatbil skal reduserast:	64 %	56 %
Denne reduksjonen skal fordele seg på miljøvennlege transportformer som følgjer:		
Delen av reiser med kollektivtransport skal auke:	12 %	16 %
Delen av reiser med sykkel skal auke:	3 %	8 %
Delen av reiser med gange:	19 %	19 %
Anna (taxi, mc, moped m.m):	2 %	1 %
Sum	100 %	100 %

Oppfølging av desse måla vil gje ei monaleg endring i reisemiddelfordelinga i Bergensområdet. Målet er i tråd med effektmål i gjeldande belønningssavtale for 2011-2014. Omforma i reine trafikketal betyr denne reisemiddelfordelinga at talet på bilreiser vil vera om lag det same i 2024 som i 2012. Ein auke i delen av kollektivreiser på 4 % betyr ein vekst i talet på kollektivreiser på over 50 %.

Hovudmålsetjinga er knytt til å få ein reduksjon i delen av reiser med privatbil. Korleis denne reduksjonen fordele seg på kollektiv, sykkel eller gange vil vere avhengig av den aktuelle verkemiddelbruken. I tillegg er det viktig å presisera at dette er mål for den samla reisemiddelfordelinga i Bergensområdet. Det er forventa at reise-

middelfordelinga vil variere frå det sentrale byområdet og ut mot ytterkantane av Bergensområdet. Delen av reiser med kollektiv og sykkel vil vere større for sentrale delar av byområdet.

Kollektivstrategi for Hordaland

Som ein del av oppfølginga av Regional Transportplan Hordaland (RTP) 2013-2024 er det i 2013 utarbeida ein Kollektivstrategi for Hordaland. Føremålet med Kollektivstrategien er å vise korleis fylkeskommunen vil arbeide for å nå nasjonale og regionale mål for kollektivtrafikken i eit langsiktig perspektiv. Med grunnlag i Kollektivstrategien vil Skyss systematisere arbeidet med tilbudsutviklinga, og strategien vil vere Skyss sitt viktigaste styringsverktøy i dette arbeidet. Skyss vil også utarbeide trafikkplanar som viser oversikt over status og framtidsutsikter i ulike område.

Ein viktig del av arbeidet har vore å utarbeide grunnprinsipp for den vidare utviklinga av kollektivnettet. Konkret vil Skyss vidareutvikle stamlinjene i Bergen og i hovudkorridorane i Bergensområdet, samt ha stabile hovudlinjer mellom regionsenter og større tettstader i Hordaland. Nokre av hovudpunkta i strategien handlar om å:

- Styrke kollektivtilbodet for dei store reisestraumane
- Utvikle eit enklare linjenett
- Knyte regionane i fylket saman
- Gjere det enkelt å finne info om reisa
- Gjere kollektivtrafikken synleg i det offentlege rom
- Heve kvaliteten på knutepunkt og haldeplassar
- Fremje infrastrukturtiltak som sikrar god framkomst
- Stø opp om ein kollektivorientert byutvikling

Kollektivstrategien er venta lagt ut på høyring på nyåret i 2014, og arbeidet med eit handlingsprogram for gjennomføring av strategien er no i gang. Handlingsprogrammet skal koplast mot budsjettprosessar og andre relevante planprosessar. Handlingsprogrammet vil vise dei prioriterte tiltaka som er moglege innanfor gjeldande økonomiske rammer.

Som ein del av arbeidet med Kollektivstrategi for Hordaland er det utarbeidd ein eigen Miljøstrategi for Skyss, vedtatt i fylkesutvalet i desember 2013. Miljøstrategi for Skyss skal gje retning og føringar for det langsiktige miljøarbeidet. Dette dokumentet vil legge rammer for nye kollektivtjenester dei komande åra. Handlingsprogrammet for kollektivstrategien vil også følgje opp miljøstrategien.

Klimaplan for Hordaland

Klimaplan for Hordaland 2010-2020 vart vedteke i juni 2010. Følgjande prosessar har vore på gong kring klimaarbeidet i 2013:

1. Ulike evalueringar og kartleggingar
2. Rullering av sjølv Klimaplanen.
3. Utarbeiding av nytt handlingsprogram for 2014

Konsulentselskapet MiSA² leverte i november sin rapport over effekten av klimatiltaka. Metoden dei har nytta er basert på prinsipp for miljørevisjon, systemtenking og interessentanalyse³. Sentralt i arbeidet er å vurdere kva verknad tiltaket har for utslepp og om tiltaket har realistisk mulighet til å nå målsettingane som er sett. Mellom anna er deltakarar i klimaplanarbeidet og ordførarar intervjuet om prosessen og kva betydning klimaplanen har hatt for deira arbeid for eit betre klima. Kartlegging og evaluering av Klimaplanen har vore viktig for det vidare arbeidet med rullering av sjølv planen, samt utarbeiding av nytt handlingsprogram for 2014. Av tiltak som vart nemnt som særleg vellykka er dei tilknytt el-bil og ladestasjonar. Arbeidet med å få ein større del av køyretøya over på fornybar drivstoff vil difor vere eit viktig satsingsområde i det vidare arbeidet med å redusere utslipp frå biltrafikken. I tillegg skal det jobbas systematisk for å endre reisemiddelfordelinga i Bergensområdet til fordel for miljøvennleg transport.

² Miljøsystemanalyse. Rapport no 09/2013

³ Midtvegsevaluering av Klimaplan for Hordaland 2010 – 2020, AUD-rapport 9-13

Reisevaneundersøkingar

Hensikten med nasjonale reisevaneundersøkingar (RVU) er å samla eit stort datamateriale som kan nyttast til å skildra den norske befolkninga sine reisevanar. Resultata vert nytta til nasjonal, regional og lokal transportplanlegging, til planlegging av samferdsletiltak og å dokumentera utviklingstrekk for transportmønstra i ulike område. Tradisjonelt har det vore gjennomført regional RVU kvart 8. år, og nasjonal RVU kvart 4. år. I 2013 har Bergen og Bergensområdet delteke i både regional og nasjonal RVU, noko som sikrar tilgangen til svært gode reisevanetal.

Bergensområdet har lang tradisjon for reisevaneundersøkingar. Sidan 1992 har det vore gjennomført omfattande regionale RVU'ar kvart 8. år i området. Dette er eit svært godt verktøy til å vurdere utviklinga i transportmønsteret på ein konsistent måte. Som eit resultat av at det har skjedd mykje på transporttilbodet dei seinare åra beslutta Bergensprogrammet å forsere neste undersøking og starta opp arbeidet med ny regional RVU i 2013. Undersøkinga vart gjennomført etter same mal som tidlegare: Undersøkinga dekkjer Bergensområdet med 14 omegnskommunar og utvalet er om lag 3 % av heile befolkninga over 13 år. Dette utgjer om lag 10.000 respondentar eller om lag 36.000 turar. Datainnsamlinga vart gjennomført hausten 2013, men sjølve rapporten vil ikkje vera tilgjengeleg før i februar 2014.

Bergensprogrammet har også slutta seg til den nasjonale reisevaneundersøkinga – med tilleggsutval for Bergensområdet. Basisutval + tilleggsutval utgjer om lag 3800 personar. Datainnsamlinga har pågått gjennom hausten 2013, og skal halda fram gjennom 2014. Rapport er venta ferdigstilt ved årsskiftet 2014/2015.

Tiltaksgruppe 4: Tiltak for å bidra til meir gange/sykling

Samanhengande gang- og sykkelvegnett

Sykelstrategi for Bergen har klare mål om at det skal etablerast eit samanhengande gang- og sykkelvegnett i Bergen, og at det skal vera attraktivt og trygt å sykle for alle. Eit viktig mål er å få fleire til å velja sykkel som transportmiddel framfor bil. Tiltak for transportsyklistane skal prioriterast fordi det gjev størst gevinst i høve til miljø og helse.

I arbeidet med etablering av gang- og sykkelveggar er det særleg fokus på å få godkjente reguleringsplanar på dei strekningane kor sykkel kan gi størst effekt knytt til overgang frå bil til sykkel. I planlegginga vert det fokusert på å sjå lengre strekkingar under eit og på å integrere planlegginga av sykkelveggar i andre veg- og kollektivprosjekt. Sykkelprosjekt i Bergen kommune går fram av Bergensprogrammet sin handlingsplan for sykkel (2010-2013), handlingsprogram for Bergensprogrammet 2014-2014 og av plan- og byggjeprogrammet for Bergensprogrammet. Viss nokre planprosessar stopper opp eller det skjer andre endringar skal det vurderast om det skal startast opp arbeid med andre strekkingar.

I 2012 starta arbeid med gjennomgåande sykkelveg i sentrum. Dette arbeidet har heldt fram i 2013. Når arbeidet med sykkelfelt i Lars Hilles gate er ferdigstilt i 2014 vil ein sentral del av ein framtidig gjennomgåande sykkelveg i sentrum vere klar til bruk. Det vil vere første gang at det er eit fullgodt sykkeltilbod heilt inn til byparken og eit samanhengande tilbod frå Bergen sør vil i all hovudsak vere på plass.

Bergensprogrammet prioriterar utbetring på fem hovudsykkelruter som inngår i hovudrutenettet for transport-syklistar.

- Landåsruten (Birkelundsbakken – sentrum)
- Fjøsangerruten (Fjøsangerkrysset – sentrum)
- Sandviksruten (fra Handelshøyskolen – sentrum)
- Laksevågruten (Nygård – sentrum)
- Fyllingsdalsruten (Oasen – Bergen sentrum)

Tabell 10 Etablerte gang- og sykkelveggar

Tiltak	Kommentar	Status
Gang- og sykkelveg i Birkelundsbakken	Etablering av 350 meter lang gang- og sykkelveg i nedre del av Birkelundsbakken som ein forlenging av eksisterande gang- og sykkelveg. Tiltaket gjev eit samanhengande tilbod for gåande og syklende i Birkelundsbakken. Vegen har fått nytt gang- og sykkelrekkverk på cirka 200 meter, nye lysmaster, en busslomme og tre overgangsfelt med universell utforming. Alle offentlige strøm- og telekabler er lagt i bakken, mot tidlegare i luften. (låg tidlegare i lufta) Total kostnad for prosjektet er på 29 mill.kr.	Arbeidet starta opp i 2012 og stod ferdig sumaren 2013.
Utviding av bru – Osbanetraseen	Dette er den første gang- og sykkelbrua med skilje mellom gåande og syklende i Bergen. Den 57,3 meter lange brua kryssar Fanavegen ved Fana Blikk og er ei utviding av eksisterande Osbanetrasé. Alt i alt åpnes det 380 meter sykkelvei med fortau i området langs Fanavegen, med en vegbreidde på 5 meter, 2 meter fortau og 3 metersykkelvei som vegen over brua. Total kostnad for prosjektet er på ca. 20. mill. kr.	Ferdig i 2013.
Skilting og oppmerking i sentrale strøk	I 2013 er det utført tiltak for å betre systemskift for sykkel i sentrale strøk. Dette vert gjennomført med betre og tydelegare oppmerking og skilting, m.a. i Sandviken ved Reperbanen, Gamle Nygårdsbro og i Carl Konowsgate.	Ferdig 2013.

Sykkelveg med fortau i Møllendalsveien	Sykkelveg med fortau frå Strømmen til Møllendalsveien. Tiltaket vert finansiert med kommunalt bidrag inn i Bergensprogrammet. pp i 2012.	Arbeidet vert etablert i regi av Bergen kommune og starte opp i 2012.
Sykkelfelt i Lars Hillesgate	Tiltaket er en del av hovudrutenettet for sykkel mot sør, og er ei vidareføring av sykkelfelt i Lars Hillesgate med ein 0,45 km lang sykkelveg fra Agnes Mowinkelsgate til Rasmus Meyers samlinger. På same tid vert det etablert eit einssidig sykkelfelt på 0,18 km nordover frå Agnes Mowinkelsgate til Bjørnsgate. Tiltaket gjer at innkøyring i Lyder Sagensgate vert stengt. Det vert etablert nytt lysregulert kryssingspunkt for syklistane ved Grieghallen. Prosjektet måtte tilpassast andre byggeprosjekt, som t.d. bossug i regi av BIR, og kom seinare i gang enn først planlagd.	Arbeidet starta opp i 2012. Prosjektet er estimert ferdigstilt i løpet av våren 2014. Sjå omtale over tabellen.
Gang- og sykkelveg frå Fana Blikk til Harald Skjoldsveg.	150 meter med gang- og sykkelveg.	Midlertidig opna i 2012. Ferdig 2013.
Gang- og sykkelveg i Totlandsvegen	I Totlandsvegen er arbeidet med etablering av ny gang- og sykkelveg samt opprusting mellom Ulsmåg skole og kryss ved Bjøllebotn starta opp. Totalkostnad for prosjektet er anslått til 105 mill.kr., hvorav 63,5 mill.kr. er tillagt programområde gang og sykkel og resten er lagt til programområdet trafikktryggleik.	Tiltaket vert ferdig i 2014.
Tellesøyler for sykkel i sentrum	Det er satt av midlar til oppføring av tellesøyler for å kunne telle syklende i retning sentrum. Søylerne kan gje informasjon om talet på syklende i løpet av dagen (og «ditt nummer») og om det totale talet på syklende hittil i år. Sykkeltellarane er tenkt oppført ved gamle Nygårdsbro og i Åsaneveien for å fange opp syklistar frå sør og fra nord.	Tellesøyla ved Gamle Nygårdsbro vart montert i 2013. Resterande tellesøyler vert montert i 2014.

Drift og vedlikehald av gang- og sykkelvegar

Regional Transportplan (RTP) Hordaland, vedteke i fylkestinget i desember 2012, har følgjande strategi for drift og vedlikehald av gang- og sykkelstrekningar: «*Drift og vedlikehald av viktige gang- og sykkelstrekningar må prioriterast høgare og samordnast betre, uavhengig av vegeigar (riksveg/fylkesveg/kommunal/privat)*». Som skildra i årsrapporten for 2012 er det gjort endringar i driftsansvar for kontraktsområde Stor-Bergen som følgjer opp strategien frå RTP. Det er no ein kontraktshavar/entreprenør som har ansvaret for eitt kontraktsområde, uavhengig av vegeigar. Sykkelvegar med forsterka driftskrav (hovudsakeleg langs riksveg) skal i følgje nye kontraktar få betre sumar- og vinterdrift. I 2013 har arbeidet med oppfølging av strategien for drift og vedlikehald av gang- og sykkelstrekningar halde fram, men ein har enno ikkje kome i mål med saumlaus drift og vedlikehald av gang- og sykkelanlegg

Innfartsparkeringsplassar for sykkel

22.april 2013 vart det opna ny og sikker sykkelparkering på Bergen busstasjon, i ein tverrtunnel under busstasjonen og Nonneseter. Sykkelparkeringa har kosta 0,6 mill.kr. og det er totalt plass til 148 sykklar; 74 stativ med sykklar i to høgder. Sykkelparkeringa er tilgjengelig frå kl. 06.00 til kl. 23.45 alle dagar og videoovervåking er installert. For å opne døra til sykkelparkeringa, må ein ringe eit 12-siffer nummer.

I tillegg er det etablert sykkelparkering i samband med byggetrinn 2 av Bybanen.

Mobilitetsrådgjeving og Sykkelbyavtale for Bergen

Mobilitetsrådgjeving er eit «mjukt» verkemiddel som skal bidra til bevisstgjerung av dei reisande sine val av transportmiddel. Dette skjer ved å påverke dei reisande sine haldningar, vurdere organisatoriske tiltak og leggje til rette for miljøvennlege reiser. I Bergen finn mobilitetsrådgjeving stad på fleire område, men arbeidet er ikkje samla i ein bestemt organisasjon eller fora. Det er i 2013 avgjort at det ikkje vert etablert ei eiga stilling knytt til mobilitetsrådgjeving slik det vart varsla i årsrapporten for 2012. Det er semje om at dette arbeidet vert ivaretatt på ein god måte gjennom eksisterande strukturar.

Hordaland fylkeskommune ved Skyss har ansvaret for å marknadsføre kollektivtilbodet og i samarbeid med dei større arbeidsgivarane finne gode kollektivløysingar for dei tilsette. Mellom anna vart det i 2013 oppretta ein sentrumsrute for å betene DnB sine 1800 tilsette etter flytting frå sentrum til Solheimsviken. Vidare er det brei satsing på sykkel og gange i Bergen. I samband med Mobilitetsveka vart «Sykkelbyavtalen for Bergen» undertekna. Avtalen skal sikre eit bevisst og målretta arbeid for å auke sykkelandelen i tråd med gjeldande målsettingar i Sykkelstrategi for Bergen. Ved slutten av året fekk Bergen sin eigen sykkelsjef for å sikre framdrifta i arbeidet med å styrke Bergen som sykkelby.

Måloppnåing i avtaleperioden

Her følgjer ein presentasjon av status for trafikkutviklinga jamfør effekt mål 1 og 2. Statistikk som viser utviklinga i talet på påstigningar på buss og bane i 2013 er diverre ikkje klare før i midten av februar og desse tala må difor sendast i etterkant av sjølve årsrapporten.

Status for trafikkutviklinga viser ei positiv utvikling jamfør effekt mål 1 og 2. Bergen har, for første gang i avtaleperioden, ein reduksjon i den samla biltrafikken i bompengeringen.

Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune har gjennom gjeldande avtale om tildeling av belønningsmidlar forplikta seg slik tabell 11 viser.

Tabell 11 Ansvar i avtalen om tildeling av belønningsmidlar

Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune har gjennom avtalen om tildeling av belønningsmidlar forplikta seg til å:	Status	
Sende årleg rapportering til Samferdselsdepartementet.	Årsrapport 2013.	✓
Fastsetjing av tiltaksplan for 2011-2014.	Vedteke i fylkesutvalet og byrådet november/desember 2011.	✓
Politiske vedtak om bruk av restriktive virkemidlar innan utgangen av 2011 og lovnad om ytterlegare tiltak dersom tiltaka ikkje fører til måloppnåing.	Vedtak om auke av bompengetakstane, kontinuerleg arbeid for sambruksfelt og brev datert 31. oktober 2012 med stadfesting om ytterlegare tiltak.	✓
Effekt mål 1: Den samla biltrafikken i bompengeringen i Bergen skal ikkje auke i avtaleperioden sjølv om befolkninga og/eller talet på arbeidsplassar aukar.	Vil bli oppnådd.	✓
Effekt mål 2: Biltrafikken inn mot Bergen sentrum skal i perioder med stor andel av arbeidsreiser reduserast med 5 % i 4 års perioden.	Vil bli oppnådd.	✓

Forventa utvikling i 2014

Denne årsrapporten har vist det samla arbeidet som vert gjort i Bergen for å sikre ei utvikling i transportarbeidet der kollektivtransport, sykkel og gange vert styrka til fordel for privatbilen. Årsrapporten har og vist at ikkje alle tiltaka i tiltaksplanen er realisert. Sambruksfelt på hovudinnfartsårene og miljødifferensierte bompengesattar/lågutsleppssone er sentrale døme på slike tiltak. Arbeidet med å sikre ei realiseringa av desse tiltaka held fram i 2014.

Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune har i brev til Samferdselsminister, Marit Arnstad, datert 31. oktober 2012, gjeve følgjande stadfesting:

«Som det vert bedt om i brevet vil vi vise til effektmåla som ligg i den 4-årige avtalen, og stadfeste at både Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune er budd på å revidere tiltaksplanen i avtalen dersom trafikkutviklinga i Bergensområdet avvik frå effektmåla etter at vi ser effekten av allereie vedtekne tiltak».

Samla sett vert det vurdert at planane for 2014, med omsyn til realisering av gjeldande tiltaksplan, saman med kontinuerleg arbeid med å få gjennomført tiltak som t.d. sambruksfelt, i sum vil føre til ytterlegare reduksjon av biltrafikken i 2014. Det vert m.a.o. ikkje vurdert som naudsynt å revidere tiltaksplanen for å sikre måloppnåing i avtaleperioden no.

I 2013 har i tillegg Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune, saman med Statens vegvesen, starta opp arbeidet med ny søknad til belønningsordninga og arbeidet med framtidig bymiljøavtale. Politisk handsaming av ny søknad til belønningsordninga er planlagt før sumaren 2014. Ein ny søknad vil forhalde seg til nullvekstmålet for personbiltransporten og inkludere ein ny tiltaksplan for fireårsperioden med utgangspunkt i status for trafikkutviklinga og nye effektmål.

Effektmål 1

Den samla biltrafikken i bompengeringen i Bergen skal ikkje auka i avtaleperioden sjølv om befolkninga og/eller talet på arbeidsplassar aukar.

Tabell 12 viser samla biltrafikk i bompengeringen for 2010, 2011, 2012 og 2013 og prosentvis endring frå 2012 til 2013 og frå 2010 til 2013.

Tabell 12 Trafikkutvikling jamfør effektmål 1

ÅDT Bergen 2010-2013								
Bomstasjon	2010	2011	2012	2013	Endring 12-13	Endring 10-13	Endring 12-13, i %	Endring 10-13 i %
ÅDT alle bomstasjonane	141 599	144 578	146 770	145 435	-1335	3836	-0,9 %	2,7 %

Trafikken i bompengeringen er 0,9 % lågare i 2013 enn i 2012 (ÅDT⁴ nedgang på 1335). Målt mot 2010 er veksten 2,7 %, ein auke i ÅDT på 3836. ÅDT i bompengeringen er 3836 for høg i 2013 i høve til effektmål 1. Det betyr at det passerer om lag 3800 «for mange» bilar per dag gjennom bomstasjonane, sett i høve til målsetjinga.

I juli 2013 vart takstane i bomringen i Bergen vesentleg auka. I andre halvdel av 2013 er biltrafikken 3% lågare enn i andre halvdel av 2012. Om bompengauken hadde blitt innført 1. januar 2013, som føreset, og trafikkreduksjonen hadde vore 3% på årsbasis, ville ÅDT talet for 2013 blitt om lag 142 360. Det er ein auke på berre 0,5% frå 2010.

Effektmål 2

Biltrafikken inn mot Bergen sentrum skal i periodar med stor andel av arbeidsreiser (rushtida) reduserast med 5 % i 4 års perioden.

Tabell 13 viser biltrafikken inn mot Bergen sentrum målt i YDT⁵ i periodar med stor andel arbeidsreiser (rushtida dvs. 07 - 09 og 15 - 17) for 2010, 2011, 2012 og 2013 og prosentvis endring frå 2012 til 2013 og frå 2010 til 2013.

Tabell 13 Trafikkutvikling jamfør effektmål 2

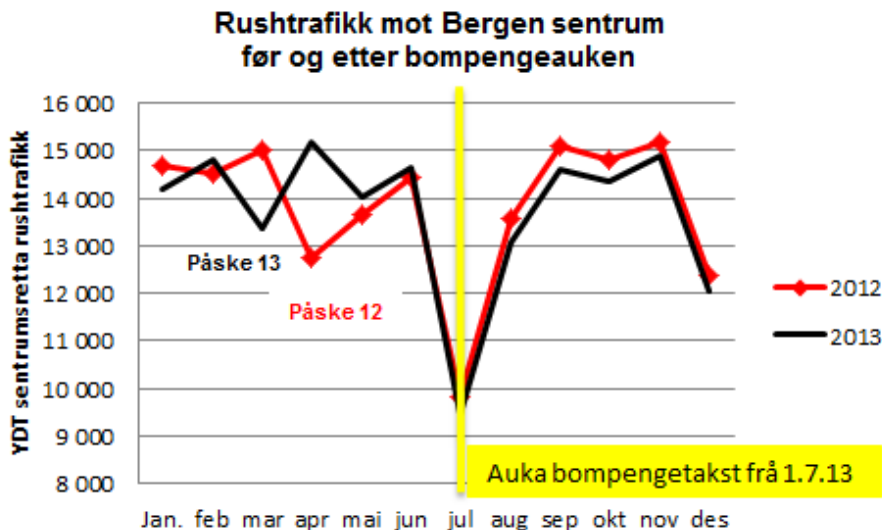
YDT Bergen 2010-2013								
Bomstasjon	2010	2011	2012	2013	Endring 12-13	Endring 10-13	Endring 12-13, i %	Endring 10-13 i %
Sum sentrumsretta trafikk	14 025	13 630	13 820	13 719	-101	-306	-0,7%	- 2,2%

Sentrumsretta trafikk målt i YDT i rushtida er 2,2 % lågare i 2013 enn i 2010. Nedgangen frå 2012 til 2013 er på 0,7%. Det betyr at den sentrumsretta YDT trafikken i rushtida førebels har gått ned med 395 for «få bilar» i høve til effektmålet.

Bompengauken, i juli 2013, synest å ha ein effekt på den sentrumsretta rushtrafikken. Sentrumsretta YDT i rushtida i første halvår 2013 er 1,4% høgare enn i første halvår i 2012. Medan trafikken er 3% lågare i andre halvår 2013 enn i andre halvår av 2012. Figur 5 er ein illustrasjon av denne reduksjonen.

⁴ ÅDT = Den totale trafikken i teljestasjonane i løpet av eit kalenderår dividert med talet dagar i året.

⁵ YDT = Den totale trafikken i teljepunkta for dagane måndag t.o.m. fredag med unntak av dei dagane som er definerte som helgedager i Norsk Almanakk (raude dagar) dividert på talet yrkesdøgn i løpet av eit kalenderår.



Figur 5 Rushtrafikk mot Bergen sentrum før og etter bompenggeauken

Føreset ein heilårseffekt av bompenggeauken (dvs.3 % gjennom heile året),slik at sentrumsretta YDT i rushtida i 2013 er 3% lågare enn i 2012, vert 2013 talet 13 405. Det er ein nedgang på 619 i høve til 2010 dvs. ned 4,4%.

I tillegg til rapportering på utviklinga i YDT ber samferdselsdepartementet i brev, datert 29. november 2013, om rapportering på utviklinga i ÅDT. Tabell 14 viser den sentrumsretta trafikk målt i ÅDT mellom kl. 07 - 09 og 15 - 17, som også inkluderer laurdagar og helgedagar.

Tabell 14 Trafikkutvikling jamfør effektmål 2

ÅDT Bergen 2010-2013								
Bomstasjon	2010	2011	2012	2013	Endring 12-13	Endring 10-13	Endring 12-13, i %	Endring 10-13 i %
Sum sentrumsretta trafikk	11 537	11 256	11 397	11 275	-122	-262	-1,1 %	-2,3 %

Sentrumsretta trafikk målt i ÅDT mellom 07 -09 og 15 – 17 er 2,3 % lågare i 2013 enn i 2010. Nedgangen frå 2012 til 2013 er på 1,1%.

Påstigningar på buss og bane

Tal per september 2013 viser at passasjerveksten held fram med ein vekst på 2,3 %.

Oversikten over talet på påstigningar på buss og bane i 2013 er diverre ikkje klar før i midten av februar og tala må difor sendast i etterkant av sjølve årsrapporten. Årsaken til forseinkinga er at talet på påstigningar, slik dei vert registrert gjennom billettdata, er usikre. Dette kan forklarast gjennom auka bruk av nye salskanalar, som t.d. mobilbillett, samt manglande validering. For å få oversikt over det riktige talet på påstigningar er det difor gjennomført passasjerteljingar i stor skala på både Bybane og buss. Arbeidet med å justere talet, basert på gjennomførte passasjerteljingar, er venta å vere ferdig i midten av februar.

Media City Bergen
Samløkalisering av mediebedrifter
utvidelse på 13.000 m²



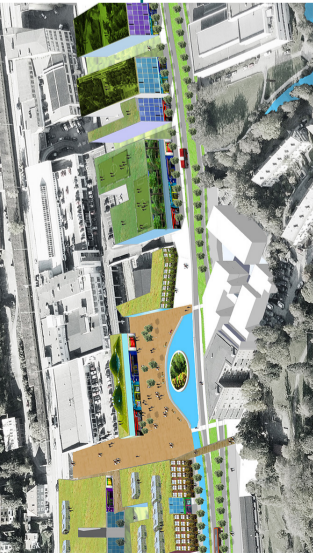
Marineholmen
urban nærings-
og forskningspark
43.000 m² nybygg



Damsgårdssundet
Offentlig samlingsområde:
1000 nye boliger
Rehabiliterings skole med nytt
bydelscenter idrett/kultur



Solheimsviken
Nybygg: 43.000 m²
Hotell, messe og
konferanse: 30.000 m²



Mindemyren
Offentlig områdereguleringsplan
Nytt næringsareal: 400.000 m²
ca. 1.400 boliger



Kronstadsparken
Bolig og næring
Kontor: 50.000 m²
400 nye boliger

Paradis
Offentlig områdereguleringsplan,
Næring: 27.000 m²
ca. 1000 boliger



Rådalen/Lagunen
Offentlig områdereguleringsplan
Næring: 250.000 m²
ca 700 boliger

Tilgrensende prosjekter:
Rådalslien skole (ny ungdomsskole)
Nordahl Grieg (videregående skole åpnet 2010)
Råhaugen boligområde (42 leiligheter)
"Behind living" (70 boenheter)



Nygårdstangen
Offentlig områdereguleringsplan
Ny utvikling mellom Store- og
Lille Lungegårdsvann.

Nybygg: 150.000 m²
ca. 500 student boliger

P-anlegg flyttes under
Lille Lungegårdsvann



Møllendal øst og vest
Offentlig områdereguleringsplaner
Ny kunsthøyskole
720 studentboliger
ca. 420 boliger
Næring: ca. 30.000 m²

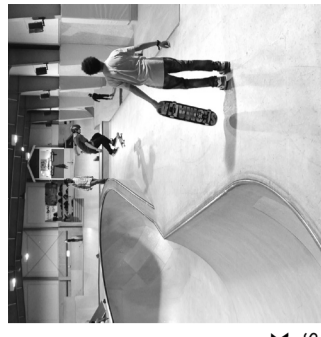


Høyskolen i Bergen
Samløkalisering
5000 studenter
1500 ansatte



Wergeland sentrum
Offentlig områdereguleringsplan
Næring: 15.300 m²
Park, almenning og gangareal 17.000 m²
ca. 260 nye boliger

Wergeland
Privat plan
Nytt næringsareal: 9700 m²
95 boliger



FYSAK
Aktivitetshus



Fantoff
Studentby:
1895 hybler og idrettsanlegg

Sykehjem og omsorgsboliger
Næring: 12.000 m²



Nestfun sentrum
Offentlig plan
Nytt næringsareal:
12.000 m²
500 boliger



Fana kulturhus
Åpnet 2009

Hordaland fylkeskommune har ansvar for å utvikle hordalandssamfunnet. Vi gir vidaregåande opplæring, tannhelsetenester og kollektivtransport til innbyggjarane i fylket. Vi har ansvar for vegsamband og legg til rette for verdiskaping, næringsutvikling, fritidsopplevingar og kultur.

Som del av eit nasjonalt og globalt samfunn har vi ansvar for å ta vare på fortida, notida og framtida i Hordaland. Fylkestinget er øvste politiske organ i fylkeskommunen.



Agnes Mowinckels gate 5
Postboks 7900
5020 Bergen

Telefon: 55 23 90 00
E-post: hfk@hfk.no

www.hordaland.no