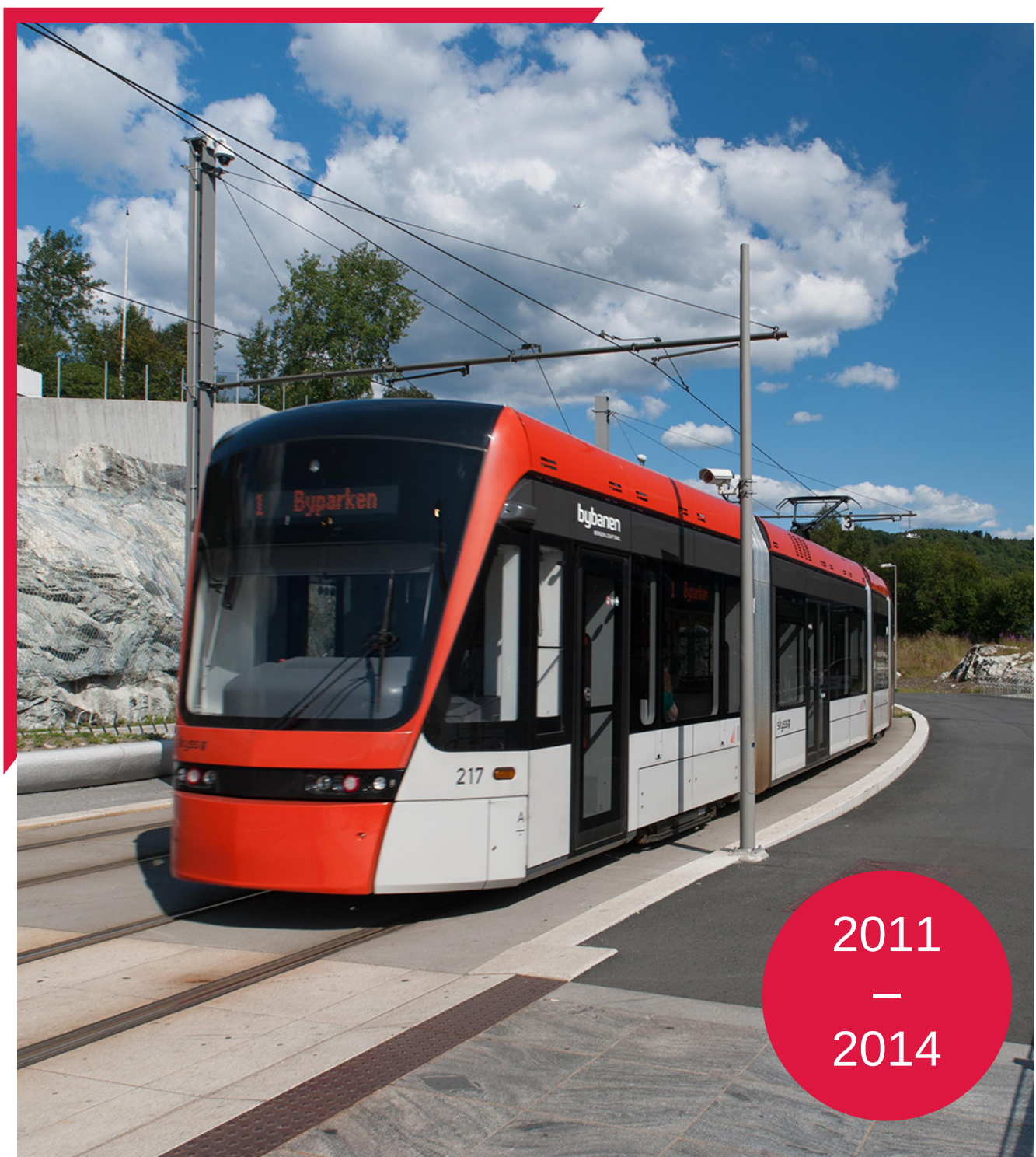


Betre kollektivtransport og mindre bilbruk i Bergensområdet

Sluttrapport 2011–2014



Innhold

Måloppnåing i avtaleperioden	2
Effektmål 1	2
Effektmål 2	3
Påstigningar på buss og bane	4
RVU data.....	4
Bruk av belønningsmidlar i 2014	7
Vidareføring og utvikling av taksttiltak og nye rutetilbod	7
Kollektivfelt og framkomsttiltak for buss.....	8
Etablering av byindekspunkt.....	8
Informasjon og marknadsføring	8
Sykkeltiltak	9
Fortetting og konsentrert byutvikling langs kollektivaksane	9
Bybanen byggetrinn 3.....	10
Ekstra tilskot – opprusting av haldeplassar	10
Oppfølging av tiltaksplanen	10
2011-2014.....	10
Systematisk oppfølging av tiltaksplanen gjennom Bergensprogrammet.....	10
Tiltaksgruppe 1: Tiltak for å redusere privatbilismen	11
Tiltaksgruppe 2: Tiltak for å gjere kollektivtrafikken meir	15
attraktiv	15
Tiltaksgruppe 3:	21
Tiltak for ei meir berekraftig areal- og transportplanlegging.....	21
Tiltaksgruppe 4: Tiltak for å bidra til meir gange/sykling	24

Måloppnåing i avtaleperioden

Her følger ein presentasjon av status for trafikktutviklinga jamfør effekt mål 1 og 2, talet på påstigningar på buss og bane og omtale av Reisevaneundersøking for Bergensområdet 2013.

Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune har gjennom gjeldande avtale om tildeling av belønningssmidlar forplikta seg slik tabell 1 viser:

Tabell 1 Ansvar i avtalen om tildeling av belønningssmidlar

Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune har gjennom avtalen om tildeling av belønningssmidlar forplikta seg til å:	Status	
Senda årleg rapportering til Samferdselsdepartementet.	Sluttrapport 2014.	✓
Fastsetja 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 bompengeretakstane, 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 auka i avtaleperioden sjølv om befolkninga og/eller talet på arbeidsplassar aukar.	Ikkje fullt oppnådd. Auken er på 1,6% i avtaleperioden.	✓
Effekt mål 2: Biltrafikken inn mot Bergen sentrum skal i periodar med stor andel av arbeidsreiser reduserast med 5 % i 4 års perioden.	Oppnådd. Trafikken målt i YDT er redusert med 5,0% i avtaleperioden.	✓

Effekt mål 1

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

Tabell 2 viser samla biltrafikk i bompengeringen for 2010, 2011, 2012, 2013 og 2014 og prosentvis endring frå 2013 til 2014 og frå 2010 til 2014.

Tabell 2 Trafikktutvikling jamfør effekt mål 1

ÅDT Bergen 2010-2014									
Bomstasjon	2010	2011	2012	2013	2014	Endring 13-14	Endring 10-14	Endring 13-14 i %	Endring 10-14 i %
ÅDT alle bomstasjonane	141599	144578	146770	145435	143806	-1629	+2207	-1,1%	+1,6%

Biltrafikken i bomringen har i perioden 2010 -2014 auka med 1,6 %. Det er 1,6 % meir enn målsetjinga for perioden. Det siste året er biltrafikken redusert med 1,1%. Trafikken i 2014 var lågare enn i 2011,2012 og 2013.

Merknader:

Forseinka statleg godkjenning

Trafikktutviklinga dei siste to åra er positiv i høve effekt mål 1, sjølv om trafikken for heile perioden er noko over effekt målet. I følgje avtalen mellom Samferdselsdepartementet, Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune frå 20.6.2010, kan ikkje byområdet lastast for forseinking eller manglande oppfølging av tiltak staten har ansvaret for. Staten har ansvaret for at takstauken i bompengeringen kom eit halvt år for seint i høve til tiltaks-

planen, og for at det ikkje vart gjeve løyve til å etablere sambruksfelt på Fjøsangerveien i 2012, noko som har svekka incentiva for samkøyring og mindre bilbruk. Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune føresette også at heimlane for miljødifferensierte bompengar og lågutsleppssoner snarleg ville ligga føre, slik at nytt takstopplegg kunne implementerast i den reviderte bompengordninga i løpet av perioden.

Uføresett elbil utvikling

Avtalen om belønningssmidlar skil ikkje mellom fossilbilar og elbilar, men utviklinga i talet på elbilar i bomringen i Bergen er blitt langt høgare enn føresett:

Tabell 3 Utviklinga i elbilar i bomringen. Elbil passeringar frå B&T Signaal. Teljedata elles, frå SVV (jfr. tabell 2)

År	%El -bilar	El bil passeringar	ÅDT bilar	ÅDT – el bilar	ÅDT eks. el bilar
2010	0,09 %	45 826	141 599	126	141 473
2011	0,13 %	71 537	144 578	196	144 382
2012	0,35 %	187 986	146 770	515	146 255
2013	0,91 %	489 384	145 435	1341	144 094
2014	2,88 %	1 503 437	143 806	4119	139 687

Elbil- utviklinga er positiv i høve til formåla for belønningssordninga om miljø og helse, men ikkje i høve til framkome. Trekkjer ein ut elbilane frå trafikktejingane, har talet på fossilbilar gått ned frå 141 473 i 2010 til 139 687 i 2014. Det er ein nedgang på 1,3% i avtaleperioden.

Stor folkevekst

Det er føresett at effektmål¹ skal oppfyllast sjølv om folketalet aukar. Men folketalet i Bergensområdet (her definert som RVU området) har auka mykje i perioden og over SSB sin prognose om middels nasjonal vekst. Folketalet i Bergensområdet har auka frå 390 554 i 2010 til 416 008. Det er ein auke på 6,5%. Prognosen for middel nasjonal vekst la til grunn ein auke på 5,5%. Folketalet i Bergen har auka frå 256 600 til 271 949. Det er ein auke på 6,0%. Prognosen om middels nasjonal vekst var på 5,7 %

Stor vekst i arbeidsplassar

Det er føresett at effektmål 1 skal oppfyllast, sjølv om talet på arbeidsplassar aukar. Det ligg ikkje føre talmateriale for 2014. Men talet på arbeidsplassar i Bergen har i perioden 2010 – 2013 auka frå 155 379 til 164 696. Det er ein auke på 6%. I Bergensområdet (definert her som RVU området) er auken 5,7%.

Auka gjennomgangstrafikk og trafikkvekst frå omlandskommunane

Teljingar frå SVV i Bergen sentrum syner at andelen gjennomgangstrafikk har auka frå 55% til 57% i avtaleperioden (sentrumsretta trafikk har gått ned). Det er mykje trafikk som kjem frå kommunane rundt Bergen. Trafikken frå omlandskommunane dvs. utanfor avtaleområdet, målt på dei fire bruene rundt Bergen, syner ein trafikkvekst på 10,3% frå 2010 til 2014 (ÅDT- auke frå 60 397 til 66 623). Trass i trafikkpresset frå omlandskommunane, har ein i Bergen langt på veg lukkast i å oppfylla målsetjinga i effektmål 1.

Effektmål 2

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

Tabell 4 viser biltrafikken inn mot Bergen sentrum målt i YDT¹ i periodar med stor andel arbeidsreiser (rushtida) dvs. 07 - 09 og 15 - 17) for 2010, 2011, 2012, 2013 og 2014 og prosentvis endring frå 2013 til 2014 og frå 2010 til 2014.

Tabell 4 Trafikkutvikling jamfør effektmål 2

YDT Bergen 2010-2014									
Bomstasjon	2010	2011	2012	2013	2014	Endring 13-14	Endring 10-14	Endring 13-14 i %	Endring 10-14 i %
Sum sentrumsretta trafikk	14025	13630	13820	13719	13325	-394	-700	-2,9%	-5,0%

¹ YDT= Den totale trafikken i teljepunkta for dagane måndag t.o.m. fredag med unntak av dei dagane som er definerte som helgedagar i Norsk Almanakk (raude dagar) dividert på talet yrkesdøgn i løpet av eit kalenderår.

Sentrumsretta rushtrafikk målt i YDT er 5,0 % lågare i 2014 enn i 2010. Det er i samsvar med målsetjinga for perioden. Tabell 5 viser den sentrumsretta trafikk målt i ÅDT mellom kl. 07 - 09 og 15 - 17, som også inkluderer laurdagar og helgedagar:

Tabell 5 Trafikkutvikling jamfør effekt mål 2

ÅDT Bergen 2010-2014									
Bomstasjon	2010	2011	2012	2013	2014	Endring 13-14	Endring 10-14	Endring 13-14 i %	Endring 10-14 i %
Sum sentrumsretta trafikk	11537	11256	11397	11275	10977	-298	-560	-2,6%	- 4,9%

Når helgene vert rekna med (ÅDT), er nedgangen på 4,9 % frå 2010 til 2014, som er litt under effektmålet.

Merknader

I høve til målformuleringa og køproblematikk, er det meir rimeleg å måla rushtidstrafikken i YDT enn i ÅDT, fordi det er lite trafikk i bomringen på laurdagane og søndagane i høve til elles i veka. Køyretidsmålingar mellom bomstasjonane Fjøsanger og Nye Nygårdsbro, målt ved AutoPass- brikke registreringar, syner fri flyt i trafikken i helgene. Tal frå Statens vegvesen for sept. – okt. 2014 syner at trafikken mot sentrum frå nord laurdag og søndag mellom 07 - 09 og 15 – 17 er omlag 50% av trafikken på denne tida måndag til fredag.

Påstigningar på buss og bane

Tabell 6 viser tal påstigningar i Bergen og Bergensområdet, fordelt på buss og Bybanen for åra 2010, 2011, 2012, 2013 og 2014 (påstigningstala er oppgjeve i heile 1 000).

Tabell 6 Utviklinga i tal påstigningar for buss og Bybanen

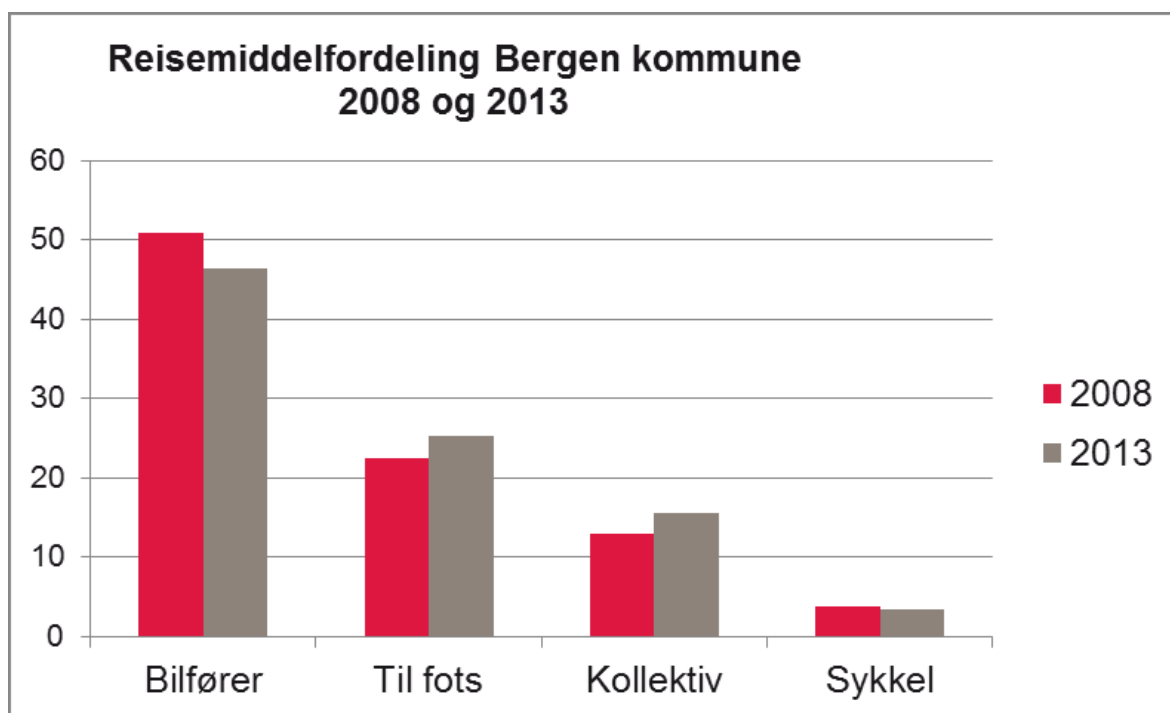
Påstigningar for buss og Bybanen	2010	2011	2012	2013	2014	Endring i % frå 2013-2014	Endring i % frå 2010-2014
Buss	24 175	25 197	26 793	28 648	29 562	3,2%	22,3%
Bybanen	2 896*	7 060	7 994	9 125	9 406	3,1%	-
Bergen	27 071	32 257	34 787	37 773	38 968	3,2%	43,9%
Vestpakken (Sund, Fjell, Øygarden og Askøy) og Os	5 250	6 225	6 403	6 486	6 699	3,3%	27,6%
Bergensområdet	32 321	38 482	41 190	44 259	45 665	3,2%	41,3%

* Bybanen starta opp juni 2010

Tabell 6 viser at passasjerveksten på buss og bane har halde fram. Talet på påstigningar i Bergen er 39 millionar i 2014 - ein auke på 3,2% frå 2013. Talet på påstigningar er omlag 44% høgare i 2014 enn i 2010.

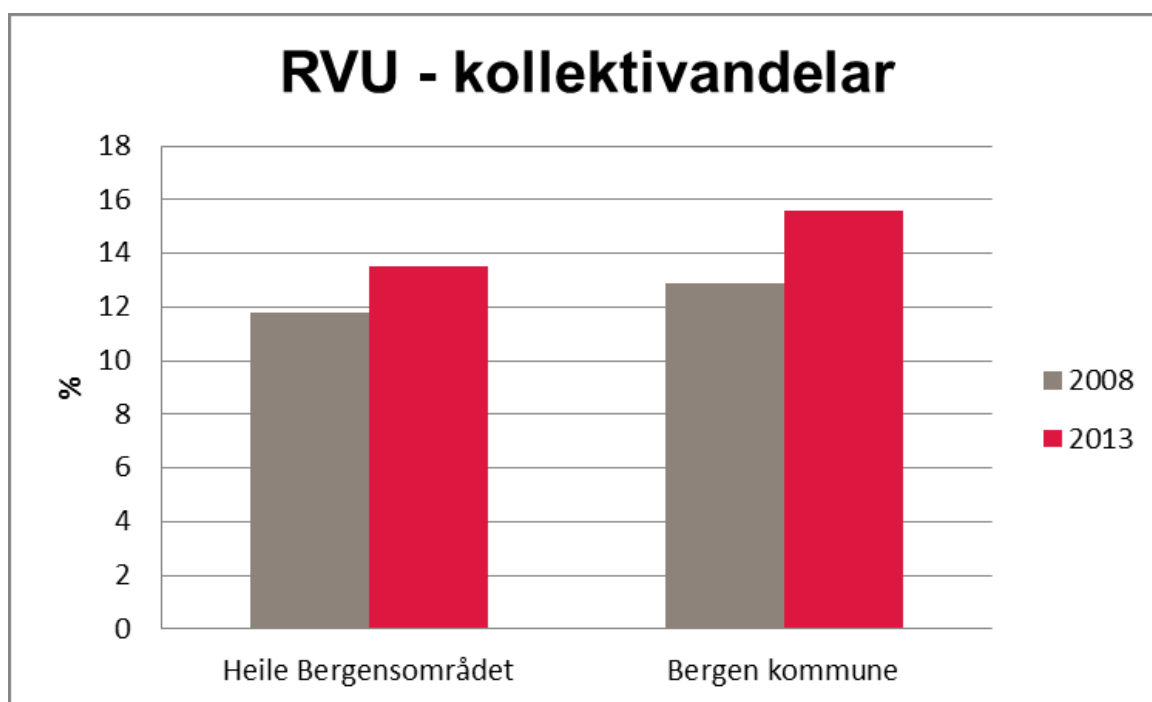
RVU data

Reisevaneundersøkinga (RVU) for Bergensområdet 2013 er den fjerde RVU for Bergensområdet over same lest. Det har skjedd eit trendbrot i Bergen kommune frå 2008 til 2013 - færre køyrer bil, fleire nyttar kollektiv transport og fleire går.

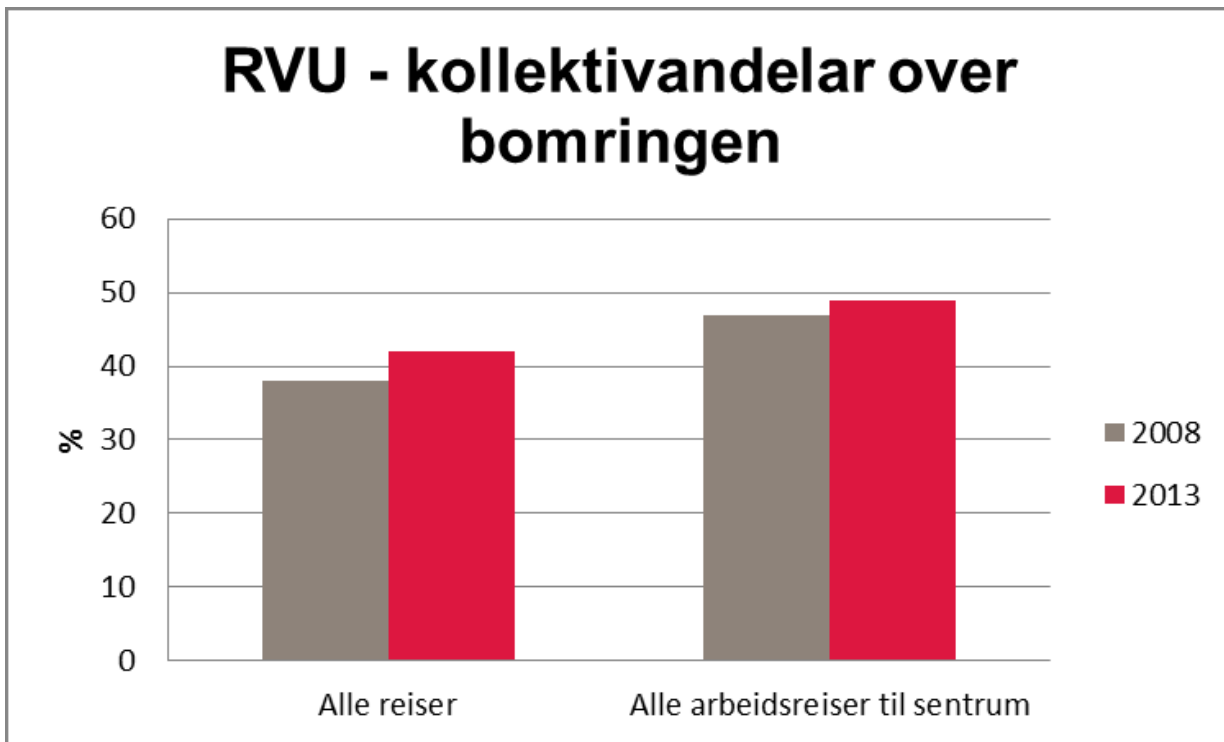


Med grunnlag i RVU målingane er det grunn til å tru at den samla biltrafikken i Bergen er lågare enn kva ÅDT tala frå teljesløyfene ved bomstasjonane indikerer. ÅDT telljingane viser trafikk bare der det vert talt, og det meste av vegnettet er ikkje dekkja av teljingar. Teljingane viser berre biltrafikk og seier ingen ting om talet på bilpassasjerar eller kollektivpassasjerar. Teljingane seier heller ikkje noko om reisemønster, og kor turane skal til eller frå - og kan derfor ikkje skilja lokaltrafikk frå gjennomgangstrafikk. Etableringa av byindekspunkt som grunnlag for vegtrafikkindeksen, vil gje meir representative teljedata.

RVU utvalet er stort nok til at ein rimeleg sikkert kan seia noko om utviklinga og at endringane er signifikante. Det er derfor grunn til å tru at bruken av bil og talet bilturar i Bergen kommune har gått ned frå 2008 til 2013.



RVU syner at kollektivandelen har auka frå 2008 til 2013 og at kollektivandelen har auka meir i Bergen enn i Bergensområdet.



Kollektivandelen over bomringen har auka frå 38 i 2008 til 42 i 2013.

Kollektivandelen for arbeidsreiser over bomringen har auka frå høge 47% i 2008 til 49% i 2013

Bruk av belønningsmidlar i 2014

Tabell 7 under viser samla oversikt over fordeling og bruk av tildelte midlar for 2014. Det vart overført 0,75 mill. kr. frå 2013 til 2014. Tabellen inkluderer også rapportering på bruk av ubrukte midlar frå 2013. Teksten under tabellen gjev ei meir detaljert oversikt over kva midlane er brukte til innanfor kvart tiltaksområde. Ved utgangen av 2014 er alle dei tildelte belønningsmidlane frå den opphavlege avtalen oppbrukte.

Seint hausten 2014 fekk Bergen ytterlegare 20 mill.kr. som følgje av auka tildeling av belønningsmidlar etter revidert nasjonalbudsjett, Desse midlane er øyremerka til å rusta opp haldeplassar på stamlinjene og vart tildelt for 2014 og er overførbare til/ kan og nyttast i 2015. Kontrakt er inngått med entreprenør og tiltaka er kome til realisering. Entreprenør har ikkje fakturert tidsnok til at kostnader er belasta i 2014. Kostnadane vert belasta i 2015.

Tabell 7 Samla oversikt over fordeling og bruk av tidlegare utbrukte midlar og tildelte midlar for 2014 (tal i mill.kr.)

	Ubrukte midlar per 1.1.2014	Løyving 2014	Brukte midlar 2014	Ubrukte belønningsmidlar i 2014
Vidareføring og utvikling av taksttiltak og nye rutetilbod		15,00	15,00	
Framkomsttiltak for buss	0,75	57,00	57,45	
Etablering av byindekspunkt			0,30	
Informasjon og marknadsføring		16,00	16,00	
Sykkeltiltak		23,00	23,00	
Fortetting og konsentrert byutvikling langs kollektivaksane		1,00	1,00	
Bybanen 3. byggjetrinn		50,00	50,00	
Ekstra tilskot – opprusting av haldeplassar		20,00	0,00	20,00
Sum belønningsmidlar	0,75	182,00	162,00	20,00

Framkomsttiltak for buss og sykkeltiltak er lagt til Bergensprogrammet, med Statens vegvesen som byggherre. Plan- og byggeprogrammet for Bergensprogrammet 2014 vart vedteke i fylkestinget desember 2013 og i bystyret i Bergen kommune 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 programområda kollektiv og gang- og sykkel.

Vidareføring og utvikling av taksttiltak og nye rutetilbod

Vidareføring av einstakst/minstetakst og nye rutetilbod er sentrale tiltak for å oppnå vekst i talet på kollektivreisar i avtaleperioden. Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune planlegg for ytterlegare vekst i kollektivtrafikken i takt med den venta trafikkveksten i Bergensområdet.

Kollektivstrategi for Hordaland som vart vedteken i 2014 står opp om nasjonale og regionale mål om at veksten i persontrafikken skal takast med miljøvenlege transportformer. Kollektivstrategien gjev ei klar føring om å styrka kollektivtilbodet for dei store reisestraumane, der vidareutvikling av bystamlinjene og eit enkelt og effektivt kollektivnett er viktige verkemiddel.

Bybanen

Sommaren 2013 opna bybanen byggjetrinn 2 til Lagunen, og 2014 har vore første år med heilårsdrift for strekinga Bergen sentrum-Lagunen. Vidare utbygging av byggjetrinn 3 frå Lagunen til Flesland er under arbeid, og skal etter planen stå ferdig sommaren/hausten 2016.

I løpet av 2014 er talet på vogner auka frå 17 til 20 vogner totalt i vognparken, med 17 vogner i drift. Fleire vogner gjev meir stabil drift og kapasitet i tilbodet.

Buss

Busstilbodet kring Kronstad/Solheimsviken er styrka i samband med den nye høgskulen og fleire nye større verksemder i området. Mellom anna er det oppretta ei ny linje mellom Bergen sentrum og Kronstad, med start/endehaldeplass på den nye Høgskulen i Bergen og Festplassen.

Vidare styrking av stamlinjene er prioritert, med auka frekvens og utvida avgangar på kveldstid. I tillegg er enkelte tunge bylinjer forsterka.

I vestkorridoren er det i tillegg til ruteomlegginga i 2013 mellom Sotra/Øygarden og Bergen sentrum, sett opp ekspressavgangar i rush for å styrka kapasiteten mellom Ågotnes og Bergen sentrum.

Kollektivfelt og framkomsttiltak for buss

I årsrapporten for 2013 er det vist at i underkant av 1 mill. kr., som var sett av til delfinansiering av Sentrumsterminalen, ikkje vart brukt i 2013. Arbeidet med kollektivterminalen Sentrumsterminalen er no avklara og prosjektering er i gang. Tiltaket vil bli realisert i 2015. 0,3 mill. kr. av dei unytta midlane frå 2013 er nytta til etablering av byindekspunkt i 2014.

Følgjande tiltak er gjennomførte/under gjennomføring innanfor programområdet kollektiv i 2014 (for nærare presentasjon av det enkelte tiltaket sjå «Oppfølging av tiltaksplanen – tiltaksgruppe 2»):

- Opprusting av Bystasjonen
- Opprusting av 28 haldeplassar
- 46 haldeplassar fekk etablert sanntidsvising
- Sentrumsterminalen – strakstiltak
- Kollektivsnuplass Øvre Kråkenes
- Innfartsparkeringshus Birkeland
- Sletten byttepunkt

Etablering av byindekspunkt

Statens vegvesen, ved Vegdirektoratet, har vedteke at finansiering av nye teljepunkt i vegnettet for etablering av byindekspunkt skal fordelast etter forvaltningsansvaret. (byindekspunkta skal gje grunnlag for vegtrafikkindeksen som vert lagt til grunn for rapportering på indikatorar i samband med dei komande bymiljøavtalane). Samferdselsdepartementet godtek bruk av belønningmidlar for etablering av registreringspunkt på fylkesveg og kommunal veg, om fylkeskommunar/kommunar ønskjer det. Styringsgruppa i Bergensprogrammet har handsama etablering av byindekspunkt to gonger. I møte 1/14, sak nr.5-14: Bymiljøavtale – indikatorar og i møte 2/14, sak 10-14. I 2014 vart det nytta 0,3 mill. kr. til dette formålet.

Informasjon og marknadsføring

I kollektivstrategien for Hordaland som vart vedteken i 2014 heiter det at kollektivtrafikken skal vere eit enkelt og attraktivt reiseval. I 2014 har ein jobba særleg med forbetring av informasjon til dei reisande og tiltak for å gjera det enklare å velja riktig billett og å betala for denne. Skyss har gjennomført informasjonstiltak for å få kundane til å ta i bruk nye salskanalar. Stadig fleire kundar kjøper no billetter før reisa startar, og salet om bord har vorte kraftig redusert i 2014.

I aukande grad forventar kundane å få oppdatert informasjon om reisa, som forseinkingar, innstillingar og andre avvik. I januar vart Skyss reise app lansert, i denne appen kan ein sjå kor tid bussen faktisk kjem og også få informasjon om avvik. Heile 65 000 har lasta ned appen i året som gjekk, og ein har motteke gode tilbakemeldingar frå kundane. I 2014 vart det også oppretta ei stilling som avvikskoordinator i Skyss, noko som allereie har gjeve resultat i form av betra informasjon til publikum ved avvik. Dette er ei satsing som vil bli styrka ytterlegare i tida som kjem.

I året som gjekk vart det utvikla nye terminalkart for alle store terminalar i og omkring Bergen, i tillegg til eigne linjekart og områdekart for Bergen sentrum. I 2014 vart òg Bergen busstasjon terminal sør opna. Heile Bergen busstasjon er no ein papirlaus terminal, der kundane til ein kvar tid har tilgang til relevant og oppdatert informasjon. Skyss opna samtidig eit nytt og moderne kundesenter på Nonneseter. Undersøkingar Skyss har gjort

viser at det no er fleire som meiner at det er lett å finne informasjon om Skyss sitt kollektivtilbod samanlikna med året før.

Sykkeltiltak

Sykkeltiltak er lagt til Bergensprogrammet, med Statens vegvesen som byggherre. Tildelte belønningssmidlar er brukt som delfinansiering av totalramma for programområdet gang og sykkel.

Følgjande tiltak er gjennomførte innanfor programområdet gang og sykkel i 2014 (for nærare presentasjon av det enkelte tiltaket sjå «Oppfølging av tiltaksplanen – tiltaksgruppe 4»):

- Gang- og sykkelveg/sykkelfelt i Lars Hillesgate
- Totlandsvegen
- Fyllingsdalen del I, prosjektert og lyst ut, oppstart tidleg 2015

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 2014. Den tildelte millionen frå belønningssordninga 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. Området er med i «Fremtidens bygg»/Byomformingsprosjektet og representerer ei prioritert knutepunktsfortetting. Planarbeidet går parallelt med utbygginga av dobbeltspor på jernbanen, og legg opp til utbygging av bustadar og arbeidsplassar som byggjer opp under kollektivtilbodet. Med dobbeltsporet gjennom Ulriken får Indre Arna kvarters frekvens på toget, som tar 7 minutt til Bergen sentrum.
- Områdereguleringsplan for Paradis som inneber fortetting av både bustadar (ca. 1000) og arbeidsplassar i Paradiskrysset (Bybanen, byggetrinn 1). Planen er vedteke i 2014.
- Områdereguleringsplan for Nyborg næringsområde i Åsane. Målsetjinga er å transformera eit hovudsakeleg bilbasert industri- og lagerområde med låg utnyttingsgrad til eit fortetta område med arbeidsplassintensive verksemder, bustadar og anna serviceyting. Området vil få god kollektivdekking gjennom et godt busstilbod og ei ny bybaneline som skal førast gjennom og forbi Nyborg.
- Områdereguleringa for Rådal sentrum/Lagunen har som mål å endra området frå eit bilbasert handlesenter til eit attraktivt bydelssentrum med urbane løysingar, offentlege møtestadar og eit mangfald av funksjonar. Bybanen til Lagunen opna i juni 2013, og bane- og busstilbodet er viktige målpunkt for den nye strukturen av gater, plassar og gang-/sykkelveggar. Planen viser tett, bymessig utbygging av bustadar, handel og kontor- og servicefunksjonar. Totalt er det rom for om lag 335.000 m² nybygging, blant anna med rundt 700 nye bueiningar. Planen er venta å bli vedteken i første halvår 2015.
- Områdereguleringsplan for Kokstad vest tilrettelegg for arbeidsintensive næringsareal og senterområde ved komande bybanestopp og meir arealkrevande næringsareal mot Storrinden. Planen er straks klar for andre gangs handsaming. Til liks med Nyborg er Kokstad aust eit transformasjonsområde. Formålet med områdereguleringsplanen for Kokstad aust er både å oppgradera dagens infrastruktur og å skilja tydelegare mellom arbeidsintensive og arealkrevjande verksemder. Planen er venta å bli vedteken medio 2015.
- KDP Birkeland, Liland, Ådland og Espeland. Planforslag som tilrettelegg for knutepunktsfortetting opp mot bybanen sør for Flyplassvegen, og ser på overordna vegnett i området.

Bergen bystyre vedtok 19.11.2014, sak 274/14 «Planprogram for kommuneplan 2015 – 2030». Det skal blant anna lagast utgreingar om bustadforsyning, fortetting, høghus og om bukvalitet.»

Bybanen byggetrinn 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. I 2014 har det blitt utført grunnarbeid langs heile traseen og på verkstad/depot- tomta, bygging av verkstadbygg og vognhall har starta og arbeidet med sporentreprise er i gang. Tildelte midlar (50 mill. kr.) er i 2014 i nytta til dette grunnarbeidet. For nærare presentasjon av byggetrinn 3, sjå «Oppfølging av tiltaksplanen – tiltaksgruppe 2»:

Ekstra tilskot – opprusting av haldeplassar

Bergen er tildelt 20 mill. kr. i ekstra tilskot frå belønningsordninga for 2014. Dei ekstra midlane var eit resultat av auka tilskot til belønningsordninga i Revidert nasjonalbudsjett for 2014. Midlane skal nyttast til opprusting av haldeplassar på stamlinene i Bergen, med sanntidsinformasjon og universell utforming. To stopp er realiserte med universell utforming og informasjonssøyle.

Oppfølging av tiltaksplanen 2011-2014

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 vart sendt over til Samferdselsdepartementet i brev datert 6. desember 2011.

Her følgjer ein presentasjon av status for gjennomførte tiltak i avtaleperioden 2011-2014, med vekt på tiltaka som er gjennomførte i 2014. For å få eit samla bilete av alle tiltak som er gjennomførte, syner vi til dei årlege rapporteringane i avtaleperioden.

Systematisk oppfølging av tiltaksplanen gjennom Bergensprogrammet

Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune har valt å leggje styringa av belønningsmidlane 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 belønningsmidlar mellom Hordaland fylkeskommune, Bergen kommune og Samferdselsdepartementet står det at styringa av belønningsmidlane vil skje innanfor Bergensprogrammet. Tildeling av belønningsmidlar gjer det mogleg å gjennomføre fleire tiltak.

Bergensprogrammet er organisert i fem faggrupper som er delt inn under følgjande tema: gang og sykkel, trafikktryggleik, kollektiv, sentrum og kommunikasjon. I tillegg er det ei eiga gruppe 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 sommaren året før den skal gjelda, og skal basera seg på tiltak som vert planavklarte tidnok til å kunna byggast i det året byggeprogrammet skal gjelda. Desse vil då få tildelt midlar. Det er stort fokus på at den største delen av ressursane skal gå til å leggja 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

vera større eller mindre endringar frå tiltaksplan til plan- og byggeprogrammet. Kvar år vert det utarbeida års-melding over aktiviteten i Bergensprogrammet. I årsmeldinga vert all aktivitet gjennom året følgt opp og systematisert.

For å kunna følgja nøye med på framdrifta i prosjekt frå plan til gjennomføring vert framdriftsoversikter på alle planprosjekt systematisk gjennomgått i fagleg koordineringsgruppe annankvar månad. Gjennomgangen er tverretatleg, slik at ein i fellesskap kan oppdaga og søka å løysa eventuelle framdriftsmessige utfordringar. Dette kan vere ein medverkande faktor for at fleire reguleringsplanar no er godkjente. Det er og innan enkelte område opparbeida ein begrensa planreserve, mot tidlegare då det var ei stor utfordring 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 er ein auke frå 15 kroner til 25 kroner for lette køyretøy og ein 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 starta opp 1. januar 2013. På grunn av utsett handsaming av søknaden trådte dei nye bompengetakstane først i kraft 1. juni 2013.

Tidsdifferensierte takstar i bomringen

I samband med at Bystyret, 17.9.2014 handsama sak 204/14 « Årsmelding - Luftkvalitet 2013», vart det gjort følgjande vedtak:

3. *Årsmeldingen påpeker at biltrafikk er den viktigste kilden til luftforurensing i byer og tettsteder. Bystyret ber derfor byrådet fremme en sak om tidsdifferensiering av bompenger med det formål å iverksette differensierte satser snarest mulig. Saken skal fremlegges for bystyret i løpet av 2014.*
4. *Det forutsettes at satsene skal kunne justeres i forhold til dagens bompengenivå avhengig av tid på døgnet og ukedag.*
5. *Bystyret ber byrådet bygge sitt forslag på forskning og rapporter på området, samt erfaringer og utredninger fra andre byer i Europa som har innført ordninger med tidsdifferensierte bompengeavgifter.*

Ein tek sikte på at ei sak om tidsdifferensierte takstar snarleg kan handsamast av bystyret og fylkestinget. Forslag til takstar og innkrevingsopplegg er utarbeida. Byrådet legg opp til takst for lette køyretøy på kr. 45 i tida 6.30 til 09.00 og 15.00 til 17.00. Elles i døgnet legg ein opp til ein takst på kr. 19.

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 setja 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 lågutsleppsone / miljødifferensierte bompengar. Eit representantforslag om å gje kommunane heimlar for å regulera bruk av dieselbilar på heile eller delar av riksvegane i kommunene i periodar der luftureiningsverdiane overskrider eller er i fare for å overskrida grenseverdiane, er for tida til handsaming i transportkomiteen i Stortinget.

Sambruksfelt

Tiltaksplanen 2011-2014 legg til grunn at sambruksfelt frå sør vert innført i 2012 og at Statens vegvesen slutfører utgreiingsarbeidet om nordre og vestre innfartsåre, med sikte på innføring i 2013. I 2014 er det ikkje etablert sambruksfelt i tråd med tiltaksplanen. Som omtalt i årsrapporten for 2012 og 2013 har Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune fatta alle naudsynte politiske vedtak for å sikre innføring av sambruksfelt. Saman med Statens vegvesen Region vest ønskjer Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune å prøva 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. Etter handsaming i Vegdirektoratet skal sambruksfeltet etablerast etter opning av Ytrebygdsvegen våren 2015. (Ytrebygdsvegen er stengt i samband med byggesarbeid på Bybanen byggetrinn 3).

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 gjorde 19.11.2014, sak 282 – 14 «Ordninga med boligsoneparkering i Bergen – utredning av utvidelse», vedtak om å utvida ordninga med boligsoneparkering – sjå kartet nedanfor:



Boligsoneparkering i desse områda vil sannsynlegvis redusera bruken av bil til arbeid i området, særleg i høve til store arbeidsplassar som sjukehusa Haukeland og Haraldsplass.

3. Parkeringsavgifter - det har ikkje vore prisauke i 2014 i offentleg eigde P- hus i Bergen i 2014.
4. Parkeringsplassar - talet på parkeringsplassar på gategrunn er ikkje endra dei siste åra. Det samla talet på avgiftsbelagte P- plassar i Bergen kommune på gategrunn er no ca. 600. Talet på bilar som parkerer i Bygarasjen var i 2014 på nivå med talet frå 2003, ein auke på 0,08%. I tillegg var det per 31. desember 2014 registrert omlag 4400 elbilar som har fri tilgjenge til parkering og lading. Talet per 1. januar 2014 var omlag 1500. Dagleg er det omlag 500 – 700 elbilar som parkerer gratis i Bygarasjen, mot 300 – 400 i 2013.

Prosjekt – «Spontan samkjøring»

Dette tiltaket er ikkje ein del av tiltaksplanen knytt til avtalen om belønningssmidlar. «Spontan samkjøring» er eit prosjekt der målsetjinga er å få fleire til å køyra saman og såleis utnytta den ledige seteplassen som er i privatbilane, samt på offentleg transport og taxi. 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. Prosjektet er forankra i Statens vegvesen sitt etatsprosjekt «Smartere vegtrafikk med ITS».

Det er utvikla fleire kommersielle applikasjonar som gjer det enkelt å kopla sjåfør og passasjer. Prosjektet i Bergen arbeider for å samle dei ulike applikasjonane, samt sanntid for buss/bane og samkjøringstaxi i ein felles offentleg samkjøringssplattform (OSP) i 2015. Etter testing i Bergen skal OSPen kunne nyttast over heile landet. Det blir jobba med å sjå på mogleghetene til å etablere offentlege incentiv som gjer det meir attraktivt å

samkøyra. Dette gjeld til dømes gunstige parkeringsordningar og reduserte bomsatsar for dei som er fleire i bilen.

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 2014 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 ruteproduksjon for buss og marknad og informasjon.

Tiltak som kan betre framkomsten for kollektivtrafikken er viktig for å styrka kollektivtrafikken si konkurranseevne, både for å redusera 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.

Bybanen

Bybanen er ryggraden i eit framtidretta transportnett i Bergen og fungerer som eit strukturerande element for byutviklinga. I avtaleperioden har bybanen byggetrinn 2 opna og ein er godt i gang med arbeidet med byggetrinn 3. Gjennom å leggja til rette for effektiv arealbruk, konsentrasjon og transformasjon langs traséen er det skapt stor byggeaktivitet, særleg rundt haldeplassane.

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. Traseén omfattar ca. 7 km dobbeltspora 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.

Det har i 2014 blitt utført grunnarbeid i heile den vel 7 km. lange traseen frå Lagunen til Flesland. Det er gjennomslag på alle de fire tunnelene, knapt 2,9 km lengde inkludert portalar. Byggearbeida på verksted- og depot har pågått gjennom heile 2014. På verksted- og depotområdet (70.000 m²) er grunnarbeidet ferdig og området planert. Verkstad og depot skal vera innflytningsklare i løpet av 2015. Ved utgangen av 2014 har ein kome litt meir enn halvvegs i arbeidet med byggetrinn 3. Bybanen til Flesland opnar sommaren/hausten 2016.

Byggetrinn 4 - Fyllingsdalen

Byrådet vedtok 18. november 2014 å gå inn for å regulera og bygga ut Bybanen til Fyllingsdalen før Åsane. Fylkesutvalet gjorde 29.1.2015 også slikt vedtak. Reguleringsplanarbeidet for strekninga sentrum – Åsane er utsett inntil ein har vurdert nærmare ulike konsept for kollektivtransporten i dette området. Traseen til Fyllingsdalen (Oasen) er planlagt via Haukeland sjukehus og Mindemyren. Tilbydare på anskaffinga regulering- og detaljprosjektering byggetrinn 4 vart prekvalifiserte seint i 2014. Tilbudsgrunnlaget er sendt ut for prising med frist i slutten av februar 2015. Ein reknar med at reguleringsplanvedtaket ligg føre i 2017. Dette gjer det mogleg med byggestart i 2018, om prosjekteringa startar opp i reguleringsperioden.

Kollektivfelt og framkomsttiltak

Tildelte belønningssmidlar er brukt som delfinansiering av totalramma for programområdet kollektiv. Infrastrukturtiltak for kollektivtrafikken i Bergen (utanom Bybanen) er finansiert over programområde kollektiv i Bergensprogrammet for 2014 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 ruteproduksjon for buss og marknad og informasjon.

I årsrapporten for 2013 er det vist at i underkant av 1 mill. kr., som var sett av til delfinansiering av Sentrumsterminalen, ikkje vart brukt i 2013. Arbeidet med kollektivterminalen Sentrumsterminalen er no avklara og prosjektering er i gang. Tiltaket vil bli realisert i 2015. 0,3 mill. kr. av dei unytta midlane frå 2013 er nytta til etablering av byindekspunkt i 2014 .

I 2014 er det gjennomført ulike framkomsttiltak for kollektivtrafikken. Tabellen under viser ei oversikt over dette:

Tabell 8 Kollektivfelt og framkomsttiltak

Tiltak	Kommentar	Status
Kollektivfelt Askøyvegen	På strekninga mellom Olsviktunnelen og kryss Storavatnet er det etablert eit 700 meter langt kollektivfelt. Prosjektet er slått saman med etablering av kollektivfelt på Rv 555 mellom Olsvikkrysset og Storavatnet terminal.	Begge kollektivfelta opna april 2014
Kollektivfelt Fyllingsdalen, Fv540 Fyllingsdalsveien	Tiltaket er del 1 av eit samanhengande kollektivfelt gjennom Fyllingsdalen. Strekingen er på ca. 0,9km. Tiltaket vil øke attraktiviteten både for kollektivtilbudet og gå-ende og syklende i området. Veggen har i dag en gjennomsnittstrafikk i døgnet (ÅDT) på 18 000 ved Allestadveien og 23 000 ved Skarphaugen mot Oasen. Tiltaket er en del av prosjekt for sammenhengende kollektivfelt gjennom Fyllingsdalen. Del 2 omfatter strekingen Skarphaugen–Oasen terminal – rundkjøring ved Vital, der reguleringsplan er ventet vedtatt januar 2015 Del 3 omfatter strekingen fra rundkjøring ved Vital til Løvs-takktunnelen; forprosjekt er her under arbeid.	Prosjektering er ferdig og tiltaket har oppstart tidleg 2015
Tosidig kollektivfelt mellom Drotningstveit og Breivikskiftet Rv. 555	Rv 555 har hatt store problem med framkomst for kollektivtrafikken. Fylkestinget vedtok i mars 2011 (sak 15/11) å forskott-era inntil 100 mill. kr. til bygging av kollektivfeltet. Tiltaket er etablert i regi av Statens vegvesen og er ikkje finansiert som ein del av Bergensprogrammet.	Opna 2014.

Haldeplassar og terminalar

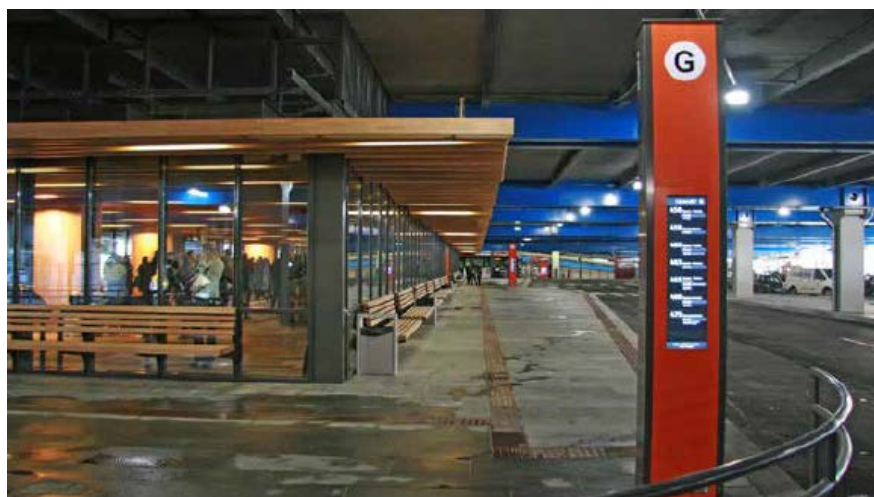
Det er lagt ned betydelege ressursar i å gjera kollektivtilbodet meir tilgjengeleg for publikum. Tabellen under viser ei oversikt over tiltaka som er gjennomførte i 2014:

Tabell 9 Haldeplassar og terminalar

Tiltak	Kommentar	Status
Opprusting av Bystasjonen (meir info under tabellen)	Bergen busstasjon, terminal sør, er eit kollektivknutepunkt for rutebussar til heile Hordaland, ekspressbussar til ulike delar av landet og flybussene. For første gong er terminalen universelt utforma og tilgjengeleg for alle.	Opna mars 2014.
Opprusting av haldeplassar	I 2014 er det rusta opp 28 haldeplassar i Bergen (på fylkeskommunal veg). 45 haldeplassar fekk sanntid. Oppgraderinga inkluderer universell utforming, tilpassing til bussmateriell og nødvendig fysisk tilrettelegging, som framføring av straum og etablering av sanntidsinformasjon.	Ferdig i 2014. (Vil og vere stor aktivitet på haldeplassar i 2015).

Sentrumsterminalen Haldeplassar i Olav Kyrres gate, Christies gate, Allehelgensgate og Torget.	Prosjektet går ut på å bygga ut betre terminalforhold med universell utforming, estetisk opprusting og tilrettelegging for bus-sar og reisande. I påvente av endeleg avklaring er det gjennomført strakstiltak med å skifta sideveggar midtperrong på haldeplass i Olav Kyrres gate, for å gje betre framkome for ulike brukargrupper.	Prosjektering pågår. Tiltaket vert utført i 2015.
Kollektivsnuplass Øvre Kråkenes	Ny rutestruktur har ført til behov for å etablera høve til å snu bussen på Øvre Kråkenes. Tiltaket er bygging av rundkøyning for at bussen kan snu ved endehaldeplass. Tiltaket inkluderer etablering av reguleringsplassar og to busstopp.	Reguleringsplan er vedteken. Tiltaket er venta realisert i 2015.
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. Tiltaket er under bygging.
Sletten byttepunkt buss/bane	Reguleringsplan er utarbeida og til lokalpolitisk handsaming i Bergen kommune	Tiltaket er ført opp i handlingsprogram for 2014-2017 med finansiering for gjennomføring, med atterhald om vedtak av plan.

Opprusting av Bergen busstasjon



Opprustinga av Bergen Busstasjon er no fullført. Den nye terminalen i nord opna 31.januar 2013 og terminalen i sør og nytt kundesenter opna 27.mars 2014. 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 informasjonssøyler med digital ruteinformasjon. Det er lagt vekt på at dei kollektivreisande skal kunne orientere seg enkelt med hjelp av informasjon presentert på skjermane eller ved hjelp av skilting i område.»

På terminalen er de 16 avgangsperronger med plass til 25 bussar, og 17 reguleringsplassar. Også terminalen i sør har venterom for reisande med toalett, billettautomater og reiseinformasjon på digitale skjermar. Sjøførane har og fått eige venterom med toalett. Kundesenteret har fått plass i den tidlegare ekspresbussterminalen på Nonneseter. Her foregår også handteringa av hittegods. Under terminalen er det eit innelukka areal for parkering av 150 sykklar. Prosjektkostnaden på 170 mill. kr. er finansiert med 110 mill. kr. frå Bergensprogrammet og 60 mill. kr. frå riksvegsmidlar.

Marknad og informasjon

I kollektivstrategien for Hordaland som vart vedteken i 2014 heiter det 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. Skyss ønskjer at kunden skal oppleve kollektive transportmiddel som den enklaste og smartaste reisemåten i kvardagen. I 2014 har ein jobba særleg med forbetring av informasjon til dei reisande og tiltak for å gjere det enklare både å velje riktig billett og å betale for denne.

Marknadsarbeid i 2014

Dei tre overordna satsingsområda for Skyss sitt marknadsarbeid i 2014 var:

- Prioritering av arbeidsreisande (både eksisterande og nye)
- Vidare arbeid med trafikantinformasjon
- Forenkling av billetterterminologi og takst/sone samt fokus på mobile salskanalar

Prioritering av arbeidsreisande

Skyss sine egne undersøkingar syner at arbeidsreisande er den gruppa som har størst potensial både for rekruttering av nye kundar og med tanke på å auke frekvensen hos dei som reiser kollektivt til og frå arbeid av og til. Betre tilrettelegging for arbeidsreisande vil dermed raskt kunne gi gevinst i form av fleire kollektivreisande. Eit tilrettelegging av informasjon og tiltak for denne gruppa vil òg komme andre reisande til gode. I 2014 har Skyss gjennomført fleire tiltak som har vært retta særskilt mot arbeidsreisande. Hausten 2014 vart det gjennomført ein stor prøvekampanje for å få fleire bilistar til å reise kollektivt.

Vidare arbeid med trafikantinformasjon

Skyss legg mykje arbeid i å betre og fornye trafikantinformasjon i kollektivtrafikken, og det har blitt gjennomført fleire store prosjekt i 2014:

- Digitale skjermar på Bergen busstasjon. Digitale skjermar bidreg til betre kvalitet på trafikantinformasjonen og er eit viktig verkemiddel for å nå måla om å gjere det så enkelt som mogleg å reise kollektivt.
- Nytt og moderne kundesenter på Bergen busstasjon Nonneseter.
- Mobilapplikasjonen *Skyss Reise* vart lansert i januar 2014. I 2014 har Skyss arbeidd med å byggje opp eit fagmiljø med kompetanse til å overvake trafikkbiletet, samle informasjon om avvik, tolke og leggje til rette meldingar og publisere avviksmeldingar i eksisterande og nye kanalar for trafikantinformasjon. Skyss har tilsett ein eigen avvikskoordinator for dette arbeidet.

Undersøkingar Skyss har gjort, viser at talet på reisande som meiner det er lett å finne informasjon om Skyss sitt kollektivtilbod har auka frå 53 prosent i 2013 til 56 prosent i 2014.

Forenkling av billetterterminologi

Marknadsplanen for 2014 peikte ut forenkling av omgrep og billettamn som eit hovudsatsingsområde. Erfaring og undersøkingar viste at mange kundar hadde problem med å velje rett billett og forstå korleis billettane skal brukast. Undersøkingar viste dessutan at vanskeleg billetterterminologi kan vere eit hinder når det gjeld å få folk til å reise kollektivt. Dei nye billettamna vart tatt i bruk i perioden juni-august 2014.

Forenkling av takst- og sonesystemet for kollektivtransporten i Hordaland

Fylkestinget i Hordaland vedtok i juni 2014 innføring av éi takstzone i heile fylket. Skyss sette i gong eit utgreiingsarbeid og det vart lagt fram sak for politikarane i Samferdselsutvalet 17. september og i Fylkesutvalet 24. september. Med bakgrunn i utfordringar med å finansiere ei slik løysing, gjorde Fylkesutvalet vedtak om å utsette innføringa av ny sonestruktur. Eit revidert forslag til ny sonestruktur i Hordaland vart lagt fram for politisk handsaming i løpet av 2015. Målet er å etablere ein sonestruktur som vart opplevd som enkel og rettviss for kundane, og som dermed kan vere med på å leggje til rette for å skape vekst i talet på kollektivreisande. Endringar bør ikkje føre til at kundar opplever at det vart vesentleg dyrare å reise, samtidig som ein i størst mogleg grad må oppretthalde inntektene til Skyss.

Fokus på mobile salskanalar

Skyss har eit langsiktig mål om å redusere kontantomsetninga om bord i transportmidla. Dette krev ei større grad av sjølvbetening, og dei siste åra har ein sett i verk ei rekkje tiltak for å nå dette målet. Satsinga på billett-sal via mobiltelefon er eitt av desse tiltaka. Mobilbilletter er både kostnadseffektivt for Skyss og enkelt for kunden. Mobilapplikasjonen vart lansert i januar 2013, og i starten var det berre mogleg å kjøpe enkeltbilletter til vaksen, barn og honnør, samt nattbilletter. Hausten 2013 vart det òg mogleg å kjøpe periodebilletter.

I løpet av 2014 vart det arbeidd med å få på plass mellom anna parkeringsoblat og fleire billettypar. Som eit tiltak for å redusere sniking har Skyss òg jobba med å innføre ei to minutt forseinking på mobilbilletter. Det vil seie at billetten har ei nedteljing på to minutt etter kjøp før den blir aktivert og er gyldig. Ruter brukar dette systemet og kan vise til gode resultat. Ein reknar med at løysinga vil vere klar i løpet av første halvår 2015.

Kampanjearbeid

Dei tre største kampanjane i 2014 var:

- Snikkampanje
- Prøvekampanje for arbeidsreisande
- Haldningskampanje for smidigare reiser og meir effektiv trafikkavvikling

Sanntidssystemet

I 2014 vart utrulling av sanntidsløysinga for bussane i Bergensområdet fullført. Sanntidsutstyr er montert i om lag 600 bussar i områda Bergen, Os, Nordhordland, Sotra, Askøy og Øygarden.

Så langt er det plassert ut 45 haldeplasskilt i Bergen. Dei er plasserte på terminalane Oasen, Sandeide og Dolvik, på haldeplassane langs traseen Bryggen–Handelshøyskolen, langs linje 2 (sentrum–Birkelundstoppen), og på Sandsli. Haldeplassar i sentrum og langs stamlinjene vil bli prioriterte for vidare montering av haldeplasskilt i 2015. Informasjon frå sanntidssystemet er også gjort tilgjengeleg for reisande gjennom mobilappen Skyss Reise, som er omtalt over.

Skyss.no og sosiale medium

Totalt hadde Skyss.no ca. 1,6 millionar brukarar* og i gjennomsnitt ca. 17 700 økter per dag i 2014, til saman 6,45 millionar økter** og over 16 millionar sidevisingar. Over 30 prosent av sidevisingane gjaldt ruteinformasjon, og dagane med flest økter var måndag etter påske, 17. mai, første dag med sommarruter og første dag med haustruter/studiestart, med mellom 25 000 og 32 000 økter dagleg.

Skyss lanserte ein eigen Facebook-profil i 2012. Profilen hadde ved utgangen av 2014 om lag 8500 følgjarar. Skyss nyttar Facebook til å svare på spørsmål frå kundar og til å nå ut til dei kollektivreisande med nyhende og trafikkmeldingar.

Utvikling og bruk av salskanalar og billetter

Mobilbillett

Heilt sidan oppstarten har det vore ein jamn og god vekst i talet på brukarar og selde mobilbilletter. Denne utviklinga heldt fram gjennom heile 2014. I starten av året vart det selt i overkant av 200 000 billetter i månaden,

medan talet i desember var 350 000. Ved utgangen av 2014 var det registrert 180 000 brukarar og nærare 5 millionar selde billetter sidan oppstarten. Enkeltbilletter for vaksne står for over 80 prosent av salet, medan enkeltbilletter for barn og honnør utgjør høvesvis 10 og 3 prosent. Talet på selde periodebilletter er relativt lite, men salet av periodebilletter utgjør likevel ein stor del av omsetninga og er såleis viktig når det gjeld å redusere kontantomsetninga om bord.

Billettautomat

Trass i den kraftige veksten i salet via mobiltelefon har salet på automat halde seg relativt stabilt gjennom 2014. I 2014 stod automatane for 22 prosent av omsetninga, noko som er marginalt mindre enn i 2013. Sal via butikk og kiosk (kommisjonær) utgjorde ca. 2,5 prosent av omsetninga. Dette er omtrent det same som i slutten av 2013, noko som tyder på at ein liten, men stabil kundemasse kjøper enkeltbilletter i kiosk og butikk.

Sal om bord

Sal om bord er framleis den største salskanalen målt i omsetning, men prosentdelen går stadig nedover. I november 2013 var talet 60 prosent, medan ombordsal utgjorde ca. 43 prosent av omsetninga i november 2014. Skyss ser veksten i sal via mobiltelefon som hovudårsaka til denne nedgangen.

Takstar og endringar i reglementet for kollektivreisande

Fylkestinget vedtok nye prisar for buss og Bybanen gjeldane frå og med 1. februar 2014.

Det vart vedteke å gjere UngdomSkyss til ein upersonleg billett, men slik at berre éin person i riktig alder kan bruke billetten om gongen. Rabatten for KontantSkyss, FleksiSkyss og gruppe vart redusert til 17 prosent, medan det vart innført tilsvarende rabatt på EnkeltSkyss vaksen ved bruk av mobilkonto i Skyss Billett-appen.

Det vart også bestemt av studentrabatten på EnkeltSkyss skulle falle vekk, men ved eit nytt politisk vedtak vart denne rabatten innført på nytt 16. juni.

Detaljar om prisendringane frå 1. februar 2014:

- EnkeltSkyss innanfor 1-2 soner og Sone Bergen auka til kr 31,- for vaksen og 16 for barn/honnør. I dei andre sonene vart prisen auka med i gjennomsnitt 2,8 prosent
- Ombordtillegget innanfor Sone Bergen vart satt til kr 10,- for vaksen og kr 5,- for barn/honnør.
- Prisane for PeriodeSkyss og UngdomSkyss vart ikkje endra.
- Pris for FleksiSkyss vart auka slik at ein no kunne kjøpe 12 enkeltreiser til prisen av 10.
- Prisen for DagSkyss vart redusert frå kr 110,- til kr 80,- for vaksen og det vart innført DagSkyss for barn/honnør til kr 40,-.

MIS - marknadsinformasjonssystemet

Sidan 2010 har Skyss henta inn kunde- og marknasdata kontinuerleg via MIS. Kundedata vert samla inn ved personlege intervju om bord i buss, bane og båt, i tillegg vert folk intervjuet på telefon om si oppleving av kollektivtilbodet. Omlag 12 000 kundeintervju vert utført kvart år, i tillegg til om lag 2000 telefonintervju. TNS Gallup står for intervju og rapportering.

Innbyggjarane i Hordaland, og særskilt i Bergensområdet, er stadig meir tilfredse med kollektivtilbodet. Både for total tilfredsheit og tal avgangar er tilfredsheita markant høgare i Bergensområdet² enn i Hordaland elles. Dette er dei to enkelttilhøva som tydelegast syner eit skilje mellom "by og land". Medan innbyggjarane i Bergensområdet vert meir tilfreds for kvart år, er hordalendingane elles om lag like nøgde i 2014 som dei var i 2010.

Bakgrunnstala for total tilfredsheit viser at dei som nyttar kollektivtransport ofte (2 -7 dagar per veke) er meir tilfredse med kollektivtilbodet enn dei som nyttar kollektivtransport sjeldan (maks 1 dag per veke). Dei over 67 er mest nøgde, dernest kjem dei yngste med 30-50-åringane på ein sisteplass.

² Bergensområdet: Os, Bergen, Askøy, Sund, Fjell og Øygarden

Innbyggjarane har eit stadig betre inntrykk av punktlegheita. Denne utviklinga er særskilt tydeleg i Bergensområdet. Opplevinga av prisen på kollektivreiser har ei markant *negativ* utvikling siste tre år, samtidig som inntrykket av billetteringssystemet er blitt svært mykje betre i heile Hordaland. Fleire er tilfredse med høvet til å reise direkte, dette gjeld i heile fylket, men er tydelegast i Bergensområdet.

Innfartsparkering for bil

I 2012 vart det etablert 436 nye innfartsparkeringsplassar og i 2013 vart det etablert ca. 230 nye innfartsparkeringsplassar jfr. omtale i tidlegare årsrapportar. I 2014 opna ein mindre plass langs Bybanetraseen, byggetrinn 2, ved Skjold kirke med totalt 29 plassar. Det er i gang eit arbeid med å etablere 280 innfartsparkeringsplassar ved Birkelandsskiftet, ved bybanen byggetrinn 3. Denne plassen vert opna i 2016.

«Strategi for innfartsparkering fram mot 2030» har vore på høyring hausten 2014, og vert handsama i fylkestinget i mars 2015. Strategiforslaget tek opp dei viktigaste elementa for å utvikla eit godt innfartsparkeringsystem i Bergensområdet. Ein grunnleggjande faktor for strategiarbeidet er at innfartsparkering må sjåast som ein del av kollektivtilbodet. Strategien presenterer sentrale prinsipp som bør leggjast til grunn for arbeidet med innfartsparkering, saman med forslag til vidare utvikling av tilbodet.



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

Kommuneplan for Bergen

Kommuneplanens arealdel 2010 vart stadfesta av miljøverndepartementet 24. april 2013. Bergen bystyre vedtok 19.11.2014, sak 274/14 «Planprogram for kommuneplan 2015 – 2030». Kommunen skal utarbeida ein samfunnsdel i 2015 og deretter starta arbeidet med rullering av arealdelen. Fokus for planarbeidet er utfordringar knytt til folkeveksten. Som grunnlag for arealdelen skal det blant anna utarbeidast utgreiningar for bustadforsyning, fortetting, høgghus og bukvalitet.

Fortettingsstrategien som er innarbeida i kommuneplanen sin arealdel går ut på at mest mogleg av bustadproduksjonen skal skje i prioriterte fortettings- og transformasjonsområder, det vil seia sentrale byområde, bydelsentre, lokalsentre og bybanekorridoren. Fortettingsstrategien legg opp til at 60 % av bustadbygginga skal skje i prioriterte fortettingsområde.

I kommuneplanen sin arealdel 2010 er fokus på fortetting forsterka og det er ein uttalt ambisjon at minst 80 % av bustadbygginga skal skje som fortetting. For å sikra fortetting opp i mot ambisjonen på 80 % er det i kommuneplanen sin arealdel 2010 vedteke at det skal utarbeidast områderegulering i senterområde (fortettingsområde). Krav til områderegulering 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 mottok Bergen kommune Statens bymiljøpris for 2013.

Kommuneplanen for Bergen vektlegg tett og god kobling av areal- og transportstrategiar. I kollektivkorridorar er det opna for tettare utnytting enn andre stadar. I 2013 gjorde Bergen kommune ei registrering som syner den omfattande aktiviteten som vert skapt i samband med utbygginga av Bybanen – sjå årsrapporteringa for 2013.

Regional areal- og transportplan for Bergensområdet

I Bergensområdet er det sterk vekst i folketalet. Dette skapar behov for nye bustader, arbeidsplassar og næringsareal, samtidig med ein auke i transportbehovet og press på infrastruktur, landskap og miljø. Dette planarbeidet handlar om korleis Bergensområdet skal handtera veksten på ein berekraftig måte, slik at den vert utnytta til det beste for heile regionen. Planen skal leggja til rette for eit utbyggingsmønster som bidreg til å redusera transportomfanget og gje grunnlag for at ein større del av personreisene kan skje med kollektivtransport, sykkel og gange. I løpet av våren 2015 skal det bli utarbeida eit høyringsforslag til Regional areal- og transportplan for Bergensområdet med målsetjing om vedtak i Fylkestinget i Hordaland desember 2015.

Regional transportplan 2013 - 2024

Som omtalt i tidlegare årsrapportar 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 10 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 miljøvennlige 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 belønningsavtale for 2011-2014. Omforma i reine trafikktal 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 reisemiddelfordelinga vil variera frå det sentrale byområdet og ut mot ytterkantane av Bergensområdet. Delen av reiser med kollektiv og sykkel vil vera større for sentrale delar av byområdet.

Regional transportplan 2013 – 2024 legg ein no opp til skal rullerast - med oppstart og vedtak av planprogram i 2015 og vedtak av regional plan i 2017.

Oppfølging av KVU for Bergensområdet

Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune har hausten 2014 søkt om ein 4 årig avtale for tildeling av midlar frå belønningsordninga for perioden 2015 – 2018. Samstundes vert arbeidet med «Regionpakke Bergen» vidareført gjennom arbeidet med å få på plass ein bymiljøavtale for Bergensområdet. Søknaden legg til grunn at Bergensprogrammet for transport, byutvikling og miljø vert revidert i tråd med rammeverket for heilskaplege bymiljøavtalar i avtaleperioden 2015 – 2018.

Kollektivstrategi for Hordaland

Kollektivstrategi for Hordaland vart vedteke i fylkestinget i juni 2014, og dannar det faglege grunnlaget for prioritering av midlar til utvikling og drift av kollektivtilbodet.

Kollektivstrategien er ein del av oppfølginga av Regional Transportplan Hordaland (RTP) 2013-2024, og viser korleis fylkeskommunen vil arbeida for å nå nasjonale og regionale mål for kollektivtrafikken i eit langsiktig perspektiv. Strategien dannar det faglege grunnlaget for prioritering av midlar til utvikling og drift av kollektivtilbodet.

Mål om vekst i kollektivtrafikken er knytt opp mot nasjonale og regionale mål om at all vekst i persontrafikken skal skje i form av miljøvenlege transportformer i byområda. Kollektivtrafikken og skal sikre mobilitetsbehov for innbygarane i fylket. Den største trafikkveksten vil koma i Bergen og kommunane rundt, der prognosar viser ein auke i kollektivtrafikken på nærare 200% fram til 2040 om nullvekstmålet skal bli oppnådd.

Kollektivstrategien peikar på fire område som ligg til grunn for prioriterte tiltak, her kort oppsumert:

Utvikla best tilbod der flest reiser

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

Tilby enkle reiser

- Gjere det enkelt å finne relevant informasjon om reisa
- Gjere det enkelt å velja riktig billett og betale for den
- Auke kunnskapen om kollektivreiser
- Gjere kollektivtrafikken synleg i det offentlege rom
- Heve kvaliteten på knutepunkt og haldeplassar

Tilby effektive reiser

- Redusere tida bussen står på haldeplass
- Ha infrastrukturtiltak som får bussen fram
- Ha restriktive tiltak for biltrafikken
- Ha kollektivorientert byutvikling

Sørgja for miljøvenleg drift

- Sikre låge utslepp frå busstrafikken
- Redusere miljøbelastning frå båt- og ferjetrafikken
- Vere pådrivar for forskning og fagleg utvikling

Kollektivstrategien vert følgt opp gjennom 4-årige handlingsprogram, samordna mellom anna med årleg plan- og byggjeprogram for fylket. Det er valt ut måleindikatorar som gjev grunnlag for systematisk måling over tid. Indikatorane fell saman med det som er lagt til grunn i søknad om ny belønningssavtale 2015-2018, og som er i tråd med felles indikatorsett for framtidig bymiljøavtale.

Klimaplan for Hordaland

Revidert klimaplan for Hordaland vart vedteken i fylkestinget 11. juni 2014. Hovudtema i planen er mellom anna arealbruk og transport og det er skissert opp fleire strategiar for å nå hovudmålet om at trafikkveksten skal ta-kast med kollektivtransport, sykkel og gange. Kwart år vert handlingsprogrammet for Klimaplanen revidert.

For 2014 finn ein følgjande tiltak for arealbruk og transport:

Tiltak 5.7 Forsøk med sambruksfelt på Søndre hovudinnfartsåre til Bergen

Tiltak 5.8 Pådrivar for redusert reisetid med tog på strekninga Bergen – Oslo

Tiltak 5.9 Sikker og sentral sykkelparkering ved kollektivterminalar

Tiltak 5.11 Pilotprosjekt Gangbar tettstad

Tiltak 5.12 Mobilitetsrådgjeving i Bergensområdet

Tiltak 5.14 Differensierte bompengar

Tiltak 5.15 Infrastruktur for elbilar

Tiltak 5.16 Klimavenleg drivstoff og teknologi i kollektivdrift i Hordaland

Tiltak 5.17 Miljøvenleg framdrift av ferjer og snøggåtar

Tiltak 5.19 Mobilitetsplan for fylkeskommunale verksemdar

Tiltak 5.21 Samkøyring

Tiltak 5.22 Låg – og nullutsleppsteknologi i køyretøy som er eigd av eller utfører tenester for Hordaland fylkeskommune

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

Gange - og sykkel

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 regi av sykkelgruppa i Bergensprogrammet er det utarbeida kart som viser status for arbeidet med å få på plass eit samanhengande gang- og sykkelvegnett i Bergen.

I arbeidet med etablering av gang- og sykkelveggar er det særleg fokus på å få godkjente reguleringsplanar på dei strekningane kor sykkel kan gje 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 2014-2017 og av plan- og byggjeprogrammet til Bergensprogrammet. Viss nokre planprosessar stoppar 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 halde fram i 2013 og i 2014. Ved ferdigstillinga av sykkelprosjektet i Lars Hillesgate, som er omtala under, fekk Bergen sitt første fullverdige sykkeltiltak etablert heilt inn til byparken.

Bergensprogrammet prioriterer utbetring på fem hovudsykkelruter som inngår i hovudnettet for transport-syklistar.

- Landåsruta (Birkelundsbakken – sentrum)
- Fjøsangerruta (Fjøsangerkrysset – sentrum)
- Sandviksruta (frå Handelshøyskolen – sentrum)
- Laksevågruta (Nygård – sentrum)
- Fyllingsdalsruta (Oasen – Bergen sentrum)

Tabellen under viser kva tiltak som er gjennomførte i 2014:

Tabell 11 Gange- og sykkeltiltak

Tiltak	Kommentar	Status
Gang- og sykkelveg i Lars Hillesgate	Tiltaket er ein del av hovudrutenettet for sykkel mot sør, og er ei vidareføring av sykkelfelt i Lars Hillesgate med ein 0,45 km. lang sykkelveg frå Agnes Mowinkelsgate til Rasmus Meyers samlinger. Til same tid er 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 er etablert nytt lysregulert kryssingspunkt for syklistane ved Grieghallen.	Opna 8.mai 2014
Gang- og sykkelveg i Totlandsvegen	Det er etablert ny gang og sykkelveg på strekninga mellom Ulsmåg skole og kryss ved Bjøllebotn.	Opna 14. oktober 2014

Sykkelparkering under tak i sentrum	Tiltaket er oppføring av sykkelparkering under tak i sentrum. Parkeringa har god estetisk karakter og er lokalisert ved rådhuset og Nøstekaien.	Opna januar 2015
Tilrettelegging for gåande og syklande i Kringsjøvegen	Prosjektet inneberer ei funksjonell og estetisk opprusting av strekninga frå kryss ved Nygårdsviken til Lyderhornsvegen. Tiltaket inneberer betre trafikktryggleik og betre tilrettelegging for gåande og syklande.	Tiltaket vert opna våren 2015.
Fyllingsdalen del 1	Tiltaket er del av prosjektet for samanhengande kollektivfelt gjennom Fyllingsdalen. Det vert realisert fullverdige løysingar for gåande og syklande på strekninga.	Prosjektering er ferdig og tiltaket er lyst ut, oppstart tidleg 2015

Innfartsparkeringsplassar for sykkel

I 2013 vart det opna ny og sikker sykkelparkering på Bergen busstasjon. I regi av Bergensprogrammet vert det arbeidd med innfartsparkeringsplassar for sykkel to stadar i sentrum, Nøstet og ved Rådhuset. Parkeringa opnar i januar 2015. Klimaplan for Hordaland 2014 – 2030 har som strategimål at det skal etablerast innfartsparkering med sykkelparkering ved større trafikkknutepunkt utanfor sentrale delar av Bergen, noko som vil kunna redusera biltrafikken inn mot Bergen sentrum.

Drift og vedlikehald av gang og sykkelveggar

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 følgja nye kontraktar få betre sommar- og vinterdrift. I 2014 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.

Mobilitetsrådgjeving og Sykkelbyavtale for Bergen

Mobilitetsrådgjeving er eit «mjukt» verkemiddel som skal bidra til gjera dei reisande bevisste i val av transportmiddel. Dette skjer ved å påverka haldningane til dei reisande, vurdere organisatoriske tiltak og leggja til rette for miljøvenlege reiser. I Bergen finn mobilitetsrådgjeving stad på fleire område, men arbeidet er ikkje samla i ein bestemt organisasjon eller fora. I 2013 blei det avgjort at det ikkje vert etablert ei eiga stilling knytt til mobilitetsrådgjeving, slik det vart varsla i årsrapporten for 2012. Denne avgjerda er begrunna med at det allereie er fleire prosjekt og prosessar på gong som kan koplatt til mobilitetsarbeid, som til dømes arbeidet som skjer i «Sykkelbyen Bergen».

Sykkelbyavtalen skal sikre eit bevisst og målretta arbeid for å doble sykkelandelen frå 3 – 6 % innan 2017. Det er utarbeidd eit dokument som beskriv dei ulike kampanjestrategiane for å nå dette målet. Her finn ein dei overordna føringane for gjennomføring av ulike kampanjetiltak og arrangement gjennom dei ulike årstidene. Kampanjestrategien definerer mål, målgrupper, barrierar og drivarar.



Gang og sykkel i Lars Hillesgate

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

Februar 2015