



Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 OSLO

Dato: 27.04.2015  
Vår ref.: 2014/10571-23  
Saksbehandlar: thoare  
Dykkar ref.:

## Belønningsmidlar - søknad om auka økonomiske rammer for 2015

Vi viser til brev frå Samferdselsdepartementet, datert 26.mars 2015, om auka økonomiske rammer for belønningsordningen 2015. Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune søker med dette om tildeling av ekstra belønningsmidlar 2015 for finansiering av følgjande tiltak i prioritert rekkefølge:

Prioritet	Prosjekt/tiltak	Søknad om finansiering
1.	<ul style="list-style-type: none"><li>Styrking av kollektivtransporttilbodet i samband med innføring av tidsdifferensierte satsar i Bergen</li><li>Ytterlegare styrking av kollektivtransporttilbodet i Bergensområdet</li></ul>	35 mill.kr  10 mill.kr
2.	Framkomsttiltak for Buss – Hesthaugvegen i Åsane bydel	7 mill.kr
3.	Sykelbyavtale Bergen – styrka satsing på haldningsskapande arbeid retta mot barn og unge	2 mill.kr
4.	Tiltak etter sykkelveginspeksjon	5 mill.kr
5.	Haldeplassar og ventefacilitetar i Bergen sentrum	6 mill.kr
<b>Sum søknad ekstrabevilgning belønningsmidlar 2015</b>		<b>65 mill.kr</b>

### Styrking av kollektivtilbodet i samband med innføring av tidsdifferensierte bompengesatsar

Bystyret i Bergen og fylkestinget har vedteke innføring av tidsdifferensierte bompengesatsar i bomringen i Bergen, med følgjande takstopplegg:

- mandag til fredag kl 06.30 – 09.00 og 14.30 – 16.30
- takst i rush 45 kr, utenom rush 19 kr (2015 kr)

Siktemålet er å få endeleg godkjenning i Stortinget slik at det nye takstopplegget kan innførast 1.1.2016. Tidsdifferensierte satsar vil ha trafikkavvisande effekt, slik at kollektivtransporttilbodet må styrkast med auka kapasitet som eit alternativ til personbiltransport.

Kva område og korridorar som vil få nye reisande ved innføring av tidsdifferensierte bompengar, eller i kva grad kollektivnettet vert påverka av dette er usikkert . Det er lagt til grunn at dei strekningar og korridorar som i dag har stor trafikk og høg kollektivandel også vil få flest nye kollektivreisande. Urbanet Analyse har gjort priselastisitetstiltaksstudier som viser ein etterspørselseffekt etter innføring av tidsdifferensierte takstar i bomringen, på mellom 2,7 og 5,2%.

Analysar av kapasiteten i dagens kollektivtransporttilbod syner at ein vesentleg del av linjenettet har nådd eit beleggsnivå som er kritisk med omsyn til vekst i talet på reisande i rush. Blant desse linjene er fleire av bystamlinjene inklusiv Bybanen, samt tunge bylinjer og linjer i hovudkorridorane mellom Bergen sentrum og regionsentra rundt Bergen. Passasjervekst på desse linjene vil medføre kapasitetsoverskriding i den tyngste rushtida. I tillegg vil fleire linjer komme opp mot det ein må vurdere som kritisk kapasitet. Alle desse linjene vil ha svært avgrensa moglegheit til å ta i mot fleire nye reisande utan at ein aukar ruteproduksjonen i form av suppleringar (fleire bussar til å køyre same avgang) eller auka frekvens. Auka kapasitet i rush vil såleis innebære at ein treng fleire bussar inn i produksjonen på mange av dagens busslinjer.

Det er som omtalt usikkert kor stor etterspurnaden etter kollektivtransport vil bli, og nøyaktig kor i linjenettet det vert flest nye reisande. Generelt vil det vere grunn til å dimensjonere tilbodet noko i overkant, slik at tilpassing av tilbodet vil kunne skje raskare etter kvart som ein hentar erfaringar med dei ny bompengetakstane. I tillegg vil auka kapasitet, og betre plass på bussane, i seg sjølv gi ein etterspurnadsgevinst.

Under er det sett opp to ulike nivå for kapasitetsaukande tiltak, der nivå 1 er eit minimumsnivå for å kunne betjene nye kollektivreisande i rushperioden på kritiske strekningar. I Alternativ 2 er det lagt til auka kapasitet også utanom rush på dei same strekningane. Med raskt tilsagn om midlar vil begge desse alternativene vere mogleg å verksette frå 01.01.2016.

#### Nivå 1 Kun auke i rushperioden:

- Auka frekvens, supplerings på enkelte avgangar på utvalde linjer
- Kring 80 nye avgangar totalt i rush morgon og ettermiddag
- I tal nye bussar vil det gi eit behov på om lag 20 stykk
- Total kostnad drift pr år om lag 15 MNOK

#### Nivå 2 Nivå 1 + auka kapasitet ut over rush på tilsvarande utval strekningar/linjer:

- Auka frekvens gjennom heile dagen/utvida rushperiode ettermiddag
- Kring 300 nye avgangar
- Om lag tilsvarande behov for nye bussar som for alternativ 1
- Total kostnad drift pr år om lag 35 MNOK

Ved å auke kapasiteten ut over rushperioden, vil ei få ein betre utnytting av vognmateriell og sjåførkorps. For å trekke til seg fleire kollektivreisande er det også avgjerande å kunne tilby eit høgt frekvent tilbod heile dagen, og eit samanhengande kollektivnett som gir føreseielege, raske og effektive reiser. Tilbodet må vere attraktivt også ut over rushperioden for at fleire skal velje kollektivtransport både til arbeid, skole, tenestetilbod og fritidsaktivitetar. Erfaringar viser at ein skapar større etterspurnad ved å auke frekvensen ut over rush enn styrking kun i rushperiodane.

### **Ytterlegare styrking av kollektivtransporttilbodet i Bergensområdet**

Omtalt målretta styrking av kollektivtransporttilbodet vil vere nødvendig i samband med innføring av tidsdifferensierte takstar i bomringen i Bergen og forventet auka passasjervekst. Dette er tiltak som kjem i tillegg til styrking av kollektivtransporttilbodet som er tenkt finansiert med belønningmidlar slik det framgår i den ordinære søknaden for perioden 2015-2018. Med tidleg tilsagn om ekstramidlar vil det også vere mulig med ytterlegare styrking også av andre deler av kollektivtransporttilbodet frå 1.1.2016.

- Auke kapasiteten i stamlinjenettet, inklusiv bybanen
- Auke kapasiteten i tverrgående linjer med høg belastning
- Auke kapasiteten i korridorane mellom Bergen og kommunane i Bergensområdet

### **Framkomsttiltak for buss – Hesthaugvegen i Åsane bydel**

Bussar retning aust på Fv 240 Hesthaugvegen har i dag dårleg og lite føreseieleg framkomst inn mot Åsane terminal. Fleire sentrale busslinjer køyrer denne traseen. Det er derfor planlagt å etablere kollektivfelt frå rundkøyring vest for Åsane terminal og fram mot rundkøyring ved innkøyring til terminalen. Kollektivfeltet i Hesthaugvegen kan etablerast innanfor eksisterande vegareal.

### **Sykelbyavtale Bergen – styrka satsing på haldningsskapande arbeid retta mot barn og unge**

I Sykelbyavtale for Bergen, er det lagt opp til ei forpliktande satsing på å auke sykelbruken m.a gjennom kampanjar og haldningsskapande arbeid. Ei viktig målgruppe for dette arbeidet vil vere barn og unge. Utover det som er planlagte aktivitetar vil det vere aktuelt å styrke innsatsen spesielt mot denne målgruppa.

### **Tiltak etter sykkelinspeksjon på fylkesvegnettet**

For å betre framkomst og tryggleik for syklistar, blir det gjennomført inspeksjon av sykkelvegnettet for å avdekke behov for mindre tiltak eller punktutbetring. For oppfølging av tiltakslistar blir det søkt om midlar til fysisk gjennomføring av aktuelle midre tiltak og punktutbetring for å betre framkomst og tryggleik for syklistar på fylkesvegnettet i Bergen.

### **Haldeplassar og ventefasilitetar i Bergen sentrum**

Snøggåtrutene i Bergensområdet går til Strandkaia i Bergen sentrum, og er ein del av det samla kollektivtransporttilbodet mellom Bergen og Askøy/Nordhordland. På avgangane i rushtida er det mange reisande, og desse har i dag ikkje tilfredsstillande ventefasilitetar på kaiområdet. Det er derfor behov for raskt å finne ei løysing på dette som vil kunne gjere reisene med snøggått meir attraktiv.

I Bergen sentrum er det fleire sentrale busstopp med eit betydeleg antal bussbevegelsar. Det er eit stort behov for oppgradering til universell utforming, nye leskur og tiltak for å betre informasjon til passasjerane. I første omgang er det aktuelt å sett i verk slik oppgradering og standardheving på dei høgtrafikkerte haldeplassane i Chistiesgate og Allehelgensgate. Det er sett i gang prosjektering med siktemål om oppstart i 2015.

Skyss gjennomfører i dag eit miljøprosjekt med to 24 m gasshybrid bussar på linje 9 mellom Bergen sentrum og Kronstad. I samband med etablering av haldeplass for desse bussane på utsida av Bergen Busstasjon Sør, må det i tillegg utførast trafikktryggleikstiltak for mjuke trafikantar. Tiltaket vil bli gjennomført med Hordaland fylkeskommune som byggherre.

\*\*\*

Vi håper på ei rask og positiv tilbakemelding på denne søknaden om ekstra belønningsmidlar 2015 og søknaden om ny belønningsavtale 2015-2018. Til slutt vil vi understreke at eventuelt auka tildelte belønningsmidler i 2015 også må vidareførast som ein auke i søknaden for belønningsavtale for heile perioden 2015-2018. Spørsmålet om vidare langsiktig finansiering av drift av kollektivtransporttilbodet vil bli avklart i samband med forhandlingane om bymiljøavtale for Bergen.

Søknaden er forelagt Bergen kommune og fått politisk tilslutning. I Hordaland fylkeskommune vil søknaden bli lagt fram for handsaming på møte i fylkesutvalet, 19.mai 2015. Vi må derfor ta atterhald om vedtak og eventuelle endringar i søknaden.

Rune Haugsdal  
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen  
fylkesdirektør samferdsel

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