

HANDLINGSPROGRAM 2016-2019

KOLLEKTIVSTRATEGI FOR HORDALAND



1	Strategiar og mål for kollektivtrafikken	3
2	Best tilbud der flest reiser.....	3
2.1	Bybanen fra Lagunen til Bergen lufthamn.....	4
2.2	Tidsdifferensierte bompengar og styrking av busstilbodet i Bergen.....	4
2.3	Utvikle regionstamlinjer	4
2.4	Betre utnyttinga av kapasitet for buss i Bergen sentrum.....	5
2.5	Styrke planleggingsgrunnlaget	5
2.6	Endring av rutetilbod knytt til nye bussanbod og Bybanen	6
2.7	Utgreie framtidig kollektivnett bane/buss i Bergen.....	7
2.8	Utvikle hovudlinjenett for å knyte fylket saman.....	7
2.9	Vurdere utvida bruk av fleksible kollektivløysingar	8
2.10	Skuleskyss	8
2.11	Endring av rutetilbod knytt til nye anbod for fylkesvegferjer og snøggåtar	9
3	Enkle reiser.....	10
3.1	Betre informasjon til dei reisande	10
3.2	Forenkle billetter og betalingsløysingar	10
3.3	Auke kunnskapen om rutetilbod for å nå nye reisande	11
3.4	Meir synleg kollektivsystem	11
4	Effektive reiser.....	12
4.1	Infrastruktur for kollektivtrafikken - organisering og ansvar	12
4.2	Mål og gjennomføringsevne	12
4.3	Utbygging av Bybanen.....	12
4.4	Strekningvise analysar.....	13
4.5	Aktiv signalprioritering.....	13
4.6	Kollektivfelt/sambruksfelt	14
4.7	Heve kvaliteten på knutepunkt og haldeplassar utanfor Bergen	15
4.8	Heve kvaliteten på knutepunkt og haldeplassar i Bergen.....	15
4.9	Innfartsparkering.....	17
4.10	Kollektivorientert byutvikling	17
5	Miljøvenleg drift.....	18
5.1	Biogass som drivstoff for bussane i Bergensområdet	18
5.2	Utvida bruk av elektriske bussar/ trolleybuss.....	19
5.3	Utsleppskrav og materiell i nye bussanbod i Bergen.....	19
5.4	Utsleppskrav og materiell i nye ferjeanbod.....	19
5.5	Miljøbåt Kleppstø-Strandkaien	19
6	Oppsummering 2016 - 2019	20
7	Økonomiplan 2016 - 2019.....	22
7.1	Drift	22
7.2	Investeringar.....	22
7.3	Bymiljøavtale og belønningsavtale.....	22

1 Strategiar og mål for kollektivtrafikken

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

Handlingsprogram kollektiv er oppfølginga av Kollektivstrategi for Hordaland, og viser kva prioriteringar og satsingar fylkeskommunen vil gjere dei neste åra for å gjennomføre strategiane.

Handlingsprogrammet har eit tidsperspektiv på fire år. Første handlingsprogram blei utarbeidd for perioden 2015-2018, og er nå rullert for perioden 2016-2019. Dette oppdaterte handlingsprogrammet inneheld også status på tiltak som er iverksett.

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

Regional Transportplan for Hordaland har satt mål om auke i kollektivandelen i Bergensområdet frå 12 til 16 % fram til 2024, noko som tilsvarer om lag 50 % auke i kollektivtrafikken. Ser vi litt lengre

fram, viser prognosar for trafikkveksten at kollektivtrafikken må auke med nærare 200 % fram til 2040 dersom nullvekstmålet for personbiltrafikken skal bli nådd. Prognosane går langt fram og er usikre. Ein større andel gange og sykkel vil ha innverknad på kollektivandelen.

Målet om vekst i kollektivtrafikken er satt både for å sikre eit funksjonsdyktig samfunn med god mobilitet, og for å bidra til betre klima og miljø. Eit av måla i Klimaplan for Hordaland 2014-2013 er at kollektivsektoren innan 2025 så langt som råd skal nytte framdriftsteknologi som er basert på fornybar energi.

Av figur 1 under går dei overordna måla i kollektivstrategien fram. Det er fastsett fire strategiske grep som skal byggje opp under det overordna målet om å ta veksten i persontransporten med miljøvenlege transportformer i byområda og sikre mobilitetsbehov for innbyggjarane i fylket.

Det er valt ut eit sett indikatorar for å kunne måle om utviklinga går i ønska retning. Skyss vil rapportere på måleindikatorane i ei eiga rapportering. Denne vil bli lagt fram så snart tala for føregåande år er klare, og for fylkestinget i juni kvart år.

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

Figur 1 For å nå overordna mål for kollektivtrafikken er det i Kollektivstrategi for Hordaland fastsett fire strategiske grep.

2 Best tilbud der flest reiser

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

- styrke kollektivtilbodet for dei store reisestraumane
- vidareutvikle stamlinjene i Bergen
- utvikle regionale stamlinjer i Bergensområdet
- knyte regionane i fylket saman
- tilby eit samanhengande grunntilbod i heile fylket
- samordne offentleg transport i tynt befolka områder
- utvikle eit enklare og meir effektivt linjenett.

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

2.1 Bybanen fra Lagunen til Bergen lufthamn Flesland

Hausten 2016 opnar etter planen Bybanen mellom Lagunen og Bergen lufthamn Flesland, og blir ei ny «ryggrad» for reiser i området. Byggetrinn tre er ei strekning på omlag sju km, og Bybanen får sju nye haldeplassar.

Utvidinga av Bybanen er eit nytt stort løft for kollektivtrafikken i Bergen. Banen vil knyte Bergensdalen og dei store arbeidsplassområda i Ytrebygda effektivt saman, og gje betjening av flyplassen med offentleg transport. I motsetnad til dei to første byggetrinna er ikkje potensialet for å spare inn ressursar frå bussdrifta like store i dette området.

For å utnytte dei store investeringane i Bybanen, og løyse ut potensialet av nye reisande, må eit sterkt

bussnett utfylle Bybanen. Det er under utarbeiding ein trafikkplan for omlegging av busslinjene i området, som vil bli iverksett knytt til oppstart av banen. Bussnettet skal sikre «mating» til Bybanen, dekke behov for kollektivtrafikk lokalt og sikre kopling mellom viktige reisemål som ikkje blir dekkja av banen. Det er usikkert i kva grad det blir behov for avlasting av Bybanen med busstrafikk.

2.2 Tidsdifferensierte bompengar og styrking av busstilbodet i Bergen

I samband med vedtak om innføring av tidsdifferensierte bompengetakstar i bomringen i Bergen vart det gjort ei vurdering av kapasiteten i kollektivsystemet i Bergensområdet.

Gjennomgangen viste at ein på fleire viktige linjer vil ha lite eller ingen ledig kapasitet. Dette gjeld på kortare strekningar med høg belastning, og i ein avgrensa del av rushperioden.

Innføring av tidsdifferensierte bompengetakstar vil truleg skje frå 01.01.2016. Skyss vil på dette tidspunktet setje i verk tiltak innanfor ei ramme på 35 millionar kroner. Totalt er dette nærare 300 nye daglege avgangar, fordelt på hovudkorridorane sør, nord og vest. I tillegg til nye avgangar vert nokre linjer forlenga for å betre tilbodet for enkelte område og auke kapasiteten på tunge strekningar.

Det er knytt usikkerheit til kvar i kollektivsystemet ein vil ha det største kapasitetsbehovet. Tiltaka vil bli evaluerte og justerte i løpet av 2016 ettersom ein får erfaring med effekten av dei nye bomsatsane.

2.3 Utvikle regionstamlinjer

Kollektivstrategien peiker på behovet for regionstamlinjer; eit kollektivtilbod som kan konkurrere med bilen i korridorane mellom Bergen sentrum og regionsentra rundt byen. Det er i desse korridorane ein ønskjer eit kollektivtilbod med stamlinjekvalitetar – eit hyppig og kapasitetssterkt tilbod med god framkomst som gjev effektive reiser. Ein peiker i kollektivstrategien spesielt på

strekningane mellom Bergen og regionsentra Kleppstø, Straume, Arna (tog), Knarvik og Os.

Det er gjennomført eit arbeid med å konkretisere servicenivå, trasear og andre aspekt ved konseptet regionstamlinjer. Regionstamlinjer i alle hovudkorridorar vil måtte byggjast opp over tid.

Plan for strekninga Nordhordland-Bergen er under utarbeiding, og kan bli satt i verk hausten 2016. Omlegging til regionstamlinje i Nordhordland inneber først og fremst ei rydding i linjenettet, som vil gi eit betre og enklare tilbod for dei reisande.

Neste strekning ut er Os-Bergen.

2.4 Betre utnyttinga av kapasitet for buss i Bergen sentrum

Bergen sentrum er prega av trengsel og knappe areal for stadig aukande trafikk, både av kollektivreisande, syklende og gåande. Situasjonen for bussane er svært pressa når det gjeld tilgjengeleg areal til haldeplassar og reguleringsplassar, og mulige kollektivtraséar. Utbygging av Bybanen gir også store konsekvensar for kapasiteten for buss i Bergen sentrum. Ei ny bybanelinje inn i sentrum frå Fyllingsdalen - Haukeland vil krevje areal i pressa områder.

Å betre tilhøva for kollektivtrafikken i Bergen sentrum vil vere eit avgjerande grep for å styrke tilbodet på dei tyngste busslinjene. Det vil bli gjort

løysingar. Funksjonsdelinga mellom Bergen busstasjon og Sentrumsterminalen vil vere ein del av vurderingane som skal gjerast. I ny regionstamlinje Bergen-Knarvik vert det vurdert å leggje traseen om Fløyfjellunellen, mellom anna for å lette belastninga i sentrum.

2.5 Styrke planleggingsgrunnlaget

For å gjennomføre eit systematisk og faktabasert arbeid med utvikling av kollektivtilbodet er det nødvendig å styrke planleggingsgrunnlaget. Det er eit aukande ressursbehov knytt til forvaltning av dei stadig større datamengdene ein sit på i Skyss, for å ta i bruk potensialet dette faktagrunnlaget gjev. Dette vil krevje ressursar både til dataforvaltning, analyse og utviklingsarbeid.

Gode passasjertal som viser kvar i kollektivnettet folk reiser er avgjerande. Det er installert system for automatisk passasjertelling i om lag 35 prosent av bussparken i Bergensområdet. Skyss arbeider med å etablere kvalitetssikring av tala og verktøy for analyse. Det vil vere behov for betre dekning i Bergensområdet og på Bybanen. I tillegg er det behov for betre passasjertal ut over Bergensområdet. Det er også behov for betre verktøy og kapasitet til analyse av køyretider for planlegging og evaluering av infrastrukturtiltak for kollektivtrafikken.



Figur 2 Med Bybanen til flyplassen blir Birkelandsskiftet eit viktig knutepunkt for kollektivtrafikken i Ytrebygda, med bytte mellom buss og bane, og innfartsparkering. Illustrasjon: Bybanen utbygging/Fabian Schnuer Gohde

2.6 Endring av rutetilbod knytt til nye bussanbod og Bybanen

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

I perioden for dette handlingsprogrammet skal det gjennomførast fleire anbuds konkurransar for buss. Tabellen under viser når avtaleperiodane går ut for dei ulike anbuds kontraktane.

Rutepakkar	Kontraktutløp
Hardanger og Voss	2016
Modalen og Vaksdal	2016
Sunnhordland	2017
Bybanen	2017 (+1 år opsjon)
Bergen sør	2019
Nordhordland	2018
Osterøy	2018 (+1 + 1 år opsjon)
Vest	2019 (+1 +1 år opsjon)

Tabell 1 Anbuds kontraktar for buss og bane som går ut i perioden.

Ein har det siste året løyst ut opsjon på ei rekkje kontraktar. For Bergen sentrum og Bergen nord er nytt kontraktutløp 2020, og kontraktane inngår dermed ikkje i handlingsplanperioden og tabellen over.

2.6.1 Hardanger og Voss, Modalen og Vaksdal

Nye kontraktar for Hardanger og Voss, og Modalen og Vaksdal har oppstart i august 2016. I samband med utarbeiding av anboda er det gjort ein gjennomgang av rutetilbodet for å effektivisere drifta og få betre samordning og korrespondansar. I tillegg har alle kommunar i området vore inviterte til å komme med ønske om omprioriteringar i tilbodet lokalt.

Ein har i grunnlaget for nytt anbud i Hardanger og Voss gjort fleire mindre endringar for å imøtekomme lokale behov og prioriteringar frå kommunane. Utover dette er det ikkje gjort større omleggingar i rutetilbodet og samla ruteproduksjon i området er planlagt vidareført på dagens nivå.

Kollektivtilbodet i Modalen og Vaksdal er i all hovudsak basert på lovpålagd skuleskyss, og det er ikkje lagt opp til endringar i tilbodet i dette området.

2.6.2 Sunnhordland

Som førebuing av nytt anbud i Sunnhordland (Stord, Fitjar, Bømlo og Sveio) frå juli 2017, er det utarbeidd ein trafikkplan for området. Det er gjort ei vurdering av dagens kollektivtilbod og utforming av framtidig linjenett og rutetilbod basert på utviklinga i transportbehovet i regionen. Føremålet med trafikkplanen er å tilpasse tilbodet slik at det i størst mogleg grad møter framtidig etterspurnad og kundebehov, med vekt på område der kollektivtilbodet kan vere konkurransedyktig.

Trafikkplanen gir overordna tilrådingar til linjenett og rutetilbod i området, og dannar grunnlag for detaljering av konkurransegrunnlaget til nytt anbud. Hovudgrepa er å fastlegge hovudlinjer mellom regionsenteret Leirvik og kommunesentra i dei fire kommunane rundt Stord, samt korleis lokale linjer bør henge saman med hovudlinjene. Ambisjonen er å gi gode bytemoglegheiter og samanhengande reiser, med prioritet knytt til skule- og arbeidsreiser. Vidare er det anbefalt å forenkle linjenettet i Leirvik for å kunne tilby fleire gjennomgåande reiser mellom større bustadområder og arbeidsplassar.

2.6.3 Nordhordland

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

2.6.4 Bergen Sør

Store delar av Bergen sør blir lagt om knytt til utviding av Bybanen. Behovet for andre endringar i Bergen sør (t.d. Os) vil bli vurdert i førebuing til nytt anbud.

2.6.5 Bergen sentrum og nord

Det er løyst ut opsjon på to år for kontraktane Bergen sentrum og Bergen nord. Ny konkurranseutsetting vil derfor skje i 2020, og utanfor perioden for handlingsprogrammet. Førebuinga til ny anbuds konkurranse vil likevel måtte skje innanfor perioden. Det er mellom anna behov for å gjere ei vurdering av behov for større omleggingar av rutetilbodet.

Det vil bli gjort ulike analysearbeid i område med store endringar av transportbehovet, som til dømes Solheimsviken/Kronstad/Haukeland.

2.6.6 Osterøy

Sommaren 2015 vart Osterøybrua fri for bompengar. Dette vil kunne få konsekvensar for den kommersielle ferjedrifta mellom Valestrand og Breistein. Sidan dagens rutetilbod er basert på ferja, har Skyss utarbeidd planar for eventuell omlegging av rutetilbodet.

Skyss vil i forkant av ny anbuds konkurranse gjere ei vurdering av behov for omlegging av rutetilbodet.

2.6.7 Vest

I 2013 blei det gjort eit større arbeid med omlegging av linjene mot kommunane vest for Bergen. I forkant av ny kontrakt er det behov for ein gjennomgang av rutetilbodet på Askøy.

2.7 Utgreie framtidig kollektivnett bane/buss i Bergen

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

Gjennom Bergensprogrammet deltek HFK/Skyss i arbeidet med reguleringsplanar for bybane på strekninga Bergen sentrum - Haukeland -

Fyllingsdalen. Eit sentralt tema i dette arbeidet er korleis bybanen sine haldeplassar skal fungere som også som knutepunkt for samla kollektivnett med buss og bane.

Bergen kommune utarbeider no kommunedelplan for framtidig kollektivsystem i Bergen vest. Planen skal avklare val av hovudkorridorar for det samla kollektivsystemet i Bergen vest, og kvar det skal vere buss/bane. Kommunedelplanen skal også avklare løysingar for framtidig bybane og buss i Bergen sentrum, noko som er avgjerande for gjennomføring av neste byggetrinn mot Fyllingsdalen. HFK/Skyss tek del i arbeidet.

2.8 Utvikle hovudlinjenett for å knyte fylket saman

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

I arbeidet med trafikkplan for Sunnhordland har tydeleggjering av hovudlinjene i desse områda vore ein sentral del av arbeidet. Trafikkplan for Nordhordland vil ha tilsvarende fokus på hovudlinjene.

Arbeidet med ny regional transportplan 2018-2029 skal inkludere ei samanstilling/utgreiing av eit framtidig hovudlinjenett for kollektivtrafikken i Hordaland, basert på forventa transportbehov og reisemønstre.



Figur 3 Planlegging av nye byggetrinn for Bybanen pågår. For strekninga Bergen sentrum - Haukeland - Fyllingsdalen er løysingar for sentrum avgjerande. Foto: Skyss/Morten Wanvik.

2.9 Vurdere utvida bruk av fleksible kollektivløysingar

Der det ikkje er grunnlag for ordinær rutegående transport vil ein vurdere fleksible løysingar for kollektivtrafikken, med mindre køyretøy og bestillingsbasert køyring.

Sidan 2013 er det gjennomført eit pilotprosjekt med bestillingstransport på Voss. Ved omlegging av faste ruter til bestillingsruter vart det lagt opp til eit noko utvida tilbod både på dag og kveld, med bestilling av turar over telefon til 177.

Erfaringar frå prosjektet viser at sjølv med eit utvida tilbod har bruken vore relativt lågt. Særleg er det utvida ettermiddags- og kveldstilbodet i liten grad nytta. I enkelte område er tilbodet nesten ikkje tatt i bruk, trass fleire avgangar.

Med grunnlag i pilotprosjektet har ein evaluert ulike løysingar knytt til organisering og innretning av bestillingstransport i nye anbod. Ut frå økonomiske vurderingar bør eventuell bestillingstransport takast inn som del av hovudanbodet i området. Bestillingstransport kan gi ein miljøgevinst, men høgst sannsynleg liten eller ingen økonomisk gevinst.

2.10 Skuleskyss

Skuleskyss er ei lovpålagt oppgåve, og skuleskyssen utgjer basisen i kollektivtilbodet i mange område i fylket. Det er knytt store utfordringar i høve kostnadsveksten på området.

Det er behov for å utarbeide betre retningsliner for praktisering av regelverket knytt til rett på skyss. Med dette vil ein sikre likebehandling i fylket og nasjonalt, og det vil ha innverknad på kostnadsutviklinga. Ein har dei siste åra mellom anna fått nye problemstillingar knytt til skyssrett i samband med fritt skuleval og delt omsorg.

Betre samhandling og koordinering med kommunar og skular når det gjeld skulestruktur, skuleruter og start- og sluttider ved skulane vil kunne gje store gevinstar i å utforme kostnadseffektive løysingar.



Figur 4 Elevar på veg heim frå skulen på Voss. Behovet for skuleskyss er dimensjonerande for vognparken i distrikta. Det er store gevinstar å hente mellom anna i betre samordning av start- og sluttider for skulane. Foto: Skyss.

2.11 Endring av rutetilbod knytt til nye anbod for fylkesvegferjer og snøggbåtar

Fylkeskommunen ved Skyss har ansvar for i alt 17 anbudsutsette ferjesamband i Hordaland, fordelt på seks rutepakkar. I løpet av handlingsplanperioden går kontraktane for samtlege rutepakkar ut.

Rutepakkar	Kontraktutløp
Masfjordnes - Duesund	2018
Nordhordland	2019
Sunnhordland	2019
Midthordland/Austevoll	2017 2019
Hardanger	2019
Klokkarvik - Hjellestad	2019

Tabell 2 Anbuds kontraktar for ferje som går ut i perioden

I samband med utarbeiding av anbudsgrunnlaget er det gjort vurderingar av behov for endringar i dagens rutetilbod, og ein har vore i dialog med kommunane.

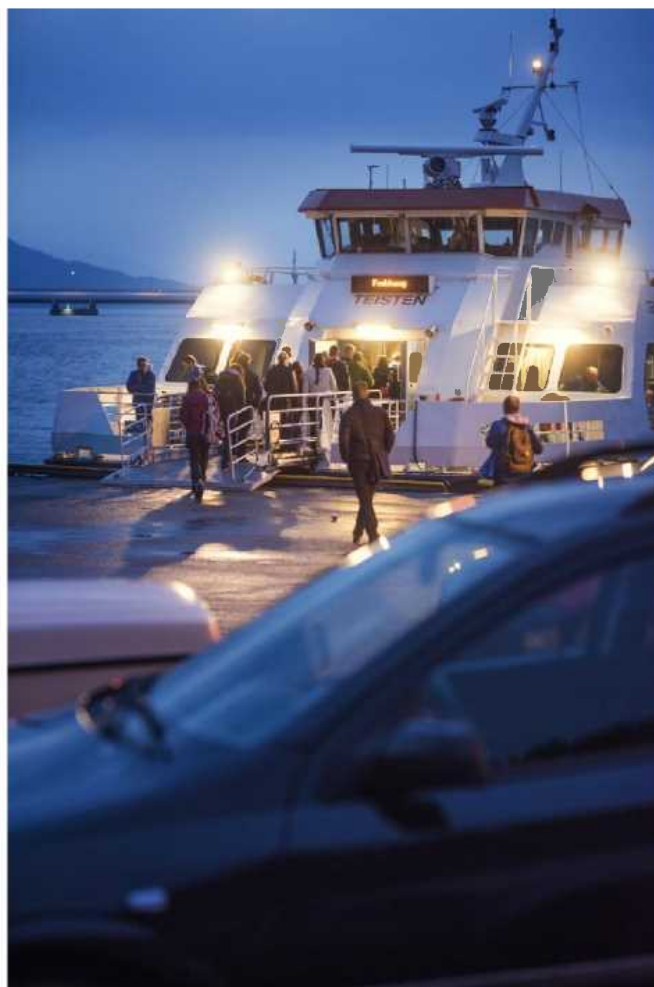
I nye kontraktar vil Skyss redusere talet på rutepakkar frå seks til fire, der enkelte av dei tidlegare rutepakkane blir slått saman til større rutepakkar. Oppstart av nye kontraktar vil skje 1. januar 2020, med unntak av sambanda Krokeide - Hufthamar og Husavik - Sandvikvåg som skal starte opp 1. januar 2018.

Fylkeskommunen ved Skyss har ansvar for i alt åtte anbudsutsette snøggbåtruter i Hordaland, fordelt på seks rutepakkar. I løpet av handlingsplanperioden går kontraktane for følgjande rutepakkar ut, dersom ikkje opsjonar blir utløyst:

Rutepakkar	Kontraktutløp
Kleppestø - Strandkaien	2017 (+1 +1 +1 opsjon)
Nordhordland	2018 (+6 +2 +2 opsjon)
Turistrute Hardanger	2018 (+1 opsjon)

Tabell 3 Anbuds kontraktar for snøggbåt som går ut i perioden

I forkant av nye anbuds konkurransar vil behovet for endringar i rutetilbodet bli vurdert.



Figur 5 Snøggbåten mellom Nordhordland og Bergen har hatt ei positiv utvikling i talet på reisande sidan oppstarten av ruta i januar 2014. Foto: HFK/Morten Wanvik.

3 Enkle reiser

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

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

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

Desse strategiane er i stor grad ei vidareføring av arbeid som er gjort dei siste åra. I perioden 2016 til 2019 vil tiltaka som er skildra under bli prioriterte.

3.1 Betre informasjon til dei reisande

System for sanntidsinformasjon er installert i bussane i rutepakkane Bergen nord, sentrum, sør, vest og i Nordhordland. Reell framkomsttid for bussen er gjort tilgjengeleg for dei reisande i desse områda gjennom skilt på store haldeplassar og i mobil-app. Informasjonen vil også verte formidla på skjermar og informasjonssøylar i utvalde knutepunkt. I områda der sanntidssystemet er installert i bussane har ein også forbetra informasjonen til dei reisande med haldeplassannonsering over høgtalarane. Dette er eit viktig tiltak også med omsyn til universell utforming. Vidare utrulling av slik annonsering om bord vil skje i perioden.

I perioden som kjem vil ein framleis prioritere å vidareutvikle bruken av digital trafikantinformasjon og digitale kanalar. Eit aktuelt døme er at Skyss i

2015 starta med å fase ut trykte rutehefter i utvalde ruteområde, ei satsing som vil bli vidareført i perioden med mål om å erstatte det aller meste av dagens trykte og statiske ruteinformasjon med digital og dynamisk informasjon.

For å betre informasjon om avvik og endringar vil ein i perioden ta initiativ til samarbeid med andre aktørar med mål om å integrere fleire kjelder til oppdatert, relevant informasjon til den reisande. Døme på dette kan vere integrasjon med Statens vegvesen knytt til veg- og trafikantmeldingar, Bergens Tidende om avviksmeldingar og alternative reiseruter, eller med Google knytt til bruk av opne data.

Strategi for salskanalar og vidareutvikling av eksisterande digitale løysingar vil bli vurdert i samheng med andre prosesser, t.d. løysing for nasjonal reiseplanlegger. Skyss har sett i gang eit arbeid for å vurdere framtidens løysingar for sal og billettering, der ein vil gjennomgå både eksisterande og potensielle framtidige løysingar og system. Behov for ulike salskanalar og betalingsløysingar for by og distrikt vil vere ein del av dette arbeidet.

3.2 Forenkla billetter og betalingsløysingar

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

Skyss har i 2015 gjennomført forenklingar av namn på billetter og i kommunikasjonen knytt til dagens billetter, prisar og rabattar. Ein vil jobbe vidare med å forenkla informasjonen om dette.

Ny takst- og sonestruktur er planlagt gjennomført i løpet av handlingsplanperioden. Sonestrukturen som ligg til grunn for takstane er i dag svært komplisert, og vurdering av sonestruktur skal opp til

ny politisk behandling hausten 2015. Dersom det blir vedtatt ny takst- og sonestruktur i 2015, vil Skyss i 2016 arbeide med å leggje til rette for implementering av ny takst- og sonestruktur, og setje i verk endringar tidleg i 2017.

Som del av arbeidet med ny takst- og sonestruktur vil ein arbeide for å utvide løysingane for mobilbillett, som no er tilgjengelege berre i sone Bergen, til å gjelde større delar av fylket. Dette er planlagt gjennomført i løpet av handlingsplanperioden.

I løpet av 2015 vil Skyss starte utgreiing av framtidens løysingar for sal og billettering. Dette vil vere eit kontinuerleg fokus i Skyss, for å sikre at løysningar for sal og billettering er tidsriktige sett ut i frå den teknologiske utviklinga og kundane sine forventningar.

3.3 Auke kunnskapen om rutetilbod for å nå nye reisande

For å nå nye reisande vil Skyss i større grad enn tidlegare rette marknadsføringa direkte mot prioriterte marknader, som store arbeidsplassar, arbeidsreisande med bil og reisande i område der kollektivtilbodet er mest konkurransedyktig. Meir aktiv kontakt med store arbeidsplassar vil bli prioritert og ein arbeider med skreddarsydde løysingar for informasjon til tilsette i samarbeid med arbeidsgjevar.

Marknadsføring av eksisterande linjenett vil framleis vere ein viktig del av marknadsarbeidet, og



Figur 6 Skyss vil vidareutvikle bruk av digital trafikantinformasjon, og prioritere skreddarsydde informasjonsløysingar til store arbeidsplassar.
Foto: Skyss/Fred Jonny.

Skyss vil halde fram med tiltak der målet er å auke kunnskapen om kollektivreiser.

3.4 Meir synleg kollektivsystem

Å gjere kollektivtrafikken meir synleg som transportalternativ er viktig for å gjere kollektivreisa enkel for dei reisande. Det vil også kunne bidra til å auke statusen for kollektivtransporten og betre konkurrere med privatbilen.

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

Også når det gjeld standard på drift og vedlikehald av knutepunkt og haldeplassar er det ønske om å gjere eit løft. Det er sett i gang eit arbeid med å samle fylket sine leigeavtalar og avtalar for drift og vedlikehald. Slik vil ein legge til rette for å arbeide meir systematisk med dette. Det er også aktuelt å heve krava til mellom anna vedlikehald av leskur i avtalane. Det skal gjennomførast ei rullering av gjeldande strategi for drift og vedlikehald av fylkesvegane. Leskur vil bli tema i dette arbeidet.

Sjå kapittel 4 for meir om infrastrukturtiltak for knutepunkt og haldeplassar.

4 Effektive reiser

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

For å oppnå dette har ein i kollektivstrategien peikt på behovet for

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

4.1 Infrastruktur for kollektivtrafikken – organisering og ansvar

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

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

For tiltak innanfor Bergen kommune samarbeider stat, fylke og kommune om tiltak gjennom Bergensprogrammet – i eit felles plan- og byggjeprogram. For tiltak utanfor Bergen kommune har fylkeskommunen ansvar for å utarbeide eit plan- og byggjeprogram for fylkesvegane i Hordaland.

I handlingsprogram kollektiv vil ein søke å vise den samla innsatsen på kollektivområdet, ved å spegle tiltak frå alle relevante vedtekne handlings-, plan- og byggjeprogram.

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

4.2 Mål og gjennomføringsevne

Målet om ei endra reisemiddelfordeling er ambisiøse, og forutsigbare og effektive kollektivreiser er ein føresetnad for å tiltrekke seg eit stort antal nye reisande. Bybanen har vist at ein med eit effektivt og forutsigbart kollektivtilbod kan ta marknadsandelar frå privatbilen. Dette ser vi tydeleg i siste reisevaneundersøking for Bergensområdet. Tala viser ei markant endring i hovudreisemåtar mellom bydelane Bergenhus, Årstad, Fana og Ytrebygda – delen av reiser som bilfører er redusert frå 54 til 47 % frå 2008 til 2013.

Analysar av moglegheit til å nå målet om nullvekst i personbiltrafikken i Bergensområdet viser at sjølv med eit fullt utbygd bybanenett til alle bydelar i Bergen, vil omlag 60 % av alle kollektivreiser skje med buss. Dette er eit grovt anslag, men viser at det er nødvendig å satse på eit samla kollektivnett av buss og bane. Dei finansierte tiltaka for tilrettelegging av infrastruktur for buss som ligg i dette handlingsprogrammet vil ikkje vere nok til å nå målsettingane.

4.3 Utbygging av Bybanen

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

prosjekt i Bergensprogrammet, og HFK/Skyss tek del i arbeidet.

Utbygging av bybanenettet mot nord skal sikre betre kollektivdekning av Åsane bydel. Arbeidet med reguleringsplan er lagt på vent.

Utbygging av bybanenettet mot vest skal sikre betre kollektivdekning av Haukeland sjukehus, byutviklingsområde på Mindemyren og i Fyllingsdalen. Arbeidet med reguleringsplan er starta opp. Det å gjere utvalde haldeplassar til gode byttepunkt for dei reisande i det samla kollektivsystemet av buss og bane er viktig for vidare suksess med Bybanen. Løysinga for to bybanelinjer inn i sentrum frå sør er også ei utfordring det er avgjerande å finne gode løysingar for.

4.4 Strekningsvise analysar

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

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

4.4.1 Festplassen - Kronstad

Linje 9 mellom Festplassen og Kronstad vart oppretta hausten 2104 i samband med opning av den nye høgskulen. Traseen har dårleg framkome, og det er gjort ei strekningsvis analyse for å identifisere tiltak for å betre tilhøva. Forslag til tiltak er handsama i Bergensprogrammet. Mindre tiltak for tilrettelegging av haldeplassar og kryss er gjennomført i 2015 og planlagt 2016. Dei «tyngre» framkomsttiltaka er ikkje iverksett.

4.4.2 Birkelundstoppen/Sædal - sentrum - Lyngbø

Denne traseen vil vere ein av dei tyngste busstraseane i Bergen, sjølv etter at Bybanen er bygd ut mot nord og vest. På denne bakgrunnen vart det i 2014 gjort ei strekningsvis analyse for å peike på tiltak som kan auke kvaliteten og attraktiviteten til tilbodet på strekninga. Forslag til

tiltak er handsama i Bergensprogrammet. Det er planlagt sanering av haldeplassar og tilpassing til 24-meters buss på strekninga sentrum - Birkelundstoppen i 2016. Det blir arbeidd med planar for kollektivfelt på nord- og sørsida av Haukeland universitetssjukehus. På delar av traséen på Laksevåg vil ein i 2016 teste ut prioritering av bussane i lyskryss (sjå punkt 4.5). Arbeidet med utbetring av sentrumsterminalen er også viktig for denne strekninga (sjå tabell 6).

4.4.3 Hesthaugveien - Åsamyrane - Nyborgkrysset

Knytt til konsekvensutgreiinga for Bybanen mot Åsane vart det gjort ein gjennomgang av viktige kollektivtrasear, og peikt på aktuelle tiltak for å betre framkomsten for bussane på kort og lang sikt. I Hesthaugveien er det i 2016 planlagt bygging av kollektivfelt i retning aust ved Åsane terminal. For dei andre tilrådde tiltaka blir det arbeidd med planavklaring.

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

4.5 Aktiv signalprioritering

Med innføringa av sanntidssystemet på bussane i Bergensområdet er det moglegheit for også å betre framkomsten for kollektivtrafikken. Systemet kan også bli nytta til å prioritere bussane i lyskryss (aktiv signalprioritering), noko som vil bidra til å gjere kollektivtrafikken meir konkurransedyktig

I 2015 er det starta opp eit forprosjekt for å gje bussane prioritet i lyskryss i Kringsjøvegen på Laksevåg i Bergen. Forprosjektet vil bli følgt av eit prosjekt for mogleg utrulling av desse løysingane i andre område i Bergen.

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

4.6 Kollektivfelt/sambruksfelt

Tabellane under viser tiltak med kollektivfelt eller sambruksfelt som er forankra i Bergenprogrammets handlingsprogram og søknad til Belønningsordninga for betre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområda for perioden 2015-2018. Dette inneber at tiltaka har finansiering (tabell 4).

Det vert arbeidd med utgreingar for kollektivfelt på eit utval strekningar – som førebuing til rullering av Bergensprogrammet sitt handlingsprogram. Desse er altså ikkje inkludert i Bergensprogrammets inneverande handlingsprogram, og har dermed ikkje finansiering per i dag (tabell 5).

Kollektivfelt/sambruksfelt med finansiering	Status i arbeidet
Allestad – Skarphaugen (Fyllingsdalen del I)	Kollektivfelt retning Oasen med parallell gang- og sykkelveg. Tiltaket er første del av prosjekt for samanhengande kollektivfelt mellom Allestadvegen og Sikthaugen. Er starta opp 2015, med ferdigstilling 2016.
Fjøsanger – Kristianborg	Prøveprosjekt med sambruksfelt på strekninga Fjøsanger – Kristianborg er knytt til opning av Ringveg vest byggetrinn II, forventa i 2016.
Hesthaugveien	Det er utgreidd kollektivfelt i Hesthaugvegen, retning aust fram til Åsane terminal. Planlagt byggestart i 2016.

Tabell 4 Kollektivfelt/sambruksfelt med finansiering

Ønska kollektivfelt/sambruksfelt	Status i arbeidet
Skarphaugen – Oasen T – Rundkjøring nord for Oasen T (Fyllingsdalen del II)	Forlenging av kollektivfelt del I, via ny, universelt utforma Oasen terminal. Godkjent reguleringsplan. Tiltaket har ikkje finansiering i gjeldande handlingsprogramperiode for Bergensprogrammet.
Rundkjøring nord for Oasen T – rundkjøring Sikthaugen (Fyllingsdalen del III)	Tosidig kollektivfelt med tilhøyrande gang- og sykkelveg. Planarbeidet er ønskje starta opp i 2016. Tiltaket har ikkje finansiering i gjeldande handlingsprogramperiode for Bergensprogrammet.
Haukås – Breistein	Kollektivfelt retning nord mot Breisteinskrysset. Riksvegtiltak som ikkje er endeleg handsama.
Haukeland nord	Det vert arbeidd med moglegheiter for kollektivfelt og sykkelveg retning sør frå dagens kollektivfelt i Årstadvegen til haldeplass Haukeland nord.
Haukeland sør	Det vert arbeidd med moglegheiter for kollektivfelt retning nord frå dagens kollektivfelt ved Haukeland sør.
Nattlandsveien	Det vert arbeidd med moglegheiter for kollektivfelt retning nord frå Landåstorget gjennom kryss ved Hagerups vei. Del av kommunal reguleringsplan.
Gyldenpris	Det vert arbeidd med kollektivfelt på rampe fra Michael Krohns gate til påkjøring Puddefjordsbrua. Del av sykkelprosjekt i Carl Konows gate. Sykkelprosjektet har midler frå og med 2016.

Tabell 5 Ønska kollektivfelt/sambruksfelt utan finansiering

4.7 Heve kvaliteten på knutepunkt og haldeplassar utanfor Bergen

Det er gjennomført ei kartlegging av kollektivknutepunkt utanfor Bergen som viser stort behov for opprusting. I dei aller fleste knutepunkta vil mindre tiltak som til dømes skilting ha stor verdi, men på meir enn halvparten av knutepunkta er det behov for større tiltak.

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

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

Det blir arbeidd kontinuerleg med mindre oppgraderingstiltak i ei eiga faggruppe. Desse tiltaka blir lagt fram i årlege plan- og byggeprogram for fylkesvegane i Hordaland utanom Bergen.

I Askøypakken vil ein i 2016 gjennomføre kollektivtiltak for omlag 20 mill. kr. Dette inneber oppgradering og trafikksikring av haldeplassar, oppgradering av Ravnanger terminal og forprosjekt for kollektivfelt mellom Krokåsskiftet og Strusshamnkrisset.

Det er nyleg gjort ei utgreiing av utvalde ferjekaier i fylket, med spesiell fokus på universell utforming. Det er per no ikkje finansiering til gjennomføring av tiltaka som er peikt på.

4.8 Heve kvaliteten på knutepunkt og haldeplassar i Bergen

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

Tabellen på neste side viser knutepunkt som er inne i Bergensprogrammet sitt handlingsprogram fram til 2017. I tillegg er fleire knutepunkt i prosess knytt til arbeid med planlegging og bygging av Bybanen i Bergen.

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

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

- **Kråkenes/Bergveien.** Planlagt byggestart i 2015 for nytt endestopp med rundkjøring, reguleringsplasser og to busstopp. Tiltaket er forventa ferdigstilt i 2016.
- **Nesttun.** Reguleringsplassar for buss ved Nesttun knutepunkt. Reguleringsplan er bestilt hjå Statens vegvesen.
- **Fridalen/Haukelandsveien.** Snu- og reguleringsplasser for bussar i Haukelandsområdet. Tiltaket skal bidra til å løyse plassutfordringar knytta til bussdrift til og fra Haukeland. Byggestart 2015.



Figur 7 I sommarsesongen er det tidvis kaotiske tilstander ved Voss stasjon. Planlegginga av ny bussterminal er under arbeid, med planlagt byggestart i 2016.

Utvalde kollektivknutepunkt utanfor Bergen	Status i arbeidet
Voss stasjon (Voss kommune)	Prosjektering av ny bussterminal er under arbeid. Planlagt byggestart er i første halvår 2016, men er avhengig av at ein finn fram til eit finansieringsopplegg.
Leirvik (Stord kommune)	Lokalisering av nytt kollektivknutepunkt er vedtatt av Stord kommune, og det blir for tida arbeidd med eit planforslag.
Straume (Fjell kommune)	Nytt kollektivknutepunkt knytt til Straume senter vert planlagt som ein del av nytt Sotrasamband.
Ravnanger (Askøy kommune)	Oppgradering av mindre kollektivknutepunkt gjennom bruk av kollektivmidlar i Askøypakken.
Kleppestø (Askøy kommune)	Områdeplan med nytt knutepunkt er i prosess. HFK/Skyss har utarbeidd bakgrunnsnotat.
Knarvik (Lindås kommune)	Områdeplan for Knarvik sentrum er i prosess. Knutepunktet vert på sikt flytta (plan for ny Fv 57 mellom Knarvik og Isdalstø). HFK arbeider for tida med ein moglegheitsstudie for midlertidig løysing for terminal-funksjonen for buss.
Rosendal (Kvinnherad kommune)	Reguleringsplan er godkjent, og ein er i gang med eit forprosjekt.
Flatøy (Meland kommune)	Skisseprosjekt ferdig, formelt planarbeid er satt i bestilling i 2015.
Osøyro (Os kommune)	Planlegging av parkeringshus i Osøyro over bussterminalen er i prosess, fylkeskommunen er inviterte til å gje råd om val av løysing.
Stokkabekken (Bømlo kommune)	Reguleringsplan for knutepunkt og innfartsparkering er godkjent. Tiltaket skal realiserast som ein del av Bømlopakken, og er planlagt ferdigstilt juni 2017.
Kollektivknutepunkt i Bergen	Status i arbeidet
Sletten terminal	Haldeplass og snuplass ved Sletten bybanestopp, med reguleringsplassar, opphalds- og servicerom for passasjerar og sjåførar, sykkelparkering med mer. Tiltaket har finansiering frå 2016, og det er planlagt byggestart same år.
Oasen terminal	Som ein del av tiltaket kollektivfelt Fyllingsdalen del II er det planlagt etablert ny, universelt utforma terminal ved Oasen. Reguleringsplan er godkjent. Det vidare arbeidet blir ein del av arbeidet med Bybanen sitt byggetrinn fire.
Sentrumsterminalen	Det skaletablerast betre tilhøve for reisande og bussar, med universell utforming og estetisk opprusting. Planlagt oppstart av arbeid i Christiesgate og Allehelgensgate i 2016.
Storavatnet terminal	Ny terminal på Storavatnet blir planlagt som ein del av nytt Sotrasamband. Planane er ute på høyring hausten 2015.
Birkelandsskiftet terminal	I samband med B3 for bybanen, blir det etablert kollektivterminal med innfartsparkering ved Birkelandsskiftet. Planlagt opning i 2016.
Arna terminal	Det er satt i gang et forprosjekt for oppgradering og utviding av kapasitet ved terminalen.
Åsane terminal	Det skal bli etablert 3 - 4 ekstra oppstillingsplassar for buss. I tillegg vil ein få fleire reguleringsplassar. Forventa utført i 2016.
Kronstad	Del av planlegging av Bybanen mot Fyllingsdalen.
Haukeland	Del av planlegging av Bybanen mot Fyllingsdalen.

Tabell 6 Utvalde kollektivknutepunkt i og utanfor Bergen

4.9 Innfartsparkering

Hausten 2015 opna to nye parkeringsplassar med oblatordning for kollektivreisande på Straume på Litle-Sotra. Ved kollektivterminalen på Straume er det omlag 130 plassar, og i Kystbygarasjen 50 plassar.

Hordaland fylkeskommune har vedteke ein strategi for innfartsparkering fram mot 2030, der Bergen kommune støtter hovudprinsippa. Strategien har delt fokus mellom Bergen og omlandskommunane.

I Bergen blir arbeidet med innfartsparkering koordinert med vidare utbygging av Bybanen (Birkelandsskiftet og Åsane). I påvente av endelig trase for Bybanen blir det også arbeidd med midlertidige løysingar for innfartsparkering i Åsane. Her er det aktuelt både med leige og med plassar i offentleg eige.

Det blir også arbeidd med moglege betalingsløysning for innfartsparkering.

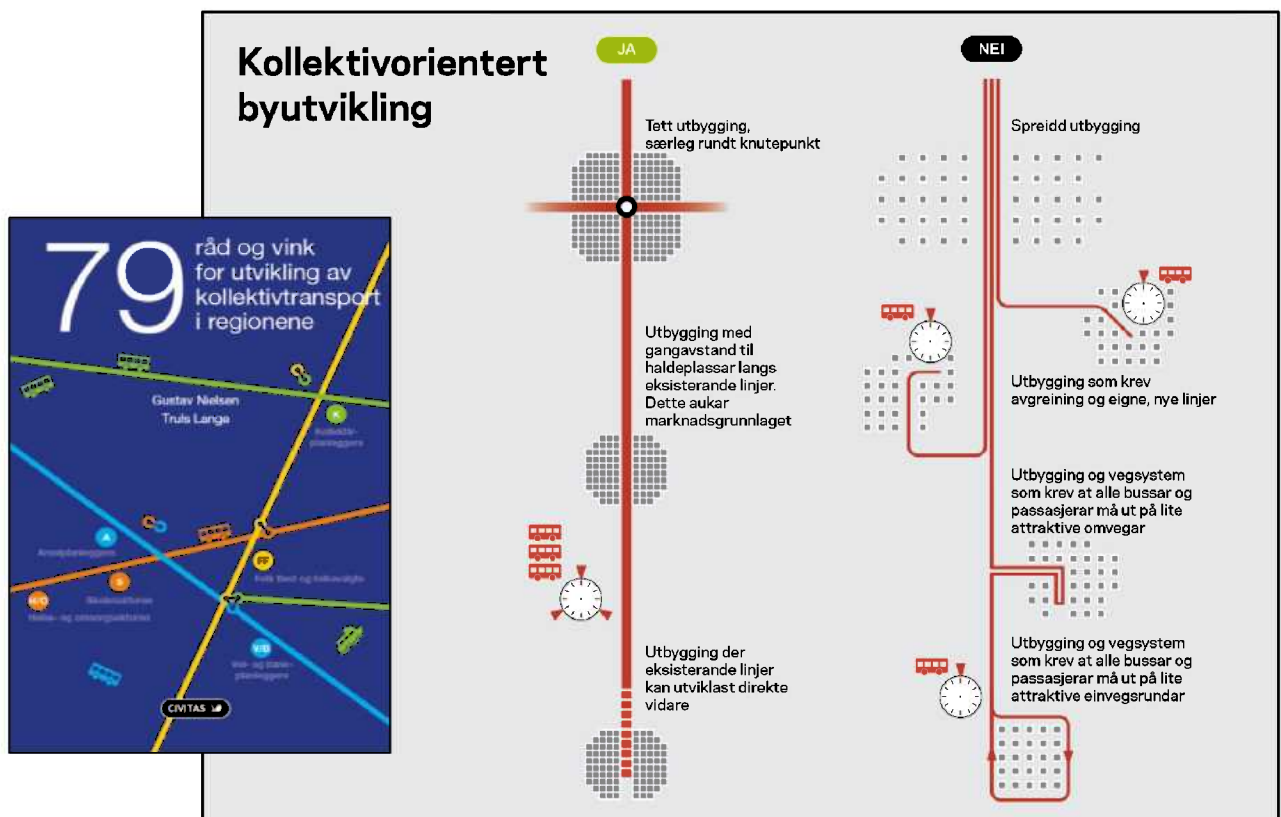
Innfartsparkering for sykkel skal bli etablert på alle store kollektivknutepunkt i Bergensområdet.

4.10 Kollektivorientert byutvikling

For å nå målet om ei ny reisemiddelfordeling er det avgjerande å få til ei by- og sentrumsutvikling som legg til rette for alle dei miljøvenlege transportformene. I kollektivstrategien er behovet for byutvikling med fortetting i kollektivaksar, rundt bydelssentra og i kollektivknutepunkt framheva.

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

Ein bør også vurdere å starte opp eit opplegg for kompetanseheving for fagmiljøa i fylkeskommunen, kommunane og andre etatar. Delar av dette kan moglege knyttast til arbeidet med framtidige bymiljøavtale for Bergen.



Figur 8 Kollektivstrategien framhever behovet for byutvikling med fortetting i kollektivaksar, rundt bydelssentra og i kollektivknutepunkt. Handboka «79 råd og vink» av Nielsen og Lange underbygger dette. Boka er skrive på bestilling frå Samferdselsdepartementet, og er meint som eit verktøy for både planleggjarar, politikarar og andre som ønskjer å bidra til utvikling av kollektivtransporten.

5 Miljøvenleg drift

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

Oppsummert vil ein sikre meir miljøvenleg drift av kollektivtrafikken ved å

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

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

Demonstrasjonsprosjektet med biogasshybridbussar som vart gjennomført i 2013 og 2014 er no avslutta. Prosjektet har gjeve nyttige erfaringar og positive resultat. Høgskulen i Bergen har gjort målingar som viser at utsleppa er svært låge. Utsleppa av NO₂ (den farlegaste komponenten i giftlokket over Bergen) er nær null. Utsleppa av NO_x tilsvarar utsleppet frå éin bensindreven personbil. Det vart målt 15 til 20 prosent reduksjon i CO₂-utsleppet per passasjerkilometer, samanlikna med ein konvensjonell gassbuss. Dei to bussane skal no over i ordinær drift.

5.1 Biogass som drivstoff for bussane i Bergensområdet

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

Opp mot 100 bussar i Skyssregi køyrer med naturgass som drivstoff i Bergen i dag. Desse bussane er tilrettelagt for biogass. Bergen kommune har eit biogassanlegg under bygging i Rådalen. Biogassanlegget er planlagt å stå klart i løpet av 2016, og vil da ha kapasitet til omlag 80 bussar.

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

Effekten av dette arbeidet vil vere reduksjon i utslepp av klimagassar frå kollektivtrafikken, når ca. 80 bussar går over frå naturgass til biogass i Bergen sentrum. Ei utviding av bruken til å gjelde fleire bussar vil krevje auka kapasitet i biogassanlegget.



Figur 9 Biogasshybridbussane som er testa ut har svært låge utslepp. Utslepp av NO₂ er nær null, og CO₂-utsleppa er 15-20 % lågare enn frå ein konvensjonell leddbuss som går på gass.

5.2 Utvida bruk av elektriske bussar/ trolleybuss

Det er vedteke ei vidare satsing på trolleybussdrifta i Bergen. Fylkeskommunen overtok infrastrukturen for trolleybussane frå juni 2015. Trolleybussane har i samband med dette fått ei oppgradering, og drift av trolleybussane er lagt som ein del av kontrakten for Bergen sentrum.

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

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

5.3 Utsleppskrav og materiell i nye bussanbod i Bergen

Kontraktane for rutepakkane Bergen sentrum, Bergen sør og Bergen nord går ut i 2019 og 2020. Knytt til utlysing av nye anbod er det moglegheit for å gjere endringar i bussparken i Bergen og setje nye miljøkrav til bussmateriellet.

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

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

5.4 Utsleppskrav og materiell i nye ferjeanbod

Fylkesutvalet vedtok i sak om strategiske vegval for neste generasjon ferjekontraktar ein «miljømodell» med krav om lågutslepp, og at nullutsleppsteknologi vert førebudd der dette kan forsvarast teknologisk og økonomisk.

Ein er no i gang med å førebu anbodskonkurransar for å inngå nye ferjekontraktar. Skyss vil leggje føringar knytt til utslepp av klimagassar for kvar rutepakke, medan operatørane definerer kva løysingar som må til for å oppnå desse effektane. Oppstart av nye kontraktar vil skje frå 2018 og utover.

5.5 Miljøbåt Kleppestø-Strandkaaien

Fylkesutvalet har tidlegare vedteke at båtsambandet Kleppestø-Strandkaaien skal driftast med miljøfartøy. Det er planlagt gjennomført ein anbodskonkurransen, som skal legge forholda til rette for at det skal vere mogleg med elektrisk drift på sambandet. Som følge av arbeid med nye planar for Kleppestø sentrum er det inngått avtale om drift av sambandet med konvensjonelt fartøy i tre år.

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

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

6 Oppsummering 2016 - 2019

Strategiar for best tilbod der flest reiser	Prioriteringar og tiltak 2016 - 2019
<i>Styrke kollektivtilbodet for dei store reisestraumane</i>	Opne Bybanen frå Lagunen til Bergen lufthamn, og leggje om busslinjene i området
<i>Vidareutvikle stamlinjene i Bergen</i>	Styrke busstilbodet i Bergen knytt til innføring av tidsdifferensierte bompengar
<i>Utvikle regionale stamlinjer i Bergensområdet</i>	Etablere regionstamlinjer i Bergensområdet, første strekning Nordhordland - Bergen
<i>Knyte regionane i fylket saman</i>	Gjennomføre tiltak for betre kapasitet for buss i Bergen sentrum
<i>Tilby eit samanhengande grunntilbod i heile fylket</i>	Styrke planleggingsgrunnlaget mellom anna med betre verkty for analyse av passasjertal og køyretider
<i>Samordne offentleg transport i tynt befolka område</i>	Førebu endringar i rutetilbodet knytt til nye bussanbod og vidare utbygging av Bybanen, mellom anna utarbeide trafikkplanar for utvalde område
<i>Utvikle eit enklare og meir effektiv linjenett</i>	Utgjeie framtidig kollektivnett buss/bane i planlegging av nye byggetrinn for Bybanen
	Definere framtidig hovudlinjenett for å knyte regionane i fylket saman
	Vidareutvikle forvaltninga av skuleskyss, mellom anna utarbeide betre retningslinjer og samhandling med kommunar og skular
	Gjennomføre anbodskonkurransar og starte opp nye anbod for fylkesvegferjene

Strategiar for enkle reiser	Prioriteringar og tiltak 2016 - 2019
<i>Enkelt å finne relevant informasjon om reisa</i>	Gje dei reisande melding om avvik og endringar på ein god måte
<i>Enkelt å velje riktig billett og å betale for denne</i>	Gjere det enda enklare å kjøpe billett og betale for denne
<i>Auke kunnskapen om kollektivreiser</i>	Kartlegge løysingar for sal og billettering i framtida
<i>Gjere kollektivtrafikken synleg i det offentlege rom</i>	Gjennomføre endringar som følgje av ny takst- og sonestruktur
<i>Heve kvaliteten på knutepunkt og haldeplassar</i>	Utarbeide skreddarsydd løysingar for informasjon til tilsette ved store arbeidsplassar
	Marknadsføre eksisterande linjenett
	Oppgradere haldeplassar og informasjon i Bergen sentrum og på knutepunkt og terminalar utanfor Bergen

Strategiar for effektive reiser	Prioriteringar og tiltak 2016 - 2019
<i>Minimere stoppetid på haldeplass</i>	Planlegge for vidare bybaneutbygging og samla kollektivnett for buss og bane mot nord og vest
<i>Infrastrukturtiltak som får bussen fram</i>	Gjennomføre strekningsvise analysar for fleire av bystamlinjene og dei viktigaste bylinjene
<i>Restriktive tiltak for biltrafikken</i>	Gjennomføre pilotprosjekt for aktiv signalprioritering som gir erfaringsgrunnlag for fleire aktuelle kryss og strekningar
<i>Kollektivorientert byutvikling</i>	Gjennomføre planlagde kollektivfelt/sambruksfelt og planlegge for realisering av fleire aktuelle trasear
	Gjennomføre planlagde oppgraderingar av knutepunkt og haldeplassar i og utanfor Bergen
	Følgje opp strategi for innfartsparkering, koordinert med utbygging av Bybanen (Åsane og Birkelandsskiftet), innfartsparkering for sykkel på alle store kollektivknutepunkt
	Styrke fylkeskommunen si rolle som høyringsinstans for areal- og transport, og å starte eit opplegg for kompetanseheving for fagmiljøa

Strategiar for miljøvenleg drift	Prioriteringar og tiltak 2016 - 2019
<i>Sikre låge utslepp frå busstrafikken</i>	Ta i bruk lokalprodusert biogass frå Bergen kommune sitt anlegg i Rådalen som drivstoff på gassbussane i Bergensområdet
<i>Redusere miljøbelastning frå båt- og ferjetrafikken</i>	Utgjeie utviding av linje 2 for trolleydrift på strekningane mot Nesttun, Oasen og Laksevåg
<i>Pådrivar for forskning og utvikling</i>	Vurdere krav til drivstoff og teknologiar til bussane for nye anbod i rutepakkane i og rundt Bergen
	Inngå nye kontraktar for fylkesvegferjer
	Førebu ny kontrakt for «Miljøbåt» på sambandet Kleppestø-Strandkaaien

7 Økonomiplan 2016 - 2019

7.1 Drift

Kostnadsveksten knytt til drift av kollektivtransporten vil vere utfordrande i åra framover. Urbanet analyse har på oppdrag frå Skyss samanstilt ulike kostnadskomponentar som vil vere relevante dei neste 5-7 åra. I rapporten blir nye anbod for buss, bane og ferje, og utvikling av rutetilbodet knytt til målet om nullvekst i personbiltrafikken peikt på som dei største kostnadsdrivarane. Rapporten viser at drifta kan kome til å koste 600 mill. kroner meir enn i dag, men talet er basert på ei rekkje usikkerheitsmoment.

I rapporten blir det peikt på at det er sannsynleg med ei auke i prisnivået for alle typar transportmiddel ved neste generasjon anbod. I tillegg til generell auke i driftskostnader vil krav om lågutsleppsmateriell og teknologiløysingar gi potensielt store kostnader.

I sak om strategiske vegval for neste generasjon ferjekontraktar er det presisert at ambisjonane om ein fornya og meir miljøvenleg ferjeflåte vanskeleg kan verte innfridd innanfor rammene av dagens budsjett til fylkesvegferjer (317 mill. kroner i 2015).

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

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

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

7.2 Investeringar

Tabell 7 viser utvalde postar frå fylkesrådmannen sitt framlegg til investeringsbudsjett på samferdselsområde, økonomiplan 2016 - 2019.

7.3 Bymiljøavtale og belønningsavtale

Hordaland fylkeskommune har saman med Bergen kommune inngått ein 4-årig avtale med Samferdselsdepartementet om tildeling frå «*Belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene*» for perioden 2015 - 2018.

Avtalen omhandlar i hovudsak tiltak innanfor Bergen kommune sine grenser. Tiltaksplanen er utarbeidd med grunnlag i Bergensprogrammet, kollektivstrategien og andre sentrale plandokument. Hordaland fylkeskommune, i samråd med Bergen kommune, har også blitt tildelt ekstra belønningmidlar i 2015. Ekstraløyvinga skal i hovudsak gå til kapasitetsaukande kollektivtiltak knytt til innføring av tidsdifferensierte bompengar i 2016, med ei ramme på 35 mill. kroner.

Belønningmidlar og framtidig bymiljøavtale vil vere finansieringskjelde for gjennomføring av store delar av tiltaka i handlingsprogrammet for kollektivstrategien. Avtalen har avgjerande verdi for vidare utvikling og styrking av rutetilbodet. Samstundes vil det vere behov for å styrke finansiering til drift av kollektiv i åra framover. Iverksette tiltak vil krevje finansiering i påfølgjande år, samstundes som det er mål og planar om nye kollektivtiltak. Gjeldande belønningsavtale sikrar ikkje tilstrekkeleg finansiering til drift i samsvar med våre ambisjonar om vekst i talet på kollektivreisande.

Tabell 8 viser sum midlar som er tildelt gjennom avtalen, fordelt på ulike tiltaksområde, inklusiv ekstraløyving for 2015.

Investeringar	2016	2017	2018	2019
Billetteringssystem	8,0		4,0	4,0
Billettautomatar	5,0			
Ruteinformasjonssystem (sanntid)	3,0	3,0	3,0	3,0
Automatisk passasjerteljing (ATP)	5,0			
Trafikantinformasjonssystem	3,0	3,0	3,0	3,0
Miljømodell for ferjeanbod	3,0			
Digital trafikantinformasjon	2,0			
Oppgradering av kaiar/terminalar	1,0	1,0	1,0	1,0

Tabell 7 Framlegg til investeringsbudsjett 2016 - 2019, utvalde postar, i mill. kroner.

Tiltak	2015	2016	2017	2018	2015-2018
Planmidlar; bybane, buss og sykkel	40	30	15	10	95
Utvikling og styrking av kollektivtilbodet	45+45	50	60	65	220
Terminalar og knutepunkt - stamlinene	20	20	80	80	200
Framkomsttiltak for buss - stamlinene	20+5	20	80	80	200
Sykkeltiltak	5	10	55	70	140
Gangetiltak	2	5	15	8	30
Miljøtiltak	2	5	5	8	20
Sum midlar frå belønningsordninga	184	140	200	200	724

Tabell 8 Samla tilskott over belønningsordninga 2015 - 2018 i mill. kroner, inklusiv ekstraløyving for 2015, fordelt på tiltaksområde. For åra 2017 og 2018 er søknaden avkorta; det er innvilga mindre midlar enn det er søkt om. Fordelinga mellom tiltaksområda er så langt ikkje oppdatert i tråd med dette.

HORDALAND FYLKESKOMMUNE V/ SKYSS

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

T +47 55 23 95 50 **F** +47 55 23 95 20 **E** skyss@skyss.no

skyss.no