



HANDLINGSPROGRAM 2017-2020

KOLLEKTIVSTRATEGI FOR HORDALAND



1	Strategiar og mål for kollektivtrafikken	4
2	Best tilbud der flest reiser	6
2.1	Årleg styrking av kollektivtilbodet i Bergen	6
2.2	Utvikle rutetilbod på buss og bane	6
2.3	Utvikle ferjetilbodet	7
2.4	Utvikle båttilbodet	8
2.5	Planlegge framtidig kollektivnett bane/buss i Bergen	9
2.6	Sikre betre utnytting av kapasitet for buss i Bergen sentrum	9
2.7	Styrke planleggingsgrunnlaget	9
2.8	Utvikle regionstamlinjer	10
2.9	Utvikle hovudlinjenett for å knyte fylket saman	11
2.10	Vurdere utvida bruk av fleksible kollektivløysingar	11
2.11	Etablere betre system og rutinar forarbeidet med skuleskyss	11
2.12	Sykkel-VM 2017	11
3	Enkle reiser	12
3.1	Sikre betre informasjon til dei reisande	12
3.2	Forenkla billetter og betalingsløysingar	12
3.3	Auke kunnskapen om rutetilbod for å nå nye reisande	13
3.4	Gjere kollektivsystemet meir synleg	13
4	Effektive reiser	14
4.1	Infrastruktur for kollektivtrafikken – organisering og ansvar	14
4.2	Endra reisemiddelfordeling – mål og verkemiddel	14
4.3	Utbygging av Bybanen	15
4.4	Gjennomføre og følgje opp strekningsvise analysar	16
4.5	Teste ut aktiv signalprioritering	17
4.6	Etablere fleire kollektivfelt/sambruksfelt	18
4.7	Heve kvaliteten på knutepunkt og haldeplassar i Bergen	19
4.8	Heve kvaliteten på knutepunkt og haldeplassar utanfor Bergen	20
4.9	Leggje til rette for innfartsparkering	21
4.10	Kollektivorientert byutvikling	21
5	Miljøvenleg drift	22
5.1	Utvikle miljøkrav i nye transportanbod	22
5.2	Redusere utslepp frå buss i Bergensområdet	22
5.3	Redusere utslepp frå buss i Hordaland utanfor Bergensområdet	22
5.4	Redusere utslepp frå ferjesambanda	23
5.5	Redusere utslepp frå båttrutene	23
6	Økonomiplan 2017–2020	24
6.1	Drift	24
6.2	Investeringar	24
6.3	Bymiljøavtale og belønningsavtale	24
7	Oppsummering 2017–2020	26

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, og inneheld status på tiltak som er sett i verk.

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.

Det er gjort ulike analysar for å konkretisere kva nullvekstmålet vil bety for kollektivtrafikken i byområdet. I forarbeid til trafikkplan for Bergen er det gjort ein gjennomgang av ulike prognosar. Her legg ein til grunn at kollektivtrafikken må ha en årlig passasjervekst på om lag 3,5 prosent dersom ein skal nå målet om nullvekst i personbiltrafikken i

Bergen. Da er potensialet for gang- og sykkelreiser justert opp i høve til tidlegare prognosar. Ein ser dermed for seg 80 millionar kollektivreiser i Bergen i 2030, mot 47,4 millionar i 2015.

Målet om vekst i kollektivtrafikken er sett 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 2014-2030 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 eigen rapport. Denne vil bli lagt fram så snart tala for føregåande år er klare, og for fylkestinget i juni kvart år.



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 gi eit best mogleg kollektivtilbod til flest mogleg av innbyggjarane i Hordaland, innanfor våre økonomiske ramar. 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 område
- utvikle eit enklare og meir effektivt linjenett.

For å setje desse strategiane ut i livet, vil ein i perioden gjennomføre arbeidet som er skildra under.

2.1 Årleg styrking av kollektivtilbodet i Bergen

I 2016 har kollektivtilbodet i Bergen blitt styrka på fleire viktige punkt – prioritert i tråd med strategiane.

Hausten 2016 vart kollektivtilbodet i Bergen styrka med om lag 130 nye daglege avgangar, finansiert over fylkesbudsjettet. Desse kom i tillegg til om lag 300 nye daglege avgangar som blei sett i verk i samband med innføringa av tidsdifferensierte bompengetakstar.

Bystamlinjene og andre linjer med mange reisande og kapasitetsproblem er prioriterte. Hausten 2016 fekk bystamlinjene 3 og 4 (Støbtan-Sletten og Flaktveit-Hesjohlet), samt linje 10 (Mulen-Søndre

Skogvei/Wergeland) og linje 12 (Smiberget-Montana) den største auken.

I 2016 har også fleire avgangar i helg og i sommarvekene vore prioritert. Med styrking av tilbodet på kvardagar aukar også behovet for og forventningane om betre tilbod i helg og feriar.

Hausten 2016 blei Bybanen forlenga til Birkelandsskiftet. Birkelandsskiftet er midlertidig endepunkt fram til byggjearbeidet på Bergen lufthamn Flesland er ferdigstilt, og Flesland kan opne som endeleg endepunkt. Det er gjort tilpassingar av busslinjene i Bergen sør knytt til oppstart av banen. Skyss vil følgje med på korleis reisemønstra i Ytrebygda endrar seg og gjere naudsynte justeringar etter korleis behovet utviklar seg.

Det er lagt opp til vidare utvikling og styrking av rutetilbodet i Bergen i 2017, finansiert med belønningssmidlar.

Båttilbodet mellom Kleppestø og Strandkaien er styrka med fleire avgangar laurdagar. Kapasiteten på sambandet er pressa på dei mest populære avgangane, og Skyss arbeider no med å få auka kapasiteten på sambandet frå 1.1.2018.

2.2 Utvikle rutetilbod på buss og bane

Ved utlysing av nye anbod 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 ei rekkje store anbodskonkurransar. Arbeid med nye konkurransegrunnlag er tidkrevjande. Dette skal gjennomførast parallelt med oppfølging av dagleg drift. Høgare ambisjonar og nye krav til dømes når det gjeld moglegheit for bruk av ny teknologi, gjer at omfanget av anbodsarbeidet er omfattande.

Tabellen under viser når avtaleperiodane går ut for dei ulike anbodskontraktane.

Kontrakt	Kontraktutløp
Sunnhordland	2017
Nordhordland	2018
Austevoll	2019 (+1 + 1 år opsjon)
Bybanen	2019
Vest	2019
Bergen sør	2019
Bergen nord	2020
Bergen sentrum	2020
Osterøy	2020
Servicelinjene i Bergen	2020 (+1 + 1 år opsjon)

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

Det siste året er det løyst ut opsjon for kontraktane Bybanen (eitt år) og Osterøy (to år).

2.2.1 Nye anbud i Bergensområdet

Kontraktane Bergen sentrum, Bergen nord, Bergen sør og Vest har utløp i 2019 og 2020.

Skyss har sett i gang arbeidet med trafikkplan for Bergen, som skal ligge til grunn for utforminga av rutetilbodet i nye kontraktar. Det er eit mål for arbeidet å få utarbeidd eit linjenett som har tilstrekkeleg kapasitet og kvalitet til å nå målet om nullvekst i personbiltrafikken i byområdet.

I forkant av ny kontrakt for Vest er det behov for ein gjennomgang av rutetilbodet på Askøy.

Kontrakten for drift av Bybanen har utløp i juli 2019. På Bybanen vil det vere sentralt å sikre god kapasitet, og å sørge for eit godt samanhengande tilbod mellom buss og bane.

2.2.2 Nye distriktsanbud - buss

Nytt anbud for Sunnhordland (Stord, Fitjar, Bømlo og Sveio) startar opp i august 2017. På bakgrunn av vedteken trafikkplan vil det bli gjennomført endringar i rutetilbodet – spesielt knytt til Leirvik. Målet med omlegginga er eit forenkla og styrka tilbod for dei største reisestraumane i byen.

Nytt anbud for Nordhordland skal lysast ut i mars 2017. Skyss har utarbeidd ein trafikkplan for

området som vil ligge til grunn for utforminga av rutetilbodet i ny kontrakt. Det er gjort ei vurdering av dagens kollektivtilbod og utforming av framtidig linjenett og rutetilbod basert på utviklinga i transportbehovet i regionen, med særleg vekt på tilbodet mellom Nordhordland og Bergen. Ambisjonen er å gi gode bytemoglegheiter og samanhengande reiser, med prioritet knytt til skule- og arbeidsreiser.

Skyss vil i forkant av nye anbuds konkurransar for Austevoll og Osterøy gjere ei vurdering av behov for omlegging av rutetilbodet.

2.3 Utvikle ferjetilbodet

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

Kontrakt	Kontraktsutløp
Masfjordnes-Duesund	2018
Nordhordland	2019
Sunnhordland	2019
Midthordland/Austevoll	2017 2019
Hardanger	2019
Klokkarvik-Hjellestad	2019

Tabell 2 Anbudskontraktar for ferje som går ut i perioden

Etter ein omfattande prosess med utarbeiding av konkurransegrunnlag er desse lyst ut, med planlagt tildeling oktober 2016 og februar 2017. I anboda er det lagt inn krav om betydeleg reduserte utslepp av klimagassar. Anbudskonkurransen vil vise om dette også vil føre med seg fornying av ferjeflåten. I tillegg vil kapasiteten bli auka på utvalde samband.

Oppstart av nye kontraktar vil skje 1. januar 2020, med unntak av sambanda Krokeide–Hufthamar og Husavik–Sandvikvåg som startar opp 1. januar 2018, og Masfjordnes–Duesund som startar opp 1. januar 2019.

2.4 Utvikle båttilbodet

Fylkeskommunen ved Skyss har ansvar for i alt åtte anbudsutsette båttruter i Hordaland, fordelt på seks kontraktar. I løpet av handlingsplanperioden går følgjande kontraktar ut:

Kontrakt	Kontraktsutløp
Kleppestø-Strandkaaien	2017
Nordhordland	2018
Turistrute Hardanger	2019

Tabell 3 Anbudskontraktar for snøggbåt som går ut i perioden

Fram mot 1. januar 2018 vil Skyss inngå ein ny kontrakt som samlar bybåtsambanda Kleppestø-Strandkaaien og Knarvik-Frekhaug-Bergen. Det vil mellom anna bli utarbeidd løysingar for auka kapasitet på sambandet mellom Bergen og Askøy. Også behov for auka kapasitet på Nordhordlandsbåten vil bli vurdert.

Kontrakten for Turistrute Hardanger er forlenga ut 2019. Også her vil det bli vurdert auka kapasitet på sambandet knytt til nytt anbod.

I tråd med vedtak i fylkestinget vil det bli utarbeidd ein overordna strategi for kollektivtrafikk på sjøen. Framlegg til strategi vil bli lagt fram til politisk handsaming.



2.5 Planlegge framtidig kollektivnett bane/buss i Bergen

Gjennom arbeidet med trafikkplan for Bergensområdet skal Skyss konkretisere korleis linjenettet og rutetilbodet bør utviklast for å nå målet om nullvekst i biltrafikken og for å dekke behova til dagens og framtidens kundar.

Infrastruktur er eit avgjerande rammevilkår for utforminga av linjenettet. Identifisering av behov for større infrastrukturtiltak inngår derfor som ein viktig del av arbeidet. For å sikre eit ambisjonsnivå for vekst i kollektivtrafikken som det er semje om, overordna tilbudsutvikling og behov for infrastrukturinvesteringar er både Bergen kommune og Statens vegvesen involvert i arbeidet med trafikkplan.

Bybanen er eit stort løft for kollektivtrafikken i Bergen, men bussane vil framleis spele ei avgjerande rolle i kollektivsystemet i byen. 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 prosent 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.

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 også som knutepunkt mellom buss og bane – ein premiss for framtidig samla kollektivnett.

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.

2.6 Sikre betre utnytting av kapasitet for buss i Bergen sentrum

Bergen sentrum er prega av trengsel og knappe areal for stadig aukande trafikk, både av kollektivreisande, syklande og gåande. Situasjonen for bussane er svært pressa når det gjeld tilgjengeleg areal til haldeplassar og reguleringsplassar, og mulige kollektivtrasear. 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 område.

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

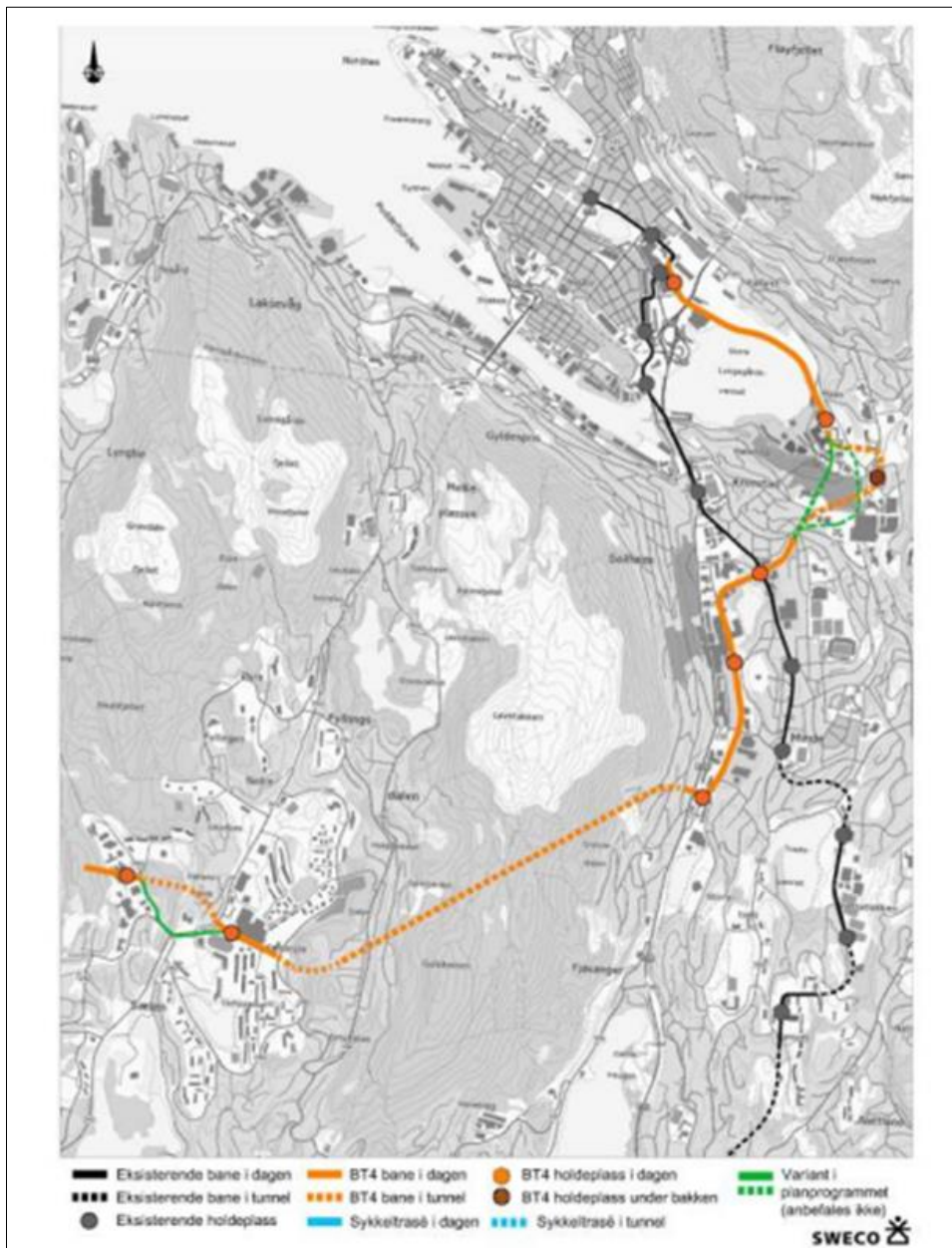
Olav Kyrres gate er planlagt oppgradert med fokus på universell utforming og betre tilhøve for fotgjengarar og dei kollektivreisande. Dette vil medføre redusert kapasitet for bussane i denne sentrale gata, og ein vil måtte gjere endringar i kva linjer som har haldeplassar her. Det vil bli gjort ein gjennomgang av tiltak knytt til linjenett, trasear og bruk av haldeplassar som kan bidra til framtidige 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.

2.7 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 gir. Ytterlegare ressursar både til dataforvaltning, analyse og utviklingsarbeid vil bli nødvendig.

Gode passasjertal som viser kvar i kollektivnettet folk reiser er avgjerande. I løpet av 2015 og 2016 er det installert system for automatisk passasjerteljing på stamlinjene og utvalde bylinjer, samt i bussar som betener linjer mellom Os-Bergen og Sotra-Bergen. Dekningsgraden på utstyret er avgjerande for kvaliteten og nytteverdien av reisedata frå automatisk passasjerteljing. Per i dag



Figur 2 Kartet viser anbefalt trasé for Bybanen til Fyllingsdalen. Fra SWECOs rapport Bybanen BT 4 sentrum -Fyllingsdalen. Oppsummering av skissegfase og anbefalinger for videre detaljering (15.04.2016).

er talet på bussar med teljeutstyr framleis for lite og for sårbart med tanke på at vognene i tider er ute av drift og til vedlikehald. Skyss arbeider med å etablere kvalitetssikring av tala og verktøy for analyse. Det vil framleis vere behov for betre dekning i Bergensområdet og på Bybanen. I 2017 vil Bybanen bli prioritert, med bruk av belønningmidlar.

Vidare 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 infrastrukturiltak for kollektivtrafikken.

2.8 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 gir effektive reiser. Ein peiker i kollektivstrategien spesielt på strekningane mellom Bergen og regionsentera Kleppestø, 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.

Regionstamlinje mellom Nordhordland og Bergen inngår i den samla vurderinga av framtidig busstilbod i Nordhordland. Trafikkplanen, med opplegg for regionstamlinja, vil bli lagt fram til politisk handsaming hausten 2016.

Neste strekning ut er Os-Bergen.

2.9 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.

Arbeidet med ny regional transportplan 2018-2029 skal inkludere ei samanstilling/utgreiing av eit framtidig hovudlinjenett for kollektivtrafikken i Hordaland, basert på forventade transportbehov og reisemønstre. Føremålet er å gi eit grunnlag for prioritering av infrastrukturtiltak på dei utvalde strekningane og knutepunkta som hovudlinjene skal betene.

2.10 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.

Erfaringar med eit pilotprosjekt med bestillingstransport på Voss viste at sjølv med eit utvida tilbod har bruken vore relativt låg. Særleg er det utvida ettermiddags- og kveldstilbodet i liten grad nytta. I enkelte område er tilbodet nesten ikkje tatt i bruk, trass fleire avgangar. Denne erfaringa er

lik generelle erfaringar frå heile landet. Ulike forsøk med bestillingsløysingar gir ofte svært kostbare reiser, og mange forsøk blir lagt ned grunna liten bruk av tilbodet.

Det er tydeleg at det fortsatt er fagleg usikkerheit om gode løysingar for bestillingstrafikk. I løpet av planperioden vil Skyss få gjennomført ei utgreiing av moglegheiter og erfaring med bestillings-transport frå andre område i landet.

2.11 Etablere betre system og rutinar forarbeidet med skuleskyss

Skuleskyss er ei lovpålagt oppgåve, og skuleskyssen er i stor grad dimensjonerande for kollektivtilbodet og bussmateriellet i mange område i fylket.

Det er starta opp eit arbeid med å utarbeide betre retningslinjer for praktisering av regelverket som gir rett på skyss. Behovet for å etablere tydelegare system og retningslinjer for skuleskyssområdet blei også påpeikt i ein forvaltningsrevisjon i 2016. Det er lagt fram ein tiltaksplan for kontrollutvalet som viser korleis Skyss vil følgje opp tilrådingane i rapporten.

Det er knytt store utfordringar i høve kostnadsveksten på området. Betre samhandling og koordinering med kommunar og skular når det gjeld skulestruktur, skuleruter og start- og sluttider ved skulane vil kunne gje store gevinstar.

2.12 Sykkel-VM 2017

Sykkel-VM i september 2017 vil påverke Skyss sin organisasjon spesielt siste halvår 2016 og store delar av 2017. Arrangementet medfører ti dagar med stenging av ulike delar av sentrum, noko som er krevjande med tanke på å oppretthalde eit fungerande kollektivtilbod. Det er forventade om lag 500 000 tilskodarar til arrangementet.

Avviklinga av kollektivtransporten under arrangementet vil krevje auka kapasitet og eit omfattande arbeid med sals- og informasjonskanalar. Sykkel-VM krev dedikerte ressursar i Skyss, både til planlegging og under sjølv arrangementet.

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.

Dette er strategiar ein har jobba etter i fleire år, og kundeundersøkingar viser at ein har oppnådd positive resultat. I perioden 2017 til 2020 vil ein prioritere tiltaka som er skildra under.

3.1 Sikre 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 vert også formidla på skjermar og informasjonssøyler 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 særleg med omsyn til universell utforming, og ein vil syte for at slik annonsering skal skje i alle område med sanntidsinformasjon.

Stadig fleire reisande meiner at det er lett å finne informasjon om Skyss sitt kollektivtilbod, og ein ser

at dei som nyttar dei digitale kanalane er mest nøgde. Samstundes aukar dei reisande sine forventningar og krav til god og oppdatert informasjon, også undervegs på reisa. Skyss vil satse vidare på trafikantinformasjon i digitale kanalar, mellom anna gjennom ytterligere styrking av fagmiljøet på området. Ein vil fortsette med å fase ut trykte rutehefte, og målet er å erstatte det aller meste av dagens trykte og statiske ruteinformasjon med digital og dynamisk informasjon.

For å betre informasjonen 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. I første del av perioden vil rutedata frå Skyss verte tilgjengelege gjennom Google og deira kanalar. Andre døme på slik satsing kan vere integrasjon med Statens vegvesen knytt til veg- og trafikantmeldingar, Bergens Tidende og avviksmeldingar og alternative reiseruter, og deltaking i nasjonale samarbeidsprosjekt.

3.2 Forenkle billetter og betalingsløyser

Enkle billett- og rabattløyser er eit viktig ledd i arbeidet med å gjere kollektivreisa enklare, både for noverande og nye kollektivreisande. Mobilbillett vert år for år ein stadig viktigare salskanal, men det er framleis eit mål å få ned salet av billetter om bord i buss, også utanfor Bergensområdet.

Innføring av ny takst- og sonestruktur er planlagt i løpet av handlingsplanperioden. Sonestrukturen som ligg til grunn for takstane er i dag svært komplisert, og Skyss vil arbeide med å leggje til rette for implementering av ny takst- og sonestruktur når ein har fått eit politisk vedtak om dette.

Det er ønskeleg å arbeide for å utvide løyserane for mobilbillett, som no er tilgjengelege berre i sone Bergen, til å gjelde større delar av fylket. Dersom ein ikkje får vedteke ny takst- og sonestruktur tidleg

i perioden, vil ein utgreie og vurdere å innføre andre betalingsløysingar for distriktet.

Det er krevjande å halde tritt med den høge teknologiske utviklingstakta i samfunnet, men Skyss vil jobbe for å sikre at løysingar for sal og billettering er tidsriktige sett ut i frå den teknologiske utviklinga og kundane sine forventingar. Skyss har i 2016 gjort ei omfattande vurdering av framtidige løysingar for sal og billettering, og vil i det vidare satse på ein strategi der ein held fram med eksisterande kanalar samstundes som ein tek i bruk nye kanalar etter kvart som desse vert utprøvd og tilgjengelege. Utvikling av ulike salskanalar og betalingsløysingar for by og distrikt vil vere ein del av dette arbeidet.

3.3 Auke kunnskapen om rutetilbod for å nå nye reisande

For å nå nye reisande vil Skyss i stor grad rette marknadsføringa direkte mot prioriterte marknader, som store arbeidsplassar, arbeidsreisande med bil og reisande i område der kollektivtilbodet er mest konkurransedyktig. Aktivitetar retta direkte mot 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 Skyss vil halde fram med tiltak der målet er å auke kunnskapen om kollektivreiser.

3.4 Gjere kollektivsystemet meir synleg

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, drift og vedlikehald av knutepunkt og haldeplassar er heilt sentralt i dette arbeidet. Skyss har som mål at ein i løpet av perioden skal ha rusta opp leskur på viktige haldeplassar i Bergen og vil halde fram med å jobbe for å sikre vedlikehaldet av leskur i heile fylket.

Sjå kapittel 4.7 og 4.8 for meir om infrastrukturtiltak for knutepunkt og haldeplassar.

NÅ STREKKER VI OSS LENGRE!

Birkelands skiftet Kokstad Sandelmarka Sandallivegen Råstalen Lagunen

Fra 15. august strekker Bybanen seg helt til Birkelandskiftet terminal. Samtidig endres flere busslinjer i Fana og Ytrebygda. Sjekk endringer for din linje på skyss.no

skyss

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 føreseieleg 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 sektoransvaret 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 Endra reisemiddelfordeling – mål og verkemiddel

Målet om ei endra reisemiddelfordeling er ambisiøse, og føreseielege og effektive kollektivreiser er ein føresetnad for å tiltrekke seg mange nye reisande. Dårleg framkomst på viktige kollektivårer, til og frå knutepunkt og bydelsterminalar og i Bergen sentrum er ei av hovudutfordringane for vidare utvikling av kollektivtrafikken.

Innføring av tidsdifferensierte bompengar i bompengeringen rundt Bergen i februar 2016 har hatt ein positiv effekt for trafikkavviklinga i korridorane inn mot Bergen sentrum. Talet på køyretøy som passerer bompengeringen er redusert, og ein ser auke i talet på kollektivreisande.

Betre flyt i trafikken har vore merkbart for busstrafikken. På enkelte strekningar har ein kunne måle reduserte forseinkingar, mellom anna i nordkorridoren mellom Åsane terminal og Gamle Bergen. På andre strekningar har ein ikkje sett den same effekten. Restriktive tiltak for privatbil, kombinert med eit stadig styrka kollektivtilbod gir resultat. Det er behov for vidare arbeid med tiltakspakkar av kraftfulle verkemiddel for å endre reisemiddelfordelinga i Bergensområdet.

4.3 Utbygging av Bybanen

Bybanen i Bergen er vår beste stamlinje, nettopp på grunn av at reisene med banen er effektive og føreseielege. 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 etter at utbyggingsrekkefølga er endra.

Neste byggetrinn er dermed utbygging av bybanenettet mot vest. Dette skal sikre betre kollektivdekning av Haukeland sjukehus, byutviklingsområde på Mindemyren og i Fyllingsdalen. 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 svar på.

Reguleringsplan er forventa lagt fram hausten 2016. Planlagt byggstart for byggetrinn 4 er tidleg i 2018.



4.4 Gjennomføre og følgje opp 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 føreseielege 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 ei god og føreseieleg framkome for bussane på dei tyngste busstraseane.

Det er gjort fleire omfattande analysar dei siste åra, men det har vist seg å vere ei utfordring å følgje opp realisering av tiltakspakkane for ei strekning. Dette kjem dels av at tiltakspakkane blir delte opp i enkelttiltak som har behov for ulike prosessar fram til realisering. Det har også vore krevjande å finne tiltak som alle partar i Bergensprogrammet kan einast om, både når det gjeld prioritering og kva tiltak som er «byggbare».

4.4.1 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. Det blir arbeidd med planar for kollektivfelt på nord- og sørsida av Haukeland universitetssjukehus. Forsøk med aktiv signalprioritering er også ein del av tiltakspakka.

4.4.2 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. Faggruppene for gang/ sykkel og kollektiv i Bergensprogrammet arbeider med felles prinsipppløysingar for dei miljøvenlege transportformane i Åsane, for strekninga mellom Hesthaugveien og Nyborgkrysset. Arbeidet vil vise arealbehov og forslag til kollektivprioritering på lokalvegnettet, kombinert med ny hovudsykkelrute.

I Hesthaugveien blir det planlagt kollektivfelt i retning aust ved Åsane terminal.

4.4.3 Linje 10 (Mulen–Søndre Skogveien/Wergeland)

Linje 10 er ei av dei mest brukte bylinjene i Bergen. Dette er ei linje med mange avgangar og svært mange reisande. På grunn av kapasitetsutfordringar er det ønskjeleg med auka frekvens på linja. Dette er praktisk vanskeleg i dag som følgje av dårleg framkomst på traseen. I 2016 har fylkeskommunen/Skyss og Bergen kommune samarbeidd om ei strekningsvis analyse for å identifisere tiltak for å betre tilhøva. Ein planlegg no ei felles tiltakspakke med gjennomføring over tre år. I framlegg til byggeprogram for Bergensprogrammet er det sett av 5 millionar kroner til tiltak på linje 10 i 2017.

Framover vil ein gjere liknande strekningsvise analysar av traseane til bystamlinjene, og dei viktigaste bylinjene. Det blir 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 Teste ut aktiv signalprioritering

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

I 2015 starta eit forprosjekt for å gi bussane prioritet i lyskryss i Kringsjøvegen på Laksevåg i

Bergen. Arbeidet med testing av løysingane er starta opp i 2016. 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 Etablere fleire kollektivfelt/sambruksfelt

Eigne, prioriterte køyrefelt er eit kraftfullt framkomsttiltak som gir færre bussar i kø og høgare hastigheit. Tabellane på neste side viser tiltak med kollektivfelt eller sambruksfelt som er forankra i Bergensprogrammets handlingsprogram. 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. Arbeidet starta i august 2016 og skal vere ferdigstilt våren 2017.
Fjøsanger-Kristianborg	Prøveprosjekt med sambruksfelt på strekninga Fjøsanger-Kristianborg opna våren 2016.
Hesthaugveien	Det er utgreidd kollektivfelt i Hesthaugvegen, retning aust fram til Åsane terminal. Planlagt byggestart i 2017.
Haukås-Breistein	Kollektivfelt retning nord mot Breisteinskrysset. Prosjektering av tiltaket startet opp 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, og vil måtte vurderast i samanheng med pågåande reguleringsplan for bybane.
Rundkjøring nord for Oasen T-rundkjøring Sikthaugen (Fyllingsdalen del III)	Tosidig kollektivfelt med tilhøyrande gang- og sykkelveg. Planarbeidet er ønska starta opp i 2016. Tiltaket har ikkje finansiering i gjeldande handlingsprogramperiode for Bergensprogrammet.
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 frå Michael Krohns gate til påkjøring Puddefjordsbroen. Del av sykkelprosjekt i Carl Konows gate. Sykkelprosjektet har midlar frå og med 2016.

Tabell 5 Ønska kollektivfelt/sambruksfelt utan finansiering

4.7 Heve kvaliteten på knutepunkt og haldeplassar i Bergen

Oppgradering av knutepunkt og haldeplassar 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.

Tabell 6 viser knutepunkt i Bergen der det blir arbeidd med ulike tiltak. 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.** Tiltaket er prosjektert og grunnerverv er gjennomført. Grunna høge kostnader blir det vurdert enklare løysingar enn først planlagt. Planlagt bygging i 2017.
- **Nesttun.** Reguleringsplassar for buss ved Nesttun knutepunkt. Statens vegvesen har starta arbeidet med reguleringsplan.

I 2016 har Hordaland fylkeskommune saman med Transportøkonomisk institutt gjennomført ei kartlegging av universell utforming på utvalde haldeplassar i Bergen. Det er mellom anna avdekket behov for oppgradering av Strandkai terminalen med omsyn til universell utforming.

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 meir. Tiltaket er i 2017 tildelt midlar til prosjektering.
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 skal etablerast betre tilhøve for reisande og bussar, med universell utforming og estetisk opprusting. Gjennomført arbeid i Christiesgate og Allehelgensgate i 2016. I 2017 vil terminalen på Strandkai terminalen bli oppgradert. Planlegging av oppgradering av haldeplassar i Olav Kyrres gate er påbyrja.
Storavatnet terminal	Ny terminal på Storavatnet blir planlagt som ein del av nytt Sotrasamband. Planane er under handsaming hausten 2016.
Arna terminal	I samband med arbeid i grunnen under Arna terminal planlegg ein ei mindre justering av terminalen, etablering av fasilitetar for sjåførane og oppgradert system for publikumsinformasjon. Planlagt ferdigstilling er 2018. På lengre sikt er Arna terminal del av områdeplan for Indre Arna.
Åsane terminal	Det skal bli etablert 3-4 ekstra oppstillingsplassar for buss. I tillegg vil ein få fleire reguleringsplassar. Forventa utført i 2017.
Kronstad	Del av planlegging av Bybanen mot Fyllingsdalen.
Haukeland	Del av planlegging av Bybanen mot Fyllingsdalen.

Tabell 6 Status i arbeidet for utvalde kollektivknutepunkt i Bergen.

4.8 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.

Tabell 7 viser prosjekt for oppdatering av viktige knutepunkt som er under arbeid, i ulike fasar. I

tillegg kjem fleire andre kollektivknutepunkt det bør setjast i gang arbeid med.

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

Det er 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.

Utvalde kollektivknutepunkt utanfor Bergen	Status i arbeidet
Voss stasjon (Voss kommune)	Bygging av terminalbygg har oppstart hausten 2016. Oppgradering av kollektivknutepunkt vil bli starta opp i 2017.
Leirvik (Stord kommune)	Lokalisering av nytt kollektivknutepunkt er vedteke av Stord kommune, og eit planforslag er under handsaming.
Straume (Fjell kommune)	Nytt kollektivknutepunkt knytt til Straume senter vert planlagt som ein del av nytt Sotrasamband. Planforslag er vedtatt.
Ravnanger (Askøy kommune)	Oppgradering av mindre kollektivknutepunkt gjennom bruk av kollektivmidlar i Askøypakken. Skisseprosjekt under utarbeiding.
Kleppestø (Askøy kommune)	Områdereguleringsplan for Kleppestø sentrum er under utarbeiding.
Knarvik (Lindås kommune)	Områdeplan for Knarvik sentrum er i prosess. Knutepunktet vert på sikt flytta (plan for ny Fv 57 mellom Knarvik og Isdalstø). Det er gjennomført ein moglegheitsstudie for midlertidig løysing for terminalfunksjonen for buss. Studie for plassering av nytt knutepunkt er gjennomført, og prosjektet er planlagt realisert i 2020.
Rosendal (Kvinnherad kommune)	Reguleringsplan er godkjent, og skisseprosjekt er gjennomført. Planlagt realisering i 2017.
Flatøy (Meland kommune)	Skisseprosjekt ferdig. Reguleringsplan er under arbeid.
Osøyro (Os kommune)	Os kommune er i gang med ein områdereguleringsplan for Osøyro, der framtidig lokalisering av kollektivknutepunkt er tema.
Stokkabekken (Bømlo kommune)	Reguleringsplan for knutepunkt og innfartsparkering er godkjent. Tiltaket skal realiserast som ein del av Bømlopakken, og er planlagt ferdigstilt juni 2017.
Odda (Odda kommune)	Det føreligg reguleringsplan for Smelteverkstomta, der det er sett av areal til nytt kollektivknutepunkt for Odda.
Fitjar sentrum (Fitjar kommune)	Reguleringsplan med nytt kollektivknutepunkt i Fitjar sentrum. Realisering i løpet av 2018.

Tabell 7 Status i arbeidet for utvalde kollektivknutepunkt utanfor Bergen

4.9 Leggje til rette for innfartsparkering

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

Våren 2016 blei eit nytt parkeringshus ved den nye terminalen i Birkelandsskiftet opna med oblatordning for kollektivreisande. Parkeringshuset har omlag 280 parkeringsplassar fordelt på to etasjar, samt gratis sykkelparkering.

I Bergen blir arbeidet med innfartsparkering koordinert med vidare utbygging av Bybanen (Birkelandsskiftet og Åsane). Medan ein ventar på avklaring av endelig trase for Bybanen til nord er det oppretta ei midlertidig løysing for innfartsparkering i Åsane, ved Horisont kjøpesenter.

I tillegg til vidareutvikling av innfartsparkeringstilbodet blir det også arbeidd med ei mogleg betalingsløysing for innfartsparkering.

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

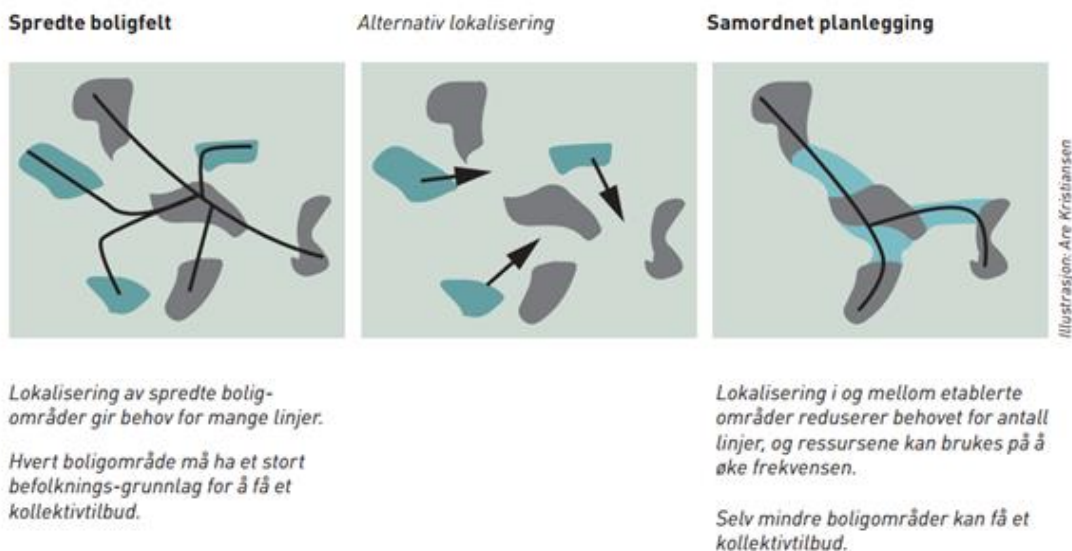
Det vil bli lagt fram eige sak om oppfølging av strategi for innfartsparkering til politisk handsaming i løpet av første halvår 2017.

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 når det gjeld kollektivorientert byutvikling for fagmiljøa i fylkeskommunen, kommunane og andre etatar. Delar av dette kan kanskje knytast til arbeidet med framtidige bymiljøavtale for Bergen.



Figur 3 Kollektivstrategien framhevar behovet for byutvikling med fortetting i kollektivaksar, rundt bydelssentra og i kollektivknutepunkt. Agder kollektivtrafikk har utarbeidd ein nyttig rettleiar for planleggjarar. Denne viser mellom anna anbefalte prinsipp for arealplanlegging – for å leggje til rette for gode kollektivløysingar (Prinsipper for linjenett, AKT, s. 19).

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 setje desse strategiane ut i livet vil ein i perioden prioritere arbeidet som er skildra i dette kapittelet.

I tråd med politisk vedtak vil det bli utarbeidd ein heilskapleg plan for arbeidet med nullutslepp for kollektivtrafikken. I denne planen skal ambisjonsnivået for utsleppsreduksjonar gjerast tydelege, og dette vil ligge til grunn for utgreiingar knytt til nye anbod.

5.1 Utvikle miljøkrav i nye transportanbod

Det er i anbodsprosessane fylkeskommunen som oppdragsgjevar i hovudsak har handlingsrom til å stille nye og meir ambisiøse krav til materiell og utslepp. I forkant av nye anbodskonkurransar vil det bli gjennomført utgreiingar av alternative drivstoff og teknologiar, som vil danne grunnlag for miljøkrav som blir stilt i anboda.

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.

5.2 Redusere utslepp frå buss i Bergensområdet

Bussdrifta i Bergen skal førebuast med tanke på eit nullutsleppsalternativ. Løysingar for dette vil sannsynlegvis ligge i ein kombinasjon av fleire teknologiar, og dette må utgreiast. Teknologiske moglegheiter vil måtte vurderast opp mot mål om utsleppsreduksjonar samt økonomiske og praktiske tilhøve.

Ei brikke i dette er vidare bruk av trolleybuss. Forlenging av trolleylinja i Bergen er under utgreiing. Politisk handsaming av mogleg utvida trolleybussnett skal etter planen skje i løpet av hausten 2016. Det vil vidare vere hensiktsmessig å arbeide med vidareutvikling av trolleynettet samordna med arbeid med nye bussanbod i Bergen.

Det blir også arbeidd med bruk av biogass frå nytt anlegg i Rådalen til bussane i Bergen. Når anlegget står klart er det planlagt å ha kapasitet til å produsere biogass til om lag 80 bussar. Dette vil vere ein premiss inn i nye anbod. Ei utviding av bruken til å gjelde fleire bussar vil krevje auka kapasitet i biogassanlegget.

I forkant av nye bussanbod i Bergensområdet skal det leggest fram sak om strategiske vegval for kontraktane.

5.3 Redusere utslepp frå buss i Hordaland utanfor Bergensområdet

I samband med nye kontraktar har bussparken i kontraktområda Hardanger og Voss, og Modalen og Vaksdal fått eit betydeleg løft; av om lag 145 bussar totalt er 110 nye med Euro 6-standard som har svært låge lokale utslepp. Når ny kontrakt for Sunnhordland har oppstart i 2017 vil nye bussar som blir anskaffa har Euro 6 standard, medan resten har Euroklasse 5.

Som del av førebuingane til nytt anbod Nordhordland frå 2018 vil det bli gjennomført ei

utgreiing som skal vise moglegheitene for alternativ framdriftsteknologi og drivstoff i dette området.

Når det gjeld utarbeiding av miljøprofil og krav til materiell i framtidige bussanbod for Vest (Sotra, Askøy og Øygarden), Austevoll og Osterøy, ønsker ein mest mogleg oppdatert kunnskap om dei teknologiske moglegheitene til kvart anbod.

5.4 Redusere utslepp frå ferjesambanda

Skyss har i 2016 lyst ut alle ferjesambanda i nye konkurransar. I anboda er det lagt inn krav om betydeleg reduserte utslepp av klimagassar, samanlikna med utsleppa frå dagens ferjeflåte.

Oppstart av nye kontraktar vil skje 1. januar 2020, med unntak av sambanda Krokeide–Hufthamar og Husavik–Sandvikvåg som startar opp 1. januar 2018 og Masfjordnes–Duesund som startar opp 1. januar 2019. Ein vil med oppstarten av nye ferjeanbod oppnå ein betydeleg reduksjon i miljøbelastninga frå ferjetransporten i fylket.

I arbeidet med ferjeanboda er det gjort eit utviklingsarbeid knytt til kontraktane som vil vere nyttige i arbeidet med å leggje til rette for meir miljøvennlege løysingar i andre transportanbod.

5.5 Redusere utslepp frå båtrutene

Fylkesutvalet har tidlegare vedteke at båtsambandet Klepppestø–Strandkaien skal driftast med miljøfartøy. På grunn av plan- og

utbyggingsprosess på Klepppestø, som inkluderer plassering av kaia, er det usikkert når det vil vere mogleg å lyse ut anbod som legg til rette for miljøløysing på sambandet.

Frå 1. januar 2018 vil Skyss inngå ein ny kontrakt med fartøy med konvensjonell teknologi som samlar bybåtsambanda Klepppestø–Strandkaien og Knarvik–Frekhaug–Bergen. Det er planlagt at kontrakten skal gjelde fram til det er mogleg å starte opp ein meir langsiktig kontrakt som legg til rette for miljøløysing på sambandet Klepppestø–Strandkaien. I forkant av ny langsiktig kontrakt vil Skyss greie ut moglegheiter for miljøløysing også for sambandet Knarvik–Frekhaug–Bergen.

I forkant av ny langsiktig kontrakt vil det bli lagt fram politisk sak om strategiske vegval for bybåtsambanda.

Kontrakten for Turistrute Hardanger har utløp i 2019. Skyss vil greie ut moglegheiter for miljøløysing på sambandet og det vil bli lagt fram politisk sak om strategiske vegval for sambandet i forkant av nytt anbod.

I arbeid med overordna strategi for kollektivtrafikk på sjøen vil moglegheitene for å redusere utslepp frå bårutene vere sentralt.

6 Økonomiplan 2017-2020

6.1 Drift

Framlegg til driftsbudsjett 2017 har utgangspunkt i 0-vekst i netto driftsutgifter til kollektiv. Samla kostnader til kollektivtrafikken vil ha eit budsjett til neste år på 2,46 milliarder kroner. I det ligg mellom anna 30 millionar kroner til styrking av tilbodet i Bergensområdet, finansiert med belønningssmidlar. Det er og lagt til grunn ein kostnadsvekst knytt til fortsatt aukande etterspurnad av individuelt tilrettelagt skuleskyss.

Kostnadsveksten knytt til drift av kollektivtransporten vil vere utfordrande i åra framover. Det gjeld både auka kostnader knytt til tilbodsutvikling og ambisjonane om at kollektiv skal ta ein vesentleg del av personbiltransporten, samt fleire komande anbudsutlysingar og moglege kostnadar knytt til miljøkrav.

Skal ein lykkast med å nå måla som er satt for kollektivtransporten vil det vere avgjerande viktig å ha forutsigbare økonomiske rammer til drift. 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.

6.2 Investeringar

I investeringsbudsjett på samferdselsområdet er det mellom anna sett av midlar til førebuing av nye bussanbod og anbod for drift av bybanen. Arbeidet med nye anbod vil innebere ei rekkje strategiske vurderingar, særleg med omsyn til miljø, som i periodar vil krevje ekstra kapasitet i organisasjonen.

6.3 Bymiljøavtale og belønningssavtale

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

2015-2018. Tiltaksplanen knytt til avtalen er utarbeidd med grunnlag i Bergensprogrammet, kollektivstrategien og andre sentrale plandokument.

Vidare vert det arbeidd for å få på plass ein bymiljøavtale med staten. Bymiljøavtalen er eit overordna verkemiddel for å nå nullvekstmålet. Staten skal gjennom bymiljøavtalen bidra med 50 prosent til såkalla nasjonalt viktige fylkeskommunale kollektivtransportløyningar. For Bergen er det bybaneutbygging som er peikt ut.

Belønningssordninga og ein framtidig bymiljøavtale vil vere avgjerande for å sikre finansiering til å følgje opp ambisjonane i kollektivstrategien. Det gjeld både finansiering til investeringar og ikkje minst til drift.

For 2017 og 2018 er rammene for belønningssordninga vesentleg mindre enn det blei søkt om. Både i 2015 og 2016 er det løyvd noko ekstra belønningssmidlar – siste året til styrking av kollektivtilbodet i samband med tidsdifferensierte bompengesatsar. Utfordringa er kvart år å sikre finansiering til drift av allereie i verksette tiltak og samstundes finne rom til nye tiltak.

For 2017 er det i framlegg til budsjett lagt opp til å nytta totalt 147 mill. kr i belønningssmidlar til kollektivdrift. Det er ei klar prioritering av midlane til kollektiv, basert på behovet for både å sikre vidareføring av tiltak og å gi rom for ytterligare tilbodsstyrking.

Belønningssmidlar til kollektivdrift 2017 vert fordelt slik:

- Vidareføring tiltak frå tidlegare år, inklusive kapasitetsaukande tiltak i samband med tidsdifferensierte bompengetakstar
- Bybanen byggjetrinn 3 og lange vogner på byggjetrinn 1 og 2
- Styrka rutetilbod i Bergen (30 millionar som nemnt under punkt 7.1



7 Oppsummering 2017-2020

Strategiar for best tilbod der flest reiser	Prioriteringar og tiltak 2017-2020
<p><i>Styrke kollektivtilbodet for dei store reisestraumane</i></p> <p><i>Vidareutvikle stamlinjene i Bergen</i></p> <p><i>Utvikle regionale stamlinjer i Bergensområdet</i></p> <p><i>Knyte regionane i fylket saman</i></p> <p><i>Tilby eit samanhengande grunntilbod i heile fylket</i></p> <p><i>Samordne offentleg transport i tynt befolka områder</i></p> <p><i>Utvikle eit enklare og meir effektiv linjenett</i></p>	Utvikle og styrke kollektivtilbodet i Bergen
	Førebu endringar i rutetilbodet knytt til nye bussanbod, utarbeide trafikkplan for Bergen
	Gjennomføre nytt samla anbod for bybåtsambanda Kleppstø-Strandkaaien og Knarvik-Frekhaug-Bergen
	Vurdere traséendringar for å betre kapasiteten for buss i Bergen sentrum
	Styrke planleggingsgrunnlaget mellom anna med betre verktøy for analyse av passasjertal og køyretider
	Planlegge framtidig kollektivnett buss/bane i planlegging av nye byggetrinn for Bybanen
	Etablere regionstamlinjer i Bergensområdet, første strekning Nordhordland-Bergen
	Utarbeide overordna strategi for kollektivtrafikk på sjøen
	Vidareutvikle forvaltninga av skuleskyss, mellom anna utarbeide betre retningslinjer og samhandling med kommunar og skular

Strategiar for enkle reiser	Prioriteringar og tiltak 2017-2020
<p><i>Enkelt å finne relevant informasjon om reisa</i></p> <p><i>Enkelt å velje riktig billett og å betale for denne</i></p> <p><i>Auke kunnskapen om kollektivreiser</i></p> <p><i>Gjere kollektivtrafikken synleg i det offentlege rom</i></p> <p><i>Heve kvaliteten på knutepunkt og haldeplassar</i></p>	Forbetre informasjonen til dei reisande om avvik og endringar
	Utgjeie og innføre nye betalingsløysingar og salskanalar
	Planlegge og innføre nye betalingsløysingar i distriktet
	Gjennomføre endringar som følgje av ny takst- og sonestruktur
	Utarbeide skreddarsydde 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 2017-2020
<i>Minimere stoppetid på haldeplass</i>	Planlegge for vidare bybaneutbygging og eit samla kollektivnett for buss og bane mot nord og vest
<i>Infrastrukturtiltak som får bussen fram</i>	Gjennomføre tiltakspakkar for betre framkomst 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>	Etablere 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, innfartsparkering for sykkel på alle store kollektivknutepunkt
	Styrke fylkeskommunen si rolle som høringsinstans for areal- og transport, og å starte eit opplegg for kompetanseheving for fagmiljøa

Strategiar for miljøvenleg drift	Prioriteringar og tiltak 2017-2020
<i>Sikre låge utslepp frå busstrafikken</i>	Utarbeide heilskapleg plan for arbeidet med nullutslepp for kollektivtrafikken
<i>Redusere miljøbelastning frå båt- og ferjetrafikken</i>	Vurdere krav til drivstoff og teknologiar til bussane før nye anbod i og utanfor Bergensområdet
<i>Pådrivar for forskning og utvikling</i>	Utgjeie utviding av linje 2 for trolleydrift på strekningane mot Nesttun, Oasen og Laksevåg
	Ta i bruk lokalprodusert biogass frå Bergen kommune sitt anlegg i Rådalen som drivstoff på gassbussane i Bergensområdet
	Leggje til rette for oppstart av nye kontraktar med miljøvenlege løysingar for fylkesvegferjer
	Utarbeide overordna strategi for kollektivtrafikk på sjøen
	Førebu ny kontrakt for «Miljøbåt» på sambandet Kleppstø-Strandkaian
	Utgjeie moglegheitene for å krevje miljøløysing på båtsambanda Knarvik-Frekhaug-Bergen og Turistrute Hardanger i forkant av nye anbod

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