

HANDLINGSPROGRAM 2018-2021

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 | Trafikkplan for Bergensområdet | 7 |
| 2.3 | Utvikle rutetilbod på buss og bane | 8 |
| 2.4 | Utvikle ferjetilbodet | 9 |
| 2.5 | Utvikle båttilbodet | 9 |
| 2.6 | Planlegge framtidig kollektivnett bane/buss i Bergen | 10 |
| 2.7 | Sikre betre utnytting av kapasitet for buss i Bergen sentrum | 12 |
| 2.8 | Styrke planleggingsgrunnlaget | 12 |
| 2.9 | Utvikle regionstamlinjer..... | 12 |
| 2.10 | Utvikle hovudlinjenett for å knyte fylket saman..... | 12 |
| 2.11 | Etablere betre system og rutinar forarbeidet med skuleskyss | 13 |
| 2.12 | Vurdere utvida bruk av fleksible kollektivløysingar | 13 |
| 3 | Enkle reiser | 14 |
| 3.1 | Sikre betre informasjon til dei reisande | 14 |
| 3.2 | Forenkle billetter og betalingsløysingar | 15 |
| 3.3 | Auke kunnskapen om rutetilbod for å nå nye reisande | 15 |
| 3.4 | Gjere kollektivsystemet meir synleg..... | 15 |
| 4 | Effektive reiser | 16 |
| 4.1 | Infrastruktur for kollektivtrafikken – organisering og ansvar..... | 16 |
| 4.2 | Utbygging av Bybanen..... | 16 |
| 4.3 | Betre framkomst for å endre reisemiddelfordeling..... | 17 |
| 4.4 | Teste ut aktiv signalprioritering | 17 |
| 4.5 | Etablere fleire kollektivfelt/sambruksfelt | 18 |
| 4.6 | Heve kvaliteten på knutepunkt og haldeplassar i Bergen | 20 |
| 4.7 | Heve kvaliteten på knutepunkt og haldeplassar utanfor Bergen..... | 21 |
| 4.8 | Leggje til rette for innfartsparkering | 22 |
| 4.9 | Samla plan for fysiske tiltak i Bergen | 22 |
| 4.11 | Kollektivorientert byutvikling | 23 |
| 5 | Miljøvenleg drift..... | 24 |
| 5.1 | Temaplan for null- og lågutsleppsteknologi | 24 |
| 5.2 | Elektriske bussar i Bergen..... | 24 |
| 5.3 | Bruk av lokalprodusert biogass..... | 25 |
| 5.4 | Redusere utslepp frå buss i Hordaland utanfor Bergensområdet | 25 |
| 5.5 | Lokale utslepp frå busstrafikken..... | 26 |
| 5.6 | Redusere utslepp frå ferjesambanda | 26 |
| 5.7 | Redusere utslepp frå båtrutene | 26 |
| 5.8 | Utvikle miljøkrav i nye transportanbod | 27 |
| 6 | Økonomiplan 2018-2021..... | 28 |
| 6.1 | Drift..... | 28 |
| 6.2 | Investeringar | 29 |
| 6.3 | Byvekstavtale og belønningsavtale | 29 |
| 7 | Oppsummering 2018 - 2021..... | 30 |

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.

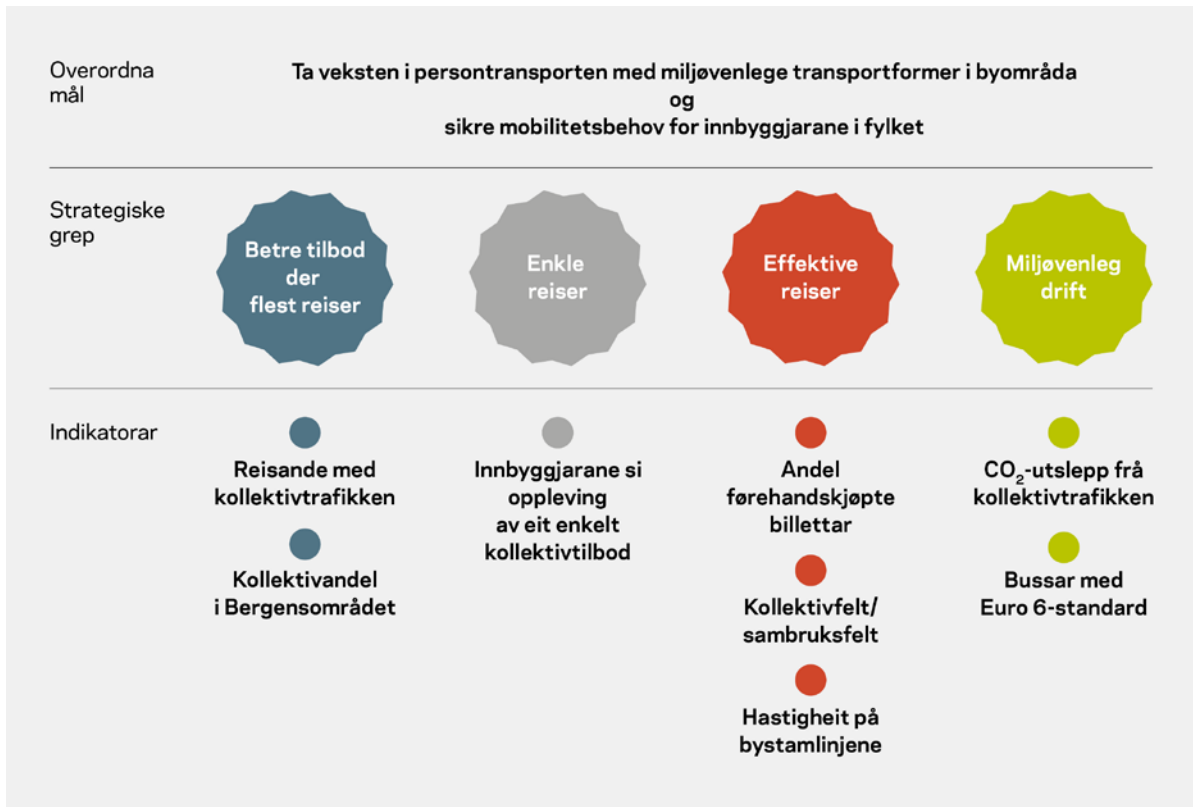
Det er gjort ulike analysar for å konkretisere kva nullvekstmålet vil bety for kollektivtrafikken i byområdet. I forarbeid til trafikkplan for Bergen er det gjort ein gjennomgang av ulike prognosar. Her legg ein til grunn at kollektivtrafikken må ha ei årleg passasjervekst på om lag 3,5 prosent dersom 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 figuren på neste side 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, og som vert rapportert på gjennom årsrapport for kollektiv. Årsrapporten vert lagt fram så snart tal for føregåande år er klare, og for fylkestinget i juni.



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



Foto: Fred Jonny

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 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 2017 har kollektivtilbodet i Bergen blitt styrka på fleire viktige punkt – prioritert i tråd med strategiane.

Våren 2017 vart Bybanen forlenga til Bergen lufthamn som endepunkt. Rutetilbodet var i all hovudsak vidareført som tidlegare, men med lengre strekning fekk ein eit noko kortare opphald om natta. Tilbodet er styrka ved at alle vognene no er forlenga, i tillegg til nye lange vogner.

Kapasiteten på båttilbodet mellom Kleppstø og Strandkaien har vore pressa på dei mest brukte avgangane. Kapasiteten på båttilbodet vart difor styrka med større fartøy våren 2017.

Frå hausten 2017 vart busstilbodet i Bergensområdet styrka for i overkant av 12 mill. kr,

finansiert med belønningmidlar. Bystamlinjene og andre linjer med mange reisande og kapasitetsproblem er prioritert. Også i 2017 er det satt inn fleire avgangar i helg og kveld.

Linje 2 (Birkelundstoppene- Strandkai terminalen) har fått utvida tilbud på ettermiddagen. Linje 10 (Mulen-Wergeland) var også ei av linjene som fekk eit godt løft, med nye avgangar på kveld og helg. Linje 36 (Klauvaneset – Hordvik – Åsane terminal – Sentrum) har fått tilbud også i helga. Fleire andre linjer og område har fått mindre auke. Tilbodet på nattetid i Bergen vart også styrka noko, på bakgrunn av ei forventning om fleire reisande med avviking av nattaksten. Strekinga mellom Bergen og Sotra har fått ei styrking på laurdagar. Forenkling av rutetilbodet gjennom stive rutetider, meir effektiv drift og betre bytemoglegheiter haldt fram.

Belønningsavtalen med staten er i 2018 inne i siste året i avtaleperioden 2015-2018.

Belønningmidlar for 2018 vil nyttast til å oppretthalde iverksette tiltak, men gjev ikkje rom for vidare styrking av rutetilbodet i Bergen.

Linje 9 mellom Festplassen og høgskulen på Kronstad køyrer sine siste avgangar i desember 2017. Frå januar 2018 skal Statsbygg starte byggjearbeider for høgskulen, og ein har ikkje funne erstatning for snuplassen til linje 9.

Førebuingane til Sykkel-VM hausten 2017 påverka Skyss sin organisasjon store delar av åra 2016 og 2017. Både planlegginga og sjølv arrangementet krevde dedikerte og auka ressursar i Skyss. Arrangementet medførte elleve dagar med stenging av ulike delar av sentrum, noko som gjorde det krevjande å oppretthalde eit velfungerande kollektivtilbod. Godt arbeid med kollektivtrafikken før og under arrangementet medverka til at sykkel-VM i Bergen vart ein suksess.

2.2 Trafikkplan for Bergensområdet

Ein trafikkplan for kollektivtrafikken i Bergensområdet er under arbeid. Arbeidet tar utgangspunkt i målet om at veksten i persontrafikken i byområdet skal bli dekket av gange, sykkel og kollektivreiser, og konkretiserer kva dette betyr for kollektivtrafikken.

Trafikkplanen skal på eit overordna nivå vise ønska utvikling i linjenett og rutetilbod for eit kollektivtilbod som har kapasitet og kvalitet til å ta sin del av veksten. Utgangspunktet er dagens stamlinjer og hovudkorridorar for kollektiv. Gjennom arbeidet vil ein og identifisere naudsynte tilhøyrande infrastrukturtiltak knytt til framkomst, kapasitet på terminalar og endehaldeplassar.



Foto: Morten Wanvik

2.3 Utvikle rutetilbud på buss og bane

I perioden for dette handlingsprogrammet skal det gjennomførast ei rekkje store anbodskonkurransar. Ved utlysing av nye anbod ligg det til rette for å gjere større endringar i linjenett og rutetilbud som påverkar omfanget av produksjonen og vognparken i det enkelte område.

Arbeid med nye konkurransegrunnlag er tidkrevjande, og dette skal gjennomførast parallelt med oppfølging av dagleg drift. Høge ambisjonar til kapasitet og tilbud, samt miljøtiltak, gjer at omfanget av anbodsarbeidet er omfattande.

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

| Kontrakt | Kontraktsutløp |
|-------------------------|-------------------------|
| Nordhordland | 2018 (nytt 2018-2027) |
| Austevoll | 2019 |
| Bybanen | 2019 |
| Vest | 2019 |
| Bergen sør | 2019 |
| Bergen nord | 2020 |
| Bergen sentrum | 2020 |
| Osterøy | 2020 |
| Servicelinjene i Bergen | 2020 (+1 + 1 år opsjon) |

I løpet av 2018-2019 skal det både førebuaast og lysas ut nye bussanbod for rutepakkane i Bergen, og for Bybanen. Kontraktane Bergen sentrum, Bergen nord, Bergen sør og Vest har utløp i 2019 og 2020. Frå neste kontraktperiode blir Austevoll innlemma i Bergen sør.

2.3.1 Nye anbod for buss i Vest, Bergen sør og Austevoll

Anbodsgrunnlag for nye kontraktar for desse områda blir etter planen lagt ut i januar 2018. Det er gjort vurderingar knytt til fleire strategisk viktige tema i kontraktane, som blir presentert i eigen politisk sak hausten 2017.

Når det gjeld rutetilbudet blir det gjort mindre justeringar i alle tre områda, med formål å gjere tilbudet enklare for dei reisande – og produksjonen

meir effektiv. Dette blir gjort i tråd med prinsipp for linjenettet frå kollektivstrategien.

I Bergen sør vil det kome større endringar i løpet av kontraktperioden, knytt til opning av ny E39 Svegatjørn – Rådal. Dei konkrete ruteendringane er ikkje utarbeidd enno. Det same gjeld i Vest for endringar i rutetilbudet knytt til nytt Sotrasamband og ny Storavatn terminal. Her kan det også komme større endringar for buss på Askøy knytt til ny kontrakt for båtruta Kleppestø – Strandkaian.

Det er gjort ein særskild gjennomgang av rutetilbudet på Askøy, og nokre endringar er under vurdering. Dette gjeld mellom anna reduksjon av antal linjer frå Kleppestø til Bergen sentrum og forlenging av busslinje til bustadområde på Stongafjellet.

Det blir også vurdert å endre på trasé for bussane frå Vest inn til Bergen sentrum, for å avlaste sentrumsgatene og gje kortare reisetid.

2.3.2 Nye anbod i Bergen sentrum og nord
Trafikkplan for Bergen er under arbeid, og denne skal leggjast til grunn for mellom anna utforminga av rutetilbudet i nye kontraktar for Bergen sentrum og nord.

2.3.3 Nytt anbod for Bybanen

Kontrakten for drift av Bybanen har utløp i juli 2019. Hordaland fylkesting har i juni 2017 vedteke at bybanedrifta skal organiserast som ein konsernmodell, der Skyss er bestillar og Bybanen AS er leverandør. I denne modellen skal Skyss bestille eit rutetilbud frå Bybanen AS som skal ha ansvar for vognframføring, trafikkstyring samt drift av og vedlikehald av infrastruktur og vogner. Ansvar for å gjennomføre konkurranse om ny driftskontrakt for Bybanen ligg i den nye modellen hos Bybanen AS.

I nemnte sak ba fylkestinget også om at det skal gjennomførast ei utgreiing av om operatørtenebestene skal gjennomførast i offentleg regi. Det er såleis i skrivande stund ikkje endeleg avklart om bybanedrifta skal konkurranseutsettjast i framtida. For å kunne vere i stand til å gjennomføre ein konkurranse til riktig tid, pågår arbeidet med å førebu ny konkurranse i påvente av slik beslutning. Venteleg vert beslutninga gjort i fylkestinget i desember.

2.3.4 Nye distriktsanbud – buss

Det er inngått ny kontrakt for Nordhordland for perioden 2018 –2027, med oppstart august 2018. Med grunnlag i Trafikkplan Nordhordland er hovudendinga i nytt anbod knytt til omlegging av tilbodet mellom Knarvik og Bergen. Ny linje 300 vert regionstamlinje mellom Knarvik og Bergen, som vil følgje E39 gjennom Fløyfjellstunnelen til Bergen busstasjon. Linja skal betene Flatøy terminal og Åsane terminal, samt opne for på- og avstiging på alle haldeplassar langs traseen. I rush vert det i tillegg nokre ekspressavgangar med einaste stopp på Flatøy terminal mellom Knarvik og Bergen busstasjon.

Skyss vil i forkant av nye anbodskonkurranse for Osterøy gjere ei vurdering av behov for omlegging av rutetilbodet.

2.4 Utvikle ferjetilbodet

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

| Kontrakt | Kontraktutløp (ny kontrakt) |
|------------------------|-----------------------------|
| Masfjordnes–Duesund | 2018 |
| Nordhordland | 2019 |
| Sunnhordland | 2019 |
| Midthordland/Austevoll | 2017/2019 |
| Hardanger | 2019 |
| Klokkarvik–Hjellestad | 2019 |

Etter ein omfattande prosess med utarbeiding av konkurransegrunnlag er det inngått nye kontraktar for samtlege 17 ferjesamband, fordelt på fem kontraktar. I anboda er det stilt krav om betydeleg reduserte utslepp av klimagassar, og samtlege av sambanda startar opp med elektrisk drift innan hausten 2020. Anbudskonkurransen fører med seg stor grad av fornying av ferjeflåten. I tillegg vil kapasiteten bli auka på utvalde samband.

Sambanda Krokeide–Hufthamar og Husavik–Sandvikvåg startar opp 1. januar 2018 og Masfjordnes–Duesund startar opp 1. januar 2019.

Oppstart av øvrige nye kontraktar vil skje 1. januar 2020.

2.5 Utvikle båttilbodet

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

| Kontrakt | Kontraktutløp |
|-----------------------|-----------------|
| Kleppestø–Strandkaien | 2017 |
| Ny kontrakt | 2020 (+1 +1 år) |
| Nordhordland | 2018 |
| Ny kontrakt | 2020 (+1+1 år) |
| Turistrute Hardanger | 2019 |

Det er inngått ein kortsiktig felles kontrakt for bybåtsambanda Kleppestø – Strandkaien og Knarvik – Frekhaug – Bergen, med start Askøybåten frå og med 01.01.2018 og Nordhordlandsbåten 1.1.2019.

Fylkestinget sitt vedtak om ein overordna strategi for kollektivtrafikken på sjøen er følgt opp gjennom Trafikkplan båt Hordaland, som blir lagt fram for politisk handsaming hausten 2017. Trafikkplanen vil danne grunnlag for nye komande båtanbod.

2.5.1 Bybåtsambanda

Det er tidlegare gjort vedtak om miljøløysing for Askøysambandet. I påvente av reguleringsplan for Kleppestøområdet er det inngått ein kortsiktig kontrakt for begge bybåtsambanda som gjev tid til å førebu nytt anbod som svarar til denne ambisjonen om miljøløysing for begge sambanda frå 2021. Dette forutsett ferdigstilt reguleringsplan for området, og at kaiområdet er tilrettelagt for slik drift.

Den auka kapasiteten på Askøybåten som vart sett inn våren 2017 held fram i ny kontrakt frå 1.1.2018. Nytt under innføringa av ny kontrakt er stive rutetider, samt nokre fleire avgangar.

Gjennom arbeidet med Trafikkplan båt er det gjennomført ei fagleg utgreiing av moglege løysingar for miljøtiltak på begge bybåtsambanda. Begge sambanda har potensiale for vekst, og det er difor lagt til grunn ei kapasitetsauke i vurderingane.

Askøysambandet er eigna for elektrisk batteridrift. Med to båtar på sambandet vil det vere mogleg å auke kapasiteten monaleg, med ein høgare frekvens enn dagens tilbod i rush. Større fartøy på Nordhordlandssambandet er også anbefalt tiltak.

Kapasitetsauke og miljøtiltak vil gje vesentlege meirkostnadar til drift av sambanda, og føresett finansiering ut over dagens rammer for kollektiv.

Trafikkplan båt har ikkje som føremål å peike ut nye moglege båtsamband, men å gi overordna rammer for tilbodsutviklinga basert på mål for kollektivtrafikken og omsynet til best bruk av kollektivmidlane. Når det gjeld arbeidet som pågår i Askøy kommune om fjordbybane, samt Bergen kommune sine planar om å greie ut "bybane på sjøen" mellom bydelar og omkringliggjande kommunar, vil fylkeskommunen og Skyss bidra inn i desse prosessane.

2.5.2 Båtsamband utanfor Bergensområdet

Kontrakten for Turistrute Hardanger er forlenga ut 2019. I samband med førebuingane av nye anbod har Skyss evaluert mogeligheitene for miljøtiltak som kan bidra til å redusere klimautslepp. To avgangar morgon og kveld til og frå Norheimsund-Lofthus vert i framlegg til budsjett tatt bort frå 2018. Dette er turar med svært låge passasjertal, men som utgjer ei lang strekning og relativt stor del av dei totale utsleppa for ruta.

2.6 Planlegge framtidig kollektivnett bane/buss i Bergen

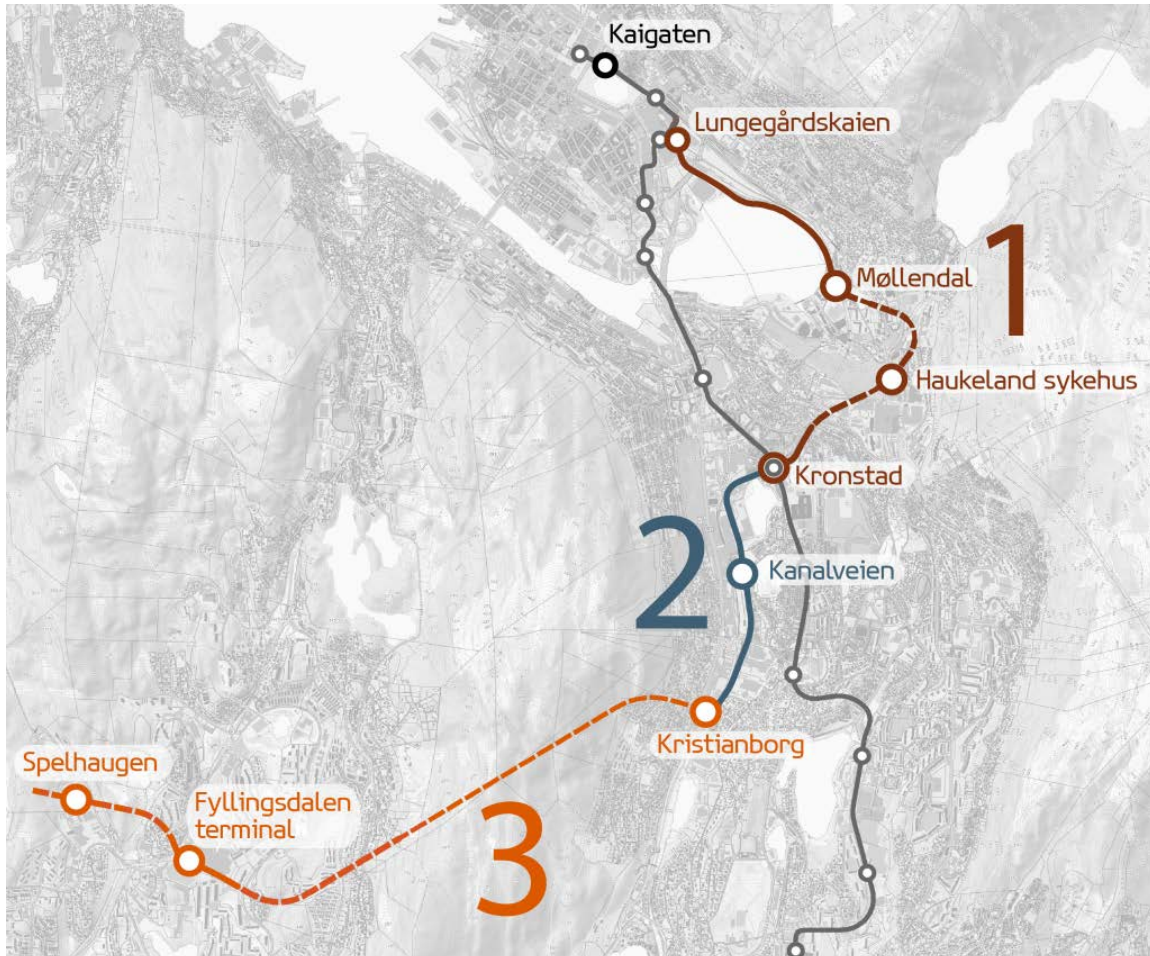
Utbygging av Bybanen inngår nå i Miljøløftet – byvekstavtalen, ei avtale mellom Bergen kommune, fylkeskommunen og staten som er venta vedteken i Stortinget desember 2017. Reguleringsplan for bybane til Fyllingsdalen er vedteken, og planprosess for bybane til Åsane er satt i gang.

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 naudsynt å satse på eit samla kollektivnett av buss og bane.

Knytt til planprosessane for nye strekningar for Bybanen er det behov for ta eit langsiktig perspektiv på det samla kollektivnettet med buss og bane. Dette vil både handle om å skaffe faktagrunnlag som faglege innspel i prosessane, og å planlegge for konsekvensar av nye banestrekningar for den samla kollektivtrafikken.

Infrastruktur er eit avgjerande rammevilkår for utforminga av linjenettet. I det pågåande arbeidet med ein trafikkplan for Bergen inngår difor identifisering av behov for større infrastrukturtiltak som ein viktig del av arbeidet.

Temaplan for null- og lågutsleppsbusar i Hordaland vart vedteken i fylkestinget hausten 2017. Gjennomføring av tiltaka i temaplanen vil ha innverknad på korleis linjenettet og rutetilbodet kan utviklast. Spesielt tiltak for elektrifisering av busslinjer i Bergen vil kunne ha innverknad på framtidig linjenett.



Vedteken trasé for Bybanen til Fyllingsdalen, med sju nye haldeplassar (illustrasjon frå www.bergensprogrammet.no).



Illustrasjon av ny haldeplass for Bybanen ved Lungegårdskaien (Illustrasjon frå www.bergensprogrammet.no/Sweco).

2.7 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 moglege kollektivtrasear.

Å betre tilhøva for kollektivtrafikken i Bergen sentrum vil vere eit avgjerande grep for å styrke kollektivtilbodet i byen.

Olav Kyrres gate er planlagt oppgradert for universell utforming og betre tilhøve for fotgjengarar og 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.

Ny regionstamlinje Bergen-Knarvik gjennom Fløyfjellstunellen frå 2018 er den første av fleire endringar for å avlaste Bergen sentrum. Det blir også vurdert tiltak på fleire andre busslinjer.

2.8 Styrke planleggingsgrunnlaget

For å gjennomføre eit systematisk og faktabasert arbeid med utvikling av kollektivtilbodet er det naudsynt å styrke planleggingsgrunnlaget. Det er eit aukande ressursbehov knytt til forvaltning av dei stadig større datamengdene ein sit på i Skyss, og dette vert stadig viktigare. For å sikre eit godt planleggingsgrunnlag og god statistikk må Skyss ha kontroll på eigne data i velfungerande og fleksible baksystem, som også gjer det mogleg å etablere grensesnitt mot andre aktørar og sentrale datakjelder. For å oppnå dette vil det krevje til dels større endringar i system, arbeidsmetodar og kompetanse.

Sidan 2015 har det vore arbeidd med å installere system for automatisk passasjerteljning i Bergensområdet. Dei neste åra – samstundes som mobilbillett innførast – blir det naudsynt med nye løysingar for passasjerstatistikk også på bussar utanfor Bergensområdet. Dekningsgraden på utstyret er avgjerande for kvaliteten og

nytteverdien av reisedata frå automatisk passasjerteljning, målet er derfor full dekning av slikt utstyr på alle linjer. Meir utstyr for automatisk passasjerteljning vil vere såleis vere naudsynt både på buss og Bybanen.

Det er behov for betre verktøy og kapasitet til analyse av køyretider for planlegging og evaluering av infrastrukturtiltak for kollektivtrafikken.

2.9 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 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. Større omleggingar vil bli gjort i samband med nye bussanbod.

Frå hausten 2018 vert busstilbodet mellom Nordhordland og Bergen lagt om, i tråd med intensjonane for regionstamlinjer og føringar gitt i Trafikkplan Nordhordland.

2.10 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.

Regional transportplan 2018-2029 skisserer eit framtidig hovudlinjenett for kollektivtrafikken i Hordaland, basert på forventta transportbehov og reisemønstre. Føremålet er å gje eit grunnlag for prioritering av infrastrukturtiltak på dei utvalde strekningane og knutepunkta som hovudlinjene skal betene.

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 blir arbeidd kontinuerleg med betre retningslinjer for praktisering av regelverk som gjev rett på skyss. Tydelegare system og retningslinjer for skuleskyssområdet er også under arbeid, i tråd med forvaltningsrevisjon frå 2016. Det er lagt fram ein tiltaksplan for kontrollutvalet som viser korleis Skyss vil følgje opp tilrådingane i rapporten.

I løpet av 2018 vil det bli etablert nye møtepunkt for å forbetre kommunikasjon og samhandling om skuleskyss mellom Skyss og kommunane.

Hausten 2017 har fylkeskommunen/Skyss fått tilbakemelding frå Fylkesmannen som stiller spørsmål ved om vilkåra i samband med dispensasjon frå kravet om gratis skuleskyss for elevar i vidaregåande skule er følgt. Det vi bli gjort ei vurdering av kva tilbakemeldinga vil bety i praksis, og korleis ein skal løyse problemstillinga.

Det er knytt store utfordringar i høve kostnadsveksten ein har hatt på området dei siste åra. 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 Vurdere utvida bruk av fleksible kollektivløysingar

Der det ikkje er grunnlag for ordinær rutegåande 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 gjev 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 bestillingstransport frå andre område i landet.



Foto: Skyss

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 2018 til 2021 vil ein prioritere tiltaka som er skildra under.

3.1 Sikre betre informasjon til dei reisande

Skyss vil sikre at dei reisande med kollektivtrafikken i Hordaland får tak i den informasjonen dei treng raskt, effektivt og på ein positiv måte. Dette skal også gjelde dei som har særskilte behov for hjelp eller informasjon. Slik vil ein styrke den totale opplevinga av Skyss som ein kundeorientert leverandør av kollektivtenester. Samhandling med operatørar og deira tilsette vil også vere ein viktig del av dette arbeidet.

System for sanntidsinformasjon er installert i bussane i rutepakkane Bergen nord, Bergen sentrum, Bergen 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. Den pågåande digitaliseringa opnar også for nye moglegheiter som vil komme dei kollektivreisande til gode, mellom anna i form av betre tilgang til informasjon gjennom ulike digitale kjelder. 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 og også i ny nasjonal reiseplanleggar lansert av Entur i 2017. Andre døme på slik satsing kan vere integrasjon med Statens vegvesen knytt til veg- og trafikantmeldingar, Bergens Tidende om avviksmeldingar og alternative reiseruter, og deltaking i nasjonale samarbeidsprosjekt.

Eit enklare og meir tilgjengeleg kollektivtilbod er grunnpilaren i eit framtidig heilskapleg mobilitetstilbod. Skyss må også vere førebudd på at nye aktørar dukkar opp og at eksisterande aktørar går inn i nye roller på mobilitetsområdet. God tilrettelegging av informasjon og data også for eksterne aktørar vert stadig viktigare, og Skyss må prioritere å etablere ein datainfrastruktur som gjer dette mogleg.

3.2 Forenkle billetter og betalingsløsningar

Enkle billett- og rabattløsningar er eit viktig ledd i arbeidet med å gjere kollektivreisa enklare, både for noverande og nye kollektivreisande. Mobilbillett er blitt den dominerande salskanalen i Bergensområdet, og står for over 60 prosent av sal og omsetning. Det er framleis eit mål å få ned salet av billetter om bord i buss, også utanfor Bergensområdet. Innføring av ein ny takstsonestruktur i 2018 vil vere ein viktig milepæl i dette arbeidet, sidan mobilbillett då blir gjort tilgjengeleg også i resten av fylket.

Innanfor sal og billettering og på informasjonsområdet skjer utviklinga veldig raskt, og det er krevjande å halde tritt med den høge teknologiske utviklingstakta i samfunnet. Kundane vil ha digitale tenester som er enkle å bruke og tilpassa behova til den einskilde. Andre og nye aktørar vil komme inn, og tradisjonelle forretningsmodellar vil bli utfordra.

Når ein utformer sal- og billetteringstenester og tilbud mot markanden vil Skyss jobbe for å sikre at løysingar er tidsriktige sett ut i frå den teknologiske utviklinga og kundane sine forventingar. Ein vil ha som strategi å satse på få, men effektive digitale salskanalar, basert på sjølvbetening. Skyss følger utviklinga i bransjen nøye, og vil leggje til rette for at ein er klar til å ta i bruk nye løysingar tidlig.

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. I perioden vil ein også satse på å få fleire til å nytte kollektive reisemiddel til fritidsferemål.

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.



Foto: Morten Wanvik

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 har stat, fylke og kommune samarbeidd gjennom Bergensprogrammet i eit felles plan- og byggjeprogram. Dette samarbeidet blir vidareført i den nye byvekstavtalen – «Miljøløftet».

For tiltak utanfor Bergen kommune har fylkeskommunen ansvar for å utarbeide eit plan- og byggjeprogram for fylkesvegane i Hordaland.

I handlingsprogram kollektiv vil ein søkje 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 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.

Gjennom Bergensprogrammet har HFK/Skyss deltatt i arbeidet med reguleringsplanar for Bybanen på strekninga Bergen sentrum–Haukeland–Fyllingsdalen. Reguleringsplanane var vedtekne i 2017, og førebuing for bygging er i gang.

Bybanen frå Bergen sentrum til Spelhaugen vil få ti haldeplassar og ei kjøretid på ca. 20 minutt – der fire av haldeplassane vil leggjast i eksisterande kollektivknutepunkt, og sju haldeplassar bidra til å etablere nye kollektivknutepunkt. Bybanen vil både gje auka kapasitet for sentrumsretta reiser, og ha ein viktig rolle som forbindelse mellom bydelane Fyllingsdalen og Årstad. På Mindemyren vil den nye Bybanen spele ei viktig rolle for byutviklinga som er planlagt i dette området.

Planlagt byggjearbeid er i 2018, men ein har allereie hausten 2017 starta arbeid med utfylling i Store Lungegårdsvann. Byggjearbeidet vil få konsekvensar for avvikling av busstrafikken i

enkelte område – og i enkelte periodar. Det blir arbeidd med gode løysingar for dette.

Utbygging av bybane mot nord skal sikre ein kapasitetssterk og effektiv kollektivkorridor mellom Åsane og Bergen sentrum, og tilkopling av enno ein bydel til bybanenettet. Arbeidet med reguleringsplan for Bybanen til Åsane er no starta opp etter ei tids pause på grunn av endra utbyggingsrekkefølge. Trasevalg for Bybanen nordover vil ha store konsekvensar for det samla kollektivtilbodet med buss og bane, til dømes for betening av Sandviken.

4.3 Betre framkomst for å endre reisemiddelfordeling

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

Det vert arbeidd med fleire ulike kollektivtiltak som kvar for seg er viktige for enkeltpunkt i kollektivsystemet. Men med Bybanen som førebilete, med sine føreseielege og effektive reiser, er det ønskje om å styrke arbeidet med strekningsvise analysar i Bergensområdet. Med slike analysar kan ein få fram gode «tiltaksplanar» 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 tiltaksplanane for ei strekning. Dette kjem dels av at tiltaksplanane 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 kan einast om, både når det gjeld prioritering og kva tiltak som er «byggbare». Framover vil ein gjere liknande strekningsvise analysar av traseane til bystamlinjene, og dei viktigaste bylinjene.

4.3.1 Birkelundstoppen/Sædal-sentrum-Lyngbø

Denne traseen vil vere ein av dei tyngste busstraseane i Bergen, sjølv etter at Bybanen er bygd ut mot vest og nord. 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. Framtidig forlenging av trolleylinja på denne traseen vil forsterke behovet for god framkomst.

Det blir arbeidd med kollektivfelt på nord- og sørsida av Haukeland universitetssjukehus, på Gyldenpris og mellom Landåstorget og Hagerupsveg retning sentrum. Haldeplassane ligg til dels svært tett på deler av strekninga, og det er planlagt at nokre haldeplassar skal slåast saman. Forsøk med aktiv signalprioritering på Laksevåg er også ein del av tiltaksplanen.

4.3.2 Linje 10 (Mulen-Wergeland)

Linje 10 er med over 6000 daglege reisande ei av dei mest brukte bylinjene i Bergen. Dette er ei linje med svært mange reisande og behov for fleire avgangar. På grunn av kapasitetsutfordringar er det ønskjeleg med auka frekvens på linja. Dette har vore praktisk vanskeleg som følgje av dårlig framkomst på traseen. Fylkeskommunen, Bergen kommune og Skyss har saman utarbeidd ei strekningsvis analyse og identifisert tiltak for å betre tilhøva. I byggjeprogram for Bergensprogrammet vart det i 2017 satt av fem millionar kroner til tiltak på linja.

Det er no satt i gang eit arbeid med å rydde opp i trafikkarealet for parkering og buss, etablere møteplasser i tronge gater, samlokalisere haldeplassar og etablere ny standard på 27 haldeplassar.

4.4 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.

Eit forprosjekt for å gje bussane prioritet i lyskryss er i gang i Kringsjøveien 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 naudsynt med fysiske tiltak for å få bussen fram til kryssområda.

4.5 Etablere fleire kollektivfelt/sambruksfelt

Eigne, prioriterte køyrefelt er eit kraftfullt framkomstiltak som gjev 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 (sjå tabell øvst neste side).

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



Foto: Morten Wanvik

| Kollektivfelt/sambruksfelt med finansiering | Status i arbeidet |
|---|---|
| Fjøsanger-Kristianborg | Prøveprosjekt med sambruksfelt på strekninga Fjøsanger-Kristianborg opna våren 2016. |
| Hesthaugveien | Kollektivfelt i Hesthaugveien er del av ei større tiltakspakke, som er forventa ferdigstilt til sommaren 2018. Inneheld mellom anna kollektivfelt Hesthaugveien frå rundkjøring Statoil og inn på terminalen, kollektivfelt på rampe frå E39 nordgåande til rundkjøring Hesthaugveien x Åsamyrane, kollektivfelt Haukås frå avkjøring Felleskjøpet til Shell Haukås og kollektivfelt frå bussdepot Haukås fram mot kryss ved E39. |
| Haukås-Breistein | Kollektivfelt retning nord mot Breisteinskrysset er planlagt ferdig til sommaren 2018. |

| Ønska kollektivfelt/sambruksfelt | Status i arbeidet |
|---|---|
| Rundkøyring nord for Oasen T-rundkøyring 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 Årstadveien til haldeplass Haukeland nord. Det er lagt opp til prosjektering i 2018. |
| Haukeland sør | Det vert arbeidd med moglegheiter for kollektivfelt retning nord frå dagens kollektivfelt ved Haukeland sør. Det er behov for avklaringar av arealbehov knytt til ny haldeplass for Bybanen. |
| 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 påkøyring Puddefjordsbroen. Del av sykkelprosjekt i Carl Konows gate. Sykkelprosjektet (med «minikollektivfelt») har byggjestart i 2018. |
| Hesthaugveien - Nyborgkrysset | Faggruppene for gang/ sykkel og kollektiv i Bergensprogrammet arbeider med felles prinsipppløysingar for dei miljøvenlege transportformane i Åsane, for strekninga mellom Hesthaugveien og Nyborgkrysset. Plan for sykkelveg og tosidig kollektivfelt frå Hesthaugveien til Litleåsveien er under oppstart. |
| Gjensidigekrysset | Det blir arbeidd med ei tiltakspakke i for sykkel- og kollektivtiltak som inneheld kollektivfelt i begge retningar og gjennomgåande sykkelveg. Prosjektering er i gang. |

4.6 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. God informasjon på knutepunkt og haldeplassar er eit viktig verkemiddel for å sikre at reisa vert så enkel og effektiv som mogleg for kunden.

Tabellen under 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. Dette vil bli vidareført i Miljøløftet.

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. Forventa byggjearbeid start i 2018.
- Nesttun – Reguleringsplassar for buss ved Nesttun knutepunkt. Framlegg til reguleringsplan frå Statens vegvesen vert handsama av Bergen kommune.

| Kollektivknutepunkt i Bergen | Status i arbeidet |
|------------------------------|---|
| Oasen terminal | Som ein del av tiltaket kollektivfelt Fyllingsdalen del II var det godkjent plan for ny, universelt utforma terminal ved Oasen. På grunn av enda utbyggingsrekkefølge for Bybanen vil ny Oasen terminal bli bygd som ein del av Bybanens byggjestrinn 4. |
| Sentrumsterminalen | Det skal etablerast betre tilhøve for reisande og bussar, med universell utforming og estetisk opprusting. Arbeid i Christiesgate, og Allehelgensgate og oppgradering av Strandkaiterminalen er gjennomført i 2017. Prosjektering av oppgradering av haldeplassar i Olav Kyrres gate er planlagt i 2018. |
| Storavatnet terminal | Ny terminal ved Olsvikkrysset på RV555 blir planlagt som ein del av nytt Sotrasamband. |
| Arna terminal | Knytt til arbeid i grunnen blir det gjort ei mindre oppgradering av terminalen, etablering av fasilitetar for sjåførane og oppgradert system for publikumsinformasjon. Dette vil også innebere universell utforming så langt det let seg gjere. Planlagt ferdigstilling i 2019. På lengre sikt er Arna terminal del av områdeplan for Indre Arna. |
| Åsane terminal | Det skal bli etablert 3-4 ekstra reguleringsplasser for buss. I tillegg vil det verte etablert ein ny pir med haldeplassar på terminalen.. Forventa ferdigstilt før sommar 2018. |
| Kronstad | Del av planlegging av Bybanen mot Fyllingsdalen. |
| Haukeland | Del av planlegging av Bybanen mot Fyllingsdalen. |

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.

Tabellen under 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 byggjeprogram for fylkesvegane i Hordaland utanom Bergen.

| Utvalde kollektivknutepunkt utanfor Bergen | Status i arbeidet |
|--|---|
| Voss stasjon (Voss kommune) | Bygging av kollektivpunkt pågår. Mogeleg bygging av hotell på området vil påverke framdrift gjev konsekvensar for når den blir ferdigstilt og teke i bruk. |
| Leirvik (Stord kommune) | Lokalisering av nytt kollektivknutepunkt er vedteken av Stord kommune, og eit planforslag er under handsaming hausten 2017. |
| Straume (Fjell kommune) | Nytt kollektivknutepunkt knytt til Straume senter vert planlagt som ein del av nytt Sotrasamband. Planforslag er vedteken. |
| Ravnanger (Askøy kommune) | Oppgradering av kollektivknutepunkt gjennom bruk av kollektivmidlar i Askøypakken. Skisseprosjekt er gjennomført. Det er dialog om vidare prosess mellom Hordaland fylkeskommune og Askøy kommune. |
| 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. Frå 2018 blir det i tillegg ei midlertidig omlegging av terminalen på grunn av arbeid med E39 gjennom Knarvik. |
| Rosendal (Kvinnherad kommune) | Reguleringsplan er godkjent, og skisseprosjekt er gjennomført. Ferdigstilling planlagt i 2018. |
| Flatøy (Meland kommune) | Skisseprosjekt ferdig. Bygginga blir trinnvis. 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 er realisert som ein del av Bømlopakken, og vart ferdigstilt juni 2017. |
| Odda (Odda kommune) | Reguleringsplan for Smelteverkstomta er vedteken, der det er sett av areal til nytt kollektivknutepunkt for Odda. Ein har sett av prosjekteringsmiddel for 2018. |
| Fitjar sentrum (Fitjar kommune) | Reguleringsplan med nytt kollektivknutepunkt i Fitjar sentrum. Realisering i løpet av 2018. |
| Husnes (Kvinnherad kommune) | Vedteken reguleringsplan med kollektivløysingar føreligg. |
| Dale (Vaksdal kommune) | Forslag til løysing av ny haldeplass er under utarbeiding. Bygging av terminal skjer tidelegast hausten 2018 – seinast 2020. |

4.8 Leggje til rette for innfartsparkering

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

I Bergen blir arbeidet med innfartsparkering koordinert med vidare utbygging av Bybanen (Birkelandsskiftet og Åsane). Ved Birkelandsskiftet terminal er det etablert 258 innandørs parkeringsplassar og handicapparkering - i tillegg til dei allereie 99 plassane på Telenor-tomta.

Åsane terminal og Horisont har omlag 360 innfartsparkeringsplassar. Plassane ved Horisont forsvinn våren 2018 då det skal byggjast ein ny vidaregåande skule på tomta. Det vert arbeidd med å finne erstatning for dette arealet.

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

I tillegg til eksisterande sykkelparkering på Loddefjord terminal og Bergen busstasjon er det no etablert tre nye moderne sykkelparkeringshus på Åsane senter, Nesttun terminal og Birkelandsskiftet terminal.

Arbeidet med å følgje opp strategi for innfartsparkering er godt i gang i samarbeid mellom Skyss, Statens vegvesen og omlandskommunane. Eit prosjekt for å konkretisere strategien i ein handlingsplan for innfartsparkering fram mot 2030 er i gang. Handlingsplan er venta lagt fram for politisk handsaming tidleg i 2018.

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

4.9 Samla plan for fysiske tiltak i Bergen

Ein trafikkplan for kollektivtrafikken i Bergensområdet er under utarbeiding. Trafikkplanen skal på eit overordna nivå - med utgangspunkt i dagens stamlinjer og hovudkorridorar for kollektiv - vise ønska utvikling i linjenett og rutetilbod for eit kollektivtilbod som har kapasitet og kvalitet til å ta sin del av veksten i biltrafikken. Her vil ein også identifisere naudsynte tilhøyrande infrastrukturtiltak- større og betre

endehaldeplassar med sentral plassering, og god framkomst mellom desse er kritiske tiltak for vidare utvikling av kollektivtilbodet.

Tilnærminga i trafikkplanen for Bergensområdet er å la marknaden definere tilbodet, som igjen set krav til infrastrukturen. Dette bryt med det «tradisjonelle» utgangspunktet, der infrastrukturen ofte har vore styrande for kva slags kollektivtilbod som har vore gitt. Kva for infrastruktur må til for å realisere eit kollektivtilbod som møter nullvekstmålet for biltrafikken? Dette må balanserast med ei realistisk tilnærming som baserer seg på infrastrukturen som er tilgjengeleg i dag.

For å følgje opp trafikkplanen skal det utarbeidast ein handlingsplan som tar opp i seg behovet for fysiske tiltak i kollektivtrafikken sin infrastruktur.

4.11 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.

I tråd med NTP (2014-2023) blir dette behovet og i Byvekstavtalen framheva som naudsynt – og som ein føresetnad for omstilling til lågutsleppsamfunnet. Prosjekta og tiltaka i Miljøløftet skal leggje til rette for høg arealutnytting i sentrale områder og ved viktige knutepunkt for

kollektivtrafikken – konsentrert byutvikling gjev tettare by og mindre transportbehov.

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 kompetanseutvikling når det gjeld kollektivorientert byutvikling for fagmiljøa i fylkeskommunen, kommunane i fylket og andre etatar. Delar av dette kan dei neste åra knytast til arbeidet med byvekstavtalen for Bergen.



Illustrasjon av mogleg framtidig byutvikling - Mindemyren boulevard (illustrasjon henta frå www.bergensprogrammet.no/Sweco).

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.



5.1 Temaplan for null- og lågutsleppsteknologi

I oktober 2017 vart ein temaplan for låg- og nullutsleppsteknologi for bussane i Hordaland vedteken i fylkestinget. Temaplanen følger opp kollektivstrategien med eit tydeleg ambisjonsnivå for utsleppsreduksjonar, basert på vurdering av moglegheitene for innføring av ny teknologi.

For å redusere klimapåverknaden frå busstrafikken kan ein – enkelt sagt – erstatte det fossile drivstoffet med fornybart (biodrivstoff) eller elektrifisere drifta. Temaplanen viser moglege tiltak for elektrifisering og bruk av biodrivstoff som gjev til saman 65 prosent lågare klimapåverknad frå bussane i Hordaland mellom 2016 og 2025, og minst 40 prosent lågare klimapåverknad innan 2020.

Med tiltaka som ligg i temaplanen vil busstrafikken i Bergen bli fossilfri innan 2020, og i resten av Hordaland innan 2025.

For å nå ambisjonane som er tilrådd er det ei rekkje føresetnader som må vere på plass, noko som er gjort tydeleg gjennom temaplanen. Samstundes som vi skal ha høge ambisjonar for redusert klimapåverknad, må vi sikre eit kollektivtilbod som er påliteleg for dei reisande – innanfor tilgjengelege økonomiske og praktiske tilhøve. Dei valde teknologiske løysingane må redusere klimapåverknaden, vere pålitelege og passe til dei lokale forholda.

5.2 Elektriske bussar i Bergen

For å elektrifisere busstrafikken i Bergensområdet vil ein utvide trolleylinja til Laksevåg. I tillegg vil ein utnytte moglegheitene denne infrastrukturen gjev for andre elektriske bussar, som kan lade undervegs med strøm frå leidningsnettet.

I tillegg blir det planlagt elektrifisering av linjer med hurtiglading på endehaldeplass i områda Bergen sentrum og Bergen sør. Dette krev vidare arbeid

med å sikre strømforsyning, tilstrekkeleg areal for bussane og etablering av ladeinfrastruktur.

Med elektrifiseringstiltaka blir også støy og lokale utslepp redusert i Bergen.

For å samle erfaring og kunnskap om elektrifisering av bussparken vil det frå hausten 2017 bli førebudd eit pilotprosjekt.

5.3 Bruk av lokalproduisert biogass

Det blir arbeidd med bruk av biogass frå nytt anlegg i Rådalen til bussane i Bergen. Anlegget skal ha kapasitet til å produsere biogass til om lag 80 bussar. Ei utviding av bruken til å gjelde fleire bussar vil krevje auka kapasitet i biogassanlegget. Biogassen vil bli teke i bruk i kontrakten for Bergen nord i løpet av 2018. For bruk av biogass ut over dette vil tilgang og pris bli vurdert i forkant av kvart anbod

5.4 Redusere utslepp frå buss i Hordaland utanfor Bergensområdet

Busstrafikken i heile Hordaland har ambisjonsnivå om å vere fossilfri innan 2025. Utanfor Bergen er det ikkje identifisert aktuelle tiltak for elektrifisering av bussane. Framover vil det i alle område bli stilt krav om biodrivstoff, noko som minst vil halvere klimapåverknaden frå bussdrifta.



Illustrasjon av moglege løysing for elbuss med ladning undervegs (Kjelde: Volvobuses.com, 09.2017).

Hausten 2018 er det oppstart av nytt anbod i Nordhordland. Dette er første kontrakt med krav til drivstoffløyning som gjev reduksjon i klimapåverknad. Konkret er det stilt krav om 100 prosent fornybar og berekraftsertifisert drivstoff, som skal gje minimum 50 prosent utsleppsreduksjon samanlikna med fossil diesel.

5.5 Lokale utslepp frå busstrafikken

Ein europeisk standard set grenseverdier for kor mykje lokale utslepp køyretøy kan ha for å verte godkjent for sal. Frå 2014 gjeld standarden Euro VI for alle nye køyretøy. Med Euro VI er dei lokale utsleppa minimale. Med utskifting av bussparken og krav i nye anbod vil ein ha Euro VI-standard på bussparken i Bergen frå 2020, og innan 2025 i resten av fylket.

5.6 Redusere utslepp frå ferjesambanda

Skyss har inngått nye kontraktar for samtlege 17 ferjesamband, fordelt på fem kontraktar. I kontraktane er det avtalt å redusere klimagassutsleppet med 88 prosent, samanlikna med utsleppa frå dagens ferjeflåte. Gjennom bruk av batteri og biodiesel vert ferjedrifta i heile Hordaland fossilfri.

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.

Ferjene er utstyrt med batterikapasitet til heilelektrisk framdrift i normal overfart. I tillegg vert det installert dieselgeneratorar som kan koplast inn ved spesielle behov. Heilelektrisk drift vert starta opp så snart ladeinfrastrukturen er på plass. Frist for å innfri miljøkrava er tredje kvartal 2020, men operatør kan spare store driftsutgifter gjennom å ta i bruk batteridrift så fort som mogleg.

5.7 Redusere utslepp frå båtrotene

I arbeid med Trafikkplan båt har moglegheitene for å redusere utslepp frå båtrotene vore sentralt. Trafikkplanen vil bli handsama politisk hausten 2017. Moglegheitene for miljøløyningar på bybåtsambanda (Kleppstø-Strandkaien og Knarvik-Frekhaug-Bergen) har blitt utgreidd.

Ei moglegheitsstudie av miljøløyningar for begge bybåtsambanda er gjennomført av DNV GL

(rapporten ligg på www.skyss.no/rapportar). Fylkesutvalet har tidlegare vedteke at båtsambandet Kleppstø-Strandkaien skal driftast med miljøfartøy. Utgreiinga ligg til grunn for anbefalinga om å elektrifisere Askøysambandet og auke kapasitet og frekvens i neste anbod. På grunn av plan- og utbyggingsprosess på Kleppstø, som inkluderer plassering av kaia, er det usikkert når det vil vere mogleg å lyse ut anbod som legg til rette for miljøløyning på sambandet.

Nordhordlandssambandet er per i dag ikkje eigna for elektrisk drift, men kan på sikt vere aktuell for drift basert på hydrogen. Hydrogendrift er per i dag umogen teknologi og manglar tilstrekkeleg rammeverk for sjøtransport. Også her er det grunnlag for å auke kapasiteten med større fartøy som kan ta fleire passasjerar i rush.

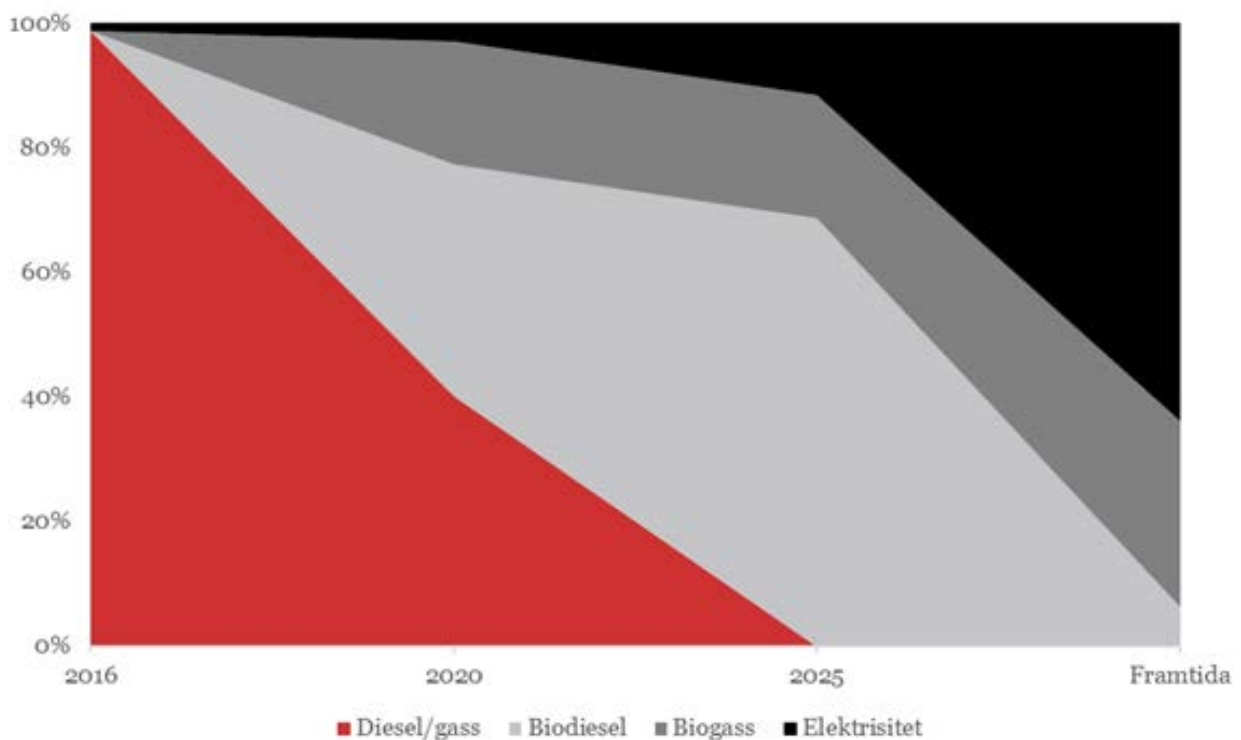
Avkorting av to avgangar på Turistrute Hardanger med svært lågt passasjertal, som nemd i kapittel 2, vil gje betydeleg reduksjon i utslepp frå dette sambandet.

5.8 Utvikle miljøkrav i nye transportanbud

Anbudsprosessar og kontraktar for nye transportkontraktar blir stadig utvikla. Det er i hovudsak i anbudsprosessane fylkeskommunen som oppdragsgjevar har handlingsrom til å stille nye og meir ambisiøse krav til materiell og utslepp. Samstundes er det stadig aukande behov for å ha fleksibilitet til å gjere endringar i løpet av perioden for ei kontrakt, til dømes knytt til teknologi og bussparken. I forkant av nye anbuds konkurransar vil det i tråd med temaplan for låg- og nullutslepp bli utarbeidd krav til dei nye anboda, og arbeidd med korleis ein best kan fase inn ny teknologi gradvis.

Ein vil også stadig utvikle anbudsprosessane for å sikre innovasjon og teknologisk utvikling, til dømes gjennom dialogkonferansar med bransjen og ved å utvikle meir funksjonelle krav. Erfaringsdeling med andre kollektivselskap er også sentralt.

I arbeidet med ferje anboda er det gjort eit utviklingsarbeid knytt til kontraktane som vil vere nyttige i arbeidet med å leggje til rette for meir miljøvennlege løysingar i transportanbud framover.



Ambisjon for innføring av låg- og nullutsleppsteknologi for bussane i Hordaland i forhold til dagens bruk av energi (henta frå Temaplan for låg- og nullutsleppsbussar i Hordaland).

6 Økonomiplan 2018-2021

Dette kapittelet viser kostnader til drift og investeringar knytt til kollektivområdet komande år, i tråd med framlegg til budsjett for 2018 og økonomiplan 2018-2021 som skal handsamast i fylkestinget i desember. Då vert og plan- og byggjeprogram for fylkesvegnettet lagt fram. Investeringar på riksvegnettet, som kan gje innverknad også på kollektiv, kjem ikkje fram her.

6.1 Drift

Framlegg til driftsbudsjett 2018 har utgangspunkt i 0-vekst i netto driftsutgifter til kollektiv. Samla kostnader til kollektivtrafikken vil ha eit budsjett til neste år på 2,66 milliardar kroner brutto. Kostnadsveksten frå 2017 er i hovudsak knytt til prisvekst og avtalefesta reguleringar for transportkontraktane og meirkostnadar for nytt ferjeanbod på Austevoll-sambanda. I tillegg er det meirkostnader for Bybanen, med heilårsverknad for banen til Bergen lufthamn og at alle vognene no er forlenga.

Kostnadsveksten knytt til drift av kollektivtransporten vil vere utfordrande i åra framover. I løpet av handlingsprogramperioden skal

det gjennomførast fleire store anbuds konkurransar for buss i Bergensområdet, med ambisjonen om fossilfri busstrafikk i Bergen frå 2020.

Elektrifisering og bruk av biodrivstoff vil kunne gje ein meirkostnad for fylkeskommunen på 4-6 prosent i høve dagens kontraktsverdi, det vil seie mellom 53 og 65 mill. kr årleg. Innføring av miljøtiltaka føreset finansiering gjennom byvekstavtalen for Bergen.

I tillegg til miljøambisjonane vedteken i Temaplan for låg- og nullutslepp, har fylkeskommunen forplikta seg til nullvekstmålet for persontrafikken. Utvikling av kollektivtilbodet er ei føresetnad for å nå målsettinga, og vil bety styrking av tilbodet både på buss, båt og bane i åra framover. Også her vil byvekstavtalen, og belønningssmidlar, vere avgjerande for finansiering av tiltak.

I 2020 er det oppstart for dei fleste ferjekontraktane. Dei nye ferjeanboda er bruttokontraktar, og det er framleis uvisse hefta med inntektene frå sambanda. Inklusive estimerte inntekter vil dei nye kontraktane kunne gje nær ei dobling av dagens driftskostnadar, med ei årleg meirkostnad på omlag 270 mill. kr.



Foto: Morten Wanvik

6.2 Investeringar

Den største investeringa i økonomiplanperioden vil vere knytt til ferje og oppstart av elektriske ferjer i Austevoll, med oppgradering av kaianlegg og tilrettelegging av ladeinfrastruktur.

Vidare er det gjort framlegg om midlar til automatisk passasjerteljning på bussane i komande anbod i Nordhordland, samt vidare investering i slikt utstyr i bybanevognene. Det er og fremja investeringar knytt til ulike system for informasjon og billettering, samt til utvikling av løysingar for å samanstille og gjere tilgjengeleg data til intern og ekstern nytte.

Det er og lagt inn midlar til kompressoranelegg for biogass i tråd med tidlegare vedtak (FUV-sak 138/2016).

| Tal i mill. kr, budsjett | 2018 | 2019 | 2020 |
|--|------|------|------|
| Nye ferjekontraktar – kaianlegg og ladeinfrastruktur | 73 | 0,9 | 352 |
| Automatisk passasjerteljning | 8,5 | 5 | - |
| Kompressoranelegg for biogass | 8 | - | - |
| Ruteinformasjonssystem (sanntid) | 3 | 3 | 3 |
| Trafikantinformasjon | 7 | 6 | 6 |
| Billetteringsutstyr nytt anbod Bergen sør og Vest | 6 | 6 | - |
| Betre og meir tilgjengelege data | 3,5 | 2 | 2 |
| Mobilbillett – deltaking i offentleg-offentleg samarbeid | 6 | - | - |

Framlegg til investeringsbudsjett 2018-2021, utvalde postar, i mill. kroner.

6.3 Byvekstavtale og belønningsavtale

Hordaland fylkeskommune har saman med Bergen kommune hatt ein 4-årig avtale med Samferdselsdepartementet om tildeling frå «Belønningsordninga for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene» for perioden 2015-2018. Denne avtalen er no inne i sitt siste år, og er tatt inn i byvekstavtalen som er inngått mellom fylkeskommunen, Bergen kommune og staten. Byvekstavtalen legg opp til at belønningsordninga held fram som del av avtalen.

Staten skal gjennom byvekstavtalen bidra med 50 prosent til såkalla nasjonalt viktige fylkeskommunale kollektivtransportløysingar. For Bergen er det utbygging av bybane til Fyllingsdalen som er peikt ut.

Avtalen skal reforhandlast våren 2018 etter vedteken Norsk Transportplan 2018-2029 og ny bypakke for Bergen. I tillegg til belønningsmidlar, skal også midlar frå bompengordninga vurderast å kunne nyttast til finansiering av drift kollektiv. Handlingsprogrammet for byvekstavtalen 2018-2021 skal vedtakast i samband med budsjettprosessen i fylkeskommunen og Bergen kommune. Avtaleverket er avgjerande for å sikre finansiering til å følge opp ambisjonane i kollektivstrategien. Det gjeld både finansiering til investeringar og ikkje minst til drift.

I 2018 er det etter avtalen løyvd totalt 200 mill. kr over belønningsordninga. Kr 155 millionar er satt av til kollektivdrift, og sikrar vidare drift av tiltak som er sett i verk tidlegare år. Resterande midlar vil gå til innkjøp av nye bybanevogner.

7 Oppsummering 2018 - 2021

| Strategiar for best tilbod der flest reiser | Prioriteringar og tiltak 2018-2021 |
|---|--|
| Styrke kollektivtilbodet for dei store reisestraumane | Utvikle og styrke kollektivtilbodet i Bergen |
| Vidareutvikle stamlinjene i Bergen | Førebu endringar i rutetilbodet knytt til nye bussanbod, utarbeide trafikkplan for Bergen |
| Utvikle regionale stamlinjer i Bergensområdet | Omlagging til regionstamlinje Nordhordland-Bergen |
| Knyte regionane i fylket saman | Vurdere traséendringar for å betre kapasiteten for buss i Bergen sentrum |
| Tilby eit samanhengande grunntilbod i heile fylket | Styrke planleggingsgrunnlaget mellom anna med betre verktøy for analyse av passasjertal og køyretider |
| Samordne offentleg transport i tynt befolka område | Planlegge framtidig kollektivnett buss/bane i planlegging av nye byggjetrinn for Bybanen |
| Utvikle eit enklare og meir effektivt linjenett | Førebu nye anbod for bybåtsambanda, planlegge for auka kapasitet og miljøløysingar |
| | Vidareutvikle forvaltninga av skuleskyss, mellom anna utarbeide betre retningslinjer og samhandling med kommunar og skular |

| Strategiar for enkle reiser | Prioriteringar og tiltak 2018-2021 |
|---|---|
| Gjere det enkelt å finne relevant informasjon | Utvikle løysingar for digitalisering og datainfrastruktur som sikrar god flyt av data og informasjon mot kundane og mot ulike aktørar i mobilitetsmarknaden |
| Gjere det enkelt å velje riktig billett og betale for denne | Legge til rette for digital informasjon til dei reisande i eigne og andre sine kanalar |
| Auke kunnskapen om kollektivreiser | Legge til rette for og ta i bruk nye betalingsløysingar og salskanalar |
| Gjere kollektivtrafikken synleg | Gjennomføre endringar som følgje av ny takst- og sonestruktur |
| Heve kvaliteten på knutepunkt og haldeplassar | 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 2018-2021 |
|---|--|
| Minimere stoppetid på haldeplass | Planlegge for vidare bybaneutbygging og eit samla kollektivnett for buss og bane mot vest og nord |
| Infrastrukturtiltak som får bussen fram | Gjennomføre tiltakspakkar for betre framkomst for fleire av bystamlinjene og dei viktigaste bylinjene |
| Restriktive tiltak for biltrafikken | Etablere planlagde kollektivfelt/sambruksfelt og planlegge for realisering av fleire aktuelle trasear |
| Kollektivorientert byutvikling | 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 høyringsinstans for areal- og transport, og å starte eit opplegg for kompetanseheving for fagmiljøa |

| Strategiar for miljøvenleg drift | Prioriteringar og tiltak 2018-2021 |
|---|---|
| Sikre låge utslepp frå busstrafikken | Oppfølging av tiltak frå temaplan for låg- og nullutslepp gjennom førebuingane til nye anbod og kontraktar i Bergensområdet |
| Redusere miljøbelastning frå båt- og ferjetrafikken | Vidare planlegging av forlenging av trolleylinja gjennom sentrum og mot Laksevåg |
| Vere pådrivar for forskning og utvikling | Ta i bruk lokalprodusert biogass frå Bergen kommune sitt anlegg i Rådalen som drivstoff på gassbussane i Bergen nord (Haukås) |
| | Gjennomføre oppstart av nye kontraktar med miljøvenlege løysingar for fylkesvegferjer |
| | Førebu ny kontrakt med miljøøysing på sambandet Kleppestø-Strandkaaien |

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