



HANDLINGSPROGRAM 2019-2022

KOLLEKTIVSTRATEGI FOR HORDALAND



1	Strategiar og mål for kollektivtrafikken	5
2	Best tilbud der flest reiser	7
2.1	Årleg styrking av kollektivtilbodet i Bergen.....	7
2.2	Anbudsarbeid på buss og bane	7
2.3	Førebu oppstart av nye ferjekontraktar	9
2.4	Planlegge båttilbodet	10
2.5	Planlegge framtidig kollektivnett bane/buss i Bergen.....	11
2.6	Sikre betre utnytting av kapasitet for buss i Bergen sentrum	12
2.7	Styrke planleggingsgrunnlaget.....	12
2.8	Planlegge regionstamlinjer.....	12
2.9	Utvikle hovudlinjenett for å knyte fylket saman	12
2.10	Etablere betre system og rutinar for arbeidet med skuleskysst.....	12
2.11	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	14
3.3	Auke kunnskapen om rutetilbod for å nå nye reisande	16
3.4	Gjere kollektivsystemet meir synleg.....	16
3.5	Digitalisering og nye mobilitetstenester	16
4	Effektive reiser.....	17
4.1	Infrastruktur for kollektivtrafikken – organisering og ansvar	17
4.2	Infrastrukturbehov i Bergensområdet.....	17
4.3	Utbygging av Bybanen.....	18
4.4	Vedlikehaldsbehov dagens bybanelinjer.....	18
4.5	Forlengje trolleylinja til Laksevåg.....	19
4.6	Teste ut aktiv signalprioritering	19
4.7	Etablere fleire kollektivfelt/sambruksfelt	19
4.8	Heve kvaliteten på knutepunkt og haldeplassar i Bergen	20
4.9	Oppgradering av endehaldeplassar	20
4.10	Heve kvaliteten på knutepunkt og haldeplassar utanfor Bergen	22
4.11	Leggje til rette for innfartsparkering	23
4.12	Utarbeide strategi for bussanlegg	23
4.13	Kollektivorientert byutvikling.....	23
5	Miljøvenleg drift.....	24
5.1	Temaplan for null- og lågutsleppsteknologi.....	24
5.2	Elektriske bussar i Bergen	24
5.3	Oppstart biodrivstoff og biogass	25
5.4	Redusere utslepp frå buss i Hordaland utanfor Bergensområdet	25
5.5	Lokale utslepp frå busstrafikken	25

5.6	Redusere utslepp frå båtutene	25
5.7	Redusere utslepp frå ferjesambanda	26
5.8	Innfasing av ny teknologi i anbod og kontraktar	26
6	Økonomiplan 2019–2022	27
6.1	Drift	27
	28	
6.2	Investeringar	28
6.3	Byvekstavtale og belønningsavtale	29
7	Oppsummering 2019 - 2022	30
	VEDLEGG	32
	Pågåande tiltak	32
	Tiltak under planlegging	33

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. Sidan dette er strategien fulgt opp og konkretisert gjennom ulike planar og tiltak, til dømes trafikkplanar for utvikling av tilbodet i ulike delar av fylket, temaplan for låg- og nulltullepp frå bussparken som konkretiserer miljøambisjonane.

Handlingsprogram kollektiv viser den samla oppfølginga av Kollektivstrategi for Hordaland, kva prioriteringar og satsingar fylkeskommunen vil gjere dei neste åra for vidare arbeid med 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.

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.

Skal ein lykkast med å nå måla som er satt vil det vere avgjerande å ha føreseielege økonomiske rammer til drift av kollektivtransporten. Kostnadsveksten knytt til kollektivdrift er og vil vere utfordrande i åra framover. Det gjeld både auka kostnader knytt til tilbodsutvikling og ambisjonane knytt til nullvekstmålet, samt fleire komande anbudsutlysingar og moglege kostnader knytt til miljøkrav. Gjennomføringsevna for prioriteringane og tiltaka i handlingsprogrammet vil avhenge av dei økonomiske rammene for kollektivdrifta.

For samordning av planar og prioriteringar, og gjennomføring av tiltak i Bergensområdet er det behov for auka samhandling med Bergen kommune.

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 blir rapportert på gjennom årsrapport for kollektiv. Årsrapporten blir lagt fram så snart tal for føregåande år er klare, og for fylkestinget i juni.

Handlingsprogram 2019-2022 bygger på utkast til budsjett 2019.



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



Foto: Morten Wanvik

2 Best tilbud der flest reiser

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

- styrke kollektivtilbodet for dei store reisestraumane
- vidareutvikle stamlinjene i Bergen
- utvikle regionale stamlinjer i Bergensområdet
- knyte regionane i fylket saman
- tilby eit samanhengande grunntilbod i heile fylket
- samordne offentleg transport i tynt befolka 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 samband med handsaming av fylkesbudsjettet for 2018 blei det løyvd til saman 10 millionar kroner til styrking av kollektivdrifta. Halvparten av midlane var øyremerka auka ruteproduksjon i Nordhordland, region Vest, Sunnhordland og Hardanger/Voss. Den resterande halvparten på 5 millionar kroner blei øyremerka auka ruteproduksjon i Bergen.

Dei største ruteendringane i 2018 har vore knytt til iverksetjing av trafikkplan Nordhordland der det har vore ei større omlegging av busstilbodet med føremål om å forbetre og forenkle tilbodet mellom Nordhordland og Bergen. Ny linje 300 utgjer regionstamlinja mellom Nordhordland og Bergen, og gir rask reise til Bergen busstasjon gjennom Fløyfjellstunnelen. For å gjennomføre desse ruteendringane har ein gjort omprioriteringar innanfor gjeldande økonomiske rammer. Omlegginga vil bli evaluert mot slutten av året 2018, og dei løyva midlane på 1,5 millionar kroner (nemnt i avsnittet over) vil bli nytta til forbetringstiltak.

Midlane som var øyremerka auka ruteproduksjon i region Vest har ein brukt til å setje inn to nye ekspressbussavgangar mellom Straume-Sandsli. I fyrste omgang vil tiltaket vere fram til sommaren 2019, der det vil bli gjort ei evaluering av tiltaket undervegs.

Tiltak for å styrke ruteproduksjon i Bergen og i områda Sunnhordland, Hardanger/Voss i tråd med budsjettvedtaket, er under planlegging og vil bli sett i verk så snart som råd.

I tida framover vil det vere ei stor utfordring å sikre auka tilskott til kollektivdrifta, noko som er nødvendig for å kontinuerleg styrke rutetilbodet og kapasiteten i tråd med nullvekstmålet. Det er utfordrande å sikre både midlar til vidareføring av allereie iverksette tiltak og samtidig ha ressursar til å styrke ruteproduksjonen. For å setje i verk nye kollektivtiltak er det viktig at ein har føreseielege rammer og finansiering for vidareføring av tiltaka. Utgangspunktet har derfor vore å sikre finansiering før ein sett i verk tiltak.

I inneverande byvekstavtale for Bergen inngår ei årleg ramme på 200 millionar kroner prioritert til drift av kollektivtenester. Dette er midlar som i all hovudsak er bunde opp i drift av tiltak som allereie er sett i verk, og gir såleis ikkje rom for nye tiltak.

2.2 Anbudsarbeid på buss og bane

I perioden for dette handlingsprogrammet skal det gjennomførast to store anbuds konkurransar for buss – Bergen nord og Bergen sentrum, samt Osterøy som vil inngå i kontrakten for Bergen nord. 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.

Tabellen under viser når avtaleperiodane går ut for dei ulike anbuds kontraktane.

Dagens kontrakt	Kontraksutløp
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 2019 er det oppstart av nye kontraktar for Bergen sør (oppstart august) og Vest (oppstart juni), med kontraktslengde på ni år. Austevoll går inn i ny kontrakt for Bergen sør frå januar 2020. I 2020 er det oppstart av nye anbod for Bergen nord/Osterøy og Bergen sentrum. Kontraktslengde er sett til ti år.

2.2.1 Nye anbod for buss i Bergen sentrum, Bergen nord og Osterøy

Anbudsgrunnlag for nye kontraktar for desse områda blir etter planen lyst ut i desember 2018. Det er gjort vurderingar knytt til fleire strategisk viktige tema i

kontraktane, som blei lagt fram i eigen politisk sak i oktober 2018.

Trafikkplan Bergen blei vedtatt i mars 2018, og vil vere grunnlag for rutetilbodet i dei komande bussenboda i Bergen. I trafikkplanen legg ein i all hovudsak opp til å vidareføre dagens linjenett og planleggingsprinsipp. Framtidig tilbod har som føremål å styrke nettverkseffekten i linjenettet, slik at dei reisande får flest mogleg reisemoglegheiter og at tilbodet er enkelt å ta seg fram i. Hovudgrepa er å reindyrke stamlinjene og samspelet mellom desse, ha mest mogleg lik frekvens i større delar av linjenettet og sikre gode byttemoglegheiter.

Stamlinjenettet utgjer det beste tilbodet i byen, og betener dei tyngste korridorane inn mot Bergen sentrum og gjennom sentrum. Ein viktig kvalitet med stamlinjenettet er at linjene pendlar gjennom Bergen sentrum og på den måten gir gode reisemoglegheiter vidare i alle korridorane. Dagens stamlinjer utgjer linje 1-6, der linje 1 er Bybanen.



Foto: Morten Wanvik

Konkrete tiltak frå trafikkplanen er at dagens linje 3 blir delt i ei linje Støbotn-Vadmyra og ei linje Sletten-Smiberget. Linjeomlegginga forsterkar effekten av den planlagde forlenginga av dagens linje 2 til Lyngbø, ved at alle stamlinjene betener Festplassen og Olav Kyrres gate. Dagens linje 5 og 6 som mellom anna dekkjer områda Eidsvåg og Lønborglien har ikkje tilstrekkeleg passasjergrunnlag for å kunne oppnå eit tilbod på nivå med det øvrige stamlinjenettet. Desse linjene blir kopla til meir sentrumsnære linjer som betener fleire reisemål i den sentrale delen av byen.

Per i dag er det ikkje finansiering til auka ruteproduksjon i samband med ny konkurranseutsetting. Tilbodet frå oppstart i 2020 er difor planlagt med utgangspunkt i rammer for tilbodet i 2018. Ein forventar imidlertid at rutetilbodet må utvidast i løpet av kontraktperioden for å nå nasjonale og regionale mål om nullvekst i personbiltrafikken. Styrking av rutetilbodet vil vere avhengig av finansiering, til dømes gjennom byvekstavtalen for Bergen.

2.2.2 Nytt anbod for Bybanen

Bybanen AS har hatt ansvaret for ny anbodskonkurranse, og ny kontrakt for drift av Bybanen er inngått med Keolis med oppstart juli 2019.

Bybanedrifta skal vidare organiserast som ein konsernmodell, der Skyss er bestillar og Bybanen AS er leverandør. I det ligg det at Skyss planlegg og bestiller rutetilbodet frå Bybanen AS, og at Bybanen AS har ansvar for vognframføring, trafikkstyring samt drift av og vedlikehald av infrastruktur og vogner.

2.2.3 Nye distriktsanbod – buss

Etter utløp av dagens kontrakt i 2020 vil produksjon på Osterøy inngå i same kontrakt som dagens Bergen nord. Det er ikkje lagt opp til større endringar i rutetilbodet ut over vanlege årlege justeringar, særskilt knytt til variasjon i behovet for skuleskyss.

2.2.4 Servicelinjene i Bergen

Det er fatta politisk vedtak om å ikkje vidareføre servicelinjene i Bergen etter utløp av inneverande kontrakt i juni 2020 (FUV, oktober 2018). Skyss vil gjennomføre ei utgreiing av framtidig behov og moglege løysingar for brukargruppa som servicelinjene har vore retta mot. Utgreiinga vil sjå behova og løysingane i samanheng med andre relevante reiseordningar slik som bestillingstransport og TT-ordninga. Skyss vil, som del av arbeidet, ha dialog med Bergen kommune om moglege løysingar.

2.3 Førebu oppstart av nye ferjekontraktar

Fylkeskommunen ved Skyss har ansvar for i alt 17 anbudsutsette ferjesamband i Hordaland. Det er inngått nye kontraktar for samtlege 17 ferjesamband, fordelt på fem kontraktar. Sambanda Krokeide–Hufthamar og Husavik–Sandvikvåg starta opp 1. januar 2018 og Masfjordnes–Duesund startar opp 1. januar 2019. Oppstart av øvrige nye kontraktar vil skje 1. januar 2020.

Kontrakt	Kontraktsutløp
Nordhordland	2019
Sunnhordland	2019
Midthordland/Austevoll	2017/2019
Hardanger	2019
Klokkarvik–Hjellestad	2019

Samtlege av sambanda skal starte opp med elektrisk drift innan hausten 2020. I perioden fram mot 2020 pågår eit betydeleg arbeid med å førebu oppstarten, der ei av hovudoppgåvene er å få på plass naudsynt ladeinfrastruktur på ferjekajene.



Foto: Vegard Fimland

2.4 Planlegge 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
Bybåtsambanda	2021 (+1 år)
Turistrute Hardanger	2019

Trafikkplan båt Hordaland blei vedtatt i fylkesutvalet i november 2017, og legg føringar for kommande nye båtanbod når det gjeld rutetilbod og moglege miljøløysingar.

2.4.1 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. Det er løyst ut eitt år opsjon på kontrakten, mellom anna for å sikre tilstrekkeleg tid til

førebuing til anbod og bygging av ny kai på Kleppestø før oppstart av ny kontrakt.

Trafikkplan båt legg til grunn at Askøysambandet blir elektrifisert i nytt anbod, og at begge bybåtsambanda får auka kapasitet. For Askøysambandet inneber det i utgangspunktet ei to-båtsløysing som også gir moglegheit for høgare frekvens. For Nordhordlandsbåten er mogleg framtidig behov for auka kapasitet tenkt løyst med fartøy med større passasjerkapasitet.

Kapasitetsauke og elektrifisering vil gje vesentlege meirkostnadar til drift og investeringar, særleg for sambandet Kleppestø – Strandkaien. Iverksetting av desse tiltaka føreset finansiering ut over dagens rammer for kollektivdrift.

I budsjettframlegget for 2019 er det lagt opp til å innstille sambandet Kleppestø-Strandkaien midt på dagen. Midt på dagen har denne ruta relativt få reisande, og samstundes er det eit godt parallelt busstilbod. Tiltaket er fremja med bakgrunn i behovet for å redusere driftskostnadane til kollektiv. Budsjettet skal vedtakast i fylkestinget i desember, Naudsynte førebuingar og prosessar mot operatør gjer at tiltaket ikkje kan i verksetjast allereie frå årsskiftet.

2.4.2 Utgreiing av båtsamband Sotra-Bergen

Skyss har på bakgrunn av politisk vedtak starta opp ei utgreiing av mogleg båtsamband mellom Sotra og Bergen. Trafikksituasjonen på fv 555 er svært utfordrande i rushtid, særleg på strekninga Kolltveittunnelen-Straume-Drotningsvik. Skyss greier no ut om eit båtsamband mellom nye Øygarden kommune og Strandkaian i Bergen kan vere føremålstenleg for å avlaste trafikksituasjonen i rushtid, fram mot nytt Sotrasamband er ferdigstilt. Utgreiinga tar utgangspunkt i dagens trafikkmønster, busetting- og næringsstruktur. Fjell, Sund, Øygarden og Bergen kommune er involverte i prosessen. I etterkant av utgreiinga vil det bli lagt fram sak om mogeleg samband for politisk handsaming.

2.4.3 Båtsamband utanfor Bergensområdet

Det vil ikkje bli lyst ut nytt anbod for Turistrute Hardanger etter utløp av inneverande kontrakt etter sommaren 2019, i tråd med føringane i trafikkplan båt.

Som ledd i den økonomiske situasjonen for fylkeskommunen og behovet for å redusere driftskostnadane ser fylkesrådmannen det naudsynt å foreslå å kostnadsreducerande tiltak i rutetilbodet for båt.

Fylkesrådmannen foreslår i budsjettframlegget for 2019 å leggje ned sambandet Rekstern-Våge-Os. Dette er ei rute som er lagt opp for arbeids- og skulereisande, og alternativ reiseveg blir då med ferje og buss frå Halhjem. Det inneber at reisetida frå Våge til dei vidaregåande skulane på Os vil auka. I tillegg ligg det inne å kutta alle avgangane til og frå Ølen (inklusive avgangar Fjellbergøy/Borgundøy).

Med bakgrunn i politisk vedtak (FUV, oktober 2018) ligg det i budsjettframlegget og inne å oppretthalde båttilboda i Osterfjorden og Geitanger-Knappskog. Det vert førebudd kjøp av transporttenester, innanfor dagens kostnadsrammer og med finansiell medverknad frå kommunane.

Budsjettet skal handsamast i fylkestinget i desember 2019. Eventuell iverksetting av tiltaka vil måtte skje eit stykke inn i året 2019.

2.5 Planlegge framtidig kollektivnett bane/buss i Bergen

Utbygging av Bybanen inngår no i Miljøløftet – byvekstavtalen, ei avtale mellom Bergen kommune, fylkeskommunen og staten. Byggjearbeidet for bybane

til Fyllingsdalen er starta opp, og planprosess for bybane til Åsane er sett 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 å ha eit langsiktig perspektiv på det samla kollektivnettet med buss og bane. Dette vil både handle om å skaffe fagtegrunnlag som faglege innspel i prosessane, og å planlegge for konsekvensar av nye banestrekningar for den samla kollektivtrafikken.

Bybanen til Fyllingsdalen med planlagt drift frå 2022 vil medføre tilpassing av linjenettet for bussar mellom Fyllingsdalen/Bønnes og Bergensdalen, ettersom desse i større grad kan koplast mot Bybanen. Busstilbodet mot sentrum, Loddefjord og Ytrebygda vil i all hovudsak bli oppretthalde.

Bybane til Åsane, med planlagt drift frå 2031, vil medføre større omlegging av linjenettet i Åsane og mellom Åsane og Bergen sentrum. Overordna planlegging av linjenett og tilbod er under arbeid. Arbeidet skal mellom anna inngå som grunnlag i reguleringsplanarbeidet for den nye bybanestrekninga, der behov for infrastrukturtiltak knytt til kollektivdrift er ein viktig del.

Infrastruktur er eit avgjerande rammevilkår for utforminga av linjenettet. I trafikkplan Bergen er det peika særleg på behovet for betre framkomst ved bydelsterminalar og knutepunkt og auka kapasitet for bussar i Bergen sentrum. Det er også lagt vekt på behov for betre tilrettelegging av endehaldeplasser og behov for å redusere ulempene for kollektivtrafikken ved avvikssituasjonar i tunellsystemet rundt Bergen.

Gjennomføring av elektrifiseringstiltak for busslinjer i Bergen, skissert i temaplan for null- og lågutsleppsbusar i Hordaland vil også kunne ha innverknad på vidare utvikling av framtidig linjenett.

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, syklende 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.

Ei rekkje infrastrukturtiltak krev at busstrafikken i sentrum blir lagt om i åra framover. Frå mars 2019 blir Olav Kyrres gate stengt i samband med oppgradering av veg og haldeplassar. Det vil bli etablert nye midlertidige trasear og haldeplassar, og det er viktig at det blir sikra god framkomst for bussane i samband med omlegginga. Omlegginga vil medføre vesentlege ulemper for dei reisande i om lag eit år.

Bybaneutbygginga til Fyllingsdalen vil også krevje tidvise stengingar i ulike delar av sentrum.

2.7 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 blir 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.

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

Skyss arbeidar for å få full dekning for system for automatisk passasjerteljing på alle busslinjer og på Bybanen. Dekningsgraden på utstyret er avgjerande for kvaliteten og nytteverdien av reisedata frå automatisk passasjerteljing. Det blir og viktig å få på plass detaljerte reisetal frå båttransporten for å kunne tilpasse rutetilbodet og nytte ressursane best mogleg etter marknadsbehovet.

Det å ha gode data på kundane sitt reisebehov og reisevanar er eit viktig grunnlag for å kunne innrette

tilbodet på ein måte som er attraktivt og enkelt for dei reisande.

2.8 Planlegge regionstamlinjer

Regionstamlinjer skal vere eit hyppig og kapasitetssterkt tilbod med god framkomst som gjev effektive reiser, og som skal kunne konkurrere med bilen i korridorane mellom Bergen sentrum og regionsentra rundt byen.

Frå hausten 2018 er busstilbodet mellom Nordhordland og Bergen lagt om, i tråd med intensjonane for regionstamlinjer og føringar gitt i Trafikkplan Nordhordland. Ny linje 300 utgjer regionstamlinja mellom Nordhordland og Bergen. Linja er open for av- og påstiging på alle stopp langs traséen, og gir rask reise til Bergen busstasjon gjennom Fløyfjellstunnelen.

Kollektivstrategien peiker i tillegg på strekningane mellom Bergen og regionsentera Kleppstø, Straume, Arna (tog) og Os. Regionstamlinjer i hovudkorridorane sør og vest for Bergen, mot Os og Straume, vil bli sett på i samanheng med dei store infrastrukturprosjekta som pågår. Det gjeld ny E39 Svevatjørn-Rådalen og nytt Sotrasamband.

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.

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.

2.10 Etablere betre system og rutinar for arbeidet med skuleskyss

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

Innan skuleskyssområdet er det gjort eit omfattande arbeid med å oppdatere styringsdokument og utarbeide retningslinjer og rutinar som skal bidra til å sikre likehandsaming og regeletterleving.

Det går også føre seg eit arbeid med å betre samhandlinga med kommunar og skular. Det er mellom anna etablert faste kontaktpunkt og utpeikt faste kontaktpersonar hjå kommunane. Føremålet er betre samhandling, mellom anna med fokus på koordinering når det gjeld skulestruktur, skuleruter og start- og sluttider ved skulane. Dette kan bidra til å redusere kostnadsveksten på området.

2.11 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. Skyss følgjer med på utviklinga av ulike konsept for meir fleksible transportløysingar basert på bestilling.

Skyss har mellom anna gjennomført ei utgreiing av moglegheiter og erfaring med bestillings-transport frå andre område i landet som gir input i arbeidet med å vurdere korleis best dekke denne type behov framover. Utgreiinga viste at forsøk med bestillingsløysingar ikkje nødvendigvis vil vere eit kostnadsreducerande tiltak, men at det kan vere potensiale for å nytte ressursane på ein betre måte i område med lågt passasjer-grunnlag med riktig type konsept.

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 2019 til 2022 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 blir 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 områda med sanntidsinformasjon.

Undersøkingar viser at 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 styrke kundeinformasjonen om avvik og endringar vil ein samarbeide med andre aktørar om å integrere fleire kjelder og kanalar til oppdatert, relevant informasjon til den reisande.

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 blir stadig viktigare. Skyss jobbar med å etablere ein datainfrastruktur som gjer dette mogleg.

Endringar i teknologi og kundeforventningar gjer også at ein ikkje berre kan halde fram med noverande drift. Skyss må heile tida orientere seg både om utviklingstrendar og forventingane hos kundane, slik at tenestene kan fornyast og framstå som enkle og attraktive.

3.2 Forenkle billettar og betalingsløysingar

Enkle billett- og rabattløysingar er eit viktig ledd i arbeidet med å gjere kollektivreisa enklare, både for noverande og nye kollektivreisande. Mobilbillett har lenge vore den dominerande salskanalen i Bergensområdet og er frå og med august 2018 også tilgjengeleg i resten av fylket. Det er framleis eit mål å få fleire til å kjøpe billett før dei går om bord, slik at ein reduserer salet av billetter om bord i buss.

Enklare system for sal og betaling er noko Skyss jobbar kontinuerleg med. Billettsystemet som i dag er installert i alle bussar er til dels vanskeleg å bruke både for sjåførar og reisande, og dyrt å halde vedlike for Skyss. Per tredje kvartal 2018 står sal om bord for under 15 prosent av omsettinga i sone A. I nye bussanbod for Bergen sentrum og nord vil ein derfor bytte ut dagens billett- og valideringsmaskinar ombord i bussane med enklare, digitale løysingar.

Hovudstrategien er å satse på få, men effektive digitale salskanalar, basert på sjølvbetening. Skyss følger derfor utviklinga i bransjen nøye, for å kunne ta i bruk nye løysingar når slik ligg føre. Skyss har mellom anna meldt seg på eit pågåande samarbeid der fleire av dei store kollektivaktørane i Noreg har gått saman i eit offentleg-offentleg samarbeid for å vidareutvikle ein felles billettløysing med utgangspunkt i Ruter sin mobil-app.

AutoPASS er vedteke som betalingsløysing i nye ferjekontraktar, og takstregulativet for AutoPASS vert lagt til grunn i staden for dagens riksregulativ. Desse endringane vil bli innført på ferjesamband over heile landet, med nokre få unntak. Føremålet er å gjere betalinga enklare for både kundar og mannskap, i tillegg å lette trafikkavviklinga på ferjene. Det er også ei føremon å ha same betalingsløysing på tvers av riks- og fylkesvegssamband og fylkesgrenser. Det vil framleis vere mogleg å betale med kontantar og kredittkort i tillegg til AUTO-pass.

I tråd med strategi for inntektssikring vil det bli gjennomført fleire billettkontrollar enn før, noko som skal gje høgare billettinntekter.



Foto: Morten Wanvik

3.3 Auke kunnskapen om rutetilbod for å nå nye reisande

For å nå nye reisande vil Skyss framleis 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 målretta løysingar og informasjon til tilsette i samarbeid med arbeidsgjevar.

Skyss vil også utarbeide ny reiseplanleggjar på web, i tillegg til vidareutvikling av dagens reiseapp.

3.4 Gjere kollektivsystemet meir synleg

Å gjere kollektivtrafikken meir synleg som transportalternativ er viktig for å gjere kollektivreise enkel for dei reisande. Dette vil også 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 vil bidra til best mulig standard og vedlikehald av infrastruktur på viktige haldeplassar og terminaler i Hordaland. Dette vil bli gjort i tett samarbeid med andre etatar.

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

3.5 Digitalisering og nye mobilitetstenester

Tenestene Skyss tilbyr kundar og innbyggjarar i Hordaland skal vere saumlause, og enkle å nytte seg av og betale for. Derfor pregar digitalisering og implementering av ny teknologi måten Skyss arbeider på.

Utviklinga går i retning av integrerte mobilitetstenester, såkalla kombinert mobilitet, der eit robust kollektivtilbod er kjernen i ein heilskap med bildeling, sykkeldeling, drosjer og bysyklar. Innføring av nye betalings-, bestillings- og informasjonstenester vil påverke tenestene ut mot kunden i åra som kjem.

Med innføring av Bus as a Service i nye busskontraktar vil grensesnittet mellom Skyss og operatørselskapa verte vesentleg endra. I dag er det Skyss som kjøper inn, installerer, driftar og held ved like mykje teknisk utstyr i bussane. I dei nye kontraktane vil dette vere definert som ei teneste Skyss kjøper av operatørane.



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. Ansvar for verkemidla innan kollektivtransporten er fordelt på tre forvaltningsnivå.

- Fylkeskommunen har ansvar for infrastruktur og tiltak på fylkesvegane, eigne 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 samarbeid gjennom 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 relevante handlings-, plan- og byggjeprogram.

4.2 Infrastrukturbehov i Bergensområdet

Trafikkplan Bergen blei vedtatt mars 2018 og viser ønska utvikling i linjenett og rutetilbod for eit kollektivtilbod som har kapasitet og kvalitet til å ta sin del av trafikkveksten i samhøve med nullvekstmålet.

For å gjennomføre tiltaka som ligg i trafikkplan Bergen vil det vere behov for ytterlegare tilrettelegging av infrastruktur og areal for kollektivtrafikken i Bergen:

- Stamlinjene må sikrast framkomst i trafikken slik at ein får føreseielege reiser og raskare reisetid for kundane. Dette gjeld og andre tyngre linjer, særleg bylinjer som betener det meir finmaska nettet i sentrumsnære område. Ulike verkemiddel må vurderast og iverksettast.
- Terminalar og knutepunkt må ha tilkomst og kapasitet til å betene fleire bussar og reisande.
- Behov for kapasitet i Bergen sentrum og Bergen Busstasjon må ivaretakast.
- Viktige knutepunkt mellom buss og buss, og buss og bybane, må tilretteleggjast med gode bytteforhold som gir rask omstiging.
- Arbeidet med å utbetre endehaldeplassar med plass til regulering og nødvendige sjåførfasilitetar må halde fram.

Naudsynte infrastrukturtiltak for kollektivtrafikken i Bergensområdet er lista opp i vedlegg til handlingsprogrammet. Tiltaka vil vere grunnlag for prioriteringar innan kollektivinfrastruktur i Handlingsprogram Miljøløftet.

Fylkesutvalet har fatta vedtak om at i komande anbod for Bergen sentrum skal ti linjer elektrifiserast (FUV. oktober 2018). Elektrifisering vil gi behov for ladeinfrastruktur og naudsynt tilrettelegging av areal på endehaldeplassar. Desse tiltaka er ikkje med i tiltaka som er lista opp i vedlegget.

I handlingsprogramperioden vil fleire større infrastrukturprosjekt påverke busstrafikken i Bergensområdet.

Forlenging av linje 2 (trolleylinja) til Lyngbø, og elektrisk drift frå 2020, gir behov for tilpassing av linjenettet i og rundt Laksevåg.

Nytt Sotrasamband, med ny kollektivterminal på Storavatnet, ferdigstilt tidlegast 2023, vil medføre justeringar i tilbodet i vestkorridoren og Bergen vest.

Ny E39 Os-Svegatjørn-Rådal skal etter planen stå ferdig i 2022, og vil ha innverknad på busstilbodet mellom Os og Bergen.

Desse nye vegsambanda vil krevje utbygging av kollektivtilbodet, fordi det vil vere nødvendig med eit tilbod både på ny og gamal veg – og ein ønsker at kollektivtilbodet skal vere konkurransedyktig mot bil.

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.

Bybanen frå Bergen sentrum til Fyllingsdalen terminal vil få ni haldeplassar og ei køyretid på om lag 18 minutt. Bybanen vil både gje auka kapasitet for sentrumsretta reiser, og ha ei viktig rolle for reiser mellom bydelane Fyllingsdalen og Årstad. På

Mindemyren vil den nye Bybanen spele ei viktig rolle for byutviklinga som er planlagt i dette området.

I 2018 har byggjearbeidet for bybane til Fyllingsdalen, starta opp, og i haust har det vore høy byggjeaktivitet langs den kommande trasèen.

Vidare byggjearbeid vil få konsekvensar for avvikling av busstrafikken i enkelte område – og i enkelte periodar. Det blir arbeidd med gode løysingar for dette. Planlagt oppstart for drift av ny bybanelinje er 2022.

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. Planarbeidet for Bybanen til Åsane er starta opp. Trase for Bybanen nordover er i 2018 vedteke i Bergen kommune. Det blir no jobba med korleis ein ser for seg det samla kollektivtilbodet med buss og bane.

4.4 Vedlikehaldsbehov dagens bybanelinjer

Vedlikehaldsbehovet for dagens bybanelinjer kan grovt delast i tre:

1. Ordinært, kontinuerleg vedlikehald
2. Større vedlikehald som blir avdekt når nye byggetrinn blir teke i bruk
3. Større vedlikehald av investeringskarakter etter kvart som alderen på Bybanen aukar

Punkt 1 blir handtert gjennom fylkeskommunale budsjett, og omfattar alt ordinært vedlikehald av alle aspekt ved drift av Bybanen. Punkt 2 og 3 omhandlar



tyngre vedlikehald av investeringskarakter som har behov for å løysast gjennom Miljøløftet. Tiltaka blir vurdert som sentrale for å kunne oppretthalde kontinuerleg drift av Bybanen.

Erfaringar frå oppstart av drift på byggjetrinn 3 frå Lagunen til Flesland viser behov for tiltak som ikkje har vore avdekt gjennom planlegginga av byggetrinnet. Dette har mellom anna vore unormal slitasje og risiko for hendingar som har gitt behov for større tiltak og utskiftingar av infrastruktur, og som ikkje kan løysast gjennom ordinært vedlikehald.

Punkt 3 omhandlar tiltak av investeringskarakter som er venta ettersom alderen på Bybanesystemet aukar. Byggjetrinn 1 (Byparken – Nesttun) har vore i drift sidan 2010, og det nærmar seg behov for større utbetringar og oppgraderingar i baneinfrastrukturen. Tiltaka vil bidra til å oppretthalde kontinuerleg drift av Bybanen.

Med utgangspunkt i dette blir det vurdert som naudsynt å oppretthalde dagens storleik på bidrag til vedlikehald av Bybanen sine ulike byggetrinn.

4.5 Forlenging trolleylinja til Laksevåg

Prosjektet skal leggje til rette for køyring med trolleybussar mellom Birkelundstoppen og Lyngbø frå desember 2020. I dag køyrer trolleybussar på linje 2 mellom Birkelundstoppen og Strandkaien. Med ei utbygging av leidningsnett på Laksevåg kan bussane køyre på batteri gjennom sentrum og fortsette under ny køyreleidning til Lyngbø. Denne teknologien, som kallast lading undervegs, gjer at ein kan unngå å etablere trolley-infrastruktur langs heile traseen om det er teknisk krevjande, kostbart eller ikkje ynskjeleg i eit gitt område, utan at ein mistar eigenskapane til trolleybussen knytt til miljø og stabil drift. Prosjektet inneber etablering av ny endehaldeplass på Lyngbø og utbetring av eksisterande på Birkelundstoppen.

Ambisjonen er at den nye busslinja skal vere av ein høg standard og ha god framkomst. Difor er det også satt i gang prosjekt langs traseen som aukar kvaliteten på linja, som signalprioritering for bussane, oppgradering av haldeplassar, utbetring av gangvegar/svarvegar til haldeplassane, etablering av kollektivfelt og ny belysning.

I fyrste omgang er forlenginga grunnlag for elektrisk og utslippsfri drift på ny stamlinje Birkelundstoppen-Lyngbø. I neste omgang kan infrastrukturen på begge

sider av sentrum danne grunnlag for å elektrifisere fleire linjer.

4.6 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 i Kringsjøveien på Laksevåg i Bergen har gitt gode effektar, og ein ønskjer å rulle ut denne løysinga til andre lyskryss i Bergen i løpet av hausten 2018.

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.

4.7 Etablere fleire kollektivfelt/sambruksfelt

Eigne, prioriterte køyrefelt er eit kraftfullt framkomstiltak som gjev færre bussar i kø og høgare hastigheit. I 2018 er kollektivfelt i Hestehaugveien og på E39 Haukås – Breistein ferdigstilt.

Statens vegvesen har gjennomført ei evaluering av sambruksfeltet i Fjøsangerveien mellom Fjøsangerlokket og Kristianborg. Bussane har fått meir føreseieleg framkomst, samstundes som talet på bilar med passasjer har auka (sjølv om dette må vurderast i samheng med innføring av tidsdifferensierte bompengar). Innføringa av sambruksfelt har medført fleire feltskift, men trafikktryggleikssituasjonen blir vurdert som tilfredsstillande, samstundes som det ikkje vore ulukke med personskade sidan mai 2016. Framkomsten for øvrig trafikk blir også vurdert som akseptabel, og Statens vegvesen tilrår å halde fram med sambruksfeltet i Fjøsangerveien.

Sjå tabellar i vedlegg for oversikt over planlagde kollektivfelt.



4.8 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 blir så enkel og effektiv som mogleg for kunden.

I 2018 har Åsane terminal blitt oppgradert og nye Arna terminal opna. Terminalane har fått auka kapasitet med fleire perrongar, fått betre passasjerinformasjon og er universelt utforma.

Bydelsterminalane er navet i kollektivtrafikken nær sentrum. Som følge av auka ruteproduksjon og styrking av dei tyngste busslinjene er fleire av terminalane fullt utnytta i rushperiodane. Planlagde oppgraderingar vil ha fokus på køyremønster, informasjon og ventefasilitetar for passasjerane, sjåførfasilitetar og oppstillingskapasitet for busstrafikken.

Det har sidan 2010 vore arbeidd målretta med strekningsvis oppgradering av haldeplassar for buss. Oppgraderingane omfattar universell utforming, standardheving og betring av trafikktryggleiksforhold.

Arbeidet fram til no har stort sett konsentrert seg om stamlinjene, og dette arbeidet er med nokre unntak ferdigstilt. Fokus blir no retta mot andre, tunge kollektivlinjer i Bergen utanom stamlinjene. Ei oversikt over prioriterte strekningar for haldeplassoppgradering finst i vedlegg.

4.9 Oppgradering av endehaldeplassar

Behovet for oppgradering av endehaldeplassar er stort i Bergensområdet, og auka kapasitet på endehaldeplassane har direkte innverknad på talet på bussar som regulerer i sentrum, samt behov for eventuell kapasitetsauke/utviding av bydelsterminalane.

Endehaldeplassar har fleire driftsrelaterte funksjonar ut over vanlege haldeplassar, og i tillegg til tilstrekkeleg areal til av- og påstiging (avhengig av passasjergrunnlag, tal på fotgjengarar og syklistar i området) og universell utforming blir følgjande funksjonar vurdert som naudsynt for drift:

- Snuplass
- Areal til regulering, dvs. ekstratid sett av til moglege forseinkingar. Behov blir bestemt av frekvens på linje(er)
- Sjåførfasilitetar, toalett og pauserom
- Passering av regulerande bussar, fyrste buss inn er ikkje alltid fyrste buss ut
- Unngå oppstilling av bussar i Bergen sentrum

Vidare vil planlagt elektrifisering av bussparken forsterke arealbehovet då bussane vil måtte opphalde seg lenger på haldeplassen for å gjennomføre lading.

Merk at endehaldeplassane ikkje treng å vere plassert midt i lokalsentra, men har behov for å plasserast i tett kontakt med desse for å unngå unødig tomkøyring, ofte kombinert med dårleg framkomst.

Utbetringane som krev reguleringsplan vil tidlegast kunne etablerast mot slutten av fireårsperioden for

handlingsprogrammet til Miljøløftet, men vil samstundes ha behov for planmessig prioritering frå og med 2019.

Sjå vedlegg for tabell med oversikt over prioriterte endehaldeplassar.

4.10 Heve kvaliteten på knutepunkt og haldeplassar utanfor Bergen

Det arbeidast kontinuerleg med å heve kvaliteten på kollektivinfrastruktur inkludert utvalde knutepunkt i fylket utafor Bergen. Tiltaka spenn frå etablering av snusløyfer, opprette, utvide og oppgradere haldeplassar til universell utforming, og sette opp leskur samt skilte haldeplassar. Desse tiltaka blir lagt fram i det årlege investeringsprogrammet for fylkesvegane. Det er gjennomført fleire kartleggingar av kollektivinfrastrukturen utanfor Bergen som viser

stort behov for opprusting.

Når det gjeld 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.

Utvalde kollektivknutepunkt utanfor Bergen	Status i arbeidet
Voss stasjon (Voss kommune)	Bygging av kollektivpunkt pågår, og bussterminalen er planlagt ferdigstilt i 2019.
Leirvik (Stord kommune)	Lokalisering av nytt kollektivknutepunkt er vedteken av Stord kommune. Planen der bussterminalen inngår er godkjent. Realisering av terminalen er knytt opp mot ein bompengepakke på Stord som for tida er satt på vent.
Straume (Fjell kommune)	Nytt kollektivknutepunkt knytt til Straume senter blir 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. Prosjektet er overlevert til Statens vegvesen ved Askøypakken for vidare planavklaring og realisering.
Kleppestø (Askøy kommune)	Områderegeringsplan for Kleppestø sentrum er godkjent.
Knarvik (Lindås kommune)	Områdeplan for Knarvik sentrum er i prosess. Knutepunktet blir 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)	Terminalen skal stå ferdig i slutten av 2018. Terminalbygg skal vere ferdig til sumaren 2019.
Flatøy (Meland kommune)	Skisseprosjekt ferdig. Bygginga blir trinnvis. Reguleringsplan er under arbeid.
Osøyro (Os kommune)	Os kommune er i gang med ein områderegeringsplan for Osøyro, der framtidig lokalisering av kollektivknutepunkt er tema.
Odda (Odda kommune)	Reguleringsplan for Smelteverkstomta er vedteken, der det er sett av areal til nytt kollektivknutepunkt for Odda. Etter planen skal bygging av ny terminal startas opp seinhausten 2019. Det pågår eit prosjekt for å sjå på moglegheitene for bruk av Omn 3 til terminalfasilitetar, dette skal konkluderast på i løpet av 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. Det er ein prosess på gang med kommunen for å finne løysingar og utforming av terminalen innafor regulert løysing.
Dale (Vaksdal kommune)	Kommunen er i gang med å regulere areal til ny terminal for skule og sentrum som er i samsvar med ein omforeint løysing. Bygging kan ta til mot slutten av 2020.
Storebøportalen (Austevoll kommune)	Regulert inn ny kollektivterminal i områdeplanen for Storebø, det er no ei prosess for å optimalisere plasseringa og løysinga for ein ny terminal.
Svortland (Bømlo kommune)	Som ein del av miljøgateplan for Svortland er det planlagt ei oppgradering av knutepunktet i Svortland.

4.11 Leggje til rette for innfartsparkering

Handlingsprogram for innfartsparkering blei handsama av fylkesutvalet 3. mai 2018. Handlingsprogrammet peiker på to område som blir prioritert for innfartsparkering i Bergen kommune:

- Åsane (del av Bybanen byggjetrinn 5)
- Arna stasjon

For Åsane blir det arbeidd med fleire mellombels tiltak i tida fram mot regulering av bybanetraseen, til dømes i Vågsbotn. Det vidare arbeidet med innfartsparkering i Åsane er avhengig av at traseen for Bybanen blir avgjort, då det er behov for å etablere eitt eller fleire anlegg i tilknytning til haldeplass.

Fylkesutvalet har peika på Arna som ein sentral stad for vidare utvikling av innfartsparkering. Bergen kommune arbeidar med områderegeringsplan for Indre Arna.

4.12 Utarbeide strategi for bussanlegg

Bussanlegg er ein viktig del av infrastrukturen og rammene for kollektivtransporten. Anlegga utgjer ei rekkje funksjonar; parkering, vedlikehald og vask av bussar, sjåførfasilitetar og i nokre tilfelle administrative funksjonar for operatør av bussdrifta.

Hordaland fylkeskommune eig i dag ei rekkje bussanlegg. Nokre er gamle og i dårleg forfatning, og det kan stillast spørsmål til om dei er godt plasserte – også med tanke på kva areal som bør nyttast til

byutvikling. Fylkeskommunen vil utarbeide ein strategi for bussanlegg der føremålet er å konkretisere framtidig behov for bussanlegg med omsyn til geografisk lokalisering, fasilitetar og kvalitetar ved anlegga. Utreiingsarbeidet vil hovudsakleg gjelde bussanlegg i Bergensområdet

4.13 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. Både i kollektivstrategien og byvekstavtalen er behovet for byutvikling med fortetting i kollektivaksar, rundt bydelsentra og i kollektivknutepunkt framheva.

Prosjekta og tiltaka i Miljøløftet skal leggje til rette for høg arealutnytting i sentrale områdar og ved viktige knutepunkt for kollektivtrafikken – konsentrert byutvikling gjev tettare by og mindre transportbehov.

Fylkeskommunen vil styrke si rolle som høringsinstans 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.

5 Miljøvenleg drift

Kollektivstrategi for Hordaland og Miljøstrategi for Skyss slår fast at kollektivtrafikken sitt viktigaste miljøbidrag er å ta trafikkveksten. Utover dette vil Skyss redusere lokale og globale utslepp frå drifta. 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 kapitlet.



5.1 Temaplan for null- og lågutsleppsteknologi

Temaplan for låg- og nullutsleppsteknologi for bussane i Hordaland følger opp kollektivstrategien med eit tydeleg ambisjonsnivå for lågare lokale og globale utslepp, 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: viktigast er finansielle avklaringar og areal for å forsyne elbussar med strøm.

5.2 Elektriske bussar i Bergen

Eit av tiltaka for å elektrifisere busstrafikken i Bergensområdet er å utvide trolleylinja til Laksevåg. Forlenga trolleybusslinje til Lyngbø skal vere klar for drift ved oppstart av nytt anbod for Bergen sentrum i 2020. Trolley-infrastrukturen er kostbar og bør på sikt nyttast til fleire busslinjer. Ei betre utnytting krev truleg ei oppgradering av dagens køyreleidning, noko som ikkje ligg inne i utbyggingsprosjektet som pågår.

Temaplanen peiker på størst potensial for elektrifisering ved hjelp av hurtiglading på endehaldeplass i områda Bergen sentrum og Bergen sør.

For Bergen sør er den nye kontrakten lagt opp slik at ein kan innføre elektriske bussar etter kvart som ein får avklart finansiering til dette. I ny kontrakt for Bergen sentrum som er under utarbeiding vil det bli lagt opp til

at ti busslinjer skal køyre elektrisk, i tråd med vedtak i fylkesutvalet (oktober 2018).

Miljøløftet vil vere avgjerande for finansieringa når det gjeld elektrifisering av bussparken i Bergen dei neste åra.

5.3 Oppstart biodrivstoff og biogass

Ved oppstart av ny kontrakt for Nordhordland hausten 2018 blei det tatt i bruk berekraftsertifisert biodrivstoff for bussane.

I kontraktområda Bergen sør og Vest blir det nytta berekraftsertifisert og palmeoljefritt biodrivstoff frå oppstart sommaren 2019.

Bruk av lokalprodusert biogass frå Bergen kommune sitt anlegg i Rådalen som drivstoff på gassbussane i Bergen nord (Haukås) er under innfasing i dagens kontrakt. Anlegget skal ha kapasitet til å produsere biogass som svarar til dagens naturgassproduksjon.

I tråd med fylkesutvalet sitt vedtak (FUV. oktober 2018) om konkurranseutsetjing av rutepakke Bergen sentrum og Bergen nord, inklusiv Osterøy, vil det bli lagt opp til at bussane, ut over trolleylinja og dei ti linjene som vert elektrifisert, skal driftast på biogass.

5.4 Redusere utslepp frå buss i Hordaland utanfor Bergensområdet

Skyss har ein ambisjon om at busstrafikken i heile Hordaland skal vere fossilfri innan 2025. Elektrifisering utanfor Bergen er ikkje aktuelt no. Framover vil det i alle område bli stilt krav om biodrivstoff, noko som minst vil halvere klimapåverknaden frå bussdrifta.

5.5 Lokale utslepp frå busstrafikken

Ein europeisk standard set grenseverdiar for kor mykje lokale utslepp køyretøy kan ha for å bli 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 til nyare bussar 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 båtrutene

I arbeid med Trafikkplan båt har moglegheitene for å redusere utslepp frå bårutene vore sentralt.

Trafikkplan båt legg til grunn at sambandet Kleppestø-Strandkaien blir elektrifisert i nytt anbod. Skyss vil i tida framover førebu for anbod med elektrisk båt på

Askøysambandet, der bygging av ny kai på Kleppestø spelar ein avgjerande rolle for mogleg framdrift.

Hydrogendrift kan på lengre sikt vere ei mogleg miljøløysing for Nordhordlandsambandet, dersom teknologi og forventa kostnader ligg til rette for det. Dette er ikkje lagt til grunn i førebuingane for kommande kontrakt frå 2021.

Elektrifisering av båt (batteri eller hydrogen) føresett finansiering utover dagens rammer for kollektivdrift.



Illustrasjon elektrisk ferje (Fjord1)

5.7 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 blir ferjedrifta i heile Hordaland fossilfri.

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

Samtlege av sambanda skal starte opp med elektrisk drift innan hausten 2020. I perioden fram mot 2020 pågår eit betydeleg arbeid med å førebu oppstarten, der ei av hovudoppgåvene er å få på plass naudsynt ladeinfrastruktur på ferjekajene.

5.8 Innfasing av ny teknologi i anbod og kontraktar

Anbudsprosessar og innretting av 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.

Når ein i anbodskonkurransane i Bergen har lagt opp til at elektriske bussar skal bli fasa inn i løpet av kontraktsperioden, vil ein vere avhengig av eit godt samarbeid med vinnande operatør.

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.

6 Økonomiplan 2019–2022

Dette kapittelet viser kostnader til drift og investeringar knytt til kollektivområdet komande år, i tråd med framlegg til budsjett for 2019 og økonomiplan 2019–2022 som skal handsamast i fylkestinget i desember. Då blir og Handlingsplan for Miljøløftet lagt fram, samt plan- og byggjeprogram for fylkesvegnettet. Investeringar på riksvegnettet, som kan gje innverknad også for kollektivtrafikken, kjem ikkje fram her.

6.1 Drift

Framlegg til driftsbudsjett 2019 speglar den utfordrande økonomiske situasjonen for fylkeskommunen. Samla kostnader til kollektivtrafikken vil ha eit budsjett til neste år på 2,7 milliardar kroner brutto. Endringane frå 2018 er i hovudsak knytt til prisvekst og avtalefesta reguleringar for transportkontraktane. I budsjettframlegglet ligg det inne kutt i ruteproduksjon på båt, som tiltak for å tilpasse driftskostnadane for kollektivtrafikken til dei gjeldande økonomiske rammene.

Kostnadsveksten knytt til drift av kollektivtransporten vil vere utfordrande i åra framover. I 2020 er det oppstart for dei fleste nye ferjekontraktane, noko som vil innebere ei vesentleg kostnadsauke for ferjedrifta. Alle ferjeandboda blir frå 2020 bruttokontraktar, der inntektene går til Skyss. Det er framleis uvisse hefta med inntektene frå sambanda, men prognosar for 2020 gir netto driftskostnader på om lag 620 mill.kr. Denne prognosen inneber ei auke i høve budsjettet for 2019

med 285 mill. kr i 2020. Oppstartsåret blir det mest kostnadskrevjande året i kontraksperioden. Meirkostnaden vil vere noko lågare i dei påfølgjande åra i kontraksperioden 2021–2029, med noko variasjon frå år til år.

I løpet av handlingsprogramperioden skal det gjennomførast to store anbodskonkurransar for buss i Bergensområdet. Vedtekne ambisjonar gjennom Temaplan for null- og lågutsleppsbusar er fossilfri busstrafikk i Bergen frå 2020. Grunna manglande finansiering er det ikkje stilt spesifikke krav om elektrisk drift, utover trolleylinja, i dei nye busskontraktane for Bergen sentrum og Bergen nord. Elektrifisering av bussparken utover trolleylinja må innførast undervegs i kontraksperioden, og vil venteleg gi høgare tiltakskostnader enn tidlegare estimert. Innføring av miljøtiltaka føresett finansiering gjennom byvekstavtalen for Bergen. Det vil bli stilt krav om å ta i bruk biogass i kontraktområdet Bergen nord og ta i bruk 100% fornybart drivstoff på resterande busar i begge kontraktområda.

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 belønningmidlar vere avgjerande for finansiering av tiltak.



Foto: Morten Wanvik

6.2 Investeringar

Den største investeringa i økonomiplanperioden vil vere knytt til ferje og oppstart av elektriske ferjer, med oppgradering av kaianlegg og tilrettelegging av ladeinfrastruktur. Frå 2020 skal alle sambanda vere drifta med elektriske ferjer. Tala i tabellen under viser bruttokostnadane. Tilskott frå Enova vil gi lågare netto kostnader for fylkeskommunen.

Vidare er det gjort framlegg om midlar også komande år til automatisk passasjerteljning på Bybanen, og på bussane i områder dette ikkje finst eller der ein i dag har dårleg dekning.

I nye kontraktar innfører ein Bus as a Service (BaaS), som inneber at teknisk utstyr ombord i bussane i større grad inngår i tenestene Skyss kjøper av operatør. I ein overgangsperiode vil det framleis vere behov for at Skyss kjøper utstyr, og står for vedlikehald og utvikling, av m.a. sanntidssystemet.

Det er og fremja investeringar knytt til system og utstyr for trafikantinformasjon og billettering, der i blant vidareutvikling og implementering av felles billettløysing i samarbeid med fleire av dei store kollektivaktørane i Noreg. Investeringar knytt til API'ar

og datavarehus gjeld investeringar i teknisk utstyr og utvikling av løysingar for å samanstille og gjere tilgjengeleg data til intern og ekstern nytte.

Tal i mill. kr, budsjett	2019	2020	2021	2022
Nye ferjekontraktar – kaianlegg og ladeinfrastruktur	294	422	-	-
Automatisk passasjerteljning	4	2	-	-
Billetteringssystem	3	2	1	-
APIar og datavarehus	3	2	2	2
Trafikkinfosystem	3	3	3	3
Bus as a Service (BaaS)	6	3	3	3
Mobilbillettsamarbeid	2	2	2	2
Bybanen vognmateriell	85	85	114	-

Framlegg til investeringsbudsjett 2019-2022, utvalde postar, i mill. kroner.

6.3 Byvekstavtale og belønningsavtale

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 er under reforhandling, der eit hovudtema er eventuell utviding av avtaleområdet til å inkludere kommunane rundt.

Handlingsprogrammet for Miljøløftet 2019-2022 skal vedtakast i samband med budsjettprosessen i fylkeskommunen og Bergen kommune. Byvekstavtalen og Miljøløftet sitt handlingsprogram er avgjerande for å sikre finansiering av ambisjonane som ligg i kollektivstrategien. Særleg gjeld det investeringar knytt til elektrifisering av kollektivtransporten, og å

kontinuerleg styrke tilbodet og kapasiteten i kollektivnettet.

I 2019 er det etter avtalen løyvd totalt 200 mill. kr over belønningsordninga til kollektivdrift. Midlane sikrar vidare drift av tiltak som er sett i verk tidlegare år, men gir ikkje rom til styrking av ruteproduksjonen.

Staten har gjennom statsbudsjettet for 2018 lagt til 100 mill. kr i ekstra belønningsmidlar, som skal forhandlast om blant byane som skal inngå nye byvekstavtalar og byar som skal reforhandle sine avtalar.

Reforhandlingane av byvekstavtalen i Bergen er ikkje ferdigstilla p.t., og det er difor usikkert i kva omfang det blir løyvd ekstramidlar til Miljøløftet frå denne potten.

7 Oppsummering 2019 - 2022

Strategiar for best tilbod der flest reiser	Prioriteringar og tiltak 2019-2022
Styrke kollektivtilbodet for dei store reisestraumane	Utvikle og styrke kollektivtilbodet i Bergen
Vidareutvikle stamlinjene i Bergen	Førebu endringar i rutetilbodet knytt til nye bussanbod
Utvikle regionale stamlinjer i Bergensområdet	Omlegging til regionstamlinjer mellom regionsentra Straume og Os.
Knyte regionane i fylket saman	Styrke planleggingsgrunnlaget mellom anna med betre verktøy for analyse av passasjertal og køyretider
Tilby eit samanhengande grunntilbod i heile fylket	Planlegge framtidig kollektivnett buss/bane i planlegging av nye byggjetrinn for Bybanen
Samordne offentleg transport i tynt befolka område	Førebu nye anbod for bybåtsambanda, planlegge for auka kapasitet på begge og miljøløysing på sambandet Kleppestø - Strandkaaien
Utvikle eit enklare og meir effektivt linjenett	Vidareutvikle forvaltninga av skuleskyss, mellom anna gjennom betre samhandling med kommunar og skular

Strategiar for enkle reiser	Prioriteringar og tiltak 2019-2022
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	Utarbeide skreddarsydde løysingar for informasjon til tilsette ved store arbeidsplassar
Heve kvaliteten på knutepunkt og haldeplassar	Oppgradere haldeplassar og informasjon i Bergen sentrum og på knutepunkt og terminalar utanfor Bergen

Strategiar for effektive reiser	Prioriteringar og tiltak 2019-2022
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 terminalar, knutepunkt, haldeplassar og endehaldeplassar i og utanfor Bergen
	Følgje opp strategi for innfartsparkering, koordinert med utbygging av Bybanen, innfartsparkering for sykkel på alle store kollektivknutepunkt
	Utarbeide strategi for bussanlegg.
	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 2019-2022
Sikre låge utslepp frå busstrafikken	Oppfølging av tiltak frå temaplan for låg- og nullutslepp gjennom nye kontraktar i Bergensområdet
Redusere miljøbelastning frå båt- og ferjetrafikken	Bygging og oppstart av drift av trolleylinja gjennom sentrum og mot Laksevåg
Vere pådrivar for forskning og utvikling	Etablere ladeinfrastruktur og førebu oppstart av nye kontraktar med miljøvenlege løysingar for fylkesvegferjer
	Førebu ny kontrakt med miljøløysing på sambandet Kleppestø–Strandkaia

VEDLEGG

Infrastrukturtiltak for busstrafikken i Bergensområdet (Kap. 4)

Pågåande tiltak

Tiltak i gjeldande handlingsprogram Miljøloftet

Stad	Tiltak	Ferdig
Framkomst		
FV 240 Hesthaugveien	Kollektivfelt og filterfelt rundkøyring	Ferdig 2018
FV 585 Haukeland sør, retn. nord	Kollektivfelt og ny haldeplass	Ferdig 2019
E39 Haukås – Breistein	Kollektivfelt	Ferdig 2018
E39 NHH, retning sør	Forlenging av avkøyringsrampe	Ferdig 2019
E39 Gamle Bergen, retning sør	Forlenging av avkøyringsrampe	Ferdig 2019
FV 287 Kråkenes	Breiddeutviding , framkomst for buss (to bussar kan møtast)	Ferdig 2019
FV 194 Brønndalen	Breiddeutviding , framkomst for buss	Ferdig 2019
FV 585/ 582 Birkelundstoppen – Lyngbø	Forlenging av trolleybusslinje til Laksevåg	Ferdig 2020
FV 582 Kringsjøveien	Aktiv signalprioritering buss	Ferdig 2018
Terminalar og endehaldeplassar		
Åsane terminal		Ferdig 2018
Olav Kyrres gate	Oppgradering av heile gatetverrsnittet. Redusert tal haldeplassar, auka bredde til fortau. Erstatningshaldeplass i Lars Hilles gate	Ferdig 2020
Kollektivsnuplass Kråkenes	Snu- og reguleringsplass for buss. Sjøførrefasilitetar	Ferdig 2018/2019
Endehaldeplassar ny trolleylinje Birkelundstoppen – Lyngbø	Snu- og reguleringsplass for buss. Sjøførrefasilitetar	Ferdig 2020

Haldeplassar		
FV 285 Bønes Hagesenter - Bråtet	7 haldeplassar. Universell utforming	Ferdig 2018
FV 284 Bråtet – Sikthaugen	14 haldeplassar. Universell utforming	Ferdig 2018
FV 285 Torgny Segerstedts veg	10 haldeplassar. Universell utforming	Ferdig 2018
FV 283 Dag Hammarskjolds veg	7 haldeplassar. Universell utforming	Ferdig 2018
FV 179/ 171 Sandsli	9 haldeplassar. Universell utforming	Ferdig 2018
FV 281 Vestlundveien	1 haldeplass. Universell utforming	Ferdig 2018
FV 585 Haukelandsveien	1 haldeplass. Del av kollektivfelt Haukeland sør	Ferdig 2018
E16 Arna - Vågsbotn	Haldeplassoppgradering	Ikkje avklart

Tiltak under planlegging

Endehaldeplassar:

Endehaldeplass	Merknad
Prioriterte	
Nesttun	Fleire regulerings-/ oppstillingsplassar. Reguleringsplan starta opp
Flaktveit	Fleire reguleringsplassar. Behov for reguleringsplan. Starta skisseprosjekt.
Støbotn	Fleire reguleringsplassar. Behov for reguleringsplan. Starta skisseprosjekt.
Lyngbø/ Birkelundstoppen	Snu-/ reguleringsplass. Prosjektering starta (endehaldeplass trolleybuss)
Vadmyra	Fleire oppstillingsplassar. Skisseprosjekt starta, løysast innanfor vegareal (ikkje reguleringsplan)
Mulen	Privat reguleringsplan, med motsegn frå fylkeskommunen. Mogleg elektrifisering vurderast løyst innanfor eksisterande vegareal (ikkje eigen reguleringsplan). Skisseprosjekt starta.
Wergeland	Fleire oppstillingsplassar/ elektrifisering. Areal til buss for bane. Reguleringsplan sykkel i området. Prosjektet må vurderast i samband med Sletten terminal eller tilsvarande.
Slettebakken	Fleire oppstillingsplassar, grunna manglande plan for Sletten terminal. Behov for reguleringsplan. Skisseprosjekt starta.

Sletten terminal	Pågåande områderegeringsplan. Særs stort behov for terminal i området. Tidlegare avsett areal til terminal fjerna frå planen. Finne erstatning for plan som ikkje blir fremja av Bergen kommune.
Garnes	Del av reguleringsplan for sykkel. Vurdere å trekke ut snuplass i eigen plan.
Løvtakskiftet/ Sikthaugen	Løvtakskiftet for lite areal til oppgradering. Vurdere forlenging av linja til Sikthaugen/ område ved Løvtakktunnelen. Skisseprosjekt starta. Ikkje avklart om behov for reguleringsplan.
Øvrige	
Apeltun/ Nøttveit	Regulert endehaldeplass gjennom bustadprosjekt Nøttveit. Behov for tilpassing.
Leirvikåsen/ Godvik/ Drotningvik	Skisseprosjekt med fleire, ulike plasseringar basert på endra linjestruktur ved nytt Sotrasamband
Brønndalen	Utbetne snuplass, oppgradering til UU. Byggestart 2018.
Hetlevikåsen	Fleire reguleringsplassar.
Hordvikneset	Skisseprosjekt, etablere snuplass, buss snur i dag på p-plass.
Milde snuplass	Stramme opp snuplass.
Ramsvik snuplass	Skisseprosjekt

Strekingsvis haldeplassoppgradering:

Strekning
Olsvikskjenet – Olsvikveien – Leirvikåsen
Birkelundstoppen – Nesttun (Sædalen)
Gaupås – Ytre Arna
Nordås – Søråshøgda
Apeltun – Smørås
Elveneset – Ulsmågveien
Fyllingsveien – Melkeplassen

Terminalar for oppgradering:

Stad	Merknad
Åsane terminal	Blir utvida 2018. Del av Bybanen BT5.
Oasen terminal	Del av Bybanen BT4
Nesttun terminal	Reguleringsplan for fleire reguleringsplassar starta opp

Loddefjord terminal	Skisseprosjekt starta opp
Lagunen terminal	Breiddeutviding mot veg/ fortau. Behov for fleire reguleringsplassar, særleg mtp. endring i linjenettet med ny E39 til Os. Skisseprosjekt
Arna terminal	Oppgradert 2018. Del av områdereguleringsplan for Arna.
Storavatnet terminal	Ny terminal. Del av Sotrasambandet. Ny plassering ved Olsvikkrysset
Sletten terminal	Sjå tabell endehaldeplassar. Blir vurdert som særst viktig for å gi kontakt med Bybanen og bydelssenteret på Sletten, samt gi høve til fleire tverrgående linjer i Bergensdalen. Planforslag utarbeidd, Bergen kommune har ikkje fremma planforslag

Framkomsttiltak som ikkje krev reguleringsplan:

Stad	Merknad
FV 283 Dag Hammarskjolds veg	Kollektivfelt retning sentrum frå nr. 2 til haldeplass Hamregården
FV 240 Hesthaugveien	Passeringslomme ved Midtkleiva. Reduserer behov for kollektivfelt retning vest frå Åsane terminal
E39 Fjøsangerlokket	Kollektivfelt på rampe frå E39 til rundkøyring på lokket
FV 287 Kråkenes	ASP inn mot kryss Straumevegen
FV 558 Lyderhornsveien	Vurdere omfordeling av vegareal inn mot Loddefjord terminal frå Bjørgeveien

Framkomsttiltak under regulering:

Stad	Merknad
FV 267 Åsamyrane, Hesthaugbroen – Litleåsvegen	Kollektivfelt. Felles reguleringsplan med gang/sykkel
FV 267 Åsamyrane, Nyborgkrysset – Flaktveitvegen	Tosidig kollektivfelt. Del av områdereguleringsplan for Nyborg
FV 242 Liamyrane, Nyborgkrysset - Liakroken	Tosidig kollektivfelt. Del av områdereguleringsplan for Nyborg
FV 285 Sælenveien, Torgny Segerstedts vei – rundkøyring Skarphaugen	Kollektivfelt. Del av områdereguleringsplan for Fyllingsdalen

FV 282 Kroatjønneveien, Spelhaugen – rundkøyring Skarphaugen.	Tosidig kollektivfelt. Del av områderegeringsplan for Fyllingsdalen
FV 585 Nattlandsveien. Landåstorget – Hagerups vei	Kollektivfelt og sykkel. Reguleringsplan starta opp
KDP, Bergen vest	Kommunedelplan kollektivsystemet mellom Bergen sentrum og vest. KDP blir lagt fram 2019?

Framkomsttiltak med behov for å starte opp regulering

Stad	Merknad
FV 540 Folke Bernadottes vei, Dag Hammarskjolds veg – Oasen terminal	Kollektivfelt retning terminalen. Einsidig for å redusere tverrsnitt/ finne plass til sykkelveg
FV 540 Fyllingsdalsveien, Dag Hammarskjolds veg – Sikthaugen	Kollektivfelt retning Løvestakktunnelen. Einsidig for å redusere tverrsnitt/ finne plass til sykkelveg
FV 556/ 179 Dolvik terminal	Tiltakspakke for å auke framkomst i alle retningar rundt terminalen.
FV 171 Sandslivegen, Eldsbakkane – Dolvikvegen	Kollektivfelt retning Dolvikvegen, kombinerast med ASP i signalanlegg
FV 582 Gyldenpriskrysset	Ny trolleybusslinje, behov for å vurdere kollektivfelt som følgje av redusert feltkapasitet grunna utbygging av sykkelveg. Behov for reguleringsplan.
FV 556 Straumevegen, Langeholmen - Fjøsangerlokket	Kollektivfelt retning lokket
FV 173 Kokstadvegen, Kokstadgrenda - Ytrebygdsvegen	Kollektivfelt inn mot rundkøyring Ytrebygdsvegen
FV 556, Birkelandsskiftet terminal - Flyplassvegen	Kollektivfelt/ bypass i Ytrebygdsvegen inn mot Flyplassvegen
FV 585 Årstadvegen, Alrek – haldeplass Haukeland nord	Forlengje dagens kollektivfelt i Årstadvegen

Skisseprosjekt

Skisseprosjekt er prosjekt som er aktuelle å starte opp i perioden. Det vil først utarbeidast eit oversyn over moglege tiltak, som deretter må konkretiserast vidare.

Stad	Merknad
Åsane terminal	Forbindelse mellom terminal og overordna vegnett. Koordinering med bybaneprojektet
FV 238 Peter Jepsens veg (Ytre Arna)	Strekningsvis gjennomgang. Siktutbetring og møteplassar for buss
E39 Haukås – Klauvaneset	Strekningsvis gjennomgang. Vurdere mindre strakstiltak for betra framkomst for buss, med fokus på kryssløysingar

Mindre tiltak

Denne posten omhandlar mindre tiltak som vil kunne betre framkomsten for buss langs strekninga.

FV 194 Olsvikveien: Olsvikskjenet – Leirvikåsen	Møteplass for buss på baketopp
FV 195 Drotningvikveien: Breivikdalen – Dammaberget	Strekning 250 m for smal til at to busser kan møtes. Møteplass på midten, siktrydding i kurve
FV 582 Michael Krohns gate	6 heva gangfelt som må byggast om til puter eller trapeshump med kontrakurve

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