

HANDLINGSPROGRAM 2020-2023

KOLLEKTIVSTRATEGI FOR HORDALAND



Innhold

1 Handlingsprogram kollektiv Hordaland 2020-2023	3
Strategiar og mål for kollektivtrafikken i Hordaland	3
2 Best tilbud der flest reiser	5
Styrking av kollektivtilbodet i Bergensområdet	5
Anbudsarbeid på buss og bane	5
Oppstart av nye ferjekontraktar	7
Planlegge båttilbodet	7
Planlegge framtidig kollektivnett bane/buss i Bergen	8
Sikre betre utnytting av kapasitet for buss i Bergen sentrum	8
Styrke planleggingsgrunnlaget	9
Store infrastrukturprosjekt i Bergensområdet	9
Utvikle hovudlinjenett for å knyte fylket saman	9
Utvikle meir fleksible kollektivløysingar	9
Etablere betre system og rutinar for arbeidet med skuleskyss	10
3 Enkle reiser	11
Digitalisering og nye mobilitetstenester	11
Sikre betre informasjon til dei reisande	11
Forenkle billetter og betalingsløysingar	12
Auke kunnskapen om tilbodet for å nå nye reisande	13
Gjere kollektivsystemet meir synleg	13
4 Effektive reiser	14
Infrastruktur for kollektivtrafikken – organisering og ansvar	14
Infrastrukturbehov i Bergensområdet	14
Utbygging av Bybanen	15
Vedlikehaldsbehov dagens bybanelinjer	15
Forlengje trolleylinja til Laksevåg	16
Aktiv signalprioritering	16
Etablere fleire kollektivfelt/sambruksfelt	16
Heve kvaliteten på knutepunkt og haldeplassar i Bergen	17
Oppgradering av endehaldeplassar	17
Heve kvaliteten på knutepunkt og haldeplassar utanfor Bergen	18
Leggje til rette for innfartsparkering	19
Utarbeide strategi for bussanlegg	20
5 Miljøvenleg drift	21
Temaplan for null- og lågutsleppsteknologi	21
Elektriske bussar i Bergen	21
Oppstart biodrivstoff og biogass	22
Redusere utslepp frå buss i Hordaland utanfor Bergensområdet	22
Lokale utslepp frå busstrafikken	22
Redusere utslepp frå båtrutene	22
Redusere utslepp frå ferjesambanda	22
6 Oppsummering Hordaland 2020 - 2023	23
Strategiar for enkle reiser	23
Strategiar for effektive reiser	24
Strategiar for miljøvenleg drift	24
7 Vedlegg	25
Pågåande tiltak	25
Tiltak under planlegging	26

1 Handlingsprogram kollektiv Hordaland 2020-2023

Strategiar og mål for kollektivtrafikken i Hordaland

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 følgt opp og konkretisert gjennom ulike planar og tiltak, til dømes trafikkplanar for utvikling av tilbodet i ulike delar av fylket, temaplan for låg- og nullutslepp 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 tilbudsutvikling og ambisjonane knytt til nullvekstmålet, samt fleire komande anbudsutlysingar og moglege kostnadar 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.



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



2 Best tilbud der flest reiser

Kollektivstrategi for Hordaland slår fast at målet er å gje eit best mogleg kollektivtilbod til flest mogleg av innbyggjarane i Hordaland, innanfor våre økonomiske 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.

Styrking av kollektivtilbodet i Bergensområdet

I tida framover vil det vere ei 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 ramar og finansiering for vidareføring av tiltaka. Utgangspunktet har derfor vore å sikre finansiering før ein sett i verk tiltak.

I bompengeforliket mellom regjeringspartia i august 2019 valde regjeringa å tilby kommunane ein auke i den statlege andelen i *byvekstavtalane* frå 50 til 66 prosentmed krav om at halvparten av midlane skulle gå til reduserte bompengar og den andre halvparten til betre kollektivtilbod etter lokal prioritering,

dersom kommunane takka ja til avtalen. Den vidare prosessen vil avgjere korleis midla til styrking av kollektivtrafikken blir nytta.

Anbodsarbeid på buss og bane

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

Tabellen under viser kontraktar for buss og bane som går ut i handlingsplanperioden:

Kontraksområde	Kontraksperiode og opsjon
Osterøy	01.03.2011-30.09.2020
Bergen nord	01.10.2011-30.09.2020
Bergen sentrum	01.12.2011-30.11.2020
Servicelinjene i Bergen	01.07.2013-30.06.2020

I 2020 er det oppstart av nye anbod for Bergen nord/Osterøy og Bergen sentrum. Kontraktslengde er sett til ti år. Austevoll går inn i nytt kontraksområde for Bergen sør frå januar 2020.

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

Trafikkplan Bergen blei vedtatt i 2018, og vil vere grunnlag for ruteendringar som blir gjennomført hausten 2020 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 byttmoglegheiter.

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. 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 ha 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 oppstart av dei nye kontraktane. Tilbodet frå oppstart i 2020 er difor planlagt med utgangspunkt i rammer for tilbodet i 2019. 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.

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.

Servicelinjene i Bergen

I oktober 2018 vart det vedteke i fylkesutvalet at fylkeskommunen ikkje ønska å vidareføre servicelinjene etter utløp av inneverande kontrakt i juni 2020. Samstundes var det ønskeleg å gjennomføre ei utgreiing av framtidig behov og moglege løysingar for brukarane av servicelinjene. Dette arbeidet skulle involvere Bergen kommune. Ei

slik behovsutgreiing er under arbeid, og er venta klar tidleg i 2020.

I vedteke budsjett for 2020 er det lagt inn 1,2 mill. kroner for vidareføring av tilbodet, men med ønske om ei litt anna innretting. Ein vil kome tilbake til korleis dette kan løysast i løpet av første halvår 2020.

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 starta opp 1. januar 2019. Resten av sambanda har oppstart 1.1. 2020.

Samtlege av sambanda skal starte opp med elektrisk drift innan hausten 2020. Grunna behovet for lading av ferjene har rutetidene for ferje blitt justert, noko som også inneber nye rutetider for buss i mange område. Det har vore eit gjennomført eit omfattande arbeid i dialog med kommunane, for i størst mogleg grad å imøtekome deira behov ved desse justeringane.



Foto: Vegard Fimland

Planlegge båttilbodet

Fylkeskommunen ved Skyss har ansvar for i alt ni anbudsutsette båtruter i Hordaland, fordelt på fem kontraktar.

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

Bybåtsambanda

Kontrakten for sambanda Kleppestø - Strandkaien og Knarvik - Frekhaug - Bergen går ut i 2021, med moglegheit for eit års opsjon.

Det er tidlegare gjort vedtak om tilrettelegging for nullutslepp for Askøysambandet. I påvente av reguleringsplan for Kleppestøområdet og naudsynt avklaring av kaiplassering er det i fleire omgangar inngått relativt korte kontraktar for sambandet. Sidan ny prosess for områderegulering i Kleppestø er satt i gang i 2019, må ein igjen vurdere når det

kan tilretteleggast for miljøløysing for sambandet. Ein plan for dette arbeidet vil bli lagt fram politisk.

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 meirkostnader til drift og investeringar, særleg for sambandet Kleppestø – Strandkaien. Iverksetting av desse tiltaka føresett finansiering ut over dagens rammer for kollektivdrift.

Båtsamband utanfor Bergensområdet

Det er inngått ny kontrakt for Turistrute Hardanger fram til 2024. Her er minstekrav til kapasitet auka frå 112 passasjerar i forrige kontrakt til 145 passasjerar i 2020, og 180 passasjerar i 2021. Rutetilbodet er likt som i dag, men kontrakten inneheld utvida driftssesong frå og med 2021 der det vil vere drift i heile april og oktober. Ein har i konkurransen lagt vekt på dialog mellom operatør og lokalt næringsliv og kommunar for å styrke marknadsføringa av ruta og lokale tilbod.

Det er også inngått nye kontraktar for båtrotene Geitanger-Knappskog og Osterfjorden sommaren 2019, med ei kostnadsdeling med dei aktuelle kommunane. Det er ikkje gjort vesentlege endringar i tilbodet for desse båtrotene.

Planlegge framtidig kollektivnett bane/buss i Bergen

Utbygging av Bybanen inngår i Miljøløftet – byvekstavtalen, ei avtale mellom Bergen kommune, fylkeskommunen og staten. Byggjearbeidet for bybane til Fyllingsdalen er godt i gang, og reguleringsplan for bybane til Åsane er under arbeid.

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 sjølvmed 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 faktagrunnlag 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/Bønes og Bergensdalen, ettersom desse i større grad kan koplast mot Bybanen (sjå 1.2.8).

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.

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.

Ei rekkje infrastrukturtiltak krev at busstrafikken i sentrum blir lagt om i åra framover. Olav Kyrres gate er stengt fram til hausten 2020 i samband med oppgradering av veg og haldeplassar.

Bybaneutbygginga til Fyllingsdalen krevjer tidvise stengingar og omleggingar i ulike delar av sentrum.

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 passasjerteljning på alle busslinjer og på Bybanen. Dekningsgraden på utstyret er avgjerande for kvaliteten og nytteverdien av reisedata frå automatisk passasjerteljning. 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. Det er trong for reisevanedata på eit meir finmaska nivå for å kunne utøve planlegging av mobilitetstilbod som møter etterspurnaden. Grunna vanskar med låg svarprosent i RVU-data vil ein etter kvart supplere med andre metodar, t.d. data frå mobiloperatørar som kan gje eit eit heilskapleg kunnskapsbilete av reisestraumane.

Store infrastrukturprosjekt i Bergensområdet

Ein rekke store infrastrukturprosjekt dei komande åra vil utløyse behov for tilpassing av kollektivnettet i mange område:

- E-39 Rådal-Svegatjørn
- Sotrasambandet
- Kleppestø-Bergen med båt/buss
- Bybane til Åsane samt forlenging av Fløyfjellstunnelen
- Nytt dobbeltspor Bergen-Arna samt ny E16 mellom Bergen og Voss

Ein viktig del av dette arbeidet handlar om å utvikle regionstamlinjer i korridorane mellom regionsentra i omegnskommunane og Bergen. Dette skal sikre eit kapasitetssterkt tilbod med god framkomst som kan bidra til at fleire vil velge å reise kollektivt.

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

Utvikle meir fleksible kollektivløysingar

Der det ikkje er grunnlag for høg frekvens på ordinær rutegåande transport vil ein vurdere fleksible løysingar for kollektivtrafikken, med bussar som er tilpassa formålet og bestillingsbasert køyring. Skyss følgjer med på utviklinga av ulike konsept for meir fleksible transportløysingar basert på bestilling.

Med stadig betre teknologi knytt til fleksibel kollektivtransport ser Skyss eit potensiale for å kunne erstatte rutegåande transport med løysingar som er meir fleksible i høve til etterspurnaden.

Dette gjeld både i distrikt og meir urbane område. Skyss har allereie utført innsikts- og moglegeheitstudier som omhandlar fleksible løysingar og vil nå forsøke konseptet i praksis.

Pilotprosjekt i Odda

Første kvartal 2020 vil pilotprosjektet HentMeg starte opp i Odda. Fire lokale busslinjer vert erstatta med ein buss som hentar den reisande etter bestilling. Løysinga vil basere seg på «HentMeg» konseptet som er utvikla av Kolumbus og blant anna prøvd ut i Sauda og Kongsberg. Dette pilotprosjektet blir gjennomført i samarbeid med bussoperatør i området, og med god dialog med Odda kommune.

Målsettinga er fleire og meir nøgde reisande, enda meir berekraftig kollektivtrafikk og læring om nye løysingar og forretningsmodellar for fleksibel kollektivtrafikk. Prosjektet vil bli løpande evaluert gjennom 2020, med tanke på korleis konseptet eventuelt kan tas i bruk i andre område av fylket.

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.

I perioden vil ein ha fokus på vidareutvikling av styringsdokument og rutinar for å kontinuerlig sikre likehandsaming og regeletterleving.

Skyss vil også ha fokus på å vidareutvikle samhandlinga med kommunar og skular. Ordninga med faste kontaktpersonar hjå kommunane har vore vellukka, og vil bli arbeidd vidare med, mellom anna gjennom årlege kommunesamlingar. Føremålet er betre samhandling, mellom anna med fokus på koordinering når det gjeld skulestruktur, skuleruter og start- og sluttider ved skulane. Dette kan på sikt bidra til å redusere kostnadsveksten på området, samt sikre at skuleskyssen blir utført på en best mogleg måte.

I tillegg vil ein i perioden arbeide for å automatisere oppgåver som har høg grad av manuell gjennomføring i dag, til dømes utsending av skolekort og vedtaksbrev. Skyss vil framover ta i bruk relevante digitale verktøy som kan bidra til betre og meir effektive arbeidsprosessar innan skuleskyssområdet.

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 2020 til 2023 vil ein prioritere tiltaka som er skildra under.

Digitalisering og nye mobilitetstenester

Tenestene vi skal tilby 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 i stadig større grad måten Skyss arbeider på.

Ein vil framover legge til rette for å tilby dei reisande kombinerte mobilitetstenester. Eit robust kollektivtilbod vil vere kjernen i ein heilskap med bildeling, sykkeldeling, samkjøring og bysyklar. Innføring av nye betalings-, bestillings- og informasjonstenester for kombinert mobilitet vil påverke tenestene ut mot kunden i åra som kjem.

Sikre betre informasjon til dei reisande

Eit enklare og meir tilgjengeleg kollektivtilbod er grunnpilaren i eit framtidig heilskapleg

mobilitetstilbod. Skyss vil saman med andre aktørar legge til rette for et best mulig mobilitetstilbod slik at det er mulig for stadig fleire å leve utan eigen bil. God tilrettelegging av informasjon og data for eksterne aktørar blir derfor stadig viktigare. Skyss jobbar med å etablere ein datainfrastruktur som gjer dette mogleg.

Skyss vil sikre at dei reisande med oss 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 kollektiv- og mobilitetstenester. Samhandling med operatørar og deira tilsette vil også vere ein viktig del av dette arbeidet.

Skyss lanserte i 2019 oppdatert reiseplanleggjar for web og mobil. I tråd med ambisjonar om i større grad å bli ein mobilitetsaktør vil ein i 2020 starte arbeidet med å tilretteleggje for å kunne finne informasjon om bysyklane i Bergen i Skyss sin reiseplanleggjar.

Reell framkomsttid for bussen (informasjon i sanntid) er gjort tilgjengeleg for dei reisande i Bergen nord, sentrum, sør, vest og i Nordhordland 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 område med sanntidsinformasjon.

I løpet av 2020 vil det bli tilrettelagt for reell framkomsttid (santtid) også i Sunnhordland og Hardanger/Voss.

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 betre kundeinformasjon ved uplanlagte avvikshendingar blir det i 2020 gjort interne endringar for å styrke denne funksjonen. Målet er å sikre like god informasjon til reisande med buss, bane, ferje og båt i by og distrikt, uavhengig av tidspunkt på døgnet.

Forenkle billetter og betalingsløsningar

Enkle pris og billettsystem er eit viktig ledd i arbeidet med å gjere kollektiv- og mobilitetstilbodet enklare, både for noverande og nye reisande. Betaling i app har lenge vore den dominerande kjøpskanalen i Bergensområdet. I 2018 vart også billettappen tilgjengelig i heile Hordaland, denne kanalen utgjer no om lag 75 prosent av det totale billettsalet. Dette viser at mange kundar ønsker digitale løysingar. Det er framleis eit mål å få enda fleire til å kjøpe billett før dei går om bord, slik at ein reduserer salet av billetter om bord i buss.

Det blir jobba kontinuerleg med enklare løysingar for sal og betaling. Billettsystemet som i dag er installert i alle bussar er til dels vanskeleg å bruke både for sjåførar og reisande, og har relativt høge vedlikehaldskostnader. I august 2019 utgjorde sal om bord fem prosent av omsettinga i sone A. I nye kontraktar for Bergen sentrum og nord som startar i 2020 vil innføre enklare, digitale løysingar for billettering.

Hovudstrategien er å satse på få, men effektive digitale kjøpskanalar, basert på sjølvbetening. Skyss følger derfor utviklinga i bransjen nøye, for å



Foto: Morten Wanvik

kunne ta i bruk nye løysingar når slike ligg føre. Skyss jobbar saman med Entur og dei store kollektivaktørane i Noreg for å sikre best mulig og mest mulig einsarta løysingar

AutoPASS-brikkebetaling er vedteke som betalingsløysing i nye ferjekontraktar, og AutoPASS-regulativ for ferjetakstar vert lagt til grunn i staden for dagens Riksregulativ for ferjetakster. 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 føremøn 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 AutoPASS-brikke.

I 2020 vil tal billettkontrollar reduserast målt mot nivået for 2019. Effekt på snikprosent vil evaluerast og legge føringar for strategi for inntektssikring for resten av perioden.

Auke kunnskapen om tilbodet for å nå nye reisande

For å nå nye reisande vil Skyss synleggjere tilbodet direkte mot prioriterte marknader, som store arbeidsplassar, arbeidsreisande med bil og reisande i område der kollektivtilbodet er mest konkurransedyktig. Aktivitetar retta mot store arbeidsplassar som fokuserer på reduserte parkeringsareal og auka bruk av sykkel, gange og andre mobilitetsløysingar vil bli prioritert.

Gjere kollektivsystemet meir synleg

Å gjere mobilitets- og kollektivtilbodet meir synleg er viktig for å gjere reisa enkel for dei reisande. Dette vil også bidra til å auke statusen for mobilitets- og kollektivtransport og betre konkurransen mot privatbilen.

Oppgradering, drift og vedlikehald av knutepunkt og haldeplassar er heilt sentralt i dette arbeidet. Skyss vil bidra til best mulig standard på og vedlikehald av infrastruktur på viktige haldeplassar og terminaler i Hordaland. Dette vil bli gjort i tett samarbeid med andre etatar. Etter oppgradering av Olav Kyrres

gate i Bergen er målet å ha kun digital informasjon som ivaretar behovet til ulike brukargrupper.

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



4 Effektive reiser

Kollektivreiser skal vere eit reelt alternativ til bilen, også når det gjeld reisetid. Dette målet er slått fast i kollektivstrategien. Rask og 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.

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 to 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.

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.

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.

I handlingsprogramperioden vil fleire større infrastrukturprosjekt påverke busstrafikken i Bergensområdet:

Byggjearbeidet for bybane til Fyllingsdalen er i full gang og det har vore høg byggeaktivitet langs den kommande trasèen. Vidare byggjearbeid vil få



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 naudsynt med eit tilbod både på ny og gamal veg – om ein ønsker at kollektivtilbodet skal vere konkurransedyktig mot bil. Generelt sett vil eit tilsvarande tilbod som i dag på fleire trasear krevje meir ressursar enn før.

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.

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. Det blir no jobba med korleis ein ser for seg det samla kollektivtilbodet med buss og bane.

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.

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.

Forlenga trolleylinja til Laksevåg

Frå desember 2020 skal ei forlenga trolleylinje gå mellom Birkelundstoppen og Lyngbø. I dag køyrer trolleybussar på linje 2 mellom Birkelundstoppen og Strandkaiaen. Med ei utbygging av leidningsnett på Laksevåg kan bussane køyre på batteri gjennom sentrum og fortsette under ny køyreleidning til Lyngbø. Med kombinasjonen av batteri og lading frå køyreleidning undervegs kan ein unngå å etablere trolley-infrastruktur der det er mest teknisk krevjande, kostbart eller ikkje ynskjeleg i eit gitt område, utan at ein mistar eigenskapane til trolleybussen knytt til miljø og stabil drift. Arbeidet 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 gangveggar/snarveggar til haldeplassane, etablering av kollektivfelt og ny belysning.

I fyrste omgang er ny trolleyinfrastruktur grunnlag for elektrisk og utslippsfri drift på ny stamlinje Birkelundstoppen-Lyngbø. I neste omgang kan infrastrukturen på begge sider av sentrum nyttast for å elektrifisere fleire busslinjer.

Aktiv signalprioritering

Ein er i gang med å utnytte sanntidssystemet på bussane i Bergensområdet for 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 pilotprosjekt for å gje bussane prioritet i lyskryss i Kringsjøveien på Laksevåg i Bergen hausten 2017 gav gode effektar. I 2018 har løysinga vore utvida til 13 enkeltkryss i Bergen der det har vore utfordringar i høve til køyremønster for busser og anna trafikk.

Teknisk sett har signalprioriteringa gjeve venta resultat. Det er trong for dokumentasjon som stadfestar effekten systemet har på regularitet, betra framkome og kostnadsutnytting for bussane i Bergensområdet. Vidare er det ønskeleg å teste ut slik prioritering på fleire delstrekningar og heile linjetraséar.

Etablere fleire kollektivfelt/sambruksfelt

Eigne, prioriterte køyrefelt er eit kraftfullt framkomsttiltak som gjev færre bussar i kø og høgare hastigheit. Det er også avgjerande for kollektivtrafikkens attraktivitet og konkurransekraft. I Bergensområdet er det fleire område med høg trafikk der framkomsten er dårleg. Dette gjeld især Åsane terminal, Nygårdstangen, Sørås/Lagunen, Fjøsangerveien, Sandviken sjukehus, Sotra og Askøyveien.

Statens vegvesen jobbar på bestilling frå fylkeskommunen med eit prosjekt for å vurdere mogleg innføring av sambruksfelt, tungbilfelt og kollektivfelt langs innfartsårene til Bergen.

Sjå tabellar i vedlegg for oversikt over planlagde kollektivfelt.



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 Bergen er bydelsterminalane navet i kollektivtrafikken nær sentrum. Som følgje 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 oppgradering av haldeplassar finst i vedlegg.

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 enn vanlege haldeplassar. 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 kunne forsterke arealbehovet då bussane vil måtte opphalde seg lenger på haldeplassen for å gjennomføre lading.

Endehaldeplassane ikkje treng å vere plassert midt i lokalsentra. Dei bør likevel plasserast i tett kontakt med desse for å unngå unødig tomkøyning, og det må leggest til rette for god framkomst.

Sjå vedlegg for tabell med oversikt over prioriterte endehaldeplassar.

Heve kvaliteten på knutepunkt og haldeplassar utanfor Bergen

Det blir arbeidd kontinuerleg med å heve kvaliteten på kollektivinfrastruktur inkludert utvalde

knutepunkt i fylket utafor Bergen. Tiltaka spenner 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 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 opnar 2. januar 2020
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 kollektivknutepunktet ved bruk av kollektivmidlane i Askøypakken, prosjektorganisasjonen til Askøypakken har fått overlevert prosjektet for vidare planlegging og gjennomføring.
Kleppestø (Askøy kommune)	Det er starta ny planprosess for områdeplan Kleppestø i 2019.
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. Midlertidig terminal på grunn av arbeid med E39 gjennom Knarvik var ferdigstilt hausten 2019.
Flatøy (Meland kommune)	Reguleringsplan er vedtatt, og prosjektet er overlevert til prosjektorganisasjonen i Nordhordlandspakken for gjennomføring.
Osøyro (Os kommune)	Os kommune er i gang med ein områdereguleringsplan for Osøyro, der framtidig lokalisering av kollektivknutepunkt er tema.
Odda (Odda kommune)	Med bakgrunn i reguleringsplanen for Smelteverkstomta er bygging av nytt kollektivknutepunkt i Odda i gang, og er planlagt ferdigstilt i 2020. Samstundes arbeidast det med eit prosjekt som skal ta i bruk Omn 3 på Smelteverkstomta, m.a. til terminalfasilitetar.
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)	Vaksdal kommune har regulert ei løysing for ein kombinert skuleterminal og sentrumsterminal i Dale. Løysinga har pr no ikkje avklara finansiering.
Storebøportalen (Austevoll kommune)	Det er 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 miljøgateplanen for Svortland er det igangsett oppgradering av knutepunktet i Svortland, prosjektet er planlagt ferdigstilt i 2020.

Leggje til rette for innfartsparkering

Det er ei målsetning om 6000 innfartsparkeringsplassar i Bergensområdet innan 2030. Status i 2019 er over 4000 plassar med eit belegg på mellom 65 og 72 prosent. Det er likevel

store variasjonar i belegget mellom dagens parkeringsanlegg. Idealsituasjonen bør liggje på 85-90 prosent.

Sidan 2018 har det vore betalingsordning på to innfartsparkeringar, Birkelandsskiftet og Storavatnet/Godviksvingane. Her har belegget vore lågt grunna oblatordning. Tekniske løysingar som sikrar at alle som reiser kollektivt kan nytte parkeringa uavhengig av type billett er under arbeid.

Handlingsprogram for innfartsparkering blei vedteke i 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, der vegvesenet sin kontrollstasjon er under ombygging med ferdigstilling 4. kvartal 2019. Det vert og arbeidd og med andre prosjekt i Åsane for å utvide kapasiteten på innfartsparkeringsplassar i området.

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. Det blir arbeidd med å få regulert inn ein innfartsparkering i Bergen kommune sine planar for området. Det er ønskeleg å auke kapasiteten frå dagens 550 plassar til nærare 6-700 plassar, noko som vil krevje eit parkeringshus.

Utarbeide strategi for bussanlegg

Bussanlegg er ein viktig del av infrastrukturen og rammene for kollektivtransporten. Anlegga utgjør 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. Utgreiingsarbeidet vil hovudsakleg gjelde bussanlegg i Bergensområdet

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

- Elektrifisere bussar og ferjer
- Ta i bruk biogass og biodrivstoff
- Stille krav til at strømmen er fornybar, biogassen og biodrivstoffet er berekraftsertifisert og i tillegg at biodrivstoffet er palmeoljefritt
- Vere pådrivar for og samarbeide om forskning og utvikling

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



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 må Skyss vere oppdatert på marknadsutviklinga og vurdere arealbehovet framover for vidare elektrifisering.

Elektriske bussar i Bergen

Eit av tiltaka for å elektrifisere busstrafikken i Bergensområdet er å utvide trolleylinja til Laksevåg. Forlenga trolleybuslinje 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.

I Bergen sentrum vert det driftsoppstart med 80-100 batteribussar frå desember 2020. Lading er planlagt med kabel på depotet Mannsverk.

For å førebu vidare elektrifisering bør ein undersøkje nettoppgraderingsbehovet på bussanlegga i heile fylket og vurdere behovet for areal til lading på utvalde stadar utanfor depot. Gitt

økonomiske rammer kan ein skifte ut dieselbussar med elektriske bussar i kontraktområdet Bergen sør. Vidare kan ein vurdere elektriske bussar ved produksjonsauke i alle kontraktområda i og rundt Bergen.

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.

Ved oppstart av kontraktområdet Bergen nord hausten 2020 kjem alle bussar stasjonert på Haukås til å driftast med 100 biogass. Bussar på Osterøy og bussane frå Bergen sentrum som ikkje vert elektrifisert vil nytte berekraftsertifisert og palmeoljefritt biodrivstoff.

Redusere utslepp frå buss i Hordaland utanfor Bergensområdet

Det ein vedteke ambisjon om at busstrafikken i heile Hordaland skal vere fossilfri innan 2025. Elektrifisering utanfor Bergen er ikkje førebudd enno. Framover vil det i alle område bli stilt krav om biodrivstoff, noko som minst vil halvere klimapåverknaden frå bussdrifta. Det er estimert å koste om lag 6 mill. kroner i året å gjere bussdrifta i Hordaland utanfor Bergensområdet fossilfri.

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.

Redusere utslepp frå båttrutene

Trafikkplan båt legg til grunn at sambandet Kleppestø - Strandkaiaen blir elektrifisert i nytt anbod. Skyss vil i tida framover førebu for anbod med elektrisk båt på Askøysambandet, der områdeplan og 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.

Redusere utslepp frå ferjesambanda

Frå 1. januar 2020 har ein fem kontraktar med til saman 17 hybridelektriske ferjesamband. 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.

Dei fleste sambanda vil vere 100 prosent elektriske i vanleg drift. På nokre samband vil ein grunna ønske om justeringar i rutetilbodet i fyrste omgang ta i bruk noko biodiesel.

Skyss skal i samarbeid med operatørselskapa sjå på korleis ein kan optimere bruken av det eksisterande batteri- og ladeutstyret. Bransjen treng å samle erfaring med korleis bruken påverkar levetida til batteria, for å vurdere konsekvensane av driftsendringar i elektrisk drift.

Det er noko forseinkingar knytt til nettoppgradering som gjer at den elektriske drifta er forventa forseinka ut i 2020 på einskilde samband.

6 Oppsummering Hordaland 2020 - 2023

Strategiar for best tilbod der flest reiser	Prioriteringar og tiltak 2020-2023
Styrke kollektivtilbodet for dei store reisestraumane	Utvikle og styrke kollektivtilbodet i Bergen
	Førebu endringar i rutetilbodet knytt til nye bussanbod i Bergen
Vidareutvikle stamlinjene i Bergen	Omlagging til regionstamlinjer mellom regionsentra Os og Straume.
	Styrke planleggingsgrunnlaget mellom anna med betre verktøy for analyse av passasjertal og køyretider
Utvikle regionale stamlinjer i Bergensområdet	Planlegge framtidig kollektivnett buss/bane i planlegging av nye byggjetrinn for Bybanen
Knyte regionane i fylket saman	Førebu nye anbod for bybåtsambanda, planlegge for auka kapasitet på begge og miljøløysing på sambandet Kleppestø - Strandkaien
Tilby eit samanhengande grunntilbod i heile fylket	Vidareutvikle forvaltninga av skuleskyss mellom anna ved å ta i bruk digitale verktøy som kan bidra til betre og meir effektive arbeidsprosessar
Samordne offentleg transport i tynt befolka område	Oppstart av pilotprosjektet for fleksibel bestillingstransport i Odda.
Utvikle eit enklare og meir effektivt linjenett	Planlegging av endring av linjenettet i samband med ny E39 Svevatjørn - Rådal.

Strategiar for enkle reiser	Prioriteringar og tiltak 2020-2023
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 egne og andre sine kanalar
	Legge til rette for og ta i bruk nye betalingsløysingar og salskanalar
Auke kunnskapen om kollektivreiser	Utarbeide skreddarsydde løysingar for informasjon til tilsette ved store arbeidsplassar
Gjere kollektivtrafikken synleg	Oppgradere haldeplassar og informasjon i Bergen sentrum og på knutepunkt og terminalar utanfor Bergen
Heve kvaliteten på knutepunkt og haldeplassar	

Strategiar for effektive reiser	Prioriteringar og tiltak 2020-2023
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

Strategiar for miljøvenleg drift	Prioriteringar og tiltak 2020-2023
Sikre låge utslepp frå busstrafikken	Oppfølging av tiltak frå temaplan for låg- og nullutslepp gjennom nye kontraktar i Bergensområdet, m.a. elektrifisering av bussparken i Bergen sentrum
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-Strandkaaien

7 Vedlegg

Infrastrukturtiltak for busstrafikken i Bergensområdet (kap. 4)

Pågåande tiltak

Tiltak i gjeldande handlingsprogram Miljøloftet

Stad	Tiltak	Ferdig
Framkomst		
FV 585 Haukeland sør, retn. nord	Kollektivfelt og ny haldeplass	Ferdig 2019
E39 NHH, retning sør	Forlenging av avkøyringsrampe	Ferdig 2019
E39 Gamle Bergen, retning sør	Forlenging av avkøyringsrampe	Ferdig 2019
FV 585/ 582 Birkelundstoppen - Lyngbø	Forlenging av trolleybuslinje til Laksevåg	Ferdig 2020
Terminalar og endehaldeplassar		
Olav Kyrres gate	Oppgradering av heile gatetverrsnittet. Redusert tal haldeplassar, auka bredde til fortau. Erstatningshaldeplass i Lars Hilles gate	Ferdig sommar 2020
Kollektivsnuplass Kråkenes	Snu- og reguleringsplass for buss. Sjøførfasilitetar	Ferdig 2019
Endehaldeplassar ny trolleylinje Birkelundstoppen - Lyngbø	Snu- og reguleringsplass for buss. Sjøførfasilitetar	Ferdig 2020
Haldeplassar		
E16 Arna - Vågsbotn	Haldeplassoppgradering	Ikkje avklart ferdigstilling

Tiltak under planlegging

Endehaldeplassar¹:

Endehaldeplass	Merknad	Status
Prioriterte		
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 under handsaming. Skisseprosjekt starta.
Wergeland	Fleire oppstillingsplassar. Areal til buss for bane. Reguleringsplan for sykkel i området.	
Slettebakken	Fleire oppstillingsplassar, grunna manglande plan for Sletten terminal.	Skisseprosjekt saman med TS (trafikktryggleik)
Garnes	Del av reguleringsplan for sykkel. Snuplass del av arbeid med erstatningsskole på Garnes.	
Løvestakskiftet/ Sikthaugen	Løvestakskiftet for lite areal til oppgradering. Vurdere forlenging av linja til Sikthaugen/ område ved Løvestakktunnelen. Skisseprosjekt starta.	Del av privat reguleringsplan som pågår.
Øvrige		
Apeltun/ Nøttveit	Regulert endehaldeplass gjennom bustadprosjekt Nøttveit. Behov for tilpassing.	Det må avklarast behov for oppgradering.
Leirvikåsen/ Godvik/ Drotningvik	Skisseprosjekt med fleire, ulike plasseringar basert på endra linjestruktur ved nytt Sotrasamband.	Prosjekt ikkje starta opp.
Hetlevikåsen	Fleire reguleringsplassar.	Prosjekt ikkje starta opp.
Hordvikneset	Skisseprosjekt, etablere snuplass, buss snur i dag på p-plass.	Prosjekt ikkje starta opp.
Milde snuplass	Stramme opp snuplass.	Prosjekt ikkje starta opp.
Ramsvik snuplass	Skisseprosjekt.	Prosjekt ikkje starta opp.

¹ Det vert i 2020 starta eit prosjekt for kartlegging av status og oppgradering av endehaldeplassar gjennom Miljøløftet.

Strekningsvis haldeplassoppgradering²:

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

Terminalar for oppgradering:

Stad	Merknad
Oasen terminal	Del av Bybanen BT4
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. Ikkje avklart ferdigstilling.
Storavatnet terminal	Ny terminal. Del av Sotrasambandet. Ny plassering ved Olsvikkrysset

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
FV 558 Lyderhornsveien	Vurdere omfordeling av vegareal inn mot Loddefjord terminal frå Bjørgeveien

² Det vart ikkje starta prosjektering i 2019 på grunn av ressursituasjon i SVV i samband med overflytting av deler av SVV til fylkeskommunen.

Framkomsttiltak under regulering:

Stad	Merknad	
FV 267 Åsamyrane, Hesthaugbroen - Litleåsvegen	Kollektivfelt. Felles reguleringsplan med gang/ sykkel. Del av Bybanen BT5 Åsane.	Kollektivfelt uavklart status
FV 267 Åsamyrane, Nyborgkrysset - Flaktveitvegen	Tosidig kollektivfelt. Del av områdereguleringsplan for Nyborg.	Reguleringsplan førebels ikkje vedteke
FV 242 Liamyrane, Nyborgkrysset - Liakroken	Tosidig kollektivfelt. Del av områdereguleringsplan for Nyborg.	Reguleringsplan førebels ikkje vedteke
FV 285 Sælenveien, Torgny Segersteds vei - rundkøyring Skarphaugen	Kollektivfelt. Del av områdereguleringsplan for Fyllingsdalen.	Reguleringsplan førebels ikkje vedteke
FV 282 Kroatjønneveien, Spelhaugen - rundkøyring Skarphaugen.	Tosidig kollektivfelt. Del av områdereguleringsplan for Fyllingsdalen.	Reguleringsplan førebels ikkje vedteke
FV 585 Nattlandsveien. Landåstorget - Hagerups vei	Kollektivfelt og sykkel.	Reguleringsplan starta opp. Tiltak framleis ikkje avklart
KDP, Bergen vest	Kommunedelplan kollektivsystemet mellom Bergen sentrum og vest.	Pågår

Framkomsttiltak med behov for å starte opp regulering

Stad	Merknad	Status
FV 540 Folke Bernadottes vei, Dag Hammarskjolds veg - Oasen terminal	Kollektivfelt retning terminalen. Einsidig for å redusere tverrsnitt/ finne plass til sykkelveg.	Prosjekt ikkje starta, ikkje del av områdereguleringsplan for Fyllingsdalen
FV 540 Fyllingsdalsveien, Dag Hammarskjolds veg - Sikthaugen	Kollektivfelt retning Løvestakktunnelen. Einsidig for å redusere tverrsnitt/ finne plass til sykkelveg.	Prosjekt ikkje starta, ikkje del av områdereguleringsplan for Fyllingsdalen
FV 556/ 179 Dolvik terminal	Tiltakspakke for å auke framkomst i alle retningar rundt terminalen.	Prosjekt førebels ikkje starta.
FV 582 Gyldenpriskrysset	Ny trolleybuslinje, behov for å vurdere kollektivfelt som følge av redusert feltkapasitet grunna utbygging av sykkelveg. Behov for reguleringsplan.	Skisseprosjekt satt på vent til bygging av sykkeltiltak er gjennomført.
FV 556 Straumevegen, Langeholmen - Fjøsangerlokket	Kollektivfelt retning lokket.	Ikkje starta opp.
FV 173 Kokstadvegen, Kokstadgrenda - Ytrebygdsvegen	Kollektivfelt inn mot rundkøyring Ytrebygdsvegen.	Skisseprosjekt ferdig.
FV 556, Birkelandsskiftet terminal - Flyplassvegen	Kollektivfelt/ bypass i Ytrebygdsvegen inn mot Flyplassvegen.	Prosjekt ikkje starta.
FV 585 Årstadvegen, Alrek - haldeplass Haukeland nord	Forlenge dagens kollektivfelt i Årstadvegen.	Prosjekt satt på vent til bygging av underjordisk haldaplass Bybanen er ferdig.

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	Status
Åsane terminal	Forbindelse mellom terminal og overordna vegnett. Del av bybaneprosjektet	
FV 238 Peter Jepsens veg (Ytre Arna)	Strekningsvis gjennomgang. Siktutbetring og møteplassar for buss.	Prosjekt ikkje starta.
E39 Haukås - Klauvaneset	Strekningsvis gjennomgang. Vurdere mindre strakstiltak for betra framkomst for buss, med fokus på kryssløysingar	Prosjekt ikkje starta.

Mindre tiltak

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

Stad	Merknad	Status
FV 194 Olsvikveien: Olsvikskjenet - Leirvikåsen	Møteplass for buss på bakketopp	Prosjekt ikkje starta
FV 195 Drotningvikveien: Breivikdalen - Dammaberget	Strekning 250 m for smal til at to busser kan møtes. Møteplass på midten, siktrydding i kurve	Prosjekt ikkje starta
FV 582 Michael Krohns gate	6 heva gangfelt som må byggast om til puter eller trapesump med kontrakurve	Prosjekt ikkje starta

HORDALAND FYLKESKOMMUNE V/ SKYSS

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

T +47 55 55 90 70 **E** skyss@skyss.no

skyss.no