Kollektivmeldinga 2009

HORDALAND FYLKESKOMMUNE

Innhald

Bakgrunn og føremål med kollektivmeldinga	5
Hovudkonklusjonar	6
1. Innleiing og bakgrunn	10
2. Mål og status for kollektivtransporten i Hordaland	11
2.1 50 prosent passasjerauke i Bergensområdet til 2020	11
2.2 Full framkomst på alle hovudtrasear i Bergen	13
2.3 Universell utforming av kollektivtransporten	15
2.4 Miljøvenleg kollektivtransport	16
3. Erfaringar med anbodsutsetjing	17
4. Kollektivtransporten i Hordaland utanom Bergensområdet	19
4.1 Anna kollektivtransport i Hordaland	21
5. Strategiar for vidareutvikling av kollektivtilbodet i Hordaland	24
5.1 Enklare kollektivtransport	24
5.1.1 Ny rutestruktur	25
5.1.2 Eins takst i Bergen	28
5.1.3 Universell utforming av haldeplassar	28
5.1.4 Sanntidsinformasjon	28
5.1.5 Utvikling av terminalane	28
5.1.6 Korleis få til eit enklare kollektivtransportsystem	29
5.2 Heilskapleg areal- og transportpolitikk	30
5.2.1 Utvikling av kollektivtilbodet der konkurranseflata mot bil er best	30
5.2.2 Prioritering av framkomsten inn mot bybane-knutepunkta	30
5.2.3 Endra transportmiddelfordeling krev restriktive tiltak	30
5.2.4 Innfartsparkering inngår som ein del av ein heilskapleg transportpolitikk	34
5.3 Informasjon og marknadsføring	35
5.3.1 Marknadsinformasjonssystemet (MIS)	35
5.3.2 Elektronisk billettering	35
5.3.3 Utfordringar i informasjonsarbeidet	36
5.4 Miljøvinstar ved betre samsvar mellom vognstorleik og kapasitetstrong	36
5.5 Kostnadseffektiv kollektivtransport	36
5.5.1 Anbodsutsetjing av ruteproduksjonen	36
5.5.2 Tilgang til bussanlegg er ein kritisk faktor for å sikra likeverdige konkurransetilhøve	38
5.6 Meir målretta fokus på kollektivtransporten utanom Bergensområdet	38

Godkjent av Fylkestinget 09.12.09
Alle foto: Tommy Næss

Skyss

Bakgrunn og føremål med kollektivmeldinga

Hordaland fylkeskommune har ansvar for kollektivtrafikken i fylket, og målsetjinga er å utvikla eit framtidsretta kollektivtilbod til innbyggjarane.

Kollektivmeldinga er utarbeida av Hordaland fylkeskommune. Meldinga skal gjere opp status for måloppnåinga for kollektivtransporten, og vera med på å leggje premissar for politikken som vert utforma på kollektivtransportområdet. Den skal dessutan gje føringar for vidare politikkutvikling på området, og vera eit grunnlagsdokument for den komande budsjettprosessen. Den fyrste kollektivmeldinga vart gjeve ut i 2008.

Kollektivmeldinga har fokus på verkemiddel som fylkeskommunen rår over. Samstundes vert kollektivtransporten sitt marknadsgrunnlag og konkurransekraft påverka av råmevilkår som ligg utanfor fylkeskommunen sitt ansvarsområde. Det gjeld for eksempel arealutvikling, kommunal og statleg vegbygging/-forvaltning, parkerings- og avgiftspolitikken på transportområdet. Måloppnåinga krev ei god koordinering på tvers av forvaltningsnivåa. I meldinga har me og difor valt å koma med innspel om prioritering og på område som fylkeskommunen i avgrensa grad kan påverka, men som likevel legg sterke føringar på utsiktene til å nå måla på kollektivtransportområdet.

Hovudmåla for kollektivtransporten i Hordaland er:

- 50 prosent passasjerauke i Bergensområdet til 2020
- Full framkomst for kollektivtransporten på alle hovudtrasear i Bergen
- Universell utforming av kollektivtransportsystemet
- Miljøvenleg kollektivtransportdrift

Kollektivmeldinga vil syna status for dei måla som er sett opp for kollektivtransporten i Hordaland. Vidare vil meldinga drøfta kva strategiar som kan vera aktuelle for å vidareutvikla kollektivtransporten etter dei måla som er sett.

Hovudkonklusjonar

Ambisiøse mål om passasjervekst krev kontinuerleg vidareutvikling av kollektivtilbodet

Målet om 50 prosent passasjerauke innan 2020 krev ein årleg passasjervekst på 4 prosent. For å nå denne målsetjinga må kollektivtilbodet kontinuerleg vidareutviklast. Passasjertalet vil elles stagnera, eller verta redusert.

Enklare kollektivtransportsystem

Innbyggjarane ynskjer eit kollektivtilbod som er enkelt å bruka, og eit av måla med den nye rutestrukturen, det elektroniske billetterings- og sanntidsinformasjonssystemet, er å gjere det enklare å reisa kollektivt i Hordaland. Ideelt sett bør tilbodet vera så enkelt og oversiktleg at mangel på kunnskap ikkje er ei hindring mot å reisa kollektivt.

Utvikling av kollektivtilbodet må prioriterast på strekningar der kollektivtransporten konkurrerar best

Reisetidsforholdet mellom bil og kollektivtransport påverkar i stor grad konkurranseforholdet mellom kollektive transportmiddel og personbil. For å få ei mest mogleg effektiv satsing på kollektivtransporten må tilbodet utviklast der konkurranseflatene mot bil er best, samstundes som ei slik satsing og bør fylgjast opp i kommunane sin arealpolitikk, ved at fortetting skjer i område der kollektivtransporten har størst marknadspotensiale.

Oppgradering av haldeplassar og forbetra trafikantinformasjon gjer kollektivtransportsystemet meir tilgjengeleg

I samband med konkurranseutsetjinga vil bussmateriellet verte merkbart oppgradert, men effekten av høgstandard bussmateriell er avgrensa så lenge trafikantane møter hindringar i andre delar av reisekjeda, ikkje minst på haldeplassane. Eit fåtal av haldeplassane er universelt utforma i dag. Det er spesielt viktig å prioritera oppgradering av haldeplassane for å nå målet om universell utforming av kollektivtransportsystemet. Trafikantinformasjonen er ein sentral del av eit universelt utforma kollektivtransportsystem, og det bør prioriterast å sikra god informasjon til dei reisande.

Meir effektiv kapasitetsutnytting kan gje meir miljøvenleg kollektivtransport

Ein kan oppnå miljøvenleg drift av kollektivtransporten ved å redusera utsleppa frå vognparken, og ved i større grad å tilpassa vognparken til kapasitetsbehovet. Ein gjennomgang av ruteproduksjonen med omsyn til kapasitetsutnyttinga kan visa potensialet for økonomiske og miljømessige vinstar.

Mål for kollektivtransporten utanom Bergensområdet

Per i dag er det ikkje formulert eigne mål for kollektivtransporten i Hordaland utanom Bergensområdet. For å få eit meir målretta fokus på kollektivtransporten i Hordaland elles, bør det føretakast ein gjennomgang av det eksisterande tilbodet, både med omsyn til reisemønster, kostnader og trafikantane sine ynskjer.

Endring av transportmiddelfordelinga føreset restriksjonar mot bilbruk

Dersom kollektivtransporten skal ta marknadsdelar frå biltrafikken er det naudsynt med ein heilskapleg verkemiddelbruk, der utvikling av kollektivtilbodet og restriksjonar mot biltrafikken må sjåast i samanheng. Moglege verkemiddel kan vera køprising og parkeringsrestriksjonar. For å lukkast er det ein føresetnad at dei restriktive grepa vert kombinert med eit konkurransedyktig kollektivtilbod.

Traséar knytt til bybanen og stamliner for buss sine byte-/knutepunkt bør prioriterast i arbeidet med å betra framkomsttilhøva

Når Bybanen opnar, og ny rutestruktur for buss med stamliner vert sett i drift, vil det vera langt fleire trafikantar enn i dag som må byte transportmiddel undervegs. Dette gjer kollektivsystemet spesielt sårbart for forseinkingar på vegnettet. Arbeidet med å betra framkomsten inn mot bytepunkt bør prioriterast for å sikra god effekt av Bybanen og stamlinene for buss.

Finansiering og råmer for langsiktig utvikling av kollektivtransporten

Kapasiteten på kollektivtransporten må aukast vesentleg for at ein skal kunne vera i stand til å møta den forventa befolkningsveksten, og nå målet om 50 prosent passasjervekst. Kapasitetsbehovet vil spesielt auka i rushtida då det er mest kostnadskrevjande å drifta kollektivtransporten.

Auka kapasitetsbehov for kollektivtransporten vil gje budsjettmessige utfordringar. Kommunane sin arealpolitikk og vegutbygging legg føringar på kollektivtransportsystemet. Fylkeskommunale, statlege og kommunale styremakter må samarbeida om ein transport- og arealpolitikk som byggjer opp under at kollektivtransporten har prioritet framfor bilen langs enkelte strekningar eller i utvalde område.

1.0 Innleiing og bakgrunn

Ein av dei største utfordringane for transportpolitikken er korleis ein skal handtere veksten som er venta i folketal og trafikk. Kollektivtransporten vil ha ei viktig rolle for å sikra innbyggjarane heilskaplege og miljøvenlege transportløysingar i åra frametter.

Dei siste åra er det gjort viktige grep for kollektivtransporten i Bergensområdet, noko som har gjeve resultat. Frå 2003 har det vore ei jamn passasjerauke. Denne veksten vil kunne halda fram med den vidareutviklinga av kollektivtilbodet som er planlagt:

- Bybane og ny, forenkla rutestruktur
- Eit meir brukarvenleg sal- og billeteringssystem
- Marknadsinformasjonssystem, som gjer det mogleg å vidareutvikla tilbodet i tråd med kundane sine ynskjer og trong

Desse nye grepa vil gjera det lettare å reisa kollektivt i Bergensområdet, og ein vil få betre kunnskap om korleis tilbodet bør utviklast vidare.

Sjølv om det er mogleg å få ei positiv utvikling for kollektivtransporten ved kontinuerleg å vidareutvikla tilbodet, er vidare vekst og avhengig av råmevilkår som fylkeskommunen i liten grad rår over:

- Økonomiske råmevilkår, dvs. bensinprisar, bilprisar og økonomisk vekst/inntektsnivå.
- Bystruktur, i fyrste rekkje folketal, folktettleik og lokalisering av arbeidsplassar.
- Konkurranseflater mellom bil og kollektivtransport, som råmevilkår for bilbruk, reisetidsforholdet mellom bil og kollektivtransport, og tilgang til bil og kollektivtransport.

Økonomisk vekst og tilgang på bil er av dei viktigaste drivkreftene bak transportutviklinga, både med omsyn til bruk av bil og kollektivtransport. Bergensområdet har hatt ei større auke i bilhaldet enn landsgjennomsnittet, og har i dag det nest høgste bilhaldet av dei seks største byområda i Noreg, etter Kristiansandregionen. Den økonomiske veksten har og ført til at innbyggjarane reiser meir, både fordi sysselsetjinga aukar, og fordi fleire reiser til ulike fritidsaktivitetar.

Høg busetjing- og arbeidsplasstettleik gjev kollektivtransporten eit betre trafikkgrunnlag enn ein spreidd struktur. Det har skjedd ei viss fortetting i Bergen dei seinare åra, men denne fortettinga har i hovudsak skjedd i bydelssentra, ikkje i sjølve bykjerna. Når fortettinga skjer i mange små sentre får ein eit mindre kostnadseffektivt kollektivsystem fordi bydelssentra må ha fleire lokalliner som kvar for seg har eit lågare trafikkgrunnlag, enn få, store sentra.

Sjølv om fylkeskommunen har lita påverknadskraft på fleire av desse råmevilkåra, er det naudsynt å vektlegga desse når målsetjingar for kollektivtransporten skal formulerast, og i planlegginga og finansieringa av kollektivtilbodet. Eksterne råmevilkåra vil påverka tilskotsnivået til kollektivtransporten. Utgreiingar for dei seks største byområda syner at passasjertalet kan auka med 20-40 prosent utan at tilskotet aukar, men ved at det vert ei betre tilrettelegging for kollektivtransporten i kombinasjon med restriksjonar på bruk av privatbil.

Skyss vart oppretta 01.11.07 som ei eining i Hordaland fylkeskommune. Skyss planlegg, kjøper og marknadsfører kollektivtransporttenester som Hordaland fylkeskommune har ansvar for. Per oktober 2009 er fylgjande område av fylket sett i anbodsdrift: Sunnhordland, Austevoll, Hardanger/Voss, Modalen/Vaksdal og Nordhordland.

Kontraktar for båt-, buss- og banedrift vert tildelt trafikkselskap etter anbodskonkurransar. Skyss sine oppgåver er ruteplanlegging, utvikling av billettsystemet, og informasjon og marknadsføring av kollektivtilbodet.

2.0 Mål og status for kollektiv-transporten i Hordaland

Eitt overordna mål for kollektivtransporten i Hordaland kan formulerast slik:

Eitt miljøvenleg og effektivt kollektivtilbod som det er enkelt å bruka for alle, og som sikrar dei reisande ei rask, komfortabel reisa med høg regularitet til alle viktige målpunkt

Gjennom dei vedtak som er gjort kan ein trekkja ut fylgjande fire hovudmål for kollektivtransporten i Hordaland:

- 50 prosent passasjerauke i Bergensområdet til 2020
- Full framkomst for kollektivtransporten på alle hovudtrasear i Bergen
- Universell utforming av kollektivtransportsystemet
- Miljøvenleg kollektivtransportdrift

Meldinga vil syna status for måla som er vedteke for kollektivtransporten i Hordaland, og visa kva som må gjerast for å nå måla.

Kollektivtransporten har svært ulike funksjonar i det folketette byområdet, samanlikna med distrikta. I byområdet er kollektivtransporten eit verkemiddel for å sikra eit effektivt og miljøvenleg transportsystem. I distrikta er kollektivtransporten viktig ut frå velferdsomsyn. Kollektivtransporten sin primære funksjon vil her vera å gje eit rutetilbod som gjer det mogleg å nå lokale og regionale sentra, samt sikra god og trygg skuleskyss. Det er og ei målsetjing å oppretthalda gjennomgåande ruter på tvers av regionane.

Måla for kollektivtransporten er i hovudsak retta mot byområdet, og det vert arbeidd med eigne mål for kollektivtransporten i distrikta i Hordaland. Det vert og arbeidd kontinuerleg med koordinering mellom ruter og rutetilbod innan ulike kollektivtilbod.

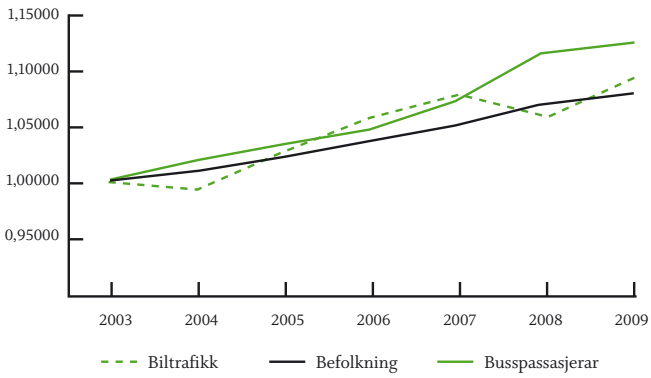
2.1 50 prosent passasjerauke i Bergensområdet til 2020

Det er vedteke eit mål om 50 prosent passasjerauke i Bergensområdet fram til 2020. Dette tilseier ein årleg vekst i passasjertalet på 4 prosent.

Frå 1990 til 2003 var det ein negativ trend for kollektivtransporten i Bergen. Med få unntak var det ein nedgong i passasjertala frå år til år.

Frå 2003 har dette endra seg, og i perioden 2003-2007 auka passasjertalet med 11 prosent. Dette er ein høgare vekst enn folketalsveksten i same periode, noko som tyder på at veksten ikkje berre kan skuldast at folketalet har auka, men også at innbyggjarane reiser meir kollektivt.

I 2007 og 2008 har det vore ein vesentleg vekst i talet på busspassasjerar. I 2008 var veksten på 5,4 prosent. I juni 2007 vart eins takst innført i Bergen, noko som har vore ein vesentleg faktor for trafikkveksten. Arbeidet knytt til Bybanen har også redusert framkomsten for bilar frå sør inn mot sentrum. Per fyrste halvår 2009 ser det ut til at veksten flatar ut, og prognosen tyder på ein venta vekst på under 1 prosent.



Figur 2.1: Utvikling av tal på påstigande passasjerar, ÅDT over bomstasjonane og befolkning. Indeks, der 2003=1.

Tabell 2.1:

	Biltrafikk	Andel bilreiser	Bussreisande	Andel bussreiser
2003	81 923	79 %	21 500	21 %
2004	81 577	79 %	21 952	21 %
2005	83 503	79 %	22 239	21 %
2006	86 118	79 %	22 476	21 %
2007	89 290	79 %	23 199	21 %
2008	87 949	78 %	24 448	22 %
2009 (prognose)	91 401	79 %	24 608	21 %

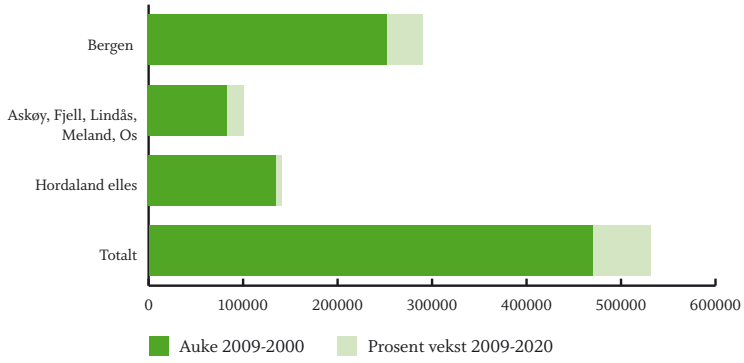
Fordeling mellom bil- og kollektivreiser i Bergen kommune 2003-2009. Biltrafikktala er henta frå Statens vegvesen, Veg-databanken og er ÅDT tal basert på gjennomsnitt av 12 månadar, tal passeringar i bomstasjonane mot sentrum (Løvstakktunnelen, Gyldenpris, Kalfarbakken, Gamle og Nye Nygårdsbro, Sandviken og Gravdal). Tal for busspassasjerar er henta frå Tide statistikk, Gaia-området (med uttrekk av Os).

Sjølv om talet på kollektivreiser ser ut til å ha auka noko meir enn talet på bilreiser dei to siste åra, viser trafikkstatistikken frå Statens vegvesen at bil- og kollektivdelen i Bergen er på omlag same nivå som tidlegare. Det same viser den lokale reisevaneundersøkinga for 2008, gjennomført av SINTEF.

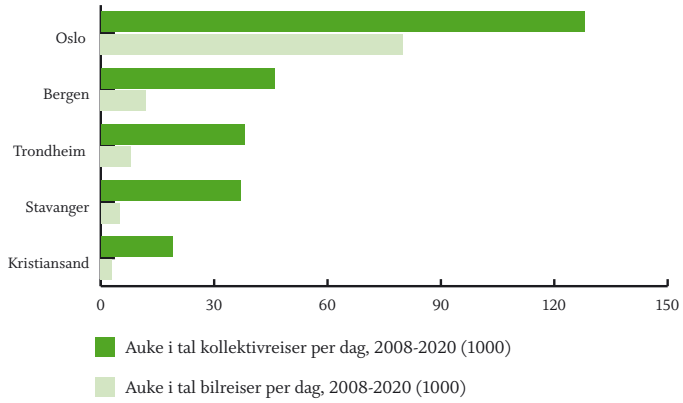
Fram til 2020 er den forventa befolkningsveksten på 15 prosent i Bergen, 22 prosent i dei største omlandskommunane, og fire prosent i Hordaland elles.

Folketalsveksten i seg sjølv tilseier at det vil verte ei markant auke i talet på reiser i alle norske byar i åra frametter. For Bergen kommune kan dette innebere at talet på daglege reiser er 106 000 fleire i 2020 enn i 2009. Med uendra transportmiddelfordeling vil det gje om lag 46 000 fleire bilar på vegane i 2020 enn i 2008, og om lag 12 000 fleire kollektivpassasjerar per dag.

Sidan prognosen for folketalsveksten er større i omlandskommunane enn i Bergen, og sidan det er stor innpendling til Bergen, vil auken i bil- og kollektivreiser verta større enn det som kan lesast ut av figuren. Folketalsauken vil åleine gje 15 prosent auke i passasjertalet dersom transportmiddelfordelinga ikkje vert endra. Ut frå dette må talet på kollektivreiser per innbyggjar auke med 30 prosent dersom ein skal nå målet om 50 prosent passasjerauke innan 2020. Auka passasjertal vil setje krav om fleire ruter og fleire bussar i rute. Dei nye kollektivreisene bør erstatta bilreiser, og ikkje komma av ein auke i det totale reiseomfanget.



Figur 2.2: Befolkningsvekst 2009-2020, prognoser frå SSB (hovudalternativt MMMM).



Figur 2.3: Forventa auke i tal på bilar – og kollektivreiser fram mot 2020, med utg pkt i SSBs befolkningsframskriving, hovudalternativ MMMM. Grovt anslag basert på at kvar innbyggjar over 13 år foretar 3,3 reiser dagleg, og at dagens transportmiddelfordeling (RVU 2005) vert opprettheld.

2.2 Full framkomst på alle hovudtrasear i Bergen

For mange reisande er kollektivtransport lite aktuelt fordi ein ikkje kan konkurrera tidmessing med privatbil. Auka framkomst på vegnettet er difor eit sentralt tiltak for å styrka kollektivtransporten si konkurransekraft samanlikna med bil.

Undersøkingar frå dei seks største byområda i Noreg har vist at 20 prosent auka framkomst for kollektivtransporten kan gje sju prosent fleire passasjerar utan auka tilskot (TØI-rapport 767/05).

Både fylkeskommunen og Bergen kommune har sett framkomst for kollektivtransporten høgt på dagsorden. Bergen kommune har «full framkomst» som mål i strategiplanen for kollektivtransport. I handsaminga av «Mål, strategiar og rutestruktur for kollektivtrafikken i Bergensområdet» presiserar fylkesutvalet at «…betra framkomst for bussen er ein vesentleg føresetnad for å nå målet om 50 % vekst i kollektivreisene innan 2020.» Trass dette så har både Bergen og dei andre største norske byane vanskar med å betra framkomsttilhøva for kollektivtransporten.

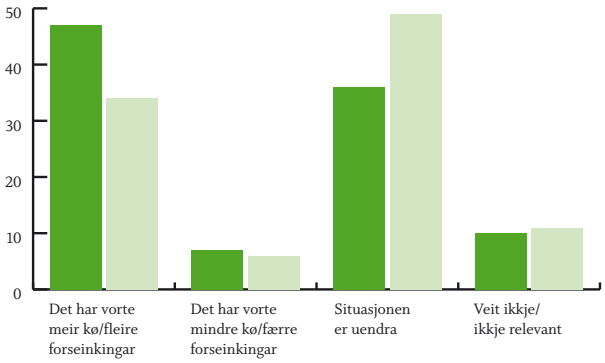
Tal frå dei seks største byane i perioden 2004-2008 viser ei negativ utvikling av gjennomsnittsfarten for kollektivtransporten i alle byar unnateke Oslo, der framkomsten for trikken er positiv som fylgje av ei målretta satsing.

*2005-2008 **2004-2007

Figur 2.4: Prosent endring i gjennomsnittshastigheita til utvalde bussliner (og trikkeliner i Oslo). Målt i oktober månad. 2004-2008. Kjelde: Statens vegvesen Vegdirektoratet.

Dei auka framkomstproblema på vegnettet skuldast trafikkveksten. Situasjonen er og forverra på enkelte strekningar på grunn av anleggsarbeid i samband med utbygginga av Bybanen.

Sidan det er få kollektivfelt i Bergen rammar køproblema både kollektivtrafikantar og bilistar. Ei nyleg gjennomført undersøking i Bergensområdet viste at 47 prosent av bilistane meiner at trafikksituasjonen er forverra det siste året. Det same gjeld 34 prosent av kollektivtrafikantane.



Figur 2.5: Etter din vurdering: Har køsituasjonen/trafikkforholdene endret seg det siste året på reisestrekningen du nå har beskrevet? Svar blant dei som reiste med bil /kollektivtransport på siste reise. Marknadsundersøking om transporttiltak i Bergensområdet N= 1661. (Bergen, Lindås, Radøy, Meland, Askøy, Øygarden, Fjell, Sund, Osterøy, Vaksdal, Samnanger, Os, Fusa). Gjennomført juni 2009, som en del av Bergen kommunes utredning om køprising.

Statens vegvesen, fylkeskommunen og kommunen har gjennomført eit systematisk arbeid for å betra framkomsttilhøva for kollektivtransporten gjennom FREM prosjektet. Målet er at kollektivtrafikken skal gå 20 % raskare, og vera tilnærma upåverka av biltrafikken på alle hovudtrasear innan 2020. På grunnlag av registrerte forseinkingar og vurdering av trafikkutviklinga frametter, er det gjennomført og under planlegging tiltak for å betra tilhøva.

Resultatet frå FREM- prosjektet er 15 tiltak som kan realiserast på kort sikt, og 10 tiltak som krev meir planlegging. Vurdering av sambruksfelt har ikkje vore ein del av prosjektet.

Status for dei ulike FREM-prosjekta per oktober 2009

- Fyllingsdalen: Dei kortsiktige tiltaka er under prosjektering, og det er venta at desse vert ferdig utført i fyrste halvdel av 2010. På dei langsiktige tiltaka skal det setjast i verk reguleringsarbeid.
- Line 2 mot Landås: Det er opna kollektivfelt på fleire delstrekningar. Haldeplassane langs line 2 vart dels rusta opp i 2009, og dei resterande vert rusta opp i 2010. Mindre tiltak ved Byporten og i Allehelgensgt. vart ferdigstilt i 2009.
- Mot Åsane: Det er planlagt opprusting av haldeplassar i 2010. Utkøyringa frå Åsane terminal mot Hesthaugvegen er utvida. I 2010 vil ein etablera direkte utkøyring frå terminalen til motorvegrampa.
- Oppgradering av haldeplassar: På lang sikt er det ei målsetjing at haldeplassar som dagleg vert brukt av 2–4 personar skal vera universelt utforma. Ved færre reisande skal transportmiddelet tilpassast slik at alle kan reisa.

Vegtiltak/opprustningstiltak som inkluderar haldeplassar vil ivareta universell utforming. Utover dette er det viktig med ei storstilt satsing på haldeplassopprustinga dei næraste åra. I fyrste omgang må ein satsa på stamlinene der det er størst tal på brukarar. Ein startar difor med dei tyngste linene i og rundt Bergen for å få størst mogleg effekt.

I samband med utarbeiding av ny rutestruktur for kollektivtrafikken i Bergensområdet er det gjort ei kartlegging av driftstiltak som vil bidra til ei meir effektiv og rasjonell avvikling av kollektivtrafikken. Det er aktuelt å gjere tiltak på snuplassar og endehaldeplassar for buss, på haldeplassar og terminalar samt mindre tiltak på vegnettet. Vidare vert det vurdert om det kan gjerast fleire tiltak for å gje kollektivtrafikken prioritet i signalanlegg.

2.3 Universell utforming av kollektivtransporten

I handlingsplanen for Universell Utforming i Hordaland 2006–2009 er det eit hovudmål at all infrastruktur for samferdsel skal ha universell utforming. Dette gjeld terminalar, haldeplassar, alt transportmateriell og all ruteinformasjon.

Kollektivsystemet i Bergen vart vurdert av fagtidskriftet Samferdsel i 2006. Føremålet var å kartleggje korleis kollektivtilbodet i Bergen by var tilrettelagt. Kartlegginga stadfesta at det er eit vesentleg potensiale for å betra informasjonen. I tillegg til at haldeplassane generelt ikkje var merka med namn, var dei heller ikkje utstyrt med rutekart som viste busstraseane, ingen prisinformasjon, ingen oversikt over ulike betalingsalternativ og ingen informasjon om kvar ein kan kjøpa kort eller billettar. Undersøkinga viste at ingen av bussane hadde trase- og haldeplassoversikt.

I samband med konkurranseutsetting av bussruteproduksjonen er det sett nye krav til bussmateriellet:

- Kontrastfargar innvendig og ved dører
- Reserverte sete for rørslehemma
- Pollenfilter
- Piktogram ved dører
- Informasjon om linje- og kollektivnett
- Takst- og billettinformasjon
- Haldeplassannonsering
- God allmennbelysning
- Rullestollem og rullestolplass
- Skiltkassar framme og bak (og ved dørene i bytrafikken)
- Integrerte barnestolar

I konkurransegrunnlaga er det i hovudsak sett krav om at det skal nyttast låggolv. På einskilde liner i bytrafikken kan det og verte aktuelt å nytta lågentrebussar. For bussar som skal trafikkera omlandskommunane til Bergen, og andre tettstader i Hordaland, er det mogleg å nytta langrutebussar (høgt innsteg), minibussar og drosjar fordi vegnettet er dårleg eigna for låggolvbussar. For bussar i distriktstrafikk skal det nyttast tradisjonelle langrutebussar, i tillegg til minibussar og drosje.

I 2009 fekk Hordaland fylkeskommune tildelt 7,2 mill. kr. gjennom BRA-programmet. Desse midlane er knytt til oppgradering av haldeplassar på fylkesvegane, kurs i universell utforming for sjåførar og ruteinformasjon tilpassa universell utforming. Bergen kommune fekk tildelt støtte gjennom programmet til å etablera tilgjengekart for fire bydelssentra. Dette er kart som er meint for svaksynte.

Hordaland fylkeskommune har fått tilsegn om BRA-midlar til å oppgradera kollektivterminalane i Åsane, Loddefjord og Knarvik til å verta universelt utforma. Arbeidet med å oppgradera skysstasjonen i Knarvik er under oppstart. Det er utvikla eit plangrunnlag for generell oppgradering av terminalane i Åsane og Loddefjord. Det fysiske arbeidet vil starta i fyrste halvår av 2010. Hordaland fylkeskommune har også fått tildelt BRA-midlar til detaljprosjektering av ei ombygging og oppgradering av terminalområdet Bystasjonen/Nonneseter.

2.4 Miljøvenleg kollektivtransport

Avansert motorteknologi, alternative drivstoff og kollektivsatsing med samordna areal- og transportplanleggingstiltak kan medverka til ein utsleppsreduksjon på 30 % i 2030, samanlikna med 2005 viser ein rapport frå TØI og Civitas (2008).

Bussparken i Bergensområdet vil i løpet av 2010 i stor grad vera skifta ut, og tilfredstilla Euro 5-krava til utsleppsnivå. Dei nye Euro 5-krava er ei innstramming i forhold til lokal forureining og vil gje meir enn 50 prosent reduksjon av NO_X-utsleppa. CO_2 vert redusert med om lag tre prosent. Tala føreset at Hordaland i utgangspunktet ligg omlag på landsgjennomsnittet for utslepp frå bussparken.

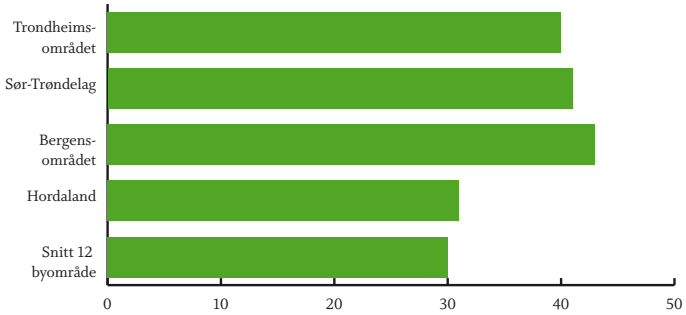
Vegtrafikken står for om lag 20 prosent av dei totale klimagassutsleppa i Hordaland, men varierer mykje etter område (SSB). I Bergen står vegtrafikken for over 60 prosent av utsleppa av klimagassar.

Dersom noverande reiseaktivitet og transportmiddelfordeling vert oppretthalde, vil CO_2-utsleppa auka med omlag åtte prosent fram til 2020 berre som ein effekt av det auka folketalet sin reiseaktivitet. Dersom det auka folketalet sitt bidrag til veksten i transportarbeidet vert dekka av kollektive transportmidlar, vil CO_2 utsleppa auka med i underkant av tre prosent. Dette er den isolerte effekten av auken i folketalet. Alle andre endringar i reiseaktivitet og transportmiddelfordeling vil påverka kor store endringane i klimagassutsleppa frå persontransporten vert, på same måte som teknologisk utvikling på kjøretøy som påverkar utsleppsfaktorar og vil spela ei stor rolle for utviklinga frametter.

Betre utnytting og relativt mindre forureining og støy frå det einskilde køyretøyet vil gjera kollektivtransporten meir miljøvenleg enn personbilen.

Miljøvinsten er avhengig av kapasitetsutnyttinga, det vil sei talet på passasjerar sett opp mot setekapasiteten. For at NO_X-utsleppa skal vera lågare per person med buss enn med bil, må bussen ha over 16 passasjerar. Fire passasjerar er nok for at bussen har ein miljøvinst i forhold til bil når det gjeld CO_2-utslepp (føreset at det sit ein person i bilen).

Tal frå SSB viser at byområdet Bergen (definert som Bergen, Askøy, Fjell og Os) har ei relativ høg kapasitetsutnytting (43 prosent), samanlikna med eit gjennomsnitt av 12 norske byområde (30 prosent). For Hordaland fylke under eitt er kapasitetsutnyttinga 30 prosent, noko som tyder på at vognparken er svakt utnytta i fylket elles. Til samanlikning er kapasitetsutnyttinga i Sør-Trøndelag på same nivå som Trondheimsområdet (Trondheim, Klæbu og Malvik).



Figur 2.6: Kapasitetsutnytting, definert som passasjerkilometer i prosent av setekilometer. Buss. Snitt av byområda Bergen, Trondheim, Grenland, Bodø, Stavanger, Oslo, Arendal, Tromsø, Tønsberg, Kristiansand, Drammen, Ålesund. Trondheimsområdet er kommunane Trondheim, Klæbu, Malvik, Bergensområdet er kommunane Bergen, Askøy, Fjell og Os. 2008. Kjelde: SSBs Statistikkbank.

3.0 Erfaringar med anbods-utsetjing

Skyss har ansvar for anbodsprosessane og -drifta. Dette er krevjande prosessar med store utfordringar og mange involverte aktørar. Etter at dei seks fyrste rutepakkane er starta opp, er det samla eit erfaringsmateriale som vert nytta i dei komande anboda.

SKYSS SINE HOVUDOPPGÅVER

Målet med etableringa av Skyss er å sikra innbyggjarane eit meir heilskapleg kollektivtilbod, og eit kollektivsystem som med ein samla profil er enkel å kjenna att for reisande. Skyss sine hovudoppgåver er å:

- Utvikla kollektivløysingar på veg, sjø og bane i Hordaland
- Sikra effektiv trafikkavvikling og god samfunnsøkonomi
- Vera ein marknadsorientert organisasjon som utviklar kollektivtilbodet med utgangspunkt i kunden sitt behov
- Vera ein faginstans med spesialkompetanse og nytenking i høve til marknad, kundar, sal, operativ drift og tilrettelegging av infrastruktur.
- Vera ein effektiv, profesjonell og løysingsorientert kjøpar av transporttenestar
- Knyte fylke saman med tydelegare og meir heilskapleg kollektivtilbod
- Ivareta krav til universell utforming og miljø.

Rutepakke 2.1 Nordhordland

Oppstart av rutepakke Nordhordland har ført til mange reaksjonar frå dei reisande og media. Årsakene til dette er fleire, og i det fylgjande går ein gjennom nokre av problemstillingane som har kome opp:

- Ruteproduksjonen var ikkje tilstrekkeleg kvalitetssikra før oppstart. Innarbeidde ruter var utelatne i det nye ruteopplegget. Det kom fort i gang ein prosess der rutene vart justerte, og til dels supplerte.
- I den fyrste driftsperioden vart mange avgangar kansellerte av operatøren. Etter to månader med drift er antall uregelmessigheter redusert.
- Destinasjonsskiltinga var til dels misvisande. Dette er fortløpande korrigert.
- Internkommunikasjonen mellom bussane fungerer dårleg ettersom denne er basert på mobiltelefon. Det vert arbeidd med betring av dette kommunikasjonssytemet.
- Operatøren har hatt problem med å skaffa nok sjåførar. Det er i stor grad nytta overtid, og det vert arbeidd med å få inn sjåførar frå andre kantar av landet, og utlandet. I tillegg vert det leigd inn andre bussoperatørar.
- Nye rutetavler var ikkje på plass til driftsstart, men vart montert i løpet av den fyrste veka.
- Alle bussane var billetteringsteknisk operative til driftstart 16.08.09, men på grunn av problem med regularitet, korrespondansar og m.v. har ein del av ruteproduksjonen vorte utført utan billettering.
- Informasjon vart publisert i Skyssavis om lag to månader før oppstart.
- Det vart sendt ut bestillingsskjema for Skysskortet for alle over 16 år, og dei kunne tinga og motta dette før oppstart.
- Mykje av marknadsføringsarbeidet var vellukka og har medført gode tilbakemeldingar frå publikum.

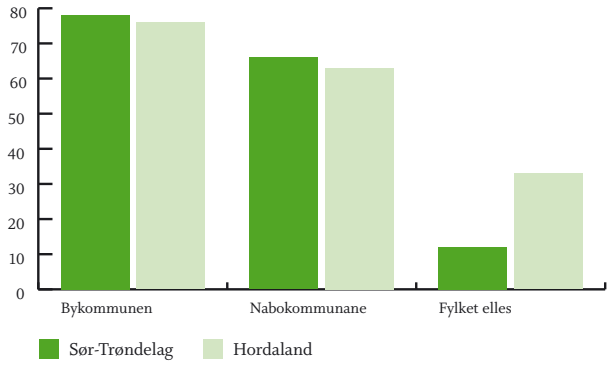
Oversikten nedanfor oppsummerar hovudtrekka i desse erfaringane:

Rutepakke (RP)	Ruteplan og drift	Marknadsføring	Nytt billetteringsystem
RP 1.1 Austevoll (pilotområde) Oppstart: 01.01.09 Operatør: Frå Tide Buss AS Til Tide Buss AS	Ant. rutekm.: 389.180 Ruteopplegget fungerte bra. Nært samarbeid mellom Skyss og operatørselskap.	Skysskortet lansert samtidig med oppstart. Hovudsakleg velluka aktivitetar: Annonsering, brev med info om Skysskortet til alle 16 år +, info. på skyss.no, Eige rutehefte med bussruter for Austevoll, og haldeplassplakatar med ruteinformasjon på dei same haldeplassane som før omlegginga.	Oppstart: 28.05.08, med 11 bussar. Tett oppfølging frå Skyss. Tilfredsstillande oppstart med unntak av haldeplassinformasjon. Fortløpande feilretting. Store ressursar til oppmåling/logging av GPS-posisjonar for alle busstoppa. Godt og tett samarbeid med superbrukarar hjå operatør. God kompetanse hjå superbrukarar.
RP 1.2 Sunnhordland Oppstart: 01.07.08 Operatør: Frå: Tide Buss AS Til: Concordia	Ant. rutekm.: 2.129.461 Ruteopplegget vart vidareført, men køyretidene viste seg å vera for knappe. Det har vore tett dialog mellom Skyss og operatør for å løysa utfordringane. Det er gjennomført endingar i rutetidene, og produksjonsvolumet er auka. Etter dette er klageomfanget sterkt redusert.	Skysskortet vart lansert samtidig med oppstart. Aktivitetar: Annonsering, brev med info om Skysskortet til alle 16 år+, info. på skyss.no, eige rutehefte for Sunnhordland og haldeplassplakatar. I Sunnhordland kom viktig informasjon til kundane for seint ut i marknaden: bussrutene (både på skyss.no og ruteheftet) var ikkje klar før eit par dagar før oppstart, og haldeplassplakatar var ikkje på plass til oppstart. Informasjon om Skysskortet vart sendt ut til kundane ei veke før oppstart. Svært få hadde Skysskortet tilgjengeleg ved oppstart.	Oppstart: 01.07.08, med 47 bussar. Tett oppfølging frå Skyss. Ein del tekniske problem vart fortløpande retta. Feilmerking av bussar medførte behov for opprydding i etterkant av oppstart. Feilretting av prisar og ruter. Oppretting av web-side for feilmelding hjå operatør. Forbetringspotensiale mtp. sams kommunikasjon mot operatør. Manuell innlegging av rutedata i billettsystemet. Svært kort tid til å sette opp billettsystemet. Klargjering for gjennomgåande billettering utført i etterkant. Berre nye bussar; mangelfull installasjon hjå produsent. Informasjonsmøter og opplæring av superbrukarar utført av Skyss. Ikkje tilferdsstillande resultat mtp. kompetanse hjå superbrukarar.
RP 1.3 - 1.4 Hardanger/Voss Oppstart: 16.08.08 Operatør: Frå Tide Buss AS Til Tide Buss AS	Ant. rutekm.: 5.378.374 Oppstart i forhold til plan. Ruteplan og drift som før anbodsutsetting, men med mindre tilpassingar. Vellukka oppstart.	Informasjonen vart innretta mot rutetilbodet. Aktivitetar: Annonsering, brev med info om Skyss til alle 16 år+, info på skyss.no, eige rutehefte for Hardanger og Voss inkl. Modalen.	Oppstart Tysnes: 01.07.09 (forventa oppstart av rutepakken elles; slutten av 2009), med 9 bussar på Tysnes. Tett oppfølging frå Skyss i oppstarten. Problemstillingar avklara fortløpande. Ingen større problem. Tysnes sitt fyrste ruteområde med ikkje-manuell innlegging av rutedata i billettsystemet. Stabil drift etter ein del arbeid i perioden etter oppstart. Installasjon, tilfredsstillande og etter planen. Opplæring etter planen. God kompetanse hjå superbrukarar, som gjennomførte opplæring av sjåførar.
RP 1.5 Modalen-Vaksdal Oppstart: 16.08.08 Operatør: Frå: MEB Til: MEB	Ant. rutekm.: 354.248 Ruteopplegg fungerte bra. Nært samarbeid mellom Skyss og operatør.	Skysskortet vart lansert samstundes med oppstart. Aktivitetar: Annonsering, brev med info om Skysskortet til alle 16 år +, info. på skyss.no, rutene for Modalen-Vaksdal vart inkludert i ruteheftet for Hardanger/Voss.	Oppstart: 16.08.08, med 9 bussar. Oppfølging frå Skyss i oppstarten. Problemstillingar avklara fortløpande. Ingen større problem. Manuell innlegging av rutedata i billettsystemet. Oppstart gjennomført utan spesielle problem. Alle installasjonar utført av Skyss. Opplæring etter planen. God kompetanse hjå superbrukarar.

4.0 Kollektiv-transporten i Hordaland utanom Bergens-området

Medan 11-12 prosent av reisene i Bergensområdet vert gjort med kollektivtransport, er talet sju prosent i dei største omlandskommunane, og åtte prosent i Hordaland elles.

Det er stor skilnad på kollektivtilbodet i Bergensområdet og Hordaland elles. Data frå den nasjonale reisevaneundersøkinga 2005 viser at 76 prosent av innbyggarane i Bergen har eit kollektivt transporttilbod som dei kan nytta til arbeidsreiser. I dei største omlandskommunane til Bergen oppgjev 63 prosent at dei har eit slikt tilbod. Elles i Hordaland oppgjev 33 prosent det same. Til samanlikning er tilsvarande prosent i Sør-Trøndelag 12.



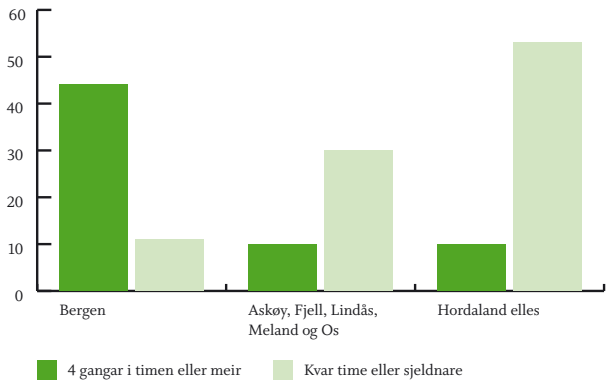
Figur 4.1 Del som oppgjev at det finst kollektive transportmidlar som ein kan bruka til arbeid i ulike delar av Hordaland og i Sør-Trøndelag. Den nasjonale reisevaneundersøkinga (RVU) 2005. N Hordaland=484, N Sør-Trøndelag=330.

	Bergen	Askøy, Fjell, Lindås, Meland og Os	Hordaland elles
Sykkel/gange	32 %	19 %	25 %
Bilførar	44 %	61 %	54 %
Bilpassasjer	12 %	12 %	10 %
Kollektivtransport	11 %	8 %	8 %
Anna (inkl moped/mc)	1 %	1 %	3 %
Sum	100 %	100 %	100 %
Antall reiser (vekta)	694 396	180 478	352 864

Tabell 4.1: Transportmiddelfordeling i Hordaland. Tall frå den nasjonale reisevaneundersøkinga (RVU) 2005.

Kor vidt den einskilde vil bruka dette tilbodet avheng av frekvensen og reisetida samanlikna med privatbilen. Av dei som oppgjev at dei har eit kollektivt transportmiddel dei kan nytta til arbeidsreiser, har rutetilbodet ein lågare frekvens utanom Bergensområdet enn i Bergen og dei største omlandskommunane.

Fleire norske fylke har erstatta dei ordinære rutene med bestillingsruter i dei mest spreiddbygde områda. Hordaland fylkeskommune vart i 2008 tildelt KID-midlar til utprøving av tingingsruter mellom heim og kommunesenter i kommunane Ullensvang, Odda og Eidfjord. Dette er eit dør-til-dør- tilbod meint for eldre og andre som har problem med å nytta ordinære ruter, eller der det ikkje er ruter. Det viser seg at tingingsrutene har hatt avgrensa suksess, med mellom tre og seks personar per tur.



Figur 4.2 Kor mange gonger i timen går kollektivtransporttilbodet til arbeid. N=97. Kjelde: RVU 2005.

4.1 Anna kollektivtransport i Hordaland

Bergen har den desidert største delen av kollektivreisene i fylket. 64 prosent av kollektivreisene finn stad i Bergen kommune, 12 prosent i dei største omlandskommunane, medan 24 prosent av reisene finn stad i Hordaland elles. Buss er det dominerande kollektive transportmiddelet i Hordaland. Ferje og tog har og ein viktig plass i kollektivtransportsystemet i fylket.

Togreisene utgjer to prosent av kollektivreisene i Bergen, og fem prosent av kollektivreisene i Hordaland utanom Bergensområdet. Ein kan reisa til Bergen med lokaltog frå mellom anna Myrdal, Voss og Arna, eller med regiontog på Bergensbanen. Statistikk frå januar-juni 2009 på distansen Bergen–Arna viser at det har vore 452 870 reisande. Det er ei auke på 2 117 frå tilsvarande periode i fjor. På strekninga Bergen–Voss var det 240 241 reisande. Noko som er ein nedgang på 17 316 frå same periode i 2008. I Hordaland utanom Bergen skjer 17 prosent av kollektivreisene med drosje, og dette er i hovudsak skuletransport.

Tabell 4.2: Kollektivreisene i Hordaland fordelt på ulike kollektive transportformer. Tall frå den nasjonale reisevaneundersøkinga (RVU) 2005.

	Bergen	Askøy, Fjell, Lindås, Meland og Os	Hordaland elles
Andel av kollektivreisene:	**64 %**	**12 %**	**24 %**
Fordeling av kollektivreisene på transportform:			
Buss/rutebil i rute	94 %	97 %	69 %
Tog	2 %	-	5 %
Ferje/rutebåt	1 %	-	8 %
Drosje	3 %	3 %	17 %
Sum	100	100	100
Antall reiser (vekta)	77 202	14 087	29 415

Snøggbåt og ferje

Tabellen nedanfor syner passasjerutviklinga på dei ulike rutene:

Tabell 4.3: Passasjerutvikling på dei ulike snøggbåt- og ferjerutane

	2007	2008	Per.aug.2009	Prognose 2009
Tide sjø				
Sunnhordland	329 549	336 473	218 392	306 165
Austevoll	16 108	11 964	8 015	12 140
Espevær	29 251	29 581	21 863	29 580
Hardanger (mai til september)	12 971	15 715	13 326	14 914
Rødne&Sønner				
Rosendal - Bergen	24 178	35 263	18 738	41 944
			(til juni)	
Bergen Nordhordland Rutelag				
Kleppestø - Bergen	225 517	245 539	167 374	251 061
Hellesøy- Hernar	6 675	6 594	5 494	6 700

Det er 19 ferjesamband i Hordaland. Statens vegvesen Region vest er i ferd med å konkurranseutsetja ferjesambanda. Det vert utlyst totalanbod, som inneber at ferjeselskapa har ansvar for både drift og ferjemateriell på nettokontraktar.

alderen i ferjeflåten er høg, og har stilt spørsmål om kor miljøvenleg denne er. Høg gjennomsnittsalder på ferjeflåten gjev store økonomiske og tekniske utfordringar i å tilfredstilla krava til universell utforming.

Tabell 4.4: Trafikkutviklinga for ferjene i Hordaland

År	PBE	Køyretøy	Personar (eks.førar)
2004	4 691 012	3 180 451	3 857 942
2005	4 822 797	3 233 691	3 853 023
2006	4 996 661	3 343 760	3 994 591
2007	5 293 406	3 512 236	4 049 002
2008	5 439 731	3 564 599	4 061 801
Jan -juni 2008	2 616 551	1 689 181	1 851 387
Jan-juni 2009	2 567 788	1 681 196	1 812 096
Prognose 2009	5 338 354	3 547 749	3 975 600

Fylkeskommunane skal overta ansvaret for riksvegferjene frå 01.01.2010, og Hordaland fylkeskommune får då ansvar for 17 samband. Fylkesrådmannen har ovanfor Statens vegvesen peika på at gjennomsnitt-

Status for anbodsutsetjing av ferjedrifta

Tabell 4.5:

Ferjesamband					
status utlysing per 01.10.09	**Kommunar**	**Utlysing**	**Driftsperiode**	**Operatør**	**Merknad**
Kinsarvik - Utne - Kvanndal	Ullensvang/Granvin	2009	01.01.12 - 31.12.19		Ikkje utlyst
Hatvik - Venjaneset	Os/Fusa	2008	01.01.11 - 31.12.18	Fosen Namsos Sjø AS	
Løfallstrand - Gjermundshamn - Varaldsøy	Kvinnherad	2009	01.01.12 - 31.12.19		Ikkje utlyst
Skånevik - Matre - Utåker	Etne/Kvinnherad	2008	01.01.11 - 31.12.18	Tide Sjø AS	
Jondal - Tørvikbygd	Jondal/Kvam	2009	01.01.12 - 31.12.19		Ikkje utlyst
Skjersholmane- Ranavik	Stord/Kvinnherad	2008	01.01.11 - 31.12.18	Tide Sjø AS	
Langevåg - Buavåg	Bømlo/Sveio	2008	01.01.11 - 31.12.18	Tide Sjø AS	
Jektevik - Nord Huglo - Hodnanes	Stord/Tysnes	2008	01.01.11 - 31.12.18	Tide Sjø AS	
Halhjem - Våge	Os/Tysnes	2008	01.01.11 - 31.12.18	Fosen Namsos Sjø AS	
Krokeide - Hufthamar	Bergen/Austevoll	2008	01.01.11 - 31.12.16	Fosen Namsos Sjø AS	
Husavik - Sandvikvåg	Austevoll/Fitjar	2008	01.01.11 - 31.12.16	Fosen Namsos Sjø AS	
Hjellestad - Klokkarvik	Bergen/Sund	2009	01.01.12 - 31.12.19		Ikkje utlyst
Leirvåg - Skipavik - Sløvåg	Austrheim/Gulen	2008	01.01.11 - 31.12.18	Tide Sjø AS	
Fedje - Sævrøy	Fedje/Austrheim	2008	01.01.11 - 31.12.18	Tide Sjø AS	
Breistein - Valestrand	Bergen/Osterøy	Osterøy ferjeselskap har ruteløyve til 30.04.2014, ikkje avgjort om utlysing på anbod			
Masfjordnes - Duesund	Masfjorden	2008	01.01.10 - 31.12.17	Wergeland- Halsvik	
Fjellberg - Sydnes - Utbjoa - Skjersholmane	Stord/Kvinnherad/Ølen	2008	01.01.11 - 31.12.18	Tide Sjø AS	
Bruravik – Brimnes	Ulvik/Eidfjord	2009	01.01.10 - Opninga		Ikkje utlyst
Halhjem - Sandvikvåg	Os/Fitjar	2005	01.01.07 – 31.12.16	Fjord1	

wow & friends

5.0 Strategiar for vidareutvikling av kollektivtilbodet i Hordaland

5.1 Enklare kollektivtransport

Ei undersøking som vart gjennomført av Skyss i juni 2008 viste at både bilistar og noverande kollektivtrafikantar i Hordaland legg sterk vekt på at det skal vera enkelt å reisa kollektivt, både på arbeids-, skule- og fritidsreiser. Bilistane legg større vekt på tilhøve som kan knytast til fleksibilitet, tidsbruk/tidssparing enn kollektivtrafikantane, medan dei kollektivreisande legg vesentleg meir vekt på kviletida undervegs, service, komfort, miljø og gunstig pris enn bilistane. På same tid legg begge grupper like stor vekt på at kollektivtilbodet skal vera enkelt å bruka.

For å gjera kollektivtransporten enklare må ein redusera faktorane som gjer at mange let vera å bruka kollektivtilbodet. Faktorane kan for eksempel vera mangel på kunnskap om tilbodet, manglande tryggleikskjensle eller fysiske hindringar. Mange trafikantar trekkjer fram at kollektivsystemet er for komplisert. Målet er at det skal vera enkelt å forstå og bruka kollektivtilbodet, både for eksisterande og nye kundar. Ideelt sett bør tilbodet vera så enkelt og oversiktleg at mangel på kunnskap ikkje er ei hindring mot å reisa kollektivt.

Tiltak som kan gjera det enklare for trafikantane å reisa kollektivt er:

- Faste avgangar over kvar time heile dagen slik at det er enkelt å hugse rutetidene.
- Hyppige avgangar slik at trafikantane ikkje treng rutetabellar. Med mindre enn 10 minuttar mellom avgangane treng ein ikkje rutetabellar.
- Kollektivprioritering slik at reisetida vert redusert og regulariteten vert betre. Særleg viktig i rushtrafikken, og for trafikantar som må byte transportmiddel undervegs.
- Knutepunkt med direkte overgang til korresponderande ruter.
- Samordning av ruter i større kollektivgater og haldeplassar for at trafikantane lettare kan velje mellom fleire alternative ruter.
- Enkle og oversiktlege rutetilbod.
- Betre trafikantinformasjon, før reisa startar, på haldeplassen og under reisa.

I samband med opning av Bybanen er det planlagt ei omlegging som fylgjer opp ovannemnde tiltaksliste.

5.1.1 Ny rutestruktur

I Transportanalysen for Bergensområdet 2030 vart det mellom anna konkludert med at verkemiddelbruken må differensierast både med omsyn til rekkefølgje og innan ulike delar av Bergensområdet. Med grunnlag i dette er det lagt opp til ein tredelt strategi for utvikling av transportsystemet i Bergensområdet.

- Trinn 1: Kollektivsatsing innanfor «kollektivbyen» og utvikling av ytre ringveg, samt innføring av trafikkregulerande tiltak på bilreiser.
- Trinn 2: Fullføring av hovudvegsystemet i byområdet sine ytterområder, og vidare utvikling av kollektivtransportsystemet.
- Trinn 3: Fullføring av hovudvegsystemet inn mot og forbi Bergen sentrum.

Per 01.01.08 vart ansvaret for kollektivtrafikken i Bergen tilbakeført til fylkeskommunen, etter at Bergen kommune hadde ansvaret i perioden 2004-2007. I samband med dette er det utarbeidd ein oppdatert og revidert strategi for kollektivtrafikken i Bergensområdet, som vert nytta som grunnlag for konkurranseutsetting av ruteproduksjonen.

I strategien er det eit hovudfokus på kollektivtransporten i dei mest tettbygde og sentrale områda i Bergensområdet. Det er lagt til grunn at noverande tilbod med direktebussar frå nabokommunane og inn til Bergen sentrum i størst mogleg grad vert oppretthalde.

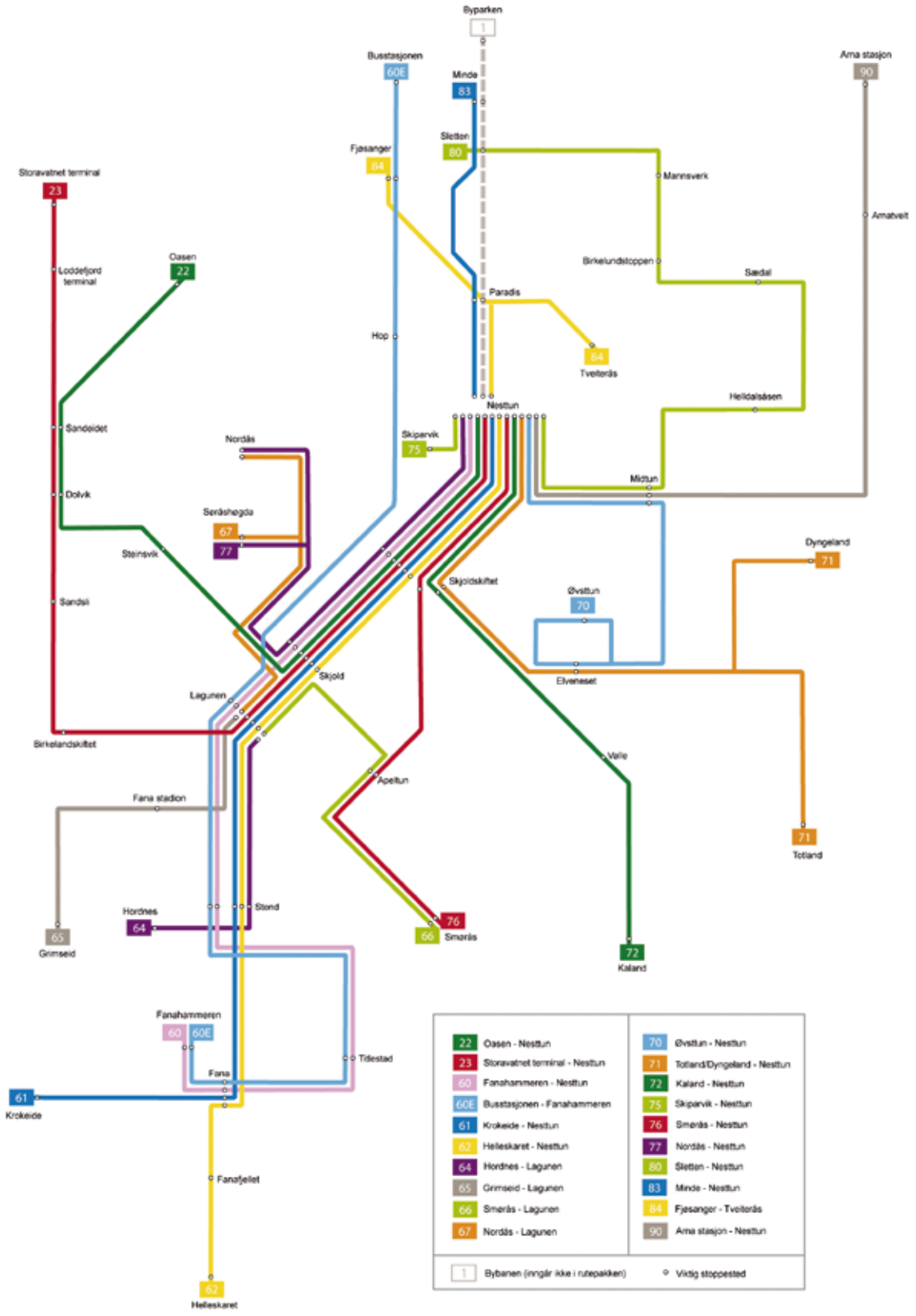
Det viktigaste reisemålet i byområdet er dei sentrale delane av Bergen. Senterstrukturen og utbyggingsmønsteret fører til at trafikken på innfartsårene er større enn ringvegtrafikken. Dette gjer det naturleg å differensiere kollektivtransporten si rolle etter avstand frå sentrum. Kollektivstrategien som er lagt for Bergensområdet har ei slik differensiering:

- 1. I kollektivbyen skal kollektivtilbodet ha ei nøkkelrolle, og eit transporttilbod med vekt på effektiv trafikkavvikling, god samfunnsøkonomi og eit miljøvenleg transportsystem.
- 2. I nærområder til kollektivbyen skal kollektivtrafikken medverke til miljøvenlege transportløysingar.
- 3. I distrikta i utkanten av og rundt Bergen skal kollektivtilbodet ha som hovudoppgåve å gje eit transporttilbod til viktige reisemål som skule, og lokale og regionale sentra.

Hovudprinsippet for den nye rutestrukturen er at den skal forenklast, samstundes som det skal vera høg frekvens på liner som har størst passasjergrunnlag.

Fana

Nytt busstilbod frå 1. mai 2010



24.02.2009 © Skyss

Opning av Bybanen i 2010

Organisering av eigaransvar: Fylkesutvalet har vedteke at forvaltningsansvaret for infrastrukturen skal liggje i det heileigde fylkeskommunale aksjeselskapet Bybanen AS, som er etablert med eigen administrasjon og styre, (FU-vedtak 19/6 og 29/10 2008). Skyss har inngått kontrakt med Fjord1 Partner for perioden 2010–2018. Fjord1 Partner skal drifte bana, og vera ansvarleg for trafikkleiinga, medan fylkeskommunen skal ha ansvaret for vedlikehaldet av infrastrukturen, gjennom Bybanen AS. Bybana i Bergen er planlagt som ein del av eit samla kollektivsystem for byen. Den vil gje eit heilskapleg løft for kollektivsystemet i Bergensområdet, både når det gjeld kvalitet og konkurransekraft i høve til privatbilen.

Bybana skal vera ein del av byen sitt stamlinenett. På strekninga sentrum–Nesttun, vil bana bruka om lag 21 minutt, og ha ein snittfart på 28 km/t. Prognosane for denne strekninga er om lag 8 mill. reisande i 2015.

Bybanen og bussane skal inngå i eit integrert kollektivtilbod. Det vil vera fleire terminalar og bytepunkt langs traseen. Bussnettet langs bybanetraseen vil verte lagt om i samband med oppstarten av bybana. Ny rutestruktur for buss inneber at alle parallelle byliner verte erstatta av bana, matebussar og fleire tverrgåande rutesamband. Matebussane vil ha god korrespondanse med bybana for å redusera ulempene ved omstiging. Mating til bana vil skje på Nesttun terminal, Sletten senter og Wergeland.

Status og vidare utbygging: Bybanen sitt fyrste byggetrinn er ferdig utbygd våren 2010, og vert sett i drift sommar 2010. Det pågår no arbeid for å sikra at utbygginga på strekninga Nesttun til Rådal skal starte opp hausten 2010. Nye senterområde er i utvikling langs bybanetraseen. Kommunen sin ambisjon er at desse skal utviklast til gode lokale senterområde, i samspel mellom prosjektutviklarar, innbyggjarar og kommunen. I februar 2009 vedtok byrådet strategiprogram for utvikling av senterområda rundt dei nye bybanestoppa på Paradis og Wergeland. Bergen kommune, Hordaland fylkeskommune og Statens vegvesen har sett i gang utreiingar og planlegging av vidare utbygging av bybanen.

Ny rutestruktur for kollektivtrafikken i Bergen

I arbeidet med ny rutestruktur er det lagt vekt på å etablera eit kollektivnett som skal gje eit enklare og meir attraktivt tilbod til trafikantane. Verkemiddel for å få til dette er:

- Auka frekvens
- Redusert reisetid
- Enklare linenett
- Nye rutetilbod mellom bydelane og viktige arbeidsplassar

Den nye rutestrukturen er delt inn i tre linetypar:

Stamliner

Stamlinene er fundamentet i kollektivsystemet innanfor kollektivbyen. I tillegg til høg frekvens vil desse linene og ha god kapasitet. Stamline vil ha ein grunnfrekvens på minimum 10 minutt. Stamlinene vil gå mellom dei største reisemåla, og i dei mest trafikkerte transportkorridorane:

Bybanen frå Nesttun til Sentrum

- Dagens (trolley-) bussline 2 mellom Birkelundstoppen og sentrum
- Åsane–Sentrum–Fyllingsdalen
- Loddefjord–Sentrum–Lønborg
- Forstadsliner
- Forstadslinene vil dekkje både Bergen og nabokommunane. Dette er ruter som har sin hovudfunksjon innanfor nærområdet. Desse dekkjer utvalde terminalar, bytepunkt og andre sentrale reisemål. Forstadslinene vil gje eit raskt reisetilbod mellom kommunesentra og Bergen sentrum.

Byliner

For kvar bydel og kommune rundt Bergen vil det vera eigne lokalnett som gjev gode reisetilbod internt i områda, og som samstundes korresponderar med stam- og forstadslinene. Funksjonen til dei tverrgåande bylinene er å knyte bydelane saman utan å gå gjennom Bergen sentrum. Byliner via sentrum skal vera eit supplement til stamrutene. Dei skal utfylle stamlinene sin funksjon i dei sentrale bystroka, dvs. innanfor kollektivbyen, ved at dei dekkjer korridorar og reisemål som ligg utanfor stamlinene sine område. Stamliner og byliner skal kvar for seg

dekkje ulike marknader, og i minst mogleg grad køyre parallelt.

5.1.2 Eins takst i Bergen

I Hordaland og Bergen har det vore såkalla takstfrys frå 2003 og fram til 2009. I Bergen vart det innført eins takst innanfor bygrensene i 2007. Denne ordninga er vidareført i 2008 og 2009. Det er og gjort ei takstharmonisering med området rundt Bergen. Dette inneber at ein får redusert taksten med ei sone når ein kryssar kommunegrensa. I fylkesrådmannen sitt budsjettforslag for 2010 er det lagt opp til ytterlegare takstharmonisering.

5.1.4 Sanntidsinformasjon

Det er sett i verk eit prosjekt for uttesting av sanntidsinformasjonsystem på ei bussline i Bergen. Denne testen er planlagt gjennomført i byrjinga av 2010. Sanntidsinformasjonssystemet vert knytt opp til det nye billetteringssystemet.

Dersom testen er vellukka vil ein innanfor økonomiske råmer byggja ut sanntidsinformasjonssystemet, og ein vil då starta med dei mest trafikkerte linene i Bergen.

Tabell 5.1: Pris for enkeltbillett og månadskort for vaksen, per oktober 2009.

	Oslo	Bergen	Trondheim	Stavanger	Kristiansand	Tromsø
Einskildbillett	25/36*	24	30	24	29	26
Månadskort	550	620	685	580	700	640

* Enkelbillett: kr. 25 visst kjøpt på førehand, kr. 36,- visst kjøpt hjå førar.

Tabellen over viser ei samanlikning av takstnivået i Bergen og dei andre byområda i Noreg per oktober 2009.

I tillegg til at ordninga med eins takst har ført til 12 prosent redusert takstnivå i Bergen, har dette tiltaket gjort det enklare for trafikantane å reisa kollektivt.

5.1.3 Universell utforming av haldeplassar

Enklare kollektivtransport inneber og at tilbodet må verta betre tilrettelagt for alle. Bussmateriellet vert vesentleg oppgradert og meir tilgjengeleg for alle trafikantar når anboda er innført i heile Hordaland. Så lenge trafikantane møter barrierar i andre delar av reisekjeda, vil effekten av høgstandard bussmateriell vera avgrensa. Det er difor viktig å prioritera oppgradering av haldeplassane.

5.1.5 Utvikling av terminalane

I 2003 vart det vedteke ein kollektivterminalplan for fylket, der det vart lagt vekt på at utvikling av senterstrukturen i Hordaland vert samordna med utvikling av gode kollektivknutepunkt.

Med utgangspunkt i dei overordna målsettingane for terminalane, legg terminalplanen til grunn at arbeidet med å utvikla terminalane vert gjort i samsvar med desse fire hovudstrategiane:

- Auka trivsel, komfort, tryggleik og betre tilgang på servicefasilitetar for trafikantane
- Auka kvalitet på informasjons- og billetteringssystema
- Effektivt køyremønster for bussar inn og ut av kollektivterminalane
- Utvikling av integrerte løysingar med terminal og parkering (Parker og reis)

I regi av Bergensprogrammet er det starta opp eit arbeid med å sjå nærare på å utvikla eit grunnlag for oppgradering av haldeplassane i Bergen sentrum.

I samband med utbygginga av bybanen frå Nesttun til Rådal er det under planlegging ein ny bussterminal i Rådal/Lagunen. I dette arbeidet vert det lagt vekt på å sikra ei god kopling mellom bybanestoppet og bussterminalen. Det er eit stort behov for å utvikla og oppgradera terminalar og knutepunkt i Hordaland. Samferdselsavdelinga vil saman med Skyss, Statens vegvesen, kommunar og andre interessentar samarbeida om tiltak for å utvikla terminalar og knutepunkt.

Utvikling av terminalområdet på Nonneseter og Bystasjonen

Hordaland fylkeskommune, Bergen kommune, Statens vegvesen og AS Nygårdstangen utarbeida i 2007 eit forprosjekt om eit felles plangrunnlag for trinnvis utvikling av terminalområdet på Nonneseter og Bystasjonen. Terminalområdet på Bystajonen/Nonneseter er det viktigaste knutepunktet for kollektivtransporten i fylket. Fylkesutvalet har slutta seg til forprosjektet for utviklinga av terminalområdet, og det er tildelt statlege midlar gjennom BRA-programmet til detaljerings- og planarbeidet.

Fylkestinget godkjende i sak 68/08 kjøp av det fisjonerte selskapet Bystasjonen AS frå A/S Nygårdstangen for 15 millioner kroner. Bystasjonen AS er 100 % eigd av Hordaland fylkeskommune. Bystasjonen AS vil stå for plan- og ombyggingsarbeidet for terminalområdet.

Bystasjonen AS arbeider no med å etablera ein ny mellombels terminal sør på Nygårdstangen. Denne skal stå klar til bruk i fyrste kvartal i 2010. Dette vil vera ei mellombels løysing som skal fungera som terminal medan arbeidet med ombygging av noverande busstasjon pågår. Det vert no arbeidd med å detaljera forprosjektet frå 2007. Vidare vert det arbeidd med å sikra finansiering av arbeidet med ombygging og oppgradering av terminalområdet.

5.1.6 Korleis få til eit enklare kollektivtransportsystem

- Omlegging av rutestrukturen frigjer ikkje nok midlar til å finansiera ei frekvensauke på det nivået som stamlinene ideelt sett burde ha.
- Det er til tider store framkomstproblem på vegnettet, og det er venta ytterlegare forverring med den auka trafikkveksten. Dette vil vera spesielt kritisk for matebussane til Bybanen. I forslaget til ny rutestruktur er det teke omsyn til framkomstproblema på vegnettet i Bergensområdet. Liner som køyrer i områder med dårleg framkomst vert lagt om. Dette aukar reisetida, og gjev eit mindre konkurransedyktig tilbod.

Erfaringar frå andre byar tilseier at ruteomleggingа vi kunne medføra protestar og negativ merksemd frå media, då det tek noko tid før dei reisande tilpassar seg endringane. Det er viktig å ikkje reversera endringane før det er gjennomført ei grundig evaluering. Store ruteomleggingar gjev seg ikkje utslag i auka passasjertal før etter ei tid.

Forvaltningsreforma inneber at fylkeskommunen vert ein mykje større vegeigar. Investering i infrastrukturen kan gje betre tilhøve for kollektivtrafikken. Dette kan gje rimelegare og meir effektiv drift.

I Oslo har Ruter rekna ut at 20 prosent auka rutefart vil gje ein kostnadsreduksjon på omlag 100 millionar kroner i året. I tillegg vil auka attraktivitet og innsparte kostnader for dei reisande tilsvare minst 200 millionar kroner per år. I København har Movia rekna ut at kvar gong gjennomsnittsfarten i bussystemet fell med 0,1 km/t kostar det om lag 12 millionar dkr. ekstra i årlege driftskostnader.

5.2 Heilskapleg areal- og transportpolitikk

Styringa over verkemidla på areal- og transportområdet er i dag delt mellom kommunane, fylkeskommunen og staten. Det er difor naudsynt med eit samarbeid mellom dei ulike forvaltningsnivåa for å få ein heilskapleg transportpolitikk. I Bergensområdet har ein erfaring med denne typen samarbeid gjennom Bergensprogrammet.

Som ei vidareføring av Bergensprogrammet er det gjort eit transportpolitisk initiativ for å utvikla ein samordna transportpolitikk innanfor eit større byområde; Regionpakke Bergen. Dette samarbeidet vil og kunna vera ein arena for å vurdera samordna transport- og arealplanlegging. Det vart oppretta ei politisk styringsgruppe for det vidare arbeidet med Regionpakke Bergen. Arbeidet med KS1/KVU for Bergensområdet er alt i gang.

5.2.1 Utvikling av kollektivtilbodet der konkurranseflata mot bil er best

Ei nyleg gjennomført marknadsundersøking i Bergensområdet viser at rundt halvparten av bilistane som oppgjev kollektivtransport som alternativ på siste bilreise, ville brukt meir enn dobbelt så lang tid med kollektivtransport som med bil. For desse er kollektivtransport i realiteten er eit uaktuelt alternativ.

For å få til ei mest mogleg effektiv satsing på kollektivtransport må utviklinga av kollektivtilbodet prioriterast der konkurranseflatene mot bil er best, det vil sei i område med høg folke- eller arbeidsplasstettleik, og i område der det er ynskjeleg å betra framkomsten og redusera miljøproblema. Dersom dette skal lukkast er det viktig at kommunane fører ein arealpolitikk som byggjer opp under kollektivtransporten.

5.2.2 Prioritering av framkomsten inn mot bybaneknutepunkta

Målsetjinga om betra framkomsttilhøve for kollektivtransporten er ikkje oppnådd dei seinare åra. Ein føresetnad for å styrka kollektivtransporten si konkurransekraft sett i høve til bil, er at reisetidstilhøva vert meir gunstig for kollektivtransporten enn i dag. I Transportanalysen for Bergensområdet vart det konkludert med at det ikkje er vegkapasitet til å ta imot den venta trafikkauken (Bergen kommune, Hordaland fylkeskommune og Statens vegvesen region Vest 2006).

Det er avgjerande er at kollektivtransporten får prioritet på vegane dersom den skal kunne konkurrera med bilen tidsmessig. Reiser som involverar byte vil vera spesielt sårbare for forseinkingar i vegsystemet. Når bybana opnar, og ny rutestruktur for buss med stamliner er på plass, vil det vere langt fleire trafikantar enn i dag som må byte transportmiddel undervegs. Ut frå dette er det viktig å sikra kollektivtransporten stabil regularitet inn mot bybanen og stamlinene sine knutepunkt.

5.2.3 Endra transportmiddelfordeling krev restriktive tiltak

I samband med Transportanalysen for Bergensområdet er det gjort analyser av verkemiddelbruk der det er lagt inn fleire scenarier, med ulike kombinasjonar og grader av verkemidlar. Føremålet var å kartleggja effektar av ulike transportpolitiske grep. Analysene er basert på erfaringstal frå ei rekkje byar (i hovudsak europeiske) som kan samanliknast med norske byar.

To av scenaria er vist i oversikten under. I begge scenaria er det lagt inn ei radikal auke i frekvensen, flatedekninga og framkomsten for kollektivtransporten, medan takstane er redusert med 19 prosent. Analysene er gjort før det vart innført eins takst, som ga ein takstreduksjon på omlag 12 prosent.

I scenarie 2 er det i tillegg til ei ambisiøs kollektivsatsing lagt inn ein reduksjon i parkeringstilgjenge, og ein auke av snittprisen gjennom bomringen. Endringa i vegkapasitet er den same i begge scenaria.

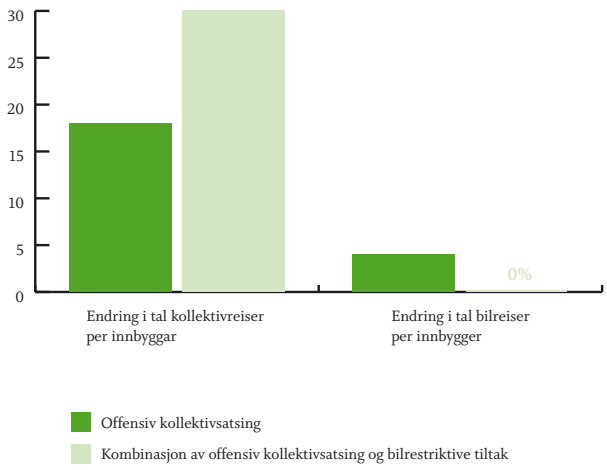
Tabell 5.2: Resultat av ulike scenarier for transportsatsing i Bergensområdet. Kjelde: Transportanalyse for Bergensområdet 2010–2030

Endringar i kollektivtilbodet (basis: 2006)	Offensiv kollektivsatsing	Offensiv kollektivsatsing, bilrestriktive tiltak
Frekvensauke	+20 %	+ 20 %
Flatedekning	+ 20 %	+ 20 %
Gjennomsnittsfart	+ 30 %	+ 30 %
Takstar	- 19 %	- 19 %
Bybane Åsane-Flesland	Bygd	Bygd
Restriksjonar og bilkostnader		
Parkeringsplassar i sentrum	Uendra	-20 %
Gjennomsnittspris bomsatsar	Uendra	+ 16 %
Vegkapasitet		
Vegkapasitet per person	+1,1 %	+1,1 %

Resultata viste at den offensive kollektivsatsa åleine vil kunne gje 18 prosent fleire kollektivreiser per innbyggjar, men auken skuldast i hovudsak ein overgang frå sykkel og gange. Ei satsing der det berre vert iverksett positive verkemiddel for kollektivtransporten, reduserar ikkje bilbruken. Resultata viser tvert i mot at ei kollektivsatsing utan restriksjonar på bilbruken i form av auka kostnader, redusert framkomst eller avgrensing av talet på parkeringsplassar, vil gje fleire bilreiser. Auken i bilreiser skuldast den venta auken i bilhaldet, og auka vegkapasitet.

Ved å kombinera ei offensiv kollektivsatsing med ulike former for restriksjonar på bilbruk, vil dette gje ein kraftig auke i talet på kollektivreiser på 30 prosent. Veksten i biltrafikken vil stoppa opp, men andelen bilreiser vil ikkje verte redusert. Sjølv om kollektivandelen aukar, vil talet på bilreiser som vert overført til kollektivtransport vere for lågt til at det gjev seg merkbare utslag på bilandelen. Resultata viser at sjølv eit mål om å halda på noverande kollektivandel er ambisiøst, og krev ei klar prioritering av kollektivtiltak framfor tilretteleggingstiltak for bil.

For at målet om 50 prosent passasjervekst innan 2020 skal vere realistisk, er det naudsynt med ei kontinuerleg vidareutvikling av kollektivtilbodet, det er og viktig at kollektivtransporten vert gjeve prioritet i områder av byen der både miljø- og framkomstomsyn tilseier at ein ynskjer å prioritere kollektive transportmidlar framfor privatbil. Dersom dette ikkje skjer, er det fare for at passasjertalet stagnerar, eller vert redusert.



Figur 5.1: Resultatet av ulike scenaria for virkemiddelbruk på bil- og kollektivsida i Bergensområdet. Kjelde: Transportanalyse for Bergensområdet 2010–2030

VEDTAK GJORT I FYLKESTINGET I SAMBAND MED HANDSAMINGA AV NTP 2009-2019

Fylkestinget vil peika på at det er ein føresetnad for eit godt transportsystem og for å nå klimamålsetjingane å ha eit velfungerande kollektivtilbod. Fylkestinget vil spesielt peika på utfordringane i storbyområdet som gjer det naudsynt med ei sterkare satsing på kollektivtrafikken.

Fylkestinget føreset at det vert satsa meir på å fjerna trafikkmessige hinder for kollektivtrafikken, og vil peika på vidareføring av FREM-prosjekt for framkomst. Fylkestinget vil og peika på det arbeidet som vert gjort kring Parker og reis systemet, m.a. med eigen plan i Bergen og fleire prosjekt i storbyområdet. Fylkestinget føreset statleg medverknad til desse prosjekta.

Fylkestinget støttar Bergen kommune sitt arbeid med å utgreia fleire sambruksfelt.

I samsvar med klimaforliket på Stortinget og med tilvising til belønningsordninga for betre kollektivtransport og mindre bilbruk, går fylkestinget inn for å utgreia køprising som eit verkemiddel for å dempa den framtidige trafikkveksten i Bergensområdet.

For å utvikla eit attraktivt kollektivtilbod i Bergen, med m.a eit matebusssystem til bybana, vil det vere trong for høgare driftsrammer enn dagens nivå. Difor er det naudsynt å auke råmene for belønningsmidlar/innsatsmidlar i kollektivtrafikken ut over det som vert skissert i klimameldinga.

Køprising må kombinerast med auka kollektivsatsing

Køprising inneber ei diffrensiering av bompengesatsane slik at ein betalar mest når trafikken og køproblema er størst, og minst i trafikksvake periodar av døgnet.

Ein er i ferd med å utgreia køprising i Bergen. Ei slik avgift er, til skilnad frå ei ordinær bompengeavgift, målretta mot dei som er årsak til framkomstproblema i rushtida. For at ei slik avgift skal ha aksept hjå innbyggjarane og i næringslivet, er det viktig at dei som betalar avgifta og haustar gevinsten av den, i form av kortare reisetid og eit konkurransedyktig alternativ til bil i rushtida.

I Stockholm er det innført ein permanent «trengselsskatt», etter ein forsøksperiode frå januar til august 2006. I Stockholm vart negativ haldning hjå innbyggjarane snudd til eit klårt fleirtal for denne skatten etter at forsøket vart iverksett. Haldningsendringa skuldast primært at effekten av trengselsskatten vart synleg frå dag ein: Biltrafikken vart redusert med over 20 prosent i rushtida, noko som nærast gav fri flyt på vegane der det tidlegare hadde vore vesentlege køproblem. I forkant av forsøket vart det gjennomført ei radikal tilbodsforbetring av kollektivtransporten, noko som gav store delar av innbyggjarane eit reelt alternativ til bil i rushtida.

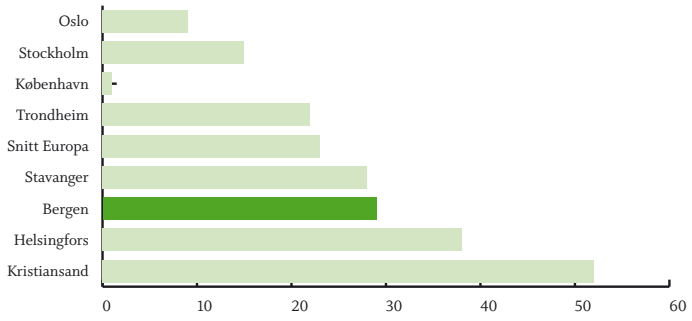
Erfaringa frå Stockholm, og frå den såkalla «Congestion Charging» i London, viser at det er viktig å ha eit kollektivtransportsystem som har kapasitet nok til å ta imot passasjerveksten. Til dette må det sikrast økonomiske råmer.

Parkeringstilgang i sentrumsområda bør reduserast

Tilgang til parkeringsplassar i sentrumsområda, og spesielt dei som er knytt til arbeidsplassen, er styrande for val av transportmiddel. I ein heilskapleg transportpolitikk er tilgjenge til parkering difor eit sentralt element. Tal frå den nasjonale reisevaneundersøkinga 2005 viser at kollektivdelen er rundt 60 prosent mellom arbeidstakarar som ikkje kan parkera ved arbeidsplassen, medan den berre er 5 prosent når det er gratis og god tilgang på parkeringsplassar hjå arbeidsgjevar. 71 prosent av dei yrkesaktive i Bergen har gratis parkeringsplass ved arbeidsstaden.

Ei samanlikning av parkeringstilgjenge i bykjerna i 47 europeiske byar viser at parkeringstilgangen i Bergen er betre enn gjennomsnittet av dei europeiske byane som er med. Parkeringstilgangen i Bergen er også betre enn i Trondheim og Oslo.

Skysskortet



Figur 5.2: Andel offentleg tilgjengelege parkeringsplassar i bykjerna per 100 arbeidstakarar. Kjelde: UITP-databasen, supplert med tall for norske byar. Talla for de norske byene frå 2005–2006, medan tala elles er frå 2001.

For å avgrensa bilbruken i sentrumsområda bør talet på parkeringsplassar reduserast. Dette må skje i ein kombinasjon med utvikling av eit fullverdig kollektivtilbod, slik at sentrumsområda likevel vert mest mogleg tilgjengeleg for innbyggjarane.

Bergen kommune har i dei seinare åra ført ein meir aktiv parkeringspolitikk. Bergen parkeringsselskap har frå oktober 2008 hatt ei markant takstauke på månadskort i parkeringsanlegga. I perioden 2004 til 2007 vart talet på gateparkeringsplassar i det sentrale byområdet i Bergen redusert med 35 %, frå 1345 til 877. Samstundes har talet på innfartsparkeringsplassar auka med 24 %, frå 871 til 1079.

Ein stor del av parkeringsplassane i sentrumsområda er private, og offentleg styresmakter kan ikkje påverka dette på kort sikt. Det er difor viktig at parkeringspolitikken går inn i ein langsiktig strategi for utvikling av sentrumsområda. På noko lengre sikt har kommunen større rom for å påverka parkeringstilgangen. Tilgangen kan styrast både gjennom reguleringsføresegner og endring av parkeringsnormene for nybygg. Fleire byar har gått frå minimumsnormer til maksimumsnormer for tal på parkeringsplassar knytt til nybygg.

Trafikkregulering i sentrumsområde

I Bergen sentrum er det ein konkurranse om vegareala mellom privatbilane, nyttetransporten og kollektivtransporten. I sentrumsområda bør kollektivtransporten prioriterast framfor biltrafikken, noko som kan gjerast ved å iverksetje trafikkregulerande tiltak.

5.2.4 Innfartsparkering inngår som ein del av ein heilskapleg transportpolitikk

Innfartsparkeringsplassar gjer det mogeleg å bruka eigen bil eller sykkel på delar av reisa, og setja den frå seg undervegs for å reisa kollektivt vidare. Innfartsparkering (parker & reis) ved kollektivterminalar og ved viktige knutepunkt for kollektivtrafikken, er ein integrert del av det samla kollektivtilbodet. Innfartsparkering er difor eit viktig element i ein samla kollektivstrategi slik det mellom anna er formulert i Bergensprogrammet: *«Ved større kollektivknutepunkt bør det etableres ‹Parker og reis› plasser opp mot stamrutene for kollektivtrafikken inn mot de mest trafikkbelastede områdene i kollektivbyen. Gode ‹Parker og reis› fasiliteter i kollektivknutepunkter, utenfor innkrevingssnitt for trafikantbetaling, vil motivere for og gir mulighet for skifte av transportmiddel.»*

I regi av Bergensprogrammet vart det i 2008 gjennomført ei kartlegging og vurdering av areal for utvikling av innfartsparkering i tilknyting til sentrale knutepunkt i Bergensområdet. Rapporten «Innfartsparkering i Bergensområdet» vart handsama i fylkesutvalet 26.08.08.

Ansvaret for utviklinga av innfartsparkering er delt mellom Statens vegvesen, fylkeskommunen og kommunane. Fylkesutvalet har i vedtak 23.09.09 presisert fylkeskommunen sitt investering- og driftsansvar for innfartsparkering. Frå vedtaket går det fram at fylkeskommunen legg til grunn prinsippet i Veglova §1 om at vedkomande vegstyresmakt er ansvarleg for investering og teknisk drift/vedlikehald av innfartsparkering og haldeplassar/terminalar. Teknisk drift/vedlikehald er brøyting, kosting, asfaltering, vegmerking, skilting og liknande.

Det kan vera innfartsparkeringsplassar som ligg til kommunal eller statleg veg, men som reelt dekkar terminalar som ligg til fylkesveg. Slike anlegg kan ein sjå på som ein del av terminalen. Fylkeskommunen er innstilt på å ta ansvar for investering og teknisk drift/vedlikehald om terminalen er definert som ein fylkesvegterminal, det vil sei om terminalen ligg til fylkesveg.

Skyss står for den operative drifta av innfartsparkering. Skyss administrer ei oblatordning, førebels på Nesttun, Lagunen, Oasen og Åsane. Parkeringa er gratis, men for å kunne nytta desse parkeringsplassane må ein ha periodekort på buss og gyldig oblat i frontruta.

5.3 Informasjon og marknadsføring

Skyss har ansvar for informasjons- og marknadsføringsarbeidet for kollektivtrafikken i fylket. Hovudaktivitetane for marknadsaktivitetane til Skyss i 2009 er knytt til den vidare anbodsutsettinga og implementeringa av elektronisk billettsystem, og dels til nye prosessar. Det er sendt ut ein direkte marknadsføringskampanje (folder og bestillingsskjema) til alle innbyggjarar over 16 år i område der det nye billetteringssystemet har starta opp.

I tillegg vert det arbeidd med følgjande:

- Utvikling av ei ny internettside, som inneheldt ein ny reiseplanleggjar
- Sals- og brukarmanual er under utvikling
- Evaluering av produktnamn, med test mot publikum/kollektivbrukarar. Rapport og tilråding er planlagt i mars 2010
- Marknadsinformasjonssystem (MIS) vert utvikla og delvis implementert hausten 2009

5.3.1 Marknadsinformasjonssystemet (MIS)

Det er ein samanheng mellom kor nøgde passasjerane er med tilbodet, og bruken av dette. Etter det ein kjenner til kan ein rekna med fire prosentpoeng i auka reiseaktivitet dersom det er 10 prosentpoeng auke i positiv syn på kollektivtrafikken.

Marknadsundersøkinga som Skyss gjennomførte i juni 2008 tyder på at det er trong for å gjennomføra tiltak som betrar innbyggjarane sitt inntrykk av kollektivtilbodet.

Figur 5.3: Alt i alt, hva er inntrykket av kollektivtransporten i ditt område? N=1019. Skala frå 1 til 10. Godt inntrykk=8-10, middels inntrykk=4-7, dårlig inntrykk=1-3. Skyss marknadsundersøking blant innbyggjarane i Hordaland, juni 2008.

Det nye marknadsinformasjonssystemet (MIS), som vert utvikla og delvis implementert hausten 2009, inneber at Skyss får eit godt verktøy for kontinuerleg kartlegging av mellom anna kundane sin tilfredsheit. Det inneber at det jamleg vert gjennomført både innbyggjar- og passasjerintervju for å identifisera kva for faktorar dei reisande vektlegg, og kor nøgde dei er med ulike delar av tilbodet over tid. Denne kunnskapen er viktig for å kunne vidareutvikla tilbodet i samsvar med trafikantane sine ynskjer og behov. I tillegg vil resultata frå MIS inngå i bonussystemet som er lagt inn i kontraktane med operatørane.

5.3.2 Elektronisk billettering

Det tyske selskapet Atron Electronic GmbH vart valt som leverandør for nytt billetteringssystem i Hordaland. Det nye billetteringssystemet er heileigd av fylkeskommunen, og billettmaskiner og anna tilhøyrande utstyr vert stilt til disposisjon for operatørane.

Per oktober 2009 er det nye elektroniske billetteringssystemet i drift på bussane i Sunnhordland, Austevoll, Tysnes, Nordhordland og Modalen/Vaksdal. Utrulling i resten av fylket vil skje i løpet av 2009 og vinteren 2010.

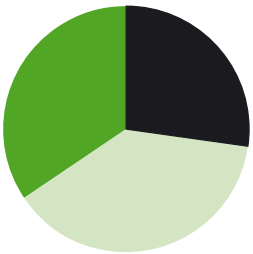
SKYSSKORTET

Skysskortet er eit elektronisk reisekort for kollektivtrafikken i Hordaland. Kortet kan innehalde fleire ulike reiseprodukt. Kortet kan fyllast på om bord i bussane/båtane eller på uvalde utsalsstader. Einskildbillettar kan kjøpast hjå sjåfør utan bruk av Skysskortet.

Skysskortet finst både som personleg og anonymt kort. Hovudskilnaden er at det personlege kortet er registrert på namn, og gjer det mogleg å kjøpe periodeprodukt, og rett til å få refundert verdien ved tap av kortet. Det anonyme kortet kan fyllast opp med kontantar, og kortet kan ha fleire brukarar, men ein kan ikkje kjøpa periodeprodukt, og ein får ikkje refundert verdien ved tap av kortet.

5.3.3 Utfordringar i informasjonsarbeidet

Det er relativt få reisande i Hordaland som meiner at dei har god kunnskap om kollektivtilbodet. Personar som brukar tilbodet, enten i samband med arbeids-/skulereiser eller fritidsreiser har rett nok betre kunnskap enn bilistane, men også mellom desse er det relativt mange som har middels og dårleg kunnskap om tilbodet. Tala viser at det er ei utfordring å gjere kollektivtilbodet meir kjend.



Kunnskap om kollektivtilbodet

God Middels Dårleg

Figur 5.4: Alt i alt, hvor godt vil du si at du kjenner til rutetilbdet for kollektivtransport i ditt område? N=1019. Skala frå 1 til 10. God kunnskap=8-10, middels kunnskap=4-7, dårlig kunnskap=1-3. Skyss si marknadsundersøking blant innbyggjarane i Hordaland, juni 2008.

Det vil vera viktig å lukkast med marknadsinformasjonen i samband med opning av Bybanen, den nye rutestrukturen i Bergen og det nye billetteringssystemet. Oversiktleg, tydeleg og eintydig kundeinformasjon, både i forkant og i etterkant, er ein viktig føresetnad for at endringane vert positivt motteke av dei reisande.

5.4 Miljøvinstar ved betre samsvar mellom vognstorleik og kapasitetstrong

Krava til utsleppsnivå i anbodskontraktane medfører at Hordaland får ein langt meir miljøvenleg busspark innan kort tid.

Kollektivtransporten kan og gjerast meir miljøvenleg ved å tilpassa storleiken på vognparken til det reelle kapasitetsbehovet på ulike strekningar. Oversyn over passasjerbelegg tyder på at det er eit slikt potensiale på distriktsruter.

I relativt spreiddbygde område i fylket vert rutene utførte med store bussar, noko som medfører vesentlege utslepp per passasjer. Det er likevel slik at skulebborntransporten ofte er dimensjonerande for busstorleiken. Ein gjennomgang av ruteproduksjonen med omsyn til kapasitetsutnyttinga kan visa potensialet for økonomiske og miljømessige vinstar.

5.5 Kostnadseffektiv kollektivtransport

5.5.1 Anbodsutsetjing av ruteproduksjonen

I 2004, i sak 55/04, vedtok fylkestinget å konkurranseutsetja bussrutene i Hordaland. Sidan fylket har stor ruteproduksjon og til dels komplisert rutestruktur, vart det vedteke å innføra anboda gradvis. Fylkesutvalet har vidare i sak 138/06 vedteke bruttoavtalar med incentiveordningar som avtaleform.

Tildelte kontraktar buss/bybane

For følgjande ruteområde er det tildelt anbodskontrakt:

Rutepakke	Kommunar / primærområde omfatta	Driftsperiode	Operatør
Rutepakke 1.1 Austevoll	Austevoll	01.01.08-31.12.12	Tide Buss AS
Rutepakke 1.2 Sunnhordland	Stord Fitjar Bømlo Sveio	01.07.08-01.07.15 + 2 år opsjon	Concordia Bus Norge AS
Rutepakke 1.3 Hardanger	Etne Odda Kvinnherad Jondal Ullensvang Eidfjord Tysnes Fusa Samnanger Kvam	16.08.08-15.08.15 + 1 år opsjon	Tide Buss AS
Rutepakke 1.4 Voss	Voss Granvin Ulvik Delar av Vaksdal	16.08.08-15.08.15 + 1 år opsjon	Tide Buss AS
Rutepakke 1.5 Modalen/Vaksdal	Modal Vaksdal	16.08.08-15.08.15 + 1 år opsjon	Modalen-Eksingedalen Billag AS
Rutepakke 2.1 Nordhordland	Austrheim Radøy Meland Masfjorden Lindås	16.08.09-15.08.16 + 1+1 år opsjon	Concordia Bus Norge AS
Rutepakke 2.2 Bergen Sør	Fana Ytrebygda Os	01.05.10-30.04.17 + 1+1 år opsjon	Tide Buss AS
Rutepakke 2.3 Bybanen i Bergen	Bergen	Sommaren 2010	Fjord1 Partner AS

Tentativ framdriftsplan – framtidige rutepakkar

Rutepakke	Primærområde	Kunngjering	Tilbodsfrist	Oppstart
Rutepakke 2.4 Bergen Nord	Osterøy Åsane Arna Lønborg	November 2009	Januar 2010	Desember 2010
Rutepakke 2.5 Bergen Sentrum	Bergen sentrum Sandviken Årstad Laksevåg Fyllingsdalen Bønes Loddefjord	November/Desember 2009	Januar 2010	Desember 2010
Rutepakke 2.6 Sotra/Øygarden	Fjell Sund Øygarden Drotningsvik	Februar 2010	April 2010	Mars 2011
Rutepakke 2.7 Askøy	Askøy	Februar 2010	April 2010	Mars 2011

Ein føresetnad for at denne framdriftsplanen kan gjennomførast er at anleggssituasjonen for dei einskilde rutepakkane er avklara innan kunngjeringstidspunkta.

5.5.2 Tilgang til bussanlegg er ein kritisk faktor for å sikra likeverdige konkurransetilhøve

Fylkeskommunen er i gang med å sikre seg rådvelde over bussanlegg i dei områda som til no ikkje er konkurranseutsett. For rutepakke Nordhordland har fylkeskommunen inngått avtale om å leige bussanlegget i Knarvik vidare til Concordia som er operatør.

Fylkestinget har i sak 16/08 Areal til bussanlegg – kjøp av tomt, godkjent kjøp av tomt til bussanlegg for rutepakke Bergen Nord. Fylkestinget har vidare i sak 68/08 mellom anna godkjent kjøp av tomt til bussanlegg på Askøy.

Fylkeskommunen har kjøpt fire bussanlegg av Tide ASA. Bussanlegga skal nyttast i samband med konkurranseutsetjing av ruteproduksjonen i Bergensområdet. Kjøpet er finansiert ved lån på 206,8 mill. kr som fylkeskommunen tek opp, og låner vidare ut til det nyskipa selskapet HFK Bussanlegg AS.

5.6 Meir målretta fokus på kollektivtransporten utanom Bergensområdet

I rettleiinga som er utarbeidd som eit ledd i tilskotsordninga Kollektivtransport i distriktene (KID), er det skissert fire moglege hovudmål for kollektivtransport i meir spreiddbygde strok (TØI rapport 877/2007, Nielsen og Lange 2007):

- Sikra alle tilgang til offentlege tenester
- Gjera det mogleg for alle å delta i samfunnet
- Leggja til rette for regional utvikling
- Leggja til rette for ei at kollektivtransporten vert avvikla på ein samfunnsøkonomisk og miljømessig måte.

Måla kan til dels vera motstridande, og det er naudsynt å gjere seg opp ei meining om kva ein bør fokusera på. Dette bør skje ved gjennomgang av det eksisterande tilbodet, både med omsyn til reisemønster, kostnader og trafikantane sine ynskjer.

Den låge kapasitetsutnyttinga i distrikta kan tyda på at det er eit potensiale for å sjå på korleis tilbodet kan effektiviserast og betre tilpassast innbyggjarane sine behov. Dette kan gjerast ved å erstatta ein del ruter med tingingstransport. Betre samordning av skuletransporten og det ordinere rutetilbodet kan og gje samordningsvinstar.

Tilskotsordninga «Kollektivtransport i distriktene» (KID) vart oppretta av regjeringa i 2007.

Med utgangspunkt i Soria Moria-erklæringa vil regjeringa utvikla eit transportsystem som sikrar alle innbyggjarane auka mobilitet. Føremålet med tilskotsordninga er å vise korleis kollektivtilbodet kan styrkast gjennom meir effektiv samordning av ressursar og verkemiddel. Fylkeskommunane gjennomfører prosjekt med 25 prosent eigenandel, slik at den statlege støtta kjem som eit tillegg til, og ikkje ein erstatning for, midlar frå lokale styresmakter. Målet er å gjennomføra tiltak på utvalde stadar og strekningar for å oppnå ein vesentleg styrking av kollektivtilbodet til dei reisande i distrikta. Tiltak som vert iverksett skal ha overføringsverdi til andre områder.

Alle foto: Tommy Næss