

04.10.2016 |

---



# Trafikkplan Nordhordland

Regionrådet i Nordhordland 30. september 2016

# Agenda

---

- Bakgrunn om arbeidet med Trafikkplan Nordhordland  
v/Oddmund Sylta
- Gjennomgang regionstamlinje Nordhordland  
v/Vigdis Bjørgo
- Prosessen vidare  
v/Oddmund Sylta

# Bakgrunn

---

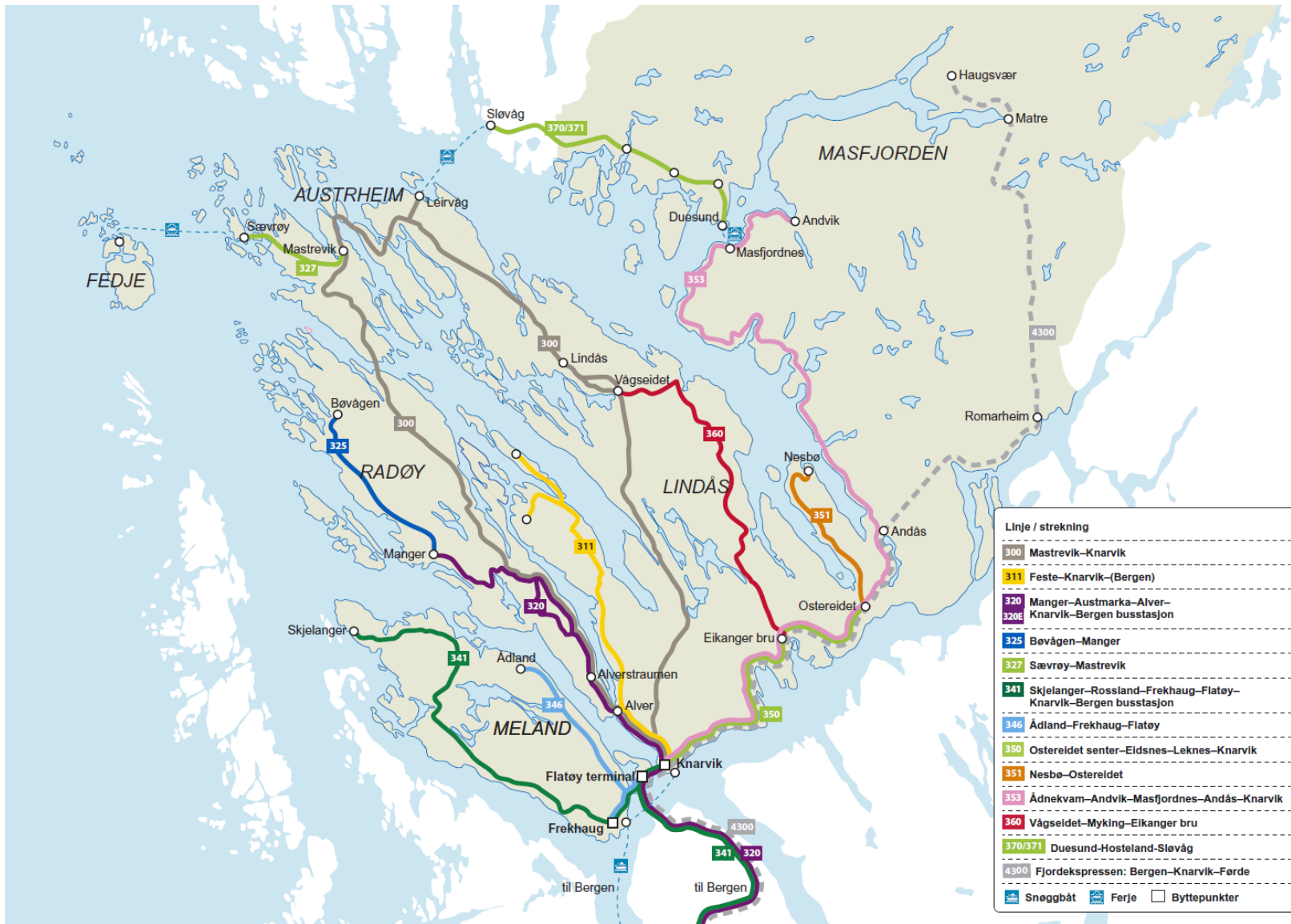
- Om prosessen
  - Dialogmøter med kommunane i juni, alle kommunane har gitt innspel
  - Trafikkplanen skal leggjast fram til politisk behandling i november
  - Anbodsutlysing februar/mars 2017, oppstart nytt anbod august 2018
- Handlingsrommet
  - Prioriteringar i hovudsak innanfor dagens rammer – noko rom for styrking for regionstamlinja
  - Skoleskyss dimensjonerande for store deler av tilbod og materiell
  - Omprioriteringar og innspel frå kommunane vert vurdert i detaljplanlegginga av rutetilbodet
- Største endring og hovudfokus i dette møtet
  - Regionstamlinje – tidlegare presentert framlegg i regionrådet, desember 2015
  - Gjennomgang endringar sidan sist framlegg, med ønske om tilbakemeldingar

# Trafikkplan Nordhordland

Frå overordna tilbudsutvikling til detaljert ruteplanlegging

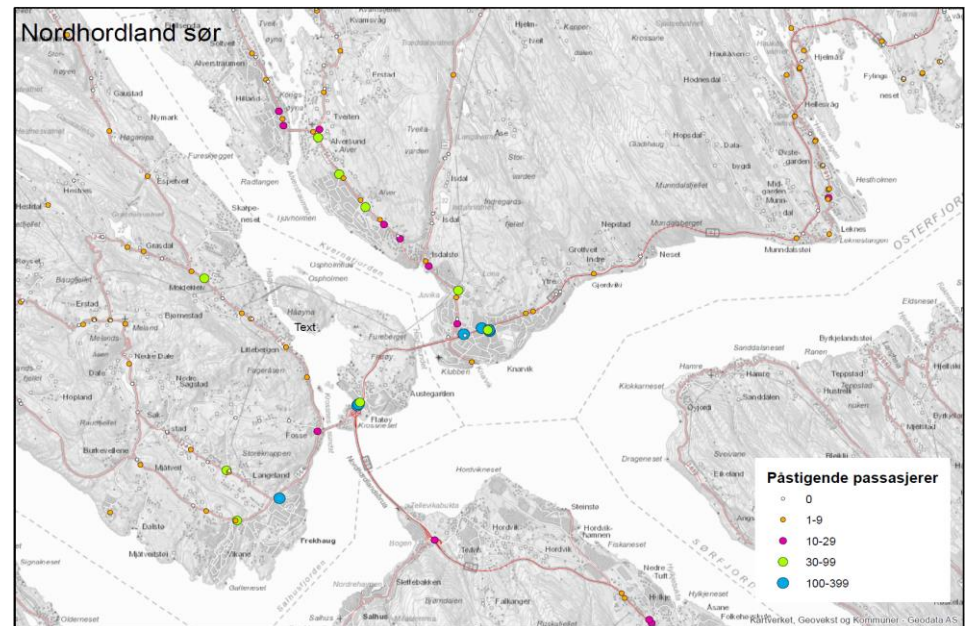
- Kollektivstrategien gir prinsipielle føringar for tilbudsutviklinga – t.d. linjenett og linjetypar
- **Trafikkplanen gir overordna føringar for rutetilbodet,** basert på vurderingar kring marknad, tilbod, infrastruktur, effektiv bruk av kollektivmidlar
- Trafikkplanen har 2-10 års perspektiv – startar opp i 2018 og skal kunne byggjast vidare på, t.d. ved endringar i marknadsgrunnlag eller infrastruktur
- Ruteplanlegging og detaljering skjer i konkurransegrunnlaget og i årlege ruteendringsprosessar





# Trafikkplan Nordhordland og regionstamlinje

- Faktagrunnlag
  - Dagens tilbud
  - Pendlertal
  - Reismønster
  - Reisevaneundersøkingar
  - Brukarundersøking
  - Folketalsutvikling
  - Passasjertal, buss og båt
  - Innspel frå kommunane
  - Kommuneplanar m.m.



# Oppsummert dagens tilbud på kvardagar

---

## Tilbud i rush – morgon/ettermiddag (6:30-08:30 og 13:00-17:30)

- Linje 320E, ekspressavgangar til/frå Bergen busstasjon – ingen på-/avstiging mellom Klauvaneset og Bergen busstasjon
- Linje 341, nokre avgangar i rush Meland-Bergen busstasjon
- Linje 301, samtidige bussavgangar som 320E frå/til Åsane terminal. Stopper for på-/avstiging på alle stopp langs traseen.
- Nordhordlandsbåten, med matebuss mellom Knarvik skysstasjon og Knarvik kai

## Tilbud utanom rush

- Linje 320, Om Nyborg, Åsamyrane og Åsane terminal – ingen på-/avstiging mellom Nyborg og Bergen busstasjon

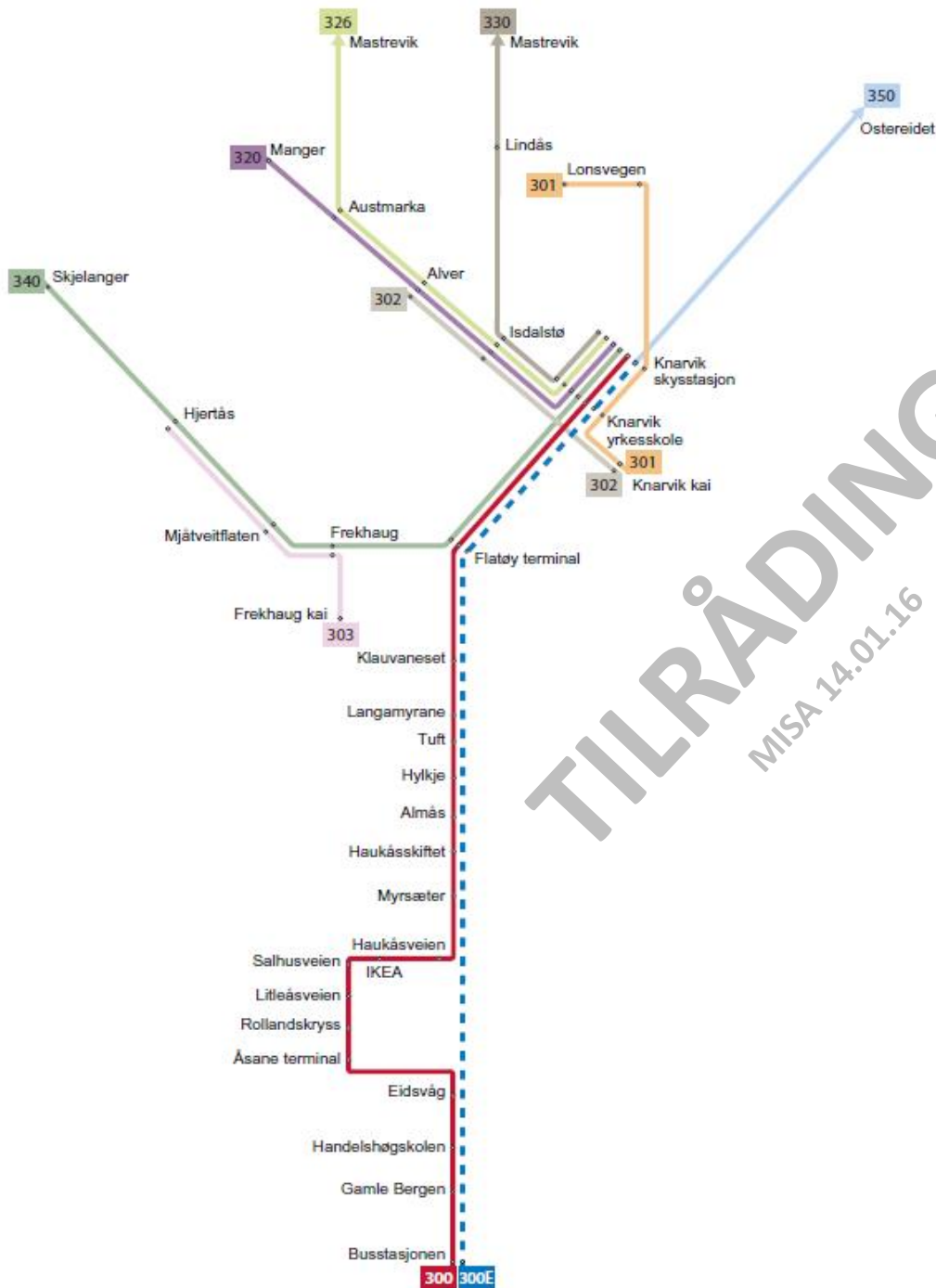
Reisande frå Radøy, Austrheim og Masfjorden/Ostereidet til Bergen må bytte buss i Knarvik, med unnatak av enkelte avgangar

# Utgangspunkt for planlegginga

---

- Dagens tilbod fungerer bra for dagens arbeidsreisande Nordhordland – Bergen
- For å få fleire nye kollektivreisande – og leggje til rette for trafikkvekst – må ein gjere kollektivtilbodet enklare og meir attraktivt for fleire
- Prinsipp for utvikling av linjetypar og kollektivnett vert lagt til grunn
  - Omstiging må akseptertast som naudsynt del av transportnettet
  - Stive rutetider tilstrebast – faste intervall, t.d. «heil, kvart over, halv og kvart på»
  - Eintydig stoppmønster – haldeplassar for linja skal gjelde for både av- og påstiging
  - Enkelt linjenett
  - Linjeføring utan omvegar
- Endringar i tilbodet skapar ofte misnøye blant dei som nyttar dagens tilbod





## Forslag sist runde:

- Regionstamlinje 300 erstattar dagens linje 320, 320E, 301 og 341
- Trasé Knarvik Skysstasjon-Flatøy terminal -Åsamyrane-Åsane terminal-Fløyfjellstunnelen-Bergen busstasjon
- Betener alle stopp for på- og avstiging langs traséen
- Stive rutetider, frekvens 15/30/60
- Linje 300E stopper på alle stopp mellom Knarvik Skysstasjon og Flatøy terminal. Ingen stopp mellom Flatøy terminal og Bergen busstasjon

# Kva som vart opplevd negativt ved framlegget

---

- Trasé via Fløyfjellstunnelen
  - Ikkje betening av Sandviken, Torget, Olav Kyrresgate/Festplassen
- Total reisetid, fleire må bytte
  - Ingen direktetilbod Meland-Bergen
  - Omstiging på Knarvik Skysstasjon eller Flatøy til regionstamlinje
  - Omstiging på Åsane terminal til stamlinjer for reisemål kring Sandviken, Torget, Olav Kyrresgate/Festplassen
- Av- og påstigingsmønster
  - Både av- og påstiging på alle stopp langs traséen, t.d. Steinestøvegen tar tid og utfordrar kapasiteten på bussane
  - Bussane kan bli fylt opp av interne reisande innanfor Bergen (t.d. frå Bergen busstasjon til Åsane terminal)

# Ny anbefaling for regionstamlinje Nordhordland

---

Same som sist forslag:

- Trasé og stopp for regionstamlinja via Fløyfjellstunnelen til Bergen Busstasjon
- Betjener alle stopp på traseen for på- og avstiging
- Alle avganger på regionstamlinja går om Flatøy terminal for knyte linjenettet saman
- Ekspressavgangar utan stopp mellom Flatøy terminal og Bergen busstasjon i rushtid

Nytt frå forrige forslag:

- Nokre avgangar i rushtid mellom Meland-Bergen Busstasjon (uten bytte på Flatøy)
- Vurdere tiltak på andre linjer i nordkorridoren, som kan bøte for dei opplevde negative faktorane. Til dømes val av trasé og rutetider.
- Det vert vurdert å starte regionstamlinja i Alver/Alverstraumen for å fange opp fleire reisande. Føreset tilrettelagt snuplass.

# Hurtig framføring

---

- Føreset at linje 300 får minst like rask framføring som dagens linje 320E
  - Trasé via fløyfjellstunnelen
  - Bussen køyrer ikkje om Nyborg
- Ekspressavgangane vert vesentleg raskare
- Planlegge eit lokalt rutetilbod i Nordhordland som gir korrespondanse og effektiv omstiging til regionstamlinje

# Trasé via Fløyfjellstunnelen - Bergen busstasjon

---

- Kvifor:
  - Reduserer total reisetid for linja og til tunge reisemål i Bergen sentrum og sør
  - Behov for å avlaste Bergen sentrum - kapasiteten i Olav Kyrresgate/Christies gate er kritisk
- Konsekvens for dei reisande:
  - Gir ekstra reisetid for å nå enkelte tunge reisemål og byttepunkt i sentrum
- Aktuelle tiltak:
  - Vurdere trasé via Fløyfjellstunnelen også for andre regionale linjer og ekspresslinjer fra nord (210, 3E, 4E, 30E, 32E), lokale linjer fra nord (36 og 37) samt for linjer i andre korridorar som kan avlaste sentrum
  - Leggje til rette for effektive bytter ved Åsane terminal og Bergen busstasjon

# Stopp for av- og påstiging på alle haldeplassar langs traséen

---

- Kvifor:
  - Enklare å formidle og tilbodet blir enklare å ta i bruk for nye reisande
  - Gir auka tilbod for fleire utan bruk av ekstra ressursar
- Konsekvens for dei reisande:
  - Kapasitet – bussar kan bli fylt opp med passasjerar som skal lokalt i Bergen nord (særleg frå Bergen busstasjon og Åsane terminal)
  - Noko meir reisetid som følgje av fleire av- og påstigingar
- Aktuelle tiltak:
  - Tilpasse tilbodet på lokale linjer (linje 36, 37, 210) slik at dei kan avlaste regionstamlinje for fleire lokale reisande til/frå Åsane nord
  - Av- og påstigingsprinsippet vert vurdert å gjelde for andre regionale linjer, t.d. 925, 930, 950 og 210

# Prosesen vidare

---

- Politisk prosess
- Detaljplanlegging av tilbodet vert gjort fram mot nytt konkurransegrunnlag – mellom anna
  - Tilbod på hovudlinjene mellom kommunesentra og regionsenteret Knarvik
  - korrespondansar og koplingar mellom busslinjene
  - matebuss til båt – tilbod, trasé, kopling til andre linjer for effektiv drift
- Innspela kommunen har gitt tidlegare i prosessen blir tatt inn som del av dette arbeidet
- Matebuss Frekhaug terminal-Frekhaug kai vert vurdert frå 2017