

Sluttrapport

Kartlegging av gode framkometiltak for kollektivtransporten

1. Bakgrunn - kort om prosjektet

Prosjektet har gitt oss innsikt rundt temaet framkometiltak i Bergensregionen. Dette har vore nytta som kunnskapsgrunnlag i arbeidet med regional transportplan for Vestland 2022-2033 (RTP), og er med i det vidare arbeidet med kollektivinfrastruktur i Vestland.

Eit meir påliteleg og effektivt kollektivsystem er også meir attraktivt for brukarane. Tiltak som sikrar framkome er difor viktig for å nå nullvekstmålet for personbiltransport, samt at det fremjar kollektiv som reiseform.

Vi søkte om 300 000 kr frå KMD, og fekk innvilga 300 000 kr. Totalt hadde prosjektet eit budsjett på 600 000 kr, der 300 000 kr var eigeninnsats.

2. Nærmere om prosjektet

Vi lyste ut ein minikonkurranse hos fire tilbydarar og tildelte Asplan Viak oppdraget med å greie ut kring framkometiltak for kollektivruter med buss i og rundt Bergen. Resultatet skulle inngå som del av kunnskapsgrunnlaget til RTP, samt i det generelle arbeidet kring temaet.

Det resulterte i rapporten «Fremkommelighetstiltak for buss – Status, tiltak og gjennomføring i og rundt Bergen» som vart overlevert i april 2021.

Rapporten er nytta som del av kunnskapsgrunnlaget i arbeidet med RTP. Vidare er rapporten med i det vidare arbeidet med framkometiltak i Vestland fylkeskommune.

3. Resultater

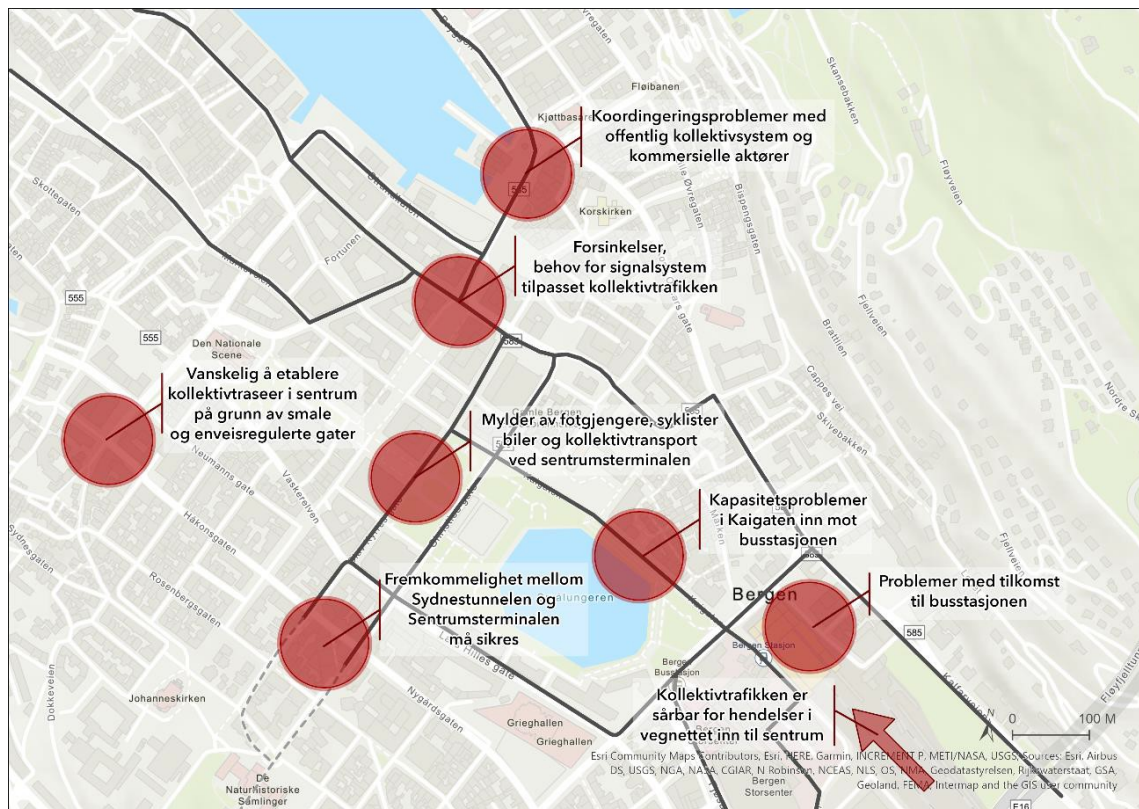
Busstilbudet i Bergen er omfattende og betyr mye for fylkets samlede mobilitet. Et effektivt kollektivsystem med rask framføring og god fremkommelighet er viktig for å utvikle et attraktivt og konkurransedyktig kollektivtilbud i tråd med nullvekstmålet og regionale planer for transport.

God fremkommelighet er et av de mest effektive tiltakene for et bedre kollektivtilbud. Fremkommelighetsforbedringer reduserer reisetiden og bedrer punktligheten for trafikantene. Trafikantnytte sammen med reduserte utslipp, kø og skattekostnader er betydelige samfunnsgevinster av fremkommelighetstiltak. I tillegg gir økt fremkommelighet bedre utnyttelse av vognparken, noe som også gir mulighet for å øke kollektivtilbudet med dagens materiell og personell. På denne måten gir bedre fremkommelighet for kollektivtrafikken også bedriftsøkonomiske fordeler.

Bergen sentrum er preget av smale gater og blandet trafikk. Dette gjør det vanskelig å etablere effektive kollektivtraseer. Med unntak av strekningsvise kollektivfelt kjører bussene i blandet trafikk både i sentrum og inn mot sentrum. Det gjør trafikkavviklingen sårbar for hendelser på vegnettet, noe som bidrar til forsinkelser.

De største utfordringene for bussfremkommeligheten i Bergen er likevel kapasitetsproblemer ved de sentrale knutepunktene i sentrum. Sentrumsterminalen og Bystasjonen er svært viktige for å sikre et velfungerende kollektivnett, og fremkommelighetstiltak som bedrer kapasiteten i og rundt knutepunktene må prioriteres.

Det er gjennomført en rekke tiltak for å bedre bussfremkommeligheten i Bergen de siste årene, men fremdeles er det en rekke hindringer for full fremkommelighet. Kartet under oppsummerer hovedutfordringene for bussenes fremkommelighet i Bergen sentrum.



Figur s.1: Fremkommelighetsproblemer i Bergen sentrum

Oppsummert 10 tiltak for bedret fremkommelighet i og rundt Bergen

1. Utrede ny trasé inn til busstasjonen for busser fra vest for å unngå trengsel i Kaigaten
2. Bevare Sydnestunnelen for kollektivtrafikk og prioritere buss inn til terminal
3. Prioritere hvilke busser som skal til Sentrumsterminalen basert på kunnskap om reisemål og bytter
4. Fjerne biltrafikk fra gatene rundt Sentrumsterminalen
5. Anlegge separat sykkeltrase gjennom sentrum, spesielt ved Sentrumsterminalen
6. Signalsystem tilpasset kollektivtrafikken mellom Sentrumsterminalen og Torget
7. Strengere retningslinjer for kommersielle aktører, evt. turbussfri sone rundt Torget
8. Prioritering av kollektivtrafikk til fordel for biltrafikk og gateparkering for å etablere effektive kollektivtraseer på strekninger i og inn mot sentrum
9. Samspill mellom bybane og buss på traseene inn til sentrum for å sikre traseer som er effektive for kollektivtrafikanter
10. Anlegge kantstopp i bygater og redusere antall holdeplasser

4. Formidling og samarbeid

Rapporten er publisert og offentlig tilgjengelig på fylkeskommunen sine nettsider saman med andre kunnskapsgrunnlag for RTP. I tillegg er nokre tiltak innarbeidd i RTP.

I dialog med andre fylkeskommunar om utarbeiding av RTP har også kunnskapsgrunnlaga blitt trekt fram som relevante for fleire enn Vestland.

5. Økonomi

I søknaden la vi følgende budsjett til grunn:

Budsjett: Kartlegging av gode framkometiltak for kollektivtransporten

Kva	Kr
Støtte KMD	300 000 kr
Eigeninnsats, timar a 800 kr	300 000 kr

Reknskapen viser at prosjektmidlane frå KMD vart nytta til å betale for konsulent. Konsulentkostnaden vart 7 010 kroner rimelegare enn budsjettet. Vestland fylkeskommune har brukt arbeidsinnsats tilsvarande 300 000 kr.

Kartlegging av gode framkometiltak		
	Utgifter	Finansiering
Eigeninnsats, 375 timer a 800 kr	300 000 kr	
Faktura frå Asplan Viak (konsulent)	217 370 kr eks. mva	
Faktura frå Asplan Viak (konsulent)	73 200 kr eks. mva	
Faktura frå Asplan Viak (konsulent)	2 420 kr eks. mva	
Mindreforbruk	7 010 kr	
Tilskot frå KMD		300 000 kr
Eigeninnsats, 375 timer a 800 kr		300 000 kr
SUM	600 000 kr	600 000 kr