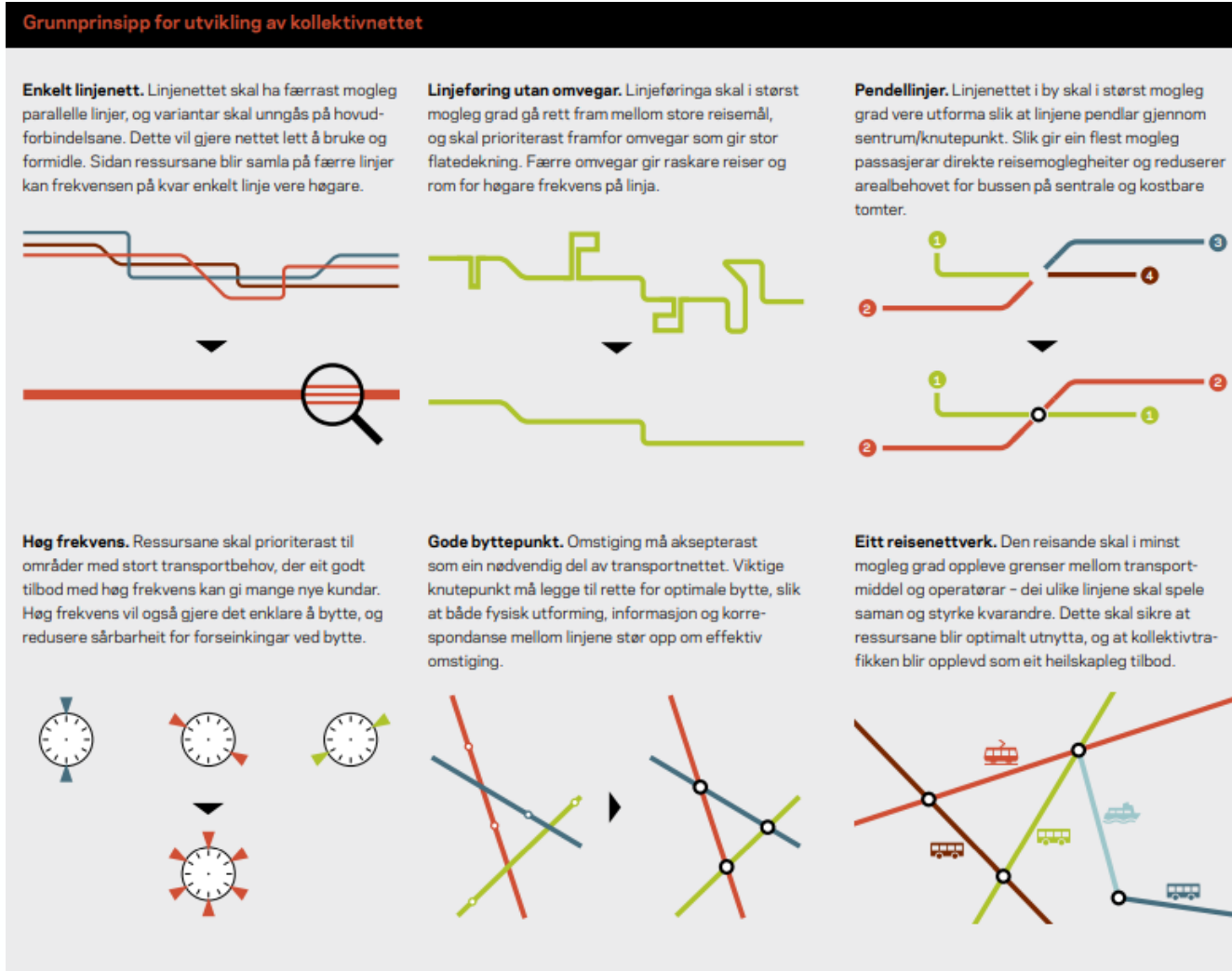


# Kollektivsystem i Bergen

Med bybane til Åsane

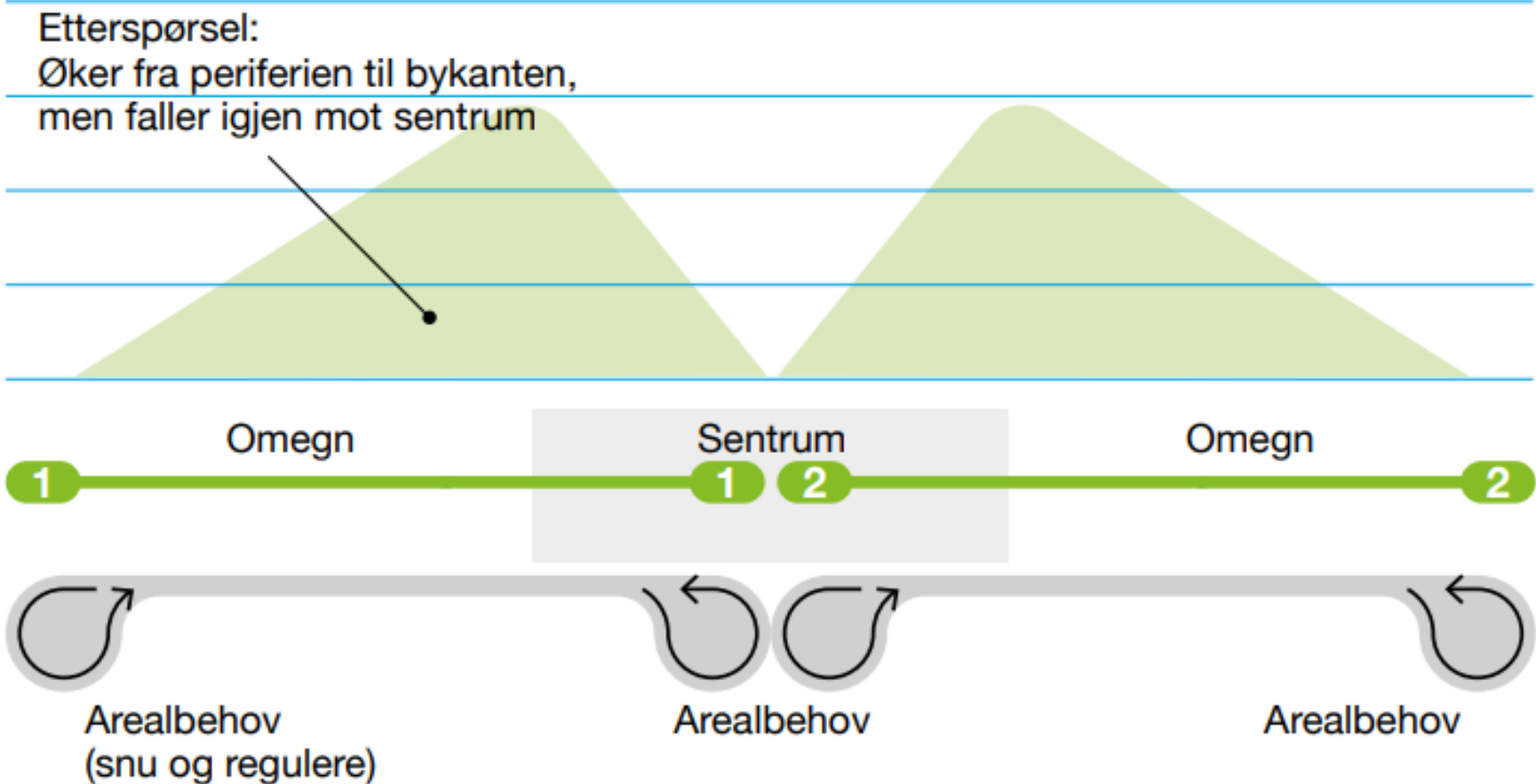
# Kollektivroller VLFK

- Utbygger
- Drifter Bybanen med infrastruktur
- Eier av anleggene
- Kollektivmyndighet og ansvarlig for kollektivtilbudet i Vestland



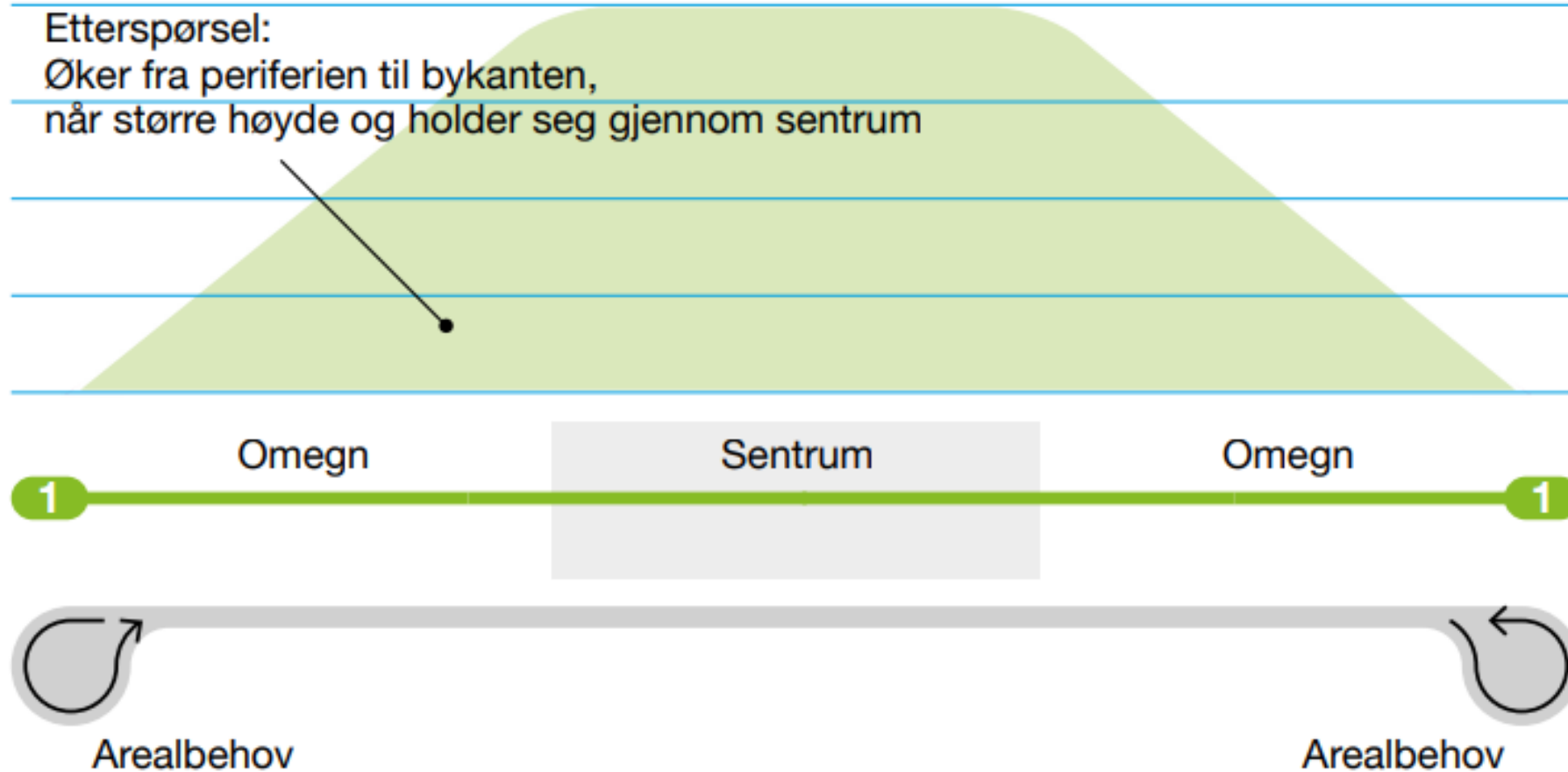
# I dag: Bybanen ender i sentrum

## Sentrumsterminerende linjer



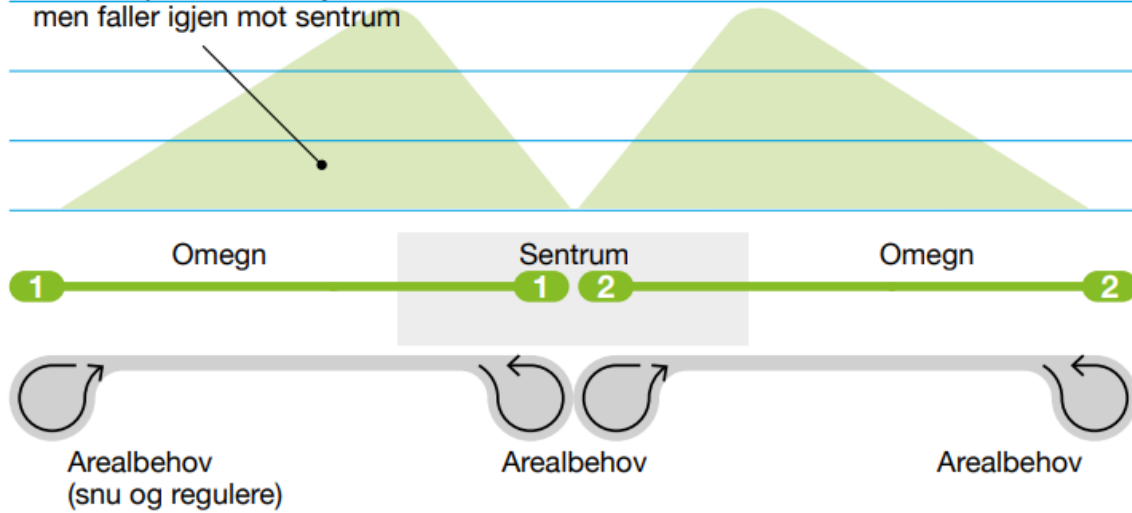
# BT5: Pendel gjennom sentrum

## Pendellinjer



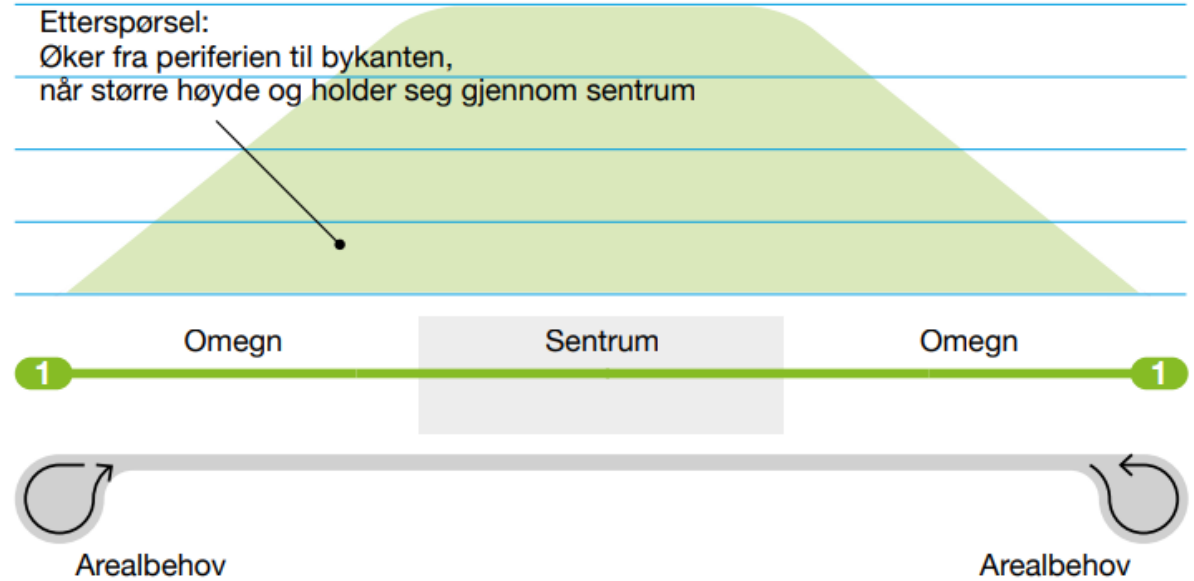
### Sentrumsterminerende linjer

Etterspørsel:  
Øker fra periferien til bykanten,  
men faller igjen mot sentrum



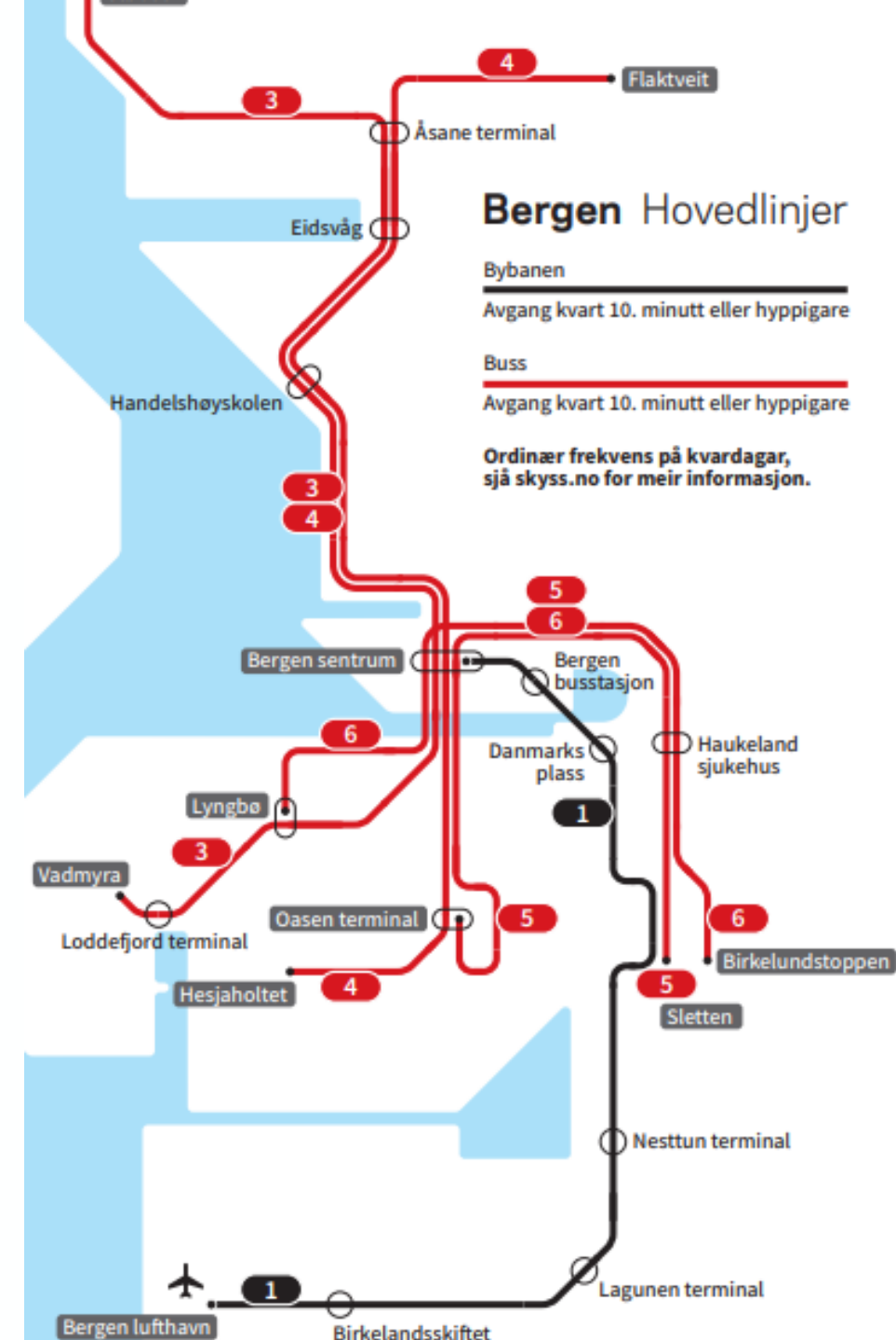
### Pendellinjer

Etterspørsel:  
Øker fra periferien til bykanten,  
når større høyde og holder seg gjennom sentrum



# Dagens hovedlinjenett

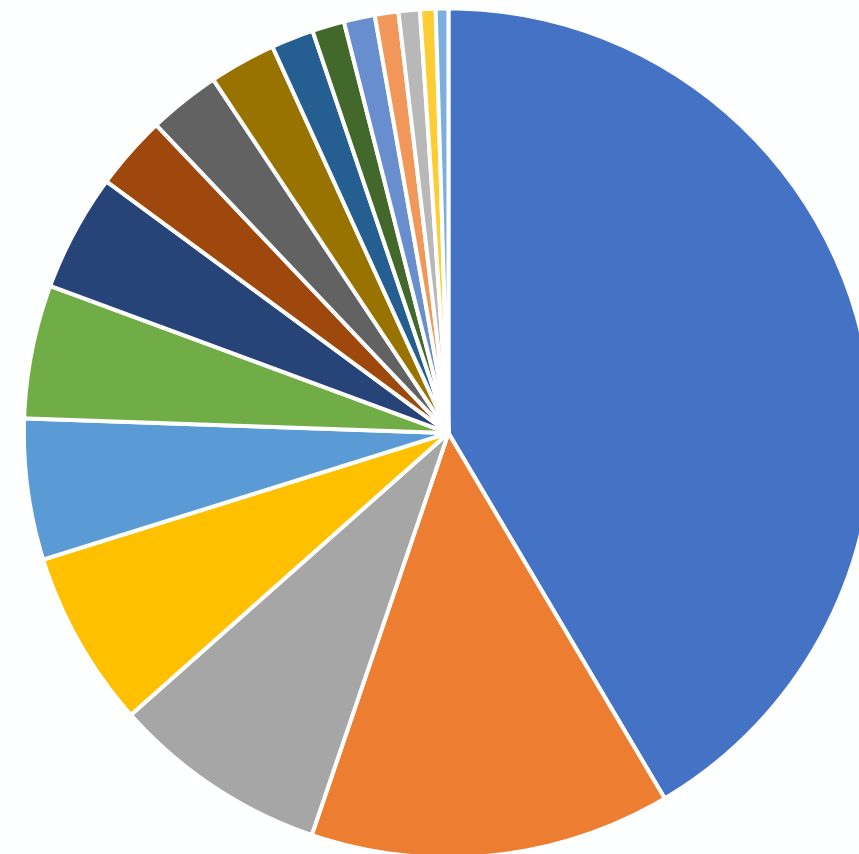
- Tre sterke reisestrømmer i hovedlinjenettet for buss (vest, øst/Landås og nord)
- Bybanen er alt realisert i sør og har styrket kollektivtilbudet og passasjertallene kraftig
- Kompakt knutepunkt i Bergen sentrum viktig for nettverket



# Svært viktig knutepunkt

- Bybanen skal tres gjennom knutepunktet i sentrum
- Bergen sentrum er regionens desidert mest brukte kollektivknutepunkt
- Gir reisemuligheter til/fra hele Bergen fra ett punkt.
- Mange ønsker for sentrum = Arealknapphet!

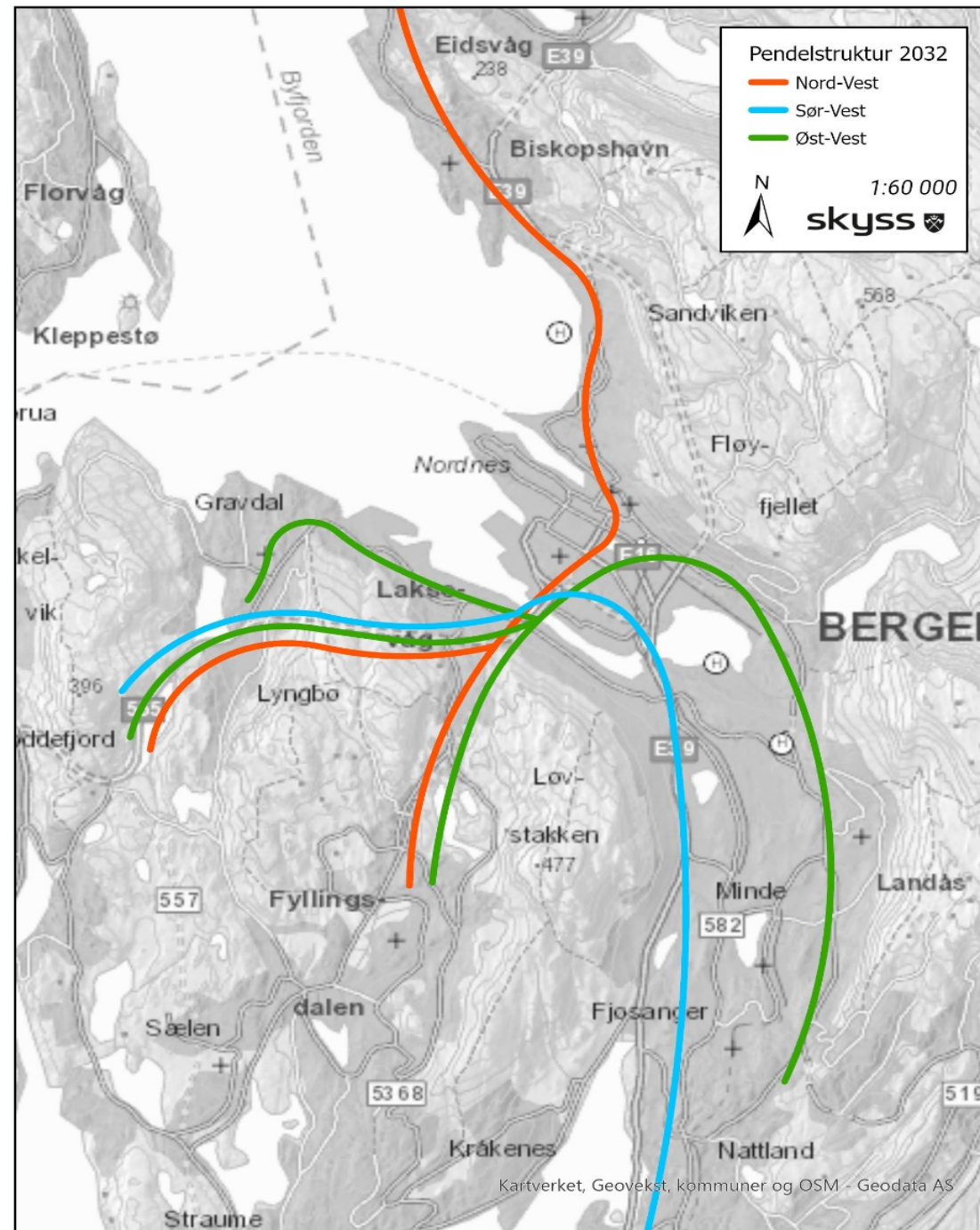
Viktigaste knutepunkt i Bergensområdet etter påstigartal



# Bussystemet med BT5

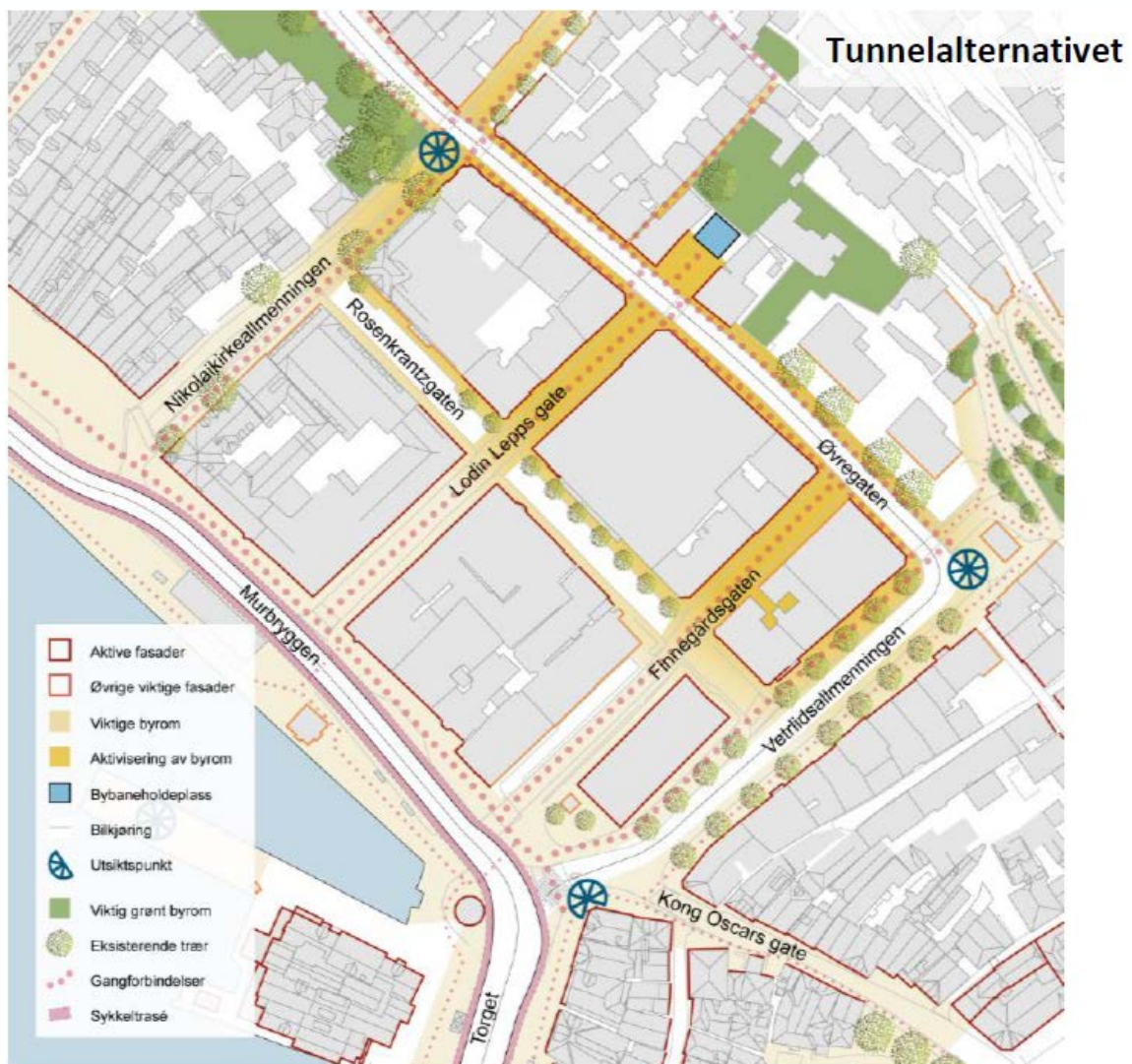
## Reiser fra vest dominerer

- Med BT5 blir passasjerstrømmen fra vest den desidert sterkeste med buss
- Ikke mulig å ende busslinjer i sentrum lenger
- Passasjerstrømmen til/fra vest må derfor kobles mot de andre busstraseene på en god måte
- Tunnelalternativet er best på dette
- Står friere til å utvikle busstilbudet etter behovet

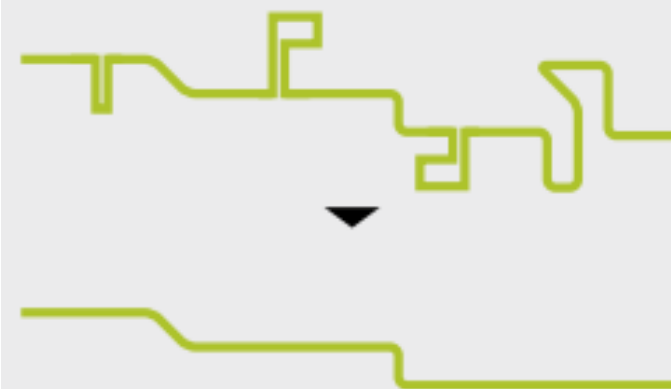




# Buss i Øvregaten

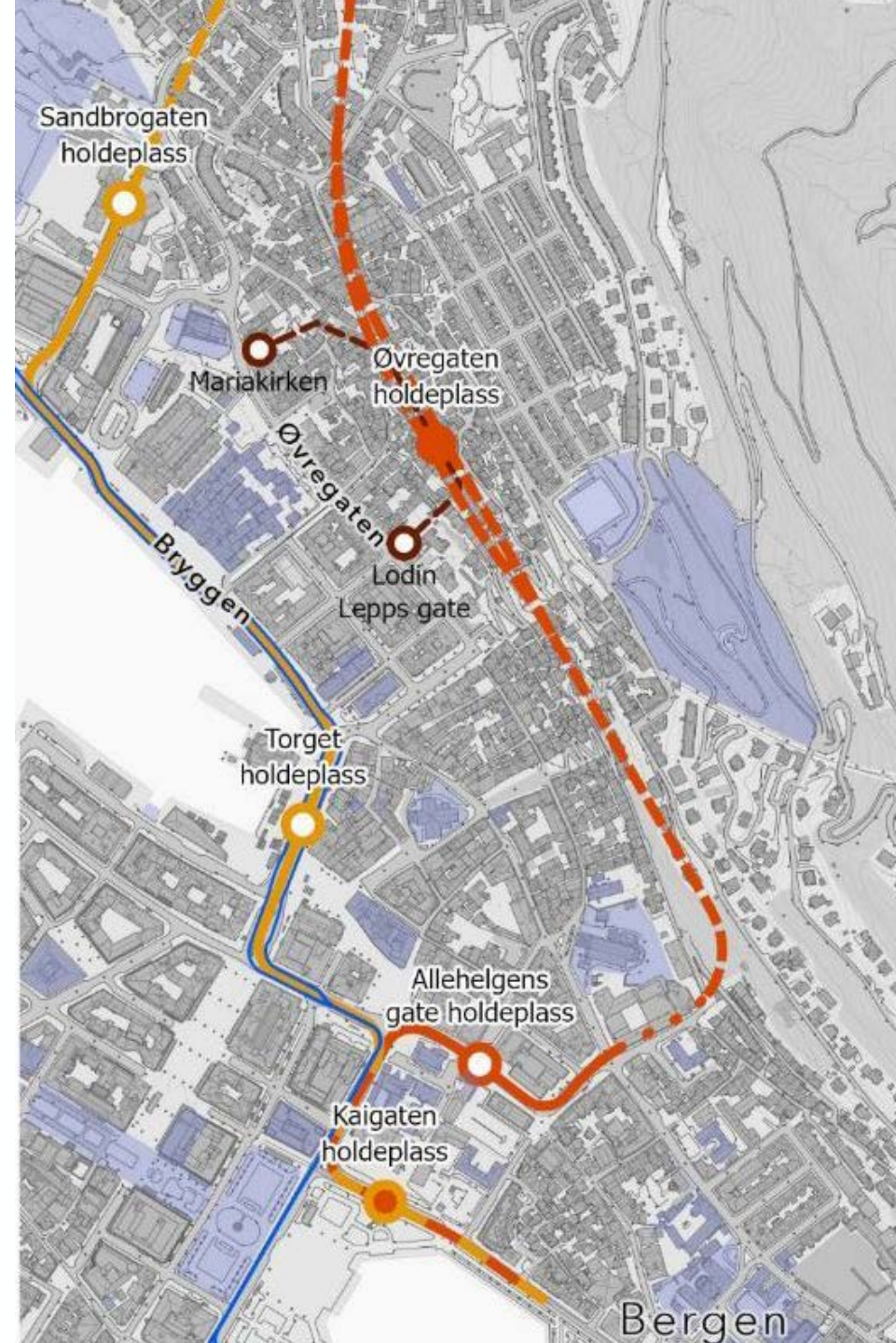


**Linjeføring utan omvegar.** Linjeføringa skal i størst mogleg grad gå rett fram mellom store reisemål, og skal prioriterast framfor omvegar som gir stor flatedekning. Færre omvegar gir raskare reiser og rom for høgare frekvens på linja.



# Banetraseen

- Holdeplassene er bedre fordelt ut gjennom sentrum i dagalternativet
- Fordeler de reisende bedre på de tre sentrumsholdeplassene
- Torget er svært sentralt i byen – treffer boliger, arbeidsplasser og næringsarealer best.
- Dagalternativet er bedre på synlighet, lesbarhet og omstigningsmuligheter
- Underjordisk holdeplass er mindre tilgjengelig



# Driftskostnader

Bybanens driftskostnader kan deles i:

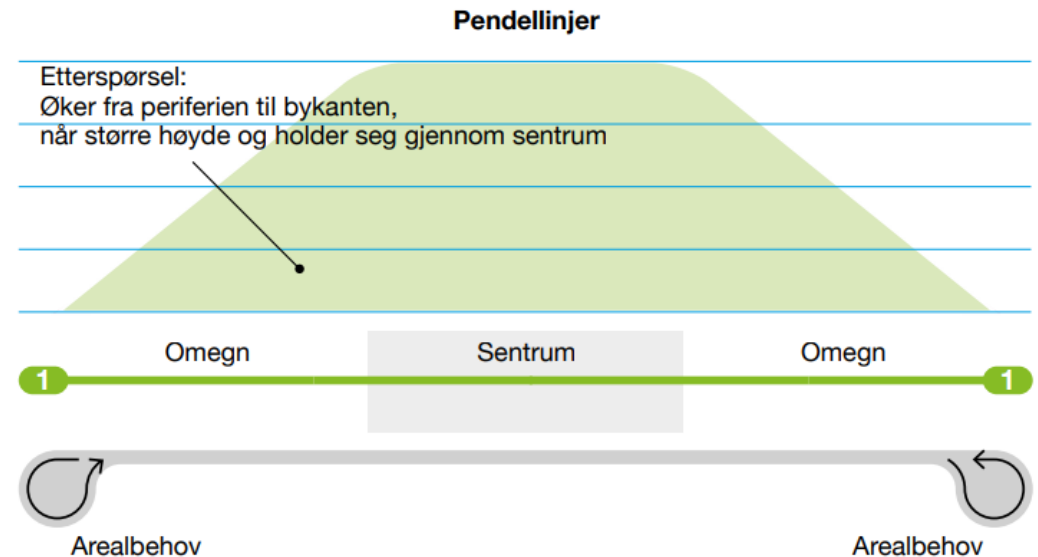
- *Daglig drift*
- *Regelmessig vedlikehold inkl kontroll og reparasjon*
- *Fornyelse og revisjon av tekniske systemer*

For VLFK som eier av anlegget er fornyelse av underjordiske holdeplasser svært kostnadskreven



# Kollektivfag oppsummert

- Uansett: Bybane til Åsane gir kollektiv mer attraktivitet og styrker systemet
- Tunnelalternativet gir mer fleksibilitet til å utvikle busstilbudet etter behovet
- Dagalternativet gir bedre bybane
- De årlige driftskostnadene for underjordisk holdeplass blir svært store



Spørsmål?

