

- *Kva er prisen på ny Trolleybusslinje til Laksevåg? Finnes det pris per stolpe/ bussavgang?*

Kostnaden med å byggje infrastruktur for Trolleybusslinje til Laksevåg vil bli om lag 125 millionar kroner.

Etablering av trolleybussdrift frå Gyldenpris til Lyngbø inneber oppføring av rundt 250 master og veggfester for montering av køyreleidning. Det blir bygd tre likerettarar for å konvertere og føre straum til køyreleidningen. Ei snusløyfe for trolleybussar er bygd ved endehaldeplass på Lyngbø.

- *Kor mykje av bompengane vert nytta til trolleybusslinja?*

Trolleybusslinja er finansiert gjennom Miljøløftet og midlar frå Enova. Enova støttar prosjektet med om lag 30 millionar kroner, medan dei resterande 95 millionane vert dekkja av Miljøløftet. Midlane prosjektet får gjennom Miljøløftet er fylkeskommunale midlar og ikkje bompengar.

- *For Laksevåg bydel og med bygging av trolleybussen, vert det påstått at det er ein kraftig reduksjon i busstilbodet, stemmer dette? Kvifor, kvifor ikkje?*
- *Kva er auke, reduksjon og endringar i rutetilbodet på Laksevåg, og kva er som følge av den store ruteomlegginga i vår?*

Laksevåg bydel består av fleire lokalområde og ulike reisestrekningar, som er ulikt påverka om omlegginga. Før omlegginga gjekk to busslinjer frå sentrum og til Nipedalen og Gravdal (linje 16 og 17). Desse linjene gjekk begge kvart tiande minutt i rush, med normale «små» bussar. På den felles traseen over Laksevåg vart det da køyrd kvart femte minutt i rushtida til og frå sentrum. Desse to linjene vart erstatta av nye linje 6 (trolley, leddbuss), som går kvart tiande minutt i rushtid til Lyngbø, og ei lokal busslinje Nipedalen – Lyngbø – Gravdal (linje 44). Samla gjev dette lågare frekvens på hovudstrekninga, men ein køyrer bussar med høgare passasjerkapasitet.

Frå Laksevåg senter er det ein reduksjon i frekvens på kvardagar på 24 avgangar, og auke på 29 og 18 avgangar på laurdag og søndag. Frekvensen frå Nipedalen og Gravdal mot sentrum er som før i rushtida, og høgare utanom rush. Tilbodet mot sentrum frå Nipedalen er auka med 13 avgangar på kvardag, 28 på laurdag og 20 på søndagar. Frå Gravdal er det auke på 14 avgangar på kvardag, 31 på laurdag og 24 på søndag. Nytt er at reisande må bytte på Lyngbø/Nygård. Her kan ein også bytte til busslinjer som går på Rv 555. Nygårdslie har mista busstilbodet som gjekk gjennom området i Lyngbøveien, og må gå ned til Lyderhornsveien/Kringsjøveien til linje 6.

- *Kva fordelar har trolleybusslinja i høve andre busslinjer og når kan ein vente effekten av dette?*

Både Vestland fylkeskommune og Bergen kommune har vedteke at dei ønskjer utsleppsfrie bussar i Bergen. Elektriske bussar er utsleppsfrie og bidreg til reinare byluft og til reduksjon av støy og vibrasjonar samanlikna med dieselbussar.

Fylkestinget i tidlegare Hordaland fylkeskommune vedtok i 2016 at eksisterande trolleylinje skulle forlengast til Laksevåg. Trolleybatteribussar krev større infrastrukturinvesteringar. Dette kan lønne seg på lange linjer med høg

passasjerkapasitet og høg frekvens gjennom heile driftsdøgnet og ved at infrastrukturen i framtida kan brukast til lading undervegs på fleire linjer.

- *Kunne ein bygd trolleybusslinja på ein annan måte, utan dei faste stolpane?*

Både på eksisterande trolleybusslinja mellom Birkelundstoppen og Bergen sentrum og den forlenga delen til Laksevåg vert det teke i bruk ny trolleybussteknologi. Bussane har batteripakkar som gjer at dei i periodar kan køyre utan kontaktledningsanlegg.

Når det blir etablert infrastruktur oppnår vi driftsmessige fordelar ved å lade undervegs i staden for å bruke tid på lading på depot. Ein konsekvens er at det vert gjennomført større produksjon med større kapasitet enn om den skulle vore utført av like mange batteribussar.

Trolleybussane på linja mellom Landås og Laksevåg vil køyre på batteri gjennom Bergen sentrum og over Puddefjordsbroen, og ein unngår dermed master og køyreledning på denne delen av linja.