

Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 05.06.2019

Representanten **Marthe Hammer (SV)** har stilt slikt spørsmål:

I bystyret i Bergen har det vore spørsmål og forslag knytt til bydelshus.

Spørsmål til Samferdsledirektøren:

- Kva busslinjer dekker bydelen Åsane i dag, spesielt med omsyn til tverrgående busstilbod internt i bydelen?
- Det er behov for auka ruteproduksjon og rutetilbod i Åsane for å sikre betre lokal dekning intern i bydelen. Er det spesielle linjer/områder, tversoverlinjer som ein ser at ikkje har godt nok tilbod i dag?
- Kva er kostnaden ved å opprette eit nytt slikt busstilbod, til dømes ein pilot med bydelshus, alternativ auke frekvensen på dagens tilbod?
- Kor fort kan eventuelle slike endringar verte satt i verk?

Svar på spørsmålet.

I Åsane bydel er det i dag 22 busslinjer. 10 av desse linjene kjører i all hovudsak berre internt i Åsane bydel. Alle linjene, med unntak av ekspressavgangar mellom Bergen sentrum og Flaktveit/Tertnes kjører til og frå Åsane terminal, noko som gjer det mogeleg å bytte mellom alle områder i bydelen. Dette gjev gode tverrgående reisemoglegheiter. Dei mest folkerike områda mot Li og Flaktveit, Toppe og Haukedalen har bussavgangar kvart 10. minutt store deler av dagen. Desse områda dekkast at bystamlinjene 3 og 4 som er dei to viktigaste busslinjene i Bergen. Tilbodet mellom Knarvik – Åsane og Bergen busstasjon vart utbedra i 2018 ved etablering av ny regionstamlinje, slik at reisande langs E39 i nordre del av Åsane fekk eit betre tilbod til/frå Åsane terminal og Bergen.

Ein trafikkplan for utvikling av kollektivtilbodet i Bergen er tidlegare behandla i fylkesutvalet (FUV PS 80/2018). Her peikast det på hovudverkemidla som gjer kollektivtrafikken meir attraktiv: Å gjere det enklare å reise kollektivt mellom anna ved å forenkle billettsystemet og gje betre trafikantinformasjon; og ved å utvikle tilbodet med høgare frekvens og enklare linjestruktur, samt gode moglegheiter for byte mellom linjene. Høgare frekvens har størst nytte i område med tett busetnad, og reduserer reisetida ved at ventetid og byttetid vert redusert.

Dersom ein ynskjer å styrke det interne kollektivtilbodet i Åsane meier vi derfor det lyt satsast på fylgjande tiltak:

1. Knyte saman dagens lokallinjer, slik at to linjer som i dag går til/frå Åsane terminal pendlar i gjennom heile Åsane. Dette vil gje fleire reisemoglegheiter i bydelen utan nokon stor auke i ruteproduksjonen. Då må det leggst til rette for sjåførfasilitetar og reguleringshaldeplass på eit av endestogga til linja. Dette krev noko investeringar, samt i nokon tilfelle ein reguleringsplan for å kunne realiserast. I nordre del av Åsane kan ein også sjå på mogelegheit for å slå saman dei to linjene som kjører til Klauvaneset høvesvis via Haukås og Salhus. Dette kan gje fleire lokale reisemoglegheiter i nordre Åsane, og at ein kan nytte buss i «begge retningar» for å komme til/frå Åsane terminal. Desse tiltaka vil bidra til å forenkle linjenettet.

2. Auka ruteproduksjonen på eksisterande linjer, for å gje høgare frekvens, og kortare ventetid ved bytte på Åsane terminal. I så fall lyt ein prioritere å gje eit betre tilbod i dei mest tettbygde delane av bydelen, som ikkje har eit frekvent tilbod i dag. Aktuelle område kan være Tertnes, Rolland og Myrdalsskogen.

For å gje eit betre tilbod til nytt kulturhus og ny vidaregåande skule kan ein vurdere om ein eller fleire linjer skal kjøre via Åsane senter-vegen. Ulempa med dette er at framkomsten i Åsane senter-vegen stundom er dårleg då det er mykje kø. Alle busslinjene frå Åsane terminal og nordover kjører derfor i dag i Åsamyrane for å unngå trengsel knytt til senterområdet. For dei fleste reisemål er det akseptabel gangavstand til enten til Åsane terminal eller haldeplassen i Åsamyrane ved «Horisont». Dersom ein eller fleire linjer skal kjøre om Åsane senter-vegen vil dette gje auka kjøretid og auka kostnader. Ein kan ikkje i detalj svare på kor mykje auka frekvens kostar, då dette er avhengig av kor lang linja er, og kva frekvens den skal ha.

Endring av rutetilbodet skjer normalt ved haustrutestart. Dette skjer ved skulestart kvart år. Utredning og ruteplanlegging av auka produksjon hjå Skyss og operatør krev 3-6 månader avhengig av kva type endring og omfanget av endringa. Ruteendringar som krev fleire bussar tek lengre tid av di anskaffing av bussar er tidkrevjande, og kjem i etterkant av utredning og ruteplanlegging. Det er også heilt avgjerande at det er løyva midlar til gjennomføring av tiltaka.