

Sammendrag:

## Bybanen i Bergen

### Førundersøkelse av arbeidspendling og reisevaner

TØI har på oppdrag fra Hordaland fylkeskommune, med Bergensprogrammet som viktig finansieringskilde, gjennomført en førundersøkelse blant innbyggerne i influensområdet til de tre første utbyggingsetappene av Bybanen i Bergen. Førundersøkelsen skal legge et grunnlag for på senere tidspunkter å kunne si noe mer grunnfestet om de reisemessige effektene av å etablere Bybanen. 21 prosent av yrkesaktive i Bergen kommune bor mindre enn en kilometer i luftlinje fra bybanestasjonene i Bergen sør (strekningen fra sentrum til Flesland flyplass). 17 prosent av de yrkesaktive i Bergen vil teoretisk kunne benytte Bybanen på hele arbeidsreisen. Et mindretall (35 prosent) av innbyggerne i Bergen sør – Bybanekorridoren – gir uttrykk for at etableringen av Bybanen vil gi et bedre kollektivtransporttilbud, at de vil reise mer kollektivt (27 prosent) eller bruke sentrum mer (18 prosent).

### Bybanen – en nyvinning

Bybanen representerer en nyvinning i trafikktilbudet i Bergensregionen, og ansvarlige myndigheter har ønsket å dokumentere betydningen av banen for reisemønsteret i regionen. Derfor har vi dokumentert bosettingsmønster, lokalisering av arbeidsplasser og pendlingsstrømmer internt i Bergen kommune, samt foretatt en reisevaneundersøkelse blant motoriserte reisende i influensområdet til banens tre første utbyggingsetapper. Datagrunnlaget er pendlingsstrømmer mellom grunnkretser i siste kvartal 2008. Pendlingsstrømmene i Bergen kjennetegnes blant annet av at i bybanekorridorens bydeler arbeider nærmere 87 prosent av de yrkesaktive i egen eller i andre av bydelene i korridoren. Til sammen utgjør reiser i og mellom bydelene tilknyttet Bybanens tre utbygginger i sørkorridoren 47 prosent av alle arbeidsreisene i og mellom bydelene i Bergen. Sentrum er det sentrale attraksjonspunktet. I gjennomsnitt avgir alle bydeler 34 prosent av de yrkesaktive til sentrumsbydelen Bergenhus.

Omfanget av aktivitet som befinner seg innenfor Bybanens influensområde er avgjørende for at Bybanen skal fungere som bærebjelken i Bergens kollektivsystem. Vi har derfor tatt utgangspunkt i yrkesaktive som er bosatt innenfor 1 kilometers omkrets fra Bybanens stasjoner. Den første delstrekningen, fra Kaigaten til Nesttun, omfatter omtrent 18 prosent av de yrkesaktive, mens delstrekning 2 fra Nesttun til Lagunen vil utgjøre ytterligere 2 prosent. Siste utbygging mot Flesland vil medføre at omtrent 21 prosent bor innenfor en kilometers omkrets fra Bybanens stasjoner. I disse beregningene er det dagens bosetting som er lagt til grunn. En grov beregning viser i tillegg at 17 prosent av

dagens yrkesaktive kan benytte Bybanen sammenhengende på arbeidsreisen når alle tre utbyggingene er ferdig.

## Reisevaneundersøkelsen

Spørreundersøkelsen om reisevaner ble gjennomført blant 3000 innbyggere i Bergen sør (sørkorridoren) i mars/april 2010. Viktigste utvalgsriterium var at de intervjuede skulle ha foretatt en motorisert reise dagen før intervjuet. Denne avgrensningen ble gjort fordi vi ønsket fokus på utvekslingen mellom bil og kollektivt reisende. Vi har dermed ikke alle transportformer representert i utvalget.

Valget av transportmiddel avhenger selvfølgelig av hvor en bor i bystrukturen – og hvilke reiserelasjoner en har. Reiser innenfor samme bydel eller utenfor Bergenhus har vesentlig lavere kollektivandel (12-20 prosent) enn reiser inn til Bergenhus (40-45 prosent) – noe høyere kollektivandel ved arbeidsreise enn det en finner samlet for alle reiser.

Bybanens betydning for reisemønsteret kan vi ikke si noe om, men vi kan si noe om hva de spurte gir uttrykk for på spørsmålet *Hvilke transportmidler bruker du oftest fra bostedet til arbeidssted/skole/studiested?* Det er bilførere som dominerer i forhold til andre transportmidler. Knappt 58 prosent benytter oftest bil (som fører) til arbeid. Den nest vanligste transportformen til arbeid er kollektiv (knappt 21 prosent), etterfulgt av de som går eller sykler.

Befolkningen har god kunnskap om dagens kollektivtilbud og er rimelig fornøyd med tilbudet. Bosatte innenfor den første delstrekningen er de som er mest fornøyd med kollektivtilbudet. En viktig årsak til at befolkningen ikke reiser med buss, er at den bruker for lang tid. Tidsaspektet kan dermed være et sentralt element for at Bybanen bidrar til å overføre bilførere til kollektivtransport. Bytte av buss er et annet viktig negativt argument, og da spesielt for personer bosatt utenfor strekningen sentrum-Nesttun. I den sammenheng er det interessant i etterundersøkelsen å kartlegge effekter som følge av omleggingen av rutenettet. Færre busser vil trafikere i Bybanekorridoren og mange ruter vil kanaliseres mot Nesttun for å overføre passasjerer til Bybanen.

Det er knyttet forventninger til Bybanen blant innbyggerne i sørlige bydeler. Det er flere som tror kollektivtilbudet vil bli bedre enn de som mener det vil bli dårligere. Kortere reisetid, holde rutetidene bedre og høyere frekvens er de tre viktigste forklaringene blant dem som mener Bybanen vil medføre et bedre tilbud. Hovedtyngden (65 prosent) av de intervjuede mener likevel at Bybanen ikke vil ha noen betydning for omfanget av kollektivreiser. Hver fjerde mener at banen vil bidra til mer bruk av kollektive transportmidler. En noe større andel av bilførere enn hva tilfellet er for andre trafikantgrupper, sier de vil reise mer kollektivt. Drøyt en av fem mener de også i større grad vil benytte seg av sentrum til handel og kultur. Bybanen kan derfor medføre positive ringvirkninger som ikke kun er begrenset til kollektivtransporten.

Det er gode rammevilkår for å benytte bil i Bergen. Eksempelvis har 70 prosent av vårt utvalg av respondenter tilgang til gratis parkeringsplass på jobb. Det er godt dokumentert at god tilgang til gratis parkeringsplasser er en faktor som er sterkt medvirkende til at befolkningen bruker bil til arbeid. Slike rammevilkår har derfor direkte innflytelse på hvordan innbyggerne reiser. Dermed vil det også ha betydning for Bybanens muligheter til å overføre passasjerer fra bil til kollektivt. Det er sannsynlig at effekten av Bybanen vil bli større hvis kollektivtilbudet forbedres, samtidig som rammevilkårene for bil blir redusert. Restriksjoner på bilbruk og en helhetlig arealplanlegging vil bidra til å styrke konkurranseforholdet mellom det kollektive systemet og bil. Kommunen kan forsterke effekten av Bybanen gjennom å føre en helhetlig og langsiktig politikk som reduserer bilbruken.

Selv om bosatte i korridoren mellom Sentrum og Nesttun generelt er positive til Bybanen og mener de vil foreta flere kollektivreiser, er ikke dette ensbetydende med at det nødvendigvis vil medføre vesentlige endringer i transportatferd eller den trafikale situasjonen. Svaret vil i stor grad være avhengig av Bybanens effekt på reisetid, og dermed av dens frekvens, og at den klarer å overholde rutetidene bedre enn dagens kollektivtrafikk. Ettorevalueringen vil gi svar på om effektene er som ønsket.