



Arkivnr: 2014/10861-1

Saksbehandlar: Erlend Iversen

Saksframlegg

Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Samferdselsutvalet		12.02.2014
Fylkesutvalet		19.02.2014

Rv 555 - Kollektivtrafikk på vestre innfartsåre

Samandrag

I samband med melding 71/13 bad fylkesutvalet om ei sak der spørsmål om innfartsparkering Ågotnes, direktebussar Ågotnes – Bergen, båtrute Sotra – Bergen og kollektivfelt på eksisterande firefelts veg på vestre innfartsåre (Rv 555) vart vurdert.

Spørsmåla har vore vurdert gjennom fleire ulike meldingar, og vert her gjort greie for saman med andre, relevante element for trafikkavvikling på vestre innfartsåre.

Det er etablert 39 nye innfartsparkeringsplassar i regi av Fjell kommune på Ågotnes, og desse vert kombinert med 4 nye ekspressbussavgangar Ågotnes – Bergen om morgonen, og 4 i retur ettermiddag. Innfartsparkering Straume (inkludert leigeavtale) vert det arbeidd vidare med, då synfaring av aktuelle areal førebels ikkje har ført fram. Når det gjeld båtrute mellom Sotra og Bergen så har det ut i frå vurderingar basert på drift, marknad og tilgjengeleg infrastruktur førebels ikkje vert sett som aktuelt å starte opp.

Målingar i samband med Kollektivstrategi for Hordaland viser at det er framkomstproblem og store variasjonar i køyretid for buss på vestre innfartsåre, både i retning Bergen og Sotra. Med auka kapasitet i eit nytt Sotrasamband kombinert med ferdigstilling av Ringveg vest byggetrinn 2, er det grunn til å forvente at trafikktalet på vestre innfartsåre vil auke.

I *Konseptvalutgreiing (KVU) for transportsystemet i Bergensområdet* finn Statens vegvesen ikkje å kunne anbefale ei løysing der 2 av 4 felt vert omprioritert til kollektivfelt på mellom anna vestre innfartsåre. Samstundes viser vegvesenet sitt bidrag til kollektivstrategien, delprosjektet *Full framkomst*, at å ta nettopp 2 av 4 felt til kollektiv kan vere ei aktuell løysing for faktisk å få bussane fram. Alternativt kan det etablerast sambruksfelt eller eigen kollektivtrase i tillegg til hovudvegen i følgje delprosjektet.

Parallelt med spørsmålet om omprioritering til kollektivfelt vert det arbeidd med sambruksfelt på søre innfartsåre (Fjøsangerveien). Skiltstyresmakten (politiet) har av trafikktryggleiksomsyn førebels ikkje godkjent etablering av sambruksfelt. Det kan derfor vere behov for å etablere og evaluere ei slik ordning før ein går vidare med vestre innfartsåre. Samstundes viser tal frå Rv 580 Flyplassvegen at trafikkveksten på Flyplassvegen ligg i underkant av andre område i Bergen, samt at talet på køyretøy med to eller fleire personar har auka frå 13 til 23 pst etter at nettopp sambruksfelt (2+) vart innført.

Fylkesrådmannen ser det derfor som aktuelt at det startar opp eit prosjekt som avklarar kva som skal til for etablering av sambruksfelt på vestre innfartsåre, i tråd med standpunktet til Byrådet i Bergen. Dette kan skje parallelt med arbeidet med kommunedelplan for Sotrasambandet del II, Storavatnet – Liavatnet.

Forslag til innstilling

1. Fylkesutvalet tek saka til orientering.

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen
fylkesdirektør samferdsel

Saksfremlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Fylkesrådmannen, 29.01.2014

I samband med melding 71/13 til fylkesutvalet den 24.04.2013 vart følgjande oversendingsforslag samrøystes vedteke oversendt fylkesrådmannen:

«Fylkesutvalet ber om sak der desse punkta vert vurdert:

1. Det vert etablert innfartsparkering på Ågotnes/Straume.
2. Det vert sett opp fire direktebussar Bergen-Sotra/retur.
3. Utgreie moglegheit for båtskyss Bergen-Sotra/retur, gjerne i samband med næringslivet.
4. Vurdera kollektivfelt på eksisterande firefelts veg på vestre innfartsåre.»

Spørsmåla har vore diskutert i samband med fleire meldingar tidlegare, og fylkesrådmannen vil i denne saka samanfatte desse og samstundes peike på nokre andre element som også kan vurderast som relevante for trafikkavviklinga på Rv 555.

Innfartsparkering og styrking av busstilbod Ågotnes

Det vert vist til melding (referatssak/ RS) RS 7/2014 til samferdsels- og fylkesutvalet. Her går det mellom anna fram følgjande:

Det er etablert 39 innfartsparkeringsplassar i regi av Fjell kommune om lag 200 m frå Ågotnes bussterminal. I samband med realisering av tiltaket vurderte Fjell kommune det som ønskjeleg at dette kunne kombinerast med auka tilbod av ekspressbussar frå Ågotnes.

Når det gjeld innfartsparkering Straume, så har det vore gjennomført synfaring i samarbeid med Fjell kommune. Førebels har forslaga til aktuelle areal ikkje ført fram. Det vert arbeidd vidare med løysingar som omfattar leige av plassar i Straumeområdet.

2. desember 2013 starta det opp 4 ekstra ekspressavgangar med buss frå Ågotnes til Bergen busstasjon om morgonen, og 4 i retur om ettermiddagen.

Båttilbod Bergen – Sotra

Det har vore gjennomført fleire analyser av kollektivtilbodet i vestkorridoren. Det er gjennomført drifts- og marknadsmessige vurderingar som tilseier at det i næraste framtid ikkje ligg til rette for å etablere ei båtrute mellom Sund/ Fjell og Bergen.

Ei framtidig båtrute mellom Bergen og Sotra vil ha behov for betydelege infrastrukturinvesteringar. Grunnen til dette er at analysane av kollektivtilbodet i vest ikkje har, i motsetning til Askøy, peikt på sentralt plasserte kaianlegg som i tillegg kan gi rom for ein større innfartsparkeringsplass. I næraste framtid bør det i staden etablerast eit bussopplegg som kan ta hand om den framtidige trafikkveksten. Det framtidige kollektivsystemet i vest vert då sett i samanheng med målsetnaden om sterk kollektivprioritering i det nye Sotrasambandet, som no er til planlegging.

Spørsmålet om infrastruktur bør og vurderast opp mot tilhøva på Bergenssida. Ved sentral plassering av kaianlegg (Nøstet, Strandkaien, evt. Laksevåg) vil ei framtidig båtrute i stor grad måtte basere seg på at passasjerane reiser kollektivt til båten. Dersom dette skal kombinerast med kollektivreise på andre sida av båtresa kan det vere grunn til å forvente at dette vil ha ein avvisande effekt på dei reisande på grunn av mange byter i reisekjeda.

Fylkesrådmannen vil og vise til sak om *Analyse og utvikling av kollektivtilbodet i kommunane vest for Bergen*, handsama av fylkesutvalet 24. mai 2013 (sak 149/13). Sentralt i saka sto utvikling av eit nytt hovudnett for kollektivtrafikken. Fylkesutvalet gjorde mellom anna slikt vedtak

1. Fylkesutvalet sluttar seg til prinsippa for utvikling av kollektivtilbodet og nytt hovudlinjenett for buss som er omtalt i rapporten «Analyse og utvikling av tilbodet i vestkorridoren (fase 1)» og meiner dette gir eit godt grunnlag for å utvikle eit framtidsretta tilbod for kollektivtrafikken i kommunane vest for Bergen på kort sikt.

3. Fylkesutvalet ber fylkesrådmannen arbeide vidare med omfordeling av ressursar frå trafikksvake linjer til linjer som har eit større marknadsgrunnlag som til dømes å innføre ekspressavgangar frå Ågotnes til Bergen sentrum.

6. Fylkesutvalet vil peike på at betra framkomst for bussen er ein vesentleg føresetnad for å få fleire til å reise kollektivt og føreset at tiltak for å betre framkomsten til kollektivtrafikk vert prioritert i handlingsprogrammet til Nasjonal transportplan 2014-23 og synleggjort i arbeidet med kollektivstrategi for Hordaland.

Kollektiv-/ sambruksfelt vestre innfartsåre

I samband med spørsmålet om å nytte to av fire felt på eksisterande firefeltsveg (Rv 555) til kollektivfelt, så finn fylkesrådmannen det naudsynt å gjere greie for den samla situasjonen på strekninga. Spørsmålet om kollektivfelt på innfartsårane har mellom anna vore vurdert gjennom arbeidet med *Konseptvalutgreiing (KVU) for transportsystemet i Bergensområdet*.

I KVU vil Statens vegvesen ikkje anbefale det dei vurderer som ei halvering av vegkapasiteten på innfartsårane i form av at buss får to av fire felt (Konsept 1/ K1), samstundes som utgreiinga peiker på behovet for eit kapasitetssterkt kollektivtilbod med føreseieleg framkomst. Halvering av kapasiteten på innfartsårane, kombinert med køprising, vert av vegvesenet vurdert som å ha store negative konsekvensar for den resterande vegtrafikken, inkludert nyttetraffic. I K1 er det riktig nok ikkje lagt til grunn at Bybanen vert bygd ut vidare nord- og vestover, og dette bidrar og til at vegvesenet ikkje vil anbefale konseptet. Vegvesenet legg i staden opp til eit konsept som inkluderer bybane til alle bydelar.

Samstundes viser erfaringane frå Bybanen mot sør at den ikkje kan handtere alle reisande i korridorane aleine. Dette gjeld spesielt på innerstrekninga nært sentrum. Rapporten *Fremtidsperspektiver for kollektivtrafikken i Bergen Vest* (Cowi, 2013) viser mellom anna at det derfor er behov for eit parallelt bussystem både som kapasitetssupplement og til å betene andre reisemål. I tillegg er det grunn til å forvente at det ikkje vil vere føremålstenleg at alle reisande skal byte til Bybanen undervegs.

Parallelt med spørsmålet om kollektivfelt vert det og arbeidd med å realisere sambruksfelt på søre innfartsåre, mellom Fjøsanger og Kanalveien. Førebels har politiet (skiltstyresmakt i Bergen) ikkje gått inn for at dette kan etablerast, med trafikktryggleik som grunngeving. Det kan vere naudsynt å få etablert og evaluert ei slik ordning før ein kan vurdere å ta i bruk to av felta på ein firefelts motorveg til sambruks- eller kollektivfelt.

Det bør likevel nemnast at Statens vegvesen sjølv viser til at sambruksfeltet på Flyplassvegen (Rv 580) fungerer «rimeleg greitt», at trafikkveksten på Flyplassvegen ligg i underkant av andre område i Bergen, samt at talet på køyretøy med to eller fleire personar har auka frå 13 til 23 pst etter at sambruksfelt (2+) vart innført (jf. meld 134/13, samferdselsutvalet 23.10.13).

For vestre innfartsåre gjorde fylkesutvalet 18.02.10 (sak 23/10) vedtak om å be Statens vegvesen starte opp arbeidet med sambruksfelt på vestre innfartsåre. Samstundes ville fylkesutvalet ikkje gå inn for sambruksfelt på nordre innfartsåre før trafikktryggleiken vart ivareteke.

Når det gjeld Bergen kommune så viser byrådet i Bergen i sitt politiske grunnlag (oktober 2011) til at sambruksfelt på mellom anna vestre innfartsåre på nytt bør utgreiast.

Framkomstmålingar vestre innfartsåre

Når det gjeld framkomstmålingar så kan det presiserast at det ikkje berre er reisetida som er avgjerande for om folk vel å reise kollektivt, regulariteten er vel så viktig. For at folk skal velje kollektivtransport er det viktig at dei reisande vet at dei vil rekke korresponderande bussar, at dei kjem fram til eit føreseieleg tidspunkt. Såleis er variasjonane i køyretid også viktige, både for dei reisande og ruteplanlegging.

I samband med arbeidet med ny Kollektivstrategi for Hordaland har Statens vegvesen hatt ansvar for delprosjektet *Full framkomst*. Her er det gjennomført framkomstmålingar på mellom andre vestre innfartsåre, mellom Kolltveit og sentrum. I handbøkene til Statens vegvesen er det definert behov for kollektivfelt når forseinkingane er større enn 1 minutt per kilometer, med meir enn 8 bussar per time.

I retning sentrum viser målingane i hovudsak at det er slike forseinkingar på strekninga frå Bildøy bru til Lyngbø/ Damsgårdstunnelen. Det er ikkje kollektivfelt på strekninga. I retning Kolltveit er det tilsvarande stor forseinking mellom Lyngbø og Drotningstveit, kombinert med noko mindre forseinkingar vidare til Kolltveit via Straume. Det er ikkje kollektivfelt på strekninga.

Fylkesrådmannen gjer her merksam på at målingane er gjort ut frå dagens situasjon, og ikkje har teke høgde for framtidig trafikkauke i vegsystemet.

I samband med Statens vegvesen sitt bidrag til arbeidet med kollektivstrategien har det og vore sett på ei verktøykasse av tiltak som kan gi bussane betre framkomst og regularitet. Her vert det vist til at aktuelle tiltak kan nettopp vere å ta 2 av 4 felt på innfartsåra til kollektiv, saman med andre tiltak som bussveger, signalprioritering i lyskryss, endra krysstype frå rundkøyring til lyskryss for prioritering av buss osv.

Aktuelle framkomstprosjekt langs vestre innfartsåre

Kollektivfelt

Det er fleire kollektivfelt under arbeid langs og ved vestre innfartsåre. Det største prosjektet er tovegs kollektivfelt mellom Drotningstveit og Breivikskiftet (Rv 555), som er planlagt ferdig i juni 2014. Prosjektet kom i stand som følgje av fylkeskommunal forskotering, og er plassert innanfor strekninga med størst forseinking.

Det vert i tillegg arbeidd med kollektivfelt mellom Olsvikkrysset og Storavatnet terminal (Rv 555 – vert finansiert med riksvegmidlar) og mellom Olsviktunnelen og Storavatnet terminal (Fv 562 – finansiert gjennom Bergensprogrammet). Desse prosjekta vil bidra til å betre framkomsten og regulariteten til busstrafikken i vest, men vert ikkje vurdert til å løyse problema på og rundt Rv 555 i stor grad. Forventa ferdigstilling er april 2014.

Ringveg vest

Ringveg vest byggetrinn 2 (Liavatnet – Sandeide) er venta ferdig sommaren 2015, jamfør figur 1. Tiltaket gir eit nytt og meir kapasitetssterkt samband på tvers av Bergen vest, samstundes som det er venta at trafikken på vestre innfartsåre inn mot sentrum vil kunne auke, mellom anna gjennom overflytting av trafikk frå Fyllingsdalen og Ringveg vest byggetrinn 1. Merk at i den endelege løysinga vert det ikkje mogleg å ta av frå Rv 555 mot Bjørgeveien/ Loddefjord ved Liavatnet, elles vil krysset ha alle svingrørsler som før.

Sotrasambandet

Målsettinga er at reguleringsplanen skal fram hausten 2014. Det vert arbeidd med at kollektivtransporten skal ha gjennomgåande god framkomst i det nye sambandet, og det vert spesielt arbeidd med ulike løysingar for kollektivtrafikken i samband med på- og avkøyring ved Straume og Storavatnet. Arbeidet med bompengesøknaden er nyleg starta opp, gjennom ei arbeidsgruppe med deltaking frå Statens vegvesen, kommunane Bergen, Fjell, Øygarden og Sund, samt fylkeskommunen.

Når det gjeld kommunedelplan for Sotrasambandet del II, Storavatnet – Liavatnet, så inneheld denne ulike forslag til prioritering av kollektivtrafikken på strekninga, alle med eigne felt for kollektivtrafikken. Forholdet til Sotrasambandet del I med tanke på rekkefølge er førebels ikkje avklart.

Planarbeidet med nye Sotrasambandet inneheld forslag til meir effektiv prioritering av kollektivtrafikken. Det kan likevel ut frå eit kollektivperspektiv peikast på at dersom sambandet og gir ei vesentleg kapasitetsstyrking for bil, kan det vere grunn til å forvente auka trafikk mellom anna på strekninga Storavatnet – Liavatnet. Kombinert med ferdigstilling av Ringveg vest BT2 kan dette ytterlegare redusere kollektivtrafikken sin framkomst i området.

Trafikktal – vestre innfartsåre, Sotrasambandet

Sted	ÅDT 2010	ÅDT 2011	ÅDT 2012	ÅDT 2013
Sotrabraua	25552	26241	26819	26191
Askøybrua	17251	18098	18954	19636

Norhordlandsbrua	14911	15154	15602	16173
-------------------------	-------	-------	-------	-------

Trafikktala (ÅDT) viser at trafikknivået har vore stabilt over Sotrabrua frå 2011 til og med 2013.

Det kan vere interessant å merke seg at tala det siste året har gått marginalt ned for Sotrasambandet, mens det har vore marginal auke i trafikktala over Askøy- og Nordhordlandsbrua. Merk likevel at ÅDT ikkje gir ein nøyaktig peikepinn på køyretøy per time, og såleis maks belastning og kø i rush.

Oppsummering

Oppsummert går det fram av framstillinga over at det fins argument både for og mot å ta 2 av 4 felt på vestre innfartsåre til kollektivfelt. Dersom ein skal nå dei politiske målsetnadene om at veksten i persontransportbehovet skal takast med miljøvenleg transport (kollektiv, gange, sykkel), vil det kunne vere naudsynt med både kollektivprioritering og restriksjonar på biltrafikken. Ut frå denne vurderinga kan omfordeling av areal til kollektivtrafikk vere ei aktuell løysing.

Samstundes peiker *KVU for transportsystemet i Bergensområdet* på at å ta 2 av 4 felt til kollektiv vil ha store konsekvensar for transportsystemet generelt, og næringstrafikken spesielt.

I samband med argumentasjon over har fylkesutvalet bede Statens vegvesen om å utgreie sambruksfelt i staden, med fokus på Fjøsangervegen. Her har skiltstyresmakten i Bergen (politiet) førebels ikkje kunne godta dei forslag til løysing som ligg føre.

Fylkesrådmannen si vurdering

Fylkesrådmannen vil streke under behovet for sterkare kollektivprioritering dersom ein skal kunne nå måla om nullvekst i biltrafikken. Sentralt i denne samanhengen står behovet for eit effektivt og føreseieleg kollektivsystem, dersom fleire skal kunne basere seg på kollektivtrafikk.

Bygging av nye kollektivfelt langs vestre innfartsåre vil ta tid å realisere, og det er ikkje sett av midlar til eit tiltak av denne storleiken. Omprioritering av areal (sambruksfelt/ kollektivfelt) kan såleis vere eit verkemiddel som kan realiserast raskare, men basert på evaluering av sambruksfelt i 2010 vil også dette kunne krevje fysiske tiltak (til dømes ombygging/ tilpassing av kryss langs Rv 555).

Planforslaget til nytt Sotrasamband har som eit mål å styrke framkomsten til kollektivtrafikken. Fylkesrådmannen vurderer dette som positivt, men vil minne om at det for vestre innfartsåre også bør arbeidast vidare med kollektivprioritering på strekninga frå Sotrasambandet og inn mot Bergen sentrum (jf. Kommunedelplan for Sotrasambandet del II, Storavatnet – Liavatnet). Statens vegvesen si utgreiing i samband med kollektivstrategien viser til at omprioritering av 2 av 4 felt til kollektiv kan vere eit aktuelt verkemiddel, alternativt bør det arbeidast vidare med sambruksfelt, parallelle kollektivfelt og egne busstrasear.

Målet om nullvekst i biltrafikken kan bli vanskelig å nå dersom det ikkje vert innført restriksjonar på biltrafikken kombinert med kollektivtiltak. Bomstasjoner i tilknytning til Sotrasambandet vil kunne fungere som eit restriktivt verkemiddel, men spørsmålet er om dette er tilstrekkeleg ut frå målsetnad om nullvekst i biltrafikken, dersom bussane vert ståande i den same køen som bilane. Det bør derfor arbeidast vidare med eit prosjekt som avklarar kva som skal til for etablering av sambruksfelt, i tråd med vedtak i Bergen kommune. Dette arbeidet kan skje parallelt med arbeidet med kommunedelplan for Sotrasambandet del II, Storavatnet – Liavatnet.

Når det gjeld spørsmålet om oppretting av båtrute frå Sotra som avlastning av vestre innfartsåre, legg fylkesrådmannen førebels til grunn at det ut frå marknads- og driftsmessige grunngeving frå Skyss ikkje er grunnlag for oppretting av ei ny båtrute. Fylkesrådmannen merker seg også at det heller ikkje eksisterer infrastruktur (sentral plasserte kaianlegg, areal for innfartsparkering) som nyttast i eit tilstrekkeleg omfang. Vidare legg fylkesrådmannen til grunn at det vert arbeidd vidare med innfartsparkering i Straumeområdet, inkludert leigeavtalar.