

Notat

Dato: 03.10.2018
Arkivsak: 2017/16330-10
Saksbehandlar: evevaul

Til: Fylkestrafikksikringsutvalet, Utval for miljø og samferdsel, Fylkesutvalet

Frå: Fylkesrådmannen

Evaluering av haldeplassoppgradering - kantstopp på Fv287 på Øvre Kråkenes. Rapport frå Statens vegvesen.

Statens vegvesen har i 2017 og 2018 gjennomført ei rekke oppgraderingar av busshaldeplassar på fylkesvegnettet i Bergen. Somme stader har busslommer vorte bygd om til kantstopp, noko som har medført negative reaksjonar og uromeldingar frå publikum. Det vart fremma eit innbyggjarinitiativ («*Få vekk trafikkfellene – gi Bønes busslommene tilbake*») som vart handsama i fylkestinget 6. mars 2018 (PS 19/2018). Følgjande vedtak vart gjort:

Fylkestinget tar ikkje stilling til fjerning av kantstopp langs Fv 287 Kråkenes no, men viser til at Statens vegvesen skal gjennomføre ei etterundersøking av tiltaket som skal avklare vidare status. Fylkestinget legg til grunn at spørsmålet om kantstopp eller lomme på Kråkenes vert handsama gjennom rullering av handlingsprogrammet for Miljøløftet.

Dette notatet omhandlar rapporten frå etterundersøkinga, og tar ikkje stilling til eventuell fjerning av kantstopp. Sistnemnte vert følgd opp i tråd med fylkestinget sitt vedtak.

Rapporten frå etterundersøkinga vart klar i juni 2018. Den er utført av Norconsult på vegne av Statens vegvesen, og evaluerer fire busshaldeplassar på Fv287 på Øvre Kråkenes i Bergen, som vart bygd om frå busslommer til kantstopp i fjor. Dei fire haldeplassane er busstoppa «Kråkenestoppen» og «Bønes skole» med stopp i begge retningar. Målet med evalueringa har vore å avdekka eventuelle negative konsekvensar for trafikksikkerheita som følge av ombygginga.

Kva er kantstopp?

Kantstopp er ein haldeplass der bussen stoppar i vegbanen. Denne typen haldeplass gir prioritet til framkome for kollektiv, framfor biltrafikken. Etter handbok *V123 Kollektivhåndboka* (Vegdirektoratet, 2014) er kantstopp ei normalløysing i bygater og tettbygde strøk, og kan vurderast utanfor tettbygde strøk om det gir akseptabel trafikksikkerheit. Kantstopp har fleire fordelar:

- Kantstopp gir kort betjeningstid og god komfort for busspassasjerane
- Kantstopp er lite arealkrevjande, er enklare å drifta og vedlikehalde, og har lågare investeringskostnadar enn busslommer.

Forbikøyring av buss som står ved eit kantstopp kan medføra eit trafikksikringsproblem. Det må leggest til at det ikkje er forbikøyring i seg sjølv som er problematisk, men at manglande sikt, tidsmarginar og dårleg køyreåtfærd, med meir, kan gi farlege situasjonar. Dette er ein av grunnane til at kantstopp ikkje kan etablerast alle stader. Kriteria som følgjer viser til etablering av kantstopp i *gater* og *tettbygde strøk*. Som hovudregel er kantstopp gjeldande løysing i gater for fartsgrense til og med 50 km/t. I gater og tettbygde strøk kan kantstopp i køyrefelt etablerast i¹:

- Tofeltsgater med årsdøgntrafikk (ÅDT) opp til 10.000
- Firefeltsgater
- Kollektivfelt og sambruksfelt

Det vert tilrådd etablering av busslommer ved:

- Tofeltsgater med ÅDT over 10.000
- Fartsgrense 50 km/t ved skuler, institusjonar og haldeplassar med knutepunktsfunksjon
- Liner med 30 bussar eller meir i dimensjonerande time

Etablering av kantstopp på haldeplassane i rapporten er i tråd med kriteria for fartsgrense og ÅDT.

Metode

Evalueringa er bygd på synfaringar, feltregistreringar, videoanalyse av trafikantåtfærd, samt kvalitative intervju med bussjåførar som har kjennskap til dei aktuelle haldeplassane både før og etter ombygginga. Feltregistreringane vart gjennomført over to ulike vekedagar, med to timar observasjon og registrering om morgonen og to timar om ettermiddagen.

Observasjonar og funn

Rapporten stadfester at det i løpet av registreringsperiodane vart observert særst få hendingar som i nokon grad vart oppfatta som trafikkarlege. Det vart observert ei rekke forbikøyringar, som i dei aller fleste tilfella vart vurdert som forsvarlege.

I gjennomsnitt hadde bussane ei opphaldstid på 17,3 sekund ved stopp på haldeplass. Dette er relativt kort tid, og ei moderat seinking å rekna for anna trafikk. Maks observerte opphaldstid var på om lag eitt minutt. Det var lite kødanning – i snitt 2,1 køyretøy bak ein stoppende buss. Lengste registrerte kø var på 9 køyretøy. Rapporten kallar kølengdene «svært moderate», sidan desse registreringane vart gjort i rushtida. Trafikkavviklinga var jamt over god. Av køyretøya som kom bak ein buss som stoppa, køyrde 37 prosent forbi.

Ei problemstilling som i følge rapporten har vore mykje diskutert, er kor vidt buss som står på kantstopp hindrar framcome for andre bussar som kjem bak. Dette er vurdert å ikkje vera eit problem av betydning for dei aktuelle haldeplassane.

Bussjåførane som vart intervjuja seier kantstopp gjer det lettare å koma heilt inntil kantsteinen, noko som betrar tilhøva for god av- og påstiging. Dette er særleg viktig for passasjerar med nedsett funksjonsevne, som til dømes eldre brukarar. Kantstopp gir, i følge sjåførane, vesentleg betre flyt i køyringa og gjer det enklare å halda rutetabellen. Om gangfelt er plassert tett på haldeplassen gir derimot kantstopp dårlegare sikt enn busslommer. Dette må ein ta høgde for i planlegginga. Rett bruk av leielinjer og rett kantsteinhøgde er også viktig, for å sikra universell utforming av kantstoppa.

Bussjåførane var alle positive til kantstoppa, og svarte at løysinga heilt klart var den mest trafikksikre på den aktuelle strekninga. Då det var busslommer oppstod ofte trafikkarlege situasjonar der bilistar ikkje vika for

¹ Utdrag frå handbok «N100 Veg- og gateutforming», henta frå Kollektivhåndboka (Vegdirektoratet, 2014).

buss på veg ut av haldeplassen. Med kantstopp forsvann problemstillinga. Sjåførane meldte også om færre skadar på bussane etter ombygginga. Kantstoppa har likevel medført andre problemstillingar. Sjåførane meldte at på grunn av redusert sikt for forbikøyring ved stoppet Kråkenestoppen i retning Fjøsanger, har det oppstått fleire trafikkfarlege situasjonar. Sjåførane uttrykte ønske om tiltak for å unngå eller redusera forbikøyringar. Dei var delte i synet på om ombygging til kantstopp har medført fleire eller færre konfliktsituasjonar. Busslommer har som nemnt også sine utfordrande sider. Alle sjåførane har opplevd at mange bilistar nær sagt for alt i verda *skal* køyra forbi ein buss på haldeplass, noko som medfører farlege og uansvarlege forbikøyringar. Tiltak som dobbel sperrelinje og handheving av eit forbikøyringsforbod vart føreslått.

Ut frå undersøkingane som vart gjort, konkluderer rapporten med at det ikkje synest å vera grunnlag for å anta at ombygginga av dei fire haldeplassane frå busslommer til kantstopp har hatt negative konsekvensar for trafikktryggleiken.

Forslag til avbøtande tiltak

Rapporten rår til at mindre avbøtande tiltak vert gjennomført.

Ved haldeplassen Bønes skole i retning Fyllingsdalen vert følgjande tilrådd:

- Ei mindre vegutviding for å betra trafikkavviklinga, slik at større køyretøy kan passera kvarandre. I følge Statens vegvesen er vegutviding planlagt og vil verta gjennomført.
- Forlenging av fortau for å redusera ferdsel langs vegbanen.

Ved haldeplassen Kråkenestoppen i retning Fyllingsdalen vert følgjande tilrådd:

- Ei utviding av haldeplassbreidda, med tilsvarande reduksjon av vegbanebreidda, for å ikkje leggja til rette for situasjonar med forbikøyring av buss på stopp der det er motgåande trafikk.

Ved haldeplassen Kråkenestoppen i retning Fjøsanger vert følgjande tilrådd:

- Ei etablering av dobbel sperrelinje forbi haldeplassområdet for å redusera forbikøyringar i størst mogleg grad, då det er dårleg sikt på staden.
- Utstrakt handheving av forbikøyringsforbодet i etterkant av innføring, slik at forbодet vert respektert.
- Forlenging av fortau for å gi betre tilgjengelegheit til haldeplass og redusera ferdsel langs vegbanen.

Fylkesrådmannen sine kommentarar

Lokalbefolkninga har uroa seg for farlege forbikøyringar av buss under opphaldstida på kantstoppa, og dei har meint at kantstoppa reduserer trafikksikkerheita, samanlikna med då dei hadde busslommer på dei same haldeplassane. Rapporten viser at det ikkje er likegyldig kvar ein plasserer eit kantstopp, med tanke på siktilhøve og kurvatur. Breidda på vegbanen har også betyding for om det kan etablera seg eit uheldig mønster av forbikøyringar. Dette peikar rapporten på, og kjem med forslag til avbøtande tiltak. Det er verdt å leggja merke til at det også oppstår trafikkfarlege situasjonar når bussane skal ut av busslommer. Såleis er ikkje diskusjonen om kantstopp versus busslommer ein diskusjon om ei løysing med ulemper mot ei feilfri løysing. Dei som sit nærast på samspelet mellom buss og andre køyretøy er bussjåførane. Det er god grunn til å høyra på deira erfaringar. Dei meiner kantstopp samla sett er den klart tryggaste løysinga for vegstrekninga.

Vedlegg

- 1 Statens vegvesen 2018 - Evaluering av haldeplassoppgradering. Fv287 Øvre Kråkenes