

NotatDato: 17.11.2016
Arkivsak: 2016/34297-1
Saksbehandlar: oleharl

Til: Utval for miljø og samferdsel, Fylkesutvalet

Frå: Fylkesrådmannen

Testing og utvikling av biogasshybridbussar

Fylkesutvalet 19. mai 2016:

I samband med RS 73/16 «Svar på oversending - statens evaluering av superbussprosjektet» viste **Silje Hjemdal (Frp)** til handlingsprogrammet for Bergensprogrammet og etterspurde status for utbetring av haldeplassar slik at dei kan passe for superbussar. Fylkesrådmannen opplyste mellom anna at pga. bussane sin avgrensa trekkraft, vil dette avgrense kvar bussane kan gå. Han vil kome tilbake med orientering om trekkraft og haldeplassar i eit seinare møte.»

Bakgrunn

Fylkesutvalet fatta vedtak 21.03.2013 om å stille til rådvelde inntil 10 millionar kroner til test og utvikling av teknologi for biogasshybridbussar i Bergen. Gasshybridprosjektet fekk økonomisk støtte frå EU og Transnova. Belgiske Van Hool vart valt som leverandør av bussane.

Bestillinga frå Hordaland fylkeskommune var som nemnt eit miljøprosjekt i form av biogasshybrid som framdriftsteknologi. Van Hool kunne tilby dette, men berre i form av dobbeltledda 24-meterbussar, tilsvarande det som vart levert Malmö i ei større ordre.

Bussane er lengre og tyngre enn det teknisk regelverk tillèt. Det har derfor vore naudsynt å søke dispensasjon frå regelverket for at bussane skulle kunne settast i drift. Vegdirektoratet stilte som vilkår for dispensasjonen at det skulle gjennomførast ei evaluering av korleis bussen fungerer i trafikken (trafikal framkomst, vinterdrift, uønskte hendingar og bruk på kuperte trasear). Før ein tek stilling til vidare bruk av 24-metersbussane har det derfor vore naudsynt å opparbeide eit erfaringsgrunnlag for drift av dei, og deretter ei evaluering.

Rambøll har no gjennomført denne evalueringa i ein rapport på oppdrag frå Hordaland fylkeskommune (sjå vedlegg). I tillegg til Rambøll sin rapport, har institutt for maskin- og marinfag ved Høgskulen i Bergen gjennomført målingar av utslepp.

Evaluering

Rambøllrapporten viser at 24 m bussane er godt egna til linje 9, der dei til no har vore nytta. Linje 9 mister snart snuplassen på Kronstad, og vil derfor ikkje kunne bli vidareført som i dag. Rapporten er ein del av Vegdirektoratet sin evaluering av 24 m buss.

Rambøll finn at bussane kan vere aktuelle å nytte på linje 2, men at dette krev tilpassing av fleire haldeplassar. Forlenging av haldeplassar på linje 2 vil vere nyttig uavhengig om det skal nyttast 24 m bussar eller ikkje, grunna den høge frekvensen på busstrafikken langs strekninga. 24 m bussane vert ikkje vurdert som aktuelle for bruk på motorveg, grunna mellom anna høgt tal på ståplassar.

Haldeplassane på strekninga Landåslien – Landåstorget har behov for tilpassing til 24 m buss, og er ein del av arbeidet med oppgradering av sykkelfelta på same strekning. Haldeplass ved Haukeland skule retning sentrum er ein del av prioriteringslista for haldeplassoppgradering gjennom Bergensprogrammet, men det er ikkje avklart om det er rom for denne på neste års byggeprogram. Haldeplassen ved Kalfarli er ikkje mogleg å tilpasse 24 m buss på grunn av kort avstand mellom kurve og vegkryss.

Når det gjeld vidare bruk av biogasshybridbussane så vil Skyss ta stilling til dette i samband med neste runde med anbod på busstrafikken i Bergen. Det må da takas omsyn til at det kun er gitt dispensasjon for å kjøre bussen på linje 2 og 9. Om bussen skal brukas på andre linjer, må ein søkje Vegdirektoratet om dispensasjon. I fall ein må gjennomføre tiltak i infrastrukturen, som til dømes tilpassing av haldeplassar, tar det noko tid.