



Notat

Dato: 26.10.2017
Arkivsak: 2017/16330-4
Saksbehandlar: erliver

Til: Utval for miljø og samferdsel

Frå: Fylkesrådmannen

Svar på spørsmål Marthe Hammer - kantstopp Kråkenes

Representanten Marthe Hammer har stilt følgjande spørsmål:

Viser til oppslag i Bergensavisen (<https://www.ba.no/statens-vegvesen/trafikk/nyheter/bones-beboere-raser-vil-fore-til-ulykker/s/5-8-666976?access=granted>) og initiativ fra beboere og nærmiljøutvalget på Bønes, i forbindelse med at SVV fjerner busslommer i Øvre Kråkenes. De fjerner fire busslommer som ligger nær veikryss og gangfelt, en av dem på en bakketopp uten sikt.

Spørsmål til samferdsledirektøren:

- *Hva er begrunnelsen for at man gjør dette tiltaket nå? I hvilken plan og strategi er dette tiltaket forankret?*
- *Hvilken dokumentasjon ligger til grunn for at SVV mener dette ikke er trafikkfarlig? Er det gjennomført risikoanalyse som kan gjøres tilgjengelig for utvalet?*
- *På hvilken måte er fotgjengere og syklistere ivaretatt når disse busslommene endres. Er det i tillegg ekstra tiltak for syklistere og gående?*

Fylkesrådmannen vil i det følgjande gjennomgå svar til dei 3 spørsmåla. Svare er utarbeidd i samråd med Statens vegvesen.

Spørsmål 1 – Grunngeving for tiltaka

Fylkesrådmannen vil først vise til at Hordaland fylkeskommune er vegeigar for Fv 257 over Kråkenes, og at tiltaka vert gjennomført som ein del av Bergensprogrammet. Arbeidet med oppgradering av haldeplassar er eit resultat av dei årlege prioriteringane som vert gjort i samband med plan- og byggeprogram for Bergensprogrammet, programområde kollektiv. Forslag til tiltak vert utarbeidd av ei faggruppe med deltaking frå Bergen kommune, Statens vegvesen og fylkeskommunen. Etter endeleg handsaming i fylkestinget vert tiltaka deretter prosjektert og gjennomført i regi av Statens vegvesen. Det faglege grunnlaget for oppgradering av haldeplassar er å finne i Statens vegvesen si handbok V123 (kollektivhandboka).

Oppgradering av haldeplassar har fram til vore konsentrert om stamlinjene for buss, men etter kvart som desse strekningane har blitt ferdigstilte har fokus blitt retta mot andre, viktige busskorridorar. Dette gjeld mellom anna Laksevåg og Bønes.

Kvifor kantstopp?

Det har over fleire år vore arbeidd med oppgradering av haldeplassar med tanke på standard og universell utforming. Det ligg ei rekke vurderingskriterier til grunn for val mellom kantstopp og lomme:

Framkomst

- Kantstopp prioriterer kollektivtrafikken sin framkomst framfor biltrafikken, med mindre siktforhold og (mangel på) møtande trafikk tilseier at biltrafikken kan passere.
- Kantstopp gir mindre tidsbruk på haldeplass, då inn- og utkøyning til lomme tar lengre tid
- Trafikktryggleik: Ei undersøking etter etablering av kantstopp i Drammen viste at fartsnivået generelt gjekk ned i gata etter etableringa av kantstopp.

Komfort

- Kantstopp gir betre komfort for dei reisande, ved at ein unngår større svingrørslar for bussen samtidig som passasjerane har reist seg for avstiging, eller ikkje funnet plass etter påstiging.

Investering og drift

- Kantstopp er mindre arealkrevjande enn lommer, noe som kan bidra til mindre inngrep i tilstøytande areal/ eigedomar, ofte kombinert med større venteareal for busspassasjerar og passeringsareal for gåande/ syklende på fortau. Arealbehovet ved utvida busslomme kan fort få konsekvensar for hagar og anlegg i nærleiken.
- Kantstopp har generelt lågare investeringskostnadar enn lomme.
- Ved oppgradering av busslomme til universell utforming er det normalt behov for å auke lengda på haldeplass betydelig, av omsyn til heva kantstein som eit rettstrekk bussen skal klare å kjøre inntil.
- Kantstopp er enklare drifte og vedlikehalde, både med tanke på kosting/ reinhald og snørydding.

Universell utforming

- Kantstopp gjer det lettare for sjåføren å manøvrere bussen tett inntil kantsteinen, og såleis lette på- og avstiging
- Merk at universell utforming handlar om meir enn bare svaksynte og rørslehemma, men også er til stor nytte for små barn, barnevogner, passasjerar med bagasje osv.

Føresetnader (SVV, Handbok V123, kollektivhandboka)

- I tettbygde strøk og bygater vert kantstopp anbefalt som normalløysinga
- Kantstopp kan brukast i 2- og 4-feltsgatar med ÅDT mindre enn 10 000, lomme med over 10 000 ÅDT
- Fartsgrense inntil 50 km/t
- Mindre enn 30 busser per time

Spørsmål 2 – Dokumentasjon/ risikoanalyse

Alle tiltak som vert gjennomført på vegnettet vert prosjektert med utgangspunkt i regelverket i Statens vegvesen sine handbøker, som utgjer grunnlagsdokumentasjon på løysingane sin faglege og trafikksikre utforming. Konkret gjeld det her kollektivtiltak med kantstopp som etter kollektivhandboka V123 vert anbefalt som normalløysing i byer og tettbygde strøk. Det vert også minna om at kantstopp er bygd fleire andre stader i vegnettet allereie.

I tillegg til at løysingane vert fagmessig utforma i samsvar med handbøkane sine krav, vert dei også fagleg vurdert med omsyn til trafikktryggleik, utan at det dermed vert produsert eit separat risikoanalysedokument. Når det gjeld kantstopp omhandlar slike faglege vurderingar spørsmål som:

- Tilstrekkeleg sikt til gangfelt
- Sikt ved eventuell forbikeyring av buss på haldeplass.

Basert på spørsmåla knytt til trafikktryggleik ved etablering av 4 kantstopp på Kråkenes har Statens vegvesen gjennomført synfaring 9. oktober. Følgjande oppsummering er gitt frå vegvesenet:

- Årsdøgertrafikk 4 700 ÅDT
- Fartsgrense 40 km/t supplert med heva gangfelt og fartshumpar slik at fartsnivået er rekna som moderat
- Ut frå målingar og observasjonar på staden ligg det ikkje føre innvendingar til at det vert etablert kantstopp. Målingane viser akseptabel sikt og det vert ikkje føreslått endringar.
- På grunn av nærleiken til skulen rår Statens vegvesen til at kantstopp retning Fjøsanger/ aust vert flytta 10 m lengre aust slik at sikt til gangfelt vert betra ytterligare.

Statens vegvesen vil, slik det tidlegare har vore signalisert, gjennomføre etterregistreringar av mellom anna fartsnivå og trafikantåtfærd på staden.

Spørsmål 3 – Fotgjengarar og syklistar

Det er ikkje planlagt eigne tiltak for fotgjengarar og syklistar som ein del av haldeplassprosjektet. Det kan likevel nemnast at det uavhengig av haldeplassoppgraderinga vert montert intensivbelysning av gangfelta ved skulen.