

# Hvordan få bussen raskere frem?

## Kollektivfelt og sambruksfelt

# Dagens sambruksfelt i Bergen



## Rv 580 Flyplassvegen

- Tosidig sambruksfelt – 3,3 km hver vei
- Januar 2008, etablert sambruksfelt, prøveordning 3+
- Januar 2009, prøveordning 2+
- Andelen kjøretøy med 2 eller flere personer økt fra 13 til 23 pst på strekningen
- Trafikkveksten Rv 580 har flatet ut, og ligger i underkant av resten av hovedinnfartsårene i Bergen

- Men: Kollektivtrafikken har stadig større forsinkelser – og ikke minst **variasjoner** – i kjøretiden i sambruksfeltet



- Samtidig er trafikken på tilførselsvegene noe mindre, ved at andelen biler med 2+ har økt. Positivt så lenge effekten ikke kanselleres av overføring av trafikk til sidevegnettet

- Forsinkelser særlig i samband med kryss (sambruksfelt oppheves)
- Høringssvar til forrige evaluering av sambruksfeltet:
  - Statens vegvesen: Sambruksfeltet fungerer «rimelig greit»
  - Kollektivselskapene: Ønsker gjeninnføring av kollektivfelt
  - Politisk: forespørsel om også tungbil i sambruksfelt
- Konklusjon fra Statens vegvesen: Dagens 2+ består

# Politisk prosess, Bergen:

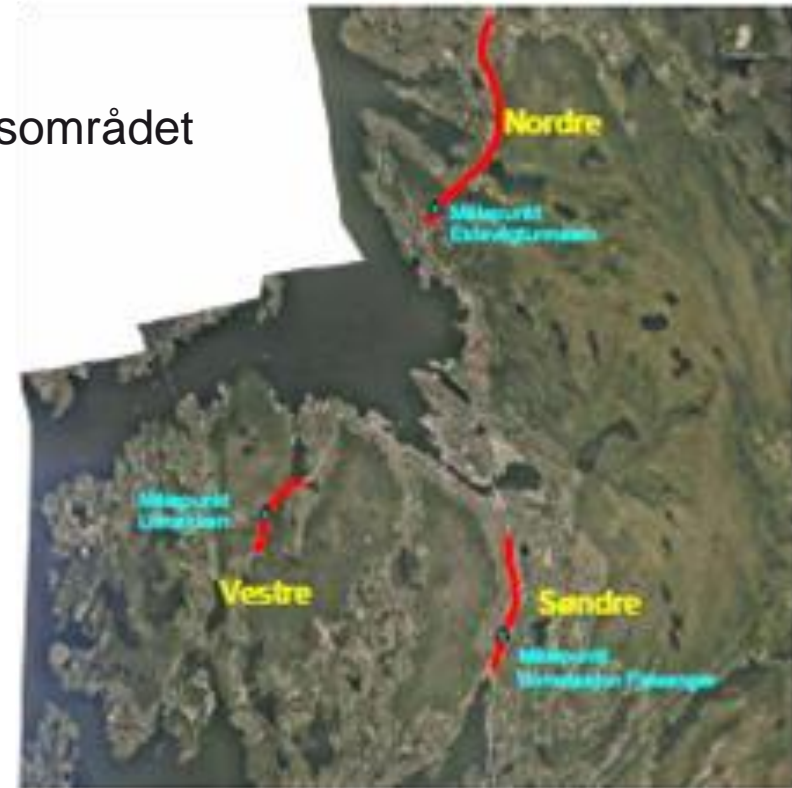
- Flere vedtak i Bergen kommune og HFK om innføring av sambruksfelt, i første omgang prøveordning på **søndre innfartsåre**.
- Sambruksfelt del av grunnlag for kommunens/fylkeskommunens søknad til Belønningsordningen
- Statens vegvesen Region vest positiv til prøveordning. Politiet (skiltmyndighet) negativ pga. kontrollmuligheter og **trafikksikkerhet**:
  - Feltskifter, tohjulinger, økt trafikk på sidevegnett (skoleveg mm)

- Vegdirektoratet overprøvd politiet:
  - Beslutning om begrenset prøveordning med evaluering i E39 Fjøsangerveien, februar 2014.
  - Oppstart prøveordning tidligst rundt årsskiftet
  
- Nytt vedtak HFK 2014:
  - Prosjekt for å avklare «hva som skal til» for å etablere sambruksfelt vestre innfartsåre (4-felts motorveg)
  - Politisk forespørsel om også **tungbil** i sambruksfelt (jf. Stavanger)

# Vinteren 2010

I samband med høy luftforurensning i Bergensområdet ble det iverksatt midlertidige sambruksfelt på hovedinnfartsårene inn mot Bergen sentrum:

- Søndre: 13.01-22.01 og 04.02-26.02
- Nordre: 15.01-22.01 og 08.02-17.02
- Vestre: 18.01-22.01 og 08.02-17.02



De begrensede erfaringene (2 – 4 uker) viste:

- Trafikk i morgenrush redusert med ca. 5 pst
- Nordre og søndre innfartsåre: Betydelig besparelse i kjøretid i sambruksfeltet
- Nordre og vestre innfartsåre: Betydelig overføring av trafikk til sidevegnettet
- Vestre: Dårligere framkomst for alle ved sambruksfelt
- Økt kjøretid for alle i det «åpne» feltet
- TS-utfordringer knyttet til motorveisystem med av- og påkjøringsramper
- For kort tidsrom til at trafikantene kan endre atferd



# Er sambruksfelt en god (nok) løsning?



Tre hovedkonklusjoner:

- 1. Sambruksfelt interessant dersom det kan fungere som en brekkstang til å oppnå større grad av kollektivprioritering sammenliknet med 0-situasjonen**
  - Fremkommeligheten kan forbedres ved å øke til 3+ og/ eller tiltak i kryss
  - Ingen forskjell på sambruks- og kollektivfelt med tanke på oppheving før høyresving i kryss, men sambruksfelt gir større tilbakeblokkering
  - Men: el-biler og drosjer gir utvanning av kollektivfeltene
  - Lettere politisk?

## **2. Om sambruksfelt er et egnet virkemiddel må vurderes konkret i hvert enkelt tilfelle**

- Bør kun være aktuelt ved omfordeling av areal
- Sambruksfelt bør i utgangspunktet anses som et mellomsteg mellom ingen prioritering og kollektivfelt
- Mye busstrafikk på sideveg-/ tilførselsvegnettet kan kansellere effekten av sambruksfeltet
- Parallelt sidevegnett og kryssløsninger (igjen)
- På vestre innfartsåre ble fremkommeligheten til bussene forverret ved innføring av sambruksfelt
- Plassering av holdeplasser langs strekningen

### **3. Kollektivfelt med prioriterte løsninger gjennom kryss er det eneste som gir robuste løsninger mer uavhengig av hendelser i vegnettet**

- Bybanen i Bergen som signalprioriteringstiltak med egen trase
- For kollektivtrafikken er forutsigbarhet av tilnærmet samme betydning som kjøretid, ikke minst i byttesituasjoner
- Hovedtraseene for buss inn mot knutepunkt bør ha kollektivfelt. Må ikke bare måle forsinkelse, men også antallet busser/ trikker osv.

## Om omprioritering av areal:

- Klarest signal om prioritering av miljøvennlige transportformer
- Dersom målsetningene om økte kollektivandeler skal nås må kollektivtrafikken prioriteres høyere
- Det er allment akseptert at det trengs dedikerte sykkeltraseer for å nå ambisiøse sykkelandeler, det samme må overføres til kollektivtrafikken. Vil kreve omfordeling
- Samling av kollektivtrafikk i færre traseer muliggjør større grad av omprioritering
- I sentrumsområdene blir diskusjonen koblet til fungerende ringvegsystem

## Om omprioritering av areal:

- Omfordeling av areal kan gi mer kø på tilførselsveger (også kollektivtraseer). Viktig å tenke gjennomgående
- Magasinering av kø på vei inn i sambruksfelt/ kollektivfelt i forhold til hovedfartsårer for kollektivtrafikken. Tilbakeblokkering og tilfartskontroll...
- Forkastet som tiltak i KVVU for transportsystemet i Bergensområdet, men samtidig foreslått som tiltak i Statens vegvesen sitt innspill til Kollektivstrategi Hordaland



# Zero vil ha eget miljøfelt på veiene inn til Oslo

Nrk.no  
15.05.14



TRDEL: Zero ønsker et eget miljøfelt for tungtransport, elbiler og kompiskjøriere, et kollektivfelt og et felt for råkla. Her er rushtrafikken på E18 ved Sandviksbroa mot Oslo. Foto: Espen Braata

# Spørsmål?

