

NOTAT

Til: Styringsgruppa
Frå: Statens vegvesen
Kopi:

Vedlegg nr. 3

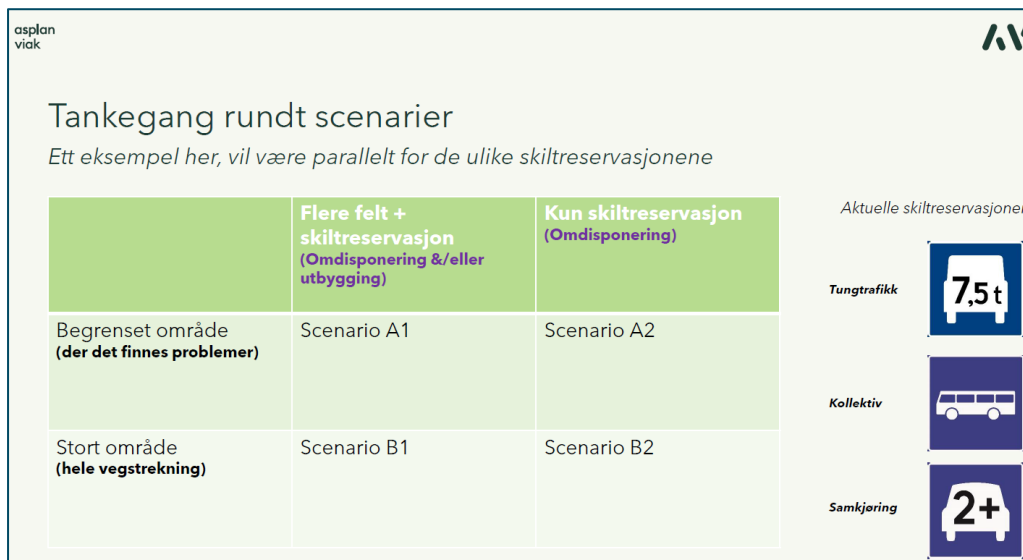
Sakshandsamar/telefon:
Astrid Elina Ådnanes / 936 43 088
Vår dato: 03.06.2024

Sak 39/24 Kollektivprioritering på innfartsårer

Dette notatet inneheld ei kort oppsummering av hovudresultata av arbeidet og vegen dit.

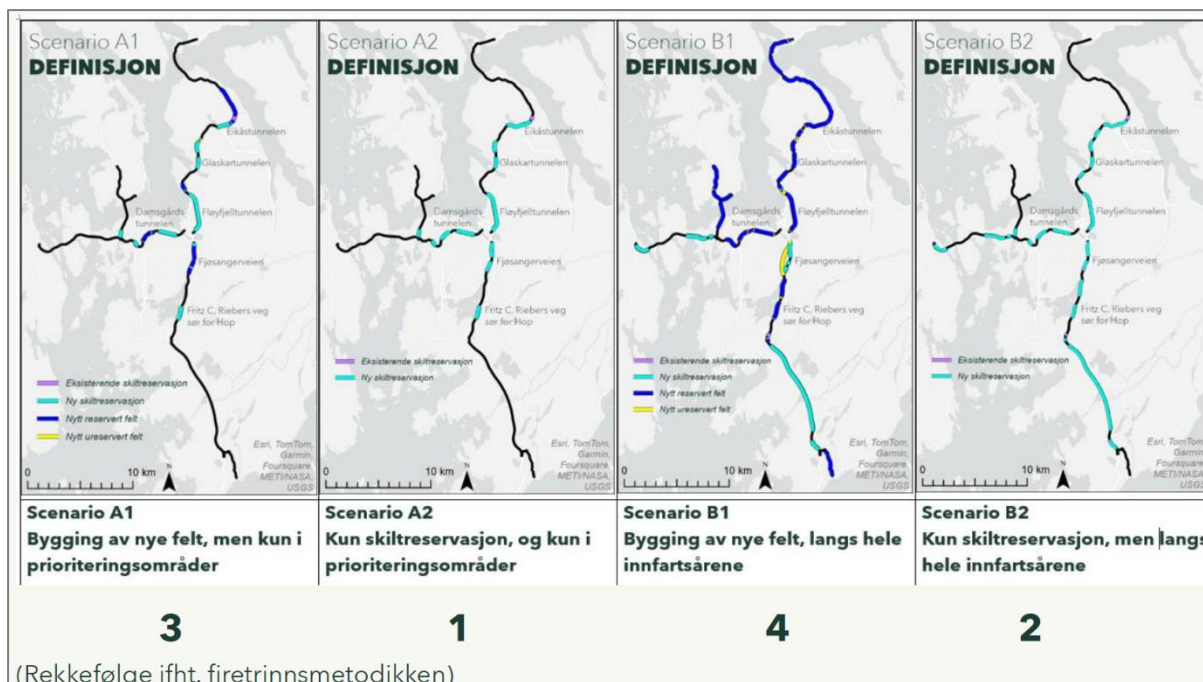
Arbeidet er diskutert undervegs med tverretatleg arbeidsgruppe. Prosjektet er også innretta slik at det kan gje nytte som case for andre byvekstavtalar.

Utgreiinga tar utgangspunkt i firetrinnsmetodikken, der ein ser på tiltak som spenner frå mindre skilttiltak, til maksimumsvariant med etablering av nye kollektivfelt inn mot Bergen heilt frå kommunesentera i nabokommunane. Utgreiinga skal svare på korleis omdisponering av felt for kollektivprioritering, ev. etablering av nye kollektivfelt, svarer på nullvekstmålet, som er hovudmålet i byvekstavtalen for Bergensområdet. Det er definert fire hovudscenarior, vist i figur under, for å gjenspegle firetrinnsmetodikken.



Figur 1. Hovudscenarior og skiltvariantar (analysemetode for bruk av skilt 508.2 Kollektivfelt for buss og droseje vert beskrive)

I prosjektet er det sett på tiltak som er fysisk mogleg og hensiktsmessig. Det er gjeve innspel på løysningsalternativ i ein workshop, med deltakarar frå kommunane, fylkeskommunen og Skyss. Dei fire scenariora er etter dette definert som følger:



Figur 2. Kartoversikt over dei fire scenarioa

Prosjektet har nytta regional transportmodell (RTM) til modellberekningar, supplert med faglege vurderingar. Ein har også sett på trafikktryggleik-, kostnad- og nyttevurderingar som grunnlag for å samanlikne alternativa.

Hovudfunnet i rapporten, og konklusjonen, er at det ikkje er eitt av alternativa som løyer alle problemstillingar på ein god måte. Ein må velje kva som er viktig og kva som er mindre viktig, jamfør ulik rangering gjeve ulike kriteria vist i figuren under.

asplan
viak

1 = Best 4 = Dårligst

Feltreservasjon + flere felt
Prioritierungsområder

Feltreservasjon
Prioritierungsområder

Feltreservasjon + flere felt
Hele innfartsårene

Feltreservasjon
Hele innfartsårene

Mål	A1	A2	B1	B2
Nytte - kollektiv [mill./år]	2	4	1	3
Nytte - bil [mill./år]	2	3	1	4
Kostnader [mill.]	3	1	4	2
Nullvekst	3	2	4	1

Rekkefølge ifht. firetrinnsmetodikken: 3 1 4 2

1. Tiltak som kan redusere transportbehovet og påvirke valg av transportmiddel.
2. Tiltak som gir mer effektiv utnyttelse av eksisterende infrastruktur og kjøretøyer.
3. Mindre ombyggingstiltak.
4. Større ombyggingstiltak eller utbygging i ny trasé

Figur 3. Scenarioa rangert etter ulike kriterier

Med unntak av maksimumsscenarioet B1 gjev dei ulike scenarioa svært store ulemper for bilistane og ein viss nyttegevinst for kollektivtrafikken gjennom betre framkjømd. Den auka nyttegevinsten for kollektivtrafikken er relativt lik i dei ulike scenarioa, medan ulempa for

bilistane varierer meir. Maksimumsscenarioet B1 skil seg ut ved også å gje positiv nytte for bilistar.

Kategori	Mål	A1	A2	B1	B2
NYTTE	Nytte - kollektiv [mill./år]	15	11	22	13
	Nytte - bil (sum) [mill./år]	-555	-640	14	-824
	Nytte - bil (gods) [mill./år]	-69	-78	4	-102
KOSTNADER	Kostnader [mill.]	2075	100	32901	210
NULLVEKST	Kapasitetseffekt	-4,02 %	-4,47 %	0,24 %	-5,85 %
	Fremkommelighetseffekt	-0,2 %	-0,2 %	-0,3 %	-0,2 %
	Sum nullvekst	-4,2 %	-4,6 %	-0,1 %	-6,0 %
	Effekt kollektivreiser	3,6 %	4,1 %	-0,04 %	6,4 %
ØVRIGE EFFEKTER	Trafikksikkerhet	Ok-	Ok	Ok+	Ok
	Reisetid buss [min. spart]	41	28	79	35
	Sidevegnett	Ja	Ja	Ja	Ja

Figur 4: Samanstilling og oppnåing av ulike mål

Effekten av forbetra framkjømd for kollektivtrafikken på nullvekstmålet er avgrensa.

Effekten av redusert bilkapasitet på nullvekstmålet er betydeleg, men gjev stor ulempe for bilistane.

Gevinsten av å leggje til rette for kollektivprioritering langs heile innfartsårene er liten samanlikna med å fokusere på problemområda, men vesentleg dyrare.

Auka framkjømd gjennom utviding av eksisterande kapasitet langs heile innfartsårene er svært kostnadskrevjande og vil ikkje påverke nullvekstmålet i stor grad.

Dersom ein skal bruke redusert kapasitet som eit verkemiddel, framstår A2 (kun omdisponering av feltbruk i problemområde) som det minst dårlege alternativet, medan B1 (utvida kapasitet langs heile innfartsårene) er det klart dårlegaste.

A1 (utvida kapasitet i problemområde) og B2 (omdisponering langs heile innfartsårene) ligg ein stad imellom og kan veljast om det er eit spesifikt mål som vert sett høgare enn alle andre. A2 er verkemiddelet som ligg lågast i firetrinnsmetodikken.

Forslag til vedtak: *Styringsgruppa tek saka til orientering.*