



Arkivnr: 2017/16330-8

Saksbehandlar: Erlend Iversen

Saksframlegg

Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Utval for miljø og samferdsel		07.02.2018
Fylkesutvalet		21.02.2018
Fylkestinget		06.03.2018

Innbyggjarinitiativ Kråkenes - omgjering av kantstopp for buss til lomme

Samandrag

Innbyggjarinitiativet «*Få vekk trafikkfellene – gi Bønes busslommene tilbake*» vart sendt til fylkeskommunen november 2017. «*Vårt Bønes – kontaktutvalg for Bønes, Kråkenes og Straumsgrend*» står som avsendar. Dersom ein slik underskriftskampanje oppnår eit tilstrekkeleg tal underskriftar (500), er fylkestinget sjølv pliktig til å ta stilling til spørsmålet. Fylkestinget er likevel ikkje pliktig til å ta stilling for eller imot forslaget, og kan be om vidare utgreiing eller overføre saka til andre organ eller fylkesrådmannen. Initiativet ber om at dei nyetablerte kantstoppa for buss vert tilbakeført til lommer, av omsyn til bilane som må vente bak bussen og trafikktryggleik for mjuke trafikantar. Med kantstopp meinast haldeplassar der bussen stopper i køyrefeltet, og ikkje svingar inn i ein busslomme (jf. punkt 1.3).

Grunngjevinga for etablering av kantstopp er samansett, og består av fleire moment:

- **Framkomst:** Kantstopp prioriterer kollektivtrafikken og gir mindre tidsbruk ved inn- og utkøyning
- **Komfort:** Mindre svingrørslar i bussen når passasjerane har reist seg
- **Arealbruk:** Kantstopp gir mindre inngrep i hus, hagar og andre eigedomar.
- **Drift og vedlikehald:** Kantstopp er lettare å drifte og vedlikehalde, til dømes ved snørydding.
- **Investering:** Kantstopp har generelt lågare investeringskostnader enn lomme.
- **Universell utforming:** Kantstopp gjør det lettare for sjåføren å manøvrere bussen tett inntil kantsteinen, og lette på- og avstiging.

Kollektivstrategi for Hordaland peiker på kantstopp som eit verktøy for å betre framkomsten for buss, vidare er kantstopp anbefalt som normalløysinga i byer og tettbygde strøk av Statens vegvesen. Vegvesenet har ikkje data eller ulykkesstatistikk som tilseier at det skjer fleire trafikkulykker ved kantstopp kontra lomme.

Fylkesrådmannen vurderer saka til å gjelde fylkeskommunal verksemd (fylkesveg, kollektivtrafikk), og saka vert derfor lagt fram for handsaming av fylkestinget. Oppsummert finn fylkesrådmannen at det eksisterer gode grunnar for etablering av kantstopp for buss. Fylkesrådmannen vil derfor rå til å avvende Statens vegvesen si etterundersøking av trafikktryggleiken ved kantstoppa før det vert teke endeleg stilling til haldeplassane på Kråkenes.

Økonomi: Enkelttilfelle som vist i saka vil normalt ha små økonomiske konsekvensar. Dersom saka set presedens for framtidige tiltak vil dei økonomiske konsekvensane kunne vakse.

Klima: Same som for økonomi.

Folkehelse: Ingen innverknad.

Regional planstrategi: Saka er i tråd med *Kollektivstrategi for Hordaland*.

Forslag til innstilling

1. 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 rulling av handlingsprogrammet for Miljøløftet.

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen
fylkesdirektør samferdsel

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Vedlegg

- 1 Signert opprop - få vekk trafikkfellene - gi Bønes busslommene tilbake
- 2 Innbyggerinitiativ- få vekk trafikkfellene - gi Bønes busslommene tilbake
- 3 Bakgrunnsinformasjon: Innbyggerinitiativet: Få vekk trafikkfellene – Gi Bønes busslommene tilbake

Fylkesrådmannen, 26.01.2018

1 Bakgrunn

1.1 Om innbyggerinitiativ og fylkeskommunen

Innbyggerinitiativ er heimla i kommunelova § 39a. I lova pkt. 1 går det fram at innbyggerane har rett til å fremja forslag om fylkeskommunen si verksemd. I fylket må det vera minst 2% av innbyggerane som står bak forslag, men slik at det likevel er nok med minst 500 underskrifter. Dersom dette ligg føre er fylkestinget sjølv pliktig til å ta stilling til forslaget.

I lovteksten er det sagt «fylkestinget selv» og med det forstår ein at det er fylkestinget som organ som må ta stilling til dette. Ordet «selv» er å forstå slik at det ikkje er høve å delegera eller la dette verta behandla av andre organ i fylkeskommunen enn fylkestinget.

Fylkestinget må ta stilling til om forslaget gjeld fylkeskommunal verksemd.

Fylkestinget må ta stilling til forslaget seinast 6 månader etter at det er framsett. Det er ikkje nok at ein er begynt med saksbehandlinga av forslaget. Det er behandlinga i fylkestinget som må verta gjort innan denne fristen.

Å «ta stilling til» må her bety at fylkestinget har hatt saka på dagsordenen og bestemt korleis ein skal halde seg til den innanfor fristen. Det er ikkje noko krav om at det må treffast eit realitetsvedtak i saka. Fylkestinget må ta stilling til det forslaget som er framsett, men det er ikkje tvungne til å velja mellom å treffa vedtak i tråd med dette, eller å avvisa det heilt. Det vil også kunne fattast vedtak om ei nærare utgreiing av spørsmålet i form av oversending til administrasjonen eller oversending av saka til realitetsavgjersle i eit anna folkevald organ. Initiativ som vert fremma kan berøra fleire fagområder med omfattande konsekvensar, kor det kanskje må gjerast ei samordning med for eksempel planar m.m. Det må vera tilstrekkeleg at saka er behandla i fylkestinget og at det er fastlagt eit løp for vidare saksgang. I kravet om at fylkestinget skal «ta stilling til» spørsmålet, ligg det at det må åpnast for ein realitetsdebatt om forslaget før det vert votert over.

Det er ikkje klageadgang på vedtak som vert fatta når det gjeld forslag som er fremma som innbyggjarforslag.

§ 39 a. Innbyggerforslag

«1. Innbyggerne i kommunen eller fylket kan fremme forslag som gjelder kommunens eller fylkeskommunens virksomhet. Kommunestyret eller fylkestinget plikter selv å ta stilling til forslaget dersom minst 2 prosent av innbyggerne står bak forslaget. Likevel er 300 underskrifter i kommunen eller 500 i fylket alltid tilstrekkelig. Kommunestyret eller fylkestinget tar selv stilling til om forslaget gjelder kommunens eller fylkeskommunens virksomhet.

2. Kommunestyret eller fylkestinget skal ta stilling til forslaget senest 6 måneder etter at det er fremmet. Tidsfristen gjelder ikke dersom forslaget henvises til behandling i forbindelse med pågående plansak etter plan- og bygningsloven. Forslagsstillerne skal informeres om de avgjørelser som treffes, og de tiltak som gjennomføres som følge av forslaget.

3. I samme valgperiode kan det ikke fremmes forslag dersom dette har

- a) samme innhold som et tidligere forslag fremmet etter denne bestemmelse, eller
- b) samme innhold som en sak som er behandlet av kommunestyret eller fylkestinget i løpet av valgperioden.

Kommunestyret eller fylkestinget tar selv stilling til om forslaget omfattes av bokstav a eller b.

4. Et forslag som er fremmet etter reglene i denne paragraf, og som blir nedstemt i kommunestyret eller fylkestinget, kan ikke påklages med mindre dette følger av andre regler.»

1.2 Om innbyggerinitiativet

Innbyggerinitiativet «*Få vekk trafikkfellene – gi Bønes busslommene tilbake*» vart sendt til fylkeskommunen november 2017. «*Vårt Bønes – kontaktutvalg for Bønes, Kråkenes og Straumsgrend*» står som avsendar, og det er i tillegg levert ei underskriftsliste med tilstrekkeleg tal på signaturar til at saka må handsamast av fylkestinget (500).

Av følgjebrevet frå *Vårt Bønes* vert følgjande argument presentert:

- Kantstoppa vert opplevd som unødvendige
- Kantstoppa skapar fare og uvisse for mjuke trafikantar
- Kantstoppa vil skape farlege forbikøyringar
- Det er unødvendig bruk av tid at biltrafikken skal måtte vente bak bussane
- Frykt for at det er gått prestisje i saka frå fylkesadministrasjonen og vegvesenet si side, og at det berre vil vere eit kostnadsfokus på tilbakeføring
- Det vert bede om at kantstoppa vert omgjort til busslommer

1.2.1 Konkret om tiltaket på Kråkenes

Tiltaka på Øvre Kråkenes vart etablert i september og oktober 2017. Dette omfattar ombygging av 4 eksisterande busslommer til kantstopp langs Fv 287. Årsdøgertrafikken (ÅDT) er ca. 4 700, og det 40 km/t fartsgrense supplert med heva gangfelt og fartshumpar på staden.

I byggefasen vart det stilt spørsmål om trafikktryggleik ved kantstoppa frå bebuarar i området. Statens vegvesen gjennomførte derfor ei synfaring, som etter målingar vurderte siktforholda som tilstrekkelege for å halde fram med etableringa av kantstopp. Ved Bønes skule var det bestemt at det eine kantstoppet vart flytta noko lenger mot aust for å oppnå endå betre sikt mot gangfeltet.

Statens vegvesen vil gjennomføre ei etterundersøking av forholda ved kantstoppa på Kråkenes.

1.3 Grunngeving for etablering av kantstopp

Under vert det gitt ei framstilling av grunngevinga for etablering av kantstopp. Det bør presiserast at det ikkje ein, einskild grunn til å velje kantstopp, men i staden ein kombinasjon av fleire faktorar, gjerne i kombinasjon med lokale forhold.

1.3.1 Forankring

Det har over tid vore arbeidd gjennom Bergensprogrammet med oppgradering av haldeplassar for å gjere kollektivtrafikken meir tilgjengeleg (universell utforming), meir attraktiv (standardheving) og meir effektiv (køyretid og regularitet). Dette inkluderer både busslommer og kantstopp. Kantstopp som verkemiddel er mellom anna forankra i *Kollektivstrategi for Hordaland*, vedteke av fylkestinget juni 2014, og handsama av Komité for miljø og byutvikling i Bergen kommune i april same år. Kantstopp eit av fleire verktøy

Vidare er bruken av kantstopp forankra i Statens vegvesen si handbok V123 *Kollektivhåndboka. Tilrettelegging for kollektivtrafikk på veg og gate*. Av handboka går det fram at kanstopp vert anbefalt som normalløysinga i byer og tettbygde strøk. Kriteria for val av kantstopp eller busslomme er som følgjer:

- Kantstopp kan nyttast i 2-feltsgatar med ÅDT (trafikkmengde i døgnet) mindre enn 10 000, med ÅDT over 10 000 skal det nyttast busslomme.
- Fartsgrensa kan vere inntil 50 km/t.

- Kantstopp kan også nyttast i 4-feltsgatar med ÅDT over 10 000 og i kollektivfelt.
- Det skal ikkje vere meir enn 30 busser per time i makstimen for busstrafikk.

Alle tiltak som vert gjennomført på vegnettet vert prosjektert med utgangspunkt i handbøkane til Statens vegvesen. Handbøkane gjer greie for kva slags krav som vert stilt til eit tiltak for at det skal vere fagleg og trafikksikkert utforma. Når det gjeld kantstopp gjeld dette oftast tilstrekkeleg sikt i forhold til gangfelt og ved eventuell forbikøring av buss på haldeplass.

1.3.2 Grunngeving

Det finst som nemnt fleire, samansette grunnar til å etablere kantstopp i staden for busslomme. Følgjande kan trekkast fram:

Framkomst:

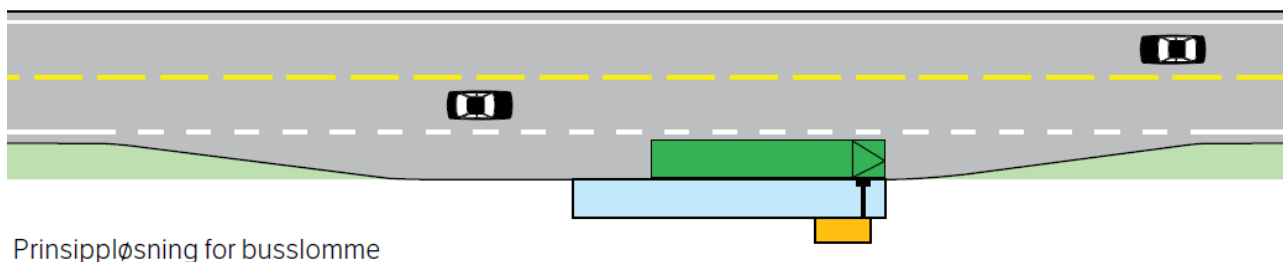
- Kantstopp prioriterer kollektivtrafikken sin framkomst, ved at biltrafikken må vente bak bussen, med mindre siktforhold og (mangel på) møtande trafikk tilseier at biltrafikken kan passere
- Kantstopp gir mindre tidsbruk på haldeplass, då inn- og utkøyring til lomme tar lengre tid
- Merk at bussane i dag har vesentleg mindre tidsbruk ved haldeplassane enn tidlegare, grunna redusert billettering om bord

Komfort

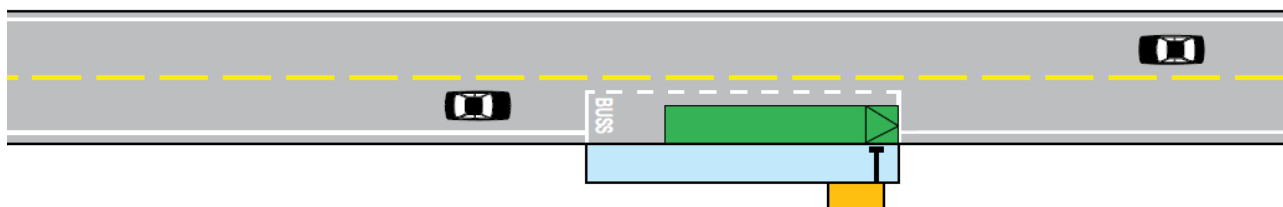
- Kantstopp gir betre komfort for de reisande, ved at en unngår større svingrørsler for bussen samstundes som passasjerane har reist seg for avstiging, eller ikkje funne plass etter påstiging.

Investering, drift og arealbruk

- Universell utforming av busshaldeplass betyr at det må etablerast eit rettstrekk med heva kantstein som bussen kan kome tett inntil for trinnfri adgang. Ved bruk av busslomme i staden for kantstopp må det byggast inn- og utkøyringsstrekke på totalt 40 m i tillegg rettstrekket, for å sikre at bussen kan køyre inntil kanten. Ved kantstopp er det berre rettstrekket som vert bygd.
- Kantstopp er såleis mindre arealkrevjande enn lommer, noko som kan bidra til mindre inngrep i tilstøytande fjellskjeringar/ bustader/ hagar, ofte kombinert med større venteareal for busspassasjerar og passeringsareal for gåande/ syklande på fortau.
- Ved oppgradering av busslomme til universell utforming er det normalt behov for å auke lengda på haldeplass betydelig, jf. figur 1.



Prinsipløsning for busslomme



Prinsipløsning for kantstopp

Figur 1: Prinsipløysingar for kantstopp frå Handbok V123. Kollektivhandboka.

Som ein konsekvens av dette:

- Kantstopp har generelt lågare investeringskostnadar enn lomme.
- 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 svaksynte og rørslehemma, det er også til stor nytte for små born, barnevogner, passasjerar med bagasje osv.

Trafikktryggleik

Statens vegvesen har ikkje data eller ulykkesstatistikk som tilseier at det skjer fleire trafikkulykker ved kantstopp kontra lomme.

1.4 Generelt om bruken av kantstopp i Bergen

Kantstopp har vore i bruk i Bergen kommune i lang i tid, både på mindre og meir trafikkerte veger enn Fv 287 over Kråkenes. Mellom anna gjeld dette ein stor del av dei sentrale busslinjene i Fyllingsdalen¹, samt Fv 585 Natlandsveien/ Haukelandsveien (med stadvis meir enn 3 gongar så høg ÅDT som på Kråkenes) og Fv 267 Eidsvågneset.

Av haldeplassoppgraderinga på som er/ vert gjennomført i 2017 og 18 ligg det føre følgjande oppsummering:

- 27 stk. haldeplassar med lomme vert vidareført som lomme
- 33. stk. kantstopp vert vidareført som kantstopp
- 12 stk. haldeplassar med lomme vert bygd om til kantstopp

Dette gjeld haldeplassar som frem til no ikkje har vore universelt utforma.

Situasjonen bak innbyggjarinitiativet på Kråkenes kan ha fleire fellestrekk med situasjonen i Fv 190 Vadmyrveien då kantstopp vart etablert i 2013. ÅDT er tilsvarande Kråkenes, og fleire bebuarar var kritiske til trafikktryggleiken ved haldeplassløysinga. Det er likevel ikkje registrert alvorlege hendingar knytt til kantstoppa (det bør nemnast at statistikken ikkje inkluderer nestenulykker), og det har heller ikkje vore førespurnader til fylkeskommunen om endring av haldeplassutforminga den seinare tid.

Fylkesrådmannen si vurdering

Fylkesrådmannen vil først vise til at innbyggjarinitiativet vitnar om lokalt engasjement om sentrale tema for fylkeskommunen, trafikktryggleik og kollektivtrafikk. Det vert vurdert slik at initiativet gjeld fylkeskommunal verksemd (fylkesveg, kollektivtrafikk). Fylkestinget skal derfor handsame initiativet, men det er ikkje eit krav at det må treffast realitetsvedtak i saka, altså velje mellom å treffe vedtak i tråd med forslaget eller avvise det. Det kan også fattast vedtak om nærare utgreiing av spørsmålet i form av oversending til administrasjonen eller oversending av saka til realitetsavgjersle i eit anna folkevald organ. Det kan her minnast om at Statens vegvesen skal gjennomføre ei etterundersøking av etableringa av kantstopp på Kråkenes.

Kantstopp som verkemiddel er mellom anna forankra i *Kollektivstrategien* og Statens vegvesen si handbok *V123 Kollektivhandboka*. Det bør likevel nemnast at det er konkrete vurderingar i prosjekteringa og på staden som ligg til grunn. Gjennomgangen av grunngjeving for kantstopp har vist både at det eksisterer ei rekke kantstopp for buss allereie, og at det finst mange moment som grunngjer bruken av kantstopp. Framkomst/ tidsbruk, universell utforming, komfort, arealbruk, investering og drift er alle sentrale faktorar som må vere med i vurderinga – saman med trafikktryggleik. Vidare har ikkje Statens vegvesen Statens

¹ Allestadveien, Hesjaholtet, Vardeveien, Krokotjønneveien, Torgny Segerstedts vei, Dag Hammarskjolds veg, CJ Hambors vei med fleire.

vegvesen data eller ulykkesstatistikk som tilseier at det skjer fleire trafikkulykker ved kantstopp kontra lomme

Eit sentralt argument i innbyggjarinitiativet er at biltrafikken må vente på bussen. Får å kunne nå 0-vekstmålet for biltrafikken er det behov for at kollektivtrafikken får auka prioritet, attraktivitet og konkurransekraft mot bil. Kantstopp kan i slike tilfelle vere eitt av mange tiltak. Det bør her strekast under at gevinsten av eitt kantstopp ikkje er den største, men dette må vurderast i samanheng totaltalet på tiltak langs ei linje, samt totaltalet på bussar som trafikkerer ei strekning i løpet av dagen/ månaden/ året. Fylkesrådmannen merker seg for øvrig at også Transportøkonomisk institutt vurderer kantstopp som eit samfunnsøkonomisk lønnsamt tiltak, basert mellom anna på talet på personar i bussen kontra privatbilen.

Oppsummert finn derfor fylkesrådmannen at det eksisterer gode grunnar for etablering av kantstopp for buss. Fylkesrådmannen vil derfor rå til å avvente Statens vegvesen si etterundersøking av trafikktryggleiken ved kantstoppa før det vert teke endeleg stilling til haldeplassane på Kråkenes. Vidare vert det rådd til at handsaming av spørsmålet om kantstopp eller lomme på Kråkenes vert gjort gjennom rullering av handlingsprogrammet for Miljøløftet.