



Statens vegvesen

BERGEN KOMMUNE BYRÅDSAVDELING FOR
KLIMA, MILJØ OG BYUTVIKLING
Postboks 7700
5020 BERGEN

Label_Behandlende enhet: Label_Saksbehandler/L_telefon: L_Vår referanse: L_Deres referanse: L_Vår dato:
Olav Lofthus / 55516212 20/16800-23 22.03.2021

Label_UO

KDP Arna-Vågsbotn-Klauvaneset, svar på spørsmål vedr. særskilt feltbruk

Statens vegvesen viser til møte med byrådet i Bergen 26.nov.2020. Tema var framlegg til KDP Arna-Vågsbotn-Klauvaneset og muligheter for kollektivprioritering for nordre del Vågsbotn-Klauvaneset. Anbefalt alternativ N1 i nord er en 5,3 km lang tunnel fra Vågsbotn. Særskilt feltbruk (kollektivfelt, sambruksfelt etc) er i utgangspunktet ikke tillatt på en slik veg. I planarbeidet er det likevel søkt om fravik, da med mest fokus på sørgående kjøreretning der det fysisk kan være mulig å starte et slikt felt ved Tellevik. Fraviksprosess med svar fra Vegdirektoratet er beskrevet i planframlegget. I forbindelse med høring av planen ønsker byrådet tilbakemelding på om det også kan være (fysisk) mulig å etablere kollektivfelt i *nordgående* retning i anbefalt løsning N1?

For å svare på spørsmålet har Statens vegvesen i flere trinn gjennomført omfattende analyser og simuleringer av trafikksituasjon og -sikkerhet ved ulike løsninger. I arbeidet har vi involvert erfarne ressurspersoner på trafiksikkerhet, skilt- og oppmerking, og vegsystem generelt. I samarbeid med Norconsult er det gjennomført og dokumentert (film) en rekke simuleringer i AIMSUN. Resultatene er også presentert i møte med Vegdirektoratet. Arbeidet og vurderingene som er gjort gir et godt grunnlag for å svare på dette. Om byrådet ønsker en mer detaljert gjennomgang vil det være best å ta det i et møte.

Hva er analysert

For å svare på spørsmålet om nordgående kjøreretning er det analysert tre områder, og *sammenheng* mellom disse. Dette inkluderer simuleringer med ulike former for feltbruk (fritt feltvalg, kollektivfelt, tungbilfelt, tungbilfelt/2+), og ulikt antall felt gjennom kryssene.

Postadresse
Statens vegvesen
506M744437M744546M744551M744556Mfirmapost@vegvesen.no
Postadresse
Postnummer

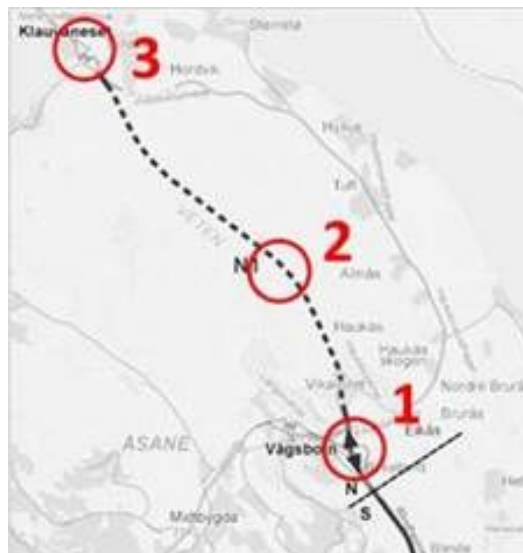
Telefon: 02030
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Nygårdsgaten 112
5008 BERGEN

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Landsdekkende regnskap
9815 Vadsø
Telefon: 78 94 15 50

1. Kryss og flettesituasjon i Vågsbotn (vel 70% sidevegstrafikk)
2. Situasjon i tunnelen
3. Kryss Tellevik og flettesituasjon inn mot brua (overgang til 2 felt)

Maxtimetraffikk, uten ny Nordhordlandsbru, er utgangspunkt for analysene og vurderingene. I nordgående retning vil dette være ca. 1200 kjt/t en normal fredag ettermiddag. For å ta høyde for trafikkøkning og utfartshelger (pinse mfl) er det gjort analyser med 1300 kjt/t. Det er også gjort følsomhetsberegninger ift. andel sidevegstrafikk. Alle løsninger innebærer i større eller mindre grad fravik fra vegnormalen.



Oppsummering og svar

Arbeidet og analysene gir grunnlag for følgende oppsummering og svar:

- Det kan være fysisk mulig å legge til rette for særskilt feltbruk i nordgående retning, da som tungbilfelt, ikke kollektivfelt (se under). Eventuelt tungbilfelt vil ikke påvirke arealbehov eller fysisk utforming av veganlegget i Vågsbotn eller Tellevik.
- I planlegging av kryssløsning i Vågsbotn må det i alle tilfeller tas høyde for areal til gjennomgående fire felt med tilstrekkelig lang pårampe i nordgående retning. Vegdirektoratet påpeker at det er et viktig kvalitetskrav for TEN-T-vegnettet at man har gjennomgående vegløsninger og at splitt av kjørefelt bør unngås. På grunn av den spesielle trafikkfordelingen kan det i første byggetrinn (N1) være aktuelt å bare etablere ett felt gjennom krysset. Om en slik redusert løsning kan opprettholdes i framtidig situasjon med firefelts veg også mot Arna, må vurderes senere når denne skal etableres. Ett gjennomgående felt i Vågsbotn gjør det enklere å starte opp særskilt feltbruk i nordgående retning i tilstrekkelig avstand før tunnelen.
- Fritt feltvalg i samsvar med vegnormalen gir best avvikling og sikkerhet.
- Kollektivfelt (for antatt maksimalt 10 busser i timen) gir uakseptabel trafiksikkerhet, og må avvises. Årsaken ligger både i påkjøringsituasjon i Vågsbotn der alle øvrige tunge kjøretøy må veksle, og i tunnelen der vogntog i maxtiden blir liggende i venstre felt med tett trafikk og minimal avstand mellom kjøretøyene.
- Dersom særskilt feltbruk skal være aktuelt i nordgående retning må det være tungbilfelt som da også prioriterer næringstrafikk i tillegg til kollektivtrafikk. Tungbilfelt gir akseptabel vekslingssituasjon i Vågsbotn, og også en relativt god situasjon i tunnelen der tunge kjøretøy vil ha god avstand i eget felt. Tett personbiltrafikk i venstre felt vurderes å gi akseptabel sikkerhet.

- Ved Tellevik/Nordhordlandsbrua forutsettes to gjennomgående felt i krysset og fletting inn mot brua. Dette gir tilstrekkelig kømagasin uten tilbakeblokkering inn i tunnelen ved store utfartshelger. Et eventuelt tungbilfelt i nordgående retning må oppheves like etter tunnelen, og i god avstand før Tellevikkrysset. Det er ikke mulig med tungbilfelt gjennom krysset fram mot flettesituasjon ved brua.
- Det er ikke behov for nye fravikssøknader i forbindelse med kommunedelplan. I arbeid med reguleringsplan vurderes behovet for nye fravikssøknader ifb. med kryssutforming.
- Vegdirektoratet sitt svar på tidligere fravikssøknad om særskilt feltbruk opprettholdes. Det betyr at tungbilfelt ikke kan reguleres etter Plan- og bygningsloven, men avgjøres senere som en skilt- og oppmerkingssak etter vegloven.

Med hilsen

Kjartan Johan Hove
Prosjektdirektør
Statens vegvesen Utbygging

Tekst for godkjenning settes inn ved ekspedering.

Vedlegg: