

Metrobusstrasé - Haakon VII's gate Trasévalg

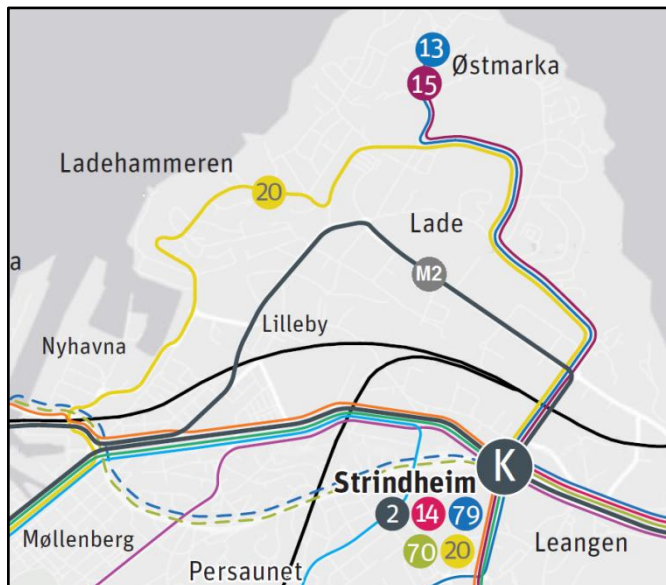
Saken handler om:

Trase over Lade gjennom Haakon VII's gate er vedtatt i rutestrukturprosjektet, behandlet i bystyret og fylkestinget april 2016. Saken ønsker vurdert midtstilt eller sidestilt kollektivtraséløsning.

I utredningsfasen har kompleks trafikksituasjon og hensynet til næringsinteressene vist seg utfordrende. MetroBussprosjektet ser derfor utfordringer med å gjennomføre nødvendige tiltak i Haakon VII's gate innen august 2019, og har utredet alternative midlertidige løsninger. Saken skisserer en slik midlertidig løsning.

Om saken:

Haakon VII's gate er vedtatt trasé for fremføring av linje M2 på Lade.



Figur 1: Fremtidig rutestruktur

Dagens trafikksituasjon:

- Haakon VII's gate har fire kjørefelt, med sykkelveg og fortau på begge sider av gaten. To av de fire kjørefeltene fungerer i praksis som egne felt til trafikk som skal svinge til venstre i kryssene og er lite belastet i dag i forhold til de ytre feltene. Gaten har mange avkjørsler til næringseiendommer. Fra City Lade og østover til rundkjøring ved Lade Arena/Bromstadvegen er det 4 lysregulerte x-kryss og en uregulert avkjøring på en strekning på 800m.
- Trafikken i Haakon VII's gate og Bromstadvegen består av en betydelig del handelsreiser, reiser til og fra boliger på Lade og noe gjennomkjøringstrafikk.
- Haakon VII's gate er en del av fylkesveg 868, og er omkjøringsveg for Strindheimtunnelen når den er stengt

Beskrivelse av alternativer

Prosjektet har jobbet med to alternativer for kollektivtrasé i Haakon VII's gate. Begge løsningene går ut på å etablere et nytt kjøremønster for biltrafikken med høyre av, høyre på som krever etablering av en rundkjøring ved avkjøring til idrettsplassen som allerede er regulert inn. Gater med høyre av, høyre på skal normalt gi bedre kapasitet, selv om noen må kjøre litt lengre, avhengig av hvilke side en kommer inn i gaten og hvilke side en skal svinge av. Etablering av rundkjøring vil begrense parkeringsmuligheter for en av utleiegårdene i Haakon VII's gate.

Haakon VII's gate

1. Sidestilt løsning

- Kollektivfelt skiltes i høyre kjørefelt, og avsluttes ca. 30 meter før alle kryss for å slippe inn trafikk som skal svinge til høyre.
- Størst gevinst for biltrafikken som får bedre kapasitet.
- Kollektivtrafikken vil oppleve en del forsinkelser på grunn av høyresvingende trafikk som skal foregå i ytterfeltene sammen med kollektivtrafikken.

2. Midtstilt løsning

- Kollektivfelt skiltes i de to midtre kjørefeltene, og vil være gjennomgående gjennom alle kryss med unntak av rundkjøringene.
- Stasjoner etableres i ytre kjørefelt. Ved stasjoner snevres kjørearealet inn til to felt. Passasjerer på plattform trenger ikke krysse kjørefelt på begge sider for å komme frem til plattform. Ulempen er at bussen blir forsinket dersom det står en bilkø ved innsnevringen (forsinkelser er forsøkt unngått ved å plassere innsnevringene på steder hvor køene oppstår sist).
- Løsningen gir størst gevinst til kollektivtrafikken.

Visualisering av de to løsningene:



Figur 2: Sidestilt løsning



Figur 3: Midtstilt løsning

Trafikkberegninger:

Trafikkberegningene viser at både midtstilt og sidestilt kollektivfelt gir kortere reisetid for metrobussen sammenlignet med 0-alternativet (dagens vegnett uten rundkjøring, men med ny rutestruktur i 2019). I tillegg viser følsomhetsberegningene at bussen vil ha god fremkommelighet også ved en eventuell fremtidig økning i trafikkbelastning. Trafikkberegningene viser svakheter for de mest pressede periodene på ettermiddagen og på lørdager. Dette har Statens vegvesen poengtert. Det er også uklart om noen av avkjøringene i øst vil få begrenset kapasitet.

Prosjektets vurdering: Slik prosjektet tolker problematikken med trafikkavvikling i Haakon VII's gate, må det gjøres en prioritering av trafikantgrupper i gaten. Slik det er i dag, hvor alle trafikantgrupper skal prioriteres likt, blir det problemer med kapasiteten for alle gruppene.

Kostnader:

Ingen vesentlig forskjell i kostnad mellom de to alternativene.

Framdrift:

- Valg av sidestilt eller midtstilt kollektivfelt er viktig premis for videre planlegging av metrobusstrasé i Haakon VII's gate. Fortsatt usikkerhet knyttet til trafikkavvikling ved begge løsninger i framtidig situasjon, derfor ønskelig å gjennomføre nye trafikkberegninger for valgt løsning.
- Forprosjektet har vist at totalkapasiteten i Haakon VII's gate øker dersom rundkjøringen ved Lade idrettsanlegg etableres og muligheten for venstresving reduseres med et høyre av, høyre på kjøremønster. Kapasiteten må prioriteres mellom buss og bil.
- Realisering av rundkjøringen ved Lade idrettsanlegg er avgjørende for metrobusstrasé i Haakon VII's gate. Dersom rundkjøringen ikke ferdigstilles innen 2019, er det behov for en midlertidig trasé for metrobuss. Trasé via Lade allé (presenteres under som trasé 2) er en potensiell midlertidig løsning.

Realisering av en kollektivtrasé til august 2019 (Prosjektets vurdering):

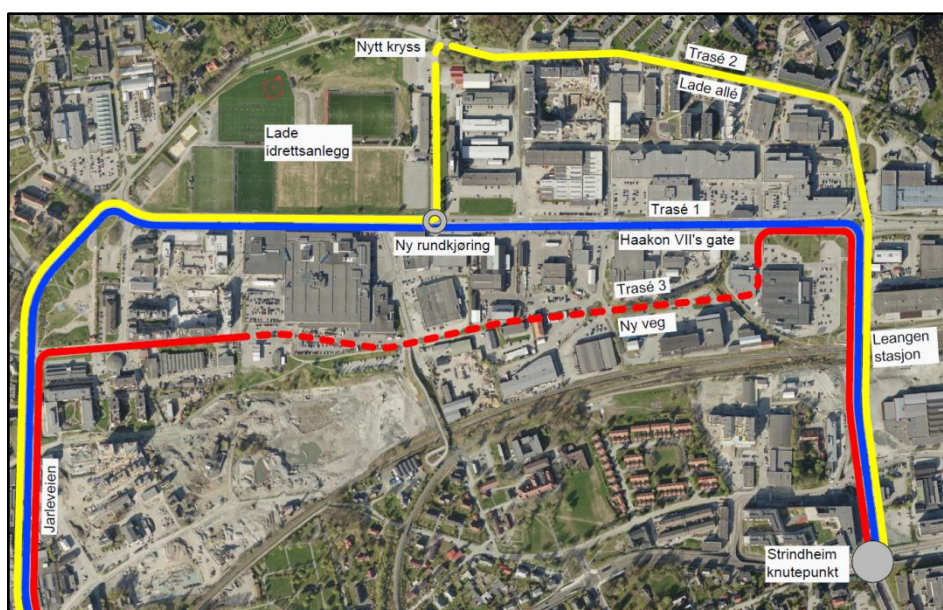
Prosjektet mener det kan bli vanskelig å få en ferdig plan for Haakon VII's gate som kan ferdigstilles til 2019. Med bakgrunn i ovennevnte problemstillinger, mener prosjektgruppen til MetroBuss at det må gjøres en utvidet mulighetsvurdering med konsekvensvurdering etterfulgt av nye

trafikkberegninger. Dialog med næringslivet og Byplankontoret må også inngå før en kan foreslå endelig løsning for en kollektivtrasé i gaten. En løsning må ta innover seg et kortsiktig tidsperspektiv og et mer langsiktig. Hvordan vil en utvikle gaten i et langsiktig løp og hvordan passer dette for dagens bruk?

På bakgrunn av dette har prosjektet vurdert alternative, midlertidige løsninger, som skal sikre fremføring av MetroBussen i 2019 da et 0-alternativ i Haakon VII's gate ikke er aktuelt på grunn av store fremkommelighetsutfordringer. Med midlertidig løsning menes en alternativ trasé frem til Haakon VII's gate er ferdig utredet og planlagt. For å kunne gjøre siste del av jobben trengs en avgjørelse for system (midtstilt eller sidestilt) og hvilken trafikantgruppe som skal prioriteres.

Andre traséalternativer som er vurdert

- **Trasé 2 - Lade allé**
 - Den mest trafikkerte delen av Haakon VII's gate unngås (se figur 4).
 - Nærmere boligbebyggelsen langs Lade allé og Fagerheim.
 - Mindre sentral plassering på Lade
 - Forbindelsen mellom Haakon VII's gate og Lade allé er i strid med nylig vedtatt reguleringsplan for idrettsanlegget.
- **Trase 3 - Ladalen**
 - Løsningen er ikke realiserbar til 2019
 - Krever at Håkon Magnussons gate forlenges fra City Lade i vest til kobling mot Haakon VII's gate i øst (se figur 4). Deler av traséen er allerede regulert, men det foreligger ingen konkrete utbyggingsplaner.
 - Potensiell framtidig løsning for å avlaste Haakon VII's gate slik at framkommeligheten for både buss og bil ikke forverres ved økt trafikk på Lade.



Figur 4: De to traséene som har blitt vurdert i tillegg til vedtatt trasé (blå strek)