

Valg av løsning for Metrobuss på Leangbrua

Saken gjelder

Saken gjelder om bruene skal breddeutvides eller ikke. Dersom den ikke breddeutvides må stasjonene midtstilles, og fire felt må reduseres til to ved stasjonsområdet. Dette gir en redusert kapasitet for biltrafikk over brua.

Saken viser tre ulike alternativ.

Sidestilt løsning med breddeutvidelse. Midtstilt løsning og midtstilt løsning med fundamentering for mulig framtidig breddeutvidelse.

Saken foreslås lagt fram for politisk behandling i formannskapet 3. oktober.

Bakgrunn og fakta

- Leangen stasjon skal legge til rette for omstigning mellom MetroBuss og tog, og inngår som en del av metrotrasé for linje M2 som skal betjene Lade.
- På det meste vil 22 busser passere stasjonen per retning per time.
- Stasjonen skal etableres rett over fremtidig Leangen jernbanestasjon, med trapp/heis forbindelse fra plattform opp til metrobusstasjonen.
- Regulering av ny jernbanestasjon pågår i regi av BaneNor, planforslag skal på høring høsten 2017. Planen inkluderer løsning for metrobusstasjoner hvor Leangbrua er breddeutvidet (se figur 1). Breddeutvidelsen er ikke finansiert. Den nye jernbanestasjon på Leangen er forventet ferdigstilt i løpet av 2019.
- Områdeplan for Lade- og Leangenområdet legger opp til fremtidig byomforming, med blant annet forslag om lokk over jernbanen på Leangen.
- Leangbrua ble bygget med fire kjørefelt for å sikre plass til kollektivfelt.
- Brua tåler ikke utkraging. Skal brua utvides i bredden, må det bygges ny parallell bru.

Beskrivelse av løsning

I alt er det tre alternative løsninger for metrobusstasjoner på Leangbrua:

1. Sidestilt løsning med breddeutvidelse (Figur 2)
 - Leangbrua breddeutvides for å få plass til sidestilte plattformer. Stasjonsplattformene etableres på dagens sykkelveg og fortau. Breddeutvidelsen muliggjør sykkelveg og fortau bak leskur som er anbefalt løsning i prosjekteringsanvisning.
 - Kostbart alternativ, da ny bru må bygges som parallell selvbærende konstruksjon. Kostnad estimert til 20 millioner kroner.
 - Kostnaden for stasjoner er estimert til 7 millioner kroner.
2. Midtstilt løsning (Figur 3)

- De to midterste feltene av Bromstadvegens fire felt omdisponeres til kollektivfelt. De to ytterste feltene forbeholdes biltrafikk. Ved stasjonsområdet vil kjørearealet snevres inn til to felt hvor plattformene etableres i ytterste kjørefelt. Løsningen innebærer at kollektivfelt oppheves før stasjonsområdet for å flette inn biltrafikk som skal passere plattformen.
 - Unngår breddeutvidelse av brua.
 - Sykkelvei og fortau som i dag.
 - Bilfelt føres via kollektivfelt forbi plattformen og trafikken må stoppe for bussen når den står ved plattformen.
 - Kostnad estimert til 7 millioner.
3. Midtstilt løsning med fundamentering for framtidig breddeutvidelse av bro
- Velger midtstilte stasjoner, men tar kostnaden for å fundamenterer for en framtidig utvidelse av Leangbrua.

Anbefaling:

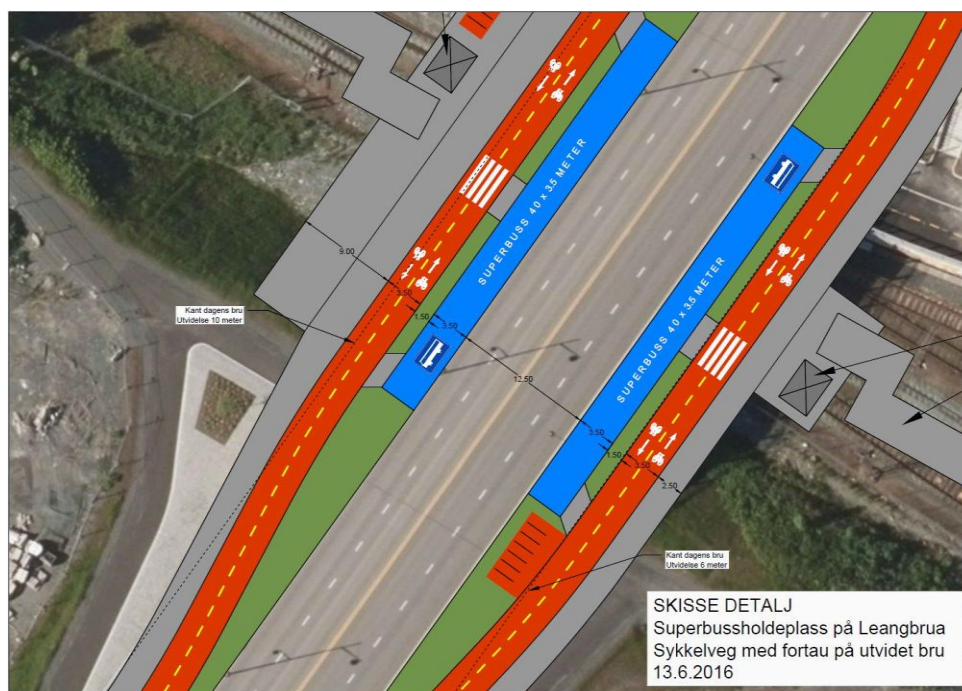
Alternativ 2 - midtstilt løsning anbefales.

Alternativ 1 og 3 legger til rette for breddeutvidelse av bru. Dersom det ikke fundamenteres på jernbanestasjonen for breddeutvidelse ved etablering av den nye jernbanestasjonen vil det ikke være mulig å utvide broen, eller etablere lokk, innen en periode på 100 år.

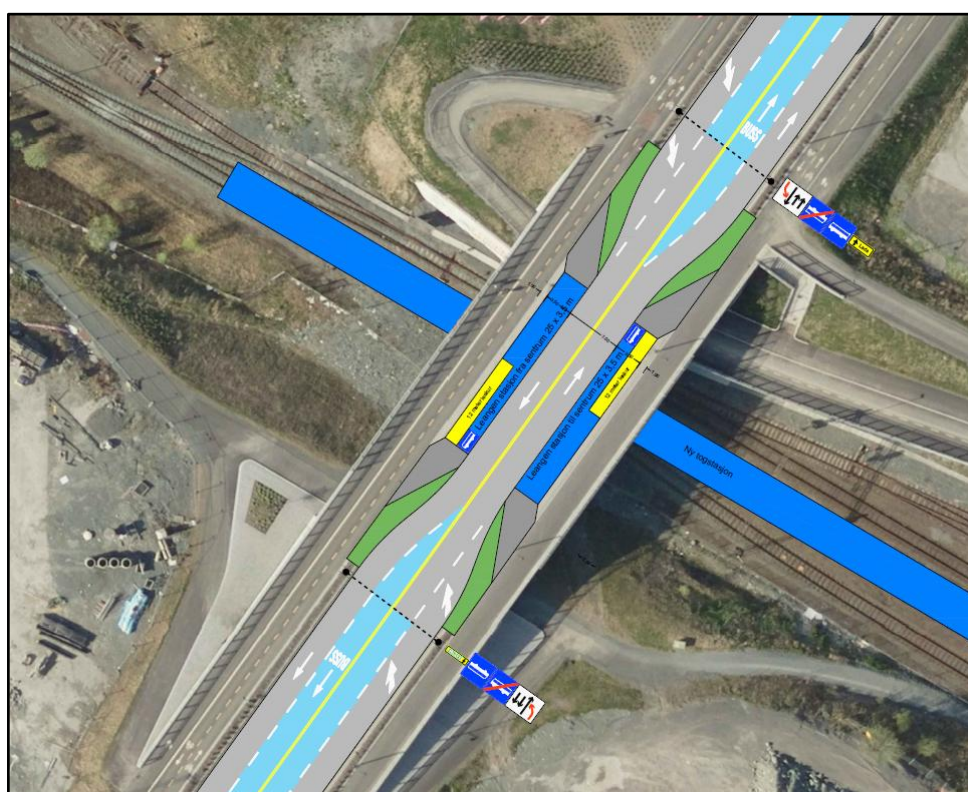
Siden arbeidet med reguleringsplanen pågår, kan endelig løsning for metrobusstasjoner innarbeides slik at prosjektet unngår egen reguleringsplan for tiltaket.



Figur 1: Skisse av ny jernbanestasjon på Leangen (BaneNor)



Figur 2: Sidestilt løsning over Leangbrua med breddeutvidelse



Figur 3: Forslag til utforming av midtstilt stasjon på Leangbrua med 25 meter lang plattform