

Vedlegg til plan 2326 Bussveien Mosvatnet-Olav Vs gate

Planbeskrivelse. Alternativt planforslag – Venstresvingefelt i krysset ved Løkkeveien

Vedtaks punkt: Det skal legges frem et alternativt planforslag der det er mulighet for venstresving til og fra Løkkeveien.

Innhold

| | |
|--|---|
| 1 Innledning | 2 |
| 2 Beskrivelse av alternativt planforslag..... | 3 |
| 2.1 Hovedtrekk i planforslaget | 3 |
| 2.2 Planlagt arealformål..... | 4 |
| 3 Virkning av det alternative planforslaget..... | 4 |
| 3.1 Kollektivtransport | 5 |
| 3.2 Gående og syklende..... | 5 |
| 3.3 Øvrig trafikk..... | 5 |
| 3.4 Trafikksikkerhet..... | 6 |
| 3.5 Eiendom..... | 7 |
| 3.6 Trær og landskap..... | 7 |
| 3.7 ROS | 8 |
| 4 Oppsummering | 9 |

1 Innledning

Rogaland fylkeskommune leverte i 2020 inn et planforslag til Stavanger kommune, for *Plan 2623 Bussveien Mosvatnet – Sentrum – Hillevåg, strekningen Bussveien Mosvatnet – Stavanger sentrum*. Planforslaget viser parallelført busstrasé på nordsiden av Madlaveien. Løsningen medfører endringer i kryss, blant annet i krysset ved Løkkeveien.

Planen ble sendt til behandling i Utvalg for by- og samfunnsutvikling (UBS) 09.02.2023. Under behandlingen, sak 10/23, vedtok utvalget å legge ut planforslaget, i tillegg ble det vedtatt å legge ut et alternativt planforslag som viser venstresving inn- og ut Løkkeveien med egne svingefelt.

- Opprinnelig planforslag – alternativ 1: uten venstresving inn- og ut Løkkeveien
- Alternativt planforslag – alternativ 2: med venstresving inn- og ut Løkkeveien

Rogaland fylkeskommune har i sammen med Stavanger kommune jobbet frem alternativt planforslag – med venstresving inn- og ut Løkkeveien.

Planbeskrivelsen beskriver det alternative planforslaget (alternativ 2). Beskrivelsen må leses i sammenheng med det opprinnelige planforslagets planbeskrivelse for plan 2623. Vedlagte notater og rapporter i opprinnelig planforslag vil også bidra til et godt grunnlag for lesingen av denne planbeskrivelsen (alternativ 2).

Figur 3 viser plankart for det alternative planforslaget. Alt utenom det plankartet viser, er identisk med det opprinnelige planforslaget. Opprinnelig planforslag og alternativt planforslag har av den grunn mye til felles. Det henvises til det opprinnelige planforslagets planbeskrivelse for beskrivelse av planprosessen (s.10-13), planstatus og rammebetingelser (s.13-15), tekniske forutsetninger (s.15-18), eksisterende situasjon (s.18-27) og anleggsgjennomføring (s.62-64).

For en sammenligning av opprinnelig planforslag og alternativt planforslag, se notat *Sammenligning av alternative planforslag i krysset ved Løkkeveien*.

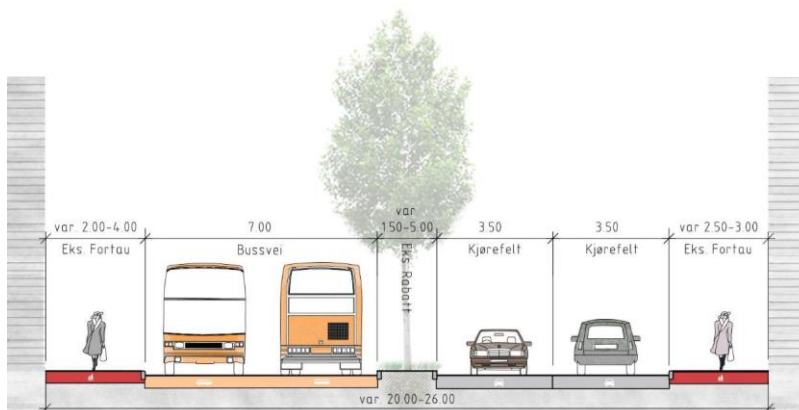
2 Beskrivelse av alternativt planforslag



Figur 1, Blå linjer i Kannikparken viser eksisterende vegkant og gangsti. Rød linjer viser ny situasjon. Trær som må fjernes er merket med rødt.

2.1 Hovedtrekk i planforslaget

Hensikten med det alternative planforslaget er å legge til rette for bedret framkommelighet og forutsigbarhet for busstrafikken, samtidig som biltrafikken kan benytte alle svingebevegelsene i krysset ved Løkkeveien. Bussveien planlegges parallelt av kjørevei, på nordsiden av Madlaveien. For å muliggjøre dette erstattes dagens rundkjøring ved Løkkeveien med et lysregulert kryss med bussprioritering. Lyskrysset utformes med fire signalfaser og nødvendige svingefelt.

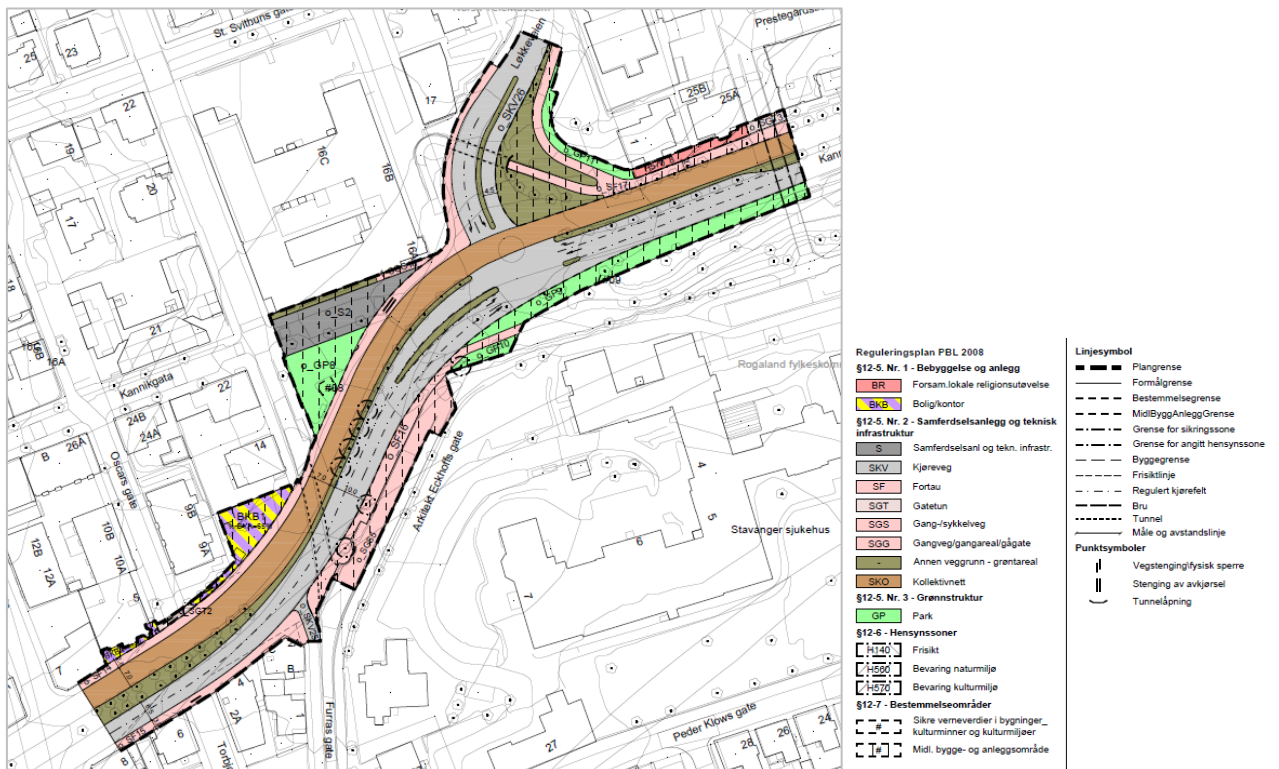


Figur 2. Typisk snitt (normalprofil) av Bussveien mellom E39-krysset og Løkkeveien.

Løsning for sykkel og gange blir lik som dagens løsning ved unntak av justeringer ved Kannikparken. Tilkomsten til gangstien i Kannikparken flyttes noe sørover. Alle eksisterende bruer og underganger i området beholdes.

2.2 Planlagt arealformål

Plankartet nedenfor viser planlagt arealformål for det alternative planforslaget.



Figur 3 Plankart av det alternative planforslaget.

Plankartet viser en veiutvidelse på sørsiden mot Kannikparken, som følger av ekstra svingefelt. Konsekvensen blir at formål park blir mindre, og formål kjørevei vil øke.

3 Virkning av det alternative planforslaget

Krysset i Løkkeveien endres fra rundkjøring til lysregulert kryss. Bussveien blir prioritert gjennom krysset i en egen parallelført trase. Sammenlignet med dagens situasjon vil kjøremønsteret være tilsvarende dagens kjøremønster ved at øvrig trafikk har de samme svingemulighetene som i dag.

Virkinger av det alternative planforslaget er hovedsakelig trafikale konsekvenser i form av kø og saktegående trafikk, og konsekvenser i forbindelse med arealutvidelse og arealinngrep.

3.1 Kollektivtransport

Langs Madlaveien er det i dag kollektivfelt som bussene deler med el-biler og taxi. I krysset Madlaveien x Løkkeveien har bussene i dag vikeplikt for annen trafikk i rundkjøringen. I tillegg deler biler som skal til høyre inn Løkkeveien kollektivfeltet med bussen. Med foreslått parallelført bussvei blir dette krysset signalregulert med bussprioritering. Av den grunn blir ikke bussen stående i kø sammen med annen saktegående trafikk som skal til høyre inn Løkkeveien.

Lenger nord på Løkkeveien ved krysset Løkkeveien x Arne Rettedals gate går det en rekke øvrige bussruter som dekker Eiganes, Stokka, Bjergsted og Tasta, samt en rute som går til Randaberg. Busser som skal inn- og ut av Arne Rettedals gate risikerer å bli forsinket i begge retninger i ettermiddagsrushet som en konsekvens av kø og saktegående trafikk. Dette vil ha konsekvenser for bussruter som 5, 8, 12, 14 og 15.

Se også virkning av planforslaget fremkommelighet for buss på side 43 i det opprinnelige planforslagets planbeskrivelse.

3.2 Gående og syklende

Løsning for gående og syklende i og rundt krysset ved Løkkeveien blir som i dag. Alle eksisterende gangbruer og underganger opprettholdes.

For å gjøre plass til et venstresvingefelt inn til krysset ved Løkkeveien fra Madlaveien legges tilkomsten til stien i Kannikparken om. Ny situasjon gir en vesentlig dårligere sikt, spesielt for gående og syklende som kommer fra vest. En utbedring av siktforholdene vil komme i konflikt med et vernet tre, se Figur 4. Vernet tre kan ikke fjernes for å gi bedre siktforhold. Se **Feil! Fant ikke referanseilden.** for skissert utforming av den endrede gangstien.

Se også virkning av planforslaget fremkommelighet for sykkel og gange på side 43-44 i det opprinnelige planforslagets planbeskrivelse.

3.3 Øvrig trafikk

Kjøremønsteret for øvrig trafikk vil i det alternative planforslaget være tilnærmet lik dagens situasjon, ved at alle svingebevegelser opprettholdes.



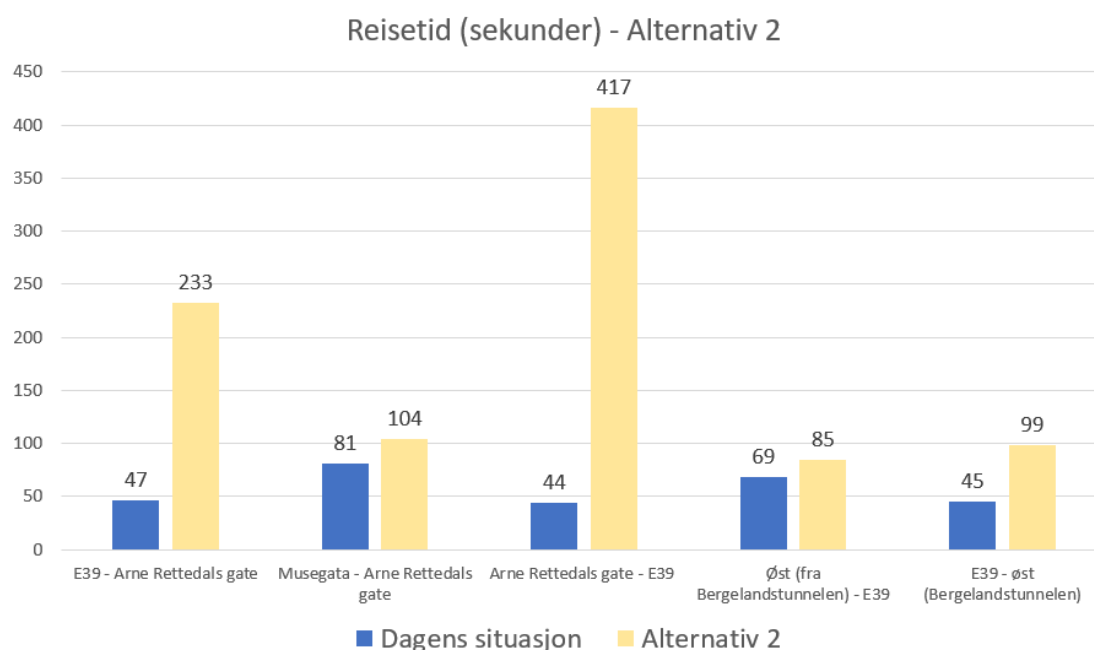
Figur 4. Bildet viser dagens situasjon, og gul pil indikerer hvor ny tilkomst til gangstien kommer.

Som en konsekvens av at alle svingemuligheter er åpne, er det nødvendig med fire faser i kryssets signalanlegg. Ved fire faser i signalanlegget vil trafikkavviklingen i krysset Madlaveien x Løkkeveien bli redusert for øvrig trafikk sammenlignet med dagens situasjon. Trafikkanalysen viser at krysset vil kunne avvikle omtrent 67 % av dagens trafikkmengde fra Løkkeveien. Fremkommeligheten for østgående trafikk langs Madlaveien blir betydelig dårligere da den strømmen må jevnlig stoppe i signalanlegget, og gir økt fare for kø mot E39.

På grunn av økt belastning i krysset Madlaveien x Løkkeveien er sjansen stor for kø på Løkkeveien, forbi krysset Løkkeveien x Arne Rettedals gate, i ettermiddagsrushet.

Sannsynligvis kan dette ha en avvisende effekt, slik at kjørende velger alternative ruter. Dermed øker sannsynligheten for at trafikkbelastningen kan reduseres i krysset.

Figur 5 viser simulerte reisetider for ulike kjøreruter i området. Diagrammet sammenligner reisetid i ny situasjon med dagens situasjon. For sammenligning av de alternative planforslagene se notatet *Sammenligning av alternative planforslag i krysset ved Løkkeveien*.



Figur 5. Reisetid til/fra Løkkeveien i ny situasjon sammenlignet med dagens situasjon.

Se også virkning av øvrig trafikk på side 44 i det opprinnelige planforslagets planbeskrivelse.

3.4 Trafikksikkerhet

Som nevnt i 3.2, vil ny situasjon ved justering av dagens gangsti i Kannikparken medføre dårligere sikt, spesielt for syklende. Et større tre vil hindre sikt slik at en ikke

oppnår krav til sikt. Det kan gi økt fare for møteulykker mellom to syklende, eller mellom syklende og gående.

Opprettholdelsen av dagens svingebevegelser i krysset kan ha positiv påvirkning av bilisters adferd i området da det er kjent. Bussveien i egen trase igjennom krysset gjør krysset mer komplisert. Det vil derfor være viktig med tydelig skilting og oppmerking i krysset for å unngå feilkjøring, og for at krysset skal kunne fungere best mulig dersom signalanlegget er ute av drift. Ved å markere kryssende bussveifelt med annet belegg eller farge og merke opp tydelige linjer i dekket kan lesbarheten økes betraktelig.

Om generelle vurderinger av trafiksikkerhet vises det til det opprinnelige planforslaget planbeskrivelse, side 44.

3.5 Eiendom

Det alternative planforslaget har noen arealkonsekvenser foruten om det som er i beskrevet i planbeskrivelsen til det opprinnelige planforslaget, se side 45-49. **Feil! Fant ikke referanseilden.** illustrerer nødvendig arealinngrep. I tillegg vil det være behov for midlertidig rigg- og anleggsbelte, som vist i plankartet, Figur 3.

Arealinngrep i Kannikparken er på offentlig eiendom. Arealene eies av Stavanger kommune. Eiendomsinngrep på nordsiden er i dagens veiareal.



Figur 6. Gul markering viser eiendomsinngrep.

3.6 Trær og landskap

Kryssområdet opp mot Løkkeveien strammes opp og reduserer skalaen på veianlegget noe. Eksisterende trær og vegetasjon i Kannikparken må fjernes eller flyttes som en konsekvens av arealinngrep ved tilførelsen av nytt venstresvingefelt inn Løkkeveien.

Fire trær må fjernes i Kannikparken, blant annet et stort gammelt tre. Noen trær i fortau og midtrabatt må også flyttes eller fjernes. Rød linje på **Feil! Fant ikke referanse kilden.** viser hvor vegen vil strekke seg utover grøntarealet i Kannikparken. Figur 7 illustrerer noe av vegetasjonen og trærne som må fjernes/flyttes.

Planbeskrivelsen til det opprinnelige planforslaget, viser til tilstandsvurderinger av trær med fokus på rotsoner som blir berørt av byggeprosjektet (s. 51-54). Tilstandsvurderingen skal utføres tidlig i prosjekteringsarbeidet.



Figur 7. Bildet viser trær og vegetasjon (i grått) i Kannikparken som må fjernes som følge av ekstra svingefelt.

3.7 ROS

Det alternative planforslaget legger i liten grad til nye elementer i prosjektets risiko- og sårbarhetsanalyse.

Kryssløsning med alle svingebevegelser tilgjengelig viser seg å gi en ytterligere redusert trafikkavvikling i krysset sammenlignet med opprinnelig planforslag. Med mer kø øker faren for kø tilbake til E39 og forsinket fremkommelighet for utrykningskjøretøy som skal koble seg på bussveifeltet. I nevnte Risiko- og sårbarhetsanalyse trekkes dette frem som middels risiko. Med ytterligere redusert trafikkavvikling i krysset vil sannsynligheten for kø tilbake til E39 og fremkommelighetsutfordringer for utrykningskjøretøy øke.

Det må utføres tiltak for å forbedre sikt eller/og forbedre trafiksikkerhet for gående og syklende gjennom Kannikparken.

Se også ROS resultater i planbeskrivelse til opprinnelig planforslag på side 60-62, samt planvedlegget Risiko- og sårbarhetsanalyse.

4 Oppsummering

Madlaveien er viktig for mange innbyggere i og rundt Stavanger. Ønsket fremtidig vekst i bolig og næringsvirksomhet i Stavanger sentrum nær Madlaveien vil øke transportbehovet til og fra sentrum, en utvikling som kan gi mer trafikk og køproblemer i Kannik. Derfor vil Bussveien være viktig, fordi den vil ha kapasitet til å transportere langt flere arbeidsreisende enn bilbasert transport. Bussveien blir et kollektivsystem som gir en forutsigbar reisetid, et eget system med moderne stasjonsområder og som ikke blir påvirket av kø på veinettet.

Planforslaget viser en parallelført bussvei gjennom krysset ved Løkkeveien, der de to nordligste kjørefeltene brukes til Bussveien. Det tilrettelegges for både høyre- og venstresvingefelt inn- og ut Løkkeveien.

Ved å åpne for alle svingebevegelser inn og ut fra Løkkeveien vil svingebevegelser for biltrafikk bli som i dag. Til gjengjeld må to nye trafikkstrømmer håndteres i signalanlegget sammenlignet med opprinnelig forslag, noe som vil redusere prioriteten til de andre trafikkstrømmene. Dette vil ha en negativ konsekvens for den totale avviklingen av trafikk i krysset og prioritering av kollektivreisende.

Et ekstra svingefelt i Madlaveien vil ha negative konsekvenser for Kannikparken og naturmiljøet. Adkomst til Kannikparken må endres og fire større trær må fjernes.

For gående og syklende i Kannikparken vil siktforholdene ikke være iht krav og sannsynlighet for møteulykker mellom gående/syklende og syklende/syklende vil øke. Nærhet til et vernet tre er årsaken til at det vil være utfordrende å utbedre sikt iht krav.

Det alternative planforslaget for krysset ved Løkkeveien vil ikke være i tråd med mål for Bussveien, både hva som gjelder forutsigbarhet for de kollektivreisende og akseptabel trafikkavvikling for øvrig trafikk. Trafikkanalyser viser at reisetid for biltrafikk til og fra Løkkeveien ikke blir kortere med dette alternativet, sammenlignet med opprinnelig planforslag. I rundkjøringen ved teateret vil det være relativt liten forskjell i trafikkmengde mellom de to planforslagene. Dette kan forklares ut fra at de største trafikkstrømmene i Kannik kommer fra øst (Bergelandstunnellen) og fra vest (E39 og Madla) og har målpunkt vest eller øst for sentrum. Disse trafikkstrømmene vil bli prioritert samtidig med bussene.