



## Statens vegvesen

Stavanger kommune  
Postboks 8001  
4068 STAVANGER

Iqbal Mohammad

Behandlende enhet:  
Region vest

Saksbehandler/telefon:  
Ingve Lygre Undheim /  
51911363

Vår referanse:  
16/82875-90

Deres referanse:

Vår dato:  
12.05.2017

### Forslag om å stenge Olav Vs gate for gjennomkjøring

#### **Bakgrunn**

I Bussvei-prosjektet jobber vi med tilrettelegging for Bussveien fra sør og fra vest inn mot det regionale kollektivknutepunktet Jernbanestasjonen og Bussterminalen. Vi skal sikre god fremkommelighet for buss, og gode forbindelser for gående og syklende.

Kommunedelplanen for sentrum (sentrumsplanen), som er under revidering, har lagt inn forutsetninger om at Olav Vs gate skal tilrettelegges for Bussveien med 2 kjørefelt, i tillegg til 2 kjørefelt for ordinær biltrafikk. Olav Vs gate er også utpekt som hovedsykkelrute og det skal være plass til fotgjengere. Kongsgata er foreslått prioritert for busstrafikk og stengt for biltrafikk mellom Jernbaneveien og Lagårdsveien. Den er også en viktig rute for sykkel.

#### **Begrensninger**

Bane Nør (tidligere Jernbaneverket) har innsigelse til forutsetningene i sentrumsplanen om at Olav Vs gate skal utvides mot jernbaneområdet i øst. De ønsker at dagens avgrensning mot jernbaneområdet skal opprettholdes, da det lange jernbanesporet, som også er vekslingsspor for lokomotivet til regiontoget, sperrer for mulig utvidelse av Olav V's g. i den retningen.

I vest er utvidelsesmulighetene begrenset pga. 3 trehus innenfor spesialområde bevaring. Kommunen ønsker ikke inngrep i Tivolifjellet. I arbeidet med å tilrettelegge for Bussveien i Olav Vs gate har vi sett at det i praksis er vanskelig å etablere alle disse funksjonene i denne gaten, så lenge det er få utvidelsesmuligheter. Olav Vs gate kan blir en flaskehals for Bussveien. Vi har derfor vurdert hvordan vi best kan sikre god tilrettelegging for Bussveien igjennom Olav Vs gate.

## Trafikale vurderinger

Før Bussveien realiseres vil E39 Eiganestunnelen og Ryfast være åpnet. Dette vil gjøre at noe av trafikken i Kannik flyttes over til Hundvågtunnelen og Eiganestunnelen. *Trafikkrapport fra Reguleringsplan for Ryfast og Eiganestunnelen mai 2008*, viser at Kannik blir avlastet med 10 000 – 20 000 i ÅDT (gjennomsnittlig trafikk over et døgn). Det gir bedre muligheter for å tilrettelegge for buss gjennom Kannik, og etablere god forbindelse for buss mot det regionale kollektivknutepunktet Jernbanestasjonen og Bussterminalen. Stavanger kommune (formannskap 10.03.16) vedtok at Bussveien skal gå parallelført gjennom Kannik på nordsiden av fv.509. Øvrig trafikk fordeles på to kjørefelt. Biltrafikken blir betydelig redusert. Dette er i tråd med målsetninger om nullvekst i biltrafikk. Flytting av gjennomgangstrafikk fra Kannik til Eiganestunnelen og Ryfasttunnelene, samt prioriteringen av Bussveien i Kannik gjør at øvrige veger/gater som munner ut i fv. 509 Madlaveien også får redusert trafikk, som en direkte følge av dette. Norconsult har sett på denne problemstillingen, og beregnet reduksjon av trafikk pga. redusert kapasitet. En del av biltrafikken vil derfor velge andre ruter, slik som Eiganestunnelen og Hundvågtunnelen. Noe av trafikken vil velge å kjøre på andre tidspunkt enn midt i rushet. Noen velger andre transportmidler som buss, sykle eller gå.

*At noen velger bort bilen til fordel for andre miljøvennlige alternativ er noe som er ønskelig med tanke på nullvekstmålet i personbiltrafikken i byene. Bussveien er med på å vri reise middelfordelingen på flere måter, i positiv retning i forhold til mål-oppnåelse i Byveksttalen.*

Ut fra målet om nullvekst, er det beregnet (se rapport av Norconsult) at øvrig trafikk vil gå mye ned. Trafikken reduseres med om lag 32 % ifølge Norconsult sin VISSIM-trafikkmodell. For de øvrige vegene som munner ut i Madlaveien i Kannik får følgende reduksjon i trafikk:

- Løkkeveien og Wessels gate får ca. 50 % mindre trafikk
- Olav V's gate får ca. 57 % mindre trafikk
- Fv. 509 Bergelandstunnelen får ca. 38 % mindre trafikk
- E39 motorveien (som blir lokalgate) får ca. 34 % mindre trafikk

## Olav V's gate stenges for gjennomkjøring

Olav V's gate har i dag om lag 6000 i ÅDT (gjennomsnittlig kjøretøy per døgn). Av dette er det om lag 1000 busser som skal til Jernbaneveien. Tall fra Stavanger parkering viser hvor mye trafikk som går til parkeringen på Jernbanelokket og parkeringen i St. Olav parkeringshall. Til Jernbanelokket går om lag 924 kjøretøy en vanlig dag via Olav V's gate. Til St. Olav parkeringen går det 716 kjøretøy på en vanlig dag. Se tabell 1 under.

| <i>P-St. Olav</i> |        | <i>P-Jernbanen</i> |        |
|-------------------|--------|--------------------|--------|
|                   | Inn+ut |                    | Inn+ut |
| Løkkeveien        | 123    | Olav Vs gt         | 924    |
| Knud<br>Holms gt  | 647    | Kongsgata          | 241    |
| Olav Vs gt        | 716    |                    |        |

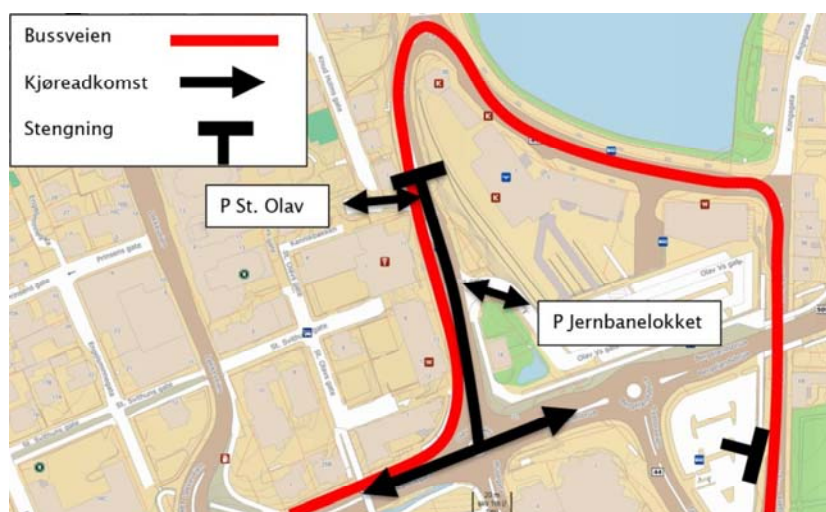
I forslag til ny sentrumsplan er Kongsgata prioritert som bussvei mellom Lagårdsveien og Jernbaneveien. I forprosjektet til Bussveien er derfor utkjøringen fra Jernbanelokket i Kongsgata foreslått stengt. Dermed må denne trafikken, på ca. 241 kjøretøy per dag, føres til Olav V's gate.

Summerer en opp trafikken som skapes av parkeringsanlegg (924+716+241) og bussene (1000) er vi oppe i ca. 2881 ÅDT (gjennomsnittlig kjøretøy per døgn).

Det er en trafikk på 6000 i ÅDT i Olav V's gate i dag. 1000 av disse er busser. Det vil si at biltrafikken i Olav Vs gate er på 5000 i ÅDT som går der i dag. Med reduksjon på 57 % står en igjen med 2150 i ÅDT i Olav Vs gate. Av dette går det om lag 1900 i ÅDT til p-anleggene. Stengning av Olav Vs gate vil være en stor fordel for prioritering av busstrafikken, og vil ha marginale konsekvenser for biltrafikken.

#### Konsekvenser for andre gater om Olav Vs gate stenges

Stenging av Olav Vs gate vil medføre at de få som ønsker å kjøre igjennom Olav V's gate må følge andre ruter, f.eks. via gater som Løkkeveien, Wessels gate, Strandkaien eller andre kommunale gater. Som følge av Bussveien, Ryfasttunnelen og Eiganestunnelen som beskrevet tidligere, vil Løkkeveien få redusert trafikk med om lag 50 %. En overføring av resttrafikk (250 ÅDT) fra Olav V's gate til Løkkeveien vil ha liten praktisk betydning for trafikkbildet i Løkkeveien.



Figur 1: Foreslått nytt kjøremønster.

## Konklusjon

For å sikre best mulig fremkommelighet for buss, sykkel og gående i Olav Vs gate, anbefaler vi å stenge nedre del av Olav Vs gate for biltrafikk. Det er marginalt med trafikk igjen i Olav Vs gate når trafikken i Kannik og de andre gatene reduseres, hovedsakelig trafikk til og fra parkeringsanlegget på Jernbanelokket og i St. Olav, i tillegg til busstrafikken.

I utgangspunktet anbefaler vi å opprettholde adkomsten til parkeringsanleggene på Jernbanelokket, men vi vil undersøke videre om det er mulig å stenge eller redusere tilgangen til parkeringsanlegget St. Olav fra Olav Vs gate. Det vil være mest ideelt for avviklingen av busstrafikken i Olav Vs gate, om det ikke er ordinær biltrafikk helt ned til dette parkeringsanlegget. Det fordrer imidlertid at andre adkomster til parkeringsanleggene i St. Olav tilrettelegges bedre. Det gjenstår litt arbeid i å vurdere ulike muligheter for dette.

Med hilsen

Ingve Undheim  
Plan og forvaltning Stavanger

*Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.*

Kopi  
Marte Håvardsholm