

# Notat – Problemstillinger sentralt på Wergeland

Prosjekt: Fv. 582 Storetveitvegen og fv. 253 Minde allé. Anlegg for gående og syklende mellom Hagerups vei og Kanalveien

Dato: 09.11.17

---

## Innhold

|                                              |   |
|----------------------------------------------|---|
| Innledning.....                              | 2 |
| Kollektivløsning.....                        | 2 |
| Rundkjøring til Fageråsveien.....            | 5 |
| Kryss til Eikeveien.....                     | 7 |
| Arealinngrep på regulerte byggeområder ..... | 8 |

### **Planforslag til 2. gangsbehandling, mai 2024**

Dette notatet er utarbeidet i en tidlig fase av planarbeidet. Vær oppmerksom på at utforming av veganlegget er endret siden 2017.

## Innledning

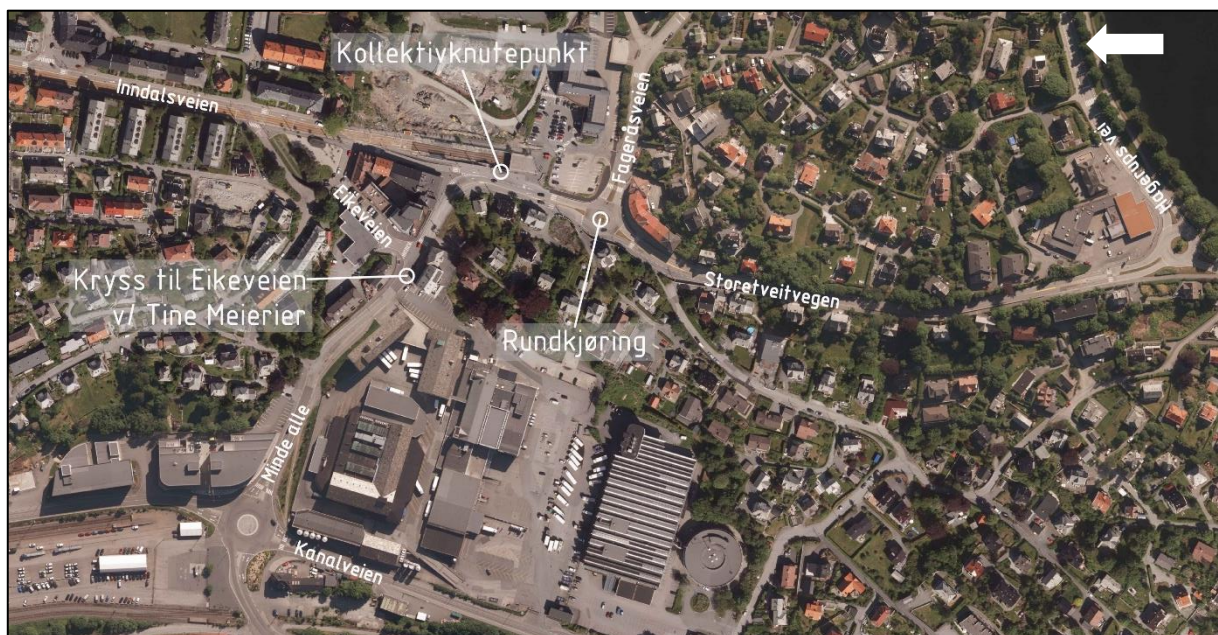
På oppdrag fra Statens vegvesen, jobber ConStrada med planlegging av anlegg for gående og syklende mellom Hagerups vei og Kanalveien. Som en del av dette arbeidet, skal ulike sykkelssystem vurderes på strekningen.

Det er forutsatt at en i minst mulig grad skal ut over det som i dag er regulert til samferdsarealer i gjeldende områdeplan for Wergeland. I tillegg har planprosjektet en forutsetning om å ikke bryte med intensjonene i inngått utbyggingsavtale for Wergeland terrasse. Utbyggingsavtalen dekker blant annet opparbeidelse av torgarealer øst for Storetveitvegen nord for rundkjøring til Fageråsveien.

Problemstillingene i området, knyttet blant annet til utforming av det helhetlige transportsystemet på Wergeland, gir særlige utfordringer for planleggingen innenfor gitte rammer. Disse gjelder uavhengig av hvilket sykkelssystem en anlegger på Wergeland.

Dette notatet redegjør for sentrale problemstillinger. Notatet skal danne et beslutningsgrunnlag for å avklare hvilke løsninger planarbeidet skal legge til grunn i sentrale deler av Wergeland, med hensyn til:

- Hvilken kollektivløsning som skal legges til grunn
- Kryssløsning ved Fageråsveien
- Kryssløsning og kjøremønster ved og i Eikeveien
- Hvor store arealinngrep som kan innarbeides

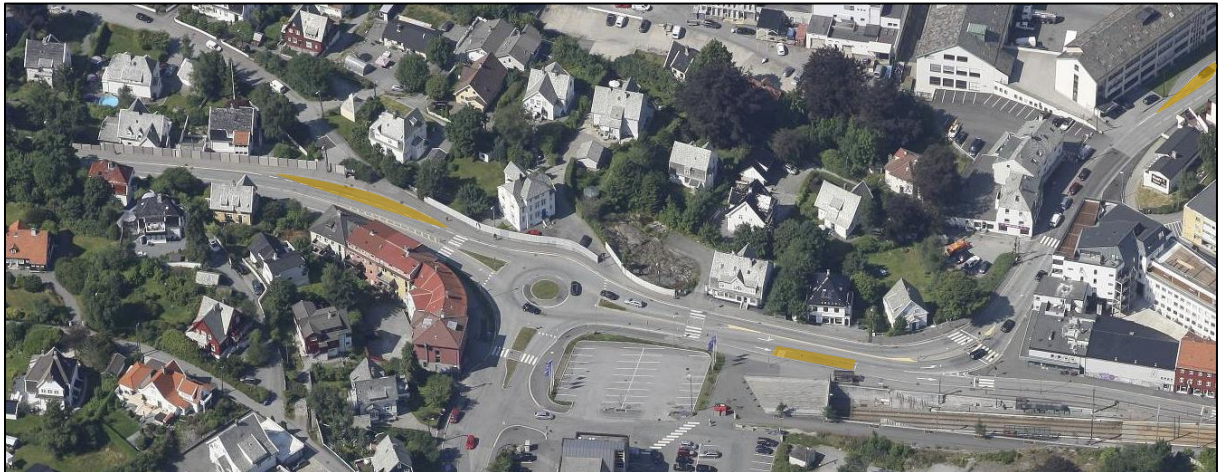


Figur 1; Oversiktsbilde av området og omtalte problemstillinger.

## Kollektivløsning

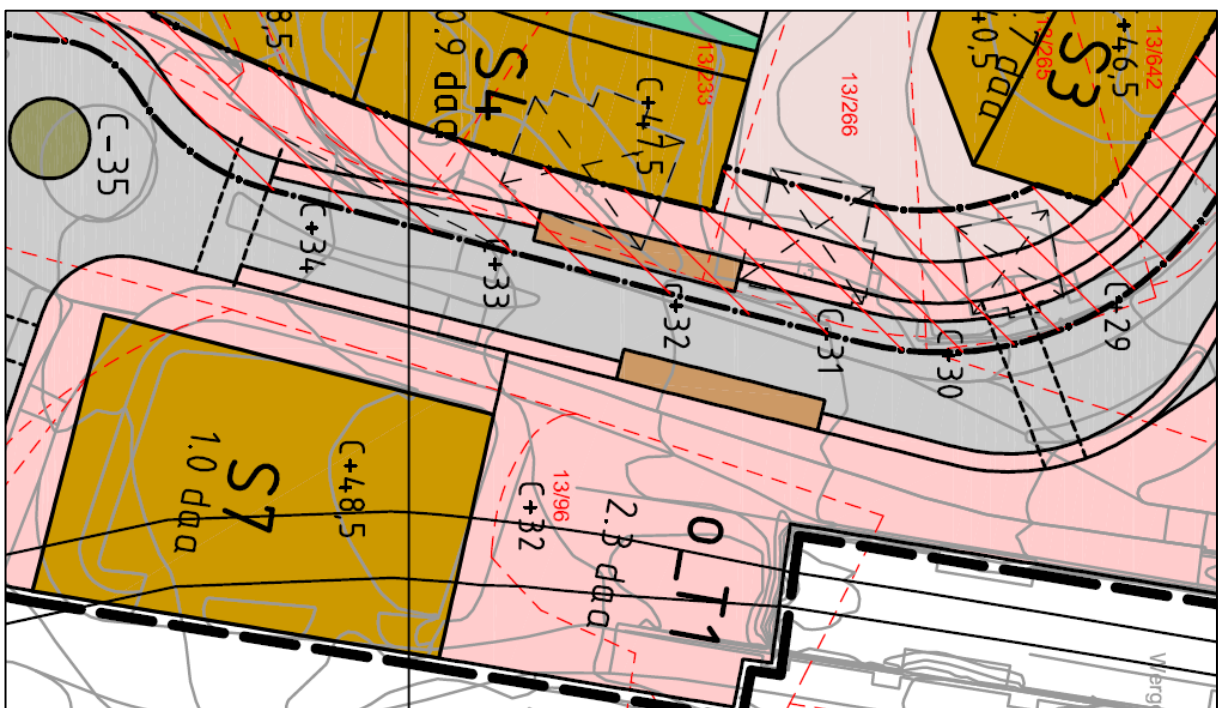
Wergeland er et viktig byttepunkt mellom bybane og buss, samt endeholdeplass for linje 10 og 82. I tillegg betjenes Wergeland av linje 25 og 83. Disse har samlet 10 avganger i nordlig retning og 10 avganger i sørlig retning i løpet av den travleste timen av dagen. Wergeland er også et sentralt overgangspunkt ved buss for bane, noe som trolig vil bli mer aktuelt fremover på grunn av blant annet byggearbeider og vedlikehold på bybanen.

I dag er det en busslomme i sørgående retning like sør for rundkjøring til Fageråsveien (oppstillingslengde ca. 21m, tilsvarende én buss), ett kantstopp i nordgående retning (oppstillingslengde 20m) og en reguleringslomme i Minde allé, ved Tine Meierier.



Figur 2; Dagens holdeplasser og reguleringslomme vist med brun skravur.

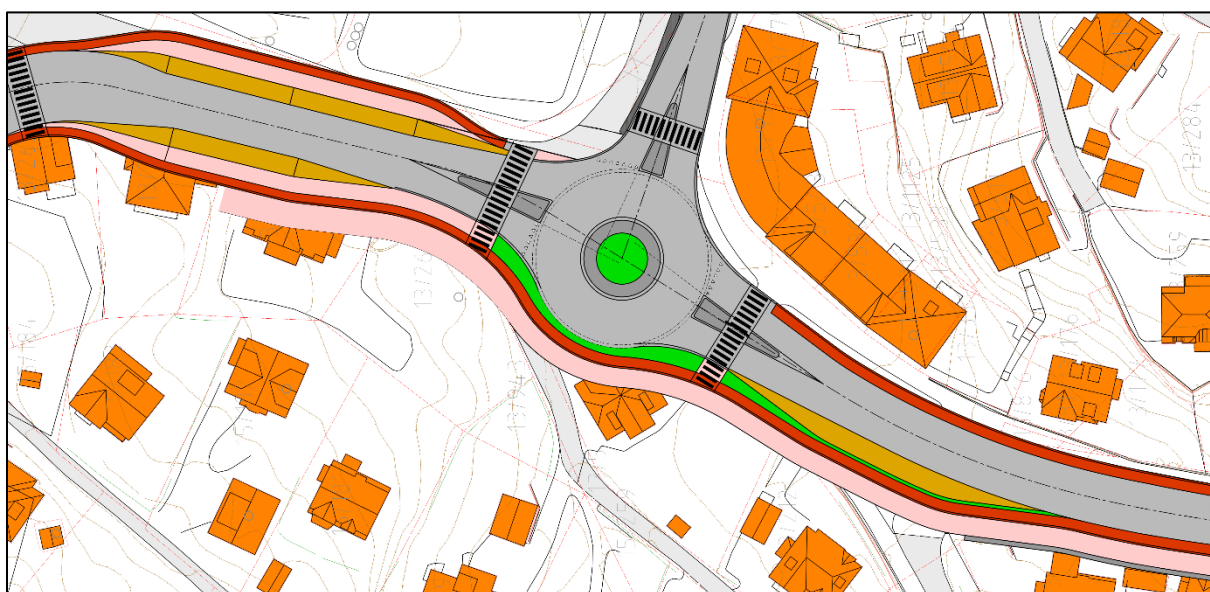
I gjeldende plan, 61160000 Wergeland sentrum, er busstoppene samlet på nordsiden av rundkjøringen. Planen viser ett kantstopp i begge retninger (oppstillingslengde 20m, tilsvarende én buss) i tillegg til en reguleringslomme foran Tine Meierier. Reguleringslommen er senere regulert vekk i plan for bybanen til Fyllingsdalen.



Figur 3; Gjeldende plan på Wergeland, 61160000 Wergeland sentrum.

Skyss og HFK har i tidligere arbeidsmøter signalisert at det må tilrettelegges for to samtidige leddbusser i hver retning, i tillegg til reguleringsplasser, for å tilfredsstillе fremtidige behov på Wergeland. Ut fra prosjektets føringer med hensyn til arealinngrep og forhold til gjeldende utbyggingsavtaler, er det vanskelig å tilfredsstillе kollektivtrafikkens fulle behov sentralt på Wergeland. Situasjonen med buss for bane vil være spesielt arealkrevende og vanskelig å dimensjonere for sentralt på Wergeland.

Prosjektet foreslår at det legges til grunn en ny løsning for kollektiv på Wergeland. Denne viser plass til to samtidige busser (40 m oppstilling) i nordgående retning, samt en buss (20 m oppstilling) i sørgående retning. I tillegg er det vist en lomme for regulering like sør for rundkjøring til Fageråsveien (21 m oppstilling). Denne skal ikke fungere som holdeplass og det er derfor ikke kritisk at bussen kommer helt inntil kantsteinen, kun ut av kjørebanelen. Det er heller ikke plattform mellom sykkelveg og busslomme, kun en refuge på 0,5 meter. Kollektivløsningen er lik for samtlige sykkelsystem.



Figur 4; Forslag til ny kollektivløsning sentralt på Wergeland, her vist ved sykkelfelt.

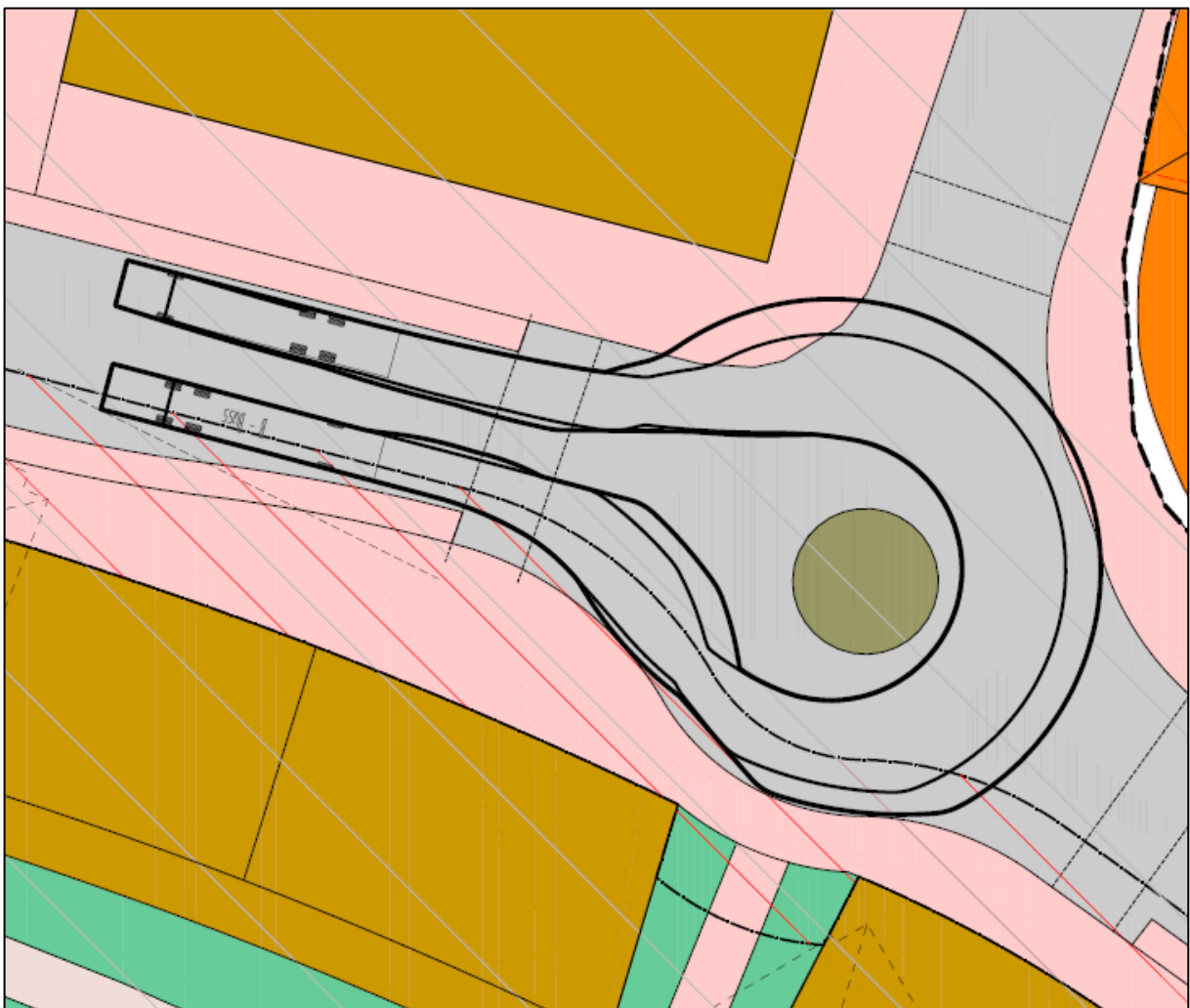
Dersom totalbehovet for kollektiv i området skal løses, med plass til fire leddbusser, reguleringsplasser og endeplassfasiliteter, vil en måtte gå utover de forutsetninger som er lagt til grunn i prosjektet så langt.

### Rundkjøring til Fageråsveien

Rundkjøringen til Fageråsveien håndterer i dag busser som har endestopp på Wergeland og snur her for å starte ruten i nordgående retning. Det er også en del trafikk fra Kanalveien som snur i rundkjøringen for å fortsette nordover i Inndalsveien.

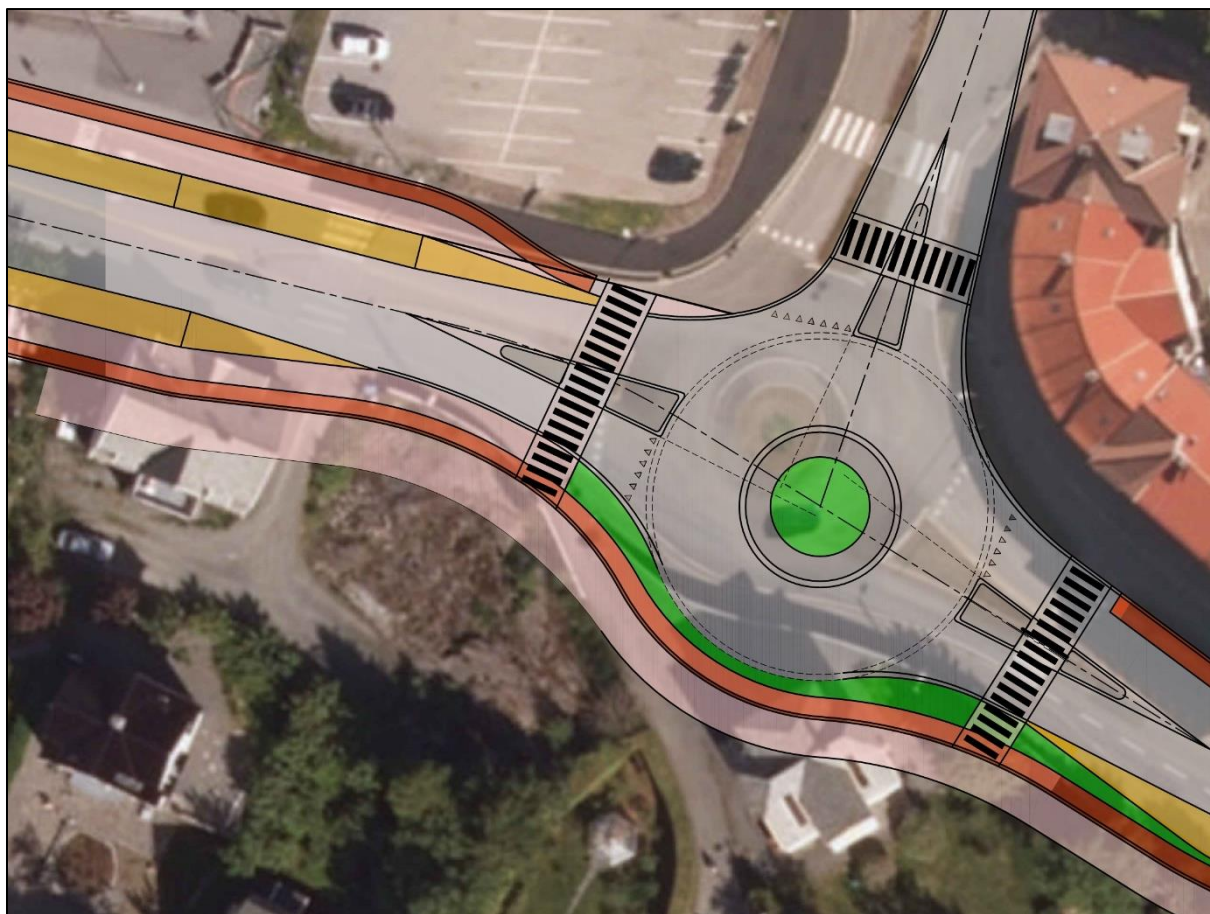
Eksisterende rundkjøring i Kanalveien skal bygges om til signalregulert X-kryss i forbindelse med bybaneutbyggingen. Da stenges det for venstresving i Minde allé. Dette innebærer at trafikk fra Minde allé vest som skal mot Kanalveien nord, også må snu i rundkjøringen til Fageråsveien.

Eksisterende rundkjøring har en ytre diameter på ca. 27,5 meter. I vedtatt områdeplan for Wergeland sentrum, er rundkjøringen flyttet noen meter mot sør og den ytre diameteren redusert med 2,5 meter, til 25 meter. Ved sporing med dimensjonerende buss etter håndbok N100 (lengde 15m), klarer en ikke snu i den regulerende rundkjøringen. Det er også kjørt sporing med en buss med lengde 12m. Denne klarer å snu, men med svært knapp margin.



Figur 5; Sporing med buss (15m) i regulert rundkjøring på Wergeland.

Prosjektet har vurdert en ny rundkjøring med justert plassering, men med diameter 28 meter. Plassering av rundkjøring er gjort med utgangspunkt i å komme minst mulig i konflikt med arealene knyttet til utbyggingsavtalen øst for Storetveitvegen.



Figur 6; Rundkjøring med diameter 28 meter. Ortofoto under viser eksisterende situasjon.

Rundkjøringen, slik den er vist i skissen over, sikrer fortsatt snumulighet for buss i dette punktet. Neste snualternativ for buss og vogntog er i rundkjøringen til Hagerups vei, 400 meter lengre sør. Dette gir en ekstra kjørelengde på 800 meter for busser som i dag snur på Wergeland.

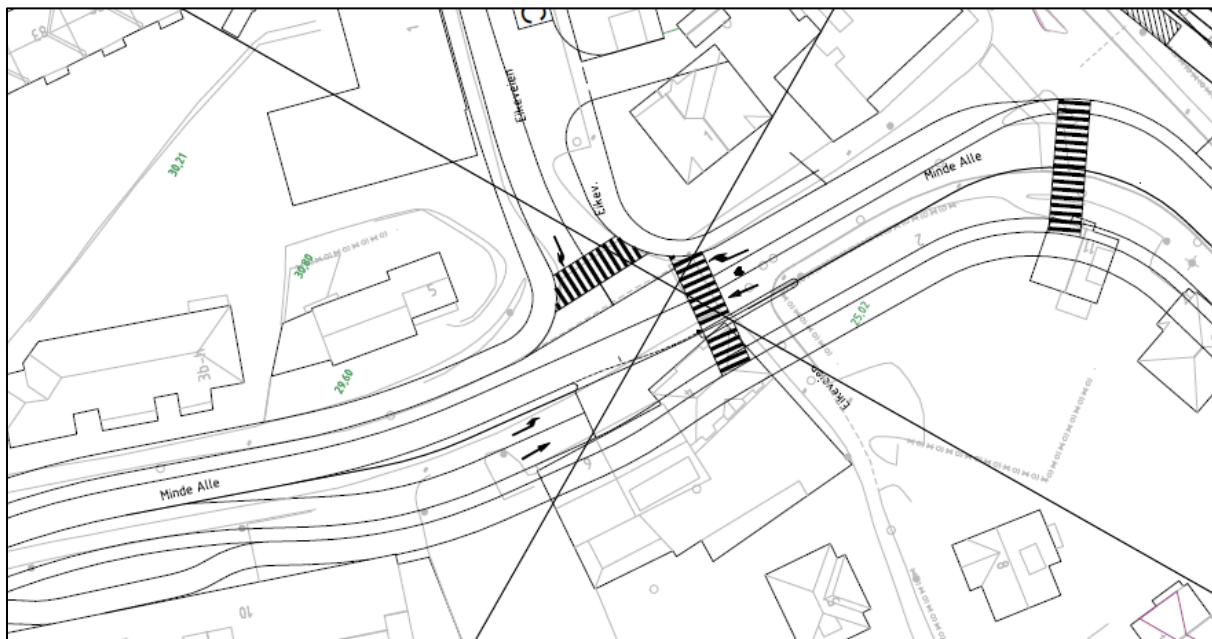
Til sammenligning har vi også sporet dagens rundkjøring med buss på 15m. Dette går også bra, men med knapp margin. Det er derfor planlagt rundkjøring med diameter på 28 meter.

|                      | Ytre diameter | Snumulighet for buss (12m) | Snumulighet for buss (15m) |
|----------------------|---------------|----------------------------|----------------------------|
| Dagens rundkjøring   | 27,5 m        | Ja                         | Ja*                        |
| Regulert rundkjøring | 25 m          | Ja*                        | Nei                        |
| Planlagt rundkjøring | 28 m          | Ja                         | Ja                         |

\* Med knapp margin.

### Kryss til Eikeveien

I områdeplan for Wergeland sentrum er det planlagt nytt, kanalisert kryss til Eikeveien. Forbindelsen mellom Storetveitvegen og Inndalsveien øst for Fanahallkvartalet stenges, og trafikken føres via Eikeveien til Inndalsveien.

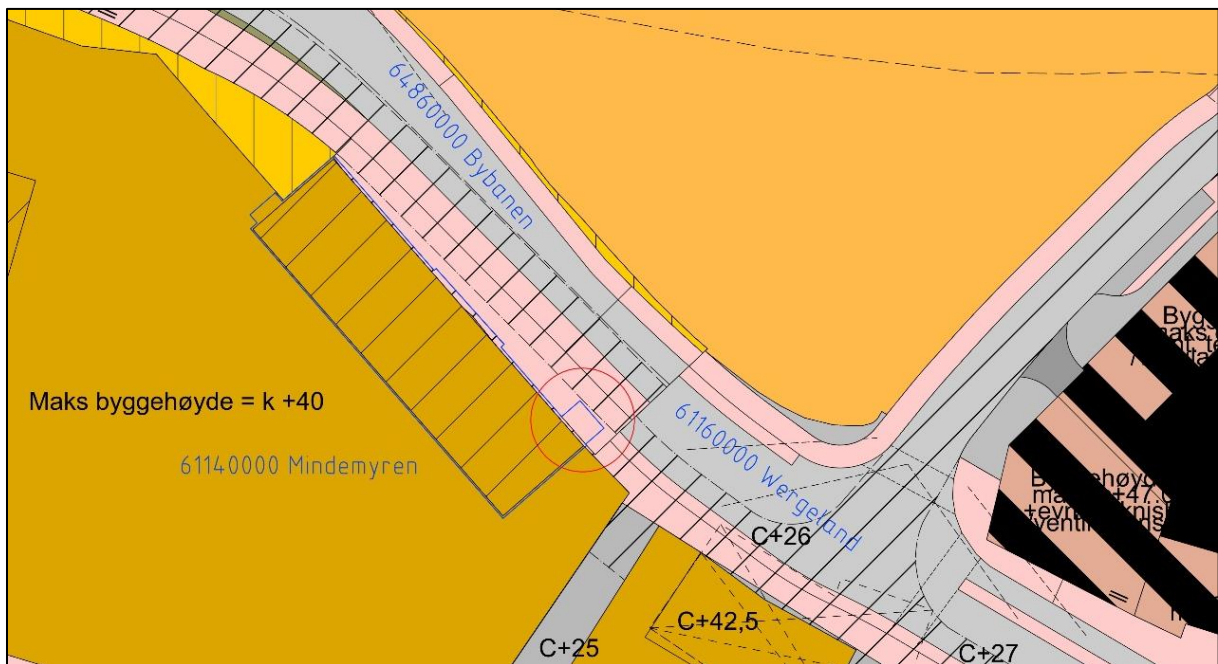


Figur 7; Vegsystem lagt til grunn for reguleringsplan 61160000 Wergeland sentrum (hentet fra notat Vegsystem vedlagt planen).

Tine meierier er regulert til bevaring i plan for Mindemyren. Det overbygde inngangspartiet er ikke medtatt i hensynssonen for bevaring i reguleringsplanen. HFK har spilt inn følgende til oppstart av planarbeidet med gang- og sykkelanlegg mellom Hagerups vei og Kanalveien (dette prosjektet):

*«Ut frå plangrensa ved oppstart kan det virke som omsynsona for Tines administrasjonsbygg ved ein teknisk feil i plankartet ikkje har tatt med seg inngangspartiet til bygningen. Omsynsona er lagt heilt i vegglivet. Vi gjer merksam på at denne kan kome i konflikt med gang og sykkelvegen.»*

I områdeplanen for Wergeland er det regulert fortau og sykkelfelt over inngangspartiet. I planen for bybanen er det regulert fortau over inngangspartiet. Dette er gjeldende plan forbi bygningen. Det må forutsettes at inngangspartiet ikke kan rives. I figuren på neste side er vegglivet og inngangspartiet fra kartet vist med blå strek over gjeldende reguleringsplaner.



Figur 8; Gjeldende planer ved Tines administrasjonsbygg. Blå strek viser bygningsfasaden. Rød sirkel markerer konflikten mellom veganlegget og bygningen.

Konsekvensen av dette er at venstresvingefeltet som er planlagt i Minde allé, for trafikk til Eikeveien, ikke kan bli like langt som vist i plan for Wergeland sentrum. Foreløpige skisser viser at det maksimalt kan bli ca. 20 meter langt. Det utføres nå trafikktellinger og -analyser for å vurdere eventuell effekt av et slikt kort venstresvingefelt og andre mulige kryssløsninger. Det kan være aktuelt å fjerne muligheten for venstresving her, og lede trafikken til rundkjøringen ved Fageråsveien for å snu, som i dag.

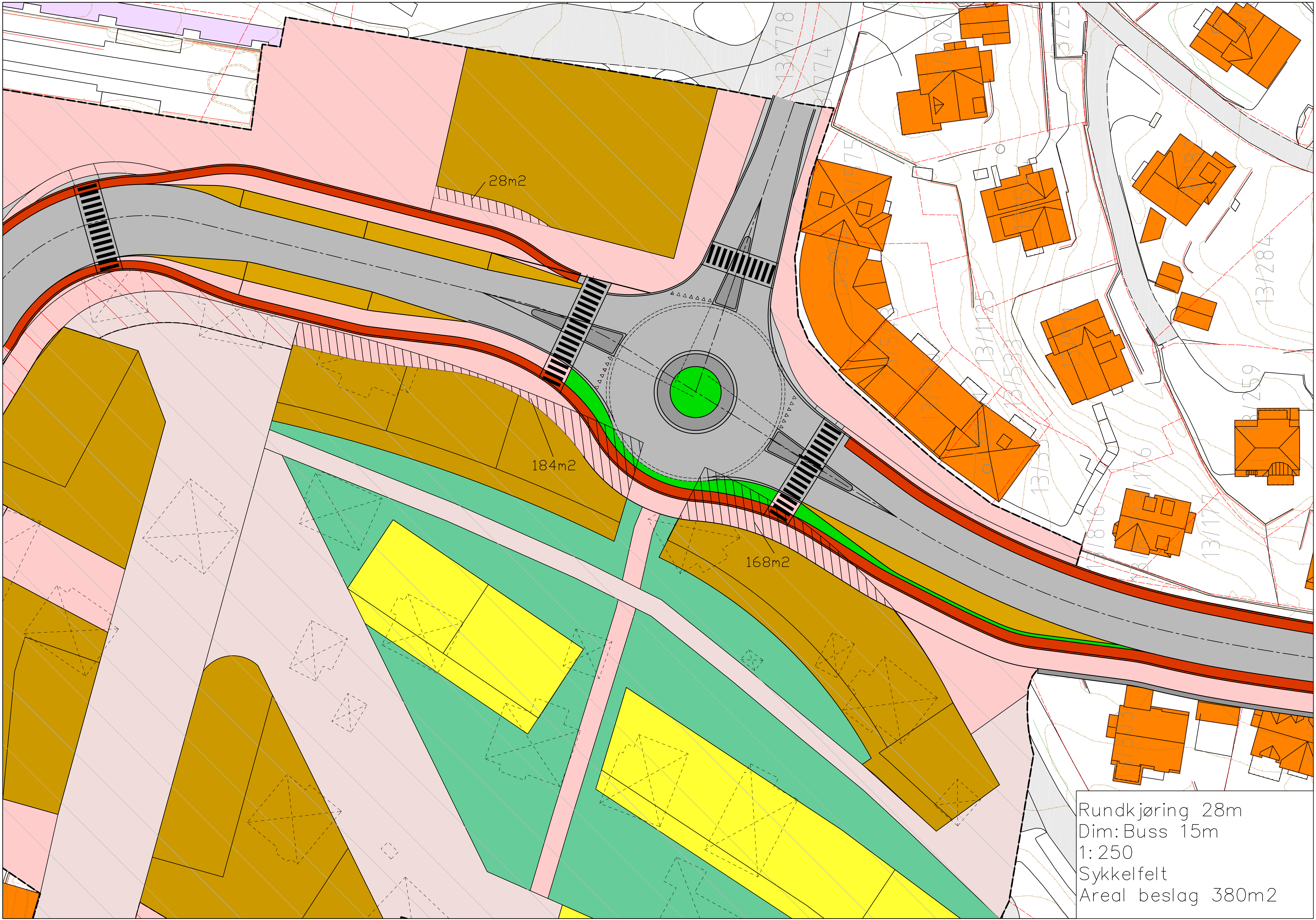
#### Arealinngrep på regulerte byggeområder

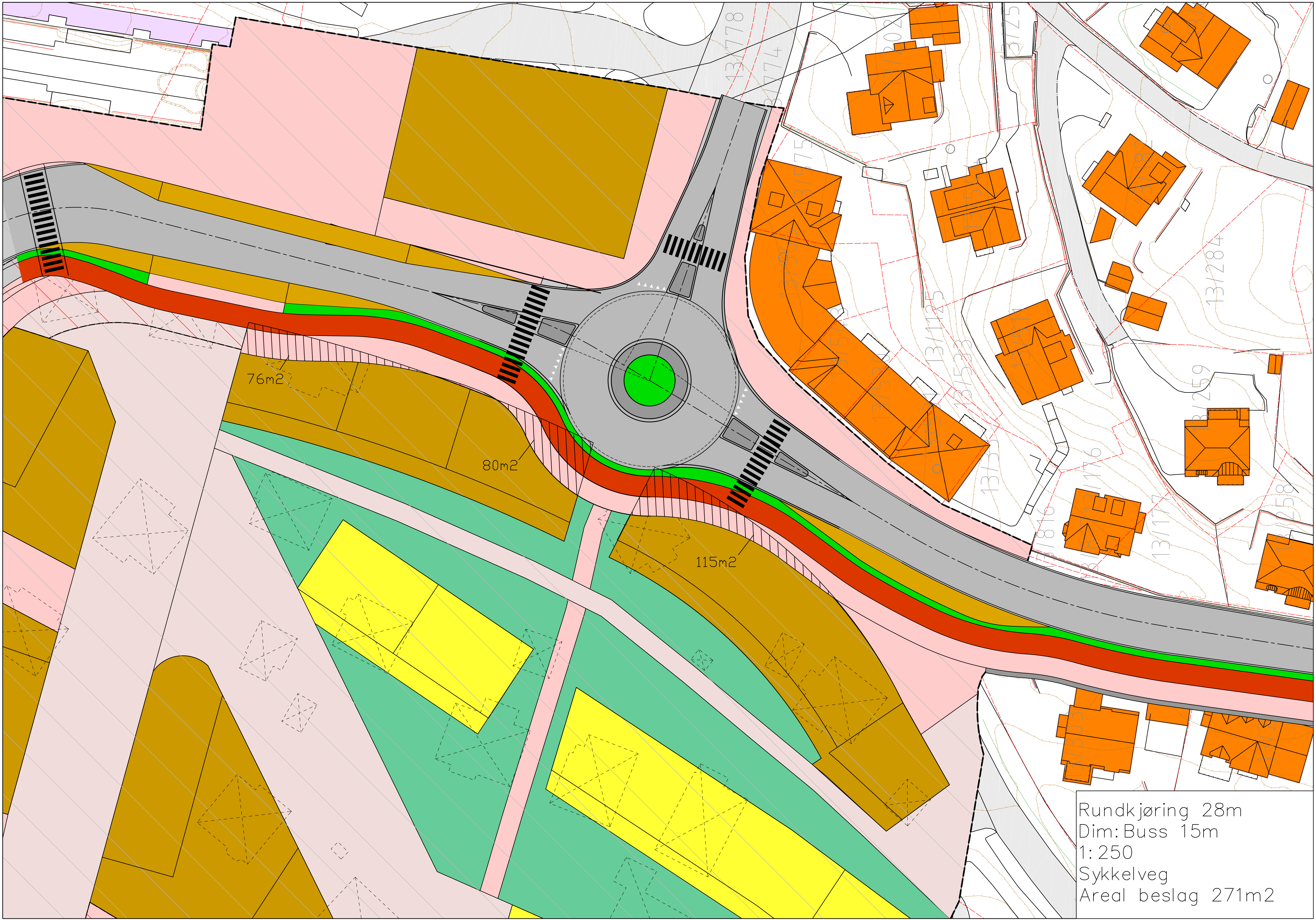
I forhold til gjeldende plan for Wergeland, er den foreslåtte kollektivløsningen mer arealkrevende og rundkjøringen utvidet til å sikre snumulighet for buss og større kjøretøy. Dette skaper behov for å utvide samferdselsarealene utover det regulerte, uavhengig av sykkelsystem.

Omfanget av beslaget er illustrert i de to vedlagte skissene. Her er ny kollektivløsning og rundkjøring med diameter på 28 meter tegnet ut for sykkelsystemene sykkelfelt og sykkelveg. For systemet med sykkelfelt er beslaget av regulerte byggeområder på ca. 380 m<sup>2</sup>. For sykkelveg beslaglegges ca. 270 m<sup>2</sup>.

Prosjektet foreslår å gå videre med den beskrevne løsningen for kollektiv, samt rundkjøringen med diameter 28 m. Kollektivtrafikkens resterende behov for arealer må sikres utenfor Wergeland sentrum.

ConStrada AS  
Maria Instanes Jebran





Rundkjøring 28m  
Dim: Buss 15m  
1: 250  
Sykkelveg  
Areal beslag 271m²