

ETABLERING AV KOLLEKTIVFELT FROGNER Plass – MIDDELTHUNSGATE

Dato: 24. februar 2014

Tema: Kraftpakke 2 - dokumentasjon av tiltak som sorteres ut

Prosjekt: Kraftfulle fremkommelighetstiltak

1 BAKGRUNN

I arbeidet med kraftpakke 2 er det foreslått flere tiltak for å bedre fremkommeligheten på busslinje 20. Ett av de foreslåtte tiltakene med størst potensiell effekt er å tilrettelegge for at linje 20 kan samkjøre med trikk i midtstilt kollektivfelt mellom Frogner plass og Middelthuns gate. I dagens situasjon kjører trikken på egen gresslagt trasé, mens bussen kjører sammen med biler i feltet ved siden av. Ved å bygge om den gresslagte traseen til kollektivfelt kan buss og trikk dele trasé. Tiltaket er drøftet i prosjektgruppen for Kraftfulle fremkommelighetstiltak 14.02.2014, som besluttet at tiltaket sorteres ut.

Dette notatet oppsummerer kort årsakene til at tiltaket sorteres ut av Kraftpakke 2.

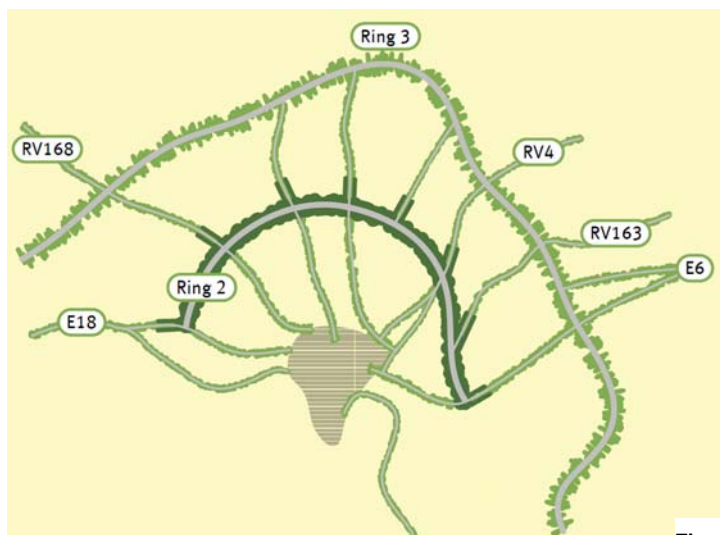
2 BEGRUNNELSE

Begrunnelsen for at tiltaket sorteres ut er at det vil kreve store ressurser i planleggingsfasen samtidig som sannsynligheten for at tiltaket kan gjennomføres vurderes som liten. Nedenfor følger en tematisk beskrivelse av årsakene til dette.

2.1 FJERNING AV GRØNTAREAL

Underlaget til dagens trikkeareal er gress, og det er flere gatetrær plassert i midten av traseen. Dersom

det skal tilrettelegges for buss må trærne fjernes og underlaget omgjøres til asfalt.



I blant annet Grøntplan for Oslo (PBE 2010) blir det påpekt at kommunen ønsker å opprettholde Oslo som en grønn by også i fremtiden. Grøntplanen er en prinsippplan for den overordnede grøntstrukturen innenfor byggesonen. Med overordnet grøntstruktur menes grøntområder som har betydning for en større del av byen enn en enkelt bydel. Figur 2.1 er hentet fra grøntplanen og

Figur 2.1: viser de viktigste kommunikasjonsårene i Oslo. Langs disse er det spesielt viktig å ta vare på eksisterende grønnstruktur (Kilde: Grøntplan for Oslo)

viser viktige kommunikasjonsårer i Oslo. Noen av de utvalgte strekningene har allerede et betydelig innslag av trær (som for eksempel Ring 2). Her må ifølge grøntplanen eksisterende alléer og trekker opprettholdes, forvaltes, videreutvikles eller reetableres. Fjerning av gress og trær i Kirkeveien er et drastisk estetisk inngrep som ikke støtter opp om Oslo som en grønn by.

Gatestrekket ble også kåret til Norges nest vakreste gate i 2006 av Statens vegvesen. Mye av grunnlaget for kåringen var estetikken knyttet til den grønne utformingen. Strekingen ligger også rett ved Frognerparken, som er en av Norges største turistattraksjoner.

Til sammen er dette sterke argumenter for å ivareta strekningens grønne profil.

2.2 OPPGRADERT TRASÉ

Trikketraseen fra Frogner plass til Middelthuns gate ble oppgradert i 2003. Strekingen er tilsynelatende fortsatt av svært god teknisk kvalitet, mens det finnes en rekke vegger og gater i Oslo som har stort behov for oppgradering. Det var også diskusjon i fagmiljøet før traseen ble oppgradert om buss og trikk skulle dele trasé, uten at man valgte denne løsningen før oppgradering. Oppgraderingen var i tillegg kostbar, og det kan anses som sløsing med offentlige midler dersom det blir foreslått og endre på traseen så tett på oppgraderingen.

2.3 SMALT GATESNITT

Gatesnittet i Kirkeveien er godt utnyttet og det er minimalt med plass til å utvide kollektivarealet i midten. Trikkfeltet er i dag opphøyet noen cm og dette gir krav til kantsteinsklarering på 0,25 m på hver side av kollektivfeltet dersom det skal benyttes av buss (Håndbok 017). Dette betyr at kollektivfeltet totalt må være 7 meter bredt, i tillegg til eventuell klarering til mastene i midten. Det vil bli behov for en detaljerte vurderinger for å undersøke om arealene er tilstrekkelige.

Bildet under viser hvor brede de forskjellige arealene er i dag ved et tilfeldig tverrsnitt, ut i fra enkel beregning. Det må tas forbehold om at lengdene ikke er helt nøyaktige.



Figur 2.2: Bildet viser hvor bredt gatesnittet er i forkant av Vigelandsparken holdeplass i Kirkeveien.

2.4 TRAFIKKSIKKERHET

På strekningen er det midtstilte søyleeiker og kontaktledningsmaster som distribuerer strøm til trikken. Mastene kan skape utfordringer når det kommer til trafikksikkerheten for kjøring av buss i traseen. Bussen vil måtte kjøre på begge sider av mastene, og det vil være behov for tilstrekkelig klaring. Det er også et diskusjonstema om det av hensyn til muligheten for kollisjon kan aksepteres å kjøre buss i en trasé med midtstilte master. Dersom det etableres kollektivfelt vil dette også kunne benyttes av el-bil og taxi. Det bør derfor vurderes avbøtende tiltak som f.eks. økt klaring til mastene eller midtrekkverk som gjør at mastene ikke blir frittstående mellom kjørefeltene. Dette krever økt vegbredde.

2.5 OVERKJØRINGSSPOR FOR TRIKK

Når strekningen ble oppgradert ble vendesløyfen for trikk på Frogner Plass fjernet og erstattet av et overkjøringsspor. Et overkjøringsspor er en løsning som gjør at trikken kan kjøre over i motgående spor. Trikker med førerplass i begge ender har således en mulighet for å snu, ved at føreren bytter ende kjører tilbake samme retning som trikken kom.



Figur 2.3 **Figur 2.4** Bildet viser hvor det er opparbeidet overkjøringsspor for trikk i Kirkeveien.

Vendesløyfen som nå er fjernet ble benyttet til både å håndtere planlagte driftsavvik og avvik som ikke var planlagte (driftsstans). Vendemuligheter ulike steder på trikkenettet øker fleksibiliteten og robustheten i systemet, men er ofte vanskelige å erstatte fordi de krever lokalisering på egen trasé dersom de ikke skal bygges som vendesløyfer. Overkjøringssporet vil kunne erstatte vendesløyfen fullt ut først når hele trikkeflåten består av vogner med førerplass i begge ender (stipulert til 2018).

3 OPPSUMMERING

Følgende forhold taler for å sortere ut tiltaket i denne omgangen:

- » Fjerning av grøntareal på en strekning der dette har stor betydning
- » Strekningen har nylig gjennomgått en større og kostbar oppgradering
- » Det er behov for detaljerte vurdering før man eventuelt kan fastslå om det er tilstrekkelig areal til kollektivfelt
- » Midtstilte master gir utfordringer når det gjelder trafiksikkerhet og kan medføre at behov for bredde øker
- » Det er vendespor for trikk på strekningen som er basert på egen trasé og mulighet til å kjøre over i motsatt kjørefelt for å snu ved avvikssituasjoner.

Til sammen er dette argumenter som gjør at tiltaket krever store ressurser i planleggingen, samtidig som det er lite sannsynlig at tiltaket blir gjennomført.

4 REFERANSELISTE

Statens vegvesen (2013): *Håndbok 17. Veg- og gateutforming.*

Oslo trikken (2003): *Årsrapport for Oslo trikken 2003.*

Plan – og bygningsetaten i Oslo kommune (2010): *Grøntplan for Oslo – kommunedelplan for den blågrønne strukturen i Oslos byggesone.* Utkast oversendt politisk behandling.