

Dato: 02.01.2024

KOBBS GATE – DRÖFTING AVKJÖRSLER FRA METROBUSSTRASE

Bakgrunn

TRFK utarbeider ny reguleringsplan for Metrobusstrase over Nyhavna. Metrobusstraseen møter Kobbes gate som skal være en fremtidig viktig gang- og sykkelakse ut mot Nyhavna. Dette notatet inneholder Metrobussprosjektet sin vurdering rundt spørsmålet om det skal anlegges avkjørsler fra Metrobusstraseen mot nord og/eller mot sør, eller ingen av delene. Mot nord er Nyhavna utvikling som skal utvikle området og mot sør er det BaneNOR Eiendom som er gang med reguleringsplan for Maskinistgata 2.

Det er noe ulik informasjon om avkjørsler til Kobbes i de gjeldende overordnede planene for området. Kommunedelplanen og kvalitetsprogram for Nyhavna viser noe ulik løsning. På grunn av denne uklarheten ble Metrobussprosjektet bedt om, i tilbakemeldingsbrev fra byplankontoret, om å vurdere avkjørsel til disse områdene. Under vises et oversiktskart over fremtidig gatestruktur.





Prosjektets vurdering

Fremtidige trafikkmengder og trafikale prinsipper fra TRFK

Områdene på både sør- og nordsiden av Metrobusstraseen er under utvikling og transformasjon i tråd med kommunedelplanen. Det er derfor usikkert hvordan den fremtidige trafikksituasjonen for disse områdene vil være. Prosjektet har utarbeidet en trafikkmodell for å belyse de trafikale virkningene. Premissene for fremtidig trafikk er drøftet i fellesskap mellom TRFK, TK og SVV for å skape en enighet om premissene blant de offentlige vegforvalterne i området. Trafikkmodellen med sine forutsetninger viser følgende (se også vedlegg 1 hvor forutsetninger fra trafikkmodellen er vist):

- ÅDT i Metrobusstrassen (Maskinistgata) er beregnet til ca 9000
- Fra området sør for Metrobusstrase ved Båtmannsgata øst/Strandveien er det lagt til grunn følgende: ca 500 fremtidige antall personturer med bil pr døgn, som vil si totalt omtrent 500 kjøretøy pr dag i gatenettet inn og ut fra området.
- Fra området nord for Metrobusstrase ved Nyhavna er det lagt til grunn følgende: ca 3 400 fremtidige antall personturer med bil pr døgn, som vil si totalt omtrent 3 400 kjøretøy pr dag i gatenettet inn og ut fra området. Dette er tall fra trafikkmodellen utarbeidet i samråd med SVV og TK. Nyhavna Utvikling har en litt annen tilnærming og har med sine beregninger kommet frem til en døgntrafikk på 5250 biler inn og ut fra området.

På sørsiden er det kun Båtmannsgata øst/Strandveien som er aktuell kjøreveg som evt ny trafikk vil benytte. På nordsiden er det derimot noen flere muligheter på hvordan trafikken vil fordele seg i området. Her vil det være avhengig av hvordan området utvikles, hvor ulike funksjoner/aktiviteter plasseres og hvor et evt mobilitet-/parkeringshus plasseres. Dette gjør det noe mer krevende å bestemme fordeling av trafikken mellom hovdeadkomsten i Båtmannsgata vest og en evt inn-/utkjøring ved Kobbess gate på nordsiden av området. Det er gjort noen foreløpige antagelser rundt dette tema basert på foreløpige innspill fra Nyhavna utvikling, men dette bør drøftes videre.

Prosjektet har jobbet ut ifra forutsetninger i det vedtatte kvalitetsprogrammet for Nyhavna, som innebærer at Kobbess gate ikke utformes som fullt kryss. Dette er gjort med utgangspunkt i prosjektets mål om å bidra til miljøpakkens nullvekstmål ved å legge til rette for kollektiv, sykkel og gange, samt målsetningene om at områdene på Nyhavna skal ha så lite biltrafikk som mulig. Prosjektet mener at et fullt kryss ikke er forenelig med disse målsetningene. Et fullt kryss vil redusere tilgjengeligheten og trafikksikkerheten for gående og syklende inn mot Nyhavna. Det vil redusere fremkommeligheten til buss og etablere ett ekstra kryss på Metrobusstrekningen. I tillegg gir det økt biltilgjengelighet til Nyhavnaområdet og erfaring viser at med økt biltilgjengelighet så øker også biltransporten, noe som er stikk i strid med miljøpakkens nullvekstmål.

Videre har TRFK lagt opp til et prinsipp hvor hovedgaten med Metrobuss prioriteres foran trafikk fra sidegatene. Dette er gjort både for å sikre fremkommelighet langs hovedveg for buss og annen trafikk, og samtidig ikke lage attraktive kjøreveger ut fra de nye utbyggingsområdene. Dette vil også være med å styrke konkurranseevnen til buss og sykkel/gange som igjen bidrar til å nå nullvekstmålet.



Alternative løsninger

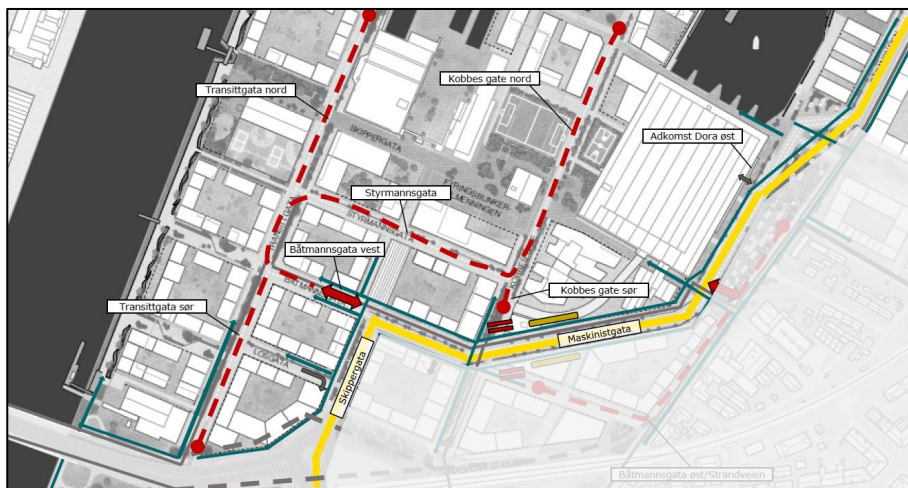
Under vises de aktuelle alternativene som prosjektet har vurdert og en gjennomgang av de vurderinger som er gjort. Det ble også utarbeidet et fagnotat av Cowi (vedlegg 3) som interessenter kunne gi tilbakemelding på (vedlegg 4). Det kan være verdt å presisere at det har vært en utvikling i prosjektet siden fagnotat og tilbakemeldingene ble oversendt så noen av vurderingen vil være mindre relevante med løsningen slik den ser ut nå.

Aktuelle alternativer på hver side av Metrobusstraseen er vist under. Det kan utformes ulike løsninger for sør og nordsiden, så her er det tegnet opp prinsipielt. De ulike alternativene vil gi ulike virkninger og dette drøftes under for sørsiden og nordsiden hver for seg. Dette fordi det er ulike situasjoner og forutsetninger for de to områdene. I drøftingen er det skilt på virkninger for hovedgaten og virkninger for lokalgatene siden det ofte kan være en ulike virkninger avhengig av hvilket område man ser på. I vedlegg 2 vises også noen figurere som illustrer den beregnede forsinkelsen ut fra sidearmene i området.

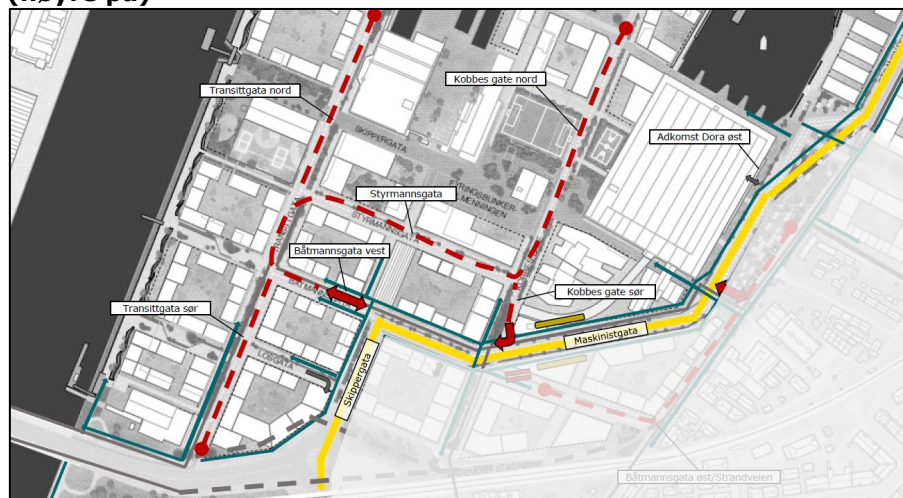
I alle alternativer er det lagt opp til at Kjeldsberg kaffe har en egen innkjøring. Det har vært vurdert ulike løsninger, men prosjektets vurdering er at det gir minst ulemper og la den relativt begrensende trafikken til denne eiendommen kjøre inn og ut fra Metrobusstrasen.

Nordsiden av Metrobusstrase – Mot Nyhavna

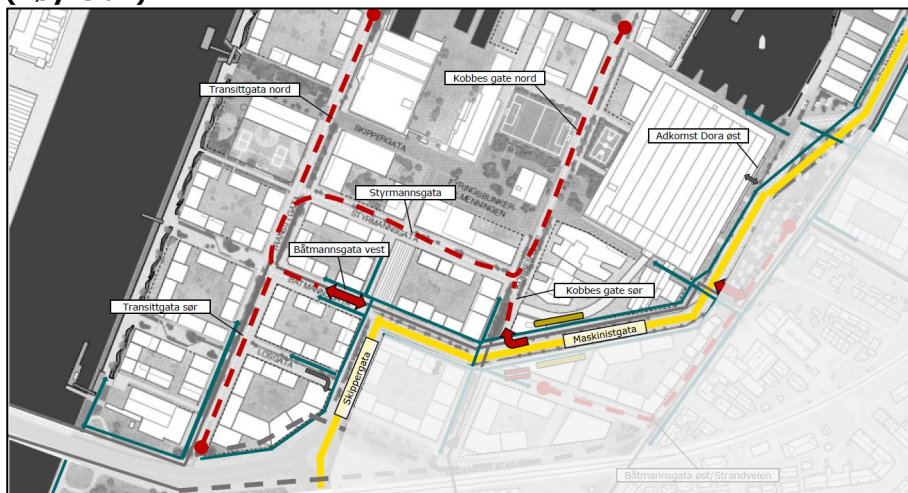
ALTERNATIV 1 – Ingen avkjøring



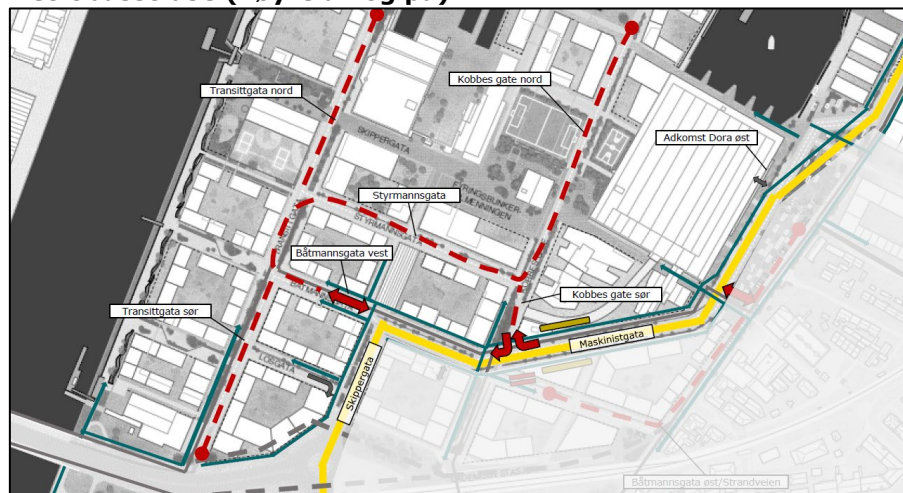
ALTERNATIV 2 (nord) – Kun tillatt påkjøring til Metrobusstrase (høyre på)



ALTERNATIV 3 (nord) – Kun tillatt avkjøring fra Metrobusstrase (høyre av)



ALTERNATIV 4 (nord) – Tillatt både på- og avkjøring mot Metrobusstrase (høyre av og på)





<u>NORDSIDEN AV METROBUSSTRASE</u> <u>MOT NYHAVNA</u>	<u>ALTERNATIV 1</u> Ingen avkjøring	<u>ALTERNATIV 2</u> Kun tillatt påkjøring til Metrobusstrase (høyre på) fra Kobbess gate/Nyhavna	<u>ALTERNATIV 3</u> Kun tillatt avkjøring fra Metrobusstrase (høyre av) til Kobbess gate/Nyhavna	<u>ALTERNATIV 4</u> Tillatt både på- og avkjøring mot Metrobusstrase (høyre av og på)
Beskrivelse av gatenett og trafikksituasjon lokalt	Uten noen avkjørsel vil alle trafikken kjøre inn og ut fra Båtmannsgata vest i lyskrysset som er planlagt der. I trafikkberegningene til fylket er det lagt til grunn ca 3 400 kjøretøy pr dag. Nyhavna utvikling har brukt en annen metodikk for å angi fremtidige trafikkmengder. De kommer frem til totalt ca 5250 kjøretøy pr døgn som skal inn/ut fra området.	Med «høyre på» vil trafikk fra deler av Nyhavna kunne kjøre ut på hovedtraseen i retning vest mot sentrum/Nordre avlastningsveg. Dette vil sannsynligvis være trafikk fra Kobbess gate og deler av Styrmannsgata som vil velge å bruke denne påkjøringen. Hvor stor trafikkmengde dette utgjør er vanskelig å gi et godt anslag for, siden det er svært avhengig av hvordan området bygges ut. Foreløpige vurderinger fra Nyhavna utvikling antyder at 2/3 av trafikken vil komme fra denne delen, men igjen er det svært avhengig av hvor mobilitet-/parkeringshus anlegges. Med utgangspunkt i Nyhavna utvikling sin vurdering gir det mellom 1100-1700 utkjørende fra dette området. Med antagelsen at 65 % skal mot vest/sentrum så vil det innebære at mellom 750-1150 kjøretøy vil bruke denne påkjøringen pr dag. Det vil da gi en tilsvarende redusert trafikkmengde i Båtmannsgata vest sammenlignet med alternativ 1.	Med en «høyre av» fra Metrobusstraseen vil trafikk som kommer fra Lade (øst) kunne kjøre inn til området uten å bruke lyskrysset i Båtmannsgata vest. Trafikk inn fra vest og all trafikk ut vil fortsatt måtte bruke lyskrysset. Med samme forutsetninger som alternativ 2 gir dette en trafikkmengde på ca 400-600 kjøretøy som vil benytte denne avkjøringen. Det vil da gi en tilsvarende redusert trafikkmengde i Båtmannsgata vest sammenlignet med alternativ 1.	I dette alternativet kan det kjøres inn fra øst og ut mot vest, altså en kombinasjon av alternativ 2 og 3. Avkjørselen blir da bredere og utformes som en tofeltsgate. I alternativet vil ca 1150-1750 kjøretøy vil bruke avkjørselen. Det vil da gi en tilsvarende redusert trafikkmengde i Båtmannsgata vest sammenlignet med alternativ 1.



NORDSIDEN AV METROBUSSTRASE MOT NYHAVNA	ALTERNATIV 1 Ingen avkjøring	ALTERNATIV 2 Kun tillatt påkjøring til Metrobusstrase (høyre på) fra Kobbess gate/Nyhavna	ALTERNATIV 3 Kun tillatt avkjøring fra Metrobusstrase (høyre av) til Kobbess gate/Nyhavna	ALTERNATIV 4 Tillatt både på- og avkjøring mot Metrobusstrase (høyre av og på)
Virkninger for hovedgata Metrobusstrase • Trafikkavvikling • Trafikksikkerhet • Byrom og oppholdskvalitet	<u>Trafikkavvikling</u> Positiv virkning. Ingen fare for hindrende trafikk eller økt trafikk på hovedgaten. All trafikk fra sidegatene ledes til lysregulerte kryss. <u>Trafikksikkerhet</u> Positiv virkning med ingen kryssing av gang eller sykkelstrømmer <u>Byrom og oppholdskvalitet</u> Positiv virkning ved at det gir mulighet for å danne større sammenhengende byrom langs hovedgaten.	<u>Trafikkavvikling</u> Kun «høyre på» fra sidegaten vil kunne gi negativ virkning for hovedtrafikken. I rusperioder vil det være høy belastning på Maskinistgata og den ekstra trafikken fra området vil kunne føre til forsinkelser i metrobusstraseen og dermed utfordringer for bussen å komme seg frem. I tillegg vil påkjøringen kunne «tiltrekke» seg mer trafikk fra større deler av Nyhavna som for eksempel Transittgata nord hvis det er kø for å kjøre ut av lyskrysset i Båtmannsgata. <u>Trafikksikkerhet</u> Påkjøringen må krysse en sykkelveg med fortau som gir en negativ virkning for trafikksikkerhet for syklende og gående. Det er også en ikke ubetydelig trafikkmengde det er antatt som vil benytte denne avkjørselen. <u>Byrom og oppholdskvalitet</u> Gir et brudd i gaten på nordsiden, og gir mindre mulighet til å skape et sammenhengende byrom	<u>Trafikkavvikling</u> Alternativet kan vil kunne gi hindring for Metrobuss og annen trafikk når kjøretøy som svinger til høyre må vike for gående og syklende. <u>Trafikksikkerhet</u> Påkjøringen må krysse en sykkelveg med fortau som gir en stor negativ virkning for trafikksikkerhet for syklende og gående. Særlig tatt i betraktning at syklende kan ha stor fart og høyresvingene kjøretøy får en blindsoner mot langsgående myke trafikanter. <u>Byrom og oppholdskvalitet</u> Gir et brudd i gaten på nordsiden, og gir mindre mulighet til å skape et sammenhengende byrom	<u>Trafikkavvikling</u> Alternativet vil kunne føre til hindringer for Metrobuss og annen trafikk både på grunn av mer trafikk og på grunn av kjøretøy som svinger til høyre og må vike. <u>Trafikksikkerhet</u> Med både på av og avkjøring blir det en lenger og mer uoversiktlig kryssing for gående som gir en negativ virkning på trafikksikkerheten. I tillegg vil man få kryssing av sykkelvegen med to kjøreretninger som gir et svært negativt bidrag til trafikksikkerheten. <u>Byrom og oppholdskvalitet</u> Gir et større brudd i gaten på nordsiden som gir negativ virkning for å etablere gode byrom og oppholdsarealer

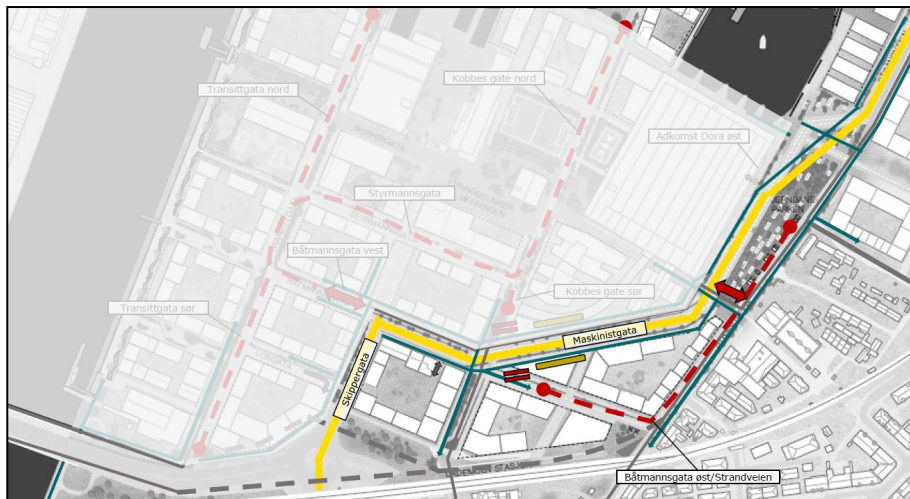


NORDSIDEN AV METROBUSSTRASE MOT NYHAVNA	ALTERNATIV 1 Ingen avkjøring	ALTERNATIV 2 Kun tillatt påkjøring til Metrobusstrase (høyre på) fra Kobbess gate/Nyhavna	ALTERNATIV 3 Kun tillatt avkjøring fra Metrobusstrase (høyre av) til Kobbess gate/Nyhavna	ALTERNATIV 4 Tillatt både på- og avkjøring mot Metrobusstrase (høyre av og på)
Virkninger for boligområdet/ lokalgater • Trafikksikkerhet • Bo- og oppholds-kvalitet	<u>Trafikksikkerhet</u> Alternativet innebærer at all trafikk til nye utbyggingsområder på Nyhavna må bruke Båtmannsgata vest som gir større trafikk og dermed redusert trafikksikkerhet i lokalgatene sammenlignet med å ha en avkjøring. Det er riktignok verdt å påpeke at området ikke er regulert og det er derfor muligheter for å tilpasse utformingen av både gater og bebyggelse for å håndtere dette. <u>Bo- og oppholdskvalitet</u> Alternativet gir størst trafikk i lokalgatene som er negativt for bo- og oppholdskvalitet. Det vil også kreve mer areal for snumulighet. Men siden det ikke er et eksisterende område vil det være i større grad mulig å fortsatt etablere gode områder med riktig planlegging.	<u>Trafikksikkerhet</u> Ved å fjerne utkjørende trafikk mot vest fra lokalgatene gir det en reduksjon i trafikkmengden i Styrmannsgata, deler av Transittgata nord og Båtmannsgata vest. Dette gir en positiv virkning for trafikksikkerheten i lokalgatene, men virkningen er avhengig av hvordan det utformes siden området er under utvikling. Hvis alternativet gjør at det ikke er nødvendig å sette av areal for snumulighet i Kobbess gate er det positivt for trafikksikkerheten. <u>Bo- og oppholdskvalitet</u> Ved å fjerne deler av utkjørende trafikk gir det en reduksjon i belastningen for kommende bebyggelse og myke trafikanter langs Styrmannsgata, deler av Transittgata nord og Båtmannsgata vest	<u>Trafikksikkerhet</u> Ved å fjerne innkjørende trafikk fra øst gir det en reduksjon i trafikkmengden i Styrmannsgata, deler av Transittgata nord og Båtmannsgata vest. Dette gir en positiv virkning for trafikksikkerheten i lokalgatene, men virkningen er avhengig av hvordan det utformes siden området er under utvikling. Hvis alternativet gjør at det ikke er nødvendig å sette av areal for snumulighet i Kobbess gate er det også positivt for trafikksikkerheten. <u>Bo- og oppholdskvalitet</u> Ved å fjerne deler av innkjørende trafikk fra øst gir det en reduksjon i belastningen for kommende bebyggelse og myke trafikanter langs Styrmannsgata, deler av Transittgata nord og Båtmannsgata vest	<u>Trafikksikkerhet</u> Alternativet vil gi størst reduksjon i trafikken i Styrmannsgata, deler av Transittgata nord og Båtmannsgata vest og i så måte gi en positiv virkning for trafikksikkerheten i disse områdene. Som nevnt under alternativ 2 og 3 er det mulig å kompensere for denne ulempen gjennom videre detaljplanlegging <u>Bo- og oppholdskvalitet</u> Ved å fjerne både innkjørende trafikk fra øst og utkjørende mot vest gir det en reduksjon i belastningen for kommende bebyggelse og myke trafikanter langs Styrmannsgata, deler av Transittgata nord og Båtmannsgata vest
Virkninger for bilbruk og biltilgjengelighet Bidrag mot nullvekstmål	Redusert adkomstmuligheter med bil gir mindre tilgjengelighet for bil. Dette alternativet vil sannsynligvis være det som i størst grad bidrar til redusert bilbruk og måloppnåelse for nullvekstmålet.	Ved å tillate utkjøring vil det være noe større biltilgjengelighet og gjøre det enklere å kjøre bil ut fra Nyhavnaområdet. Dette ville være negativt for tilnærming mot nullvekstmålet.	Ved å tillate kun innkjøring øker tilgjengeligheten med bil noe, men det øker ikke tilgjengeligheten på utgående turer som er mer avgjørende for valg av transportmiddel. Kun innkjøring gjør også at adkomsten til hovedveg kan styres fra lyskryssene slik prinsippet TRFK planlegger etter.	Alternativet vil være det som gir størst biltilgjengelighet og på den måten gir størst grunnlag for bilbruk. Som for alternativ 2 vil en påkjøringsmulighet også redusere muligheten til å styre trafikken og potensielt kunne være et «overløp» ved kø i lyskrysset ved Båtmannsgata vest og på den måten gjøre det enklere å kjøre bli ut ifra Nyhavna.

Sørsiden av Metrobusstrase - Mot Båtmannsgata øst/Strandveien

På sørsiden av gata hard et vært en utvikling av ulike løsninger gjennom prosjektet. Innledningsvis var det tenkt at hovedadkomsten til området skulle plasseres i et kryss på nordsiden av Dora som vist i kvalitetsprogrammet, men gjennom utarbeidelsen av planen har prosjektet foreslått at adkomst til området plasseres i et kryss på sørsiden av Dora. Det var derfor tidligere større grunn for å se på ulike av-/påkjøringer ved Kobbes gate for å hindre lange omveier. Dette vil også være premiss for løsninger som er omtalt i vedlagte notater. Med de siste forutsetningene er det kun vurdert to alternative løsninger, løsningen uten avkjørsel i Kobbes gt og «høyre av» som vil kunne gi en avlastning av Strandveien og muliggjøre et smalere tverrsnitt på hele eller deler av strekningen siden den da kan være enveiskjørt. Bakgrunnen for at ikke flere av- og påkjøring

ALTERNATIV 1 – Ingen avkjøring



ALTERNATIV 2 (sør) – Høyre av ved Kobbes og enveiskjørt frem til Strandveien





<u>SØRSIDEN AV METROBUSSTRASE</u> <u>MOT STRANDVEIEN</u>	<u>ALTERNATIV 1 Ingen avkjøring</u>	<u>ALTERNATIV 2 Kun tillatt avkjøring fra Metrobusstrase (høyre av) til enveiskjøring i Båtmannsgata øst/Strandveien</u>
Beskrivelse av gatenett og trafikksituasjon lokalt	Uten noen avkjørsel vil all trafikken kjøre inn og ut fra Strandveien i lyskrysset som er planlagt ved sørenden av Dora. I trafikkberegningene i metrobussprosjektet er det lagt til grunn ca 500 kjøretøy pr dag. Trafikkrapporten til Maskinistgata 2 er det lagt til grunn en høyere døgntrafikk på 1250 kjøretøy pr døgn. Dette viser at det er usikkerhet på hvor stor trafikk som vil ha behov for å betjene planområdet. Det er også interessant å drøfte hvor mye av denne trafikken som kjører i rushtimene. Det blant annet planlagt et hotell som står for en andel av trafikkmengden og hvor det kanskje er rimelig å anta at trafikken vil fordele seg utover døgnet i større grad en trafikk til/fra bolig.	Med en «høyre av» fra Metrobusstraseen vil trafikk som kommer fra sentrum/Nordre avlastningsveg kunne kjøre inn til området uten å bruke lyskrysset ved sørenden av Dora. Trafikk inn fra øst og all trafikk ut vil måtte bruke lyskrysset ved Dora. Med en antagelse om at ca 65% av inngående trafikk kommer fra vest vil det innebære mellom 150-400 kjøretøy vil benytte denne adkomsten. Dette vil da bli en tilsvarende reduksjon i Strandveien sammenlignet med alt 1.
Virkninger for hovedgata Metrobusstrase • Trafikkavvikling • Trafikksikkerhet • Byrom og oppholdskvalitet	<u>Trafikkavvikling</u> Positiv virkning. Ingen fare for hindrende trafikk eller økt trafikk på hovedgaten. All trafikk fra sidegatene ledes til lysregulerte kryss. <u>Trafikksikkerhet</u> Positiv virkning med ingen kryssing av gang eller sykkelstrømmer <u>Byrom og oppholdskvalitet</u> Positiv virkning ved at det gir mulighet for å danne større sammenhengende byrom langs hovedgaten.	<u>Trafikkavvikling</u> Alternativet kan potensielt gi noe hindring for Metrobuss og annen trafikk hvis kjøretøy som svinger til høyre må vike for gående. Men med den begrensede trafikkmengden som er lagt til grunn vil dette sannsynligvis ikke gi store utfordringer. <u>Trafikksikkerhet</u> Avkjøringen må krysse et fortau som gir negativ virkning for trafikksikkerhet for gående i større grad enn alternativ 2 siden man ved høyresving har mindre oversikt over gangtraseen som krysses. <u>Byrom og oppholdskvalitet</u> Gir et brudd i gaten på sørsiden, og gir mindre mulighet til å skape et sammenhengende byrom



<u>SØRSIDEN AV METROBUSSTRASE MOT STRANDVEIEN</u>	<u>ALTERNATIV 1 Ingen avkjøring</u>	<u>ALTERNATIV 2 Kun tillatt avkjøring fra Metrobusstrase (høyre av) til enveiskjøring i Båtmannsgata øst/Strandveien</u>
Virkninger for boligområdet/ lokalgater • Trafikksikkerhet • Bo- og oppholds-kvalitet	<u>Trafikksikkerhet</u> Alternativet innebærer at all trafikk til nye utbyggingsområder må bruke Strandveien som gir negativ virkning. Det er riktig nok ikke veldig store trafikkmengder som er lagt til grunn i trafikkberegningene. <u>Bo- og oppholdskvalitet</u> For eksisterende bebyggelse på langs Strandveien/Svartlamoen og for myke trafikanter langs Strandveien vil alternativet gi negativ virkning. Ingen gjennomkjøring vil også innebære at må tilrettelegges for en snumulighet som gir mer kjøreareal i sidegatene/sideområdet.	<u>Trafikksikkerhet</u> Ved å fjerne innkjørende trafikk fra vest mot lokalgatene gir det noe reduksjon i trafikkmengden i Strandveien. Dette gir en positiv virkning for trafikksikkerheten i lokalgatene. Hvis alternativet gjør at det ikke er nødvendig å sette av areal for snumulighet i lokalgatene er det også positivt for trafikksikkerheten. <u>Bo- og oppholdskvalitet</u> Ved å fjerne innkjørende trafikk fra vest gir det en reduksjon i belastningen for bebyggelse og myke trafikanter langs og i Strandveien.
Virkninger for bilbruk og biltilgjengelighet Bidrag mot nullvekstmål	Redusert adkomstmuligheter med bil gir mindre tilgjengelighet for bil. Dette alternativet vil derfor være det som i størst grad bidrar til redusert bilbruk og måloppnåelse for nullvekstmålet. Det er riktig nok ikke veldig store trafikkmengder som er lagt til grunn i trafikkberegningene	Ved å tillate kun innkjøring øker tilgjengeligheten med bil noe, men det øker ikke tilgjengeligheten på utgående turer som er mer avgjørende for valg av transportmiddel.. Kun innkjøring gjør også at adkomsten til hovedveg kan styres fra lyskryssene slik prinsippet TRFK planlegger etter.

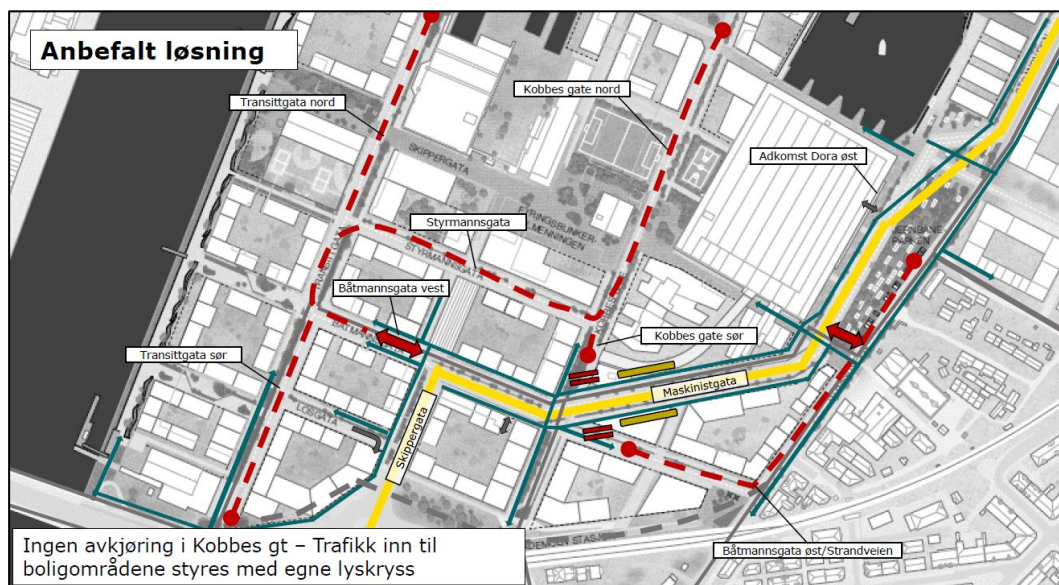


Oppsummering og anbefaling

Prosjektet ny Metrobusstrase over Nyhavna er et miljøpakkeprosjekt og har derfor som målsetting å støtte opp under nullvekstmålet og legge til rette for økt kollektiv-, sykkel- og gangtrafikk. Prosjektet har derfor valgt å prioritere løsninger som i størst grad bidrar til disse målene. I tillegg har prosjektet lagt vekt på at man ønsker å lede utgående trafikk til lyskryssene slik at dette både kan styres for å sikre fremkommelighet i busstraseen og for å bidra til redusert biltilgjengelighet.

Med bakgrunn i disse målene er det en forutsetning fra prosjektets side at området ved Kobbes gate ikke utformes som fullt kryss. Et fullt kryss vil redusere tilgjengeligheten og trafiksikkerheten for gående og syklende inn mot Nyhavna. Det vil redusere fremkommeligheten til buss ved å etablere ett ekstra kryss på Metrobusstrekningen. I tillegg gir det økt biltilgjengelighet til Nyhavnaområdet og erfaring viser at med økt biltilgjengelighet så øker også biltransporten som er stikk i strid med miljøpakkens nullvekstmål.

Basert på dette notat og vedlegg anbefaler prosjektet følgende:



Nordsiden av Metrobusstrase – Ingen av-/påkjøring

- Ønsker å legge til rette for et gående og syklende ved Kobbegate og prioritere dem høyest
- Større trafikkmengder fra utbyggingsområdet kan skape utfordring for trafikken i hovedgaten
- En avkjørsel vil gi negativ virkning for trafiksikkerheten. Da særlig med tanke på sykkeltraseen som planlegges på nordsiden av metrobusstraseen
- Det vil være det beste alternativet for å redusere biltilgjengeligheten og bidra til nullvekstmålet
- Løsningen muliggjør en utvikling av gode byrom på nordsiden av gata

Ingen avkjørsel gir større belastning for lokalvegnettet, men prosjektet har vurdert at nytten av de overnevnte argumenter er større enn denne ulempen, da også tatt i betraktning at området er under planlegging og det i større grad er mulig å planlegge gater og bebyggelse med dette som premiss

Sørsiden av Metrobusstrase – Ingen av-/påkjøring

- Ønsker å legge til rette for et gående og syklende ved Kobbegate og prioritere dem høyest
- En avkjørsel vil gi negativ virkning for trafiksikkerheten for gående langs gata
- Det vil være det beste alternativet for å redusere biltilgjengeligheten og bidra til nullvekstmålet
- Løsningen muliggjør en utvikling av gode byrom på sørsiden av gata

Prosjektet har vurdert at nytten av de overnevnte argumenter er større enn ulempen med noe økt trafikk langs Strandveien. Prosjektet mener det er mulig å etablere et trygt og godt gatemiljø med en riktig utforming av denne gaten



Are Kullerud

Planprosjektleder

Vedlegg

- Vedlegg 1 - Forutsetninger trafikkmodell
- Vedlegg 2 – Utdrag fra trafikkrapport – Resultater avvikling sidegater
- Vedlegg 3 - Notat Cowi - Vurdering av adkomster Notat
- Vedlegg 4 - Tilbakemeldinger interessenter