



Øvre Storgate, Drammen

Vurdering av trafikale forhold – forslag til tiltak

3. mai 2005

Forord

Etter forespørsel fra ”Prosjektgruppa for utvikling av Øvre Sund – Gropa” ved Lars Wang, er det i dette notatet beskrevet og foreslått mulige tiltak i Øvre Storgate og tilhørende vegsystem med tanke på å redusere gjennomgangstrafikken samt fartsreducerende tiltak.

Dette notatet har utgangspunkt i møte samt befarings med oppdragsgiver 14. juni 2004 samt kommunikasjon med Statens vegvesen og Drammen kommune. I notatet er det kun pekt på mulige løsninger, uten at løsningene er vurdert i detalj (geometri og kostnader)

Som vedlegg til denne rapporten er det utarbeidet en egen rapport som detaljert beskriver bruken av trafikkmodell for vurdering av ulike tiltak.

Torbjørn Tveiten har vært oppdragsansvarlig hos ViaNova. Fred Krohn, Eli Aadde Marthinsen og Tore Horvli har bistått med faglige innspill knyttet til henholdsvis trafikale og geometriske tiltak.

3. mai 2005

ViaNova Plan og Trafikk AS

Innhold

Forord	2
Sammendrag og anbefalinger	3
Innhold	3
Bakgrunn	6
Dagens situasjon	7
Trafikale vurderinger	9
<i>Aktuelle tiltak for å redusere gjennomgangstrafikken;</i>	<i>9</i>
<i>Hastighetsbildet</i>	<i>10</i>
Fartsreducerende tiltak	11
<i>Generelt</i>	<i>11</i>
<i>Bragernestunnelen - Martin Knudsens gate</i>	<i>12</i>
<i>Martin Knudsens gate – Per Sivles gate</i>	<i>13</i>
<i>Per Sivles gate – Landfalløybrua</i>	<i>14</i>

Sammendrag og anbefalinger

ViaNova Plan og Trafikk har på oppdrag av utviklingsprosjektet for Øvre Sund/Gropa vurdert tiltak i Øvre Storgate og tilhørende vegsystem som kan gi:

- reduksjon av gjennomgangstrafikk
- fartsreduksjon
- bedre parkeringsforhold

Det har blitt lagt vekt på at de foreslåtte tiltak skal være realistiske mht. gjennomføring. Det er derfor kun vurdert tiltak som er lite kostnadskrevende. Samtidig er det naturlig at andre tiltak vurderes gjennomført på litt lengre sikt, som for eksempel opparbeidelse av gatetun eller innsnevring og opprusting av gateløp og fortau.

Målet med rapporten er å få et beslutningsgrunnlag for tiltak som både kan fungere som gode strakstiltak, men som samtidig kan inngå i en langsiktig løsning hvor det også er tatt hensyn til omliggende vegnett.

Reduksjon av gjennomgangstrafikken – trafikkanalyse

For å kunne gi grunnlag for en helhetlig konsekvensvurdering av de ulike tiltakene har det blitt benyttet en trafikkmodell for Drammensområdet med en ytterligere detaljering i Øvre Sund/Gropa-området (jf. vedleggsrapport). Modellen vurderer de trafikale virkningene av ulike tiltak for reduksjon av gjennomgangstrafikken i området, og konsekvensene for omliggende vegnett. Analysene viser trafikkmengdene både i dag og i 2010. For 2010 er det beregnet effektene av at Øvre Sund bru er tatt i bruk og at utbyggingen av området som Falk Eiendomsutvikling nå planlegger, er gjennomført.

Analysene viser at det er mulig å gjennomføre strakstiltak som gir vesentlig reduksjoner i trafikken i Øvre Storgate uten vesentlig endringer i trafikken i omliggende vegnett. Tiltak 3 som omfatter utkjøringsforbud fra Øvre Storgate i rundkjøring mot Bragernestunnelen (regulert løsning) supplert med innkjøringsforbud fra Per Sivles gate og vestover gir klart best effekt mht. å redusere gjennomgangstrafikken, både i dagens situasjon og ut fra situasjonen i 2010. Tiltaket innebærer at trafikken til de nye Hotvetblokkene skjer via Hotvetalléen, og at man unngår at Øvre Storgate/Landfalløya brukes til gjennomkjøring.

Tiltaket vil føre til at en større del av denne gjennomgangstrafikken velger en rute der Hamborgstrømtunnelen brukes i størst mulig grad og på denne måten bidra til å realisere intensjonen med byggingen av miljøtunnelen/sentrumsringen. Samtidig vil tiltaket i 2010 (som i analysen er kalt tiltak 6) forhindre en mer en fordobling av dagens trafikkmengder i Øvre Storgate uten vesentlige ulemper for andre boligater i området.

Analysene viser at realisering av Falk Eiendomsutviklings utbyggingsplaner vil bidra til en generell økning av trafikkmengden i hele planområdet, men mest i Øvre Storgate (+800 ÅDT), noe som tilsvarende en økning i forhold til dagens situasjon (2700 ÅDT) på ca. 30 %.

Strakstiltak for fartsreduksjon

På store deler av strekningen er det nylig innført hastighetsgrense 30 km/t, men det er vanskelig å få trafikantene til å overholde trafikkgrensen (både gjennomgangstrafikk og lokaltrafikk). Ut fra trafiksikkerhetshensyn anbefales derfor følgende tiltak:

- Bragernestunnelen - Martin Knutzens: Ensidig parkering 4 x 6 biler.
- Martin Knutzens gate – Per Sivles gate: Farthumper av asfalt, 3 stk. Etablering av gatetun ved Fajansetomta bør vurderes i den videre detaljerte planleggingen av tiltak på strekningen.
- Per Sivles gate – Landfalløybrua: ensidig parkering på korte strekninger 2 x 6 biler, innsnevring og/eller fARTHumper av asfalt (både innsnevring og fARTHumper kan evt. være i overkant at det som er nødvendig).

Parkeringsforhold

Ut fra bebyggelsens karakter er det begrenset parkeringskapasitet i området. De foreslåtte tiltak vil det også kunne gi noe økt parkeringsdekning i området.

Bakgrunn

I forbindelse med pågående reguleringsarbeid for området Øvre Sund – Gropa, har ViaNova Plan og Trafikk AS blitt engasjert for å komme med faglige innspill knyttet til følgende fagtemaer:

- Vurderinger og tiltak knyttet til reduksjon av gjennomgangstrafikk
- Vurderinger og tiltak knyttet til fartsreduksjon
- Vurderinger av parkeringsforhold

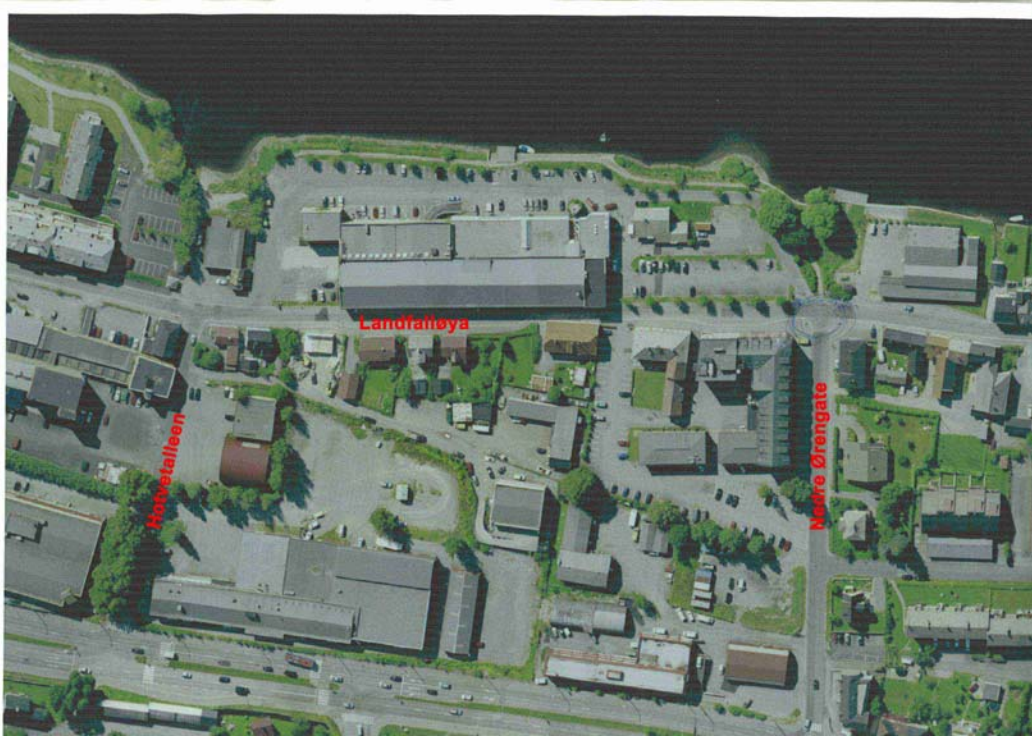
Øvre Storgate har i dag funksjon som samleveg/boliggate, men benyttes også i en viss grad som gjennomkjøringstrasé, alternativt til hovedveisystemet (Rosenkrantzgata og Nedre Eiker vei).

Øvre Storgate/Landalløya har nylig blitt skiltet med fartsgrense 30 kilometer/timen (resten av tilgrensende lokalgatenett er skiltet sone-30) med tanke på å redusere hastigheten i gata.

Dagens situasjon

Under er det vist oversiktsbilder for Øvre Storgate/Landfalløya for strekningen Øvre Sund – Landfalløybroa.





Trafikale vurderinger

Trafikk som passerer Landfalløybrua og som skal til sentrum (eller motsatt) har 2 alternative hovedruter; den som er skiltet (hvor det er ønskelig at slik trafikk vil gå) går først mot vest langs Landfalløya og deretter mot øst i Rosenkrantzgata.

Den andre hovedruta går mot øst langs Landfalløya og Øvre Storgate (alternativt kan man benytte en av tverrforbindelsen til Rosenkrantzgata). Selv om det er skiltet gjennomkjøring forbudt mot øst etter krysset ved Nedre Ørengate så har dette skiltet begrenset effekt fordi trafikantene kan unngå dette ved å kjøre rundt bilbutikken mot elven. Det er også mange som ignorerer skiltet. Denne ruten som gir uønsket gjennomgangstrafikk er kortere enn den ønskede ruten. Selv om hastigheten langs denne ruten nå er satt ned til 30 km/t langs store deler av ruten, vil den i de fleste tilfeller også være den raskeste idet man må forvente flere stopp i signalanleggene i forbindelse med Rosenkrantzgate.

I forbindelse med vurderingen av de trafikale forholdene er en primært ute etter tiltak som fører til at større del av denne gjennomgangstrafikken alikevel velger en rute der Rosenkrantzgate via Hamborgstrømtunnelen brukes i størst mulig grad. Disse fleste tiltak er omtalt under de ulike delstrekningene. Det er ikke snakk om så store trafikkstrømmer at det er fare for en uønsket overføring til andre boligområder – Rosenkrantzgate via Hamborgstrømtunnelen vil kunne takle all denne trafikken. Det henvises her til vedleggsrapport som utdyper dette nærmere.

Det foreligger også en ekstraordinær situasjon som vil gjelde sommer og høst i 2004 og 2005. Pga. anleggsarbeider i forbindelse med Kreftingsgate er kapasiteten på parallellveiene på andre siden av elven vesentlig redusert. Noe av denne trafikken vil føles spesielt sjenerende fordi det er tyngre kjøretøy. Dette vil ikke gjelde om vinteren.

Aktuelle tiltak for å redusere gjennomgangstrafikken;

- A: Tiltak av typen humper/innsnevninger/innføring av gateparkering. Dette blir omtalt under delstrekningene. Poenget er å gjøre traseen via Øvre Storgate så lite attraktiv (øke forvenet tidsbruk) at gjennomgangstrafikken naturlig velger hovedruten via Rosenkrantzgate og Hamborgstrømtunnelen.
- B: En beholder skiltet med gjennomkjøring forbudt ved Nedre Ørengate. En bør i tillegg også forsterke skiltingen til sentrum før krysset Landfalløya / Nedre Ørengate (for trafikk fra vest) for å lede trafikantene i størst mulig grad opp til Rosenkrantzgate. Siden det er noen som benytter seg av muligheten for å omgå dette ved å kjøre rundt ved elven bør det også vurderes å flytte eventuelt supplere skiltet med gjennomkjøring forbudt ved Nedre Ørengate til etter Hotvetalleen. En bør da bruke skiltet forbudt for motorkjøretøy (3061) med underskilt som gir tilgang for kjøring til de enkelte eiendommene. Ved å bruke dette skiltet gir en da heller ikke restriksjoner for syklist, noe som er viktig siden dette er en hovedsykkelrute.

I tillegg bør det vurderes å sette opp et tilsvarende skilt for trafikk vestover i krysset Øvre Storgate/Per Sivles gate.

*Nedre Ørengate**Hotvetalleen*

Hastighetsbildet

På store deler av strekningen er det nylig innført hastighetsgrense 30 km/t. Dette er en hastighetsgrense som det er vanskelig å få trafikantene til å overholde – og dette gjelder både eventuell gjennomgangstrafikk og lokaltrafikk. En del lokale fysiske tiltak er forelått, se punkt A: over. Det er viktig at det foretaes en kontroll av at 30-skiltene er satt opp ihht. gjeldende skiltplan – og at skiltene er synlige. På befaringen var det ting som tydet på at enkelte skilt manglet, og et andre var plassert feil, eller at trær burde vært beskåret. Tiltak av typen automatisk trafikk kontroll (ATK) vil ikke være et mulig tiltak i dette tilfellet. Årsaken til dette er at ATK kun settes opp på strekninger der man kan dokumentere en kombinasjon av høy hastighet i forhold til fartsgrensen, samt en unormalt høyt ulykkesrisiko (både ulykkesfrekvens og ulykkestetthet). Det vil ikke være tilfelle her. Det finnes ingen strekninger i Norge med ATK der hastighetsgrensen er 30 km/t.

Fartsreducerende tiltak

Generelt

Øvre Storgate har på strekningen Bragernestunnelen – Per Sivles gate et ryddig og oversiktlig gatebilde, noe som gir et relativt høyt fartsnivå. Prosjektgruppa Øvre Sund – Gropa har bedt om vurdering av tiltak for å redusere hastighetsnivået i gata.

Tiltakene kan være:

- Fartshumper
- Innsnevring
- Gatetun
- Ensidig parkering på korte strekninger
- Generell innsnevring av gateløp

Erfaring viser at bruk av fartshumper er det fysiske tiltaket som har best effekt. I veier med busstrafikk må imidlertid fartshumpene utformes slik at de har mindre effekt for personbiltrafikken. I dette tilfellet med gate uten busstrafikk har man imidlertid ikke den problemstillingen. Tiltaket er også forholdsvis rimelig der de kan utformes med asfalt. På strekningen med brosteinbelegg blir kostnadene en god del høyere, ca. 50.000,- pr. stk.

Gatetun er også et relativt effektivt tiltak, særlig hvis det i utstrakt grad benyttes beplantning som på en måte bidrar til å fortette gateløpet. Tiltaket krever imidlertid at det legges en god del kostnader i tiltaket dersom det skal ha en tilfredsstillende visuell kvalitet. Gatetun anses imidlertid som et fremmedelement på strekningen med brosteinbelegg.

Ensidig parkering på korte strekninger anses som et rimelig og også relativt effektivt tiltak. Effekten blir tilnærmet lik en fysisk innsnevring, men to biler kan møtes langs parkerte biler. Effektiv veibredde blir 4,5 m, noe som skulle tilsi en demping av hastighetsnivået. Fordelen er at "innsnevringene" kan flyttes ved vedlikeholdsarbeider og på spesielle dager som f.eks. 17.mai. I og med at det ikke kjører ordinær bussrute i gata er langsgående parkering ikke til alvorlig hinder for framkommeligheten.

Ensidig innsnevring av gateløpet til min. 5,5 m er et mulig tiltak, men vil være relativt kostbart. Anses av den grunn som uaktuelt på strekningen med brosteinbelegg. Effekten av tiltaket basert på tidligere erfaringer er også vesentlig dårligere enn de ovenfor nevnte.

Strekningen er i dag hovedsykkelrute og det bør også vurderes å forsterke skiltbruken for å tydeliggjøre dette. Det er ikke sett på detaljer rundt dette i denne vurderingen.

Øvre Storgate kan deles i tre ulike strekninger mhp vegstandard. Vi har nedenfor gitt en kortfattet beskrivelse av delstrekningene, med angivelse av forslag til tiltak.

Bragernestunnelen - Martin Knudsens gate



Strekningen er nylig blitt opprustet ved at det opprinnelige belegget med brostein og hellelagte fortau er tilbakeført. Gatebredde 6,5 m, lengde 320 m.

Pg.a gaterommets særegne og klassiske karakter vil innsnevring og gatetun ikke høre naturlig inn miljøet. Slike tiltak anbefales ikke her, og er derfor ikke behandlet videre.

Aktuelle fartsreducerende tiltak for denne strekningen anses å være følgende:

- A: Ensidig parkering 4 x 6 biler. Kostnad for flytting og supplering av skilt ca. 10.000,-. Det er viktig at siktforholdene i kurven ivaretas. Oppmerking av p-plasser anbefales ikke i første omgang, men kan ev. utføres senere.
- B: Farthumper med brosteinbelegg, 5 stk. (Statens vegvesen sine vegnormaler anbefaler her en avstand på 50 – 70 meter mellom humpene) Antatt kostnad kr. 250.000,-.

Alternativ B har best fartsdempende effekt, men p.g.a. den store kostnadsdifferensen anbefales alternativ A. En positiv effekt er også at området får bedre parkeringsforhold.

I godkjente planer for Øvre Sund bru er det forutsatt kun innkjøring til Øvre Storgate fra ny rundkjøring mot Øvre Sund bru og Hamborgstrømtunnelen. Dette tiltaket (tillate kun innkjøring) er ikke avhengig av samtidighet med Øvre Sund bru-prosjektet og kan være et effektivt tiltak som kan iverksettes tidligere. Den trafikale virkningen av dette bør derimot vurderes nærmere ved analyser i gjeldende trafikkberegningsmodell (TRIPS-modell).

Martin Knutsens gate – Per Sivles gate



Strekningen har asfaltdekke. Gatebredde 6,5 – 7,0 m, lengde 180 m. P-plass på elvesiden langs nr. 78 – 84.

Aktuelle fartsreducerende tiltak:

A: Ensidig parkering 3 + 6 biler. Antatt kostnad for skilt og oppmerking kr. 10.000,-

B: Farthumper av asfalt, 3 stk. Antatt kostnad kr. 6.000,-

Alternativ B anses som mest effektivt, og anbefales derfor. Det er i henhold til skiltnormalene ikke nødvendig å skilte for farthumper i 30-sone.

I tillegg bør det vurderes nærmere etablering av gatetun ved Fajansetomta i den videre detaljerte planleggingen av tiltak på strekningen.

Per Sivles gate – Landfalløybrua



Strekningen har varierende gatebredder som følge av ulik avstand mellom fasadene. Lengde ca. 1000 m.

Aktuelle fartsreducerende tiltak på strekninger med gatebredde > 6 meter:

- A: Ensidig parkering på korte strekninger (maks. 6 biler)
- B: Innsnevringer
- C: Fartshumper av asfalt

Det er lokale innsnevringer 4 steder på strekningen. Ved innføring av ytterligere fartsdempende tiltak på strekningen synes det mest nærliggende å bygge 2 nye innsnevringer, ev. ensidig parkering 2 x 6 biler. Kombinasjon av innsnevringer og fartshumper kan virke litt i overkant voldsomt, og vil forsterke strekningens allerede rotete uttrykk.

Vi oppfatter at problemene med høy hastighet kanskje ikke i like stor her som på de andre delstrekningene. I tillegg er dette ikke en ren boliggate, men har et større innslag av annen type bebyggelse (forretninger og næring).

Det er ikke sett detaljert på eksakt plassering av tiltakene. Dersom det vil bli aktuelt med slike tiltak bør dette vurderes nærmere.