

Bilfelt gjort om til kollektivfelt i Trondheim

Oppsummert

I juni 2008 ble to av fire bilfelt ble omgjort til kollektivfelt på strekningen Leangen til Sluppen, for å øke fremføringshastigheten til kollektivtrafikken. Kjøretidsmålingene viste bedret fremkommelighet, økt gjennomsnittsfart og mer stabile forhold for busstrafikken. Fremføringshastigheten for bussene økte med 16% i morgenrush og 25% i ettermiddagsrush. Andelen busspassasjerer til og fra sentrum (samlet for morgen og ettermiddag og begge retninger) økte fra 44% til 48%, mens bilandelene gikk ned fra 51% til 46%.

Rapport/offentlig dokument

Asplan Viak (2008) Evaluering av prosjekt 'Gjennomgående kollektivfelt i Trondheim', Asplan Viak. [Statens vegvesen. Evaluering av prosjekt Gjennomgående kollektivfelt i Trondheim. Utgave: 1 Dato: – PDF Gratis nedlasting \(docplayer.me\)](#)

Kategori

Bilfelt omgjort til kollektivfelt for å øke framføringshastigheten.

Beskrivelse

30. juni 2008 ble det innført gjennomgående kollektivfelt i begge retninger på strekningen Leangen til Sluppen. Hastigheten på de viktigste bussrutene i Trondheim hadde gått ned i perioden 2004-2006. Gjennomgående kollektivfelt skulle bidra til å bedre fremkommeligheten for busstrafikken inn og ut fra Trondheim sentrum.

Aktører

Miljøpakken, Trondheim kommune, Statens Vegvesen.

Data og evalueringsrapport av Asplan Viak.

Kontakt ang. data

Asplan Viak kan kontaktes ved spørsmål om data eller evalueringsrapporten.

Bykontekst

Endringene er foretatt i kollektivtraseer som knytter Trondheims Østlige, vestlige og sørlige områder til sentrum (se figur 1). Områdene er preget av sentrumsbebyggelse tilknyttet sentrum og ellers bolig og næringsbebyggelse. Kollektivtraseene er en del av kollektivårene i kommuneplanens arealdel for Trondheim kommune. Arealdelen åpner for tettere bebyggelse og besøksintensive virksomheter langs kollektivårene (kalt kollektivbuen).

I førsituasjonen var det kollektivfelt på det aller meste av strekningene i Innherredsveien. Det nye kollektivfeltet ved Rosendal åpnet ikke før i slutten av september 2008 og dermed er det ingen nye kollektivtiltak på østsiden av byen mellom før- og etterundersøkelsen.

På innfarten fra sør var det forventet konsekvenser av tiltakene, da kapasiteten på enkeltstrekninger for øvrig biltrafikk enn kollektivtrafikk ble redusert med cirka 1/3 i rushtidene. Det var forventet at tiltaket ville ha stor betydning for fremkommeligheten både på E6 og på sidevegene inn mot E6.

Kollektivsystem

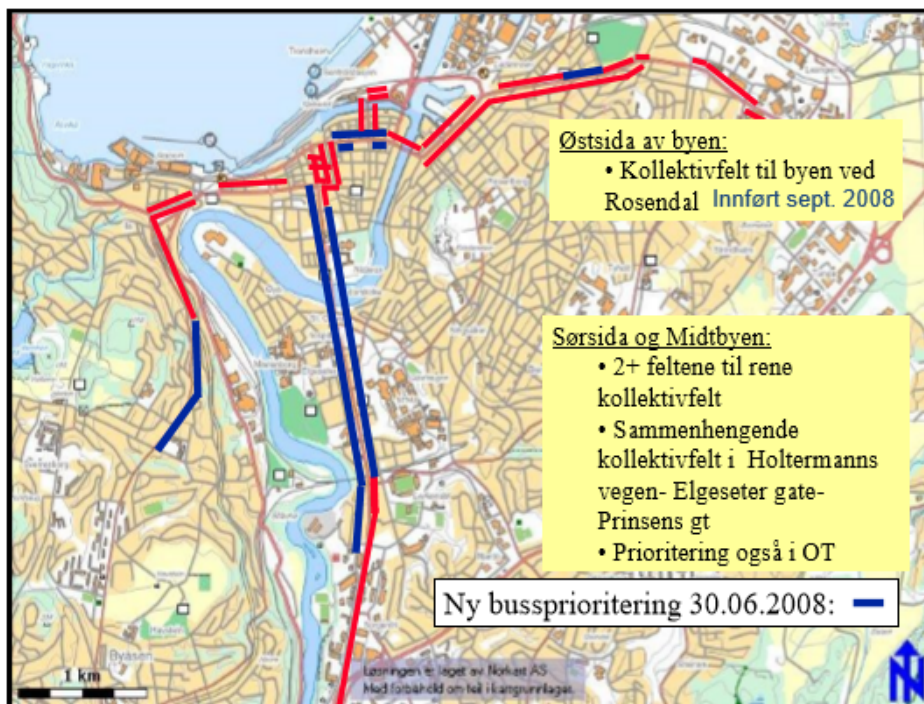
Buss

Endring

Innføring av gjennomgående kollektivfelt er et omfattende tiltak som er gjennomført på E6 og består av følgende deltiltak:

- Omgjøring av eksisterende sambruksfelt i Holtermanns vegen, Elgeseter gate og Elgeseter bru til kollektivfelt.
- Omgjøring av ordinære kjørefelt i Olav Tryggvasons gate, Prinsens gate og Elgeseter gate til kollektivfelt.
- Kollektivfelt mellom Thomas von Westens gate og Stadsing. Dahls gate (innført i slutten av september 2008).
- Totalt ca 5 km kollektivfelt
- Relativt omfattende informasjon og markedsføring av tiltaket

Endring gjelder



Figur 1: Bussprioritering i Trondheim før (rød) og etter (blå) innføring av gjennomgående kollektivfelt

Varighet

Tiltaket ble iverksatt 30. juni 2008.

Type data

For før og etterundersøkelsene er følgende registrert, beregnet og/eller beskrevet:

- Kjøretider for bil- og kollektivtrafikk – fremkommelighet på E6
- Kølengder og forsinkelser – fremkommelighet på sideveger
- Behov for supplerende tiltak - trafiksikkerhet på E6 og sideveger
- Antall kjøretøy, belegg og kjøretøysammensetning - bil og kollektiv på E6 sørinnfart
- Antall syklist - automatisk telling
- Tilfredshet etter innføring av tiltaket blant innbyggerne i Trondheim

Metode datainnsamling

Førundersøkelsen er registreringer/målinger og beregninger av situasjonen før etablering av gjennomgående kollektivfelt (5.-18. juni 2008).

Etterundersøkelsen er registreringer/målinger og beregninger etter etablering av gjennomgående kollektivfelt (9.-18. september 2008)

Målbare effekter

Samlet for morgen og ettermiddag i begge retninger til og fra sentrum har andelen busspassasjerer økt fra 44% til 48%. Andelen personer i bil har i samme periode gått ned fra

51% til 46%. Gjennomsnittshastigheten innenfor kollektivbuen i rushretning har også blitt høyere.

Tabell 2: Gjennomsnittshastighet innenfor kollektivbuen i rushretning i 2005 og 2008 etter innføring av gjennomgående kollektivfelt.

	Innenfor kollektivbuen (2005)	Innenfor kollektivbuen (2008- etter innføring kollektivfelt)	Endring i prosent
Gjennomsnitt morgenrush inn til sentrum fra sør og øst	16 km/t	18,6 km/t	+16%
Gjennomsnitt ettermiddagsrush ut fra sentrum fra sør og øst	13 km/t	16,3 km/t	+25%

Kjøretidsmålingene viser at bussene ut av byen i sørlig retning ut fra Midtbyen har fått bedret fremkommelighet, økt gjennomsnittsfart og mer stabile forhold. Overgang fra sambruksfelt til kollektivfelt inn mot Midtbyen har ikke gitt en effekt på fremkommeligheten ifølge registreringen av kjøretid for buss.

Andre/ikke målbare effekter

Registreringene i Holtermanns veg i dette prosjektet og trafikktellinger utført av Trondheim kommune viser at folk har lagt om sine reisevaner som følge av tiltaket. Antall biler i Holtermanns veg i morgen- og ettermiddagsrushet har gått ned. Dette har også sammenheng med at kapasiteten for biltrafikken er sprengt og kjørefeltet ikke kan avvikle mer trafikk. Samtidig har antallet biler pr. døgn økt på vegene øst for Holtermanns veg, noen som kan tyde på at flere bilister velger alternative ruter til Holtermanns veg/Elgeseter gate til/fra Midtbyen.

Automatiske tellinger av syklistene parallelt med Holtermannsveg viser at antall syklistene økte fra våren 2008 til slutten av august. Prosentvis økning av syklistene på denne strekningen er likevel mindre enn økningen i antall syklistene øst/vest over Stavnebrua.

Markedsundersøkelsen viste at blant de av Trondheims befolkning som hadde gjort seg opp en mening om gjennomgående kollektivfelt i 2008 var 55% negative og 45% positive til tiltaket. To år etter innføringen av tiltaket var imidlertid ca. to av tre innbyggere som hadde gjort seg opp en mening fornøyd med tiltaket. Resultatene tyder på at det blir mer og mer forståelse for prioriteringstiltak blant befolkningen, og samtidig at det er viktig at myndighetene har mot og evne til å la et tiltak 'sette seg' og tørre å stå på tiltak som i en startfase er upopulære.

Usikkerhet

Det påpekes i rapporten at flere forhold i forbindelse med førundersøkelsen gjør at man ikke kan trekke sikre konklusjoner på omfanget av konsekvensene:

- Busstreik som førte til flytting av tidspunkt og reduksjon av antall registreringer.
- Svært få registreringer i førperioden som følge av busstreik medførte at tilfeldige variasjoner i trafikken fikk store utslag på gjennomsnittsverdiene.
- Vegarbeid i Holtermanns veg med innsnevring fra to til ett kjørefelt ut av byen. Dette førte til store forsinkelser, fremkommelighetsproblemer og tilbakeblokkering av trafikken helt tilbake til Midtbyen.
- Oppstart av evalueringen og undersøkelsene startet tett på skoleferien og innføringsdag for tiltaket. Nye registreringer for en normalsituasjon i førperioden var derfor ikke mulig å gjennomføre.
- Undersøkelsen gir ikke et fullstendig bilde av alle konsekvenser av tiltaket. For eksempel er registrering av forholdene på sideveger i Midtbyen og øst for byen langs Innherredsvegen ikke med.
- Kravspesifikasjonen til evalueringen la opp til et begrenset antall registreringer og sammen med de uforutsette hendelsene i førregistreringene, gir resultatene et tynt grunnlag for å vise et totalt bilde på alle konsekvenser av tiltaket.