

Arbeidsnotat

Trafikksanering i Røa-krysset. Et innspill fra Røa Vels arbeidsgruppe Røa Mobilitet, 15.02. 2023.

ARBEIDSNOTATET

Røa Vels arbeidsgruppe Røa Mobilitet har fra velstyret fått mandat til å arbeide med innspill til mulige løsninger for å forbedre mobiliteten i Røa sentrumsområde. Røa-krysset er helt sentral i denne problematikken. Vårt ønske er at vi med disse innspill får aktivisert et profesjonelt arbeid med å komme opp med faglige og gjennomtenkte mulige løsninger slik at dagens vanskelige trafikk på Røa tilbys løsninger som fremmer mobiliteten for alle brukergrupper.

PROBLEMET

Røa er bydelssenter og et daglig servicesenter for et stort omland, som bl.a. inkluderer Hovseter, Bogstad, Øvre Ullern, og deler av Eiksmarka/Fossum i Bærum. Problemene med Røakrysset er: stor biltrafikk begge veier, men domineres av øst-vest på Rv 168. Hensikten med Røa-tunnelen var bl.a. å dempe dette trafikkkuppet og skape bedre forhold for myke trafikanter på Røa. Røa Vel har ikke oppgitt en tunneløsning. I mellomtiden må dagens Røa-kryss forbedres.

Presset på krysset er stort, en stor andel svingbevegelser sinker gjennomfarten i krysset. Det er i dag 3 lysfaser i krysset, der en av fasene håndterer svingbevegelser på tvers av kjøreretningen. Dette bidrar også til å redusere kapasiteten både for fotgjengere og bilister.

Kart_1 viser dagens kjøremønster og trafikkstrømmene gjennom krysset om ettermiddagen (Multiconsult 2021)



Kart 1. Trafikkstrømmer ADT Ettermiddag FØR OMLEGGING
Kilde Multiconsult 2021 Gatekonsept K4

Kartet viser også de to kryssene med mest fotgjengertrafikk. Røa-kryssets østlige del binder sammen Røa senter som er delt i to deler (nord-syd). Krysset ved Røahagan brukes mest av fotgjengerene fra Hovseter der det også bor mange blinde og rullestolbrukere som skal opp til bydelscenteret på Røa. I dag mangler det fortau her.

Røa Mobilitet har ikke hatt anledning foreløpig til å kvalitetssikre ADT-tallene gjengitt i både kart 1 og kart 2.

FORSLAG TIL LØSNING

Røa Vel, ved arbeidsgruppen Røa Mobilitet, foreslår gjennom flere tiltak, å øke mobiliteten i krysset både for biler og for fotgjengere. **Hovedgrepet her er å fjerne kryssende svingbevegelser for biler i selve krysset.** Dette kan gjøres ved å ta i bruk deler av gatenettet rundt for å håndtere disse svingene. Prinsippet med reduserte svingbevegelser er forlenget innført i travle bygater både i Oslo og i utlandet. Samtidig **fjernes dagens tredje lysfase** som også vil øke kapasiteten i krysset både for fotgjengere, bilister og for kollektivtrafikken til Bogstad.

For å få til økt kapasitet og avlastning av Røakrysset, foreslås en rundkjøring i krysset Sørkedalsveien/ Griniveien /Røahagan som vist på **kart_2**. Denne skal øke kapasiteten i dette i krysset og samtidig skape mer oversiktighet for fotgjengere som skal krysse gaten her.



Kart 2. Trafikkstrømmer ADT Ettermiddag ETTER OMLEGGING
Kilde Multiconsult 2021

Kart 2. viser endringer i trafikkmengdene (ÅDT) for ettermiddagstrafikken. For trafikken fra vest og syd skjer ingen endring etter vårt forslag til omlegging. For trafikken fra øst i Griniveien, mot krysset, vises 26% redusert trafikk.

Kommentar til beregning av endringer i trafikkstrømmene i Røa-krysset og sideveier.

Den største økningen skjer i Sørkedalsveien på strekningen mellom de to rundkjøringene. For trafikken fra nord mot krysset skjer en noe mindre økning etter omleggingen.

Alle tall her er basert på Multiconsults beregninger på oppdrag fra Bymiljøetaten i forbindelse med utredning av tunnelalternativer samt et gatekonsept for krysset. For å kunne gjøre en analyse av muligheter for omlegging av trafikken, har tall for svingbevegelser vært nødvendig. Det foreligger ingen senere trafikktegninger av alle bevegelser i krysset. Multiconsults beregninger er foreløpig lagt til grunn for trafikkstrømmene her.

Røa Mobilitet har foretatt egne tellinger som viser en del avvik fra Multiconsults resultater. Det foreslås derfor at det foretas mer komplette tellinger av morgen- og ettermiddagstrafikken i krysset fordi vi stiller spørsmål til ADT-tallene fra ny rundkjøring Røahagan/Sørkedalsveien/Griniveien.

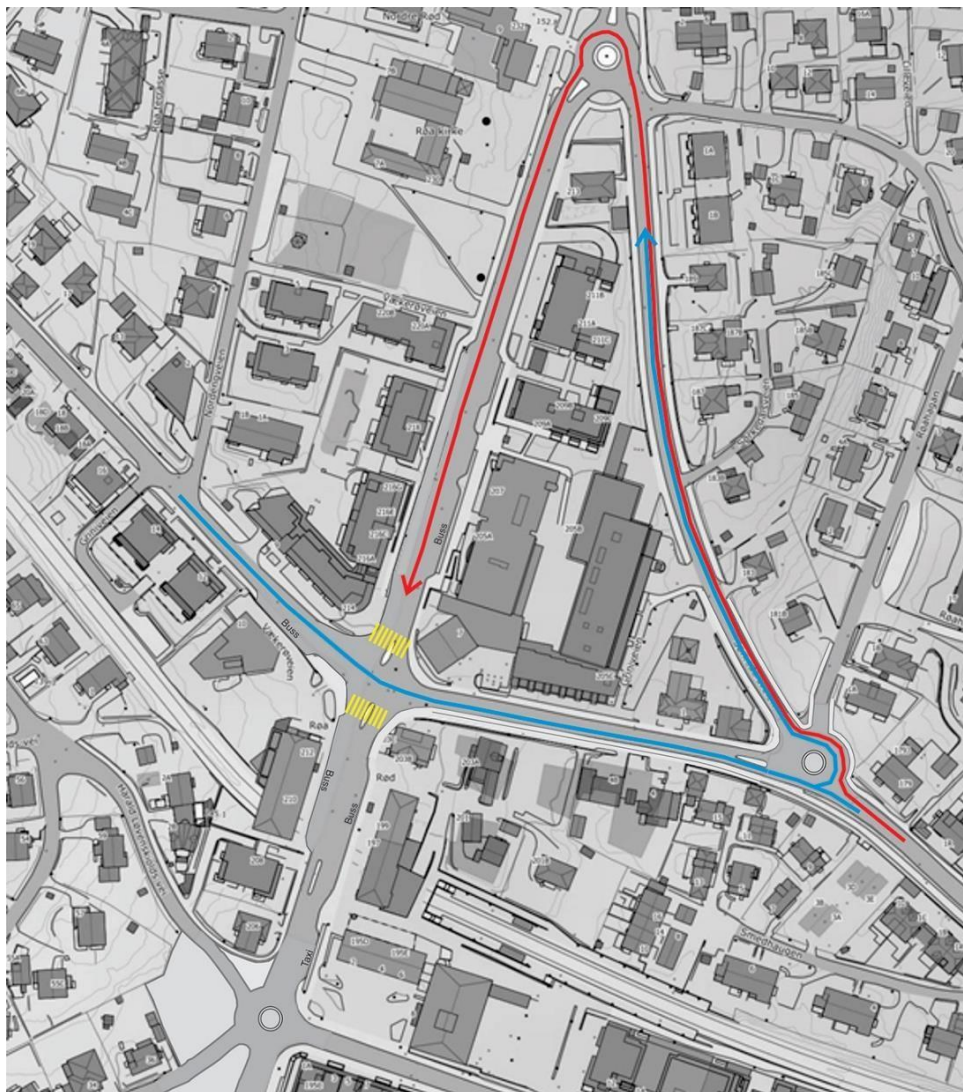
Lysintervallene i krysset foreslås redusert fra tre til to – med ett unntak

Dagens 3 lysfaser kan reduseres til 2 fordi svingbevegelser til venstre i krysset faller bort. Dette gir både fotgjengere og bilister mer tid til passering uten å vente i en tredje lysfase. Alle høyresvinger er beholdt som i dag, selv om en høyresving betyr at bilister må stoppe for passerende fotgjengere i feltet.

Hovedprinsippet om reduksjon av venstresvinger og mer effektiv fildisponering inn mot krysset, gjør det mulig å redusere fra dagens tre til to lysfaser. Dette betyr en del for kryssets kapasitet. Men vi har ett unntak. *Se neste side.*

UNNTAKET!

Unntaket er trafikk fra syd i Vækerøveien. Vi har opprettholdt dagens 2 fil-system, men endret høyrefil til å gjelde ikke bare sving til høyre nedover Griniveien, men også trafikk rett frem. Dagens system med kun høyresving hindrer smidig busstrafikk ut fra busstopp fordi bussen må krysse fil. Med rett frem trafikk unngår vi dette. Bussen slipper å presse seg over en fil som i dag kun skal til høyre.



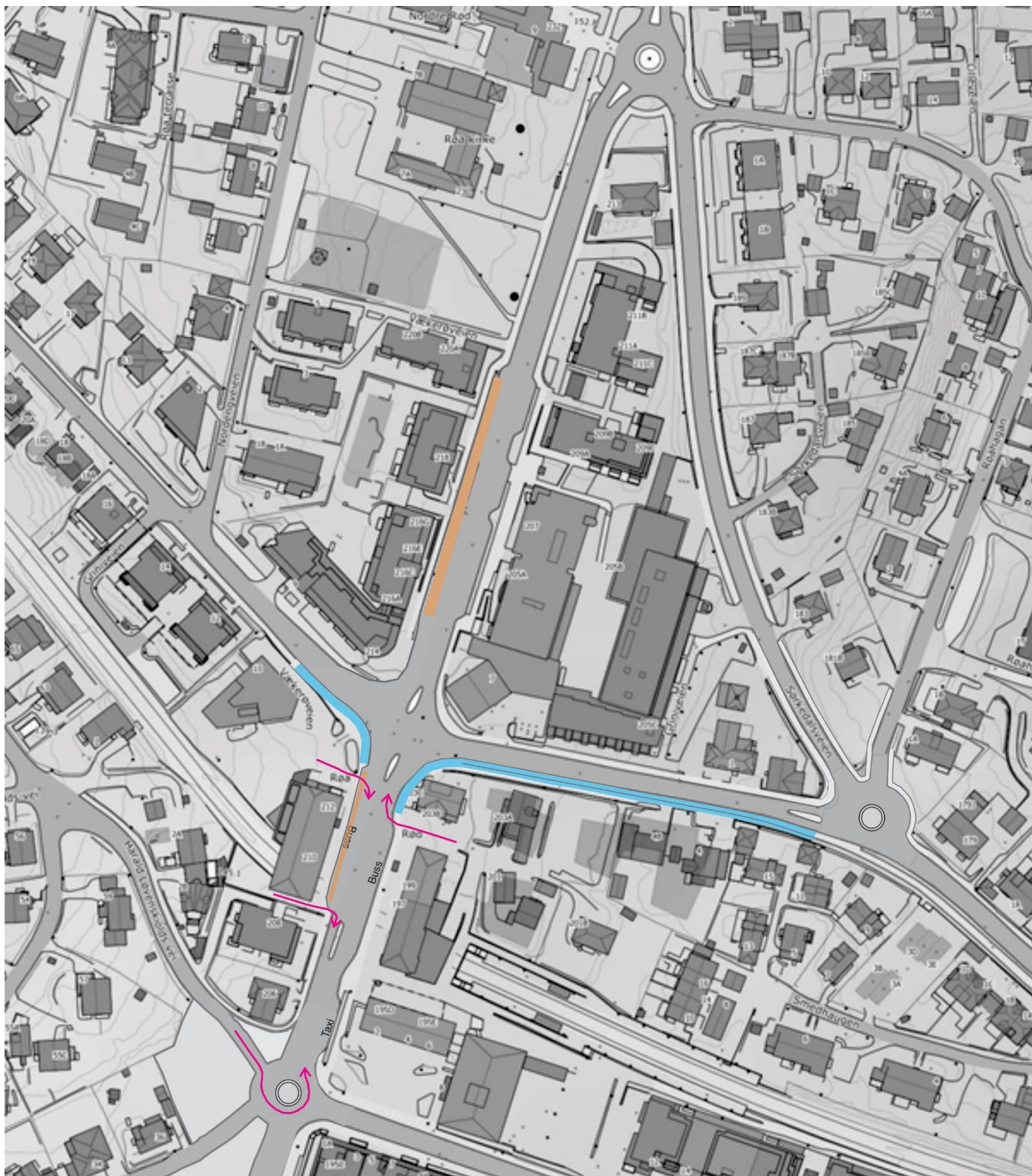
Kart 3. Trafikklys Fase 1 - ØST - VEST
SVINGMØNSTER ETTER OMLEGGING

— Fra vest: sving til venstre legges om rundkjøring i øst
— Fra øst: sving til venstre legges om rundkjøringer i øst og nord

Kart 3. viser omlegging av svingbevegelser når trafikken skal passere **fra øst mot vest**. Den røde linjen viser omleggingen der dagens trafikk svinger til venstre ned Vækerøveien. Den erstattes av en omvei via rundkjøring i nord. Blå linje viser biler fra vest og som skal mot Bogstad i nord. De må kjøre om rundkjøringen i øst ved Sørkedalsveien/Rødhagan.

Påbudte svingretninger

Fra flere sideveier og utkjøringer som leder ut i Vækerøveien er det i dag valgfrie svingretninger. Dette skaper til tider kaos og farlige trafikkstopp og trafikkflyt hemmes helt ut i Røa-krysset. Introduksjonen av rundkjøringen ved utløpet av Tore Hals Mejdells vei vil ivareta kravet om en smidig løsning etter svingpåbudet.. Se kart 5 på neste side som viser aktuelle påbud.



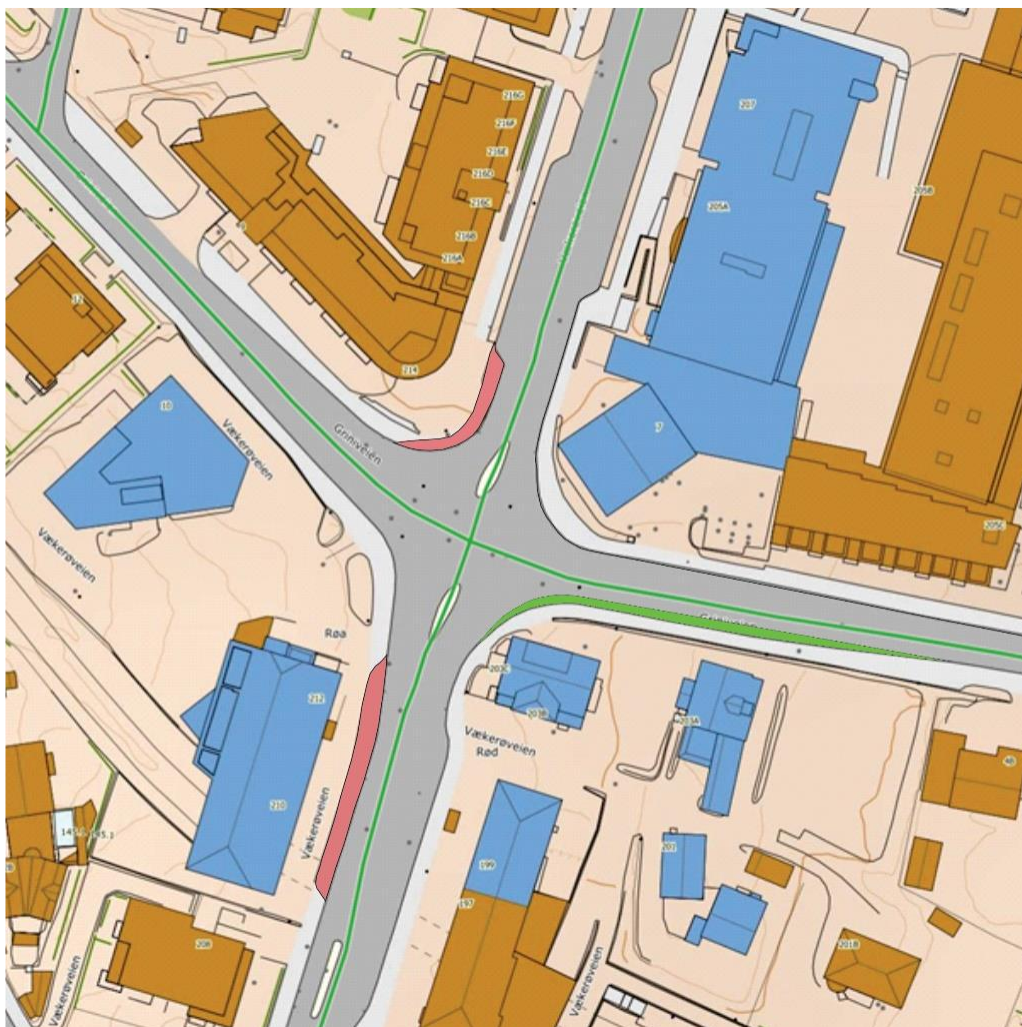
Kart 5. Etter omlegging

- Fotgjengerareal som blir til gateareal
- Gateareal som blir til fotgjengerareal

Ny busslomme utenfor Rema 1000

Dagens bussholdeplass utenfor Vækerøveien 208, på et fortau og uten lomme for bussparkering, i

den meget travle Vækerøveien, er en uakseptabel løsning. Det bør erverves grunn til busslomme utenfor REMA 1000 hvilket vil gi mye bedre trafikkflyt. Se kart nedenfor.



Rødt = dagens fortauareal som endres til ny bussholdeplass utenfor REMA 1000. Rødt utenfor Jernia brukes til noe bedre svingplass for trafikk mot Bærum.

Vrimlefase – må utredes!

I vårt arbeid med å finne gode forslag til forbedring av mobiliteten i Røa-krysset, har vi studert en interessant lysfase, på fagspråket kalt *vrimelefase*. Et vei-kryss som Røa-krysset kan lys-styres ved at alle biler som skal inn i krysset, fra alle kanter, får rødt lys. De myke trafikantar kan da krysse over i alle retninger, inklusive diagonalt. Denne løsningen finner vi utlandet og i Trondheim som har brukt slik lysstyring i svært mange år og med suksess.

Vi ønsker at innføring av vrimelefase som en 3. lysfase i Røa-krysset skal utredes og vurderes som et seriøst alternativ i Røa-løsningen.

Røa, 15. februar 2023

Jostein Albert Refsnes
Røa Vel/Arbeidsgruppe Røa Mobilitet



Vedlegg: Oppsummering løsningsprinsipper Forbedring Røa-krysset

Forbedring Røa-krysset. Oppsummering løsningsprinsipper.

Nedenfor er listet arbeidsgruppe Røa Mobilitets innspill til mulige løsningsprinsipper.

1. Reduksjon av venstresvinger i Røa-krysset

Begrunnelse: Venstresvinger i et kryss er flythindrende for både motorisert og myk trafikk.

2. Endring av filsystemet uten å strupe krysset

Begrunnelse: Dagens filsystem må endre noe, ikke strupe trafikken, men skape bedre flyt.

3. Påbudt svingretninger i sideveier og utkjøringer til Vækerøveien

Begrunnelse: dagens valgfrie svingmuligheter med kryssing av kjørefiler er en sikkerhetsrisiko og trafikkstopper. Nytt tilbud til disse trafikanter i form av bruk av to nye rundkjøringer.

4. Avlaste krysset med 2 nye rundkjøringer

Begrunnelse: Disse er en forutsetning for å gjennomføre pkt. a) og b) og c)

5. Bedre og sikrere holdeplass for buss 32 og 41 – ny holdeplass utenfor REMA 1000

Begrunnelse: Buss er helt sentral for mange brukere av kollektiv transport. Dagens ordning med stopp i Vækerøveien utenfor nr. 208 og holdeplass på fortauet, er en trafikkstopper og utgjør en sikkerhetsrisiko for myke trafikanter som bruker fortauet.

6. To lysfaser i stedet for dagens tre.

Begrunnelse: Reduksjon av venstresvinger og mer effektiv fildisponering gjør det mulig å redusere fra dagens tre til to lysfaser. ‘

7. En tredje lysfase for prioritering av de myke trafikanter – vrimlefase

Begrunnelse: Vrimlefase er et lysprinsipp som ikke er tatt i bruk i Oslo. Men i utlandet og Trondheim brukes dette. Dette alternativet bør utredes for bruk på Røa.

8. Bevisst bruk av ulikt gatedekke, farger og skilting

Begrunnelse: Det finnes mange gode referanser til at et bevisst bruk av ulike løsninger mht. Gatedekke, farger og skilting, bidrar til et godt trafikalt miljø. En god bruk av slike elementer vil gi det berømte og vanskelige Røa-krysset en viss miljøkarakter og bidra til bedre mobilitet og større sikkerhet.

Røa, 15. februar 2023

RØA VEL/ Arbeidsgruppe Røa Mobilitet