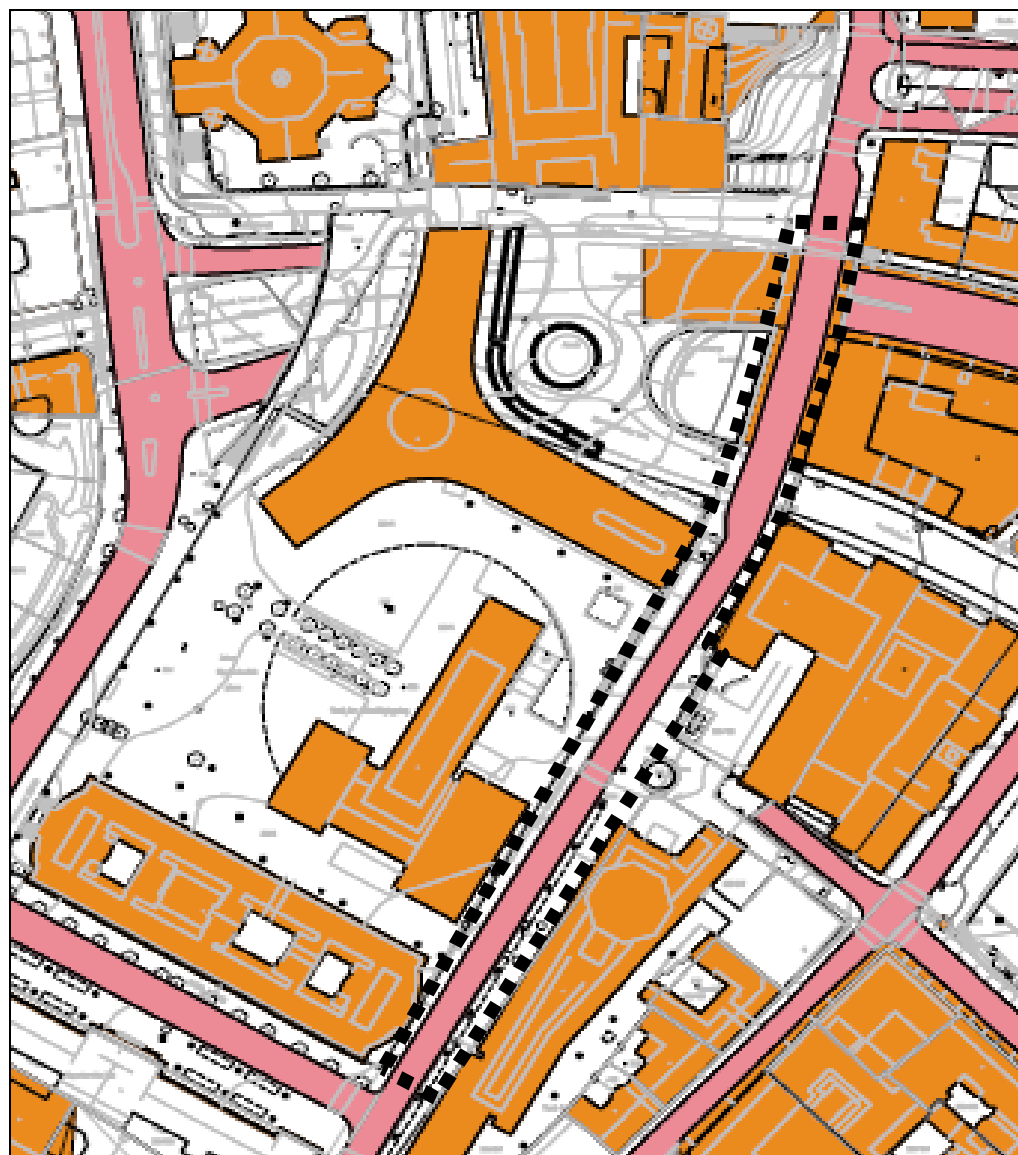


Forslagsstillers planbeskrivelse **Reguleringsplan Grubbegata - Regjeringskvartalet**

Forslagsstiller: STATSBYGG
Konsulent: VISTA Utredning AS

Oslo
25.januar 2006

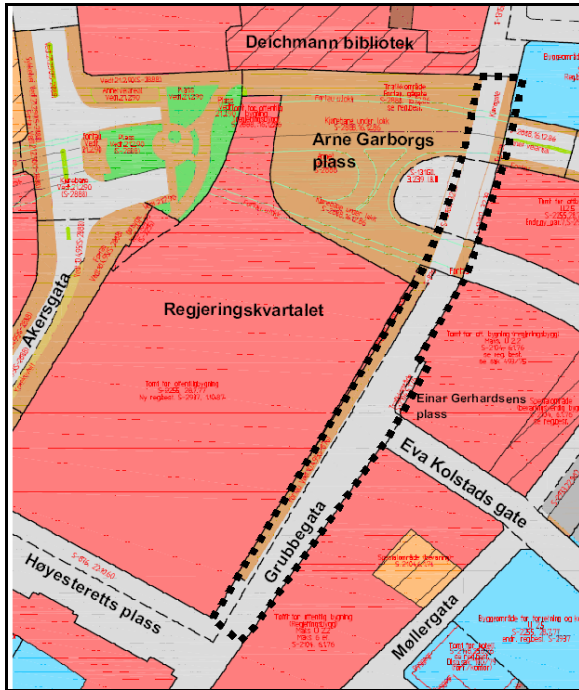


Innhold

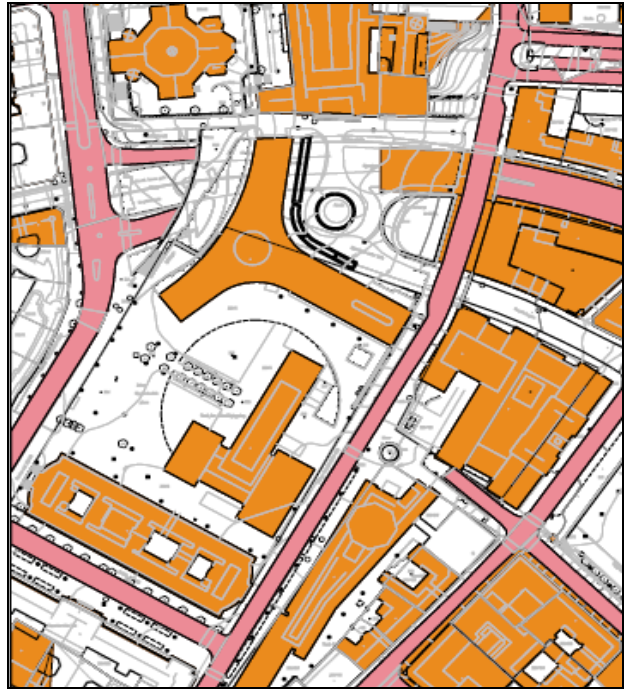
1. FORENKLET ILLUSTRASJON.....	3
1.1 Skisse – eksisterende situasjon.....	3
1.2 Skisse - mulig fremtidig situasjon	3
2. BAKGRUNN	4
3. EKSISTERENDE FORHOLD	4
3.1 Lokalisering og bruk.....	4
3.2 Planområdet og forholdet til tilleggende arealer	4
4. PLANSTATUS.....	7
4.1 Gjeldende overordnede planer.....	7
4.2 Pågående planarbeid	7
4.3 Gjeldende regulering	8
5. MEDVIRKNING.....	8
5.1 Innspill ved kommunalt samråd	8
5.2 Oppstartsmøte	9
5.3 Kunngjøringsinnspill	9
6. FORSLAGSSTILLERS FAGLIGE BEGRUNNELSE.....	12
6.1 Mulige tiltak i øvrige gater.....	12
7. PLANSKISSEN.....	13
8. KONSEKVENSER AV FORSLAGET.....	14
9. ILLUSTRASJONER.....	16
10. TIDLIGERE POLITISKE VEDTAK.....	17
VEDLEGG.....	17

1. FORENKLET ILLUSTRASJON

1.1 Skisse – eksisterende situasjon



Gjeldende regulering, med planavgrensning



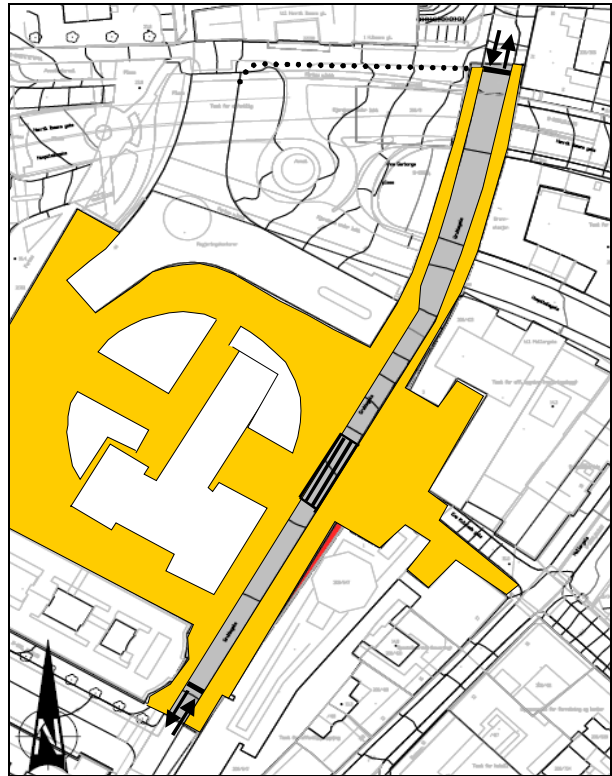
Gatekart med bygninger

1.2 Skisse - mulig fremtidig situasjon

De to kartene under viser til venstre forslag til reguleringsplan og til høyre en illustrasjon av mulig gatebruk med sammenhengende gangarealer.



Reguleringsforslag, inkludert plassering av sperrer



Illustrasjon: Sammenhengende gangareal

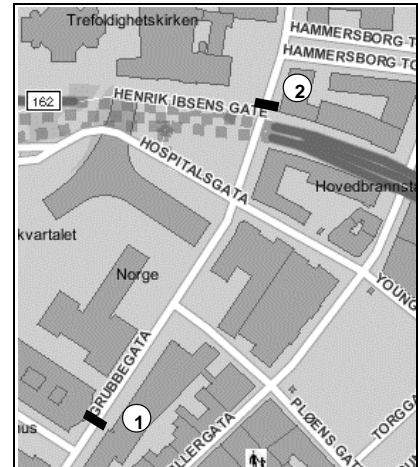
2. BAKGRUNN

Som et av flere sikringstiltak i Regjeringskvartalet har Statsbygg fått i oppdrag fra Moderniseringsdepartementet (MOD) å utarbeide en reguleringsplan, som grunnlag for å gjennomføre en permanent stenging av Grubbegata mellom Høyesteretts plass og Arne Garborgs plass.

For å oppnå en bedre sikkerhet i Regjeringskvartalene foreslås det å etablere en fjernstyrt sperre nord for Høyesteretts plass og senkbare pullerter rett nord for Arne Garborgs plass. Begge sperrene skal kunne åpnes ved behov.

På figuren til høyre:

- 1 Fjernstyrt sperre (som kan fjernstyres av utvalgte biler)
- 2 Senkbare pullerter (som vil være stengt til daglig, og kan senkes ved behov)



3. EKSISTERENDE FORHOLD

3.1 Lokalisering og bruk

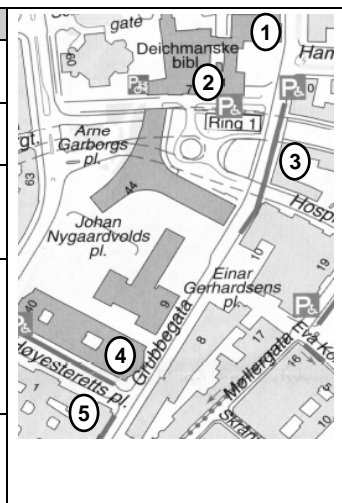
Grubbegata er en kommunal, offentlig vei i Oslo sentrum, gjennom Regjeringskvartalet. Det er en kort gate på ca 600 meter mellom Grensen og Fredensborgveien. Det foreslåtte planområdet omfatter ca 250 meter av gatas lengde, mellom Høyesteretts plass og Arne Garborgs plass.

Planens avgrensning er vist i kapittel 1.1, på foregående side.

3.2 Planområdet og forholdet til tiliggende arealer

Verneinteresser

NR	GNR/BNR	ADRESSE	BEVARINGSTYPE	BESKRIVELSE
1	208/45	Grubbegata 8	Spes.bev. Pbl § 25.6	Alt adr: Berggata 4 Krist kirkegård
2	208/305	Henrik Ibsens gt 1	Spes.bev. Pbl § 25.6	Deichmanske bibliotek
3	208/41	Arne Garborgs plass 1	Bevaringsverdig	Hovedbrannstasjonen
4	208/5	Akersgata 40	Bevaringsverdig	I dag: Finansdepartementet Regjeringskvartalet, gamle, regjeringsbygning
5	208/266	Høyesteretts plass 1	Bevaringsverdig	Høyesterett, kontorer for Staten Oslo gamle tinghus



Tabell og kart som viser de bygninger som er oppført på byantikvarens gule liste

I tillegg til bygningene på byantikvarens gule liste utgjør også de to regjeringsbygningene, Høybygget og Y-blokka, viktige deler av Grubbegatas utforming og preg.

Miljøfaglige forhold

De eneste relevante miljøfaglige forhold for dette planforslaget er knyttet til trafikken. Denne er beskrevet mer utførlig i avsnittet under, men dagens biltrafikk varierer mellom 2.100 og 6.000 (ÅDT) i de aktuelle gatene. Når det gjelder støy og luftforurensning bidrar denne trafikken relativt lite, i forhold til det generelle bidrag i et sentrumsområde som dette. Nasjonale grenser for støy og luftforurensning overskrides noen ganger i året langs Ring 1, men ikke inne i disse sentrumsgatene.

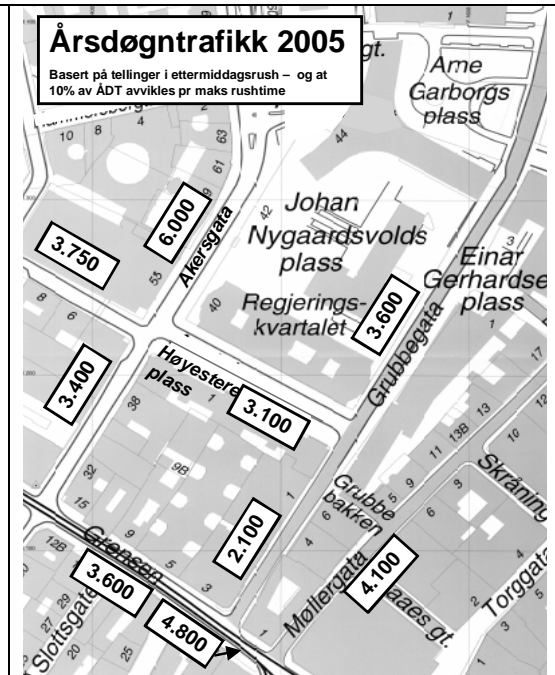
Trafikkforhold

Årsdøgntrafikk 2005.

Beregnet ÅDT er basert på tidligere beregninger fra PROSAM, samt nye tellinger foretatt i ettermiddagsrush 2005 (det er større trafikk i ettermiddagsrush enn i morgenrush, og dette er derfor valgt som dimensjonerende).

Trafikktall i de mest aktuelle gatene:

Grubbegata:	3.600 (ÅDT)
Høyesteretts plass:	3.100 (ÅDT)
Akersgata:	6.000 (ÅDT)



Det er gjennomført krysstellinger i de mest aktuelle kryss, som viser at de to kryssene Akersgata/Høyesteretts plass og Akersgata/Grensen i ettermiddagsrush er belastet opp mot sin kapasitetsgrense, med dagens utforming av kryssene. Med en mer rasjonell utforming og avvikling vil imidlertid begge kryssene kunne avvikle 20-30% mer trafikk enn i dag. Det vises for øvrig til vedlagt "Trafikkanalyse", datert 5.januar 2005, der trafikale forhold er beskrevet mer utførlig. Gatebruksplanen for Oslo sentrum, der alle gatene har ulike roller for de ulike transportformene, er også beskrevet i Trafikkanalysen.

Til sammen 25 avgiftsbelagte parkeringsplasser langs kantstein er lokalisert i Grubbegata, på strekningen mellom Einar Gerhardsens plass og Fredensborgveien. Alle ligger langs den østre siden av gata.

Parkeringsanlegget under Regjeringskvartalet har nedkjørsel både fra Grubbegata og Møllergata, der Møllergata er den mest brukte.

Lengst nord i Grubbegata ligger publikumsaktiviteter som Deichmanske bibliotek, Margaretakirken og OBOS. Alle har adkomst fra Grubbegata, men betjenes også fra andre gater. Det er ingen butikker eller kollektivholdeplasser i Grubbegata.

Grensen og Akersgata er i Gatebruksplanen hovedårer for både kollektiv- og sykkeltrafikk. I Grensen er det både trikk og buss, mens det i Akersgata er bussrutene 33, 37 og 46, der rute 37 er en av stamrutene i byens kollektivtilbud. Totalt har kollektivtrafikken 46 avganger pr time og retning i Grensen, og i Akersgata 20 avganger.

Det er opparbeidet sykkelfelt på begge sider i Akersgata, som fortsetter som en hovedåre i Ullevålsveien mot Sagene.

Gangtrafikken i Regjeringskvartalene skjer på tosidig fortau langs alle gatene, samt et nettverk av bilfrie forbindelser på tvers av Akersgata/Grubbegata/Møllergata. Gangtrafikken er stor, spesielt i Akersgata og Grensen.

Trafikksikkerhet

I fireårsperioden 2002-2004 har det skjedd 3 trafikkulykker i Grubbegata og 3 i Akersgata mellom Grensen og Keyersgate. 5 av ulykkene skjedde mellom to biler, den sjette mellom bil og fotgjenger. Dette er et lite antall ulykker, som trolig skyldes at det er mye trafikk i gatene, med mange kryssende fotgjengere, som bidrar til lave hastigheter.

Risiko- og sårbarhet

Regjeringskvartalene er på grunn av sin funksjon et mulig terrormål. Dagens gatebruk, der alle gater er åpne for trafikk, gjør at de enkelte bygninger er sårbare. For fotgjengere i strøket samt bebyggelsen rundt regjeringskvartalene er det ingen grunn til å anta at det er noe større risiko for å oppholde seg enn i byen for øvrig.

Sosial infrastruktur

Regjeringskvartalene har en offentlig funksjon med mange ansatte og mange besøkende. Adkomsten til disse er fra både Akersgata, Grubbegata og Møllergata. Oslo Hovedbrannstasjon ligger til Grubbegata, men har innkjørsel fra andre gater. Det samme gjelder Deichmanske bibliotek, Margareta kirken og OBOS.

Det er ingen holdeplasser for kollektivtrafikk i Grubbegata, men holdeplass for buss i Akersgata og for trikk i Grensen.

Teknisk infrastruktur

Følgende tekniske anlegg foreligger under bakken i Grubbegata:

- Vann- og avløpsetaten har ledningsnett 1.5 meter under bakken
- Viken Fjernvarme har ledningsnett som krysser Grubbegata på 4 ulike steder
- Telenor v/Canaldigital har kabler ut fra Finansdep. i hjørnet mot Grubbegata
- Hafslund Nett har et omfattende nett av strømkabler, samt gatelyskabler i hele gatas lengde

Estetikk og byggeskikk

Bebyggelsen langs Grubbegata har svært ulik utforming og byggestil, blant annet fordi bygningene er bygd til helt ulike tider og formål. Regjeringskvartalene med Høyblokka og Y-blokka, fra 1960- og 70-tallet, er mest karakteristisk, men også Deichmanske bibliotek og Margareta kyrkan, fra 1933 og 19(?) setter sitt preg på gata.

Uterommet rundt Høyblokka ble fornyet på 1990-tallet med vannspeil, belysning og nytt gategulv.

Stedsutvikling

Flere av regjeringsbygningene i Akersgata og Grubbegata ble bygget på 1990-tallet. Sammen med den eldre bebyggelsen utgjør kvartalene i dag en sentrumsbebyggelse der det ikke foreligger planer for fortetting eller videre byutvikling. Gateløpene er viktige for den etablerte kvartalsstruktur, og disse bør ikke uten videre endres eller fjernes.

Barns interesser

Det eneste relevante for barns interesser i denne saken er at trafikksikkerheten ivaretas. Dette er behandlet under "Trafikkforhold".

Universell utforming

I området rundt regjeringsbygningene er det i hovedsak lett å ta seg fram for funksjonshemmede. Det er oppbygget gangfelt både over Grubbegata på Einar Gerhardsens plass og over Akersgata ut fra Johan Nygårdsvolds plass. Kryssene i begge ender av Høyesteretts plass har nedsenket kantstein og er godt utformet. I krysset Høyesteretts plass/Akersgata er imidlertid fotgjengerovergangen i selve

krysskurven, og det er således ingen retningsangivelse for synshemmede. Arealene mellom regjeringsbygningene er godt tilrettelagt.

Det er mangelfull tilrettelegging i nordre del av området. I Akersgata på østsiden over Ring 1 er det for høye kantstein. Det samme gjelder for kryssing over gata ved bakken opp til Deichmanske bibliotek. I Grubbegata er det ikke tilrettelagt for kryssing med rullestol i nordre del, dvs fra Einar Gerhardsens plass opp til Fredensborgveien ved at det bare er nedsenket kantstein på østsiden. Her er det derfor aktuelt å vurdere å etablere en slik kryssing ved de foreslåtte senkbare pullerter mot nord (ved Arne Garborgs plass).

Juridiske forhold

Grubbegata er i dag en offentlig, kommunal vei, åpen for alminnelig ferdsel.

Interessemotsetninger

Stenging av Grubbegata for motoriserte kjøretøyer vil være i strid med interesser som har behov for flest mulig alternative reiseruter til og gjennom sentrum. Dette kan gjelde både privatpersoner og nyttetransport. Tiltaket kan også legge noen begrensninger på betjening inn og ut av virksomhetene langs gata, ved at nordre del av Grubbegata må betjenes fra nord via Fredensborgveien, samt at Oslo Brannstasjon ikke kan besøkes med bil fra Grubbegata.

4. PLANSTATUS

4.1 Gjeldende overordnede planer

Kommuneplan 2004 har som målsetting at arealbruken skal bidra til å realisere visjonen Hovedstaden Oslo- miljøby, kunnskapsby, kulturby, fjordby. Oslo skal være en åpen og inkluderende hovedstad med rom for mangfold og livsutfoldelse, og Oslo skal fremstå som en representativ og attraktiv hovedstad. Oslo har som mål bl.a. å være en trygg og tilgjengelig by og kommunen skal arbeide mot kriminalitet. Sentrumskerne og byrom bør utvikles slik at de fremstår som levende, attraktive og trygge områder. Oslos særtrekk, identitet og arkitektoniske kvaliteter må tas vare på og videreutvikles.

Kommunedelplan for indre Oslo – infrastruktur, bystruktur, bymiljø (vedtatt 02.12.1998) gir rammer for byutvikling, byreparasjon, miljøbevaring og transport i indre by og sentrum, samt at den trekker opp de langsiktige mål for de samme områder. Det er en strategisk plan, rettet mot nøkkeltiltak som kan fremme en ønsket byutvikling. Planen vil være et styringsredskap og følges opp med videre planarbeid for utvalgte områder og temaer. Kommunedelplanen sier at det er viktig at byutviklingen støtter opp om de identitetsskapende trekkene i bymønsteret. Ny teknisk infrastruktur og bebyggelse må utformes slik at bymønsteret bindes sammen, og at det ikke oppstår barrierer eller nedgraderte områder. Planområdet er en del av kommunedelplanens sentrumsområde, hvor prinsippene er bl.a. at byrom og gågater skal være trygge og vakre. Kollektivtransporten må få bedre vilkår og skal fortsatt være det dominerende transportmiddel til sentrum.

Prinsippplan for gatebruken i Oslo sentrum (vedtatt i bystyret 17.04.2002) definerer Grubbegata som gate for biltrafikk - sekundæråre. Mellom Høyesteretts plass og Grensen introduserer planen toveisregulering av Grubbegata istedenfor dagens enveisregulering (retning fra Grensen). For trafikk inn mot Grensen vil det bare bli tillatt å svinge til høyre. I Grensen mellom Grubbegata og Møllergata (og videre over Stortorgetts nordside) blir det kun tillatt for kollektivtrafikk.

4.2 Pågående planarbeid

Forslag til Kommunedelplan for byutvikling og bevaring. Planen skal være avklarende i forholdet mellom byutvikling og bevaring. Byrådet har lagt saken ut til offentlig ettersyn oktober 2005. Målet for sentrumsområdet er å opprettholde og styrke dets posisjon som landets ledende bysentrum. Mht. gate- og byromsstrukturer foreslås bestemmelser der tilgjengelighet står sentralt. Gater og byrom skal sikres offentlig og almen tilgjengelighet og utføres i varige materialer. Og gater, plasser og andre byrom med tilhørende møblering og øvrige innretninger skal ha god og varig, arkitektonisk kvalitet.

Frem 2005 og 2006. I 2003 ga Samferdselsdepartementet Statens vegvesen koordineringsansvaret for økt satsing på kollektivfremkommelighet med en hastighetsøkning på 20 prosent for buss og trikk i Oslo-området innen 2005. Oslo kommune, Oslo Sporveier og Stor-Oslo Lokaltrafikk deltar i arbeidet, som nå videreføres i Frem 2006. Bussrute 37 er et av pilotprosjektene. I retning fra sentrum tangerer ruten planområdet (trasé Grensen-Grubbegata-Høyesteretts plass_Akersgata).

4.3 Gjeldende regulering

Grubbegata er regulert til offentlig trafikkområde (kjørevei) i S-131GO, 3.2.39, I B III, med enkelte strekninger regulert til fortau i S-2888, 16.12.86 og i mindre vesentlig reguleringsendring av 10.04.95 (S-876).

S-2104 (06.01.76) er en liten del av Einar Gerhardsens plass.

5. MEDVIRKNING

5.1 Innspill ved kommunalt samråd

Plan- og bygningsetaten mottok et planinitiativ fra Statsbygg 06.09.2005, som ble sendt til samråd til de aktuelle etater. Det kom 4 merknader. Samrådsinnspillene følger som eget vedlegg.

Liste over samrådsinnspill

1. Oslo Sporveier, 27.10.2005
2. Byantikvaren, 09.11.2005
3. Helse- og velferdsetaten, 09.11.2005
4. Samferdselsetaten, 14.11.2005

Sammendrag av samrådsinnspill

Oslo Sporveier ønsker å bli trukket med i planarbeidet dersom planforslaget får betydning for bussrute 37.

Byantikvaren skriver: "Ingen kjente forhold som har betydning for planinitiativ i dette området".

Helse- og velferdsetaten skriver:

”Forurensset grunn:

Saken berører ikke problemstillinger tilknyttet forurensset grunn.

Støyforhold:

Det er ingen kjente støyforhold som har betydning for planinitiativ i dette området.

Luftkvalitet:

Planen berører ikke forhold som påvirker luftkvalitet i særlig grad.

Rekreasjon og nærmiljø:

Planinitiativet foreslår å stenge deler av Grubbegate for biltrafikk. Dette vil bidra til å bedre fremkommeligheten for syklende og gjøre gata mer attraktiv for gående. Planinitiativet har derfor positive konsekvenser for rekreasjon og nærmiljø.”

Samferdselsetaten skriver at:

- Det må utarbeides en trafikkanalyse før det fremmes reguleringssak.
- Gata bør omreguleres til privat vei, og i bestemmelsene må det stå at gata er åpen for allmenn ferdsel for gang og sykkel, samt at kabler fortsatt kan ligge i gata. Kommunen bør beholde eiendomsretten.
- Blindveier bør unngås og snuplass må vurderes, avhengig av hvor sperrene etableres.
- Gatebruksplanens føringer må følges i det videre arbeid.

Forslagsstillers kommentarer til samrådsinnspill

Oslo Sporveier er trukket med i planarbeidet.

Samferdselsetatens merknader er løst på følgende måte:

- Det er utarbeidet en trafikkanalyse, datert 05.01.2006, som er vedlagt planforslaget
- Forslaget innebærer omregulering til offentlig trafikkområde - plass, etter samråd med Plan- og bygningsetaten. Det er i bestemmelsene tatt inn at gata skal være åpen for allmenn ferdsel

med gang og sykkel, samt fortsatt anlegg for kabler. Kommunen beholder eiendomsretten til gategrunn

- Sperrere foreslås plassert slik at det ikke blir behov for snuplasser
- Gatebruksplanens intensjoner er fulgt, og det vil bli enklere å gjennomføre planen dersom også Gatebruksplanen gjennomføres.

5.2 Oppstartsmøte

Det ble avholdt oppstartsmøte i Plan- og bygningsetaten 20.12.2005, med følgende deltakere:

Plan- og bygningsetaten (PBE)

Oslo Sporveier

Samferdselsetaten

Brann- og redningsetaten

Statsbygg

VISTA Utredning AS

Plan- og bygningsetaten har oppsummert dette i notat 20.12.2005, og det ble inngått avtale mellom PBE og Statsbygg om videre framdrift, ved at tidspunkt for innsending av planforslag ble satt til 01.02.2006.

Det ble fra PBE angitt følgende utredningsbehov:

- Trafikkutredning av trafikale konsekvenser, særlig for kollektivtrafikken
- Sikkerhets- og risikovurdering
- Oversikt over andre aktuelle gater hvor sikkerhetstiltak kan være aktuelt

Det ble fra PBE angitt følgende føringer for området:

- Området må reguleres til offentlig trafikkområde – plass
- Området skal være normalt tilgjengelig for fotgjengere og syklist
- Det skal legges vekt på estetisk utforming og sammenheng med de tilstøtende plassene

5.3 Kunngjøringsinnspill

Varsel om oppstart av reguleringsarbeid ble kunngjort i Aftenposten og Dagsavisen 29.11.2005, med frist for kommentarer 19.12.2005. Likelydende varsel ble samtidig sendt til 39 adressater, etter liste fra Plan- og bygningsetaten. 13 merknader har kommet innen fristens utløp. Adresseliste og innkomne kunngjøringsinnspill følger som eget vedlegg.

Liste over kunngjøringsinnspill

- 1 Brann- og redningsetaten, 30.11.2005
- 2 Kultur- og kontorbygg Oslo KF, 02.12.2005
- 3 Beredskapssetaten, 06.12.2005
- 4 Vann- og avløpsetaten, 07.12.2005
- 5 Helse- og velferdsetaten, 15.12.2005
- 6 Trafikketaten, 15.12.2005
- 7 Samferdselsetaten, 22.12.2005
- 8 Byantikvaren, 27.12.2005
- 9 Fylkesmannen i Oslo og Akershus, 02.12.2005
- 10 Norges Handikapforbund, 08.12.2005
- 11 Anders Kristian Dahl, 06.12.2005
- 12 Aktieselskapet Henrik Ibsens gate 5, 15.12.2005
- 13 Foreningen Byfolk Oslo Sentrum, 19.12.2005

Sammendrag av kunngjøringsinnspill

- 1 Brann- og redningsetaten (BRE)
BRE har kontorer i samme bygning som Oslo Hovedbrannstasjon, med inngang fra Grubbegata. Denne inngangen er besøks- og vareadresse, og nyttes av leverandører og bilbud. Ved å sperre for biltrafikk, samt fjerne kantsteinsparkering, blir tilgjengeligheten vesentlig

reduisert. BRE ber om at det blir gitt en akseptabel mulighet for biltransport frem til inngangen, samt en begrenset korttidsparkering.

- 2 Kultur- og kontorbygg Oslo KF (KK)
KK er hjemmelshaver for eiendommen til BRE og Oslo Hovedbrannstasjon, og viser til de samme behov og ønsker som beskrevet i merknad 1.
- 3 Beredskapsetaten (BER)
BER har kontorer i samme bygning som BRE og brannstasjonen, med tilsvarende behov, og med tjenestebiler som har behov for tilgang hele døgnet. Ber foreslår følgende alternative løsninger:
 - Bommen flyttes mot sør, sør for brannstasjonen
 - Fortausparkering i Grubbegata reserveres for BER sine tjenestebiler
 - Uansett løsning gis BER sine tjenestebiler adgangstegn gjennom bommen
- 4 Vann- og avløpsetaten (VAV)
Hovedledninger må innarbeides i plangrunnlaget, og kummer som blir berørt må tegnes om og avklares med VAV.
- 5 Helse- og velferdsetaten(HEV)
 - Saken berører ikke problemstillinger tilknyttet forurenset grunn
 - Det er ingen kjente støyforhold som har betydning for planinitiativet
 - Ingen bemerkninger om luftkvalitet
 - Planinitiativet har positive konsekvenser for rekreasjon og miljø, for gående og syklende, ved at Grubbegata stenges for biltrafikk
- 6 Trafikketaten (TE)
TE mener at utbygger må finne alternativer til de avgiftsbelagte parkeringsplassene som forsvinner, fordi det er stort press på parkering i området.
- 7 Samferdselsetaten (SAM)
Sam viser til en mulig trafikkøkning på 50% i Akersgata og til kapasitetsproblemer i krysset Akersgata/Høyesteretts plass. Det er spesielt viktig at det beskrives tiltak for å hindre at bussrute 37 får dårligere avvikling. Det samme gjelder i krysset Akersgata/Thor Olsens gate og i krysset Grubbegata/Høyesteretts plass.
- 8 Byantikvaren (BYA)
BYA har ingen merknader til planforslaget.
- 9 Fylkesmannen i Oslo og Akershus (FOA)
FOA sin beredskapsstab er positive til at sikkerheten i regjeringskvartalet blir bedret.
- 10 Norges Handikapforbund Oslo (NHO)
NHO foreslår at parkeringsplassene opprettholdes og at personer med parkeringskort og/eller TT tillates kjøring til disse.
- 11 Anders Kristian Dahl (AKD)
AKD mener det er en dårlig ide å stenge Grubbegata, fordi det blir trafikkvekst og dårligere flyt i andre gater. Det foreslås i stedet at eventuelle terrormål flyttes ut av byen.
- 12 Aktieselskapet Henrik Ibsens gate 5 (AHI)
Henrik Ibsens gate 5 huser 8 bedrifter med behov for varetransport, drosjer og bud. Det er stopperestriksjoner ved inngangen til Henrik Ibsens gate. Drosjer har eksempelvis ikke lov til å stoppe for av- og påstigning. AHI foreslår å flytte bommen nærmere regjeringskvartalet, enten ved brannstasjonen eller ved Y-blokka.
- 13 Foreningen Byfolk Oslo Sentrum (FBO)

FBO representerer over 70% av alle eiendommene i sentrum. De viser til at forslaget ikke stemmer med Gatebruksplanen, fordi Grubbegata bør være en av de gatene som kan avvikle biltrafikk siden her ikke er restauranter og butikker. Det ønskes ikke at parkeringsplasser og tilgjengelighet til sentrum skal reduseres.

FBO spør hva slags sentrum vi ønsker, og om sikkerhetstiltak skal få styre trivsel og tilgjengelighet. FBO ønsker en åpen by for flertallet, og aksepterer derfor ikke at Grubbegata stenges for biltrafikk.

Forslagsstillers kommentarer til kunngjøringsinnspill

- 1 Brann- og redningsetaten (BRE)
BRE vil måtte benytte kjøreadkomst fra Henrik Ibsens gate, og eventuelt drosje- og budadkomst i Grubbegata via Fredensborgveien, med en gangavstand på ca 40 meter fra pullertene ved inngangen til Deichmanske bibliotek. Varelevering og lignende kan avtales og gis adgang.
- 2 Kultur- og kontorbygg Oslo KF (KK)
Se kommentar over.
- 3 Beredskapssetaten (BER)
Pullertene kan ikke flyttes lenger mot sør, fordi den da må bygges sør for Hospitalsgata og vil komme helt inntil Y-blokka. Adkomsten blir derfor som beskrevet under 1. Det vil dessuten være åpning for at et visst antall tjenestebiler gis adgangstegn gjennom den fjernstyret sperren i syd.
- 4 Vann- og avløpsetaten (VAV)
Kart over hovedledningene i Grubbegata vedlegges planforslaget, og når det foreligger et forslag til hvor det er behov for gravearbeider vil VAV bli kontaktet.
- 5 Helse- og velferdsetaten(HEV)
Ingen kommentar.
- 6 Trafikketaten (TE)
Utbygger har ikke anledning til å anviser alternative parkeringsplasser, men viser til Gatebruksplanens intensjon om å redusere antall parkeringsplasser på gategrunn i sentrum.
- 7 Samferdselsetaten (SAM)
Trafikale forhold er utredet i vedlagte trafikkanalyse, datert 05.01.2006. Kapasiteten i de tre kryssene er beskrevet, inkludert tiltak for å oppnå akseptabel framkommelighet for bussene.
- 8 Byantikvaren (BYA)
Ingen kommentarer til merknaden, men bevaringsverdig bebyggelse i Grubbegata er listet opp i kapittel 3.2.
- 9 Fylkesmannen i Oslo og Akershus (FOA)
Ingen kommentar.
- 10 Norges Handikapforbund Oslo (NHO)
Det vises til kommentar til merknad 6.
- 11 Anders Kristian Dahl (AKD)
Utbygger mener det er viktig å beholde regjeringskvartalet i sentrum av Oslo, og mener videre at det foreslåtte tiltak i liten grad reduserer tilgjengeligheten og trivselen i sentrum.
- 12 Aktieselskapet Henrik Ibsens gate 5 (AHI)

Fra de foreslåtte pullertene til balustraden med inngang til Henrik Ibsens gate 5 blir gangavstanden maks 10 meter. Pullertene kan ikke flyttes lenger mot sør (se begrunnelse i merknad 3). Adgang gjennom den fjernstyrte sperren i syd ved spesielle behov kan avtales.

13 Foreningen Byfolk Oslo Sentrum (FBO)

Dersom Gatebrukplanen gjennomføres vil behovet for gjennomkjøring i Grubbegata bli mindre enn i dag, fordi biltrafikken reduseres i de tilstøtende gater (Grensen og Akersgata). Akersgata og Thor Olsens gate vil da være en god alternativ reiserute. Når det gjelder om sentrum skal være et åpent område for flertallet, kan utbygger ikke se at dette tiltaket har store konsekvenser, men er enig i at dette er et prinsipielt viktig spørsmål. Vi viser til kapittel 8, om konsekvenser av forslaget under punkt om trafikkforhold, for en utdyping av dette.

6. FORSLAGSSTILLERS FAGLIGE BEGRUNNELSE

Av sikkerhetsmessige årsaker for Regjeringskvartalene foreslås det å stenge Grubbegata for gjennomkjøring med en fjernstyrt sperre rett nord for Høyesteretts plass og senkbare pullerter rett nord for Arne Garborgs plass. Begge sperrene skal kunne åpnes ved behov. Grubbegata skal fortsatt være åpen for allmenn ferdsel for gange og sykkel.

Begrunnelsen for tiltaket er at det ikke skal være åpent for fremmede biler å kjøre helt inntill regjeringsbygningene, slik det er i dag. Sperrene må utformes på en slik måte at de vil stoppe tunge biler i fart, som betyr at de må fundamenteres en meter under gatenivå.

Det foreslås å omregulere Grubbegata fra offentlig vei til offentlig trafikkområde – plass, på strekningen mellom Høyesteretts plass og nordsiden av Arne Garborgs plass. I reguleringsbestemmelsene foreslås det at gata skal være åpen for gange og sykkel og til bruk for kabler og ledninger. Kommunen skal fortsatt ha eiendomsrett til gategrunnen, og staten får ansvar for vedlikehold og snøbrøyting.

På grunn av en unøyaktighet i tidligere plankart er det regulert inn et lite areal til ”Bygeområde – offentlig bygning” som gjelder regjeringsbygget RA4.

Trafikale konsekvenser av forslaget er beskrevet i notatet ”Reguleringsplan – Forslag til stenging av Grubbegata. Trafikkanalyse”, datert 05.01.2006. Denne vedlegges planbeskrivelsen.

Hovedkonklusjonen er at det ikke er særlig ledig kapasitet i Akersgata til å flytte trafikken fra Grubbegata hit, men at det er små trafikkmengder og at dette vil tilpasse seg det gatenettet som til enhver tid er åpent. Gatebruksplanen for Oslo sentrum bør gjennomføres for å redusere totaltrafikken i Grensen, Grubbegata og Akersgata. Dersom bussrute 37 blir hindret i krysset Akersgata/Høyesteretts plass, foreslås det å vurdere et eget høyresvingefelt for buss i dette krysset.

6.1 Mulige tiltak i øvrige gater

Det er kun i det aktuelle området i Grubbegata hvor sperretiltakene foreslås som permanente tiltak. Dagens kjøretøysperre i Eva Kolstadsgate oppgraderes og det foreslås et mindre antall pullerter ved hjørnet mot Møllergata.

Det vil også bli foreslått sperretrinn i Akersgata mellom G-blokken og VG-bygget, samt i nord ved trafikkøyt Hospitalgata - Teatergata. Videre foreslås sperretrinn ved Utenriksdepartementet i Kronprinsens gate. Disse sperretrinnene, i Akersgata og Kronprinsens gate, skal ikke etableres som permanente eller i daglig drift, men skal kunne aktiveres ved behov. Disse er ment å erstatte eventuelt behov politiet har for å etablere midlertidige og ikke sikkerhetsmessige fullverdige løsninger, i gitte situasjoner.

7. PLANSKISSEN

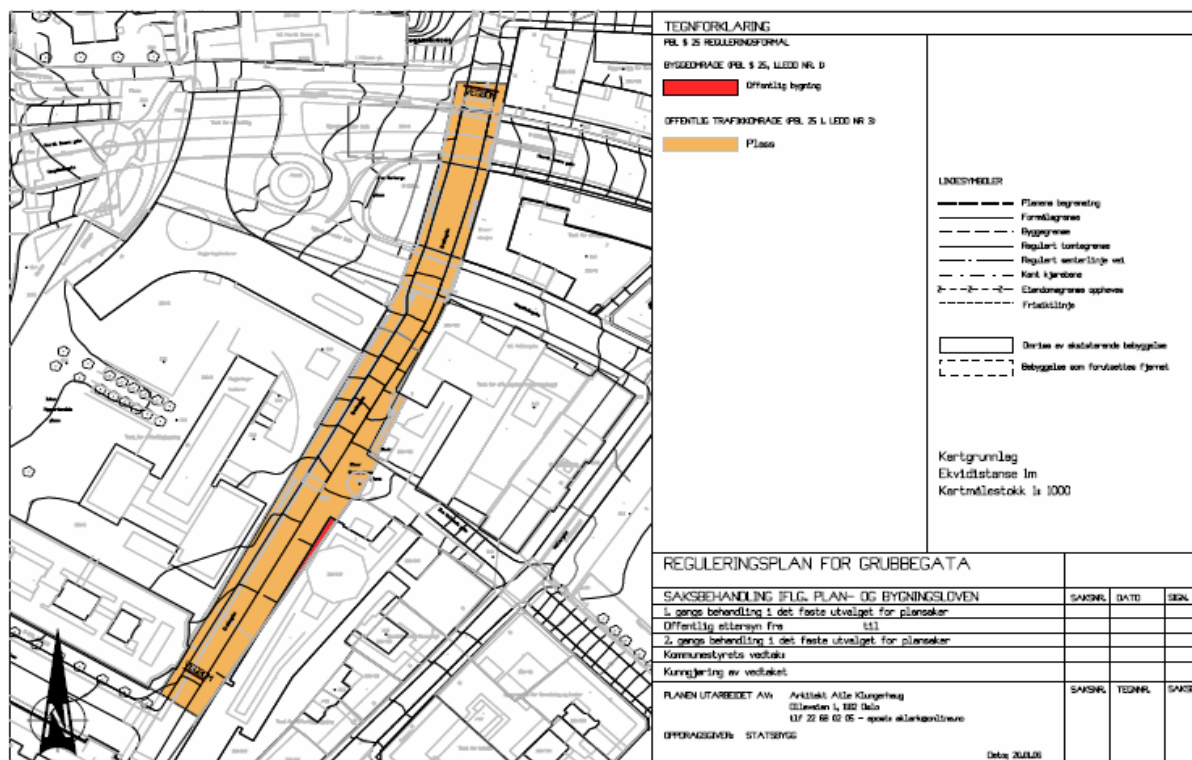
Reguleringsplan Grubbegata – Regjeringskvartalet.
Forslag til stenging av Grubbegata.

Reguleringsformål

Grubbegata foreslås regulert til offentlig trafikkområde - plass, på strekningen rett nord for Høyesteretts plass til rett nord for Arne Garborgs plass. Fortauslinjer opprettholdes som i dag, og er markert på plankartet. Et lite areal til byggeområde – offentlig bygning er regulert inn for å rette opp en tidligere unøyaktighet.

Bebyggelsens plassering

Det etableres to sperrer i Grubbegata, en som kan fjernstyres (av utvalgte biler) rett nord for Høyesteretts plass, og en som består av senkbare pullerter rett nord for Arne Garborgs plass. Begge sperrere kan åpnes ved behov.



Forslag til reguleringsplan, plankart datert 20.01.2006 (Større versjon i vedlegg).

Verneinteresser

Verneverdige bygninger er beskrevet i kapittel 3.2. Disse berøres ikke av planforslaget.

Miljøfaglige forhold

Støy og luftforurensning vil bli mindre i Grubbegata og noe større i Akersgata. Dersom Gatebruksplanen gjennomføres vil det bli mindre trafikk i begge gatene.

Trafikkforhold

Forslaget om å stenge Grubbegata betyr at ca 3.600 (ÅDT) biler må avvikles på en annen måte. 800 av disse er trafikk til og fra Regjeringskvartalet, hvorav noen vil slippe gjennom sperren og noen vil flyttes til andre gater (Møllergata, Akersgata) eller avvikles med andre reisemidler. Ca 2.800 biler er gjennomkjøring som med dagens trafikkmønster vil ha det mest naturlige alternative veivalg via Akersgata. En slik trafikkøkning er det imidlertid ikke kapasitet til i rush gjennom krysset Akersgata/Høyesteretts plass, og vi antar derfor at det meste av denne trafikken vil velge andre reiseruter, reisetider eller reisemåter. Se kapittel 9 for mulige løsninger.

Gjennomføring av Gatebruksplanen vil redusere trafikken i de aktuelle gatene, og redusere konsekvensene av å stenge Grubbegata.

12 parkeringsplasser med avgift langs kantstein i Grubbegata, mellom Einar Gerhardsens plass og Hammersborg torg, må fjernes.

Risiko- og sårbarhet

Sikkerheten i Regjeringskvartalene blir bedre ved at det ikke blir mulig å kjøre fremmede biler inn til regjeringsbygningene.

Teknisk infrastruktur

Ledningsnettet i Grubbegata blir ikke berørt av planforslaget.

Estetikk og byggeskikk

Bygningsmiljøet i Grubbegata berøres ikke av planforslaget, men det vil bli lagt vekt på at utformingen av sperrene tilpasses best mulig til de eksisterende bygninger. Gatemøblering og gatebelegg vil også bli vurdert i denne sammenheng.

Sperringen i syd vil utformes som en stålkonstruksjon. Sperretrinnet skal kunne fjernstyres. Det er med andre ord ikke behov for å etablere egen vaktbu. Fasiliteter i G-blokken kan benyttes dersom det i gitte situasjoner skulle være behov for en vakt.

Sperretiltakene nord i Grubbegata er av lettere type enn i sør og vil kunne utformes uten å komme i for stor konflikt med omgivelsene. De av pullertene som skal kunne heves/senkes vil bli av stål. Denne type pullerter finnes det allerede flere av i kvartalet. Illustrasjon av de to sperrene er vist i kapittel 9.

Barns interesser

Barns interesser i Grubbegata ivaretas ved at fortauene opprettholdes som i dag, og ved at det blir betydelig mindre trafikk.

Universell utforming

Etablering av sperren nord for Arne Garborgs plass gjør det lettere å etablere en universell gatekrysning nord i Grubbegata, i tilknytning til adkomst til Deichmanske bibliotek.

Juridiske forhold

Kommunen opprettholder eiendomsretten til gategrunn i Grubbegata, som i dag.

8. KONSEKVENSER AV FORSLAGET

Konsekvensene av forslaget er i all hovedsak knyttet til trafikale forhold. Disse er beskrevet under, sammen med noen andre tilgrensende konsekvenser.

Overordnede planer og mål

Av de overordnede planer som er beskrevet i kapittel 4, er det bare Gatebruksplanen for Oslo sentrum som er så konkret at den har direkte betydning for forslaget. Intensjonene i Kommunedelplan for Oslo indre by, når det gjelder trafikale forhold i sentrum, er ivaretatt i Gatebruksplanen.

Planforslaget om å stenge Grubbegata er ikke helt i tråd med Gatebruksplanen, men kan heller ikke sies å være i konflikt med den. I Gatebruksplanen er Grubbegata foreslått åpen og toveis, for trafikk til og fra eiendommene, samtidig som Grensen foreslås stengt for gjennomkjøring. Det betyr at det meste av dagens gjennomkjøring i Grubbegata uansett vil måtte forsvinne, når Gatebruksplanen gjennomføres. De trafikale forhold i disse kvartalene vil bli best ivaretatt dersom både planforslaget og Gatebruksplanen gjennomføres, fordi dette vil redusere trafikken i alle gatene.

Alle virksomheter langs Grubbegata vil fortsatt kunne betjenes fra denne, men adkomsten til Oslo Hovedbrannstasjon og Beredskapsstaten fra Grubbegata får en økt gangavstand på ca 40 meter. Kjøreadkomst blir som i dag fra Henrik Ibsens gate.

Verneinteresser

Planforslaget har ingen konsekvenser for de bevaringsverdige bygningene som ligger langs Grubbegata.

Miljøfaglige forhold

Støy og luftforurensning vil bli mindre i Grubbegata og noe større i Akersgata. Dersom Gatebruksplanen gjennomføres vil det bli mindre trafikk i begge gatene.

Trafikkforhold

Forslag om å stenge Grubbegata for gjennomkjøring vil medføre at ca 2.800 biler pr døgn i stedet vil ha Akersgata som det mest naturlige veivalg. En slik overføring av trafikk vil ha to negative konsekvenser:

- Akersgata er hovedårer for kollektiv- og sykkeltrafikk, og økt biltrafikk vil være en ulempe for begge disse funksjonene og for den betydelige gangtrafikken
- Krysset Akersgata/Høyesteretts plass vil få dårligere trafikkavvikling. Dette krysset er imidlertid allerede i dag belastet opp mot sin grense i ettermiddagsrush, og med dagens utforming vil det ikke være kapasitet til den antydende trafikkøkning. Erfaring tilsier at trafikken vil tilpasse seg tilgjengelig kapasitet etter en tid, slik at økningen i Akersgata ikke vil bli stor

Dersom Gatebruksplanen for Oslo sentrum blir gjennomført, ved å stenge Grensen for gjennomkjøring med bil, vil biltrafikken i Grensen og Grubbegata reduseres så mye, at Akersgata ikke vil få særlig økt trafikk. Gjennomføring av Gatebruksplanen vil gi en positiv effekt på både trafiksikkerhet, støy og forurensning.

Dersom Gatebruksplanen **ikke** gjennomføres, vil stenging av Grubbegata medføre at totaltrafikken i området blir mindre enn i dag, begrenset av tilgjengelig kapasitet, men at trafikken øker noe i Akersgata. Dette kan medføre at avviklingen i krysset Akersgata/Høyesteretts plass blir dårligere enn i dag, både for bil-, kollektiv-, sykkel- og fotgjengertrafikk. Dersom bussrute 37 blir hindret i krysset Akersgata/Høyesteretts plass, foreslås det å vurdere et eget høyresvingefelt for buss i dette krysset.

Risiko- og sårbarhet

Sikkerheten i Regjeringskvartalene blir bedre ved at det ikke blir mulig å kjøre fremmede biler inn til regjeringsbygningene. Et regjeringskvartal vil uansett representere en risiko for omkringliggende bebyggelse og offentlig ferdsel. Det foreslåtte tiltaket vil ikke endre denne situasjonen.

For di sperrene kan fjernstyres vil de ikke være et hinder for utrykningskjøretøyer i akutte situasjoner.

Barns interesser

Barns interesser i Grubbegata ivaretas ved at fortauene opprettholdes som i dag, og ved at det blir betydelig mindre trafikk.

Universell utforming

Etablering av sperren nord for Arne Garborgs plass gjør det lettere å etablere en universell gatekrysning nord i Grubbegata, i tilknytning til adkomst til Deichmanske bibliotek.

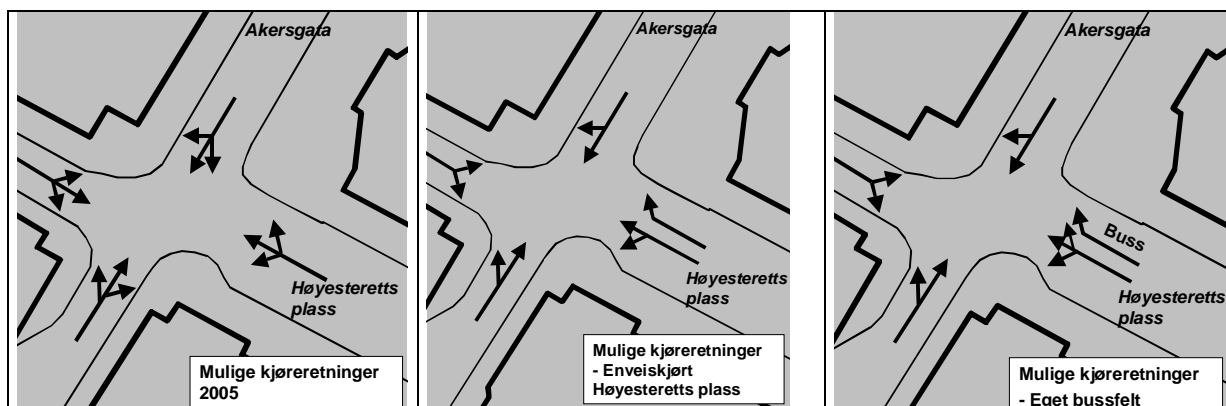
Interessemotsetninger

Stenging av Grubbegata for motoriserte kjøretøyer vil være i strid med interesser som har behov for flest mulig alternative reiseruter til og gjennom sentrum.

Sikkerhetstiltak mot terror og andre uønskede hendelser kan oppleves som utrivelige og er en innskrenkning av bevegelsesfriheten i et bysenter. Dette må vurderes i hvert enkelt tiltak, og vi mener at i dette tilfelle vil hensynet til åpenhet ivaretas ved at gaten blir åpen for fotgjengere og syklist.

9. ILLUSTRASJONER

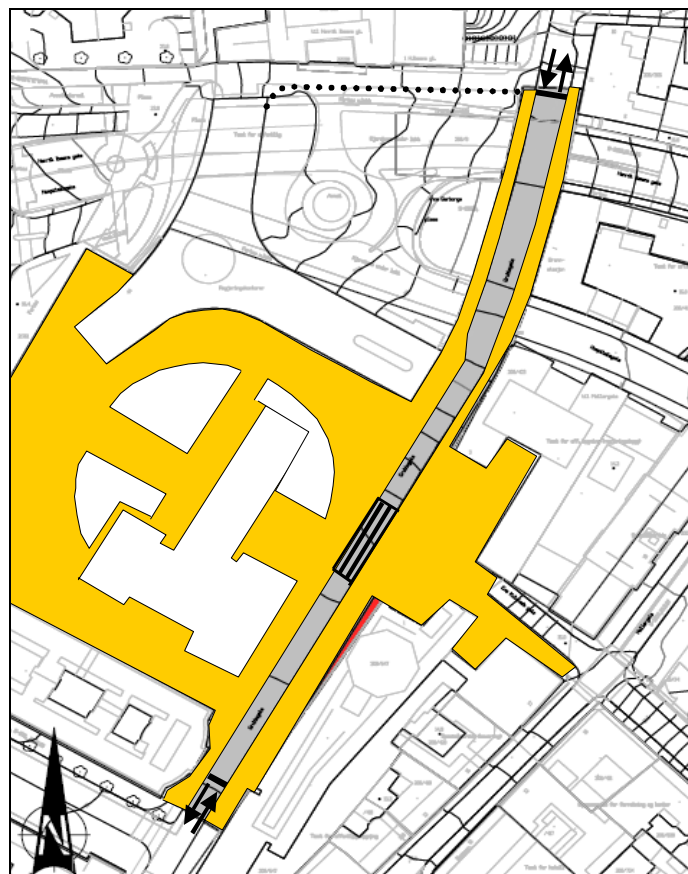
Følgende illustrasjoner, som ikke er gjenstand for vedtak og derfor ikke juridisk bindende, viser noen konsekvenser av forslaget.

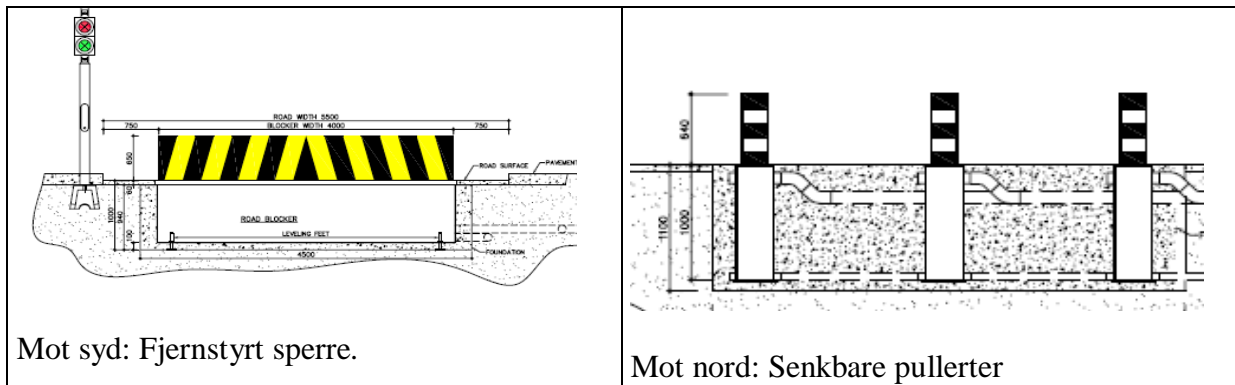


Figuren viser krysset Akersgata/Høyesteretts plass med tre ulike løsninger når det gjelder mulige kjøreretninger gjennom krysset:

- Dagens løsning
- Enveiskjørt Høyesteretts plass, som følge av at Grubbegata stenges
- Eget høyresvingefelt for buss inn i Akersgata, som en mulig løsning dersom bussrute 36 og 46 blir hindret av biltrafikken

Illustrasjonen under viser hvor de to sperrene foreslås plassert, og at areal for fotgjengere og syklist er sammenhengende og åpent, slik det er i dag. Illustrasjonen viser dessuten en rekke med pullerter i hekken langs nordsiden av Arne Garborgs plass, mot gangveien forbi Deichmanske bibliotek.





Illustrasjonene over viser sannsynlig utforming av de to sperrene, mot syd ved Høyesteretts plass og mot nord ved Arne Garborgs plass.

10. TIDLIGERE POLITISKE VEDTAK

Saken har tidligere ikke vært politisk behandlet.

VEDLEGG

1. Plankart. 20.01.2006
2. Trafikkanalyse. 05.01.2006
3. Planinitiativ. 06.09.2005 (Innsendt tidligere)
4. Samrådsinnspill (4stk: Byantikvaren, Oslo Sporveier, Helse- og velferdsetaten, Samferdselsetaten: Innsendt til PBE høsten 2005)
5. Varsel om oppstart. Annonse, brev og adresseliste. 29.11.2005
6. Innspill til oppstartsvarsel (13 stk)
7. Kart med hovedledninger (Se vedlegg 6, brev fra Vann- og avløpsetaten)