



Grubbegata, Regjeringskvartalet Planforslag til offentlig ettersyn Reguleringsplan

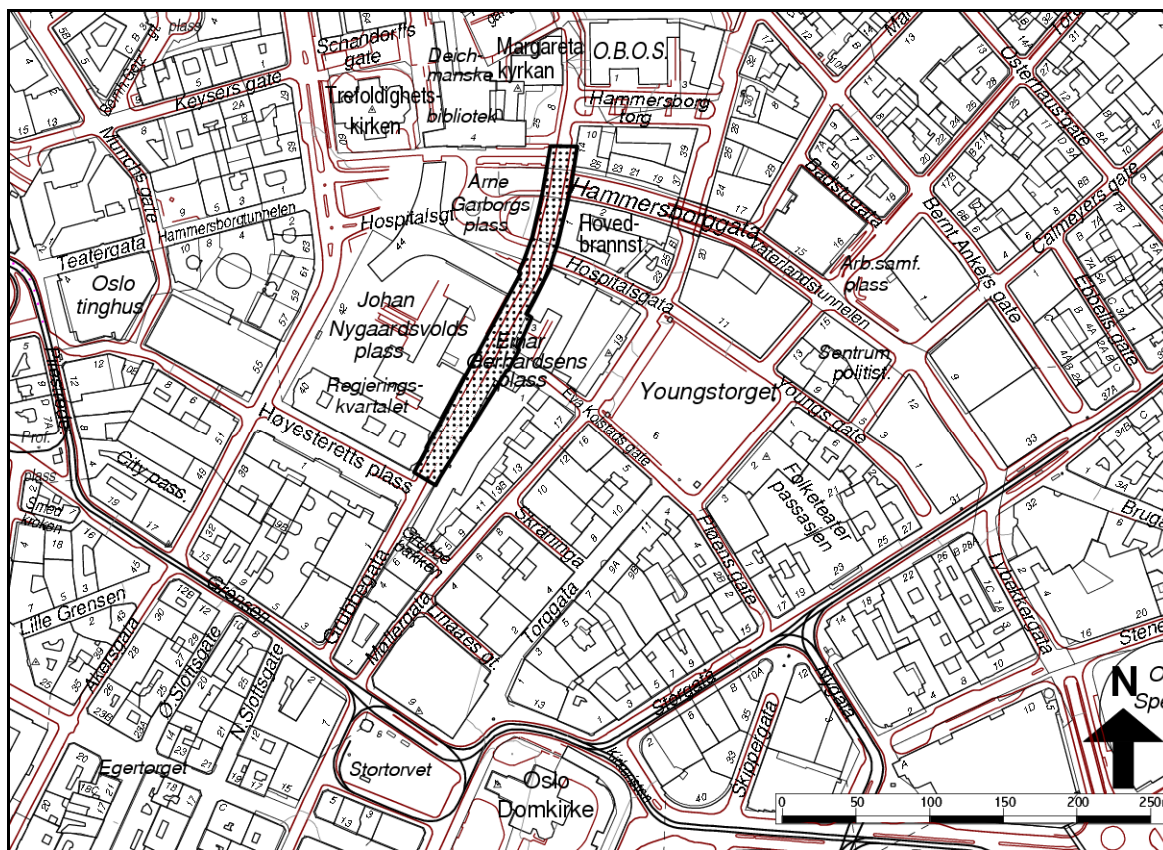
Området foreslås regulert til offentlige trafikkområder - plass og byggeområde – tomt for offentlig bygning (regjeringsbygg). Hensikten er å forbedre sikkerheten mot terror ved å stenge Grubbegata for biltrafikk.

Plan- og bygningsetaten anbefaler planforslaget

Plan- og bygningsetaten ber om bemerkninger til forslaget i løpet av høringsperioden fra: 26.06.2006 til: 16.08.2006.

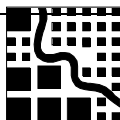
Vi gjør oppmerksom på at også innsigelser må sendes innen fristen.

Forslagsstiller: Statsbygg og Vista Utredning AS



Bydel: Sentrum
Veinr: Vei 12411

Saksnummer: 200510718
Dokumentnummer: 16
Saksnummer oppgis alltid ved henvendelse



INNHold

Plan- og bygningsetatens saksfremstilling

Saksgang	side	2
Sammendrag	side	3
Plan- og bygningsetatens kommentarer til bemerkninger	side	6
Plan- og bygningsetatens foreløpige vurdering	side	7
Forminsket plankart	side	10
Planbestemmelser	side	11
Vedtak om offentlig ettersyn	side	12

Trykte vedlegg

1. Forslagsstillers planbeskrivelse
2. Samrådsinnspill
3. Forhåndsuttalelser
4. Prinsippplan for gatebruken i Oslo sentrum - utdrag
5. Trafikkanalyse (Vista Utredning AS)

Utrykte vedlegg

1. Plankart i målestokk 1 : 500

SAKSGANG

Kunngjøring

Igangsetting av planarbeidet ble kunngjort 29.11 2005 i Aftenposten og Dagsavisen. Samtidig ble varsel sendt grunneiere og rettighetshavere m. fl..

Vurdering av forskrift om konsekvensutredning

Planforslaget er vurdert iht. plan- og bygningslovens kapittel VII-a ”konsekvensutredninger” med tilhørende forskrift. Tiltaket faller ikke inn under forskriftens oppfangingskriterier og skal derfor ikke konsekvensutredes.

Behandling av planforslaget

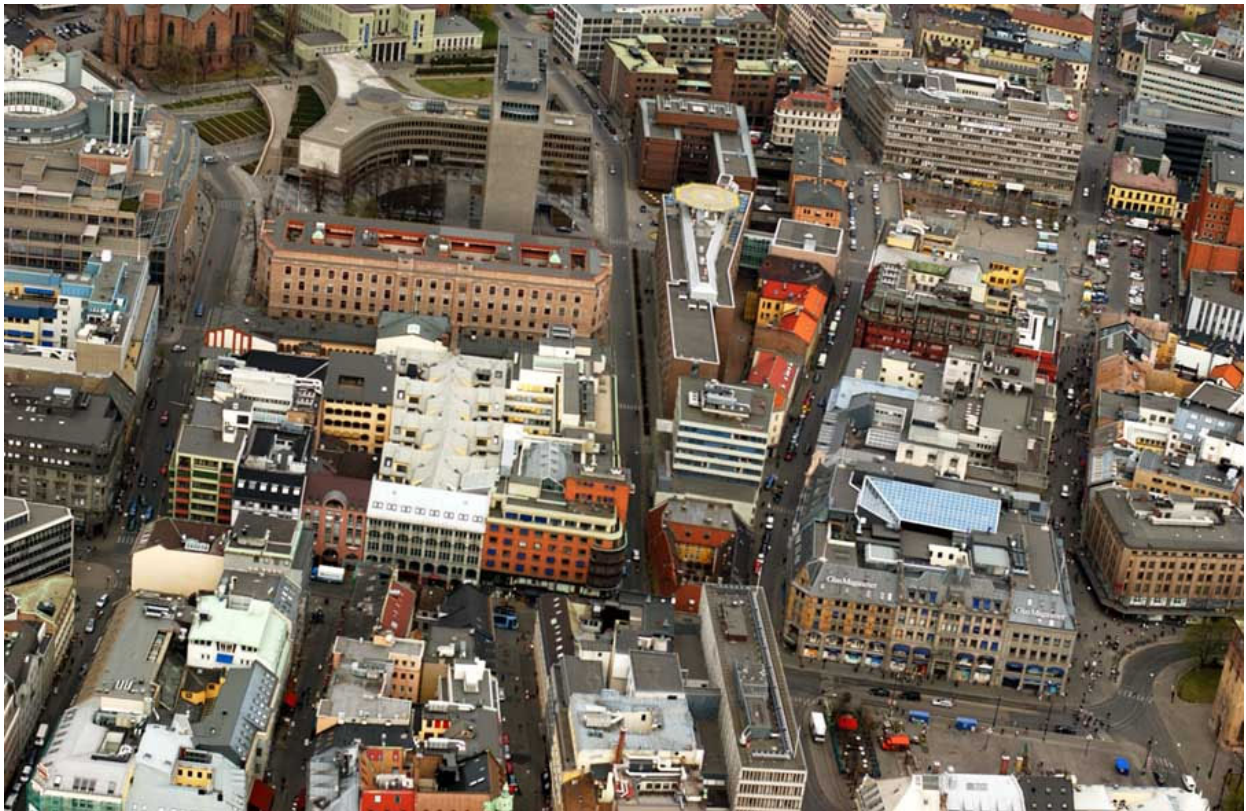
Tilstrekkelig materiale forelå fra forslagstiller 31.01.2006.

Etter offentlig ettersyn vil innkomne bemerkninger bli referert, kommentert og eventuelle endringer innarbeidet. Saken er planlagt oversendt Rådhuset for politisk behandling 2. eller 3. tertial 2006.

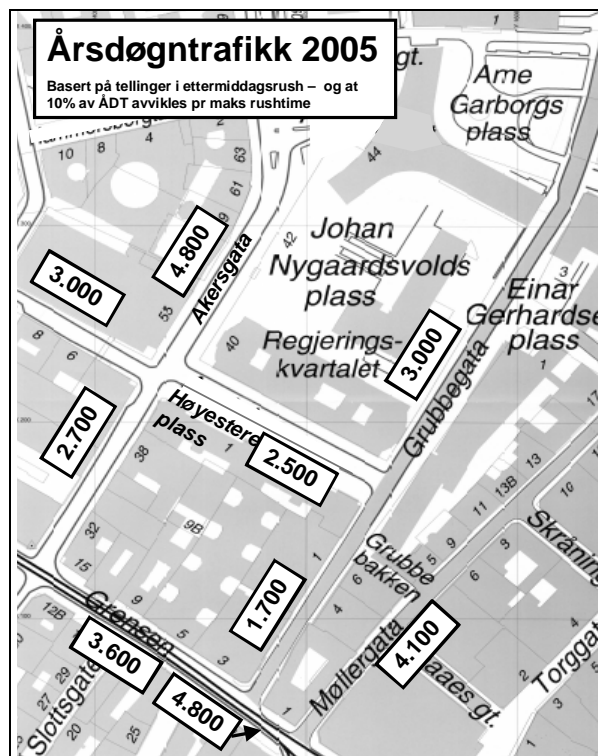
SAMMENDRAG

Bakgrunn

Planområdet omfattter en strekning på ca. 250 m langs Grubbegata, fra Høyesteretts plass til like sør for Hammersborg torg, ved kjøreadkomst til Deichmans bibliotek. Hensikten med planforslaget er å



Skråfoto av Grubbegata, Akersgata, regjeringskvartalet



Beregnet ADT for noen sentrumsgater, høsten 2005.

forbedre sikkerheten for Regjeringskvartalet mot terror ved å stenge den aktuelle delen av Grubbegata for gjennomkjøring med bil. Dette er ett av flere sikringstiltak i regjeringskvartalet. Statsbygg har fått i oppdrag av Moderniseringsdepartementet å utarbeide reguleringsplan.

Grubbegata er i dag åpen for all trafikk og har en trafikkmengde på ca. 3600 kjt/døgn (ÅDT). Det er offentlig kantsteinsparkering langs deler av strekningen. Gata er regulert som offentlig trafikkområde (kjørevei, fortau). I gjeldende prinsipplan for gatebruken i Oslo sentrum er den vist som en gate (sekundæråre) med gjennomkjøring.

Det er tidligere gjennomført sikringstiltak med pullerter osv. langs gata, og den er opparbeidet med solide beplantningskasser etc. mellom fortau og kjørebane langs regjeringsbygningene.

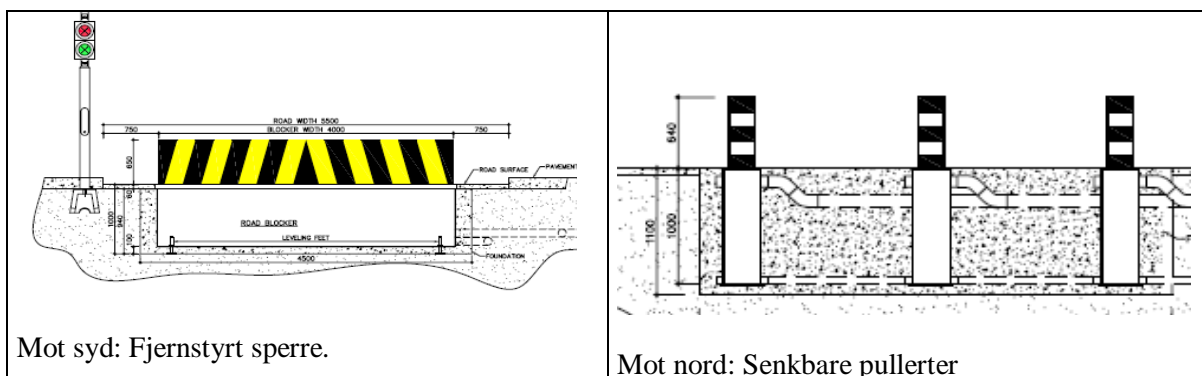
Det er busstrafikk i Grubbegata sør for planområdet, i Høyesteretts plass og Akersgata. Linje 37 er Sporveiens tyngste busslinje og første stambusslinje. En gjennomsnittsdag på holdeplassen Apotekergata er det ca. 3000 av- og påstigende passasjerer samlet for begge retninger. Stambusslinjer er viktige busslinjer som bl.a. skal karakteriseres ved høy frekvens og høy standard på holdeplasser og materiell. Linje 37 kjøres i dag med 5 min frekvens begge retninger i rushtidene og med 7,5 min frekvens på dagtid. Etter kl 18 kjøres med 10 min frekvens og etter kl 22 (og de første avgangene på morgenen) kjøres med 15 min frekvens. I tillegg til linje 37 betjenes også holdeplassen Apotekergata av linjene 33 (Filipstad - Ellingsrudåsen) og 46 (Ullerntoppen - Kvadraturen).

Beskrivelse av planforslaget

For å oppnå en bedre sikkerhet i Regjeringskvartalene foreslås det å etablere to sperrer i Grubbegata.

Rett nord for Høyesteretts plass foreslås det å stenge Grubbegata med en fjernstyrt sperre som er en stålkonstruksjon. Sperren skal kunne fjernstyres av utvalgte biler.

Like nord for Arne Garborgs plass settes opp senkbare pullerter som skal sperre gata permanent, men som skal kunne senkes etter behov. Sperrene skal utformes på en slik måte at de vil stoppe tunge biler i fart, som betyr at de fundamenteres en meter under gatenivå.



Forslagsstillers illustrasjon som viser sannsynlig utforming av de to sperrene, mot syd ved Høyesteretts plass og mot nord ved Arne Garborgs plass.

Området skal være generelt tilgjengelig fra sør for tilkjøring av tjenestebiler mm., i tillegg til utrykningskjøretøyer, mens området fra nord bare skal være tilgjengelig for utrykningskjøretøyer eller andre særskilte behov.

Gata foreslås regulert som åpen for alminnelig ferdsel for fotgjengere og syklister, og tenkes utformet med fortau på begge sider som i dag. Opparbeidingen kan bli noe endret, med vekt på høy kvalitet. Reguleringsformål foreslås som offentlige trafikkområde - 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. I bestemmelsene er det også foreslått utarbeidelse av utomhusplan før tiltaket iverksettes

På grunn av en unøyaktighet i tidligere plankart er det regulert inn et lite areal til "Byggeområde – offentlig bygning" som gjelder eksisterende bygg, dvs. regjeringsbygget RA4.

Konsekvensene av forslaget er bl.a. at sikkerheten i regjeringskvartalet økes. Stengingen av Grubbegata vil føre til at dagens gjennomkjøringstrafikk, ca. 2800 kjøretøyer pr. døgn, vil opphøre. Mulige alternative ruter er først og fremst via Akersgata. Dette kan medføre avviklingsproblemer for både biltrafikk og for bussene som går i Grubbegata (fra Grensen), Høyesteretts plass og Akersgata. Krysset Akersgata/Høyesteretts plass vil få dårligere trafikkavvikling. Avbøtende tiltak som et eget høyresvingefelt kan bli nødvendig . Offentlig kantsteinsparkering (12 plasser) fjernes. Biltilgjengeligheten til Grubbegata vil bli dårligere for kontorene til Brann- og redningsetaten og Beredskapskontoret. Det kan bli nødvendig å avtale adgang for tjenestebiler og varelevering. De estetiske virkningene vil være størst i søndre ende pga. den solide sperrekonstruksjonen, mens pullertene i nord vil ha mer begrenset virkning.

Forhåndsuttalelser

Det er innkommet 13 forhåndsuttalelser ved kunngjøring av planoppstart.

Brann- og redningsetaten, Arne Garborgs plass 1, 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 redusert. Etaten ber om at det blir gitt en akseptabel mulighet for biltransport frem til inngangen, samt en begrenset korttidsparkering.

Beredskapssetaten, Arne Garborgs plass 1, har kontorer i samme bygning som Brann- og redningsetaten og brannstasjonen, med tilsvarende behov, og med tjenestebiler som har behov for tilgang hele døgnet. Det foreslås alternative løsninger: Bommen flyttes sør for brannstasjonen, eller at fortausparkering i Grubbegata reserveres for etatens tjenestebiler. Og etatens tjenestebiler må ha adgangstegn gjennom bommen.

Helse- og velferdsetaten bemerker at Planinitiativet har positive konsekvenser for rekreasjon og miljø, for gående og syklende, ved at Grubbegata stenges for biltrafikk.

Trafikketaten mener at utbygger må finne alternativer til de avgiftsbelagte parkeringsplassene som forsvinner, fordi det er stort press på parkering i området.

Samferdselsetaten 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.

Fylkesmannen i Oslo og Akershus, beredskapsstaben, er positiv til at sikkerheten i regjeringskvartalet blir bedret.

Norges Handikapforbund Oslo foreslår at parkeringsplassene opprettholdes og at personer med parkeringskort og/eller TT tillates kjøring til disse.

Aktieselskapet Henrik Ibsens gate 5 (ny adresse nå Hammersborggata 25) huser 8 bedrifter med behov for varetransport, drosjer og bud, og foreslår å flytte bommen nærmere regjeringskvartalet, enten ved brannstasjonen eller ved Y-blokka.

Foreningen Byfolk Oslo Sentrum 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.

Foreningen spør om sikkerhetstiltak skal få styre trivsel og tilgjengelighet. Den ønsker en åpen by for flertallet, og aksepterer derfor ikke at Grubbegata stenges for biltrafikk.

OBOS Forretningsbygg AS mener forslaget er uheldig da Grubbegata vil bli lagt enda mer øde enn i dag, og en stengning vil forsterke inntrykket av et område avstengt for publikum. I stedet for permanent stengning foreslås å etablere bommer som kan stenges ved en økt trusselsituasjon..

Forslagsstiller bemerker at Brann- og redningsetaten vil måtte benytte kjøreadkomst fra Hammersborggata (tidligere 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. Tilsvarende gjelder Beredskapssetaten. Pullertene kan ikke flyttes lenger mot sør. Utbygger kan ikke anwise alternative parkeringsplasser, men viser til Gatebruksplanens intensjon om å redusere antall parkeringsplasser på gategrunn i sentrum.

Trafikale forhold er utredet i vedlagte trafikkanalyse. Kapasiteten i de tre kryssene er beskrevet, inkludert tiltak for å oppnå akseptabel framkommelighet for bussene.

Med hensyn til Hammersborggata 25 (tidl. Henrik Ibsens gate 5) blir det fra de foreslåtte pullertene til balustraden med inngang til bygget en gangavstand på maks 10 meter. Dersom Gatebruksplanen 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.

PLAN- OG BYGNINGSETATENS KOMMENTARER TIL BEMERKNINGER

Kommentarer til forhåndsuttalelser

Plan- og bygningsetaten slutter seg i hovedsak til forslagsstillers kommentarer. De trafikale bemerkningene fra Samferdselsetaten kan helt eller delvis imøtekommes. Med forutsetningen om å stenge denne del av Grubbegata for biltrafikk av sikkerhetsgrunner, er det imidlertid ikke mulig å ha parkeringsplasser eller full tilgjengelighet med bil til eiendommene. Muligheten for avtale med Brann- og redningsetaten og Beredskapskontoret om en viss, begrenset kjøreadgang vil være viktig å gå videre med. Det er også viktig at planforslaget innebærer at gata fortsatt er åpen for almenheten, dvs. åpen for gang- og sykkeltrafikk.

For øvrig vises det til etatens foreløpige vurdering.

PLAN- OG BYGNINGSETATENS FORELØPIGE VURDERING

Overordnede mål

Det er flere overordnede planer som har relevans for reguleringsforslaget.

Kommuneplan 2004 (vedtatt 26.05.2004) 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. Sentrumskjerner 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.

Forslag til Kommunedelplan for byutvikling og bevaring i Oslo 2005-2020. Planen skal være avklarende i forholdet mellom byutvikling og bevaring. Byrådet la 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. Planen er nå til bearbeiding etter offentlig ettersyn.

I forhold til Kommuneplan 2004 og kommunedelplanene er det ingen prinsipiell konflikt i forhold til bystruktur, da gatestrukturen opprettholdes, og fotgjengere og syklistene fortsatt vil kunne komme frem.

Det synes heller ikke å være noen stor uoverensstemmelse i forhold til prinsippplan for gatebruken i sentrum. Gjennomkjøringstrafikk med bil har alternative ruter dersom denne del av Grubbegata stenges.

Verneinteresser

Det foreligger ikke konflikt med verneinteresser, dvs. i forhold til de bevaringsverdige bygningene i Grubbegata.

Miljøfaglige forhold

Trafikken er det vesentligste vurderingsaspektet mht. miljøfaglige forhold. Sammenlignet med bakgrunnsforurensningen bidrar endringene i trafikkbildet lite. Støyen i den aktuelle del av Grubbegata vil bli noe redusert, mens eventuell støyøkning i Akersgata knapt vil være merkbar. Biologisk mangfold påvirkes ikke av forslaget.

Trafikkforhold

Forslaget vil medføre at dagens døgntrafikk på ca. 3600 ÅDT i den aktuelle del av Grubbegata reduseres til ca. 800 (til/fra regjeringsbygningene). For de resterende 2800 i ÅDT er Akersgata den mest nærliggende rute. Akersgata er en viktig kollektivåre og samtidig en hovedtrasé for sykkel, og har i tillegg stor gangtrafikk. Overføring av biltrafikk dit vil kunne være uheldig for disse funksjonene.

Kapasitetsmessig er krysset Høyesteretts plass/Akersgata allerede sterkt belastet i ettermiddagsrush. Den økte trafikken vil kunne gi utviklingsproblemer her, forutsatt at trafikantene ikke over tid tilpasser seg den endrede trafikksituasjon med andre valg av ruter, tidspunkt etc.

Avbøtende tiltak vil kunne være flere. Dersom trafikksystemet i Gatebruksplanen blir gjennomført (dvs. at Grensen stenges for gjennomkjøring) vil trafikkpresset minske. Forslagsstiller foreslår vurdert en innføring av høyresvingfelt for buss i kryss Høyesteretts plass/Akersgata, og dette kan være et aktuelt tiltak.

Det fremgår at det fjernes 12 parkeringsplasser. Det finnes alternative plasser i nærheten (Grubbegata, Hammersborg torg, Møllergata med mer), men det totale plasser i strøket vil måtte reduseres.

Risiko- og sårbarhet

Forslaget vil minske risikoen for terrorhendelser i Regjeringskvartalet når kjøretilgangen reduseres.

Teknisk infrastruktur

Ledningsnett i gata berøres ikke.

Estetikk og byggeskikk

Bygningene langs gata berøres ikke av planforslaget. Gatestrukturen opprettholdes. Siktlinjen langs gata blir lite påvirket i nord, der det foreslås pullerter. Mot sør viser illustrasjonen en bom og i tillegg en stålkonstruksjon som er en 4m bred og 65 cm høy sperre. Dette vil bli godt synlig i siktlinjen, selv om høyden utgjør en begrenset del av gaterommet. Bruk av pullerter også for stenging i sør vil alternativt gi en mer estetisk løsning. Det er positivt at det ikke foreslås en egen vaktbu.

Barns interesser

Barns interesser i planområdet blir ivaretatt, pga. at fortauene beholdes som i dag samtidig som biltrafikken blir betraktelig redusert.

Universell utforming

Tiltaket vil ifølge de foreslåtte reguleringsbestemmelser få universell utforming. Forslagsstiller påpeker også at ved den nordre sperren vil det bli lettere å etablere en universelt utformet gatekrysning i tilknytning til adkomst til Deichmanske bibliotek.

Økonomiske konsekvenser

Kostnadsoverslag foreligger ikke. Kostnadene vil bæres av staten.

Juridiske forhold

Oslo kommune skal fortsatt ha eiendomsretten til gategrunnen.

Interessemotsetninger

Det fremkommer av forhåndsuttalelsene at det er interessemotsetninger mellom hensynet til terrorsikkerhet og hensynet til flere andre forhold, som parkering og biladkomst til enkelte

bygninger, og dessuten vil trafikanter med gjennomkjøringsbehov få økt reiseavstand. Hensynet til sikkerheten for regjeringskvartalet må her veie svært tungt.

Foreløpig konklusjon

Oslos funksjon som hovedstad innebærer at landets styrende organer må kunne fungere trygt. Dette er et viktig moment i vurderingen av tiltaket.

Det er ingen prinsipiell konflikt i forhold til overordnede planer. Det må legges vekt på god estetisk utforming og fysiske løsninger som ivaretar målsettingene om en åpen og inkluderende by både i funksjon og fysiske løsninger.

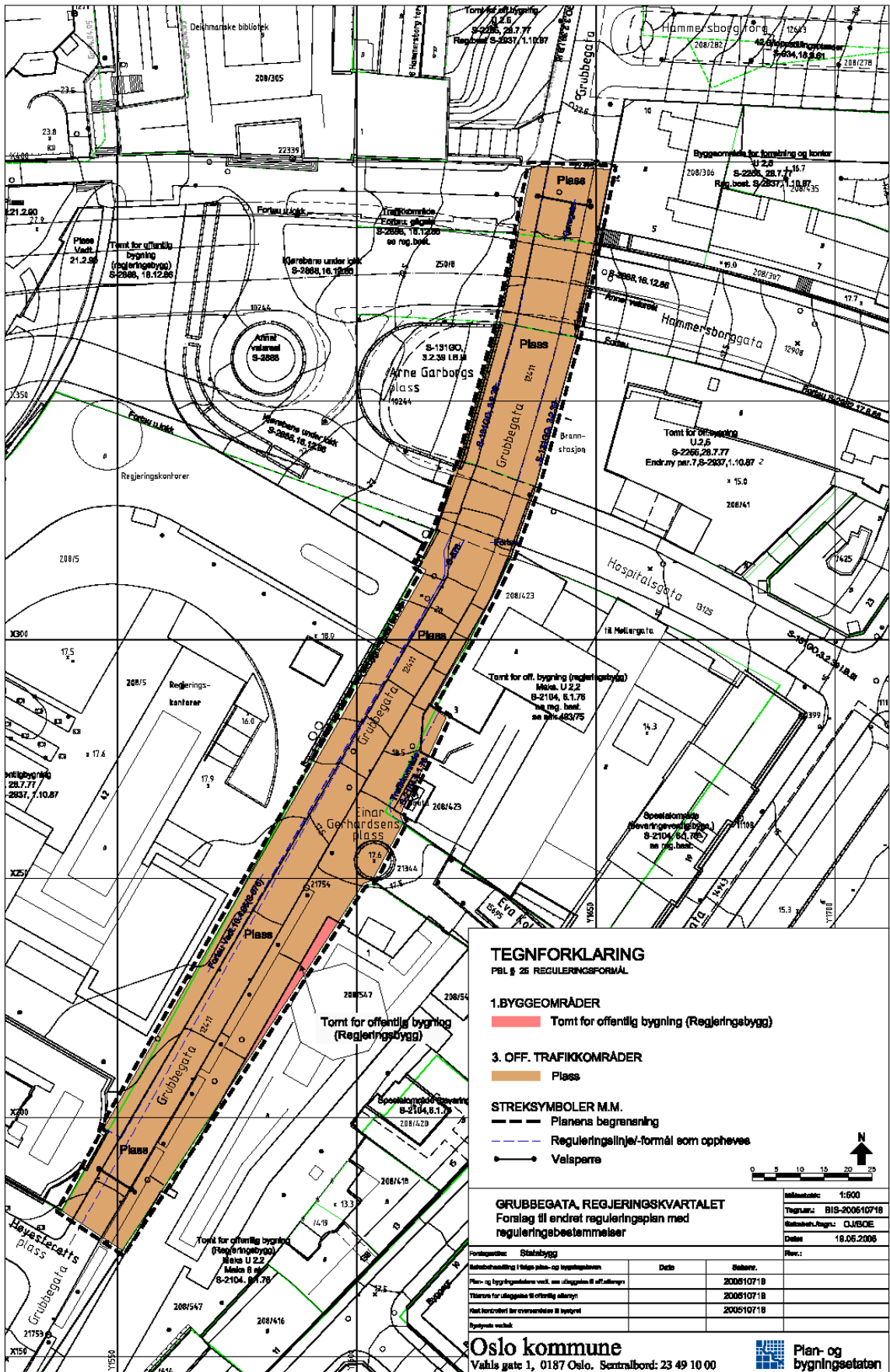
Det bør legges til rette for en begrenset kjøring til Beredskapssetaten og Brann- og redningsetaten. Konsekvensene for kollektivtrafikken av overføring av biltrafikk til de omliggende gater kan medføre behov for tiltak i gatene utenfor planområdet, slik som omtalt av forslagsstiller.

Ut fra gatens offentlige karakter nå og i fremtiden er det riktig å regulere gata til offentlig trafikkområde. Det er her valgt å regulere til underformålet "plass", som er mer hensiktsmessig enn underformål "gågate", da gatestrekningen normalt ikke vil ha så stor fotgjengerintensitet som en vanlig gågate.

Ut fra en estetisk vurdering mener Plan- og bygningsetaten at en stenging med pullerter også i sør mot Høyesteretts plass er et bedre alternativ.

Plan- og bygningsetaten anbefaler planforslaget med sistnevnte forbehold.

Forminsket reguleringsplankart



**REGULERINGSBESTEMMELSER FOR
GRUBBEGATA, REGJERINGSKVARTALET**

Vei 12411

§1 Avgrensning

Det regulerte området er vist på plankart merket BIS – 200510718 og datert 19.05.2006.

§2 Formål

Området reguleres til:

- offentlige trafikkområder - plass
- byggeområder – tomt for offentlig bygning (Regjeringsbygg)

§3 Offentlige trafikkområder - plass

Området skal være åpent for almen ferdsel for fotgjengere og syklister, og for anlegg og vedlikehold av gatebelysning og ledningsnett.

Området sperres for biltrafikk i syd ved Høyesteretts plass med fjernstyrt sperre, og i nord ved Arne Garborgs plass med senkbare pullerter.

Sperrene er gitt en veiledende plassering på plankartet.

§4 Utomhusplan

Før gjennomføring av planen skal det utarbeides utomhusplan, som skal vise utforming og plassering av alle meldepliktige tiltak, gatemøbler samt fortau- og gatebelegg. Gatens utforming skal ivareta sammenheng med de tilstøtende plassene.

§5 Utforming

Utomhusområdet skal utformes og opparbeides iht. prinsippene for universell utforming, med høy kvalitet og i samsvar med byrommets øvrige utforming.

VEDTAK OM OFFENTLIG ETTERSYN

Plan- og bygningsetaten vedtar med hjemmel i plan- og bygningslovens § 27-1 nr.2 og i henhold til delegert myndighet vedtatt av bystyret 06.05.1997, lagt ut til offentlig ettersyn:

Forslag om reguleringsplan med reguleringsbestemmelser for Grubbegata, Regjeringskvartalet, som omreguleres fra offentlige trafikkområder – kjøregate og fortau til:

- offentlige trafikkområder – plass.
- byggeområder – tomt for offentlig bygning (Regjeringsbygg)

som foreslått av Statsbygg, vist på kart merket BIS-200510718 og datert Plan- og bygningsetaten 19.05.2006.

PLAN- OG BYGNINGSETATEN, DEN / -2006

Brede Norderud

Odd Johnsen

avdelingsleder

saksbehandler