

Regjeringskvartalet:

Reguleringsplan - Forslag til stenging av Grubbegata

Trafikkanalyse



Oslo 5.januar 2006

Innhold

1	BAKGRUNN FOR OPPDRAGET	3
2	PROBLEMSTILLINGER OG UTFORDRINGER	3
3	GJELDENDE PLANER	4
3.1	REGULERINGSPLANER	4
3.2	GATEBRUKSPPLAN FOR OSLO SENTRUM	4
3.3	KOMMUNEDELPLAN FOR INDRE OSLO	4
3.4	KOMMUNEDELPLAN FOR BYUTVIKLING OG BEVARING	4
4	DAGENS TRAFIKKAVVIKLING	5
4.1	BILTRAFIKK	5
4.2	PARKERING	7
4.3	KOLLEKTIVTRAFIKK	7
4.4	SYKKELTRAFIKK	8
4.5	GANGTRAFIKK	8
4.6	TRAFIKKSIKKERHET	9
4.7	STØY	9
4.8	LUFTFORURENSNING	9
5	BESKRIVELSE AV TILTAKET	10
5.1	STENGING AV GRUBBEGATA	10
5.2	OMREGULERING AV GRUBBEGATA	10
6	TRAFIKALE KONSEKVENSER AV TILTAKET	11
6.1	TRAFIKKAVVIKLING BILTRAFIKK	11
6.2	PARKERING	14
6.3	TRAFIKKAVVIKLING KOLLEKTIVTRAFIKK	14
6.4	TRAFIKKAVVIKLING SYKKELTRAFIKK	15
6.5	FOTGJENGERE	15
6.6	TRAFIKKSIKKERHET	15
6.7	STØY	15
6.8	LUFTFORURENSNING	16
7	OPPSUMMERING	17

1 Bakgrunn for oppdraget

Bakgrunnen for oppdraget er beskrevet i tilbudsforespørselen, datert 21.06.2005:

”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.

En vesentlig del av oppgaven vil være å avklare trafikkmessige forhold i samråd med berørte etater (Samferdselsetaten, Trafikketaten, Oslo Sporveier, Politiet og Brannvesenet m.fl.) I tilknytning til selve reguleringsplanen må det utarbeides en trafikkanalyse som viser konsekvenser av stengingen og som beskriver forslag til nytt trafikk mønster i området. ”

Dette notatet er utarbeidet som et vedlegg til planbeskrivelsen.

2 Problemstillinger og utfordringer

Forslaget om å stenge Grubbegata har trafikale konsekvenser, men også estetiske konsekvenser for utforming av gateløp, gatemøblering og materialbruk. Dette notatet beskriver bare de trafikale konsekvensene, de øvrige beskrives i planbeskrivelsen til reguleringssaken.

Trafikale konsekvenser:

- Konsekvenser for avvikling av biltrafikken
- Konsekvenser for parkering
- Konsekvenser for kollektivtrafikken
- Konsekvenser for gang- og sykkeltrafikken
- Konsekvenser for trafiksikkerhet
- Konsekvenser for støy og luftforurensning

I tillegg til å vurdere trafikale konsekvenser i de aktuelle gatene rundt Regjeringskvartalet har vi også sett på Gatebruksplanen for Oslo sentrum, og vurdert hva stenging av Grubbegata vil bety både med og uten gjennomføring av denne.

Som grunnlag for beregningene har vi benyttet trafikk tellinger fra PROSAM¹, men de fleste av disse var utført før Akersgata ble åpnet for toveis trafikk i kvartalet mellom Grensen og Apotekergata. Vi har derfor foretatt nye tellinger høsten 2005, som rushtidstellingene i ettermiddagsrushet. Ettermiddagsrushet er dimensjonerende, fordi trafikken da er større enn i morgenrushet. Dette vises blant annet i PROSAM sine framkommelighetsregistreringer, der forsinkelsene i Grensen er størst om ettermiddagen.

¹ Samarbeidet for bedre trafikkprognoser i Oslo-området (Oslo kommune, Statens vegvesen).

3 Gjeldende planer

3.1 Reguleringsplaner

Følgende reguleringsplaner gjelder innenfor den angitte planavgrensning:

- Offentlig kjøregate S-131GO (I.B.III), 03.02.1939
- Enkelte strekninger regulert til fortau i S-2888, 16.12.86
- Fortau S-876, 10.04.1995
- Trafikkområde S-2104, 06.01.1976

Bare den siste vil bli helt erstattet av det nye planforslaget. De tre øvrige vil bli delvis erstattet. Gjeldende regulering er i samsvar med dagens situasjon.

3.2 Gatebruksplan for Oslo sentrum

Gatebruksplan for Oslo sentrum ble vedtatt av Oslo bystyre 17.04.2002.

Kjøremønsteret for de ulike trafikkformene er vist i figurene 3, 5, 7 og 9, og de aktuelle gatene er vedtatt til følgende bruk:

- Grensen til kollektiv- og sykkelgate. Stengt for gjennomkjøring med bil, men tillatt for kjøring til eiendommene. Grensen er i dag åpen for gjennomkjøring for biler mot vest, men stengt mot øst.
- Akersgata som kollektiv-, sykkel- og kjøregate, som i dag.
- Grubbegata som kjøregate for betjening av eiendommene, som betyr at den toveisreguleres i hele sin lengde, mens den i dag er enveis regulert i kvartalet nærmest Grensen.
- Møllergata som hovedgate for biltrafikk, som i dag.

Oslo kommune opplyser at Gatebruksplanen er under revisjon.

3.3 Kommunedelplan for indre Oslo

Planen ble vedtatt av bystyret 02.12.1998. Det er en strategisk rammeplan som grunnlag for videre planarbeid. Nedenfor gjengis deler av vedtaket som har betydning for trafikken i sentrum:

- reduksjon i antall parkeringsplasser på gateplan i indre by
- vurdere lavere parkeringsnorm
- flere rene kollektive gjennomkjøringsårer i indre by
- trikken bør prioriteres i gater og på holdeplasser framfor buss, og trikkelinjene bør omslutte sentrum

Vedtakene i Kommunedelplan Indre Oslo er fulgt opp i nye saker siden 1998, blant annet i Gatebruksplanen for sentrum og Bjørvikautbyggingen.

3.4 Kommunedelplan for byutvikling og bevaring

Det foreligger et forslag til "Kommunedelplan for byutvikling og bevaring i indre Oslo 2005-2020", som for tiden er lagt ut til offentlig ettersyn med høringsfrist 20.01.2006. .

Kommunedelplanen foreslår hvordan de indre byområdene kan videreutvikles, bl.a. hvilke områder som bør kunne utvikles med endring, nybygging og nye funksjoner, og hvilke som i hovedsak bør bevares. Alle kvartalene langs Grubbegata inngår i et område kalt "Sentrum: Område for forvaltning, kommersiell og offentlig tjenesteyting, kultur, rekreasjon og boliger". Dette har ingen betydning for de trafikale forhold, sammenliknet med dagens situasjon.

4 Dagens trafikkavvikling

4.1 Biltrafikk

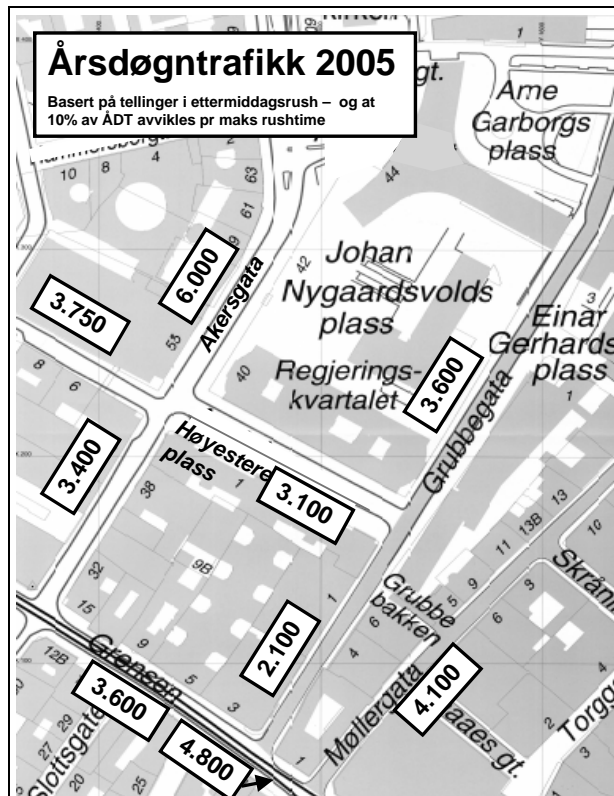
Nedenfor vises de rushtidstillinger som er gjennomført høsten 2005, i de fem aktuelle kryss som vil bli mest berørt av stengingen.

Tellingene viser at de to kryssene Grensens/Akersgata og Akersgata/Høyesteretts plass i perioder av ettermiddagsrushet er belastet opp mot det de har kapasitet til å avvikle. Dette skyldes i hovedsak at det er mange svingebevegelser i kryssene og at det ikke er plass til egne svingefelt. Dette gir en lite effektiv avvikling, også fordi det er mange fotgjengere. Begge kryssene har et potensial for å øke kapasiteten med 20-30%, dersom avviklingen organiseres bedre. De to mest relevante tiltakene for å oppnå dette er å fjerne noen av venstresvingene, og etablere lyskryss i Akersgata/Høyesteretts plass.



Figur 1: Krysstellinger i ettermiddagsrush (15-16), utført høsten 2005.

Tellingene på forrige side, i kombinasjon med tidligere tellinger, gir en oversikt over trafikkmengde i gatene som årsdøgntrafikk (ÅDT) vist på figuren under. Det er benyttet en faktor for rushtrafikkens timesandel på 8 % av døgntrafikken.

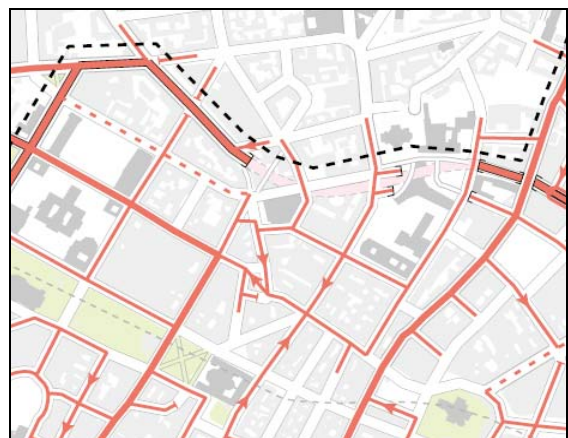


Figur 2: Beregnet ÅDT for noen sentrumsgater, høsten 2005.

Trafikk til og fra Regjeringskvartalet med bil skjer i hovedsak fra Grubbegata, og fra Møllergata der det er nedkjøring til parkeringskjeller. Trafikken til og fra via Grubbegata er tellet og vist på figur 1, som trafikk til og fra Einar Gerhardsens plass. Som vist er denne på ca 70 biler i en rushtime, tilsvarende ca 1.000 ÅDT av de 3.600 i Grubbegata, eller 27%.

I Gatebruksplan for Oslo sentrum (2002) er det vedtatt å stenge Grenden for gjennomkjøring med bil, men at Grubbegata og Akersgata er åpne for betjening av trafikk til og fra eiendommene. Møllergata er vist som en hovedåre for biltrafikk (se figur 3).

Dette vedtatte kjøremønsteret er ikke gjennomført høsten 2005, og det opplyses fra Oslo kommune at Gatebruksplanen skal revideres.



Figur 3: Gatebruksplanen for Oslo sentrum. Kjøremønster for biltrafikk.

4.2 Parkering

Kantsteinsparkering i Grubbegata består i dag av 12 plasser på østsiden mellom Einar Gerhardsens plass og Hammersborg torg. Dette er de eneste som ligger innenfor planområdet og som vil bli berørt av forslaget. Videre ligger det 13 plasser på samme side mellom Hammersborg torg og Fredensborgveien.

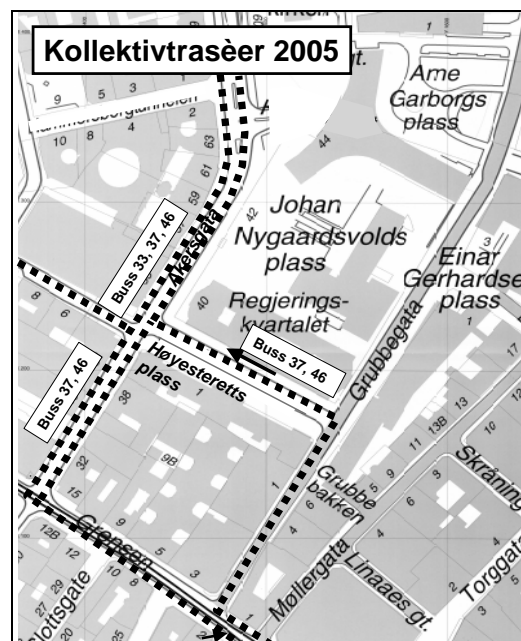
Regjeringskvartalene har to nedkjøringer til et sammenhengende P-anlegg under bakken, én fra Møllergata og én fra Grubbegata. Anlegget betjenes i dag primært med innkjøring fra Møllergata, slik at en eventuell stenging av Grubbegata ikke vil få noen betydning.

4.3 Kollektivtrafikk

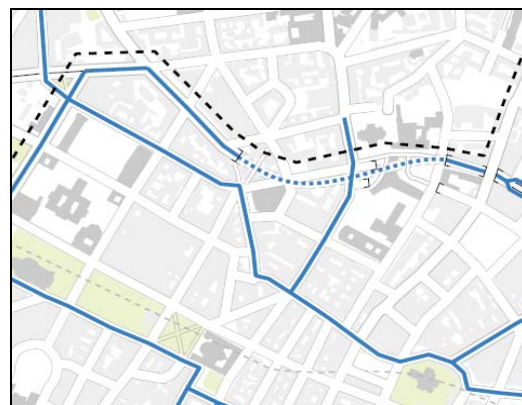
De kollektivrutene som har størst betydning for den foreslåtte stenging er trikken i Grendsen og bussrute 37 i Grubbegata og Akersgata. Se traséene på figur 4. Rute 37 trafikkerer enveis i Grubbegata/Høyesteretts plass ut av sentrum, og Akersgata/Grendsen mot sentrum. Trikkerutene 11, 17 og 18 har til sammen 30 avganger pr time pr retning i Grendsen, mens bussrute 37 har en frekvens på 12 avganger i rushtimen pr retning. Rute 37 er definert som en av stamrutene i bussnettet.

I tillegg trafikkeres Grendsen av noen flybusser og turistbusser, og bussrutene 33 og 46 har kvartersruiter i rush, i Akersgata og Grendsen.

Akersgata og Grendsen er hovedtrasèer for kollektivtrafikk i Gatebruksplanen for Oslo sentrum (se figur 5).



Figur 4: Kollektivtrasèer i noen sentrumsgater, høsten 2005.



Figur 5: Gatebruksplanen for Oslo sentrum. Kollektivtrasèer.

Tabellen under viser antall avganger i rushtimen for de aktuelle kollektivlinjene.

Trikk 11 (Grendsen)	Trikk 17 (Grendsen)	Trikk 18 (Grendsen)	Buss 33 (Akersgata)	Buss 37 (Grubbegata/ Akersgata)	Buss 46 (Grubbegata/ Akersgata)
20	20	20	8	24	8

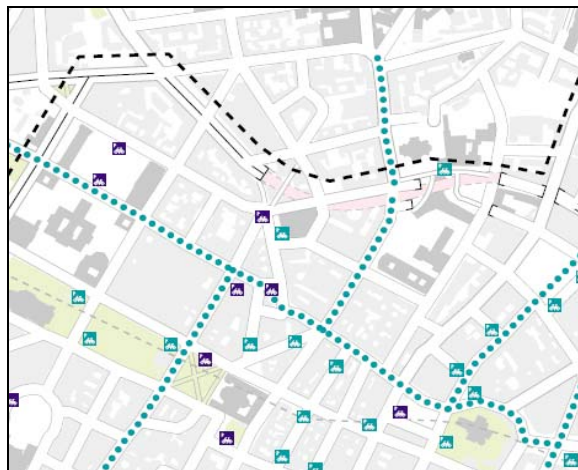
Figur 6: Antall avganger i rushtime – sum begge retninger, høsten 2005

Framkommeligheten for kollektivtrafikken er problematisk i Gensen. I rapport 127 fra PROSAM: "Framkommelighet for trikk og buss i Oslo og Akershus i 2005", er det målt en forsinkelse for buss og trikk i Gensen i morgenrush til 0.5-2 minutter pr km, mens den om ettermiddagen er målt til over 2 minutter pr km. Om ettermiddagen beskrives forsinkelsen som "Betydelig".

En viktig årsak til denne forsinkelsen er biltrafikken, som i dag kan kjøre mot vest i Gensen, men har gjennomkjøringsforbud mot øst. I Gatebruksplanen er det foreslått å stenge Gensen for gjennomkjøring for biltrafikk i begge retninger.

4.4 Sykkeltrafikk

Ullevålsveien/Akersgata og Gensen er hovedtrasèer for sykkeltrafikk i Gatebruksplanen. De to trasèene inngår også i Plan for hovedsykkelveinett i Oslo (1999). I Ullevålsveien/Akersgata er det pr 2005 markert sykkelfelt på begge sider, mens det i Gensen ikke er spesielt tilrettelagt for sykkeltrafikk.

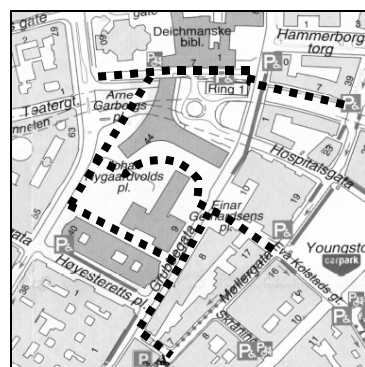


Figur 7: Gatebruksplanen for Oslo sentrum. Hovedsykkeltrasèer og sykkelparkering.

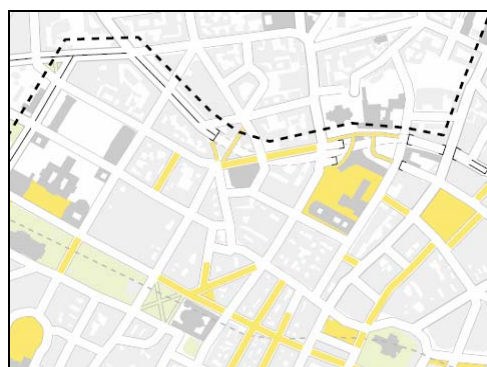
4.5 Gangtrafikk

Det foreligger ingen telling av fotgjengere i Gensen, Akersgata eller Grubbegata. Det er imidlertid lett å observere at fotgjengertrafikken er stor i Gensen og Akersgata, og liten i Grubbegata. Årsaken til dette er at Grubbegata har svært få reisemål, bortsett fra de av regjeringsbyggene som har inngang her. Gata har ingen kollektivholdeplasser og ingen butikker.

For øvrig avvikles det meste av gangtrafikken til og gjennom Regjeringskvartalene på de bilfrie gangforbindelsene mellom Akersgata, Grubbegata og Møllergata (figur 8).



Figur 8: Bilfrie gangforbindelser gjennom Regjeringskvartalene



Figur 9: Gatebruksplanen for Oslo sentrum. Gågatenettet.

4.6 Trafikksikkerhet

I fireårsperioden 2002-2004 har antall ulykker i dette området vært svært lavt, med 3 ulykker i Grubbegata og 3 i Akersgata, mellom Grensen og Keysers gate. Det har ikke vært ulykker på Høyesteretts plass og ikke i Grensen mellom Grubbegata og Akersgata. 5 av ulykkene var mellom to biler, den sjette mellom en bil og en fotgjenger. Kilde for ulykkesstatistikken er Samferdselsetaten, Oslo kommune.

Årsaken til det lave ulykkestallet er sannsynligvis at det holdes lave hastigheter på grunn av mye trafikk og mange kryssende fotgjengere.

4.7 Støy

Trafikken i de aktuelle gatene varierer som vist i figur 2 mellom 2.100 og 6.000 (ÅDT). Med antatt hastighet på 30 km/t og en tungtrafikkandel på 5% gir dette en beregnet utendørs støy på mellom 55 og 58 dB(A) ved bruk av Nordisk beregningsmetode.

Nasjonal tiltaksgrense er satt til 42 dB(A) for innendørs støy, som tilsvarer 67 dB(A) utendørs. Dagens støynivå er med andre ord langt under tiltaksgrensen.

4.8 Luftforurensning

Samferdselsetaten har i forslag til Samferdselsplan for Groruddalen, datert 08.01.2003, beskrevet beregnede nivåer for lokal luftforurensning i Oslo og hvor ofte disse overskrider nasjonale mål.

Svevestøv (PM10) er generelt høyt i Oslo sentrum, og overskrides 25-35 døgn pr år langs Ring 1. Det er ikke vist hvordan dette eventuelt sprer seg inn i øvrige sentrumsgater, men vi antar at det i hovedsak er de ca 17.000 (ÅDT) bilene på Ring 1 som bidrar til dette, og at nivåene i sentrumsgatene innenfor er langt mindre, proporsjonalt med trafikkmengden.

For nitrogenoksyd (NO₂) overskrides nasjonale mål mindre enn 8 timer pr år, også dette langs Ring 1.

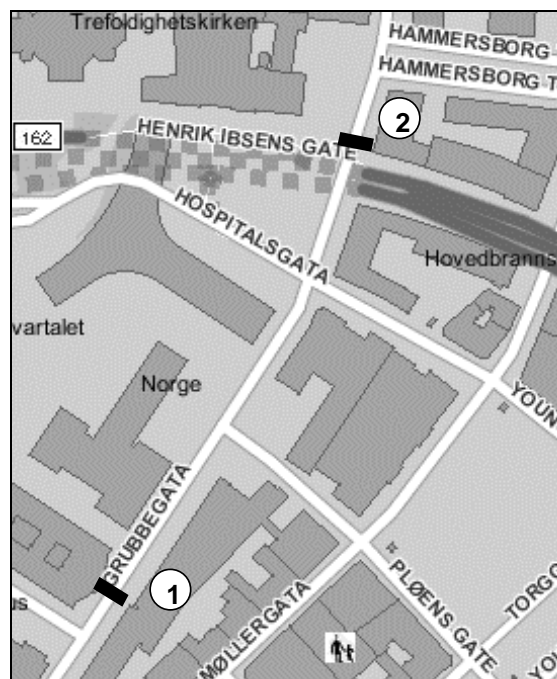
5 Beskrivelse av tiltaket

Statsbygg har på vegne av Moderniseringsdepartementet (MOD) utarbeidet en reguleringsplan, som grunnlag for å gjennomføre stenging av Grubbegata mellom Høyesteretts plass og Arne Garborgs plass. Forslaget om å stenge Grubbegata fremmes av hensyn til å bedre sikkerheten i Regjeringskvartalet.

5.1 Stenging av Grubbegata

Det foreslås å stenge Grubbegata mot syd rett nord for Høyesteretts plass, med en fjernstyrt sperre (1 på figur 10) som kan åpnes og lukkes av utvalgte biler. Sperrere skal kunne stanse tunge biler i fart, og foreslås plassert noen meter fra Høyesteretts plass, slik at ventende biler ikke hindrer bussene.

Nord i Grubbegata foreslås senkbare pullerter (2), som også skal kunne stanse tunge biler i fart, og som kan senkes ned under gategrunn ved behov (uttrykninger osv).



Figur 10: Plassering av sperrer

- 1 Fjernstyrt sperre
- 2 Senkbare pullerter

Denne grad av stenging betyr at gata til daglig vil være stengt for gjennomkjøring, bortsett fra i spesielle situasjoner, og at eksempelvis kjøring og henting av ansatte ikke skal skje innenfor sperringene.

5.2 Omregulering av Grubbegata

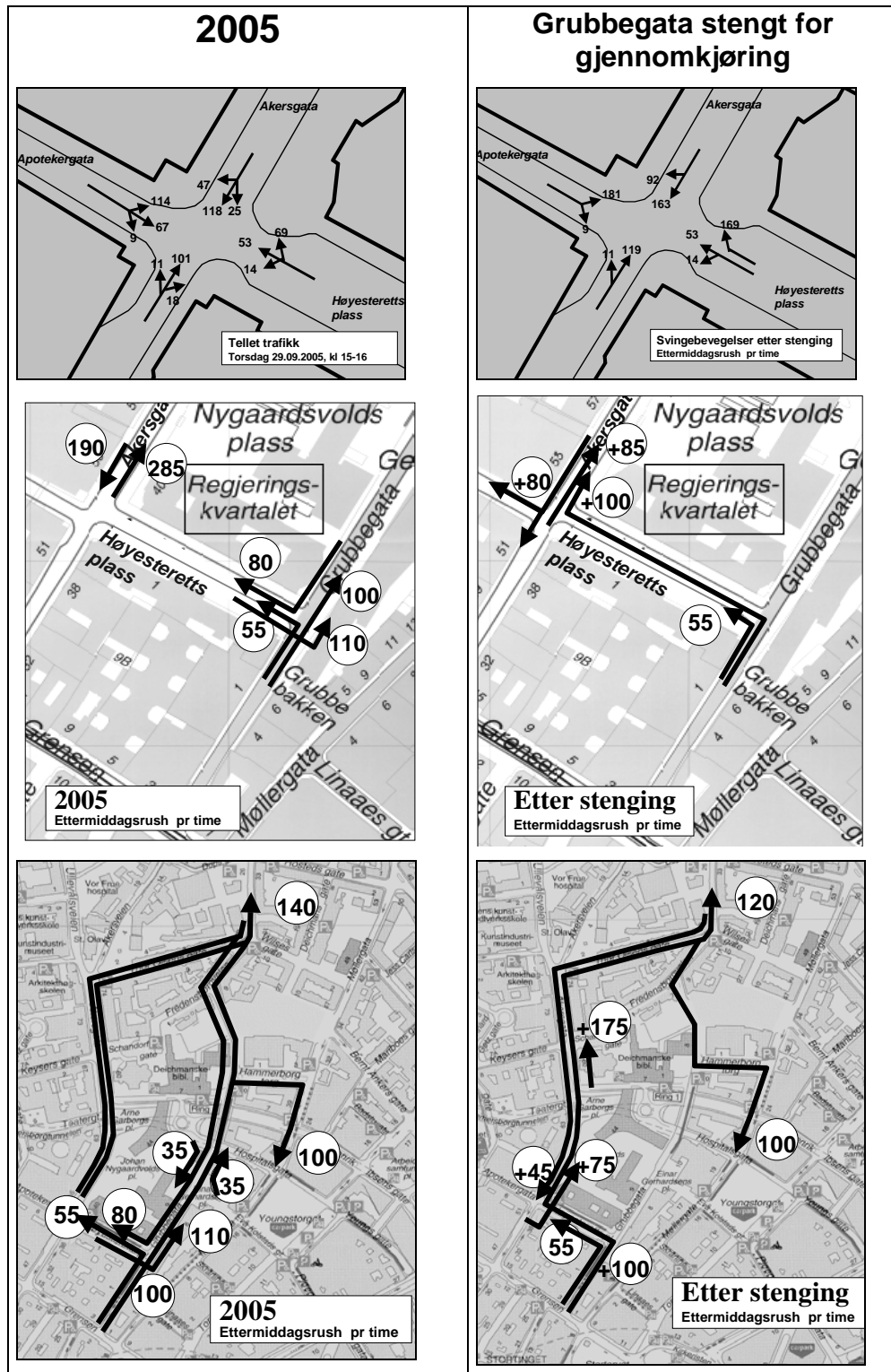
Grubbegata er i dag regulert til offentlig kjøregate, og det foreslås i ny plan at gata omreguleres til offentlig trafikkområde - plass. I reguleringsbestemmelsene foreslås det at gata fortsatt skal være åpen for gang- og sykkeltrafikk. Denne skal avvikles på fortau på begge sider av gata, som i dag.

6 Trafikale konsekvenser av tiltaket

De trafikale konsekvenser er vurdert med bakgrunn i de tellinger som er beskrevet i kapittel 4, og en manuell omlegging av trafikken i en situasjon der Grubbegata er stengt for gjennomkjøring.

6.1 Trafikkavvikling biltrafikk

Av de 290 biler i maks rushtime som i dag kjører i Grubbegata, som tilsvarer 3.600 (ÅDT), anslås at ca 220 (175 + 45 i hver sin retning) vil flyttes til Akersgata. (se figur 11).



Figur 11: Tellingar og beregnet trafikk – før og etter stenging av Grubbegata

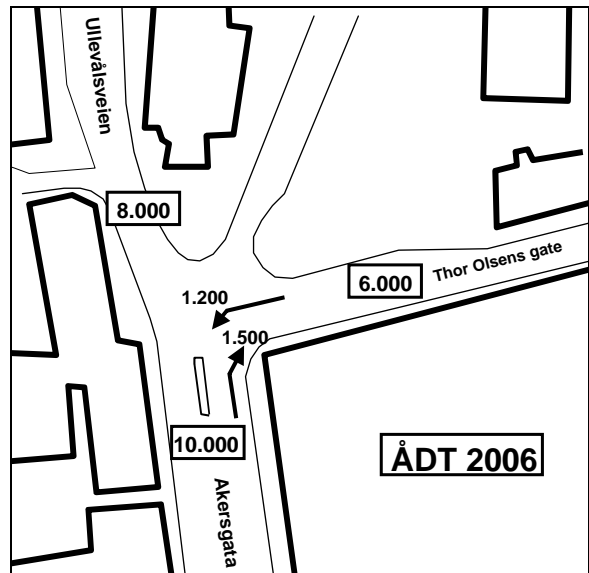
Denne trafikkstrømmen vil som i dag komme inn i Grubbegata fra Grensen, vil svinge til venstre opp Høyesteretts plass og til høyre i Akersgata. Målet for denne hovedstrømmen er Fredensborgveien (120 pr rushtime) eller til Møllergata og området rundt Youngstorget (100 pr rushtime).

Det største problemet ved en slik omlegging av trafikken som er beskrevet, er krysset Akersgata/Høyesteretts plass. Avviklingen er allerede i dag svak i ettermiddagsrushet. Hovedårsaken er at krysset er dårlig organisert, med svingebevegelser i nesten alle retninger og stor fotgjengertrafikk. Mengden av biler og fotgjengere gir rom for en trafikkøkning på 20-30%, men dette forutsetter at avviklingen blir mer rasjonell enn i dag.

Dersom ytterligere 220 biler skal gjennom krysset pr rushtime, vil dette med dagens fysiske utforming føre til dårligere avvikling. Vi beskriver imidlertid nedenfor noen enkle avbøtende tiltak som kan hindre dette, og vi sier dessuten at en slik flytting av trafikk uansett vil tilpasse seg den til enhver tid mulige kapasitet. Flytting av de 220 bilene til Akersgata i rush er med andre ord en teoretisk beregning, som ikke vil skje i praksis.

Krysset Akersgata/Thor Olsens gate vil også få økt trafikk, etter hvor mye av trafikken i Grubbegata som flyttes til Akersgata. Figur 12 viser dagens trafikk, der de to aktuelle svingebevegelser er skilt ut med egne tall.

Lyskrysset avvikles slik at de to svingebevegelsene har grønt sammen med hovedbevegelsene i krysset. De har dessuten egne svingefelt, noe som betyr at det er stor ledig kapasitet. Trafikken i de to svingebevegelsene kan uten problemer dobles i forhold til i dag. Dette er grovt sett en øvre grense dersom all trafikken i Grubbegata flyttes til Akersgata.



Figur 12: ÅDT i 2006, basert på krysstelling i ettermiddagsrush i januar 2006

Vi mener med bakgrunn i disse beregninger og vurderinger at det er forsvarlig å anbefale at stenging av Grubbegata kan gjennomføres, uten øvrige tiltak, men vi beskriver nedenfor mulige avbøtende tiltak dersom trafikkavviklingen blir et problem. Det viktigste er å sikre buss og trikk i Akersgata og Grensen god framkommelighet, samtidig som fotgjengere får sikre og trivelige forhold.

Følgende avbøtende tiltak kan vurderes for biltrafikken:

- Fjerne en eller flere av følgende venstresvinger:
 - Fra Akersgata inn Høyesteretts plass (mot Grubbegata)
 - Fra Høyesteretts plass inn i Akersgata (mot Grensen)
 - Fra Akersgata inn i Apotekergata

- Bygge lyskryss for å bidra til en mer rasjonell avvikling
- Gjennomføre Gatebruksplanen for Oslo sentrum, der det er vedtatt å stenge Grenden for gjennomkjøring.

Det siste vil være det beste tiltaket samlet for alle gatene rundt Regjeringskvartalet:

- Akersgata er hovedtrasè for både kollektiv- og sykkeltrafikk, og det er derfor ikke ønskelig med økt biltrafikk i denne.
- Grenden er en viktig trikketrasè, i tillegg til buss og sykkel, som i dag har dårlig framkommelighet for kollektivtransporten. Mindre biltrafikk i Grenden vil forbedre framkommeligheten.
- Grubbegata foreslås stengt for gjennomkjøring, og konsekvensen av dette spesielt for Akersgata blir langt mindre dersom Grenden stenges.

Dersom Gatebruksplanen gjennomføres, og både Grenden og Grubbegata stenges for gjennomkjøring, vil den totale biltrafikken i disse kvartalene bli langt mindre enn i dag. Det er vanskelig å kvantifisere denne reduksjonen, fordi den store fotgjengertrafikken ikke er kjent, og fordi det derfor er vanskelig å beregne kryssenes kapasitet. Gatebruksplanen innebærer at alle gatene vil være åpne for trafikk til og fra eiendommene.

Dersom Gatebruksplanen **ikke** gjennomføres (Grenden stengt for gjennomkjøring) vil effekten likevel bli noe av den samme. Erfaring tilsier at når gater i sentrale byområder stenges, enten midlertidig eller permanent, vil det oppstå noen avviklingsproblemer en kort periode før trafikken finner andre reiseruter, reisemåter eller reisetider. I byområder skjer dette fordi det finnes mange alternative ruter eller måter å reise på. Dersom Grubbegata stenges, uten at det gjennomføres supplerende tiltak, vil med andre ord trafikken tilpasse seg dette etter en tid, og den totale trafikken i disse kvartalene vil bli mindre. Sannsynligvis vil også biltrafikken i Grenden bli noe mindre ved en slik stenging.

Vi vurderer de to øvrige forslag til avbøtende tiltak slik at det ene kan anbefales, mens det andre er lite ønskelig:

Fjerne en eller flere av venstresvingene i krysset Akersgata/Høyesteretts plass:

Vi anbefaler at Høyesteretts plass enveiskjøres fra Grubbegata til Akersgata, fordi det ikke vil være mulig å kjøre videre i Grubbegata. Svingebevegelsene ned Høyesteretts plass vil da bli borte. Dette frigjør areal til et kjørefelt, og betyr at trafikken fra Høyesteretts plass til Akersgata får to felt inn i krysset, og at svingebevegelsen nordover i Akersgata får eget felt. Dette vil øke kapasiteten i krysset i forhold til i dag med ca 10%, og gi plass til ca 1/3 av trafikken fra Grubbegata. De øvrige svingebevegelsene har små volum og det vil gi liten effekt å fjerne dem. Men det er heller ikke problematisk å fjerne dem, slik at forholdene for fotgjengere kan bli noe bedre. Dette bør vurderes.

Bygge lyskryss i krysset Akersgata/Høyesteretts plass:

Det er særdeles mange fotgjengere i dette krysset, som i dag krysser hele tiden. Det vil gi bedre kapasitet for biler og kollektivtrafikk å etablere lyskryss, men det vil være på bekostning av fotgjengernes frihet til å krysse når det passer. I et sentrumsområde som dette skal fotgjengere og kollektivtransport prioriteres, i

følge Gatebruksplanen, og dermed er det kapasitet for biltrafikken som bør nedprioriteres. Vi anbefaler dermed ikke at det etableres lyskryss.

6.2 Parkering

12 kantsteinsplasser mellom Einar Gerhardsens plass og Hammersborg torg må fjernes, for øvrig vil parkeringstilbudet bli som i dag. De 13 plassene mellom Hammersborg torg og Fredensborgveien må betjenes fra Fredensborgveien, og kan ikke som i dag nås fra Grensen via Grubbegata. Dette vil bidra til mindre belastning av Grensen, og være i tråd med Gatebruksplanens intensjoner om å betjene sentrum utenfra med parkeringsplasser langs Ring 1.

Parkeringsplassene på begge sider av Høyesteretts plass må betjenes fra Grensen via Grubbegata, fordi det anbefales å enveiskjøre Høyesteretts plass.

Parkeringsanlegget under Regjeringskvartalet må som i dag primært betjenes fra Møllergata. Bruken av nedkjøringen fra Grubbegata vil bli tilpasset ny situasjon ved stenging.

6.3 Trafikkavvikling kollektivtrafikk

Dersom 2.800 biler flyttes fra Grubbegata til Akersgata, vil dette gi dårligere trafikkavvikling for kollektivtrafikken i Akersgata, og særlig gjennom krysset med Høyesteretts plass i rushtiden.. Tiltaket vil ikke ha betydning for kollektivtrafikken i Grensen.

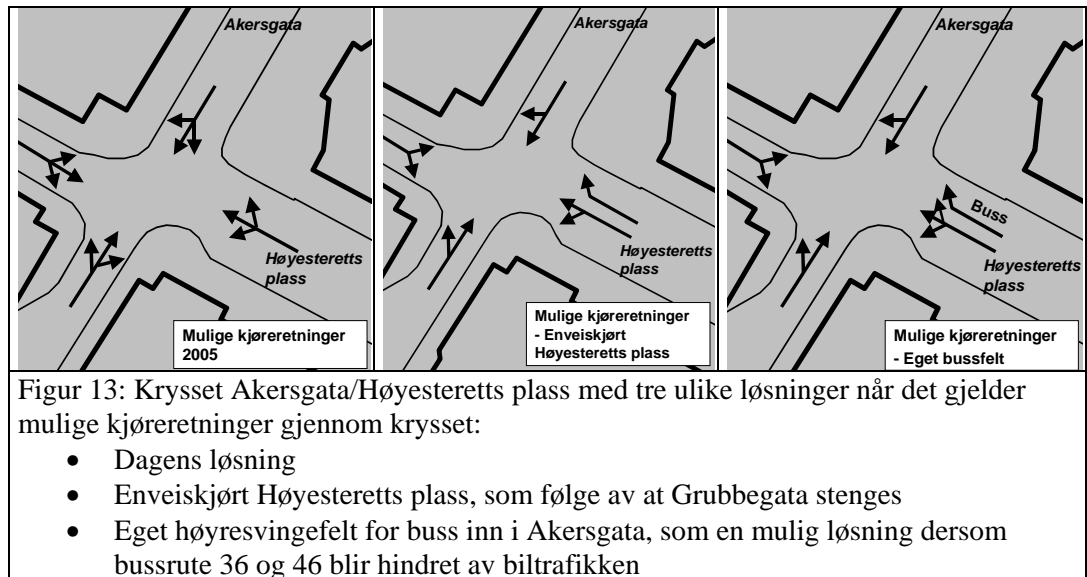
Følgende avbøtende tiltak kan vurderes for kollektivtrafikken:

- Fjerne noen av venstresvingene
- Bygge lyskryss for å bidra til en mer rasjonell avvikling
- Etablere et eget bussfelt for høyresving fra Høyesteretts plass inn i Akersgata for bussrutene 37 og 46
- Flytte busstrasèen for linjene 37 og 46 fra Grubbegata til Grensen/Akersgata
- Gjennomføre Gatebruksplanen for Oslo sentrum, der det er vedtatt å stenge Grensen for gjennomkjøring.

De to første kulepunktene er beskrevet og ikke anbefalt i kapittel 6.1. Det samme vil gjelde her. Også for kollektivtrafikken vil det beste tiltaket være å gjennomføre Gatebruksplanen, fordi det da vil bli mindre biltrafikk i Grensen og Akersgata.

Eget bussfelt for høyresving fra Høyesteretts plass inn i Akersgata:

Som en del av planforslaget anbefales det at Høyesteretts plass enveiskjøres fra Grubbegata til Akersgata. Dette betyr at denne kjøreretningen får to felt inn i krysset med Akersgata. Løsningen er beskrevet i kapittel 6.1 og vil gi ca 10% økt kapasitet gjennom krysset. Dersom avviklingen likevel blir slik at bussrute 37 blir hindret, anbefaler vi at det vurderes å reservere det ene av de to feltene til høyresving for bussene. Dette reduserer kapasiteten for biltrafikken, men er i tråd med intensjonene i Gatebruksplanen, der fotgjengere og kollektivtrafikk skal prioriteres. Se illustrasjoner på neste side.



Figur 13: 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

Flytte busstrasèen fra Grubbegata til Grensen/Akersgata:

Dette vil skape en bedre situasjon i krysset Grubbegata/Grensen, og i krysset Akersgata/Høyesteretts plass. Men det vil medføre en merbelastning i krysset Grensen/Akersgata, som vi ikke vil anbefale før Gatebruksplanen er gjennomført.

6.4 Trafikkavvikling sykkeltrafikk

Sykeltrafikken i Akersgata vil i liten grad berøres selv om trafikken skulle øke fra 6.000 til 8.800, fordi det er merket egne felt på begge sider. En viss ulempe vil det likevel være, og særlig i krysset Akersgata/Høyesteretts plass. I Grensen vil det bli som i dag, og i Grubbegata vil forholdene bli bedre, fordi den stenges for biltrafikk.

Også for sykkeltrafikken vil det være best om Gatebruksplanen blir gjennomført, fordi det betyr mindre biltrafikk i alle de beskrevne gatene.

6.5 Fotgjengere

For forgjengerne vil gjelde det samme som for sykkeltrafikken: Mer biltrafikk i Akersgata vil være en ulempe og gjennomføring av Gatebruksplanen vil være det beste.

6.6 Trafikksikkerhet

Forslag til omlegging av trafikken vil ikke påvirke trafikksikkerheten i merkbar grad. En eventuell økning av trafikken i Akersgata vil ikke medføre flere ulykker fordi hastigheten vil bli lavere enn i dag. En mer rasjonell utforming av krysset Akersgata/Høyesteretts plass, som beskrevet i kapittel 6.1, kan bidra til økt trafikksikkerhet. Gjennomføring av Gatebruksplanen kan også bidra til bedre trafikksikkerhet.

6.7 Støy

Som beskrevet i kapittel 4.7 er støynivået i de aktuelle gatene langt under nasjonal tiltaksgrense. Selv om trafikken i Akersgata skulle øke fra 6.000 til 8.800, vil heller ikke da støyen være i nærheten av tiltaksgrensen.

En eventuell maksimal trafikkøkning i Akersgata vil medføre at støynivået øker fra ca 58 dB(A) til ca 60 dB(A). En økning på 3 dB(A) er nedre grense for hvor stor en endring må være dersom den skal kunne høres.

6.8 Luftforurensning

Som beskrevet i kapittel 4.8 overskrides nasjonale mål for luftforurensning noen ganger i løpet av et år langs Ring 1, men ikke i de aktuelle gater for dette planforslaget.

En eventuell trafikkøkning i Akersgata fra 6.000 til 8.800 vil øke luftforurensningen fra biltrafikken tilsvarende (+47%), men fortsatt være langt fra nivået langs Ring 1. En slik eventuell økning i utslipp vil uansett være liten i forhold til den generelle forurensning som gjelder for hele sentrum.

7 Oppsummering

Forslag om å stenge Grubbegata for gjennomkjøring vil medføre at ca 2.800 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 tilser 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 trafikksikkerhet, 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 sannsynligvis 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. I denne situasjonen er det et alternativ å gi bussrutene eget høyresvingefelt fra Høyesteretts plass til høyre inn i Akersgata.

Hovedkonklusjonen er at Gatebruksplanen bør gjennomføres, for å redusere biltrafikken i disse kvartalene. Dette vil medføre bedre forhold for fotgjengere og kollektivtrafikk i Grensen og i Akersgata.

Vi anbefaler videre at Grubbegata kan stenges, også dersom Gatebruksplanen ikke gjennomføres. For biltrafikken gir dette noe av den samme effekten som Gatebruksplanen, nemlig at biltrafikken får mindre kapasitet og dermed reduseres.

Dersom bussrute 37 (samt rute 46) blir hindret av biltrafikk i krysset Høyesteretts plass/Akersgata, anbefaler vi at det vurderes et eget høyresvingefelt for buss inn i Akersgata fra Høyesteretts plass.