

6. Trafikale tiltak i Colbjørnsens gate

6.1. Innledning

Det er ønskelig å se på konsekvensene av trafikale tiltak i Colbjørnsens gate på Frogner som del av testingen av tiltak i Majorstuveien. Oslo kommune ønsker å se på muligheten for å stenge Colbjørnsens gate i begge retninger mellom Oscars gate og Skovveien.

Denne delen av analysen ser på trafikale konsekvenser av stenging av Colbjørnsens gate. Analysen tar utgangspunkt i samme modell som analysen for Majorstuveien, og bygger videre på arbeidet som er gjort der. Det er sett på konsekvenser av å stenge Colbjørnsens gate mellom Oscars gate og Skovveien, sammen med tiltakene i Majorstuveien.

6.2. Modell

Det benyttes samme modell som for analysene ved Majorstuveien. Aimsun-modellen, som ble etablert i forbindelse med stengingen av Ring 1, er justert til riktig veigeometri og reguleringer i området rundt Colbjørnsens gate. Nærmere beskrivelse av modellen er gjort tidligere i kapittel 3.

Den Franske Skole ligger like ved delstrekningen i Colbjørnsens gate som stenges i scenario 3.1b. Da det ikke er noen sentroider direkte tilknyttet skolen eller byggene rundt, vil noe av trafikken som skal til dette området bli ført til nærliggende sentroider i modellen. Generelt vil være noe avvik mellom modell og faktisk situasjon, ved at områder med sentroider kan få litt for mye trafikk og at områder som ikke ligger ved en sentroide kan få form lite. Avviket varierer med sonestørrelse, lenke mellom sentroide og veinett i modellen, samt vei- og gatenettets utforming. Figur 6-1 viser sentroidene som ligger i nærheten av Den Franske Skolen.

Gatetunet i Oscars gate mot Frognerveien er simulert med en hastighet på 6 km/t, som tilsvarer rask gangfart. Dette er for å redusere gjennomgangstrafikk. Jo lavere hastighet denne modelleres med, desto mindre attraktiv vil den være for kjørende i modellen, og disse vil da i modellen velge andre ruter.



Figur 6-1: Markering av sentroider nær delen av Colbjørnsens gate som stenges

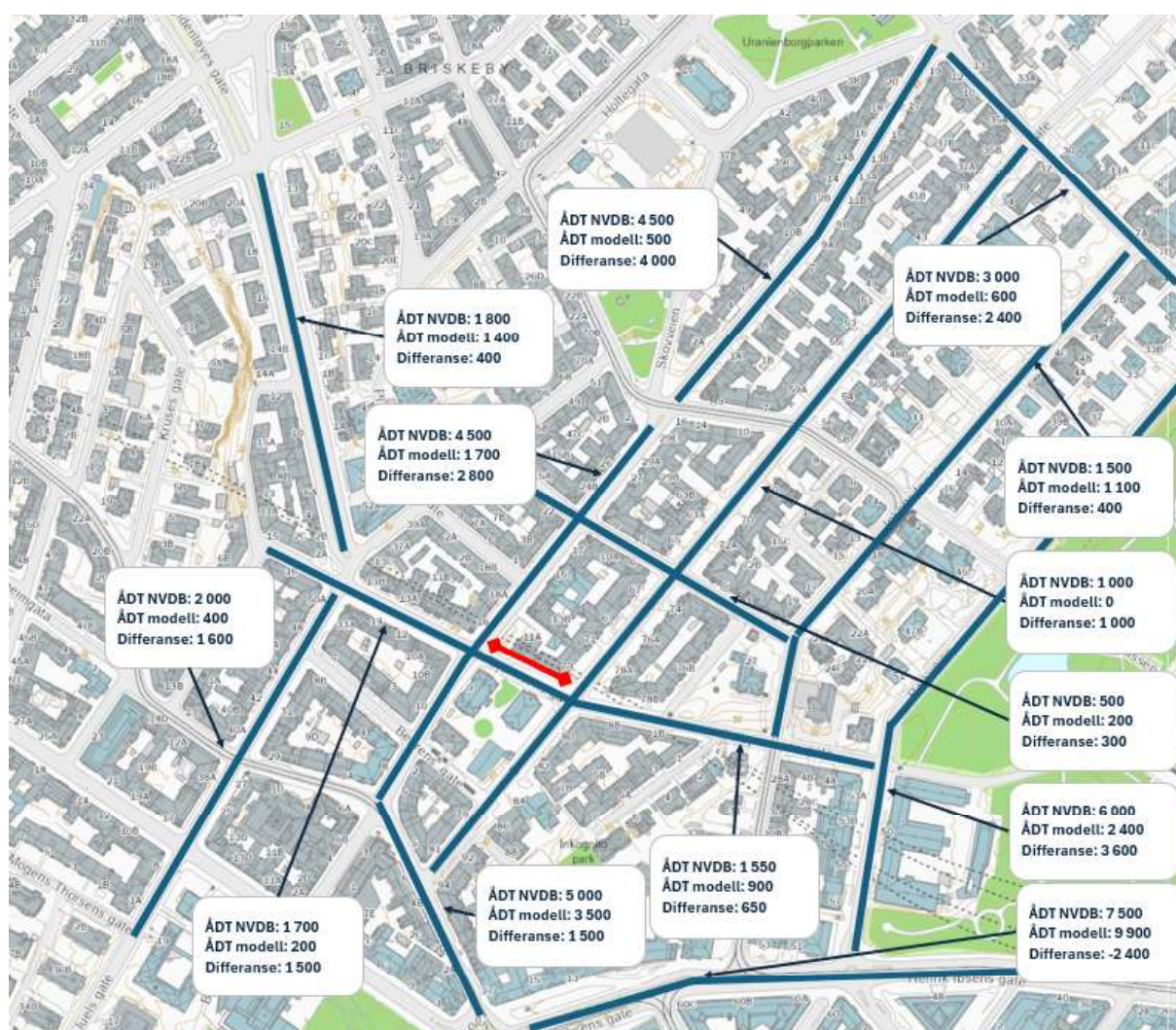
6.3. Trafikkmengder

For å beregne ÅDT fra Aimsun-modellen er det brukt samme fremgangsmåte som i kapittel 3, der det ses på timestrafikkvariasjon opp mot et representativt tellepunkt. I tillegg vises også trafikkmengde som er presentert i NVDB.

Figur 6-2 viser sammenligning av trafikk tall fra henholdsvis NVDB og Aimsun-modellen. Aimsun-modellen viser periodevis store avvik fra NVDB, spesielt i gater hvor NVDB viser høye ÅDT-verdier. Camilla Colletts gate, vestre del av Colbjørnsens gate, samt Niels Juels gate har lave trafikk tall i Aimsun-modellen. I tillegg er Oscars gate opprinnelig kodet som «veldig lite attraktiv» i Aimsun-modellen, som følge av lav hastighet. Dette gjør at kjøretøy

som egentlig kjører her, heller velger parallelgatene Skovveien og Inkognitogata i modellen.

Deler av ÅDT-tallene i gatenettet rundt Colbjørnsens gate er sannsynligvis for høye i NVDB, som følge av at registreringene er gamle, og i mange tilfeller kun skjønnsmessige satt, og deretter fremskrevet basert på generisk trafikkvekst for Oslo. Dette gjør at endringen i ÅDT kan være større enn det som er vist i figurene (tallverdien på endringen i ÅDT). I Colbjørnsens gate er det derimot gjort en måling nylig som viste en ÅDT på 1 550 etter at denne ble enveisregulert.



Figur 6-2: Sammenligning av ÅDT fra modell og NVDB. Colbjørnsens gate som foreslås stengt er markert med rødt

6.4. Scenarier

Tabell 6-1 viser scenariene i analysen av Colbjørnsens gate. Analysene bygger videre på arbeidet som er gjort med Majorstuveien, der Maries gate er stengt for all trafikk (scenario 3.1). Scenariet ved stengt Colbjørnsens gate har derfor navn 3.1b. Scenariet som bygger på forebyggende tiltak som følge av scenario 3.1b har navn scenario 3.1c, mens nye tiltak basert på funnene i 3.1c er simulert i scenario 3.1d.

Tabell 6-1: Scenarier som analyseres ved Colbjørnsens gate

Nummer	Scenario	Beskrivelse
1.1	Referansealternativ	Dagens veinett og reguleringer ⁵ .
3.1	Fremtidig situasjon. Maries gate stengt for all trafikk	Enveisregulering av prosjektområdet. Maries gate stengt for all trafikk Industrigata enveisreguleres i retning Bogstadveien mellom Majorstuveien og Bogstadveien.
3.1b	Stengt Colbjørnsens gate	Scenario 3.1 men også med stengt Colbjørnsens gate i begge retninger.
3.1c	Stengt Colbjørnsens gate + omregulering av Oscars gate	Scenario 3.1b men også snudd enveisregulering av Oscars gate mellom Colbjørnsens gate og Meltzers gate.
3.1d	Stengt Colbjørnsens gate + omregulering av Oscars gate og Meltzers gate	Scenario 3.1b men også snudd enveisregulering av Oscars gate mellom Colbjørnsens gate og Meltzers gate. Oscars gate mellom Frognerveien og Colbjørnsens gate toveisreguleres. Meltzers gate mellom Oscars gate og Skovveien enveisreguleres mot øst.

6.5. Resultater

6.5.1. Scenario 3.1b

Figur 6-3 viser prosentvise endringer på lenkenivå i ettermiddagssimuleringsperioden. Vi viser kun ettermiddagsperioden, da den har høyest trafikkmengder. Figuren viser at trafikken som tidligere har kjørt i Colbjørnsens gate mot vest i første rekke flyttes til Frognerveien, Bygdøy Allé og Drammensveien. Noe trafikk flyttes også til nordsiden av Slottsparken (Hegdehaugsveien og Uranienborgveien), hvorav noe av denne trafikken går via Camilla Colletts gate og Skovveien. Alt i alt er det ikke store økninger.

Gjennomgangstrafikken er simulert til å være svært lav. Oscars gate mot Frognerveien,

⁵ Oppdateringer på veinettet er gjort til og med mai 2025

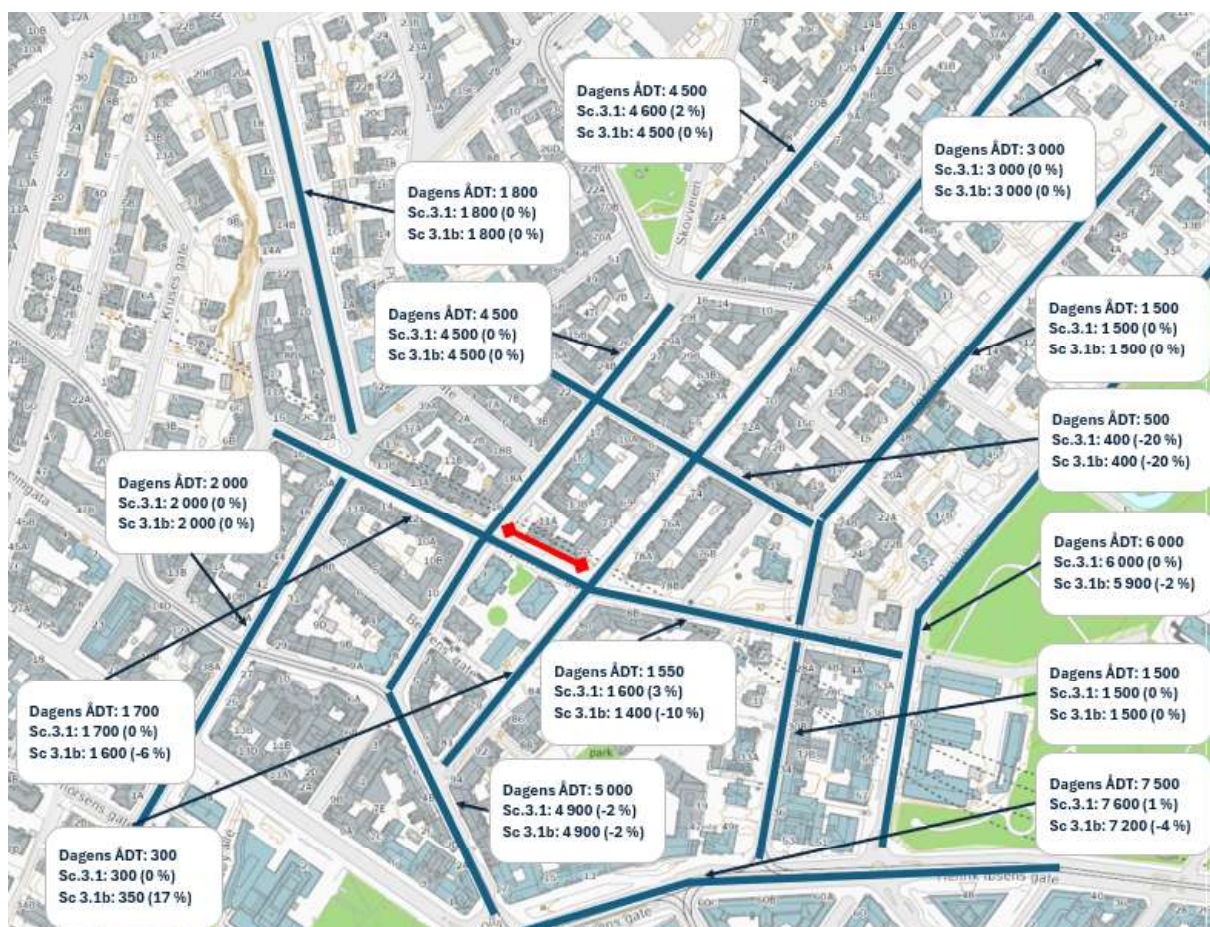
som er regulert som gatetun, vil få noe høyere trafikk tall om ettermiddagen. Økningen utgjør omtrent 10-15 kjøretøy over en firetimersperiode.

Utenom de forflytningene nevnt over er det små konsekvenser for det nærliggende gatenettet. Dette skyldes delvis de lave trafikk tallene i modellen, men også at trafikken etter all sannsynlighet vil oppsøke de større aksene, som Frognerveien og Drammensveien i vest, delvis også Bygdøy Allé, og Uranienborgveien i øst. For å komme til Frognerveien og Bygdøy Allé i vest vil noen kjøretøy sannsynligvis velge å bruke Oscars gate for så å komme ut i Frognerveien.



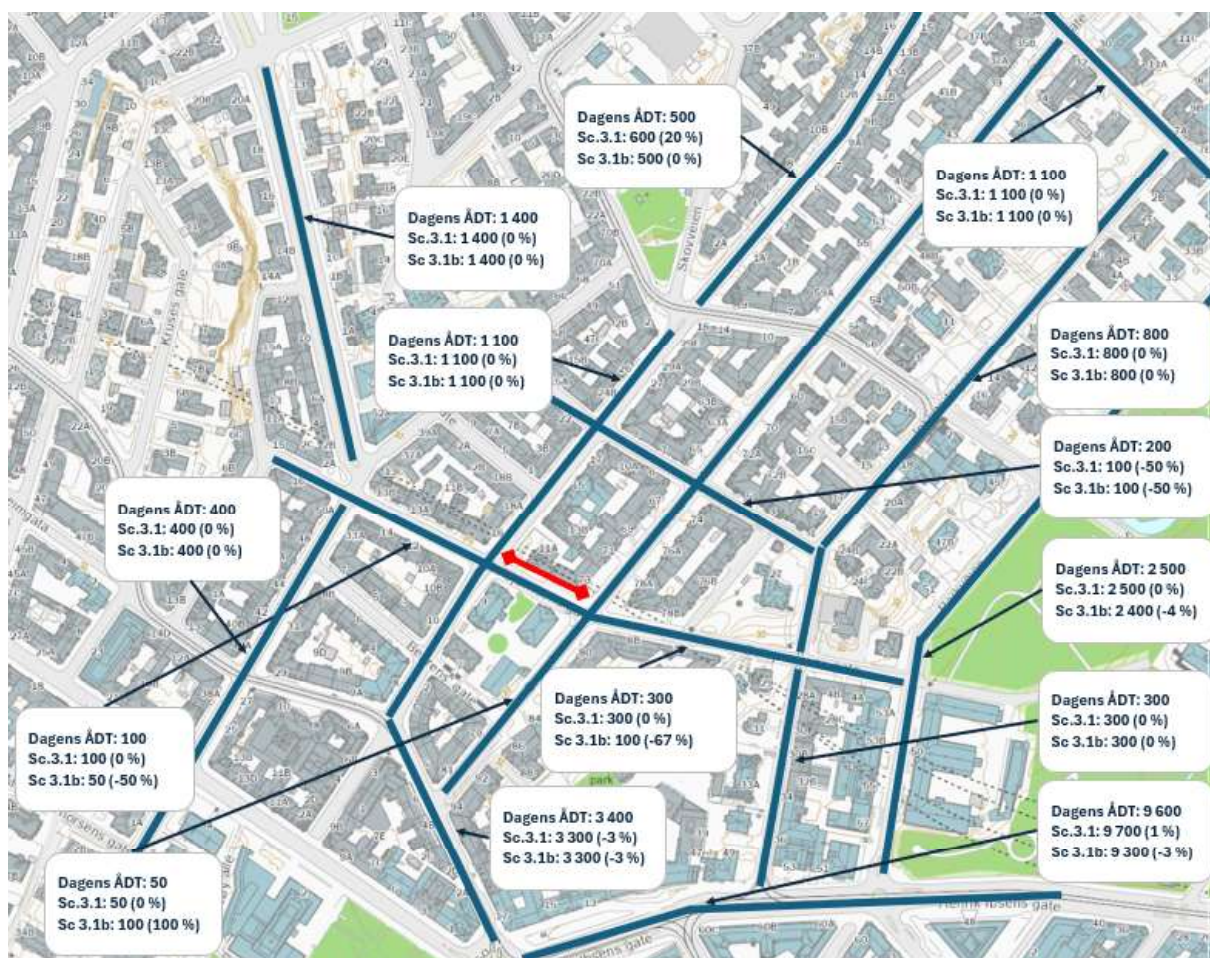
Figur 6-3: Prosentvis endring på lenkenivå, dagens situasjon og ved stengt Colbjørnsens gate. Endringene vises for ettermiddag.

Dersom en sammenligner scenario 3.1b med trafikkbildet der Majorstuveien og Maries gate er regulert som i scenario 3.1, vil en få endringer på lenkenivå som vist i Figur 6-4. Av figuren ser en at mye av trafikken i Colbjørnsens gate flyttes til Uranienborgveien. Økningen i Uranienborgveien fortsetter videre nordover i denne sammenligningen.



Figur 6-5: ÅDT med prosentvis endring i de ulike scenariene simulert. Endringene er sammenlignet med dagens situasjon med ÅDT fra NVDB. Veistrekningen i Colbjørnsens gate som stenges er markert med rødt.

Dersom en ser på endringen i ÅDT sammenlignet med ÅDT-verdiene som er hentet fra modellen, vil endringene bli som vist i Figur 6-6. Som nevnt i kapittel 6.3 er disse verdiene generelt lavere i NVDB. Tallene belyser allikevel endringene som oppstår i tilstrekkelig grad. En kan blant annet se at Oscars gate vil få overført noe av trafikken fra Colbjørnsens gate. I tillegg halveres trafikken i vestre del av Colbjørnsens gate i scenario 3.1b. Utenom dette er det få endringer i trafikkmengdene i området.



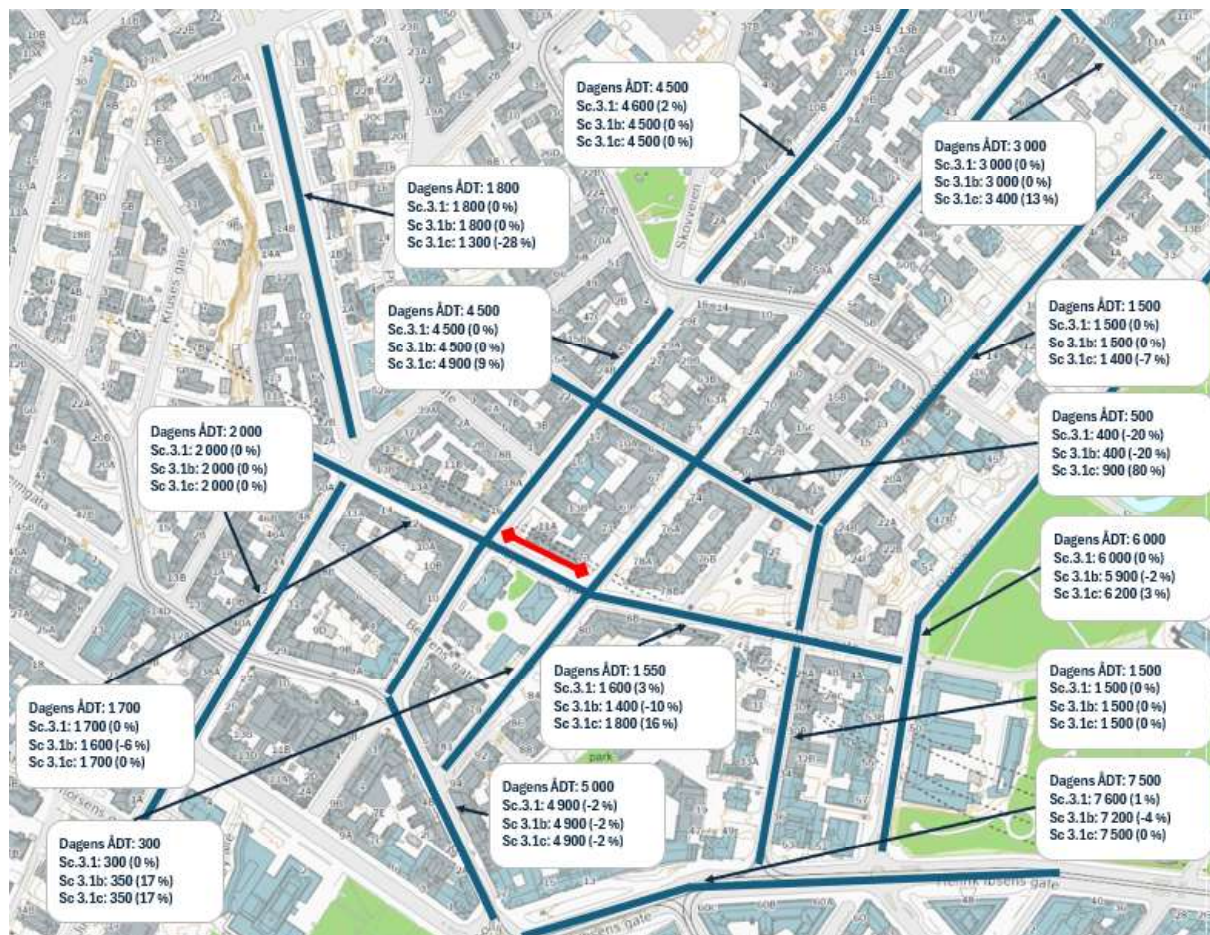
Figur 6-6: ÅDT med prosentvis endring i de ulike scenariene simulert. Endringene er sammenlignet med dagens situasjon med ÅDT fra modell. Veistrekningen i Colbjørnsens gate som stenges er markert med rødt.

6.5.2. Scenario 3.1c

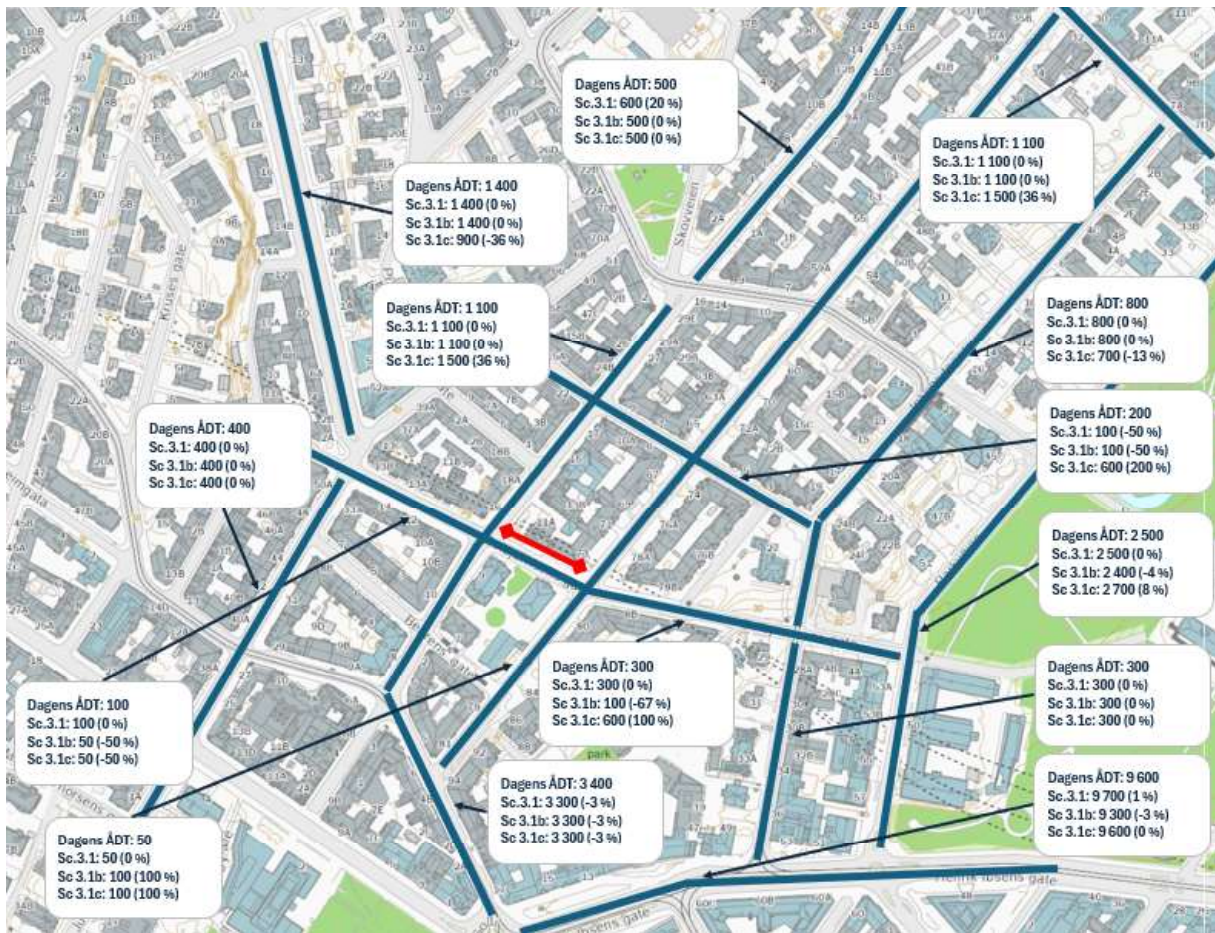
For å begrense omfanget av gjennomkjøring i gatetunet i Oscars gate mellom Colbjørnsens gate Frognerveien, er et mulig tiltak å snu enveisreguleringen av Oscars mellom Meltzers gate og Colbjørnsens gate. I dag er tillatt kjøretretning i Oscars gate fra Meltzers gate til Colbjørnsens gate (nordøst til sørvest).

Figur 6-7 viser sammenligningsplott for prosentvis endring av trafikkmengde på lenkenivå mellom scenario 3.1c og dagens situasjon. Som for scenario 3.1b vises ettermiddagssimuleringen da denne har høyest trafikkmengde. Figuren viser at det vil være en økning i trafikk som kjører sørover i Skovveien mot Frognerveien og Vika, mens for de nordgående kjøretøyene er det Parkveien som vil få en økning. Da det er flere sentroider i området rundt Colbjørnsens gate, som ligger like øst for strekningen i Colbjørnsens gate som stenges, vil det bli en reduksjon av kjøretøy som kjører nordover i

er mulig å kjøre i Colbjørnsens gate mellom Oscars gate og Skovveien, vil denne veien ikke være et attraktivt valg i modellen.



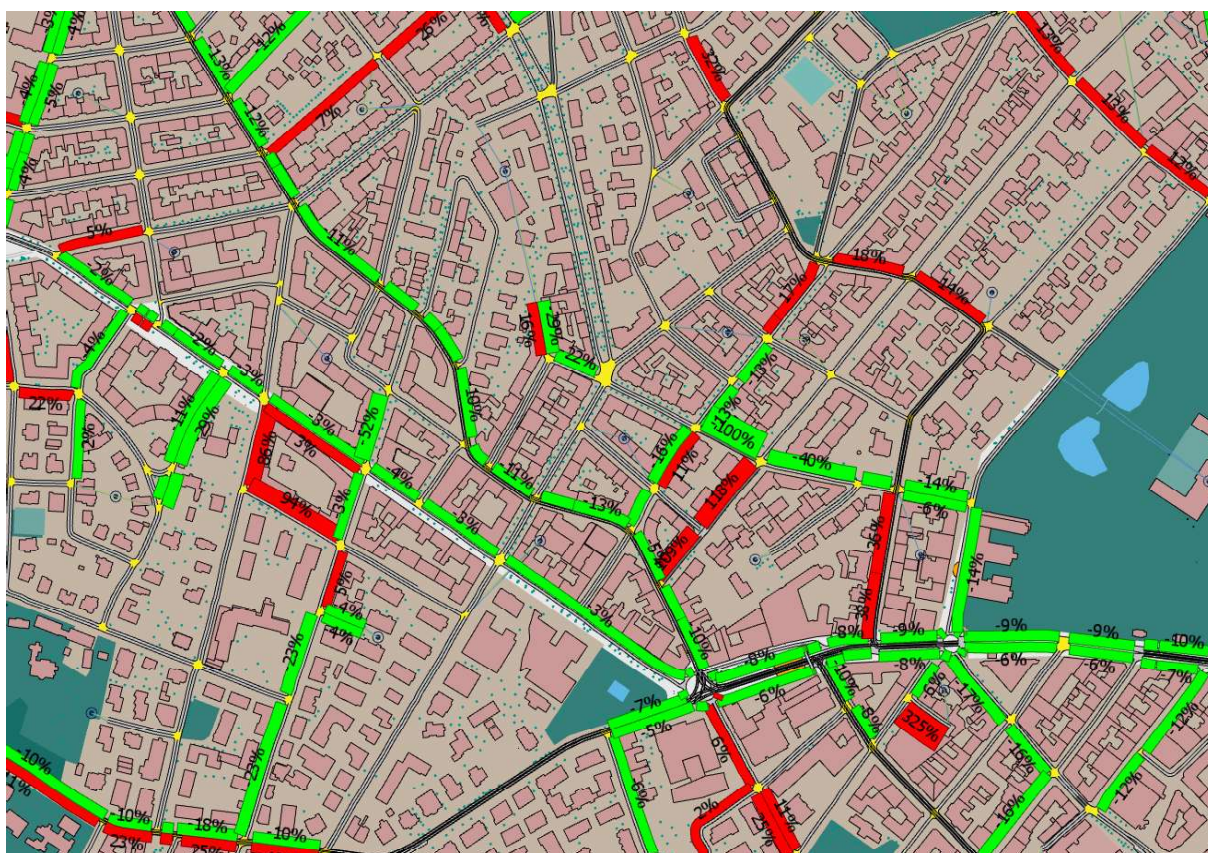
Figur 6-9: ÅDT med prosentvis endring i de ulike scenariene simulert, inkludert scenario 3.1c. Endringene er sammenlignet med dagens situasjon med ÅDT fra NVDB. Veistrekningen i Colbjørnsens gate som stenges er markert med rødt.



Figur 6-10: ÅDT med prosentvis endring i de ulike scenariene simulert, inkludert scenario 3.1c. Endringene er sammenlignet med dagens situasjon med ÅDT fra Aimsun-modell. Veistrekningen i Colbjørnsens gate som stenges er markert med rødt.

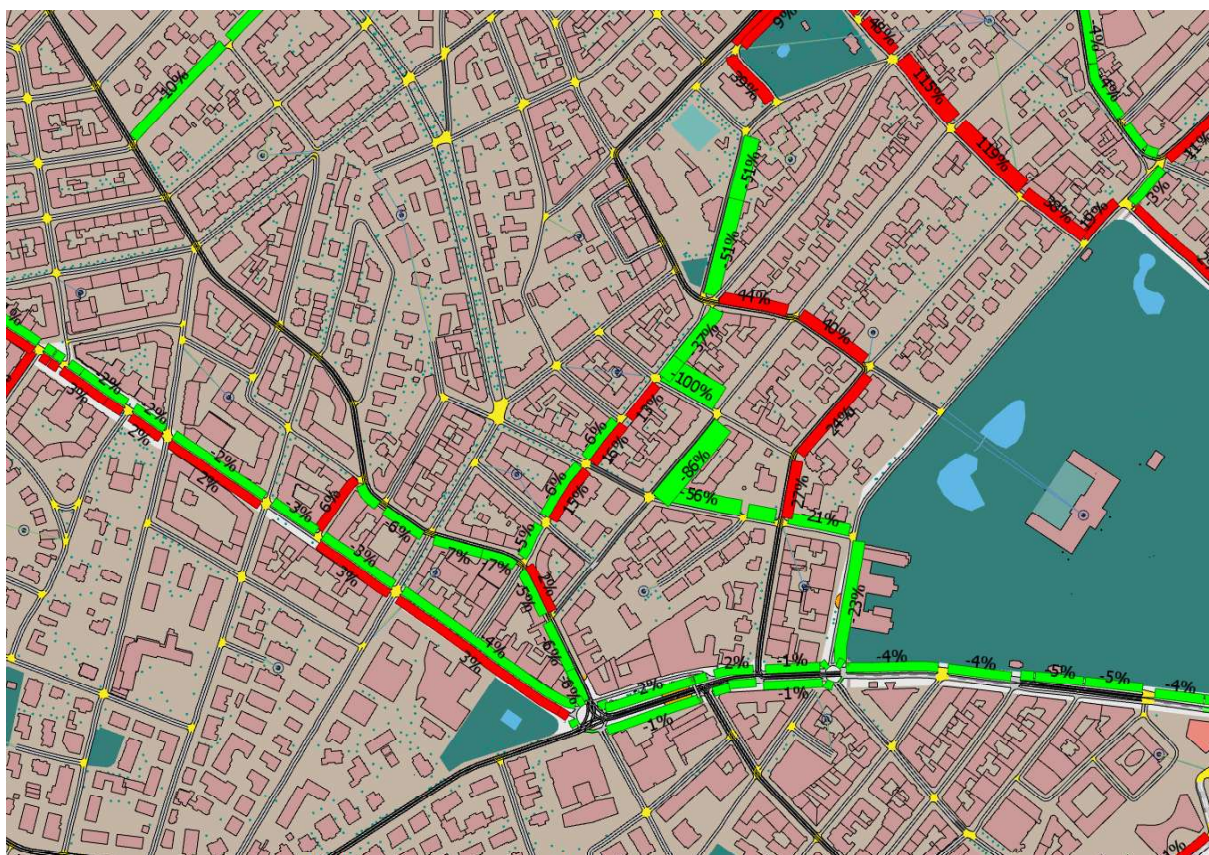
6.5.3. Scenario 3.1d

Prosentvise endringer mellom dagens situasjon og scenario 3.1d er vist i Figur 6-11. Det er vist for ettermiddagssimuleringsperioden. Sammenlignet med dagens situasjon vil det være en dobling av trafikk i gatetunet i Oscars gate (økning med cirka 100 %) i retning Frognerveien. I dagens situasjon er det derimot en veldig liten trafikkmengde her, så ny trafikkmengde vil fortsatt være veldig lav. For ettermiddagen er det simulert i overkant av 20 kjøretøy som kjører i gatetunet mot vest i dag, mot 50 i scenario 3.1d. Videre vil enveisreguleringen i Meltzers gate gjøre at noe trafikk flyttes til Uranienborgveien og Riddervolds gate.



Figur 6-11: Prosentvis endring på lenkenivå, dagens situasjon og ved tiltakene i scenario 3.1d. Endringene vises for ettermiddag.

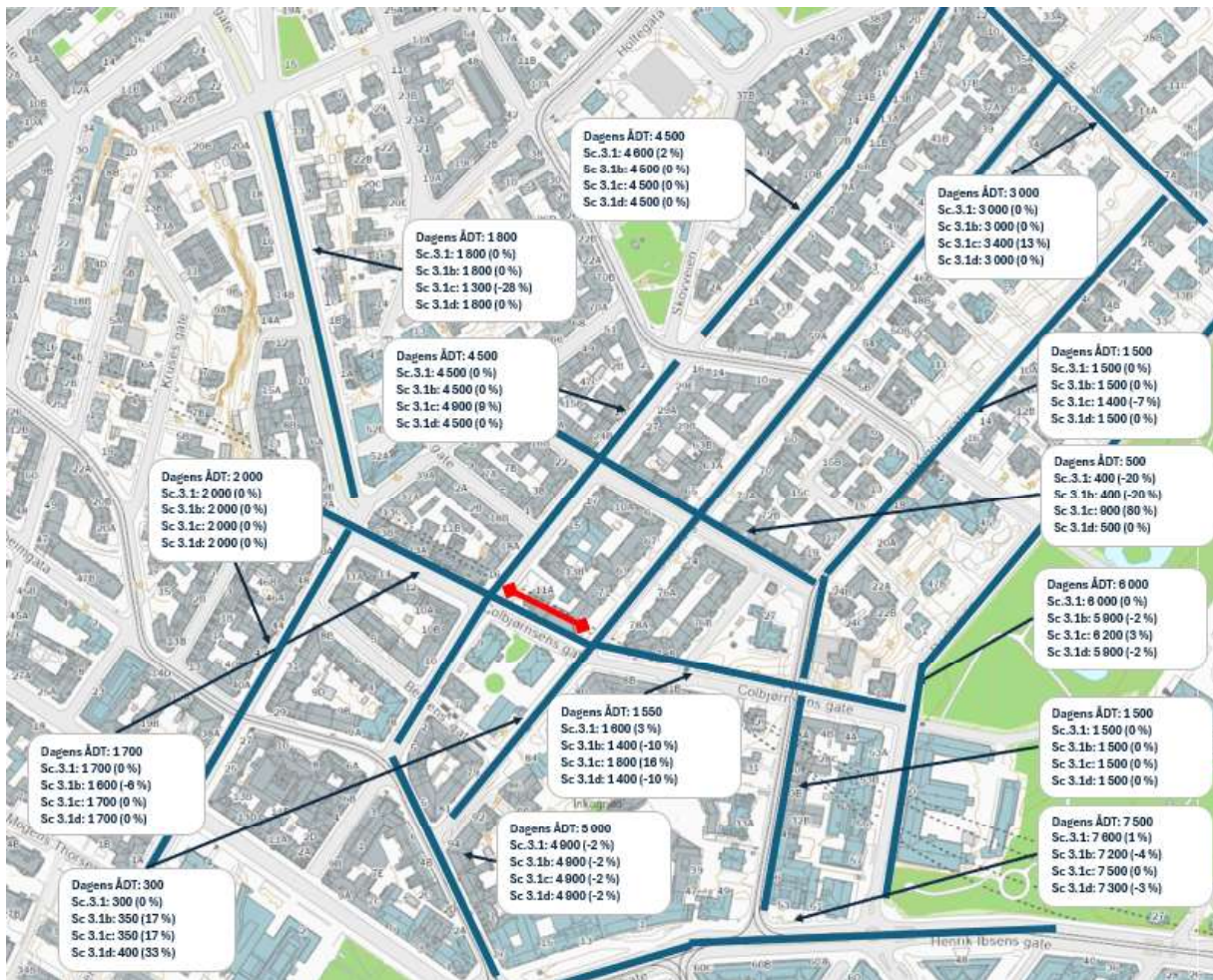
Dersom en sammenligner scenario 3.1d med scenario 3.1c, som vist i Figur 6-12, ser en at trafikken som kjørte via Oscars gate og Meltzers gate, nå er flyttet til Inkognitogata og Riddervolds gate. Det er også noen som kjører via Frognerveien og Skovveien. For Uranienborgveien i retning Majorstuen viser modellberegningen en dobling i trafikk.



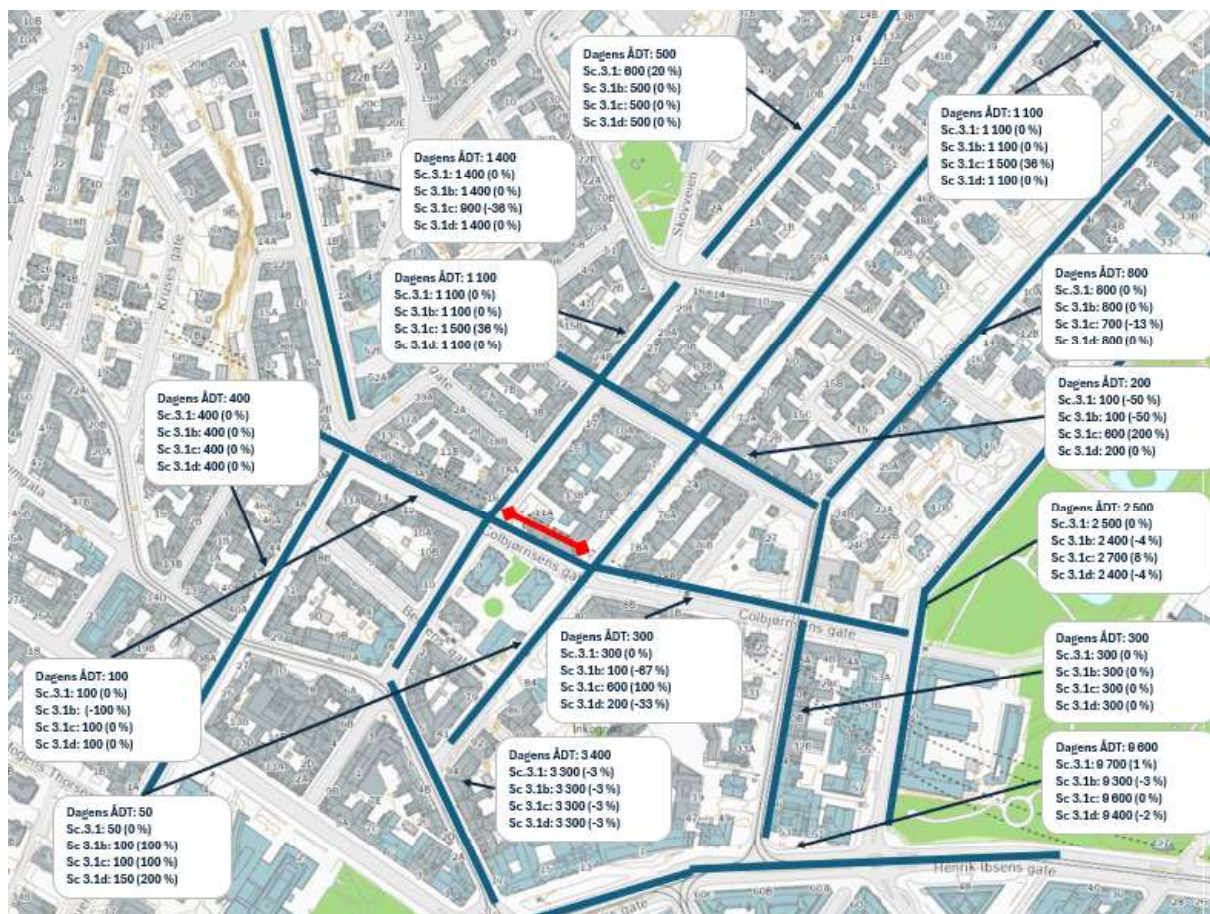
Figur 6-12: Prosentvis endring på lenkenivå, sammenligning mellom scenario 3.1c og 3.1d

Endring i ÅDT

Endringene tiltakene i scenario 3.1d medfører for ÅDT på gatenettet er vist i Figur 6-13 og Figur 6-14. Det er vist ÅDT for alle scenariene presentert i kapittel 6.4. Det en kan se av disse figurene er at de gatene som fikk en større økning i trafikkmengde i scenario 3.1c, vil få redusert denne igjen til omtrentlig dagens situasjon. Dette gjelder spesielt Meltzers gate og Colbjørnsens gate. Det er beregnet at gatetunet i Oscars gate vil ha en ÅDT i denne situasjonen på 400, noe som er en stor økning i forhold til dagens 300. Størsteparten av denne trafikkmengden er kjørende mot vest, så det å toveisregulere gatetunet har liten negativ effekt. Likevel bør det tilstrebes å gjøre gatetunet lite attraktivt for gjennomkjøring. Ved å gjennomføre tiltak som reduserer fartsnivået til gangfart eller lavere, vil gata fremstå mindre attraktiv og kjørende vil derfor bruke andre ruter.



Figur 6-13: ÅDT med prosentvis endring i de ulike scenariene simulert, inkludert scenario 3.1d. Endringene er sammenlignet med dagens situasjon med ÅDT fra NVDB. Veistrekningen i Colbjørnsens gate som stenges er markert med rødt.



Figur 6-14: ÅDT med prosentvis endring i de ulike scenariene simulert, inkludert scenario 3.1d. Endringene er sammenlignet med dagens situasjon med ÅDT fra Aimsun-modell. Veistrekningen i Colbjørnsens gate som stenges er markert med rødt.

6.6. Avbøtende tiltak

Da det vil være få trafikale konsekvenser av å stenge Colbjørnsens gate mellom Oscars gate og Skovveien, vil det ikke være stort behov for avbøtende tiltak i nærliggende gater. Det er vist at det kan bli noe økt trafikk i gatetunet i Oscars gate mot Frognerveien. Dette kan elimineres ved å snu på enveisreguleringen i Oscars gate mellom Colbjørnsens gate og Meltzers gate fra sørvest til nordvest.

Det vil kunne også oppstå noe økning av trafikk i Uranienborgveien, Parkveien og i gatenettet sør for Henrik Ibsens gate mot Vika. Disse endringene er veldig lave og vil generelt ha lite negativ påvirkning på trafikkbildet. Under er det listet opp forslag til avbøtende tiltak som kan vurderes på bakgrunn av dette:

Regulering i Henrik Ibsens gate

Modellen viser ingen økning i søndre del av Inkognitogata inn mot Henrik Ibsens gate ved Solli Plass, men ettersom Henrik Ibsens gate ikke er forkjøringsregulert, vil kjørende fra øst (sentrum/Nasjonalteateret) måtte vike for høyresvingende kjøretøyene fra Inkognitogata. Dersom det allikevel blir en trafikkøkning i Inkognitogata, kan det bli dårligere trafikkavvikling i Henrik Ibsens gate. I så fall kan det vurderes å forkjøringsregulere Henrik Ibsens gate⁷ for bedre fremkommeligheten for buss og trikk i gata.

Det er også vist at det kan bli en økning i trafikk i gatenettet sør for Henrik Ibsens gate. Noen av disse kjøretøyene kan bruke gater som Arbins gate og Hansteens gate for å komme ut i Henrik Ibsens gate. Ettersom kjørende i Henrik Ibsens gate må vike for disse bygger det også opp argumentet for å forkjøringsregulere Henrik Ibsens gate.

Tiltak i gatetun i Oscars gate

De aller fleste turene gjennom Colbjørnsens gate er reiser som starter eller slutter på Frogner/Majorstuen. De lengre turene vil heller gå via de større aksene Frognerveien, Bygdøy Allé og Bogstadveien. De lokale vil derfor finne nye ruter for å komme til og fra målpunkt. Den vestre delen av Oscars gate mot Frognerveien er utformet som gatetun. Det er derfor ikke ønskelig med noen økning her. Tiltaket i Colbjørnsens gate medfører en veldig liten økning i trafikk i gatetunet. Observasjoner av trafikkomfang i Oscars gate etter eventuell stenging av Colbjørnsens gate anbefales, for å vurdere om det er behov for omreguleringen lenger nord i Oscars gate. Omreguleringen lenger nord i Oscars gate vil ta av noe trafikk, men ikke eliminere økningen i gjennomgangstrafikk i gatetunet.

For å redusere trafikken i Oscars gate kan det vurderes avbøtende tiltak for å gjøre gata enda mindre attraktiv for gjennomkjøring. Dette kan være flere innsnevringer enn de som er der i dagens utforming. Det kan også vurderes å skilte gjennomkjøring forbudt. Gjennomkjøring forbudt er et av kravene for å ha gatetun (gatetun skal ikke ha gjennomgangstrafikk), men det kan bidra til å synliggjøre tiltaket. Ved å gjennomføre tiltak som reduserer fartsnivået til gangfart eller lavere, vil gata fremstå mindre attraktiv og kjørende vil derfor bruke andre ruter.

⁷ Å forkjøringsregulere Henrik Ibsens gate kan medføre konsekvenser som ikke er diskutert i dette forslaget. Forkjøringsregulering er et mulig tiltak for å prioritere kollektivtrafikken i Henrik Ibsens gate.