
RAPPORT

OSLO KOMMUNE BYMILJØETATEN

Program bilfritt byliv: Evaluering av trafikale effekter

PROSJEKTNUMMER 10209323-001

SLUTTRAPPORT



ENDELIG VERSJON

20.03.2020

OSL TRANSPORTMODELLER OG ANALYSE

MATTIAS STRIDH
HÅVARD NORGÅRD

Sammendrag

Mål og bakgrunn

Gjennom Program bilfritt byliv har Oslo kommune ønsket å aktivisere flere områder i byen og bidra til et bedre bymiljø og økt byliv i sentrum. Virkemiddel som har hatt til hensikt å redusere biltrafikk har vært fjerning og omdisponering av parkeringsplasser og endring av kjøremønsteret. For å kartlegge og vurdere effekten av tiltakene, er det utført en serie trafikkregistreringer i november 2018 (underveissituasjonen) og november 2019 (dagens situasjon), som videre er sammenlignet med referansesituasjonen i 2016.

Metode og kvalitet

Referansesituasjonen ble kartlagt og rapportert i «*Vurdering trafikale effekter Bilfritt byliv*» (Sweco, 2017) og underveis-situasjonen i «*Underveisevaluering av trafikale konsekvenser av Bilfritt byliv*» (Sweco, 2019). I arbeidet med referansesituasjonen ble det ikke utført egne trafikkregistreringer, men det ble innhentet et datagrunnlag basert på eksisterende trafikkregistreringer.

Trafikkregistreringer vil alltid ha usikkerhet, og gir derfor kun et øyeblikksbilde på hvordan det var den aktuelle registreringsperioden. Derfor er det også gjort sammenligninger med radartellinger over lengre perioder enn én dag, for å validere datakvaliteten og redusere risikoen for feil.

Program bilfritt byliv og samfunnsutvikling

I tillegg til tiltakene som er iverksatt gjennom Program bilfritt byliv, har det skjedd andre endringer i og utenfor prosjektområdet som sannsynligvis har påvirket trafikken mellom registreringsperiodene, slik som tids- og miljødifferensierte takster i bomringen, innføring av nye bomringer, innføring av beboerparkering og byggearbeider i sentrum. Tiltakene kan ha en synergieffekt som gjør at resultatet blir større enn summen av tiltakene hver for seg.

Trafikale effekter for gående og syklende

Det har med bakgrunn i innsamlet data ikke vært mulig å trekke noen konklusjoner vedrørende trafikale effekter for gående og syklende innenfor programområdet.

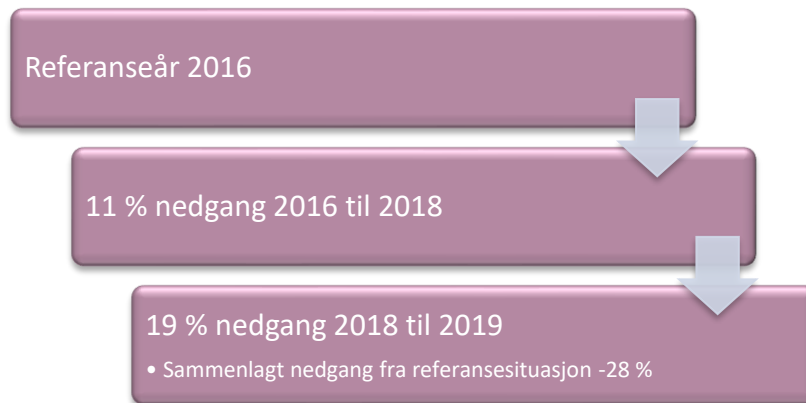
Trafikale effekter for kollektivtrafikk

Store forskjeller på stoppmønster, holdeplasser og frekvenser innenfor programområdet, har påvirket endringer i passasjergrunnlag. Data for antall på- og avstigende i området har derfor ikke gitt noen funn. Analyser av kollektivtrafikk viser imidlertid at på overordnet nivå har forsinkelser for kollektivtrafikken blitt redusert innenfor programområdet, både for trikk og for buss. Buss har fått en betydelig reduksjon i forsinkelser mellom 2018 og 2019, og trikk mellom 2017 og 2018.

Trafikale effekter for biltrafikk

Det konkluderes med en trafikkreduksjon på 11 % i perioden 2016 til 2018. Mellom 2018 og 2019 har nedgangen vært 19 %. Reduksjonen det siste året er også størst i sentrum

vest, som har hatt en reduksjon på 36 %. Tilsvarende har sentrum øst hatt en reduksjon på 8 %.



Figur 1-1: Oppsummering av målt nedgang i trafikknivå i programområdet

Forskjellen i reduksjon mellom øst og vest kan for eksempel skyldes at sentrum øst er større og har et større privat parkeringstilbud enn sentrum vest.

Tiltakene som går på omskiltning av gater har hatt en tydelig dokumentert lokal effekt. Selv om trafikk ofte flyttes til en alternativ trasé, kan tiltakene også ha bidratt til den totale reduksjonen gjennom å gjøre kjøring i sentrum vanskeligere.

Det har i løpet av perioden vært registrert en kraftig økning i elbilandel (andelen øker selv om antallet elbiler i sentrum er redusert ifølge undersøkelsen), samt redusert andel bensin-/dieslbiler. I sentrum har antall varebiler holdt seg relativt stabilt, slik at andelen varebiler har økt.

Totalt sett gir resultatene fra registreringene et entydig bilde av at trafikknivået i sentrum har gått betydelig ned i løpet av perioden, men det er ikke mulig å knytte dette opp mot enkelttiltak.

Endring i atferd og trafikk sammensetning

En serie intervjuer som er gjennomført i 2016 og 2019 viser at det ikke er noen betydelige endringer i hvor trafikanter kommer fra og skal til, og at målpunktene i store trekk er de samme. Det var derimot flere trafikanter som benyttet gateparkering i 2016 enn i 2019. Det virker sannsynlig at parkeringstiltakene har bidratt til trafikkreduksjonen.

I 2019 traff intervjupersonellet på en signifikant mindre andel respondenter som kjørte i byen med privat formål, og flere som var på reise i arbeidstida. I 2019 var det også flere passasjerer i hvert kjøretøy. Belegget har gått opp fra 1.41 til 1.85 passasjerer per kjøretøy.

Innholdsfortegnelse

1	Innledning	1
1.1	Bakgrunn og formål	1
1.1.1	Bakgrunn	1
1.1.2	Program bilfritt byliv	1
2	Metode	3
2.1	Analyseperiode og fremgangsmåte	3
2.2	Datainnsamling	3
2.2.1	Referansesituasjonen	3
2.2.2	Underveissituasjonen og dagens situasjon	4
2.3	Kvalitet	4
3	Referansesituasjon (vår 2017)	5
3.1	Overordnet gatebruk	5
3.2	Gående og syklende	5
3.3	Kollektivtrafikk	7
3.3.1	Oversikt over traséer	7
3.3.2	Antall avganger med trikk i de ulike traséene	8
3.3.3	Antall avganger med buss i de ulike traséene	9
3.3.4	Antall passasjerer på holdeplasser i prosjektområdet	9
3.3.5	Fremkommelighet for kollektivtrafikk i prosjektområdet	10
3.4	Biltrafikk	11
3.4.1	Kjøremønster	11
3.4.2	Parkering	11
3.4.3	Omfang av biltrafikk i prosjektområdet	13
3.4.4	Kjøretøydistribusjon i prosjektområdet	15
4	Dagens situasjon (høst 2019)	16
4.1	Overordnet gatebruk	16
4.2	Sykkel og gåing	17
4.2.1	Gatebruk sykkel	17
4.2.2	Gatebruk fotgjengere	18
4.2.3	Gang- og sykkeltrafikk	18
4.3	Kollektivtrafikk	20
4.3.1	Oversikt over traséer	20
4.3.2	Antall passasjerer på holdeplasser i prosjektområdet	20
4.3.3	Fremkommelighet for kollektivtrafikk i prosjektområdet	21
4.4	Biltrafikk	21
4.4.1	Kjøremønster	21

4.4.2	Parkering	24
4.4.3	Trafikkregistreringer	28
4.4.4	ÅDT i prosjektområdet	29
4.4.5	Fordeling inn og ut av sentrum	30
4.4.6	Kjøretøymengde i prosjektområdet	32
4.4.7	Registrering av ulovlig kjøring	33
5	Trafikale endringer fra referansesituasjonen	38
5.1	Bakgrunn til trafikale endringer i sentrum	38
5.1.1	Målsetninger knyttet til sykkelandel og sykkelnettverk i Oslo	38
5.1.2	Målsetninger og tiltak knyttet til personbiltrafikk	38
5.1.3	Utvikling i kjøretøyparken	39
5.1.4	Andre trafikkforhold og midlertidige avvik	39
5.1.5	Veikantintervju	40
5.2	Trafikale endringer blant gående og syklende	40
5.2.1	Kvalitative vurderinger	40
5.2.2	Utvikling i antallet gående og syklende	40
5.3	Kollektivtrafikk	41
5.3.1	Endringer i kollektivtrafikkmønster	41
5.3.2	Antall passasjerer på holdeplasser i prosjektområdet	42
5.3.3	Fremkommelighet for kollektivtrafikk i prosjektområdet	42
5.4	Biltrafikk	44
5.4.1	Utvikling i trafikknivå (ÅDT) i prosjektområdet	44
5.4.2	Inngående trafikk i perioden 2016 til 2019	45
5.4.3	Inn- og utgående trafikk i perioden 2018 til 2019	46
5.4.4	Utvikling for personbil, elbil, varebil og lastebil	48
5.4.5	Registrering av ulovlig kjøring	49
6	Konklusjoner	51
7	Referanser	54

Bilag

Bilag A: Sammenligning av manuelle og maskinelle tellinger

Bilag B: Trafikale endringer i tellesnitt

Bilag C: Kjøretøyfordeling i referansesituasjonen

Bilag D: Kjøretøyfordeling 2019

Bilag E: Kjøretøyfordeling 2016-2019

Bilag F: Registrering av ulovlig kjøring – en detaljert betraktning

Bilag G: Rådata trafikkregistreringer 2019

Bilag H: Kjøremønster og gatebruk i planområdet november 2019

Bilag I: Parkeringstilbud 2016

Bilag J: Parkeringstilbud 2018

Bilag K: Parkeringstilbud 2019

Grafikk/foto fremside: Mattias Stridh

1 Innledning

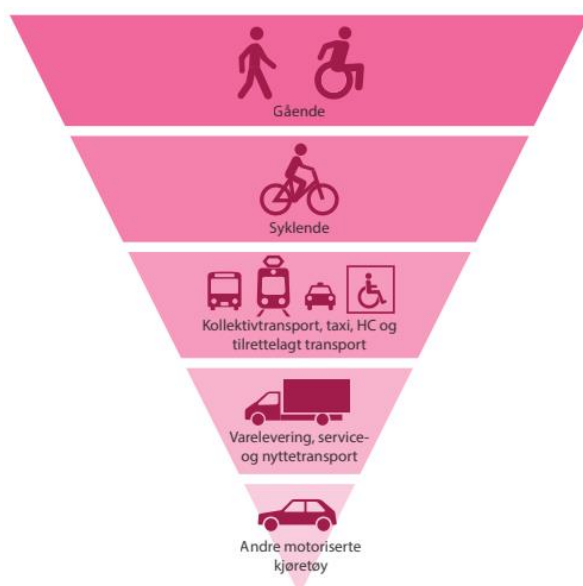
1.1 Bakgrunn og formål

1.1.1 Bakgrunn

Oslo kommune ved Bymiljøetaten (BYM) har engasjert Sweco Norge AS for å bistå med trafikale vurderinger og kartlegging av trafikale endringer i forbindelse med Program bilfritt byliv. Foreliggende rapport er den siste trafikkanalysen som er gjennomført i forbindelse med Program bilfritt byliv, og er en oppfølging av rapportene «Underveisevaluering av trafikale konsekvenser av Bilfritt byliv» (Sweco, 2019) og «Vurdering trafikale effekter Bilfritt byliv» (Sweco, 2017). Denne siste evalueringen dokumenterer trafikkbildet i dagens situasjon (høsten 2019), og sammenligner resultatene med situasjonen før (også kalt referansesituasjonen) og underveis i gjennomføringen av Program bilfritt byliv. Rapporten beskriver også gjennomførte trafikkruserende tiltak i Program bilfritt byliv, og vurderer den samlede effekten av disse tiltakene sammen med øvrige tiltak utenfor planområdet.

1.1.2 Program bilfritt byliv

Gjennom Program bilfritt byliv har Oslo kommune ønsket å aktivisere flere områder, og bidra til et bedre bymiljø og økt byliv i sentrum. De trafikale virkemidlene for å legge til rette for økt byliv har vært å frigjøre gateparkeringsareal, og redusere gjennomgangstrafikk innenfor programmets planområde. I tillegg har man gjort tiltak for å tilrettelegge for gående (inkl. forflytningshemmede) og syklende på en bedre måte.



Figur 1-1: Hierarkiet av trafikantgruppene som prioriteres i Program bilfritt byliv (kilde: Oslo kommune, 2018)

En kvantifisert reduksjon av biltrafikk har således ikke vært hovedmålet for programmet, men heller et virkemiddel for å oppnå programmets mål om et mer levende sentrum. Samtidig har det vært viktig å ivareta hensynet til forflytningshemmede, varetransport, kollektivtransport, beboere, nødetater og renovasjon. I tillegg er parkeringshus som ligger innenfor planområdet fortsatt tilgjengelige.



Figur 1-2: Områdeavgrensning for Program bilfritt byliv

Program bilfritt byliv ble besluttet gjennomført i tre faser (byrådssak 1108/18):

- Fase 1 (2017): Redusere privatbiltrafikken og skape rom for ulike bylivsaktiviteter.
- Fase 2 (2018): Arbeidet med å redusere privatbiltrafikken og skape rom for ulike bylivsaktiviteter fortsetter.
- Fase 3 (2019): Gjennomføre permanente bylivstiltak

2 Metode

2.1 Analyseperiode og fremgangsmåte

Referansesituasjonen defineres som perioden før Bilfritt byliv-tiltakene ble iverksatt, det vil si før 1. juni 2017. Referansesituasjonen ble kartlagt i rapporten «*Vurdering trafikale effekter Bilfritt byliv*» (Sweco, 2017). I arbeidet med referansesituasjonen ble det ikke utført egne trafikkregistreringer, men det ble innhentet et datagrunnlag basert på eksisterende datakilder.

Underveissituasjonen ble kartlagt i rapporten «*Underveisevaluering av trafikale konsekvenser av Bilfritt byliv*» (Sweco, 2019). For underveisevalueringen og registreringen av dagens situasjon (definert som november 2019), er det gjennomført ny innhenting av data for å kunne følge utviklingen. Under innsamlingen av data fra 2018 og 2019 ble det fokusert på å designe et opplegg som hadde så tette tellesnitt som mulig. For disse årene/periodene ble det gjennomført egne trafikktellinger, både manuelle krysstellinger og radartellinger.

2.2 Datainnsamling

2.2.1 Referansesituasjonen

Referansesituasjonen ble beskrevet med grunnlag i følgende datakilder:

- Maskinelle og manuelle trafikktellinger
- SIS-data (sanntidsinformasjon kollektivtrafikk)
- SPOT-data (trafikkdata fra signalanlegg)
- Prosam-rapporter

I tillegg ble det utført veikantintervjuer i regi av Sweco i november 2016 for å supplere kunnskapen om trafikksituasjonen i Oslo sentrum.

Referansesituasjonen baserte seg på en mest mulig komplett kartlegging av trafikken *inn mot sentrum*, i de gatene det var lovlig for privatbiler å kjøre inn. I teorien er trafikkstrømmene inn og ut av et område i løpet av en dag tilnærmet like store.

I rapporten som kartla referansesituasjonen (Sweco, 2017) ble det også beskrevet resultater fra beregninger i transportmodellen Aimsun Oslo, for å vurdere de trafikale effektene av de planlagte tiltakene.

Resultater for referansesituasjonen som blir brukt for å sammenligne mot dagens situasjon presenteres i kapittel 3.

2.2.2 Underveissituasjonen og dagens situasjon

Undersøkelsene som ble gjennomført i 2018 og 2019 er gjennomført med lignende opplegg for datainnsamling og tellinger, med hensikt å redusere usikkerheten rundt sammenligning. For å beskrive situasjonene er det innhentet et grunnlag med følgende datakilder:

- Maskinelle og manuelle trafikktegninger
- SPOT-data der dette var tilgjengelig
- SIS-data (sanntidsinformasjon kollektivtrafikk)
- Annen data fra andre eksterne kilder, f.eks. Prosam

Registreringene er gjort med tanke på å ha et tilnærmet komplett bilde for trafikken inn mot sentrum, også for gatene hvor det ikke er lov å kjøre for flere kjøretøytyper. Ved å designe et spesielt registreringsopplegg, har det derfor vært mulig å inkludere flere gater enn hva som inngikk i referansesituasjonen.

Resultater for dagens situasjon er presentert i kapittel 4. For mer informasjon om Underveissituasjonen og dets rådata, vises det til Sweco (2019).

2.3 Kvalitet

Trafikkregistreringer vil alltid ha et element av usikkerhet. Registreringsutstyr og tellemannskap kan registrere feil, det kan oppstå feil under beregningene i etterkant, og det kan ha vært veistenginger, trafikkulykker og lignende som påvirker trafikkbildet som ikke er fanget opp under registreringene. En trafikkregistrering gir derfor kun et øyeblikksbilde på hvordan det var den aktuelle registreringsperioden. Derfor er det også gjort sammenligninger med radartellinger over lengre perioder enn en dag for å validere datakvaliteten.

Videre viser registreringene antall kjøretøy i et gatetverrsnitt. Det foreligger derfor ikke informasjon om hvilke kjøreruter som benyttes innenfor planområdet, og det kan følgelig ikke sies noe om det totale trafikkarbeidet mellom registreringsårene. (Trafikkarbeid = $\sum$ antall kjøretøy x antall utkjørt distanse).

3 Referansesituasjon (vår 2017)

3.1 Overordnet gatebruk

I sentrumsområdet er det til enhver tid midlertidige endringer av gatebruken. Det er kun tatt høyde for kjente større langvarige byggeprosjekter i kartleggingen.

Sweco har i samarbeid med Bymiljøetaten kartlagt referansesituasjonens gatebruk i prosjektområdet. Revidert prinsipplan for gatebruken i Oslo sentrum, vedtatt i 2011, er lagt til grunn i referansesituasjonen, og vises i figur 3-1.



Figur 3-1: Gatebruksplan (Oslo kommune, 2011)

3.2 Gående og syklende

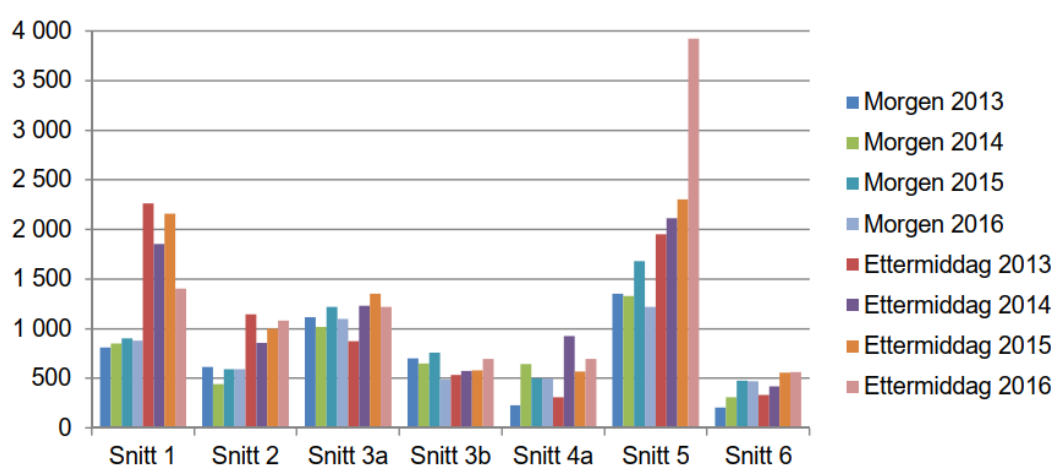
For å kartlegge antall gående og syklende i referansesituasjonen ble det hentet trafikkdata fra Prosam-rapporten «Telling av fotgjengere og syklister ved Ring 1» (Prosam, 2016). Hvert år siden 2013 har denne rapporten blitt utarbeidet. Rapporten innehar årlige

5(54)

registreringer i seks registreringspunkter. Disse tellepunktene er valgt for å kunne vise utviklingen i gang- og sykkeltrafikken til/fra Oslo. Det ble vurdert at dette grunnlaget var det beste eksisterende grunnlaget for å måle endringene i trafikkmengden til/fra/gjennom prosjektområdet.



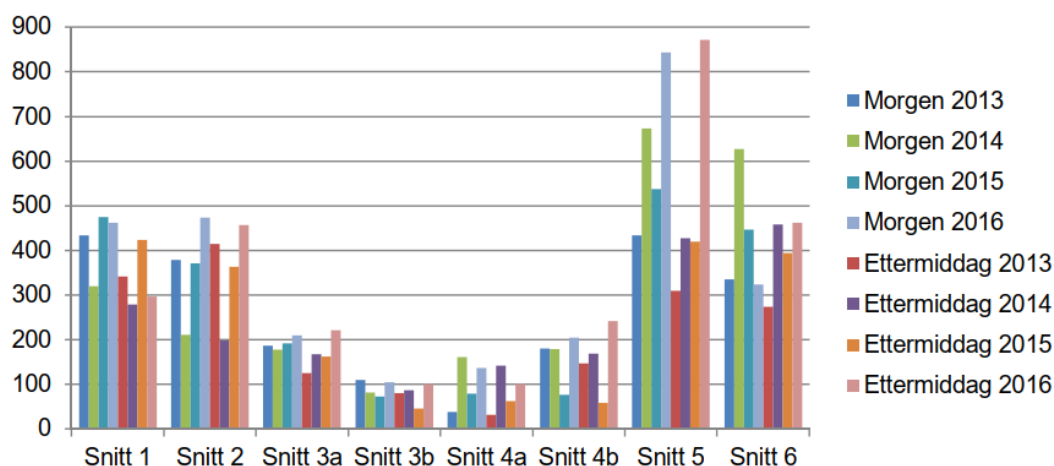
Figur 3-2: Oversikt over årlige registreringspunkter (kilde: Prosam, 2016)



Figur 3-3: Antall fotgjengere i Prosams registreringspunkter i 2016 (kilde: Prosam, 2016)

6(54)

RAPPORT
20.03.2020
ENDELIG VERSJON
PROGRAM BILFRITT BYLIV: EVALUERING AV TRAFIKALE
EFFEKTER



Figur 3-4: Antall syklister i Prosams registreringspunkter i 2016 (kilde: Prosam, 2016)

3.3 Kollektivtrafikk

3.3.1 Oversikt over traséer

For referansesituasjonen ble det kartlagt hvilke traséer kollektivtrafikken bruker, samt hvor mange avganger det var med buss og trikk i de ulike traséene. I referansesituasjonen benyttet kollektivtrafikken et stort antall traséer innenfor prosjektområdet, samt på Ring 1.

Det var ombygging i Kvadraturen som medførte omkjøring for buss og trikk. Anleggsarbeidene og omleggingene påvirket blant annet traséene hvor det kjører buss og trikk.

På grunn av anleggsarbeider rundt blant annet Stortinget var mange busslinjer lagt om til Rådhusgata og Rådhusplassen. Våren 2017 ble Prinsens gate etablert som toveis trikkegata, men på grunn av arbeider med vann- og avløp i mange omkringliggende gater ble ikke bussene flyttet over til Tollbugata før i 2018.

I tillegg til Ruters busslinjer kjørte Flybussen, turistbusser og Ikeabussen innenfor prosjektområdet. Flybussekspressen og Ikeabussen fulgte gater som også ble benyttet av Ruters kollektivlinjer, mens turistbusser hadde en annen trasé. Ekspressbusser som kjøres av andre selskaper kjørte fra bussterminalen til E18/tunnelsystemet.

T-banen har tunnel under prosjektområdet samt tre stasjoner: Jernbanetorget, Stortinget og Nationaltheatret. Jernbanen har også tunnel under prosjektområdet og to stasjoner: Oslo S og Nationaltheatret.

3.3.2 Antall avganger med trikk i de ulike traséene



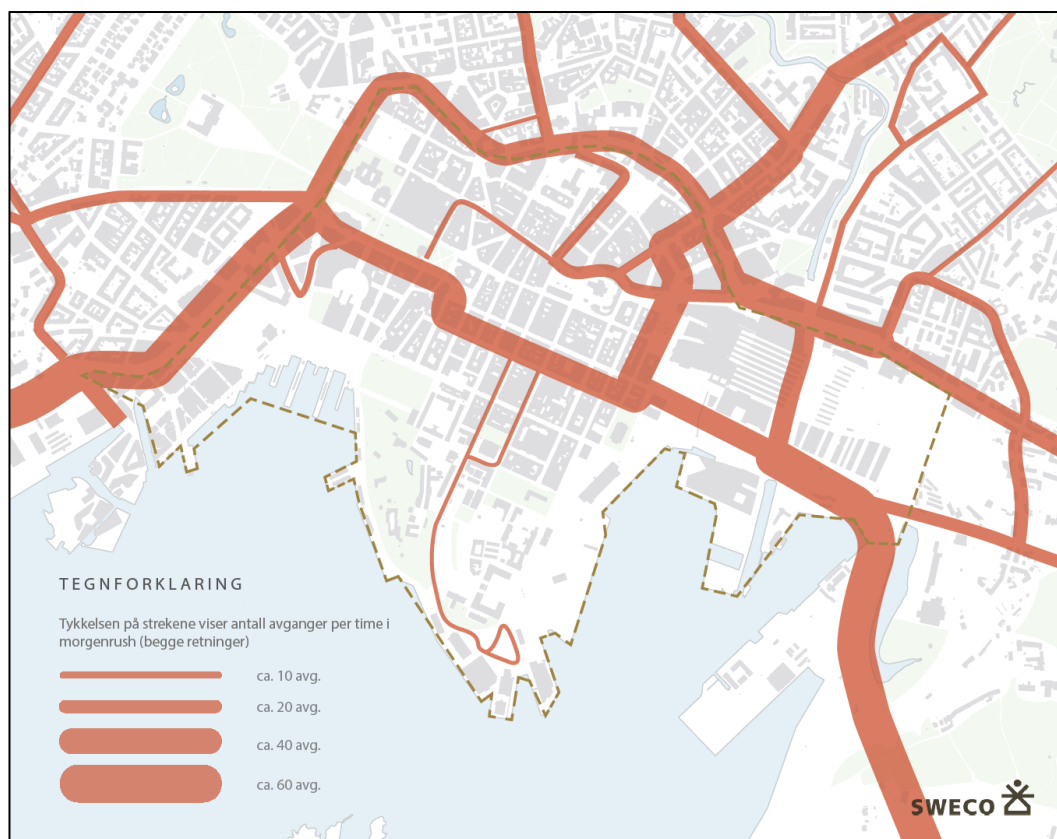
Figur 3-5: Fordeling av antall avganger med trikk i de ulike traséene i referansesituasjonen. Situasjonen gjelder morgenrush på en hverdag (kilde: Delrapport 1 Situasjonsbeskrivelse Trafikkplan Indre by).

I referansesituasjonen trafikkerte trikken «nordre streng» (over Stortorget) og «søndre streng» (gjennom Kvadraturen). Søndre streng hadde avgreining via Rådhusplassen og Vika, mens det var to linjer som kjørte Stortingsgata. Flest avganger var det gjennom Storgata, som trafikkeres av linjene som kjørte til Grünerløkka og Trondheimsveien.

I referansesituasjonen var det anlagt ny trikketrasé gjennom Bjørvika, men denne vil ikke bli åpnet før etter at Follobaneprosjektet til Bane NOR er ferdig med etablering av ny jernbane under Bispegata. Etter at trikken i Bjørvika er satt i trafikk dekker trikkenettet store deler av prosjektområdet, med unntak av områdene ved Akershus Festning og Vippetangen.

Alle trikkelinjene i Oslo kjørte gjennom prosjektområdet.

3.3.3 Antall avganger med buss i de ulike traséene



Figur 3-6: Fordeling av antall avganger med buss i de ulike traséene i referansesituasjonen. Situasjonen gjelder normalsituasjonen i morgenrush uten midlertidige omlegginger (kilde: Delrapport 1 Situasjonsbeskrivelse Trafikkplan Indre by).

Ruters busser trafikkerte flere traséer enn trikkene. Traséene med flest avganger var søndre streng (gjennom Kvadraturen) og Stortingsgata, samt Storgata, Schweigaardsgate og Dronning Eufemias gate. Nordre streng har langt færre avganger for buss enn for trikk, og bussene kjørte heller ikke gjennom hele sentrum på nordre streng. Det var flere traséer som hadde relativt få avganger. Den med færrest avganger var trasé gjennom Kvadraturen til Vippetangen.

Bussene kjørte enten gjennom prosjektområdet, endte/begynte i prosjektområdet eller kjørte rundt prosjektområdet (på Ring 1). Ring 1 var også en høytrafikkert trasé og en viktig trasé for regionale busser.

3.3.4 Antall passasjerer på holdeplasser i prosjektområdet

Det er analysert antall på- og avstigende passasjerer ved noen utvalgte bussholdeplasser i prosjektområdet. Disse holdeplassene er Jernbanetorget, Dronningens gate, Rådhuset, Stortorvet og Tollboden. Holdeplassene er valgt ut fordi de trafikkeres av flere linjer og at

Ruter dermed vil ha tilgang til et større datamateriale for disse. Tallene kommer nemlig fra Ruters maskinelle tellinger, og er filtrert på arbeidsdager (mandag – fredag) for uke 35 – 39 i 2016.

Ruter har tatt ut data for antall på- og avstigende på linje 30, 31, 32, 37, 54, 70, 81 og 83 ved de nevnte holdeplassene.

Tabell 3-1 oppsummerer resultatene.

Tabell 3-1: På- og avstigende passasjerer ved utvalgte bussholdeplasser høsten 2016 (gjennomsnittlig per dag, avgrenset til avganger på de nevnte linjene)

Holdeplass	Påstigende	Avstigende	Totalt
Dronningens gate	4 800	4 300	9 100
Jernbanetorget	99 100	85 600	184 700
Rådhuset	34 400	27 000	61 400
Stortorvet	4 400	7 100	11 500
Tollboden	13 000	15 100	28 100
Totalsum	155 700	139 000	294 700

3.3.5 Fremkommelighet for kollektivtrafikk i prosjektområdet

Fremkommelighet for kollektivtrafikk er hentet fra SIS-data. Det er sett på buss- og trikkestrekninger som går innenfor Ring 1. Forsinkelsen er målt på ruter som mediankjøretiden minus nullkjøring (forventet kjøretid uten forsinkelse). Tallene er definert i Ruters SIS-system og baseres på det antall avganger som er oppgitt. Data er hentet for uker 35–39 i 2016, mandag-fredag.

Tabell 3-2: Fremkommelighet for kollektivtrafikk i sentrum 2016

	Forsinkelse buss (s)	Forsinkelse trikk (s)	Avganger buss	Avganger trikk
Morgenrush	65	22	4 532	2 643
Ettermiddagsrush	73	27	5 539	2 791
Utenom rush	53	24	30 797	16 668
Totalt (vektet)	57	24		

Resultatene viser en gjennomsnittlig forsinkelse på 65 sekunder for buss i morgenrushet, og 73 sekunder i ettermiddagsrushet. For trikkeavgangene er forsinkelsene lavere; 22 respektive 27 sekunder.

Resultatene er basert på alle de strekninger innenfor prosjektområdet som går fra og til holdeplasser i sentrum. En liste av strekninger som fremkommeligheten er målt på vises i tabell 3-3. Den viser også gjennomsnittlig forsinkelse per strekning, målt i minutters forsinkelse per kilometer utkjørt distanse.

Tabell 3-3: Reisetidsstrekninger 2016

Strekning	Forsink. (min/km)
Buss	1.45
Jernbanetorget T-Bussterminalen Grønland	0.42
Arne Garborgs plass-Stortorvet	0.57
Arne Garborgs plass-Nordahl Bruns gate	0.74
Jernbanetorget T-Arne Garborgs plass	0.94
Jernbanetorget-Rådhuset	1.13
Rådhuset-Dronn.gate/Kvadraturen	1.19
Jernbanetorget-Brugata	1.31
Tollboden-Rådhuset	1.53
Rådhuset-Solli	1.59
Rådhuset-Dokkveien	1.69
Dronn.gate/Kvadraturen-Jernbanetorget	1.72
Stortorvet-Jernbanetorget	1.83
Tollboden-Bjørvika	1.87
Dronn.gate/Kvadraturen-Tollboden	2.12
Trikk	0.85
Holbergs plass-Tinghuset	0.35
Jernbanetorget-Bussterminalen Grønland	0.45
Nationaltheatret-Inkognitogata	0.47
Stortorvet-Jernbanetorget	0.52
Nationaltheatret-Solli	0.54
Jernbanetorget-Kirkeristen	0.56
Holbergs plass-Tullinløkka	0.61
Stortorvet-Tinghuset	0.63
Stortorvet-Kirkeristen	0.68
Stortorvet-Nationaltheatret	0.72
Jernbanetorget-Brugata	1.11
Holbergs plass-Frydenlund	1.32
Jernbanetorget-Stortorvet	1.68

3.4 Biltrafikk

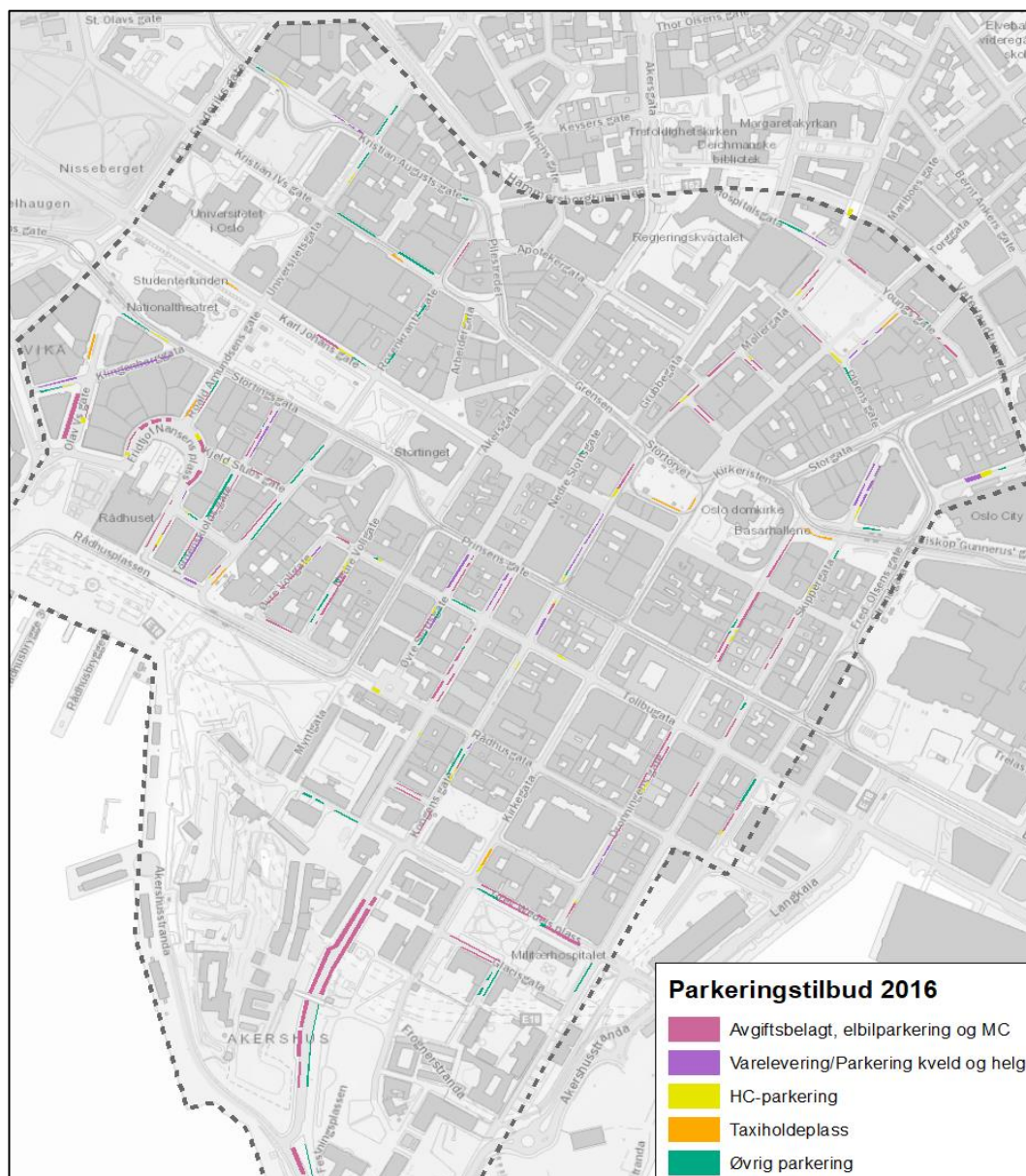
3.4.1 Kjøremonster

Kjøremonsteret for bil i referansesituasjonen illustreres i gatebruksplanen i figur 3-1.

3.4.2 Parkering

Før Program bilfritt byliv ble satt i gang var det totalt ca. 810 gateparkeringsplasser i prosjektområdet.

Figur 3-7 viser en oversikt over parkeringstilbudet i 2016. Kartet er gjengitt i størrelse A3 i Bilag I.



Figur 3-7: Parkeringsplasser innenfor prosjektområdet i referansesituasjonen.

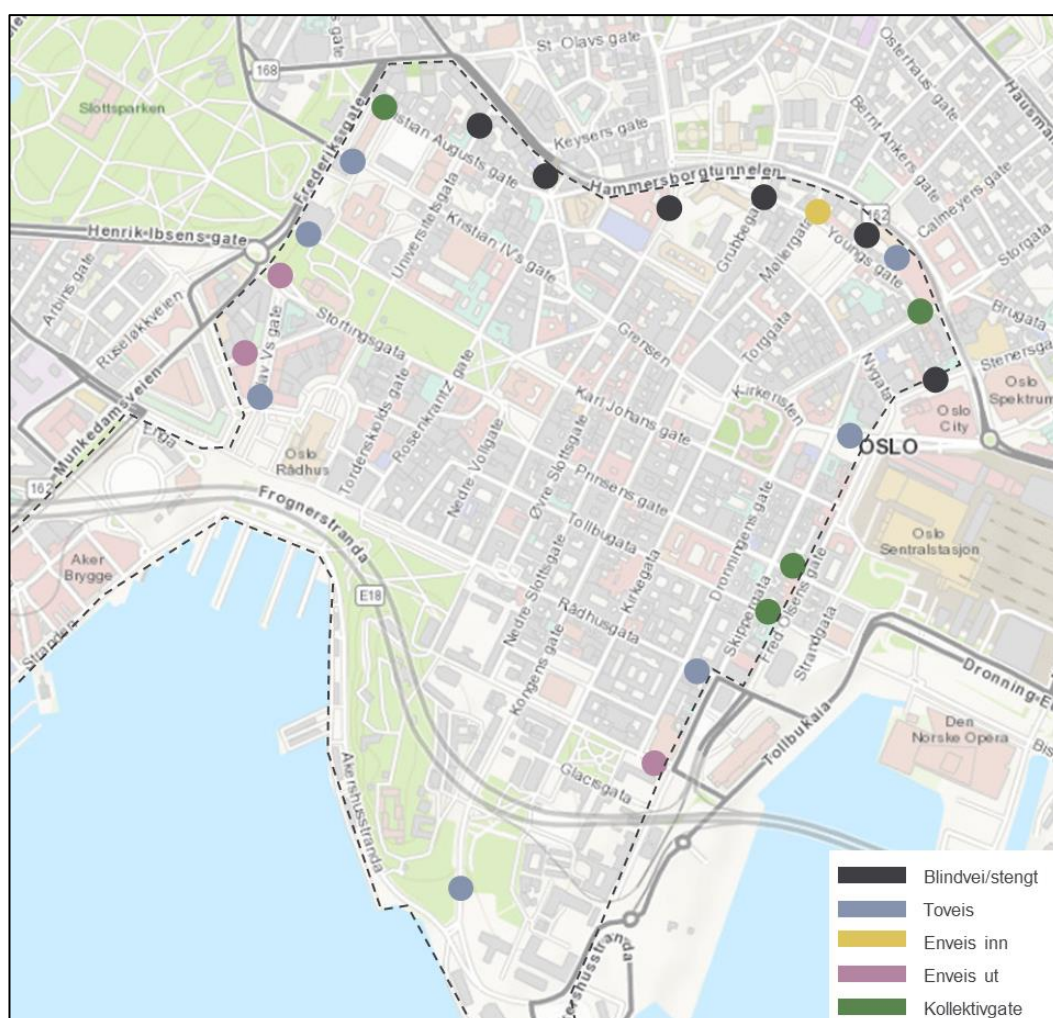
I kartet er parkering inndelt i fem kategorier. «Varelevering/Parkering kveld og helg» fungerer som laste- og losseplasser på dagtid og gratis parkering kveld og helg. I «Øvrig parkering» inngår parkering tilknyttet buss, ambassader, hoteller, andre reservasjoner og sykkel.

Ikke alle parkeringsplassene var tilgjengelige da trafikkteellingene ble gjennomført grunnet midlertidige arbeider og riggplasser i flere gater.

3.4.3 Omfang av biltrafikk i prosjektområdet

I referansesituasjonen fantes det ingen faste tellepunkter som overvåket biltrafikken innenfor prosjektområdet. Det var derfor behov for å bruke både kortidstelling (manuelle tellinger og videotelling), samt data fra SPOT-detektorer (telledetektorer knyttet til signalanlegg) for å vurdere omfanget av biltrafikken i prosjektområdet. Det ble ikke utført egne kortidstelling i forbindelse med kartleggingen av referansesituasjonen, men det ble innhentet kortidstelling som hadde blitt utført i andre sammenhenger. Det ble fokusert på å kartlegge trafikken inn mot sentrum.

Det var mulig å kjøre inn i prosjektområdet via åtte gater. Det er flere gater inn til prosjektområdet, men disse har restriksjoner for privatbiler (kollektivgater eller stengt). Det er også noen gater hvor det kun er enveiskjøring i retning ut av sentrum. Oversiktskartet under viser kjøremuligheter for vanlige personbiler.



Figur 3-8: Kjøremuligheter for vanlige personbiler inn og ut av prosjektområdet i referansesituasjonen

For referansesituasjonen er trafikkmengden (kjøretøy per døgn) i de viktigste gatene der personbiler kan kjøre, beregnet med utgangspunkt i korttidstellingene og SPOT-data.

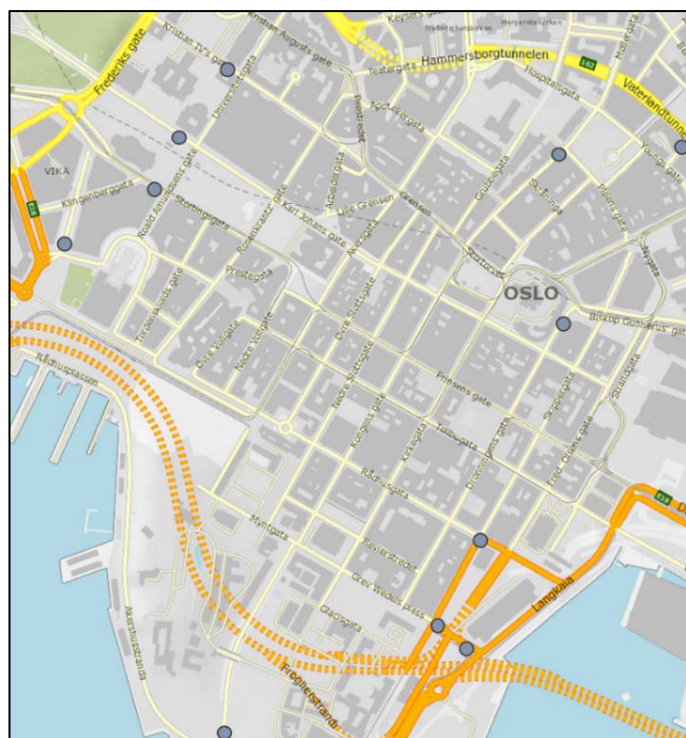
Tabell 3-4: Trafikktall for referansesituasjonen for aktuelle snitt i Oslo sentrum

	Gate	ÅDT 2016	Årstall	Kilde
1	Olav Vs gate	4 800	2016	Telling BYM
2	Stortingsgata	3 000	2016	SPOT
3	Karl Johans gate	1 000	2016	SPOT
4	Kristian IVs gate	5 600	2016	SPOT
5	Møllergata*	5 800	2015	Telling BYM
6	Calmeyers gate**	2 000	2011	Vegdatabanken
7	Dronningens gate***	2 300	2016	Telling Sweco
8	Rådhusgata	5 200	2016	Telling Sweco
9	Myntgata	800	2016	Telling Sweco
10	Kongens gate	1 100	2016	Telling Sweco
11	Myntgata etter operatunnel	1 500	2016	Telling Sweco
	ÅDT innfartsveiene i sentrum	33 100		

* ÅDT i Møllergata er beregnet til å være lik i 2016 som 2015 da tellingen ble gjennomført

** Byggearbeid og kjørerestriksjoner i november 2016. Derfor basert på tall fra NVDB.

*** Trafikken som har blitt registrert i Dronningens gate (1800 ÅDT), er økt med 500 ÅDT for å inkludere trafikk til Skippergata nord



Figur 3-9: Oversikt over tellesnitt vist i tabell 3-1

14(54)

RAPPORT
20.03.2020
ENDELIG VERSJON
PROGRAM BILFRITT BYLIV: EVALUERING AV TRAFIKALE
EFFEKTER

3.4.4 Kjøretøyfordeling i prosjektområdet

Det ble ikke gjennomført en egen kartlegging av kjøretøyfordelingen i Oslo sentrum for referansesituasjonen, og det forelå begrenset med informasjon i tilgjengelig datagrunnlag. Med bakgrunn i korttidstellingene med registrert kjøretøytype ble det sammenstilt en oversikt over kjøretøyfordelingen inn og ut av sentrum i rushperiodene, vist i tabellen under. En oversikt over kjøretøyfordelingen i enkeltgater er gjengitt i Bilag C.

Tabell 3-5 Kjøretøyfordeling i prosjektområdet i referansesituasjonen, skilt mellom rushperioder og retning.

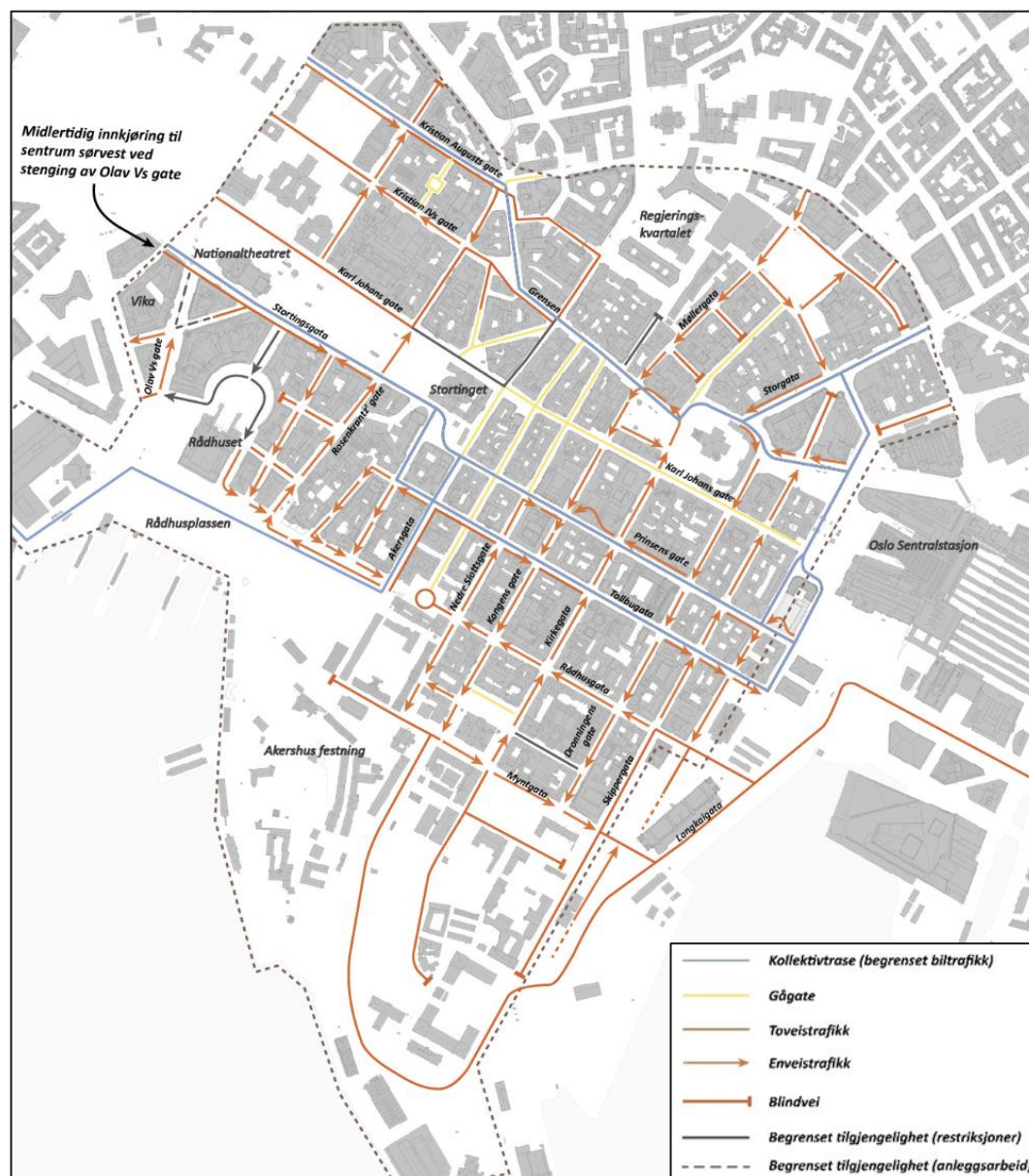
Periode	Retning	Personbil (eks elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss
Morgenrush	Mot sentrum	47 %	11 %	12 %	23 %	5 %	10 %
	Fra sentrum	49 %	14 %	10 %	20 %	4 %	8 %
Ettermiddags-rush	Mot sentrum	68 %	4 %	8 %	7 %	2 %	10 %
	Fra sentrum	67 %	10 %	7 %	8 %	4 %	4 %

Fra tabellen fremgår det at andelen lastebiler og varebiler er betydelig større i morgenrushet enn i ettermiddagsrushet. I ettermiddagsrushet er i underkant av 70 % av alle registreringene personbiler (ekskl. elbil).

4 Dagens situasjon (høst 2019)

4.1 Overordnet gatebruk

Figur 4-1 viser en oversikt over kjøremønster og gågater i prosjektområdet for dagens situasjon. Kartet er gjengitt i størrelse A3 i Bilag H.

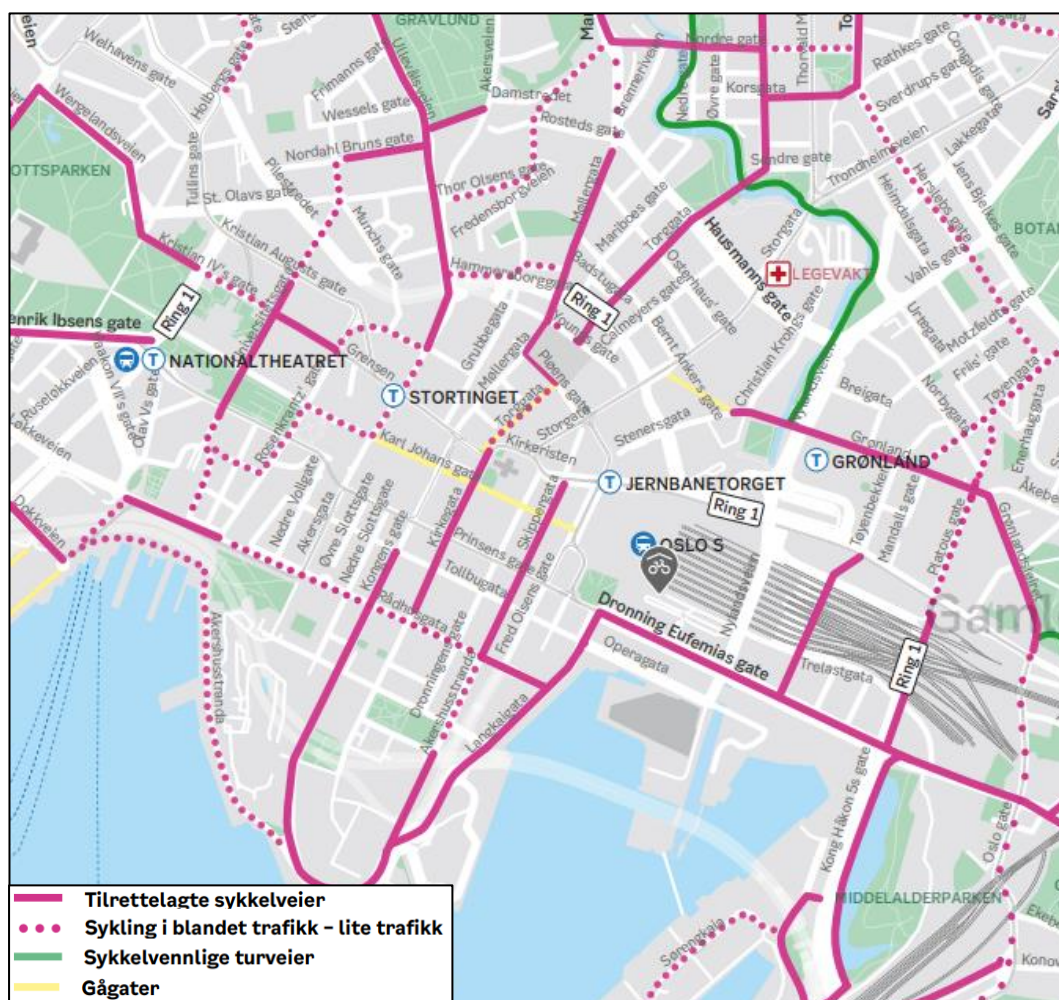


Figur 4-1: Kjøremønster og gatebruk i planområdet november 2019

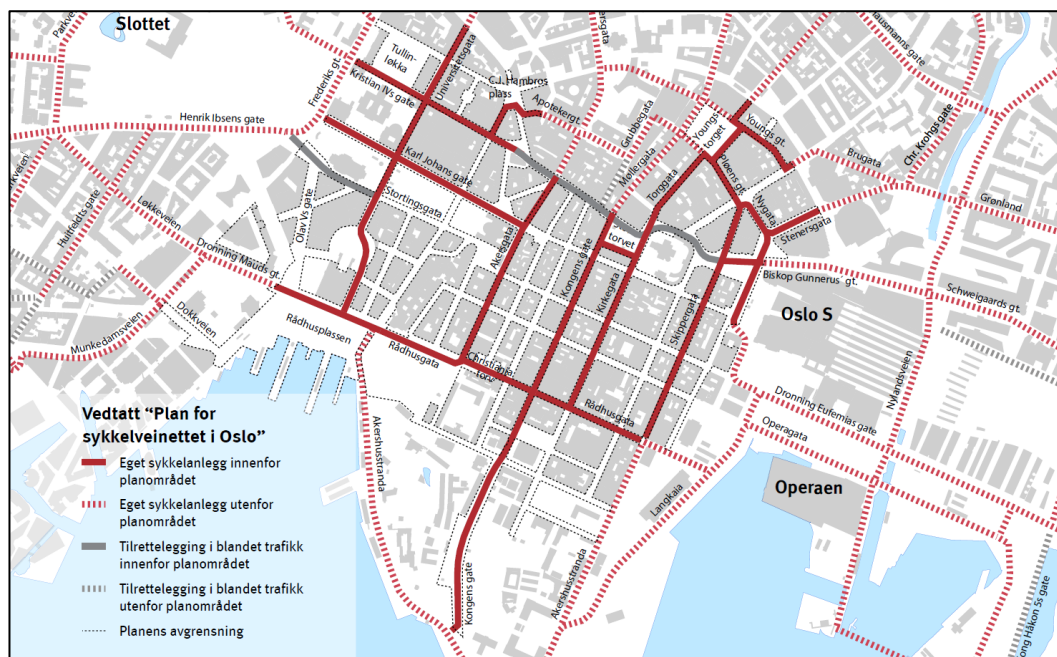
4.2 Sykkel og gåing

4.2.1 Gatebruk sykkel

Oslo sentrum er et område der sykkeltilretteleggingen har vært stykkevis og delt. I forbindelse med Program bilfritt byliv er det etablert en sammenhengende sykkelforbindelse nord-sør gjennom Universitetsgata og Roald Amundsens gate, og en sammenhengende øst-vest forbindelse over Rådhusplassen og i Rådhusgata. I tillegg er det etablert en øst-vest forbindelse i Kristian IVs gate.



Figur 4-2: Gatebruk sykkel. (kilde: Oslo kommune sykkelkart 2019)



Figur 4-3 Kart som viser vedtatt plan for hovedsykkelveinettet i Oslo (kilde: Plan- og bygningsetaten)

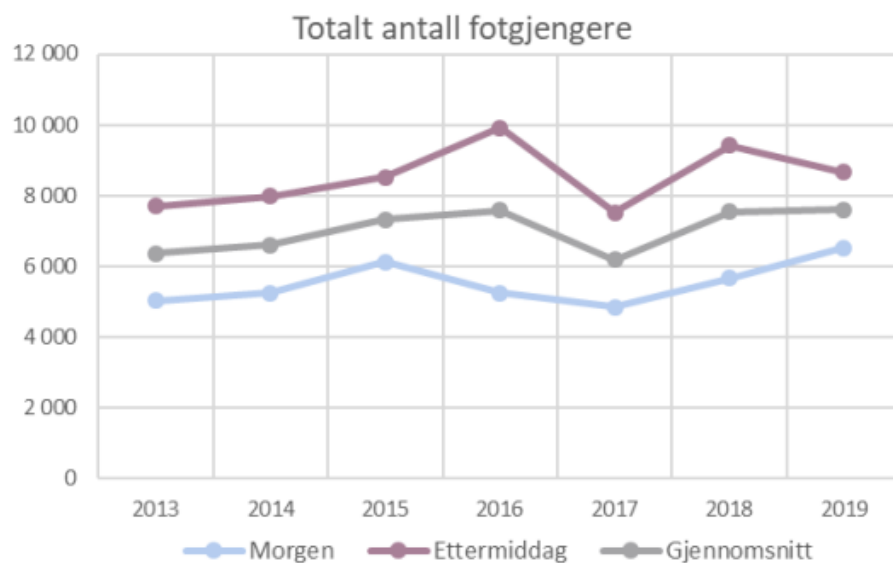
4.2.2 Gatebruk fotgjengere

Det er et gågatenett i deler av området der fotgjengere har få barrierer. Gågatenettet i sentrum omfatter deler av Karl Johans gate, Torggata, Nedre Slottsgate, Øvre Slottsgate, Akersgata, Lille Grensen, Teatergata, Bankplassen, Sehesteds plass og Arbeidergata. Grunnet kjørerestriksjoner i området rundt Fridtjof Nansens plass er også denne plassen blitt mer fotgjengervennlig enn tidligere. Gågater illustreres i gatebruksplanen i figur 4-1.

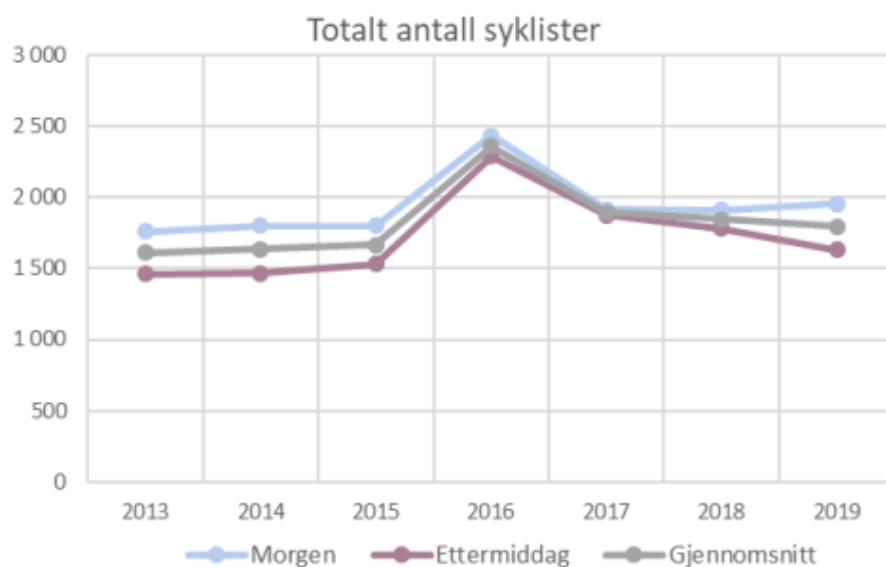
4.2.3 Gang- og sykkeltrafikk

Det er begrenset med data for gang- og sykkeltrafikk innenfor programområdet.

Siden referansesituasjonen har Prosam gitt ut flere rapporter med utvikling i antallet gående og syklistene ved Ring 1, med oppdateringer år 2017, 2018 og 2019. Den seneste rapporten (Prosam, 2019) inkluderer også all statistikk fra de tidligere årene. Figur 4-4 viser det totale antallet fotgjengere i undersøkelsen 2019, og figur 4-5 det totale antallet syklistene.



Figur 4-4: Antall fotgjengere i alle Prosams registreringspunkter i 2019



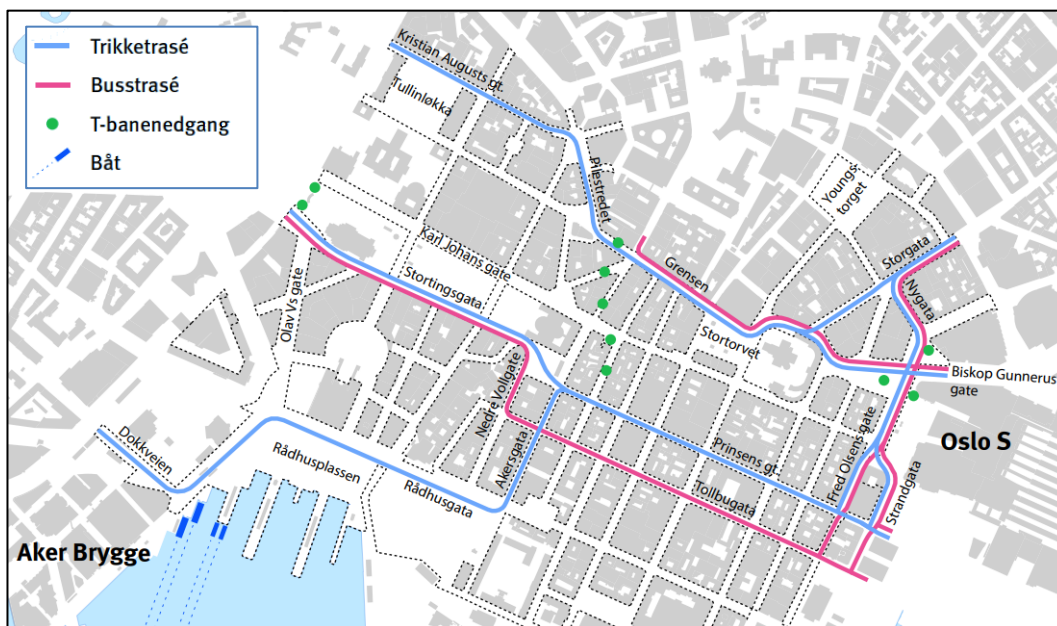
Figur 4-5: Antall fotgjengere i alle Prosams registreringspunkter i 2019

Det bør noteres at alle Prosams registreringspunkter er i nærheten av Ring 1, og alle er utenfor programområdet (et kart med Prosams registreringspunkter ble tidligere vist i figur 3-2 i avsnitt 3.2). I figurene ovenfor er det også et høyere antall fotgjengere og sykler i 2016 sammenlignet med i 2019. Det gjøres en nærmere vurdering av validiteten av denne dataen i avsnitt 5.2.2, der trafikale endringer og effekter diskuteres.

4.3 Kollektivtrafikk

4.3.1 Oversikt over traséer

Figur 4-6 viser en oversikt over dagens buss- og trikkestraséer. I dagens situasjon er det flere endringer fra referansesituasjonen innenfor programområdet, for eksempel at busstraséen i Rådhusgata er flyttet til Stortingsgata, trikker går i Prinsens gate, busser i Tollbugata, samt at trikken er tilbake i Kristian Augusts gate etter en periode med anleggsarbeid.



Figur 4-6: Oversikt over kollektivtraséer 2019 (kilde: Oslo kommune, 2018)

Det er i dag tillatt biltrafikk i noen av kollektivtraséene, og dette kan virke forstyrrende for kollektivtrafikken. Det gjelder for eksempel noen kvartaler av Stortingsgata, Grensen, Prinsens gate, Kristian Augusts gate, samt større deler av Tollbugata (unntatt mellom Kirkegata og Dronningens gate).

4.3.2 Antall passasjerer på holdeplasser i prosjektområdet

Tabell 4-1 viser antall på- og avstigende passasjerer ved utvalgte bussholdeplasser i sentrum for 2019. Disse holdeplassene er Jernbanetorget, Kvadraturen, Nationaltheatret, Stortorvet og Tollboden. Tallene kommer fra Ruters maskinelle tellinger, og er filtrert på arbeidsdager (mandag – fredag) i 2017 og 2018 for fire uker (36 – 39).

Data vises (som for referansesituasjonen) for linjer 30, 31, 32, 37, 54, 70, 81 og 83 for de nevnte holdeplassene. Trikk er ikke tatt med i av/påstigende grunnet usikker data, etter anbefaling fra Ruter.

Tabell 4-1: På- og avstigende passasjerer ved utvalgte bussholdeplasser høsten 2019 (gjennomsnitt per dag)

Holdeplass	Påstigende	Avstigende	Totalt
Jernbanetorget	41 600	33 800	75 400
Kvadraturen	10 900	10 400	21 300
Nationaltheatret	40 300	31 700	72 000
Stortorvet	3 900	6 700	10 600
Tollboden	16 100	20 000	36 100
Alle	112 800	102 600	215 400

4.3.3 Fremkommelighet for kollektivtrafikk i prosjektområdet

Fremkommelighet for kollektivtrafikk er hentet fra SIS-data. Det er sett på buss- og trikkestrekninger som går innenfor Ring 1. Forsinkelsen er målt på ruter som mediankjøretiden (kjøring i vanlig trafikksituasjon) minus nullkjøring (forventet kjøretid uten forsinkelse). Tallene er definert i Ruters SIS-system og baseres på det antall avganger som er oppgitt. Data er hentet for uker 35–39 i 2019.

Tabell 4-2: Fremkommelighet for kollektivtrafikk i programområdet 2016

	Forsinkelse buss (s)	Forsinkelse trikk (s)	Avganger buss	Avganger trikk
Morgenrush	25	17	6 037	5 325
Ettermiddagsrush	24	19	6 231	5 526
Utenom rush	23	17	38 169	37 364
Totalt (vektet)	24	17		

Resultatene viser en gjennomsnittlig forsinkelse på 25 sekunder for buss i morgenrushet, og 24 sekunder i ettermiddagsrushet. For trikkeavgangene er forsinkelsene lavere; 17 respektive 19 sekunder. Totalen er vektet på basis av antall avganger.

4.4 Biltrafikk

4.4.1 Kjøremønster

Kjøremønsteret for bil er illustrert i figur 4-1.

Gjennom Program bilfritt byliv har Oslo kommune gjennomført flere tiltak som påvirker trafikken i prosjektområdet. For å tilrettelegge for økt byliv har man blant annet frigjort områder som har fungert som parkeringsplasser og man har endret på kjøremønsteret i flere gater for å redusere gjennomgangstrafikk.

Større endringer av kjøremønster innenfor prosjektområdet mellom 2016 og 2019 er kort oppsummert i tabell 4-3. Endringen av kjøremønsteret har medført betydelige begrensninger av kjøremulighetene innenfor prosjektområdet. Effekten på et overordnet nivå kan oppsummeres:

- Det er ikke lenger mulig å kjøre ut fra sentrum fra sørvest etter Klingenberggata. Unntaket er for vareleveranser og forflytningshemmede med HC-kort som kan kjøre inn på Fridtjof Nansens plass. Øvrig trafikk må kjøre ut via Rosenkrantz' gate.
- Det er ingen gjennomkjøringsmulighet fra vest til øst
- Det er ikke mulig å kjøre fra sentrum nordvest til sentrum sørvest.
- Det er ikke mulig å kjøre ut av sentrum i nordøst. Inngående trafikk fra Møllergata, Pløens gate og Biskop Gunnerus' gate må benytte Prinsens gate, Rådhusgata, Myntgata eller Kongens gate for å kjøre ut.
- Rådhusgata og Kongens gate er eneste gater med toveistrafikk i sentrum sørøst.

Tabell 4-3: Endring av kjøremønster mellom 2016 og 2018.

Kjøremønster 2016	Kjøremønster 2018	Kjøremønster 2019
Olav Vs gate		
Toveistrafikk	Enveisregulert inn mot sentrum	Enveisregulert inn mot sentrum. Anleggsarbeid under registrering.
Tollbugata		
Enveisregulert ut av sentrum	Hovedsakelig kollektivgate. Stengt for gjennomkjøring mellom Kirkegata og Skippergata	Hovedsakelig kollektivgate. Åpnet for gjennomkjøring ut av sentrum øst fra Dronningens gate.
Kristian Augusts gate		
Stengt grunnet anleggsarbeider. Trikketrafikk over Nasjonalgalleriet.	Stengt grunnet anleggsarbeider. Trikketrafikk over Nasjonalgalleriet.	Åpnet for kollektivtrafikk, kun tillatt å kjøre inn mot sentrum fra Ring 1 for øvrig trafikk
Kristian IVs gate		
Toveistrafikk	Toveistrafikk	Enveisregulert i vestgående retning fra Rosenkrantz' gate til Universitetsgata
Universitetsgata		
Toveistrafikk	Toveistrafikk	Enveisregulert i nordgående retning fra Karl Johans gate til Kristian Augusts gate
Stortingsgata		
Tillatt for alle kjøretøytyper å kjøre fra Ring 1 mot sentrum	Det er kun kollektivtransport som kan kjøre til og fra Ring 1 mot sentrum	Det er tillatt å kjøre ut fra sentrum fra Stortingsgata til Ring 1. Motsatt retning er forbeholdt kollektivtransport. Under registreringene var restriksjonen fjernet som følge av anleggsarbeid i Olav Vs gate.
Fridtjof Nansens plass		
Toveistrafikk	Stengt for privatbil, med unntak for varelevering og forflytningshemmede med HC-kort, fra Stortingsgata. Utkjøring via Kronprinsesse Märthas plass eller Hieronymus Heyerdals gate	Stengt for privatbil, med unntak for varelevering og forflytningshemmede med HC-kort, fra Stortingsgata. Utkjøring via Kronprinsesse Märthas plass eller Hieronymus Heyerdals gate
Biskop Gunnerus' gate		
Toveistrafikk fra krysset med Dronningens gate til Ring 1	Kun tillatt å kjøre inn til prosjektområdet fra Ring 1, motsatt retning er forbeholdt kollektivtransport	Kun tillatt å kjøre inn til prosjektområdet fra Ring 1, motsatt retning er forbeholdt kollektivtransport

22(54)

RAPPORT
20.03.2020
ENDELIG VERSJON
PROGRAM BILFRITT BYLIV: EVALUERING AV TRAFIKALE
EFFEKTER

repo001.docx 2015-10-05

Christiania torv		
Toveistrafikk mellom øst og vest	Motorvognforbud, med unntak for buss og taxi.	Motorvognforbud i begge retninger, men mulighet for å kjøre inn på plassen fra vest.
Rådhusgata vest for Akersgata (fra Rosenkrantz' gate)		
Toveistrafikk.	Tillatt å kjøre fra Akersgata til Rosenkrantz' gate. Motorvognforbud fra Rosenkrantz' gate til Akersgata.	Tillatt å kjøre fra Akersgata til Rosenkrantz' gate. Motorvognforbud fra Rosenkrantz' gate til Akersgata.
Rådhusgata øst for Akersgata (fra Langkaia)		
Toveistrafikk.	Rådhusgata enveisregulert i vestgående retning fra Skippergata til Nedre Slottsgate.	Rådhusgata enveisregulert i vestgående retning fra Skippergata til Nedre Slottsgate.
Rosenkrantz' gate		
Toveistrafikk mellom Stortingsgata og Karl Johans gate	Enveisregulert fra Stortingsgata til Karl Johans gate. Kan ta til venstre i Stortingsgata, men vil havne i en loop.	Enveisregulert fra Stortingsgata til Karl Johans gate. Kan ta til venstre i Stortingsgata.
Kirkeristen		
Tiltatt for trafikk fra Møllergata og Kirkegata å kjøre Kirkeristen i østgående retning	Kirkeristen er forbeholdt kollektivtransport, med unntak av trafikk fra Storgata (påbudt venstresving ved Kirkeristen)	Kirkeristen er forbeholdt kollektivtransport, med unntak av trafikk fra Storgata (påbudt venstresving ved Kirkeristen)

4.4.2 Parkering

Innenfor og i randsonen av planområdet finnes det mange parkeringshus. Samlet antall plasser i parkeringshus innenfor og rundt Ring 1 er cirka 8 600. Figur 4-7 viser en oversikt på kart hvor i sentrum P-hus er lokalisert.

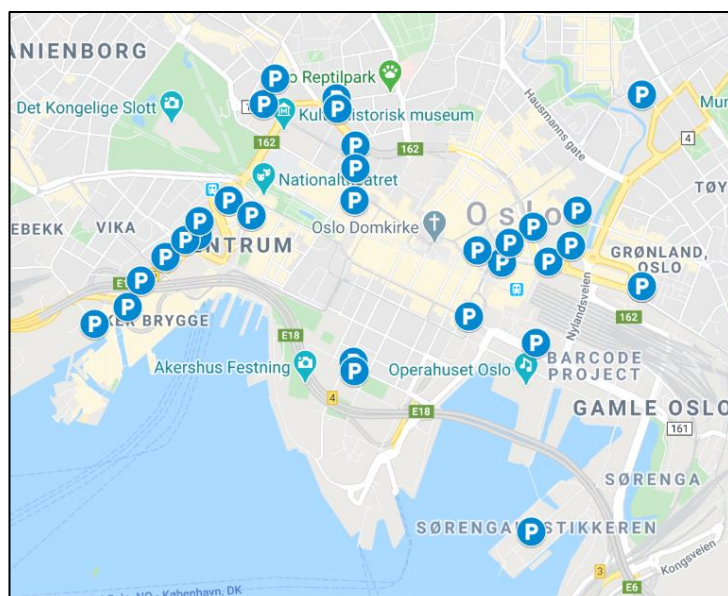
Tabell 4-4: Oversikt over parkeringsplasser i parkeringshus i planområdet (kilde: Bymiljøetaten)

Navn	Adresse	Total P-plasser	Elbil	HC
Aker Brygge	Sjøgata 4	1357	26	4
Byporten	Jernbanetorget 6	96	0	0
Galleriet Øst	Tøyenbekken 21	395	10	0
Galleriet Vest	Sonja Henies plass 1	90	2	0
Vestre Vika	Munkedamsveien 21	320	8	1
Grønlands Torg	Tøyenbekken 21	550	47	0
Slottsparken	St. Olavs Gate 35	150	4	2
Oslo S	Jernbanetorget 1	556	8	3
Paleet	Strandgata 19	385	22	4
Sentrum	C. J. Hambros plass 1	1544	20	12
Gunerius	Storgata 32	150	0	2
Spektrum	Chr. Krohgs gate 1-11	395	2	5
Vika Atrium	Munkedamsveien 45	234	0	1
Saga	Olav Vs gate 1	90	19	0
Sørenga	Sørengautstikkeren 1	270	10	2
Bankplassen	Bankplassen 1	348	11	1
St. Olav	Universitetsgata 2	52	0	1
Edderkoppen	St. Olavs Gate 1	62	4	2
Oslo City	Stenersgata 1	450	1	8
The Hub	Skippergata 15	80	6	3
Konserthuset	Munkedamsveien 14	173	0	2
Vikaterassen	Haakon VII's gate 10	203	9	8
Tjuvholmen	Filipstadveien	335	30	5
Holberg	Tullins gate 2	162	0	3
Grand Garasjen	Innkj. Arbeidergata	40	1	0
Bristolgarasjen	Rosenkrantz' gate 3	55	1	0
Ladegarasjen	Myntgata 1	85	85	0
Total p-plasser		8 627	326	69

Et av tiltakene for å legge til rette for økt byliv har vært å fjerne gateparkering for å frigjøre areal som kunne brukes til andre formål. Før Program bilfritt byliv ble satt i gang var det totalt ca. 810 gateparkeringsplasser i prosjektområdet. I løpet av prosjektperioden har alle offentlig tilgjengelige p-plasser blitt fjernet. Dette omfatter avgiftsparkering, elbilparkering, MC-parkering og gratis kveldsplasser. Samtidig er det etablert næringsparkeringsplasser og flere HC-parkeringsplasser. I november 2019 var det ca. 240 gateparkeringsplasser igjen i området, som alle er beholdt disse brukergruppene. I tillegg finnes det fortsatt noe turistbussparkering, ambassadeparkering og annen reservert parkering.

24(54)

RAPPORT
20.03.2020
ENDELIG VERSJON
PROGRAM BILFRITT BYLIV: EVALUERING AV TRAFIKALE
EFFEKTER



Figur 4-7: Oversikt over lokalisering av P-hus i Oslo sentrum (kilde: VisitOSLO)

Tabell 4-5: Oversikt over ca. antall parkeringsplasser for referansesituasjonen, dagens situasjon og antall plasser som er fjernet.

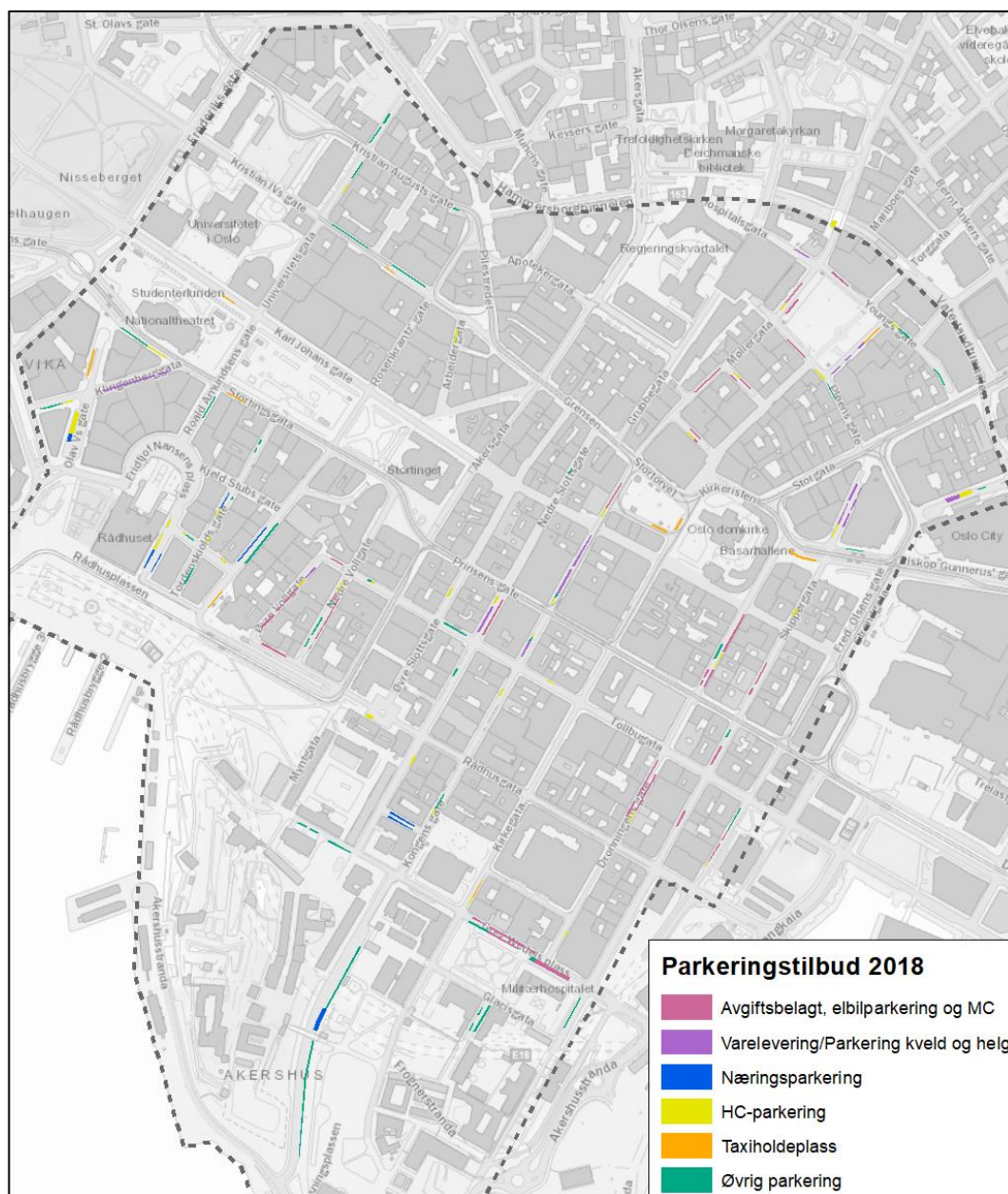
	Utvikling i antall gateparkeringsplasser		
	Høst 2016	November 2018	November 2019
Avgiftsparkering	530	170	0
Elbilparkering	70	10	0
Tidsbegrenset parkeringsforbud/gratis parkering kveld og helg	130	70	0
HC-parkering	80	90	130
Næringsparkering mot avgift	0	30	75
Næringsparkering for ladbar varebil	0	20	35
Totalt	810	390	240

Figur 4-8 og figur 4-9 viser en oversikt over hvordan parkeringstilbudet har utviklet seg fra 2018 til 2019. En tilsvarende figur av parkeringstilbudet 2016 finnes i avsnitt 3.4.2. Parkeringstilbud for alle årene er gjengitt i størrelse A3 i bilag I til bilag K.

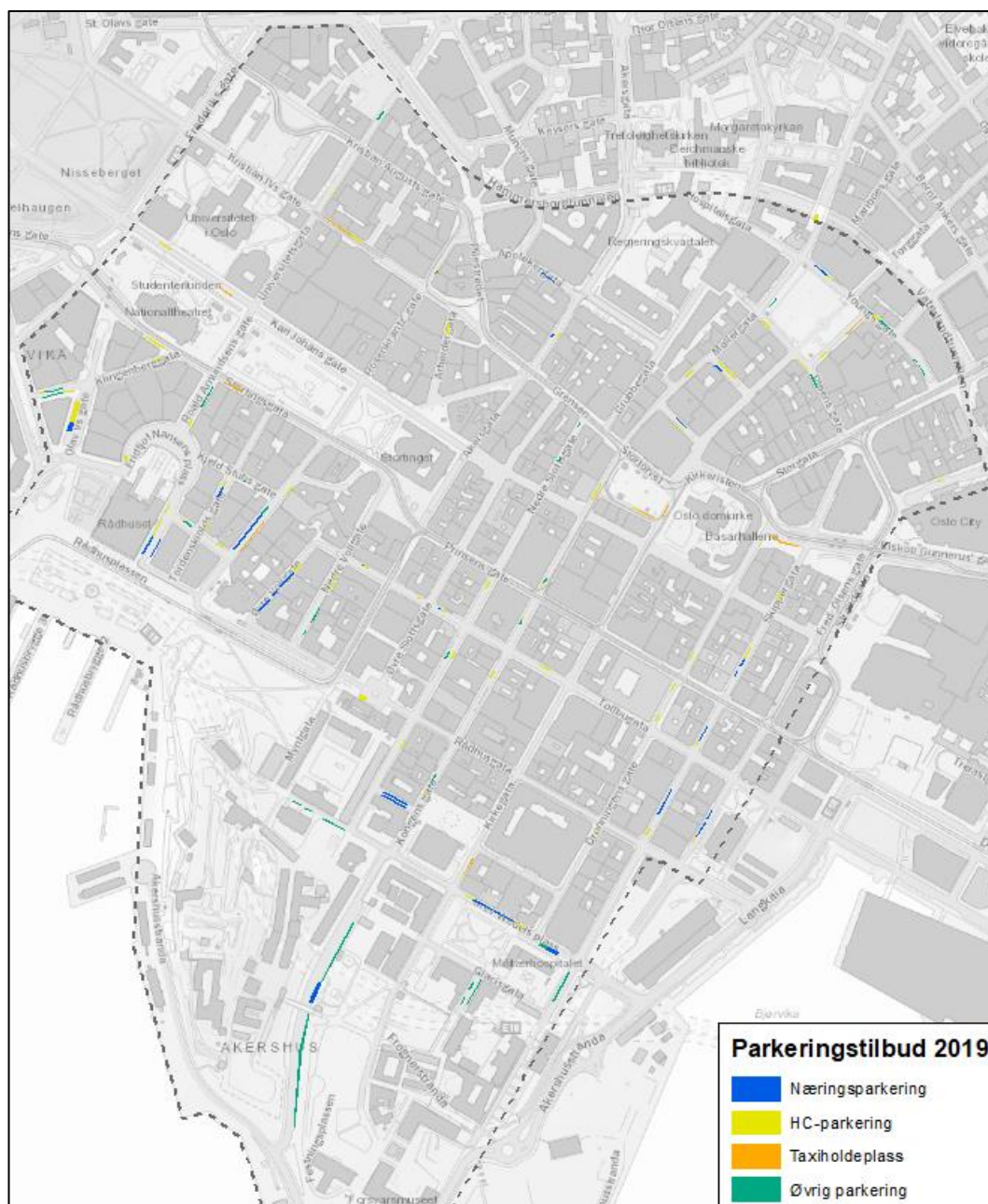
Parkeringstilbudet er delt inn i seks kategorier:

- Avgiftsbelagt, elbilparkering og MC (2016-2018, finnes ikke 2019)
- Tidsbegrenset parkeringsforbud / gratis parkering kveld (varelevering/parkering kveld og helg)
- Næringsparkering
- HC-parkering
- Taxiholdeplasser
- Øvrig parkering (bussparkering, ambassader, sykkel, plasser reservert for hoteller og annen reservasjon)

I 2016 var det ingen næringsparkeringsplasser, mens det i 2019 ikke var noen avgiftsbelagte eller tidsbegrensede offentlig tilgjengelige plasser.



Figur 4-8: Parkeringstilbud 2018



Figur 4-9: Parkeringstilbud 2019

4.4.3 Trafikkregistreringer

For å kartlegge trafikkmengdene i dagens situasjon er det utført tellinger i mange gatesnitt. Det er utført både manuelle korttidstellingene og radartellingene.

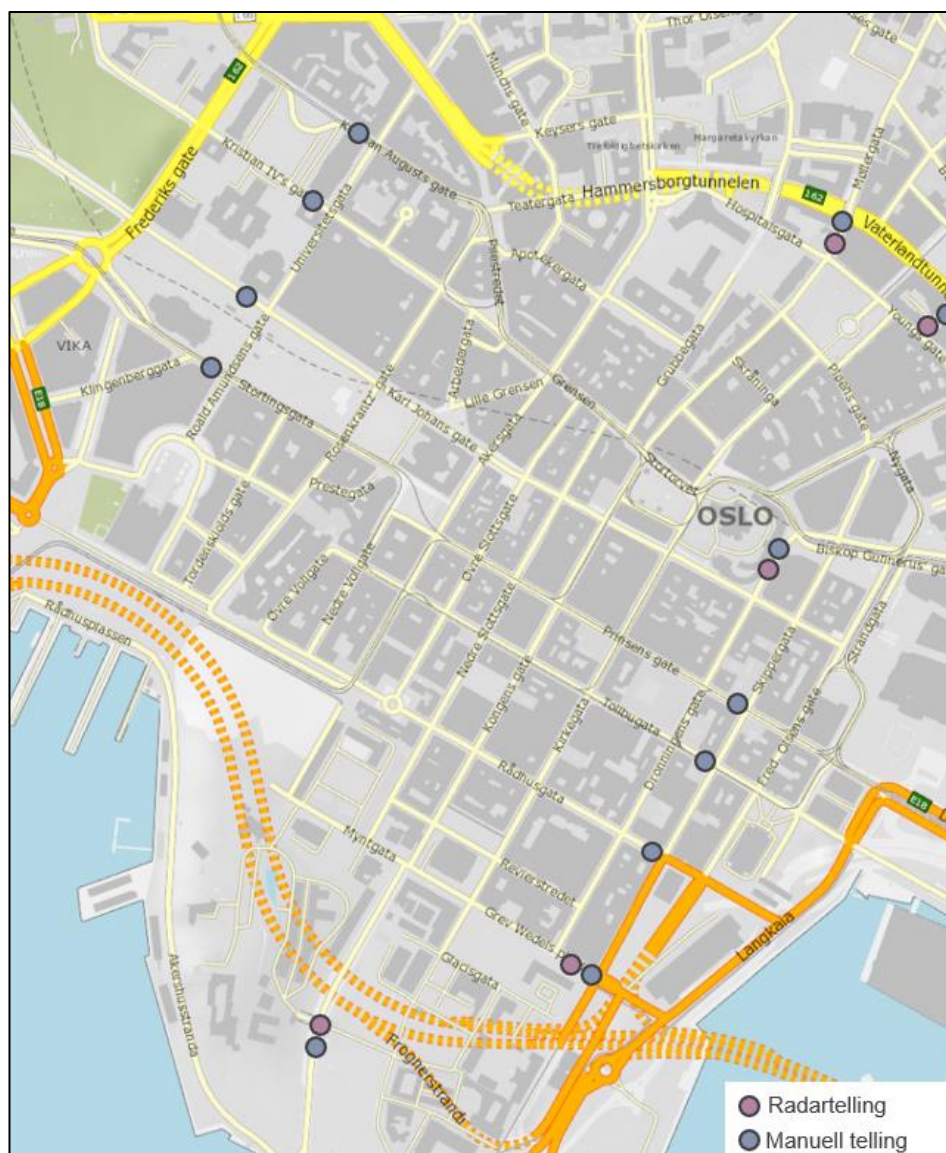
Det ble gjennomført manuelle registreringer i 12 gatesnitt, med hensikt å kartlegge trafikkmengder, kjøretøyfordeling og retningsfordeling inn og ut av det definerte prosjektområdet. Disse snittene er vist i figur 4-10 som blå sirkler, og ligger i Stortingsgata, Karl Johans gate, Kristian IVs gate, Kristian Augusts gate, Møllergata, Calmeyers gate, Dronningens gate, Prinsens gate, Tollbugata, Rådhusgata, Myntgata og Kongens gate.

I tillegg til manuelle registreringer ble det gjennomført radartellingene i fem av gatesnittene, vist som lilla sirkler i figur 4-10. Dette var Møllergata, Calmeyers gate, Dronningens gate, Myntgata og Kongens gate.

De manuelle tellingene ble gjennomført ved å registrere all motorisert trafikk i hvert gatesnitt to timer om morgenen (kl. 7:00 – 9:00), formiddagen (kl. 11:00 – 13:00) og ettermiddagen (kl. 15:00 – 17:00). Østre del av sentrum ble registrert onsdag 13. november, mens vestre del av sentrum ble registrert torsdag 14. november. Radartellingene ble gjennomført fra 11. til 17. november 2019, og overlapper følgelig de manuelle registreringene.

Under de manuelle registreringene ble kjøretøyene gruppert som personbil, elbil, taxi, varebil, store kjøretøy, buss og MC/moped. Som følge av at det var svært få registreringer av MC/moped er det videre valgt å inkludere disse i kategorien «Personbil».

For de gatesnittene hvor det ble utført både manuelle og maskinelle registreringer er resultatene sammenlignet opp mot hverandre for å kartlegge om det er samsvar mellom registreringene. Det er godt samsvar mellom de manuelle og maskinelle registreringer, og det vurderes videre at de manuelle tellingene er representative for normaltrafikk. Sammenligningen av manuelle og maskinelle tellinger er gjengitt i bilag A.



Figur 4-10: Oversikt over tellesnitt for korttidstelling november 2019

4.4.4 ÅDT i prosjektområdet

Tabell 4-6 viser beregnet ÅDT i de ulike gatene for dagens situasjon, samt hvilke kilder som er benyttet i beregningen. For de gatene der det foreligger informasjon fra flere kilder, har disse blitt kontrollert opp mot hverandre. Det er knyttet noe større usikkerhet til beregningen basert på de manuelle registreringene, da disse kun baseres på seks timer med registrering for én dag.

Totalt er det beregnet en ÅDT på ca. 31 200 kjøretøyer/døgn inn og ut av Bilfritt byliv-avgrensningen. Dette tilsvarer ca. 15 600 kjøretøyer i hver retning. Mest trafikk er registrert i

29(54)

Kristian IVs gate, hvor det er beregnet en ÅDT på 4 500 kjt/døgn. Minst trafikk er det i Karl Johans gate, hvor det er beregnet en ÅDT på 1 000 kjt/døgn. Her foreligger det imidlertid noen usikkerheter knyttet til beregningen, da denne er basert på manuelle registreringer. I tillegg er det ulik regulering av deler av gaten mellom sommer og vinter, noe som kan innvirke på den totale trafikkmengden over året.

Tabell 4-6: Beregnet ÅDT for dagens situasjon.

Gate	Beregnet ÅDT	Kilde
Stortingsgata	3 800	SPOT-data
Karl Johans gate	1 000	Manuell registrering
Kristian IVs gate	4 500	SPOT-data
Kristian Augusts gate	1 800	Manuell registrering
Møllergata	2 600	Radar
Calmeyers gate	3 100	Radar
Dronningens gate	1 600	Radar
Prinsens gate	2 000	SPOT-data
Tollbugata	2 400	SPOT-data
Rådhusgata	3 300	Manuell registrering
Myntgata	3 200	Radar
Kongens gate	1 900	Radar
Sum	31 200	

4.4.5 Fordeling inn og ut av sentrum

Tabell 4-7 viser en prosentvis fordeling av trafikken inn og ut av Bilfritt byliv-avgrensningen, fordelt på de ulike gatene.

Oversikten viser at spesielt Møllergata og Rådhusgata tilfører mye av trafikken inn i sentrum, mens Kristian IVs gate og Myntgata tar mye av trafikken ut av sentrumsområdet.

Tabell 4-7: Fordeling av inn og utgående trafikk for alle gatene i 2019.

Gate	Inngående ÅDT	Utgående ÅDT	Samlet ÅDT
Stortingsgata	10 %	14 %	12 %
Karl Johans gate	2 %	4 %	3 %
Kristian IVs gate	9 %	20 %	14 %
Kristian Augusts gate	5 %	6 %	6 %
Møllergata	17 %	-	8 %
Calmeyers gate	9 %	11 %	10 %
Dronningens gate	10 %	-	5 %
Prinsens gate	6 %	6 %	6 %
Tollbugata	5 %	10 %	8 %
Rådhusgata	21 %	-	11 %
Myntgata	-	20 %	10 %
Kongens gate	4 %	8 %	6 %
Total	100 %	100 %	100 %

30(54)

RAPPORT
20.03.2020
ENDELIG VERSJON
PROGRAM BILFRITT BYLIV: EVALUERING AV TRAFIKALE
EFFEKTER

Bilfritt sentrum er inndelt i tre kvadranter som ikke har tilrettelagt forbindelse til hverandre for motorisert trafikk (buss har unntak). Det er imidlertid mulig å kjøre fra sentrum nord til sentrum sørøst, men ikke motsatt vei. Dette innebærer at ikke all trafikk som kjører inn i sentrum nord må kjøre ut av sentrum nord. Motsatt er tilfellet for inngående trafikk i sentrum vest og sentrum sørøst. Det er imidlertid en åpning i Rådhusgata som muliggjør å kjøre lovlig fra sentrum sørøst til sentrum vest, ettersom man er forsinket i gjennomføringen av denne stengingen. Under registrering av ulovlig kjøring (fra sentrum vest til sentrum øst) ble det imidlertid registrert få kjøretøy, og videre antas det at lekkasjen er neglisjerbar i denne sammenhengen.

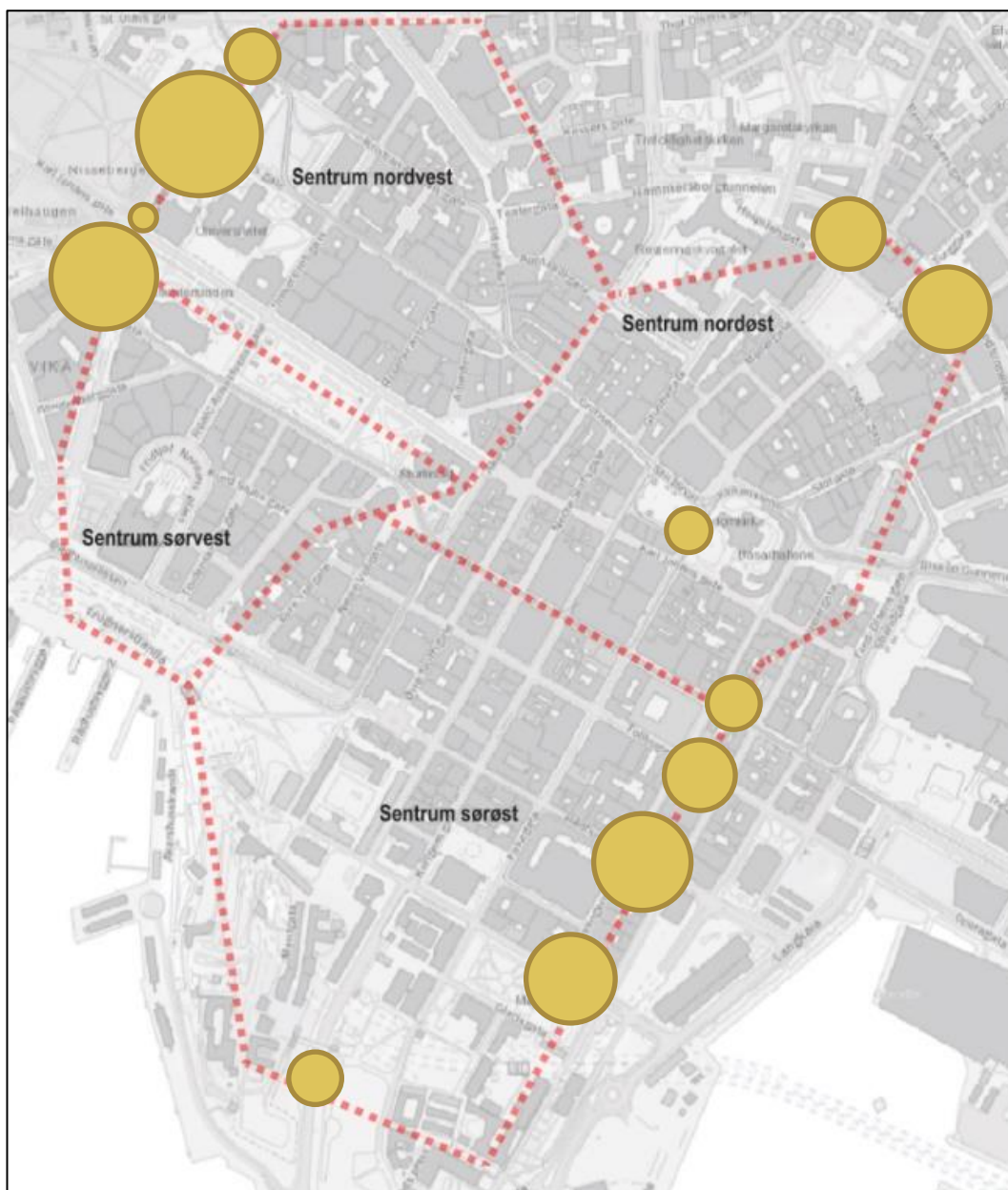
Tabell 4-8 viser trafikken ut og inn av kvadrantene med prosentvis fordeling mellom aktuelle gatelenker. I sentrum vest er det i stor grad Stortingsgata og Kristian IVs gate som har trafikk inn og ut. Dette er gater med toveistrafikk. Gatene fungerer som hovedvei inn i henholdsvis søndre og nordre del av sentrum vest. Det er også noe trafikk inn og ut i Kristian Augusts gate som supplerer Kristian IVs gate.

I sentrum nord tilføres all trafikk inn i Møllergata, Calmeyers gate og Dronningens gate, og Møllergata står for nesten halvparten av inngående trafikk. All utgående trafikk i denne kvadranten må bruke Calmeyers gate, eller fortsette videre inn i sentrum via Pløens gate eller Møllergata. Kjøretøy som fortsetter videre inn mot sentrum, inngår i utgående trafikk i sentrum sørøst.

I sørøst tilføres hoveddelen av trafikken inn i sentrum via Rådhusgata, og ut via Myntgata. Begge gater er enveisregulert.

Tabell 4-8: Fordeling av inn- og utgående trafikk for alle gatene i 2019, fordelt på kvadranter.

Gate	Inngående ÅDT	Utgående ÅDT	Samlet ÅDT
Sentrum vest			
Stortingsgata	39 %	31 %	34 %
Karl Johans gate	7 %	10 %	9 %
Kristian IVs gate	34 %	44 %	41 %
Kristian Augusts gate	20 %	14 %	16 %
Total	100 %	100 %	100 %
Sentrum nord			
Møllergata	46 %	-	36 %
Calmeyers gate	25 %	100 %	42 %
Dronningens gate	29 %	-	22 %
Total	100 %	100 %	100 %
Sentrum sørøst			
Prinsens gate	18 %	14 %	16 %
Tollbugata	14 %	23 %	19 %
Rådhusgata	58 %	-	26 %
Myntgata	-	45 %	25 %
Kongens gate	11 %	18 %	15 %
Total	100 %	100 %	100 %



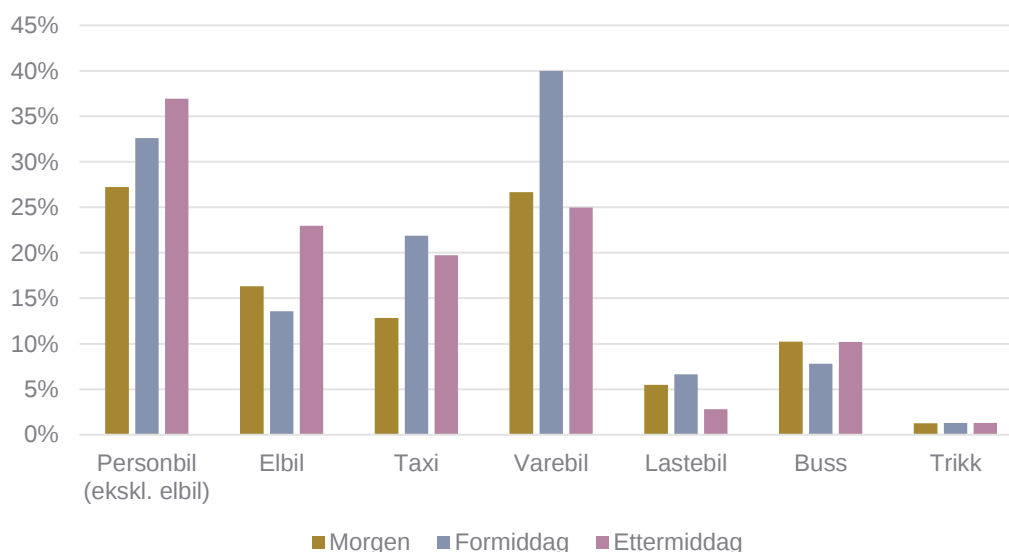
Figur 4-11: Størrelse av trafikkmengde inn og ut av sentrum illustrert på kart (samlet ÅDT i 2019)

4.4.6 Kjøretøysfordeling i prosjektområdet

Figur 4-12 viser den samlede kjøretøysfordelingen som ble registrert under de manuelle registreringene, skilt mellom morgen, formiddag og ettermiddag. Kjøretøysfordelingen for hver gate og periode finnes i Bilag D.

32(54)

RAPPORT
20.03.2020
ENDELIG VERSJON
PROGRAM BILFRITT BYLIV: EVALUERING AV TRAFIKALE
EFFEKTER



Figur 4-12: Kjøretøyfordeling, skilt mellom morgen, formiddag og ettermiddag.

Om morgenen er det personbil og varebil som totalt har størst kjøretøyandel, som samlet står for 53 % av alle registrerte kjøretøy innenfor denne perioden. Tilsvarende gjelder for formiddagen, der de samme kjøretøytypene samlet utgjør 70 % av alle registreringene. Trafikk på ettermiddagen har totalt sett overvekt av personbil (37 %), etterfulgt av varebil (25 %) og personbil med eldrift (23 %).

Andelen personbiler øker jevnt fra morgen til ettermiddag, mens andelen elbiler gjør et byks på ettermiddagen. Andelen taxi er forholdsvis lav på morgenen (13 %), men holder seg stabil rundt 20 % for de øvrige periodene. Andelen varebiler er forholdsvis lik mellom morgen og ettermiddag og utgjør ca. 25 % av alle registreringene. På formiddagen utgjør imidlertid varebiler 40 % av alle registreringer, og er en betydelig høyere andel enn hva som ble registrert i de øvrige periodene. For de øvrige kategoriene er det mindre variasjoner mellom registreringsperiodene.

Øvrig beskrivelse av kjøretøyfordeling for de ulike gatene og trafikkutvikling siden igangsettingen av Program bilfritt byliv er beskrevet nærmere i kapittel 5.4.

4.4.7 Registrering av ulovlig kjøring

I tillegg til trafikktegninger, ble det gjennomført registrering av ulovlig kjøring i fire gater i morgenrushet. Gatene som ble registrert var Rådhusgata, Skippergata, Biskop Gunnerus' gate og Grensen. Registreringene ble gjennomført onsdag 20.11.19 fra kl. 7:00 til kl. 9:00. En oversikt over hvor ulovlig kjøring ble registrert er vist i figur 4-13.



Figur 4-13: Oversikt over hvor det ble registrert ulovlig kjøring

Rådhusgata

Registreringene i Rådhusgata ble gjennomført på strekningen mellom Rosenkrantz' gate og Akersgata. Det er inntil videre tillatt å kjøre fra Akersgata til Rosenkrantz' gate, men fra Rosenkrantz' gate er Rådhusgata skiltet med skilt 306.1 *Forbud for motorvogn*. Forbudet gjelder alle kjøretøytyper, noe som innebærer at all trafikk i østgående retning er ulovlig kjøring.

Under registreringene ble det imidlertid valgt å registrere trafikk i begge retninger for å få et forhold mellom lovlig og ulovlig bruk av gaten. Resultatet fra registreringen er vist i tabell 4-9.

I løpet av to timer ble det registrert 115 kjøretøy, hvorav 28 av disse kjørte ulovlig. Dette tilsvarer at 24 % av alle registrerte kjøretøy kjørte ulovlig. Ca. halvparten av alle registrerte kjøretøy var varebiler, og utgjorde 43 % av alle ulovlige kjøring.

Tabell 4-9: Registrering av kjøring i Rådhusgata i morgenrushet, summert for to timer.

Morgen	Personbil (eks. elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Sum
Registrerte kjøretøy	27	10	8	59	11	0	115
Antall ulovlig kjøring	6	4	1	12	5	0	28
Andel ulovlig kjøring	22 %	40 %	13 %	20 %	45 %	-	24 %
Andel av alle ulovlige kjøring	21 %	14 %	4 %	43 %	18 %	0 %	100 %

Skippergata

Registreringen i Skippergata ble gjennomført i krysset med Biskop Gunnerus' gate. I krysset er det skiltet Svingeforbud til høyre fra Skippergata til Biskop Gunnerus' gate, med underskilt Gjelder ikke buss. Dette innebærer at alle kjøretøy som kjørte til høyre fra Skippergata, med unntak av buss, kjørte ulovlig.

I løpet av to timer ble det registrert 103 kjøretøy, hvorav 42 av disse kjørte ulovlig. Dette tilsvarer at 41 % av alle registrerte kjøretøy kjørte ulovlig. Det ble ikke registrert noen busser under registreringsperioden. Flest ulovlige kjøring ble gjennomført av taxier, som utgjorde ca. 25 % av kjøretøyregistreringene og 36 % av alle ulovlige kjøring. Tilsvarende utgjorde varebil ca. 40 % av alle registrerte kjøretøy og 33 % av alle ulovlige kjøring.

Tabell 4-10: Registrering av kjøring i Skippergata i morgenrushet, summert for to timer.

Morgen	Personbil (eks. elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Sum
Registrerte kjøretøy	15	13	25	41	9	0	103
Antall ulovlig kjøring	5	6	15	14	2	-	42
Andel ulovlig kjøring	33 %	46 %	60 %	34 %	22 %	-	41 %
Andel av alle ulovlige kjøring	12 %	14 %	36 %	33 %	5 %	-	100 %

Biskop Gunnerus' gate

Registreringen i Biskop Gunnerus' gate ble gjennomført i krysset mellom Kirkeristen og Dronningens gate. Her ble kun kjøretøy i vestgående retning registrert. Kirkeristen er skiltet med skilt 306.1 Forbud for motorvogn, og underskilt som unntar buss og taxi fra reguleringen. Dronningens gate har ingen restriksjoner. Dette innebærer at alle kjøretøy som kjørte inn i Kirkeristen, med unntak av buss og taxi, kjørte ulovlig.

I løpet av to timer ble det registrert 203 kjøretøy, hvorav 52 av disse kjørte ulovlig. Dette tilsvarer at 26 % av alle registrerte kjøretøy kjørte ulovlig. Med unntak av personbil (ekskl. elbil), hadde alle aktuelle kjøretøygrupper en større andel ulovlige kjøring enn andelen kjøretøyregistreringer. Differansen var størst innenfor kjøretøytypen varebil, som utgjorde 50 % av alle ulovlige kjøring og 36 % av alle kjøretøyregistreringene.

Tabell 4-11: Registrering av kjøring i Bishop Gunnerus' gate i morgenrushet, summert for to timer.

Morgen	Personbil (eks. elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Sum
Registrerte kjøretøy	55	16	36	74	21	1	203
Antall ulovlig kjøring	15	2	-	26	9	-	52
Andel ulovlig kjøring	27 %	13 %	-	35 %	43 %	-	26 %
Andel av alle ulovlige kjøring	29 %	4 %	-	50 %	17 %	-	100 %

Grensen

Registreringen i Grensen ble gjennomført i krysset med Møllergata. Strekningen mellom Akersgata og Møllergata i vestgående retning er skiltet med skilt 306.1 *Forbud for motorvogn*, og underskilt som unntar buss og taxi fra reguleringen. Samme strekning i østgående retninger er skiltet tilsvarende, men har også et underskilt som tillater kjøring til eiendommer. I tillegg er det i krysset ved Møllergata påbudt høyresving for alle kjøretøy, med unntak av buss og taxi. Dette innebærer at alle kjøretøy som kjører vestover, med unntak av buss og taxi, kjørte ulovlig. I østgående retning ble det ikke registrert om kjøretøyene kom fra eiendommer, noe som medfører at man ikke med sikkerhet kan si at kjøretøyene har kjørt ulovlig. Alle kjøretøy som kjørte rett frem i krysset ved Møllergata, med unntak av buss og taxi, kjørte imidlertid ulovlig. Siden reguleringen i Grensen er relativt kompleks, er det valgt å presentere registreringene i hver retning for seg, samt en samletabell for alle registreringene.

Tabell 4-12 viser registreringen i Grensen i østgående retning i morgenrushet. Det er her valgt å forutsette at alle kjøretøy som fulgte påbudet om høyresving i krysset med Møllergata kjørte lovlig. I løpet av to timer ble det registrert 86 kjøretøy, hvorav 26 av disse kjørte ulovlig. Dette tilsvarer at 30 % av alle registrerte kjøretøy kjørte ulovlig.

Varebil og lastebil sto for de største andelene ulovlig kjøring, og utgjorde henholdsvis 62 % og 31 % av alle ulovlige kjøring.

Tabell 4-12: Registrering av kjøring i Grensen i morgenrushet, summert for to timer i østgående retning.

Morgen	Personbil (eks. elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Sum
Registrerte kjøretøy	4	0	41	23	13	5	86
Antall ulovlig kjøring	2	0	-	16	8	-	26
Andel ulovlig kjøring	50 %	-	-	70 %	62 %	-	30 %
Andel av alle ulovlige kjøring	8 %	0 %	-	62 %	31 %	-	100 %

Tabell 4-13 viser registreringen i Grensen i vestgående retning i morgenrushet. I løpet av to timer ble det registrert 140 kjøretøy, hvorav 93 av disse kjørte ulovlig. Dette tilsvarer at 66 % av alle registrerte kjøretøy kjørte ulovlig. Også her var det varebiler som utgjorde de fleste ulovlige kjøringene, tilsvarende 61 % av alle registreringene.

Tabell 4-13: Registrering av kjøring i Grensen i morgenrushet, summert for to timer i vestgående retning.

Morgen	Personbil (eks. elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Sum
Registrerte kjøretøy	14	6	47	57	16	0	140
Antall ulovlig kjøring	14	6	-	57	16	-	93
Andel ulovlig kjøring	100 %	100 %	-	100 %	100 %	-	66 %
Andel av alle ulovlige kjøring	15 %	6 %	-	61 %	17 %	-	100 %

Tabell 4-14 viser registreringene i Grensen for begge retningene summert i morgenrushet. Også her er det forutsatt at østgående trafikk som følger svingepåbudet kjører lovlig. Fra tabellen fremgår det at det totalt ble registrert 226 kjøretøy i løpet av to timer, og at 53 % av disse var ulovlige kjøring. Også her var det varebiler som utgjorde de fleste ulovlige kjøringene, tilsvarende 61 % av alle registreringene.

Tabell 4-14: Registrering av kjøring i Grensen i morgenrushet, summert for to timer for begge retninger.

Morgen	Personbil (eks. elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Sum
Registrerte kjøretøy	18	6	88	80	29	5	226
Antall ulovlig kjøring	16	6	-	73	24	-	119
Andel ulovlig kjøring	89 %	100 %	-	91 %	83 %	-	53 %
Andel av alle ulovlige kjøring	13 %	5 %	-	61 %	20 %	-	100 %

5 Trafikale endringer fra referansesituasjonen

5.1 Bakgrunn til trafikale endringer i sentrum

Program bilfritt byliv har ikke vært den eneste driveren av trafikale endringer i Oslo sentrum i løpet av de siste tre årene. Parallelt har det vært igangsatt mange andre tiltak, enkeltprosjekter, og politiske føringer som kan ha påvirket trafikksituasjonen i sentrum. Den trafikale effekten av trafikkreduserende tiltak som er gjennomført i Program bilfritt byliv kan således ikke isoleres. I dette kapittelet vil det diskuteres ulike kilder til trafikale endringer; noe som må ses i sammenheng når resultater fra trafikktegninger tolkes.

5.1.1 Målsetninger knyttet til sykkelandel og sykkelnettverk i Oslo

Sykkelsatsningen i Oslo styres av målene bestemt i Oslos sykkelstrategi 2015–2025. Blant de viktigste virkemidlene for å gjøre Oslo til en sykkelby for alle er å etablere et sammenhengende sykkelveinett (Oslo kommune, 2015). Arbeidet med sykkelstrategien startet høsten 2013 og innfasingen av gater med sykkelfelt og hovedsykkelruter gjennom sentrum er tiltak som delvis er gjennomført uavhengig av Program bilfritt byliv.

Oslo kommunes sykkelstrategi har som mål at Oslos sykkelandel skal økes til 25 prosent innen 2025.

5.1.2 Målsetninger og tiltak knyttet til personbiltrafikk

Nullvekstmålet

Gjennom klimaforliket ble det i Nasjonal Transportplan (NTP) 2014-2023 tatt inn et mål om nullvekst i persontransporten med bil, og at transportveksten i storbyområdene skal tas med kollektiv, sykkel og gange. Nullvekstmålet er tatt med videre i NTP 2018-2029 og gjelder de ni byområdene som er aktuelle for byvekstavtaler (Samferdselsdepartementet, 2019).

Revidert Oslopakke 3

En mer offensiv trafikkreduserende politikk ble forhandlet frem i forbindelse med ny Oslopakke 3 i 2016, som blant annet inkluderte flere bomstasjoner og innføring av miljø og tidsdifferensierte takster, og mer satsning på sykkel og kollektivtrafikk (Statens vegvesen 2019a). Analyser viser at trafikantbetalingen som er lagt til grunn i avtalen, vil gi en trafikkavvisning på om lag 11 % i 2019 i forhold til dagens nivå. Dette gjelder all trafikk.

Byrådet i Oslo har videre hatt et mål om å redusere all biltrafikk i Oslo med 20 prosent i løpet av perioden 2015-2019, noe som også krever bruk av andre trafikkreduserende virkemidler i tillegg til trafikantbetalingssystemet. Ut fra dette er partene i Oslopakke 3 avtalen enige om at det er realistisk med en reduksjon i biltrafikken på 15 % når bomsnittene i 2019 legges til grunn (Statens vegvesen 2019b).

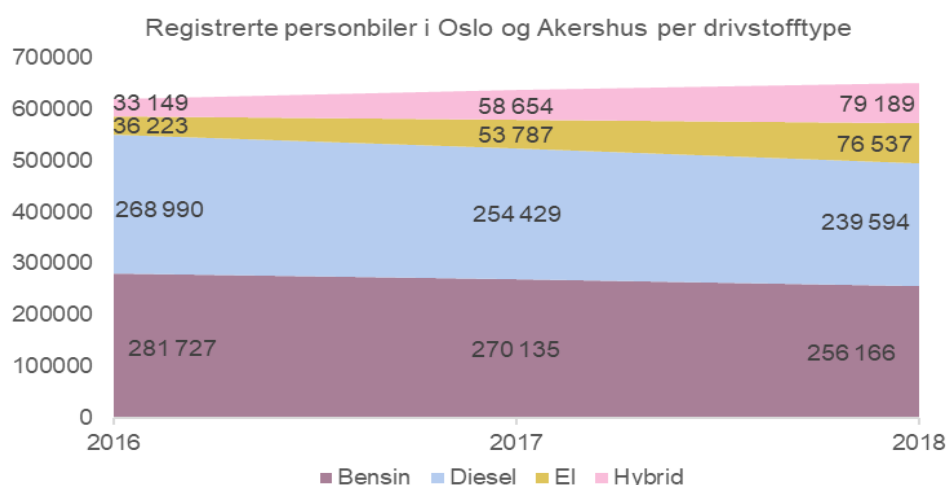
Faktiske passeringer gjennom bomringen

Foreløpige tall fra Fjellinjen (2020) viser en stort sett flat utvikling i trafikkvolum over sammenlignbare bomsnitt på 12 måneders basis, gjennom en 1,5 % årlig økning i

desember, 2,9 % nedgang i november og uendret oktober. Dette kan indikere at de 52 nye bomstasjonene som ble åpnet i juni 2019 har en liten effekt på trafikkvolum. Mellom 2017 og 2018 har det imidlertid ifølge Fjellinjen (2019) vært totalt 4,2 millioner færre passeringer (-3,8 %), samtidig som elbiler hatt en oppgang på 63 %. Hovedårsaken til denne utviklingen antas å være de tids- og miljødifferensierte takstene som ble innført oktober 2017.

5.1.3 Utvikling i kjøretøyparken

Figur 5-1 viser antallet registrerte personbiler i Oslo og Akershus 2016-2018.



Figur 5-1: Utvikling i antall registrerte personbiler i Oslo og Akershus 2016-2018 fordelt på drivstofftype (kilde: SSB tabell 11823)

Ifølge SSB har det vært mer enn en dobling av antallet elbiler mellom 2016-2018 i regionen, samtidig som bensin- og dieselparker har blitt redusert med ca. 55.000 kjøretøy. Denne utviklingen drives primært av statlig og regional skatte- og avgiftspolitik og kan indirekte føre til endrete trafikk tall i Oslo sentrum gjennom en økt elbilandel.

5.1.4 Andre trafikkforhold og midlertidige avvik

Midlertidige avvik i sentrum er noe som kan påvirke trafikken og hvordan folk velger å reise. Om fremkommeligheten i lokale områder påvirkes midlertidig, kan dette føre til at trafikanter gjør andre valg i hverdagen. I løpet av registreringsperioden har det for eksempel vært flere pågående prosjekter som påvirker vegnettet i lengre tid. Disse er f.eks.:

- Bygging av Nordre Streng (trikk)
- Anleggsarbeider ved prosjekt Nytt Nasjonalmuseum
- Diverse rehabilitering av vannledninger
- Stenging av Løkkeveien (fra 1.juni 2019)
- Ombygging av Stortingets garasjeanlegg
- Omfattende renovasjoner av bygg (blant annet i Olav Vs gate, Klingenberggata, Rådhusgata, Nygata)

Andre forhold som kan nevnes er innføring av permanent beboerparkering (sommer 2017 – sommer 2018).

5.1.5 Veikantintervju

For å bedre forstå trafikanters valg og daglige situasjon er det i forbindelse med evalueringen i 2016 og 2019 gjennomført vegkantintervjuer med bilførere ved 4-5 ulike plasser inn mot sentrum. Noen spørsmål har vært identiske i 2016 og 2019, og kan derfor enkelt sammenlignes. Sammenligningen og rapporteringen på veikantintervjuene fra 2019 er rapportert i «Program bilfritt byliv: Veikantundersøkelser» (Sweco, 2020), og er levert samtidig med denne rapporten. Noen funn er:

- Det er ingen betydelige endringer fra 2016 til 2019 i hvor trafikanter kommer fra og skal til når det gjelder geografiske områder.
- Det var mange flere trafikanter som benyttet gateparkering på turen til sentrum i 2016 enn i 2019.
- I 2019 var det en mindre andel respondenter som ble stoppet i byen på reiser med privat formål, og flere som var på reise i arbeidstida.
- Et lavere trafikknivå over tellesnittene førte til omtrent halvparten så mange intervjuer i 2019 sammenlignet med 2016 selv om effektiv intervjuetid og mannskap kun ble redusert med 20 %.
- I 2019 er det flere passasjerer i hvert kjøretøy. Belegget har gått opp fra 1.41 til 1.85 passasjerer per kjøretøy siden registreringen i 2016.

5.2 Trafikale endringer blant gående og syklende

5.2.1 Kvalitative vurderinger

Både gående og syklister har vært prioriterte trafikantgrupper i Program bilfritt byliv. Det er lagt til rette for en torggateutvikling med bedre fortausarealer, samt flere gater med sykkelfelt. Kvalitetsmessig vil dette på sikt ha en positiv innvirkning på gående og syklende.

Med lavere trafikkmengder i store deler av området kan også syklister oppleve en sikrere reise med mindre forsinkelser.

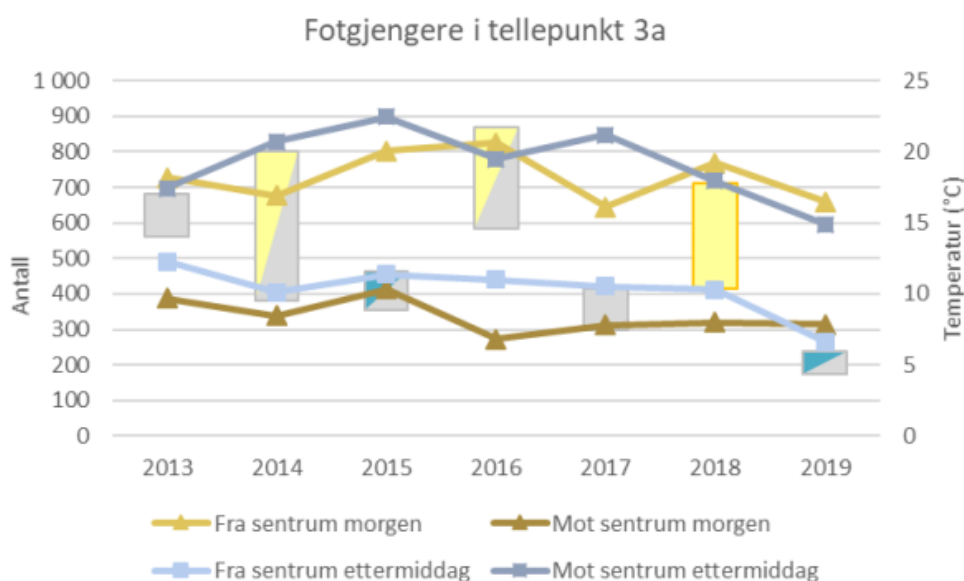
5.2.2 Utvikling i antallet gående og syklende

Den siste rapporten som illustrerer utviklingen i antall fotgjengere og syklister er Prosams «Telling av fotgjengere og syklister ved Ring 1» (Prosam, 2019).

I den siste rapporten skriver Prosam at årets resultat gir et lite nøyaktig bilde av utviklingen i antallet fotgjengere og syklister. Registreringene i denne dataserien gjøres kun for én dag i hvert snitt i løpet av et år, og antallet som passerer den dagen vil være sterkt avhengig av temperatur og nedbør. Noen av tellesnittene er utenfor studieområdet, men andre er mer relevante, f.eks. Universitetsgata og Rådhusplassen. I figur 5-2 vises et eksempel på et av snittene som er aktuelle for området (Universitetsgata). Tellingene i 2019 var, ifølge Prosam, den kaldeste dagen siden målingene startet (mellom 4-6 grader). I tillegg var det noe nedbør i løpet av telleperioden. Antallet passeringer ble dermed det totalt sett laveste i Universitetsgata siden målingene startet.

40(54)

RAPPORT
20.03.2020
ENDELIG VERSJON
PROGRAM BILFRITT BYLIV: EVALUERING AV TRAFIKALE
EFFEKTER



Figur 5-2: Fotgjengere i tellepunkt 3a (Universitetsgata) 2013-2019 (temperatur og vær vises som stolper i grafen)

Det er tidligere presentert kart for alle tellepunkter som er telt av Prosam. Denne vises i figur 3-2 i avsnitt 3.2.

Det konkluderes med at denne serien tellinger ikke kan brukes til å si noe om den reelle utviklingen av antallet fotgjengere og syklist i byen, og er ikke egnet til å si noe om hvilken effekt Program Bilfritt byliv kan ha hatt på gang- og sykkeltrafikk i byen. Det vil derfor ses bort fra effekter på antall gående og syklist i dette kapittelet.

5.3 Kollektivtrafikk

5.3.1 Endringer i kollektivtrafikk mønster

I løpet av årene 2016-2019 er det gjort mange endringer i kollektivtrafikktilbudet både innenfor og utenfor Ring 1. Av større tiltak som kan nevnes og som påvirker de ruter som det var fokusert på i referansesituasjonen (linjer 30, 31, 32, 37, 54, 70, 81 og 83) så har bussene flyttet tilbake til Stortingsgata, og stopper ikke lengre ved Rådhuset. Holdeplassen Dronningens gate som ble betjent i én retning i 2016, er nå erstattet med holdeplassen Kvadraturen, som betjenes i begge retningene, som en effekt av toveis busstrafikk i Tollbugata. I tillegg har flere linjer nå begynt å betjene Wessels plass, hvilket fører til flere muligheter for av- og påstigning. Dessuten har det vist seg at linjene som passerer Stortinget (f.eks. i retning Solli) har et helt annet passasjergrunnlag når de knyttes tettere opp mot Nationaltheatret stasjon, sammenlignet med avgang fra Rådhuset. Det kan dessuten ha vært gjort endringer på frekvenser innenfor Ring 1. Øvrige endringer for alternative linjer som ikke er beskrevet her (f.eks. endringer i trikkesystemet, T-banen eller de grønne bussene langs Ring 1) kan også ha hatt innvirkning på reisemønstret på linjene gjennom sentrum.

5.3.2 Antall passasjerer på holdeplasser i prosjektområdet

Det har vist seg at det ikke er mulig å gjøre noen vurderinger rundt utviklingen av antallet passasjerer på holdeplasser mellom referansesituasjonen og dagens situasjon, som kan knyttes til Program bilfritt byliv. Årsaken til dette er at datasettene som er tilgjengelige for referansesituasjonen og dagens situasjon inneholder så mange forskjeller på ruter og holdeplasser, at alle endringer i passasjergrunnlag nesten utelukkende må tilknyttes faktorer som ruter, frekvenser og stoppmønster.

5.3.3 Fremkommelighet for kollektivtrafikk i prosjektområdet

For å vurdere endringen i fremkommelighet for kollektivtrafikken i sentrum mellom referansesituasjonen og dagens situasjon har man analysert forsinkelse. Det bør noteres at på grunn av omlegginger av kollektivtrafikken er ikke nødvendigvis strekningene like i de to situasjonene. Det er derfor valgt å sammenligne resultatene for forsinkelse på hver individuell strekning. Det kan være ulike forutsetninger for forsinkelser i ulike gater (for eksempel knyttet til antall kryss og signalanlegg), og resultatene bør derfor kun ses som en indikasjon.

En annen forskjell er at kjøremønsteret i 2019 er forskjellig fra referansesituasjonen, samt at kollektivtrafikken generelt har kortere avstand mellom holdeplasser (på grunn av flere holdeplasser). Derfor er forsinkelse i antall sekunder regnet om til forsinkelse i minutter per kilometer, slik at kortere strekninger enklere kan sammenlignes med lengre.

Resultatene vises i tabell 5-1 (buss), tabell 5-2 (trikk) og figur 5-3 (samlet). Grunnet omlegging av ruter og utvikling i kollektivtilbudet har ikke alle strekninger busstrafikk hvert år, og der det ikke finnes data er det markert med strek.

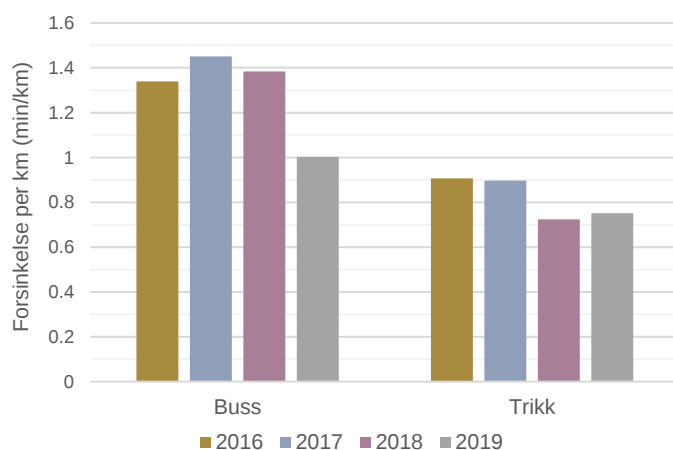
Tabell 5-1: Gjennomsnittlig forsinkelse for buss per kilometer på målte kollektivstrekninger (min/km)

Forsinkelser buss i sentrum	Morgenrush				Ettermiddagsrush				Utenom rush			
	2016	2017	2018	2019	2016	2017	2018	2019	2016	2017	2018	2019
Dronn.gate/Kvadraturen-Jernbanetorget	17	14	13	0.7	19	2.6	2.3	0.6	16	17	18	0.4
Dronn.gate/Kvadraturen-Tollboden	2.2	18	2.1	15	2.1	3.6	3.4	12	2.0	2.2	2.2	11
Dronn.gate/Kvadraturen-Wessels plass	-	-	-	0.9	-	-	-	10	-	-	-	0.9
Jernbanetorget-Dronn.gate/Kvadraturen	-	-	-	15	-	-	-	14	-	-	-	14
Jernbanetorget-Rådhuset	13	11	12	-	12	13	14	-	0.9	0.8	0.9	-
Nationaltheatret-Wessels plass	-	-	-	0.6	-	-	-	0.5	-	-	-	0.7
Rådhuset-Dronn.gate/Kvadraturen	11	13	0.9	-	15	17	15	-	10	12	0.9	-
Stortorvet-Jernbanetorget	15	-	13	0.8	2.4	-	18	13	15	-	13	0.7
Tollboden-Dronn.gate/Kvadraturen	-	-	-	19	-	-	-	18	-	-	-	17
Tollboden-Rådhuset	17	15	18	-	18	2.0	2.2	-	11	10	12	-
Alle strekninger (vektet)	15	13	13	11	17	2.1	2.0	10	13	13	13	10

Tabell 5-2: Gjennomsnittlig forsinkelse for trikk per kilometer på målte kollektivstrekninger (min/km)

Forsinkelser trikk i sentrum	Morgenrush				Ettermiddagsrush				Utenom rush			
	2016	2017	2018	2019	2016	2017	2018	2019	2016	2017	2018	2019
Dronn.gate/Kvadraturen-Jernbanetorget	-	11	0.7	0.5	-	16	0.7	0.8	-	0.8	0.5	0.5
Dronn.gate/Kvadraturen-Øvre Slottsgate	-	0.7	0.5	0.4	-	0.6	0.5	0.4	-	0.6	0.5	0.4
Jernbanetorget-Dronn.gate/Kvadraturen	-	13	11	0.8	-	12	0.9	0.8	-	12	11	0.8
Jernbanetorget-Stortorvet	16	-	0.8	0.7	18	-	0.8	0.8	17	-	0.8	0.9
Nationaltheatret-Øvre Slottsgate	-	0.7	0.5	0.8	-	0.7	0.4	0.7	-	0.7	0.4	0.8
Prof. Aschehougs plass-Stortorvet	-	-	0.7	-	-	-	15	-	-	-	0.9	-
Stortorvet-Jernbanetorget	0.5	-	0.6	0.7	0.6	-	12	15	0.5	-	0.7	0.7
Stortorvet-Nationaltheatret	0.6	-	-	-	0.8	-	-	-	0.7	-	-	-
Stortorvet-Tinghuset	0.6	-	-	10	0.8	-	-	10	0.6	-	-	10
Øvre Slottsgate-Dronn.gate/Kvadraturen	-	0.7	0.8	0.7	-	0.7	0.7	0.6	-	0.7	0.7	0.7
Øvre Slottsgate-Kontraskjæret	-	12	13	0.7	-	14	14	0.9	-	13	12	0.8
Øvre Slottsgate-Nationaltheatret	-	10	0.4	12	-	11	0.4	13	-	11	0.4	0.9
Alle strekninger (vektet)	0.8	0.9	0.7	0.7	10	10	0.8	0.9	0.9	0.9	0.7	0.7

Resultatene viser at trikk har mindre forsinkelse enn buss, men at det også har vært en betydelig nedgang i forsinkelse det siste året for buss, samt de to siste årene for trikk. Bedre fremkommelighet i sentrum kan ha flere årsaker, blant annet Ruters interne arbeid med å forbedre punktlighet, innføring av kollektivgater skilt fra øvrig trafikk, samt en trafikkreduksjon og mindre kø. Avvikssituasjonen som har vært i årene 2016-2018 i forbindelse med anleggsarbeider (blant annet i Kristian Augusts gate og Prinsens gate) kan også ha laget en situasjon med kunstig høy forsinkelse, som nå er tilbakeført til normalen.



Figur 5-3: Utvikling i forsinkelse innenfor i prosjektområdet (forsinkelse i minutt per km)

Det har også vært betydelige arbeider på trikkesystemet, spesielt nordøstover (Storgata-Birkelunden), og det kan ha påvirket forsinkelsene for trikk i 2019 også utenfor anleggsområdet. Alle trikkelinjer går via sentrum.

På overordnet systemnivå viser dataen at forsinkelser er redusert for kollektivtrafikk på strekninger innenfor Ring 1. Det kan innenfor dette finnes enkelte flaskehalser der forsinkelsen har økt, for eksempel rundt Nationaltheatret eller strekningen Stortorvet-Jernbanetorget.

Selv om det ut ifra disse dataene ikke kan trekkes konklusjoner om hva som er årsaken til bedre fremkommelighet i sentrum for kollektivtrafikk det siste året, er det sannsynlig at det er en kombinasjon av flere faktorer. Program bilfritt byliv har bidratt til å redusere antallet kjøretøy på veinettet, og dermed bidratt i positiv retning når det gjelder kollektivfremkommelighet. Størrelsen av dette bidraget kan ikke kvantifiseres.

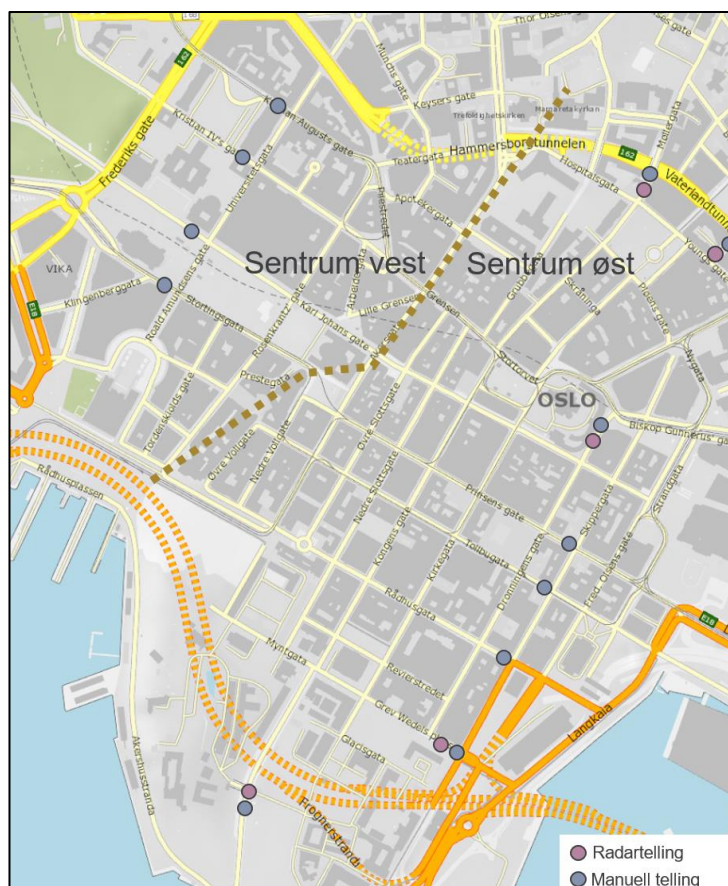
5.4 Biltrafikk

I dette delkapitlet beskrives endringer i trafikkmengde og kjøretøyfordeling mellom registreringsårene 2016, 2018 og 2019. Her presenteres overordnede resultater for trafikknivå i programområdet. Mer detaljerte resultater som viser resultater for hver gate, fordelt på ulike tidsperioder, finnes i Bilag B og Bilag E.

5.4.1 Utvikling i trafikknivå (ÅDT) i prosjektområdet

Gjennom analyseperioden 2016 til 2019 har kjøremønsteret i sentrum vært i konstant endring. Dette som følge av anleggsarbeid, omskiltninger og ombygginger av gater i forbindelse med Program bilfritt byliv. For å tydeliggjøre de overordnede trekkene i trafikkbildet, er det derfor nødvendig å aggregere opp dataene for større sentrumsområder, da endringer i én gate vil påvirke trafikken i tilstøtende gater. Det er ønskelig å presisere at det er noen usikkerheter knyttet til ÅDT og kjøretøyfordelingen.

Det er valgt å dele prosjektområdet i sentrum vest og sentrum øst, se figur 5-4. Mellom disse sonene går det lite trafikk, det skal i hovedsak kun omfatte kollektivtrafikk og varebiler med leveranser i gater med restriksjoner.



Figur 5-4: Inndeling i sentrum vest og øst

Datainnsamlingen i 2016 fokuserte i hovedsak på inngående trafikk, og tok utgangspunkt i foreliggende tellinger. Datainnsamlingen i 2018 og 2019 ble gjennomført ved at tilnærmet alle gater inn og ut av programområdet ble registrert. Sammenligningen må derfor deles opp i to deler; *Inngående trafikk i perioden 2016 til 2019*, og *Inn- og utgående trafikk i perioden 2018 til 2019*.

5.4.2 Inngående trafikk i perioden 2016 til 2019

Tabell 5-3 viser beregnet ÅDT for inngående retning, skilt mellom sentrum vest og øst i perioden 2016 til 2019. Fra tabellen fremgår det at det har vært en trafikkreduksjon på 11 % i perioden 2016 til 2018, og at det har vært en ytterligere trafikkreduksjon på 3 prosentpoeng frem til 2019, til -14 %.

Trafikkreduksjonene har vært størst i sentrum vest, der den største nedgangen forekom mellom 2018 og 2019. I samme periode har det vært en liten økning i sentrum øst, men ligger fremdeles 10 % under referansesituasjonen.

Tabell 5-3: Beregnet ÅDT i inngående retning i sentrum vest og øst, samt endring fra 2016 til 2019. Tallene inkluderer ikke buss og trikk.

Sentrum	ÅDT 2019	ÅDT 2018	ÅDT 2016	2016-2018		2016-2019	
				Differanse	Prosentvis endring	Differanse	Prosentvis endring
Vest	4 100	5 400	5 500	-100	-2%	-1 400	-25%
Øst	11 300	10 600	12 500	-1 900	-15%	-1 200	-10%
Sum	15 400	16 000	18 000	-2 000	-11%	-2 600	-14%

Tabell 5-4 viser en oversikt over hvordan trafikkmengden i inngående retning har endret seg i hver gate fra 2016 til 2019. Fra tabellen fremgår det at det kun er Kristian Augusts gate, Calmeyers gate, Tollbugata og Myntgata som har hatt en vekst i perioden. Alle de øvrige syv gatesnitt har hatt en nedgang fra 2016. En del av nedgangen kan skyldes at en del taxier har kjørt inn til sentrum i et gatesnitt som ikke ble registrert.

Tabell 5-4: Sammenligning av ÅDT i inngående retning mot sentrum, fra 2016 til 2019, ekskludert buss og trikk.

Gate	ÅDT 2019	ÅDT 2018	ÅDT 2016	2016-2018		2016-2019	
				Differanse	Prosentvis endring	Differanse	Prosentvis endring
Olav Vs gate*	-	2 100	2 600	-500	-19%	-	-
Stortingsgata	1600	3 100	2 200	900	+41 %	-600	-27%
Karl Johans gate	300	500	500	0	+0 %	-200	-40%
Kristian IVs gate	1400	1 800	2 800	-1000	-36%	-1400	-50%
Kristian Augusts gate	800	0	0	0	-	800	-
Møllergata	2600	3 000	5 800	-2800	-48%	-3200	-55%
Calmeyers gate**	1400	1 400	1 000	400	+40 %	400	+40 %
Dronningens gate	1600	2 000	2 300	-300	-13%	-700	-30%
Prinsens gate	1000	0		0	-	1000	-
Tollbugata	800	0	0	0	-	800	-
Rådhusgata	3300	2 900	3 300	-400	-12%	0	+0 %
Kongens gate	600	1 300	1 100	200	+18 %	-500	-45%
Sum	15400	16000	18 000	-2000	-11%	-2600	-14%

*Olav Vs gate ekskludert fra sammenligningen, da tellesnittet i Stortingsgata var plassert slik at man kunne få dobbeltregistreringer. Gaten var også stengt under registreringsperioden i 2019.

**Calmeyers gate ekskludert fra sammenligningen, da tellesnittet i Møllergata i samme periode var plassert slik at man kunne få dobbeltregistreringer.

5.4.3 Inn- og utgående trafikk i perioden 2018 til 2019

Det er valgt å gjennomføre en egen sammenligning av registreringene for 2018 og 2019. Dette siden det ble gjennomført tilsvarende datainnsamlingen i felt for begge årene. Det er større sikkerhet rundt disse registreringene når det kommer til trafikkmengde og kjøretøyfordeling.

Tabell 5-5 viser beregnet ÅDT for begge retning, skilt mellom sentrum vest og øst i perioden 2018 til 2019. Fra tabellen fremgår det at det har vært en trafikkreduksjon på 19 %. Reduksjonen er betydelig større i sentrum vest, der det har vært en reduksjon på 36 %, mot en reduksjon på 8 % i sentrum øst. Dette skyldes trolig at sentrum øst er større og har et større privat parkeringstilbud enn i sentrum vest.

Tabell 5-5: Beregnet ÅDT samlet for begge retninger i sentrum vest og øst, samt endring fra 2018 til 2019. Tallene inkluderer ikke buss og trikk.

Sentrum	ÅDT 2019	ÅDT 2018	2018-2019	
			Differanse	Prosentvis endring
Vest	7 400	11 600	-4 200	-36%
Øst	16 300	17 700	-1 400	-8%
Sum	23 700	29 300	-5 600	-19%

Tabell 5-6 viser en oversikt over hvordan trafikkmengden har endret seg i hver gate fra 2018 til 2019. De overordnede resultatene er tilsvarende som for sammenligningen av perioden 2016 til 2019 i kun inngående retning.

Tabell 5-6: Sammenligning av ÅDT samlet for begge retninger ekskludert buss og trikk, fra 2018 til 2019.

Gate	ÅDT 2019	ÅDT 2018	2018-2019	
			Differanse	Prosentvis endring
Stortingsgata	1 000	3 900	-2 900	-74%
Karl Johans gate	1 000	2 800	-1 800	-64%
Kristian IVs gate	4 500	4 900	-400	-8%
Kristian Augusts gate	900	-	+900	-
Møllergata	2 600	3 000	-400	-13%
Calmeyers gate	3 100	2 600	+500	+19 %
Dronningens gate	1 600	2 000	-400	-20%
Tollbugata	600	-	+600	-
Rådhusgata	3 300	5 500	-2 200	-40%
Myntgata	3 200	2 300	+900	+39 %
Kongens gate	1 900	2 300	-400	-17%
Sum	23 700	29 300	-5 600	-19%

Veksten i Kristian Augusts gate kommer som en naturlig følge av at gaten ble åpnet for trafikk i 2019, etter flere år med anleggsarbeid. Under anleggsperioden var det kun trikketrafikk som gikk i gaten. Åpningen er med på å avlaste Karl Johans gate og Kristian IVs gate.

Samlet for disse tre gatene er trafikken redusert med 1 300 kjøretøy fra 2018 til 2019. Deler av reduksjonen kan også skyldes at det var mulig å kjøre ut av sentrum i Stortingsgata for all trafikk i 2019, der dette kun var forbehold kollektivtransport i 2018.

Veksten i Calmeyers gate skyldes i hovedsak at utgående trafikk fra sentrum har økt. Dette kan blant annet skyldes omleggingen av kjøremønster lenger inn i sentrum, som kan ha bidratt til at det er raskere å kjøre rundt sentrum.

I september 2019 ble Tollbugata åpnet for all trafikk i utgående retning fra Dronningens gate. Dette var et tiltak som ble innført samtidig som Rådhusgata ble enveisregulert i retning mot sentrum. Økningen i Tollbugata og Myntgata kan i hovedsak knyttes til disse tiltakene.

5.4.4 Utvikling for personbil, elbil, varebil og lastebil

Det er videre sett på hvordan endringene slår ut på de forskjellige kjøretøypene. Sammenligningen kan kun gjennomføres mellom 2018 og 2019, da det ikke foreligger detaljert informasjon om kjøretøfordelingen i de fleste gatesnittene fra 2016.

Siden buss og taxi har mulighet til å kjøre lovlig mellom sentrumssonene, må disse utelates fra sammenligningen. Dette er som følge av at Kirkeristen, Prinsens gate og Tollbugata ikke ble registrert i 2018, da disse gatene var forbeholdt kollektivtrafikk. Kirkeristen ble heller ikke registrert i 2019.

Registreringene for varebiler og lastebil påvirkes i mindre grad av at de kan kjøre lovlig mellom sentrumssonene, da disse kjøretøypene ikke kan benytte kollektivgatene. Dette innebærer videre at disse kjøretøypene i større grad har blitt fanget opp i registreringene i øvrige gatesnitt. Det vurderes derfor at endringer for varebil og lastebil er sammenlignbar mellom 2018 og 2019.

Tabell 5-7 viser beregnede endringer for personbil, elbil, varebil og lastebil fra 2018 til 2019. Fra tabellen fremgår det at det har vært størst nedgang i andelen personbiler, med 4 prosentpoeng. Andel varebil har hatt størst vekst, tilsvarende 3 prosentpoeng. Basert på beregnet ÅDT, ekskludert all kollektivtrafikk, fremgår det at den største reduksjonen forekommer blant lastebiler, med 35 %.

I antall er det imidlertid personbiler som går mest tilbake, med 2 300 kjøretøy, tilsvarende 23 %. Det er kun mindre endringer i antallet elbiler og varebiler, noe som viser til at disse kjøretøypene holder seg forholdsvis stabil til tross for den generelle nedgangen i trafikkmengde.

Tabell 5-7: Endring for personbil, elbil, varebil og lastebil fra 2018 til 2019.

	Personbil (ekskl. elbil)	Elbil	Varebil	Lastebil	ÅDT
Kjøretøfordeling (%)					
Andel 2018	42 %	19 %	32 %	7 %	-
Andel 2019	38 %	21 %	35 %	6 %	-
ÅDT					
Antall 2018	10 100	4 700	7 700	1 700	24 200
Antall 2019	7 800	4 200	7 100	1 100	20 200
Differanse 2018-2019	-2 300	-500	-600	-600	-4000
Endring	-23 %	-11 %	-8 %	-35 %	-17 %

48(54)

RAPPORT
20.03.2020
ENDELIG VERSJON
PROGRAM BILFRITT BYLIV: EVALUERING AV TRAFIKALE
EFFEKTER

Den store nedgangen i lastebiler kan i større grad skyldes tilfeldige variasjoner under registreringsperiodene, da denne gruppen er betydelig mindre i antall enn de øvrige kjøretøytypene. Som følge av at det generelt registreres færre lastebiler enn varebiler, vil en lekkasje i gater forbehold kollektivtrafikk gi større utslag for denne kjøretøytypen. Andre potensielle faktorer som kan ha påvirket lastebiltellingene er fokus på miljøvennlig varetransport, lastesykler, leveranser på andre tider på døgnet etc.

Det overordnede resultatet for alle gatene som ble presentert i tabell 5-5 og tabell 5-6, viser til en trafikkreduksjon på 5 600 kjøretøy, tilsvarende en reduksjon på 19 % fra 2018 til 2019. Fra tabell 5-7 fremgår det at antallet personbiler står for den største reduksjonen i antall kjøretøy i perioden mens det har vært mindre endringer for de øvrige kjøretøytypene.

5.4.5 Registrering av ulovlig kjøring

Gjennom Program bilfritt byliv har det blitt innført et kjøremønster i sentrum med få lovlige gjennomkjøringer mellom ulike sentrumsområder. Samtidig er ikke veiene lukket med fysiske hindringer; kun gjennom skilting. Et uoversiktlig og vanskelig kjøremønster kan medføre ulovlig kjøring gjennom sentrum; enten bevisst eller ubevisst.

Derfor har det blitt gjennomført registreringer av ulovlig kjøring i 2018 og 2019. Registreringene ble gjennomført fra kl. 7 til kl. 9 begge årene. I 2018 ble registreringene gjennomført i Skippergata og Stortingsgata, samt i østgående retning i Grensen. I 2019 ble det gjennomført en tilsvarende registrering i Skippergata, hvor det samtidig ble registrert ulovlig kjøring i Kirkeristen fra øst. I tillegg ble det gjennomført en utvidet registrering i Grensen, hvor svingebevegelser i krysset med Møllergata og vestgående trafikk ble registrert.

Her vil det presenteres noen overordnede resultater fra undersøkelsen av ulovlig kjøring. Det er kun registreringer i Skippergata og Grensen i østgående retning som kan sammenlignes mellom årene. I Bilag F vil det presenteres mer detaljerte resultater fra undersøkelsen, fordelt på lokasjon.

Tabell 5-8 viser resultatet fra registreringene i østgående retning i Grensen, summert for to timer. Buss og taxi kjører lovlig på strekningen, samt kjøretøy som kommer fra eiendommer. Det er ikke kjent om registrerte kjøretøy innenfor de øvrige kjøretøytypene har kjørt ulovlig.

Fra tabellen fremgår det at det ikke er vesentlig endringer i antall registrerte kjøretøy innenfor kjøretøytypene som kan ha kjørt ulovlig. Endringene kan følgelig skyldes tilfeldig variasjon. Det har imidlertid vært en betydelig vekst i antallet taxier, som er tilnærmet doblet fra 2018 til 2019.

Tabell 5-8: Ulovlig kjøring i østgående retning i Grensen.

Grensen, morgenrush		Personbil (ekskl. elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Sum
Registrerte kjøretøy	2019	4	0	41	23	13	5	86
	2018	5	0	21	17	6	1	50
	Endring 2018-2019	-1	0	+20	+6	+7	+4	+36
Prosentvis endring i ulovlig kjøring 2018-2019		-20%	-	-	+35%	+117%	-	+24%

Tabell 5-9 viser resultatet fra registreringene i Skippergata, summert for to timer. Ulovlig kjøring omfatter alle kjøretøytyper, med unntak av buss, som svinger til høyre fra Skippergata i krysset med Biskop Gunnerus' gate.

Fra tabellen fremgår det at det har vært en reduksjon i ulovlig kjøring for alle kjøretøytyper. Reduksjonen er større enn den generelle trafikkreduksjonen i gaten. Størst reduksjon i andel ulovlig kjøring forekommer blant personbil og lastebil, som begge er redusert med i underkant av 70 %. Samlet for alle kjøretøytypene har det vært en reduksjon i ulovlig kjøring på 31 %.

Tabell 5-9: Ulovlig kjøring i Skippergata.

Skippergata, morgenrush		Personbil (ekskl. elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Sum
Registrerte kjøretøy	2019	15	13	25	41	9	0	103
	2018	29	12	21	30	16	2	110
	Endring 2018-2019	-14	+1	+4	+11	-7	-2	-7
Antall ulovlig kjøring	2019	5	6	15	14	2	-	42
	2018	16	7	16	16	6	-	61
	Endring 2018-2019	-11	-1	-1	-2	-4	-	-19
Prosentvis endring i ulovlig kjøring 2018-2019		-69%	-14%	-6%	-13%	-67%	-	-31%

6 Konklusjoner

Kvalitet

Trafikkregistreringer vil alltid ha usikkerhet, og gir derfor kun et øyeblikksbilde på hvordan det var den aktuelle registreringsperioden. Derfor er det blant annet gjort sammenligninger med radartellinger over lengre perioder enn én dag, for å validere datakvaliteten og redusere risikoen for feil. Spesielt referansesituasjonen (som er satt sammen med bakgrunn i mange ulike kilder og uten tett snitt), har et totalbilde som er beheftet med en viss usikkerhet.

Program bilfritt byliv og samfunnsutvikling

I tillegg til tiltakene som er iverksatt av Program bilfritt byliv, har det skjedd andre endringer i og utenfor prosjektområdet som sannsynligvis har påvirket trafikken mellom registreringsperiodene, slik som tids- og miljødifferensierte takster i bomringen, innføring av nye bomringer, innføring av beboerparkering og byggearbeider i sentrum. Å gi et entydig svar på effekten av de trafikale tiltakene er derfor ikke mulig.

Samtidig er det få eller ingen andre tiltak som er nevnt som har en forventet *motsatt* effekt av betydelig grad, det vil si økt privatbiltrafikk. Mange tiltak kan derfor ha en synergieffekt, det vil si en mereffekt som gjør at resultatet blir større enn summen av tiltakene hver for seg. Her kan Program bilfritt byliv ha bidratt i stor grad.

Trafikale effekter for gående og syklende

Når det gjelder gående og syklende finnes det begrenset med data for antallet som beveger seg i gatene. Noen byer har installert utstyr som teller fotgjengere kontinuerlig, men i Oslo er det fortsatt Prosams' undersøkelser av antall fotgjengere og syklist (2013-2019) som er vurdert til å være det beste tilgjengelige grunnlaget. Avsnitt 5.2.2 beskriver imidlertid hvordan forskjeller i værforhold de dager undersøkelsene ble gjennomført gjør at dataene ikke er representative, og derfor ikke kan brukes til tenkt formål. Det kan derfor ikke gjøres noen vurderinger rundt antallet fotgjengere og syklist innenfor programområdet.

Trafikale effekter for kollektivtrafikk

Ruter registrerer antallet på- og avstigende ved holdeplasser gjennom automatisk utstyr. Sammenligninger mellom referansesituasjonen og dagens situasjon for disse datasettene vil inneholde så mange forskjeller i rute- og holdeplasstruktur, at endringer i passasjergrunnlag nesten utelukkende må tilknyttes åpenbart dominerende faktorer som stoppmønster og frekvens. Det går dermed ikke å påstå at deler av endringer i antallet kollektivreiser eller fremkommelighet i sentrum er en effekt av tiltak i Program bilfritt byliv.

Resultatene fra undersøkelsen viser imidlertid at på overordnet nivå har forsinkelser for kollektivtrafikken blitt redusert innenfor programområdet, både for trikk og for buss. Buss har fått en betydelig reduksjon i forsinkelser mellom 2018 og 2019, og trikk mellom 2017 og 2018.

Trafikale effekter for biltrafikk

Gjennom analyseperioden 2016 til 2019 har kjøremønsteret i sentrum vært i konstant endring. Dette som følge av anleggsarbeid, omskiltninger og ombygginger av gater i forbindelse med Program bilfritt byliv. Endringen av kjøremønster har blant annet gjort at det ikke er tillatt for privatbiler å kjøre gjennom sentrum fra øst til vest, eller sør til nord.

Fra sammenligningen fremgår det at det har vært en trafikkreduksjon på 11 % i perioden 2016 til 2018. Dette er basert på den mest pålitelige statistikken vi har tilgjengelig (enveis trafikk). Mellom 2018 og 2019 er toveistrafikk tilgjengelig, og resultatene indikerer en nedgang på 19 %. Ser man kun på endringen for personbil, elbil, varebil og lastebil, har det vært en reduksjon på ca. 17 % fra 2018 til 2019. Reduksjonen skyldes i all hovedsak nedgang i antall personbiler.

Reduksjonen det siste året er også størst i sentrum vest, som har hatt en reduksjon på 36 %. Tilsvarende har sentrum øst hatt en reduksjon på 8 %. Deler av reduksjonen kan skyldes taxier som har kjørt i kollektivgater som ikke ble registrert.



Figur 6-1: Oppsummering av målt nedgang i trafikknivå i programområdet

Forskjellen i reduksjon mellom øst og vest kan også skyldes at sentrum øst er større og har et større privat parkeringstilbud enn sentrum vest. Noen områder, for eksempel Øvre og Nedre Vollgate, kan man nå kun kjøre til fra øst, mens det i 2016 var enklere adkomst til dette området fra vest. Det er også stor variasjon ved de ulike registreringspunktene. Sett på enkelte gater så er det kun Kristian Augusts gate, Calmeyers gate, Tollbugata og Myntgata som har hatt en vekst i perioden. Alle de øvrige syv gatesnitt har hatt en nedgang fra 2016. Effektene er i stor grad ventet, da Kristian Augusts gate var stengt i 2016 og 2018 (anleggsarbeid), og Myntgata og Tollbugata er parallellgater til Rådhusgata, som ble enveisregulert i retning mot sentrum i 2019.

Tiltakene som går på omskilting av gater har hatt en tydelig dokumentert lokal effekt. Selv om trafikk ofte flyttes til en alternativ trasé, kan tiltakene også ha bidratt til den totale reduksjonen gjennom å gjøre kjøring i sentrum vanskeligere.

Videre er det sett på hvordan endringene slår ut på de forskjellige kjøretøytypene. Her konkluderes det med at det er mye av de samme trekkene som man ser i f.eks. bomringen,

med kraftig økt elbilandel (andelen øker selv om antallet elbiler i sentrum er redusert ifølge undersøkelsen), samt redusert andel bensin-/dieslbiler. I sentrum har antall varebiler holdt seg relativt stabilt, slik at andelen varebiler har økt.

Totalt sett gir resultatene fra registreringene et entydig bilde av at trafikknivået i sentrum har gått betydelig ned i løpet av perioden, men det er ikke mulig å knytte dette opp mot enkelttiltak.

Endring i atferd og trafikksammensetning

En serie intervjuer som er gjennomført i 2016 og 2019 viser at det ikke er noen betydelige endringer i hvor trafikanter kommer fra og skal til, og at målpunktene i store trekk er de samme. Det var derimot flere trafikanter som benyttet gateparkering i 2016 enn i 2019. Det virker sannsynlig at parkeringstiltakene har bidratt til trafikkreduksjonen. Hvor stor trafikkreduserende effekt som er oppnådd gjennom Program bilfritt byliv er imidlertid ikke mulig å si.

I 2019 traff intervjupersonellet på en signifikant mindre andel respondenter som kjørte i byen med privat formål, og flere som var på reise i arbeidstida. I 2019 var det også flere passasjerer i hvert kjøretøy. Belegget har gått opp fra 1.41 til 1.85 passasjerer per kjøretøy.

7 Referanser

Fjellinjen, 2019. 4,2 millioner færre passeringer. Publisert 02.01.2019

Fjellinjen, 2020. 1,5 prosent økning i trafikk sammenlignet med desember 2018. Publisert 14.01.2020

Oslo kommune, 2015. Oslos sykkelstrategi 2015-2025. Sykkelprosjektet.

Oslo kommune, 2018. Byliv for alle – Områderegulering for gater og byrom i sentrum.

Prosam, 2016. Rapport 225 Telling av fotgjengere og syklistere ved Ring 1, 2016. Utgitt desember 2016 av Bymiljøetaten.

Prosam, 2019. Rapport 235 Telling av fotgjengere og syklistere ved Ring 1, 2019. Utgitt desember 2019 av Bymiljøetaten.

Samferdselsdepartementet, 2019. *Belønningsordningen, bymiljøavtaler og byvekstavtaler*, Artikkel sist oppdatert: 03.07.2019.

Statens vegvesen, 2019a. Oslopakke 3.
<https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/oslopakke3>

Statens vegvesen, 2019b. Tallene viser trafikknedgang.
<https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/oslopakke3/Nyhetsarkiv/tallene-viser-nedgang-i-trafikken>

Sweco, 2017. Vurdering trafikale effekter Bilfritt byliv. Rev. 1, datert 03.04.2017.

Sweco, 2018. Områderegulering for gater og byrom i sentrum – Trafikale konsekvenser. Datert 09.12.2018.

Sweco, 2019. Underveisevaluering av trafikale konsekvenser av Bilfritt byliv. Rev. 2, datert 26.04.2019.

Innholdsfortegnelse Bilag

Bilag A: Sammenligning av manuelle og maskinelle tellinger	2
Bilag B: Trafikale endringer i tellesnitt.....	4
Bilag C: Kjøretøyfordeling i referansesituasjonen	51
Bilag D: Kjøretøyfordeling 2019	53
Bilag E: Kjøretøyfordeling 2016-2019	55
Bilag F: Registrering av ulovlig kjøring – en detaljert betraktning	58
Bilag G: Rådata trafikkregistreringer 2019	60
Bilag H: Kjøremønster og gatebruk i planområdet november 2019.....	81
Bilag I: Parkeringstilbud 2016	82
Bilag J: Parkeringstilbud 2018	83
Bilag K: Parkeringstilbud 2019.....	84

Bilag A: Sammenligning av manuelle og maskinelle tellinger

For de gatesnittene hvor det ble utført både manuelle og maskinelle registreringer er resultatene sammenlignet opp mot hverandre for å kartlegge om det er samsvar mellom registreringene. Dette presenteres i tabell 1 til tabell 5. Det skilles på retning og tidsperiode. De manuelle registreringene presenteres som et gjennomsnitt for to timer, mens de maskinelle registreringene presenteres som et gjennomsnitt for samme periode med trafikkmengder fra både tirsdag, onsdag og torsdag. Dette er gjort for å avdekke eventuelle større variasjoner mellom registreringsdagene. Manuelle registreringer er gjennomført mellom 07-09, 11-13 og 15-17.

Møllergata

Møllergata er enveisregulert og har derfor kun registreringer én retning (mot sentrum). Det er god overensstemmelse mellom de manuelle og maskinelle registreringene. Beregning av ÅDT gjøres på bakgrunn i de maskinelle registreringene.

Tabell 1: Sammenligning av trafikkmengder (kjt/t) ved manuelle og maskinelle registreringer i Møllergata.

Møllergata	Morgen			Formiddag			Ettermiddag		
	Manuell	Radar	Differanse	Manuell	Radar	Differanse	Manuell	Radar	Differanse
Mot sentrum	148	137	+11	147	156	-9	147	159	-12

Calmeyers gate

Calmeyers gate har godt samsvar mellom de manuelle og maskinelle registreringer. Spesielt gjelder det morgen og ettermiddag. ÅDT beregnes på grunnlag av de maskinelle registreringene.

Tabell 2: Sammenligning av manuelle og maskinelle registreringer i Calmeyers gate.

Calmeyers gate	Morgen			Formiddag			Ettermiddag		
	Manuell	Radar	Differanse	Manuell	Radar	Differanse	Manuell	Radar	Differanse
Mot sentrum	94	100	-6	114	103	+11	84	83	+1
Fra sentrum	66	59	+7	103	94	+9	108	99	+9
Sum	160	159	+2	217	197	+20	192	182	+10

Dronningens gate

Dronningens gate er i likhet med Møllergata enveisregulert. Registreringene viser god overensstemmelse mellom de manuelle og maskinelle registreringene. Beregning av ÅDT gjøres på bakgrunn i de maskinelle registreringene.

Tabell 3: Sammenligning av manuelle og maskinelle registreringer i Dronningens gate.

Dronningens gate	Morgen			Formiddag			Ettermiddag		
	Manuell	Radar	Differanse	Manuell	Radar	Differanse	Manuell	Radar	Differanse
Mot sentrum	69	82	-13	122	112	+10	98	93	+5

Myntgata

Det er enveisregulering i Myntgata og har derfor kun registreringer i én retning (fra sentrum). Overensstemmelsen er god mellom de manuelle og maskinelle registreringene. Det er derfor valgt å gjøre beregninger av ÅDT på grunnlag av de maskinelle registreringene.

Tabell 4: Sammenligning av manuelle og maskinelle registreringer i Myntgata.

Myntgata	Morgen			Formiddag			Ettermiddag		
	Manuell	Radar	Differanse	Manuell	Radar	Differanse	Manuell	Radar	Differanse
Fra sentrum	127	137	-11	265	257	+8	364	349	+15

Kongens gate

Det er svært godt samsvar mellom de manuelle og maskinelle registreringer i Kongens gate. Beregning av ÅDT gjøres derfor ut fra de maskinelle registreringene.

Tabell 5: Sammenligning av manuelle og maskinelle registreringer i Kongens gate.

Kongens gate	Morgen			Formiddag			Ettermiddag		
	Manuell	Radar	Differanse	Manuell	Radar	Differanse	Manuell	Radar	Differanse
Mot sentrum	75	74	+1	45	39	+5	37	35	+2
Fra sentrum	52	53	-1	92	94	-2	159	151	+8
Sum	127	127	-0	137	133	+4	196	186	+10

Bilag B: Trafikale endringer i tellesnitt

I dette bilaget beskrives endringer i trafikkmengde og kjøretøyfordeling mellom registreringsårene 2016, 2018 og 2019. Alle tabeller har oppgitt tall uten desimaler. For enkelte sammenligninger kan det følgelig oppstå små avvik.

Innholdsfortegnelse

Omfang av biltrafikk i prosjektområdet	5
Samlet vurdering av trafikk inn og ut av prosjektområdet	6
Olav Vs gate	6
Stortingsgata	6
Karl Johans gate	10
Kristian IVs gate	15
Møllergata	23
Calmeyers gate	26
Dronningens gate	30
Tollbugata	33
Prinsens gate	36
Rådhusgata	38
Myntgata	42
Kongens gate	45

Omfang av biltrafikk i prosjektområdet

I tabell 6 er beregnet ÅDT for 2016, 2018 og 2019 for gatene inn og ut av prosjektområdet vist, sammen med differansen og prosentvis endring frem til 2019.

For å beregne med et tilnærmet tett snitt, er det valgt å legge til Kristian Augusts gate, Prinsens gate, Tollbugata og Rådhusgata, ved Rådhuset i årets rapport. Datagrunnlaget for disse er nærmere forklart i delkapitlene for hver gate.

Tabell 6: Sammenligning av ÅDT i prosjektområdet for 2016 og 2019.

Gate	ÅDT 2019	ÅDT 2018	ÅDT 2016	2018-2019		2016-2019	
				Differanse	Prosentvis endring	Differanse	Prosentvis endring
Olav Vs gate	-	2 100	4 800	-2 100	-100%	-4 800	-100%
Stortingsgata	3 800	4 300	3 800	-500	-12%	+0	+0 %
Karl Johans gate	1 000	2 800	1 500	-1 800	-64%	-500	-33%
Kristian IVs gate	4 500	4 900*	5 600	-400	-8%	-1 100	-20%
Kristian Augusts gate	1 800	600	600	+1 200	+200 %	+1 200	+200 %
Møllergata	2 600	3 000	5 800	-400	-13%	-3 200	-55%
Calmeyers gate	3 100	2 600	2 000	+500	+19 %	+1 100	+55 %
Dronningens gate	1 600	2 000	2 300	-400	-20%	-700	-30%
Prinsens gate*	2 000	2 200	2 200	-200	-9%	-200	-9%
Tollbugata*	2 400	2 600	1 200	-200	-8%	+1 200	+100 %
Rådhusgata	3 300	6 000	5 200	-2 700	-45%	-1 900	-37%
Myntgata	3 200	2 300	1 400	+900	+39 %	+1 800	+129 %
Kongens gate	1 900	2 300	2 600	-400	-17%	-700	-27%
Rådhusgata, ved Rådhuset	-	1 400	1 400	-1 400	-100%	-1 400	-100%
Sum	31 200	39 100	40 400	-7 900	-20%	-9 200	-23%

Samlet sett har trafikken gått ned med 23 % fra 2016 til 2019. Den største nedgangen har vært i perioden fra 2018 til 2019 hvor trafikken har gått ned med 20 %. Det er imidlertid stor variasjon mellom de ulike gatene, og det er usikkerheter knyttet til registreringene. Olav Vs gate var stengt under registreringsperioden. Dette alene gir en reduksjon på 4 800 kjt/døgn fra 2016 til 2019. For gater som hadde trafikk under alle registreringsperiodene, er reduksjonen størst i Rådhusgata og Møllergata. Reduksjonen i Rådhusgata kan i stor grad forklares av at gaten ble enveisregulert i 2019.

I samme periode har trafikken i Kristian Augusts gate, Calmeyers gate, Tollbugata og Myntgata vokst. Gatene har hatt en vekst på mellom 1 100 kjt/døgn og 1 800 kjt/døgn. Trafikkøkningen i Kristian Augusts gate kan forklares av at gaten har vært stengt både i 2017 og 2018, men er nå ferdigstilt. Under anleggsperioden var det imidlertid tilrettelagt for at trikken fremdeles kunne benytte deler av gaten. Trafikkøkningen i Tollbugata kan forklares av at det nå er åpnet for å kjøre ut av sentrum i denne gaten, og ble innført samtidig med enveisreguleringen av Rådhusgata. Effekten av enveisreguleringen er også å se i Myntgata.

I kapitlene under ses det nærmere på resultatene for hver gate.

Samlet vurdering av trafikk inn og ut av prosjektområdet

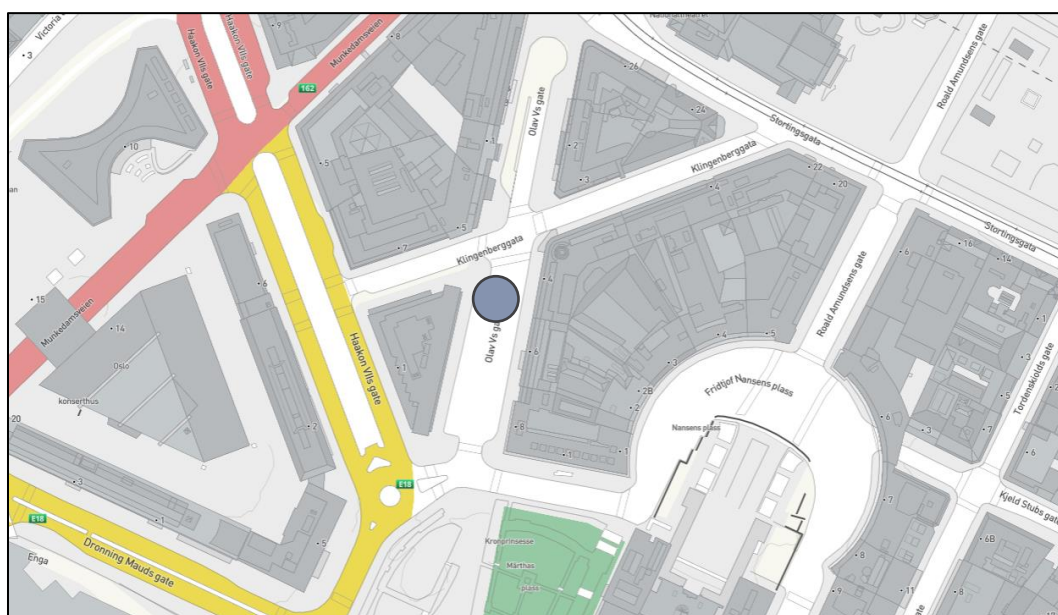
For sammenligningen av trafikkmengder og fordelinger på morgenen, formiddagen og ettermiddagen mellom årene, er det valgt å ikke inkludere trikketrafikken. Dette som følge av at det ikke forelå data for dette i registreringer for 2016, og ble ikke registrert i 2018. Dette vil komme i tillegg til trafikken som oppgis i tabellene. I de gatene hvor det går trikk er dette imidlertid inkludert i beregnet ÅDT.

Olav Vs gate

Under registreringsperioden i 2019 var Olav Vs gate stengt grunnet anleggsarbeid. Trafikken som vanligvis har benyttet denne gaten har blitt fanget opp i de øvrige registreringspunktene. I 2018 var beregnet ÅDT for gaten 2 100 kjt/døgn, etter at gaten ble enveisregulert. I 2016 var ÅDT beregnet til 4 800 kjt/døgn. Som følge av at det ikke ble registrert trafikk i 2019, blir reduksjonen i denne gaten 100 %.

Tabell 7: Sammenligning av ÅDT i Olav Vs gate, mellom 2016 og 2019.

År	Inn mot sentrum			Ut av sentrum			Total		
	2019	2018	2016	2019	2018	2016	2019	2018	2016
ÅDT	-	2 100	2 100	-	-	2 200	-	2 100	4 800
Differanse mot 2019		-2 100	-2100		-	-2 200		-2 100	-4 800
Endring mot 2019		-100 %	-100 %		-	-100 %		-100 %	-100 %



Figur 1: Oversikt over registreringspunktet i Olav Vs gate. Kartkilde: kommunekart.com

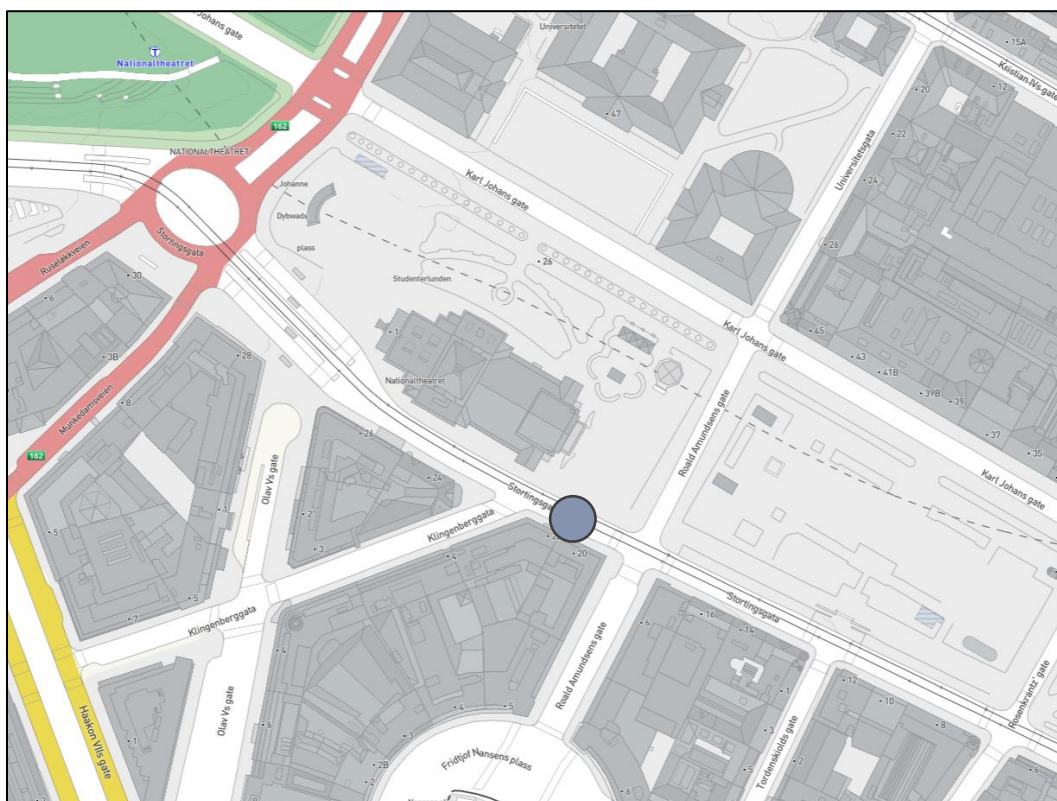
Stortingsgata

Beregnet ÅDT for Stortingsgata inkluderer trikketrafikk og er vist i tabell 8. I 2019 er ÅDT 3 800 kjt/døgn, hvor det er estimert at ca. 1 400 av disse er kollektivtrafikk (buss og trikk). Dette utgjør ca. 37 % av all trafikken i gaten. Til tross for at busslinjer er flyttet tilbake fra Rådhusgata, var det en nedgang i trafikkmengde fra 2018 til 2019. Stengningen av Olav Vs gate kan også ha bidratt til en reduksjon av trafikk i gaten. ÅDT i 2019 er på samme nivå som i 2016.

Tabell 8: Sammenligning av ÅDT i Stortingsgata, mellom 2016 og 2019.

År	Inn mot sentrum			Ut av sentrum			Total		
	2019	2018	2016	2019	2018	2016	2019	2018	2016
ÅDT	1 600	3 100	2 200	2 200	1 200	1 600	3 800	4 300	3 800
Differanse mot 2019		-1 500	-600		+1 000	+600		-500	0
Endring mot 2019		-48 %	-27 %		+83 %	+38 %		-12 %	0 %

I 2016 var det tillatt for alle kjøretøy å kjøre inn i Stortingsgata fra Ring 1, mens utgående retning var forbeholdt kollektivtransport. Fra 2018 var gaten forbeholdt kollektivtransport fra Ring 1 frem til Klingenberggata i begge retninger, med unntak av kjøring til eiendommer. Under registreringsperioden i 2019 var gaten åpnet for toveis trafikk som følge av anleggsarbeid i Olav Vs gate. Normalt er gaten regulert slik at inngående kjøretøy mot sentrum, med unntak av kollektiv, må kjøre via Klingenberggata. Utgående trafikk kan benytte Stortingsgata, i tillegg til Roald Amundsens gate (begrenset til varebiler og kjøretøy med HC-kort) og Rosenkrantz' gate.



Figur 2: Oversikt over registreringspunktet i Stortingsgata. Kartkilde: kommunekart.com

Tabellene nedenfor viser kjøretøyfordelingen i Stortingsgata for morgenrush, formiddagstrafikk og ettermiddagsrush.

Morgenrush

I sum har trafikken gått ned med 30 % fra 2018 til 2019 i Stortingsgata mot sentrum i morgenrush. Dette til tross for at busstrafikken har hatt en vesentlig økning i perioden og er nå den mest dominerende kjøretøytypen etter omlegging av bussruter. Alle kjøretøytyper (ekskl. buss) har hatt en nedgang med

størst prosentvis endring for lastebil. I antall har varebil hatt den største nedgangen etterfulgt av personbil og taxi.

Tabell 9: Sammenligning av morgenrush fra 2018 til 2019 i Stortingsgata, mot sentrum.

Morgen, mot sentrum	Personbil (ekskl. elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Sum
Trafikkmengder (kjt/t)							
Registreringer 2019	25	17	22	29	7	40	139
Registreringer 2018	47	27	43	62	19	1	197
Differanse 2018 til 2019	-23	-10	-21	-33	-13	+39	-59
Prosentvis endring	-48 %	-36 %	-48 %	-53 %	-66 %	+7800 %	-30 %
Kjøretøyfordeling (%)							
Registreringer 2019	18 %	12 %	16 %	21 %	5 %	29 %	100 %
Registreringer 2018	24 %	13 %	22 %	31 %	10 %	0 %	100 %
Differanse %-poeng	-6 pp.	-1 pp.	-6 pp.	-10 pp.	-5 pp.	+28 pp.	-

For morgenrush i retning fra sentrum har trafikken totalt sett økt. Dette skyldes i hovedsak økt busstrafikk. Øvrige kjøretøytyper har til sammen gått ned med 14 kjøretøy i timen, samtidig som det har vært en liten vekst i antall elbiler og varebiler. I fordelingen av kjøretøy er det i 2019 stor dominans av busstrafikk (50 %).

Tabell 10: Sammenligning av morgenrush fra 2018 til 2019 i Stortingsgata, fra sentrum.

Morgen, fra sentrum	Personbil (ekskl. elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Sum
Trafikkmengder (kjt/t)							
Registreringer 2019	6	5	15	20	4	49	99
Registreringer 2018	10	4	29	15	6	0	62
Differanse 2018 til 2019	-4	+1	-14	+5	-2	+49	+37
Prosentvis endring	-37 %	+29 %	-47 %	+33 %	-27 %	-	+59 %
Kjøretøyfordeling (%)							
Registreringer 2019	6 %	5 %	15 %	20 %	4 %	50 %	100 %
Registreringer 2018	15 %	6 %	46 %	24 %	9 %	0 %	100 %
Differanse %-poeng	-9 pp.	-1 pp.	-31 pp.	-4 pp.	-5 pp.	+50 pp.	-

Formiddag

Formiddagstrafikken mot sentrum har samme tendens som morgenrush. Trafikken går vesentlig ned fra 2018 til 2019 (37 %). Det er spesielt stor nedgang i lastebiler, varebiler og personbiler (inkludert elbil), og stor vekst i busstrafikk. Det påvirker også kjøretøyfordelingen hvor busstrafikken har tatt mye andeler fra personbil (inkludert elbil) og lastebil.

Tabell 11: Sammenligning av formiddagstrafikk fra 2018 til 2019 i Stortingsgata, mot sentrum.

Formiddag, mot sentrum	Personbil (ekskl. elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Sum
Trafikkmengder (kjt/t)							
Registreringer 2019	33	12	45	42	8	35	173
Registreringer 2018	65	33	76	71	27	3	274
Differanse 2018 til 2019	-32	-22	-31	-29	-20	+32	-101
Prosentvis endring	-49 %	-65 %	-41 %	-41 %	-72 %	+1067 %	-37 %
Kjøretøyfordeling (%)							
Registreringer 2019	19 %	7 %	26 %	24 %	4 %	20 %	100 %
Registreringer 2018	24 %	12 %	28 %	26 %	10 %	1 %	100 %
Differanse %-poeng	-5 pp.	-5 pp.	-2 pp.	-2 pp.	-6 pp.	+19 pp.	-

I likhet med morgenrush øker trafikken på formiddagen hovedsakelig grunnet økt busstrafikk. Det er en økning i trafikk fra varebil og nedgang i lastebiler, mens det er små forskjeller for øvrige kjøretøytyper. Fordelingen mellom kjøretøy domineres nå taxi, varebil og buss.

Tabell 12: Sammenligning av formiddagstrafikk fra 2018 til 2019 i Stortingsgata, fra sentrum.

Formiddag, fra sentrum	Personbil (ekskl. elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Sum
Trafikkmengder (kjt/t)							
Registreringer 2019	18	9	29	32	5	35	127
Registreringer 2018	17	11	28	24	10	3	91
Differanse 2018 til 2019	+2	-2	+1	+9	-5	+32	+36
Prosentvis endring	+9 %	-14 %	+2 %	+36 %	-47 %	+1050 %	+40 %
Kjøretøyfordeling (%)							
Registreringer 2019	14 %	7 %	22 %	25 %	4 %	27 %	100 %
Registreringer 2018	18 %	12 %	31 %	26 %	10 %	3 %	100 %
Differanse %-poeng	-4 pp.	-4 pp.	-8 pp.	-0 pp.	-6 pp.	+24 pp.	-

Ettermiddagsrush

I ettermiddagsrushet mot sentrum er utviklingen tilsvarende som for morgenrush og formiddag. Busstrafikken har en stor prosentvis økning, samtidig som det har vært en reduksjon for alle øvrige kjøretøytyper. Lastebiler har størst nedgang på 86 %, der utslaget kan delvis være forårsaket av tilfeldige variasjoner grunnet få registreringer både i 2018 og 2019. Likevel ser man også at kjøretøytyper med flere registreringer også har store reduksjoner, der blant annet personbil (ekskl. elbil) og taxi er mer enn halvert fra 2018.

Tabell 13: Sammenligning av ettermiddagsrush fra 2018 til 2019 i Stortingsgata, mot sentrum.

Ettermiddag, mot sentrum	Personbil (ekskl. elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Sum
Trafikkmengder (kjt/t)							
Registreringer 2019	25	17	32	18	1	52	144
Registreringer 2018	50	24	67	32	7	2	181
Differanse 2018 til 2019	-25	-7	-36	-14	-6	+50	-37
Prosentvis endring	-51 %	-29 %	-53 %	-43 %	-86 %	+3333 %	-20 %
Kjøretøymengde (%)							
Registreringer 2019	17 %	12 %	22 %	13 %	1 %	36 %	100 %
Registreringer 2018	27 %	13 %	37 %	17 %	4 %	1 %	100 %
Differanse %-poeng	-10 pp.	-1 pp.	-15 pp.	-5 pp.	-3 pp.	+35 pp.	-

Fra sentrum er veksten i busstrafikk også høy, mens nedgangen i personbiltrafikk (inkludert elbil) er noe mer moderat. I motsetning til trafikk i retning mot sentrum på ettermiddag og øvrige tidspunkt på dagen øker antall varebiler, mens antall lastebiler også her går ned. Kjøretøymengden domineres av busstrafikk og som er en radikal endring fra 2018.

Tabell 14: Sammenligning av ettermiddagsrush fra 2018 til 2019 i Stortingsgata, mot sentrum.

Ettermiddag, fra sentrum	Personbil (ekskl. elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Sum
Trafikkmengder (kjt/t)							
Registreringer 2019	25	14	16	19	2	41	116
Registreringer 2018	35	18	37	17	6	1	112
Differanse 2018 til 2019	-10	-4	-21	+2	-5	+40	+4
Prosentvis endring	-28 %	-23 %	-56 %	+12 %	-75 %	+4000 %	+3 %
Kjøretøymengde (%)							
Registreringer 2019	22 %	12 %	14 %	16 %	1 %	35 %	100 %
Registreringer 2018	31 %	16 %	32 %	15 %	5 %	1 %	100 %
Differanse %-poeng	-9 pp.	-4 pp.	-19 pp.	+1 pp.	-4 pp.	+35 pp.	-

Karl Johans gate

Beregnet ÅDT for Karl Johans gate i 2019 er 1 000 kjt/døgn, se tabell 15. Dette er en reduksjon på 64 % fra 2018 og 33 % fra 2016. Nedgangen kan blant annet forklares av at Universitetsgata nå er enveisregulert fra Karl Johans gate til Kristian IVs gate, samtidig som det er åpnet for utkjøring fra sentrum sørvest via Stortingsgata (var ikke tillatt i 2018).

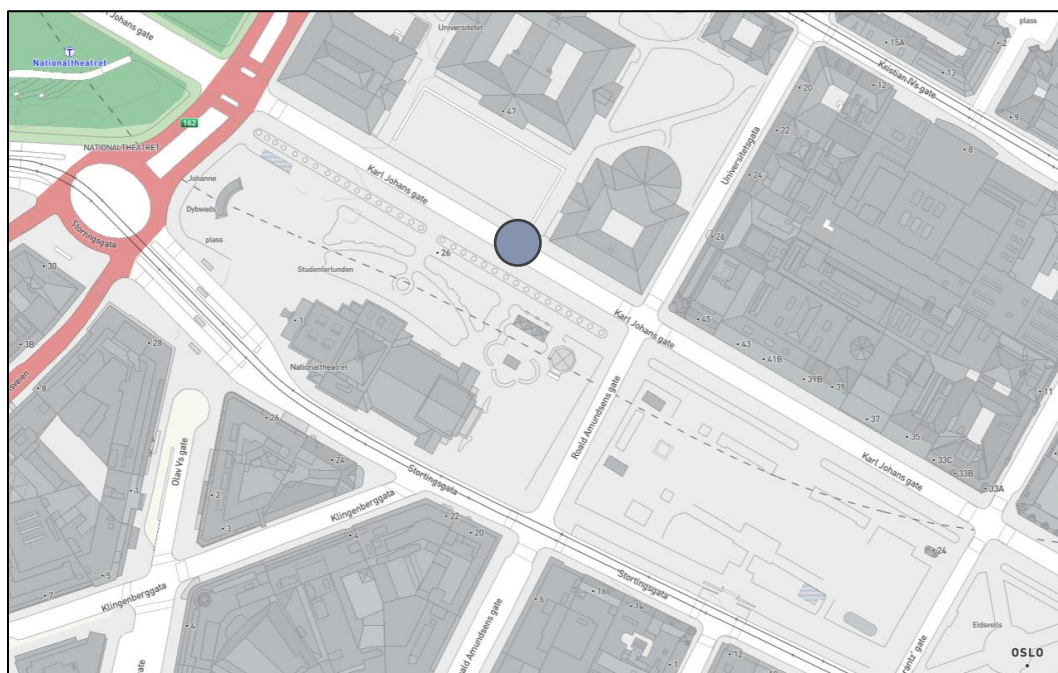
ÅDT for 2016 er basert på SPOT-data, mens ÅDT for 2018 og 2019 er beregnet med utgangspunkt i de manuelle registreringene.

Tabell 15: Sammenligning av ÅDT i Karl Johans gate, mellom 2016 og 2019.

År	Inn mot sentrum			Ut av sentrum			Total		
	2019	2018	2016	2019	2018	2016	2019	2018	2016
ÅDT	300	500	500	700	2 300	1 000	1 000	2 800	1 500
Differanse mot 2019		-200	-200		-1 600	-300		-1 800	-500
Endring mot 2019		-40 %	-40 %		-70 %	-30 %		-64 %	-33 %

Karl Johans gate mellom Universitetsgata og Rosenkrantz' gate reguleres forskjellig på ulike tider av året. Dette vil innvirke noe på trafikkmengdene. Under registreringen i 2019 var denne strekningen enveisregulert mot vest grunnet vinterarrangementer. I 2018 var samme strekning åpen for toveistrafikk. ÅDT-tallene som oppgis er følgelig mer sesongbetont tilknyttet vinterperioden.

Under registreringen i 2018 var det anleggsarbeid i Pilestredet, som medførte dårlig avvikling på Ring 1 østover. Dette kan ha bidratt til en større utjevning av trafikk mellom Karl Johans gate og Kristian IVs gate under registreringen i 2018.



Figur 3: Oversikt over registreringspunktet i Karl Johans gate. Kartkilde: kommunekart.com

Det foreligger ingen trafikkregistreringer i rushperiodene for Karl Johans gate i 2016. Følgelig er det kun resultatene fra 2018 og 2019 som sammenlignes. Tabellene nedenfor viser kjøretøyfordelingen i Karl Johans gate for morgenrush, formiddagstrafikk og ettermiddagsrush.

Morgenrush

Tabell 16 viser registreringene i morgenrush mot sentrum i 2018 og 2019. Fra 2018 til 2019 har det vært en nedgang i antall registreringer innenfor alle kjøretøytypene (med registreringer). Samlet sett er trafikkmengden redusert med 46 %, fra 34 kjt/t i 2018 til 19 kjt/t i 2019. Dette er svært lave trafikkmengder.

Andelen personbiler reduseres med 11 pp. fra 38 % til 27 %, samtidig som man ser en tilsvarende økning for varebil fra 16 % til 27 %. For øvrige kjøretøytyper er det mindre endringer mellom årene. Personbil og varebil er kjøretøytypene med størst andel i 2019.

Tabell 16: Sammenligning av morgenrush fra 2018 til 2019 i Karl Johans gate, mot sentrum.

Morgen, mot sentrum	Personbil (ekskl. elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Sum
Trafikkmengder (kjt/t)							
Registreringer 2019	5	3	4	5	2	0	19
Registreringer 2018	13	5	6	6	5	0	34
Differanse 2018 til 2019	-8	-2	-3	-1	-3	0	-16
Prosentvis endring	-62 %	-40 %	-42 %	-9 %	-56 %	-	-46 %
Kjøretøyfordeling (%)							
Registreringer 2019	27 %	16 %	19 %	27 %	11 %	0 %	100 %
Registreringer 2018	38 %	15 %	18 %	16 %	13 %	0 %	100 %
Differanse %-poeng	-11 pp.	+2 pp.	+1 pp.	+11 pp.	-2 pp.	0 pp.	-

Tabell 17 viser registreringene i morgenrush fra sentrum i 2018 og 2019. Fra tabellen fremgår det at det har vært en reduksjon innenfor alle kjøretøytypene, der taxi har hatt en særlig stor nedgang på 90 %. Busstrafikken har hatt en tilnærmet tilsvarende nedgang, men antall registreringer er betydelig lavere for begge årene. Samlet sett er trafikkmengden redusert med 68 % fra 2018.

Siden antallet varebiler har hatt minst reduksjon, øker andelen med 18 pp. i 2019, fra 27 % til 45 %. Samtidig reduseres andelen taxi med 20 pp. fra 29 % i 2018 til 9 % i 2019. For de øvrige kjøretøytypene er det mindre endringer i andelen mellom årene.

Tabell 17: Sammenligning av morgenrush fra 2018 til 2019 i Karl Johans gate, fra sentrum.

Morgen, fra sentrum	Personbil (ekskl. elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Sum
Trafikkmengder (kjt/t)							
Registreringer 2019	6	4	3	15	6	1	34
Registreringer 2018	22	9	31	28	13	4	106
Differanse 2018 til 2019	-16	-6	-28	-13	-7	-4	-72
Prosentvis endring	-72 %	-61 %	-90 %	-46 %	-56 %	-88 %	-68 %
Kjøretøyfordeling (%)							
Registreringer 2019	18 %	10 %	9 %	45 %	16 %	1 %	100 %
Registreringer 2018	20 %	9 %	29 %	27 %	12 %	4 %	100 %
Differanse %-poeng	-2 pp.	+2 pp.	-20 pp.	+18 pp.	+5 pp.	-2 pp.	-

Formiddag

Tabell 18 viser registreringene på formiddagen mot sentrum i 2018 og 2019. Fra tabellen fremgår det at trafikkmengden samlet er redusert med 26 %, og er en noe mindre reduksjon enn hva som ble registrert på morgenen (-46 %). Fra 2018 til 2019 har det vært en reduksjon innenfor alle kjøretøytypene (med registreringer), med unntak av lastebil.

Endringene i antall kjøretøy er ikke så store, men tendensen er likevel også her at taxitrafikk har gått mest ned. For kjøretøyfordelingen medfører dette at andelen taxi reduseres med 13 pp. fra 26 % til 13 %. Denne, sammen med en reduksjons på 2 pp. for elbil fordeles forholdsvis jevnt mellom personbil, varebil og lastebil. I 2019 utgjorde varebil 47 % av alle registreringene.

Tabell 18: Sammenligning av formiddagstrafikk fra 2018 til 2019 i Karl Johans gate, mot sentrum.

Formiddag, mot sentrum	Personbil (ekskl. elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Sum
Trafikkmengder (kjt/t)							
Registreringer 2019	9	2	4	15	2	0	32
Registreringer 2018	10	4	11	18	1	0	43
Differanse 2018 til 2019	-1	-2	-7	-3	+1	0	-11
Prosentvis endring	-5 %	-43 %	-64 %	-17 %	+100 %	-	-26 %
Kjøretøyfordeling (%)							
Registreringer 2019	28 %	6 %	13 %	47 %	6 %	0 %	100 %
Registreringer 2018	22 %	8 %	26 %	42 %	2 %	0 %	100 %
Differanse %-poeng	+6 pp.	-2 pp.	-13 pp.	+5 pp.	+4 pp.	-	-

Tabell 19 viser registreringene på formiddagen fra sentrum i 2018 og 2019. Samlet sett har det vært en betydelig nedgang på 67 % fra 2018 til 2019, og er tilsvarende resultatet fra morgenrushet (-68 %). Prosentvis endring er forholdsvis lik mellom alle kjøretøytypene, der personbil, taxi og varebil står for den største reduksjonen i antall kjøretøy.

Siden reduksjonen antall varebiler er noe lavere enn for de øvrige kjøretøytypene, øker andelen med 14 pp. fra 28 % i 2018 til 42 % i 2019. Størst reduksjon forekommer blant taxier, som reduseres med 9 pp. fra 29 % til 20 %. For øvrige kjøretøytyper er det kun mindre endringer mellom årene.

Tabell 19: Sammenligning av formiddagstrafikk fra 2018 til 2019 i Karl Johans gate, fra sentrum.

Formiddag, fra sentrum	Personbil (ekskl. elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Sum
Trafikkmengder (kjt/t)							
Registreringer 2019	19	5	15	32	4	0	75
Registreringer 2018	64	19	67	65	11	5	229
Differanse 2018 til 2019	-45	-14	-52	-34	-7	-5	-154
Prosentvis endring	-70 %	-73 %	-77 %	-52 %	-62 %	-100 %	-67 %
Kjøretøyfordeling (%)							
Registreringer 2019	26 %	7 %	20 %	42 %	5 %	0 %	100 %
Registreringer 2018	28 %	8 %	29 %	28 %	5 %	2 %	100 %
Differanse %-poeng	-2 pp.	-1 pp.	-9 pp.	+14 pp.	+1 pp.	-2 pp.	-

Ettermiddagsrush

Tabell 20 viser registreringene i ettermiddagsrush mot sentrum i 2018 og 2019. Samlet sett har det vært en trafikkreduksjon på 29 %, og er i tilsvarende størrelsesorden som det som ble registrert på formiddagen (-26 %). Det er kun mindre endringer i antallet kjøretøy, men også her er det størst nedgang i antallet taxier. Videre medfører dette at andelen taxi reduseres med 14 pp., fra 35 % i 2018 til 20 % i 2019. Størst vekst forekommer blant varebiler, som øker med 9 pp. fra 23 % til 33 %. For øvrige kjøretøytyper er det kun mindre endringer mellom årene.

Tabell 20: Sammenligning av ettermiddagsrush fra 2018 til 2019 i Karl Johans gate, mot sentrum.

Ettermiddag, mot sentrum	Personbil (ekskl. elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Sum
Trafikkmengder (kjt/t)							
Registreringer 2019	8	2	5	8	2	0	25
Registreringer 2018	10	3	12	8	2	0	35
Differanse 2018 til 2019	-2	-2	-7	0	+1	0	-10
Prosentvis endring	-20 %	-50 %	-58 %	0 %	+33 %	-	-29 %
Kjøretøyfordeling (%)							
Registreringer 2019	33 %	6 %	20 %	33 %	8 %	0 %	100 %
Registreringer 2018	29 %	9 %	35 %	23 %	4 %	0 %	100 %
Differanse %-poeng	+4 pp.	-3 pp.	-14 pp.	+9 pp.	+4 pp.	-	-

Tabell 21 viser registreringene for ettermiddagsrushet fra sentrum i 2018 og 2019. Samlet sett er trafikkmengden redusert med 72 % fra 2018 til 2019. Dette er en betydelig reduksjon og er i tilsvarende størrelsesorden som for registreringene på morgenen og formiddagen. Størst reduksjon i antall kjøretøy forekommer blant personbil, etterfulgt av taxi.

Videre medfører dette at andelen personbiler og taxi reduseres med henholdsvis 8 pp. og 11 pp.. Størstedelen av veksten forekommer blant varebil, etterfulgt av elbil, som øker med henholdsvis 14 pp. og 6 pp..

Tabell 21: Sammenligning av ettermiddagsrush fra 2018 til 2019 i Karl Johans gate, fra sentrum.

Ettermiddag, fra sentrum	Personbil (ekskl. elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Sum
Trafikkmengder (kjt/t)							
Registreringer 2019	15	10	11	20	3	0	58
Registreringer 2018	69	23	62	41	7	3	204
Differanse 2018 til 2019	-54	-13	-51	-22	-5	-3	-146
Prosentvis endring	-78 %	-57 %	-82 %	-52 %	-64 %	-100 %	-72 %
Kjøretøyfordeling (%)							
Registreringer 2019	26 %	17 %	19 %	34 %	4 %	0 %	100 %
Registreringer 2018	34 %	11 %	30 %	20 %	3 %	1 %	100 %
Differanse %-poeng	-8 pp.	+6 pp.	-11 pp.	+14 pp.	+1 pp.	-1 pp.	-

Kristian IVs gate

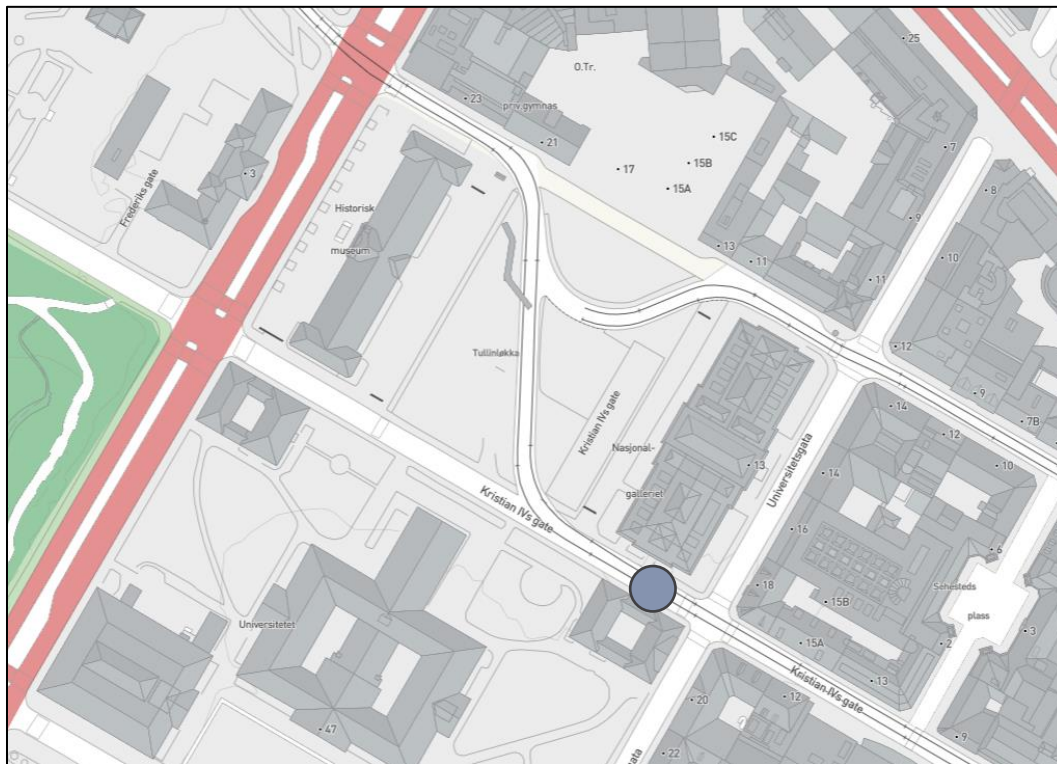
Beregnet ÅDT for Kristian IVs gate i 2019 er 4 500 kjt/døgn, se tabell 22. Dette er en reduksjon på 10 % fra 2018 og 20 % fra 2016. Reduksjonen forekommer i retningen mot sentrum, der trafikken er tilnærmet halvert fra 2016 og 2018. Samtidig har det vært en økning i trafikkmengden ut av sentrum på henholdsvis 24 % og 11 % fra 2018 og 2016.

Endringene frem mot 2019 kan i hovedsak forklares av at Universitetsgata ble enveisregulert i nordgående retning fra Karl Johans gate til Kristian Augusts gate, samt at Kristian IVs gate øst for krysset med Universitetsgata ble enveisregulert i vestgående retning i 2019. Dette innebærer at all trafikk i retning mot sentrum må ta til venstre mot Kristian Augusts gate i krysset med Universitetsgata. I 2018 var alle gatene toveiskjørte.

Tabell 22: Sammenligning av ÅDT i Kristian IVs gate, mellom 2016 og 2019.

År	Inn mot sentrum			Ut av sentrum			Total		
	2019	2018	2016	2019	2018	2016	2019	2018	2016
ÅDT	1400	2500	2800	3100	2500	2800	4500	5000	5600
Differanse mot 2019		-1100	-1400		+600	+300		-500	-1100
Endring mot 2019		-44 %	-50 %		+24 %	+11 %		-10 %	-20 %

I fjorårets rapport ble ÅDT for 2018 oppgitt til å være 3 600 kjt/døgn, og var kun basert på de manuelle registreringene for det året. Dette skyldes videre at det ikke forelå SPOT-data for dette året, da flere av detektorene var ute av drift. I 2019 ble det avdekket at flere av gatene i sentrum har svært mye trafikk på kvelden og natten i helgene. For å korrigere ÅDT for 2018, ble forholdstallet mellom SPOT-data og beregnet trafikkmengde basert på de manuelle tellingene for 2019 benyttet. Trafikkmengdene oppgitt for 2016 og 2019 er hentet fra SPOT.



Figur 4: Oversikt over registreringspunktet i Kristian IVs gate. Kartkilde: kommunekart.com

Det foreligger ingen trafikkregistreringer i rushperiodene for Kristian IVs gate i 2016. Tabellene nedenfor viser registreringene i Kristian IVs gate for morgenrush, formiddagstrafikk og ettermiddagsrush i 2018 og 2019.

Morgenrush

Tabell 23 viser registreringene i morgenrushet mot sentrum i 2018 og 2019. Fra 2018 til 2019 har det vært en nedgang i antall registreringer innenfor alle kjøretøytypene (med registreringer), med unntak av elbil. Nedgangen har vært særlig stor blant personbil og taxi. Samlet sett har det vært en trafikknedgang i perioden på 36 %.

Andelen taxi er redusert med 12 pp. fra 2018 til 2019, og utgjorde i 2019 kun 3 % av alle registreringene. I samme periode har andelen elbiler vokst tilsvarende fra 13 % til 25 % av alle registreringene.

Tabell 23: Sammenligning av morgenrush fra 2018 til 2019 i Kristian IVs gate, mot sentrum.

Morgen, mot sentrum	Personbil (ekskl. elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Sum
Trafikkmengder (kjt/t)							
Registreringer 2019	27	24	3	34	7	0	94
Registreringer 2018	50	19	22	41	16	0	147
Differanse 2018 til 2019	-23	+5	-19	-7	-9	0	-54
Prosentvis endring	-46 %	+24 %	-86 %	-17 %	-58 %	-	-36 %
Kjøretøyfordeling (%)							
Registreringer 2019	29 %	25 %	3 %	36 %	7 %	0 %	100 %
Registreringer 2018	34 %	13 %	15 %	28 %	11 %	0 %	100 %
Differanse %-poeng	-5 pp.	+12 pp.	-12 pp.	+8 pp.	-4 pp.	-	-

Tabell 24 viser registreringene i morgenrushet fra sentrum i 2018 og 2019. Fra tabellen fremgår det at det er små endringer i trafikk mellom årene, med unntak av personbil som er redusert med 42 % fra 2018. Samlet sett har det vært en trafikknedgang i perioden på 11 %. Dette påvirker også kjøretøyfordelingen hvor personbil ikke lengre er en av de mest fremtredende kjøretøytypene. Største kjøretøygruppe i 2019 er varebil og taxi, som utgjorde henholdsvis 34 % og 24 % av alle registreringene.

Tabell 24: Sammenligning av morgenrush fra 2018 til 2019 i Kristian IVs gate, fra sentrum.

Morgen, fra sentrum	Personbil (ekskl. elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Sum
Trafikkmengder (kjt/t)							
Registreringer 2019	15	10	21	29	11	0	84
Registreringer 2018	25	9	21	27	13	0	94
Differanse 2018 til 2019	-11	+1	-1	+2	-2	0	-10
Prosentvis endring	-42 %	+6 %	-2 %	+8 %	-12 %	-	-11 %
Kjøretøyfordeling (%)							
Registreringer 2019	17 %	11 %	24 %	34 %	13 %	0 %	100 %
Registreringer 2018	27 %	10 %	22 %	28 %	13 %	0 %	100 %
Differanse %-poeng	-9 pp.	+2 pp.	+2 pp.	+6 pp.	-0 pp.	-	-

Formiddag

Tabell 25 viser registreringene på formiddagen mot sentrum i 2018 og 2019. Det er registrert en nedgang i trafikkmengde på 31 %, og er i tilsvarende størrelsesorden som samme retning i morgenrushet (-36 %). Videre har det vært en nedgang innenfor alle kjøretøytypene, med unntak av varebiler som har hatt en liten økning. Det er spesielt personbil og taxi som drar trafikkmengden ned.

For kjøretøyfordelingen medfører endringen at varebil er den største kjøretøytypen i 2019 og utgjorde 43 % av alle registreringene. Dette er en vekst på 19 pp. fra 2018, og er hovedsakelig tatt fra personbil (-8 pp.) og taxi (-11 pp.).

Tabell 25: Sammenligning av formiddagstrafikk fra 2018 til 2019 i Kristian IVs gate, mot sentrum.

Formiddag, mot sentrum	Personbil (ekskl. elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Sum
Trafikkmengder (kjt/t)							
Registreringer 2019	31	10	9	43	8	0	101
Registreringer 2018	57	15	29	35	9	2	146
Differanse 2018 til 2019	-26	-5	-20	+8	-1	-2	-45
Prosentvis endring	-45 %	-31 %	-68 %	+23 %	-11 %	-100 %	-31 %
Kjøretøyfordeling (%)							
Registreringer 2019	31 %	10 %	9 %	43 %	8 %	0 %	100 %
Registreringer 2018	39 %	10 %	20 %	24 %	6 %	1 %	100 %
Differanse %-poeng	-8 pp.	-0 pp.	-11 pp.	+19 pp.	+2 pp.	-1 pp.	-

Tabell 26 viser registreringene på formiddagen fra sentrum i 2018 og 2019. Det er registrert en nedgang i trafikkmengde på 12 %, og er i tilsvarende størrelsesorden som samme retning i morgenrushet (-11 %). Nedgangen skyldes hovedsakelig at det ble registrert færre personbiler og elbiler i 2019. Nedgangen her utlignes imidlertid av en beskjedne vekst innenfor taxi, varebil og lastebil.

Andelen varebil og taxi økte med henholdsvis 9 pp. og 5 pp. fra 2018 til 2019, på bekostning av personbil og elbil. Varebil var i 2019 kjøretøytypen med flest registreringer, og utgjorde 39 % av alle registreringene.

Tabell 26: Sammenligning av formiddagstrafikk fra 2018 til 2019 i Kristian IVs gate, fra sentrum.

Formiddag, fra sentrum	Personbil (ekskl. elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Sum
Trafikkmengder (kjt/t)							
Registreringer 2019	38	9	40	64	13	1	163
Registreringer 2018	59	21	36	56	12	2	184
Differanse 2018 til 2019	-22	-12	+4	+8	+1	-1	-22
Prosentvis endring	-36 %	-59 %	+11 %	+13 %	+9 %	-33 %	-12 %
Kjøretøyfordeling (%)							
Registreringer 2019	23 %	5 %	24 %	39 %	8 %	1 %	100 %
Registreringer 2018	32 %	11 %	19 %	30 %	6 %	1 %	100 %
Differanse %-poeng	-9 pp.	-6 pp.	+5 pp.	+9 pp.	+1 pp.	-0 pp.	-

Ettermiddagsrush

Tabell 27 viser registreringene i ettermiddagsrushet mot sentrum for 2018 og 2019. Samlet sett har det vært en trafikknedgang i perioden på 33 %. Nedgangen mot sentrum på ettermiddagen er tilsvarende nedgangen som ble registrert i morgenrushet og på formiddagen. I perioden har det vært en nedgang innenfor alle kjøretøtypene, med unntak av varebil og buss. Nedgangen er størst for personbil og taxi.

Andelen varebiler øker med 11 pp. fra 18 % til 28 %, mens andelen taxi reduseres med ca. 10 pp. fra 24 % til 13 %. For de øvrige kjøretøtypene er det mindre endringer mellom årene.

Tabell 27: Sammenligning av ettermiddagsrush fra 2018 til 2019 i Kristian IVs gate, mot sentrum.

Ettermiddag, mot sentrum	Personbil (ekskl. elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Sum
Trafikkmengder (kjt/t)							
Registreringer 2019	29	14	11	22	3	1	78
Registreringer 2018	44	16	28	21	8	0	116
Differanse 2018 til 2019	-16	-3	-17	+2	-5	+1	-38
Prosentvis endring	-35 %	-16 %	-62 %	+7 %	-63 %	-	-33 %
Kjøretøyfordeling (%)							
Registreringer 2019	37 %	17 %	13 %	28 %	4 %	1 %	100 %
Registreringer 2018	38 %	14 %	24 %	18 %	7 %	0 %	100 %
Differanse %-poeng	-1 pp.	+4 pp.	-10 pp.	+11 pp.	-3 pp.	+1 pp.	-

Tabell 28 viser registreringene i ettermiddagsrushet fra sentrum for 2018 og 2019. Tabellen viser at det er registrert svært like trafikkmengder mellom årene. Samlet sett har det vært en svak trafikkøkning på 4 % fra 2018 til 2019. Det ble registrert noe færre personbiler og lastebiler i 2019, mens det var en liten økning i antall registrerte kjøretøy for de øvrige kjøretøtypene.

Det er kun mindre endringer i kjøretøyfordelingen mellom årene. Personbil er fremdeles kjøretøytypen med flest registreringer, og ligger rundt 40 % for begge årene. Andelen varebil ligger stabilt på 20 % mellom årene, mens andelen taxi økte med 4 pp. fra 19 % i 2018 til 23 % i 2019.

Tabell 28: Sammenligning av ettermiddagsrush fra 2018 til 2019 i Kristian IVs gate, fra sentrum.

Ettermiddag, fra sentrum	Personbil (ekskl. elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Sum
Trafikkmengder (kjt/t)							
Registreringer 2019	61	24	37	31	6	1	158
Registreringer 2018	64	21	29	31	9	0	153
Differanse 2018 til 2019	-3	+3	+8	+1	-4	+1	+6
Prosentvis endring	-5 %	+15 %	+26 %	+2 %	-39 %	-	+4 %
Kjøretørfordeling (%)							
Registreringer 2019	38 %	15 %	23 %	20 %	3 %	1 %	100 %
Registreringer 2018	42 %	13 %	19 %	20 %	6 %	0 %	100 %
Differanse %-poeng	-3 pp.	+1 pp.	+4 pp.	-0 pp.	-2 pp.	+1 pp.	-

Kristian Augusts gate

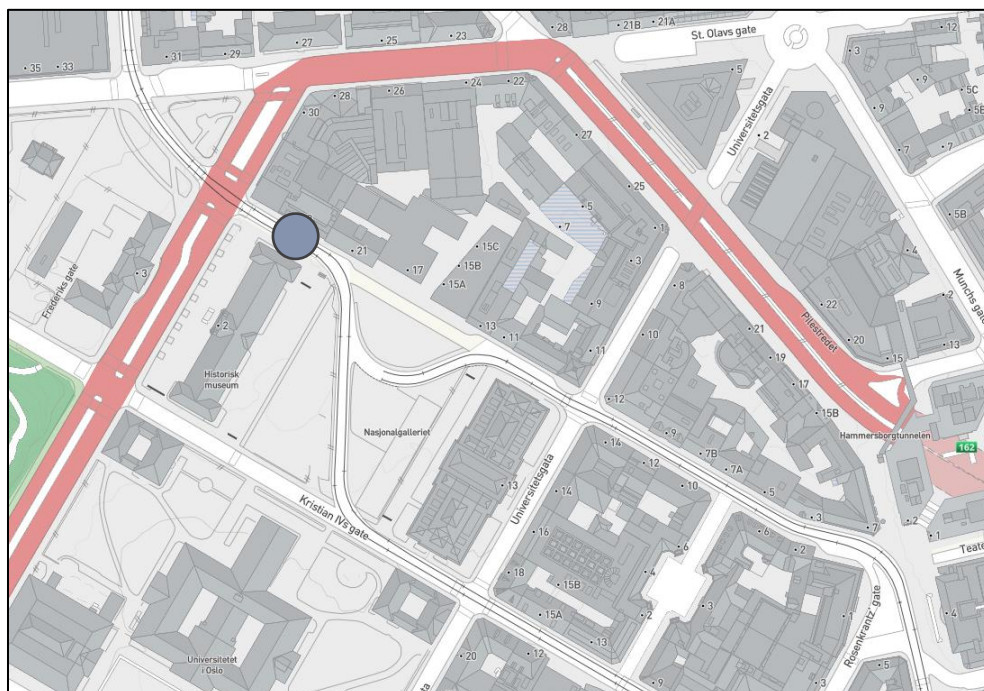
Etter flere år med anleggsarbeid, ble Kristian Augusts gate åpnet for trafikk i 2019. Det var derfor nødvendig å inkludere gaten i årets undersøkelse. Under anleggsperioden gikk imidlertid trikketrafikken fremdeles i deler av gaten. Estimert ÅDT for 2019 baseres på de manuelle registreringene, der det videre er tatt hensyn til kollektivtrafikken. ÅDT for 2016 og 2018 tar utgangspunkt i rutetabeller fra 2017, og inkluderer kun trikkelinjene.

I 2019 er gaten regulert med motorvognforbud i vestgående retning fra sentrum, og gjelder gjennomkjøring. Buss og taxi er imidlertid unntatt denne reguleringen. I retningen mot sentrum er det ikke lagt inn noen restriksjoner.

Tabell 29 viser beregnet ÅDT for 2016-2019. Siden gaten har vært stengt for trafikk (med unntak av trikk) frem til 2019, medfører dette at det blir en vesentlig trafikkøkning frem til 2019. Totalt er det beregnet en økning på 200 % fra 2016 og 2018 til 2019, der økningen ut av sentrum er noe større (233 %), enn inn mot sentrum (167 %). Retningsfordelingen stemmer ikke overens med reguleringen i gaten, der en mulig forklaring er at trafikk fra parkeringsplassen ved Nasjonalgalleriet også ble registrert (ikke gjennomkjøring). I tillegg ble det registrert noe flere taxier i retning ut av sentrum, som ikke omfattes av reguleringen.

Tabell 29: Sammenligning av ÅDT i Kristian Augusts gate, mellom 2016 og 2019.

År	Inn mot sentrum			Ut av sentrum			Total		
	2019	2018	2016	2019	2018	2016	2019	2018	2016
ÅDT	800	300	300	1 000	300	300	1 800	600	600
Differanse mot 2019		+500	+500		+700	+700		+1 200	+1 200
Endring mot 2019		+167 %	+167 %		+233 %	+233 %		+200 %	+200 %



Figur 5: Oversikt over registreringspunktet i Karl Johans gate. Kartkilde: kommunekart.com

Siden det kun er gjennomført registreringer av trafikk i Kristian Augusts gate i 2019, er resultatene fra disse registreringene vist i tabellene under. Tabellene viser registreringen for begge retningene samlet for hver periode.

Morgenrush

Tabell 30 viser registreringene i morgenrushet i 2019. Det er en forholdsvis jevn fordeling mellom trafikk mot og fra sentrum. Taxi utgjør den største gruppen, og står for 53 % av alle registreringene når man ser på begge retningene samlet. Varebil og personbil er de største gruppene etter taxi, og utgjør henholdsvis 18 % og 15 % av alle registreringene.

Tabell 30: Registreringer i morgenrush i 2019.

Morgen 2019	Personbil (ekskl. elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Sum
Trafikkmengder (kjt/t)							
Mot sentrum	6	2	14	3	1	2	28
Fra sentrum	4	3	20	9	1	0	35
Sum	10	5	33	12	2	2	63
Kjøretørfordeling (%)							
Mot sentrum	22 %	7 %	49 %	11 %	4 %	7 %	100 %
Fra sentrum	10 %	7 %	56 %	24 %	3 %	0 %	100 %
Gjennomsnitt	15 %	7 %	53 %	18 %	3 %	3 %	100 %

Formiddag

Tabell 31 viser registreringene på formiddagen i 2019. Formiddagen er den mest trafikkerte registreringsperioden, der det i gjennomsnitt ble registrert 93 kjt/t. I denne perioden er det noe flere kjøretøy som kjører fra sentrum. Også her domineres trafikken av taxier, som samlet utgjør 48 % av alle registreringene. Tilsvarene som på morgenen, er varebil og personbil de største gruppene etter taxi, og utgjør henholdsvis 24 % og 19 % av alle registreringene

Tabell 31: Registreringer på formiddagen i 2019.

Formiddag 2019	Personbil (ekskl. elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Sum
Trafikkmengder (kjt/t)							
Mot sentrum	7	0	17	9	2	2	37
Fra sentrum	11	1	28	14	3	1	56
Sum	18	1	45	23	5	3	93
Kjøretøyfordeling (%)							
Mot sentrum	19 %	0 %	46 %	24 %	5 %	5 %	100 %
Fra sentrum	19 %	2 %	49 %	24 %	5 %	1 %	100 %
Gjennomsnitt	19 %	1 %	48 %	24 %	5 %	3 %	100 %

Ettermiddagsrush

Tabell 32 viser registreringene i ettermiddagsrushet i 2019. Trafikkmengden er i tilsvarende størrelsesorden som på morgenen, men det er ca. dobbelt så mange som kjører fra sentrum enn mot sentrum. Tilsvarende som for de øvrige registreringsperiodene, domineres trafikken av taxier som samlet utgjør 50 % av alle registreringene. Varebil og personbil er de største gruppene etter taxi, og utgjør henholdsvis 20 % og 17 % av alle registreringene.

Tabell 32: Registreringer i ettermiddagsrush i 2019.

Ettermiddag 2019	Personbil (ekskl. elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Sum
Trafikkmengder (kjt/t)							
Mot sentrum	2	1	17	2	0	2	23
Fra sentrum	10	5	17	12	1	0	44
Sum	11	6	34	14	1	2	67
Kjøretøyfordeling (%)							
Mot sentrum	7 %	4 %	72 %	9 %	0 %	9 %	100 %
Fra sentrum	22 %	11 %	39 %	26 %	1 %	0 %	100 %
Gjennomsnitt	17 %	9 %	50 %	20 %	1 %	3 %	100 %

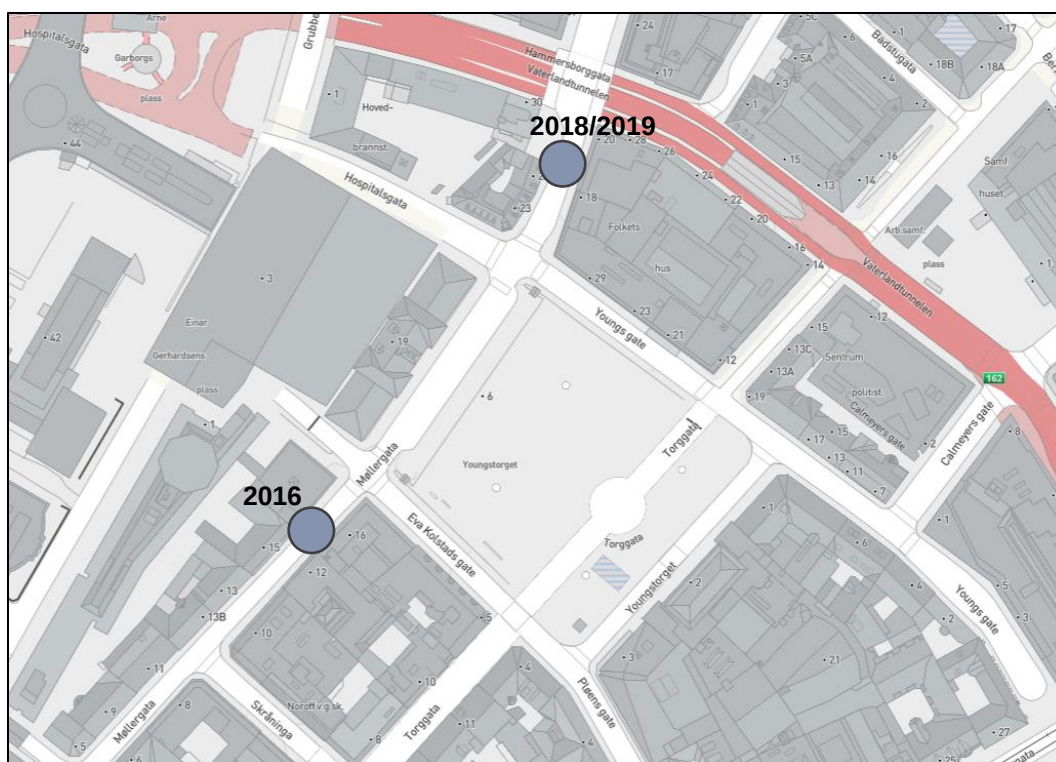
Møllergata

Beregnet ÅDT for Møllergata i 2019 er 2 600 kjt/døgn, se tabell 33. Dette er en reduksjon på 13 % fra 2018 og 55 % fra 2016.

Tabell 33: Sammenligning av ÅDT i Møllergata, mellom 2016 og 2019.

År	2019	2018	2016
ÅDT	2 600	3 000	5 800
Differanse mot 2019		-400	-3 200
Endring mot 2019		-13 %	-55 %

Snittet for registrering er imidlertid forskjellig mellom 2016 og 2018/2019. I 2016 lå registreringspunktet sør for krysset med Eva Kolstads gate, mens registreringene ble gjennomført nord for krysset med Youngs gate for de øvrige årene. Dette innebærer at deler av trafikken fra Calmeyers gate inngår i registreringen for referansesituasjonen.



Figur 6: Oversikt over registreringspunktene i Møllergata. Kartkilde: kommunekart.com

I 2018 var Pløens gate stengt grunnet anleggsarbeid. Som følge av stengingen var forbindelsen til Storgata og Dronningens gate dårligere under registreringsperioden, sammenlignet med 2016. Det er imidlertid ikke forventet at dette forholdet gir større utslag i registreringspunktene i Møllergata for 2018. Pløens gate var åpen for gjennomkjøring under registreringsperioden i 2019.

Siden ulike plasseringer av registreringspunktet i Møllergata medfører noen usikkerheter, er det videre valgt å også sammenligne den samlede trafikken for Møllergata og Calmeyers gate, se tabell 34. Her sammenlignes registrert ÅDT i Møllergata fra 2016 med inngående trafikk fra Møllergata og Calmeyers gate, minus utgående trafikk fra Calmeyers gate for 2018 og 2019. Endringene i punktet vil følgelig ligge mellom resultatet fra Møllergata alene og sammen med Calmeyers gate.

Tabell 34: Sammenligning av ÅDT mot 2019 i registreringspunktet for Møllergata i 2016.

Møllergata og Calmeyers gate	ÅDT 2019	ÅDT 2018	ÅDT 2016
Inngående	4000	4400	5800
Utgående	1700	1200	-
Sammenligningsgrunnlag	2300	3200	5800
Differanse mot 2019		-900	-3500
Endring mot 2019		-28 %	-60 %

Fra tabellen fremgår det en samlet reduksjon i registreringssnittet fra 2016 på 60 % i 2016 og 28 % fra 2018. Det kan følgelig konkluderes med at trafikkmengdene inn mot sentrum er betydelig redusert fra referansesituasjonen.

Siden registreringene i 2016 ikke har sammenlignbare trafikkmengder med registreringene fra 2019, er det valgt å kun sammenligne kjøretøyfordelingen her. I registreringene fra 2016 er det heller ikke skilt mellom personbil og elbil, og gruppene må følgelig slås sammen. Resultatene fra 2018 og 2019 kan sammenlignes.

Tabellene nedenfor viser kjøretøyfordelingen i Møllergata for morgenrush, formiddagstrafikk og ettermiddagsrush.

Morgenrush

Tabell 35 viser registreringene i morgenrushet for 2018 og 2019, samt kjøretøyfordelingen fra 2016.

Trafikkmengden er tilnærmet uendret fra 2018 til 2019 (-2 %), men i 2019 ble det registrert færre taxier og flere elbiler og varebiler. Dette medfører at endringen i kjøretøyfordeling primært forekommer mellom disse kjøretøytypene, der andelen taxi reduseres med 7 pp., mens varebil og elbil øker med henholdsvis 5 pp. og 3 pp..

Fra 2016 til 2019 reduseres andelen personbil og elbil samlet med 5 pp. og størst vekst forekommer blant varebil og taxi på henholdsvis 6 pp. og 4 pp..

Tabell 35: Sammenligning av morgenrush fra 2018 til 2019 i Møllergata, mot sentrum.

Morgen, mot sentrum	Personbil (ekskl. elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Sum
Trafikkmengder (kjt/t)							
Registreringer 2019	47	22	18	54	8	1	148
Registreringer 2018	48	18	29	47	10	0	151
Differanse 2018 til 2019	-1	+5	-11	+7	-2	+1	-3
Prosentvis endring	-2 %	+26 %	-38 %	+14 %	-21 %	-	-2 %
Kjøretøyfordeling (%)							
Registreringer 2019	31 %	15 %	12 %	36 %	5 %	0 %	100 %
Registreringer 2018	32 %	12 %	19 %	31 %	6 %	0 %	100 %
Differanse %-poeng	-0 pp.	+3 pp.	-7 pp.	+5 pp.	-1 pp.	+0 pp.	-
Registreringer 2016	52 %		8 %	31 %	6 %	4 %	100 %
Differanse %-poeng	-5 pp.		+4 pp.	+6 pp.	-1 pp.	-3 pp.	-

Formiddag

Tabell 36 viser registreringene på formiddagen for 2018 og 2019. Det foreligger ikke registreringer i 2016 for denne perioden.

Samlet sett har det vært en trafikkreduksjon på 18 % fra 2018 til 2019 på formiddagen. Det har vært en reduksjon innenfor alle kjøretøytypene, der reduksjonen i antall kjøretøy er størst blant varebil og personbil. Prosentvis endring er også størst for varebil (-30 %), mens den er tilsvarende som den generelle nedgangen for personbil. Videre medfører dette at andelen varebil reduseres med 5 pp., som fordeles relativt jevnt mellom elbil og taxi.

Tabell 36: Sammenligning av formiddagstrafikk fra 2018 til 2019 i Møllergata, mot sentrum.

Formiddag, mot sentrum	Personbil (ekskl. elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Sum
Trafikkmengder (kjt/t)							
Registreringer 2019	43	21	36	41	8	0	147
Registreringer 2018	52	22	39	58	9	0	180
Differanse 2018 til 2019	-10	-2	-3	-18	-2	0	-33
Prosentvis endring	-18 %	-7 %	-6 %	-30 %	-17 %	-	-18 %
Kjøretøyfordeling (%)							
Registreringer 2019	29 %	14 %	24 %	28 %	5 %	0 %	100 %
Registreringer 2018	29 %	12 %	21 %	32 %	5 %	0 %	100 %
Differanse %-poeng	-0 pp.	+2 pp.	+3 pp.	-5 pp.	+0 pp.	-	-

Ettermiddagsrush

Tabell 37 viser registreringene i morgenrushet for 2018 og 2019, samt kjøretøyfordelingen fra 2016.

Tilsvarende som på formiddagen, er trafikken redusert for alle kjøretøytypene fra 2018 til 2019. Samlet sett er trafikkmengden redusert med 21 %, der varebil og personbil utgjør de største gruppene i antall. Det medfører mindre endringer i kjøretøyfordelingen mellom årene.

Fra 2016 til 2019 har imidlertid andelen varebil økt med 12 pp. fra 9 % til 21 %. Denne andelen er hovedsakelig tatt fra personbil og elbil (-6 pp.) og taxi (-5 pp.).

Tabell 37: Sammenligning av ettermiddagsrush fra 2018 til 2019 i Møllergata, mot sentrum.

Ettermiddag, mot sentrum	Personbil (ekskl. elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Sum
Trafikkmengder (kjt/t)							
Registreringer 2019	47	31	36	32	2	0	147
Registreringer 2018	66	31	43	41	7	0	187
Differanse 2018 til 2019	-19	-1	-7	-10	-5	0	-40
Prosentvis endring	-28 %	-2 %	-15 %	-23 %	-71 %	-	-21 %
Kjøretøystfordeling (%)							
Registreringer 2019	32 %	21 %	24 %	21 %	1 %	0 %	100 %
Registreringer 2018	35 %	17 %	23 %	22 %	4 %	0 %	100 %
Differanse %-poeng	-3 pp.	+4 pp.	+2 pp.	-0 pp.	-2 pp.	-	-
Registreringer 2016	58 %		30 %	9 %	0 %	2 %	100 %
Differanse %-poeng	-6 pp.		-5 pp.	+12 pp.	+1 pp.	-2 pp.	-

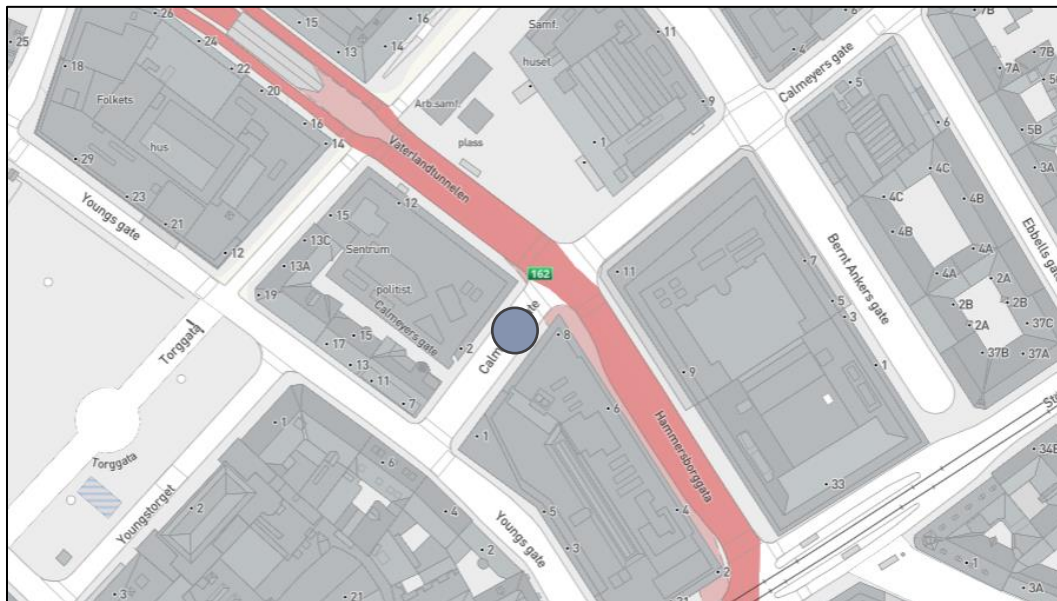
Calmeyers gate

Beregnet ÅDT for Calmeyers gate for 2019 er 3 100 kjt/døgn, se tabell 38. Dette er en økning på 19 % fra 2018 og 55 % fra 2016.

Tabell 38: Sammenligning av ÅDT i Calmeyers gate, mellom 2016 og 2019.

År	Inn mot sentrum			Ut av sentrum			Total		
	2019	2018	2016	2019	2018	2016	2019	2018	2016
ÅDT	1 400	1 400	1 000	1 700	1 200	1 000	3 100	2 600	2 000
Differanse mot 2019		0	+400		+500	+700		+500	+1 100
Endring mot 2019		0	+40 %		+42 %	+70 %		+19 %	+55 %

Calmeyers gate var delvis stengt under datainnsamlingsperioden i 2016. Informasjon om ÅDT ble derfor hentet fra NVDB og gjelder for 2011, og det ble videre antatt at ÅDT var lik i 2016. Det er også antatt at retningsfordelingen var 50 % inn mot sentrum og 50 % ut av sentrum i referansesituasjonen.



Figur 7: Oversikt over registreringspunktet i Calmeyers gate. Kartkilde: kommunekart.com

Under registreringen i 2018 og 2019 ble det observert at mange av de samme kjøretøyene kjørte inn og ut av Calmeyers gate. Dette tyder på at mange av disse har målpunkt i området.

I registreringsperioden var Pløens gate stengt på grunn av anleggsarbeider. For trafikk fra området rundt Youngstorget til Dronningens gate, er korteste kjørerute via Pløens gate. I anleggsperioden var alternativ kjørerute via Møllergata betraktelig lengre, og dette kan ha medført at flere valgte utkjøring via Calmeyers gate.

I tillegg bidrar stengingen av Kirkeristen til at Ring 1 Hammersborggata er raskeste vei til området rundt Oslo sentralstasjon. Dette kan også ha medført at en større andel av trafikken som kjører inn Calmeyers gate, velger samme vei ut av området.

På grunn av mangel på data for referansesituasjonen, er det ikke mulig å sammenligne endringene i trafikkmengde og kjøretøyfordeling for rushperiodene. Tabellene nedenfor viser kjøretøyfordelingen i Calmeyers gate for morgenrush, formiddagstrafikk og ettermiddagsrush for 2018 og 2019.

Morgenrush

Tabell 39 viser registreringene i morgenrushet mot sentrum for 2018 og 2019. Det er marginale endringer i trafikkmengden og kjøretøyfordelingen mellom årene. Samlet har det vært en nedgang i trafikkmengdene på 6 %, men kan i stor grad skyldes tilfeldige variasjoner. Elbil er den eneste kjøretøytypen der det ble registrert flere kjøretøy i 2019 enn 2018. Dette medfører en liten økning i andelen elbiler, mens andelen reduseres forholdsvis jevnt mellom de øvrige kjøretøytypene. Det ble ikke registrert busser verken i 2018 eller 2019.

Tabell 39: Sammenligning av morgenrush fra 2018 til 2019 i Calmeyers gate, mot sentrum.

Morgen, mot sentrum	Personbil (ekskl. elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Sum
Trafikkmengder (kjt/t)							
Registreringer 2019	35	17	12	24	6	0	94
Registreringer 2018	39	14	13	28	8	0	100
Differanse 2018 til 2019	-4	+4	-1	-4	-2	0	-6
Prosentvis endring	-9 %	+26 %	-8 %	-13 %	-20 %	-	-6 %
Kjøretøyfordeling (%)							
Registreringer 2019	37 %	18 %	13 %	26 %	6 %	0 %	100 %
Registreringer 2018	39 %	14 %	13 %	28 %	8 %	0 %	100 %
Differanse %-poeng	-1 pp.	+5 pp.	-0 pp.	-2 pp.	-1 pp.	-	-

Tabell 40 viser registreringene i morgenrushet fra sentrum for 2018 og 2019. I denne perioden har det vært en økning på 27 %. Det er størst økning i trafikk med varebil og lastebil, mens det samtidig har vært en liten reduksjon i antall registrerte taxier. Det er imidlertid små differanser mellom årene.

Fordelingen av kjøretøy er tilnærmet den samme i perioden, der andelen varebiler utgjør i underkant av 50 % for begge årene. Størst endring er det i andelen taxi og lastebil, der taxi er redusert med 6 pp. til fordel for lastebil.

Tabell 40: Sammenligning av morgenrush fra 2018 til 2019 i Calmeyers gate, fra sentrum.

Morgen, fra sentrum	Personbil (ekskl. elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Sum
Trafikkmengder (kjt/t)							
Registreringer 2019	17	6	7	30	7	0	66
Registreringer 2018	14	4	8	25	3	0	52
Differanse 2018 til 2019	+4	+2	-2	+6	+5	0	+14
Prosentvis endring	+26 %	+57 %	-19 %	+22 %	+180 %	-	+27 %
Kjøretøyfordeling (%)							
Registreringer 2019	26 %	8 %	10 %	45 %	11 %	0 %	100 %
Registreringer 2018	26 %	7 %	15 %	47 %	5 %	0 %	100 %
Differanse %-poeng	-0 pp.	+2 pp.	-6 pp.	-2 pp.	+6 pp.	-	-

Formiddag

Tabell 41 viser registreringene på formiddagen mot sentrum i 2018 og 2019. I likhet med morgenrush er det knapt noen endringer i trafikken mellom årene, kun en marginal nedgang på 4 %. Det har vært en svak nedgang i personbiltrafikken og elbil, og svak økning med taxi. Kjøretøyfordelingen er tilnærmet den samme i perioden.

Tabell 41: Sammenligning av formiddagstrafikk fra 2018 til 2019 i Calmeyers gate, mot sentrum.

Formiddag, mot sentrum	Personbil (ekskl. elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Sum
Trafikkmengder (kjt/t)							
Registreringer 2019	33	11	21	43	7	0	114
Registreringer 2018	36	18	15	45	6	0	119
Differanse 2018 til 2019	-4	-7	+6	-2	+2	0	-5
Prosentvis endring	-10 %	-39 %	+40 %	-4 %	+27 %	-	-4 %
Kjøretøydistribusjon (%)							
Registreringer 2019	29 %	10 %	18 %	37 %	6 %	0 %	100 %
Registreringer 2018	30 %	15 %	13 %	37 %	5 %	0 %	100 %
Differanse %-poeng	-2 pp.	-5 pp.	+6 pp.	-0 pp.	+2 pp.	-	-

Tabell 42 viser registreringene på formiddagen fra sentrum i 2018 og 2019. Fra tabellen fremgår det at det er svært små endringer i både trafikkmengden og forhold mellom registrerte kjøretøytyper mellom årene. Totalt sett er trafikkmengdene lik i 2018 og 2019, og det er kun mindre endringer i kjøretøydistribusjonen. Varebil utgjør den største andelen, og ligger i underkant av 40 % for begge årene.

Tabell 42: Sammenligning av formiddagstrafikk fra 2018 til 2019 i Calmeyers gate, fra sentrum.

Formiddag, fra sentrum	Personbil (ekskl. elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Sum
Trafikkmengder (kjt/t)							
Registreringer 2019	26	13	18	40	6	0	103
Registreringer 2018	29	14	15	38	7	0	103
Differanse 2018 til 2019	-3	-1	+3	+2	-1	0	-1
Prosentvis endring	-10 %	-7 %	+20 %	+4 %	-14 %	-	-0 %
Kjøretøydistribusjon (%)							
Registreringer 2019	25 %	13 %	18 %	39 %	6 %	0 %	100 %
Registreringer 2018	28 %	14 %	15 %	37 %	7 %	0 %	100 %
Differanse %-poeng	-3 pp.	-1 pp.	+3 pp.	+2 pp.	-1 pp.	-	-

Ettermiddagsrush

Tabell 43 viser registreringene på ettermiddagen mot sentrum i 2018 og 2019. Her ser man tilsvarende tendensen som for morgenrushet, med en svak nedgang på 8 %. Nedgangen skyldes en reduksjon i antall registrerte personbiler, elbiler og lastebiler. Samtidig ble det registrert noe flere taxier og varebiler i 2019 enn i 2018.

Siden det kun er mindre endringer mellom registreringsårene, er kjøretøydistribusjonen tilnærmet den samme for 2018 og 2019. Andel taxi og varebil øker noe, til fordel for personbil og elbil.

Tabell 43: Sammenligning av ettermiddagsrush fra 2018 til 2019 i Calmeyers gate, mot sentrum.

Ettermiddag, mot sentrum	Personbil (ekskl. elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Sum
Trafikkmengder (kjt/t)							
Registreringer 2019	27	12	20	23	3	0	84
Registreringer 2018	33	16	17	22	5	0	92
Differanse 2018 til 2019	-6	-4	+3	+1	-2	0	-8
Prosentvis endring	-17 %	-25 %	+15 %	+5 %	-33 %	-	-8 %
Kjøretøyfordeling (%)							
Registreringer 2019	32 %	14 %	23 %	27 %	4 %	0 %	100 %
Registreringer 2018	36 %	17 %	19 %	23 %	5 %	0 %	100 %
Differanse %-poeng	-3 pp.	-3 pp.	+5 pp.	+3 pp.	-1 pp.	-	-

Tabell 44 viser registreringene på ettermiddagen fra sentrum i 2018 og 2019. Fra tabellen fremgår det at det har vært en marginal nedgang i trafikk mellom de to registreringene. Det skyldes hovedsakelig nedgang i trafikk med personbil, samt elbil og taxi.

Kjøretøyfordelingen er noenlunde den samme mellom årene, men andelen varebiler har økt, mens det har vært en jevn reduksjon mellom de øvrige kjøretøytypene.

Tabell 44: Sammenligning av ettermiddagsrush fra 2018 til 2019 i Calmeyers gate, fra sentrum.

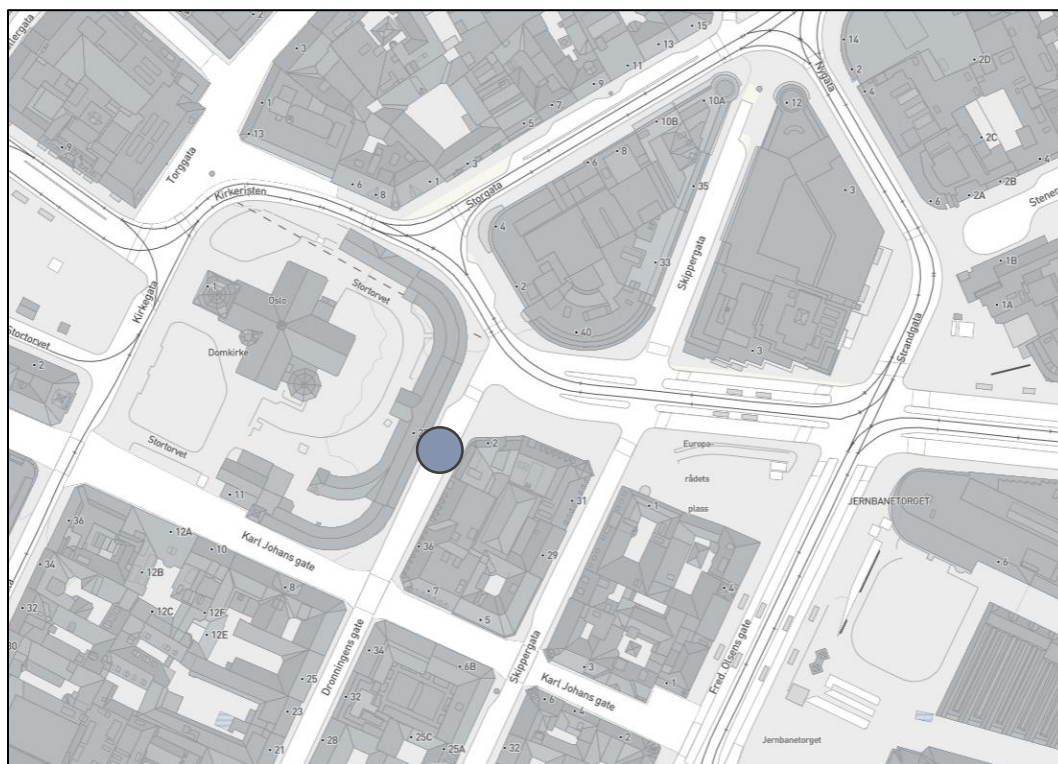
Ettermiddag, fra sentrum	Personbil (ekskl. elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Sum
Trafikkmengder (kjt/t)							
Registreringer 2019	44	21	15	27	2	0	108
Registreringer 2018	51	25	20	25	4	0	123
Differanse 2018 til 2019	-8	-4	-5	+3	-2	0	-15
Prosentvis endring	-15 %	-14 %	-23 %	+10 %	-57 %	-	-12 %
Kjøretøyfordeling (%)							
Registreringer 2019	40 %	19 %	14 %	25 %	1 %	0 %	100 %
Registreringer 2018	41 %	20 %	16 %	20 %	3 %	0 %	100 %
Differanse %-poeng	-1 pp.	-0 pp.	-2 pp.	+5 pp.	-1 pp.	-	-

Dronningens gate

Beregnet ÅDT for Dronningens gate i 2019 er 2 000 kjt/døgn, se tabell 45. Dette er en reduksjon på 20 % fra 2018 og 30 % fra 2016. I 2018 og 2019 ble det gjennomført radartellinger i én sammenhengende uke, mens ÅDT for 2016 er beregnet ut fra en totimersregistrering om morgen, formiddag og ettermiddag for tre ulike dager. Følgelig er usikkerheten størst for beregnet ÅDT i 2016.

Tabell 45: Sammenligning av ÅDT i Dronningens gate, mellom 2016 og 2019.

År	2019	2018	2016
ÅDT	1600	2000	2300
Differanse mot 2019		-400	-700
Endring mot 2019		-20 %	-30 %



Figur 8: Oversikt over registreringspunktet i Dronningens gate. Kartkilde: kommunekart.com

I 2016 var det tillatt å svinge til høyre fra Skippergata til Biskop Gunnerus' gate. Denne svingebevegelsen ut av sentrum var ikke tillatt i 2018 og 2019. I tillegg er Kirkeristen stengt for biltrafikk. Dette innebærer at Dronningens gate er eneste vei ut av sentrum for all trafikk i Skippergata, nord for krysset med Tollbugata. I tillegg er dette veien inn mot sentrum for trafikk som kommer fra Biskop Gunnerus' gate.

Registreringene fra 2016 er hentet fra en trafikktelling som kun skiller mellom lette og tunge kjøretøy. Endringer mellom 2016 og 2019 er følgelig sammenlignet for de sammenslåtte gruppene.

Tabellene nedenfor viser kjøretøyfordelingen i Dronningens gate for morgenrush, formiddagstrafikk og ettermiddagsrush. Dronningensgate er enveisregulert og har derfor kun registreringer mot sentrum.

Morgenrush

Fra 2016 til 2019 har trafikken i Dronningens gate gått ned med 37 % i morgenrush. Nedgangen er forholdsvis proporsjonal mellom lette og tunge kjøretøy. Samlet for alle kjøretøytypene, har den største trafikknedgangen skjedd i perioden 2018 til 2019 (33 %). Nedgangen i denne perioden er tilnærmet jevnt fordelt mellom personbil, elbil, varebil og lastebil.

Videre gir dette forholdsvis lik kjøretøyfordeling i 2018 og 2019, men med en noe større økning i andelen taxi. Forholdet mellom lette og tunge kjøretøy er tilnærmet likt mellom 2016 og 2019.

Tabell 46: Sammenligning av morgenrush fra 2016 til 2019 i Dronningens gate, mot sentrum.

Morgen, mot sentrum	Personbil (ekskl. elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Sum
Trafikkmengder (kjt/t)							
Registreringer 2019	18	8	12	27	5	2	69
Registreringer 2018	28	14	12	42	8	0	103
Differanse 2018 til 2019	-11	-6	-1	-15	-4	+2	-34
Prosentvis endring	-38 %	-44 %	-4 %	-36 %	-44 %	-	-33 %
Registreringer 2016	101				9		110
Differanse 2016 til 2019	-38				-3		-41
Prosentvis endring	-37 %				-33 %		-37 %
Kjøretøysfordeling (%)							
Registreringer 2019	25 %	11 %	17 %	38 %	7 %	2 %	100 %
Registreringer 2018	27 %	13 %	12 %	40 %	8 %	0 %	100 %
Differanse %-poeng	-2 pp.	-2 pp.	+5 pp.	-2 pp.	-1 pp.	+2 pp.	-
Registreringer 2016	92 %				8 %		100 %
Differanse %-poeng	-0 pp.				+0 pp.		-

Formiddag

Det foreligger ikke registreringer av trafikk i 2016 for Dronningens gate. Tabell 47 viser følgelig resultatet fra formiddagsregistreingen i 2018 og 2019.

Fra 2018 til 2019 har det vært en samlet trafikkreduksjon på 18 % på formiddagen, der den største reduksjonen forekom blant personbiltrafikken (ekskl. elbil). Kjøretøysfordelingen er omtrentlig den samme i perioden, men personbiltrafikken (ekskl. elbil) er mindre dominant enn tidligere, samtidig som elbil har styrket sin andel.

Tabell 47: Sammenligning av formiddagstrafikk fra 2016 til 2019 i Dronningens gate, mot sentrum.

Formiddag, mot sentrum	Personbil (ekskl. elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Sum
Trafikkmengder (kjt/t)							
Registreringer 2019	36	20	10	54	3	0	122
Registreringer 2018	55	18	9	60	9	0	149
Differanse 2018 til 2019	-19	+2	+1	-6	-6	0	-28
Prosentvis endring	-34 %	+11 %	+6 %	-10 %	-65 %	-	-18 %
Kjøretøysfordeling (%)							
Registreringer 2019	30 %	16 %	8 %	44 %	2 %	0 %	100 %
Registreringer 2018	37 %	12 %	6 %	40 %	6 %	0 %	100 %
Differanse %-poeng	-7 pp.	+4 pp.	+2 pp.	+4 pp.	-3 pp.	-	-

Ettermiddagsrush

Tabell 48 viser trafikk i Dronningens gate mot sentrum i ettermiddagsrushet. Fra 2016 til 2019 er trafikken redusert med 41 %, mens det for perioden 2018 til 2019 har vært en nedgang på 16 %. Dette er en noe svakere nedgang enn hva som ble registrert i morgenrushet (33 %).

Forholdet mellom lette og tunge kjøretøy er tilnærmet likt mellom 2016 og 2019. Videre er kjøretøyfordelingen tilnærmet den samme fra 2018 til 2019, men med noe større andel varebil og lavere andel lastebil.

Tabell 48: Sammenligning av ettermiddagsrush fra 2016 til 2019 i Dronningens gate, mot sentrum.

Ettermiddag, mot sentrum	Personbil (ekskl. elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Sum
Trafikkmengder (kjt/t)							
Registreringer 2019	39	15	13	32	1	0	98
Registreringer 2018	48	17	16	32	5	0	116
Differanse 2018 til 2019	-9	-2	-3	-1	-4	0	-18
Prosentvis endring	-18 %	-12 %	-19 %	-2 %	-89 %	-	-16 %
Registreringer 2016	165				2		166
Differanse 2016 til 2019	-67				-1		-68
Prosentvis endring	-41 %				-67 %		-41 %
Kjøretøyfordeling (%)							
Registreringer 2019	40 %	15 %	13 %	32 %	1 %	0 %	100 %
Registreringer 2018	41 %	14 %	13 %	28 %	4 %	0 %	100 %
Differanse %-poeng	-1 pp.	+1 pp.	-1 pp.	+5 pp.	-3 pp.	0 pp.	-
Registreringer 2016	99 %				1 %		100 %
Differanse %-poeng	+0 pp.				-0 pp.		-

Tollbugata

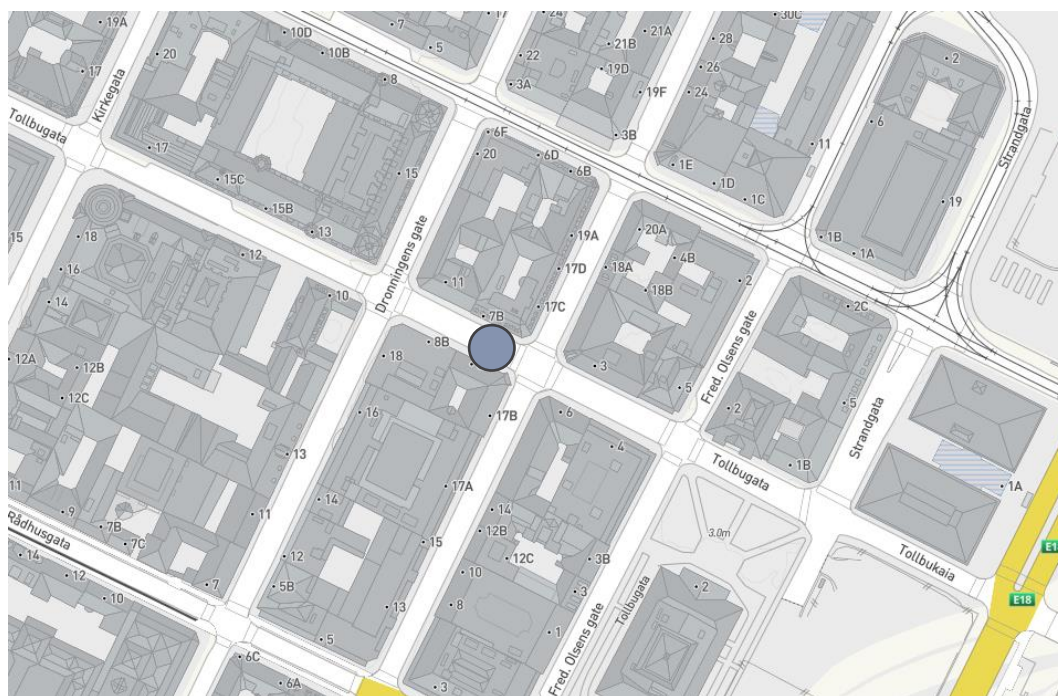
Tollbugata ble åpnet for all trafikk fra sentrum i 2019. Under de tidligere registreringsårene var det kun kollektivtrafikk som kunne benytte denne strekningen, og ble følgelig ikke registrert. Grunnet endringen i regulering, var det nødvendig å registrere gaten i 2019. Dette innebærer at det kun foreligger registreringer på morgenen, formiddagen og ettermiddagen for 2019. Estimert ÅDT for alle årene baseres på SPOT-data.

Tabell 49 viser beregnet ÅDT for 2016-2019. Fra tabellen fremgår det at det har vært en dobling av trafikkmengde fra 2016 til 2019, samtidig som det har vært en liten tilbakegang på 8 % fra 2018 til 2019. Trafikkøkningen forekommer i hovedsak i retning ut av sentrum som følge av endret regulering av kjøremønster, og har økt med 23 % fra 2018 og 129 % fra 2016. I retning mot sentrum har det vært en økning på 60 % fra 2016, men en reduksjon på 38 % fra 2018.

Tabell 49: Sammenligning av ÅDT i Tollbugata, mellom 2016 og 2019.

År	Inn mot sentrum			Ut av sentrum			Total		
	2019	2018	2016	2019	2018	2016	2019	2018	2016
ÅDT	800	1 300	500	1 600	1 300	700	2 400	2 600	1 200
Differanse mot 2019		-500	+300		+300	+900		-200	+1200
Endring mot 2019		-38 %	+60 %		+23 %	+129 %		-8 %	+100 %

Tabellene nedenfor viser kjøretøfordelingen i Tollbugata for morgenrush, formiddagstrafikk og ettermiddagsrush i 2019. Videre er det valgt å presentere registreringene mot og fra sentrum for hver periode i én samlet tabell. I henhold til reguleringen av gaten, vil alle kjøretøtypene som registreres i retning mot sentrum, med unntak av buss og taxi, være ulovlig kjøring.



Tabell 50: Registreringer i morgenrush i 2019.

Morgen 2019	Personbil (ekskl. elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Sum
Trafikkmengder (kjt/t)							
Mot sentrum	8	3	2	7	2	49	71
Fra sentrum	15	6	19	13	3	41	95
Sum	23	8	21	20	5	90	166
Kjøretøyfordeling							
Mot sentrum	11 %	4 %	3 %	10 %	3 %	70 %	100 %
Fra sentrum	15 %	6 %	20 %	14 %	3 %	43 %	100 %
Gjennomsnitt	14 %	5 %	13 %	12 %	3 %	54 %	100 %

Formiddag

Formiddagstrafikken mot sentrum har i likhet med morgenrush lite trafikk med andre transportformer enn buss. Siden bussfrekvensen er lavere utenom rushperiodene, ble det registrert noe færre busser. Samlet for begge retningene utgjorde busstrafikken 40 % av alle registreringene, mens tilsvarende tall for taxi var 12 %. Også i denne perioden er det få kjøretøy som kjører mot skiltingen.

I retning fra sentrum er utgjør buss 30 % av alle registrerte kjøretøy, etterfulgt av varebil med 25 %.

Tabell 51: Registreringer på formiddagen i 2019.

Formiddag 2019	Personbil (ekskl. elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Sum
Trafikkmengder (kjt/t)							
Mot sentrum	4	6	3	9	2	34	56
Fra sentrum	19	10	18	30	7	35	117
Sum	22	16	20	38	8	68	172
Kjøretøyfordeling							
Mot sentrum	6 %	11 %	5 %	15 %	3 %	60 %	100 %
Fra sentrum	16 %	9 %	15 %	25 %	6 %	30 %	100 %
Gjennomsnitt	13 %	9 %	12 %	22 %	5 %	40 %	100 %

Ettermiddagsrush

Ettermiddagsrush mot sentrum har samme trafikksituasjon som morgen og formiddag med høy andel buss og lite trafikk med andre kjøretøytyper. Også i denne perioden er det få kjøretøy som kjører mot skiltingen. I retning mot sentrum utgjorde buss 77 % av alle registreringene, mens tilsvarende andel fra sentrum var 37 %. Samlet for begge retningene utgjør dette 48 % av alle registreringene. I retning fra sentrum ble det registrert flest personbiler (ekskl. elbil), etter buss, og utgjorde 22 % av registreringene. For øvrig var det en forholdsvis jevn fordeling mellom elbil, taxi og varebil, som ligger mellom 11 % og 15 % av alle registreringene.

Tabell 52: Registreringer i ettermiddagsrush i 2019.

Ettermiddag 2019	Personbil (ekskl. elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Sum
Trafikkmengder (kjt/t)							
Mot sentrum	3	1	3	4	1	39	50
Fra sentrum	29	14	16	20	3	48	128
Sum	32	15	19	24	4	86	178
Kjøretøyfordeling							
Mot sentrum	6 %	2 %	5 %	8 %	2 %	77 %	100 %
Fra sentrum	22 %	11 %	13 %	15 %	2 %	37 %	100 %
Gjennomsnitt	18 %	8 %	10 %	13 %	2 %	48 %	100 %

Prinsens gate

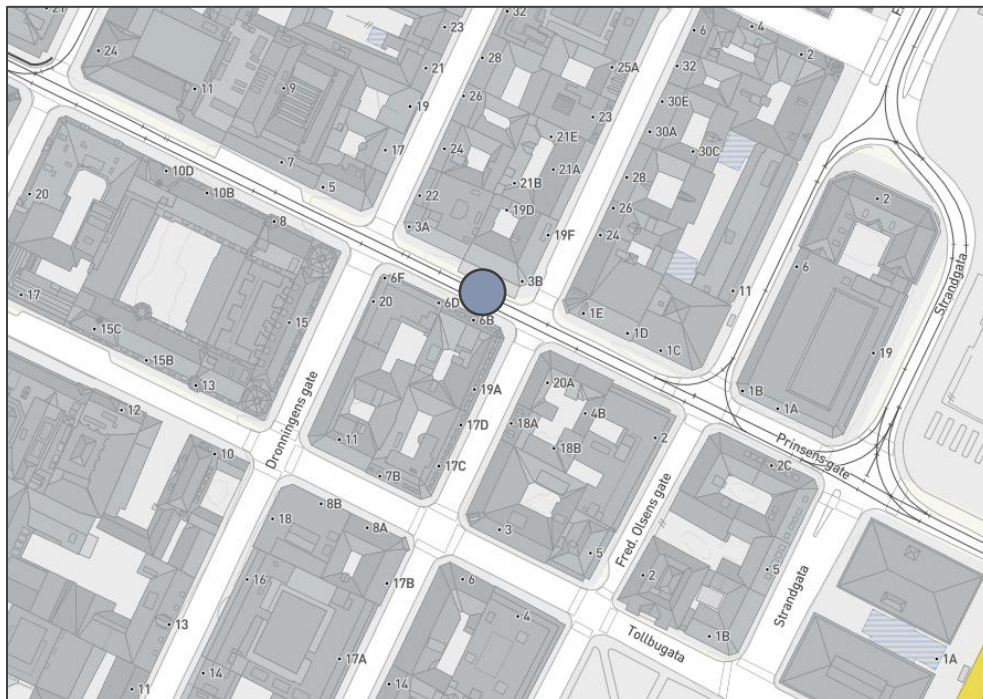
Under de tidligere registreringsårene var det kun kollektivtrafikk som kunne benytte denne Prinsens gate, og ble følgelig ikke registrert. Grunnet behovet for å registrere Tollbugata i 2019, ble det samtidig bestemt at det skulle gjøres tilsvarende registreringer i Prinsens gate. Ved å inkludere denne gaten, vil man ha tilnærmet dette snitt i sentrum.

Videre innebærer dette innebærer at det kun foreligger registreringer på morgenen, formiddagen og ettermiddagen for 2019. Estimert ÅDT for alle årene baseres på SPOT-data. Det foreligger imidlertid kun SPOT-data for trafikk i vestgående retning, og det er det videre valgt å anta at trafikkmengdene inn og ut av sentrum er tilnærmet lik. Dette som følge av at gaten er forbehold trikk.

Tabell 53 viser ÅDT inn og ut av sentrum i Prinsens gate for 2016 til 2019. Av tabellen fremgår det at trafikkmengden ligger forholdsvis stabilt mellom 2 000 og 2 200 kjt/døgn for de ulike årene.

Tabell 53: Sammenligning av ÅDT i Prinsens gate, mellom 2016 og 2019.

År	Inn mot sentrum			Ut av sentrum			Total		
	2019	2018	2016	2019	2018	2016	2019	2018	2016
ÅDT	1 000	1 100	1 100	1 000	1 100	1 100	2 000	2 200	2 200
Differanse mot 2019		-100	-100		-100	-100		-200	-200
Endring mot 2019		-9 %	-9 %		-9 %	-9 %		-9 %	-9 %



Figur 10: Oversikt over registreringspunktet i Tollbugata. Kartkilde: kommunekart.com

Tabellene nedenfor viser kjøretøysfordelingen i Prinsens gate for morgenrush, formiddagstrafikk og ettermiddagsrush i 2019. Videre er det valgt å presentere registreringene mot og fra sentrum for hver periode i én samlet tabell. Det er valgt å følge lik tabellutforming som for tidligere år da det ikke ble registrert trikketrafikk under de mauelle registreringene. Denne trafikken vil komme i tillegg til det som oppgis i tabellen.

Morgenrush

Tabell 54 viser registreringene i morgenrushet i 2019. Fra tabellen fremgår det at det jevnt over er få registreringer innenfor alle kjøretøystypene, og at disse er forholdsvis jevnt fordelt mellom mot og fra sentrum.

Tabell 54: Registreringer i morgenrush i 2019.

Morgen 2019	Personbil (ekskl. elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Sum
Trafikkmengder (kjt/t)							
Mot sentrum	1	2	3	3	2	0	10
Fra sentrum	2	1	3	5	3	0	14
Sum	2	3	6	8	5	0	24
Kjøretøysfordeling (%)							
Mot sentrum	5 %	20 %	30 %	30 %	15 %	0 %	100 %
Fra sentrum	11 %	7 %	22 %	37 %	22 %	0 %	100 %
Gjennomsnitt	9 %	13 %	26 %	34 %	19 %	0 %	100 %

Formiddag

Tabell 55 viser registreringene på formiddagen i 2019. Resultatet er tilsvarende som på morgenrushet, med få registrerte kjøretøy. Imidlertid ble det registrert noe flere varebiler i denne perioden, samt ca. dobbelt så mange kjøretøy som kjørte fra sentrum enn mot sentrum.

Tabell 55: Registreringer på formiddagen i 2019.

Formiddag 2019	Personbil (ekskl. elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Sum
Trafikkmengder (kjt/t)							
Mot sentrum	3	2	1	5	2	0	12
Fra sentrum	5	1	3	9	3	0	21
Sum	7	3	4	14	5	0	32
Kjøretøyfordeling (%)							
Mot sentrum	22 %	13 %	9 %	43 %	13 %	0 %	100 %
Fra sentrum	22 %	5 %	15 %	44 %	15 %	0 %	100 %
Gjennomsnitt	22 %	8 %	13 %	44 %	14 %	0 %	100 %

Ettermiddagsrush

Tabell 56 viser registreringene for ettermiddagsrushet i 2019. Resultatene er svært lik registreringen i morgenrushet. Det er jevnt over få registreringer innenfor alle kjøretøytypene, og at disse er forholdsvis jevnt fordelt mellom mot og fra sentrum.

Tabell 56: Registreringer i ettermiddagsrush i 2019.

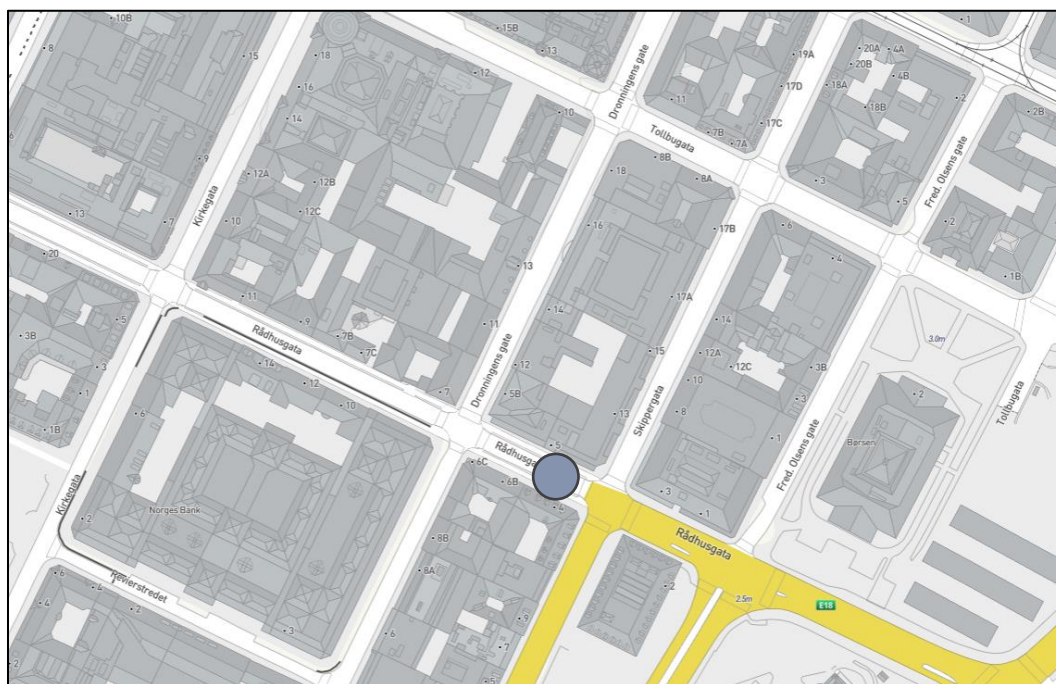
Ettermiddag 2019	Personbil (ekskl. elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Sum
Trafikkmengder (kjt/t)							
Mot sentrum	2	1	3	4	2	0	11
Fra sentrum	4	2	2	5	4	0	16
Sum	6	2	5	9	5	0	26
Kjøretøyfordeling (%)							
Mot sentrum	14 %	5 %	29 %	38 %	14 %	0 %	100 %
Fra sentrum	26 %	10 %	10 %	32 %	23 %	0 %	100 %
Gjennomsnitt	21 %	8 %	17 %	35 %	19 %	0 %	100 %

Rådhusgata

Beregnet ÅDT for Rådhusgata i 2019 er 3 300 kjt/døgn, se tabell 57. Dette er en reduksjon på 37 % fra 2016 og 45 % fra 2018. Trafikkøkningen fra 2016 til 2018 kan i stor grad forklares ut fra endringen av kjøremønsteret i Tollbugata, Rådhusplassen, Fridtjof Nansens plass og Biskop Gunnerus' gate. Den tilnærmede halveringen av trafikk fra 2018 til 2019 skyldes hovedsakelig at gaten ble enveisregulert i retning mot sentrum i 2019.

Tabell 57: Sammenligning av ÅDT i Rådhusgata, mellom 2016 og 2019.

År	Inn mot sentrum			Ut av sentrum			Total		
	2019	2018	2016	2019	2018	2016	2019	2018	2016
ÅDT	3 300	2 900	3 300	0	3 100	1 900	3 300	6 000	5 200
Differanse mot 2019		+400	0		-3 100	-1 900		-2 700	-1 900
Endring mot 2019		+14 %	0		-100 %	-100 %		-45 %	-37 %



Figur 11: Oversikt over registreringspunktet i Rådhusgata. Kartkilde: kommunekart.com

Tabellene nedenfor viser kjøretøyfordelingen i Rådhusgata for morgenrush, formiddagstrafikk og ettermiddagsrush.

Morgenrush

Tabell 58 viser trafikk i Rådhusgata inn mot sentrum i morgenrushet. Trafikken har hatt en svak nedgang fra 2016 til 2019, selv om det har vært en økning fra 2018 til 2019. Den største årsaken til nedgangen er frafall av busstrafikk, da bussrutene er lagt til Tollbugata. Samtidig har elbil hatt en stor vekst fra 2016 til 2019 som har jevnet ut mye av nedgangen i busstrafikk. Det har også vært noe vekst i trafikk med varebil.

Veksten i trafikk fra 2018 til 2019 skyldes hovedsakelig økning i personbiltrafikk (ekskl. elbil), men personbil har hatt en nedgang hvis vi tar perioden fra 2016 til 2019 i betraktning. For denne perioden har imidlertid elbil hatt en vekst på 138 %, og er kjøretøytypen med klart størst vekst.

Personbil inkludert elbil utgjorde 67 % av alle registreringene i 2019. Tilsvarende tall for 2016 og 2018 var henholdsvis 60 % og 55 %. Det har også vært en stabil vekst i antall varebiler, som har økt fra 16 % i 2016 til 23 % i 2019.

Tabell 58: Sammenligning av morgenrushet fra 2016 til 2019 i Rådhusgata, mot sentrum.

Morgen, mot sentrum	Personbil (ekskl. elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Sum
Trafikkmengder (kjt/t)							
Registreringer 2019	153	91	21	83	14	0	361
Registreringer 2018	104	80	20	69	12	47	331
Differanse 2018 til 2019	+49	+11	+1	+15	+3	-47	+30
Prosentvis endring	+47 %	+14 %	+3 %	+21 %	+22 %	-100 %	+9 %
Registreringer 2016	195	38	20	62	16	57	388
Differanse 2016 til 2019	-43	+53	+1	+21	-2	-57	-28
Prosentvis endring	-22 %	+138 %	+3 %	+34 %	-13 %	-100 %	-7 %
Kjøretøyfordeling (%)							
Registreringer 2019	42 %	25 %	6 %	23 %	4 %	0 %	100 %
Registreringer 2018	31 %	24 %	6 %	21 %	3 %	14 %	100 %
Differanse %-poeng	+11 pp.	+1 pp.	-0 pp.	+2 pp.	+0 pp.	-14 pp.	-
Registreringer 2016	50 %	10 %	5 %	16 %	4 %	15 %	100 %
Differanse %-poeng	-8 pp.	+15 pp.	+1 pp.	+7 pp.	-0 pp.	-15 pp.	-

Formiddag

Tabell 59 viser trafikk i Rådhusgata inn mot sentrum på formiddagen. Siden det ikke foreligger registreringer fra 2016, sammenlignes kun resultatene fra 2018 og 2019.

Tabellen viser at det ikke har vært vesentlige endringer i trafikkmengden mellom 2018 og 2019, der trafikken samlet sett har gått ned med 10 %. Størstedelen av nedgangen skyldes omleggingen av bussrutene. For øvrige kjøretøytyper varierte antallet registrerte kjøretøy mellom ±3 kjøretøy fra 2018 til 2019.

Videre medfører dette at andelen buss reduseres med 10 pp. til 0 % i 2019, som fordeles jevnt mellom de øvrige kjøretøytypene. Personbil (ekskl. elbil) og varebil er de to største gruppene, og utgjorde i 2019 henholdsvis 36 % og 31 % av alle registreringene.

Tabell 59: Sammenligning av formiddagstrafikk fra 2016 til 2019 i Rådhusgata, mot sentrum.

Formiddag, mot sentrum	Personbil (ekskl. elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Sum
Trafikkmengder (kjt/t)							
Registreringer 2019	85	34	32	74	11	1	236
Registreringer 2018	88	32	31	77	9	27	262
Differanse 2018 til 2019	-3	+2	+2	-3	+3	-26	-26
Prosentvis endring	-3 %	+6 %	+5 %	-4 %	+29 %	-96 %	-10 %
Kjøretøydistribusjon (%)							
Registreringer 2019	36 %	14 %	14 %	31 %	5 %	0 %	100 %
Registreringer 2018	34 %	12 %	12 %	29 %	3 %	10 %	100 %
Differanse %-poeng	+2 pp.	+2 pp.	+2 pp.	+2 pp.	+1 pp.	-10 pp.	-

Ettermiddagsrush

Tabell 60 viser trafikk i Rådhusgata inn mot sentrum i ettermiddagsrushet. Her fremgår det en reduksjon i trafikkmengde på 19 % fra 2016 og 22 % fra 2018. En stor andel av trafikknedgangen skyldes flytting av busstrafikken til Tollbugata i 2019. Det har i tillegg vært en nedgang i antallet personbiler (ekskl. elbil) for hvert år. Effekten blir imidlertid utjevnet noe som følge av at elbiltrafikken har økt med 188 % fra 2016 til 2019.

I likhet med morgenrush og formiddag, har dominansen av personbil (ekskl. elbil) blitt utjevnet noe fra 2016 til 2018 og 2019, til fordel for elbil og taxi. Fra 2018 til 2019 har det også vært en svak nedgang i trafikk med personbil, elbil og taxi. Det er tilnærmet ingen trafikk med lastebil.

Tabell 60: Sammenligning av ettermiddagsrushet fra 2016 og 2019 i Rådhusgata, mot sentrum.

Ettermiddag, mot sentrum	Personbil (ekskl. elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Sum
Trafikkmengder (kjt/t)							
Registreringer 2019	68	35	27	32	3	1	165
Registreringer 2018	76	38	31	27	6	34	211
Differanse 2018 til 2019	-9	-4	-4	+5	-3	-33	-46
Prosentvis endring	-11 %	-9 %	-11 %	+17 %	-45 %	-97 %	-22 %
Registreringer 2016	105	12	17	29	5	36	204
Differanse 2016 til 2019	-38	+23	+10	+3	-2	-35	-40
Prosentvis endring	-36 %	+188 %	+59 %	+9 %	-40 %	-97 %	-19 %
Kjøretøydistribusjon (%)							
Registreringer 2019	41 %	21 %	16 %	19 %	2 %	1 %	100 %
Registreringer 2018	36 %	18 %	14 %	13 %	3 %	16 %	100 %
Differanse %-poeng	+5 pp.	+3 pp.	+2 pp.	+6 pp.	-1 pp.	-15 pp.	-
Registreringer 2016	51 %	6 %	8 %	14 %	2 %	18 %	100 %
Differanse %-poeng	-10 pp.	+15 pp.	+8 pp.	+5 pp.	-1 pp.	-17 pp.	-

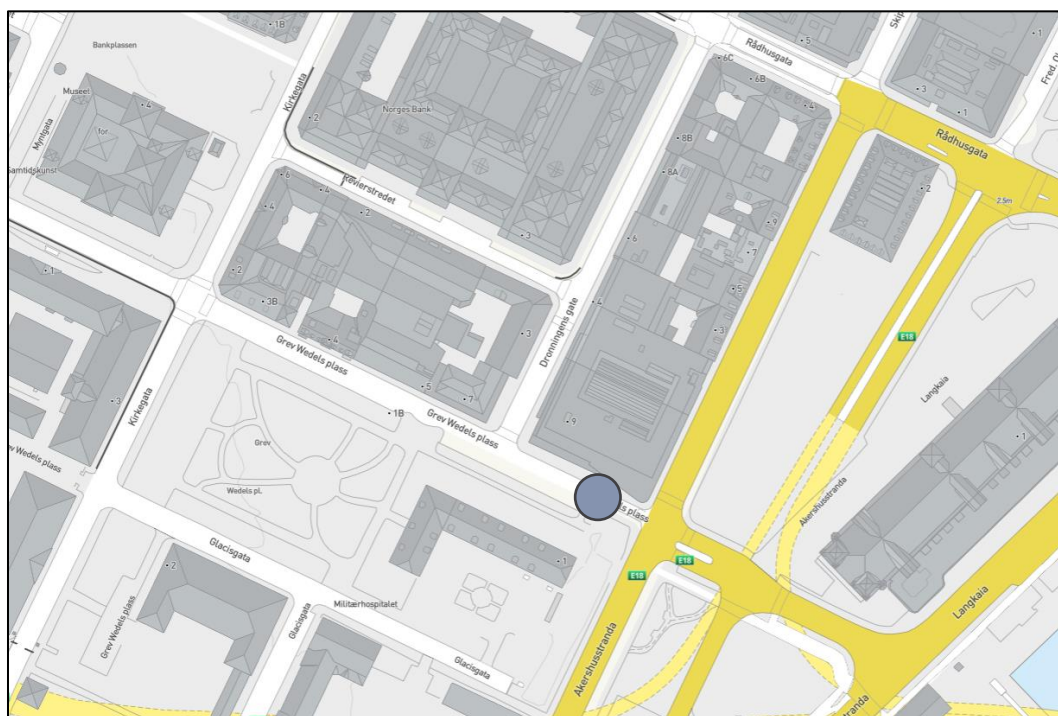
Myntgata

Myntgata er enveisregulert i østgående retning ut av sentrum sørøst. Beregnet ÅDT for gaten i 2019 er 3 200 kjt/døgn, se tabell 61. Dette er en økning på 39 % fra 2018 og 129 % fra 2016. I 2018 og 2019 ble det gjennomført radarmålinger i én sammenhengende uke, mens ÅDT for 2016 er beregnet ut fra timen med størst trafikk i hver rushperiode fra én registrering. Følgelig er usikkerheten størst for beregnet ÅDT i 2016.

Tabell 61: Sammenligning av ÅDT i Myntgata, mellom 2016 og 2019.

År	2019	2018	2016
ÅDT	3 200	2 300	1 400
Differanse mot 2019		+900	+1 800
Endring mot 2019		+39 %	+129 %

Trafikkøkningen i Myntgata fra 2016 til 2018 kan i stor grad forklares ut ifra endringen av kjøremønster i Tollbugata, Rådhusplassen, Fridtjof Nansens plass og Biskop Gunnerus' gate. Fra 2018 til 2019 er det ventet at enveisreguleringen av Rådhusgata er hovedårsaken til trafikkveksten.



Figur 12: Oversikt over registreringspunktet i Myntgata. Kartkilde: kommunekart.com

Tabellene nedenfor viser trafikkmengder og kjøretøyfordelingen i Myntgata for morgenrush, formiddagstrafikk og ettermiddagsrush.

Morgenrush

Tabell 62 viser trafikk i Myntgata fra sentrum i morgenrushet. Myntgata har i morgenrush hatt en trafikkøkning fra 2016 til 2019 som hovedsakelig skyldes økning i trafikk med elbil og varebil. Fra 2018 til 2019 har det vært en særskilt stor økning, som forsterkes som følge av at det var en trafikkreduksjon fra 2016 til 2018. Veksten i antall kjøretøy er størst for varebil, etterfulgt av personbil og elbil.

Fra 2016 til 2019 viser kjøretøyfordelingen at det har vært en tydelig utjevning av trafikk mellom personbil og elbil. Samtidig har trafikk med varebil økt noe. Kjøretøyfordelingen domineres i 2019 av personbil og varebil etterfulgt av elbil.

Tabell 62: Sammenligning av morgenrushet fra 2016 og 2019 i Myntgata, fra sentrum.

Morgen, fra sentrum	Personbil (ekskl. elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Sum
Trafikkmengder (kjt/t)							
Registreringer 2019	40	27	6	46	7	2	127
Registreringer 2018	17	9	7	9	2	0	43
Differanse 2018 til 2019	+24	+19	-1	+37	+5	+2	+84
Prosentvis endring	+142 %	+218 %	-14 %	+406 %	+333 %	-	+198 %
Registreringer 2016	36	7	4	19	5	0	71
Differanse 2016 til 2019	+4	+20	+2	+27	+2	+2	+56
Prosentvis endring	+11 %	+286 %	+50 %	+139 %	+30 %	-	+78 %
Kjøretøyfordeling (%)							
Registreringer 2019	32 %	21 %	5 %	36 %	5 %	1 %	100 %
Registreringer 2018	39 %	20 %	16 %	21 %	4 %	0 %	100 %
Differanse %-poeng	-7 pp.	+1 pp.	-12 pp.	+15 pp.	+2 pp.	+1 pp.	-
Registreringer 2016	51 %	10 %	6 %	27 %	7 %	0 %	100 %
Differanse %-poeng	-19 pp.	+11 pp.	-1 pp.	+9 pp.	-2 pp.	+1 pp.	-

Formiddag

Det foreligger ingen registreringer i Myntgata på formiddagen for 2016, og utgår følgelig fra sammenligningen. Tabell 63 viser resultatene fra 2018 og 2019. likhet med morgenrushet, har det vært en stor trafikkøkning i Myntgata på formiddagen fra 2018 til 2019. Veksten forekommer hovedsakelig blant personbil, elbil og varebil. Siden den prosentvise endringen har vært stor for alle kjøretøytypene, forekommer det kun mindre endringer i kjøretøyfordelingen fra 2018 til 2019.

Tabell 63: Sammenligning av formiddagstrafikk fra 2018 til 2019 i Myntgata, fra sentrum.

Formiddag, fra sentrum	Personbil (ekskl. elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Sum
Trafikkmengder (kjt/t)							
Registreringer 2019	97	54	13	88	14	1	265
Registreringer 2018	28	19	6	23	5	1	81
Differanse 2018 til 2019	+69	+35	+7	+66	+9	0	+185
Prosentvis endring	+251 %	+182 %	+117 %	+291 %	+170 %	-	+229 %
Kjøretørfordeling (%)							
Registreringer 2019	36 %	20 %	5 %	33 %	5 %	0 %	100 %
Registreringer 2018	34 %	24 %	7 %	28 %	6 %	1 %	100 %
Differanse %-poeng	+2 pp.	-3 pp.	-3 pp.	+5 pp.	-1 pp.	-0 pp.	-

Ettermiddagsrush

Tabell 64 viser trafikk i Myntgata fra sentrum i ettermiddagsrushet. Det har vært en markant vekst i trafikken fra 2016 til 2019, og hvorav den største veksten skjer fra 2018 til 2019. Det er personbil og elbil som har den største veksten i begge perioder. Som for morgenrush og formiddag er det også god vekst i trafikk med varebil.

Kjøretørfordelingen i 2018 og 2019 domineres av personbil og elbil, og viser en tydelig vekst i elbiltrafikken. Det har også skjedd en tydelig utjevning mellom disse gruppene mellom 2018 og 2019.

Tabell 64: Sammenligning av ettermiddagsrushet fra 2016 til 2019 i Myntgata, fra sentrum.

Ettermiddag, fra sentrum	Personbil (ekskl. elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Sum
Trafikkmengder (kjt/t)							
Registreringer 2019	151	134	12	62	5	1	364
Registreringer 2018	95	60	9	26	4	1	193
Differanse 2018 til 2019	+56	+74	+3	+37	+1	+1	+171
Prosentvis endring	+59 %	+123 %	+35 %	+143 %	+29 %	+100 %	+89 %
Registreringer 2016	97	33	9	18	6	1	164
Differanse 2016 til 2019	+54	+101	+3	+44	-2	0	+200
Prosentvis endring	+55 %	+306 %	+28 %	+244 %	-25 %	0 %	+122 %
Kjøretørfordeling (%)							
Registreringer 2019	41 %	37 %	3 %	17 %	1 %	0 %	100 %
Registreringer 2018	49 %	31 %	4 %	13 %	2 %	0 %	100 %
Differanse %-poeng	-8 pp.	+6 pp.	-1 pp.	+4 pp.	-1 pp.	+0 pp.	-
Registreringer 2016	59 %	20 %	5 %	11 %	4 %	1 %	100 %
Differanse %-poeng	-18 pp.	+17 pp.	-2 pp.	+6 pp.	-2 pp.	-0 pp.	-

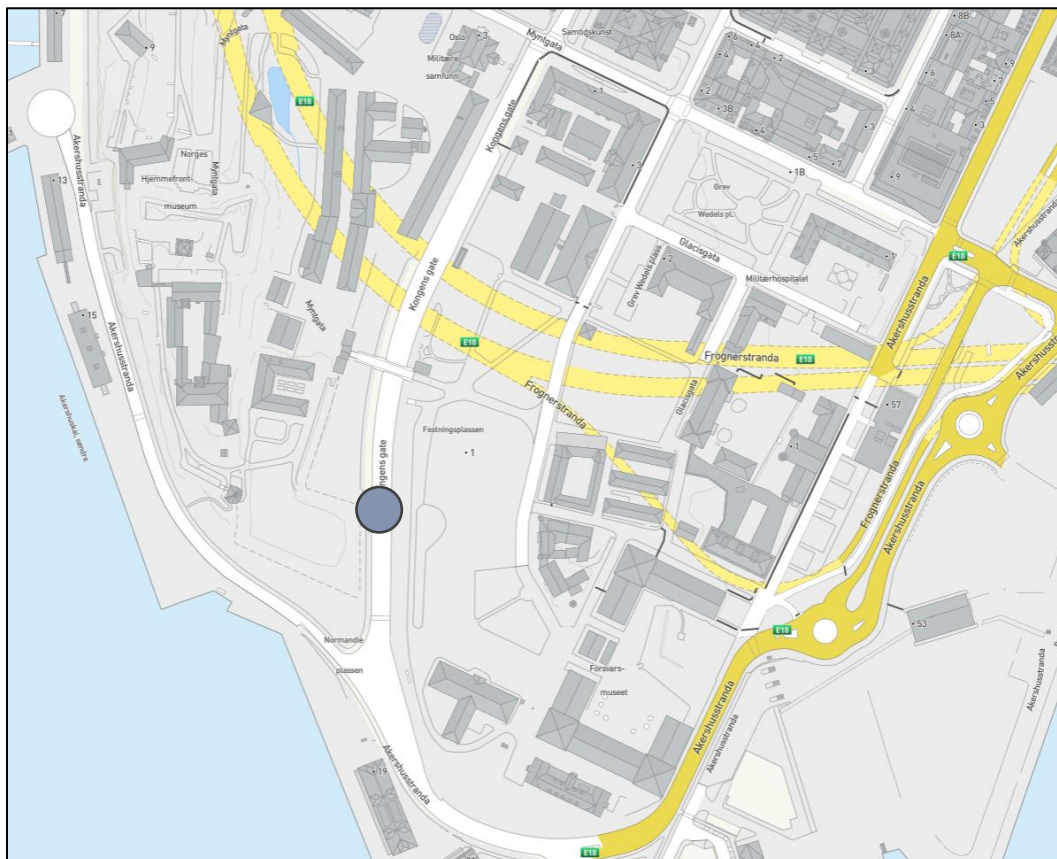
Kongens gate

Beregnet ÅDT for Kongens gate i 2019 er 1 900 kjt/døgn, se tabell 65. Dette er en reduksjon på 27 % fra 2016 og 17 % fra 2018. Nedgangen har vært størst i retning mot sentrum, der trafikkmengden er tilnærmet halvert. I utgående retning økte trafikkmengden noe fra 2018, og kan i stor grad forklares av enveisreguleringen av Rådhusgata, som også medfører at utgående trafikk i Myntgata har økt. Effekten av enveisreguleringen er imidlertid lav her, og det er ikke vesentlig endring i disse trafikkmengdene mellom årene.

Tabell 65: Sammenligning av ÅDT i Kongens gate, mellom 2016 og 2019.

År	Inn mot sentrum			Ut av sentrum			Total		
	2019	2018	2016	2019	2018	2016	2019	2018	2016
ÅDT	600	1 300	1 100	1 300	1 000	1 500	1 900	2 300	2 600
Differanse mot 2019		-700	-500		+300	-200		-400	-700
Endring mot 2019		-54 %	-45 %		+30 %	-13 %		-17 %	-27 %

I Kongens gate har en rekke parkeringsplasser blitt fjernet siden referansesituasjonen. Reduksjonen i trafikk ut av sentrum kan i noe grad forklares ut fra dette. Endringene er imidlertid relativt små, og det foreligger videre en usikkerhet rundt tilfeldige variasjoner under registreringsdagene, både i 2016 og 2018.



Figur 13: Oversikt over registreringspunktet i Kongens gate. Kartkilde: kommunekart.com

Registreringen i 2016 er hentet fra en kryssstilling med Akershusstranda, og skiller kun mellom lette og tunge kjøretøy. Registreringen inkluderer derfor trafikk til/fra parkeringsplassene i sør, og endringer mellom 2016 og 2019 er sammenlignet for de sammenslåtte gruppene. I 2018 og 2019 ble det gjennomført registreringer på morgenen, formiddagen og ettermiddagen i gatesnittet, der det videre ble skilte mellom kjøretøytypene.

Tabellene nedenfor viser kjøretøyfordelingen i Kongens gate for morgenrush, formiddagstrafikk og ettermiddagsrush.

Morgenrush

Tabell 66 viser trafikk i Kongens gate mot sentrum i morgenrushet. I morgenrush mot sentrum er det noe vekst i trafikken fra 2016 til 2019, der hovedvekten av økningen skjer i perioden fra 2018 til 2019. Hvilken kjøretøygruppe som har størst vekst fra 2016 til 2019 foreligger det ikke data for. Men fra 2018 til 2019 er det personbil og elbil som står for trafikkveksten i Kongens gate.

Kjøretøyfordelingen er dominert av personbil og elbil, og dernest varebil i 2019. Det er tilnærmet ingen trafikk med øvrige kjøretøytyper. Det har vært en klar vekst i både personbil og elbil fra 2018 til 2019 til fordel for varebil, samt noe utjevning i fordelingen mellom personbil og elbil.

Tabell 66: Sammenligning av morgenrushet fra 2016 til 2019 i Kongens gate, mot sentrum.

Morgen, mot sentrum	Personbil (ekskl. elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Sum
Trafikkmengder (kjt/t)							
Registreringer 2019	34	23	4	14	1	1	75
Registreringer 2018	14	8	5	13	8	1	48
Differanse 2018 til 2019	+20	+15	-1	+1	-7	0	+28
Prosentvis endring	+143 %	+188 %	-22 %	+4 %	-93 %	0 %	+58 %
Registreringer 2016	39				2		40
Differanse 2016 til 2019	+36				-1		+35
Prosentvis endring	+92 %				-33 %		+88 %
Kjøretøyfordeling (%)							
Registreringer 2019	45 %	31 %	5 %	18 %	1 %	1 %	100 %
Registreringer 2018	29 %	17 %	9 %	27 %	16 %	1 %	100 %
Differanse %-poeng	+16 pp.	+14 pp.	-5 pp.	-9 pp.	-15 pp.	-0 pp.	-
Registreringer 2016	96 %				4 %		100 %
Differanse %-poeng	+2 pp.				-2 pp.		-

Tabell 67 viser trafikk i Kongens gate fra sentrum i morgenrushet. I retning fra sentrum har Kongens gate en reduksjon i trafikk fra 2016 til 2019 i morgenrush. Også her er nedgangen størst fra 2018 til 2019. Nedgangen skyldes i hovedsak reduksjon i trafikk med personbil og elbil.

Til tross for reduksjonen i personbil, domineres kjøretøyfordelingen av personbil, etterfulgt av varebil, som begge ligger i overkant av 30 % av alle registrerte kjøretøy i 2019. I samme periode er andelen elbil redusert med 15 %.

Tabell 67: Sammenligning av morgenrushet fra 2016 til 2019 i Kongens gate, fra sentrum.

Morgen, fra sentrum	Personbil (ekskl. elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Sum
Trafikkmengder (kjt/t)							
Registreringer 2019	17	10	4	17	5	0	52
Registreringer 2018	59	45	4	17	7	2	132
Differanse 2018 til 2019	-42	-35	+1	-1	-2	-2	-81
Prosentvis endring	-71 %	-79 %	+14 %	-3 %	-31 %	-100 %	-61 %
Registreringer 2016	124				2		126
Differanse 2016 til 2019	-77				+3		-75
Prosentvis endring	-62 %				+125 %		-59 %
Kjøretøyfordeling (%)							
Registreringer 2019	33 %	18 %	8 %	32 %	9 %	0 %	100 %
Registreringer 2018	45 %	34 %	3 %	13 %	5 %	1 %	100 %
Differanse %-poeng	-12 pp.	-15 pp.	+5 pp.	+19 pp.	+4 pp.	-1 pp.	-
Registreringer 2016	98 %				2 %		100 %
Differanse %-poeng	-7 pp.				+7 pp.		-

Formiddag

Det foreligger ikke data for 2016 på formiddag. Det er marginale endringer i trafikk på formiddagen mot sentrum fra 2018 til 2019. En liten nedgang i trafikk skyldes primært mindre trafikk med varebil. Det slår ut i kjøretøyfordelingen hvor varebiltrafikken går ned og personbiltrafikken går opp sammen med elbil og taxi. Personbil er den største kjøretøygruppen og utgjør 44 % av alle registrerte kjøretøy i 2019 (+8 pp.).

Tabell 68: Sammenligning av formiddagstrafikk fra 2018 til 2019 i Kongens gate, mot sentrum.

Formiddag, mot sentrum	Personbil (ekskl. elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Sum
Trafikkmengder (kjt/t)							
Registreringer 2019	20	8	9	8	1	1	45
Registreringer 2018	21	9	9	18	2	2	59
Differanse 2018 til 2019	-2	-1	+1	-11	-1	-1	-15
Prosentvis endring	-7 %	-12 %	+6 %	-58 %	-67 %	-67 %	-25 %
Kjøretøyfordeling (%)							
Registreringer 2019	44 %	17 %	20 %	17 %	1 %	1 %	100 %
Registreringer 2018	36 %	14 %	14 %	31 %	3 %	3 %	100 %
Differanse %-poeng	+8 pp.	+2 pp.	+6 pp.	-14 pp.	-1 pp.	-1 pp.	-

På formiddagen i retning fra sentrum er ble det registrert like mange kjøretøy i 2018 og 2019. I 2019 ble det imidlertid registrert flere elbiler og taxi til fordel for personbil og lastebil.

Tabell 69: Sammenligning av formiddagstrafikk fra 2018 til 2019 i Kongens gate, fra sentrum.

Formiddag, fra sentrum	Personbil (ekskl. elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Sum
Trafikkmengder (kjt/t)							
Registreringer 2019	22	13	15	37	5	1	92
Registreringer 2018	27	9	10	36	9	1	92
Differanse 2018 til 2019	-5	+4	+5	+1	-4	0	+1
Prosentvis endring	-19 %	+44 %	+50 %	+1 %	-44 %	0 %	+1 %
Kjøretøyfordeling (%)							
Registreringer 2019	24 %	14 %	16 %	40 %	5 %	1 %	100 %
Registreringer 2018	30 %	10 %	11 %	39 %	10 %	1 %	100 %
Differanse %-poeng	-6 pp.	+4 pp.	+5 pp.	+0 pp.	-4 pp.	-0 pp.	-

Ettermiddagsrush

Tabell 70 viser trafikk i Kongens gate mot sentrum i ettermiddagsrushet. For ettermiddagsrushet er det en stor nedgang i trafikk mot sentrum fra 2016 til 2019, der den største nedgangen skjer i perioden 2018 til 2019. Taxi har prosentvis lavest reduksjon fra 2018 til 2019 på 33 %, der de resterende kjøretøytypene har en reduksjon mellom 70 % og 100 %.

Endringene i trafikk påvirker også kjøretøyfordelingen. Som følge av at reduksjonen var lavere for taxi og personbil enn de øvrige kjøretøytypene, øker disse andelen med henholdsvis 12 pp. og 8 pp.. Personbil og elbil er fremdeles de største gruppene og utgjør sammenlagt 72 % av alle registreringene i 2019.

Tabell 70: Sammenligning av ettermiddagsrushet fra 2016 til 2019 i Kongens gate, mot sentrum.

Ettermiddag, mot sentrum	Personbil (ekskl. elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Sum
Trafikkmengder (kjt/t)							
Registreringer 2019	17	10	7	3	1	0	37
Registreringer 2018	60	44	11	36	6	2	158
Differanse 2018 til 2019	-43	-34	-4	-33	-6	-2	-121
Prosentvis endring	-71 %	-78 %	-33 %	-92 %	-92 %	-100 %	-77 %
Registreringer 2016	210				3		213
Differanse 2016 til 2019	-174				-3		-176
Prosentvis endring	-83 %				-83 %		-83 %
Kjøretøyfordeling (%)							
Registreringer 2019	46 %	26 %	19 %	8 %	1 %	0 %	100 %
Registreringer 2018	38 %	28 %	7 %	23 %	4 %	1 %	100 %
Differanse %-poeng	+8 pp.	-2 pp.	+12 pp.	-15 pp.	-2 pp.	-1 pp.	-
Registreringer 2016	99 %				1 %		100 %
Differanse %-poeng	+0 pp.				-0 pp.		-

Tabell 71 viser trafikk i Kongens gate fra sentrum i ettermiddagsrushet. I ettermiddagsrush fra sentrum øker trafikken vesentlig fra 2016 til 2019. I likhet med morgenrush er det i perioden 2018 til 2019 effekten er størst, der veksten i antall kjøretøy er størst for personbil, elbil og varebil. I samme periode har antallet taxier gått ned. Dette medfører at andelen taxi går ned med 22 pp. fra 2018 til 2019, til fordel for elbil og varebil.

Tabell 71: Sammenligning av ettermiddagsrushet fra 2016 til 2019 i Kongens gate, fra sentrum.

Ettermiddag, fra sentrum	Personbil (ekskl. elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Sum
Trafikkmengder (kjt/t)							
Registreringer 2019	56	50	12	38	4	1	159
Registreringer 2018	21	10	17	8	2	2	59
Differanse 2018 til 2019	+36	+40	-6	+30	+3	-2	+101
Prosentvis endring	+173 %	+395 %	-32 %	+400 %	+167 %	-75 %	+172 %
Registreringer 2016	49				1		50
Differanse 2016 til 2019	+106				+4		+109
Prosentvis endring	+215 %				+350 %		+218 %
Kjøretøyfordeling (%)							
Registreringer 2019	35 %	31 %	7 %	24 %	3 %	0 %	100 %
Registreringer 2018	35 %	17 %	29 %	13 %	3 %	3 %	100 %
Differanse %-poeng	+0 pp.	+14 pp.	-22 pp.	+11 pp.	-0 pp.	-3 pp.	-
Registreringer 2016	98 %				2 %		100 %
Differanse %-poeng	-1 pp.				+1 pp.		-

Bilag C: Kjøretøyfordeling i referansesituasjonen

Det ble ikke gjennomført en egen kartlegging av kjøretøyfordelingen i Oslo sentrum for referansesituasjonen, og det forelå begrenset med informasjon i tilgjengelig datagrunnlag. Med bakgrunn i korttidstellingene med registrert kjøretøytype ble det sammenstilt en oversikt over kjøretøyfordelingen inn og ut av sentrum i rushperiodene, vist i tabellen under.

Tabell 72: Kjøretøyfordeling i prosjektområdet i morgenrush i retning inn i sentrum for referansesituasjonen

Gate	Personbil (eks elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Årstall	ÅDT
Olav Vs gate	53 %		6 %	36 %	5 %	0 %	2015	4800
Møllergata	52 %		8 %	31 %	6 %	4 %	2015	5800
Dronningens gate	38 %	5 %	14 %	36 %	7 %	0 %	2016	2300
Biskop Gunnerus' gate	10 %	1 %	46 %	31 %	3 %	24 %	2016	
Rådhusgata	50 %	10 %	5 %	16 %	4 %	15 %	2016	5200
Myntgata øst for Operatunnelen	61 %	8 %	6 %	10 %	11 %	5 %	2016	800
Myntgata vest for Operatunnel	65 %	19 %	2 %	7 %	5 %	2 %	2016	1500
Kongens gate	46 %	23 %	5 %	24 %	3 %	0 %	2016	1100
Tollbugata*	46 %			15 %		40 %	2016	
Gjennomsnitt	47 %	11 %	12 %	23 %	5 %	10 %		

* Tellingen skiller kun mellom lette og tunge kjøretøy

Tabell 73: Kjøretøyfordeling i prosjektområdet i morgenrush i retning ut av sentrum for referansesituasjonen

Gate	Personbil (eks elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Årstall	ÅDT
Olav V gate	61 %		7 %	28 %	4 %	0 %	2015	4800
Biskop Gunnerus' gate	18 %	3 %	26 %	35 %	4 %	18 %	2016	
Rådhusgata	45 %	17 %	12 %	21 %	4 %	1 %	2016	5200
Myntgata øst for Operatunnelen	60 %	21 %	7 %	8 %	2 %	3 %	2016	800
Myntgata vest for Operatunnel	51 %	8 %	10 %	28 %	3 %	0 %	2016	1500
Tollbugata	52 %	14 %	13 %	14 %	3 %	4 %	2016	
Gjennomsnitt	49 %	14 %	10 %	20 %	4 %	8 %		

Tabell 74: Kjøretøysfordeling i prosjektområdet i ettermiddagsrush, retning inn til sentrum for referansesituasjonen

Gate	Personbil (eks elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Årstall	ÅDT
Olav Vs gate**	68 %		20 %	11 %	0 %	0 %	2015	4800
Møllergata**	58 %		30 %	9 %	0 %	2 %	2015	5800
Dronningens gate*	99 %				1 %		2016	2300
Biskop Gunnerus' gate	64 %	8 %	8 %	7 %	3 %	10 %	2016	
Rådhusgata	51 %	6 %	8 %	14 %	2 %	18 %	2016	5200
Myntgata øst for Operatunnelen	64 %	12 %	2 %	10 %	2 %	10 %	2016	800
Myntgata vest for Operatunnel	62 %	13 %	6 %	11 %	1 %	7 %	2016	1500
Kongens gate*	96 %				4 %		2016	1100
Tollbugata*	50 %				6 %	44 %	2016	
Gjennomsnitt	68 %	4 %	8 %	7 %	2 %	10 %		

* Tellingene skiller kun mellom lette og tunge kjøretøy

** Registreringene ble gjort mellom kl. 18-20

Tabell 75: Kjøretøysfordeling i prosjektområdet i ettermiddagsrush, i retning ut av sentrum for referansesituasjonen

Gate	Personbil (eks elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Årstall	ÅDT
Olav V gate**	77 %		17 %	6 %	0 %	0 %	2015	4800
Biskop Gunnerus' gate	73 %	8 %	4 %	7 %	2 %	5 %	2016	
Rådhusgata	57 %	9 %	4 %	12 %	11 %	7 %	2016	5200
Myntgata øst for Operatunnelen	71 %	12 %	6 %	4 %	4 %	3 %	2016	800
Myntgata vest for Operatunnel	60 %	19 %	7 %	9 %	5 %	1 %	2016	1500
Tollbugata	66 %	10 %	6 %	9 %	3 %	6 %	2016	
Gjennomsnitt	67 %	10 %	7 %	8 %	4 %	4 %		

** Registreringen ble gjort mellom kl. 18-20

Om morgenen var andelen lastebiler og varebiler betydelig større enn om ettermiddagen.

Bilag D: Kjøretøyfordeling 2019

Tabell 76– tabell 78 viser den generelle kjøretøysfordelingen for de ulike gatene, skilt mellom morgen, formiddag og ettermiddag. Fordelingen er utregnet ved bruk av de manuelle registreringene.

Tabell 76: Kjøretøyfordeling i prosjektområdet samlet for alle registreringene i morgenrush i 2019

Morgen								
Gate	Personbil (eks. elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Trikk	Time- trafikk
Stortingsgata	12 %	8 %	14 %	19 %	4 %	34 %	9 %	260
Karl Johans gate	21 %	13 %	13 %	38 %	14 %	1 %	0 %	50
Kristian IVs gate	29 %	25 %	3 %	36 %	7 %	0 %	0 %	180
Kristian Augusts gate	10 %	5 %	33 %	12 %	2 %	2 %	37 %	130
Møllergata	31 %	15 %	12 %	36 %	5 %	0 %	0 %	150
Prinsens gate	33 %	14 %	12 %	34 %	8 %	0 %	0 %	160
Dronningens gate	25 %	11 %	17 %	38 %	7 %	2 %	0 %	70
Prinsens gate	4 %	5 %	11 %	14 %	8 %	0 %	58 %	60
Tollbugata	14 %	5 %	13 %	12 %	3 %	54 %	0 %	170
Rådhusgata	42 %	25 %	6 %	23 %	4 %	0 %	0 %	360
Myntgata	32 %	21 %	5 %	36 %	5 %	1 %	0 %	130
Kongens gate	40 %	26 %	6 %	24 %	4 %	0 %	0 %	130
Total	27 %	16 %	11 %	26 %	5 %	10 %	6 %	1 850

Tabell 77: Kjøretøyfordeling i prosjektområdet samlet for alle registreringene for formiddag i 2019

Formiddag								
Gate	Personbil (eks. elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Trikk	Time- trafikk
Stortingsgata	16 %	6 %	23 %	23 %	4 %	21 %	7 %	320
Karl Johans gate	26 %	7 %	18 %	44 %	6 %	0 %	0 %	110
Kristian IVs gate	31 %	10 %	9 %	43 %	8 %	0 %	0 %	260
Kristian Augusts gate	13 %	1 %	34 %	17 %	4 %	2 %	28 %	220
Møllergata	29 %	14 %	24 %	28 %	5 %	0 %	0 %	150
Prinsens gate	27 %	11 %	18 %	38 %	6 %	0 %	0 %	220
Dronningens gate	30 %	16 %	8 %	44 %	2 %	0 %	0 %	120
Prinsens gate	10 %	4 %	6 %	20 %	6 %	0 %	55 %	70
Tollbugata	13 %	9 %	12 %	22 %	5 %	40 %	0 %	170
Rådhusgata	36 %	14 %	14 %	31 %	5 %	0 %	0 %	240
Myntgata	36 %	20 %	5 %	33 %	5 %	0 %	0 %	270
Kongens gate	30 %	15 %	18 %	32 %	4 %	1 %	0 %	140
Total	32 %	13 %	20 %	38 %	6 %	8 %	7 %	2 290

Tabell 78: Kjøretøyfordeling i prosjektområdet samlet for alle registreringene for ettermiddagsrush i 2019

Ettermiddag								
Gate	Personbil (eks.elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Trikk	Time- trafikk
Stortingsgata	17 %	11 %	17 %	13 %	1 %	33 %	8 %	280
Karl Johans gate	28 %	14 %	19 %	33 %	5 %	0 %	0 %	80
Kristian IVs gate	37 %	17 %	13 %	28 %	4 %	1 %	0 %	240
Kristian Augusts gt gate	11 %	6 %	33 %	13 %	0 %	2 %	34 %	200
Møllergata	32 %	21 %	24 %	21 %	1 %	0 %	0 %	150
Prinsens gate	37 %	17 %	18 %	26 %	2 %	0 %	0 %	190
Dronningens gate	40 %	15 %	13 %	32 %	1 %	0 %	0 %	100
Prinsens gate	9 %	3 %	7 %	15 %	8 %	0 %	57 %	60
Tollbugata	18 %	8 %	10 %	13 %	2 %	48 %	0 %	180
Rådhusgata	41 %	21 %	16 %	19 %	2 %	1 %	0 %	160
Myntgata	41 %	37 %	3 %	17 %	1 %	0 %	0 %	360
Kongens gate	37 %	30 %	9 %	21 %	2 %	0 %	0 %	200
Total	36 %	23 %	18 %	24 %	2 %	10 %	7 %	2 200

Bilag E: Kjøretøyfordeling 2016-2019

I 2016 ble ikke kjøretøysfordelingen registrert ved alle registreringspunktene. Det er derfor valgt å kun se på de stedene hvor dette ble registrert. I registreringspunkter hvor det ikke ble skilt mellom personbiler og elbiler, er det valgt å oppgi en felles kjøretøyfordeling for disse.

I tabellene under er det vist en oversikt over den samlede kjøretøyfordelingen for alle registreringene i de gatene der denne informasjonen foreligger for henholdsvis 2016, 2018 og 2019.

Tabell 79 viser kjøretøyfordelingen i tre gater i 2016. For 2016 foreligger det også informasjon om kjøretøyfordelingen i Olav Vs gate, men det er valgt å utelate denne, da det ikke foreligger sammenligningsgrunnlag fra 2019. Registreringene som ble gjennomført i Møllergata skilte ikke mellom personbil og elbil. Disse gruppene er følgelig slått sammen i totalen for alle gatene samlet.

Fra tabellen fremgår det at personbil og elbil utgjør 59 % av alle registreringene, og utgjør følgelig størstedelen av trafikk sammensetningen. Andelen er forholdsvis stabil mellom gatene. Tilsvarende ligger andelen varebiler rundt 20 % for alle gatene. Andelen taxi er betydelig høyere i Møllergata, enn for de øvrige gatene.

Tabell 79: Kjøretøyfordeling i 2016

Gate	Personbil (ekskl. elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	ÅDT
Møllergata	55 %		19 %	20 %	3 %	3 %	5 800
Rådhusgata	51 %	11 %	7 %	16 %	5 %	10 %	5 200
Myntgata	55 %	15 %	6 %	19 %	5 %	0 %	1 400
Total	59 %		13 %	18 %	4 %	6 %	12 400

Tabell 80 viser kjøretøyfordelingen i ni gater i 2018. Stortingsgata og Karl Johans gate markerer seg med ha den klart laveste andelen personbil og elbil, og utgjør henholdsvis 37 % og 38 % av alle registreringene. I motsatt ende ligger Myntgata, der tilsvarende andel ligger på 72 %. Rådhusgata og Kongens gate har også forholdsvis høy personbilandel, og ligger i underkant av 60 %. For de øvrige gatene er mindre variasjoner i kjøretøyfordelingen.

Tabell 80: Kjøretøyfordeling i 2018

Gate	Personbil (ekskl. elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	ÅDT
Stortingsgata	24 %	13 %	30 %	24 %	8 %	1 %	3 900
Karl Johans gate	29 %	10 %	29 %	25 %	6 %	2 %	2 800
Kristian IVs gate	36 %	12 %	19 %	25 %	8 %	0 %	3 600
Møllergata	32 %	14 %	21 %	28 %	5 %	0 %	3 000
Calmeyers gate	34 %	15 %	15 %	31 %	5 %	0 %	2 600
Dronningens gate	35 %	13 %	10 %	36 %	6 %	0 %	2 000
Rådhusgata	36 %	19 %	10 %	24 %	3 %	8 %	5 700
Myntgata	44 %	28 %	7 %	18 %	3 %	0 %	2 300
Kongens gate	37 %	23 %	10 %	23 %	6 %	1 %	2 300
Total	34 %	16 %	17 %	26 %	5 %	2 %	28 200

Tabell 81 viser kjøretøyfordelingen i ni gater i 2019, og er de samme gatene som oppgitt for 2018. Resultatene er følgelig direkte sammenlignbare.

Tilsvarende som i 2018, skiller Stortingsgata og Karl Johans gate seg ut med en betydelig lavere andelen personbil og elbil, og utgjør henholdsvis 26 % og 36 % av alle registreringene. Den lave andelen i Stortingsgata skyldes delvis at busstrafikk ble flyttet tilbake i gaten i 2019 og utgjør en betydelig andel av registreringene (31 %).

Også i 2019 er det Myntgata som har høyest andelen personbil og elbil, og ligger på 66 %. Dette er noe lavere enn hva som ble registrert i 2018. Samtidig er tilsvarende andel økt noe i Rådhusgata og Kongens gate, og ligger på rundt 60 %. For de øvrige gatene er mindre variasjoner i

Trafikkmengden (ÅDT) går generelt ned fra 2018 til 2019. For 2019 er kjøretøyfordelingen tilsvarende som for 2018. Det betyr at det er registrert mest trafikk med personbil og varebil. Forskjellen fra 2018 er at disse kjøretøygruppen nå nærmer seg samme andel. Det skyldes svak vekst i elbil, varebil og buss til fordel for personbiltrafikken.

Tabell 81: Kjøretøyfordeling i 2019

Gate	Personbil (ekskl. elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	ÅDT
Stortingsgata	16 %	9 %	20 %	20 %	3 %	31 %	3 800
Karl Johans gate	26 %	10 %	17 %	39 %	7 %	0 %	1 000
Kristian IVs gate	29 %	13 %	18 %	33 %	7 %	0 %	4 500
Møllergata	31 %	17 %	20 %	28 %	4 %	0 %	2 600
Calmeyers gate	32 %	14 %	16 %	33 %	5 %	0 %	3 100
Dronningens gate	32 %	14 %	12 %	39 %	3 %	1 %	1 600
Rådhusgata	40 %	21 %	10 %	25 %	4 %	0 %	3 300
Myntgata	38 %	28 %	4 %	26 %	3 %	0 %	3 200
Kongens gate	36 %	24 %	11 %	25 %	3 %	0 %	1 900
Total	31 %	17 %	14 %	28 %	4 %	5 %	25 000

I tabellene under vises endringen i kjøretøyfordelingen fra 2016 og 2018 med sammenlignbare gater med registreringene fra 2019. Endringen er oppgitt i prosentpoeng, der gjennomsnittet viser til den gjennomsnittlige endringen i prosentpoeng for alle gatene samlet.

Tabell 82 viser endringene i kjøretøyfordelingen fra 2016 til 2019 i sammenlignbare gater. Fra tabellen fremgår det at det har vært en klart vekst i andelen varebiler i alle gatene, og har i gjennomsnitt økt med 8 prosentpoeng fra 2016 til 2019. Kjøretøytypen med størst reduksjon er buss, som i gjennomsnitt har gått tilbake 4 prosentpoeng. Dette skyldes omlegging av busslinjer, samt at det ikke går rutebuss i Myntgata. Fra tabellen fremgår det også at andelen personbil er redusert betydelig i Rådhusgata og Myntgata, der veksten i andelen elbiler i stor grad utligner reduksjonen.

Tabell 82: Differanse i kjøretøyfordeling mellom 2016 og 2019

Gate	Personbil (ekskl. elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss
Møllergata	-8 pp.		+1 pp.	+8 pp.	+1 pp.	-3 pp.
Rådhusgata	-11 pp.	+10 pp.	+3 pp.	+9 pp.	-2 pp.	-10 pp.
Myntgata	-17 pp.	+13 pp.	-2 pp.	+7 pp.	-2 pp.	+0 pp.
Gjennomsnitt	-2 pp.		+1 pp.	+8 pp.	-1 pp.	-4 pp.

Tabell 83 viser endringene i kjøretøyfordelingen fra 2018 til 2019 i sammenlignbare gater. Fra tabellen fremgår det at størst endring i kjøretøyfordelingen forekommer i Stortingsgata. Dette skyldes den voldsomme veksten i kollektivtrafikk da bussrutene ble flyttet tilbake i gaten. Videre medfører dette en reduksjon for alle de øvrige kjøretøytypene, der taxi har størst tilbakegang med 11 prosentpoeng. Effekten av omleggingen ser man også i Rådhusgata, der andelen buss har gått tilbake med 7 prosentpoeng.

I Karl Johans gate er andelen taxi redusert med 12 prosentpoeng, samtidig som andelen varebil har økt med 14 prosentpoeng.

Hvis man ser på gjennomsnittet for alle gatene samlet, fremgår det at andelen elbiler, varebiler og busser har vokst med 1-4 prosentpoeng. Personbil og taxi er kjøretøytypene med størst tilbakegang, og er begge redusert med 3 prosentpoeng.

Tabell 83: Differanse i kjøretøyfordeling mellom 2018 og 2019

Gate	Personbil (ekskl. elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss
Stortingsgata	-8 pp.	-3 pp.	-11 pp.	-4 pp.	-5 pp.	+30 pp.
Karl Johans gate	-3 pp.	+1 pp.	-12 pp.	+14 pp.	+2 pp.	-1 pp.
Kristian IVs gate	-6 pp.	+1 pp.	-2 pp.	+8 pp.	-1 pp.	-0 pp.
Møllergata	-1 pp.	+3 pp.	-1 pp.	+0 pp.	-1 pp.	+0 pp.
Calmeyers gate	-2 pp.	-1 pp.	+1 pp.	+2 pp.	+0 pp.	0 pp.
Dronningens gate	-3 pp.	+1 pp.	+2 pp.	+3 pp.	-3 pp.	+1 pp.
Rådhusgata	+4 pp.	+2 pp.	+1 pp.	+0 pp.	+0 pp.	-7 pp.
Myntgata	-6 pp.	+1 pp.	-3 pp.	+8 pp.	+0 pp.	+0 pp.
Kongens gate	-1 pp.	+2 pp.	+1 pp.	+2 pp.	-3 pp.	-1 pp.
Gjennomsnitt	-3 pp.	+1 pp.	-3 pp.	+4 pp.	-1 pp.	+2 pp.

Bilag F: Registrering av ulovlig kjøring – en detaljert betraktning

Det ble gjennomført registrering av ulovlig kjøring i 2018 og 2019. I 2018 ble registreringene gjennomført i Skippergata og Stortingsgata, samt i østgående retning i Grensen. I 2019 ble det gjennomført en tilsvarende registrering i Skippergata, hvor det samtidig ble registrert ulovlig kjøring i Kirkeristen fra øst. I tillegg ble det gjennomført en utvidet registrering i Grensen, hvor svingebevegelser i krysset med Møllergata og vestgående trafikk ble registrert. Som følge av endret regulering i Stortingsgata, ble dette registreringspunktet flyttet til Rådhusgata, mellom Rosenkrantz' gate og Akersgata. For Kirkeristen og Rådhusgata foreligger det ikke data fra 2018, og utgår fra sammenligningen.

Grensen

Det er kun mulig å sammenligne registreringen i Grensen mellom 2018 og 2019 i østgående retning. Siden det ikke ble skilt på svingebevegelser i 2018, må det også forutsettes at alle registrerte kjøretøy som ikke er unntatt reguleringen for gjennomkjøring, har kjørt ulovlig. Dette er en usikkerhet i registreringene som gjelder for begge årene, og sammenligningen gjennomføres følgelig på likt grunnlag.

Tabell 84 viser en sammenligning mellom registreringen i Grensen i 2018 og 2019. Det ble registrert 36 flere kjøretøy i 2019, hvor 67 % av økningen skyldes øking innenfor taxi og buss. Resten av økningen skyldes flere varebiler og lastebiler, mens det var en liten nedgang i antallet registrerte personbiler (ekskl. elbil).

Som følge av reduksjonen i personbiler (ekskl. elbil), reduseres andelen ulovlige kjøring for denne kjøretøytypen med 10 prosentpoeng. Økningen kommer hovedsakelig hos lastebiler, der ulovlig kjøring øker med 9 prosentpoeng. Varebiler øker med ett prosentpoeng, og utgjør rett over 60 % av alle ulovlige kjøring for begge årene.

Størst økning i ulovlig kjøring forekommer hos lastebiler, der antallet er mer enn doblet fra 2018 til 2019. Total har andelen ulovlige kjøring økt med 24 %. Som følge av at det også har vært trafikkveksten blant taxi og buss, er den generelle trafikkveksten innenfor registreringsperioden på 72 %. Antallet ulovlige kjøring har følgelig økt mindre enn trafikken generelt.

Tabell 84: Sammenligning av ulovlig kjøring i Grensen i 2018 og 2019.

Morgen		Personbil (ekskl. elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Sum
Registrerte kjøretøy	2019	4	0	41	23	13	5	86
	2018	5	0	21	17	6	1	50
	Endring 2018-2019	-1	0	+20	+6	+7	+4	+36
Andel av alle ulovlige kjøring	2019	8 %	0 %	-	62 %	31 %	-	100 %
	2018	18 %	0 %	-	61 %	21 %	-	100 %
	Endring 2018-2019	-10 pp.	0 pp.	-	+1 pp.	+9 pp.	-	-
Prosentvis endring i ulovlig kjøring 2018-2019		-20%	-	-	+35%	+117%	-	+24%

Skippergata

Tabell 85 viser en sammenligning mellom registreringen i Skippergata i 2018 og 2019. Fra 2018 til 2019 har antallet personbiler (ekskl. elbil) og lastebiler blitt tilnærmet halvert. I 2019 ble det ikke registrert noen busser, mot to i 2018. Samtidig er antallet varebiler, taxier og elbiler økt, der varebiler hadde størst økning med 11 kjøretøy. Totalt ble det registrert syv færre kjøretøy i 2019.

Det har vært en nedgang i antall ulovlige kjøring for samtlige kjøretøytyper. Størst reduksjon er det blant personbiler (ekskl. elbil), som er redusert med 11 kjøretøy. De øvrige kjøretøytypene har en reduksjon på mellom ett og fire kjøretøy. Samlet ble det registrert 19 færre ulovlige kjøring i 2019 sammenlignet med 2018.

Tilsvarende resultat fremgår av endring i prosentandel ulovlig kjøring innenfor hver kjøretøytype. Her fremgår det en reduksjon på mellom 12 og 22 prosentpoeng, der den største reduksjonen er hos personbil (ekskl. elbil). Samlet for alle registreringene har det vært en nedgang i andel ulovlig kjøring på 15 prosentpoeng.

Total er andelen ulovlige kjøring redusert med 31 %. Nedgangen er størst innenfor personbil og lastebil, som begge er redusert med i underkant av 70 % fra 2018.

Relativ endring i ulovlig kjøring, der det tas hensyn til trafikkvekst, viser at andelen ulovlige kjøring er redusert med 26 % fra 2018 til 2019. Størst reduksjon har det vært innenfor kjøretøytypene personbil (ekskl. elbil) og lastebil, som begge utgjør en reduksjon på ca. 40 %. For de øvrige kjøretøytypene ligger tilsvarende reduksjon mellom 21 % og 36 %.

Tabell 85: Sammenligning av ulovlig kjøring i Skippergata i 2018 og 2019.

Morgen		Personbil (ekskl. elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Sum
Registrerte kjøretøy	2019	15	13	25	41	9	0	103
	2018	29	12	21	30	16	2	110
	Endring 2018-2019	-14	+1	+4	+11	-7	-2	-7
Antall ulovlig kjøring	2019	5	6	15	14	2	-	42
	2018	16	7	16	16	6	-	61
	Endring 2018-2019	-11	-1	-1	-2	-4	-	-19
Andel ulovlig kjøring	2019	33 %	46 %	60 %	34 %	22 %	-	41 %
	2018	55 %	58 %	76 %	53 %	38 %	-	55 %
	Endring 2018-2019	-22 pp.	-12 pp.	-16 pp.	-19 pp.	-15 pp.	-	-15 pp.
Andel av alle ulovlige kjøring	2019	12 %	14 %	36 %	33 %	5 %	-	100 %
	2018	26 %	11 %	26 %	26 %	10 %	-	100 %
	Endring 2018-2019	-14 pp.	+3 pp.	+9 pp.	+7 pp.	-5 pp.	-	-
Prosentvis endring i ulovlig kjøring 2018-2019		-69%	-14%	-6%	-13%	-67%	-	-31%
Relativ endring i ulovlig kjøring 2018-2019		-40%	-21%	-21%	-36%	-41%	-	-26%

Bilag G: Rådata trafikkregistreringer 2019

I dette bilaget rapporteres rådata til alle tellinger som er gjennomført i 2019. Tellingene er gjennomført med kvartersoppløsning. Gjennomsnittlig timestrafikk (kjt/t) er oppgitt på slutten av hver periode.

Prinsens gate mot sentrum.....	61
Prinsens gate fra sentrum.....	62
Tollbugata mot sentrum.....	63
Tollbugata fra sentrum.....	64
Calmeyers gate mot Youngstorget	65
Calmeyers gate fra Youngstorget	66
Dronningens gate	67
Møllergata.....	68
Karl Johans gate mot sentrum.....	69
Karl Johans gate fra sentrum.....	70
Stortingsgata mot sentrum.....	71
Stortingsgata fra sentrum	72
Kristian IVs gate mot sentrum.....	73
Kristian IVs gate fra sentrum	74
Kristian Augusts gate mot sentrum.....	75
Kristian Augusts gate fra sentrum.....	76
Rådhusgata	77
Kongens gate mot sentrum.....	78
Kongens gate fra sentrum	79
Myntgata.....	80

Prinsens gate mot sentrum

Periode	Personbil (eks.elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Sum
Morgen							
07:00-07:15	0	0	0	0	1	0	1
07:15-07:30	0	0	0	0	1	0	1
07:30-07:45	0	1	2	1	0	0	4
07:45-08:00	0	0	0	1	0	0	1
08:00-08:15	0	0	1	2	1	0	4
08:15-08:30	0	1	0	1	0	0	2
08:30-08:45	1	1	1	0	0	0	3
08:45-09:00	0	1	2	1	0	0	4
Gj.snitt (kjt/t)	1	2	3	3	2	0	10
Formiddag							
11:00-11:15	2	0	0	2	1	0	5
11:15-11:30	0	0	1	2	0	0	3
11:30-11:45	1	2	0	0	0	0	3
11:45-12:00	1	0	0	3	0	0	4
12:00-12:15	0	0	0	0	0	0	0
12:15-12:30	0	0	1	1	1	0	3
12:30-12:45	0	1	0	0	1	0	2
12:45-13:00	1	0	0	2	0	0	3
Gj.snitt (kjt/t)	3	2	1	5	2	0	12
Ettermiddag							
15:00-15:15	0	1	1	0	0	0	2
15:15-15:30	1	0	1	2	1	0	5
15:30-15:45	0	0	0	2	1	0	3
15:45-16:00	0	0	2	3	0	0	5
16:00-16:15	0	0	0	0	0	0	0
16:15-16:30	0	0	0	0	1	0	1
16:30-16:45	0	0	2	1	0	0	3
16:45-17:00	2	0	0	0	0	0	2
Gj.snitt (kjt/t)	2	1	3	4	2	0	11

Prinsens gate fra sentrum

Periode	Personbil (eks.elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Sum
Morgen							
07:00-07:15	0	1	0	0	1	0	2
07:15-07:30	0	0	0	2	0	0	2
07:30-07:45	0	0	0	2	2	0	4
07:45-08:00	0	0	0	2	2	0	4
08:00-08:15	0	0	2	0	0	0	2
08:15-08:30	2	0	1	1	1	0	5
08:30-08:45	1	1	2	2	0	0	6
08:45-09:00	0	0	1	1	0	0	2
Gj.snitt (kjt/t)	2	1	3	5	3	0	14
Formiddag							
11:00-11:15	1	0	0	6	0	0	7
11:15-11:30	1	0	3	3	1	0	8
11:30-11:45	3	1	1	1	1	0	7
11:45-12:00	3	0	1	2	2	0	8
12:00-12:15	0	0	0	1	0	0	1
12:15-12:30	0	0	0	0	0	0	0
12:30-12:45	0	0	1	1	1	0	3
12:45-13:00	1	1	0	4	1	0	7
Gj.snitt (kjt/t)	5	1	3	9	3	0	21
Ettermiddag							
15:00-15:15	1	0	0	0	1	0	2
15:15-15:30	1	2	1	1	1	0	6
15:30-15:45	1	0	0	1	3	0	5
15:45-16:00	0	0	0	1	1	0	2
16:00-16:15	0	0	0	1	0	0	1
16:15-16:30	2	1	0	1	1	0	5
16:30-16:45	3	0	1	2	0	0	6
16:45-17:00	0	0	1	3	0	0	4
Gj.snitt (kjt/t)	4	2	2	5	4	0	16

Tollbugata mot sentrum

Periode	Personbil (eks.elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Sum
Morgen							
07:00-07:15	2	0	1	1	0	9	13
07:15-07:30	7	2	3	1	0	10	23
07:30-07:45	2	2	6	6	0	11	27
07:45-08:00	0	2	8	3	1	10	24
08:00-08:15	7	3	5	4	1	11	31
08:15-08:30	1	1	2	2	0	11	17
08:30-08:45	5	0	6	8	1	8	28
08:45-09:00	5	1	7	1	2	11	27
Gj.snitt (kjt/t)	15	6	19	13	3	41	95
Formiddag							
11:00-11:15	7	1	4	11	2	8	33
11:15-11:30	3	2	5	6	1	9	26
11:30-11:45	7	7	6	10	4	9	43
11:45-12:00	3	3	7	4	3	7	27
12:00-12:15	2	1	4	7	0	11	25
12:15-12:30	2	1	4	2	0	7	16
12:30-12:45	8	1	0	9	3	10	31
12:45-13:00	5	4	5	10	0	8	32
Gj.snitt (kjt/t)	19	10	18	30	7	35	117
Ettermiddag							
15:00-15:15	10	2	3	10	1	11	37
15:15-15:30	8	2	6	13	2	15	46
15:30-15:45	4	4	2	2	0	10	22
15:45-16:00	7	1	9	3	0	14	34
16:00-16:15	7	6	5	6	1	11	36
16:15-16:30	8	4	2	1	2	13	30
16:30-16:45	6	6	2	3	0	10	27
16:45-17:00	7	2	3	1	0	11	24
Gj.snitt (kjt/t)	29	14	16	20	3	48	128

Tollbugata fra sentrum

Periode	Personbil (eks.elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Sum
Morgen							
07:00-07:15	0	0	0	0	0	10	10
07:15-07:30	2	1	0	3	1	13	20
07:30-07:45	3	0	1	2	0	12	18
07:45-08:00	3	0	1	1	0	11	16
08:00-08:15	0	0	0	3	2	11	16
08:15-08:30	3	1	1	1	0	12	18
08:30-08:45	1	0	0	3	0	13	17
08:45-09:00	4	3	1	1	1	16	26
Gj.snitt (kjt/t)	8	3	2	7	2	49	71
Formiddag							
11:00-11:15	0	3	1	1	0	8	13
11:15-11:30	2	0	1	4	1	6	14
11:30-11:45	4	2	1	3	0	9	19
11:45-12:00	1	1	1	1	0	11	15
12:00-12:15	0	2	1	2	0	10	15
12:15-12:30	0	2	0	3	0	8	13
12:30-12:45	0	0	0	3	2	9	14
12:45-13:00	0	2	0	0	0	6	8
Gj.snitt (kjt/t)	4	6	3	9	2	34	56
Ettermiddag							
15:00-15:15	2	1	0	3	0	9	15
15:15-15:30	0	0	1	3	0	10	14
15:30-15:45	0	0	0	2	1	6	9
15:45-16:00	0	0	1	0	1	12	14
16:00-16:15	1	0	0	0	0	11	12
16:15-16:30	0	0	1	0	0	8	9
16:30-16:45	2	0	0	0	0	10	12
16:45-17:00	1	1	2	0	0	11	15
Gj.snitt (kjt/t)	3	1	3	4	1	39	50

Calmeyers gate mot Youngstorget

Periode	Personbil (eks.elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Sum
Morgen							
07:00-07:15	7	2	2	6	1	0	18
07:15-07:30	5	2	5	6	2	0	20
07:30-07:45	6	5	6	9	2	0	28
07:45-08:00	16	7	0	3	0	0	26
08:00-08:15	13	5	1	4	3	0	26
08:15-08:30	7	2	3	5	1	0	18
08:30-08:45	7	5	2	8	2	0	24
08:45-09:00	9	6	5	7	1	0	28
Gj.snitt (kjt/t)	35	17	12	24	6	0	94
Formiddag							
11:00-11:15	7	2	4	8	2	0	23
11:15-11:30	2	3	6	16	4	0	31
11:30-11:45	8	3	4	9	2	0	26
11:45-12:00	11	3	3	10	1	0	28
12:00-12:15	4	2	9	6	1	0	22
12:15-12:30	10	2	3	9	0	0	24
12:30-12:45	9	2	5	12	3	0	31
12:45-13:00	14	5	8	15	1	0	43
Gj.snitt (kjt/t)	33	11	21	43	7	0	114
Ettermiddag							
15:00-15:15	8	2	2	2	1	0	15
15:15-15:30	7	6	5	7	1	0	26
15:30-15:45	5	3	3	8	0	0	19
15:45-16:00	5	4	4	3	0	0	16
16:00-16:15	10	1	3	4	2	0	20
16:15-16:30	7	5	11	4	1	0	28
16:30-16:45	6	3	5	9	1	0	24
16:45-17:00	6	0	6	8	0	0	20
Gj.snitt (kjt/t)	27	12	20	23	3	0	84

..

Calmeyers gate fra Youngstorget

Periode	Personbil (eks.elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Sum
Morgen							
07:00-07:15	5	0	1	8	1	0	15
07:15-07:30	2	1	0	8	1	0	12
07:30-07:45	5	2	1	12	2	0	22
07:45-08:00	5	2	1	6	1	0	15
08:00-08:15	6	2	3	5	4	0	20
08:15-08:30	3	0	0	4	4	0	11
08:30-08:45	5	3	4	8	1	0	21
08:45-09:00	3	1	3	9	0	0	16
Gj.snitt (kjt/t)	17	6	7	30	7	0	66
Formiddag							
11:00-11:15	4	3	1	10	3	0	21
11:15-11:30	4	4	7	15	3	0	33
11:30-11:45	5	2	3	11	1	0	22
11:45-12:00	11	6	5	7	0	0	29
12:00-12:15	8	2	5	11	2	0	28
12:15-12:30	9	6	1	7	1	0	24
12:30-12:45	3	2	6	8	0	0	19
12:45-13:00	8	1	8	10	2	0	29
Gj.snitt (kjt/t)	26	13	18	40	6	0	103
Ettermiddag							
15:00-15:15	14	4	4	8	0	0	30
15:15-15:30	13	5	5	8	0	0	31
15:30-15:45	8	4	5	5	1	0	23
15:45-16:00	8	7	4	7	1	0	27
16:00-16:15	12	8	2	6	0	0	28
16:15-16:30	7	7	4	7	1	0	26
16:30-16:45	16	5	4	5	0	0	30
16:45-17:00	9	2	2	8	0	0	21
Gj.snitt (kjt/t)	44	21	15	27	2	0	108

Dronningens gate

Periode	Personbil (eks.elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Sum
Morgen							
07:00-07:15	2	1	2	3	0	0	8
07:15-07:30	7	2	1	4	1	0	15
07:30-07:45	2	3	3	4	0	1	13
07:45-08:00	1	1	4	11	0	2	19
08:00-08:15	7	4	2	6	3	0	22
08:15-08:30	2	1	4	11	1	0	19
08:30-08:45	6	1	5	6	2	0	20
08:45-09:00	8	2	2	8	2	0	22
Gj.snitt (kjt/t)	18	8	12	27	5	2	69
Formiddag							
11:00-11:15	8	6	2	19	1	0	36
11:15-11:30	4	6	0	6	0	0	16
11:30-11:45	13	5	0	17	2	0	37
11:45-12:00	4	3	5	12	1	0	25
12:00-12:15	10	4	5	11	0	0	30
12:15-12:30	7	4	3	11	2	0	27
12:30-12:45	7	5	2	13	0	0	27
12:45-13:00	19	6	2	18	0	0	45
Gj.snitt (kjt/t)	36	20	10	54	3	0	122
Ettermiddag							
15:00-15:15	9	2	1	14	0	0	26
15:15-15:30	7	6	6	12	0	0	31
15:30-15:45	11	4	5	6	0	0	26
15:45-16:00	8	5	2	8	0	0	23
16:00-16:15	11	3	1	1	1	0	17
16:15-16:30	11	5	2	9	0	0	27
16:30-16:45	11	3	5	8	0	0	27
16:45-17:00	10	1	3	5	0	0	19
Gj.snitt (kjt/t)	39	15	13	32	1	0	98

Møllergata

Periode	Personbil (eks.elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Sum
Morgen							
07:00-07:15	5	4	3	7	2	0	21
07:15-07:30	11	4	1	12	1	0	29
07:30-07:45	12	8	1	11	3	1	36
07:45-08:00	13	3	7	8	2	0	33
08:00-08:15	11	10	6	16	2	0	45
08:15-08:30	14	1	1	17	2	0	35
08:30-08:45	13	6	6	13	1	0	39
08:45-09:00	14	8	11	23	2	0	58
Gj.snitt (kjt/t)	47	22	18	54	8	1	148
Formiddag							
11:00-11:15	12	6	11	9	0	0	38
11:15-11:30	11	5	6	10	6	0	38
11:30-11:45	11	6	7	11	1	0	36
11:45-12:00	15	6	11	12	1	0	45
12:00-12:15	7	5	8	8	3	0	31
12:15-12:30	7	9	10	8	1	0	35
12:30-12:45	12	1	6	13	2	0	34
12:45-13:00	10	3	13	10	1	0	37
Gj.snitt (kjt/t)	43	21	36	41	8	0	147
Ettermiddag							
15:00-15:15	11	10	8	9	0	0	38
15:15-15:30	4	9	16	12	0	0	41
15:30-15:45	16	4	10	7	1	0	38
15:45-16:00	12	11	8	12	1	0	44
16:00-16:15	18	8	10	10	1	0	47
16:15-16:30	15	9	3	6	0	0	33
16:30-16:45	10	6	6	4	1	0	27
16:45-17:00	8	4	11	3	0	0	26
Gj.snitt (kjt/t)	47	31	36	32	2	0	147

Karl Johans gate mot sentrum

Periode	Personbil (eks.elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Sum
Morgen							
07:00-07:15	1	0	1	1	0	0	3
07:15-07:30	2	1	0	0	2	0	5
07:30-07:45	2	0	0	2	0	0	4
07:45-08:00	2	1	2	1	0	0	6
08:00-08:15	0	1	1	1	0	0	3
08:15-08:30	2	2	1	0	1	0	6
08:30-08:45	0	0	1	5	0	0	6
08:45-09:00	1	1	1	0	1	0	4
Gj.snitt (kjt/t)	5	3	4	5	2	0	19
Formiddag							
11:00-11:15	5	1	2	4	2	0	14
11:15-11:30	1	0	0	4	0	0	5
11:30-11:45	3	0	1	3	0	0	7
11:45-12:00	0	0	2	3	1	0	6
12:00-12:15	0	2	1	4	0	0	7
12:15-12:30	3	0	2	7	0	0	12
12:30-12:45	1	0	0	2	0	0	3
12:45-13:00	5	1	0	3	1	0	10
Gj.snitt (kjt/t)	9	2	4	15	2	0	32
Ettermiddag							
15:00-15:15	3	1	3	2	1	0	10
15:15-15:30	6	0	1	5	0	0	12
15:30-15:45	1	1	0	3	0	0	5
15:45-16:00	0	1	1	2	1	0	5
16:00-16:15	3	0	1	2	1	0	7
16:15-16:30	3	0	2	1	1	0	7
16:30-16:45	0	0	0	0	0	0	0
16:45-17:00	0	0	2	1	0	0	3
Gj.snitt (kjt/t)	8	2	5	8	2	0	25

Karl Johans gate fra sentrum

Periode	Personbil (eks.elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Sum
Morgen							
07:00-07:15	2	1	2	3	1	0	9
07:15-07:30	0	0	0	1	2	1	4
07:30-07:45	1	0	0	5	3	0	9
07:45-08:00	1	0	0	0	3	0	4
08:00-08:15	0	0	1	6	1	0	8
08:15-08:30	2	2	2	6	0	0	12
08:30-08:45	2	0	0	2	1	0	5
08:45-09:00	4	4	1	7	0	0	16
Gj.snitt (kjt/t)	6	4	3	15	6	1	34
Formiddag							
11:00-11:15	5	2	5	10	1	0	23
11:15-11:30	7	0	2	8	1	0	18
11:30-11:45	8	1	3	6	2	0	20
11:45-12:00	7	2	2	10	0	0	21
12:00-12:15	1	0	8	9	1	0	19
12:15-12:30	3	0	4	8	2	0	17
12:30-12:45	5	4	5	6	0	0	20
12:45-13:00	2	1	1	6	1	0	11
Gj.snitt (kjt/t)	19	5	15	32	4	0	75
Ettermiddag							
15:00-15:15	1	2	5	6	0	0	14
15:15-15:30	2	0	0	6	3	0	11
15:30-15:45	9	5	2	4	0	0	20
15:45-16:00	1	2	3	4	0	0	10
16:00-16:15	3	5	1	3	1	0	13
16:15-16:30	3	1	6	7	1	0	18
16:30-16:45	5	4	3	1	0	0	13
16:45-17:00	6	1	2	8	0	0	17
Gj.snitt (kjt/t)	15	10	11	20	3	0	58

Stortingsgata mot sentrum

Periode	Personbil (eks.elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Sum
Morgen							
07:00-07:15	6	2	3	12	3	9	35
07:15-07:30	6	0	4	4	3	11	28
07:30-07:45	8	1	7	7	1	9	33
07:45-08:00	3	4	7	5	0	8	27
08:00-08:15	7	6	3	8	3	12	39
08:15-08:30	3	6	3	6	0	10	28
08:30-08:45	4	9	7	9	2	9	40
08:45-09:00	12	6	10	7	1	11	47
Gj.snitt (kjt/t)	25	17	22	29	7	40	139
Formiddag							
11:00-11:15	11	3	10	13	3	7	47
11:15-11:30	3	0	9	12	0	12	36
11:30-11:45	8	5	12	9	4	7	45
11:45-12:00	10	4	9	6	1	10	40
12:00-12:15	11	4	12	13	4	6	50
12:15-12:30	11	4	10	15	1	9	50
12:30-12:45	8	1	16	10	2	9	46
12:45-13:00	4	2	11	5	0	10	32
Gj.snitt (kjt/t)	33	12	45	42	8	35	173
Ettermiddag							
15:00-15:15	7	3	9	8	0	13	40
15:15-15:30	5	6	7	8	0	12	38
15:30-15:45	7	8	6	5	0	15	41
15:45-16:00	11	5	9	6	0	13	44
16:00-16:15	3	7	9	3	1	12	35
16:15-16:30	5	2	6	2	0	13	28
16:30-16:45	4	1	11	2	0	12	30
16:45-17:00	7	2	6	2	1	13	31
Gj.snitt (kjt/t)	25	17	32	18	1	52	144

Stortingsgata fra sentrum

Periode	Personbil (eks.elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Sum
Morgen							
07:00-07:15	1	1	2	9	1	8	22
07:15-07:30	2	1	2	1	4	12	22
07:30-07:45	2	1	6	5	0	10	24
07:45-08:00	0	0	4	4	1	16	25
08:00-08:15	1	0	3	5	1	13	23
08:15-08:30	3	0	1	2	0	14	20
08:30-08:45	3	2	6	8	0	12	31
08:45-09:00	0	4	6	6	1	13	30
Gj.snitt (kjt/t)	6	5	15	20	4	49	99
Formiddag							
11:00-11:15	2	0	7	14	4	9	36
11:15-11:30	3	5	3	9	0	9	29
11:30-11:45	0	2	7	2	1	7	19
11:45-12:00	3	2	10	8	0	10	33
12:00-12:15	7	1	6	8	1	10	33
12:15-12:30	6	3	6	10	2	7	34
12:30-12:45	9	3	10	5	1	9	37
12:45-13:00	6	2	8	8	1	8	33
Gj.snitt (kjt/t)	18	9	29	32	5	35	127
Ettermiddag							
15:00-15:15	6	4	2	3	1	9	25
15:15-15:30	5	4	1	3	0	11	24
15:30-15:45	6	2	0	8	0	14	30
15:45-16:00	5	3	6	4	0	2	20
16:00-16:15	9	3	9	7	0	14	42
16:15-16:30	6	3	5	6	1	10	31
16:30-16:45	7	4	6	5	0	9	31
16:45-17:00	6	4	3	1	1	13	28
Gj.snitt (kjt/t)	25	14	16	19	2	41	116

Kristian IVs gate mot sentrum

Periode	Personbil (eks.elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Sum
Morgen							
07:00-07:15	4	2	0	11	1	0	18
07:15-07:30	5	3	1	6	2	0	17
07:30-07:45	4	5	0	8	3	0	20
07:45-08:00	7	7	0	7	1	0	22
08:00-08:15	9	7	1	7	1	0	25
08:15-08:30	7	6	0	4	3	0	20
08:30-08:45	11	4	2	10	0	0	27
08:45-09:00	7	13	2	14	2	0	38
Gj.snitt (kjt/t)	27	24	3	34	7	0	94
Formiddag							
11:00-11:15	9	3	2	7	2	0	23
11:15-11:30	5	2	2	5	1	0	15
11:30-11:45	6	2	1	7	1	0	17
11:45-12:00	10	3	4	16	3	0	36
12:00-12:15	7	1	4	11	2	0	25
12:15-12:30	8	1	3	14	2	0	28
12:30-12:45	9	2	2	22	1	0	36
12:45-13:00	8	6	0	4	4	0	22
Gj.snitt (kjt/t)	31	10	9	43	8	0	101
Ettermiddag							
15:00-15:15	11	3	3	7	2	0	26
15:15-15:30	8	1	3	8	2	0	22
15:30-15:45	6	1	5	8	0	1	21
15:45-16:00	6	2	3	3	1	0	15
16:00-16:15	7	2	2	5	0	0	16
16:15-16:30	8	5	1	4	0	0	18
16:30-16:45	4	6	2	4	1	0	17
16:45-17:00	7	7	2	5	0	0	21
Gj.snitt (kjt/t)	29	14	11	22	3	1	78

Kristian IVs gate fra sentrum

Periode	Personbil (eks.elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Sum
Morgen							
07:00-07:15	0	1	1	6	2	0	10
07:15-07:30	2	0	6	6	3	0	17
07:30-07:45	4	1	4	2	3	0	14
07:45-08:00	7	8	10	10	1	0	36
08:00-08:15	4	4	5	10	3	0	26
08:15-08:30	7	0	2	10	5	0	24
08:30-08:45	4	3	5	5	2	0	19
08:45-09:00	1	2	8	8	3	0	22
Gj.snitt (kjt/t)	15	10	21	29	11	0	84
Formiddag							
11:00-11:15	9	2	18	19	4	0	52
11:15-11:30	4	4	12	14	5	1	40
11:30-11:45	7	0	8	17	3	0	35
11:45-12:00	6	3	5	12	4	0	30
12:00-12:15	10	3	9	12	3	1	38
12:15-12:30	12	2	7	18	2	0	41
12:30-12:45	14	0	10	16	0	0	40
12:45-13:00	13	3	10	19	4	0	49
Gj.snitt (kjt/t)	38	9	40	64	13	1	163
Ettermiddag							
15:00-15:15	20	2	12	9	2	0	45
15:15-15:30	17	1	8	11	3	0	40
15:30-15:45	20	4	8	8	4	0	44
15:45-16:00	10	1	11	7	0	1	30
16:00-16:15	14	12	13	7	1	0	47
16:15-16:30	13	10	4	15	0	0	42
16:30-16:45	15	7	8	4	0	1	35
16:45-17:00	12	10	9	1	1	0	33
Gj.snitt (kjt/t)	61	24	37	31	6	1	158

Kristian Augusts gate mot sentrum

Periode	Personbil (eks.elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Sum
Morgen							
07:00-07:15	0	0	1	0	0	0	1
07:15-07:30	1	0	0	1	0	1	3
07:30-07:45	1	0	3	0	1	0	5
07:45-08:00	1	1	2	1	0	1	6
08:00-08:15	3	1	4	2	1	0	11
08:15-08:30	0	0	9	1	0	1	11
08:30-08:45	3	0	1	0	0	0	4
08:45-09:00	3	2	7	1	0	1	14
Gj.snitt (kjt/t)	6	2	14	3	1	2	28
Formiddag							
11:00-11:15	2	0	2	2	0	0	6
11:15-11:30	3	0	4	2	1	1	11
11:30-11:45	1	0	6	2	1	0	10
11:45-12:00	2	0	2	3	0	1	8
12:00-12:15	3	0	8	5	0	0	16
12:15-12:30	2	0	4	1	1	0	8
12:30-12:45	0	0	6	1	1	1	9
12:45-13:00	1	0	2	2	0	1	6
Gj.snitt (kjt/t)	7	0	17	9	2	2	37
Ettermiddag							
15:00-15:15	0	0	4	0	0	0	4
15:15-15:30	1	0	5	1	0	1	8
15:30-15:45	0	0	3	2	0	0	5
15:45-16:00	1	0	2	0	0	1	4
16:00-16:15	0	1	3	0	0	0	4
16:15-16:30	0	0	7	1	0	1	9
16:30-16:45	0	1	7	0	0	0	8
16:45-17:00	1	0	2	0	0	1	4
Gj.snitt (kjt/t)	2	1	17	2	0	2	23

Kristian Augusts gate fra sentrum

Periode	Personbil (eks.elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Sum
Morgen							
07:00-07:15	1	0	5	4	0	0	10
07:15-07:30	0	0	4	1	1	0	6
07:30-07:45	1	0	3	4	0	0	8
07:45-08:00	0	0	4	1	1	0	6
08:00-08:15	1	1	5	0	0	0	7
08:15-08:30	3	1	7	4	0	0	15
08:30-08:45	0	1	4	1	0	0	6
08:45-09:00	1	2	7	2	0	0	12
Gj.snitt (kjt/t)	4	3	20	9	1	0	35
Formiddag							
11:00-11:15	1	0	3	1	0	0	5
11:15-11:30	3	0	5	2	1	1	12
11:30-11:45	3	0	3	4	0	0	10
11:45-12:00	1	0	10	5	1	0	17
12:00-12:15	3	1	7	7	0	0	18
12:15-12:30	6	0	6	3	2	0	17
12:30-12:45	3	0	12	4	0	0	19
12:45-13:00	1	1	9	1	2	0	14
Gj.snitt (kjt/t)	11	1	28	14	3	1	56
Ettermiddag							
15:00-15:15	6	3	4	7	0	0	20
15:15-15:30	2	2	7	2	0	0	13
15:30-15:45	3	0	4	6	1	0	14
15:45-16:00	1	1	3	2	0	0	7
16:00-16:15	1	0	3	2	0	0	6
16:15-16:30	1	0	6	1	0	0	8
16:30-16:45	3	2	4	1	0	0	10
16:45-17:00	2	2	3	2	0	0	9
Gj.snitt (kjt/t)	10	5	17	12	1	0	44

Rådhusgata

Periode	Personbil (eks.elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Sum
Morgen							
07:00-07:15	37	15	1	29	0	0	82
07:15-07:30	31	19	3	25	9	0	87
07:30-07:45	40	23	6	15	1	0	85
07:45-08:00	28	27	6	29	4	0	94
08:00-08:15	45	24	6	15	2	0	92
08:15-08:30	36	21	7	12	9	0	85
08:30-08:45	46	24	5	15	2	0	92
08:45-09:00	42	28	7	26	1	0	104
Gj.snitt (kjt/t)	153	91	21	83	14	0	361
Formiddag							
11:00-11:15	22	8	7	20	3	0	60
11:15-11:30	20	3	7	18	3	0	51
11:30-11:45	25	15	7	25	4	1	77
11:45-12:00	25	4	16	9	5	0	59
12:00-12:15	23	6	6	19	3	0	57
12:15-12:30	20	7	8	15	3	1	54
12:30-12:45	20	13	7	21	1	0	62
12:45-13:00	15	11	6	20	0	0	52
Gj.snitt (kjt/t)	85	34	32	74	11	1	236
Ettermiddag							
15:00-15:15	18	9	9	8	0	0	44
15:15-15:30	11	3	4	14	1	0	33
15:30-15:45	18	8	7	10	0	0	43
15:45-16:00	18	16	3	5	0	1	43
16:00-16:15	12	7	7	6	0	0	32
16:15-16:30	17	7	8	9	3	0	44
16:30-16:45	22	8	8	4	0	0	42
16:45-17:00	19	11	8	7	2	1	48
Gj.snitt (kjt/t)	68	35	27	32	3	1	165

Kongens gate mot sentrum

Periode	Personbil (eks.elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Sum
Morgen							
07:00-07:15	5	4	0	2	0	0	11
07:15-07:30	16	7	3	3	0	0	29
07:30-07:45	10	9	1	0	0	0	20
07:45-08:00	9	2	0	10	0	1	22
08:00-08:15	8	6	1	1	0	0	16
08:15-08:30	3	4	0	4	0	0	11
08:30-08:45	8	10	1	5	1	0	25
08:45-09:00	9	4	1	2	0	0	16
Gj.snitt (kjt/t)	34	23	4	14	1	1	75
Formiddag							
11:00-11:15	2	2	2	4	0	0	10
11:15-11:30	8	1	5	1	0	0	15
11:30-11:45	6	5	0	3	0	1	15
11:45-12:00	5	2	1	1	1	0	10
12:00-12:15	3	0	0	0	0	0	3
12:15-12:30	8	0	2	0	0	0	10
12:30-12:45	4	3	5	3	0	0	15
12:45-13:00	3	2	3	3	0	0	11
Gj.snitt (kjt/t)	20	8	9	8	1	1	45
Ettermiddag							
15:00-15:15	7	2	0	3	1	0	13
15:15-15:30	1	3	3	0	0	0	7
15:30-15:45	2	3	0	0	0	0	5
15:45-16:00	3	2	3	2	0	0	10
16:00-16:15	7	1	0	1	0	0	9
16:15-16:30	4	0	4	0	0	0	8
16:30-16:45	6	5	3	0	0	0	14
16:45-17:00	4	3	1	0	0	0	8
Gj.snitt (kjt/t)	17	10	7	3	1	0	37

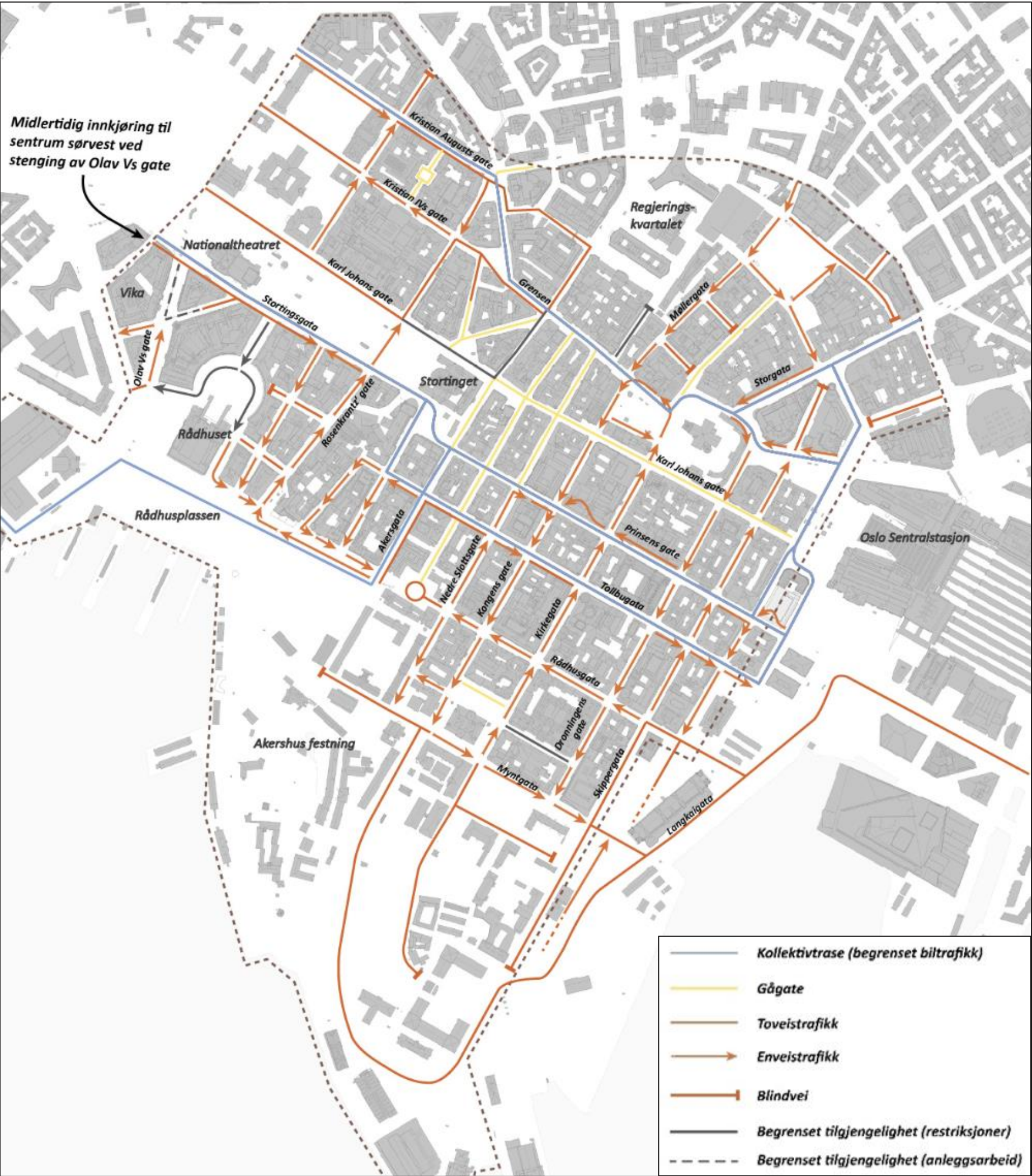
Kongens gate fra sentrum

Periode	Personbil (eks.elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Sum
Morgen							
07:00-07:15	3	0	1	1	1	0	6
07:15-07:30	8	0	1	6	1	0	16
07:30-07:45	2	3	2	6	1	0	14
07:45-08:00	6	4	0	6	1	0	17
08:00-08:15	1	4	0	1	1	0	7
08:15-08:30	3	3	1	7	1	0	15
08:30-08:45	3	1	2	2	2	0	10
08:45-09:00	8	4	1	4	1	0	18
Gj.snitt (kjt/t)	17	10	4	17	5	0	52
Formiddag							
11:00-11:15	7	6	4	14	5	0	36
11:15-11:30	3	2	1	11	0	1	18
11:30-11:45	4	6	1	10	1	0	22
11:45-12:00	8	1	3	6	1	0	19
12:00-12:15	6	2	9	11	0	0	28
12:15-12:30	4	3	3	7	1	0	18
12:30-12:45	4	3	6	10	1	0	24
12:45-13:00	8	3	3	4	1	0	19
Gj.snitt (kjt/t)	22	13	15	37	5	1	92
Ettermiddag							
15:00-15:15	18	11	4	12	0	0	45
15:15-15:30	11	17	6	12	1	0	47
15:30-15:45	20	14	3	9	1	1	48
15:45-16:00	13	15	0	12	1	0	41
16:00-16:15	10	13	1	9	0	0	33
16:15-16:30	17	9	3	9	1	0	39
16:30-16:45	14	14	3	8	1	0	40
16:45-17:00	9	6	3	4	3	0	25
Gj.snitt (kjt/t)	56	50	12	38	4	1	159

Myntgata

Periode	Personbil (eks.elbil)	Elbil	Taxi	Varebil	Lastebil	Buss	Sum
Morgen							
07:00-07:15	4	0	1	11	2	0	18
07:15-07:30	12	6	1	4	4	0	27
07:30-07:45	15	7	0	13	2	1	38
07:45-08:00	9	3	4	10	0	1	27
08:00-08:15	10	5	2	15	1	1	34
08:15-08:30	9	8	2	8	3	0	30
08:30-08:45	10	14	1	15	0	0	40
08:45-09:00	11	11	1	15	1	0	39
Gj.snitt (kjt/t)	40	27	6	46	7	2	127
Formiddag							
11:00-11:15	11	6	0	26	1	0	44
11:15-11:30	36	14	3	20	8	0	81
11:30-11:45	29	13	4	32	7	1	86
11:45-12:00	22	16	4	17	2	0	61
12:00-12:15	24	15	4	18	2	0	63
12:15-12:30	20	11	3	21	4	0	59
12:30-12:45	30	19	5	20	1	0	75
12:45-13:00	21	13	3	22	2	0	61
Gj.snitt (kjt/t)	97	54	13	88	14	1	265
Ettermiddag							
15:00-15:15	36	28	2	27	2	0	95
15:15-15:30	39	24	0	14	3	1	81
15:30-15:45	34	34	1	27	1	0	97
15:45-16:00	44	37	3	21	0	0	105
16:00-16:15	54	47	3	8	0	1	113
16:15-16:30	32	39	5	11	1	0	88
16:30-16:45	32	25	6	6	0	0	69
16:45-17:00	30	34	3	10	2	0	79
Gj.snitt (kjt/t)	151	134	12	62	5	1	364

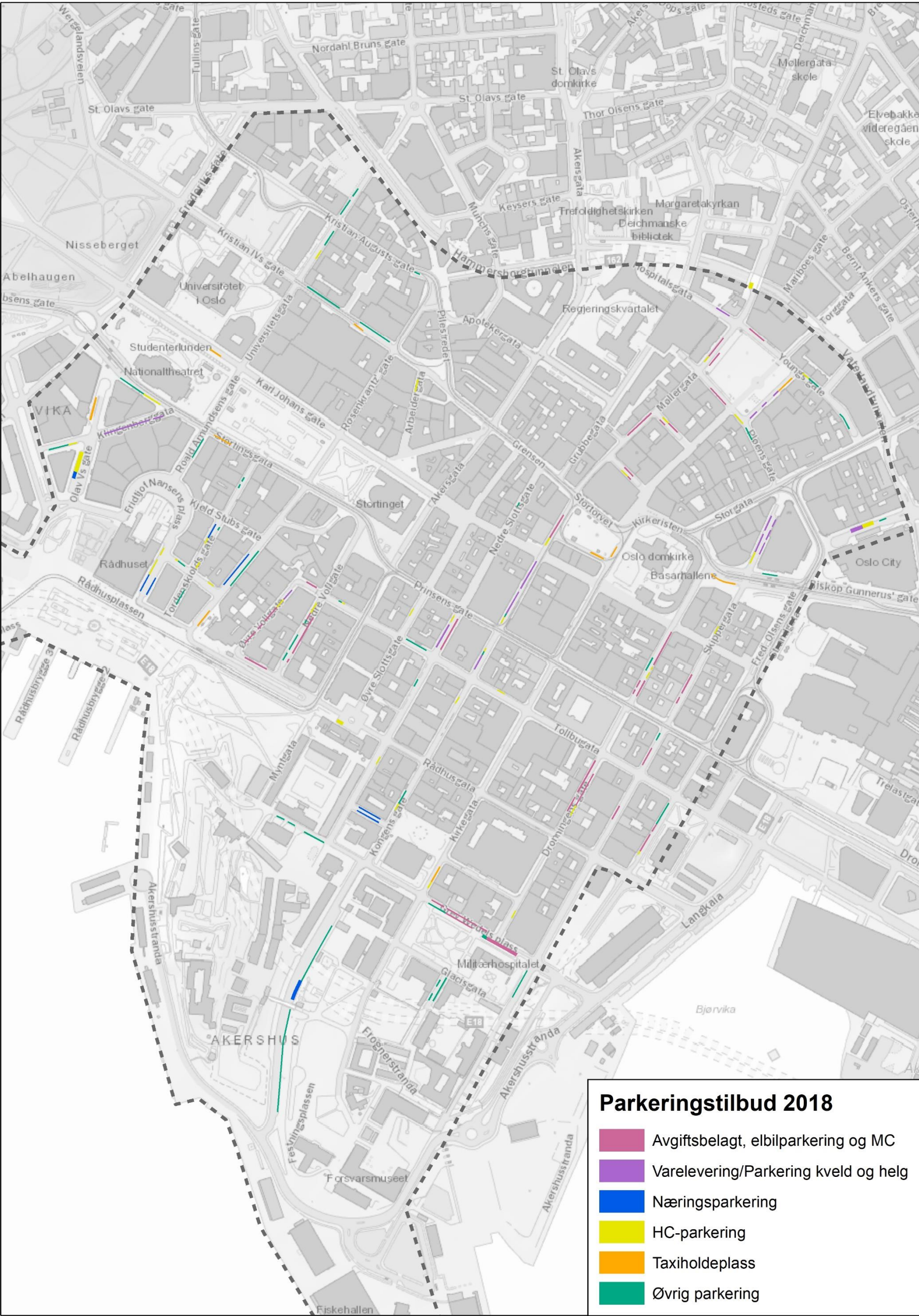
Bilag H: Kjøremønster og gatebruk i planområdet november 2019



Bilag I: Parkeringstilbud 2016



Bilag J: Parkeringstilbud 2018



Bilag K: Parkeringstilbud 2019

