FORSLAG TIL UTREDNINGSPROGRAM FOR GANGKULVERT LANGS AKERSELVA

Utredningsarbeidet skal baseres på Rambølls vestre alternativ for gangkulvert langs Akerselva slik dette alternativet er skissert i delutredning C «Gjenåpning av Akerselva og gangforbindelse under sporområdet» av 12. desember 2012. Trapp og heis skal imidlertid erstatte de lange rampene mot nord og sør i gangkulvertens forlengelse. Nord for sporområdet avsluttes kulverten med trapp og heis rett nord for innkjøringen til KLP-bygget fra Østre Tangent. Denne innkjøringen legges så langt mot sør som det er mulig. Sør for sporområdet avsluttes kulverten med trapp og heis umiddelbart sør for den planlagte bilrampa fra rundkjøringen øst for Akerselva ned til parkeringskjelleren vest

for Akerselva. Denne bilrampa legges så langt mot nord som det er mulig.

Foruten delutredning C bør det nye utredningsarbeidet kunne trekke veksler bl.a. på delutredning

D1 «Kollektivknutepunktet Oslo S: Personstrømmer, destinasjoner og byttemønster», rapporten «Kapasitetsutredning. Personflyt på Oslo S: Tre konsepter for utvikling av kollektivknutepunktet», mulighetsstudien «Utvidelse av personkulvert, Oslo S», alle utarbeidet av Rambøll, samt notatet «Kostnader nye publikumsadkomster Oslo S uten bussterminal» utarbeidet av COWI.

Følgende forhold skal utredes:

1. Kostnadene ved å bygge gangkulvert langs Akerselva (med heis og trapp mot nord og sør i stedet for ramper). Kostnadsoverslaget bør være på samme detaljeringsnivå som overslaget i COWI-notatet over kostnadene for utvidelse av eksisterende gangkulvert inn mot stasjonsbygningen. Kostnadsoverslagene for de to kulvertene bør sammenstilles i en tabell. Tilleggskostnadene ved å forlenge eksisterende kulvert nordover til Biskop Gunnerus’ gate og sørover til Dronning Eufemias gate bør også anslås.
2. Forventet kostnadsbesparelse dersom arbeidet med de to gangkulvertene utføres samtidig og ikke som separate tiltak atskilt i tid, herunder besparelser knyttet til byggeledelse, brakkerigg, planlegging og prosjektering, trafikkavvikling, bruk av felles anleggsvei og felles maskinpark.
3. Om det er mulig å utføre arbeidet med de to gangkulvertene samtidig uten at dette skaper ytterligere driftsforstyrrelser for togtrafikken for seks av de sju planlagte byggetrinnene enn de driftsforstyrrelsene som skyldes utvidelsen av eksisterende kulvert.
4. Om det er mulig å legge arbeidet med det siste byggetrinnet (som berører buttsporene) til et tidspunkt hvor det likevel vil være driftsavbrudd i togtrafikken, det være seg på grunn av arbeidene med Follobanen eller byggingen av bussterminal over sporområdet.
5. Hvor store ekstrakostnadene (grunnet driftsforstyrrelser for togtrafikken, m.m.) vil bli ved ikke å bygge gangkulverten langs Akerselva samtidig med de øvrige arbeidene på Oslo S, men som et separat tiltak på et senere tidspunkt hvor det ikke utføres andre anleggsarbeider på Oslo S.
6. Personstrømmene gjennom Oslo S basert på Rambølls ATP-modell for knutepunktet Oslo S med gangkulvert langs Akerselva (med lav og høy prognose for 2030 og de tre konseptene i delutredning D1). Ved kodingen av ganglenkene i meter må det tas hensyn til at begge rulletrappene fra plattformene opp til fordelingsplanet under selve bussterminalen er tenkt lagt fra øst mot vest, at trappa fra gangkulverten langs Akerselva opp til plattformen mellom spor 19 og Trelastgata vil gi korte forbindelser både mot vest og øst langs Trelastgata, og at det vil være mulig å bevege seg på skrå mot nordøst fra nordre oppgang for gangkulverten langs Akerselva, og på skrå mot sørøst fra søndre oppgang for gangkulverten langs Akerselva.
7. Hvordan personstrømmene vil endre seg dersom Grønland T-banestasjon legges inn i modellen. Jf. at denne T-banestasjonen ikke er lagt inn i modellen i delutredning D1. Antakelig vil mange personer som kommer med T-banen østfra, velge å gå av på Grønland for å skifte til tog på Oslo S via gangkulvert langs Akerselva, i stedet for å ta T-banen helt til Jernbanetorget. Etter en eventuell ombygging av Galleri Oslo vil enda flere trolig komme til å gjøre dette.
8. I hvilken grad modellforutsetningen om at alle passasjerer går av toget ved trappa ned til eksisterende gangkulvert under sporområdet, fører til større beregnet personstrøm gjennom denne kulverten enn det som vil bli realiteten. Passasjerer som går av toget nærmere Akerselva, vil benytte gangkulverten langs Akerselva selv om de skal til et sted litt vest for Akerselva. Jf. også at passasjerer til/fra arbeid og andre passasjerer som trafikkerer kjente strekninger, gjennomgående velger den vogna i et tog eller et T-banesett som forventes å stoppe nærmest den utgangen de skal benytte.
9. I hvilken grad andre forhold enn gangavstand, som kapasitetsproblemer i rushtiden og forventet samlet reisetid ved bytte av transportmidler, vil påvirke personstrømmene gjennom valg av atkomstvei, valg av transportart og valg av holdeplass ved bytte. En lokalkjent passasjer som skal ta toget inn til Oslo S, vil eksempelvis lett kunne finne på å velge den vogna som stopper nærmest nedgangen til gangkulverten langs Akerselva selv om hun skal videre vestover, og ikke nødvendigvis fordi det går raskere, men også av så prosaiske grunner som at hun ved å gå til en holdeplass i Dronning Eufemias gate øst for Akerselva eller til Grønland T-banestasjon kan sikre seg en sitteplass på buss, trikk eller bane i morgenrushet foran nesa på alle ventende passasjerer på Jernbanetorget.
10. Personflyt på perrongene (gjennomsnittstetthet og makstetthet av personer), herunder også rømnings- og sikkerhetsproblematikk, med og uten gangkulvert langs Akerselva.
11. Verdien av en gangkulvert langs Akerselva som forbindelseslinje mellom Grønland og Bjørvika og som del av turveilenken langs Akerselva fra Maridalsvannet til fjorden, herunder beregne gjennomgangstrafikken for de tre inngangssonene til gangkulverten langs Akerselva (nordre og søndre inngang, samt sideplattformen til spor 19).
12. Andre forhold som utreder anser er av relevans for spørsmålet om å etablere gangkulvert langs Akerselva.