

ET INNSPILL TIL BJØRVIKA SOM MØNSTERBY FOR EFFEKTIV, MILJØVENNLIG TRANSPORT

# Om ikke her, hvor skal det *da* bli mulig?



**CIVITAS**

Rådgivergruppen Civitas

Byplan

Samferdsel

Arealbruk

Miljø

September 2001

## Forord

Bjørsvika og Bispevika er et stort og i enhver forstand sentralt område. Mulighetene for virkelig å lykkes med byutviklingen er store, men fallgruvene er også mange. AS Oslo Sporveier har med tilfredshet konstatert at det politisk og administrativt har vært uttrykt vilje til å få til en i vid forstand miljøriktig løsning, og at høye kollektive trafikandeler står sentralt i denne sammenheng.

Prinsipielle ønsker om godt miljø og høye kollektivandeler må nedfelles i konkrete og bindende planer om vi skal lykkes. I en kommentar til Plan- og bygningsetatens «Grunnlag for videre planarbeid» anbefalte Sporveien i mars 2001 at plangrepet ble endret slik at det ble orientert mot kollektivtrafikktilbudet og ikke mot bilveinettet. Videre er ønsket sammenheng med resten av sentrum med hensyn til bystruktur generelt og kollektivtrafikknett spesielt avgjørende for hva slags bydel Bjørsvika skal bli.

De fem oppsummerende punktene i uttalelsen:

1. Mål for kollektivandeler bør konkretiseres og ligge høyere enn dagens sentrumsgjennomsnitt.
2. Plangrepet bør orienteres mot kollektivtrafikktilbudet og ikke mot bilveinettet.
3. En idé for Bjørsvika/Bispevikabetjenende og sentrums-sammenbindende kollektivtrafikk er enda viktigere enn kjøremønsteret for biltrafikken, og bør skisseres.
4. Bybane/bybuss må sikres konfliktfri fremkommelighet ved helt separate traséer.
5. Fjernbusser og fjernregionale busser må sikres konfliktfri fremkommelighet gjennom området til bussterminalen på Vaterland.

Vi får den byutviklingen vi planlegger for. Dersom modellberegninger av den biltrafikken som forutsetningsvis bare skal utgjøre ca 20 prosent av rushomfanget, får dominere i den fysiske planleggingen, er det vanskelig å unngå at vi får en biltrafikkorientert bydel. Dette blir bakvendt når det både er ønsket og realistisk at det store flertallet i Bjørsvika skal bevege seg til fots, med sykkel eller kollektivt.

Sporveiens uttalelse ble mottatt som et konstruktivt innspill, og vi ble utfordret av planleggerne til å konkretisere hva som kunne ligge i et kollektivtrafikkorientert plangrep. Til dette arbeidet har vi søkt bistand hos Rådgivergruppen Civitas ved Gustav Nielsen og Truls Lange. Hensikten med engasjementet er å bidra i en åpen prosess snarere enn å fremme helt fastlåste løsninger. Vi har derfor valgt en arbeidsform hvor konsulentrapporten gjøres tilgjengelig for alle interesserte slik den foreligger, uten en omfattende intern prosess i AS Oslo Sporveier. Konklusjonene fremstår således som konsulentens anbefalinger.

Sporveiens endelige synspunkter vil bli fremmet i de kommende høringsrundene. Vi mener imidlertid at den foreliggende rapporten tydelig illustrerer hva et mer kollektivtrafikkorientert plangrep konkret vil innebære, i samsvar med intensjonene i prinsipputtalelsen i mars 2001.

September 2001

Tore Kåss  
Plandirektør  
AS Oslo Sporveier

**/// ... AS Oslo Sporveier ... bes bidra i det videre planarbeidet med hensyn til trasé og fremkommelighet for bybane og buss gjennom bydelen ...**

BYRÅDSSAK 194/01 BYUTVIKLING BJØRVIKA-BISPEVIKA  
GRUNNLAG FOR VIDERE PLANARBEID



#### 4 **UTGANGSPUNKTER Å HOLDE FAST VED**

- 4 Bymiljøet skal ha gevinster av investering i tunnel for biltrafikken
- 6 Kjent viten om hva som skal til for å oppnå et levende bysentrum
- 8 Enkle fakta om transportmidlenes arealbruk og en hovedhensikt med byutviklingen i Bjørvika
- 10 Høye kollektivandeler handler om hvordan Bjørvika skal knyttes sammen med resten av byen
- 12 Kollektivtilbudet skal ha førsteklasses kvalitet med høy fart og høy frekvens

Oppdragsgiver  
AS Oslo Sporveier, Planstabien

Innhold, tekst og layout  
Rådgivergruppen AS Civitas  
(byplan - samferdsel - arealbruk - miljø)

Kartgrunnlag  
Oslo kommune Plan- og bygningsetaten  
og LPO Arkitektur & Design  
(Bjørvika-planen)

Illustrasjoner  
Kart side 6 hentet fra Jan Gehl og Lars  
Gemzøe: Nye byrum, København 2000.  
Alle øvrige illustrasjoner og kart  
Truls Lange, Civitas

Fotos

Foto side 11 nederst hentet fra Jan Gehl og  
Lars Gemzøe: Nye byrum, København 2000.  
Alle øvrige fotos  
Gustav Nielsen, Civitas



#### 13 **FORSLAG TIL TRAFIKKLØSNINGER OG GATEBRUK I SENTRUM OG I BJØRVIKA**

- 14 Gågater og fotgjengerprioriterte strøk og plasser
- 16 Trikk og bybane
- 18 Bybusser og regionale ekspressbusser
- 20 Samlet løsning for trikk, buss og kollektivtrafikken førøvrig
- 24 Syklistene
- 26 Biltrafikken
- 30 Gatebruken som helhet



#### 34 **SPØRSMÅL OG SVAR**



**Et utgangspunkt må være at bymiljøet skal ha sine rettmessige gevinster tilbake av store tunnelinvesteringer for biltrafikken. Hvis en etter tunnelbyggingen fremdeles sitter igjen med store biltrafikkmengder på overflaten, kan ikke målet om attraktive boliger og levende byliv oppnås.**

### **Biltrafikken får sin prioritering gjennom bygging av tunnel**

Ingen byutviklingsområder tåler tung gjennomgangstrafikk med bil. Nettopp derfor investeres det i nye løsninger for veisystemet.

Gjennomgangstrafikk med bil skal ledes til/fra hovedveiene utenom de mest sentrale bolig- og sentrumsområdene. Biltrafikken får sin prioritering her, men kan ikke samtidig prioriteres i bygatene.

For Bjørvika-området skal en definere ambisjonsnivået for det 21. århundres første store byutviklingsprosjekt i Oslo.

Ambisjonsnivået kan ikke være dårligere enn det en valgte i det 20. århundre for Vika og Oslo sentrum. Ambisjonsnivået kan heller ikke være dårligere enn det en har valgt for trafikksystemet i Vålerenga og Gamlebyen da en bygget Vålerenga- og Ekeberg tunnelene.



### **Rådhusplassen før og nå**

For å oppnå miljøforbedringen ble det gjort to ting:

1. Bygge tunnel for gjennomgangstrafikken
2. Stenge plassen for biltrafikk, sette den i stand og åpne for trikk.

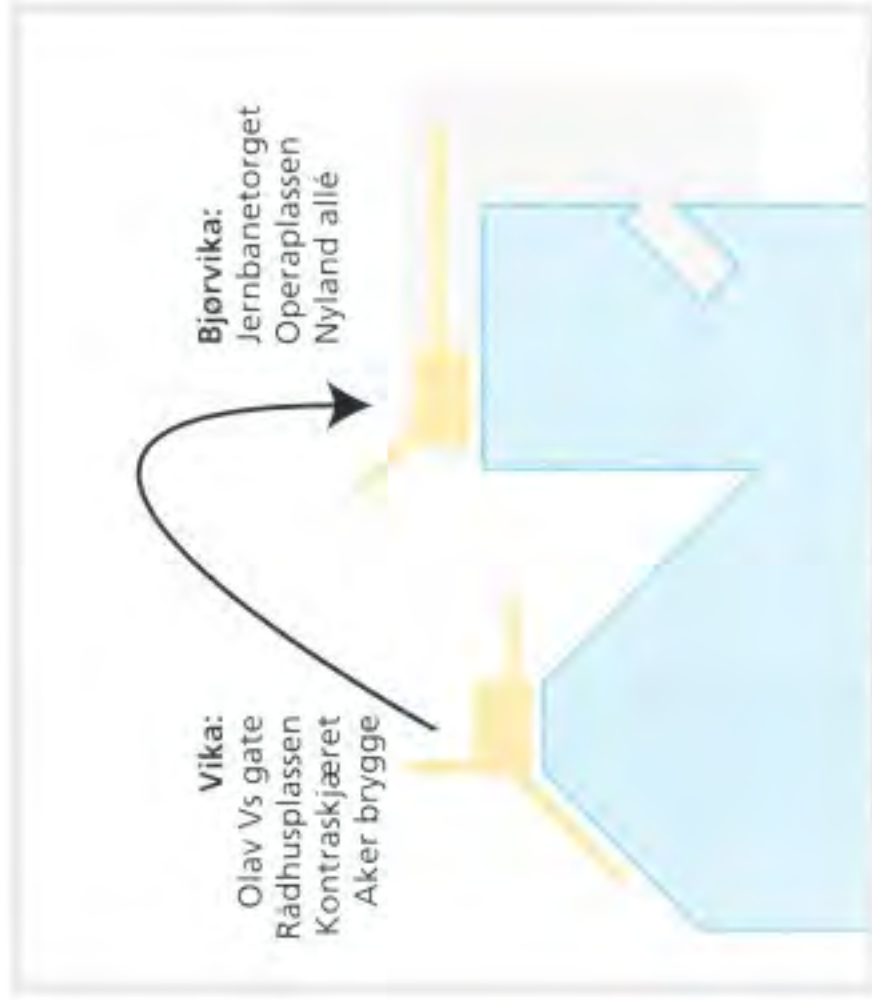
Dagens situasjon kunne ikke vært oppnådd uten punkt 2.


**// ... Under forutsetning av at boligene kan tilbys tilfredsstillende miljøvilkår i forhold til luftkvalitet, støy og vibrasjoner, skal det etableres mellom 1200 og 2000 boliger ...**

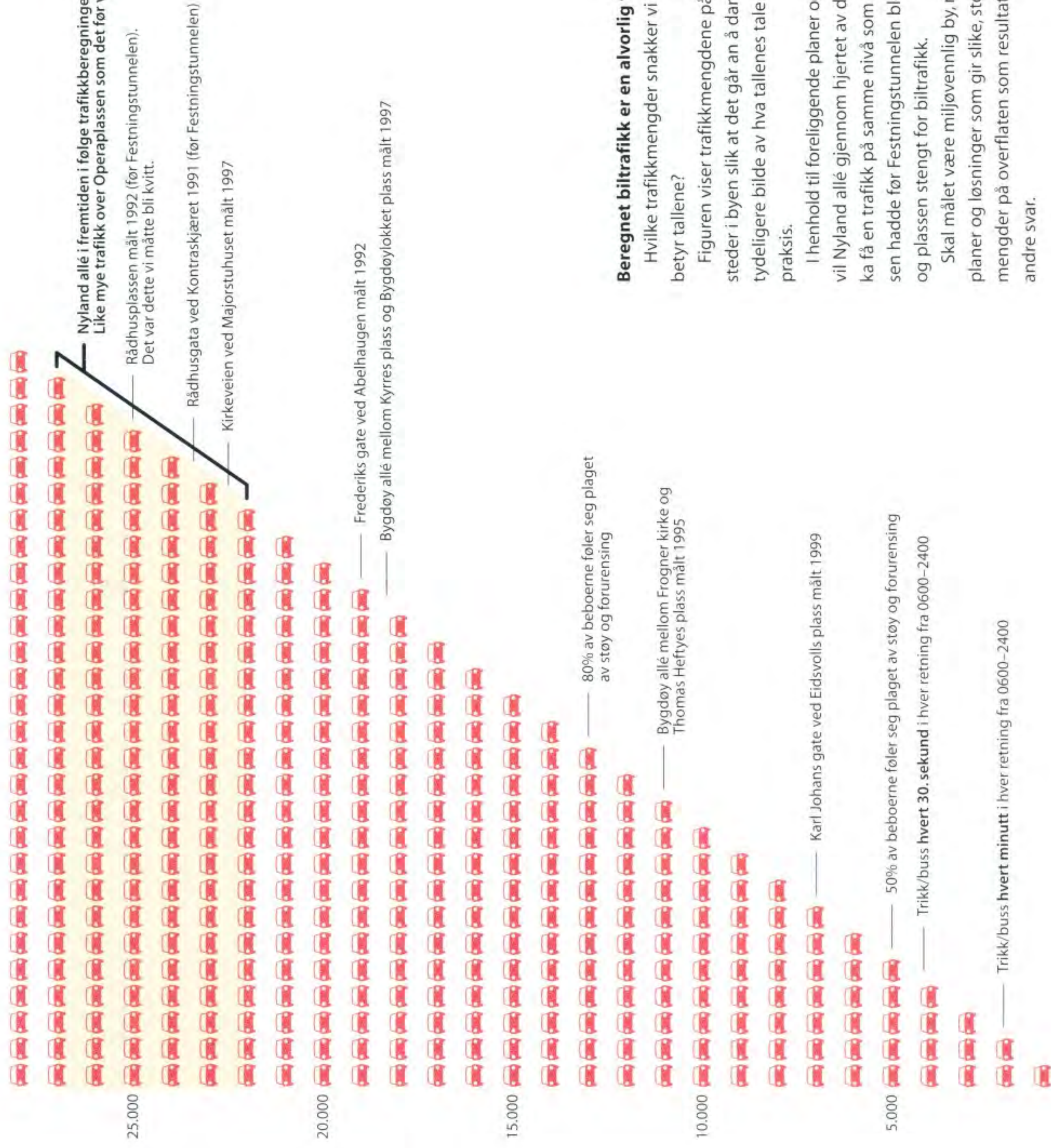
BYRÅDSsak 194/01 BYUTVIKLING BJØRVIKA-BISPEVIKA.  
GRUNNLAG FOR VIDERE PLANARBEID

**// ... Det skal legges til rette for et levende byliv ...**

BYRÅDSsak 194/01 BYUTVIKLING BJØRVIKA-BISPEVIKA.  
GRUNNLAG FOR VIDERE PLANARBEID



Trafikkmengde  = 1000 kjøretøyer pr døgn (1000 ADT)



### De samme kvalitetene i øst som i vest

Gatebruk og utforming i Bjørvika bør holde fast ved at investering i tunnel for biltrafikken må gi et definitivt løft i bymiljøet på overflaten.

De samme kvalitetene som Festningstunnelen har gitt på Rådhusplassen og i Vika, må Bjørvika-tunnelen gi på Operaplassen og i hovedstrøket Nyland allé.

Det nærliggende svaret er enkelt: Samme resultater i øst som i vest kan oppnås med samme metoder.

### Beregnet biltrafikk er en alvorlig trussel

Hvilke trafikkmengder snakker vi om, og hva betyr tallene?

Figuren viser trafikkmengdene på forskjellige steder i byen slik at det går an å danne seg et tydeligere bilde av hva tallenes tale innebærer i praksis.

I henhold til foreliggende planer og beregninger, vil Nyland allé gjennom hjertet av det nye Bjørvika få en trafikk på samme nivå som Rådhusplassen hadde før Festningstunnelen ble tatt i bruk og plassen stengt for biltrafikk.

Skal målet være miljøvennlig by, må en avvise planer og løsninger som gir slike, store biltrafikkmengder på overflaten som resultat, og lete etter andre svar.



**Med utgangspunkt i kjent viten om hva som skal til for å få et levende bysentrum, gir det seg at kvalitetene en skaper for fotgjengerne er alfa og omega.**

### **Forskning og praktisk erfaring viser hva som må til**

Utviklingen i København er et godt eksempel. I løpet av det siste kvarte sekelet, er gågatenettet i sentrum og arealer der fotgjengerne er prioritert stadig utvidet. Samtidig har antallet personer som oppholder seg i byrommene økt vesentlig.

En rekke andre eksempler som peker i samme retning finnes. München, Nürnberg, Freiburg, Strasbourg og Grenoble er noen.

Bylivet som er skapt på Karl Johan og Aker Brygge bekrefter at Oslo er som andre byer.



### **København sentrum**

Til venstre utbredelsen av gågater og fotgjengerprioriterte arealer i 1962 og i 2000. Arealet er økt med omlag 625 prosent.

Søylene til høyre viser antall personer som oppholdt seg i bykjernen i henholdsvis 1968 og i 1995. Tallene viser et gjennomsnitt i tidsrommet 11–16 på sommerhverdager. (Jan Gehl og Lars Gemzøe: Nye byrum, København 2000).

**// ... et levende byliv basert på tradisjonelle bygater med gode forhold for fotgjengere og syklister...**

BYRÅDSSAK 194/01 BYUTVIKLING BJØRVIKA-BISPEVIKA  
GRUNNLAG FOR VIDERE PLANARBEID

### Fotgjengere og kollektivtrafikken danner en tett og varig allianse

Alle kollektivtrafikanter er fotgjengere. Det ligger i kollektivtrafikkens natur at gangturen må bli en viktig del av kollektivreisen. Et bysentrum med best mulig forhold for de gående er en forutsetning for høye kollektivandeler og kollektivtrafikkens konkurransevne.

### Attraktive fotgjengerforhold gir bonus også til bilister

Selv med dagens andel av gateparkering, er attraktive fotgjengerforhold av stor betydning også for bilistene. I et bysentrum kan ikke alle få kjøre til døra uten at skadevirkningene for byen blir for store. Med fremtidig større andel av parkeringen i parkeringshus, vil dette forsterkes ytterligere.

### Fotgjengertrafikken er selvforsterkende

Et fortrinn ved å sette fotgjengeren først er at mange fotgjengere tiltrekker enda flere. Greier vi å oppnå en slik situasjon, oppstår en selvforsterkende effekt, og vi får det bylivet vi ønsker. Greier vi det ikke, går det motsatt vei. Liten fotgjengertrafikk virker avvisende på fotgjengere.

Det er vanskelig å si hvor grensen mellom god og dårlig sirkel ligger her, men det understreker hvor avgjørende forholdene for fotgjengere er, og hvilken fare som er forbundet med å være «fotgjengerlunken».



### Men fotgjengerne er krevende vesener

«Å legge til rette for gående», krever langt mer enn å skaffe plass så den gående kan få satt den ene foten foran den andre.

Alle vil gå på Aker brygge og på Karl Johan. Ingen vil gå i Henrik Ibsens gate eller i Schweigaards gate selv om det er et bredt fortau der.

Ingen aktivitet i bygningene på gateplanet, stor biltrafikk, trafikkløsninger som krever at folk må gå lengre enn nødvendig, over- og underganger uten tilliggende aktiviteter og som er isolert fra livet på gateplanet, for store eller for brede gaterom som skaper barrierer. Alt dette er forhold som hindrer at folk tar bena fatt. Det blir rett og slett for kjedelig.

Vi legger til grunn at forholdene for fotgjengerne må heves kvantitativt og kvalitativt i sentrum, og at tilsvarende standard også må legges til grunn i

Bjørvika. Større arealer, bedre opparbeiding praktisk og estetisk samt rikere opplevelser underveis.

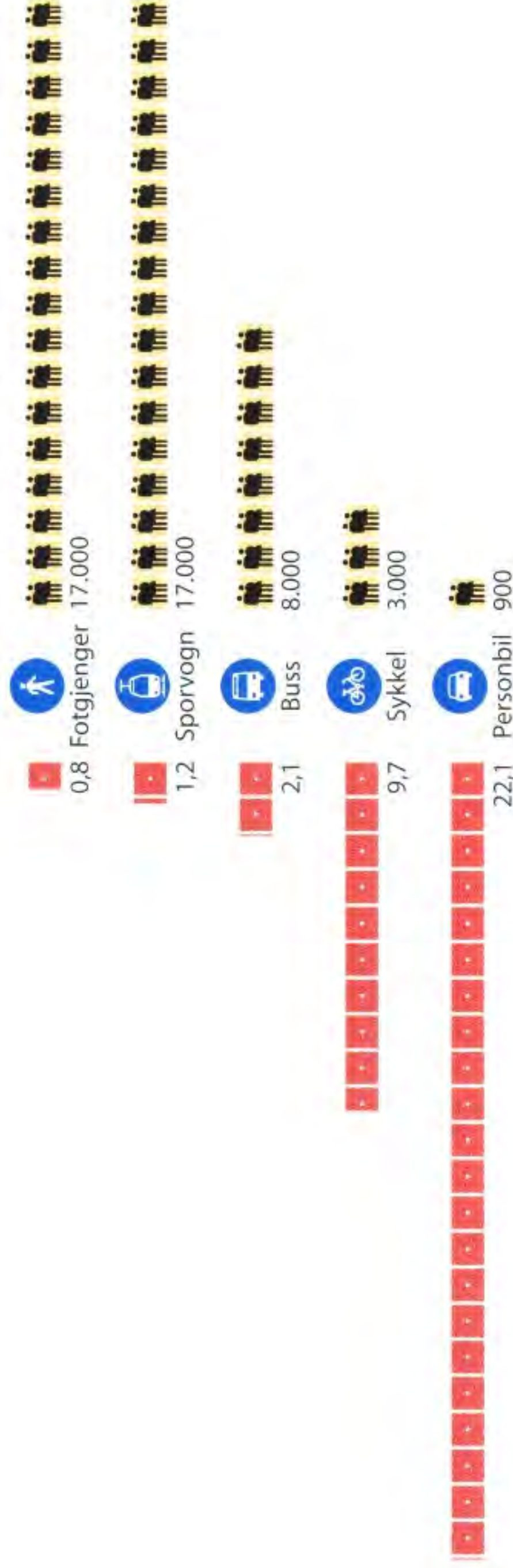
Ut fra et kollektivtrafikk-synspunkt blir det naturligvis særlig avgjørende at dette oppnås på de gangforbindelsene som leder til og fra sentrale holdeplasser og stasjoner. Her må forholdene lokke de gående hele veien. Alle forhold ved den eksisterende situasjonen eller foreliggende planer som ikke trekker i denne retningen, må revurderes.

Det er «Karl Johan-kvalitet» som må være målestokken.





**Med utgangspunkt i enkle fakta om transportmidlernes arealbruk og hovedhensikten med byutviklingen i Bjørvika, gir det seg at det er kollektivtransport en i første rekke må anvende for å nå målene.**



#### En hovedtanke:

##### Verdifull grunn krever arealeffektiv transport

Bjørvika har en svært sentral lokalisering. Derfor er arealene også svært verdifulle. Så verdifulle arealer kan ikke i fremtiden bare brukes til transportformål som i dag. Et hovedmotiv for byutvikling her må være å frigjøre størst mulig arealer til andre formål: Boliger, næring, kultur og rekreasjon.

Skal en oppnå dette, må en finne transportløsninger som gir de minst arealkrevende reisemåtene høyest prioritet.

**// ... Det er Byrådets mål at mest mulig av den forventede transportøkningen i Oslo skal komme ved økt bruk av kollektive transportmidler for å motvirke luftforurensning og kødannelser fra privat bilbruk ...**

BYRÅDSSAK 165/01 OSLO KOMMUNES UTTALELSE OM NASJONAL TRANSPORTPLAN 2002–2011

#### De ulike transportmidlernes arealeffektivitet gir en klar retning

Figuren over viser forholdet mellom de ulike transportmidlernes kapasitet og arealbehov.

Sporvogn og buss trenger i størrelsesorden en tiendel av personbilens arealbehov for å frakte ti ganger så mange mennesker.

En annen måte å si det på er at én full trikk tilsvarer en 1,5 kilometer lang bilkø, og én full buss tilsvarer en 500 meter lang bilkø.

Skal en legge arealøkonomi til grunn, ser en lett at transportmidlene bør prioriteres i denne rekkefølgen:

1. Fotgjengere
2. Sporvogn
3. Buss
4. Syklister
5. Personbiler

I praksis må det innebære at de første fire løftes opp og at dette må skje på bekostning av personbiltrafikken.

Dette er også i tråd med målet om høy kollektivandel. Høy andel av kollektivtrafikkreiser, krever tilsvarende lav andel av personbilreiser.





Gatebrukere sentrum øst  
august/september 1996  
og februar 1997



Kunder Oslo City  
1992



Kunder Grønland  
1997



Alle reiser for beboere  
i Gamle Oslo  
1996

### De fleste reisende til Bjørvika, sentrum og indre by øst kommer ikke med bil

Undersøkelser viser at det er liten bilbruk i dette området allerede i dag.

Oversikten over gatebrukerne i sentrum øst, kunder i Oslo City og på Grønland viser alle at et stort flertall av dem ikke er bilister.

Å prioritere fotgjengere, kollektivtrafikantene og syklister på bekostning av bilistene innebærer med andre ord også å prioritere behovene til det store flertallet av bybrukerne.

At nasjonale og kommunale mål om bærekraftig byutvikling og transport tilsier det samme, er nesten unødvendig å peke på.

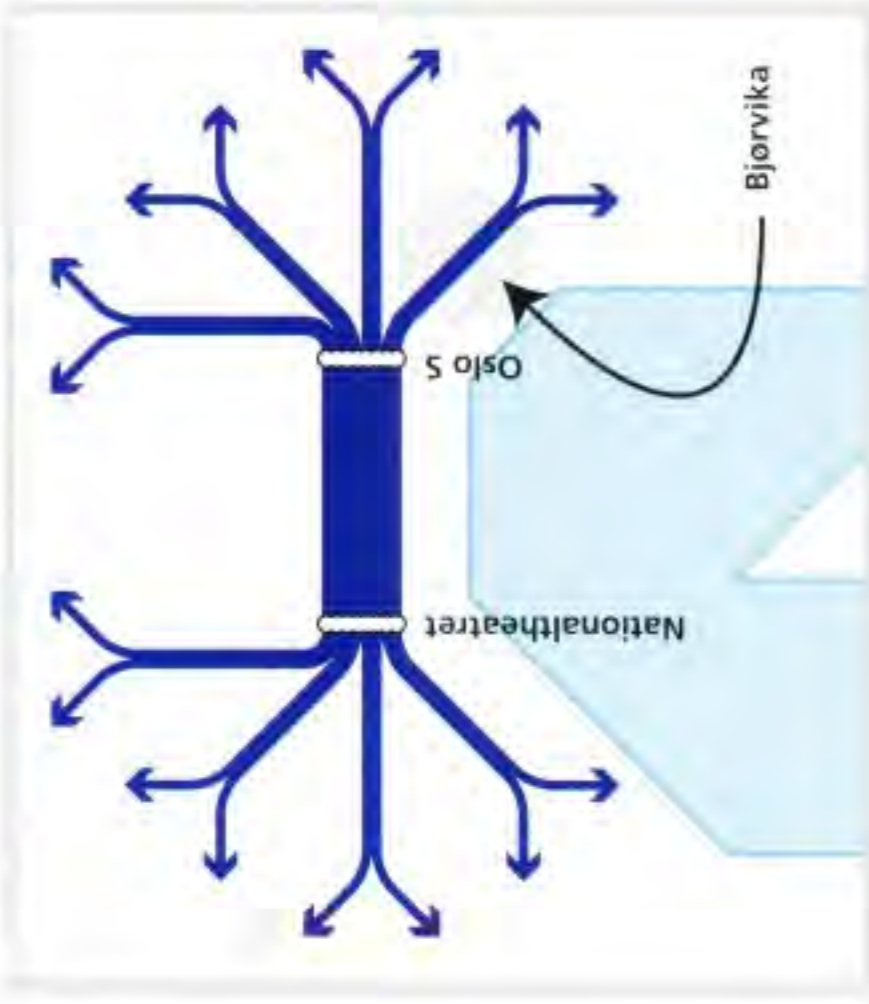
// ... Komiteen mener at kollektivtransportens betydning i transportsystemet blir stadig større. Særlig gjelder dette i de områder av landet som har de største befolkningskonsentrasjoner. Den forventede trafikkveksten i disse områdene vil skape en rekke problemer knyttet til manglende kapasitet i vegnettet, miljøproblem og knapphet på areal. Det er derfor avgjørende at kollektivtransportens andel av den samlede persontransporten øker...

STORTINGETS BEHANDLING AV NASJONAL TRANSPORTPLAN  
2002-2011. SAMFERDSELSKOMITEENS MERKNADER



## Med utgangspunkt i at høye kollektivandeler handler om hvordan Bjørvika skal knyttes sammen med

resten av byen, gir det seg at et enslig trikkespor gjennom bydelen i seg selv har liten verdi. Det er sammenhengen med resten av byens kollektivnett og hvordan det som helhet skal drives, som er avgjørende.



### Alle kollektivlinjer fører ikke til Bjørvika

Hovedprinsipp for sentrumsrettede linjer er pendeldrift gjennom sentrum. Dette er den beste måten å betjene byen totalt på for alle driftsarter – tog, T-bane, trikk og buss. Linjene pendler slik at de betjener begge de to viktigste knutepunktene, Nationaltheatret i vest og Oslo S/ Jernbanetorget i øst.

Fra et kollektivtrafikksynspunkt strekker sentrum seg derfor bare mellom disse to punktene. Utenfor sprer linjene seg i ulike retninger mot de områdene lengre ut som de betjener.

Dette innebærer at Bjørvika strukturelt befinner seg rett på *utsiden* av sentrum, og at antall linjer som kan betjene området er langt mer begrenset enn for «kjernesentrum».

Den høye kollektivandelen til «kjernesentrum» henger nøye sammen med denne betjeningsmåten. Å oppnå tilsvarende for Bjørvika, slik politikerne ønsker, er en stor utfordring.

**// ... kollektivtraséer slik at det fysisk legges til rette for et kollektivtilbud som kan gi kollektivandel på minst 80% ...**

BYRÅDSSAK 194/01 BYUTVIKLING BJØRVIKA-BISPEVIKA...  
GRUNNLAG FOR VIDERE PLANARBEID



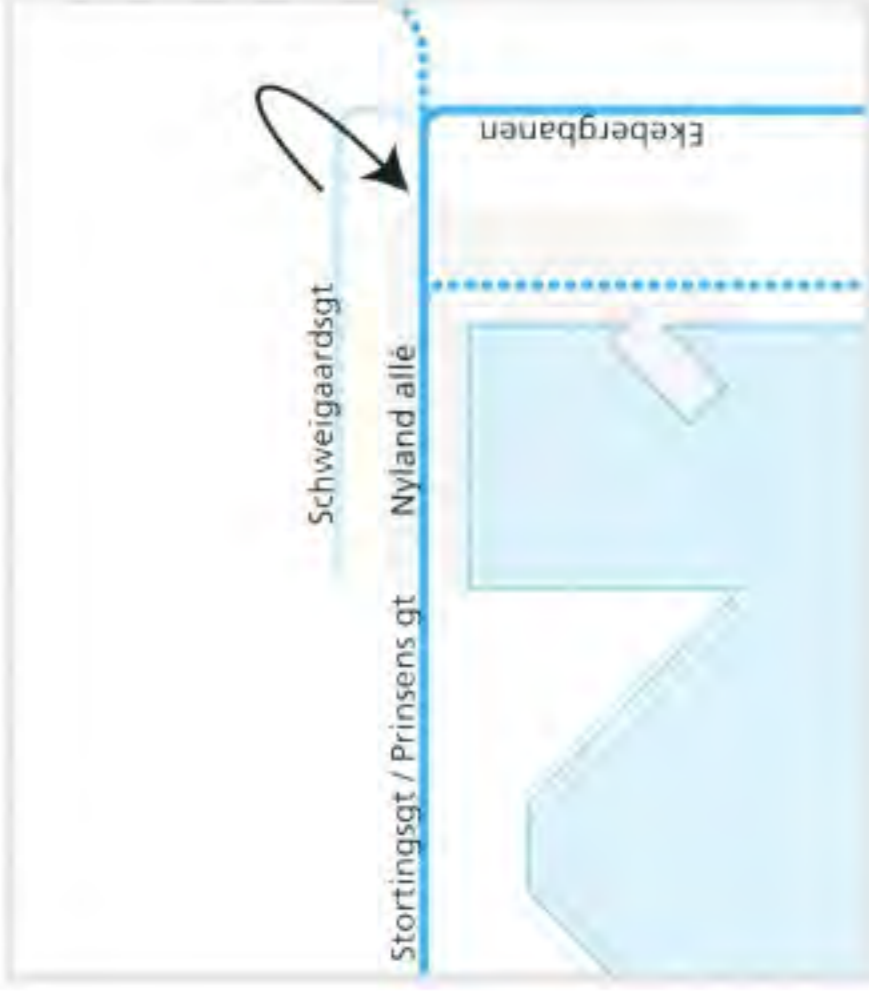
### Den tyngste driftsarten treffer ikke Bjørvika

Jernbanen vil betjene Bjørvika like godt som sentrum forøvrig dersom Østre stasjonsinngang bygges etter intensjonene. Men toget er trolig ikke viktigste kollektivmiddel med tanke på høy kollektivandel.

T-banen sneier utenom bydelen. De nærmeste stasjonene er Jernbanetorget og Grønland, men store deler av området ligger utenfor normalt aksepterte gangavstander. Gangavstand er selvfølgelig ingen konstant størrelse, men jo lengre det er å gå, jo færre vil gå.

Det viktigste svaret på dette må være: Stimulere folk til å gå lengre. Derfor er det helt avgjørende at gangforbindelsene her blir svært attraktive.

En mulig måte å hjelpe folk å overvinne gangavstander er også for eksempel rullende fortau i stasjonene og knutepunktene. En kan også tenke seg at forbindelsen over sporområdet ved østre stasjonsinngang bør inneholde noe mer enn bare en ren gangforbindelse.



### Trikk og bybane må flyttes og samles for å treffe Bjørvika

Siden den tyngste driftsarten sneier utenom, er det nærliggende å ta i bruk den nest tyngste i Bjørvika.

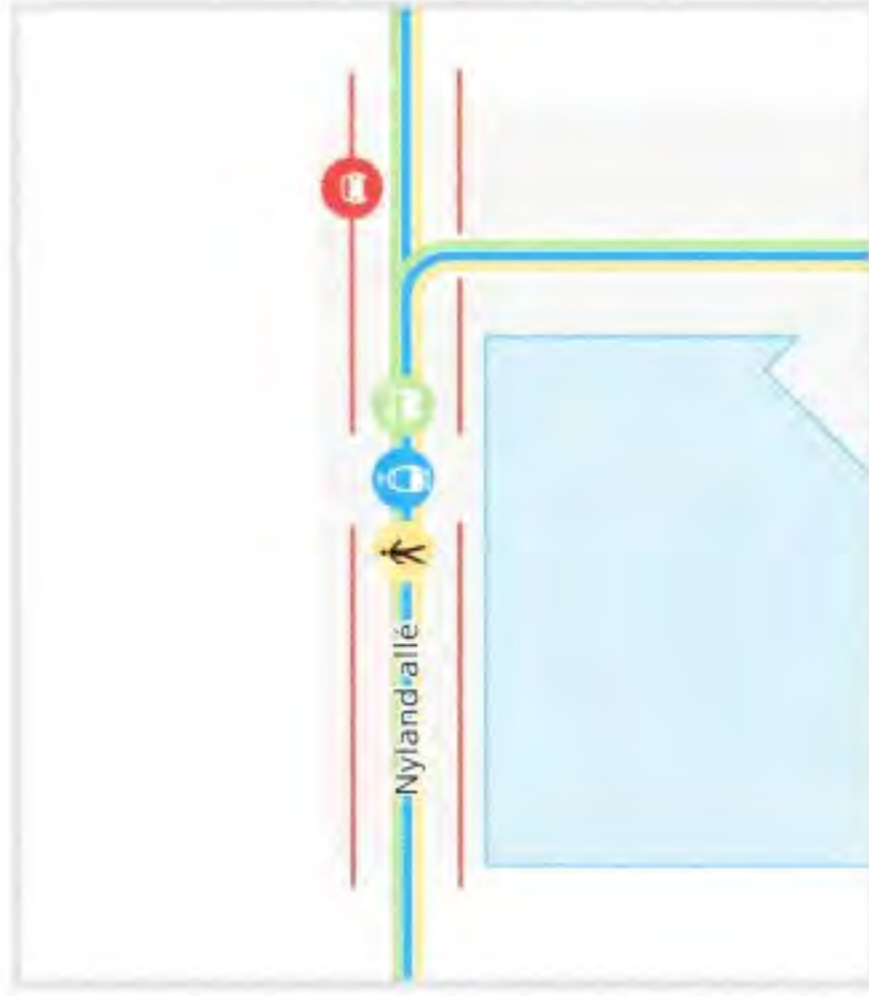
Trikk/bybane i en rett og lett fattbar streng vil i ett grep binde sammen Bjørvika med sentrum fra Nationaltheatret i vest til Stasjonsallmenningen i øst.

Jo flere østgående linjeender som samles i strengen, jo bedre blir frekvensen og den strukturende sammenbindende effekten.

Eneste eksisterende østgående linjeende er Ekebergbanen. Denne bør derfor flyttes fra Schweigaards gate til Nyland allé.

Schweigaards gate frigjøres dermed til buss-trafikk og biltrafikk.

Løsningen åpner for flere linjeender i fremtiden: Kombibane/ bybane mot Lodalen/ Kværner eller Helsfyr/ Etterstad og Hovedbanen og mot Østfoldbanen som kan betjene Fjordbyen og Søndre Nordstrand. Vi legger til grunn at løsningen i Bjørvika må legges til rette for dette og ikke være slik at det legges fysiske hindringer i veien.



**I Bjørvika må kollektivtrafikken gå rett frem og samles der bylivet er sterkest**

Kollektivtrafikken: Gjennomgående, rett frem, korteste vei, i den sentralt beliggende gaten – «der det skjer» og som er hovedstrøket for fotgjengerne.

Biltrafikken: Ikke gjennomgående og i gateløp til siden for den sentrale.

**Kollektivtrafikken må stå sentralt og synlig i det offentlige rom**

I tråd med at kollektivaksen skal være strukturende, tydelig og lett å oppfatte, følger også at kollektivtrafikken må synliggjøres og ikke gjemmes bort.

Holdeplassen på Place de l'Homme de Fer i Strasbourg (bildene til høyre) er et godt eksempel på hvordan kollektivtrafikken kan danne fokus i det offentlige rom. Den kan tjene som forbilde for hva en bør oppnå på Stasjonsallmenningen, og kanskje også på andre sentrale holdeplasser i sentrum.

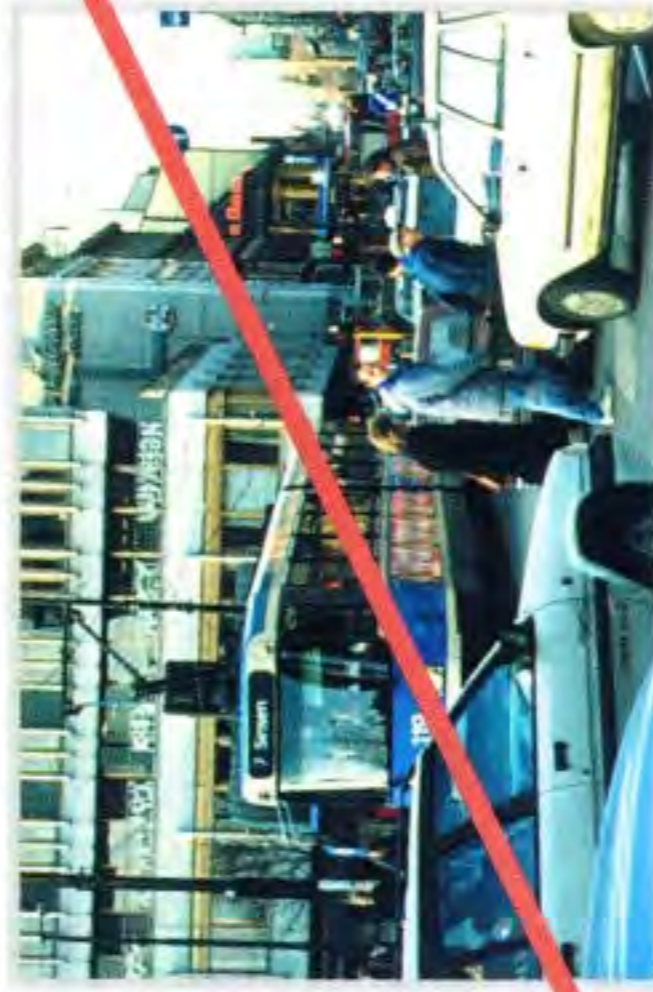




Legger vi til grunn at kollektivtilbudet skal ha førsteklasses kvalitet med høy fart og høy frekvens, gir det seg at fremkommeligheten ikke kan bli liggende på 2001-nivå, og at forhold også utenfor Bjørvika må forbedres betydelig.



Gjelder trikk



#### En helt annen trikk og

#### en helt annen buss enn dagens

Disse fartsgrenseskiltene finner en ikke ute i gatebildet. Likevel gir de uttrykk for de virkelige kjørehastighetene for trikk og buss gjennom sentrum i rushtiden.

At denne lave farten ikke gir konkurranse-dyktig kollektivtransport, er åpenbart. Siden alle linjer pendler gjennom sentrum, er det helt nødvendig å fjerne denne flaskehalsen for å kunne gi



Gjelder buss



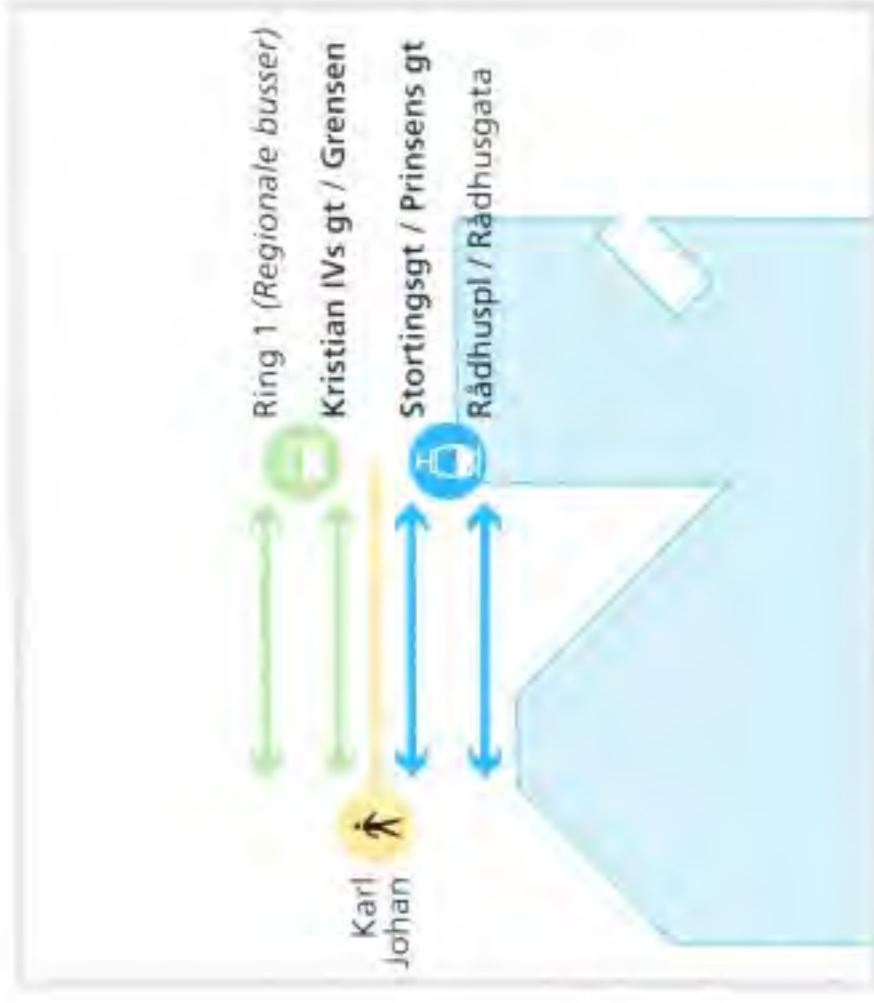
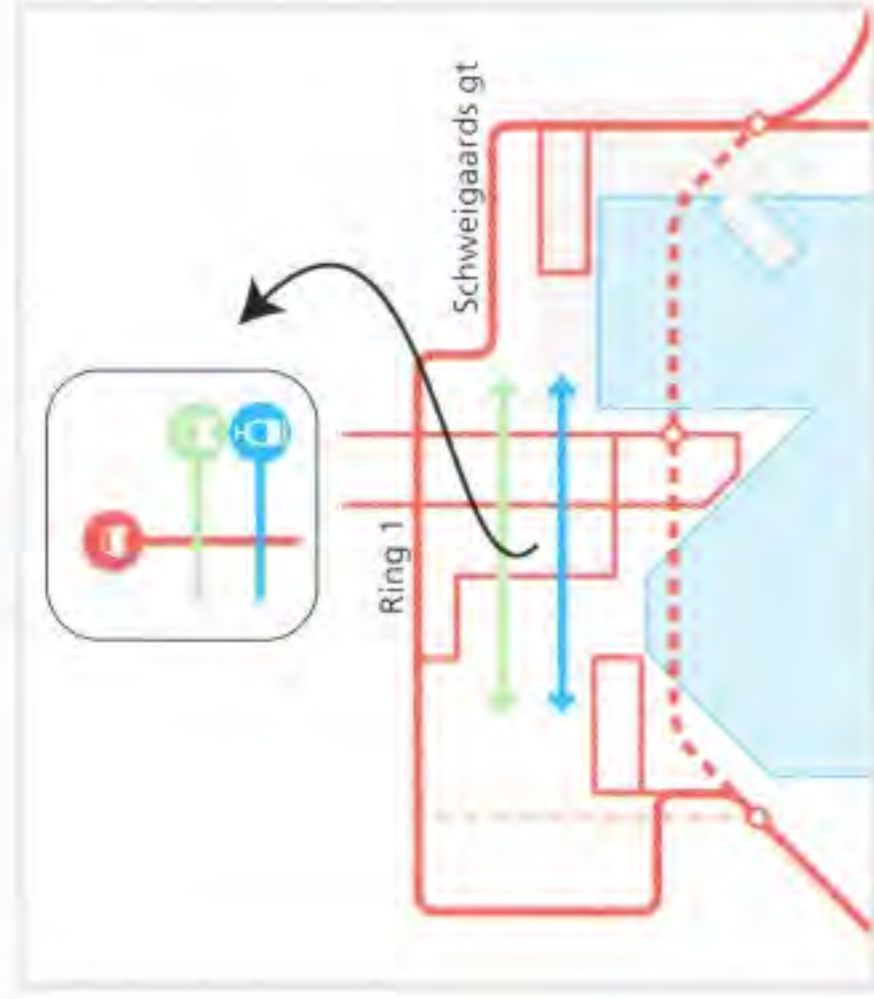
et effektivt og attraktivt tilbud, – også i Bjørvika.

Det er nødvendig med en rekke fremkommelighetstiltak, men i forbindelse med plan for gatebruk er reserverte traséer uforstyrret av biltrafikk det sentrale.

Da vil vi se en helt annen trikk og en helt annen buss enn den vi kjenner i dag. Dette må legges til grunn med tanke på kvaliteten i kollektivbetjeningen av Bjørvika.

**// ... Byrådet vil gjøre et krafttak for kollektivtrafikken i Oslo for offensivt å møte fremtidens utfordringer ...**

BYRÅDSSAK 165/01 OSLO KOMMUNES UTTALELSE OM NASJONAL TRANSPORTPLAN 2002-2011



**Forslag til trafikk løsninger og gatebruk i sentrum og i Bjørvika** for fotgjengerne, kollektivtrafikken, syklistene og biltrafikken hver for seg og samlet. Forslaget er en prinsipiell helhetsløsning som ikke bare kan ivareta kollektivtrafikken alene ...

### I sentrum som helhet må biltrafikk og kollektivtrafikk separeres

Vi prioriterer kollektivtrafikken ved å gi den eksklusiv rett til fri og rett gjennomføring øst-vest i bygatene.

Biltrafikken går øst-vest gjennom tunnelene og på Ring 1.

«Kjernesentrum» nås med bil via Havnelagerkrysset og Ring 1, og den interne biltrafikken går i hovedsak nord-syd og på tvers av kollektivtrafikken. Dette gir rene kryssinger og få svingebevegelser i kryssene med buss og trikk.

Bjørvika betjenes fra øst på samme måte som Vika betjenes fra vest. Prinsippet forutsetter bygging av Østre tangent som en del av Ring 1.

I det konkrete forslaget er biltrafikken på Ring 1 flyttet fra Frederiks gate/ Munkedamsveien til Wergelandsveien/ Parkveien/ Løkkeveien og til en mulig fremtidig Stottsparktunnel. På den måten kan knutepunktet Nationaltheatret få den kvaliteten på overflaten som er nødvendig. Det er begrenset biltrafikk på Jernbanetorget. Nationaltheatret har samme behov.

### I «kjernesentrum» bør buss og trikk skilles for ikke å forstyrre hverandre

Vi vil også separere buss og trikk gjennom eksisterende sentrum der gatenes bredde er låst og kapasiteten er begrenset. Gi bybuss og trikk hver sin streng nærmest opptil byens hovedakse for gangtrafikk og opphold: Karl Johan.

Trikken får Stortingsgata/ Prinsens gate, som ligger i rett forlengelse av Nyland allé, som sin primære streng. I tillegg kommer Rådhusgata for å ivareta forbindelsen over Vika, og gi avlastning og driftsflexibilitet.

Bybussene får Kristian IVs gate/ Grensen som sin streng. Region- og ekspressbussene kjører på Ring 1.

På denne måten oppnår vi maksimal kapasitet for gjennomgående kollektivtrafikk med de gateløpene som samlet står til rådighet.



### **Gågater og fotgjengerprioriterte strøk og plasser**

Forslaget viser en betydelig utvidelse av fotgjengerprioriterte arealer. Nettet er sammenhengende gjennom sentrum og langs sjøfronten og knytter sammen alle byens plasser og større oppholdsarealer.

Ikke alle disse arealene kan disponeres eksklusivt av de gående. Noen steder må de dele arealene med trikk og sykklende, og noen timer med liten gangtrafikk må de også dele arealer med varelevering.

### **// ... Et gjennomgående gang- og sykkelveinett prioriteres ...**

BYRÅDSSAK 194/01. BYUTVIKLING BJØRVIKA-BISPEVIKA. GRUNNLAG FOR VIDERE PLANARBEID



### Sammenhengende nett

Fotgjengernettet forbinder øst med vest, Bjørvika og Aker brygge med sentrum forøvrig. Det binder sammen alle byens viktige plasser, hele sjøfronten og gir forbindelser fra sentrum til områdene utenfor.

### Ikke bare rene gågater

Det foreslåtte nettet er, og bør være, omfattende og sammenhengende. Likevel må de gående flere steder dele arealene med andre brukere for at alle hensyn og behov samlet sett kan ivaretas.

Det betyr at en må se noe friere på gågatebegrepet. Der fotgjengerstrømmene er store og plassen trang, som for eksempel på nedre Karl Johan, må de gående få råde grunnen som i dag. Langs øvre Karl Johan derimot, bør gangstrøket kunne kombineres med sykkelvei.

Her må hver enkelt strekning gjennomgås nøyer i den videre planleggingen, både med tanke på gateutforming og med tanke på hvilke vilkår det for eksempel skal gis til varetransport.

### Gangavstander til holdeplassene

Gangavstanden fra T-banen og fra hovedstrøket på Karl Johan til Bjørvika er lang. Likevel bør den ikke virke uoverkommelig, når en for eksempel sammenligner med gangavstanden til Aker brygge. Avstandene understreker imidlertid behovet for å gjøre disse forbindelsene kontinuerlig attraktive for de gående på alle måter.





### **Trikk og bybane**

En annen trikk enn dagens – et enklere nett som er lettere å skjønne, en trikk som går raskere og ikke hindres av biltrafikken.





### Rett linje mest mulig sentralt gjennom bysentrum

Det vil si Stortingsgata – Prinsens gate – Nyland allé som danner byens hovedakse i tillegg til gangstrøket Karl Johan. Toveis trafikk i gatene, rene trikkegater og lettere orientering. Dette binder Bjørvika sammen med sentrum.

Systemet gjør det også mulig for eventuell kombibane å kjøre strake veien med minst mulig svingebevegelser og forstyrrelser gjennom sentrum.

### To rene traséer gjennom sentrum

Gjennom sentrum får trikk og bybane to traséer som er minst mulig forstyrret av buss og bil. Det er en stor fordel for byformingen at trikkegatene er rene, også uten buss.

Den primære gruppen av trikkelinjer går i Stortingsgata–Prinsens gate. Den sekundære gruppen av trikkelinjer går over Vika – Aker brygge og Rådhusgata.

Dette blir mulig ved at det bygges spor i Frederiks gate og i Rådhusgata.

Forbindelsen i Frederiks gate gjør at trikkelinjen nordover mot Rikshospitalet knyttes til Nationaltheatret knutepunkt. Sporet i Rådhusgata vil gi en bedre betjening av Kvadraturen enn i dag, men er samtidig nødvendig av andre grunner.

Det må være et mål at hovedstrengen gjennom Stortingsgata–Prinsens gate samlet får så stor kapasitet som mulig. Hvis linjen over Vika skal kobles inn på som i dag, vil Prinsens gate bli en flaskehals. Det er også tvilsomt om det i det hele tatt er plass nok i gaten for svingebevegelserne en slik kobling fordrer.

Høyest mulig kapasitet på lengre sikt er også et hovedmotiv for ikke å fylle opp trikkegatene med biler og busser.

### Trikkelinjene østover samles gjennom Bjørvika for å oppnå høy frekvens

Dette innebærer i første omgang at Ekebergbanen flyttes fra Schweigaards gate til Nyland allé.

Systemet åpner samtidig for kombibane / bybane mot Helsefyr/ Etterstad/ Lodalen/ Hovedbanen og mot Østfoldbanen. På denne måten kan Fjordbyen betjenes, og det kan gi forbindelser mellom Bjørvika og tyngre markeder i øst og sør.

Samlet vil dette gi så høy frekvens som mulig mellom Bjørvika og sentrum forøvrig.

### Løsningen på Christian Frederiks plass og Jernbanetorget

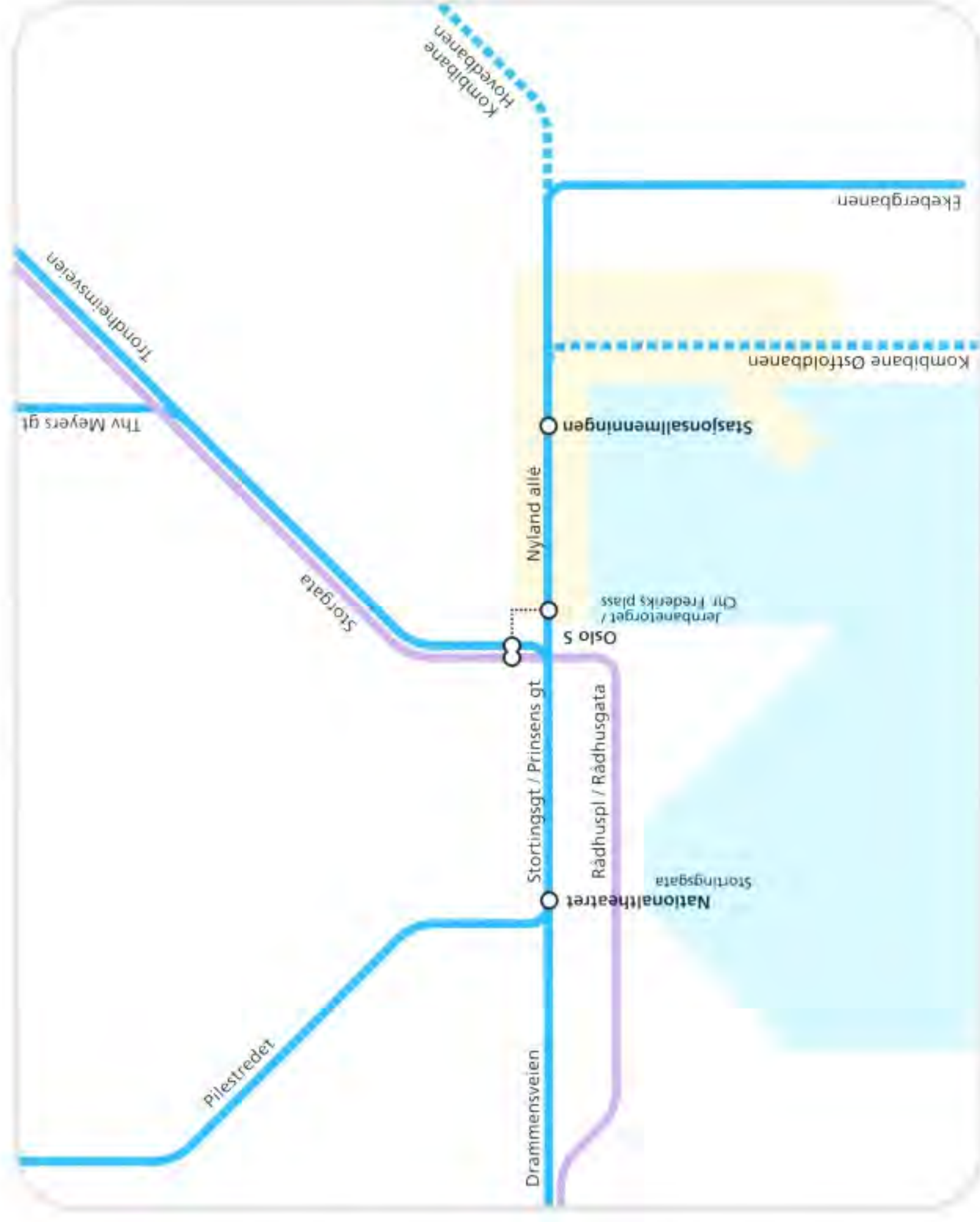
Løsningen innebærer en forenkling av nåværende og påtenkte løsninger på og ved Jernbanetorget.

Slik løsningen er vist, vil det gi noen lengre gangavstander ved omstigning. Det er riktignok en ulempe, men vil trolig mer enn oppveies av fordelene med kortere kjøreveier, høyere frekvens og mer lettfattelig system. Likevel bør den eksakte lokalisering av holdeplasser studeres nærmere her.

### Driftsteknisk fleksibilitet

Av driftstekniske grunner er det nødvendig å kunne vende trikker i sentrum uten å kjøre i gjennom. Derfor må sporplanen gi mulighet for svingebevegelser i alle retninger i systemet. For eksempel må trikk fra Storgata kunne svinge mot Nyland allé selv om denne svingebevegelsen ikke inngår i det rutegående driftsopplegget.

Det må vurderes nærmere om det i tillegg er behov for ytterligere vendesløyper.

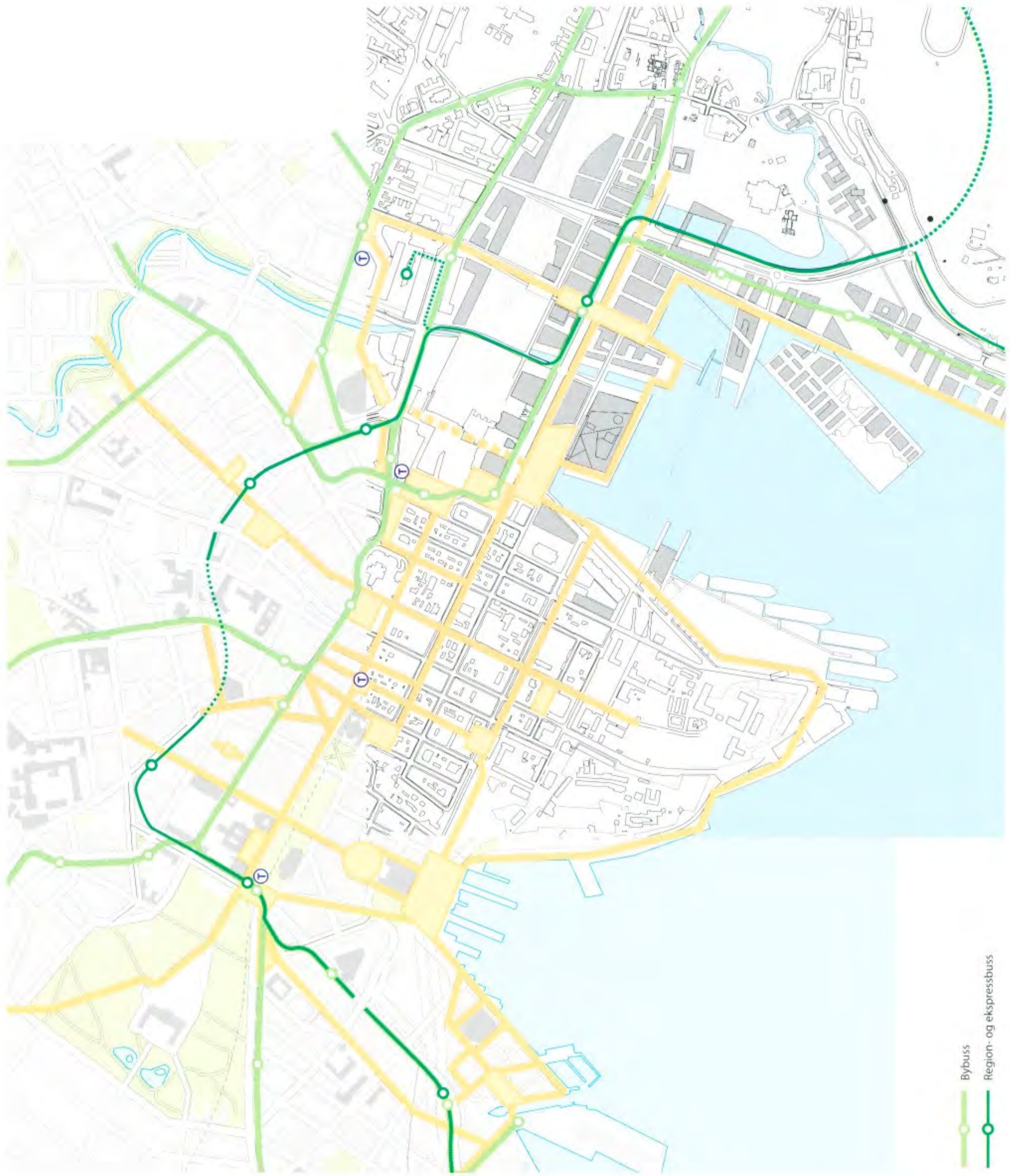


### Kjøremønster for trikk- og bybane

Linjene danner to grupper: Hovedgruppen gjennom Stortingsgata–Prinsens gate (lys blå) og linjene over Vika (lilla). Linjene gjennom Bjørvika tilhører hovedgruppen og kommer i vest fra Pilestredet og / eller Drammensveien. Linjegruppen over Vika er sekundær, og går gjennom Storgata i øst.



**Bybuss og regionale ekspressbuss**  
Linjene pendler i størst mulig grad gjennom sentrum: Bybusslinjene i bygatene og regionale ekspressbuss på hovedveisystemet. Bussene får i størst mulig grad egne gater slik at de kan kjøre uforstyrret av biltrafikk og trikk.



Bybuss  
Region- og ekspressbuss

### Bybusser i bygater i en oversiktlig trasé uten biltrafikk og tett opptil gågatene

Bybussene får egen hovedtrasé gjennom Kristian IVs gate – Grensen – Biskop Gunnerus gate. På samme måte som trikken får traséen som ligger nærmest opp til hovedgangstrøket Karl Johan på sørsiden, får bybussene tilsvarende trasé på nordsiden.

### Region- og ekspressbusser på hovedvegnettet

Region- og ekspressbusser pendler gjennom sentrum på Ring 1, slik det allerede er vedtatt og påbegynt iverksatt, med holdeplasser Aker brygge, Nationaltheatret, Universitetsgata, Arbeidersamfunnets plass, Oslo S (Lybekkergata). Løsningen vi foreslår gjør at alle de pendlende region- og ekspressbussene også får holdeplass på Stasjonsallmenningen i Bjørvika.

### Trafikken og bymiljøet i Grensen og Stortorvet

En bekymring kan være at bymiljøet i Grensen og på Stortorvet blir skadelidende når hovedåren for bybusstrafikk skal gå der. Samlet blir det imidlertid ikke mer trafikk enn i dag.

Når gatemiljøet blir fritt for personbiler og også for dagens trikk, blir det enklere å utforme miljøet godt for de to trafikantgruppene som gjenstår, – bybussen og fotgjengerne. Det finnes flere vellykkede eksempler på det i andre byer.

Husk også på at bussene vi kjenner i dag, ikke er morgendagens. I første omgang vil vi få busser som går på lett diesel, såkalt miljødiesel. Deretter kommer bussene som bruker brenselceller, hydrogen.

### Omstigning til T-bane og jernbane ved Jernbanetorget og Oslo S

Løsningen gir bedre omstigningsforhold for bybussenes del enn i dag. Holdeplassene kan

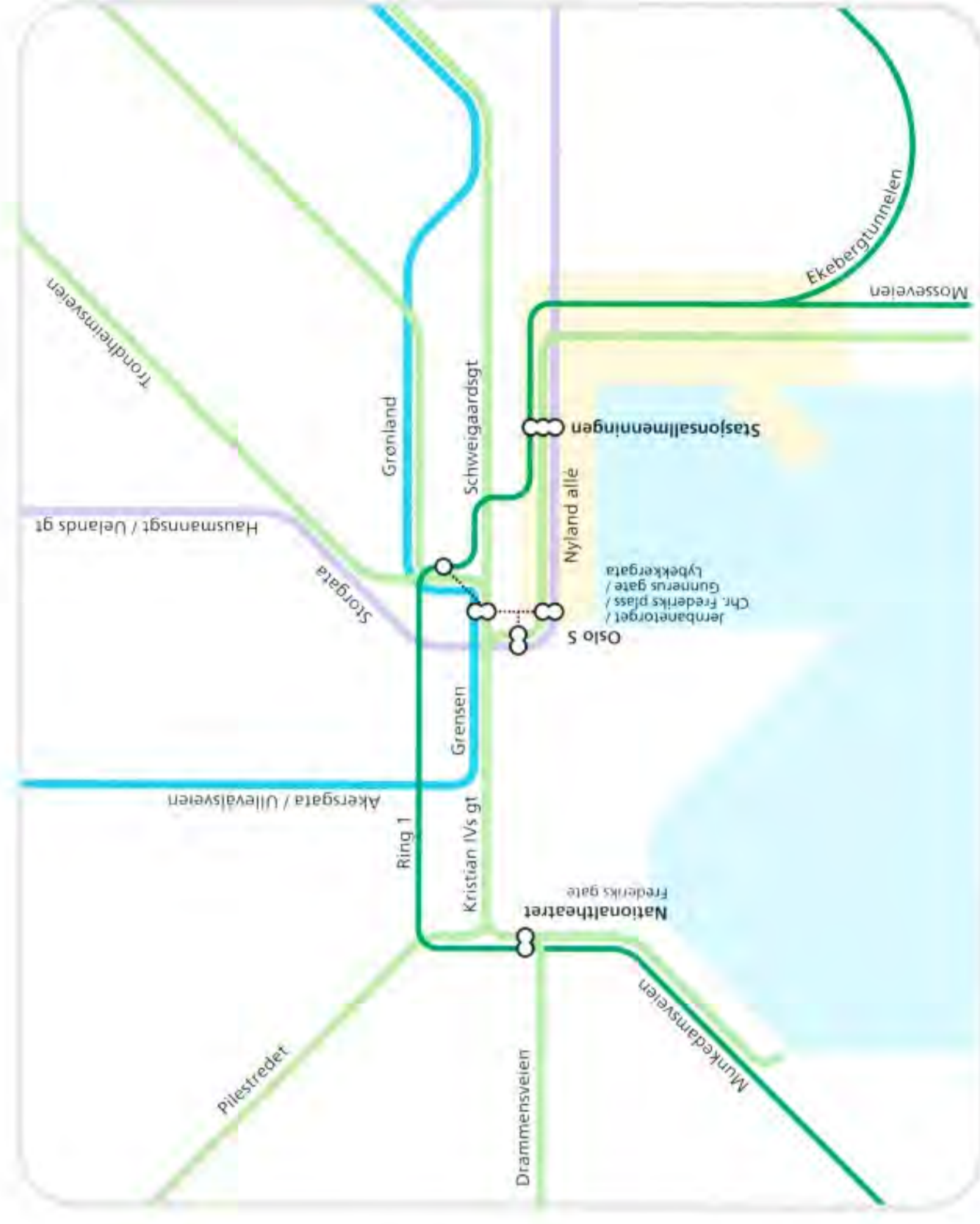
lokaliseres godt samlet.

Region- og ekspressbusser gir gode omstigningsforhold til jernbanen på Stasjonsallmenningen og gjennom nordre inngang i Biskop Gunnerus gate på Oslo S. Til T-banen og trikken blir det litt lengre å gå fra regionbussholdeplassen i Lybekkergata enn den korte gangavstanden bybussene gir. Dette må en trolig gi i bytte for enkle, ryddige kjøremønstre på traséer uten forstyrrende biler. Det understreker imidlertid behovet for å gjøre forholdene mest mulig attraktive for fotgjengerne i området.

### Mulige tilleggstraséer for buss gjennom sentrum

Dersom den samlede busskapasiteten gjennom sentrum i fremtiden skulle vise seg å bli for dårlig, kan en mulig tilleggstrasé være Munkedamsveien – Rådhusplassen (søsiden) – Akershuskaia – Skippergata – Nyland allé eller Jernbanetorget. En annen mulighet er eventuelt bare Havnelagerkrysset – Bussterminalen.

Disse traséene kan også være aktuelt å vurdere for turist-, og charterbusser med parkering i havnesonen og Kongens gates nedre del.



### Kjøremønstre for bybusser og region- og ekspressbusser

Hovedgruppen av bybusser samles gjennom Kristian IVs gate–Grensen (lys grønn).

To andre sekundære grupper er også vist:

Gruppen som går i Ullevålsveien–Akersgata (blågrønn) og gruppen som går i Uelands gate–Hausmanns gate (lilla). Disse er ikke ideelle fordi de ikke knyttes til begge hovedknutepunkter i sentrum. De er likevel nødvendige fordi byen er slik at det er større markeder i øst enn i vest og dermed også behov for flere linjeender i øst. En bybusstrasé i vest gjennom Pilestredet

knyttes ikke til Nationaltheatret knutepunkt. Det er en ulempe. Den øvrige strukturen i kollektivnettet gjør imidlertid at denne bussforbindelsen ikke blir av de tyngste. Kanskje blir den ikke nødvendig i det hele tatt. Nærmakedene her vil dekkes av trikkelinjen mot Rikshospitalet, men også av T-banen når Homansbyen stasjon står ferdig.

Regionale ekspressbusser (mørk grønn) følger hovedveisystemet og pendler gjennom sentrum i Nyland allé, Nylandsbrua, Schweigaards gate, Ring 1 og Munkedamsveien.



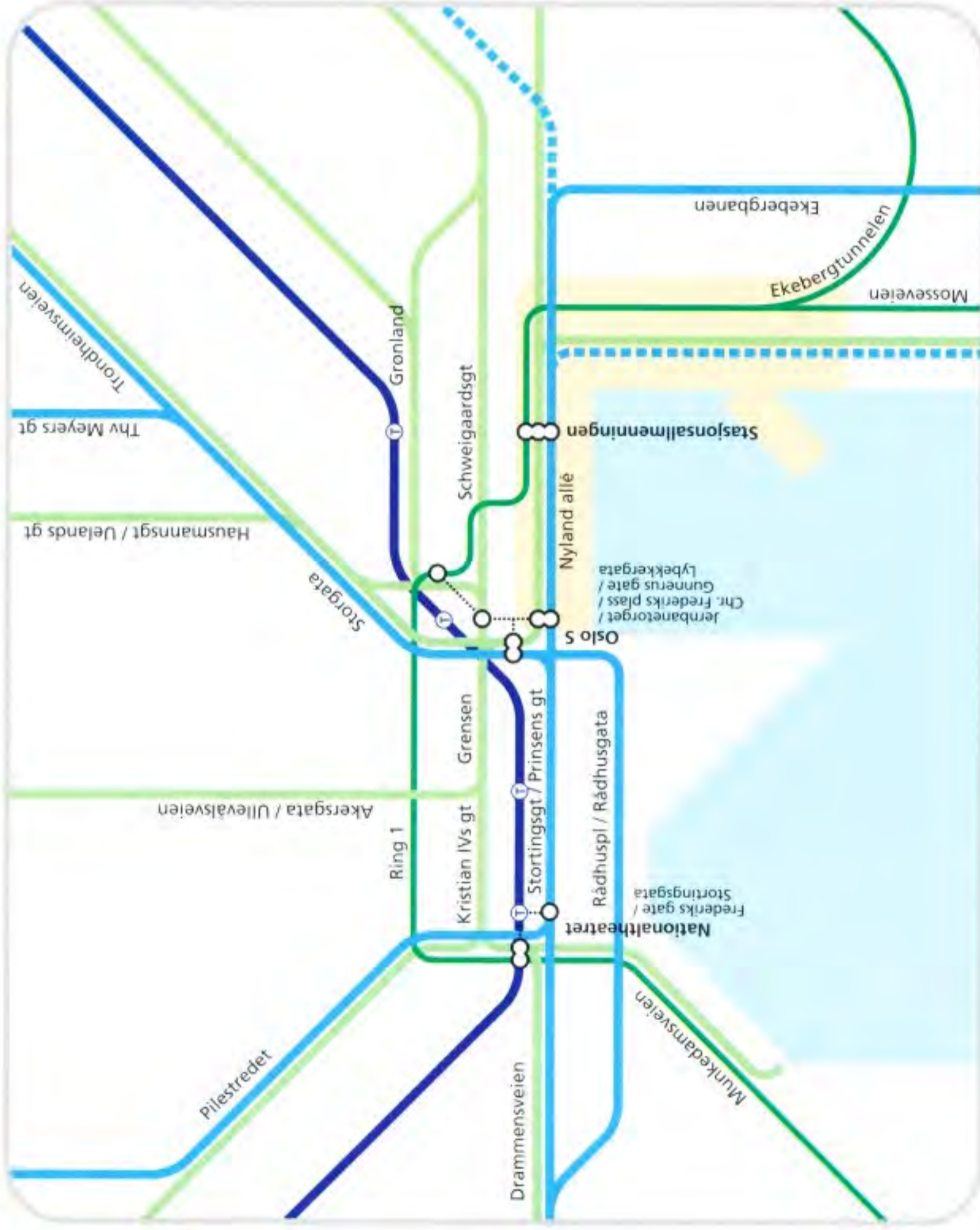
### Samlet løsning for trikk, buss og kollektivtrafikken forøvrig

Et oversiktlig system med god dekkning og sammenheng mellom driftsartene.



**// ... For å sikre områdets kollektivtilgjengelighet bør NSB og Jernbaneverket utvikle en østre stasjonsinngang til Oslo S ...**

BYRÅDSSAK 194/01 BYUTVIKLING BJØRVIKA-BISPEVIKA.  
GRUNNLAG FOR VIDERE PLANARBEID



← Samlet kjøremønster for kollektivtrafikken

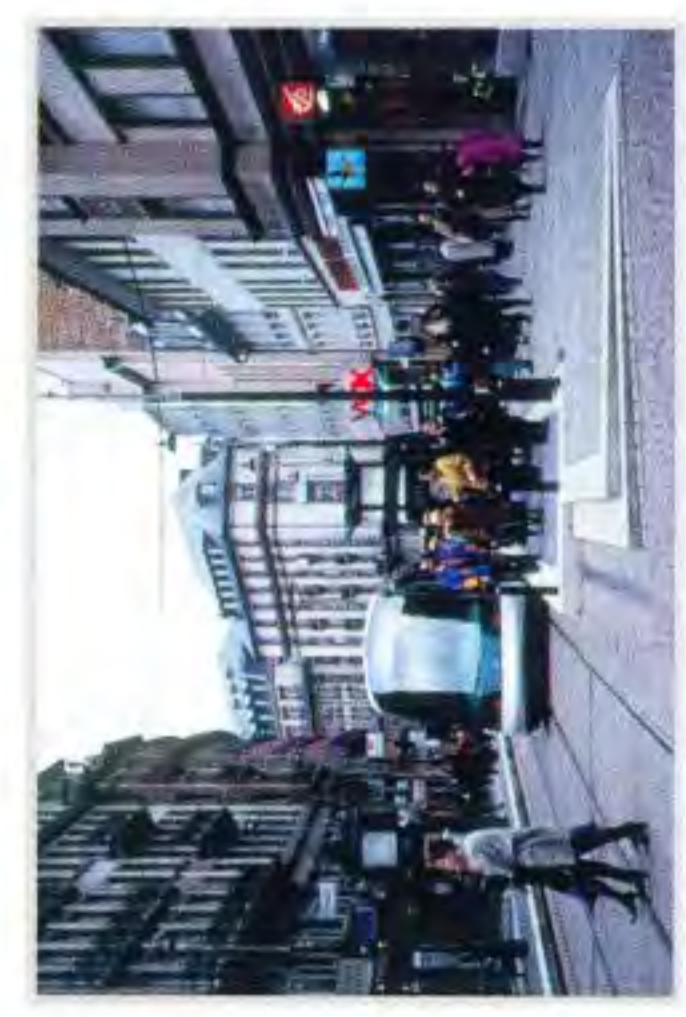
**Lokalisering av holdeplasser**

Forslaget viser lokalisering av holdeplasser, men de må studeres nærmere i detalj.  
 Gode overgangsforhold i alle reiseretninger og mellom alle driftsartene må prioriteres høyt. At alle driftsartene får så sentralt beliggende holdeplasser som mulig i områdene nær Nationaltheatret, Stortinget og Jernbanetorget er da avgjørende.  
 Forslaget innebærer uansett en forenklet løsning på Jernbanetorget, både i forhold til dagens situasjon og til nåværende forslag til ny regulering.  
 Stasjonsallmenningen blir et nytt knutepunkt i

hjertet av Bjørvika. Den tett samlede plasseringen av holdeplasser her bør en holde fast ved.  
 Utover dette blir plassering og holdeplassestetthet en avveining særlig mellom to hensyn, – høy, total kjørefart og korte gangavstander.  
 Vi mener at en i lokaliseringen også bør legge vekt på sentral plassering i bybildet, slik at kollektivtrafikkens synlighet blir best mulig.

**Ferger til øyene**

Fergene på Vippetangen bør flyttes til Bjørvika for å oppnå nærhet til kollektivknutepunktet. Da er det viktig at de faktisk også får plass så langt inn mot Jernbanetorget som mulig.



↑ **Egne buss- og trikkegater bidrar til bysentrums vitalitet og utvikling**

Her er bussgate i Göttingen, Tyskland, og trikkegater i Freiburg, Tyskland og Strasbourg, Frankrike.  
 Kommer trikk og buss frem? Ja, med et vennlig men bestemt «pling».

### Hvilket kollektivtilbud kan løsningen gi i Bjørvika?

Dette spørsmålet kan det ikke gis et entydig svar på her. Tilbudet det er mulig å gi, er naturligvis ikke bare avhengig av gatebruk og kjøremønster, men også av en rekke forhold som er av økonomisk, men også av politisk art.

Som et eksempel og en pekepinn kan vi imidlertid bruke «Driftskonsept 2006», og se hvordan situasjonen kan bli i Bjørvika hvis vi anvender konseptet på vårt forslag til gatebruk og kjøremønster.

«Driftskonsept 2006» er utarbeidet som en del av arbeidet med Oslopakke 2. Det omfatter forslag til driftsopplegg for hele kollektivtrafikken i Osloområdet samlet, og er utført i samarbeid mellom Statens vegvesen Oslo, Jernbaneverket, Oslo Sporveier, Stor-Oslo lokaltrafikk og NSB Kortdistanse. Konseptet har imidlertid ingen status som plan. Hensyn til utbygging i Bjørvika er heller ikke med som premisser. På en annen side er det den eneste fremtidige studien av kollektivtrafikkens drift som foreligger, og den gir et helhetlig bilde av hvordan regionen kan betjenes.



### Direkte forbindelser med trikk i Bjørvika hvis Driftskonsept 2006 legges til grunn

Bjørvika blir betjent med linjer som pendler mellom Ekebergbanen og trikkelinjen til Rikshospitalet.

Trikken gir direkte forbindelse til Oslo S sjøsiden ved Christian Frederiks plass og til Nationaltheatret.

Frekvensen blir gjennomsnittlig hvert 5. minutt i rushtiden og hvert 7,5 minutter på dagtid ellers.

Frekvensen er ikke spesielt høy til å være et sentrumsnært område. Driftskonsept 2006 gir høyere frekvens i Bjørvika både med bybuss og regionale ekspressbuss. Det skyldes at det bare

er én østlig linjeende – Ekebergbanen. Dersom en får bybane/kombibane på Hovedbanen og Østfoldbanen, vil frekvensen bedres vesentlig.



**Direkte forbindelser med bybuss i Bjørvika hvis Driftskonsept 2006 legges til grunn**

Bjørvika blir betjent med tre bybusslinjer. Linjen mellom Sofiemyr og Majorstuen gir direkteforbindelse til Jernbanetorget og Nationaltheatret, mens de to andre linjene ikke gir forbindelse til Nationaltheatret direkte.

Samlet frekvens blir gjennomsnittlig hvert 3. minutt i rushtiden og hvert 5 minutter på dagtid ellers.

At frekvensen ikke er høyere, skyldes særlig at bystrukturen er slik at det er relativt få bybusslinjer



**Direkte forbindelser med regionale ekspressbuser i Bjørvika hvis Driftskonsept 2006 legges til grunn**

En rekke slike linjer vil betjene Bjørvika, – nær like mange som sentrum forøvrig.

Frekvensen blir gjennomsnittlig hvert 2. minutt i rushtiden og hvert 5,5 minutter på dagtid ellers.

Dette blir særlig muliggjort ved at bussene kjører gjennom østre del av Nyland allé og over Nylandsbrua istedenfor å kjøre sammen med biltrafikken på Østre tangent og i Scweigaards gate.



### Syklistene

Et sammenhengende nett som dekker hele sentrum og forstyrrer kollektivtrafikken minst mulig.



// ... Et gjennomgående gang- og sykkelveinett prioriteres ...

BYRÅDSSAK 194/01 BYUTVIKLING BJØRVIKA-BISPEVIKA. GRUNNLAG FOR VIDERE PLANARBEID



### Det vil være syklist overalt

Sykling i bysentrum kan knapt reguleres til bare å følge hovedtraséer. Syklistene vil ta korteste vei, og beveger seg nesten like «finmasket» som fotgjengerne.

Derfor vil generelle tiltak som gatebruksfor-slaget innebærer kanskje ha størst betydning: Mindre biltrafikk i gatene, lavere fartsgrense, for eksempel 30 km i hele sentrum innenfor Ring 1, færre parkerte biler langs fortauskantene og toveis trafikk i flest mulig gater.

### Skiltet hovednett for sykkel

Et skiltet hovednett for sykling må komplettere de generelle tiltakene. Dette har betydning på flere måter:

Det forteller hvor en særlig må sette inn fysiske tiltak for sykkeltrafikken. Det kan bidra til å lede syklistene inn på traséer der konfliktene med andre trafikklag er minst mulig eller er ordnet best mulig ved hjelp av fysiske tiltak.

### Syklister og kollektivtrafikk

Siden stor kapasitet og punktlighet er et hovedmål for kollektivtrafikken, er det en fordel om syklistene holder seg borte fra kollektiv-årene, – særlig gjennom sentrum der det er trangt om plassen. Sykkelbaner her vanskeligjør også gode holdeplassløsninger.

For syklistene er det heller ikke attraktivt å kjøre innimellom trikker og busser. Trikkeskinner er spesielt lei.

Forslaget prøver å ta hensyn til dette så langt som mulig. Derfor legges det for eksempel ikke opp til hovedsykkelårer i Kristian IVs gate – Grensen, i Stortingsgata eller i Prinsens gate.

Av samme grunn er hovedsykkelåren gjennom Bjørvika lagt til Tollbugatas forlengelse i stedet for Nyland allé.

På noen strekninger kan en ikke unngå at hovedsykkelveien går sammen med kollektiv-trafikken. Der det ikke er plass til å legge holde-plassene for trikk og buss på eget areal, eller sykkelveien utenom, må syklistene finne seg i at buss og trikk sperrer sykkelfeltet så lenge de står ved holdeplassen.

### Syklister og gående

På noen strekninger er det nødvendig at fot-gjengere og syklist deler gaten. I forslaget gjelder det for eksempel Universitetsgaten og Torggata. Her må en finne fysiske løsninger for utforming av gaten som kan ivareta begge brukergrupper samtidig.

Noen steder kan det være nødvendig å gjøre sykkelbanen så bred at det vil være mulig å tillate varelevering på én side av gaten uten at det hindrer syklistene å komme frem i begge retninger. Vareleveringen kan eventuelt tidsbegrenses, og varebilene enveisreguleres gjennom gaten.

### Syklister og biltrafikk

Primært bør det ikke være kantsteinsparkering i gatene som inngår i hovedsykkelnettet. Noen steder vil det imidlertid være plass til det, og da anbefales et bredt parkeringsfelt mellom sykkel-felt og fortau, så bredt at bildører kan åpnes noe uten å komme i konflikt med syklist i sykkel-feltet. I gater med varelevering, bør parkerings-plasser reserveres for dette, slik at vare- og laste-biler ikke blokkerer sykkelfeltet.

I lysregulerte kryss anbefales bruk av opp-merket «sykkelboks» i kjørebanelen foran bilene. Forskning i Nederland og Danmark viser at dette reduserer ulykker, forbedrer fremkommeligheten for syklistene og gjør dem mindre utsatt for luft-forurensning.



### Prioritering av syklist i lysregulerte kryss

Egen oppmerket «sykkelboks» foran bilkøen. Dette eksempelet er fra Delft i Nederland.



### Fotgjenger og syklist side om side

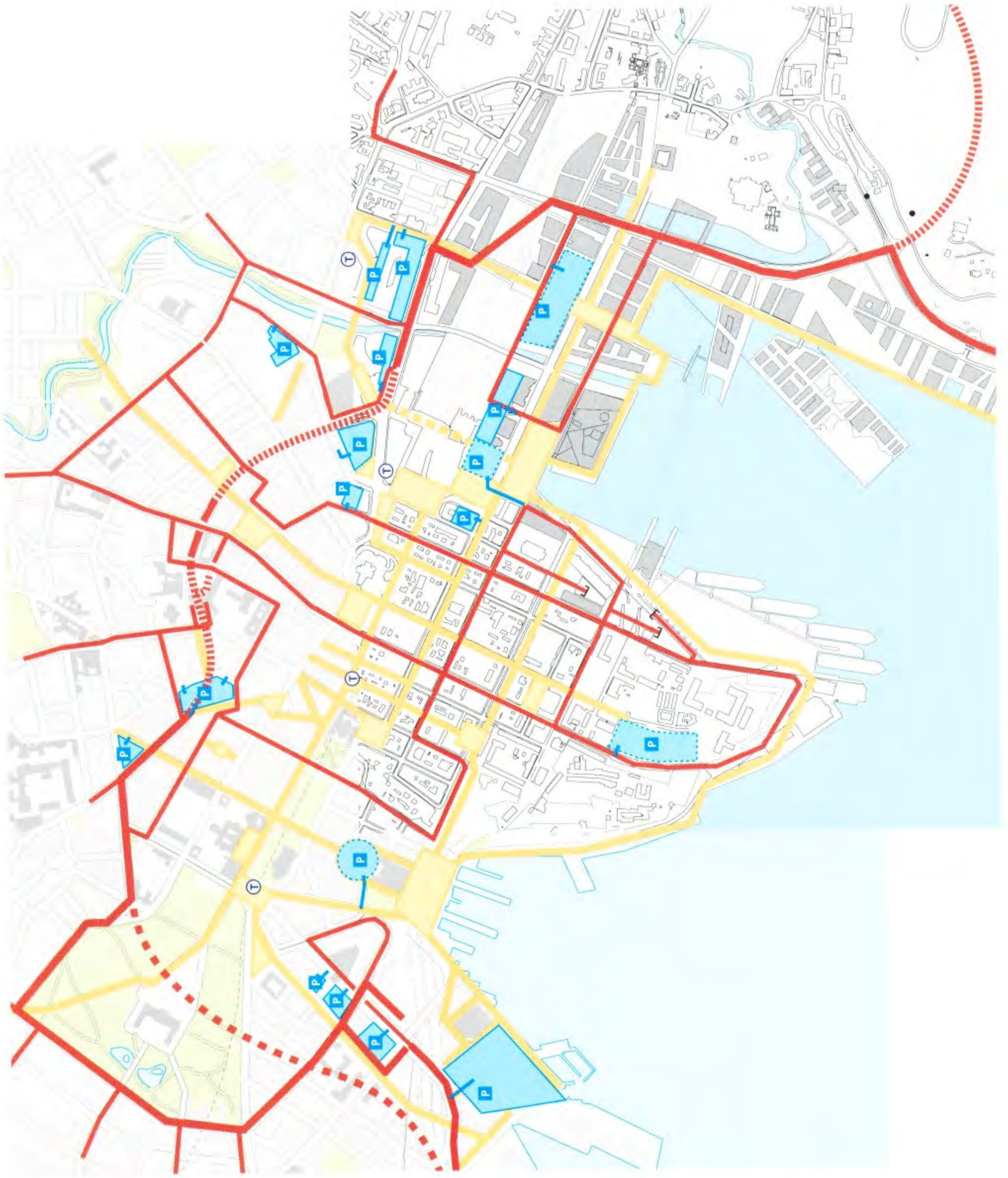
Gater med kjørefelt som bare er for sykkel-trafikk. Kjørefeltet kan totalt være mye smalere enn for biltrafikk og fortauene tilsvarende bredere. Malmö, Sverige (øverst) og Amersfoort, Nederland (nederst).





### Biltrafikken

Et enkelt hovedprinsipp der gjennomgangstrafikken går på hovedveisystemet, Vika betjenes fra vest, sentrum fra Havnelagerkrysset og Bjørvika fra øst.



// ... Det må tidligst mulig etableres en ny forbindelse på tvers av sporområdet (Østre tangent) som avlastning av de sentrale delene av det nye byområdet med Nyland allé og Nylandsbrua ...

BYRÅDSSAK 194/01 BYUTVIKLING BJØRVIKA-BISPEVIKA.  
GRUNNLAG FOR VIDERE PLANARBEID

### Byen skal ha bygater – ikke hovedveier

Hovedveinettet i Oslo går fram til hovedveikryssene i Vika, ved Havnelageret og på Sørenga. I resten av bilsystemet skal trafikksystemet utformes som bygater, med bygatenes stramme form- og språk, knappe kurveradier og moderate kjørefart. Dette gjelder også Ring 1, som allerede er blitt ombygget fra vei til gate på strekningen i Pilestredet. Bruken av Ring 1 for busstrafikk gir ytterligere begrunnelse for dette.

Dette betyr også at Nylandsveien og riksveg 4 – som er et mer enn 30 år gammelt bymotorveianlegg – skal nedbygges/ombygges til bygater og tilpasses det bymiljøet den skjærer gjennom. Vi tror at det beste grepet vil være å legge den gamle veien ned på bakken, og dermed oppnå store gevinster for bymiljøet langs Akerselvas østside.

Det gjelder også vestre del av Schweigaards gate og Biskop Gunnerus gate – og den nye Østre tangent og Sørengaveien: Alt sammen skal være bygater, selv om de fortsatt vil ha en god del biltrafikk.

Den endelige traséen for Østre tangent må utredes videre. Men løsningen bør tillate at Nylandsveien kan legges ned til et plankryss i Schweigaards gate.

### Et enkelt hovedprinsipp for biltrafikken

Vika betjenes fra vest, sentrum fra Havnelagerkrysset og Bjørvika fra øst. Det letter orienteringen, og fjerner unødvendig letetraffikk.

Det kan være mulighet for lokal gjennomkjøring for biler av hensyn til varelevering og lignende, men ingen snarveier.

### Mest mulig toveis kjøretrafikk

Toveis trafikk demper farten og letter orienteringen samtidig som det også forbedrer

betingelsene for sykling.

Typisk lokalgatebruk vil være 2 kjørefelt + 1 felt for varelevering og av/påstigning.

### Bilene utenom kritiske punkter for kollektiv-, gang- og sykkeltrafikk og bymiljøet

Eksempler er Aker brygge, Nationaltheatret, Rådhusstrøket, Christiania Torv, Karl Johan, Wessels plass, Stortorvet, Jernbanetorget, Opera-aksen, Nyland allé, Stasjonsallmenningen, sjøfronten.

### Omlegging av biltrafikken utenom Nationaltheatret knutepunkt

At Nationaltheatret knutepunkt blir fritt for biltrafikk er avgjørende for kollektivtrafikken. Dette knutepunktet er like viktig som Jernbanetorget, og trenger tilsvarende betingelser.

Slottsparktunnelen er under planlegging, og kan være en løsning som det ikke er så lett å få finansiert de nærmeste årene. Bruk av Løkkeveien–Parkveien og eventuelt Wergelandsveien som del av bilvei-Ring 1 bør vurderes nærmere for å oppnå raskere forbedringer for kollektivtrafikk og bymiljø – det vil si de fleste sentrumsbrukerne.

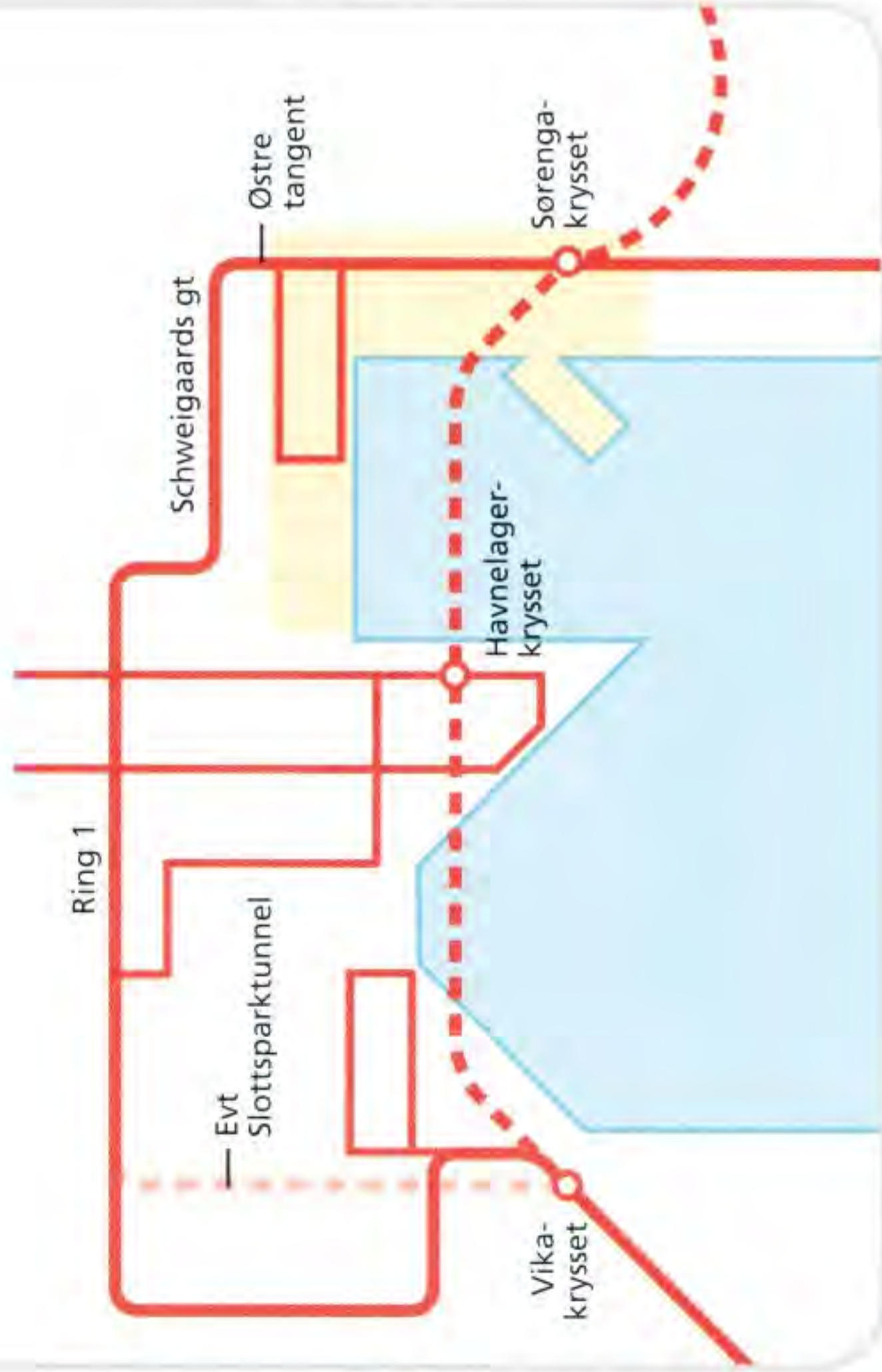
### Manglende kjøreulighet for bil mellom

#### Nylandsbrua – Havnelagerkrysset – E18 vest

Alternative kjøreruter finnes, selv om også de har begrenset kapasitet i rush.

#### Kjøreforbindelsen Skippergata – Pløens gate – Youngstorgtet – Calmeyergata

Buss og trikk i Storgata/Nygata behøver ikke komme i konflikt med denne. Samtidig får lokal sentrums-biltrafikk en nyttig kjøreulighet mellom Hausmannsgate og Havnelagerkrysset.



### Et enkelt hovedkjøremønster for biltrafikken

Vika betjenes fra vest, sentrum fra Havnelagerkrysset og Bjørvika fra øst.

### Gatebruk biltrafikk

Kartet viser også eksisterende og skisserte nye parkeringshus (stiplet omriss).

Innkjøringsforholdene til enkelte av de eksisterende p-husene må studeres nærmere. Det samme gjelder private p-hus som ikke er med på kartet.

Adkomstveier for biltrafikken er ikke tegnet.

### God tilgjengelighet med bil i Bjørvika

Kartet viser gangavstander fra eksisterende og skisserte parkeringshus til henholdsvis hovedgangstrøket Karl Johan og Nyland allé. Tilgjengeligheten med bil til Nyland allé blir bedre enn den er til Karl Johan.

Kartet viser også hvordan fotgjengernettet gir fordeler til bilistene som parkerer og bruker byen.

// ... Med grunnlag i områdets sentrale beliggenhet og særlig høye kollektivdekning, må parkeringsdekningen for næringsvirksomheten i området begrenses til å dekke behovet for beredskapsparkering ...

BYRÅDSSAK 194/01 BYUTVIKLING BJØRVIKA-BISPEVIKA.  
GRUNNLAG FOR VIDERE PLANARBEID



### Varelevering og budtjenester

Disse sikres bedre forhold enn i dag gjennom mer oversiktlige kjøreruter uten enveisregulering som forlenger kjøreveien, klarere orientering og mindre letetrafikk for privatbiler, samt reservering av gateplass til lastesoner og av/påstigning. I gågater tidsregulert varelevering og ellers bedre forhold for sykkelbud.

### Drosjer i bussgater

Drosjene trenger gjennomkjøringsmuligheter øst-vest gjennom sentrum på overflaten. Helt konkret: De får kjøre i gatene reservert for buss, men ikke i gatene reservert for trikk.



### Oppmerket lastesone i trikk- og gangstrøk

Bildet viser hvordan dette kan foregå på en ordnet måte. Eksempelet er hentet fra et trikk- og gangstrøk i Freiburg, Tyskland (øverst). Samme prinsippet kan også brukes i andre gater.

Tidsbegrensningene som gjelder for varelevering for eksempel i gågater, kan også varieres mer enn i dag, og på den måten gi større fleksibilitet tilpasset de konkrete forholdene i den enkelte gate.

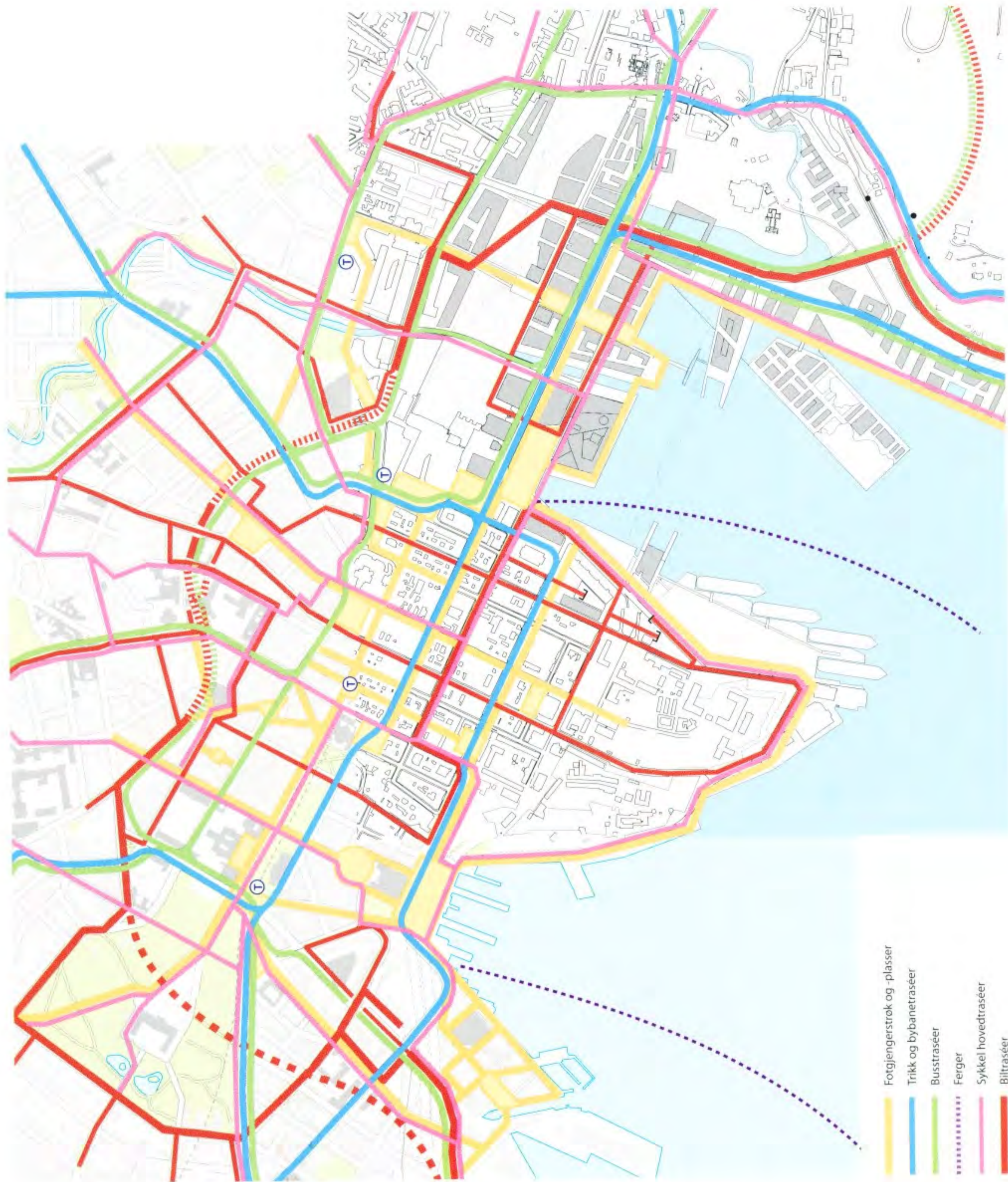




## Gatebruken som helhet et samlede kompromiss

→ Strekene viser hvilke trafikklag som har trasé gjennom hvilke gateløp. Der det er flere parallelle streker gjennom samme gate, viser det hvilke trafikklag det må settes av plass til og legges til rette for der. Strekenes rekkefølge indikerer ikke en bestemt gateutforming.

Eksempler: Øvre Karl Johan er en kombinert fotgjenger- og sykkelgate. Nyland allé er en kombinert fotgjenger-, trikk- og bussgate. Adkomstveier for biltrafikk er ikke tegnet inn.



- Fotgjengerstrek og -plasser
- Trikk og bybanetraséer
- Busstraséer
- Ferger
- Sykkel hovedtraséer
- Biltraséer

### Et samlende kompromiss

En gatebruksplan vil alltid representere en lang rekke kompromisser mellom ulike hensyn. Det finnes derfor ingen entydig løsning som alle vil kunne bifalle på samtlige punkter.

Vi har forsøkt å løse «puslespillet» på en måte som best mulig oppfyller de overordnede målene for trafikksystemet og byplanen, med særlig vekt på å få et effektivt, tydelig og robust kollektiv system, gode forhold for fotgjengere og syklister, et attraktivt bymiljø og oversiktlig tilgjengelighet for bilistene.

Alle bygater, plasser og torv må løse flere forskjellige trafikkbehov, atkomst- og bruksfunksjoner. Men ved å differensiere hvilke hensyn som prioriteres høyst på ulike steder, mener vi at brukskonfliktene dempes, og det blir tydeligere hvilke formingskrav som skal gjøres gjeldende på de forskjellige stedene.

### Mulig gjennomføring

Skissen til gatebruksplan vil kunne gjennomføres i en rekke trinn, og med mange forskjellige aktører som støttespillere og finansieringskilder.

Noen grep må settes på plass først. Vi tenker da særlig på løsningene for kollektivtrafikken og hovedveiene i Bjørvika og sentrum. Gjennom et politisk prinsippvedtak om gatebruksplanen kan disse hovedelementer fastlegges. De vil da være styrende for gjennomføringen av de øvrige enkeltprosjekter.

For øvrig kan kommune, stat og grunneiere gå sammen om mange delprosjekter som bygger opp under den samlede planen. Detaljene i disse prosjektene kan tilpasses underveis.



### Fotgjengere og trikk i bygater:

#### Hvordan kan det forenes?

Forslaget viser en slik kombinasjon i Prinsens gate og i Rådhusgata.

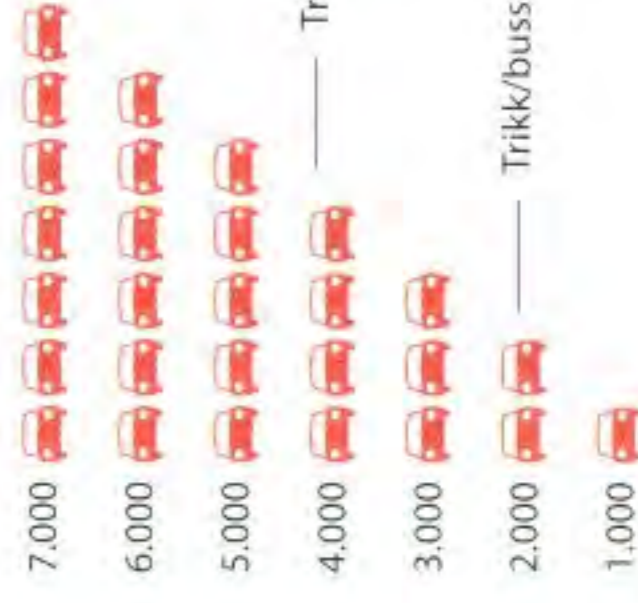
Mange husker med gru tilbake på den gang trikken fremdeles snek seg frem gjennom gågaten på Karl Johan (lengst til venstre). Det skyldtes særlig to forhold. Fotgjengertettheten var svært høy og trikkesporet gikk nær inntil den ene siden av gaten. Løsningen var aldri tilpasset gågatebruken.

Eksempler fra andre byer viser at rene trikkogater godt kan kombineres med gangstrøk. Bildene til venstre er fra den travle handlegaten Leidse-straat i Amsterdam. Gjennom den passerer totalt 72 trikker pr time i rushtiden. Det vil si én trikk hvert 50 sekund i gjennomsnitt, og de går faktisk også på enkeltspor mellom holdeplassene. Detaljutformingen av gatelegemet hjelper også til.

En viktig grunn til at fotgjengere og trikk godt lar seg kombinere, er at en kollektivgate med høy frekvens likevel er en gate med *liten* motorisert trafikkmengde. Sammenlign med ADT-oversikten på side 5, og husk igjen at én full trikk tilsvarer en 1,5 kilometer lang bilkø.

Det innebærer at fotgjengerne har god anledning til å krysse trikkesporet mellom trikkene hvor som helst i gaten, og at den derfor ikke får den samme barrierevirkningen som bilgater.

#### Trafikkmengde ADT



### Fleksibilitet i gatebruk for biltrafikken i Bjørvika

Trafikkløsningen krever sterkere restriksjoner på bilbruk i sentrum og indre by øst enn i dag. Gatebruksplanen kan imidlertid ivareta ulike grader av restriksjoner på bilbruk i dette området. Den gir betydelig rom for ulik trafikkpolitikk, slik at hovedgrepet ikke behøver endres selv om det skulle være politisk ønske om andre prioriteringer enn de vi har bygget på.

Forøvrig er det en rekke klart uttrykte politiske mål som tilsier at andre hensyn enn framkom melighet med bil skal være hovedpremisser for transport og byplan i de sentrale deler av Oslo.

Her viser vi noen alternativer med prinsipielt økende vekt på biltrafikken fra venstre mot høyre, og tilsvarende svekkelse av bymiljøet og forholdene for kollektivtrafikantene.

Legg merke til to ting:

1. Kollektivtrafikkens traséer ligger fast i alle alternativene, selv om bilsystemet endres.
2. Alle alternativene 1–4 forutsetter at det er fysisk tilgjengelig gateløp i hele Tollbugatas forlengelse, – noe den foreløpige byplanen for Bjørvika ikke viser. Fleksibiliteten i ulike trafikkmønstre og gatebruk avhenger med andre ord av dette. Denne svakheten ved den foreliggende planen bør rettes.



#### Alternativ 1a

##### Hele Bjørvika betjent fra øst

Vårt forslag: Ingen gjennomkjøring.

#### Alternativ 1b

##### Skille ved Akerselva

Operaen og Oslo S syd betjent fra Havnelagerkrysset, og Bjørvika forøvrig fra øst.

Ingen gjennomkjøring gjennom Bjørvika, men det gir biltrafikk over «Operaplassen» langs sjøsiden. En annen ulempe kan være at det gir kryssing av kollektivlinjene nær opptil Stasjonsallmenningen holdeplass.







#### Alternativ 2

##### Nylandsbrua åpen for biler

Bjørvika betjenes fra nord og øst. Biltrafikken må krysse hovedkollektivåren i et punkt der også en hovedtyngde av busslinjene har svingebevegelse.

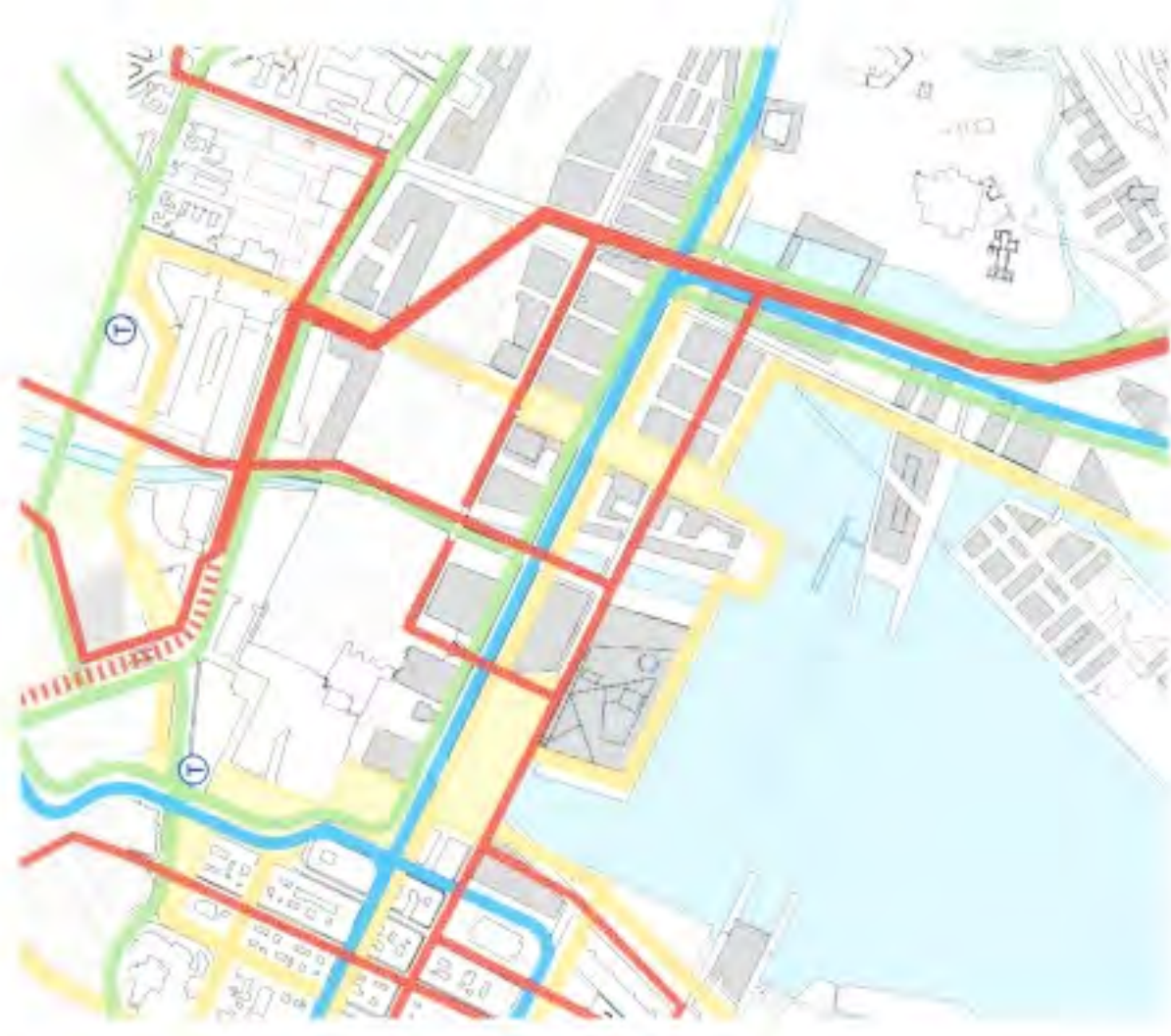


#### Alternativ 3

##### Nylandsbrua åpen for biler, forbindelse til Havnelagerkrysset

Bjørvika vest betjenes fra nord og vest, Bjørvika øst betjenes fra øst.

Gjennomkjøring fra nord til vest. Biltrafikk krysser gangaksen Jernbanetorget–Operaen på sjøsiden. Biltrafikken må krysse hovedkollektivåren i et punkt der også en hovedtyngde av busslinjene har svingebevegelse.



#### Alternativ 4

##### Gjennomkjøring utenom Nyland allé

Alle de samme ulempene som alternativ 3, men med større biltrafikkmengder.



#### Alternativ 5

##### Gjennomkjøring i Nyland allé

En løsning der biltrafikken får gjennomkjøring på lik linje med kollektivtrafikken i gateløpet Nyland allé. Dette vil innebære et dårligere trafikkmiljø for fotgjengere og kollektivtrafikanter enn nødvendig og ønskelig, – særlig i det nye og viktige knutepunktet på Stasjonsallmenningen. Fremkommeligheten for buss og trikk vil også bli redusert. Fra et kollektivtrafikksynspunkt vil vi derfor fraråde denne løsningen. Vi viser den likevel her for å formidle fleksibiliteten til ulike valg som er mulig.



## Spørsmål og svar

### ❁ Kan det virkelig være nødvendig å legge om gatebruken i hele sentrum for å få en tilfredsstillende løsning i Bjørvika?

Det meste av forslagene i Bjørvika kan også gjennomføres med dagens trafikksystem i sentrum. Men dagens system gir ikke god nok fremkommelighet for fotgjengere, kollektivtrafikk og syklistene til å oppnå den trafikkfordelingen og det bylivet en ønsker. Kvaliteten på kollektivtrafikken i Bjørvika henger nøye sammen med forholdene i sentrum. Planene for Bjørvika må derfor også passe sammen med mer fremtidsrettede løsninger der.

Det vil være helt å legge dagens utilfredsstillende og utdaterte løsning i sentrum til grunn som premisse for Bjørvikautbyggingen.

### ❁ Vil ikke hele systemet føre til mer biltrafikk totalt fordi veldig mange biler må kjøre lange omveier for å komme dit de skal og for å lete etter parkeringsplass?

Nei, erfaringer fra andre byer viser det motsatte. Med slike trafikk løsninger velger flere å la bilen stå og heller reise kollektivt.

Et enklere biltrafikksystem med færre trafikkskilt og et skikkelig visningssystem som effektivt hjelper folk til å finne riktig avkjørsel og ledig parkeringsplass, hjelper også til å redusere lete-trafikken.

### ❁ Hva er det som er så galt med å slippe bilene til i Nyland alle? Dette er jo en ny gate hvor vi står fritt til å sette av plass slik at alle trafikantgrupper får optimale forhold?

Plassen vi setter av kan ikke betraktes som gratis. Den er tvert i mot svært kostbar.

Stor plass betyr også brede gaterom som blir barrierer for fotgjengerne, og biltrafikken er den mest plasskrevende.

Dessuten er det vel ingen grunn til å planlegge et nytt, sentrumsnært byområde for stor biltrafikk, når all erfaring viser at dette trekker i motsatt retning av målene om godt bymiljø, og det er slike løsninger byer verden over kjemper for å kvitte seg med?

### ❁ Både Vika og Bjørvika blir jo en eneste blindvei for biler! Hvor skal all trafikken som kommer fra nordøst til for eksempel Kvadraturen kjøre?

Trafikksystemet er lagt opp slik at folk skal kjøre mest mulig på hovedveiene når de skal til sentrum. For eksempel kjører du Vålerenga- og Ekebergtunnelen fra Groruddalen til krysset ved Havnelageret, og derfra er det bare noen hundre meter til P-hus.

❖ **Hva med alle turistbussene som for eksempel skal til severdigheter som Rådhuset? Og som frakter gjester til og fra hotellene?**  
I andre byer er det ikke uvanlig å gi dispensasjon for kjøring til hoteller. Dessuten er hotellene flinke til å orientere bilistene om parkeringsmulighetene på forhånd.

❖ **Hvordan kan trafikken utvikles dersom Festningstunnelen og/eller Bjørvikatunnelen må stenges midlertidig på grunn av ulykker, nødvendig vedlikehold eller andre ekstraordinære hendelser?**  
Da kan gjennomgangstrafikken dirigeres til Ring 1 eller aller helst til Ring 3.  
I detaljutformingen bør det dessuten tas hensyn til at det i slike spesielle situasjoner går an å kjøre gjennom sentrum. Når det gjelder Festningstunnelen foreslår vi at veien langs kaiene holdes åpen for en slik mulighet.

❖ **Vil denne planen gi den ønskede kollektivandelen på 80 prosent i Bjørvika?**  
Forslaget til gatebruk er en nødvendig, men ikke tilstrekkelig forutsetning.  
I tillegg må en oppfylle Byrådets målsetting om en restriktiv parkeringspolitikk.  
En må også forutsette at kollektivnettet faktisk blir drevet med høy frekvens, kapasitet og punktlighet.

❖ **Hvordan skal vi få finansiert gateombyggingen som det legges opp til?**  
Det må skje ved å kombinere penger fra det statlige veibudsjettet, Oslopakke 2, bidrag fra kommunen og eiendomsbesitterne.  
Vi må altså fortsette å investere i hovedstadens sentrum slik vi har gjort i mange år tidligere.

❖ **Disse forslagene kan være interessante som en visjon, men er dette i det hele tatt realistisk med tanke på den store biltrafikken alle beregninger viser vil komme?**  
Ordet «visjon» har en positiv klang, men brukes også ofte i betydningen «luftige tanker».  
Forslaget til gatebruk er en prinsipplan som må bearbeides videre på detaljnivå, men den er helt konkret. Det er vanskelig å se hva det er ved forslaget hovedtrekk som ikke lar seg realisere i praksis.

Biltrafikkvekst er heller ikke et naturgitt fenomen. Den lar seg påvirke og styre. Heldigvis.

❖ **Denne trafikkplanen kommer da til å knekke det meste av handelen og næringsvirksomheten i sentrum siden bilistene ikke kommer frem til butikkene?**  
Nei, tvert i mot! Erfaringer fra mange byer viser at slike løsninger stimulerer folk til å bruke sentrum enda mer enn før. Også handelen øker når kundene får mer plass å boltre seg på i trygge og trivelige gatemiljøer. I bysentrene blir det best vilkår for handelen når de fleste av kundene kommer uten bil. Og selv om gående og kollektivtrafikanter er gitt fortrinn i planen, legges det også opp til at det skal bli enklere å finne frem til de ulike p-husene enn i dag.

❖ **Vil ikke utvikling av nye, miljøvennlige biler om få år løse miljøproblemene dagens biltrafikk påfører byen uansett?**  
Rene motorer kan ikke løse de arealbruksproblemene som privatbiltransporten medfører.  
Heller ikke risikoen for trafikkulykker.

## ET INNSPILL TIL BJØRVIKA SOM MØNSTERBY FOR EFFEKTIV, MILJØVENNLIG TRANSPORT

Ny bydel planlagt fra grunnen, tett inntil sentrumskjernen, med tunnel under for biltrafikken og god arealutnyttelse ...

Om ikke her, hvor skal det da bli mulig?