



Oslo kommune
Bymiljøetaten

SCANNET

Se mottakerliste

BYDEL GAMLE OSLO			
Saksnr	12/1219		
Dato	13 SEPT 2012		
Saksbeh	BEUT		
Arkivnr.	615.1	Dok.nr.	1
Avst.måte		Sign.	

KOPI

Dato: 11.09.2012

Deres ref.:

Vår ref.: 11/01801-14

Saksbeh.: Tor Olav Mangset
Org. enhet: Trafikkplan

Arkivkode: 615,1

Vedlegg: 149/2012

FORSLAG OM ENDRING AV FARTSGRENSEN I STRØMSVEIEN PÅ VÅLERENGA

Bymiljøetaten har mottatt ønske fra Byrådsavdeling for miljø og samferdsel om å sette ned fartsgrensen til 40 km/t i Strømsveien gjennom Vålerenga. Bymiljøetaten har målt farten, og vurdert saken i forhold til Statens vegvesens fartsgrensekriterier.

Fartsmålingen viser at 85%- fraktilen (fartsnivået) er 49 km/t og gjennomsnittshastigheten er 40 km/t. Dette betyr at det ikke stilles krav om fartsdempende tiltak i de nevnte kriteriene dersom fartsgrensen settes til 40 km/t. Nedsetting til 30 km/t vil kreve fartsdempende tiltak i form av humper eller opphøyde gangfelt. Dette er ikke forenlig med den store busstrafikken i gata. Derfor foreslår Bymiljøetaten å sette fartsgrensen til 40 km/t uten humper eller opphøyde gangfelt.

Dette forslaget er sendt på høring til Bydel Gamle Oslo, Oslo politi, Ruter AS og Fellesutvalget for utrykningspersonell. Deretter vil saken sendes til Byrådsavdeling for miljø og samferdsel. Det er byråden for miljø og samferdsel som har myndighet for nedsetting av fartsgrenser i tettbygd strøk.

Forslag: Fartsgrensen i Strømsveien settes ned til 40 km/t på strekningen mellom Ensjøveien og bommen på Galgeberg. Uttalelse ønskes sendt til Bymiljøetaten innen 1. november 2012.

Med vennlig hilsen

Helge Jensen
avdelingsdirektør
Godkjent elektronisk

Bente Flesvig
seksjonssjef

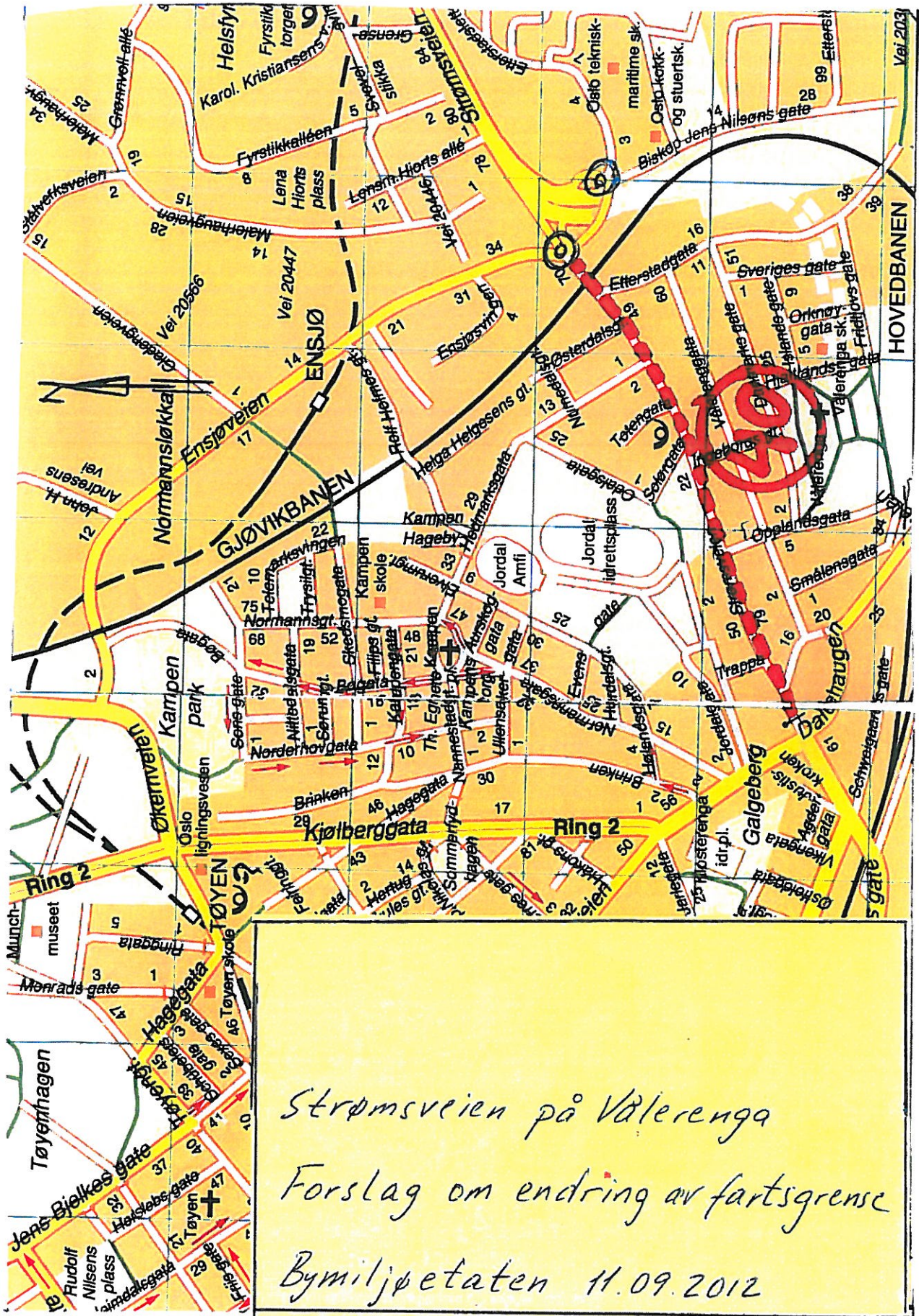
Bymiljøetaten

Besøksadresse:
Hollendergata 5
Postadresse:
Postboks 9336 Grønland
0135 OSLO

Telefon: 02 180
Telefaks: 23 49 30 09

E-post: postmottak@bym.oslo.kommune.no
Internett: www.bym.oslo.kommune.no

Bankgiro: 1315.01.03376
Org.nr. NO 996 922 766



Strømsveien på Vålerenga
Forslag om endring av fartsgrense
Bymiljøetaten 11.09.2012

Bydelsutvalget Gamle Oslo

Postadresse: Postboks 9406 Grønland, 0135 Oslo

Besøksadresse: Platous gate 16

Telefon. 02180, Fax 23 43 10 01

E-post: bydelsutvalget@bgo.oslo.kommune.no

Internett: www.bgo.oslo.kommune.no

PROTOKOLLUTSKRIFT FRA BYDELSUTVALGET 08.04.2010

BU-SAK 49/2010 TRAFIKKPLAN FOR BYDEL GAMLE OSLO – ENDELIG RAPPORT

Etter dette lyder bydelsutvalgets vedtak:

- 1. Bydelsutvalget mener at rapporten i større grad må gjenspeile føringene fra BU. Videre bes Samferdselsetaten følge opp implementeringen av planen.**
- 2. Bydelsutvalget støtter det overordnede målet med trafikkplanen, nemlig å begrense privatbilismen. Dette både av hensyn til klimagassutslipp, samt støy- og luftforurensing. For at en begrensning i privatbilismen skal bli en realitet, må det settes i gang restriktive tiltak slik som fjerning av gateparkeringsplasser, stenging av gater for privatbiler og å gjøre sentrum bilfritt.**
- 3. Bydelsutvalget slutter seg til at Trafikkplanen skal bygge på de fire prinsipper som Rammeverk for helhetlig trafikkplan, utarbeidet av Bydelens beboer – og velforeninger, bygger på:**
- 4. All trafikk i bydel Gamle Oslo som ikke går på motorveisystemet eller i tunnel, må ha en fartsgrense på 30 km/t**
- 5. All gjennomgangstrafikk, da særlig langdistansebusser som ikke betjener bydelens innbyggere, må benytte tunnelene og motorveisystemet. Vi kan ikke akseptere at boligstrøkene i denne bydelen skal gjøre jobben med å avlaste motorveier og tunneler.**
- 6. All trafikkplanlegging i bydelen må fokusere på å prioritere gående, syklende og kollektivtransport som betjener bydelens innbyggere. Ingen andre bydeler i Norge har et så lavt antall mennesker som selv bruker bil, samtidig har ingen andre innbyggere i noen bydel i Norge en så sterk trafikkbetlastning av biler som bruker bydelen som gjennomfartstrasé. Det rent moralske i dette må veie tungt.**
- 7. Gamle Oslo er et sentrum for norsk middelalderhistorie. All trafikkplanlegging må respektere denne arven og bidra til å styrke den. Vår kulturelle identitet er sterkt knyttet til denne historien og**

den må derfor respekteres.

8. Bydelsutvalget ønsker at planen bygger på kollektivfelt i Ekeberg og Vålerenga tunnelene, og at all gjennomgangstrafikk av busser i størst mulig grad pålegges å kjøre der.
9. Bydelsutvalget erkjenner at det finnes en direkte konflikt mellom det å satse på fremkommelighet for myke trafikanter og framkommelighet for privatbiler. Vanskeligheter med å fullføre hovedsykkelveinettet er et illustrerende eksempel på nettopp dette.
10. Bydelsutvalget mener at ferdigstillelsen av det vedtatte hovedsykkelveinett og turveinett må prioriteres.
11. Bydelsutvalget mener planen må ta hensyn til fotgjengere i områder hvor det er barnehager og skoler. På disse stedene er det viktig med mindre trafikk på grunn av sikkerhet og forurensning. I alt ombyggingsarbeid og i nye planer må en legge til rette for fremkommelighet for personer med nedsatt funksjonsevne.
12. Bydelsutvalget er for en åpning av Hovinbekken og Alnaelva, samt at det etableres gangvei langs Akerselva fra Grønland til Bjørvika.
13. Bydelsutvalget mener Håkon V gate må vurderes lagt i kulvert/legges ned i terrenget for å redusere trafikkbelastning i forhold til støy osv. i forbindelse med middelalderparken/spillet.
14. Bydelsutvalget mener jernbanestrekket Oslo-Ski må legges i tunnel også gjennom Oslo Sentrum. Det må utredes om jernbanen kan føres i dyptunnel under Oslo. For å begrense ulemper ved godstransport må jernbane tilknyttet Sydhavnaadkomsten utredes.
15. Bydelsutvalget mener den nye trafikkplanen må si noe om hvordan det kan legges til rette for at Nye Valle Hovin kan bli bedre betjent av kollektive transportmiddel og koplet på gang- og sykkelveinett.
16. Bydelsutvalget støtter anbefalingen om en helhetlig parkeringsplan for bydelen. Denne parkeringsplanen bør se på muligheter for å utvide områder for beboerparkeringsordningen, og flere steder der fjerning av gateparkeringsplasser er hensiktsmessig.
17. Bydelsutvalget ønsker en utvidelse av trikkeskinnene i bydelen. Skinnegående kollektivtrafikk har miljøfordeler fremfor kollektivtrafikk drevet på fossile drivstoff. I tillegg har linjer med skinnegående kollektivtrafikk vist seg å være mer stabile over tid, fordi de er vanskeligere å legge ned. Dette er igjen noe som er avgjørende for å øke andelen kollektivreisende.
18. Bispegatas øvre del over St. Halvardskirkegården avstenges til fordel for etablering av Oslo torg.


19. Bommen Oslogate erstattes av en permanent bom i Oslogate ved Oslo torg, slik at trikken kan kjøre over torget.
20. Åkebergveien åpnes ikke for økt gjennomfartstrafikk.
21. Trafikken i Nylandsveien kanaliseres vekk fra Grønlandsområdet.

Tiltakene anbefalt av BU vedrørende Trafikkplan i Gamle Oslo må gjennomføres så snart som mulig. Gamle Oslo er en av Oslos raskest voksende og tettest befolkede bydeler. Derfor er det viktig at tilrettelegging av trafikk tar hensyn til fremkommelighet, helse, luft, støy, miljø og trygge skoleveier.

Kollektivfelt i Vålerengatunnelen og Ekebergtunnelen står i særstilling blant foreslåtte tiltak.

Stemmemforklaring fra Ingelin Pedersen SV:

Undertegnede mener etablering av kollektivfelt i Vålerenga- og Ekebergtunnelen er viktig. Men det å forhindre gjennomkjøring av kollektivtransport (regionsbussene), som i dag også betjener mange av bydelens innbyggere, er ikke "det viktigste" i trafikkplanen for Bydel Gamle Oslo. Det er blant annet viktigere å forbedre trikketilbudet og å begrense gjennomgangstrafikk av privatbiler og tungtransport.


Randi Nagelhus
avdelingssjef

10. ANBEFALING – TILTAKSPLAN

Analysene av alternative løsninger innenfor kjerneområdet gir et bedre grunnlag for å anbefale tiltak i dette området enn utenfor. Anbefalingen er derfor delt inn i tiltak innenfor og utenfor kjerneområdet.

Tiltak innenfor kjerneområdet presenteres på kort og lengre sikt (2015), og er basert på de analyser og vurderinger som er gjort for dette området. For anbefalte tiltak utenfor kjerneområdet er det ikke angitt om de bør gjennomføres på kort eller lengre sikt.

De aller fleste tiltak må utredes videre før de kan gjennomføres.

10.1 Tiltak innenfor kjerneområdet

Tiltak Oslo kommune anbefales å gjennomføre på kort og lengre sikt (2015) innenfor kjerneområdet er oppsummert i tabellen nedenfor:

Tema	Kort sikt	Lengre sikt
Trafikkreguleringer og fysiske tiltak i gatenettet	Schweigaards gate stenges for biler ved Harald Hårdrådes plass (åpen for buss), og plassen oppgraderes til park/møteplass	Forleng Bispegata som kollektivgate til St. Halvards gate. Ved stenging av Bispegata for biltrafikk bør det vurderes å sanere Arups gate da denne gaten kan fungere som et overlapp for trafikken i Bispegata
	Fartsgrensen settes til 30 km/t i alle lokale gater unntatt Kværnerveien	Dagens rushids bussbom i Oslo gate vurderes opprettholdt når det nye transportnettet i Bjørvika står ferdig
	Igangsette planlegging av ombygging av Grønland til "miljøprioritert gjennomkjøring" med lav kapasitet for biler mellom Tøyenbekken og Olafagangen	Bygge om Grønland til "miljøprioritert gjennomkjøring": <ul style="list-style-type: none"> • Gateprofilen endres slik at det blir bedre plass til fotgjengere og syklist • Anlegge opphøyde gangfelt. • Plante trær det dette mangler i dag, sette ut benker mv. • Fjerne lyskrysset mellom Motzfeldts gate og Grønland. • Snu retningen for enveiskjøringen i Motzfeldts gate mellom Grønland og Breigata, dvs enveiskjørt mot nord i stedet for mot sør.
	Igangsette planlegging av en generell oppgradering av sekundærveinet i kjerneområdet	Strømme opp gateprofil, plante trær og ruste opp Tøyenbekken og Platous gate samt enveisregulere Platous gate

Tema	Kort sikt	Lengre sikt
Kollektivtiltak	Ta initiativ til samarbeidsprosjekt med Statens vegvesen om vurdering og konsekvensanalyse av mulig kollektivfelt i Vålerenga- og Ekeberg tunnelen	Samarbeide med Ruter for å vurdere økt terminering utenfor bydelen for å redusere antall busser gjennom kjerneområdet
	Ta initiativ overfor Ruter for å vurdere mulighetene for å redusere antall bussbomåpnere for derigjennom redusere antall busser som bruker lokalveinet ved kø i tunnelene	
Tilrettelegging for sykkel	Anlegge tosidig sykkelfelt i Oslo gate mellom Bispegata og Schweigaards gate	Anlegge sykkelfelt i Oslo gate sør for hovedsykkelveinet gjennom bydelen
	Sør for Bispegata er det i vanskelig å få plass i gateprofilen til sykkelfelt, men det må igangsettes planlegging for å finne en god løsning også på denne strekningen	Anlegge sykkelfelt langs Schweigaards gate
	Anlegge sykkelfelt i Åkebergveien, og knytte dette sammen med eksisterende sykkelfelt i Grønlandsleiret	
Gangforbindelser/turveier	Utarbeide en plan (prioritering) for utbygging av manglende lenker i turveinet: <ul style="list-style-type: none"> • Binde sammen turveier over Etterstad og Vålerenga med turveien langs Akerselva • Binde sammen turveinet over Ekebergplatået med Middeialderparken, gjerne også videre mot sentrum/Akerselva • Forleng turvei DZ/D4 videre fra Kampen park (binde sammen med øvrig turveinet) 	Utbedre kryssingspunkter og synliggjøre turveiene i kryssovergangene i kjerneområdet
		Igangsette planlegging av turvei langs Dyvekes vei fra Kværner til Middeialderparken - redusert trafikk i Dyvekes vei gjør at gatebredden kan smales inn og gi plass til turveien

Temå	Kort sikt	Langere sikt
Trygg skolevei	Kartlegge skoleveien for elever ved Gamlebyen skole og sikkerhet og tilrettelegging i kryssingspunkter ved trafikkerte veier som Schweigaards gate, Oslo gate, Åkebergveien, Dyvekes vei, m.fl og gjennomføre nødvendige tiltak	Kartlegge og gjennomføre evt tiltak ved øvrige skoler i kjerneområdet
Parkering	Oppfordre skolene i kjerneområdet til å registrere barnetråkk og barns arealbruk og ønsker om tiltak på kart (Jf Norsk Forms barnetråkkprosjekt)	Undergangen under Hovedbanen ved Harald Hårdrådes plass bør rustes opp og gjøres trivelig å bruke for barna på skoleveien
Parkering	Fjerne gateparkeringen langs Grønland og Åkebergveien	Det holdes en restriktiv parkeringspolitikk i hele kjerneområdet. Parkering bør i størst mulig grad forbeholdes beboere og ikke tilreisende arbeidstakere
Universell utforming	Utarbeide en parkeringsplan for kjerneområdet, herunder kartlegging av eksisterende parkeringsmuligheter. Trafikketaten, parkeringsselskaper mv bør involveres i arbeidet	Vurdere videreføring av beboerparkering, evt innføre ordningen også i andre områder innenfor kjerneområdet
Universell utforming	Igangsette kartlegging av flere gater i kjerneområdet. Gater og områder, herunder kollektivknutepunkter mv, med mange følgjengere prioriteres.	I forbindelse med ombyggingen av Grønland til miljøprioritert gjennomkjøring skal krav til universell utforming tilfredstilles. Tiltak for å ivareta universell utforming i Grønlandsleiret bør også ha høy prioritet.

Tabell 46 Anbefalte tiltak på kort og lengre sikt (2015)

10.2 Tiltak utenfor kjerneområdet

Det er i tråd med prosjektets rammebetingelser ikke gjennomført analyser som grunnlag for anbefalinger av tiltak utenfor kjerneområdet. Det er dermed heller ikke gitt en anbefaling på kort og lengre sikt for de øvrige områdene av bydelen. Noen tiltak som anbefales gjennomført innenfor kjerneområdet (Jf Tabell 46) er ikke aktuelle i resten av bydelen. Andre tiltak som bør vurderes gjennomført framkommer av kapittel 4.

Tiltak som anbefales gjennomført utenfor kjerneområdet framgår av Tabell 47.

Temå	Anbefalte tiltak utenfor kjerneområdet
Trafikkreguleringer og fysiske tiltak i gatenettet	Utarbeide en plan for å sette ned fartsgrensen til 30 – 40 km/t i alle lokale gater utenom kjerneområdet, med unntak av hovedveinet (dvs E6/rv 190, E18, rv 4 Nylandsveien, ring 2 Kjøberggata og ring 3 Store ringvei)
Kollektivtiltak	Igangsette planlegging av en generell oppgradering av sekundærveinet i bydelen Gjennomføre vurdering av de ulike gatene i bydelen sin "tåleevne" for trafikk som grunnlag for å vurdere behov for tiltak. Ta initiativ overfor Ruter for å få en linjestruktur bedre tilpasset bydelens behov og som muliggjør reiser på tvers av bydelen uten å måtte via sentrum Bedre tilgjengeligheten mellom Bryn stasjon og Bryn T-banestasjon Gjennomføre en vurdering av mulige tiltak for å redusere registrerte forsinkelser for buss langs Grenseveien og Kjøberggata Samarbeide med Ruter for å vurdere økt terminering utenfor bydelen. Eventuell terminering av busser ved Helsefyrt forutsetter økt kapasitet på terminalen og at det er tilstrekkelig kapasitet på de kollektivmidlene som skal ta passasjerene videre
Tilrettelegging for sykkel	Hovedsykkelvei langs Tvetenveien/Grenseveien ved Helsefyrt ferdigstiltes Etablere sykkelfelt langs Ensjøveien og igangsette planlegging av sykkelfelt langs Grenseveien
Gangforbindelser/turveier	Utbedre kryssingspunkter ved Hovin, Teisen, Bryn og Sjømannsskolen og synliggjøre turveiene i kryssområder Ferdigstilte manglende lenker i turveinet
Trygg skolevei	Kartlegge og gjennomføre evt tiltak ved alle skoler i bydelen Oppfordre skolene i bydelen til å registrere barnetråkk og barns arealbruk og ønsker om tiltak på kart (Jf Norsk Forms barnetråkkprosjekt)
Parkering	Det holdes en restriktiv parkeringspolitikk i hele bydelen. Parkering bør i størst mulig grad forbeholdes beboere og ikke tilreisende arbeidstakere Utarbeide en parkeringsplan for bydelen, herunder kartlegging av eksisterende parkeringsmuligheter. Trafikketaten, parkeringsselskaper mv bør involveres i arbeidet
Universell utforming	Vurdere beboerparkering også i andre områder i bydelen Igangsette kartlegging av flere gater i bydelen. Gater og områder med mange følgjengere, herunder kollektivknutepunkter mv, prioriteres.

Tabell 47 Anbefalte tiltak utenfor kjerneområdet

10.3 Stenging av Ryenbergveien

Med de anbefalte tiltak vil trafikkbelastningen i Ryenbergveien bli lav. Stenging av Ryenbergveien kan vurderes av hensyn til beboerne langs veien, men vil ha liten betydning og anbefales ikke gjennomført.

10.4 Måloppnåelse

Det er fastsatt et hovedmål for prosjektet, jf kapittel 1.2 side 18. Målet innebærer fire delelementer: redusert biltrafikk, skjerming av boligområder, økt kollektivandel og bedre framkommelighet for gående og syklende.

Tilbakemeldingene på idémøtet 9. september 2009 viste at det ikke bare er boligområder som bør skjermes, også Middelalderbyen ble trukket fram som et sårbart område. I vurdering av måloppnåelse i Tabell 48 er derfor også dette området tatt med som område som skal skjermes. Måloppnåelsen er basert på de anbefalte tiltakene som framkommer av Tabell 46 og Tabell 47.

Hovedmål	Måloppnåelse
Begrense biltrafikken	Tiltakene gir vesentlig redusert trafikk i Schweigaards gate øst, Dyvekes vei og St. Hallwards gate både sammenlignet med Referanse og med dagens situasjon. Også Grønland og Grønlandsleiret også vil få redusert trafikkbelastning, både sammenlignet med Referanse og med dagens situasjon. Tøyenbekken vil ha noe mer trafikk enn i Referanse, men litt mindre trafikk enn i dag. I Åkebergveien innebærer Referanse en relativt stor trafikkreduksjon i forhold til dagens situasjon. De anbefalte tiltakene vil gi denne gata betydelig økt trafikk sammenlignet med Referanse, men økningen vil være vesentlig mindre sammenlignet med dagens situasjon.
Skjerm boligområder	De anbefalte tiltakene vil gjøre det vanskeligere å kjøre i og gjennom boligområdene i bydelen på samlegater/lokalgater. Trafikk overføres i stedet til hovedveinettet gjennom bydelen.
Skjerm Middelalderbyen	De anbefalte tiltakene vil redusere trafikkbelastningen i Bispegata, siden denne gjøres om til kollektivgate fra Trelastgata til St. Hallwards gate. I Oslo gate vil tiltakene gi en liten økning i trafikk i ettermiddagsrush sammenlignet med Referanse. Totalt sett reduseres trafikkbelastningen i Middelalderbyen.
Økt kollektivandel	Tiltakene vil gi bedre framkommelighet for busser som betjener bydelen. Busser som ikke betjener bydelen skal benytte hovedveinettet, også i rush og vil da kunne få dårligere framkommelighet. Terminering av busser utenfor eller i utkanten av bydelen vil i så fall være interessant.
Bedre framkommelighet for gående og syklende	Tiltakene som anbefales innebærer tilrettelegging for gående og syklende og vil gi disse trafikantgruppene bedre framkommelighet.

Tabell 48 Vurdering av måloppnåelse i de tre alternativene