



Arkivsak: 201290664

Arkivkode:

Saksbeh: Gro Borgersrud

Saksgang
Byutviklingskomiteen

Møtedato
03.06.2013

**KUNNGJØRING OM OFFENTLIG ETTERSYN – FORSLAG TIL
DETALJREGULERING KORSGATA, MARKVEIEN OG THORVALD MEYERS
GATE**

Saksnr. 201290664

Sammendrag:

Hovedsykkelveinetten i Oslo ble vedtatt i 1999 og var planlagt ferdigstilt i 2008. Korsgata mellom Thorvald Meyers gate og Markveien, er en del av hovedsykkelveinetten, men mangler tilfredsstillende tilrettelegging for syklistene. Hovedtraseen følger Toftes gate, Korsgata og fortsetter ned Markveien mot Ankerbrua. Korsgata mellom Thorvald Meyers gate og Markveien er enveiskjørt for motorkjøretøy fra øst til vest, men det er tillatt å sykle mot kjøreretningen. Syklistene på vei nordover i hovedsykkelveinetten må i dag sykle mot kjøreretningen eller på fortauet i Korsgata. Formålet med detaljregulering er å legge til rette for opparbeiding av sykkelfelt og fullføre denne delen av hovedsykkelveinetten. Planforslaget anses å være i tråd med gjeldende overordnede planer.

Det foreligger to alternative forslag. Alternativ 1: Sykkelfelt med 1,3 meters bredde på begge sider og 1-sidig parkering på sørsiden. Parkering på nordsiden av gata fjernes.

Alternativ 2: Sykkelfelt med 1,5 meters bredde på begge sider, alle parkeringsplasser fjernes. To vareleveringsplasser opprettholdes og bygges inn som vareleveringslomme i fortau.

Reguleringsforslaget må ses i sammenheng med den forestående omreguleringen av Markveien. Bymiljøetaten vurderer å igangsette planarbeid for omregulering av Markveien mellom Sofienberggata og Søndre Gate til gå- og sykkelprioritert gate. Dette betyr i grove trekk at all gateparkering fjernes, det etableres bred veibane for syklistene og kjøretøy og brede fortau.

Forslagsstiller er Bymiljøetaten.

Plan- og bygningsetaten anbefaler foreløpig planforslaget, alternativ 1.

Risiko og sårbarhet:

Det er foretatt en risiko- og sikkerhetsanalyse, som konkluderer med at det må gjøres tiltak for å hindre møteulykker mellom syklistene og bilister i krysset Korsgata / Markveien og at det bør vurderes tiltak for å hindre ulykker mellom parkerende og syklistene i østgående sykkelfeltet.



Universell utforming:

Det opplyses at prinsippene for universell utforming legges til grunn for prosjektet.

Barns interesser:

Etablering av sykkelfelt vil gjøre det tryggere å sykle. Det vil trolig føre til at færre syker på fortauene og dermed færre konflikter mellom barn og unge og andre trafikkanter.

Tidligere behandling av saken:

Saken ble sendt byutviklingskomiteens medlemmer per e-post 22.06. 2012. Det kom to tilbakemeldinger fra representantene:

Ted Heen (FrP): Det er et stort behov for beboerparkeringsplasser på Nedre Grünerløkka, det må derfor finnes nye plasser før noen fjernes. For eksempel er det mulig å få til 3-4 plasser lengre inn i Korsgata (v/ Markveien 57).

Karianne Hansen Heien (SV): Regulering av Korsgata har tilknytning til omregulering av Markveien. Byplankontoret er invitert til første BU-møte i høst for å diskutere dette. Saken om Korsgata bør også være et tema her for å se det i sammenheng.

Det er mye sykkeltrafikk ned Thorvald Meyers gate-Olaf Ryes plass-Markveien. Vi etterlyser generelt bedre løsninger for syklister i dette området.

Vurdering:

Bydel Grünerløkka anser begge alternativene som akseptable med noen tilpasninger. Bydelen mener det viktigste er at hovedsykkelveinettet blir fullført så raskt som mulig. Å legge til rette for sykling er i tråd med overordnede planer og bydelens plan for reduksjon av klimagasser, vedtatt i bydelsutvalget 04.10.12. I planens innsatsområde 2, transport, heter det: *For å redusere bilkjøring, skal bydelen jobbe for å bedre framkommeligheten for gående og syklister.*

Bydelen ønsker at det skal settes av plass til egne sykkelfelt langs hovedsykkelveinettet. Alternativ 2 legger best til rette for syklister og fotgjengere. I forslaget får sykkelfeltene tilfredsstillende bredde (1,5 meter), fortauet på nordsiden utvides (til 4,15 meter) og fortausbredden på sørsiden av gata bevares (2,5 meter). Varelevering ivaretas ved lommer i fortauet i nord. Minuset med forslaget er at alle parkeringsplasser forsvinner. Bydelens vurdering er at sykkeltraseene bør prioriteres foran parkering i gatene som inngår i hovedveinettet.

I alternativ 1 er parkeringsplassene på nordsiden av Korsgata fjernet mens parkeringsplassene på sørsiden er bevart. Parkeringen tar areal fra sykkelfeltene, som er foreslått til 1,3 meter og fra fortauet i sør, som er foreslått redusert med 0,5 meter til 2..

Plan- og bygningsetaten anbefaler at sykkelfelt bør ha en bredde på 1,5 meter for å ha tilstrekkelig sikkerhetsavstand mellom biler og syklister. Bydelen foreslår derfor å utvide sykkelfeltene i alternativ 1 til 1,5 meters bredde, og å ta arealet fra fortauene. Bydelen ønsker normalt å anbefale økning i fortausbredde, ikke reduksjon, men i dette tilfellet tror bydelen å gi syklister egne sykkelfelt vil føre til bedre plass på fortauene ved at syklister velger sykkelfeltet framfor fortauet. Bydelen ønsker at fortausbredden skal fordeles jevnt mulig på begge sider av gata.

Bydelens viktigste innsigelse mot alternativ 1 er imidlertid at biler som skal inn og ut fra parkering og varelevering må krysse det østgående sykkelfeltet. Bydelen anser dette som en trafikkfarlig løsning. En tryggere løsning i dette alternativet kan være å bytte om på plasseringen av det

østgående sykkelfeltet og parkeringen, slik at det østgående sykkelfeltet blir plassert mellom parkeringen og fortauet. Bydelen kan ikke se at denne løsningen er vurdert i forslaget. Forslagsstiller Eli Maria Eeg-Henriksen i Bymiljøetaten opplyste pr telefon 30.05.13 at man ikke ønsker å plassere sykkelfelt mellom parkering og fortau fordi de blir vanskelige å måke. Bydel Grünerløkka mener likevel denne løsningen bør vurderes.

Bydelsdirektørens forslag til vedtak:

Bydel Grünerløkka anser begge alternativene som akseptable med noen justeringer. I følge Bydel Grünerløkkas plan for reduksjon av klimagasser, vedtatt i bydelsutvalget 04.10.12, skal bydelen jobbe for å bedre framkommeligheten for gående og syklister.

Bydel Grünerløkka anbefaler primært alternativ 2. Alternativ 2 legger til rette for en god og trafiksikker løsning for syklister og fullfører hovedsykkelveinettet og synliggjør at hovedsykkelveinettet går her. Sykkelfeltene har tilfredsstillende bredde, fortauet på nordsiden utvides fortausbredden på sørsiden av gata bevares.

Sett i lys av at gateparkeringen trolig vil fjernes i Markveien, fra Søndre gate til Sofienberggata, når Markveien omreguleres til gå- og sykkelprioritert gate, mener bydelen at alternativ 1 med noen justeringer også kan anbefales.

I alternativ 1 er plasseringen av parkeringen lagt slik at biler som skal inn og ut fra parkering og varelevering må krysse det østgående sykkelfeltet. Bydelen anser plasseringen av parkeringsfeltet som en trafikkfarlig løsning. ROS-analysen konkluderer også med at det bør vurderes tiltak for å hindre ulykker mellom parkerende og syklister i østgående sykkelfeltet. En tryggere løsning kunne være å bytte om på plasseringen av det østgående sykkelfeltet og parkeringen, slik at det østgående sykkelfeltet ble plassert mellom parkeringen og fortauet. Med denne løsningen vil biler kunne kjøre inn og ut av parkeringsplassene uten å krysse sykkelfeltet.

I alternativ 1 er sykkelfeltene foreslått til 1,30 meter. Plan- og bygningsetaten anbefaler at sykkelfelt bør ha en bredde på 1,5 meter for å ha tilstrekkelig sikkerhetsavstand mellom biler og syklister. Bydelen anbefaler at sykkelfeltene anlegges med 1,50 meters bredde og at man tar dette arealet (40 cm) fra fortauene. Bydelen ønsker normalt å anbefale økning i fortausbredde, ikke reduksjon, men i dette tilfellet tror bydelen å gi syklister egne sykkelfelt vil føre til bedre plass på fortauene ved at syklister velger sykkelfeltet framfor fortauet. Bydelen anbefaler at bredden på fortauene blir lik på begge sider.

Med disse justeringene kan Bydel Grünerløkka sekundært anbefale alternativ 1.