

## UTDRAG FRA PRINSIPPPLAN FOR GATEBRUKEN I OSLO SENTRUM

## 1 Mål og strategi

Sentrum er byens viktigste møtested for mennesker, næringsliv, handels- og kulturliv. Gatebruksplanens mål er å sikre:

- 1) et godt fungerende transportsystem som betjener sentrum med en vesentlig mindre miljøpåvirkning enn i dag.
- 2) bedre forhold for de «myke trafikanter». Planen tilrettelegger for muligheter for en balansert vareleveranse som bidrar til at det blir en livskraftig sentrumsutvikling.

De konkrete målene med planen er :

- å redusere den totale trafikkmengden inn til sentrum. Dette minsker forurensningen og bedrer miljøet. Biltilgjengeligheten vil bli opprettholdt, men fremkommeligheten blir redusert på grunn av redusert veikapasitet.
- å tilrettelegge for en hensiktsmessig avvikling av den nødvendige trafikken til de best egnede gatene. Toveiskjørtede gater bidrar til mindre kjørelengder (trafikkarbeid) og dermed mindre forurensning i sentrum.
- å bedre fremkommeligheten for kollektivtrafikken gjennom sentrum.
- å tilrettelegge for økt sykkelbruk gjennom å bedre syklistenes trygghet, komfort, sikkerhet og fremkommelighet. Toveiskjørtede gater bidrar til bedre fremkommelighet for syklistene.
- å bedre komforten, sikkerheten og fremkommeligheten for fotgjengerne ved å utvide gågatenettet og utvide fortausbreddene.
- å redusere antall personskadeulykker og skadegrad.
- å få en redusert fartsgrense til 30 km/t på det kommunale gatenettet i sentrum.

Hensikten med planen er å ivareta de ulike trafikantgruppers aktivitet i sentrum gjennom gode og helhetlige løsninger.

**Gående**

Gående skal kunne bevege seg trygt i forhold til de kjørende til alle døgnets tider. Dette gjøres ved at planen utformes slik at bilisten i større grad må kjøre på fotgjengerens premisser. Utvidet gangareale, fysiske og andre regulerende tiltak vil her være viktig. Gåga-

tenettets utstrekning må avstemmes i forhold til den aktivitet som kan forventes å utfolde seg på gangarealet. Forholdene for de funksjonshemmede vil bli spesielt tatt vare på når de forskjellige tiltakene skal vurderes.

**Kollektivtrafikk**

Med kollektivtransport i sammenheng med gatebruksplanen menes buss, trikk og drosje. Kollektivtransporten skal gis så gode forhold inn mot og gjennom sentrum at den fremstår som det beste transportalternativet for besøk i sentrums kjerneområde. Dette gjøres gjennom endring av kjøremønsteret for privatbiltrafikken og flytting av busslinjer. Antall busser i de sentrale kollektivgatene reduseres gradvis av hensyn til forurensning og miljø, ved overgang til pendelruter og økt bruk av hovedveinettet. Med mindre forsinkelser og større forutsigbarhet i å holde rutetidene, bør dette gi økt bruk av buss og trikk.

I planen er det ikke foreslått noen endring i trikkenettet som medfører større sporomlegging.

**Sykeltrafikk**

Syklistene skal gis bedre og enklere mulighet til å nå sine mål i sentrum ved å innføre toveiskjørtede gater og lavere fart i sentrum. Ved fartsgrense på 30 km/t er det ikke nødvendig med egne sykkelanlegg. Gatebredden i de aller fleste gatene er for smale til å etablere egne sykkelfelt uten at det får konsekvenser for andre prioriterte mål. Forutsetningen for planen er derfor at det innføres en fartsgrense på 30 km/t på det kommunale gatenettet i sentrum.

I tilknytting til kollektivknutepunkter og andre viktige møtesteder vil planen foreslå sykkelparkeringsanlegg.

**Parkering**

Korttidsparkeringen i sentrum kan reduseres gradvis i sentrumsgatene, mens parkering knyttet til varelevering skal minst ligge på dagens nivå. Parkeringsmulighetene for de funksjonshemmede opprettholdes minst på dagens nivå.

## 2 Geografisk avgrensning

Oslo sentrum er i planen avgrenset til å omfatte området innenfor Ring 1, Cort Adlers gate og Ruseløkkveien. Planens anbefalinger gir konsekvenser for noen gater utenfor området, som gjør det nødvendig å inkludere disse gatene. Dette gjelder Møllergata, Torggata og Calmeyers gate til Hausmannsgate. Figur 1 viser planområdet.

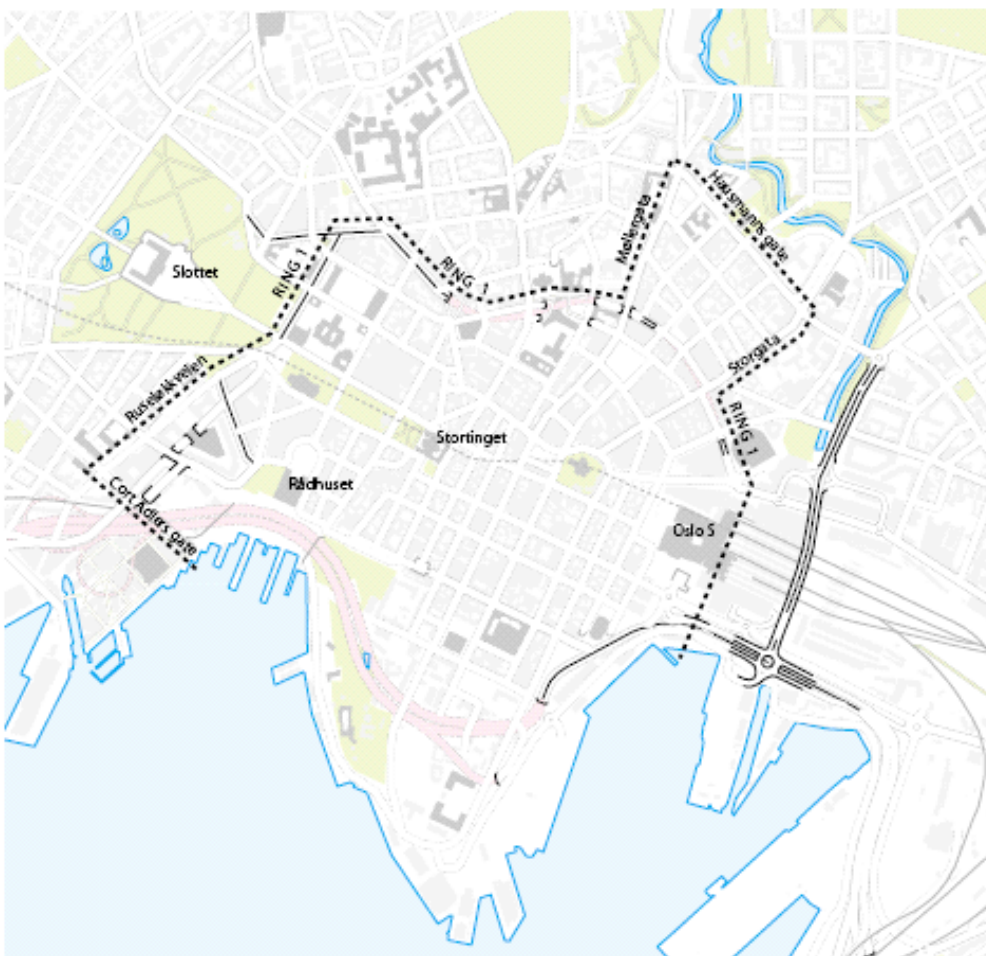
## 3 Status for planen

Gatebruksplanen er en prinsipplan på et overordnet nivå som gir retningslinjer for temaene kjøremønster, kollektiv-, gang- og sykkeltrafikk samt parkering, varelevering og grøntområder/park/plass/lek. I vurderingen av enkelte av forslagene, har det vært nødvendig å vurdere konsekvenser på et mer detaljert nivå.

Endringer i gatebruken som går ut over gjeldende regulering med hensyn til formål og geometri, må gjennom en reguleringsplanprosess før tiltaket kan gjennomføres. Hovedgrepet med planen består imidlertid av endringer i kjøremønster som kun krever endringer i skiltvedtakene, og dette kan gjennomføres forholdsvis raskt ved nært samarbeid med politiet.

Selv om planen ikke omhandler byromsbruken, vil den likevel kunne gi visse føringer innenfor dette området.

Figur 1: Oslo sentrum – planavgrensning



## 4 Funksjonstid

I et samfunn som er i stadig omforming, har det vært viktig å utarbeide en plan som er så fleksibel at den kan fungere ved mindre transformasjoner. Ferdigstillelsen av en eventuell Bjørvikatunnel og byutviklingen i det samme området kan gi så stor innvirkning på deler av sentrum at det er behov for revidering av planen. Dette gjelder ikke minst kollektivtransportnettet.

Fremleggelsen av konsekvensutredningen for E18 Vestkorridoren ved årsskiftet legger opp til en stor økning i vegkapasiteten inn mot Oslo, at den vil hvis den blir vedtatt og gjennomført, medføre store konsekvenser for trafikksituasjonen inn mot sentrum.

Med det ovennevnte som basis, er planen utarbeidet med den funksjonalitet som kreves for sentrum i et tidsrom på ca.10 år eller til 2010. Visse mindre endringer kan gjøres uten at det endrer de overordnede prinsippene i planen.

## 5 Planens hovedgrep

Gatebruksplanens hovedgrep er at kjøremønsteret endres ved at de fleste gatene blir toveiskjørt. Dette gjør det enklere å finne frem i sentrum samtidig som at unødvendig kjøring reduseres slik at forurensingsnivået reduseres. Planen vil bidra til at både kollektiv- og sykkeltrafikken får bedre fremkommelighet gjennom sentrum. Ved at planen forutsetter en innføring av 30 km/t, vil dette sammen med en utvidelse av gågatenettet og fortausarealene føre til at fotgjengere både får bedre og tryggere forhold når de går i sentrum. For å nå målene har det vært nødvendig å redusere gateparkeringen.

Gatebruksplanen er vist på figur 2.



Figur 2: Gatebruksplan for Oslo sentrum.

