



Oslo kommune

Vedtatt i Oslo bystyre
05.09.2018

Handlingsprogram for økt byliv i Oslo sentrum 2018-2027



Plan- og
bygningsetaten



Oslo kommune
Bymiljøetaten



Eiendoms- og
byfornyelsesetaten

KOLOFON

Tittel Handlingsprogram for økt byliv i Oslo sentrum

Atarbeidet av Plan- og bygningsetaten, Bymiljøetaten, Eiendoms- og byfornyelsesetaten

Konsulenter Lala Tøyen og Rodeo arkitekter ved Iwan Thomson, Pernille Heilmann Lien,
Timon Linderud og Kenneth Dahlgren

Forsideillustrasjon Rodeo arkitekter/Lala Tøyen

Vedtatt i bystyret 05.09.2018

FORORD

Handlingsprogram for økt byliv i Oslo sentrum ble vedtatt av bystyret 5. september 2018.

Handlingsprogrammet ble bestilt av Byråd for byutvikling og Byråd for miljø og samferdsel 1. juni 2015 for å følge opp Bylivsundersøkelse Oslo sentrum (2012-2014). Etter at prosjektet «Bilfritt sentrum» ble lansert desember 2015, fikk handlingsprogrammet også en rolle inn i prosjektet som nå heter Program for Bilfritt byliv. Når antallet privatbiler i sentrum reduseres, blir mulighetene til å skape et mer levende og mangfoldig bysentrum større.

Handlingsprogrammet er et verktøy for å utnytte dette mulighetsrommet, og skal inspirere og motivere til innsats for økt byliv. I dette ligger det en anerkjennelse av at byliv er gjensidig avhengig av både sivilsamfunnets engasjement og deltakelse, og det offentlige sin innsats og tilrettelegging.

Så hvorfor er økt byliv i Oslo sentrum viktig, og hva vil vi oppnå? Sentrum er en felles arena der folk møtes og finner sitt sted, sin aktivitet, sitt målpunkt. Sentrum bør derfor være lett tilgjengelig, tilby et mangfold av opplevelser,

områder og tilbud, som svarer ut ulike menneskers behov, forutsetninger og muligheter for å delta. En større «aktiv sentrumssone» enn vi har i dag vil styrke Oslo sentrum som en attraktiv bykjerne for nåværende og fremtidige beboere, for næringsdrivende og som reiselivsdestinasjon. Oslo sentrum er sentrum ikke bare for Oslos befolkning, men også for Stor-Oslo, tilreisende, turister, pendlere og mange flere. Et styrket nettverk, med fokus på framkommelighet for myke trafikanter og kollektivtransport, vil gi oss alle mulighet til å oppdage Oslo sentrum på nytt. Et bysentrum der folk kan være sammen uavhengig av bakgrunn, alder, funksjonsnivå, økonomi og interesser.

Arbeidet med Handlingsprogram for økt byliv er ledet av Plan- og bygningsetaten, og utarbeidet i samarbeid med Bymiljøetaten og Eiendoms- og byfornyelsesetaten, med konsulentbistand fra Rodeo arkitekter og Lala Tøyen. Videre har Levende Oslo, Kulturetaten og Vann- og avløpsetaten bidratt til handlingsprogrammet.



Sak 258 Mål og strategier for økt byliv i Oslo sentrum - Byrådssak 42 av 20.02.2018

Sendt til byrådet.

Bystyret har behandlet saken i møtet 05.09.2018 sak 258

FORSLAG:

Forslag fremmet i komiteen:

Camilla Wilhelmsen på vegne av F fremmet følgende alternative forslag:

Saken om Bilfritt byliv forkastes.

Pia Farstad von Hall på vegne av H og Espen Ophaug på vegne av V fremmet følgende tilleggsforslag:

1.
Byrådet bes komme tilbake til bystyre på egnet måte med økonomiske vurderinger og tidsplan for tiltakene i programmet.
2.
Byrådet bes sørge for at det kan etableres flere sykkelgarasjer i sentrum.
3.
Byrådet bes inkludere målsetninger for smarte trafikkstyringssystemer og smarte parkeringsapper for sykkel og biler i program for bilfritt byliv.
4.
Byrådet bes sørge for god tilgjengelighet for funksjonshemmede i Oslo sentrum utover kravene for universell utforming

Pia Farstad von Hall på vegne av H fremmet følgende tilleggsforslag:

5.

Bystyret ber byrådet om å fremme den varslede områdereguleringen for gatenett snarest slik at bystyret kan ta stilling til de enkelte tiltakene som er omhandlet i handlingsplanen.

6.

Byrådet bes sørge for at trikken kan fungere som et «rullende fortau» gjennom hyppige stopp og avganger i sentrumsområdene.

7.

Byrådet bes i arbeidet med områderegulering for Oslos gater og byrom om å redusere konflikter mellom ulike trafikantgrupper som gående, syklende, biler og kollektivtrafikk.

8.

Det etableres en mulighet for å kjøre bil fra øst til vest i Oslo sentrum uten at det er nødvendig å kjøre om Ring 1 eller Operatunnelen.

9.

Byrådet bes reetablere parkeringsplasser i sentrum når det ikke går utover fremkommeligheten til gående syklende eller kollektivtrafikken. Parkeringsplasser skal også kunne brukes til sesongbaserte aktiviteter som for eksempel uteservering i de periodene av året det er aktuelt.

Camilla Wilhelmsen på vegne av F fremmet følgende tilleggsforslag:

10.

Bystyret ber byrådet reversere endringer i kjøremønsteret som ble implementert 4.6.

11.

Bystyret ber byrådet reetablere de parkeringsplasser som er fjernet i sentrum.

12.

Bystyret ber byrådet om å gjenåpne Fridtjof Nansens plass for gjennomkjøring.

13.

Bystyret ber byrådet om å gjeninnføre parkeringstider med avgift kun til kl 17 på hverdager og klokken 15 på lørdager.

Forslag fremmet i bystyret:

Camilla Wilhelmsen på vegne av F fremmet følgende tilleggsforslag:

Bystyret ber byrådet utarbeide en overordnet risiko- og sårbarhetsanalyse som belyser hvilke konsekvenser de mange parallelle prosjektene innenfor Ring 1 får for nødetatens fremkommelighet i sentrum av Oslo (som oppgradering av trikketraséer,

tunnelrehabiliteringer, endringer ifm. Program for bilfritt byliv, etablering av sykkelveier etc.). Tiltak innen Program for bilfritt byliv stilles i bero inntil analysen foreligger.

Victoria Marie Evensen på vegne av A, Sunniva Holmås Eidsvoll på vegne av SV, Beate Folkestad Habhab på vegne av MDG og Marit Halse på vegne av R fremmet følgende tilleggsforslag:

Byrådet bes sørge for at det kan etableres mer langtids- og korttidssykkelparkering i sentrum, både for ordinære sykler og lastesykler.

Marit Halse på vegne av R fremmet følgende tilleggsforslag:

1.

Byrådet bes sikre at organisasjonene for bevegelses- og orienteringshemmede tas med på råd før iverksetting av tiltak for økt byliv.

2.

Byrådet bes etterstrebe at tiltak for økt byliv har bedre universell utforming enn lovens minstekrav.

Votering:

Fs forslag (forkaste saken) ble forkastet mot 4 stemmer (F).

Byutviklingskomiteens innstilling ble vedtatt mot 4 stemmer (F).

H og Vs tilleggsforslag nr. 1 og 2 ble forkastet mot 24 stemmer (H, V og KrF).

H og Vs tilleggsforslag nr. 3 ble vedtatt mot 4 stemmer (F).

H og Vs tilleggsforslag nr. 4 ble enstemmig vedtatt..

Hs tilleggsforslag nr. 5 ble forkastet mot 19 stemmer (H).

Hs tilleggsforslag nr. 6-9 ble forkastet mot 23 stemmer (H og F (F stemte subsidiært)).

Fs tilleggsforslag nr. 10-13 ble forkastet mot 4 stemmer (F).

A, MDG, SV og Rs tilleggsforslag fremmet i bystyret ble vedtatt mot 4 stemmer (F).

Fs tilleggsforslag fremmet i bystyret, unntatt siste setning, ble forkastet mot 28 stemmer (H, V, F og KrF).

Fs tilleggsforslag fremmet i bystyret, siste setning, ble forkastet mot 4 stemmer (F).

Rs tilleggsforslag pkt 1 og 2 ble enstemmig vedtatt.

Etter dette er bystyrets vedtak:

1.

Bystyret slutter seg til hovedmålet i Handlingsprogram for økt byliv om å øke bylivet i Oslo sentrum samt de tre hovedstrategiene:

- Forbedre forbindelsene til og gjennom sentrum
- Øke samspill og synergieffekter mellom målpunkter

- Fremheve og aktivere skjulte byrom

2.

Byrådet bes inkludere målsetninger for smarte trafikkstyringssystemer og smarte parkeringsapper for sykkel og biler i program for bilfritt byliv.

3.

Byrådet bes sørge for at det kan etableres mer langtids- og korttidssykkelparkering i sentrum, både for ordinære sykler og lastesykler.

4.

Byrådet bes sørge for god tilgjengelighet for funksjonshemmede i Oslo sentrum utover kravene for universell utforming.

5.

Byrådet bes sikre at organisasjonene for bevegelses- og orienteringshemmede tas med på råd før iverksetting av tiltak for økt byliv.

6.

Byrådet bes etterstrebe at tiltak for økt byliv har bedre universell utforming enn lovens minstekrav.

7.

Bystyret tar for øvrig handlingsprogrammet med veiledende tiltak til orientering.

Oslo bystyres sekretariat, den 06. september 2018

Siv Songedal

Godkjent og ekspedert elektronisk

FLERTALLSBEMERKNINGER FRA BEHANDLING I BYUTVIKLINGSKOMITEEN

MERKNADER:

Komiteen viser til at det ble gjennomført en åpen høring om bilfritt byliv 10.04.2018.

Komiteens flertall, medlemmene fra A og MDG, støtter byrådets forslag til handlingsprogram for økt byliv. Disse medlemmer mener at bilfritt byliv er et godt og viktig prosjekt for Oslo. Når antallet privatbiler i sentrum reduseres, øker muligheten for å skape et mer levende og mangfoldig bysentrum. Disse medlemmer viser til at handlingsprogrammet skal fungere som et virkemiddel og inspirasjon for å stimulere til økt byliv i gater, på torg og plasser.

Disse medlemmer vil understreke at bilfritt byliv er et tilgjengelighetsprosjekt. Redusert personbiltrafikk innenfor bilfritt byliv-området vil gi bedre tilgjengelighet for syklende og gående og gi tilgang for nyttetraffic, HC og kollektivtrafikk. Disse medlemmer viser til at bilfrie områder vil stadig ha full tilgang til varelevering til avgrensede tidspunkt, og mulighet for parkering for næringsaktører som håndverkere og andre som har oppdrag i sentrum.

Disse medlemmer vil særlig understreke at arbeidet med bilfritt byliv også handler om å gjøre sentrum mer tilgjengelig for de med nedsatt funksjonsevne og byrådet har varslet at det skal komme flere HC-plasser innenfor ring 1. Antallet HC-plasser innenfor Ring 1 ble i 2017 økt fra 81 til 94. Planen for 2018 er at det skal bli minst 115 HC-plasser.

Disse medlemmer viser videre til at det er mange parkeringshus i sentrum, som har nok ledig kapasitet til å kompensere for fjerningen av parkeringsplasser på gateplan. De fleste deler av sentrum har et parkeringshus innenfor få minutters gange.

Disse medlemmer mener at bilfritt byliv også vil bidra positivt for handelen i sentrum. De færreste som reiser til sentrum reiser med bil, og noen av mest attraktive handlegatene i Oslo i dag, er gater som er bilfrie eller har lite biler. Torggata, Karl Johan eller Aker brygge er noen eksempler. En studie gjennomført av Transportøkonomisk institutt viser at økt satsing på fotgjengere styrker handelen. Flere studier viser også at syklister handler minst like mye som bilister, og kan bidra til å styrke omsetningen.

Disse medlemmer viser til at mange av høringsinnspillene dreier seg rundt forutsigbarhet og at god dialog med berørte parter er viktig. Disse medlemmer deler dette synet og mener byrådet er godt i gang. Samtidig er komiteens flertall, medlemmene fra A og MDG, opptatt av at det skal være enkelt å prøve ut tiltak både for kommunen og aktørene i sentrum – og at tiltakene skal kunne iverksettes raskt. Disse medlemmer vil i den forbindelse trekke frem at eksempelvis gårdeiergruppen på Youngstorget har jobbet i mange år for å få bedre løsninger på torget uten å komme i mål med dette. Disse medlemmer forutsetter effektivitet i saksbehandlingen slik at gode initiativer kan forløses.

Komiteens flertall, medlemmene fra A og MDG, mener at det innenfor delområdene som omfattes av bilfritt byliv bør vurderes å sette ned flere samspillgrupper/gategrupper der næringsliv, kommunen og andre aktører sammen finner løsninger for områdene innenfor rammene av bilfritt byliv-prosjektet.

Disse medlemmer vil understreke at bilfritt byliv-området skal være både pulserende, barnevennlig og aldersvennlig. Målet er at Oslos gater skal bli mer levende, og øke tilbudet og mangfoldet av butikker, kultur, uteliv, parkliv, lek og opplevelser for alle.

Disse medlemmer viser til de mange positive virkningene bilfritt byliv vil ha for det store flertallet som beveger seg til fots, med sykkel eller kollektivtransport. Ved å skape flere grøntområder og parker, lage flere gågater og ruste opp gater og plasser, får vi en mer menneskevennlig og en livligere by. Erfaringer fra andre byer viser at næringslivet blomstrer når man prioriterer byliv over biltrafikk. Disse medlemmer vil bemerke at med mindre farlig biltrafikk, flere lekeplasser og tryggere skolevei blir Oslo også en mer barnevennlig by. Flertallet av Oslos innbyggere sier de ønsker en livligere by tilpasset folk. Dette vil handlingsplanen bidra positivt til.

Disse medlemmene vil påpeke at med arbeidet for et bilfritt sentrum følger Oslo en europeisk og internasjonal trend sammen med en rekke andre byer som blant annet København, Stockholm, Brussel. Alle byer som har gjennomført noe lignende har møtt motstand, men denne skepsisen har i stor grad forsvunnet etter bilene har forsvunnet.

Disse medlemmer er også opptatt av at områdene skal kunne brukes hele året og vil understreke at det også må legges til rette for aktiviteter i vinterhalvåret.

Disse medlemmene ser fram til videreutviklingen av bilfritt byliv og at flere og flere vil ta dette området i bruk.

INNHOOLD

DEL 1 INNLEDNING OG BAKGRUNN

Vedtak i bystyret s. 4

*Flertallesbemerkninger fra behandling i
Byutviklingskomiteen s. 8*

KAPITTEL 1 Innledning s. 13

Bestilling s. 13
*Sammenheng mellom program for Bilfritt byliv og
handlingsprogrammet s. 14*
Hva er handlingsprogrammet? s. 14
Medvirkning og samarbeid s. 15
Høring av handlingsprogrammet s. 15
Gjeldende planer og andre pågående prosesser s. 17

KAPITTEL 2 Hva er byliv? s. 23

Byliv definert s. 23
De syv bylivsfaktorene s. 24

KAPITTEL 3 Bylivet nå s. 31

Analyse 2014 s. 31
Analyse 2016 s. 32
Spørreundersøkelse 2017 s. 34

DEL 2 STRATEGIER, TILTAK OG GJENNOMFØRING

KAPITTEL 4 Overordnede strategier s. 39

Overordnede strategier s. 39

KAPITTEL 5 Generelle tiltak s. 46

Generelle tiltak s. 46

KAPITTEL 6 Analyse, strategi og tiltak i delområder s. 51

1 Aker Brygge/Tjuvholmen s. 54
2 Vika s. 60
3 Rådhuskvartalet s. 66
4 Spikersuppa/Nationaltheatret s. 72
5 Høyskolen/Tullinløkka s. 78
6 Hammersborg s. 84
7 Youngstorget/Storgata s. 90
8 Kvadraturen s. 96
9 Festningen s. 102
10 Vippetangen s. 108
10 Grønland/Vaterland s. 114
12 Oslo S s. 120
13 Bjørvika/Bispevika/Sørenga s. 126

KAPITTEL 7 Gjennomføring s. 134

Ansvarsfordeling og finansiering s. 133
Anbefalinger for gjennomføring s. 134

DEL 1
INNLEDNING
OG BAKGRUNN

INNLEDNING

”Handlingsprogram for økt byliv” foreslår strategier og tiltak som skal gjøre bylivet i Oslo sentrum mer mangfoldig og variert. Handlingsprogrammet bygger videre på hovedfunnene fra ”Bylivsundersøkelsen” i 2014, og inngår i Program for Bilfritt byliv.

Bylivet er summen av menneskelig aktivitet i byen – aktivitet som består av alt fra hverdagslivets nødvendighet til forretningsvirksomhet, kulturopplevelser og møter mellom mennesker. Mennesker er byens viktigste komponent – uten folk, heller ingen by. Ved et bevisst og godt grep om de fysiske strukturene som legger til rette for godt byliv, kan vi fremme byen som en arena for menneskelig aktivitet og opplevelser. Det er dette Handlingsprogram for økt byliv skal bidra til.

BESTILLING

Handlingsprogram for økt byliv i Oslo sentrum ble bestilt 1. juni 2015 av Byråd for byutvikling (BYU) og Byråd for miljø og samferdsel (MOS), som et utviklingsprosjekt for å følge opp Bylivsundersøkelsen fra 2014. Handlingsprogrammet ble bestilt som et felles prosjekt mellom Plan- og bygningsetaten (PBE) og Bymiljøetaten (BYM). Det ble videre forutsatt at Levende Oslo skulle involveres i arbeidet, samt kommunens grunneier, Eiendoms- og byfornyelsesetaten (EBY). Kulturetaten (KUL) og Vann- og avløpsetaten (VAV) har også bidratt til handlingsprogrammet.

Handlingsprogrammet er forankret i sentrale målformuleringer fra kommuneplanen «Oslo mot 2030 – Smart, Trygg og Grønn». Kommuneplanen framhever blant annet at Oslo sentrum skal være trygg, åpen og tilgjengelig. Det skal oppleves som sikkert å ferdes i offentlige rom dag og natt. Oslos innbyggere skal ha tilgang til attraktive, varierte og brukervennlige byrom. Videre legger kommuneplanen opp til vesentlig fortetting i indre by, i sær i områdene langs Ring 1 og utviklingsområdene. En slik fortetting nødvendiggjør bl.a. oppgradering av det offentlige rom og mobilitetsløsninger.

Følgende målsettinger for handlingsprogrammet ble lagt til grunn:

- Gående skal prioriteres ved et godt tilrettelagt fotgjengernettsverk.
- Nettverk skal utvikles med gågater og sambruksgater hvor komfort og grønn mobilitet er prioritert.
- Byrommene skal være tilrettelagt for varierte opplevelser og bruk.
- Gater, parker og plasser skal knyttes bedre sammen og tilrettelegges for opphold og aktiviteter.

- Nettverk av gangprioritert areal skal forbindes med Havnepromenaden.
- Det skal være trygt å ferdes og oppholde seg i sentrum.

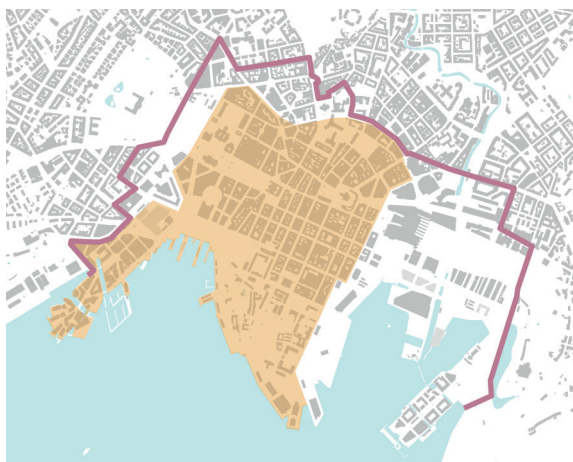
I sum er hovedmålet å øke bylivet i Oslo sentrum.

Hovedfunnene fra Bylivsundersøkelsen i 2014 har vært førende for arbeidet med handlingsprogrammet, med sitt fokus på bybrukeren, økt framkommelighet og varierte opplevelser i byrommene. I kapittel 3 "Bylivet nå" er det redegjort for hvordan Bylivsundersøkelsens funn er hensyntatt og lagt til grunn for handlingsprogrammets strategier og tiltak.

SAMMENHENG MELLOM PROGRAM FOR BILFRITT BYLIV OG HANDLINGSPROGRAMMET

Da prosjekt Bilfritt sentrum, senere omgjort til Program for Bilfritt byliv, ble initiert av Byrådsavdeling for miljø og samferdsel og Byrådsavdeling for byutvikling, ble det lagt til grunn at Handlingsprogram for økt byliv skulle inngå som en del av dette. Handlingsprogrammet er en av flere satsninger som skal bidra til utviklingen av et bilfritt sentrum.

Program for Bilfritt byliv har en gjennomføringshorisont fram til 2019, mens handlingsprogrammet har et tidsperspektiv fram til 2027. Handlingsprogrammet dekker også et større geografisk område enn Program for Bilfritt byliv. Handlingsprogrammets avgrensning går noe utenfor Ring 1, og er utvidet mot øst (Grønland, Oslo S, Bjørvika, Bispevika og Sørenga).



Avgrensningen av prosjektet Bilfritt byliv (farget område) sammen med avgrensningen for handlingsprogrammet.

Et bilfritt sentrum er ett av flere virkemidler for å oppnå økt byliv i Oslo sentrum. Ved å prioritere gående, barn, familier og eldre foran privatbilismen i Oslo sentrum, kan gateareal frigjøres og fylles med nye aktiviteter, og framkommeligheten for myke trafikanter bedres. Enkelte av tiltakene i handlingsprogrammet vil bli gjennomført som en del av program for Bilfritt byliv, mens andre tiltak vil gjennomføres gjennom ordinære budsjettprosesser i kommunen. For å sikre den langsiktige utviklingen av sentrum i tråd med handlingsprogrammet, er det nødvendig å endre de juridiske rammene slik at reguleringsformålene gir rom for de tiltakene som ønskes gjennomført. Det er derfor igangsatt et arbeid med en områderegulering for gater og byrom i sentrum.

HVA ER HANDLINGSPROGRAMMET?

Handlingsprogrammet er et redskap for å stimulere til økt byliv i gater, på torg og plasser i sentrum. Handlingsprogrammet kombinerer tiltak med langsiktige, overgripende strategier, og identifiserer prioriterte satsingsområder i form av fysiske grep som i sum bidrar til å fremme et økt og mer variert byliv i sentrum.

Tverretattlig samarbeid og samhandling internt i Oslo kommune er en forutsetning for å lykkes med handlingsprogrammet. For andre aktører vil handlingsprogrammets viktigste funksjon være å veilede, motivere og inspirere. Dette handler blant annet om å identifisere handlings- og mulighetsrom, gi grunnlag for prioritering av ressurser, gi økt forutsigbarhet, synliggjøre behovet for samarbeidsmodeller og så videre.

Handlingsprogrammet har et gjennomføringsperspektiv fra 2018 til 2027, med prioriteringer av tiltak for de første fem årene. Første fase vil særlig være knyttet til gjennomføringen av et bilfritt sentrum, herunder etablere midlertidige og permanente tiltak for økt byliv i pilotområdene hvor gateparkeringsplasser for privatbiler er fjernet.

Handlingsprogram for økt byliv beskriver tre overordnede strategier som skal tilrettelegge for økt byliv. Disse bygger videre på analyser og funn fra bylivsundersøkelsen. Videre har handlingsprogrammet en rekke generelle tiltak innenfor syv bylivsfaktorer, som skal vurderes gjennomført over hele programområdet.

Handlingsprogrammet gir i tillegg en mer utfyllende analyse av 13 delområder i sentrum. Denne avdekker det enkelte områdes styrker, svakheter og potensial. De overordnede strategiene er videreutviklet til delstrategier for hvert delområde, som er konkretisert med anbefalte tiltak innenfor hvert delområde. Forslagene til strategier og tiltak skal gi grunnlag for å etablere både permanente og midlertidige tiltak i sentrum.

Handlingsprogrammet er ikke hjemlet i plan- og bygningsloven, men er et faglig og strategisk grunnlagsdokument for finansiering og utforming av tiltak innenfor handlingsprogrammets geografiske virkeområde.

Hvordan skal handlingsprogrammet brukes?

Handlingsprogrammet er en helhetlig plan for økt byliv i Oslo sentrum. Tiltakene er av ulik karakter og med spredt ansvarsfordeling, og skal kunne brukes av kommunen så vel som næringsdrivende, utbyggere og privatpersoner. Handlingsprogrammets tiltak er ikke en uttømmende liste. Det vil fortsatt være mulig å komme med nye idéer og forslag til tiltak, både for kommunen selv og for private aktører. Samarbeid med lokal aktører er nødvendig for å gi tiltakene en lokal forankring.

Gjennomføring av tiltakene er ikke finansiert, og må følge kommunens ordinære budsjettprosesser og forhandling av utbyggingsavtaler. Tiltak kan også finansieres gjennom offentlige tilskuddsordninger, eller som private investeringer.

Hvordan skal handlingsprogrammet leses?

Handlingsprogrammet har følgende hoveddeler:

- Analyser av bylivet i Oslo sentrum, som utfyller Bylivsundersøkelsen fra 2014.
- Overordnede strategier for økt byliv i Oslo sentrum som helhet.
- Generelle tiltak for Oslo sentrum som helhet.
- Strategier for økt byliv innenfor 13 delområder i Oslo sentrum.
- Liste over prioriterte og andre anbefalte tiltak for de 13 delområdene, med forslag til tidsramme og aktører for gjennomføring.
- Anbefalinger ved gjennomføring av tiltakene.

MEDVIRKNING OG SAMARBEID

Arbeidet med handlingsprogrammet er basert på et tett samarbeid med Oslo kommunes relevante etater og tverrfaglige arbeidsgrupper. Andre interessenter har blitt inkludert i faser der det har vært mulig og relevant.

6. juni 2016 ble det arrangert et bylivsseminar på Sentralen. På seminaret ble det presentert faglige bidrag om tematikken, og gjennomført aktiviteter for å skape engasjement og involvering. Det har også vært gjennomført verksted for både strategier og tiltak, der tiltaksverkstedet inviterte bredere – først og fremst fordi tiltak er mer konkrete og lettere å diskutere. Tiltaksverksted ble gjennomført i to etapper - som et folkemøte og et kreativt verksted.

Samarbeidsgruppen for Levende Oslo har vært holdt orientert om utviklingen av handlingsprogrammet underveis, og Funksjonsutvalget For Levende Oslo har bidratt som referansegruppe.

Konsulentene Rodeo arkitekter og Lala Tøyen har brukt sin samfunnsvitenskapelige kompetanse til observasjoner og dokumentanalyser, som er viktig for indirekte medvirkning. De har også involvert eksperter på henholdsvis økologi, byøkonomi og kultur i prosessen.

HØRING AV HANDLINGSPROGRAMMET

Handlingsprogrammet ble lagt ut på høring 31. mars 2017, med høringsfrist 16. mai. I forbindelse med høringen ble det arrangert et åpent høringsmøte den 3. mai, på Sentralen, hvor vel 150 personer møtte. I møtet ble handlingsprogrammet presentert, og deltakerne ble oppfordret til å komme med innspill og spørsmål. Etatene Bymiljøetaten, Plan- og bygningsetaten, Eiendoms- og byfornyelsesetaten, Kulturetaten, og prosjektet Bilfritt byliv stilte i et panel som besvarte spørsmål og kommentarer fra salen. Spørsmålene handlet blandt annet om tilrettelegging for fotgjengere, hvordan ivareta byens mangfold med tanke på aktører med få økonomiske ressurser, muligheter for private aktører til å arrangere markeder og aktiviteter, hvordan tilrettelegge for urban dyrking, hvordan tilrettelegge for byliv gjennom hele året, organisering av kommunen, og muligheter for involvering av barn og unge i arbeidet.

Oppsummering av høringsuttalelser

Til sammen mottok kommunen 62 høringsuttalelser fra ulike private aktører, statlige og kommunale instanser, organisasjoner, sameier, råd og utvalg. Høringsuttalelsene er oppsummert og kommentert i et eget vedlegg som følger saken. Der framkommer det i større detalj på hvilken måte handlingsprogrammet har blitt forbedret som følge av merknadene.

En rekke temaer gikk igjen i uttalelsene. På hvilken måte disse har blitt styrket og/eller inkludert i planen oppsummeres under.

- *Tilrettelegging for personer med nedsatte funksjonsevner.* Temaet er inkludert som en presisering på passende steder i handlingsprogrammet, om at byrommene skal være tilgjengelige for alle og opparbeides etter lover og retningslinjer for universell utforming.
- *Kulturminner og kulturmiljø.* Det er inkludert et generelt tiltak som berører temaet spesielt og som går ut på å ivareta og forsterke kulturminner.
- *Aktive førsteetasjer.* Handlingsprogrammet ønsker å legge til rette for flere aktive førsteetasjer og åpne fasader. Dette er inkludert som et generelt tiltak.
- *Ungdom.* Handlingsprogrammet legger til rette for utvikling av gode og gratis oppholdssteder for alle, og dette vil være positivt også for ungdom. Tiltak rettet mot barn og ungdom er styrket/inkludert i flere generelle tiltak, samt i tiltak i delområdene.
- *Eldre.* Eldre er en prioritert gruppe på lik linje med barn og ungdom, og dette er presisert i de generelle tiltakene.
- *Trygghet og sikkerhet.* Temaene er svært viktige for bylivet, og er derfor synliggjort og styrket i bylivsfaktorene og i de generelle tiltakene.
- *Snarveier.* Det er foreslått å gjennomføre pilotprosjekt for bykart som synliggjør gangruter, snarveier og gangavstander.
- *Vinteraktiviteter.* Temaet er inkludert blant annet under generelle tiltak, hvor det foreslås å gjennomføre pilotprosjekter som prøver ut ulike løsninger for aktiviteter i vinterhalvåret.
- *Et tettere samarbeid mellom kommunale og private aktører.* Det framkomne behovet og anbefalingene knyttet til dette er beskrevet i Kapittel 7 Gjennomføring.

Mange har fremmet ønske om flere offentlige toaletter. Dette er et viktig tema, og Oslo kommune utarbeider derfor en egen toalettstrategi. Innspillene som har innkommet til handlingsprogrammet vil bli ivaretatt i denne prosessen.

De fleste høringsinnspillene er positive til handlingsprogrammets intensjon om økt byliv. Noen er likevel skeptiske til å skulle fjerne parkeringsplasser for privatbil. Næringslivet er også bekymret for at endringene vil slå negativt ut på deres kundegrunnlag, og gjøre det vanskeligere å få levert varer til forretningene.

Det er i overordnede statlige og kommunale føringer bestemt at veksten i persontrafikken i de store byene skal tas med kollektivtrafikk, sykkel og gange. Det er behov for mer miljøvennlige transportløsninger og bedre forhold for myke trafikanter. Det er samtidig et mål at sentrum blir tilrettelagt for økt byliv. Hensyn til mennesker med nedsatte funksjonsevner, varetransport, kollektivtransport, beboere, nødetater og renovasjon skal ivaretas. Parkeringshus vil fortsatt være tilgjengelige. Dekningen er i dag beregnet til 40 - 60 %, noe som tilsier at parkeringsdekningen i sentrum vil være god selv om gateparkering fjernes.

Handlingsprogram for økt byliv er ikke juridisk bindende. Konsekvenser og løsninger i forbindelse med bilfritt sentrum skal utredes som en del av arbeidet med Områderegulering for gater og byrom i sentrum. Dette inkluderer løsninger for varelevering og konsekvenser for handelsstanden.

Handlingsprogrammet har etter høringen blitt bearbeidet slik at dokumentet skal være enklere å lese og forstå. De generelle tiltakene er knyttet bedre sammen med bylivsfaktorene. Antall tiltak i de 13 delområdene har blitt redusert og fått en tydeligere prioritering og fordeling, både når det gjelder tidshorisont og ansvarsfordeling.

GJELDENDE PLANER OG ANDRE PÅGÅENDE PROSESSER

Følgende planer, retningslinjer og bestemmelser ligger til grunn for arbeidet med handlingsprogrammet.

Statlige bestemmelser og retningslinjer Statlige planretningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging, vedtatt 26.09.2014

Retningslinjene for samordnet areal- og transportplanlegging har til hensikt å samordne planlegging av utbyggingsmønsteret og transportsystemet for å tilrettelegge for mest mulig effektiv, trygg og miljøvennlig transport, og slik at transportbehovet kan begrenses.

Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen, vedtatt 20.09.1995

Retningslinjene for barn og unge skal synliggjøre og styrke barn og unges interesser i planlegging og byggesaksbehandling.

Nasjonal transportplan 2018–2029, vedtatt 19.06.2017

Nasjonal transportplan 2018–2029 er en plan for hvordan man de neste tolv årene skal arbeide i retning av det overordnede målet i transportpolitikken, som er: Et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippsamfunnet.

Andre overordnede føringer KVU Oslo-navet - Konseptvalgutredning for økt transportkapasitet inn mot og gjennom Oslo, datert 16. november 2015 og Ruters M2016, datert 13.08.2015

KVU Oslo-Navet er utarbeidet av Ruter, Statens vegvesen og Jernbaneverket. M2016 er utarbeidet av Ruter. Utredningene har hatt som hovedoppgave å belyse hvilket kollektivt transporttilbud som må utvikles for å ta veksten i persontrafikken i hovedstadsområdet med kollektivtrafikk, sykling og gåing.

Kommunale føringer og planer Kommuneplan 2015: Oslo mot 2030, vedtatt 23.09.2015

Kommuneplan «Oslo mot 2030 – Smart, Trygg og Grønn» legger opp til at den forventede befolkningsveksten skal brukes aktivt for å videreutvikle og skape nye kvaliteter. Oslo må sette beredskap og kriminalitetsforebygging høyt

for å fortsatt oppleves som en trygg hovedstad. Oslo skal være en verdensledende miljøby og tilrettelegge for en byutvikling som bygger opp under en grønn og miljøvennlig utvikling fram mot 2030. Videre skal kommuneplanen bidra til en byutvikling som på en langsiktig og systematisk måte bidrar til å motvirke sosiale forskjeller og dårlige levekår i byen, og styrker folkehelsen.

Følgende mål i kommuneplanen er relevante føringer for arbeidet med handlingsprogrammet:

Klimavennlig byutvikling og arkitektur

- Byutvikling skal skje «innenfra og ut»
- All transportvekst skal tas kollektivt, med gange eller sykkel
- Areal og transportutvikling skal samordnes

Sikring av by- og bokvaliteter

- Det skal være variasjon og kvalitet i alle byområder
- Eksisterende kvaliteter skal videreutvikles
- Det er behov for å revitalisere Kvadraturen som et flerfunksjonelt attraktivt byområde

Kulturmiljø og kulturminner

- Hovedstadens kulturminner av nasjonal og regional interesse må hensynstas særskilt
- Kulturmiljø og kulturminner i indre by må generelt ivaretas og utnyttes som ressurs i byutviklingen

Styrke og videreutvikle byens blågrønne struktur

- Befolkningen skal ha god tilgang til grøntområder og anlegg for rekreativ bruk og fysisk aktivitet
- Det skal etableres nye grøntområder og grøntforbindelser i mangelområder
- Bekker skal åpnes i dagen

Overvannshåndtering

- Overvann skal fortrinnsvis tas hånd om lokalt og åpent, dvs. gjennom infiltrasjon og fordrøyning i grunnen, åpne vannveier, utslipp til resipient, eller på annen måte utnyttes om en ressurs
- Overvann bør også planlegges som et bruks- og opplevelselement

Ny kommuneplan er under utarbeidelse.

Estetisk plan 2005 – Designhåndbok Oslo sentrum, vedtatt 22.04.2009

Estetisk plan legger premisser for en videre estetisk oppgradering av offentlige uterom i Oslo sentrum etter Hovedstadsaksjonen 2001 til 2005. Planen gjelder i hovedsak for Oslo sentrum innenfor Ring 1. Planen med tilhørende retningslinjer skal være et operativt redskap for Oslo kommune i den hensikt å styre utviklingen av estetisk kvalitet. Universell utforming er en integrert del av Estetisk plan, og innbefatter overflatebelegg i gågater, inngangsmarkeringer og fotgjengerfelt i gater samt installasjoner til hinder for allmenn tilgjengelighet som f. eks. løse reklameskilt. Estetisk plan definerer videre lyktegater og tregater. Videre legger planen premisser for utplassering av skilt og bymøbler.

Handlingsplan for ny giv i Kvadraturen 2009-2024, vedtatt 04.06.09

Handlingsplanen for Kvadraturen har som mål at Kvadraturen skal være et inviterende, levende og mangfoldig sentrumsområde for alle. For å oppnå dette foreslår handlingsplanen en rekke tiltak knyttet til fire innsatsområder, samt angir normer og retningslinjer for arealbruk.

Belysningsplan for Oslo sentrum, vedtatt 13.04.2011

Belysningsplanen er et styringsverktøy, som beskriver de overordnede retningslinjer for hvordan byens belysning skal utformes og planlegges i Oslo sentrum. Belysningsplanen er et praktisk redskap for å kvalitetssikre at belysning av byens gater og byrom utføres ut fra et helhetssyn, slik at belysningskonseptet følges og at det er sammenheng mellom estetikk, funksjonalitet, driftsøkonomi og miljøhensyn.

Prinsippplan for gatebruken i Oslo sentrum - Gatebruksplanen, vedtatt 28.09.2011

Hensikten med planen er å skape forutsigbarhet i rekkefølge og gi en planleggingshorisont for handelsstand og brukere i sentrum. Gatebruksplanens mål er å sikre: 1. et godt fungerende transportsystem som betjener sentrum med en mindre negativ miljøpåvirkning enn i dag, og 2. bedre forhold for de «myke trafikanter». Planen tilrettelegger for muligheter for en balansert vareleveranse som bidrar til at det blir en livskraftig sentrumsutvikling. Planen definerer bruk av hver enkelt gate innenfor Ring 1, med hensyn til brukere, eventuell kjøreretning

og som grunnlag for detaljplaner.

Ny gatebruksplan er under utarbeidelse. Arbeidet med gatebruksplanen vil koordineres med arbeidet med Områderegulering for gater og byrom i sentrum.

Felles prinsipper for universell utforming i Oslo kommune, vedtatt 18.06.2014

Prinsippdokumentet er delt inn i tre kjerneområder/sektorer:

- Transport og samferdsel
- Planlegging for bygg/anlegg og utearealer
- Informasjons- og kommunikasjonsteknologi (IKT)

Oslo kommunes felles prinsipper for universell utforming bygger også på regjeringens visjon om at Norge skal være universelt utformet innen 2025.

Oslo kommunes felles prinsipper for universell utforming trekker opp de hovedmål og tiltak som skal være førende for Oslo kommunes arbeid med universell utforming frem mot 2025.

Handlingsplan for mennesker med funksjonsnedsettelse, vedtatt 04.03.2015

Handlingsplanen har som hovedmål:

- Å legge forholdene til rette for at mennesker med funksjonsnedsettelse skal leve et mest mulig aktivt og selvstendig liv med full deltakelse og likestilling
- Å bidra til en likeverdig behandling av mennesker med funksjonsnedsettelse
- Å legge til rette for brukervedvirkning, som gir økt innflytelse over egen livskvalitet og
- bidrar til tjenester av god kvalitet

Det er i handlingsplanen definert elleve innsatsområder, som blant annet omfatter brukervedvirkning, universell utforming, fritid og frivillighet, transport og sikkerhet. Handlingsplanens innsatsområder er prioriterte områder i byrådets politiske grunnlag. Planen bygger på tidligere planrullering, evaluering av hva som er gjennomført og på innspill og forslag fra funksjonshemmedes organisasjoner, Rådet for funksjonshemmede, bydelenes råd for funksjonshemmede, Det sentrale eldreråd, bydelenes eldreråd og underliggende virksomheter.

Oslo sykkelstrategi 2015-2025, slik skal Oslo bli en bedre sykkelby, vedtatt 29.04.2015

Sykelstrategien angir en rekke mål for Oslo som sykkelby og konkrete tiltak for å nå målene for den neste 10-års perioden. Sykelstrategien beskriver sykkelens rolle for å løse mobilitetsutfordringene som følger av den kraftige befolkningsveksten i Oslo. Rapporten evaluerer tidligere strategier, kartlegger oslosyklisten og sykkelveinettet. Strategien skal danne grunnlaget for en systematisk arbeidsmetode som fortløpende forbedrer forholdene for syklistene i Oslo.

Havnepromenaden i Oslo - Prinsipp- og strategiplan, vedtatt 01.02.2017

Prinsipp- og strategiplanen for Havnepromenaden er forankret i Fjordbyplanen fra 2008, og ble vedtatt av bystyret i 2017. Planen veileder og setter rammer for fremtidig utvikling av Havnepromenaden. Den skal fungere som en samarbeidsplattform mellom private og offentlige aktører, samt legge føringer for det videre arbeidet med Havnepromenaden. Havnepromenaden strekker seg langs hele Fjordbyen fra Kongshavn i øst til Frognerkilen i vest. Promenaden, med tilliggende parker og byrom, knytter byen til fjorden og skal være åpen og tilgjengelig for alle.

Prinsippplan Oslo sentrum – gatebruk og grunnsikring, datert 24.02.2014

Planen har som mål å balansere sikring av bygninger med byens behov for et åpent og tilgjengelig sentrum. Planforslaget har fokus på offentlige bygninger i bruk for Stortinget, regjeringsapparatet, Slottet, Norges Bank og andre nøkkelinstitusjoner, herunder Oslo Rådhus. De fleste bygningene er plassert i et belte fra Regjeringskvartalet i nord til Akershusområdet i syd. Tiltakene i Oslo sentrum skal primært bidra til å redusere farten på bilers bevegelse og dermed redusere muligheten for at kjøretøyer kan kjøre inn i bygningene. Sikringstiltak mot kjøretøyer skal baseres på vektlegging av stedstilpasset utforming, arkitektur og antikvariske verdier, jf. Estetisk plan. Enkelte gatestengninger er blant tiltak som foreslås. Kirkegata er både tidligere og i denne prinsippplanen anbefalt utviklet som sentral fotgjengeråre/strøkgate gjennom Kvadraturen. Tilsvarende gjelder for Akersgata. Videre ligger flere av de midlertidige regjeringsfunksjoner med sikringsobjektene til kollektivgatene.

Mulighetsstudie for sikring av Stortinget, datert 15.01.2015

Mulighetsstudien omfatter området fra Grensen i nord, deler av Akersgata, deler av Karl Johans gate, Stortinget, Eidsvoll plass, deler av Stortingsgata, Wessels plass, Prestegata og Nedre Vollgate. Den har mindre fokus på Nedre Vollgate og Akersgata nedenfor Prinsens gate. De viktigste målsetningene for tiltakene rundt Stortinget er redusert gjennomgangstrafikk langs bygningen og etablering av sikkerhetssone utenfor fasaden. Mulighetsstudien er begrenset til byplanmessige tiltak, og det blir viktig å sørge for en god funksjonalitet for byens brukere samtidig som man skaper størst mulig avstand til Stortingets eiendommer gjennom perimetersikring. Endelig plassering og dimensjonering av de fysiske tiltakene må gjøres i et senere prosjekt.

Mulighetsstudie for sikring av Kirkegata, datert 2014

Hensikten med mulighetsstudien var å finne fram til et konsept som integrerer et levende byliv og sikkerhetstiltak i Kirkegata. Kirkegata, Torggata og Markveien skal utvikles som en rygggrad som forbinder sentrum, Akerselva og de forskjellige byrommene langs strekningen. Det er et mål om at sikkerhetstiltakene ikke oppleves som sikkerhetstiltak, men som elementer som tar del i Kirkegatas identitet, estetikk og funksjonalitet. Det legges vekt på møblering, belegningsstein, belysning og kryssutforming. Det er utarbeidet to alternative tilnærminger til problemstillingen.

Strategi for overvannshåndtering, vedtatt 05.02.2014

Strategi for overvannshåndtering med Handlingsplan for overvann (2016) har som mål at Oslo kommune skal ha en overvannshåndtering som ved hjelp av åpne og lokale løsninger skal: Møte klimautfordringene og minimere skader og ulemper på mennesker, bygninger og miljø. Ivareta miljøet og sikrer god økologisk og kjemisk tilstand i vannforekomstene, og som bruker overvann som ressurs i bylandskapet. Når Oslo kommune bygger om gater og veier og frigjør areal kan dette gi rom for å håndtere overvann åpent og lokalt slik at det oppfyller disse mål og bidrar til et grønnere bybilde. Anlegg for håndtering av overvann kan utformes på mange ulike måter og ivareta flere funksjoner som for eksempel sykkelparkering, leke- og skateplasser i tillegg til grønne regnbed.

Pågående planarbeid

Områderegulering for gater og byrom i sentrum

Program for Bilfritt byliv og Handlingsprogram for økt byliv forutsetter en annen bruk av gater, parker, torg og plasser enn gjeldende reguleringsplaner legger til rette for, og medfører derfor et behov for å endre de juridiske rammene som ligger til grunn for utviklingen av Oslo sentrum. På bakgrunn av bestilling fra Byrådsavdeling for byutvikling datert 10. november 2016, varslet Plan- og bygningsetaten oppstart og høring av planprogram 29.mai 2017.

Målet for planarbeidet er å legge til rette for økt byliv i Oslo sentrum, der gateareal for gående og for aktivitet og opphold prioriteres. Planen skal også legge til rette for fremføring av kollektiv- og sykkeltrafikk samt vare- og servicetransport gjennom planområdet. All allment tilgjengelig gateparkering i sentrum skal fjernes og trafikken med privatbiler skal reduseres vesentlig.

Planen vil legges ut til offentlig ettersyn (høring) våren 2018 og oversendelse til politisk behandling høsten 2018.

Gåbyen Oslo en sunn, attraktiv, trygg og miljøvennlig by - Gåstrategi for Oslo 2017-2030, oversendt til Byrådsavdeling for miljø og samferdsel 19.01.2017

Gåstrategiens formål er å øke andelen gående gjennom å gjøre det attraktivt og trygt å gå. Dette gir ringvirkninger for enkeltindividet, for miljøet, og for byen, videre legges det opp til å skape en sterkere gåkultur i Oslo for å øke antall gåturer. En gåkultur kan forstås som summen av holdninger, verdier, normer, vaner, ferdigheter og kunnskap samfunnet har knyttet til det å gå. Gåstrategien inneholder innsatsområder, handlingsplan og tiltaksliste. Sammen med Sykkelstrategien, Turveistrategien, Ruter M2016, Klima og energistrategi/Klimaplan 2017-2020 og KVVU Oslo-Navet vil den utgjøre en helhetlig mobilitetspakke for Oslo.

Plan for sykkelveinettet i Oslo, oversendt Byrådsavdeling for miljø og samferdsel 14.10.2016

Hensikten med planen er bedret tilgjengelighet for syklistene. Planen er et samarbeid mellom Statens vegvesen og Bymiljøetaten. Med fremtidig sykkelveinett skal minst 80 % av

Oslos befolkning bo innen 200 meter fra sykkelveinettet, og det er et mål om økt sykkelandel på hverdagsreiser. Sykkelveinett skal være trafiksikkert og attraktivt å sykle for alle. Sykkelveinettet er de rutene som vurderes som mest attraktive eller har størst potensial for sykkeltrafikk basert på dagens trafikk og bystruktur. Det er gjort en grov vurdering av tiltaksbehov og kostnader for gjennomføring av tiltak på strekningene som inngår. Det er også utarbeidet et forslag til trinnvis utbygging av sykkelveinettet frem til 2025.

Byruter for sykkel

Arbeidet er bestilt i brev av 03.08.2016 fra Byrådsavdeling for miljø og samferdsel til Bymiljøetaten. Hensikten med arbeidet er å svare ut mål i byrådserklæringen om å etablere 60 km vei som er tilrettelagt for sykling i løpet av 2019. Det er også et mål å etablere fem nye forbindelser innen 2017.

Byrutene består av åtte utvalgte ruter som skal utvikles kontinuerlig og som utgjør den viktigste delen av kommunens sykkelsatsing. De åtte byrutene utgjør til sammen ca. 55 km med vei og gate. Byrutene etableres trinnvis, og tiltak utføres fortløpende. Rutene blir høyt prioritert av Sykkelprosjektet hos Bymiljøetaten.

Oslostandarden for sykkeltilrettelegging

Oslostandarden for sykkeltilrettelegging er et av hovedtiltakene i kommunens sykkelstrategi. Den omsetter byens målsettinger for sykkelandel, trygghet, fremkommelighet og trafiksikkerhet for syklende til praktiske løsninger for utforming av sykkelinfrastruktur.

Undergrunnsprosjektet

Prosjektet for økt kunnskap om undergrunnen i Oslo er gjennomført på bakgrunn av bystyrets budsjettvedtak for 2011, flertallsmerknader fra byutviklingskomitéen: "(...) sikker kunnskap om Oslos grunnforhold er nødvendig både for forvaltning og videreutvikling av Oslo by" og "... (komitéens flertall) mener det er kritisk viktig å realisere Undergrunnsprosjektet".

Prosjekt for økt kunnskap om undergrunnen i Oslo, eller «Undergrunnsprosjektet», ble etablert som et tverrfaglig og tverretatlig prosjekt, ledet av Plan- og bygningsetaten. Prosjektet ble gjennomført i tidsrommet fra og med 2013 til

2017 med følgende fem etater i Oslo kommune: Byantikvaren, Bymiljøetaten, Eiendoms- og byfornyelsesetaten, Plan- og bygningsetaten og Vann- og avløpsetaten.

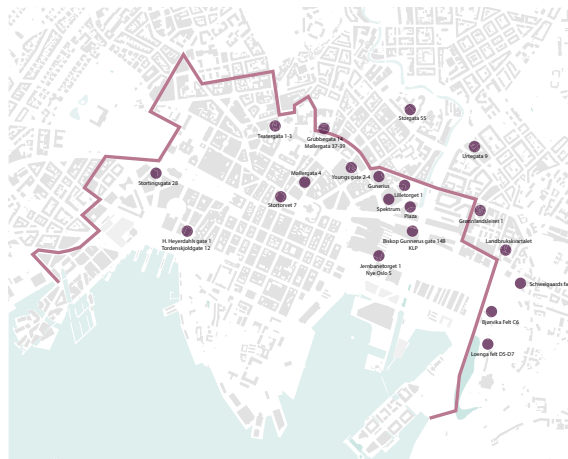
For tiden arbeides det med sluttrapporten for prosjektet og en handlingsplan med tiltaksforslag.

Utviklingsprogram for byrom i Oslo S-området

Utviklingsprogrammet omfatter området som ligger rundt knutepunktet Oslo S, og avgrenses av Fred Olsens gate i vest, Storgata i nordvest, Brugata i nord, fortsetter ned til Nylandsveien og til Platous gate og Grønlandsleiret i nordøst, Schweigaards gate i sør, over sporområdet og ned til Dronning Eufemias gate i sør. Bakgrunnen for utviklingsprogrammet er det store antallet utbyggingsprosjekter i området som vil ha store konsekvenser for offentlige byrom offentlige byrom i området. Videre følger det av forutsigbarhetsvedtaket i Kommuneplan 2015 om inngåelse av utbyggingsavtaler, der utbyggere i et område skal bekoste bygging eller oppgradering av teknisk og grønn infrastruktur. For å framforhandle utbyggingsavtaler har kommunen behov for en beskrivelse av samtlige byrom i området, som grunnlag for kostnadsberegninger og avtaleverk. Utviklingsprogrammet utarbeides av samarbeidsetatene Eiendoms- og byfornyelsesetaten, Plan- og bygningsetaten, Vann- og avløpsetaten og Bymiljøetaten.

Pågående reguleringsplaner i indre by per 31.10.2017

- Stortingsgaten 28
- Youngs gate 2-4
- Teatergata 1-3, Akersgata 65, Keyzers gate 2
- Møllergata 37-39, Grubbegata 14
- Gunerius-kvartalet (Brugata 6-14, Lybekkergata 2, Stenersgata 16-24, Storgata 32)
- Lilletorget 1
- Hieronymus Heyerdahls gate 1, Tordenskiolds gate 12
- Schweigaards gate 34
- Schweigaards gate 35-51
- Grønlandsleiret 1
- Biskop Gunnerus gate 14B
- Møllergata 4
- Storgata 55
- Urtegata 9
- Stortorvet 7



Oversikt over pågående reguleringsplaner i indre by (2017).

- 1: En ny mobilitet – miljøvennlig varetransport i bysentra, her fra Malmö. Foto: Lala Tøyen.
- 2: Møteplass. Foto: Mikala Sara Kjær.



HVA ER BYLIV?

Byliv oppstår som summen av menneskers tilstedeværelse i byens rom. I handlingsprogrammet er bylivet forstått og beskrevet gjennom syv bylivsfaktorer. For at bylivet i Oslo sentrum skal fungere optimalt, bør alle disse faktorene være til stede.

BYLIV DEFINERT

Byliv kan forstås som livet i en by. Dette livet kan tilnærmes og operasjonaliseres på ulikt vis. Handlingsprogrammet tar utgangspunkt i forståelsen av byliv fra Bylivsundersøkelsen i 2014 og utvider denne ved å benytte syv beskrivende bylivsfaktorer.

Bylivsundersøkelsens definisjon

Betegnelsen "byliv" i Bylivsundersøkelsen (2012-2014) dekker "utendørsaktiviteter uavhengig av formål og varighet av aktiviteten" (Bylivsundersøkelsen 2014, s. 9).

Videre beskriver Bylivsundersøkelsen at "byliv handler om menneskelig oppholdsaktivitet i byens rom på forskjellige tider av døgnet og året, og om hvordan byens brukere, både innbyggere, besøkende og turister, opplever bylivet. Byliv omfatter dessuten bl.a. handelslivet og serveringsnæringens karakter." (ibid, s. 83).

I analysen av bylivet i Oslo sentrum tok Bylivsundersøkelsen utgangspunkt i fire kategorier: landskap, byens rom, bevegelse og byliv. Forståelsen av byliv ble

i denne sammenheng sett på som noe mer løsrevet fra omgivelser og mobilitet enn i handlingsprogrammet.

Handlingsprogrammets definisjon

De fire kategoriene fra Bylivsundersøkelsens analyse gir et overordnet utgangspunkt for å forstå bylivet. Mens Bylivsundersøkelsen hovedsakelig baserer seg på kvantitative metoder, utdyper analysene i handlingsprogrammet disse ved å ta i bruk flere bylivsfaktorer som gir mer helhetlige og kvalitative aspekter. I handlingsprogrammet defineres byliv som et samspill av følgende syv faktorer i byen:

- Byøkonomi
- Kunst og kultur
- Mobilitet
- Folk
- Arkitektur
- Innovasjon
- Natur

DE SYV BYLIVSFAKTORENE

Ulike deler av sentrum vil preges av forskjellige uttrykk og egenskaper, knyttet til de syv bylivsfaktorene. For å utvikle riktige strategier og tiltak er det viktig å forstå hvordan de syv faktorene trer fram og varierer i eksisterende situasjon i delområdene, og ikke minst hvilket potensial de har i hvert delområde.





Byøkonomi



Byøkonomi handler om markedskreftenes rolle som drivkraft i bylivsutviklingen. På et overordnet nivå dreier det seg om tilbud og etterspørsel: hvor ulike typer næringsaktører velger å lokalisere seg, og hvor kunder er interessert i å reise for å få dekket sine behov.

På det mer detaljerte nivået dreier byøkonomi seg om hvordan handel og service bidrar til å skape en levende by av sosiale arenaer, der mennesker kan få dekket både praktiske og underholdningsmessige behov. I den forstand er det relevant å forstå handel også som opplevelser og underholdning. Videre skaper handel, service og kultur mange arbeidsplasser i sentrum, som også bidrar til bylivet.

Potensialet for bylivet ligger i å aktivisere gater og plasser gjennom å stimulere og speile samfunnets utvikling av tjenester og tilbud.

Stikkord: handel, næring, service, tjenester, møteplasser, delingsøkonomi, fellesskap, strøksidentitet



Kunst og kultur



Kultur handler først og fremst om summen av menneskelig utfoldelse og aktivitet. Kultur er også holdninger, normer og verdier. Dermed er kultur også den praksis som knytter oss sammen og gir fellesskapsfølelse.

I sammenhengen med byliv, er kultur i hovedsak knyttet til opplevelser og til samkvem mellom mennesker. I dette spiller selvsagt kulturinstitusjoner og kulturprodusenter en viktig rolle, men ikke utelukkende.

Institusjonalisert kultur finner sted i byen på en rekke måter og nivåer; fra selvstendige kunsthåndverkere som produserer og selger, til de store kulturarenaene. Kultur i byen spenner bredt; fra institusjonen, festivalen, galleriet, konserthuset til kulturhuset med mer, i et samspill mellom det som skjer inne og det som skjer ute, og gjerne som midlertidige aktiviteter.

Potensialet i og for bylivet er å framheve det autentiske, det overraskende, det magiske og levende, i et samspill mellom kunsten og underholdningen; mellom det som utfordrer og det som behager.

Stikkord: musikk, dans, teater, litteratur, mat, utstilling, festivaler, formidling, samvær, integrering, hverdag, fest, alene, sammen



Mobilitet



Mobilitet dreier seg om bevegelse - om å forflytte seg fra ett sted til et annet, om reisen, om transportmiddel, effektivitet og opplevelse.

I en storby er mobilitet kanskje først og fremst logistikk; rasjonelle løsninger for å transportere folk, tjenester og varer dit de skal, enten det er via kollektive transportløsninger (buss, trikk og bane) eller private (bil, sykkel og gange). Infrastrukturen skal ta hensyn til behov for trygghet, belysning, sosial kontroll, tilgjengelighet og fremkommelighet og overganger mellom ulike former for transport som blant annet underbygger den sømløse reisen.

Mobilitet handler også om verdi. Verdi knyttet til hvordan vi ønsker at byen skal preges av disse transportløsningene, hvilken rolle transport skal ha i byen og definere den, samt opplevelsesverdien ved å bevege seg gjennom byen. Potensialet i og for bylivet er å ta et bevisst grep om transportløsninger, og en strategisk aktivisering av uterom gjennom menneskevennlig mobilitet for alle.

Stikkord: byopplevelser, sykkel og gange, vandring, fart, effektivitet, møteplasser, kollektivt, flyt, målpunkter, tilgjengelighet og fremkommelighet for alle, å se og bli sett



Folk



Folk er selve kjernen i byen og vår forståelse av den. Folk er i grunnleggende forstand unike, selv om mange deler preferanser, verdier, drømmer, interesser, smak og så videre.

Byen skal gi folk plass til å være nettopp folk, og tilby steder for opplevelser, aktiviteter, samhandling, samvær, ensomhet, ro og observasjon.

Dette handler også om raushet, også overfor den fremmede, og om å ha forståelsen for at ikke alle deler samme ønsker, har samme privilegier og muligheter eller funksjonsnivå. Byens uterom skal gi rom for aksept, toleranse og gjensidig forståelse for hverandre.

Folks aktiviteter gjør byrommene nærmest magiske, plasser blir til scener der liv utspiller seg i offentligheten. Noen ganger er det den enkelte som viser seg fram, andre ganger grupper. Noen ganger planlagt, andre ganger impulsivt.

Oslo sentrum skal også oppleves som et trygt sted å oppholde seg for alle. Det må kontinuerlig arbeides med sikkerhet på folksomme steder.

Potensialet i og for bylivet er å styrke byens rom for nærhet, for flere mennesker og for flere beboere.

Stikkord: barn, unge, gamle, mennesker med funksjonsnedsettelse, studenter, turister og kjentfolk, sentrum, identitet, fellesskap, interaksjon, friksjon, det uforutsette



Arkitektur



Arkitektur er bygget kultur. Arkitektur huser funksjoner og er materialiserte verdier, fysiske strukturer og historie. Arkitektur er en tilrettelegger for bylivet.

Arkitektur er rammene for arenaer der byøkonomi, kultur, mobilitet, folk, innovasjon og natur blir iscenesatt i et fellesskap. Arkitektur er i denne sammenheng jobben, butikken, gaten, parken, makt og demokrati, fellesskap og privatliv. Arkitektur er historie, kulturminner, samtid og drømmen om framtid. Arkitekturs viktigste mål er å legge til rette for det samfunnet vi ønsker for oss selv og andre, som representerer oss og legger til rette for våre liv på best mulig måte.

Potensialet i og for bylivet er å forbinde det som skjer ute og inne, og iverksette potensialet for synergier og merverdi. Arkitekturen gir rammer med rom for folk. Samtidig handler bylivet om kontinuitet, og historiens tilstedeværelse i bybildet. I den forstand er vern av sentrale kulturminner viktig, fordi det er gjennom dem vil kan "lese" byen som utvikling, og bedre forstå hvor vi kommer fra og hva samfunnet er i dag.

Stikkord: kulturminner, kulturmiljø, arbeidsplass, offentlig og privat, møteplasser, aktivitet, koblinger ute-inne, arena, estetikk, kvalitet, sammenhenger, rom, skala, kunnskapsinstitusjoner



Innovasjon



Innovasjon er først og fremst det nye, eller det kjente tenkt nytt og anvendt på nye måter. Innovasjon gir framtidsrettet utvikling.

Innovasjon oppstår når folk inviteres til å påvirke utviklingen av samfunnet de lever i, til å skape og å dele. Dette kan ikke skje i et vakuum. Innovasjon kjennetegnes av samarbeid og sammenhenger, synergier og systematiseringer.

Innovasjon er eksperimentell, det er lek, alvor, bekymringer, drømmer og oppfinnsomhet. I bylivsutvikling handler det innovative både om å tenke nytt rundt hva sentrum skal være. Det er også å la enkeltpersoner bidra med eksperimenter for å definere morgendagen.

Potensialet i og for bylivet forutsetter mot, åpenhet, dristighet og risikovilje for å skape innovative løsninger.

Stikkord: entreprenørskap, byen-som-arbeidsplass, idéer, overskudd, ombruk, nybruk, testbed, midlertidighet, utprøving, generøsitet, mot, kunnskapsutvikling, overraskelser



Natur



Natur er byens naturgitte rammer. Natur kan også være kultur, i den grad naturen iscenesettes eller tas i bruk av mennesker på bestemte måter.

Fra parken, til sletta, til alléen til marka, til fjorden og badevannet, til joggeløypa - natur er verdi. Det er liv, og skal være tilgjengelig for alle. Natur gir ro, aktivitet, luft, varme, glede, lek, nærhet og opplevelse.

Vi skylder framtiden å ta vare på og videreutvikle naturen. Naturens kvaliteter er viktig for å stimulere kreativitet og balansere stressnivåer hos mennesket.

Potensialet i og for bylivet er å tilrettelegge for bruk av alle våre sanser av dufter, fukt, lyd, farger, kulde og varme.

Stikkord: klima, vilt, temmet, park, skog, elv, vann, grønt og blått, flora og fauna, plante- og dyreliv, opplevelser, tilfeldigheter, økologi, dyrking, bevegelse

1 Steder for ungdom i byen. Foto: Kenneth Dahlgren

2 Spontankonsert i et byrom i Barcelona. Foto: Kenneth Dahlgren.



BYLIVET NÅ

Hva kjennetegner bylivet i dagens Oslo sentrum, og hvor er det rom og behov for forbedringer? Bylivsundersøkelsen viser at bylivet i Oslo har en tydelig geografisk konsentrasjon, ”den aktive bylivssonen”. Den viser at byrom med byliv i hovedsak enten ligger sjønært, i tilknytning til Karl Johans gate eller i områder med ingen eller lite biltrafikk. Publikumsrettede virksomheter etablerer seg i populære områder.

ANALYSE 2014

Et viktig grunnlagsdokument for handlingsprogrammet er Bylivsundersøkelsen utført av Gehl architects i perioden 2012-2014. Bylivsundersøkelsen omfatter en kartlegging av hvordan folk beveger seg gjennom Oslo sentrum, hvor i sentrum folk oppholder seg og hvordan folk opplever å oppholde seg i ulike områder av sentrum. Bylivsundersøkelsen er først og fremst en kvantitativ analyse på makronivå og inneholder mange tellinger og registreringer. I tillegg til denne kartleggingen inneholder Bylivsundersøkelsen konkrete forslag til strategier og tiltak som kan gi mer byliv. I og med at Bylivsundersøkelsen fra 2014 utgjør et viktig grunnlagsdokument for handlingsprogrammet, vil vi her kort gjøre rede for noen hovedtrekk derfra.

Metoder brukt i Bylivsundersøkelsen er fotgjengertellinger, oppholdsregistreringer, registrering av alder og kjønn, spørreundersøkelser, kvalitative vurderingsverktøy for byrom og fysiske registreringer av bruken av førsteetasjer.

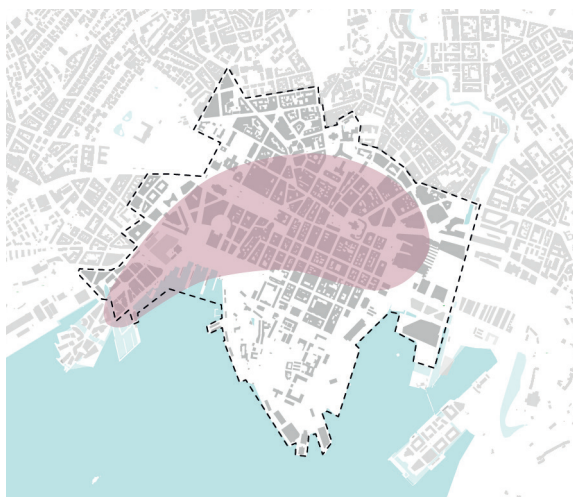
Analysen er inndelt i fire kategorier: landskap,

byens rom, bevegelse og byliv. Alle konklusjoner i det følgende viser til Bylivsundersøkelsen, 2014, og gir ikke nødvendigvis det oppdaterte bildet for 2017.

Landskap. Oslo sentrum har mange grønne byrom, de fleste i vestre del. Imidlertid er de av vekslende kvalitet. Grønne elementer, som trær og beplantning, er ikke tydelig integrert i byens rom og gater.

Byens rom. Byrommene i Oslo sentrum er av varierende kvalitet selv om flere er godt vedlikeholdt. En sentral utfordring er manglende forbindelser mellom byrommene, samt koblinger til de omkringliggende bolig- og byområdene. Oslo sentrum utmerker seg også negativt med relativt få gratis sitteplasser, i forhold til de mange ”betalingssitteplassene” knyttet til byens serveringstilbud. Grupper som barn og eldre prioriteres ikke i byrommene, og det er få folk i sentrum om kvelden. Det er mange inaktive fasader i førsteetasjer, spesielt i den sørlige delen av Kvadraturen. Dette bidrar også til utrygghet på kveldstid.

Bevegelse. Analysen viser at Oslo er en opplagt fotgjengerby, men at det er svært varierende kvalitet på tilretteleggingen for fotgjengere. Gatenettet i Oslo sentrum er heller ikke spesielt godt tilrettelagt for syklistene. Sentrum har imidlertid et godt utbygget kollektivtilbud, men kollektivholdeplassene er av lav kvalitet. Biltrafikken fungerer i tillegg som et kraftig forstyrrende element, som skaper barrierer for fotgjengere og syklistene.



Den aktive bylivssonen 2014 (farget) og Bylivsundersøkelsens studieområdet (stiplet).

Byliv. Det er lite aktivitet i byrommene om vinteren. Oslo sentrum har et stort utnyttet potensial i å finne sin form som "vinterby". Byrommene har mange brukergrupper, men handelen opplever sterk konkurranse med kjøpesentra utenfor sentrum. Oslo har et rikt tilbud av restauranter og bevertningssteder, og folk som oppholder seg i sentrum kombinerer gjerne innkjøp med sosiale aktiviteter. Oslo sentrum har mange arrangementer, men de er fordelt over noen få steder og det er få om vinteren. Bylivet i sentrum er preget av få kveldsaktiviteter, dersom vi ser bort fra utelivet som foregår innendørs.

Bylivsundersøkelsen konkluderer med at bylivet har en tydelig, geografisk konsentrasjon rundt Karl Johans gate og den øvre Kvadraturen, ned mot Aker Brygge over Rådhusplassen. Denne sonen kalles "den aktive bylivssonen".

ANALYSE 2016

Handlingsprogrammet tar utgangspunkt i Bylivsundersøkelsens funn, men studerer byens delområder dypere.

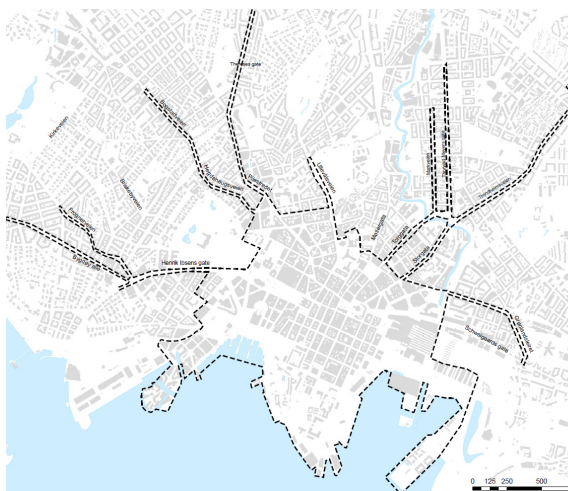
Dette har blitt gjort 1) ved å benytte de syv *bylivsfaktorene* og derved nyansere forståelsen av bylivet og 2) ved å dele Oslo sentrum i 13 *delområder* som fanger ulike problemstillinger og karakterer ved delområdene.

Delområder

1. Aker Brygge/Tjuvholmen
2. Vika
3. Rådhuskvartalet
4. Spikersuppa/Nationaltheatret
5. Høyskolen/Tullinløkka
6. Hammersborg
7. Youngstorget/Storgata
8. Kvadraturen
9. Festningen
10. Vippetangen
11. Grønland/Vaterland
12. Oslo S
13. Bjørvika/Bispevika/Sørenga



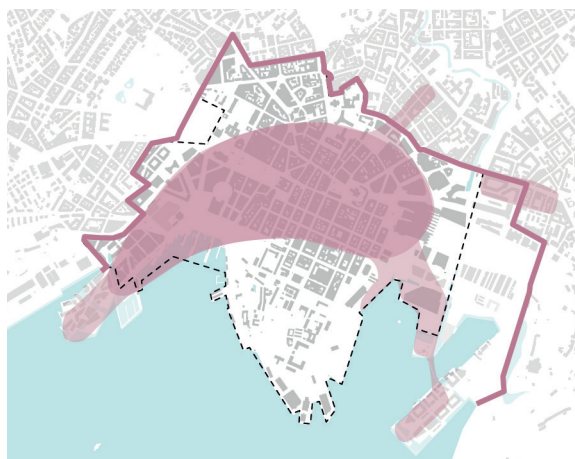
Handlingsprogrammets 13 delområder



Strøkgatene og Tøyengata, Schweigaards gate og Dronning Eufemias gate.

Strøkgatene har påvirket analysearbeidet selv om de ikke inngår i de 13 delområdene.

Analysen viser at den aktive bylivssonen er noe utvidet siden 2014 og inkluderer nå Tjuvholmen, nordre del av Torggata, deler av Havnepromenaden, som Sørenga og Langkaia, og området rundt Grønlands torg.



Den aktive bylivssonen 2016 (farget) og handlingsprogrammets studieområde (rød strek)

Analysen av de enkelte delområdene har i tillegg identifisert byrom og delområder som vurderes spesielt viktige å prioritere, for å oppnå en gjennomgående styrking av bylivet i Oslo sentrum. Analysens funn danner grunnlaget for strategi- og tiltaksforslag senere i Handlingsprogrammet.

Generelle funn

Basert på analyser av delområder er det funnet fire hovedtrekk som gir retning for strategiene.

1. Det er et overfokus på østvestforbindelser

Disse følger i hovedsak det Bylivsundersøkelsen kaller "den aktive bylivssonen" og kjennetegnes ved sterke akser med høy aktivitet, bruk og opphold. Aksene er tilsynelatende en fordel for bylivet, men med motsatt effekt på områdene sør og nord. Østvestforbindelsen har en selvforsterkende effekt og oppleves som en barriere mellom nord og sør, det vil si forbindelsene mellom Havnepromenaden/fjorden og bydelene rundt sentrum. Barrieren forsterkes ytterligere av østvestgående kollektivtraseer.

2. Det ligger et uforløst potensial i å koble målpunkter sammen

Sentrum har mange målpunkter, det vil si institusjoner, aktiviteter og attraksjoner som tiltrekker folk og skaper byliv. Disse målpunktene har ulike kvaliteter med potensial for å utfylle hverandre bedre. Målpunktene forholder seg i liten grad til hverandre, og har mangelfulle koblinger og forbindelser, noe som gjør at synergieffektene uteblir. En årsak til dette, kan være for svakt grep om kulturminner – dvs. både framhevelsen av de arkitektoniske kvaliteter som finnes, og respekten for dette i forbindelse med tilføringen av nytt program. Forbindelsene fra sentrum til byområdene rundt er også svake og trenger utbedring.

3. Det er behov for byromsaktiviteter i ulik skala og til ulike årstider

Det er behov for å styrke og legge til rette for mindre arrangementer og attraksjoner og det mer usynlige bylivet som skjer i bakgårder og innendørs. Det er viktig å legge Oslos klima til grunn for forståelsen av bylivet i sentrum, og hvordan vi bruker andre deler av byen til byliv på vinteren, ikke minst marka. Det er et faktum at mye av bylivet foregår innendørs om vinteren, og til dels skje utenfor sentrum. Byliv vinterstid er med andre ord både uteliv, inneliv og utfartsliv. Tilretteleggingen for økt byliv i sentrum gjennom hele året forutsetter et særlig fokus på det som skjer i de små rom, innenfor kvartalene, i bakgårdsarealer og i klimatisk skjermede soner, men også ved at flere av byrommene utstyres for typiske vinteraktiviteter.

4. Tilrettelegging for økt byliv forutsetter samskaping og samarbeid

Handlingsprogrammet er i seg selv en tverretattlig satsning. Behovet for videreføring av et samarbeid er stort. Analysen og medvirkningsprosessene har avdekket at det i bylivsatsningen er viktig med korte beslutningsveier og forutsigbarhet i kommunen, og mellom kommunen og det sivile samfunn. I dette ligger også et behov for god kommunikasjon med publikum og ulike ikke-kommunale aktører, både kommersielle og frivillige.

SPØRREUNDERSØKELSE 2017

Som del av arbeidet med Handlingsprogram for økt byliv, ble det i januar 2017 gjennomført en spørreundersøkelse om Oslo sentrum med ca. 2000 respondenter (hvorav 1505 var bosatt i Oslo kommune, og 500 i nabokommuner til Oslo). Undersøkelsen foregikk på nettet, utført av Opinion på bestilling fra Plan- og bygningsetaten, og respondentene ble trukket som et tilfeldig utvalg av befolkningen. Kjønn, alder og geografi gir hovedgrunnlaget for vektning av svarene.

Den geografiske fordelingen av respondenter fra Oslo var relativt jevnt fordelt, og alderen til deltagerne har god spredning, fra 67+ ned til 15 år. De representerer også mennesker i ulike livssituasjoner: 66 prosent av de som har svart er for eksempel yrkesaktive, 20 prosent har hjemmeboende barn. Noen flere kvinner enn menn har svart. Største andel svar fra omegnen er gitt fra Bærum kommune (33 prosent), mens Nesodden ligger lavest (4 prosent). Alder og kjønn er jevnt fordelt.

Målet med spørreundersøkelsen var å fange et bredt bilde av hvordan folk i Oslo og omegnen bruker og oppfatter Oslo sentrum, men også hva som skal til for at det skal bli mer attraktivt å oppholde seg her.

Resultatene fra spørreundersøkelsen gir kunnskap om nåsituasjonen, og gjennom oppfølgende målinger vil det kunne vurderes om tiltakene i handlingsprogrammet har bidratt til å utvikle bylivet i Oslo sentrum. Videre vil spørreundersøkelsen kunne brukes som et supplerende verktøy for å forankre og eventuelt justere strategiene og tiltakene.

Overordnede utfordringer for Oslo og Oslo sentrum

Åpen og inkluderende by?

Halvparten av respondentene fra Oslo (52 prosent) og 40 prosent fra omegnen oppgir at de synes Oslo framstår som en åpen og inkluderende by. At halvparten av respondentene svarer at de enten vet ikke, verken eller, eller i liten grad opplever byen som åpen og inkluderende, tyder på at det finnes et potensial for å forbedre dette.

Svak tilknytning

Kun halvparten av osloboerne oppgir å være stolte av og føler tilknytning til Oslo sentrum, til tross for at majoriteten (2/3) benytter Oslo sentrum ukentlig. De som har bodd lenge i byen opplever en større grad av tilhørighet til Oslo sentrum enn de som har bodd i byen kortere enn fem år.

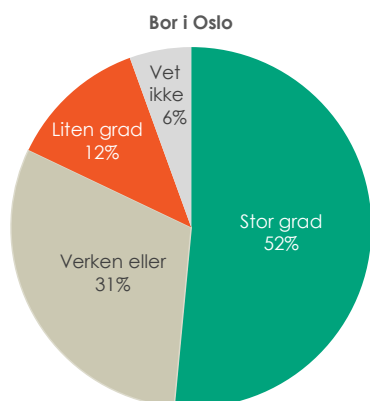
Lite attraktiv

Halvparten, 50 prosent av dem som bor i Oslo og 48 prosent av dem som bor i omegnen, anser Oslo for å ha mindre å by på enn andre hovedsteder i Norden, med en gjennomsnittsvurdering på 5,81 (Oslo) og 5,57 (omegn) basert på en skala fra 1 til 10.

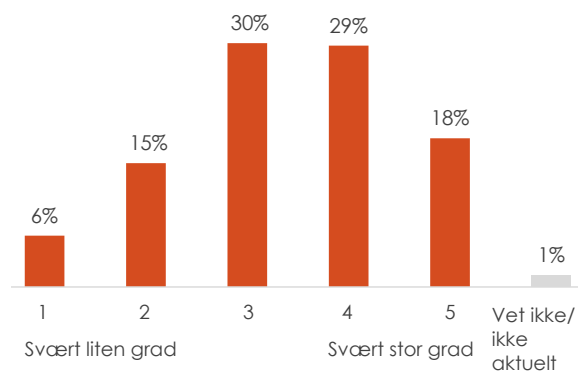
Shopping og servering er vanligste grunn til at Oslofolk besøker sentrum. Kultur og servering er vanligste besøksgrunn for folk fra omegnen.

Grunnen til at Oslo sentrum framstår som lite attraktiv for så mange som halvparten av respondentene, kan ha sammenheng med at det finnes for lite variasjon i tilbud og aktiviteter, særlig ikke-kommersielle. For eksempel synes 62 prosent at det bør være flere grøntanlegg i Oslo sentrum, og kun 18 prosent synes at det er attraktivt å besøke Oslo sentrum med barn. Av de som har barn øker imidlertid antallet som synes det er attraktivt å ta med barn til sentrum til 34 prosent.

? I hvilken grad synes du at Oslo er en åpen og inkluderende by?

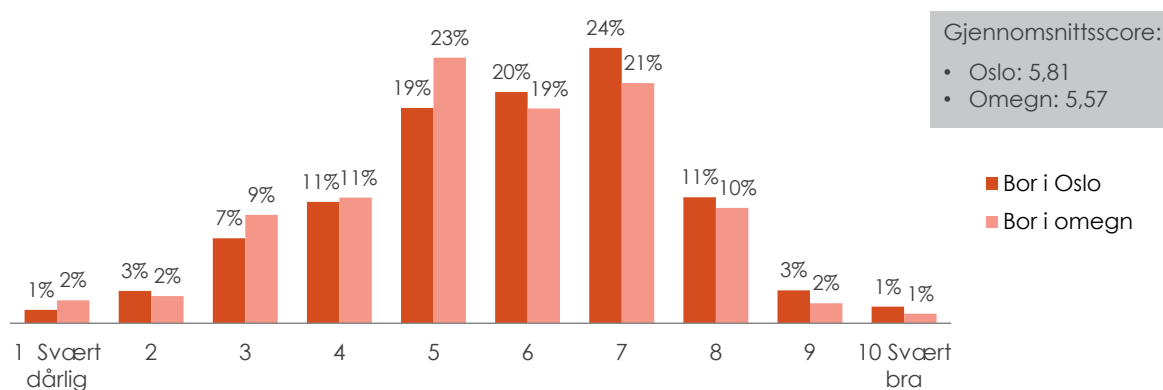


? I hvilken grad føler du tilknytning til Oslo sentrum?

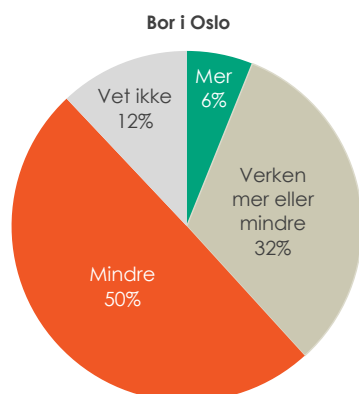


Bor i Oslo

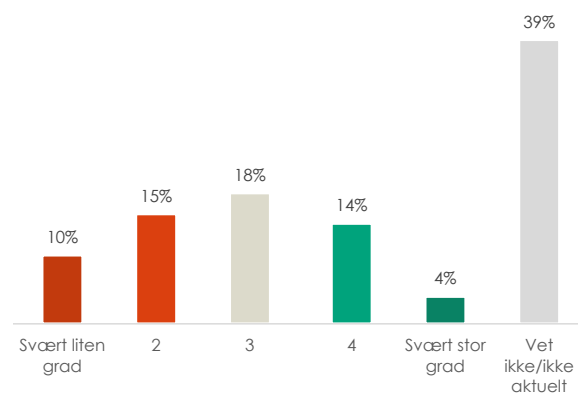
? Sammenlignet med det du anser som det optimale bysentrum, hvordan vil du rangere Oslo sentrum på en skala fra 1 til 10, der 1 er dårligst og 10 er best?



? Synes du Oslo sentrum har mer eller mindre å by på sammenlignet med f.eks. andre hovedsteder i Norden?



? I hvilken grad synes du det er attraktivt å dra til Oslo sentrum med barn?



Bor i Oslo

Andre sentrale funn

Unge og eldre

Unge i alderen 15 til 19 år og eldre er i større grad stolte av Oslo sentrum enn andre aldersgrupper. Når Oslo sentrum skal utvikles framover, vil det være interessant å forsøke å identifisere hva denne stoltheten består i, og hvilke kvaliteter ved sentrum den refererer til. Unge formidler sin tilhørighet til byen blant annet via sosiale medier. Dette kan være relevant å se nærmere på i forbindelse med formidling av tiltak som gjennomføres i handlingsprogrammets periode.

Trivsel og trygghet

Undersøkelsen slår fast at hele 76 prosent trives godt eller svært godt i Oslo sentrum. Dette er på dagtid – på kveldstid synker andelen til 46 prosent. Trivsel på kveldstid er ulikt fordelt både hva gjelder kjønn og alder. Ungdom i alderen 15 til 19 og kvinner trives dårligst på kveldstid.

Aker Brygge/Tjuvholmen er det mest populære området i sentrum, både vurdert av folk som bor i Oslo og de som bor i omegnen. Spikersuppa ligger på 2. plass i begge gruppene. Folk treffer kjente oftest ved Spikersuppa, Aker Brygge og Oslo S. Uansett hvor man selv bor så svarer folk at Grønland og Oslo S er de områdene de liker dårligst og Grønland/Vaterland er det området i byen som i størst grad oppleves som utrygt.

Aktiviteter og tilbud

For 6 av 10 er det ønskelig med flere aktiviteter og arrangementer på gater og torg for at de skal bruke Oslo sentrum, eventuelt bruke Oslo sentrum mer enn i dag. Andre forhold som er viktige er mer beplantning, flere grøntområder og parker, bedre vedlikehold og opprustning av gater og plasser, mer byliv, flere kulturtilbud og flere gågater.

Transport og mobilitet

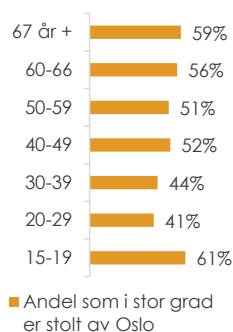
Rundt 7 av 10 reiser kollektivt til sentrum. Svært få av dem som bor i Oslo (7 prosent) benytter bilen inn til sentrum. Det er heller ikke spesielt mange av dem som bor i omegnen (20 prosent) som benytter bilen inn til sentrum.

Videre benytter folk flest beina eller kollektivtransport til å forflytte seg rundt i sentrum. Av de spurte synes 84 prosent at det er godt tilrettelagt for å komme seg rundt i sentrum som gående. 78 prosent er positive til kollektivtilbudet. 30 prosent svarer at det bra tilrettelagt for bruk av egen sykkel og 30 prosent for bysykkel. Mange svarer at de ikke vet eller at det ikke er aktuelt med sykkel eller bysykkel. Dette viser blant annet potensialet for å øke sykkelandelen ved bedre tilrettelegging.

Oppsummering

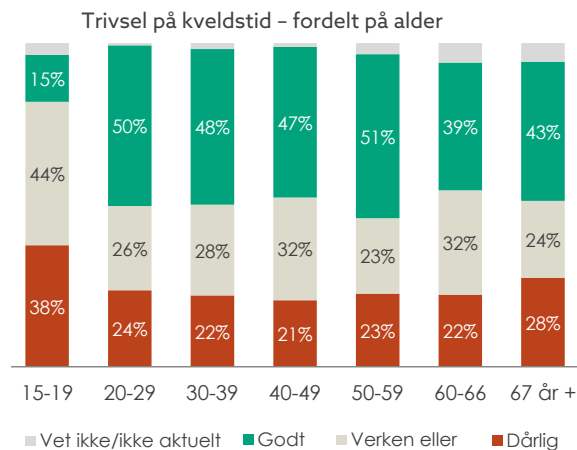
Funnene fra spørreundersøkelsen viser at sentrum har et stort forbedringspotensial. Økt byliv er en forutsetning for at Oslo sentrum skal framstå som mer attraktivt.

? I hvilken grad er du stolt av Oslo sentrum?



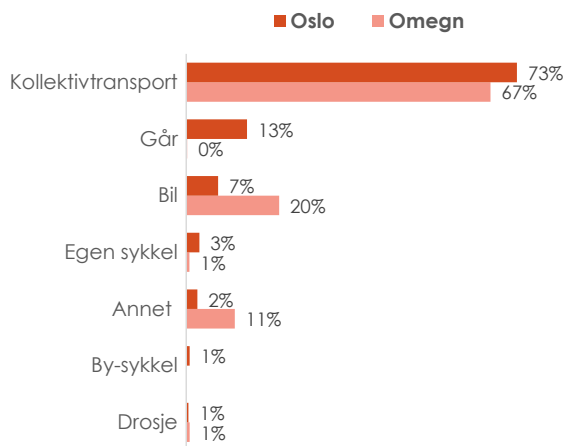
Bor i Oslo

? Hvor godt eller dårlig trives du i Oslo sentrum?

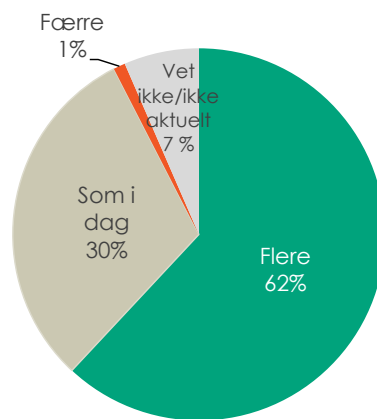


Bor i Oslo

? Hvordan kommer du deg vanligvis til Oslo sentrum?

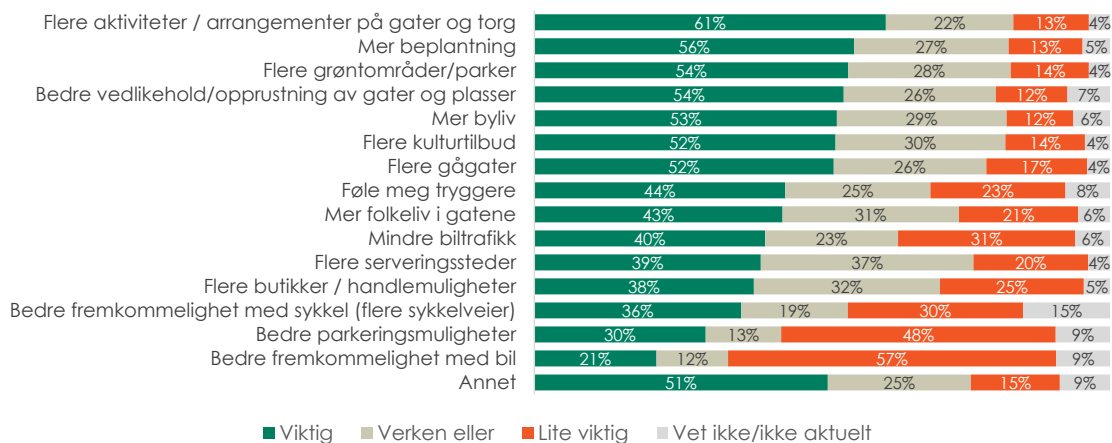


? Bør det være flere eller færre grøntområder i Oslo sentrum? Vi tenker her på planter, trær, gress, vann o.l.



Bor i Oslo

? Hvor viktig er følgende forhold for at du skal bruke Oslo sentrum, evt. bruke sentrum mer enn i dag?



Bor i Oslo

DEL 2

STRATEGIER, TILTAK OG GJENNOMFØRING

OVERORDNEDE STRATEGIER

Hovedfunnene i analysen av delområdene leder fram til tre overordnede strategier. Strategiene gjelder for hele handlingsprogrammets geografiske område, og går ut på å koble sammen og/eller styrke områder som har potensiale for økt byliv.

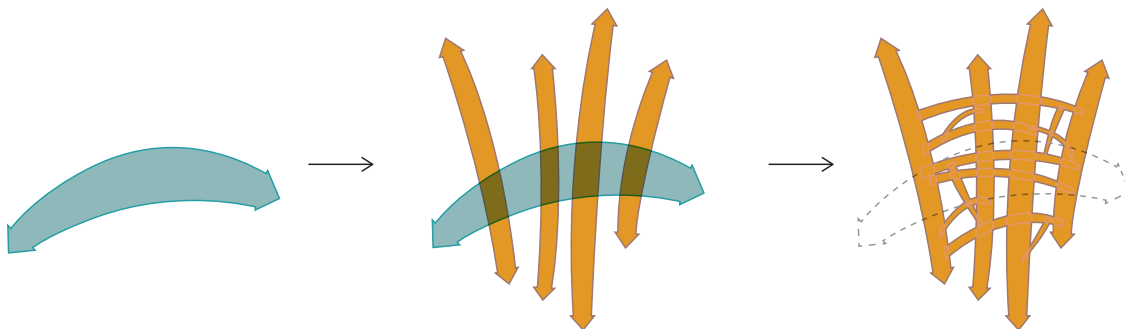
OVERORDNEDE STRATEGIER

De tre overordnede strategiene fremhever både det som allerede fungerer, og peker på områder hvor forbedringspotensialet er stort. Strategiene skal fremme et helhetlig, multifunksjonelt og mangfoldig byliv; mangfold i bruk, mangfold i brukere og mangfold i opplevelser. Følgende tre overordnede strategier anbefales for å fremme økt byliv i Oslo sentrum:

- Forbedre forbindelsene til og gjennom sentrum
- Øke samspill og synergieffekter mellom målpunkter
- Framheve og aktivere skjulte byrom

De overordnede strategiene angir retningen for handlingsprogrammets overordnede tiltak, samt strategier og tiltak på delområdenivå.

Forbedre forbindelsene til og gjennom sentrum



ANALYSE/UTFORDRING

Bylivet i Oslo sentrum har et lineært preg langs østvestforbindelser, som oppleves som en barriere mellom nord og sør.

STRATEGI

Flere og kompletterende forbindelser i nordsørretning, på tvers av østvestforbindelsene.

EFFEKT

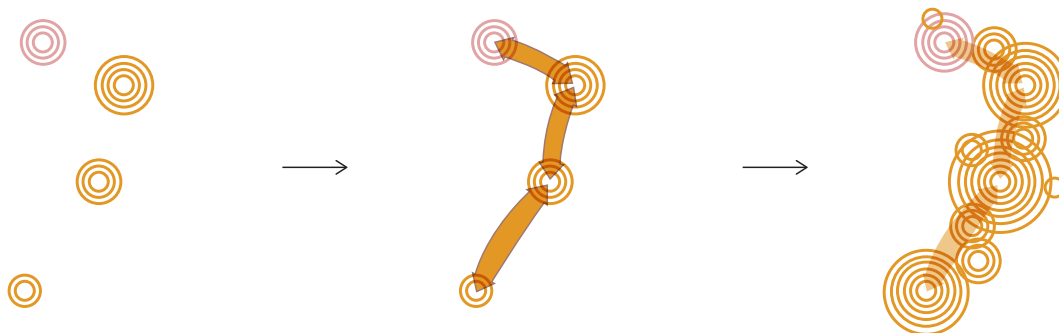
Et bedre, sammenhengende nettverk av gater i sentrum, samt mellom sentrum og bydelene rundt.

De omkringliggende bolig- og byområdene har svake forbindelser til sentrum.

Boligområdene i nord bindes sammen med sentrum, Havnepromenaden og Fjordbyen.

Økt byliv ved at folk i nabolagene enkelt og trygt kan gå eller sykle inn til sentrum.

Øke samspill og synergieffekter mellom målpunkter



ANALYSE/UTFORDRING

Oslo sentrum mangler gode forbindelser mellom målpunkter og mellom byrom. Det er varierende kvalitet på tilretteleggingen for fotgjengere og syklister.

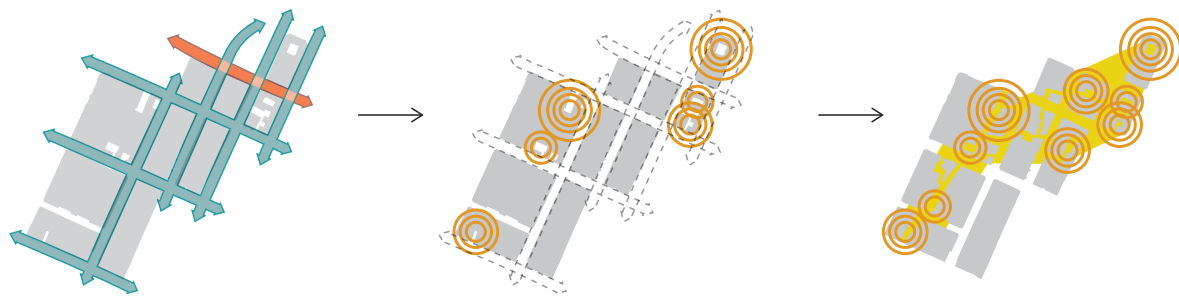
STRATEGI

Målpunkter kobles sammen, ved å styrke fotgjenger- og sykkelforbindelsene mellom dem. Opplevelsesverdien av arkitektur og kulturminner forsterkes, med for eksempel belysning og beplantning.

EFFEKT

Det blir enklere, tryggere og mer attraktivt å bevege seg mellom målpunktene. Synergier oppnås utover målpunktene egenverdi, og det skapes bevegelse som gir økt byliv.

Framheve og aktivere skulte byrom



ANALYSE/UTFORDRING

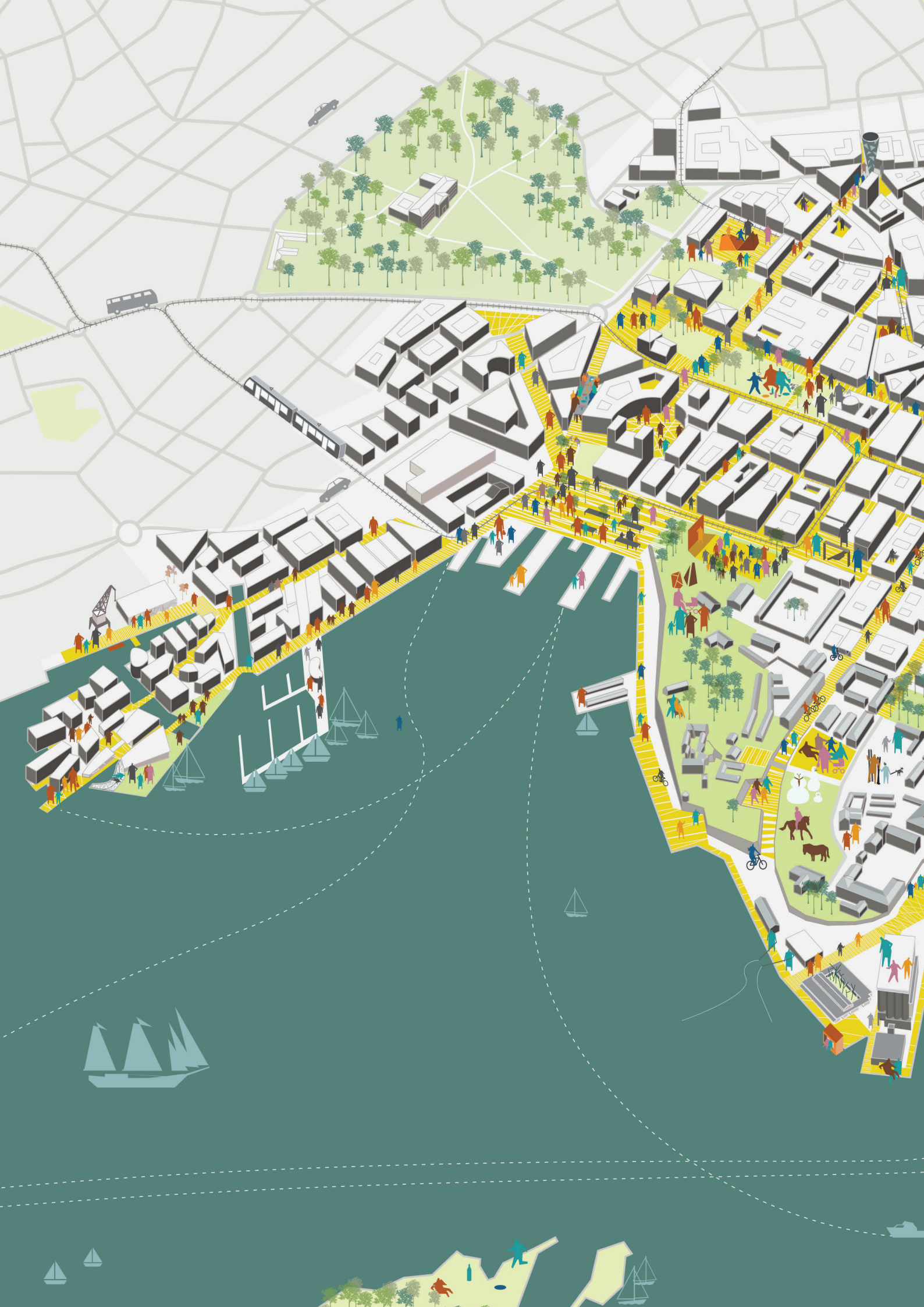
Bylivet i Oslo har i dag en begrenset, geografisk konsentrasjon, og bør spres på et større areal. Byrommene er av varierende kvalitet.

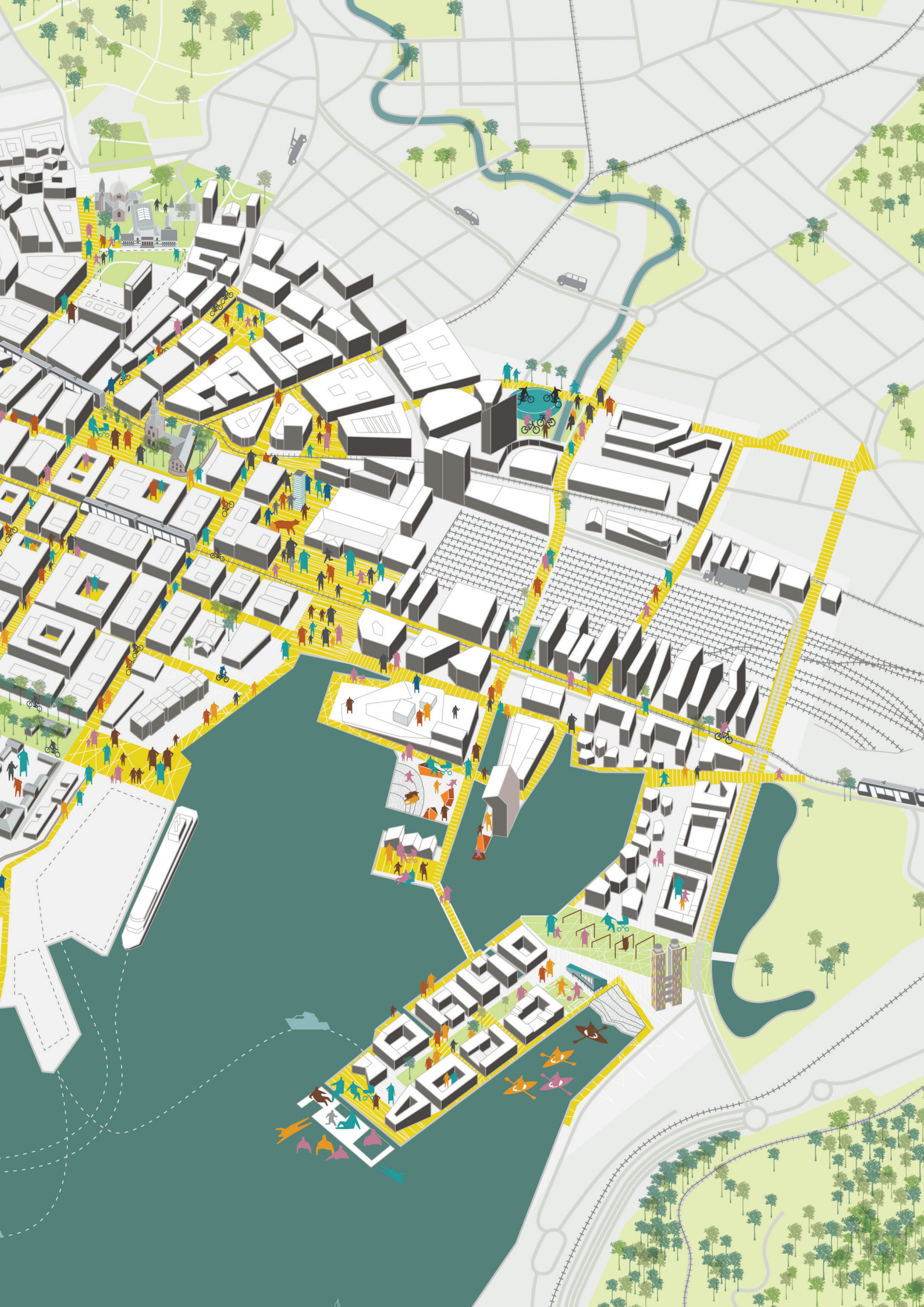
STRATEGI

Tilgjengeliggjøre byens små og private rom, dvs. synliggjøre kvartalenes innsider, forbindelsene mellom disse og mot de tilstøtende gatene.

EFFEKT

Hele sentrum tas i bruk, og folk spres utover et større areal. Tidligere avstengte og skulte deler av byen blir gjort tilgjengelige for publikum.





GENERELLE TILTAK

Bylivsfaktorene i Kapittel 3 løfter frem de dimensjonene ved bylivet som skal ivaretas og utvikles. I dette kapittelet konkretiseres bylivsfaktorene i en rekke generelle tiltak, som kan gjennomføres i hele sentrum uavhengig av strategiene for de enkelte delområdene. Tiltakene skal samtidig bidra til realiseringen av de overordnede strategiene i Kapittel 4.

GENERELLE TILTAK

De generelle tiltakene skal gjennomføres uavhengig av delområder og på tvers av disse. Tiltakene er allmenne og avgjørende for å stimulere til økt byliv. De er ikke stedsspesifikke, men skal være faste tema ved transformasjon og utvikling av alle by- og gaterom i Oslo sentrum. For alle tiltak er det viktig å vurdere innovasjonspotensialet, og om utprøving i form av midlertidige løsninger kan være en del av gjennomføringen. Det kan også være temabaserte tiltak som gjennomføres i hele eller deler av sentrum uavhengig av andre prosjekter.

Syv dimensjoner ved bylivet peker seg ut som særlig sentrale å ivareta, jf. bylivsfaktorene:

- **Byøkonomi:** Tilrettelegge for og ivareta byøkonomi for næringsdrivende, ved tiltak som gir økt mulighet for handels-, tjeneste og kulturopplevelser.
- **Kunst- og kultur:** Styrke byen som arena for kunst og kultur, ved at aktørene får økt mulighet til å utøve aktiviteter og tilby publikumsopplevelser.
- **Mobilitet:** Fremme en nytenkning om hvordan mobiliteten i Oslo sentrum

bør være, ved å styrke tilgjengelighet og bevegelighet for myke trafikanter til fots og på sykkel.

- **Folk:** Ivareta folk som byens mest grunnleggende komponent, gjennom tiltak for ikke-kommersielle opplevelser.
- **Arkitektur:** Kvaliteter ved byens arkitektur og kulturminner skal løftes fram som gode rammer for bylivet.
- **Innovasjon:** Tilrettelegge for innovasjon i innhold, aktivitet og økte samarbeidsmuligheter.
- **Natur:** Øke og tilgjengeliggjøre naturkvaliteter.

På de neste sidene er det definert tiltak for hver av bylivsfaktorene, som sammen skal bidra til ønsket byliv.



Byøkonomi

Tiltakene skal bidra til bylivet ved å legge til rette for et større mangfold av handels-, tjeneste-, og kulturopplevelser, og for økt bruk av de eksisterende tilbudene.

Tiltak:

- Skape flere og bedre samarbeidsmodeller mellom offentlige og private bylivsaktører.
- Gjøre egnede deler av bygulvet tilgjengelig for næringslivet og andre aktuelle aktører.
- Utvikle prinsipper for miljøvennlig varetransport i sentrum, herunder tilgjengelighetsanalyser og utvikling av omlastingssentraler.
- Tilrettelegge for arrangementer og midlertidige aktiviteter, f.eks. med tilkoblingsmuligheter for strøm og VVS.
- Etablere god, tilgjengelig og sikker parkering for sykkel og lastesykkel på steder for handel, tjeneste og kultur.



Kunst og kultur

Tiltakene skal bidra til bylivet i form av opplevelser som gir økt tilstedeværelse av mennesker i sentrums byrom. Kulturtilbudene skal danne målpunkter i seg selv, enten de er permanente eller midlertidige. Å bevege seg gjennom byen skal være innholdsrikt og variert. Det skal legges til rette for et mangfold av kulturopplevelser.

Tiltak:

- Oppnå geografisk spredning i kulturtilbud og arrangementer, ved å ta i bruk flere byrom.
- Oppnå tidsspredning i kulturtilbud og arrangementer, dvs. i tider på døgnet, forskjellige ukedager og årstider.
- Tilrettelegge for midlertidige aktiviteter og kunst for å aktivisere områder som er under utvikling, for eksempel ved å utnytte byggegjerder som visningsflate for kunst.
- Benytte kunst for å oppnå estetiske, lesbare og attraktive byrom, for eksempel ved å etablere veggkunst på lukkede fasader.



Mobilitet

Tiltakene skal bidra til bylivet i form av bedre flyt og økt mobilitet. En større del av sentrum skal være tilgjengelig og attraktiv for flere, over et videre tidsrom. Det skal sikres gode forbindelser for myke trafikanter mellom byrom og bylivstilbud.

Tiltak:

- Omforme arealer for bil til arealer for folk. Dette innebærer en opprustning av gater og byrom, ved å utvide gågatenettet, etablere sambruksarealer, bredere fortau og sykkelanlegg i flere gater.
- Identifisere og bryte ned barrierer biltrafikk skaper for fotgjengere og syklist, herunder utrede muligheter for bedre krysningspunkter på Ring 1.
- Ivareta eksisterende snarveier og passasjer, og legge til rette for nye snarveier.
- Gjennomføre pilotprosjekt for bykart som synliggjør gangruter, snarveier og gangavstander.
- Ivareta tilgjengelighet for alle, i alle ledd av reisekjeden, i henhold til lover og retningslinjer for universell utforming.



Folk

Tiltakene skal bidra til bylivet ved å skape større mangfold og kvalitet i type oppholdssteder. Det er et mål å øke antall beboere i sentrum, og sentrum bør derfor også fungere som et godt nabolag, med beboere og brukere som føler et eierskap til omgivelsene. Opplevd trygghet og sikkerhet er også en forutsetning for et trivelig byliv.

Barn, ungdom og eldre er brukergrupper som behøver særskilt tilrettelegging i byens offentlige rom. Gruppene kan også, med fordel, sees i sammenheng, da de gjerne setter pris på å være på samme sted.

Tiltak:

- Fremme diversitet i type oppholdssteder, med tanke på aktivitetsnivå, støynivå og aktiviteter for ulike aldersgrupper, funksjonsnivå og årstider. Barn, unge og eldre skal prioriteres. Det skal vurderes innplassering av ulike former for egenorganisert trening.
- Etablere flere klimabeskyttede møteplasser.
- Tilrettelegge for flere benker og andre sittemuligheter med høy grad av komfort og tilgjengelighet, for eksempel med armlener og ryggstøtte av hensyn til blant annet eldre.
- På aktuelle offentlige møteplasser skal det vurderes innplassering av drikkevannsfonter, toaletter, søppelkasser og gjenvinningsstasjoner.
- Gjennomføre pilotprosjekter som prøver ut ulike løsninger for aktiviteter i vinterhalvåret.
- Utvikle utvalgte kollektivknutepunkt- og holdeplasser som oppholdssoner og møteplasser.
- Allmennbelysningen i utvalgte områder skal suppleres for å skape tryggere byrom.
- Godt vedlikehold og god skjøtsel av byrommene skal bidra til å styrke og opprettholde opplevd trygghet og trivsel.



Arkitektur

Tiltakene skal bidra til bylivet i form av vakre omgivelser som er tilgjengelige for alle. Arkitektonisk kvalitet øker bruks- og opplevelsesverdien i byens rom og gater. Skillet mellom "inneliv" og "uteliv" skal nedtones.

Tiltak:

- Utvikle og bygge opp under eksisterende arkitektoniske kvaliteter, inkludert ivareta og forsterke kulturminner og kulturmiljø.
- Øke samspill og sammenheng mellom ute og inne, og mellom byrommet og brukeren.
- Utforme anlegg slik at de kan brukes til flere typer byromsaktiviteter og i ulike sesonger.
- Tilrettelegge for at flere bygninger har publikumsrettede virksomheter i første etasje.
- Videreutvikle Estetisk plan med tanke på utforming av bymøbler og bygulv.



Innovasjon

Innovasjon defineres som fornyelse, nyskapning og forandring. I forbindelse med målet om økt byliv, kan dette være nye produkter, tjenester eller arkitektoniske løsninger som legger til rette for bruk av det offentlige rom. Det kan også være endring i prosesser, metodikk og driftsformer som fører til økt samhandling og møteplassutvikling. Tiltakene kan øke graden av opplevd eierskap og ansvar for bymiljøet hos næringsliv, kulturliv og det sivile samfunn. Mange ganger kan endring innenfor ett område eller fagfelt skape positive ringvirkninger for bylivet.

Tiltak:

- Øke graden av medvirkning og samarbeidsprosesser i utvikling av byrom.
- Øke bruken av utprøving/testbeds/ midlertidige aktiviteter.
- Bruke ByKuben - Oslos senter for byøkologi som en møteplass for å utvikle nye idéer innenfor området økologi og byliv.
- Innhente kunnskap fra andre byer i inn- og utland om innovative løsninger for økt byliv.

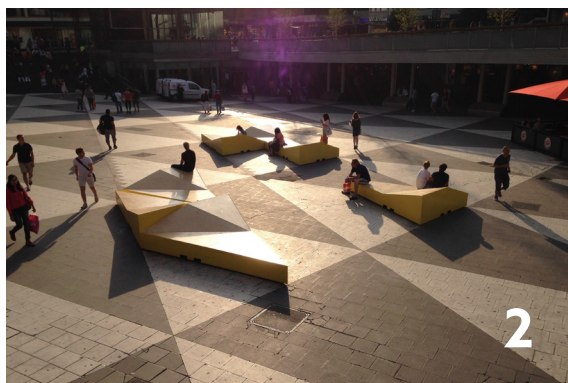


Natur

Tiltakene skal bidra til bylivet i form av blågrønne, rekreative tilbud i sentrum, som øker områdets kvalitet og attraktivitet. Naturelementer bidrar til et godt lokalklima, gir en sterkere opplevelse av sesongene og er positivt for menneskers psykiske og fysiske helse. Omgivelsene skal innby til bruk og opphold gjennom hele året, spesielt med tanke på økt vinterbruk. Et helhetlig grep om utviklingen av det grønne sentrum kan øke opplevelsesverdien og gi styrket kunnskap om naturen.

Tiltak:

- Utvikle en helhetlig beplantningsplan for Oslo sentrum, med mål om å øke graden og mangfoldet av beplantning. Planter og trær som kan gi allergiske reaksjoner må unngås.
- Etablere flere og aktivere eksisterende grønne byrom. Dette er spesielt viktig i sentrum sør og øst, og ved fjorden.
- Åpne bekker og elveløp, i tråd med gjeldende kommuneplan.
- Gjennomføre pilotprosjekt for åpen overvannshåndtering, med regnbed eller andre fordrøyningsløsninger i gater og byrom.
- Vurdere muligheten for fysisk eller opplevd kobling til Havnepromenaden for aktuelle tiltak.



1 Vinterlek i Bjølsenparken. Foto: Lala Tøyen.

2 Midlertidige installasjoner, Sergels torg, Stockholm. Foto: Lala Tøyen.

3 Nærhet til vannet. Foto: Kenneth Dahlgren

4 Lys, kunst vann og vegetasjon i samspill, her fra Akerselva Miljøpark, ÅF Lighting. Foto: Tomasz Majewski.

5 Barn i lek rundt sitteboksen i Ski sentrum, Eriksen Skajaa arkitekter. Foto: Arne B. Langleite.



4



5

ANALYSE, STRATEGI OG TILTAK I DELOMRÅDER

Innenfor rammene av de overordnede strategiene for økt byliv i Oslo sentrum er det utarbeidet delstrategier for 13 delområder som går mer i detalj. For hver strategi er det også utformet ett eller flere tiltak. For hvert tiltak er det foreslått aktører.

Inndelingen er hensiktsmessig for å operasjonalisere Bylivsundersøkelsen og for å konkretisere strategier og tiltak. En slik finmasket inndeling gir videre mulighet til å tilpasse strategiene og tiltakene til de ulike delområdene. Delområdene er som følger (se kart neste side):

- 1 Aker Brygge/Tjuvholmen
- 2 Vika
- 3 Rådhuskvartalet
- 4 Spikersuppa/Nationaltheatret
- 5 Høyskolen/Tullinløkka
- 6 Hammersborg
- 7 Youngstorget/Storgata
- 8 Kvadraturen
- 9 Festningen
- 10 Vippetangen
- 11 Grønland/Vaterland
- 12 Oslo S
- 13 Bjørvika/Bispevika/Sørenga

Strategier og tiltak som er overordnet og går på tvers av delområdene finnes henholdsvis i kapittel 4 Overordnede strategier og kapittel 5 Generelle tiltak. I dette kapittelet er hvert delområde analysert for å identifisere aktuelle styrker,

svakheter og potensialet for bylivskvaliteter. Analysen tar utgangspunkt i funnene fra Bylivsundersøkelsen (2012-2014) og kompletterer disse gjennom bruk av de syv bylivsfaktorene. Ut fra dette er det utarbeidet strategier. På de følgende sidene brukes disse symbolene for å angi hvilke bylivsfaktorer som ivaretas i strategiene (se kapittel 2 for utdypende forklaring):



Byøkonomi



Kunst og kultur



Mobilitet



Folk



Arkitektur



Innovasjon

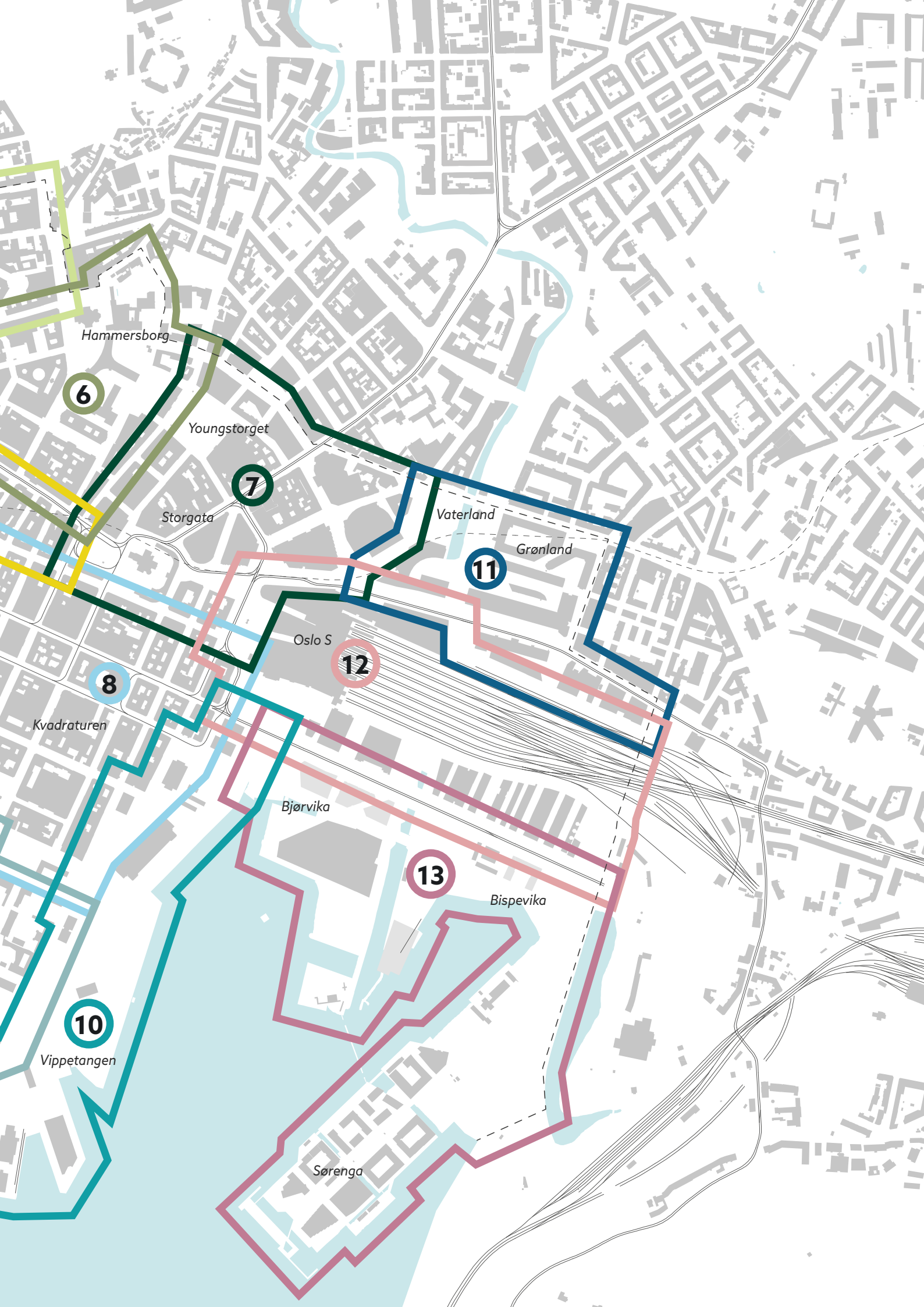


Natur

Hver strategi har ett eller flere tiltak knyttet til seg. Videre er det angitt hvilke aktører som vil kunne være initiativtaker og eventuelt ansvarlige for det enkelte tiltak, samt aktuelle samarbeidspartnere som det er viktig å involvere i prosessen. Tidsperspektiv for tiltakene er inndelt i perioden 2018-2023, og for hele perioden til handlingsprogrammet fra 2018 til 2027.



DELOMRÅDER I OSLO SENTRUM, Handlingsprogram for økt byliv



Hammersborg

6

Youngstorget

7

Storgata

Vaterland

Grønland

11

Oslo S

12

Kvadraturen

8

Bjørvika

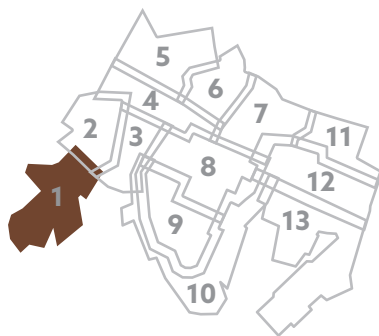
Bispevika

13

Vippetangen

10

Sørenga



DELOMRÅDE 1

AKER BRYGGE/TJUVHOLMEN

Strategisk retning: Maritim historie, kunst og tilgjengelige bryggekanter

Aker mekaniske verksted fra 1841 var det første industriområdet langs fjorden som på 1980-tallet ble omformet med ny nærings-, handels og boligutvikling. I dag er Aker brygge og Tjuvholmen et av de mest dynamiske områdene i byen med høy aktivitet og et bredt folkeliv.



BESKRIVELSE

Bylivsundersøkelsen

Byromskvaliteten beskrives som svært god på sjøsiden av Aker brygge og det livligste stedet i Oslo på sommeren. Her er det et aktivt kafé- og restaurantliv. Om sommeren foregår en fjerdedel av bylivet på utendørs kafeer og restauranter, og disse utgjør et vesentlig bidrag til å holde bylivet aktivt og levende. Det er mange sitteplasser av både kommersiell og ikke-kommersiell karakter i området. Fasadekvaliteten er god mot fjorden, men mer introvert i de bakenforliggende områdene. Aker Brygge er noe monofunksjonelt. Etter at Bylivsundersøkelsen ble gjennomført, er Aker Brygge oppgradert (åpnet i 2015). Tjuvholmen var utenfor studieområdet i Bylivsundersøkelsen.

Bylivsfaktorene

Byøkonomi, kultur og innovasjon



Aker Brygge og Tjuvholmen er et viktig område for næringsvirksomhet, med et variert og eksklusivt preg. Det er god integrasjon mellom kontorfunksjoner, handel og servering og i tillegg er Astrup Fearnley-museet en viktig kulturell publikumsmagnet. Flere gallerier ligger også i området. Både Aker Brygge og Tjuvholmen har et sterkt driftskonsept i privat regi som gir aktiv styring av byrommenes og førsteetasjenes bruk og funksjonalitet.

Mobilitet og folk



Det oppholder og beveger seg flest folk langs Havnepromenaden. På Tjuvholmen er det vanskeligere å bevege seg langs den vestre kaikanten og ved kanalen. Aker Brygge og Tjuvholmen utgjør det største bilfrie området i Oslo sentrum per i dag. Mange turister besøker området.



- 1 Vannrommet mellom Tjuvholmen og Filipstad er en stor kvalitet og kan med fordel utnyttes bedre i byrommene
- 2 Kunst, her sett fra Tjuvholmen over til Filipstad, er en integrert del av byrommene i delområdet
- 3 Stranda på Tjuvholmen er et av få steder hvor folk kan komme i direkte kontakt med sjøen

Arkitektur og natur



Bygningsmassen består av transformerte industribygg blandet med moderne arkitektur av høy kvalitet. Kunst er aktivt brukt som elementer i det offentlige rom. Bebyggelsen er også preget av god drift og godt vedlikehold. Byens møte med fjorden gir særlig store visuelle kvaliteter. Sjøbadet og bystranda på Tjuvholmen er svært populære for folk i alle aldre på sommerstid.

ANALYSE

Havnepromenaden, den sørøstvendte siden, er et av områdene i Oslo sentrum med mest byliv vår, sommer og høst. Fotgjengere følger bryggekannten med Tjuvholmen som et målpunkt; Astrup Fearnley, bystranda og sjøbadet. Områdene mot Filipstad og rundt båthavnen har et stort potensiale i å knytte byrom og sjøen tettere sammen. Mot nordøst er det en viktig kobling med det kommende Nasjonalmuseet. Munkedamsveien (Ring 1) er en markant barriere i området, både som en trafikkåre og som et skille mellom to terrengnivåer. Innsiden av området ved Bryggetorget er et velfungerende byrom, men med et potensiale for økt og variert bybruk.

Styrker

- Det er et levende byliv langs Havnepromenaden fra Rådhusplassen til Tjuvholmen
- Området har en tydelig identitet og er en turist- og rekreasjonsmagnet
- Nærheten til sjøen med båtliv, bading og det åpne landskapet som gir utsikt og forståelse av landskapsrommet og fjorden er gode kvaliteter ved området

Svakheter

- Til tross for områdets multifunksjonalitet framstår det som relativt monokulturelt
- Byrommene er noe ensidige og preget av harde flater og er like i utforming og program
- Tjuvholmens kaikant oppleves som mer privatisert, spesielt mot nordvest

Potensial

- Videreutvikle området slik at det oppstår synergier mellom kontorarbeidsplasser, servering og handel
- Tydeliggjøre historiske anlegg i området
- Ivareta og utvikle kvaliteter som er knyttet til fjorden som båtliv, bading og natur. Møtet



ANALYSEKART - AKER BRYGGE/TJUVHOLMEN

- ← Bil- og kollektivdominerte gater
- Fotgjenger- og sykkeldominerte gater
- Underbrukte/fraværende forbindelser
- ☉ Målpunkt
- Byrom med høy aktivitet

- ▨ Byområde med potensial
- ~ Mental barriere
- Kollektivstoppested
- Fremtidige bygg
- Fergetrafikk

mellom vann og land kan utforskes mer i byrommene

- Styrke bylivet i de indre gatene og inkludere Bryggetorget og busstorget, og trekke folk fra Havnepromenaden og videre til Skillebekk og etterhvert Filipstad, og også mot det nye Nasjonalmuseet.

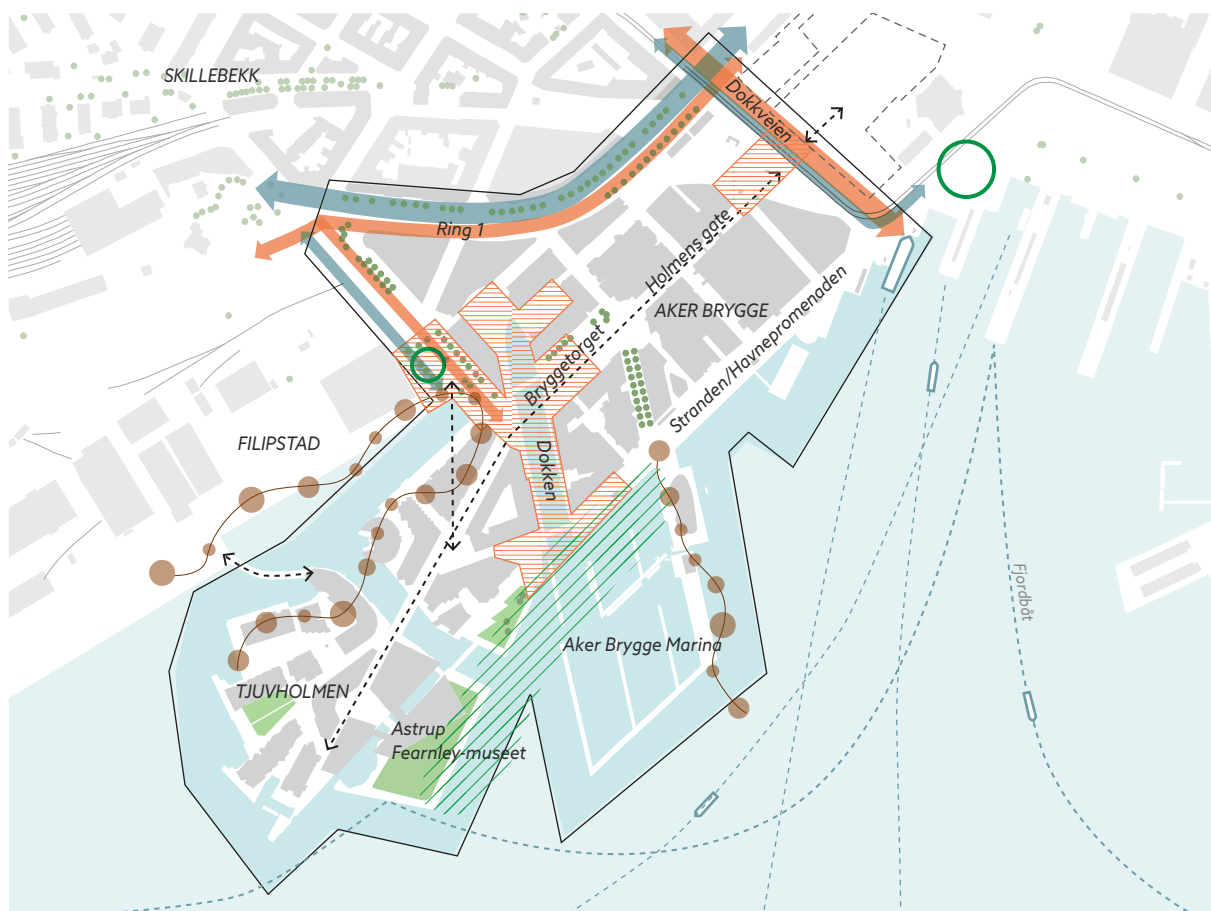
STRATEGIER

Selv om bylivet i området er rikt, er det potensiale for å utvikle det ytterligere gjennom fokus på aktivitet gjennom hele året, en aktiv og tilgjengelig sjøfront og ved å skape økt byliv også utenom sommersesongen.

1.1 Styrke forholdet mellom arkitektur og vannrommet

Løfte fram den historiske koblingen mellom bygninger og fjorden ved dokken. Videreføre historien om den aktive sjøfronten på nye måter; fra industri til kultur og lek gjennom attraksjoner og opplevelser som får flere grupper ned til og ut i/på vannet. Særlig fokus bør rettes mot overgangssonen vann/land hvor det blågrønne og vegetasjon bør kobles til det grå og styrke koblingen mellom natur og kultur.





STRATEGIKART - AKER BRYGGE/TJUVHOLMEN

- Bil- og kollektivdominerte gater
- Fotgjenger- og sykkeldominerte gater
- Prioriterte forbindelser
- Sekvens med bylivstilbud
- Prioriterte byrom
- Kollektivstoppested
- Planlagte bygg
- Sone for biologisk mangfold
- Fergetrafikk

1.2 Tilgjengeliggjøre større deler av kaikanten og bryggene for alle

Kaikanten/Havnepromenaden på Tjuvholmen mot Filipstad bør tilrettelegges bedre for passasje. Spesielt er dette viktig med tanke på universell utforming.



1.3 Utvikle et mer sammensatt byliv med en større bredde i kulturelle aktiviteter

Innføre flere gratis sitteplasser og sosiale møteplasser, gjerne i kombinasjon med kunst og ikke-kommersiell og temporær aktivisering av byrom. Bruke midlertidige tiltak for å introdusere nye kulturelle uttrykk og invitere nye publikumsgrupper, spesielt på Tjuvholmen.



1.4 Tilrettelegge for helårsbruk

Supplere sommersesongen med et tydelig program for byliv også i vintermånedene gjennom å fokusere på områdets klimaskjærmede soner og overgangen inne/ute.



1.5 Styrke byromssekvensen

Bryggetorget-Havnepromenaden

Styrke byromssekvensen nord-sør mellom Filipstad/Skillebekk-Bryggetorget-Dokken og Havnepromenaden ved å legge til rette for flere byrom med gode oppholdskvaliteter og en prioritering av fotgjengere.





PÅGÅENDE ARBEID OG PLANER FOR OMRÅDET

Prinsipp- og strategiplan for Havnepromenaden er forankret i Fjordbyplanen fra 2008, og ble vedtatt av bystyret i 2017. Planen skal fungere som en samarbeidsplattform mellom private og offentlige aktører, samt legge føringer for det videre arbeidet med Havnepromenaden i årene som kommer. En tverretattlig arbeidsgruppe bestående av Oslo Havn KF, Bymiljøetaten, Kulturretaten, Eiendoms- og byfornyelsesetaten og Plan- og bygningsetaten følger opp arbeidet med Havnepromenaden.

Tiltakene i delområdet Aker Brygge/Tjuvholmen må koordineres med det pågående arbeidet med Havnepromenaden.

Områderegulering for Filipstad og reguleringsplan for E18 er forankret i Fjordbyplanen. Planene legger til rette for en utvikling av Filipstad til å bli et boligområde med god forankring til byen. Planen for Filipstad omfatter nye boliger, flere arbeidsplasser, ny trikketrasé, ny pir for store cruiseskip, ny skole og barnehage samt totalt 91 daa til friareal, hvorav en stor park på inntil 41 daa og havnepromenade langs sjøkanten. Utvikling av Filipstad forutsetter at E18 på Filipstad legges under lokk, med forlenget Ring 1 som bygate oppå dette.

Aker Brygge/Tjuvholmen. Offentlig tilgjengelige arealer på Aker Brygge/Tjuvholmen eies og driftes av private. Ansvar for gjennomføring av tiltakene må derfor avklares for hvert enkelt tiltak.

PRIORITERTE TILTAK

Tidsrom 2018 - 2023



STRATEGI	TILTAK	BEGRUNNELSE <i>Hvorfor tiltaket er viktig for økt byliv</i>	AKTØRER OG SAMARBEIDSPARTNERE
1.3 Utvikle et mer sammensatt byliv med en større bredde i kulturelle aktiviteter	1.3.1 Utvide og videreutvikle lekeplassen på Stranden/langs Havnepromenaden	Lage en stedsspesifikk møteplass for barn for å sikre bedre destinasjons- og oppholdsmuligheter for barnefamilier	Tverretatlig samarbeid om Havnepromenaden Drift Aker brygge/ Tjuvholmen Astrup Fearnley museet
1.5 Styrke byromssekvensen Bryggetorget-Havnepromenaden	1.5.1 Etablere passasjen Dokken-Bryggetorget som strekning for ulike arrangementer, slik som marked, produktlanseringer, utstillinger etc.	Tiltaket legger til rette for midlertidige aktiviteter for å få et større mangfold i kulturuttrykk og opplevelser (se også strategi 1.3, 1.5).	Tverretatlig samarbeid om Havnepromenaden Drift Aker brygge/ Tjuvholmen

ANDRE ANBEFALTE TILTAK

Tidsrom 2018 - 2027

STRATEGI	TILTAK	BEGRUNNELSE <i>Hvorfor tiltaket er viktig for økt byliv</i>	AKTØRER OG SAMARBEIDSPARTNERE
1.1 Styrke forholdet mellom arkitektur og vannrommet	1.1.1 Utplassere flytebrygger langs Filipstadkaia, med ulike programmer og funksjoner slik som bading, gjestebrygge etc.	Det er behov for flere steder å komme ned til og bruke vannflaten.	Tverretatlig samarbeid om Havnepromenaden Drift Aker brygge/ Tjuvholmen
1.2 Tilgjengeliggjøre større deler av kaikanten og bryggene for alle	1.2.1 Etablere grønne byrom i ulik størrelse (dvs. med ulik funksjon, innhold og program) i overgangen mellom sjø og land	Tiltaket skaper nye typer byrom. Det er behov for flere steder å komme ned til og bruke vannflaten for flere grupper. Tiltaket etablerer nye biotoper for økt biologisk mangfold.	Tverretatlig samarbeid om Havnepromenaden Drift Aker brygge/ Tjuvholmen Miljøparatene
1.4 Tilrettelegge for helårsbruk	1.4.1 Etablere en helårsaktivitet ytterst i småbåthavna på Aker brygge, eksempelvis galleri, tehus, badstue.	Kobler byliv til fjorden, legge til rette for helårsbruk, tilgjengeliggjøre bryggene og møtet med fjorden.	Tverretatlig samarbeid om Havnepromenaden Drift Aker brygge/ Tjuvholmen
1.5 Styrke byromssekvensen Bryggetorget-Havnepromenaden	1.5.2 Oppruste byrommet i møtet Holmens gate/Dokkveien, for å styrke byrommet som plass og bevegelsesakse	Utnytter et lite bruk byrom som kan styrket en alternativ forbindelse til Havnepromenaden mellom Tjuvholmen og det nye Nasjonalmuseet.	Tverretatlig samarbeid om Havnepromenaden Drift Aker brygge/ Tjuvholmen

Prioriterte tiltak er de tiltakene Oslo kommune vil prioritere først i delområdet. Andre anbefalte tiltak er tiltak som vurderes som viktige for bylivet, men som har en annen gjennomføringshorisont og/eller er avhengig av andre bylivsaktører. Tiltakene er på ulikt stadium, der enkelte av tiltakene kan gjennomføres som beskrevet, mens de fleste tiltakene vil kreve utrednings- eller planleggingsarbeid før de kan gjennomføres.

Aktører under kolonnen "Aktører og samarbeidsaktører" som er oppført med uthevet skrift vil avhenig av tiltaket enten ta initiativ til, eller gjennomføre tiltaket. Andre viktige samarbeidsaktører er oppført under.



DELOMRÅDE 2

VIKA

Strategisk retning: Kulturtorg, grønne diagonaler og ungdomstilbud

Vika gjennomgikk på 1900-tallet store forandringer. Arbeiderstrøk og småskalabebyggelse ble erstattet med ny utvikling og området ble en motor i sentrum vest med offentlige institusjoner, kultur- og forretningsbygg. Vika representerer i dag et eksklusivt og lite brukt område som framstår noe løsrevet fra bystrukturen rundt.



BESKRIVELSE

Bylivsundersøkelsen

Vika er i liten grad behandlet i

Bylivsundersøkelsen til tross for at det er innenfor avgrensningen til studieområdet. Områdets sørøstlige deler ligger innenfor den aktive bylivssonen. Bruken av førsteetasjene er god ut mot Ruseløkkveien og i Dronning Mauds gate, ellers er mange fasader lukkede, som f.eks på det nedre nivået langs Munkedamsveien.

Det er trangt på fortauet i ventesonene

ved bussholdeplassene i Munkedamsveien.

Tellingene av fotgjengere i Ruseløkkveien og i Munkedamsveien viser at det er få fotgjengere her.

Bylivsfaktorene

Byøkonomi, kultur

Vika framstår som et kontorområde med mange store næringsaktører tilstede. Området har også handels- og serveringssteder, hovedsakelig konsentrert langs Ruseløkkveien og Olav Vs gate. Victoria kino, Nobels Fredssenter og Konserthuset er viktige kulturinstitusjoner i området. Byggeplassen til det nye Nasjonalmuseet (ferdigstilles 2020) preger for tiden områdets karakter og byliv.

Mobilitet, folk

Området er et kollektivknutepunkt med togstasjon, t-banestasjon, trikk og buss i nord, og fjordbåter/ferger i sør. Det er mye biltrafikk i Munkedamsveien (Ring 1) som går gjennom området og som er en viktig kollektivtrasé. Inn- og utkjøringen til Operatunnelen utgjør også en vesentlig barriere. Fotgjengertilgjengeligheten er dårlig mellom Vika og Rådhuset, blant annet på grunn av dette. Ruseløkkveien er bygget om siden Bylivsundersøkelsen ble gjennomført, og den er nå bilfri fra Haakon VIIIs gate til Dronning Mauds gate.



- 1 Kø til øybåtene en varm sommerdag i 2016, i bakgrunnen Nobels fredssenter og Vikas storskala kontorbygg
- 2 Plassen foran kino og konserthus, Johan Svendsens plass, har stort potensial for opphold og å være en utendørs lobby for de to kulturinstitusjonene
- 3 Ruseløkkveien/Victoria terrasse er nylig bygget om til et bilfritt byrom

Folk

Området er stedvis mørkt grunnet høy bebyggelse og betydelige nivåforskjeller. Belysning og arealer er i stor grad dimensjonert for biltrafikk. Opprustningen av Ruseløkkveien har gitt området et sårt tiltrengt byrom for folk. Plassen foran Nobels fredssenter er en viktig arena for temporære byromsaktiviteter, som utstillinger, servering fra matvogn og omreisende underholdere.

Arkitektur, natur

Vika er preget av store bygg og kvartaler med høy tomteutnyttelse, flere steder har bygningene rundt ti etasjer. Området har mange harde flater og lite innslag av grønt, med unntak av en del gatetrær som for eksempel i Haakon VIIIs gate, Olav Vs gate og randsonen av Slottsparken.

ANALYSE

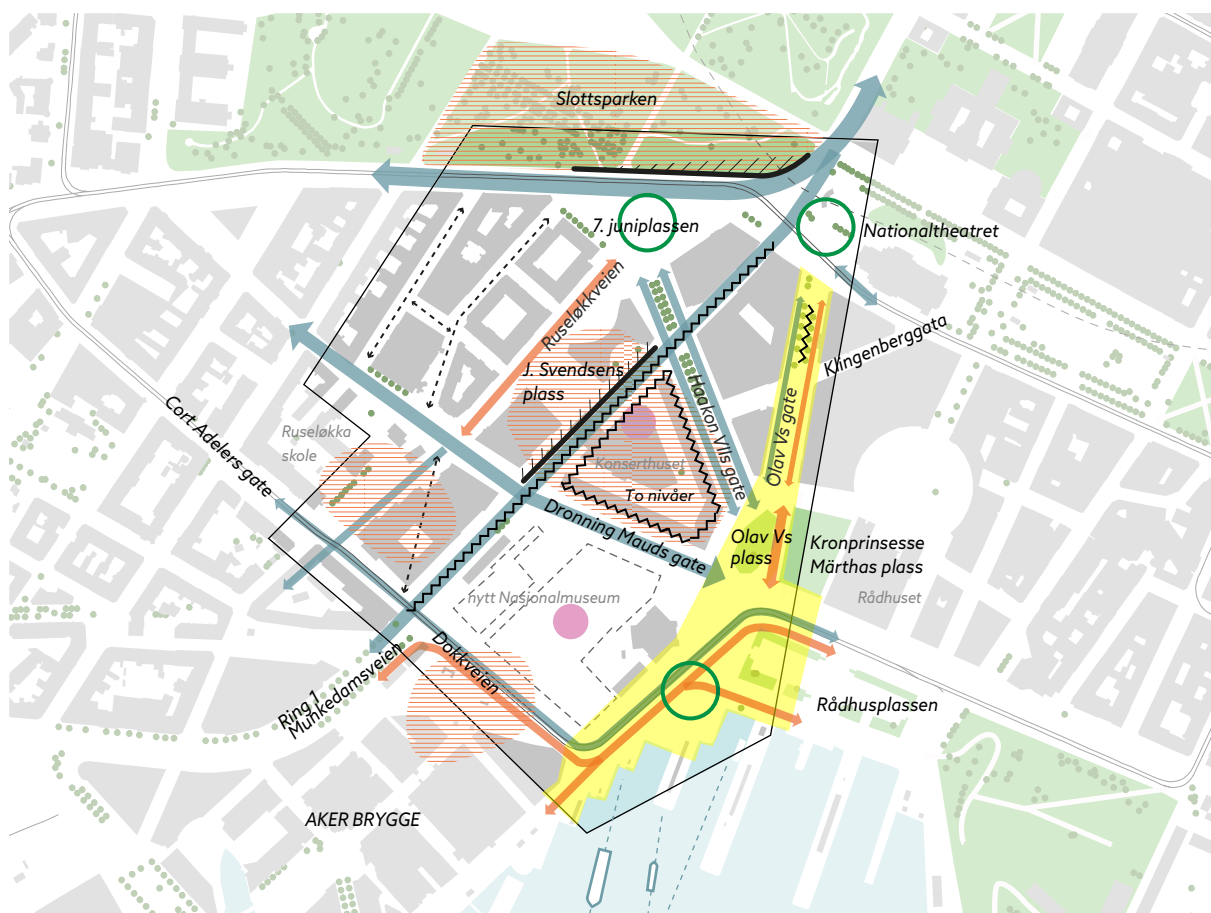
Området er preget av flere tungt trafikkerte bilgater og få arealer tilrettelagt for opphold og bevegelse for myke trafikanter, med unntak av byrommet foran Vikaterrassen og Johan Svendsens plass. Nivåforskjellen i området, sammen med gatestrukturen, skaper mentale og fysiske barrierer. Slottsparken i nord og fjorden med festningen i bakgrunnen i sør er to viktige landskapselementer som ikke er godt forbundet eller utnyttet til sitt fulle potensial. Området er i dag preget av store forandringer og i endring på grunn av byggeaktiviteten for nytt Nasjonalmuseum på Vestbanetomten.

Styrker

- Vika har visuell nærhet til fjorden og Havnepromenaden
- Området har etablerte kulturinstitusjoner, som vil bli ytterligere styrket av nytt Nasjonalmuseum på Vestbanen i framtiden
- Mange beveger seg til fots og på sykkel gjennom området daglig

Svakheter

- Koblinger for gående og syklende fra byen bak og ned til vannkanten er svake/oppstykkede
- Flere av byrommene er lite tilrettelagt for opphold
- Aktiviteten på gateplan varierer sterk innad i delområdet og områdets økonomiske styrke påvirker i begrenset grad bylivet



ANALYSEKART - VIKA

- Bil- og kollektivdominerte gater
- Fotgjenger- og sykkeldominerte gater
- ⋯ Underbrukte/fraværende forbindelser
- Byrom med høy aktivitet
- Byområde med potensial

- ~ Mental barriere
- / Fysisk barriere
- Kollektivstoppested
- Viktige institusjoner
- Fremtidige bygg

Potensial

- Fire gater er viktige for å koble boligområdene bak og resten av byen med fjorden: Dokkveien, Dronning Mauds gate, Haakon VIIIs gate og Olav Vs gate
- Slottsparkens grønne kvaliteter og fjordens blå kvaliteter kan integreres bedre i området
- Pågående prosjekter rundt Ruseløkka skole kan benyttes til å styrke byrommet med trygge uteaktiviteter for barn

STRATEGIER

De viktigste strategiene for utvikling av byliv i dette delområdet er knyttet til å styrke området med byromsaktiviteter og framheve forbindelser og å redusere utfordringene og barrierer som ligger i områdets nivåforskjeller.

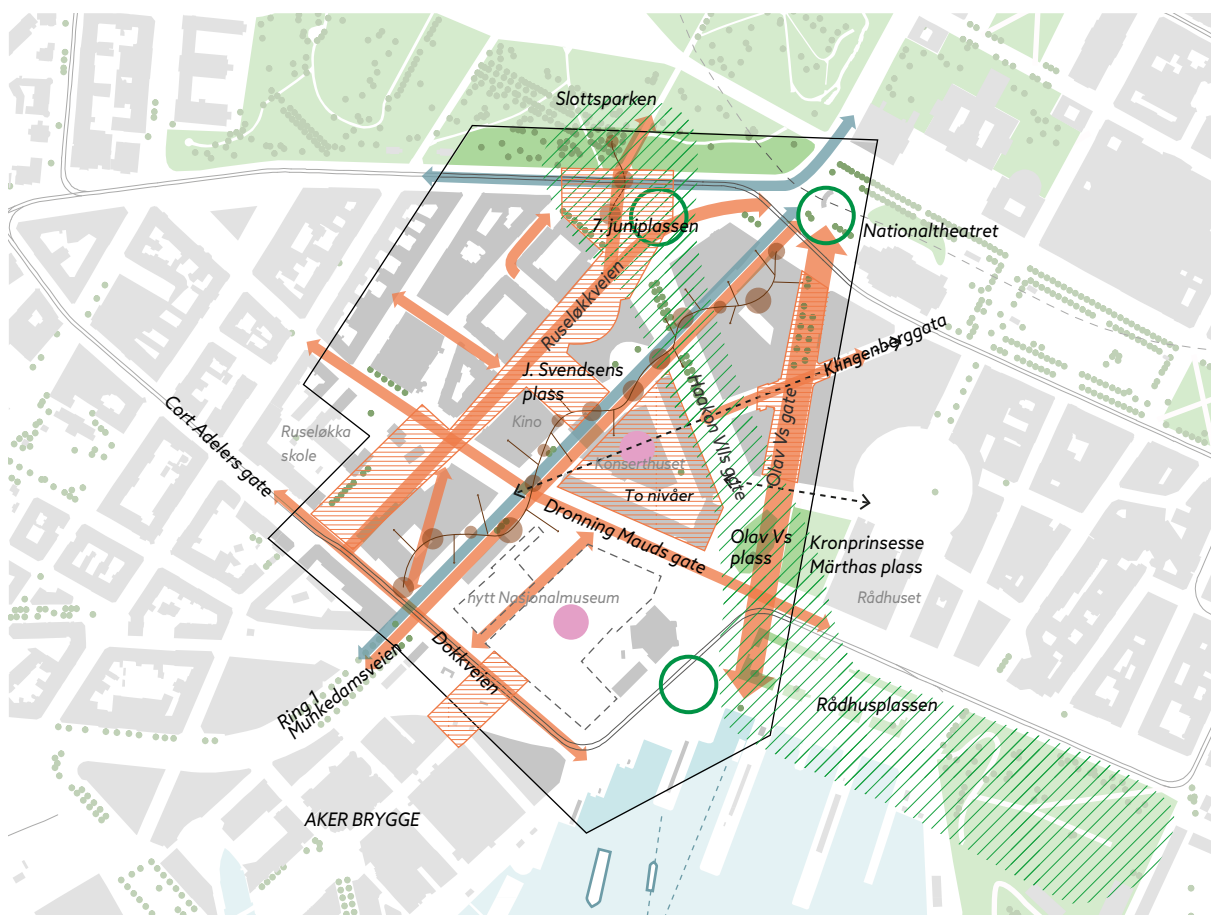
2.1 Reprogrammere fra bil- til fotgjengerområder

Dette er særlig viktig for tverrforbindelsene som krysser Ring 1 og i forlengelsen av Ruseløkkveien som gir forbedret kobling til Aker Brygge. Tilrettelegge for byrom og bevegelse på tvers av Ring 1 og bruke terrengforskjellene som en kvalitet som gir varierte romdannelser i en sekvens. Både midlertidige (testbeds) og permanente tiltak bør benyttes.



2.2 Etablere blågrønn kobling Slottsparken-fjorden

Blågrønne koblinger i form av byromssekvenser tilrettelagt for myke trafikanter, både for gjennomfart og for opphold, bør opprettes. Et



STRATEGIKART - VIKKA

- Bil- og kollektivdominerte gater
- Fotgjenger- og sykkeldominerte gater
- Prioriterte forbindelser
- Sekvens med bylivstilbud
- Prioriterte byrom

- Kollektivstoppested
- Viktige institusjoner
- Fremtidige bygg
- Grønn forbindelse

eksempel på en slik byromssekvens er Slottsparken-7. juni plassen-Haakon VIIIs gate-Olav Vs plass-Kronprinsesse Märthas plass-Rådhusplassen.



2.3 Styrke Johan Svendsens plass som kulturtorg

Gi Johan Svendsens plass mellom Viktoria kino og Konserthuset en tydeligere identitet som kulturell møtearena med gratis sitteplasser som inviterer til opphold både før og etter kulturopplevelser. Plassen bør utvikles som et aktivitetsområde i sammenheng med gågate i Ruseløkkveien.



2.4 Integrere kunst i byrommene

Kulturtilbudene bør utvikles til å ha en større utadrettet karakter og også gjelde utendørs slik som pop-uputstillingene som er på Rådhusplassen/Olav Vs gate.



2.5 Utvikle Munkedamsveien som en grønn bygate

Ring 1 bør fungere som en bygate med brede fortau og gode, fotgjengerprioriterte forbindelser på tvers, og med aktive førsteetasjer langs gateløpet.





PÅGÅENDE ARBEID OG PLANER FOR OMRÅDET

Det nye Nasjonalmuseet blir Nordens største kunstmuseum og skal være et viktig møtested for publikum og kunsten. Den nye bygningen skal markere Nasjonalmuseet som en kunst- og kulturformidler av internasjonalt format. Museet skal være et kunstmuseum for hele landet. Kulturretaten vil ta initiativ til utstillinger i samarbeid med Nasjonalmuseet.

Detaljregulering for Munkedamsveien utarbeides av Statens vegvesen. Planarbeidet har som mål å forbedre forholdene for kollektivtransporten på Munkedamsveien. Oslo kommune vil ta initiativ til samarbeid med Statens vegvesen rundt utvikling av Munkedamsveien.

Totalrenovering av Munkedamsveien 15 med nye leietagere innen kunst, design, film, foto, kultur og mat fra høsten 2017 vil bidra til å revitalisere nærområdet. Ansvarlig for opprustningen er eier Oslo Konserthus.

House of Oslo i Ruseløkkveien 26 skal rives og eier Storebrand planlegger oppføring av nytt bygg med kontor og handel.

PRIORITERTE TILTAK

Tidsrom 2018 - 2023



STRATEGI	TILTAK	BEGRUNNELSE <i>Hvorfor tiltaket er viktig for økt byliv</i>	AKTØRER OG SAMARBEIDSPARTNERE
2.1 Reprogrammere fra bil- til fotgjengerområder	2.1.1 Videreutvikle og oppruste Dokkveien/Cort Adelers gate som en fotgjenger-, sykkel- og kollektivgate	Det er en viktig forbindelse fra vest og ned til Havnepromenaden.	Bymiljøetaten Bydel Frogner Næringsliv
2.4 Integrere kunst i byrommene	2.4.1 Utarbeide en plan for gjennomføring av pop-up-utstillinger og arrangement i samarbeid med kulturaktører i området	Utvikle utvalgte byrom som visningssteder for kunst.	Kulturetaten Nasjonalmuseet Konserthuset Storebrand Bymiljøetaten Bydel Frogner
2.5 Utvikle Munkedamsveien som en grønn bygate	2.5.1 Sikre tiltak for mobilitet og trivsel i reguleringsplan for Munkedamsveien	Tiltaket er viktig for å bedre mobilitet og trivsel for gående, syklende og kollektivreisende.	Plan- og bygningsetaten Statens vegvesen Bydel Frogner

ANDRE ANBEFALTE TILTAK

Tidsrom 2018 - 2027

STRATEGI	TILTAK	BEGRUNNELSE <i>Hvorfor tiltaket er viktig for økt byliv</i>	AKTØRER OG SAMARBEIDSPARTNERE
2.2 Etablere blågrønn kobling Slottsparken-fjorden	2.2.1 Videreutvikle Haakon VII's gate som en grønn bygate med prioritering av fotgjengere og kollektivtransport	Sikrer økte kvaliteter for myke trafikanter, og videreutvikle gaten som en attraktiv forbindelse fra Slottsparken og Nationaltheatertasjon til fjorden.	Oslo kommune Statens vegvesen
	2.2.2 Videreutvikle 7. juni plassen som et grønt oppholdssted med sitteplasser. Utrede muligheten for å reetablere uteservering (Kongeterrassen).	Stryke stedets potensial som oppholdssted og utkikkspunkt til fjorden.	Bymiljøetaten Plan- og bygningsetaten Statsbygg Bane NOR
2.3 Styrke Johan Svendsens plass som kulturtorg	2.3.1 Oppgradere Johan Svendsens plass som en forlengelse av foajéfunksjonene og arrangement i omkringliggende kulturbbygg, samt samspillet med nylig opparbeidet gågate i Ruseløkkveien. Legge til rette for bruk av plassen som aktivitetssområde med eksempelvis markeder, og aktiviteter rettet mot barn og unge. Bedre den vertikale adkomsten fra Munkedamsveien.	Styrker plassen som en møteplass og oppholdssted generelt, før og etter kino/konsert, med fokus på barn og unge. Tiltaket må sees i sammenheng med ny bruk av lokalene i Munkedamsveien 15 (M15), og ny bruk av Klubben i kjelleren av bygget.	Oslo Konserthus Bymiljøetaten Næringsliv Storebrand Bydel Frogner

Prioriterte tiltak er de tiltakene Oslo kommune vil prioritere først i delområdet. Andre anbefalte tiltak er tiltak som vurderes som viktige for bylivet, men som har en annen gjennomføringshorisont og/eller er avhengig av andre bylivsaktører. Tiltakene er på ulikt stadium, der enkelte av tiltakene kan gjennomføres som beskrevet, mens de fleste tiltakene vil kreve utrednings- eller planleggingsarbeid før de kan gjennomføres.

Aktører under kolonnen "Aktører og samarbeidsaktører" som er oppført med uthevet skrift vil avhenig av tiltaket enten ta initiativ til, eller gjennomføre tiltaket. Andre viktige samarbeidsaktører er oppført under.



DELOMRÅDE 3

RÅDHUSKVARTALET

Strategisk retning: Fellesskap, fest og demokrati

Da biltrafikken forsvant fra Rådhusplassen på midten av 1990-tallet, fikk Rådhuset og byens befolkning tilbake en etterlengtet forplass mot fjorden. Plassen er i dag et samlende og fleksibelt byrom som åpner for et mangfold av arrangementer og aktiviteter – fra musikk til idrett, fra flerkultur til matkultur, fra fest til politikk.



BESKRIVELSE

Bylivsundersøkelsen

Området ligger i den aktive bylivssonen. Rådhusplassen har mange og varierte arrangementer og er vurdert som et byrom av høy kvalitet, men med noe begrenset trygghet. Fridtjof Nansens plass er trafikkert og det er få sittemuligheter og muligheter for lek og fysisk aktivitet. Bylivsundersøkelsens fotgjengertellinger viser at Olav Vs gate er en av de gatene med størst fotgjengerstrømmer i sentrum, både sommer som vinter. Roald Amundsens gate er beskrevet som en svak forbindelse.

Bylivsfaktorene

Kultur, arkitektur

Fridtjof Nansens plass er en meningsbærende sirkelformet forplass for Rådhuset, omkranset av høye bygg med en enhetlig og gjennomført arkitektur og materialbruk. Plassen er romlig avgrenset i sin karakter, i motsetning til den sørvendte Rådhusplassen som ligger henvendt mot fjordlandskapet. Sentralt på plassen ligger et fonteneanlegg med skulpturer og steder for opphold. Rådhusplassen har årlig et stort antall kulturelle arrangementer, og fungerer som samlingsplass for byens brukere.

Byøkonomi

Rådhusplassen og arealene i sør kjennetegnes av en økonomi knyttet til arrangement og virksomhet knyttet til aktiviteter på sjøen. Arealene i nord preges i større grad av handelsvirksomheten som knytter seg til Karl Johans gate. I sommerhalvåret er området i stor grad preget av turisme. Rosenkrantz gate og Tordenskioldsgate har et aktivt og til dels urolig natteliv, som gjør at mange opplever området som noe utrygt. Klingenberggata og Olav Vs gate er et viktig område for kultur, kino og uteliv.



- 1 Forbindelsen mellom Kronprinsesse Märthas plass og fjorden er en stor kvalitet. Bussene går midlertidig over Rådhusplassen
- 2 Fridtjof Nansens plass er Rådhusets forplass, denne har stort forbedringspotensial
- 3 Kronprinsesse Märthas plass, rett vest for Rådhuset, er et intimt, solfylt og lunt byrom

Mobilitet

Området er viktig for gjennomfart hele året. Strekningen St. Olavs plass til Rådhusplassen er i dag viktig for fotgjengere. Den er også foreslått som en av byrutene for sykkel, men Stortingsgata utgjør en barriere. De østre kvartalene rundt Rosenkrantz gate og Tordenskioldsgate har betydelig mindre fotgjengergjennomstrømning. Rådhusplassen er et viktig område for offentlig transport med trikk og båter - og nå også med en midlertidig bussrute over plassen (foreløpig fram til 2018). Dette gjør plassen som en barriere for fotgjengere og syklist.

Folk, natur

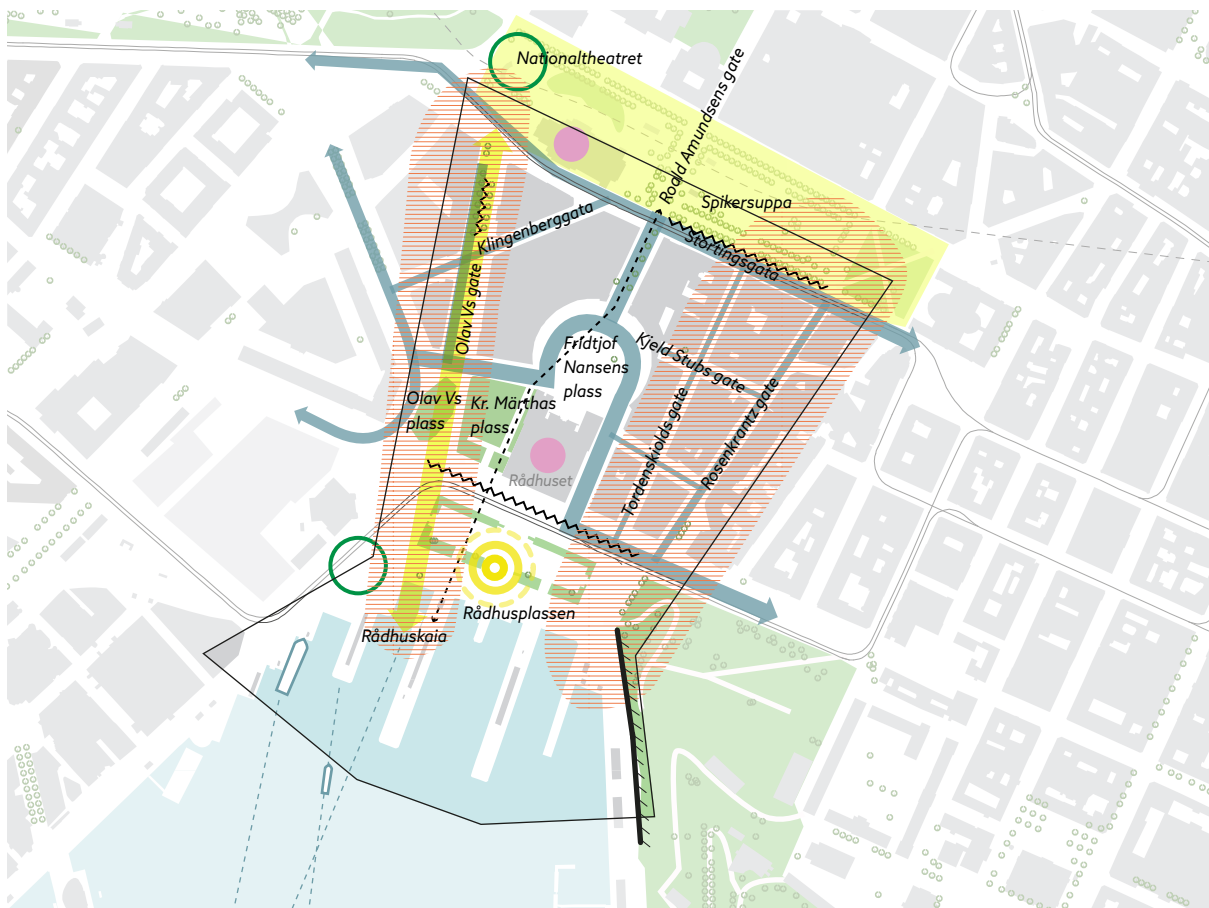
Rådhusplassen er samlende som et sted for alle. Det er representativt for området at det brukes av et stort antall mennesker, et stort mangfold av grupper og at det har en stor variasjon i arrangementer. Rådhusplassen og -trappa er mye brukt til skating. Dette gir et bilde på mangfoldet og gir ungdom synlighet i bybildet. Kontakten med fjorden er en kvalitet i området, men den er lite utnyttet. Det er store, flotte og karakteristiske bytrær på Rådhusplassen og Kronprinsesse Märthas plass og gatetrær langs Olav Vs gate. Stort sett dominerer harde flater byrommene, men Kontraskjæret gir en myk, grønn vegg i byrommet i øst.

ANALYSE

Olav Vs gate er preget av utflytende kjørearealer og gateparkering. Rosenkrantz gate og Tordenskioldsgate er klassiske bilgater med parkering. Disse gatene gir lite plass til opphold og myke trafikanter. Forbindelsen mellom bylivet og byrommene i Spikersuppa via Fridtjof Nansens plass og videre til Rådhusplassen er dårlig for myke trafikanter.

Styrker

- Rådhusplassen har en sentral beliggenhet og en størrelse som gjør den til et av byens viktigste samlingspunkt og arrangementssteder. Dette gir delområdet byliv en unik posisjon.
- Området har sterk identitet og en karakteristisk byplan og arkitektur
- Byrommene er varierte med ulike karakter i både form og funksjon
- Nærheten til Spikersuppa og fjorden gir herlighetsverdier.



ANALYSEKART - RÅDHUSKVARTALET

- Bil- og kollektivdominerte gater
- Underbrukte/fraværende forbindelser
- Målpunkt
- Byrom med høy aktivitet
- Fysisk barriere

- Byområde med potensial
- Mental barriere
- Kollektivstoppested
- Viktige institusjoner
- Fergetrafikk

Svakheter

- Forbindelsen Rådhusplassen-Fridtjof Nansens plass-Spikersuppa er lite brukt
- Mye av gatearealet er monofunksjonelt og avsatt for bilens framkommelighet

Potensial

- Stort potensiale i å utvikle flere oppholds-soner og sitteplasser i tilknytning til eksisterende folkestrømmer
- Området Rosenkrantz gate/Tordenskioldsgate representerer et viktig bindeledd mellom Karl Johans gate og fjorden, men det har uforløst potensial til å bli gode byrom for opphold og grønn mobilitet.
- Egnet område for aktiviteter for barn og unge
- De mange arbeidsplassene utgjør en vesentlig bylivsressurs

STRATEGIER

Overordnet for dette delområdet er å styrke byromssekvenser for myke trafikanter og redusere barrierevirkninger i nord/sør-forbindelsene.

3.1 Etablere Olav Vs gate som fotgjenger-prioritert gate mellom Nationaltheatret og Rådhuskaia

Tilrettelegge for en sekvens av byrom langs strekket (Nationaltheatret-krysset Olav Vs gate/Klingenberggata-Kronprinsesse Märthas plass-Rådhusplassen), som bidrar til større variasjon i form av oppholdssteder, sitteplasser og næringsvirksomhet.





STRATEGIKART - RÅDHUSKVARTALET

- Bil- og kollektivdominerte gater
- Fotgjenger- og sykkeldominerte gater
- Prioriterte forbindelser
- Sekvens med bylivstilbud
- Sone for grønn forbindelse og biologisk mangfold

- Målpunkt
- Prioriterte byrom
- Kollektivstoppested
- Viktige institusjoner
- Fergetrafikk

3.2 Styrke forbindelsen for myke trafikanter mellom St. Olavs plass og Rådhusplassen

Bryte ned barrierene ved Stortingsgata og forbindelsen forbi Rådhuset og ivareta god framkommelighet, særlig for gående. Sykkeltur bør vurderes i Tordenskioldsgate for å optimalisere Fridtjof Nansens plass som et trygt oppholdsrom for barn.



3.3 Reprogrammere Fridtjof Nansens plass

Styrke plassen som et målpunkt og oppholdsrom. Byrommets arkitektur bør framheves blant annet ved at relasjonen mellom innendørs aktiviteter i Rådhuset og forplassen styrkes og synliggjøres.



3.4 Prioritere aktivitetsrom for barn og unge

Et aktivitetsområde for barn og unge bør etableres innenfor området (eksempelvis i Olav Vs gate), fortrinnsvis med kobling til eksisterende aktiviteter i Spikersuppa og på Rådhusplassen.



3.5 Tilrettelegge bedre for myke trafikanter og opphold i Rosenkrantz' gate og Tordenskioldsgate

Tydeliggjøre gatenes funksjon og forbindelser mellom byen og fjorden, samtidig med å stimulere til økt byliv ved å øke handel og utvikle attraksjoner. Bredere fortau og prioritering av gående er viktige virkemidler i tillegg til å tilrettelegge for sykkel i Rosenkrantz' gate.





PÅGÅENDE ARBEID OG PLANER FOR OMRÅDET

Pilotområder bilfritt byliv. Sommeren 2017 startet opparbeiding av tiltak for å fremme bylivet i ulike gater i Oslo sentrum, knyttet til seks pilotområder. To av disse pilotområdene ligger innenfor Rådhuskvartalet. Det ene området omfatter Fritjof Nansens plass, Roald Amundsens gate og Kjell Stubs gate, og det andre omfatter Tordenskioldsgate, Rosenkrantz gate og Hieronymus Heyerdahls gate.

I sykkelsatsningen til Oslo kommune er det planlagt etablert åtte byruter for sykkel, hvorav tre av rutene ligger innenfor delområdet.

Reguleringsplan for Olav V's gate. Gata er delvis regulert til gågate, og det foreligger planer om å bygge om gata. Dette kan først skje etter at Vann- og avløpsetaten (VAV) er ferdige med sitt arbeid for nytt ledningsnett i Klingenberggata og Olav Vs gate. Prosjektet er planlagt ferdigstilt ved utgangen av 2017.

PRIORITERTE TILTAK

Tidsrom 2018 - 2023



STRATEGI	TILTAK	BEGRUNNELSE <i>Hvorfor tiltaket er viktig for økt byliv</i>	AKTØRER OG SAMARBEIDSPARTNERE
3.1 Etablere Olav Vs gate som fotgjengerprioritert gate mellom Nationalteatret og Rådhusplassen	3.1.1 Opparbeide Olav Vs gate som en sammenhengende fotgjengerprioritert bylivsgate, med steder for opphold og for ulike brukergrupper – f. eks. lunsjbord og lekeområder for barn	Olav Vs gate er en viktig fotgjengerakse mellom Nationaltheateret og Rådhusplassen. Gata er mye besøkt med kinoer og utesteder.	Bymiljøetaten Plan- og bygningsetaten Statens Vegvesen Vann- og avløpsetaten Næringslivet
3.3 Reprogrammere Fridtjof Nansens plass	3.3.1 Oppgradere byrommet med fokus på opphold, flerbruk og aktivitet	Fritjof Nansens plass er et viktig byrom med Rådhuset som arkitektonisk ramme. Nærheten til fjorden, Rådhuskaia og Akerbrygge gjør at plassen har et stort potensiale for økt byliv dersom trafikken over plassen reduseres.	Bymiljøetaten Rådhusets forvaltningstjeneste Kulturetaten Byantikvaren Næringslivet

ANDRE ANBEFALTE TILTAK

Tidsrom 2018 - 2027

STRATEGI	TILTAK	BEGRUNNELSE <i>Hvorfor tiltaket er viktig for økt byliv</i>	AKTØRER OG SAMARBEIDSPARTNERE
3.2 Styrke forbindelsen for myke trafikanter mellom St. Olavs plass og Rådhusplassen	3.2.1 Utforske hva slags type arrangementer som kan avholdes på Fridtjof Nansens plass, som et ledd mellom St. Olavs plass og Rådhusplassen	Bidra til bedre og mer variert bruk av ulike byrom til ulike arrangementer (se også strategi 3.3).	Rådhusets forvaltningstjeneste Bymiljøetaten Strøksforeningen Studentlunden Kulturetaten
	3.2.2 Tilrettelegge for bylivsaktiviteter og opphold i Roald Amundsens gate	Omgjøre parkeringsplasser til områder for uteservering, opphold og rekreative aktiviteter. Koordineres mot planer for sykkel.	Bymiljøetaten Næringsliv
3.4 Prioritere aktivitetsrom for barn og unge	3.4.1 Se tiltak 3.1.1 og 3.2.1.	Sentrum har behov for steder der barn og unge kan bedrive fysisk utfoldelse og føle seg hjemme.	Oslo kommune
3.5 Tilrettelegge bedre for opphold og myke trafikanter i Rosenkrantz gate og Tordenskioldsgate	3.5.1 Utvikle utendørs visningsrom for kunst i vestre del av Kjeld Stubs gate	Trekke kunsten ut i byrommet, aktivisere byrommet.	Kulturetaten Bymiljøetaten Kulturaktører
	3.5.2 Tilrettelegge Tordenskiolds gate for prioritering av fotgjengere	Utvikle tidligere kjøre- og parkeringsarealer til bylivsformål.	Bymiljøetaten Næringslivet
	3.5.3 Etablere driftsmodell og næringssamarbeid for Tordenskiolds gate og Rosenkrantz gate	Lage felles aktivitetsprosjekt for å gi området en felles identitet.	Næringslivet Lokal velforening
	3.5.4 Tilrettelegge Tordenskiolds gate permanent for bylivsaktiviteter og uteservering	Øke attraktiviteten til området, øke tryggheten, bedre framkommelighet for myke trafikanter.	Bymiljøetaten
	3.5.5 Tilrettelegge Rosenkrantz' gate mellom Stortingsgata og Rådhusplassen midlertidig for sykkel	Forbedre sykkelinfrastrukturen i sentrum.	Bymiljøetaten

Prioriterte tiltak er de tiltakene Oslo kommune vil prioritere først i delområdet. Andre anbefalte tiltak er tiltak som vurderes som viktige for bylivet, men som har en annen gjennomføringshorisont og/eller er avhengig av andre bylivsaktører. Tiltakene er på ulikt stadium, der enkelte av tiltakene kan gjennomføres som beskrevet, mens de fleste tiltakene vil kreve utrednings- eller planleggingsarbeid før de kan gjennomføres.

Aktører under kolonnen "Aktører og samarbeidsaktører" som er oppført med uthevet skrift vil avhenig av tiltaket enten ta initiativ til, eller gjennomføre tiltaket. Andre viktige samarbeidsaktører er oppført under.



DELOMRÅDE 4

SPIKERSUPPA/NATIONALTHEATRET

Strategisk retning: Paradegate, arrangementer og lek hele året

Eidsvolls plass, mellom Stortinget og Nationaltheatret, ble opparbeidet fra et myrområde på midten av 1800-tallet og har siden vært et stort og viktig byrom i Oslo sentrum. Området har et yrende byliv og fungerer som arena for alt fra barnelek til demonstrasjoner. Nationaltheatret stasjon er et viktig knutepunkt og en møteplass, og Karl Johans gate pryder byen som paradegate.



BESKRIVELSE

Bylivsundersøkelsen

Spikersuppa er et kjerneområde i den aktive bylivssonen, og er i følge Bylivsundersøkelsen det byrommet i Oslo med høyest kvalitet med hensyn til både trygghet, komfort og nytelse. Johanne Dybwads plass og Stortings plass er også steder med høy byromskvalitet. Karl Johans gate har aktive fasader også på kveldstid, og gaten har god belysning. Mange fotgjengere beveger seg langs Karl Johans gate i den vestre delen, men ikke like mange som i gågatedelen i øst. Vestre del har store brede fortau med god integrering av kunst og et gjennomført gatebelegg. Det er mange steder for opphold, både i de bilfrie områdene på ovennevnte plasser og på serveringssteder langs Karl Johans gate.

Bylivsfaktorene

Byøkonomi, kultur, arkitektur

Dette området er en generator i byøkonomien og er, sammen med Karl Johans gates østre del, byens viktigste strøk med butikker, restauranter og utesteder. Kjedef butikker dominerer. Flere større, ærverdige institusjoner som Nationaltheatret, Stortinget, Universitetet og Grand Hotel spiller en sentral rolle og underbygger gatens funksjon.

Arkitektur, folk

Forholdet mellom gate, bygninger, bygningers høyde og gatebredde oppleves som balansert og god. Dette skyldes aktivitetsnivået, tett programmering av byrommene langs strekningen, beplantning, og en tydelig overordnet romlig helhet. Fra møtepunktet mellom Roald Amundsens gate og Universitetsgata har man Rådhuset som fondmotiv mot sør, og St. Olavs plass med det gamle Rikshospitalets apotek i nord. Universitetshagen tilbyr tilbaketrukkne, grønne byrom som en fin kontrast til folkemylderet på Karl Johans gate. Området har mange flotte bygårder med nasjonal verneverdi og



- 1 Lek med vann i vannspeilet i Spikersuppa er populært for barn på en varm sommerdag
- 2 Spikersuppa er også populær blant turister
- 3 Store løvtrær, mange sitteplasser og mye å se på gjør at Spikersuppa har gode oppholdskvaliteter

flere anlegg er fredet.

Mobilitet, folk, arkitektur

Området preges av å være både gjennomfartsområde, knutepunkt og møtested i byen. I hovedsak dominerer gående og syklende, og det er som regel travelt og trangt på dagtid. Strekningen er klart definert retningsmessig som en bevegelse mellom slottet og Stortinget og videre til Jernbanetorget. Stortingsgata er en viktig kollektivgate. Spikersuppa et av få byrom i Oslo sentrum som også har aktivitet på vinteren når det er skøyteis i bassenget.

Natur

Store alléer med løvtrær gir både grønne vegger og tak. Slottsparken er et grønt motiv i enden av vestre del av Karl Johans gate. I flere av tverrgatene til Stortingsgata, som Tordenskioldsgate, Rosenkrantz gate og Olav Vs gate, er det utsikt ut til fjorden. Universitetshagen ligger tilbaketrukket og er et noe ukjent, men velstelt parkanlegg.

ANALYSE

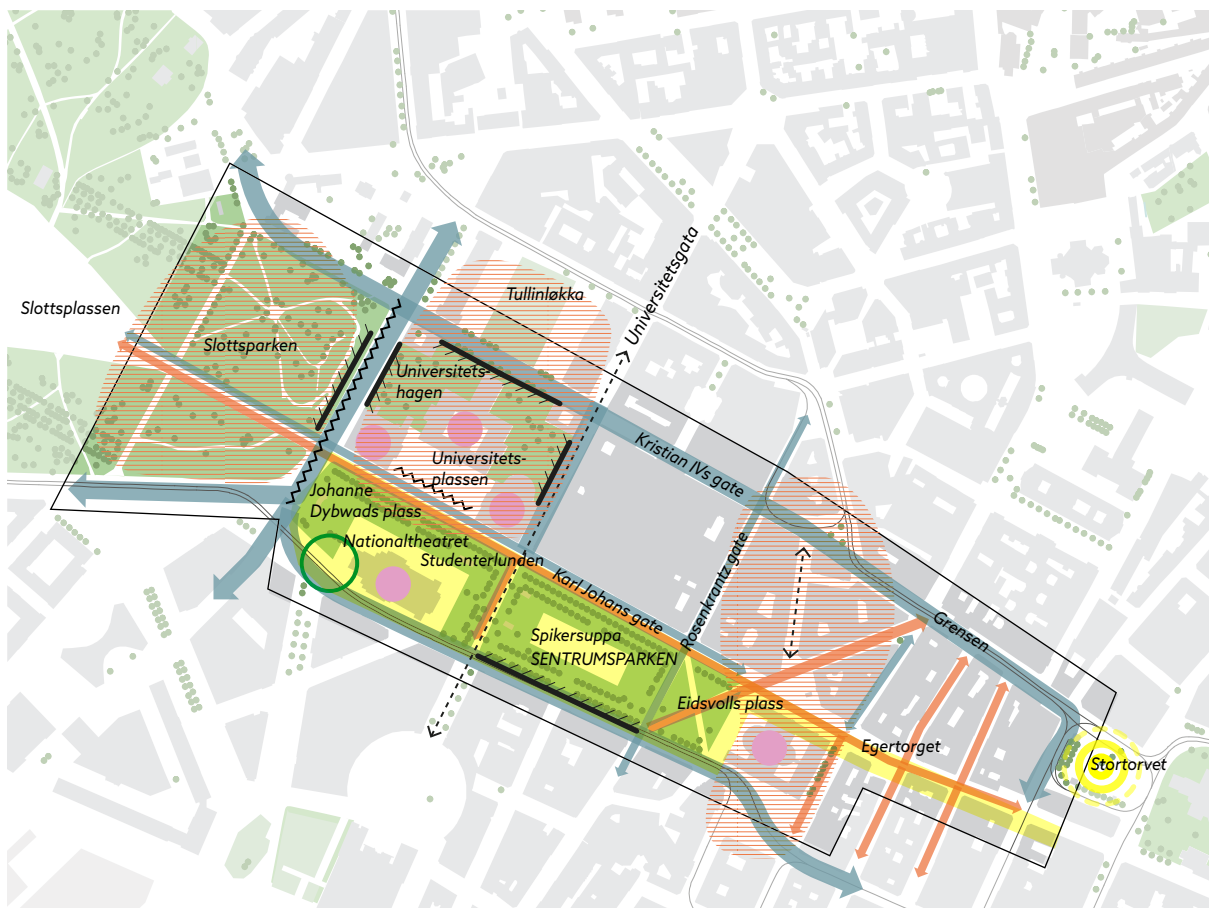
Det er et levende og variert byliv i området, både i tilknytning arrangementer, handel, servering og rekreasjon. Forbindelsene er gode på langs av Karl Johans gate, men tverrforbindelsene kan forbedres.

Styrker

- Området tilbyr kvaliteter for folk i alle aldre og er allerede en mye brukt møteplass og oppholdsrom
- Det er lett å ferdes som fotgjenger
- Kollektivknutepunktet på Nationaltheatret medfører mange besøkende over store deler av døgnet og året
- Området har gode og variert romlige dimensjoner med store trær, vann og høy kvalitet i materialbruk

Svakheter

- Området preges av manglende sammenhengende forbindelser for gående og syklende, spesielt på tvers av Karl Johans gate
- Karl Johans gate mangler tilstrekkelig tilrettelegging for arrangementer av ulike karakter
- Universitetsplassens funksjon mangler en avklaring i forhold til Karl Johans gate



ANALYSEKART - SPIKERSUPPA/NATIONALTEATERET

- Bil- og kollektivdominerte gater
- Fotgjenger- og sykkeldominerte gater
- Underbrukte/fraværende forbindelser
- Målpunkt
- Byrom med høy aktivitet

- Byområde med potensial
- Mental barriere
- Fysisk barriere
- Kollektivstoppested
- Viktige institusjoner

Potensial

- Slottsparken er et viktig referansepunkt for hele området, men parken har potensial for flere typer oppholdssteder.
- Universitetsplassen har et potensiale med tanke på arrangementer og kan med fordel ses i sammenheng med området rundt Nationalteatret, på tvers av Karl Johans gate.
- Det finnes et stort potensiale for et sammenhengende bilfritt område i forbindelse med Spikersuppa som vil kunne invitere til opphold og lek for barn.

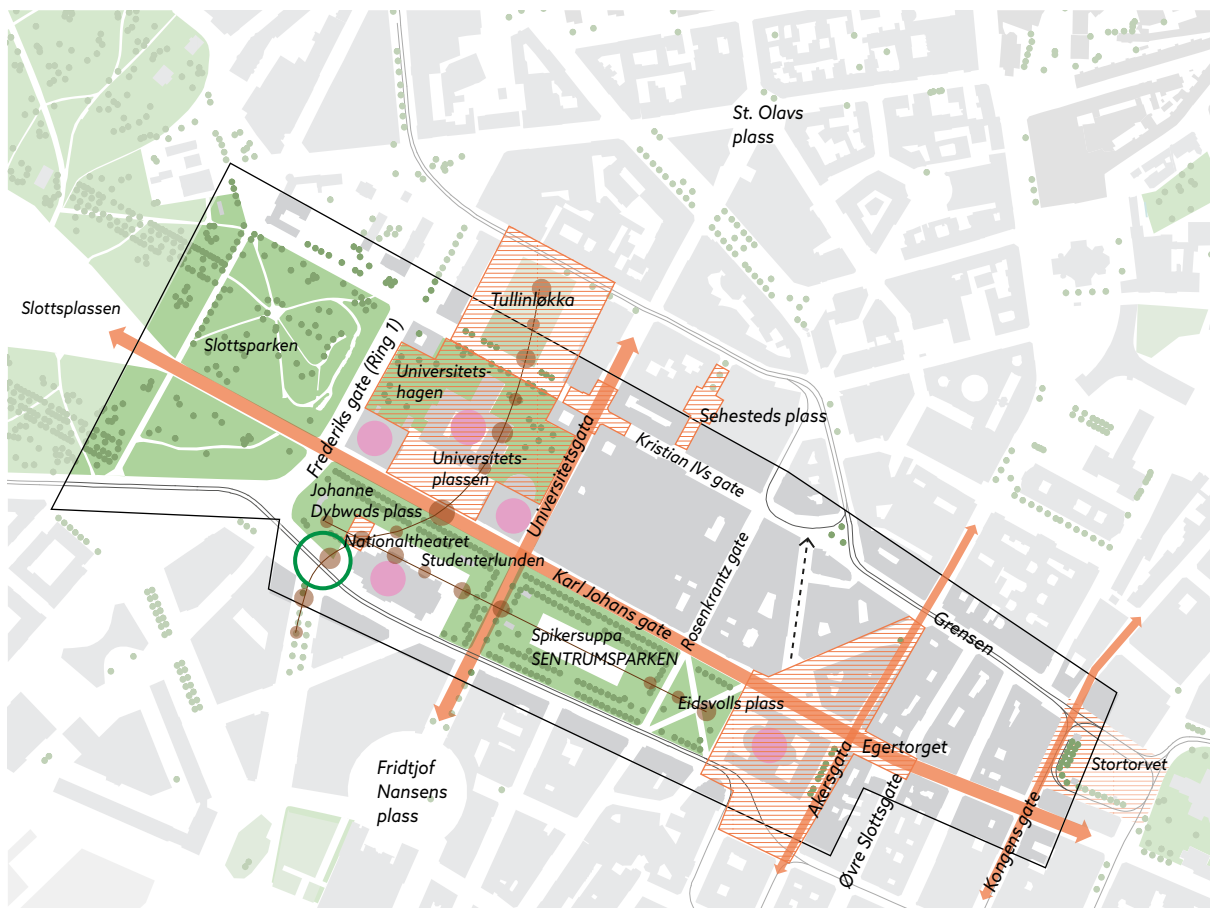
STRATEGIER

Området har en nøkkelrolle i å koble de nordlige delene av sentrumskjernen med de sørlige. Et hovedfokus bør rettes mot bedre tverrforbindelser.

4.1 Videreutvikle Spikersuppa som barnas sentrum

Tilrettelegge Spikersuppa som et sted for barn. Gjennom å bygge på eksisterende kvaliteter og utvide den bilfrie sonen fra Stortingsgata og nordover oppnås et veldefinert og trygt område for familier, skoler og barnehager. Området bør stimulere til økt vinterbruk.





STRATEGIKART - SPIKERSUPPA/NATIONALTEATERET

➡ Fotgjenger- og sykkeldominerte gater

⋯ Prioriterte forbindelser

• Sekvens med bylivstilbud

▨ Prioriterte byrom

○ Kollektivstoppested

● Viktige institusjoner

4.2 Etablere flere gode forbindelser for gående og syklende, med styrking av handelsopplevelser og gode tilhørende oppholdskvaliteter

Karl Johans gate bør forsterkes som gågate også fra Egertorget til Slottsplassen. I tillegg bør det rettes et særlig fokus på å styrke tverrgatene i området med prioritering av myke trafikanter.



4.3 Styrke Universitetsplassen og -hagen som oppholdsrom

Tilgjengeliggjøre Universitetsplassen og -hagen som oppholdsrom og synliggjøre forbindelsen til Tullinløkka.



4.4 Styrke opplevelsen av Karl Johans gate som en mer helhetlig og gjennomført opplevelse

Bedre den romlige opplevelsen av gateløpet gjennom å rydde opp i skilting og prioritere gangareal i gatens midtakse.



4.5 Bedre tilrettelegging for arrangementer

Forenkle logistikken og etablere faste oppkoblingspunkt for strøm, vann og avløp i forbindelse med arrangementer.





PÅGÅENDE ARBEID OG PLANER FOR OMRÅDET

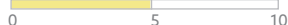
Nationaltheatret skal rehabiliteres for 1,9 milliarder kroner. Oppstart av arbeidet forventes i 2020.

I **sykkelsatsningen** til Oslo kommune er det planlagt etablert åtte byruter for sykkel, hvor rute 2 er lagt til deler av Karl Johans gate.

Sikring av Stortinget. Det planlegges og gjennomføres ulike sikringstiltak i og rundt Stortingsbygningen, både i Karl Johans gate, Akersgata, Wessels plass og Eidsvoll's plass.

PRIORITERTE TILTAK

Tidsrom 2018 - 2023



STRATEGI	TILTAK	BEGRUNNELSE <i>Hvorfor tiltaket er viktig for økt byliv</i>	AKTØRER OG SAMARBEIDSPARTNERE
4.1 Videreutvikle Spikersuppa som barnas sentrum	4.1.1 Tilrettelegge for fysiske aktiviteter som lek for barn og unge i Sentrumsparken	Tilrettelegger for ikke-kommersiell bybruk med fokus på barn, unge og familier.	Bymiljøetaten Staten/Nationaltheateret Strøksforeningen Studenterlunden Statsbygg
4.4 Styrke opplevelsen av Karl Johans gate som en mer helhetlig og gjennomført opplevelse	4.4.1 Gjennomføre Veileder for uteserveringer i Oslo med utdypende retningslinjer for sentrum	Gjennomføring av veilederen vil bidra til opprydding i møblering og skilting, samt tydeliggjør at midtfeltet skal være for forgjengere.	Plan- og bygningsetaten Næringsliv
4.5 Tilrettelegge for flere arrangementer	4.5.1 Etablere scene for arrangement som et multimøbel mellom Nationalteateret og Spikersuppa med muligheter for opphold	Tiltaket legger til rette for å ta Nationaltheaterets og andre kulturaktørers virksomhet ut i byrommet.	Bymiljøetaten Nationaltheateret/ Kulturaktører Statsbygg

ANDRE ANBEFALTE TILTAK

Tidsrom 2018-2027

STRATEGI	TILTAK	BEGRUNNELSE <i>Hvorfor tiltaket er viktig for økt byliv</i>	AKTØRER OG SAMARBEIDSPARTNERE
4.2 Etablere flere gode forbindelser for gående og syklende, med styrking av handelsopplevelser og gode tilhørende oppholdskvaliteter	4.2.1 Koble spikersuppa bedre sammen med byen rundt, gjennom bedre fotgjengerforbindelser	Øke oppholdskvaliteter hele året i Spikersuppa med randsone, og tydeliggjøre tverrforbindelser.	Bymiljøetaten
4.3 Styrke Universitetsplassen og -hagen som oppholdsrom	4.3.1 Synliggjøre kunnskapsbyen Oslo med en informasjonsvegg på Universitetsplassen	Framhever Universitets rolle i byen, og informerer om arrangementer.	Universitetet i Oslo Bymiljøetaten Statsbygg
4.5 Tilrettelegge for flere arrangementer	4.5.2 Utrede muligheten for å kunne bruke Universitetsplassen til arrangementer gjennom hele året	Bidrar til økt bruk av et flott byrom og utvider aktiviteten.	Bymiljøetaten Statsbygg Universitetet i Oslo

Prioriterte tiltak er de tiltakene Oslo kommune vil prioritere først i delområdet. Andre anbefalte tiltak er tiltak som vurderes som viktige for bylivet, men som har en annen gjennomføringshorisont og/eller er avhengig av andre bylivsaktører. Tiltakene er på ulikt stadium, der enkelte av tiltakene kan gjennomføres som beskrevet, mens de fleste tiltakene vil kreve utrednings- eller planleggingsarbeid før de kan gjennomføres.

Aktører under kolonnen "Aktører og samarbeidsaktører" som er oppført med uthevet skrift vil avhenig av tiltaket enten ta initiativ til, eller gjennomføre tiltaket. Andre viktige samarbeidsaktører er oppført under.



DELOMRÅDE 5

HØYSKOLEN/TULLINLØKKA

Strategisk retning: Studenter, nisjebutikker og skjulte byrom

Tullinløkka var en av Oslos mange løkker hvor barn og unge lekte og drev med idrett. Byrommet har også blitt brukt til demonstrasjoner og utstillinger av forskjellig slag. Det er likevel parkering som har vært sentral på plassen de siste tiårene. Til tross for solide innslag av kultur- og utdanningsinstitusjoner, handel og servering framstår området som en bakside til folksomme Karl Johans gate.



BESKRIVELSE

Bylivsundersøkelsen

Det er lite utadrettet virksomhet i førsteetasjene i området som helhet. Det er få steder som er tilrettelagt for opphold, med unntak av St. Olavs plass. Bylivsundersøkelsen beskriver videre Tullinløkka som et byrom av høy kvalitet, men byrommet er dårlig beskyttet mot trafikkstøy og det er få muligheter for opphold. Tullinløkka er ett av to steder i sentrum (sammen med Aker brygge) som er direkte tilrettelagt for barn, men lekeplassen har ikke høy kvalitet. Tellinger i Universitetsgata rett sør for St. Olavs plass viser at det er en relativt stor strøm av fotgjengere, spesielt på hverdager.

Bylivsfaktorer

Byøkonomi, kultur



Området er preget av store og introverte institusjoner knyttet til kultur, kunnskap og utdanning. Det er lite utadrettet handelsvirksomhet og lite aktivitet på gateplan med tanke på områdets sentrale beliggenhet. En del nisjebutikker finnes i området.

Mobilitet



Universitetsgata er en viktig forbindelse for gående og syklende som møter St. Olavs plass, hvor trafikken fordeles mot Grünerløkka og St. Hanshaugen. Oslos største parkeringshus, Ibsens p-hus, ligger i området og har utgang ved C. J. Hambros plass. Ring 1 er en vesentlig barriere i området.

Folk



Området mangler i stor grad aktivitet og identitet knyttet til opphold og byliv. St. Olavs plass er et unntak, og er et byrom som er dimensjonert for en kombinasjon av opphold og ferdsel.

Arkitektur, kultur



Området er definert av 1800- og 1900-tallets murby, med historisk viktige monumentalbygg av høy kvalitet. Viktige byrom er Tullinløkka, Akademihagen, St. Olavs plass og C.J. Hambros plass.

Natur



Området er preget av harde flater og få gatetrær. Unntaket er Akademihagen og trekker i deler av Pilestredet.

ANALYSE

Området er i en mellomfase hvor noe er under planlegging (byuniversitet) og annet er uvisst (bruken av Nasjonalgalleriet). Dette påvirker bylivet negativt. Prosessen rundt utviklingen av Tullinløkka har lenge vært preget av ubesluttomhet med manglende program, noe som får konsekvenser for bylivet i hele området.

Styrker

- Tullinløkka er et stort og romlig definert byrom i en ellers tett bebyggelse og er en del av et viktig parksystem i Oslo (Slottsparken, Spikersuppa, Universitetshagen)
- Sehesteds plass er et intimt og barnevennlig byrom med skjulte byromskvaliteter

Svakheter

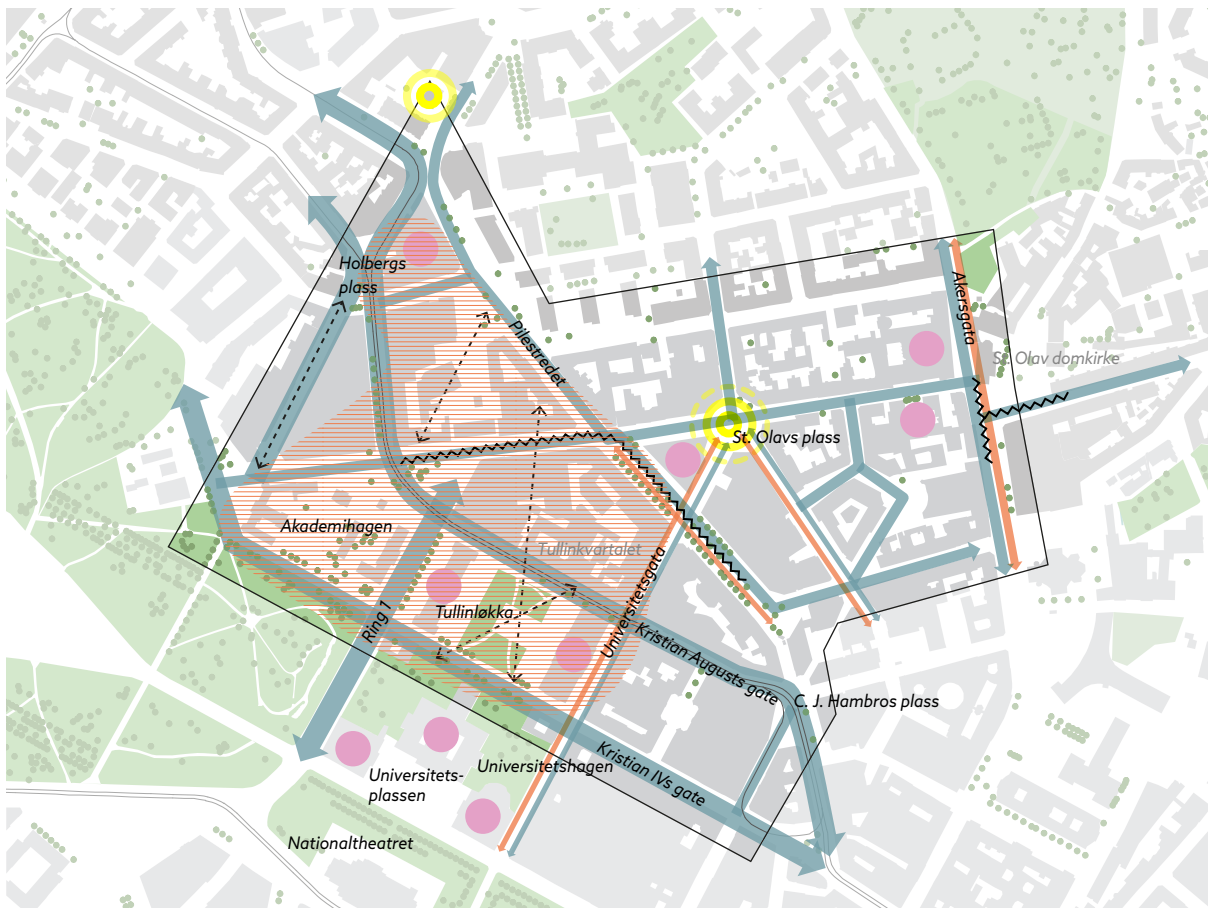
- Uvisshet om hvilken funksjon Nasjonalgalleriet får i framtiden
- Antall kjøretøy og støy fra Ring 1 reduserer de tilliggende byrommens kvaliteter

Potensial

- C.J. Hambros plass har potensial som et byrom og en fordeler av fotgjengertrafikk
- Mange utdanningsinstitusjoner kan være med på å styrke områdeidentiteten og skape variasjon i byliv gjennom året
- Pågående plan- og byggeprosesser gir muligheter for å bruke midlertidige tiltak til å øke bylivet



- 1 Sehesteds plass er et stille og tilbaketrukket byrom med gode oppholdskvaliteter, fontene og flotte bytrær
- 2 Midlertidig opparbeidelse av Tullinløkka har ikke utløst potensialet til byrommet som møteplass
- 3 Varedistribusjon med lastesykkel fra et av forlagene i området



ANALYSEKART - HØYSKOLEN/TULLINLØKKA

- Bil- og kollektivdominerte gater
- Fotgjenger- og sykkeldominerte gater
- Underbrukte/fraværende forbindelser
- Målpunkt
- Byområde med potensial

- Mental barriere
- Fysisk barriere
- Viktige institusjoner

STRATEGIER

Fokus i dette delområdet ligger i å utnytte potensialet som ligger i mellomrommene og forbindelsen mellom målpunktene, og gjennom dette oppnå forsterkede synergieffekter.

5.1 Tilrettelegge for midlertidige bylivstiltak

Store byggeprosjekter er under planlegging. Bylivet kan økes ved bevisst bruk av midlertidige prosjekter i anleggsperioden. Det er vesentlig tilgang på arealer som kan benyttes til temporære aktiviteter og tiltak.



5.2 Tilrettelegge for flere kultur- og handelsaktiviteter

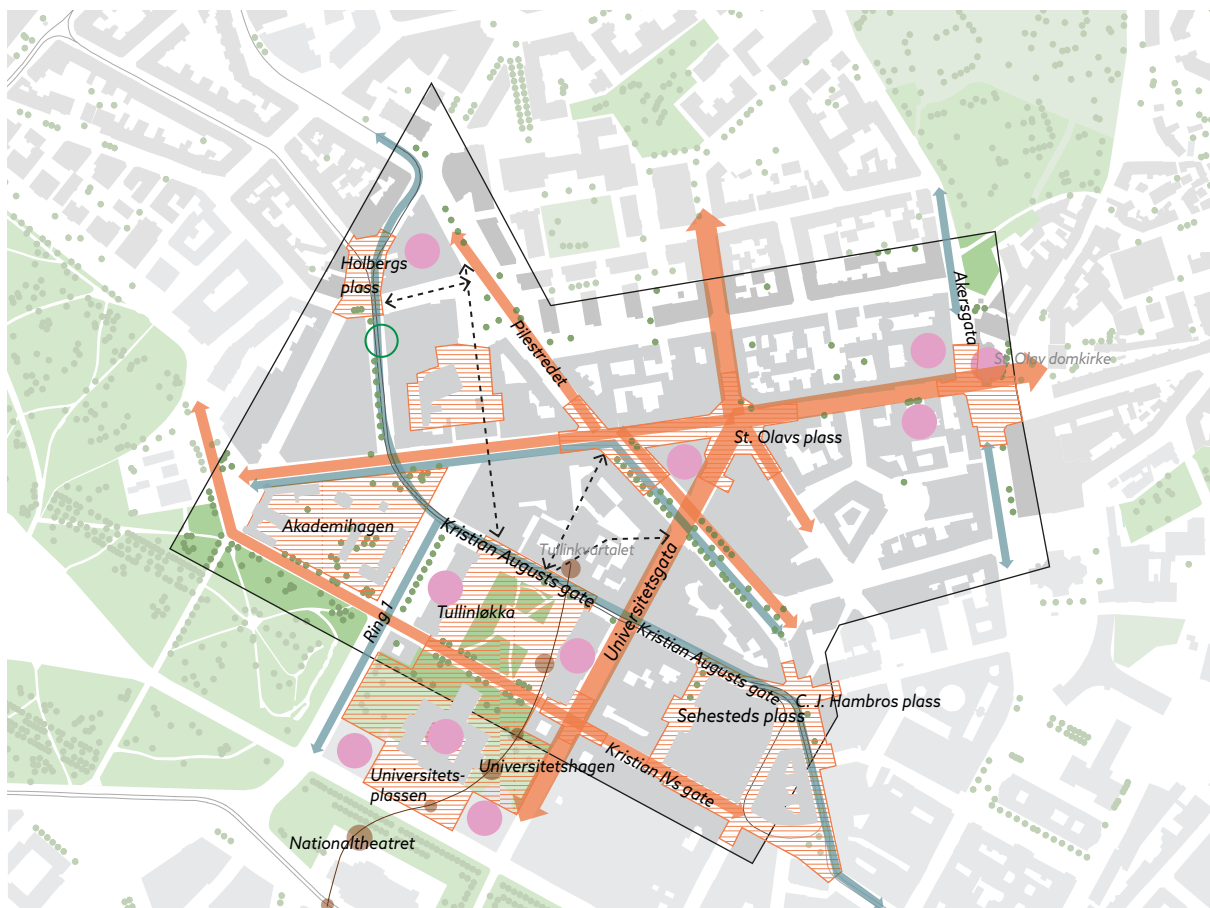
Gatestrukturen innbyr til større muligheter for å videreutvikle nisjebutikkene. Dette dels for å styrke tendenser som finnes, og dels for å bryte med et område dominert av et tungt program.



5.3 Videreutvikle potensialet på Tullinløkka som attraktivt byrom

Tullinløkka bør få et tydeligere program og integreres med omkringliggende byrom. Parkeringsplasser må fjernes og byrommet må få økt trygghet i form av beskyttelse mot trafikk. Området bør sees i relasjon til Universitetshagen.





STRATEGIKART - HØYSKOLEN/TULLINLØKKA

- Bil- og kollektivdominerte gater
- Fotgjenger- og sykkeldominerte gater
- Prioriterte forbindelser
- Sekvens med bylivstilbud
- Prioriterte byrom
- Viktige institusjoner
- Kollektivstoppested

5.4 Styrke samhandlingen mellom ulike kunnskapsinstitusjoner og tilhørende funksjoner

Bruke utdanningsinstitusjonene til å utvikle uformelle møteplasser, lesesteder, kafeer og gratis sitteplasser ute i byrommene. Dette gjelder for eksempel ved Akademihagen, der Studentsamskipnaden holder til.



5.5 Styrke C. J. Hambros plass som byrom

Tydeliggjøre plassens funksjon som møteplass og øke oppholdskvalitetene ved å tilby flere sitteplasser og å integrere byrommet med bygningene rundt.



5.6 Utvikle og styrke møteplasser og målpunkt

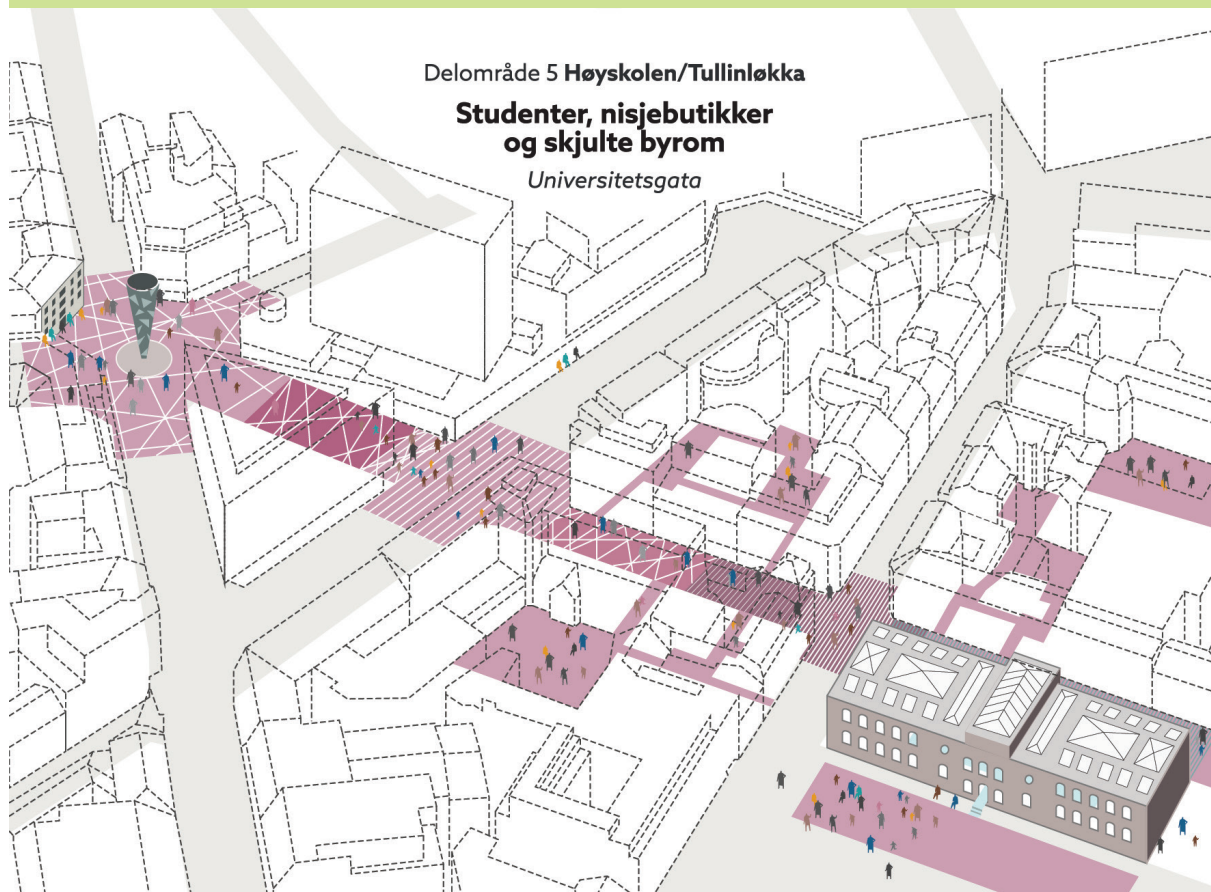
Bygge videre på og opparbeide møteplasser og målpunkt ved St. Olav domkirke, C. J. Hambros plass, Ring 1/Pilestredet, Akademihagen og Holbergs plass. En forbindelse bør også opparbeides gjennom Tullinkvartalet til Universitetshagen/Universitetsplassen og videre til Nationalteateret.



5.7 Utvikle Universitetgata som en sammenhengende forbindelse

Bedre forholdene for myke trafikanter, økt handel og oppholdssteder.





PÅGÅENDE ARBEID OG PLANER FOR OMRÅDET

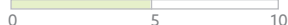
Campusstrategiprojektet for Oslo ble etablert våren 2017 som et samarbeidsprosjekt i Kunnskap Oslo mellom studiestedene, studentene, Studentsamskipnaden i Oslo og Akershus (SiO) og Oslo kommune. Campusstrategien skal gi en felles plattform med overordnede målsettinger, prinsipper og ønskelige tiltak for campus- og byutvikling hvor byens fysiske rammer understøtter og bidra til å styrke Oslo som en attraktiv kunnskapsby. Strategi med tilhørende handlingsplan skal ferdigstilles våren 2018.

I sykkelsatsningen til Oslo kommune er det planlagt etablert åtte byruter for sykkel, hvor rute 2 og 3 er lagt til Universitetsgata.

Konseptvalgutredning for Tullinløkka-området er utført av Statsbygg på oppdrag fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Utredningen omfatter ulike konsepter på Tullinløkka for Nasjonalgalleriet og St. Olavs gate 32 i Akademihagen. Den samlede tilrådingen er alternativ «Byuniversitet 3A». I dette alternativet tilrettelegges det for studentliv og akademisk virksomhet for hele området på Tullinløkka og i Akademihagen. Videre bruk av området er ikke avklart.

PRIORITERTE TILTAK

Tidsrom 2019 - 2023



STRATEGI	TILTAK	BEGRUNNELSE <i>Hvorfor tiltaket er viktig for økt byliv</i>	AKTØRER OG SAMARBEIDSPARTNERE
5.1 Tilrettelegge for midlertidige bylivstiltak	5.1.1 Legge til rette for temporære utstillinger og studentaktiviteter ved å fjerne parkeringsplasser på Tullinløkka	Legger til rette for attraksjoner som kan gi innspill til permanente tiltak. Tiltaket avhenger av hvor lenge den midlertidig trikketraséen går over plassen.	Statsbygg Nasjonalmuseet Historisk museum Kulturetaten
5.2 Tilrettelegge for flere kultur- og handelsaktiviteter	5.2.1 Etablere samarbeid mellom studenter, kultur- og næringsliv med tilknytning til Universitetsgata, Kristian Augusts gate og Pilestredet (f.eks. legge til rette for pop up-butikker, arrangementer, m.m.)	Bidrar til innovasjon innefor handel, skaper møteplasser og gjør området mer attraktivt for studenter og andre handlende.	Næringsliv Studentorganisasjoner Kunnskapsinstitusjoner Campusprosjektet for Oslo
5.7 Utvikle Universitetgata som en sammenhengende forbindelse	5.7.1 Oppgradere Universitetsgata som en fotgjenger-, sykkel- og bylivsprioritert gate. Beplantning av trær og overvannshåndtering bør innpasses.	Bislettbekken ligger i rør under gata. Et blå-grønt byrom med fokus på gående og syklende i byaksen fra Fridjof Nansens plass til St. Olavs plass bidrar til økt trivsel. Videre kan piloter ha formidlingsverdi for publikum.	Bymiljøetaten Plan- og bygningsetaten Vann- og avløpsetaten

ANDRE ANBEFALTE TILTAK

Tidsrom 2018 - 2027

STRATEGI	TILTAK	BEGRUNNELSE <i>Hvorfor tiltaket er viktig for økt byliv</i>	AKTØRER OG SAMARBEIDSPARTNERE
5.3 Videreutvikle potensialet på Tullinløkka som attraktivt byrom	5.3.1 Legge til rette for lek, aktivitet og arrangement på Tullinløkka gjennom etablering av infrastruktur	Tilrettelegger for flere områder for barn og unge i sentrum og skaper en attraksjon på Tullinløkka.	Statsbygg Bymiljøetaten
5.4 Styrke samhandlingen mellom ulike kunnskapsinstitusjoner og tilhørende funksjoner	5.4.1 Etablere et prosjekt med studenter for utvikling av Tullinløkka/HiOA dvs. strengen fra Universitetshagen til HiOA som studentenes byområde	Tilrettelegger for studentenes behov. Dette kan skape synergier for det øvrige bylivet og gir området en egen identitet i sentrum. Prosjektet kan også ha fokus på måter man kan koble sammen Studentersamfundets nye lokaler, HiOA, Chateau Neuf og Universitetsmiljøet rundt Tullinløkka.	Studentorganisasjoner Campusprosjektet for Oslo
	5.4.2 Benytte ledige lokaler og kommunale leieavtaler for å etablere et møtested for ungdom og studenter i Tullinløkkaområdet	Etablerer et møtested for ungdom og studenter midt mellom Oslo øst og vest, gjerne også knyttet til uteområder med aktiviteter for ungdom	Kulturetaten Studentorganisasjoner Sentralt ungdomsråd
5.5 Styrke C. J. Hambros plass som byrom	5.5.1 Etablere næringssamarbeid ved C. J. Hambros plass og ta initiativ til aktivisering av plassen	Økt kvalitet og identitet knyttet til handelsopplevelser. C. J. Hambros plass skal opprustes, med forventet ferdigstillelse nyåret 2019.	Næringsliv Lokal strøksforening
5.6 Utvikle og styrke møteplasser og målpunkt	5.6.1 Oppgradere Holbergs plass til en møteplass	Øke byroms- og oppholdskvaliteter på plassen.	Bymiljøetaten Plan- og bygningsetaten Sporveien Oslo AS Vann- og avløpsetaten

Prioriterte tiltak er de tiltakene Oslo kommune vil prioritere først i delområdet. Andre anbefalte tiltak er tiltak som vurderes som viktige for bylivet, men som har en annen gjennomføringshorisont og/eller er avhengig av andre bylivsaktører. Tiltakene er på ulikt stadium, der enkelte av tiltakene kan gjennomføres som beskrevet, mens de fleste tiltakene vil kreve utrednings- eller planleggingsarbeid før de kan gjennomføres.

Aktører under kolonnen "Aktører og samarbeidsaktører" som er oppført med uthevet skrift vil avhenig av tiltaket enten ta initiativ til, eller gjennomføre tiltaket. Andre viktige samarbeidsaktører er oppført under.



DELOMRÅDE 6

HAMMERSBORG

Strategisk retning: Snarveier, midlertidig bruk og den grønne ryggen

Det tidligere forstadsområdet Hammersborg ligger på et markant høydedrag i nordenden av Akersgata. Fra 1300-tallet var Akersgata innfartsåre til byen og Akersneset. Området ble sanert tidlig på 1900-tallet og er nå igjen i sterk transformasjon. Programmering og utforming av Regjeringskvartalet og flytting av Deichmanske bibliotek vil påvirke områdets funksjon og rolle for bylivet.



BESKRIVELSE

Bylivsundersøkelsen

Området ligger stort sett utenfor den aktive bylivssonen, bortsett fra den sørlige delen ved Grensen. Tellinger viser at Grensen har mange fotgjengere, både sommer og vinter. Bylivsundersøkelsen behandler ikke byrommene på Hammersborg og byromskvalitet er ikke vurdert. Krist kirkegård er registrert som grøntareal i tilknytning til Kristparken, og Akersryggen nevnes som en topografisk og sosial barriere i Oslo. Det er lite utadrettet virksomhet i førsteetasjene og få handels- og serveringstilbud, og dermed også lite aktivitet på kveldstid - unntakene er Grensen, Møllergata og delvis Akersgata. Midlertidige veisperringer ved Regjeringskvartalet skaper hindringer for gående og syklende. Etter 22. juli 2011 har flere bygninger vært under ombygging og området var derfor avsperrert i det tidsrommet Bylivsundersøkelsen ble gjennomført.

Bylivsfaktorer

Byøkonomi

Hammersborg er preget av stats- og forvaltningsinstitusjoner og sikkerhetsbarrierer. Dette har bidratt til at det er få handels- og servicefunksjoner i området, med unntak av sørlige deler av Akersgata og Grensen hvor handel dominerer.

Kultur, folk

Hammersborg mangler en tydelig kulturell identitet som område i byen. Området er preget av gjennomfart og transitt. Det er få boliger, og uterommene er dårlig tilrettelagte for barn og unge. Det er flere kirker i området, og Deichmanske bibliotek er et målpunkt i dag. Biblioteket er planlagt flyttet i 2019.



- 1 Parksekvensen mellom Akersgata og Møllergata som Kristparken er en del av, er en viktig kvalitet i områdets nordlige del
- 2 Ring 1 er en fysisk og mental barriere og en gate uten byliv i dette området
- 3 Passasjen under Høyblokk, som åpnet for ferdsel igjen i 2014 etter å ha vært stengt siden 70-tallet er i dag en mye brukt øst-vestforbindelse

Mobilitet

Ullevålsveien/Akersgata er en strøksgate og viktig innfartsåre for buss, syklende og gående fra St. Hanshaugen og Sagene/Tåsen. Grensen er en viktig gate for fotgjengere og trikk, og det er ofte trangt om plassen på fortauet. T-banestoppet Stortinget har inngang fra Akersgata. Ring 1 går i tunnel gjennom området fra Pilestredet, men kommer ut i dagen ved Grubbegata, ett nivå lavere enn Grubbegata og Møllergata. Her utgjør ringveien en barriere.

Arkitektur

Området er preget av Regjeringskvartalet, som topografisk og byplanmessig ikke inviterer til ferdsel øst-vest. Byrommene på Hammersborg kan virke noe utilgjengelige. C. J. Hambros plass ved Tinghuset er uoversiktlig og virker trang.

Natur, folk

Akersryggen er dominerende som landskapsform. Kristparken bak OBOS-bygget er det eneste tilliggende grønne byrommet. Lindealléen på Johan Nygårdsvolds plass foran Høyblokk er fredet. I nytt regjeringskvartal planlegges det å utvide parkarealet.

ANALYSE

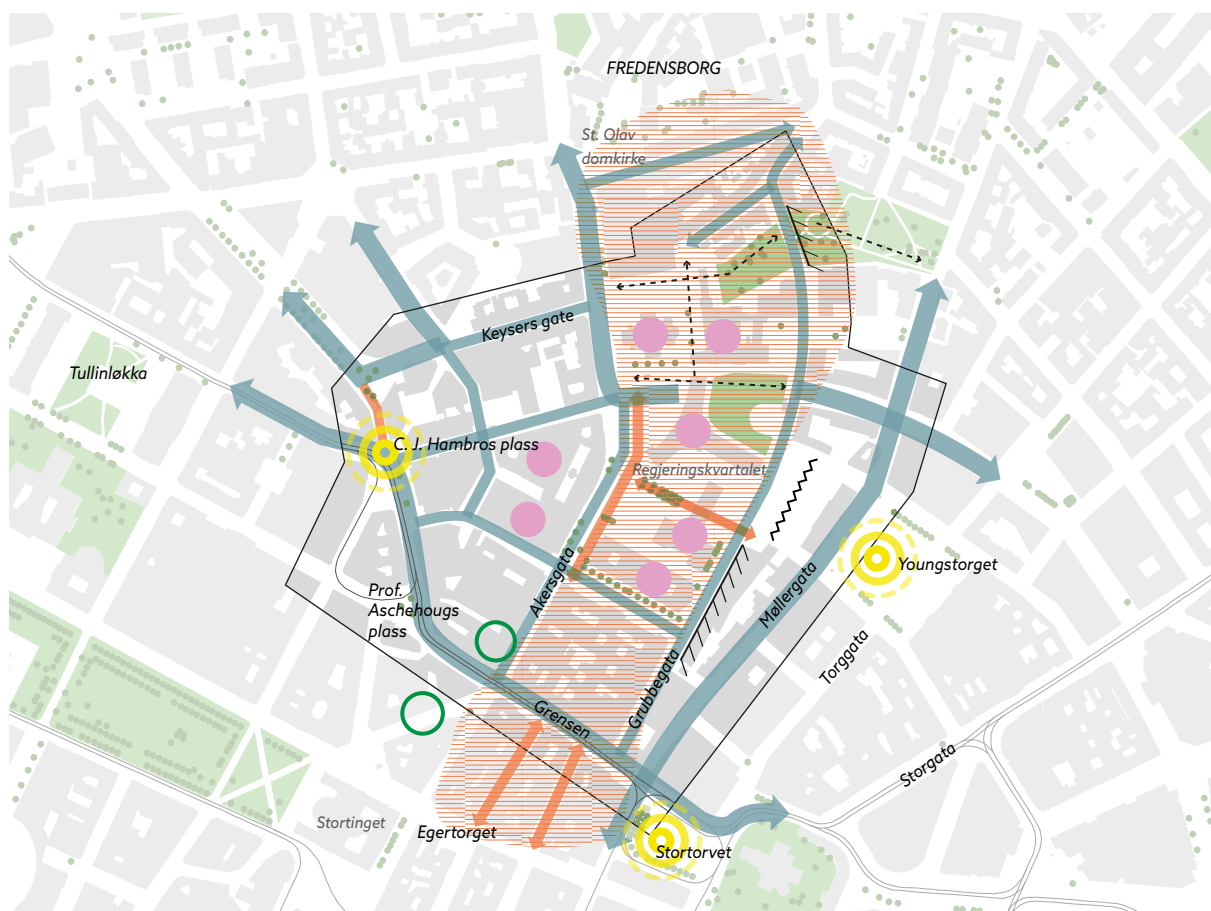
Akersryggen er en definerende landskapsform i sentrum. Høyden er bebygget med en rekke monumentale og symbolsk viktige bygg. Områdene øst og vest har ulik karakter med Tinghuset i vest og Youngstorget i øst.

Styrker

- Hammersborg har en sentral plassering i sentrum, mellom Youngstorget og C. J. Hambros plass
- Det er parkkvaliteter fra Kristparken i nordøst, over høyden ved Deichmanske bibliotek ned til Akersgata i vest

Svakheter

- Kontor- og regjeringsfunksjoner kan føre til et ensformig byliv med lite aktivitet på kveldstid
- Gatene i kvartalene øst for regjeringskvartalet er preget av kjørearealer og parkering, noe som gir lite rom for opphold



ANALYSEKART - HAMMERSBORG

- ➡ Bil- og kollektivdominerte gater
- ➡ Fotgjenger- og sykkeldominerte gater
- ← - - ➡ Underbrukte/fraværende forbindelser
- ☉ Målpunkt

- ~~~~~ Mental barriere
- ===== Fysisk barriere
- ▨ Byområde med potensial
- Kollektivstoppested
- Viktige institusjoner

Potensiale

- Området grenser mot viktige gater, bl.a Møllergata. Det er potensial for å utvikle bedre forbindelser og mer handelsvirksomhet
- Videreføre parksekvensen fra Akersryggen

STRATEGIER

Å styrke forbindelser fra øst og vest inn i området er sentralt. Det vil bli viktig å etablere sekvenser av varierte byrom med ulike bylivskvaliteter langs Akersryggen fra gravlunden i nord ned mot Høyesterettsplass i sør, og trekke grønndraget fra nord inn i sentrum.

6.1 Etablere byromssekvenser gjennom Regjeringskvartalet

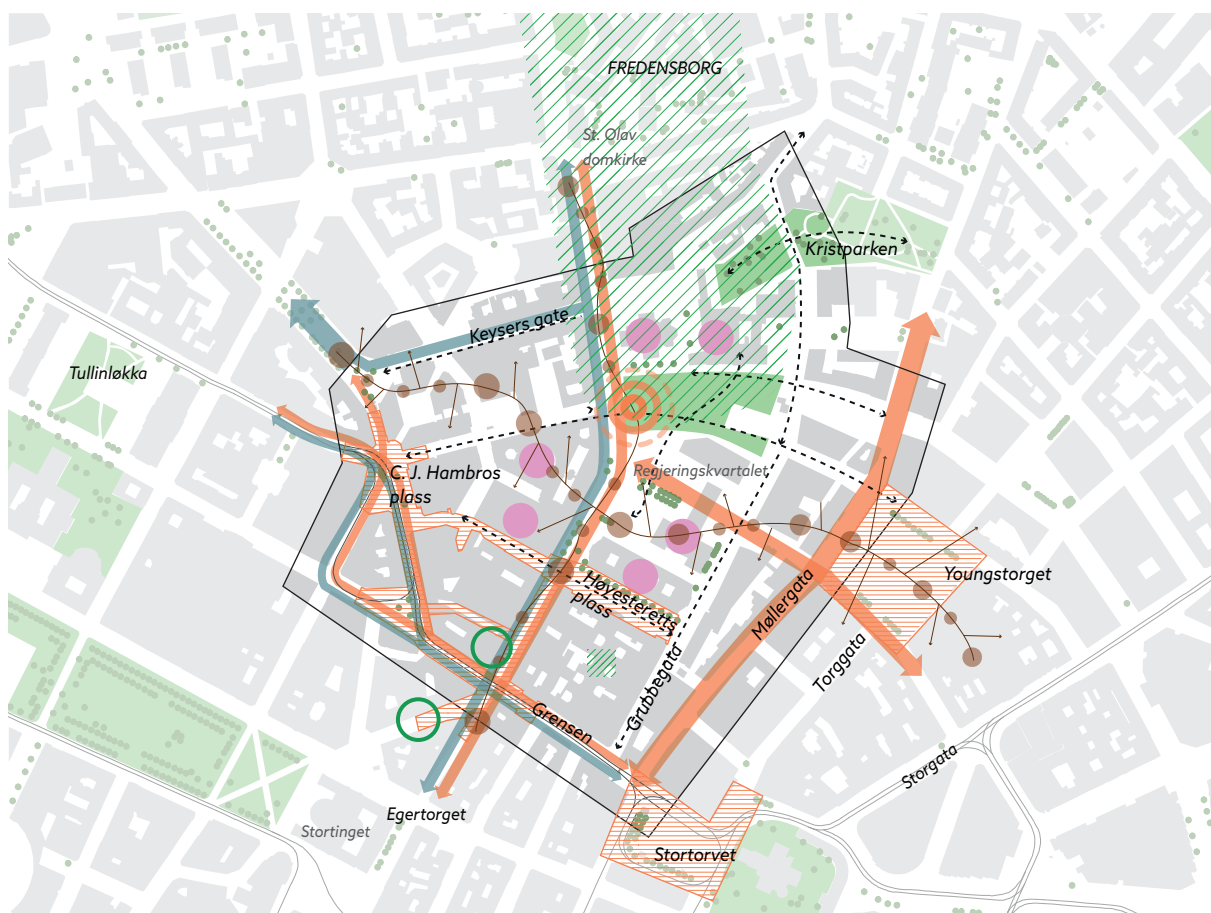
Sikre at Regjeringskvartalet blir et integrert byutviklingsprosjekt og ikke et område løsrevet fra sentrum forøvrig. Styrke tverrpassasjer for myke trafikanter gjennom Regjeringskvartalet. Hovedsekvenser er Regjeringskvartalet til Youngstorget, Regjeringskvartalet til Stortinget, og Torggata - Youngstorget - Stortorget.



6.2 Tilrettelegge for opphold i Grensen og tilgrensende byrom og sidegater

Grensen har store folkestrømmer, men få steder for opphold og hvile. Behovet for opphold må balanseres mot hensynet til framkommelighet.





STRATEGIKART - HAMMERSBORG

- Bil- og kollektivdominerte gater
- Fotgjenger- og sykkeldominerte gater
- Prioriterte forbindelser
- Sekvens med potensielle byrom

- Målpunkt
- Prioriterte byrom
- Kollektivstoppested
- Viktige institusjoner
- Sone for grønne forbindelser og biologisk mangfold

6.3 Tilrettelegge for småskala næring
Nabolagskarakteren og næringsstrukturen fra Fredensborg til andre områder på Hammarborg, som Grubbegata og kvartalets østre områder, bør utvides. Det må særlig stimuleres til nissevirksomheter i et bånd som strekker seg fra Tullinløkka til Torggata, via Hammersborg.



6.4 Stimulere til samspill mellom kontorvirksomhet og byen forøvrig
Utvikle formelle og uformelle arenaer der folk møtes og tilrettelegge for ulike handels- og kulturkonsepter i tilknytning til dette. Fremme delingsfunksjoner i førsteetasjer.



6.5 Fremme midlertidige bylivstiltak under bygging av nytt Regjeringskvartal
Regjeringskvartalet er under planlegging. Bylivet kan økes ved bevisst bruk av midlertidige prosjekter i anleggsperioden.



6.6 Styrke Akersryggen som grønn bylivsakse

Videreutvikle de grønne elementene og fremme en parkmessig forbindelse Stortinget-St.Hanshaugen.



HAMMERSBORG



PÅGÅENDE ARBEID OG PLANER FOR OMRÅDET

Reguleringsplan for nytt Regjeringskvartal ble vedtatt februar 2017. Samtidig ble det satt i gang arbeid med en plan- og designkonkurranse. Resultatet av konkurransen ble klart i juni 2017. Etter arbeid med skisse- og forprosjekt blir det i 2019 trolig Stortingsbehandling om byggestart og kostnadsramme. Dette kan gi byggestart i 2020. Innflytting i nytt Regjeringskvartal er forventet fra 2023 til 2027.

Området vil være preget av byggeaktivitet i lang tid framover, og mange av tiltakene er avhengig av initiativ fra Statsbygg.

I **sykkelsatsningen** til Oslo kommune er det planlagt etablert åtte byruter for sykkel, hvor rute 1 er lagt til Maridalsveien.

Opprustning av Kristian Augusts gate, C.J. Hambros plass og Professor Aschehougs plass. For å tilby et godt trikketilbud skal Oslo kommune gradvis fornye trikkeparken fra 2020. Dette medfører at hele infrastrukturen ved Tinghuset–Tullins gate skal rustes opp. En stor del av opprustningen foregår også under gatenivå. Det skal etableres nytt overvannshåndteringssystem og gamle vann- og avløpsledninger skal skiftes. Som del av prosjektet skal C. J. Hambros og Professor Aschehougs plass rustes opp. Det er forventet at prosjektet skal ferdigstilles våren 2019.

PRIORITERTE TILTAK

Tidsrom 2018 - 2023



STRATEGI	TILTAK	BEGRUNNELSE <i>Hvorfor tiltaket er viktig for økt byliv</i>	AKTØRER OG SAMARBEIDSPARTNERE
6.2 Tilrettelegge for opphold i Grenden og tilgrensende byrom og sidegater	6.2.1 Sikre gode oppholdsmuligheter langs Grenden. Inngå et samarbeid for å sikre bylivskvaliteter i Grubbegata og Akersgata ved utvikling av det nye Regjeringskvartalet.	Etablerer et «pusterom» med opphold langs Grenden, en gate med mange fotgjengere.	Bymiljøetaten Plan- og bygningsetaten Statsbygg Sporveien Oslo AS
6.6 Styrke Akersryggen som grønn bylivsakse	6.6.1 Sikre at grønne kvaliteter innarbeides i pågående planer for Akersgata	Øke trivsel og styrke den grønne korridoren og landskapsdraget fra Akersryggen til Festningen. Tiltaket avhenger av prosessen med Regjeringskvartalet	Plan- og bygningsetaten Bymiljøetaten Statsbygg Stortinget

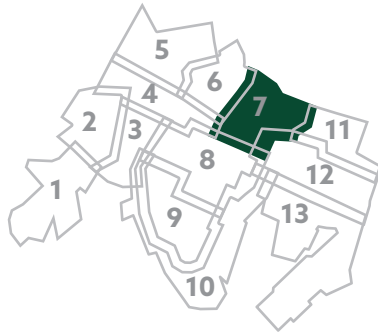
ANDRE ANBEFALTE TILTAK

Tidsrom 2018 - 2027

STRATEGI	TILTAK	BEGRUNNELSE <i>Hvorfor tiltaket er viktig for økt byliv</i>	AKTØRER OG SAMARBEIDSPARTNERE
6.1 Etablere byromsekvenser gjennom Regjeringskvartalet	6.1.1 Etablere sammenhengende sykkel- og gangforbindelser tilknyttet byrom med oppholdskvaliteter mellom Youngstorget og C.J. Hambros plass.	Sikrer framkommelighet for myke trafikanter og et attraktivt byliv over Akersryggen, jf. reguleringsplanen.	Statsbygg Bymiljøetaten
6.3 Tilrettelegge for småskala næring	6.3.1 Utvikle en strategi for utadrettet virksomhet i førsteetasjene langs strekningen Tullinløkka-Torggata	Sikrer et attraktivt byliv over Akersryggen i en viktig øst-vestforbindelse	Plan- og bygningsetaten Næringsliv Gårdeiere Statsbygg Eiendoms- og byfornyelsesetaten
6.4 Stimulere til samspill mellom kontorvirksomhet og byen forøvrig	6.4.1 Utarbeide mulighetsstudie for samspill mellom kontorfunksjonene og uterommene	Bidrer til formelle og uformelle arenaer, økt trygghet, og flere steder for opphold.	Næringsliv Gårdeiere Plan- og bygningsetaten Statsbygg
6.5 Fremme midlertidige bylivstiltak under bygging av nytt Regjeringskvartal	6.5.1 Etablere en informasjonstavle om veifinning under byggeperioden	Fremmer byliv og framkommelighet under byggeperioden.	Statsbygg Oslo kommune
	6.5.2 Initiere pop-up-butikker, midlertidige kunstinstallasjoner mm.	Fremmer byliv under byggeperioden.	Statsbygg Oslo kommune Næringsliv

Prioriterte tiltak er de tiltakene Oslo kommune vil prioritere først i delområdet. Andre anbefalte tiltak er tiltak som vurderes som viktige for bylivet, men som har en annen gjennomføringshorisont og/eller er avhengig av andre bylivsaktører. Tiltakene er på ulikt stadium, der enkelte av tiltakene kan gjennomføres som beskrevet, mens de fleste tiltakene vil kreve utrednings- eller planleggingsarbeid før de kan gjennomføres.

Aktører under kolonnen "Aktører og samarbeidsaktører" som er oppført med uthevet skrift vil avhenig av tiltaket enten ta initiativ til, eller gjennomføre tiltaket. Andre viktige samarbeidsaktører er oppført under.



DELOMRÅDE 7

YOUNGSTORGET/STORGATA

Strategisk retning: Mangfoldige torg, kulturhub og et nettverk av forbindelser

Storgata er en av Oslo eldste gater med handel og folkeliv fra 1700-tallet og fram til idag. Sammen med Møllergata og Torggata er dette viktige ferdselsårer som binder sammen byen fra nord til syd. Torggata knytter til seg Youngstorget og Stortorvet, to sentrale og viktige plasser med ulike funksjon. Området har et variert byliv, og en god blanding av funksjoner; handel, kultur, servering, kontorer og noen boliger.



BESKRIVELSE

Bylivsundersøkelsen

Området ligger i stor grad innenfor den aktive bylivssonen. Det er et godt handels- og servicetilbud i området, også med flere store kjøpesentra. Kveldsaktivitetene er mange, spesielt rundt Youngstorget, i Torggata og i Folketeaterpassasjen. Fasadene er stort sett aktive, med unntak av kvartalene mot Ring 1 og stedvis i Møllergata. Store nivåforskjeller ved Ring 1 gjør det vanskelig å bevege seg som fotgjenger og syklist i området, og dette preger også bylivet. Youngstorget er et byrom av høy kvalitet og et av de mer multifunksjonelle byrommene som er undersøkt i Bylivsundersøkelsen. Her er det både kulturelle og kommersielle aktiviteter, gratis sitteplasser og serveringssteder. Youngstorget er også et av få torg i Oslo sentrum som fortsatt har noe tradisjonell torghandel.

Bylivsfaktorer

Byøkonomi, folk



I dag domineres området av småskala virksomhet, med stadig økende aktivitet på gateplan. Det er stor kontrast mellom gatene i aktivitet hvor Torggata har blitt en ny ”gågate” med stadig flere merkevarerbutikker, mens Youngstorget utgjør Oslo sentrums viktigste arena for både organiserte evenementer/messer, småskala marked og demonstrasjoner.

Folk, mobilitet



Området har en viktig funksjon som bindeledd til den bakenforliggende byen, med viktige passasjer som Møllergata, Torggata og Storgata. Generelt er det mye ferdsel til fots, per sykkel og med kollektivtransport. Området er noe delt hvor arealene i nord har høyere grad av aktivitet, bruk og opphold, mens områdene i sør og rundt Storgata i større grad preges av gjennomfart. Storgata er Oslos viktigste kollektivgate.



- 1 Blomsterhandelen på Stortorvet
- 2 Karl Johans gate
- 3 Benkene på Youngstorget er flyttbare og her er de flyttet etter solforholdene
- 4 Torghandel på Youngstorget

Arkitektur, natur



Området preges av Youngstorget som et viktig byrom med kapasitet til alt fra politiske ytringer, til salg og som møtested mellom øst og vest. Forøvrig karakteriseres Youngstorget av en variert kvartalsbebyggelse med noen markante fasader. Kirkeristen er et rolig og tilbaketrukket byrom i kontrast til de hektiske omkringliggende områdene. Det er generelt lite innslag av vegetasjon i området, men det er forbindelser til grøntområder som Vaterlandsparken og Akerselva via Brugata.

ANALYSE

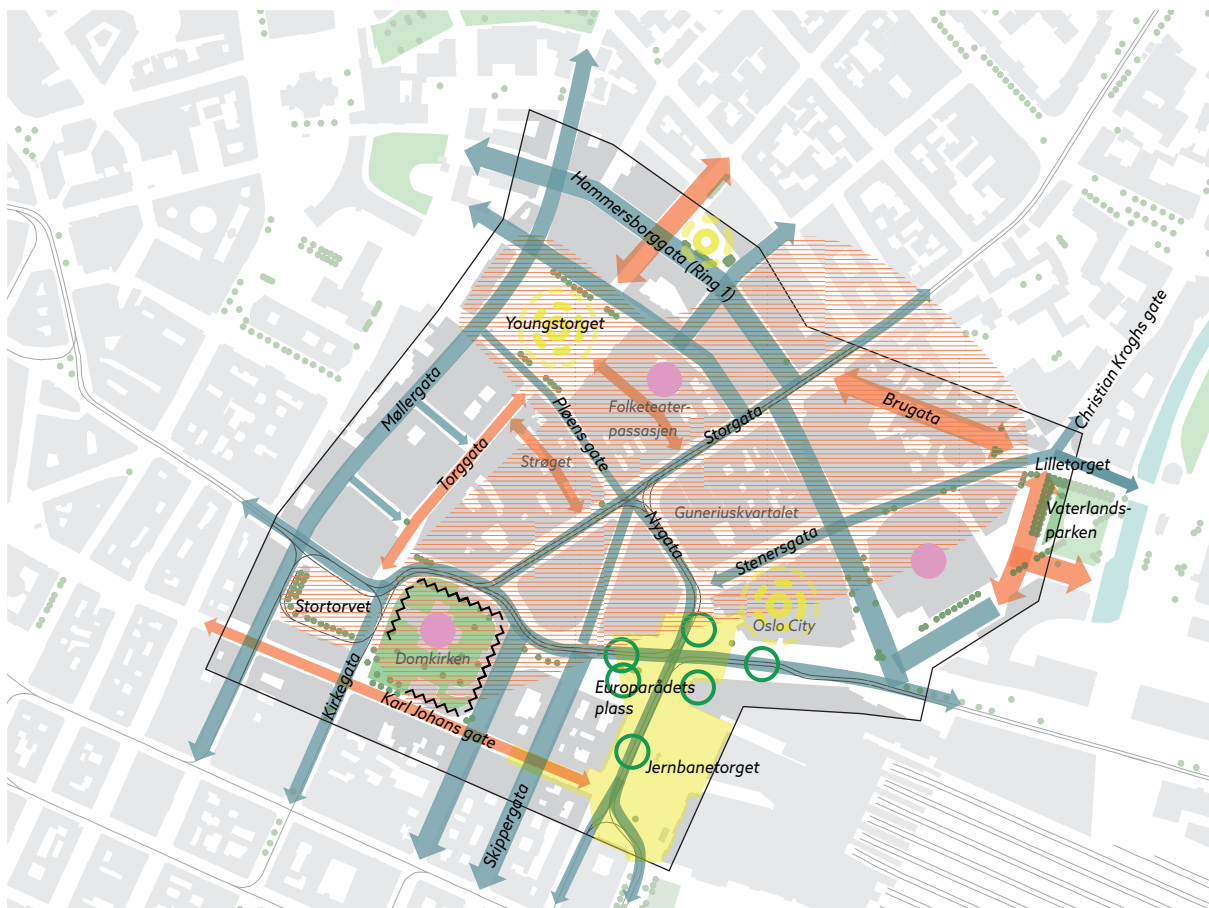
Området er i endring, særlig med hensyn til byøkonomi, bevegelse og bruk. Storgata er under utvikling, noe som vil påvirke området. Youngstorget/Stortorvet er i dag inndelt i en aktiv bylivssone i nord og en transittsone i sør. Møllergata, Torggata og Storgata er viktige forbindelser, men har et uforløst potensiale når det gjelder tverrforbindelser. Storgata er en viktig kollektivgate. Området lider under manglende interne koblinger. Videre er Domkirkeplassen dårlig koblet til Kirkeristen til tross for at de ligger ovenfor hverandre, og rotunden rundt Domkirken er bortgjemt for publikum og har behov for mer aktivitet.

Styrker

- Området preges av utadrettet virksomhet og stor andel av nisjebutikker. Torggata vokser fram som en av sentrums viktigste handelsarter
- Youngstorgets balansegang mellom et salgstorg og et torg for politiske ytringer og større arrangementer er særegen i byen

Svakheter

- Områdene og plassene mot Oslo City og Oslo Spektrum preges av gjennomfart og ustrukturerte områder som ikke inviterer til opphold til tross for mye kommersiell aktivitet
- Bevegelsesmønsteret er preget av gjennomfart. Dette skaper instrumentell bruk av byrommene som gir lite rom for interaksjon mellom ulike typer brukere langs de ulike aksene



ANALYSEKART - YOUNGSTORGET/STORGATA

- Bil- og kollektivdominerte gater
- Fotgjenger- og sykkeldominerte gater
- Målpunkt
- Byrom med høy aktivitet

- Byområde med potensial
- Mental barriere
- Kollektivstoppested
- Viktige institusjoner

Potensial

- Det er vesentlig potensiale med hensyn til å skape synergier mellom Møllergata, Torggata og Storgata. Ved styrke forbindelser mellom gatene kan de i større grad utfylle hverandre.
- Gatene fungerer i dag bedre enn byrommene, og et vesentlig potensial ligger i at byrommene utvides til å omfatte flere kvartaler, ikke kun plassene.

STRATEGIER

Delområdet preges av tre hovedårer med ulikt tempo: Møllergata (rask/sykkel), Torggata (sakte/fotgjengere) og Storgata (kollektiv). For å oppnå bedre synergieffekter mellom disse bør et fokus rettes mot å koble området sammen gjennom tverrforbindelser i mindre skala, med utgangspunkt i de store byrommene.

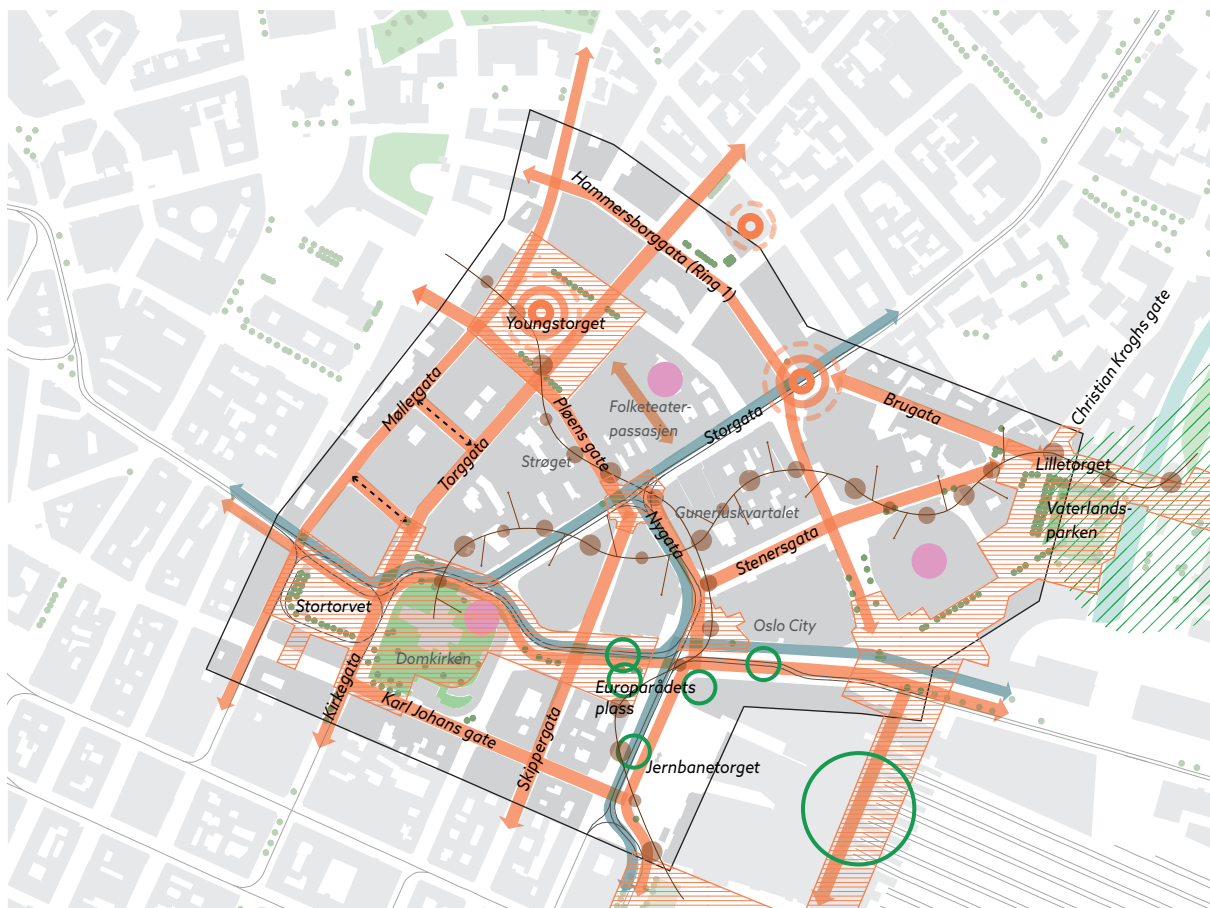
7.1 Styrke bylivet på Youngstorget

Youngstorget har et potensial for å gi mer rom for kunst- og kulturaktivitet, handel, servering med mer. Med utgangspunkt i torgets vegger bør førsteetasjene og gatene rundt integreres med torget. Torget skal samtidig fortsatt være en viktig arena for aktiviteter, midlertidige tiltak og testbeds.



7.2 Bedre tilgjengelighet og fremkommelighet i de viktige forbindelsesgatene

Fremme Møllergata, Torggata og Storgata som viktige forbindelser mellom sentrum og byen bak. Førsteetasjer må aktiviseres og bidra til å skape mer trygghet gjennom hele året. Myke trafikanter



STRATEGIKART - YOUNGSTORGET/STORGATA

- Bil- og kollektivdominerte gater
- Fotgjenger- og sykkeldominerte gater
- Sekvens med bylivstilbud
- Målpunkt

- Prioriterte byrom
- Kollektivstoppested
- Viktige institusjoner
- Sone for biologisk mangfold

bør prioriteres i disse tre gatene, og målpunkt og plasser langs forbindelsene må styrkes.



7.3 Fremme varierte tverrforbindelser

De tre hovedforbindelsene må bindes tettere sammen med bedre koblinger seg i mellom, slik eksempelvis Folketeaterpassasjen og Strøget er gode eksempler på. En bylivssekvens bør fremmes fra Youngstorget, via Europarådets plass og Jernbanetorget, til Operaen. I denne sekvensen bør småskala virksomheter og aktive førsteetasjer prioriteres.



7.4 Dyrke fram flere grønne områder

Det er potensiale for mer grønne innslag rundt Lilletorget/Akerselva, samt gatetrær i Storgata og Christian Kroghs gate. Eksempelvis kan det etableres lommeparker, både midlertidig ved byggeprosjekter og permanent.



7.5 Styrke Stortorvet som samlet byrom

Stortorvet kan trekkes helt fram til Domkirken. Relasjonen mellom torget og fasadene må forsterkes, og torget må tilrettelegges med flere sitteplasser og mer variert bruk. Kirkeristen bør utvikles som sosial møteplass.





PÅGÅENDE ARBEID OG PLANER FOR OMRÅDET

Opprustning av Storgata omfatter opprustning av infrastrukturen i hele Storgata. I dette inngår fornying av trikkeinfrastrukturen, fortau og gate, og deler av vann- og avløpsnettet. Reguleringsplanen har vært på offentlig høring og ventes lagt frem for politisk behandling i 2017. Oppstart av anleggsarbeidet er ventet vinteren 2018, med mål om ferdigstillelse 2020.

Reguleringsplan for utbedring av holdeplasser i Gresen ved Stortorvet er under behandling. Reguleringsplan for Gresen- Stortorvet avventer imidlertid avklaringer rundt nytt Regjeringskvartalet.

Reguleringsplan for nytt Regjeringskvartal ble vedtatt februar 2017. Samtidig ble det satt i gang arbeid med en plan- og designkonkurranse. Resultatet av konkurransen ble klart i juni 2017. Etter arbeid med skisse- og forprosjekt blir det i 2019 trolig stortingsbehandling om byggestart og kostnadsramme. Dette kan gi byggestart i 2020. Innflytting i nytt Regjeringskvartal er forventet fra 2023 til 2027.

I sykkelsatsningen til Oslo kommune er det planlagt etablert åtte byruter for sykkel, hvor rute 1 er lagt til Torggata, og rute 2 er lagt til Gresen. I tillegg planlegges Møllergata som byrute for sykkel i forbindelse med bygging av nytt Regjeringskvartal.

PRIORITERTE TILTAK

Tidsrom 2018 - 2023



STRATEGI	TILTAK	BEGRUNNELSE <i>Hvorfor tiltaket er viktig for økt byliv</i>	AKTØRER OG SAMARBEIDSPARTNERE
7.1 Styrke bylivet på Youngstorget	7.1.1 Gjennomføre mulighetsstudie for framtidig bruk av Youngstorget og Basarbygningene	Samarbeidsprosjekt mellom Oslo kommune og Staten for å avklare prinsipper for bruk av torgarealet til byliv, folkemøter, arrangementer og utservering i lys av nytt Regjeringskvartal og perimetersikring.	Plan- og bygningsetaten Bymiljøetaten Statsbygg
7.5 Styrke Stortorvet og Kirkeristen som samlet byrom	7.5.1 Forbedre gangforbindelsene diagonalt over Stortorvet ved å reorganisere funksjonene på torgarealet	Dagens organisering av markedsboder på torget inviterer i liten grad til opphold og gir dårlig framkommelighet for gående. Fontene og gatetrær på nordenden av torget er skjult av torghandelen, og bør stå mer fritt på plassen.	Bymiljøetaten Næringslivet
	7.5.2 Oppgradere Domkirkeparken og åpne opp gårdsrommet mellom Domkirka og Kirkeristen mot tilstøtende gater. Vurdere innplassering av minnemerke for 22. juli i parken.	Åpner opp og knytter Domkirkeparken mot syd tilstøtende gater/torg som Karl Johans gate, Stortorget og Torggata.	Kirkelig fellesråd Bymiljøetaten Oslo bispedømmeråd Oslo biskop
	7.5.3 Revitalisere Kirkeristen som møteplass med f.eks. øvingslokaler, bokhandel og aktiviteter, suppekjøkken, marked	Etablerer en inkluderende møteplass som integrerer funksjoner i bygningene sammen med parken.	Kulturetaten Eiendoms- og byfornylsesetaten Kirkelig fellesråd Oslo bispedømmeråd Oslo biskop

ANDRE ANBEFALTE TILTAK

Tidsrom 2018 - 2027

STRATEGI	TILTAK	BEGRUNNELSE <i>Hvorfor tiltaket er viktig for økt byliv</i>	AKTØRER OG SAMARBEIDSPARTNERE
7.1 Styrke bylivet på Youngstorget	7.1.3 Pilotprosjekt informasjonstavle ved Youngstorget som kobler arrangementer og spisesteder og virksomheter rundt torget	Øker orienterbarhet og informasjon om bylivstilbud i området.	Næringsliv Kulturinstitusjoner
7.2 Bedre tilgjengelighet og framkommelighet i de viktige forbindelsesgatene	7.2.1 Oppruste Møllergata som sykkelprioritert gate og utbedre og prioritere krysset Grensen/Møllergata for fotgjengere, syklist og trikk	Bedrer infrastruktur for syklist, gående, kollektivreisende og handelsliv i forbindelse med bygging av Regjeringskvartalet.	Statsbygg Bymiljøetaten Plan- og bygningsetaten Næringslivet
7.3 Fremme varierte tverrforbindelser	7.3.1 Etablere strekningen Youngstorget-Pløens gate-Skippergata-Europarådets plass som fotgjenger- og sykkelprioritert strekning.	Bedre framkommelighet for gående og syklende, økt handel og bedre steder for opphold. Strekningen inngår i Oslo kommunes byruter for sykkel - rute 2 Smestad-Tøyen-Galgeberg.	Bymiljøetaten Næringslivet Grunneiere
7.4 Dyrke fram flere grønne områder	7.4.1 Utvikle pilotprosjekt i delområdet for vertikal beplantning slik som på vegger, pergola av trær, klatreplanter eller andre løsninger (eks. på Youngstorget, Europarådets plass, Jernbanetorget)	Legger til rette for vegetasjon i tett bebyggelse og små byrom, som igjen bidrar til økt trivsel. Dette handler om å identifisere de små mulighetene, som samlet bidrar til en grønnere helhet.	Bykuben Bymiljøetaten
	7.4.2 Etablere lommeparker med lokal overvannshåndtering, eksempelvis i Guneriuskvartalet, krysset Storgata/Nygata/Skippergata, Stenersgate	Øker kvaliteten på oppholdssteder, og bidrar til økt trivsel. Tiltaket kan også bidra til bedre overvannshåndtering og lokal klima.	Bykuben Plan- og bygningsetaten Bymiljøetaten Vann- og avløpsetaten

Prioriterte tiltak er de tiltakene Oslo kommune vil prioritere først i delområdet. Andre anbefalte tiltak er tiltak som vurderes som viktige for bylivet, men som har en annen gjennomføringshorisont og/eller er avhengig av andre bylivsaktører. Tiltakene er på ulikt stadium, der enkelte av tiltakene kan gjennomføres som beskrevet, mens de fleste tiltakene vil kreve utrednings- eller planleggingsarbeid før de kan gjennomføres.

Aktører under kolonnen "Aktører og samarbeidsaktører" som er oppført med uthevet skrift vil avhenig av tiltaket enten ta initiativ til, eller gjennomføre tiltaket. Andre viktige samarbeidsaktører er oppført under.



DELOMRÅDE 8

KVADRATUREN

Strategisk retning: Aktive kryss og første etasjer og byliv i ulikt tempo

Kvadraturen er Christian IVs renessanseby bygget etter bybrannen i 1624. Byplanen er karakteristisk med sitt rettvinklede gatenett. Målt i byliv er Kvadraturen delt i to: et aktivt byliv i området mot Karl Johan, og en stillere sone i sør. Her er det stort potensiale til å videreutvikle bylivet, med handels-, kultur- og serveringstilbud.



BESKRIVELSE

Bylivsundersøkelsen

Bylivsundersøkelsen peker på at det er få fotgjengere i Kvadraturen til tross for områdets sentrale beliggenhet. Den sørlige delen av området faller utenfor den aktive bylivssonen med mindre publikumsrettet virksomhet i første-etasje. Karl Johans gate har åpne fasader i første etasje og er opplyst om kvelden. Store deler av regjeringsapparatet er midlertidig plassert i Kvadraturen etter terrorangrepet 22. juli 2011, og omlokaliseringen har hatt stor betydning for bylivet i de berørte gatene. Bytrær oppleves som en markant kvalitet i bymiljøet der de finnes, som for eksempel i Kirkegata. Byromskvaliteten er vurdert på Wessels plass, Christiania torv og Bankplassen. Bankplassen er bygget om, og Wessels plass er under ombygging, siden Bylivsundersøkelsen ble gjennomført.

Bylivsfaktorer

Kultur, byøkonomi, folk



Kvadraturen kjennetegnes av mange arbeidsplasser, men har lite aktivitet utenom arbeidstid. Det er store og viktige forretningskvartaler nær Karl Johans gate, men vesentlig mindre aktivitet i første etasjene lengre sør. Christiania torv er et viktig møtested med kafeer og restauranter. Det er høy tetthet av gallerier og kreative aktører i området. Sentralen utgjør et nytt kreativt kraftsenter, som kobler kunst- og kulturaktører med sosialt entreprenørskap.

Mobilitet



Kvadraturen oppleves som vanskelig å orientere seg i og er til dels uoversiktlig. "Langgatene" (øst-vest) er differensiert i trikkegate, bussgate og bil- og sykkelgate. "Stråtene" (nord-sør) er ikke differensiert på samme måte. Generelt er dette et viktig område for buss og trikk gjennom byen, hvor Prinsens gate dominerer som kollektivgate.



- 1 Kaféliv på Bankplassen ved Samtidskunstmuseet
- 2 Kongens gate i Kvadraturen er en av "strådene" nord-sør og kobler byrommene Stortorvet, Bankplassen, Festningsplassen og Vippetangen
- 3 Mange nisjebutikker holder til i Kvadraturen

Arkitektur



Kvadraturen med byplanen fra 1624 har nasjonal verdi. Området er preget av smale gatesnitt som gir begrensede sol- og lysforhold på bakkeplan. Karakteristisk for området er det likeverdige gatenettet og bygninger med høy arkitektonisk kvalitet fra fire århundrer.

Natur



Børsparken, Bankplassen og Grev Wedels plass er viktige grønne byrom, men er lokalisert i ytterkant av kvartalene i Kvadraturen. Noen av de øst-vestgående gatene har visuell kontakt med landskapsrommet. Dette gjelder særlig Prinsens gate. Rådhusgata og Kirkegata har gatetrær på deler av strekningene. Deler av Akersgata, Rådhusgata, Kirkegata og Prinsens gate er definert som "tre- og lyktegater" i Estetisk plan.

ANALYSE

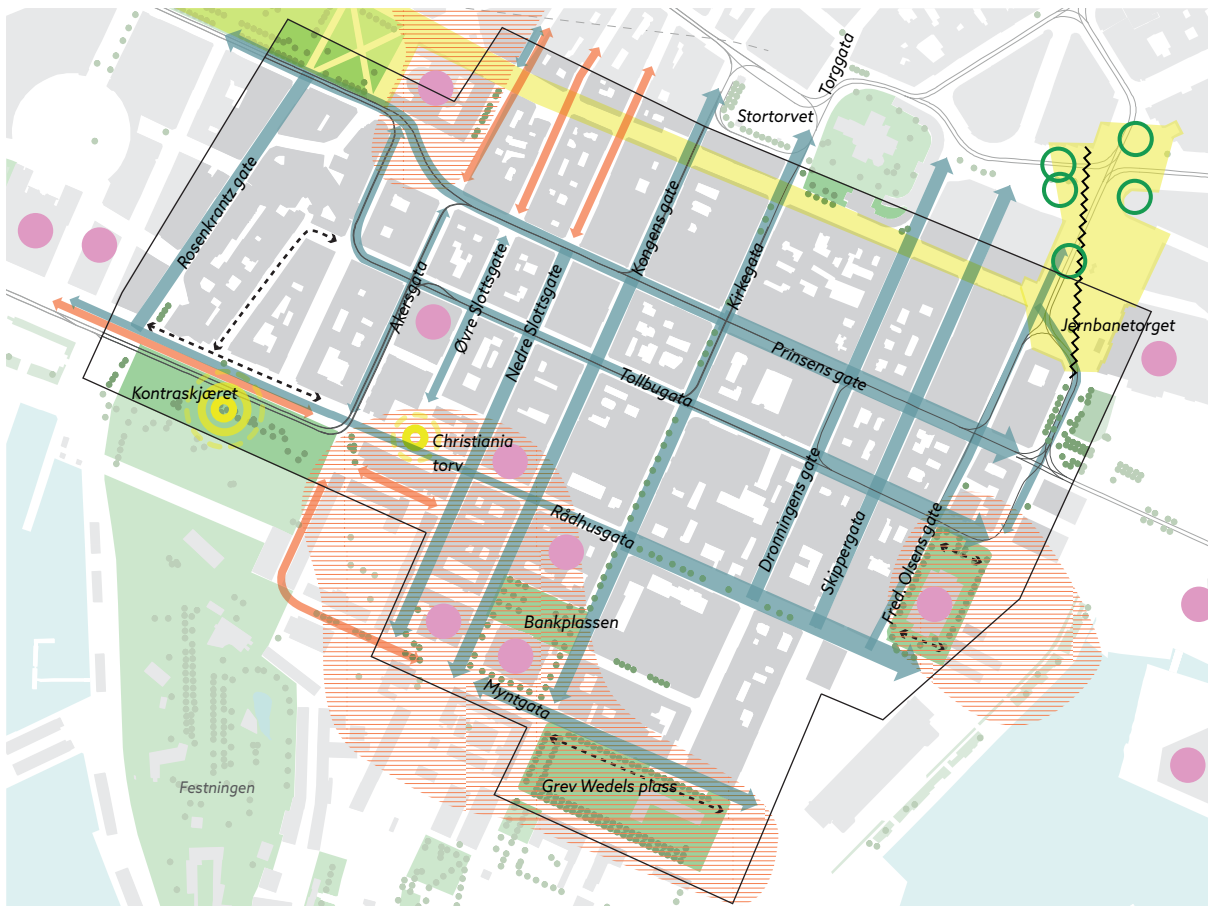
Kvadraturen representerer noe bestandig ved byen og samtidig noe skapende. De fysiske omgivelsene er strukturerende, men de siste års framvekst av et kunst- og galleriklynger i kombinasjon med konsepter som Sentralen og Posthallen, illustrerer områdets potensiale. Områdets største utfordringer er knyttet til mobilitet, orienterbarhet og opphold.

Styrker

- Byplan og gatenett fra 1624 er bevart som historiefortellende spor
- Kvadraturen gir en historisk referanse som styrker forståelsen av Oslos framvekst som hovedstad
- Mange bygg er av høy arkitektonisk verdi
- Christiania torv har et aktivt byliv hele døgnet
- Kvadraturen rommer flere kunst- og galleriklynger

Svakheter

- Mangel på målpunkt gjør det vanskelig å orientere seg
- Det er få folkestrømmer i sør
- Gatene i Kvadraturen er hovedsakelig monofunksjonelt utnyttet med bil- og kollektivtrafikk
- Området oppleves av mange som utrygt, grunnet dårlig belysning og lite sosial kontroll
- Kvadraturen er preget av tett og kompakt bebyggelse, og det er få etablerte byrom



ANALYSEKART - KVADRATUREN

- Bil- og kollektivdominerte gater
- Fotgjenger- og sykkeldominerte gater
- Underbrukte/fraværende traséer
- Offentlige møtepunkter/magneter
- Byrom med høy aktivitet

- Byrom med potensial
- Mental barriere
- Kollektivstoppested
- Viktige institusjoner

Potensial

- Stort antall kvadratmeter bygningsmasse.
- Bakgårdene og innsiden av kvartalene er i dag lite utnyttet.
- Innehar en struktur som er unik i sentrum og som gir grunnlag for å videreutvikle og styrke områdeidentiteten.

STRATEGIER

Kvadraturen defineres i stor grad av sin gatestruktur og de viktigste bylivstiltakene er knyttet til bruken av bygulvet. I tillegg er det behov for å skape nye målpunkter.

8.1 Styrke forbindelsen Youngstorget/ Stortorvet-Festningen/Vippetangen, i to parallelle løp med to ulike karakterer
I forlengelsen av Møllergata og Torggata bør

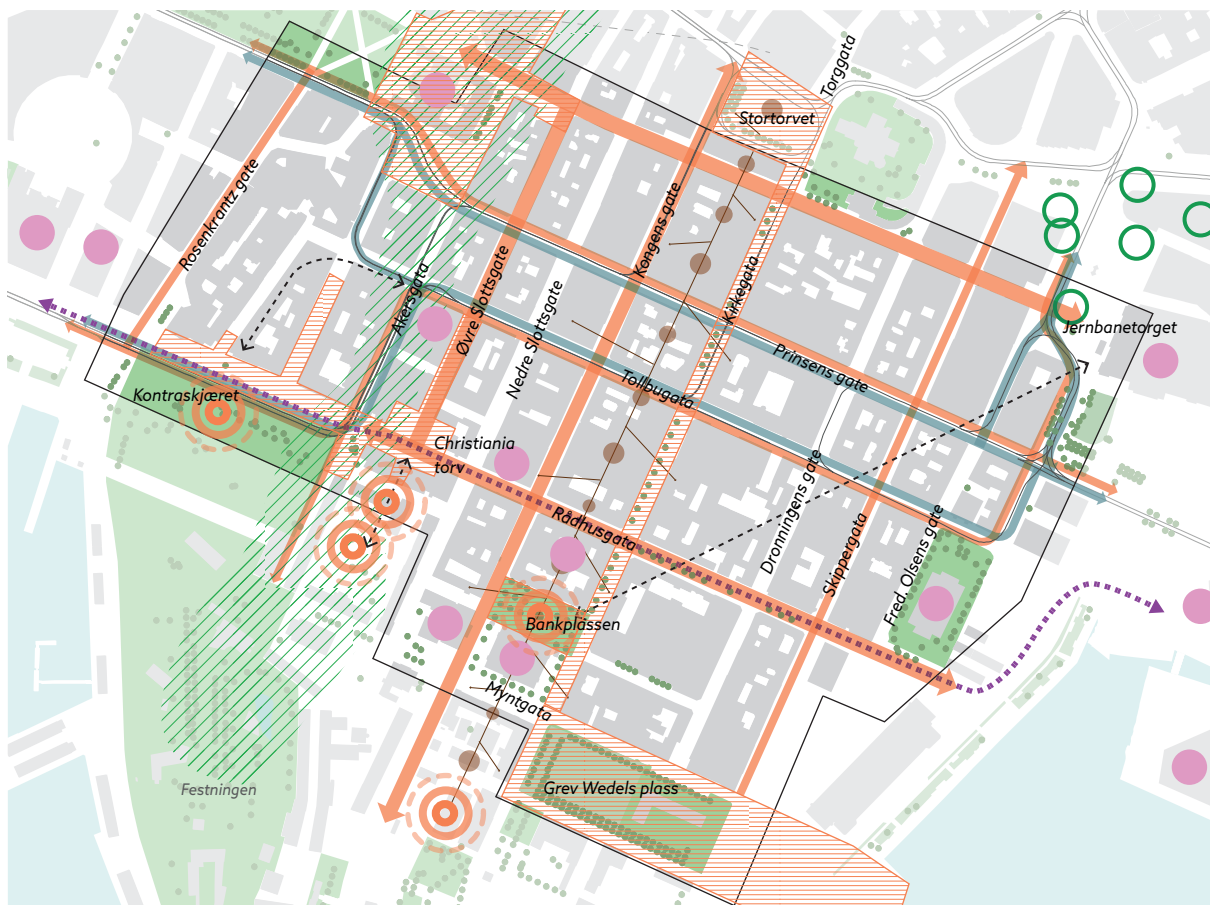
Kongens gate og Kirkegata videreføre en parallell forbindelse med en rask og en sakte gate. Utvikle Kirkegata til en fotgjengergate hvor strekningen fra Stortorvet til Grev Wedels plass utvikles som en oppholdsgate med flere sitteplasser, tydelige relasjoner mellom bygninger og på tvers av gata, og med en felles identitet innen handels- og næringssegmentet. Utvikle Kongens gate, fra Stortorvet mot Vippetangen, som en sykkelforbindelse.



8.2 Styrke Akersryggen som kobling

Koble Christiania torv til eksisterende gågate i Øvre Slottsgate og videre forbinde Akersgata til Akersryggen som en grønn fotgjengergateforbindelse.





STRATEGIKART - KVADRATUREN

- Bil- og kollektivdominerte gater
- Fotgjenger- og sykkeldominerte gater
- Prioriterte forbindelser
- Sekvens med bylivstilbud
- Målpunkt

- Prioriterte byrom
- Kollektivstoppested
- Viktige institusjoner
- Oslo kunstløype
- Sone for biologisk mangfold

8.3 Gjøre innsiden av kvartalene mer tilgjengelige og styrke diagonalene
Gi flere romlige kvaliteter og opplevelser ved å fremme tiltak som inviterer publikum inn i kvartalenes gårdsrom. Styrke veivisningen og et nettverk av møteplasser i diagonalen Bankplassen - Jernbanetorget. I kombinasjon med tiltak i Kirkegata vil dette kunne øke flyten og opplevelsen av å ferdes gjennom området.



8.4 Styrke kunstformidlingen i Kvadraturen

Bidra til å synliggjøre institusjoner og visningssteder for kunst i Kvadraturen.



8.5 Prioritere aktive kryss og forbindelser

Utvikle gatekryssene som bymessig etablerte plassrom med flere gratis sitteplasser eller opphevede "myldre kryss" som gir fotgjengerne anledning til å krysse også diagonalt. Styrke Kirkegata som strøgsgate og Rådhusgata, Akersgata og Prinsens gate som tregater i tråd med Estetisk plan.



8.6 Fremme aktive førsteetasjer

Stimulere til økt aktivitet på bakkeplan og handel av utadrettet karakter.



KVADRATUREN



PÅGÅENDE ARBEID OG PLANER FOR OMRÅDET

Pilotområder for økt byliv. Sommeren 2017 startet opparbeiding av tiltak for å fremme bylivet i ulike gater i Oslo sentrum, knyttet til seks pilotområder. Øvre Slotts gate er ett av områdene.

Myntgata 2. Oslo kommune har kjøpt kvartalet Myntgata 2. Foreløpig er det ikke avklart slags aktivitet som vil komme i bygningene, men det er et ønske om å fylle kvartalet med funksjoner som bidrar til økt byliv.

I sykkelsatsningen til Oslo kommune er det planlagt etablert åtte byruter for sykkel, to av disse rutene går gjennom Kvadraturen. Rute 1 Torshov-Vippetangen er lagt i Kongens gate og Kirkegata. Rute 2 Smestad-Tøyen-Galgeberg er lagt i Rådhusgata og Skippergata.

PRIORITERTE TILTAK

Tidsrom 2018 - 2023

0 5 10

STRATEGI	TILTAK	BEGRUNNELSE <i>Hvorfor tiltaket er viktig for økt byliv</i>	AKTØRER OG SAMARBEIDSPARTNERE
8.1 Styrke forbindelsen Youngstorget/Stortorvet-Festningen/Vippetangen, i to parallelle gateløp med to ulike karakterer	8.1.1 Utvikle Kirkegata som fotgjengerprioritert og grønn strøkgate med handel og steder for opphold	Tiltaket er forankret i eksisterende planer og er også trukket fram i Bylivsundersøkelsen 2014 som et viktig grep for å øke bylivet i Kvadraturen.	Bymiljøetaten Plan- og bygningsetaten Næringslivet
	8.1.2 Tilrettelegge Kongens gate som sykkelprioritert gate med bedre infrastruktur for syklist	Opparbeides midlertidig i 2017, men målet er å få til en mer permanent løsning på sikt.	Bymiljøetaten Plan- og bygningsetaten
8.2 Styrke Akersryggen som kobling ned til festningen	8.2.1 Tilrettelegge Øvre Slottsgate mellom Prinsens gate og Christiania torv for opphold og bylivsaktiviteter med fokus på barn	Knytter Christiania torv og Kvadraturen til det øvrige gågatenettet rundt Karl Johans gate, og å etablere flere steder for barn i byen.	Bymiljøetaten Kulturetaten Næringslivet Kulturinstitusjoner
8.4 Styrke kunstformidlingen i Kvadraturen	8.4.1 Etablere en felles formidlingsplattform for kunst i kvadraturen	Videreutvikler Kvadraturen som visningssted for kunst.	Kulturetaten Oslo kunstsloype Kunst i Kvadraturen Visit Oslo U.F.O Bymiljøetaten Kvadraturforeningen

ANDRE ANBEFALTE TILTAK

Tidsrom 2018 - 2027

STRATEGI	TILTAK	BEGRUNNELSE <i>Hvorfor tiltaket er viktig for økt byliv</i>	AKTØRER OG SAMARBEIDSPARTNERE
8.2 Styrke Akersryggen som kobling ned til festningen	8.2.2 Utvikle Akersgata som lyktgate med utbedret belysning iht. Estetisk plan	Styrker lesbarheten av Akersryggen, gir gata en styrket identitet og øker orienterbarheten.	Bymiljøetaten
8.3 Gjøre innsiden av kvartalene mer tilgjengelige og styrke diagonalene	8.3.1 Utarbeide en gårdsromsplan for Kvadraturen i samarbeid med gårdeiere om bruk av gårdsrom, snarveier og passasjer	Fører til økt byliv inne i kvartalene, skaper snarveier, økt handels- og servicetilbud. Kan gi attraktive og klimabeskyttede forbindelser med høy komfort gjennom kvartalene i Kvadraturen	Plan- og bygningsetaten Kvadraturforeningen Næringsliv
8.5 Prioritere aktive kryss og forbindelser	8.5.1 Utvikle møtesteder i kryss, og skape tydeligere byrom ved å åpne hjørnebyggene med dører og publikumsrettet virksomhet mot gatekryssene. Aktuelle kryss utvikles med beplantning, sittemuligheter etc.	Prioritering av å åpne hjørnebygg med innganger og publikumsrettet virksomhet, samt invitere til opphold i byrommet med sittemuligheter og beplantning der dette er mulig vil tydeliggjøre kryssene i Kvadraturen som byrom og møtesteder.	Bymiljøetaten Plan- og bygningsetaten Kulturetaten Byantikvaren Private aktører
	8.5.2 Bevare og videreutvikle trebeplantning i Kirkegata og Rådhusgata, jf. Estetisk plan	Styrker innslaget av grønt i kvadraturen og øker orienterbarheten i området	Bymiljøetaten Plan- og bygningsetaten Byantikvaren
8.6 Fremme aktive førsteetasjer og gaterom	8.6.1 Utvikle pilot for utforming av uformell møteplass for kultur- og uteliv ved Cinemateket i Dronningens gate	Vil synliggjøre kulturaktiviteter i gatebildet, og bidra til økt samspill mellom ute og inne.	Bymiljøetaten Kulturetaten Plan- og bygningsetaten Cinemateket

Prioriterte tiltak er de tiltakene Oslo kommune vil prioritere først i delområdet. Andre anbefalte tiltak er tiltak som vurderes som viktige for bylivet, men som har en annen gjennomføringshorisont og/eller er avhengig av andre bylivsaktører. Tiltakene er på ulikt stadium, der enkelte av tiltakene kan gjennomføres som beskrevet, mens de fleste tiltakene vil kreve utrednings- eller planleggingsarbeid før de kan gjennomføres.

Aktører under kolonnen "Aktører og samarbeidsaktører" som er oppført med uthevet skrift vil avhenig av tiltaket enten ta initiativ til, eller gjennomføre tiltaket. Andre viktige samarbeidsaktører er oppført under.



DELOMRÅDE 9

FESTNINGEN

Strategisk retning: Historiefortelling, familietilbud og naturkvaliteter

Akershus slott og festning fra middelalderen ligger markant og synlig på Akersneset. Området er fortsatt en militær festning under en kommandant og det daglige vaktholdet ivaretas av Hans Majestet Kongens Garde. Området er stort og grønt, og utgjør en unik ressurs for Oslo sentrum.



BESKRIVELSE

Bylivsundersøkelsen

I Bylivsundersøkelsen er Grev Wedels plass og Festningsplassen trukket fram som eksempler på introverte byrom som ikke er en integrert del av bybildet. Det pekes også på at det ikke er noen direkte forbindelse mellom Festningen og fjorden. Det er lite aktive fasader i første etasjene, og lite kveldsaktivitet. Festningsområdet trekkes fram som en viktig turistattraksjon, da spesielt Akershus festning og Norges Hjemmefrontmuseum. Det er ikke foretatt tellinger av fotgjengere i området.

Bylivsfaktorer

Byøkonomi, folk, kultur   

Et av byens viktigste kulturminner med betydelig kultur- og kulturhistorisk aktivitet, også knyttet til Forsvarets museer og Forsvarets musikk. Området benyttes også til Forsvarets områder. Akershus slottet er dessuten regjeringens representasjonslokale. Bruken domineres av turisme og rekreasjon. Det er liten grad av temporær aktivitet i området foruten Kontraskjæret, som ligger utenfor murene og framstår som en bypark.

Mobilitet 

Festningen ligger på en høyde omgitt av murer. Dette fører til at Festningsområdet oppleves som lite tilgjengelig for gående i hverdagen. Innenfor Festningsmurene er det bilfritt.

Arkitektur og natur  

Festningen er, både av hensyn til topografi og arkitektur, et landemerke i Oslos bybilde. Det finnes store og åpne arealer innenfor Festningsområdet som gir rom for temporære installasjoner og midlertidig bruk. Festningsområdet utgjør det største grøntområdet innenfor Ring 1.



- 1 Myntkvartalet er koblingen mellom festningsanlegget og sentrum, her fra Myntgata
- 2 Grev Wedels plass er et viktig byrom i området
- 3 Uventede møter gir også byliv, her er polititets hester, som til vanlig trener i Stallen og Ridehuset, ute og gresser samtidig som folk får hilse på

ANALYSE

Festningsområdet er et av de viktigste kulturminnene i Norge, med rammer som egner seg til kultur- og kulturhistoriske aktiviteter. Dette kommer delvis i konflikt med sikkerhetstiltakene knyttet til Forsvarets og regjeringens virksomhet og tilhold på festningen. Festningen er ikke bare et museum, men oppleves i praksis slik med tanke på publikumsfunksjoner. Området er et historisk utstillingsvindu i tilknytning til sjøen, og er også et unikt utsiktspunkt. Festningen har gode forutsetninger for å bli sentrums viktigste park. Området er rikt på kvaliteter og målpunkter, men mangler tilgjengelighet og byliv av mer uformell karakter som kan gjøre Festningen til en folkelig bypark.

Styrker

- En viktig historieformidler i sentrum
- En grønn, stille og skjermet del av byen
- Utsiktspunkt og orienteringspunkt
- Kontraskjæret er et stort og tilgjengelig grønt byrom

Svakheter

- De fysiske omgivelsene og det kulturhistoriske miljøet har et potensiale til å generere en merverdi
- Mangel på tilgjengelighet og til dels framkommelighet
- Begrenset servicetilbud utover de som er integrert i museumstilbudene

Potensial

- Vesentlig potensiale som sentrums bypark
- I kombinasjon med lavterkselaktiviteter kan de etablerte attraksjonene oppnå synergieffekter
- Eget til midlertidige aktiviteter
- Som definert og avgrenset byområde har det et særlig potensiale for barn og unge
- Festningens bortgjemte karakter og særegenhet må forstås som en unik kvalitet, men kan med fordel tilgjengeliggjøres

STRATEGIER

Et hovedfokus i dette delområdet er å oppnå mer tilgjengelighet. Festningen har en rekke kvaliteter, men det er viktig å redusere terskelen for å benytte disse.



ANALYSEKART - FESTNINGEN

- Bil- og kollektivdominerte gater
- Fotgjenger- og sykkeldominerte gater
- Underbrukte/fraværende forbindelser
- Målpunkt
- Byområder med potensial

- Mental barriere
- Fysisk barriere
- Viktige institusjoner

9.1 Fremme festningsområdet som bypark hele året

Større deler av Festningen bør tas i bruk. Kontraskjæret en inngangsport til området. Dens lukkede karakter kan også utnyttes som en kvalitet. Inngangspartiene til Festningen bør styrkes og framheves, og forbindelsene til disse fra Rådhusgata og Kongens gate bør styrkes. Dette kan blant annet skje gjennom vektlegging av handelsvirksomhet og kulturaktiviteter i de deler av gatene som ligger nærmest festningsportene.



9.2 Styrke koblingen Festningen-Havnepromenaden

Koble Festningsområdet med vannet og Havnepromenaden i sør. De to nivåene bør ha tydelige overganger som ikke bryter med kulturminnevernet, eksempelvis gjennom å supplere med trappeforbindelse fra Vippetangen. De sørøstlige delene av festningsmuren har ikke samme vernegrad som de vestlige og vil være egnede steder å koble de to nivåene sammen.





STRATEGIKART - FESTNINGEN

- Bil- og kollektivdominerte gater
- Fotgjenger- og sykkeldominerte gater
- Prioriterte forbindelser
- Sekvens med bylivstilbud

- Målpunkt
- Prioriterte byrom
- Viktige institusjoner
- Fergetrafikk

9.3 Styrke Kongens gate som en hovedgate for mange trafikanter mellom Karl Johans gate og fjorden

Tilrettelegge for syklist i Kongens gate og utvikle gateløpet gjennom området med en aktivitetssone ved Festningen. Fremme aktive førsteetapper langs gaten.



9.4 Tilrettelegge Kongens gate ved Akershus festning for arrangementer og familievennlige byromsaktiviteter

Kirkegata og Kongens gate bør ende opp i et aktivt byrom ved inngangen til festningsområdet. Målpunktet bør særlig være rettet mot barn og unge og familier, og legge til rette for helårs bruk.



9.5 Bruke historiefortellingen til å skape byliv

Anlegge en rute i festningsområdet som forteller om Oslos historie samtidig som man kan nyte utsikten over fjorden.



FESTNINGEN



Delområde 9 Festningen Historiefortelling, familietilbud og naturkvaliteter

Kongens gate

PÅGÅENDE ARBEID OG PLANER FOR OMRÅDET

Pilotområdet for økt byliv. Sommeren 2017 startet opparbeiding av tiltak for å fremme bylivet i ulike gater i Oslo sentrum, knyttet til seks pilotområder. Kongens gate sør er ett av områdene som er valgt ut.

Verneplan for Akershus festning er et overordnet premissdokument for forvaltning, drift og vedlikehold av festningen. Hensikten med å lage verneplaner er generelt å bidra til en bedre forvaltning av Forsvarets viktigste kulturmiljøer. Verneplan for Akershus festning ble nylig oppdatert.

I sykkelsatsningen til Oslo kommune er det planlagt etablert åtte byruter for sykkel, to av disse rutene går gjennom festningsområdet. Rute 1 Torshov-Vippetangen er lagt til Kongens gate.

PRIORITERTE TILTAK

Tidsrom 2018 - 2023



STRATEGI	TILTAK	BEGRUNNELSE <i>Hvorfor tiltaket er viktig for økt byliv</i>	AKTØRER OG SAMARBEIDSPARTNERE
9.3 Styrke Kongens gate som en hovedgate for myke trafikanter mellom Karl Johans gate og fjorden	9.3.1 Tilrettelegge Kongens gate mellom Myntgata og Akershusstranda for syklistene og fotgjengere	Øker antall forbindelser fra Havnepromenaden til Festningen/Kvadraturen og sentrum.	Bymiljøetaten
9.4 Tilrettelegge Kongens gate ved Akershus festning for arrangementer og familievennlige byromsaktiviteter	9.4.1 Utforske potensialet til Kongens gate sør og tilhørende områder med aktivitetssoner for barn og familier ("Verdens kuleste sted")	Utnyttede arealer med potensiale for ny og økt bruk. Det er behov for å øke attraktiviteten og tryggheten i området.	Bymiljøetaten
9.5 Bruke historiefortellingen til å skape byliv	9.5.1 Etablere historiefortellende guideprogram med gangrute i Festningsområdet med kobling til Havnepromenaden og sentrumsgatene	Styrker formidlingen av Festningens historie.	Byantikvaren Forsvarsbygg/ Festningsforvalteren Kulturetaten Stiftelsen Akershus festning for kunst og kultur (SAKK) Oslo-museene Private initiativ

ANDRE ANBEFALTE TILTAK

Tidsrom 2018 - 2027

STRATEGI	TILTAK	BEGRUNNELSE <i>Hvorfor tiltaket er viktig for økt byliv</i>	AKTØRER OG SAMARBEIDSPARTNERE
9.1 Fremme festningsområdet som bypark hele året	9.1.1 Lage arrangementer, spel, uteteater m. m. som knytter seg til festningshistorien	Utnytter Festningens uforløste potensial som arena for arrangementer og utendørs aktiviteter.	Forvarsbygg Kulturaktører
9.2 Styrke koblingen Festningen-Havnepromenaden	9.2.1 Etablere en ny gangforbindelse gjennom muren sør for Forsvarsmuseet mot Vippetangen	Øker antall forbindelser fra Havnepromenaden til Festningen/Kvadraturen og sentrum.	Forvarsbygg Plan- og bygningsetaten Byantikvaren Riksantikvaren
9.4 Tilrettelegge Kongens gate ved Akershus festning for arrangementer og familievennlige byromsaktiviteter	9.4.2 Legge til rette for publikumsrettet bruk i tidligere renseanlegg	Bygger opp under tiltak 9.4.1 med synergier mellom innendørs og utendørs bruk.	Næringsliv Ideelle organisasjoner Kulturaktører Forvarsbygg
	9.4.3 Utrede mulig bruk av Festningsplassen både sommerstid- og vinterstid	Legger til rette for aktiviteter gjennom hele året med særlig fokus på barn og unge.	Plan- og bygningsetaten Bymiljøetaten Forsvarsbygg

Prioriterte tiltak er de tiltakene Oslo kommune vil prioritere først i delområdet. Andre anbefalte tiltak er tiltak som vurderes som viktige for bylivet, men som har en annen gjennomføringshorisont og/eller er avhengig av andre bylivsaktører. Tiltakene er på ulikt stadium, der enkelte av tiltakene kan gjennomføres som beskrevet, mens de fleste tiltakene vil kreve utrednings- eller planleggingsarbeid før de kan gjennomføres.

Aktører under kolonnen "Aktører og samarbeidsaktører" som er oppført med uthevet skrift vil avhenig av tiltaket enten ta initiativ til, eller gjennomføre tiltaket. Andre viktige samarbeidsaktører er oppført under.



DELOMRÅDE 10

VIPPETANGEN

Strategisk retning: Havnekultur, landskapspunkt og møtested ved fjorden

Området nedenfor festningen har rik historie knyttet til byens havnedrift på slutten av 1800- og 1900-tallet. Vippetangen har fortsatt i dag viktige havnefunksjoner og er et havnerelatert kulturmiljø med bygninger og kaier fra ulike epoker. I senere tid har Havnepromenaden bidratt til å aktivisere området hvor blant annet nye kulturarenaer er under etablering.



BESKRIVELSE

Bylivsundersøkelsen

Dette området ligger utenfor den aktive bylivssonen. Bylivsundersøkelsen definerer området langs hele Akershuskaia via Vippetangkaia, Revierkaia og Langkaia (fra Rådhusplassen til Operaen) som et framtidig utviklingsområde. Byromskvaliteten på Vippetangkaia er vurdert som lav, men positive kvaliteter som trekkes fram er utsiktsmuligheter og skalaen på byrommet. Bebyggelsen er spredt, og handels- og servicetilbud er få. Det er ikke gjort tellinger av fotgjengere. Siden Bylivsundersøkelsen ble gjennomført, har Havnepromenaden fått en tydeligere identitet og gjort området lettere tilgjengelig.

Bylivsfaktorer

Byøkonomi, folk



Søndre Akershusstranda og Revierkaia gjør området til en viktig ankomstport for cruiseturister. Akershusstranda, Vippetangen og Langkaia er sammen en rolig strekning langs Havnepromenaden som foreløpig primært er tilrettelagt for bevegelse og opphold. Det er noe handel og servering, primært langs Søndre Akershusstranda.

Mobilitet, folk



Når cruiseskipene ligger til kai, fører det til økte folkestrømmer i området. Havnepromenaden er en viktig nyetablert forbindelse i byen. Den har en tydelig identitet gjennom områdets vestsider der den i stor grad følger vannkanten, men er mer uoversiktlig på østsiden ved Revierkaia. På Vippetangkaia er det folkeliv og aktivt fiske gjennom hele året.

Arkitektur, folk, natur



Området er viktig som en del av Havnepromenaden. Vippetangen er et område

i utvikling med fokus på myke trafikanter, opphold og rekreasjon/aktiviteter. Området har flere verneverdige bygninger og er det siste bevarte historiske havneområdet i Oslo. Det er flere barrierer i området slik som festningsmuren, gjerder langs kaiområdene og Revierkaia. Området utenfor Fiskehallen har en storslått utsikt over fjorden og Hovedøya. Dette er et av få steder i sentrum hvor det store landskapsrommet oppleves i sin helhet. Her er det også et velfungerende internasjonalt miljø og et møtested for fritidsfiske.

ANALYSE

Områdets arkitektur og havnemiljø har en unik karakter. Det er en tydelig retning langs kaiene fra Rådhusplassen til Operaen, men området mangler tydelige og aktive tverrforbindelser til Kvadraturen. Vippetangen gir en særlig kontakt med det storslåtte fjordrommet.

Styrker

- Nærhet til fjorden og god utsikt
- Unikt historisk og aktivt havnemiljø
- Særegen arkitektur i form av havneskurene, siloen og andre byggverk relatert til havnevirksomhet

Svakheter

- Få målpunkt på Vippetangen
- Området oppleves av mange som langt fra sentrum uten kollektivforbindelser fra vest

Potensial

- Videreutvikling av havnerelatert virksomhet, næring og kultur
- Områdets nærhet til Kvadraturen og Festningen
- Vesentlig potensial som lokalitet for midlertidige aktiviteter, testbeds og popups



- 1 Kulturmiljøet på Vippetangen er tydelig relatert til havnevirksomhet. Dette gir området en særegen identitet som bør bevares i videre utvikling
- 2 Havnepromenaden langs Akershusstranda tilbyr steder både for opphold og bevegelse



ANALYSEKART - VIPPETANGEN

- Bil- og kollektivdominerte gater
- Fotgjenger- og sykkeldominerte gater
- Målpunkt
- Byområde med potensial

- Mental barriere
- Fysisk barriere
- Viktige institusjoner

STRATEGIER

Å skape bedre relasjoner mellom kaiområdene og byen bak vil være viktig, ikke bare for Vippetangen, men også for Kvadraturen og festningsområdet. Havnepromenaden bør også bli tydeligere gjennom hele området med helårs aktiviteter.

10.1 Legge tilrette for flere målpunkt

Området trenger flere attraksjoner. Vippe, Skur 40, ytterst på Vippetangen, er eksempel på et nytt tilbud. Lignende aktiviteter som bygger opp under

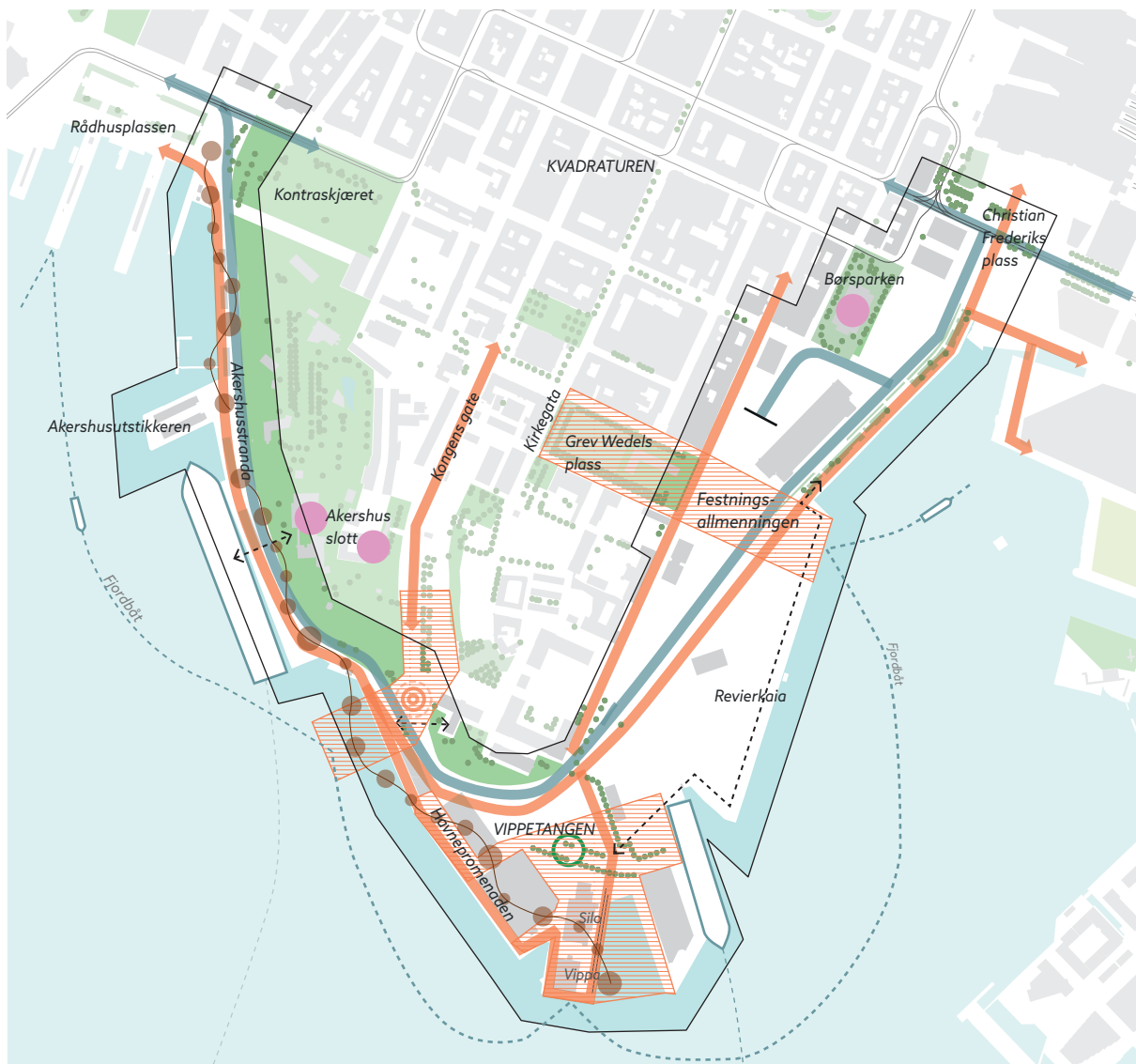
havnekultur og Oslo som fjordby bør utvikles.

Byøkonomi, kultur, folk, natur

10.2 Bedre ankomsten fra sjøen

Tilrettelegge slik at cruiseskipsturistene og ankommende med ferger lettere kan finne veien gjennom Kvadraturen og inn til byen. Kongens gate bør utvikles som en naturlig forbindelse til sentrum. Tilrettelegge for ankomst med småbåter, gjerne tilknyttet attraksjoner og serveringssteder.





STRATEGIKART - VIPPETANGEN

- Bil- og kollektivdominerte gater
- Fotgjenger- og sykkeldominerte gater
- Prioriterte forbindelser
- Sekvens med bylivstilbud

- Prioriterte byrom
- Kollektivstoppested
- Viktige institusjoner
- Fergetrafikk

10.3 Bedre tilgjengeligheten til området

Bedre ankomsten fra sentrum øst, ved å forbedre forbindelsene for myke trafikanter og utvikle gode overganger til kollektivtilbud, herunder også ny fjordtrikk.



10.4 Prioritere temporære byromstiltak

Vippetangen har et særegent potensiale for midlertidige tiltak og nye, dynamiske attraksjoner. Med Havnepromenaden som utgangspunkt bør

det tilrettelegges for innovasjon og temporære tiltak, som Salt-prosjektet er et eksempel på.



10.5 Fremme Vippetangen som landskapspunkt

Forsterke sentrums sørlige nes som landemerke. Tilgjengeliggjøre silotaket, som er et unikt utsiktspunkt i byen.



VIPPETANGEN



PÅGÅENDE ARBEID OG PLANER FOR OMRÅDET

Prinsipp- og strategiplan for Havnepromenaden er forankret i Fjordbyplanen fra 2008, og ble vedtatt av bystyret i 2017. Planen skal fungere som en samarbeidsplattform mellom private og offentlige aktører, samt legge føringer for det videre arbeidet med Havnepromenaden i årene som kommer. Promenaden, med tilliggende parker og byrom, knytter byen til fjorden og skal være åpen og tilgjengelig for alle. Det er etablert tverretattlig samarbeid bestående av Oslo Havn KF, Bymiljøetaten, Kulturetaten, Eiendoms- og byfornylsesetaten og Plan- og bygningsetaten som følger opp arbeidet med Havnepromenaden.

Arbeidet med tiltak langs Havnepromenaden startet før arbeidet med handlingsprogrammet, og gjennomføring av tiltak på Vippetangen vil følge prosesser som allerede er igangsatt. De prioriterte og de anbefalte tiltakene i handlingsprogrammet synliggjør imidlertid hvilke tiltak som er viktige å gjennomføre i området med tanke på å øke

bylivet. Arbeidet med tiltak må derfor koordineres med arbeidet med Havnepromenaden. Det er etatene i den tverretattlige arbeidsgruppa vil ha ansvar for initiering og oppfølging av tiltak.

Områdeprogram for Vippetangen følger også opp Fjordbyplanen. Hensikten med områdeprogrammet er å gi føringer og retningslinjer for fysisk utvikling og gjennomføring på Vippetangen. Områdeprogrammet er et overordnet planverktøy, men er ikke bindende etter plan- og bygningsloven. Områdeprogrammet ligger til politisk behandling.

I sykkelsatsningen til Oslo kommune er det planlagt etablert åtte byruter for sykkel, to av disse rutene går gjennom Kvadraturen. Rute 5 er går over Vippetangen.

PRIORITERTE TILTAK

Tidsrom 2018 - 2023



STRATEGI	TILTAK	BEGRUNNELSE <i>Hvorfor tiltaket er viktig for økt byliv</i>	AKTØRER OG SAMARBEIDSPARTNERE
10.1 Legge tilrette for flere målpunkter	10.1.1 Etablere klimaskjermede oppholdsmuligheter langs Havnepromenaden	Øker antall lune oppholdssteder langs Havnepromenaden, hvor folk kan slå seg ned og observere bylivet langs vannet.	Oslo Havn Tverretatlig samarbeid om Havnepromenaden
	10.1.2 Etablere permanente grillmuligheter	Styrker etablert byliv ved fiskeplass langs havna.	Tverretatlig samarbeid om Havnepromenaden
	10.1.3 Utvikle sportsfiskebrygga som en tilrettelagt møteplass og kunnskapssenter for sportsfiske i Oslo, med nødvendig infrastruktur og utvalg av utstyr	Tiltaket legger til rette for etablert aktivitet langs havna.	Tverretatlig samarbeid om Havnepromenaden Fiskehallen
10.2 Bedre ankomsten fra sjøen	10.2.2 Gjennomføre utredningen Aktiv vannflate	Utredningen vil ha fokus på å foredle eller skape ny kontakt med fjorden og vannflaten, samtidig som den skal gi rom for sambruk med maritim virksomhet.	Tverretatlig samarbeid om Havnepromenaden

ANDRE ANBEFALTE TILTAK

Tidsrom 2018 - 2027

STRATEGI	TILTAK	BEGRUNNELSE <i>Hvorfor tiltaket er viktig for økt byliv</i>	AKTØRER OG SAMARBEIDSPARTNERE
10.2 Bedre ankomsten fra sjøen	10.2.1 Utrede muligheter for gjestebrygge(r) for båter. Nøyaktig plassering må utredes i samsvar med andre funksjoner (cruiseskip m.m.)	Tilby gjesteplasser for småbåter i Oslo sentrum, gjerne i tilknytning til servering og andre båtlevsfunksjoner.	Tverretatlig samarbeid om Havnepromenaden
10.3 Bedre tilgjengeligheten til området	10.3.1 Etablere stoppested for fjordbåt	Knytte Vippetangen til sentrum via fjorden, både en attraksjon og et kollektivtilbud.	Offentlig-privat partnerskap
	10.3.2 Utbedre gangforbindelse mellom Langkaia og Vippetangen	Bedre framkommelighet og orienterbarhet for gående og syklende.	Tverretatlig samarbeid om Havnepromenaden
10.4 Prioritere temporære byromstiltak	10.4.1 Plassere ut flytebrygger med ulike funksjoner for å skape tilgjengelighet til vannet og aktivisere vannflaten	Øke byliv og bedre tilgjengeligheten til fjorden. Tiltaket forbereder muligheten for permanente flytebrygger på lengre sikt.	Tverretatlig samarbeid om Havnepromenaden
10.5 Fremme Vippetangen som landskapspunkt	10.5.1 Etablere adkomst til utsiktspunkt på Siloen, benytte kunstnerisk utsmykning for å synliggjøre bygningen	Etablere flere attraksjoner og målpunkt på Vippetangen.	Tverretatlig samarbeid om Havnepromenaden

Prioriterte tiltak er de tiltakene Oslo kommune vil prioritere først i delområdet. Andre anbefalte tiltak er tiltak som vurderes som viktige for bylivet, men som har en annen gjennomføringshorisont og/eller er avhengig av andre bylivsaktører. Tiltakene er på ulikt stadium, der enkelte av tiltakene kan gjennomføres som beskrevet, mens de fleste tiltakene vil kreve utrednings- eller planleggingsarbeid før de kan gjennomføres.

Aktører under kolonnen "Aktører og samarbeidsaktører" som er oppført med uthevet skrift vil avhenig av tiltaket enten ta initiativ til, eller gjennomføre tiltaket. Andre viktige samarbeidsaktører er oppført under.

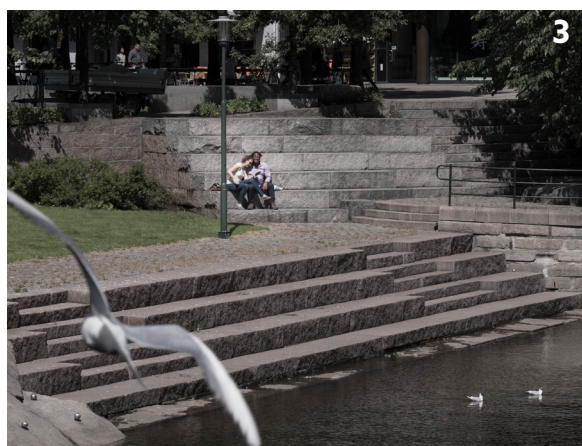


DELOMRÅDE 11

GRØNLAND/VATERLAND

Strategisk retning: Nabolagskvaliteter, attraktive forbindelser
og Akerselva som bylivsgenerator

Grønland er et byområde med sterk identitet. Området har stor kulturell variasjon og er, sammen med nabostroket Tøyen, et sentralt sted for Oslos innvandrerbefolkning. Området har et levende byliv, med variert handel og en stor andel boliger. Det er et av de tettest befolkede områdene i Norge.



BESKRIVELSE

Bylivsundersøkelsen

Grønland som område inngikk ikke som en del av studieområdet til Bylivsundersøkelsen, men Bylivsundersøkelsen har likevel med analyser av blant annet området vest for Akerselva. Grønland og Vaterland er definert som utrygge områder, basert på svar i en spørreundersøkelse. Det pekes på at Vaterlandsparken er dårlig vedlikeholdt og med mye "uønsket opphold". Denne parken bidrar til lite trygghet og komfort, men god kvalitet på nytelse og trivsel i omgivelsene. Smalgangen og strekningen Grønland/Grønlandsleiret har handel på gatenivå og også en del kveldsaktivitet.

Bylivsfaktorer

Byøkonomi, folk, kultur   
Byøkonomien på Grønland preges av detaljhandel, servering og småskalavirksomhet. Næringslivet på Grønland har et økonomisk mangfold, basert på individuelle virksomheter som tilbyr varer og tjenester andre deler av sentrum ikke har. Området har kulturelt mangfold, og er også et målpunkt for folk fra hele byen.

Mobilitet, folk



Bussterminalen i Galleri Oslo er et viktig kollektivknutepunkt. Bygningen utgjør en barriere mellom Grønland og Schweigaardsgate. Gang- og sykkelbroa Akrobaten er en viktig forbindelse mellom Grønland og Bjørvika. Grønland/Grønlandsleiret er definert som strøksgate. Den er viktig for fotgjengere, syklistene, varelevering og handel.

Arkitektur, natur



Akerselva miljøpark ender i dag på Vaterland. Under Nylandsbroa er det utflytende og dårlig vedlikeholdte byrom. Grønlandskvartalet med Smalgangen er bilfritt og har et aktivt byliv gjennom store deler av døgnet. Bygårdene, ved

Asylet, nord for Grønlands torg har en mindre skala som gir området en tydelig karakter.

ANALYSE

Området fungerer til dels som et bydelssentrum, men er også godt besøkt av folk fra hele byen på grunn av handels- og utelivstilbudet. Byrommene i området er dårlig vedlikeholdt. Området er tett befolket, med mange små leiligheter. Dette gjør at byrommene på Grønland brukes mye.

Styrker

- Mange bruker gatene og byrommene som oppholdsrom og møtested
- Inngangsport til sentrum fra Oslo øst
- Mange mennesker, både beboere og besøkere

Svakheter

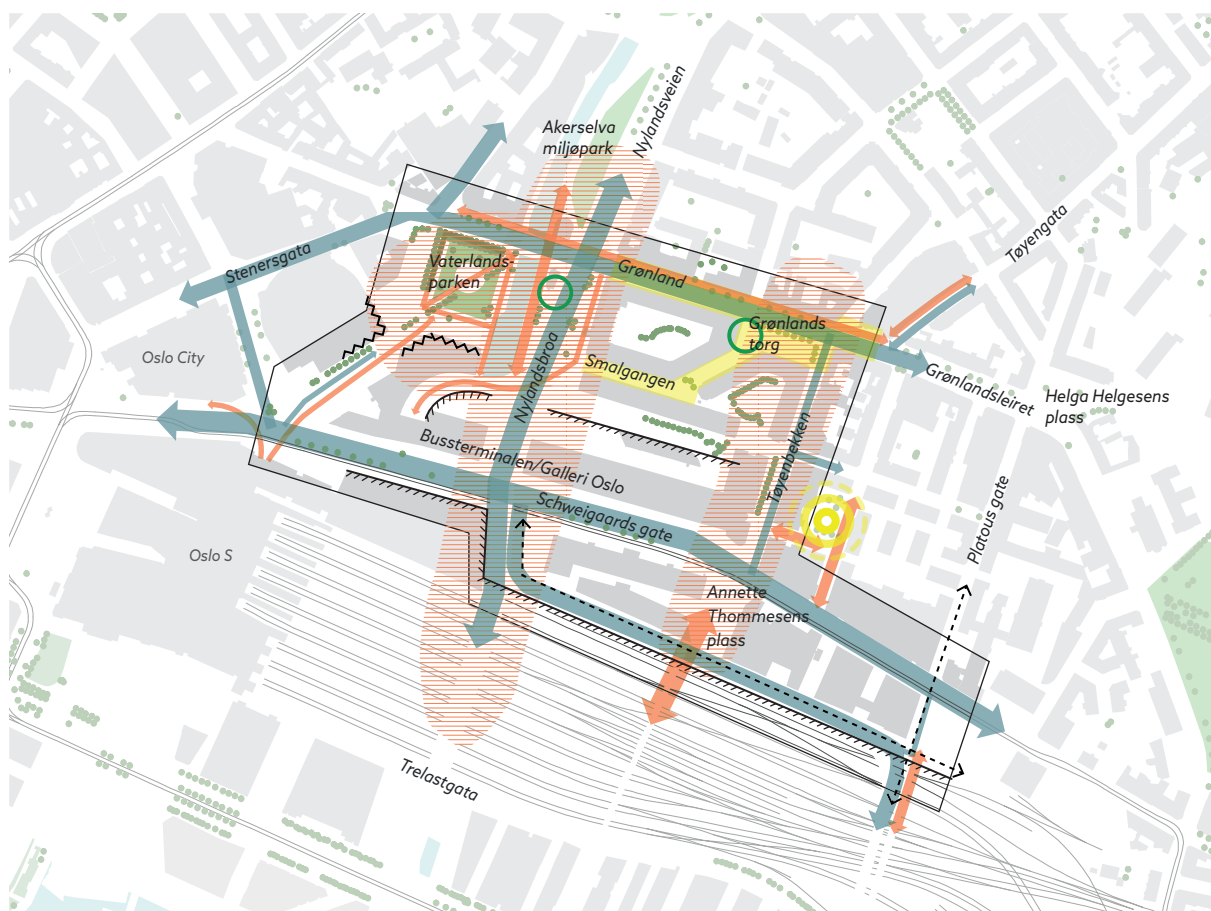
- Området oppleves som utrygt av mange
- Forbindelsene mot sør og vest er dårlige
- Framstår adskilt fra sentrum

Potensial

- Dyrke og videreutvikle kvalitetene ved mangfoldet som allerede finnes
- Knytte Grønland til Bjørvika, Bispevika og Sørenga, og til fjorden



- 1 Smalgangen er et bilfritt byrom som potensielt kan koble Grønlands torg med Akerselva.
- 2 Grønlands torg frukt og grønt
- 3 Vaterlandsparken har trapper helt ned til Akerselva og er et av få grønne byrom i området



ANALYSEKART - GRØNLAND/VATERLAND

- Bil- og kollektivdominerte gater
- Fotgjenger- og sykkeldominerte gater
- Underbrukte/fraværende forbindelser
- Målpunkt
- Byrom med høy aktivitet

- Byområde med potensial
- Mental barriere
- Fysisk barriere
- Kollektivstoppested

STRATEGIER

Strategiene for Grønland omhandler i stor grad tilkobling til øvrige deler av sentrum, i tillegg til strategier for å oppnå en attraktiv kobling til Bjørvika. Akerselva er et landskapselement som er en del av denne strategien.

11.1 Etablere flere offentlige uterom tilpasset barn, unge og lek

Mange barn, unge og familier bor trangt i dette området av byen, og behovet for trygge og gode uterom er derfor større. Grønland torg og tilknytningen til Akerselva miljøpark er aktuelle områder for barn og lek som gir en god kobling mellom det blågrønne og det urbane.



11.2 Styrke Grønland som nabolagssentrum

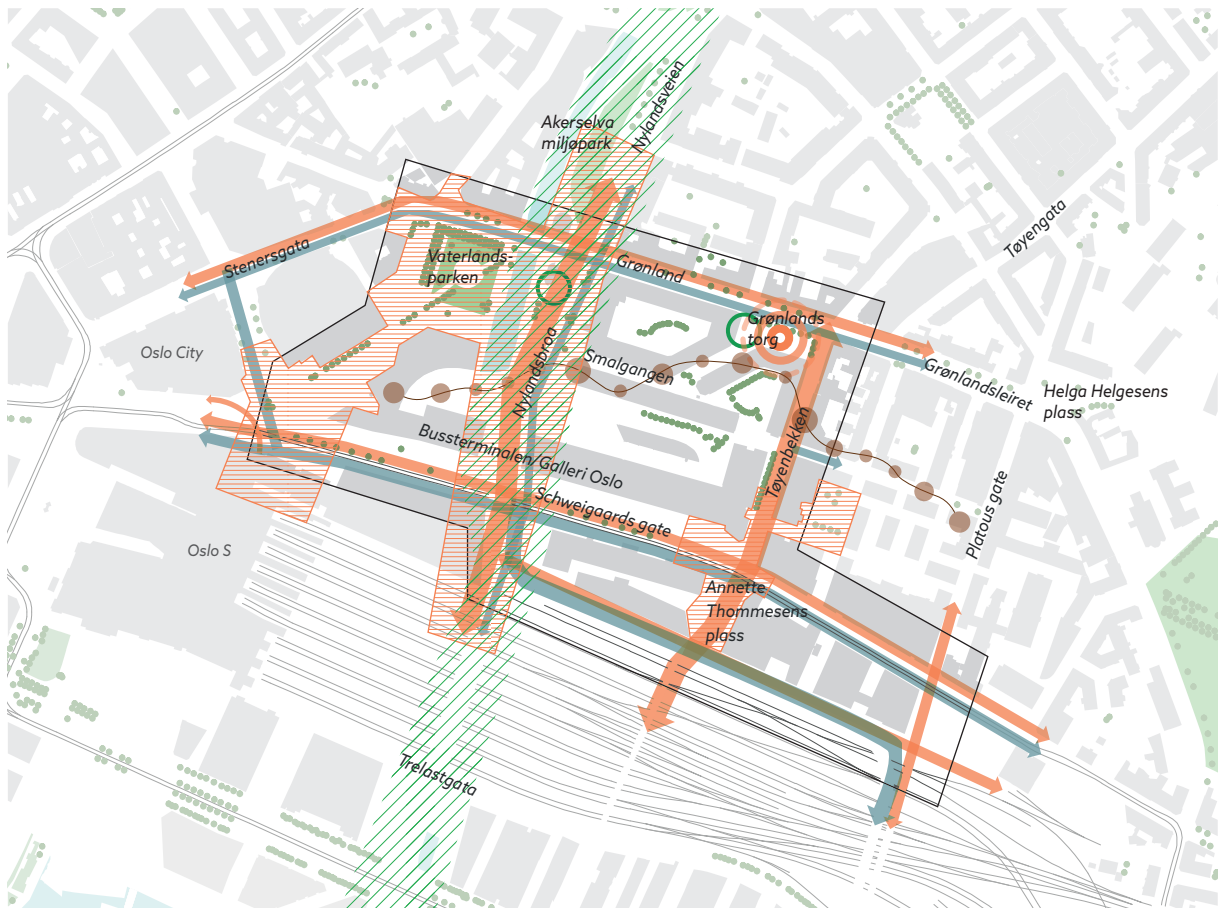
Transformere trafikkareal til fotgjengerareal og etablere bilfrie gater med trygge omgivelser. Tomme lokaler, da særlig kommunale, bør tas i bruk. Disse kan anvendes til temporær bruk i påvente av permanente funksjoner.



11.3 Styrke forbindelser til sentrum

Øke antall forbindelser og byromssekvenser til sentrum vestover: Grønlands torg-Vaterlandsparken-Oslo S. Styrke Vaterlandsparken som et målpunkt og utvikle byrommet på tvers av Akerselva.





STRATEGIKART - GRØNLAND/VATERLAND

- Bil- og kollektivdominerte gater
- Fotgjenger- og sykkeldominerte gater
- Sekvens med bylivstilbud
- Målpunkt
- Prioriterte byrom
- Kollektivstoppested
- Sone for biologisk mangfold

11.4 Styrke forbindelser til Bjørvika

Bedre forbindelsene sørover, fra Vaterlandsparken til Operaen, Grønlands torg til Bispevika og Helga Helgesens plass til Sørenga. Tilrettelegge for myke trafikanter i Nylandsveien og i de nordlige tverrforbindelsene som kobler gateplan til Nylandsveien og -brua. Det er en overordnet strategi å sikre en kobling som følger Akerselva og som bidrar til en grønn og attraktiv kobling over det som i dag er sporområdene på Oslo S. I denne forbindelse er prioritering av myke trafikanter i Trelastgata i sør viktig.



11.5 Omprogrammere og oppgradere Schweigaardsgate

Schweigaardsgate er en viktig forbindelse vestover fra østre og søndre bydeler. Gata bør oppgraderes med bedre forhold for fotgjengere og syklist, med flere aktive førsteetasjer, vegetasjon og flere byrom for opphold.



11.6 Bruke Akerselva som bylivsgenerator

Knytte mer aktivitet til Akerselva, for eksempel å få småbåter til Vaterland og gjerne båtmulighet helt til Nedre Foss, som historisk sett var endestasjonen for båtmuligheter i Akerselva. Forlenge Akerselva ned til Schweigaardsgate.





PÅGÅENDE ARBEID OG PLANER FOR OMRÅDET

Områdeløft Grønland er en satsning for å forbedre levekårene i et nabolag, basert på befolkningens ønsker, behov og ressurser. Områdeløftet tar utgangspunkt i en nedenfra-og-opp stedsutvikling i samarbeid med lokalbefolkningen og frivillige, private og offentlige aktører. Det skal utarbeides et handlingsprogram som skal behandles av Bydelsutvalg i Gamle Oslo i løpet av 2017.

I **Oslo kommunes sykkelsatsning** er det planlagt etablert åtte byruter for sykkel. Rute 2 er lagt til Grønlandsleiret.

Utviklingsprogram for byrom i Oslo S-området. Et titalls større utbyggingsområder er under planlegging i området.

Utviklingsprogrammet skal legges til grunn for etablering og oppgradering av alle offentlige byrom i området og gi føringer for utviklingsprosjekter og rekkefølgekrav som påvirker bydelene og det enkelte byrom. EBY, PBE, VAV og BYM samarbeider om utarbeidelse av programmet.

PRIORITERTE TILTAK

Tidsrom 2018 - 2023



STRATEGI	TILTAK	BEGRUNNELSE <i>Hvorfor tiltaket er viktig for økt byliv</i>	AKTØRER OG SAMARBEIDSPARTNERE
11.2 Styrke Grønland som nabolagssentrum	11.2.1 Prioritere gående i Olafiagangen ved å legge bedre til rette for gange og opphold	Olafiagangen er i dag et belastet trafikkområde og har behov for opprustning.	Bymiljøetaten Områdeløft Grønland Bydel Gamle Oslo
	11.2.2 Utrede mulig bruk av arealene under Nylandsbrua både som bygning og som uteområde	Ved å legge til rette for ulike aktiviteter som arrangementer og næringsaktivitet skapes det et nytt målpunkt i enden av Smalgangen som kan bidra til eierskap til området og økt trygghet.	Bymiljøetaten Områdeløft Grønland Akerselva næringsforum Sporveien Oslo AS Bydel Gamle Oslo Aktuelle sameier/borettslag
11.6 Bruke Akerselva som bylivsgenerator	11.6.1 Etablere gjestebrygger for småbåter og kajakk på Vaterland.	Akerselva er et viktig historisk byrom og aktivitet på vannflaten synliggjør elvas historie. Tiltaket bidrar til økt aktivitet langs elva og dermed økt trygghet i området.	Bymiljøetaten Akerselva trebåtforening DNT FRIGO
	11.6.2 Oppgradere en attraktiv bryggekanal for opphold på Akerselvas øst- og vestsider	Tilgjengeliggjøre Akerselva og legge til rette for opphold.	Bymiljøetaten Plan- og bygningsetaten

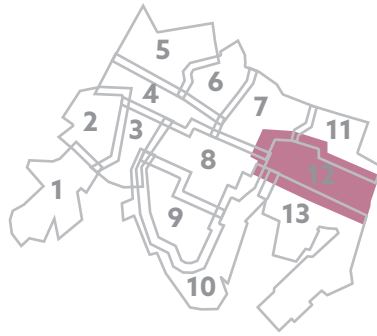
ANDRE ANBEFALTE TILTAK

Tidsrom 2018 - 2027

STRATEGI	TILTAK	BEGRUNNELSE <i>Hvorfor tiltaket er viktig for økt byliv</i>	AKTØRER OG SAMARBEIDSPARTNERE
11.1 Etablere flere offentlige uterom for lek og aktivitet tilpasset barn og unge	11.1.1 Omprogrammere og oppgradere Vaterlandsparken for å legge til rette for aktiviteter, lek og arrangement	Parken behøver en fysisk oppgradering. Permanente installasjoner for aktivitet, med fokus på barn, familier og ungdom som kan bidra til å styrke Grønland som nabolag og øke tryggheten i området.	Bymiljøetaten Områdeløft Grønland Riverside ungdomshus Grønland beboerforening Aktuelle sameier/borettslag
11.3 Styrke forbindelser til sentrum	11.3.1 Utbedre snarveiforbindelse mellom Grønland torg og Galleri Oslo/ Bussterminalen, ved å åpne opp for passasje direkte fra Vaterland inn til bussterminalen	Tiltaket legger til rette for flere forbindelser mellom Grønland og sentrum.	Bymiljøetaten Plan- og bygningsetaten Statens vegvesen Galleri Oslo Bussterminalen Grunneiere
	11.3.2 Utvikle Grønlandsleiret-Grønland-Stenersgata som bylivsgate med prioritet for myke trafikanter og kollektivtransport	Grønlandsleiret er i dag er dominert av trafikk. Det er behov for varige løsninger som styrker forbindelsen mellom Grønland og sentrum for gående, syklist og kollektivtransport, og som kan frigjøre areal til handel.	Bymiljøetaten Plan- og bygningsetaten Områdeløft Grønland Bydel Gamle Oslo
11.4 Styrke forbindelser til Bjørvika	11.4.1 Legge bedre til rette for fotgjengere i Tøyenbekken og krysset mellom Tøyenbekken og Schweigaards gate	Tiltaket bidrar til bedre forbindelser for fotgjengere mellom Grønland og Bjørvika.	Bymiljøetaten Plan- og bygningsetaten Statens vegvesen
	11.4.2 Gjennomføre mulighetsstudie for Nylandsbroa som forgjenger-, sykkel- og kollektivforbindelse over sporområdene	Bidrar til å øke antallet forbindelser som er tilrettelagt for gående og syklist fra Botanisk hage og Akerselva miljøpark og til Bjørvika og fjorden.	Plan- og bygningsetaten Statens vegvesen
11.5 Omprogrammere og oppgradere Schweigaardsgate	11.5.1 Gjennomføre mulighetsstudie for Schweigaards gate med prioritet for gående og syklende	Styrke Schweigaardsgate som en attraktiv forbindelse mellom Gamlebyen og sentrum.	Plan- og bygningsetaten Bymiljøetaten Statens vegvesen Ruter

Prioriterte tiltak er de tiltakene Oslo kommune vil prioritere først i delområdet. Andre anbefalte tiltak er tiltak som vurderes som viktige for bylivet, men som har en annen gjennomføringshorisont og/eller er avhengig av andre bylivsaktører. Tiltakene er på ulikt stadium, der enkelte av tiltakene kan gjennomføres som beskrevet, mens de fleste tiltakene vil kreve utrednings- eller planleggingsarbeid før de kan gjennomføres.

Aktører under kolonnen "Aktører og samarbeidsaktører" som er oppført med uthevet skrift vil avhenig av tiltaket enten ta initiativ til, eller gjennomføre tiltaket. Andre viktige samarbeidsaktører er oppført under.



DELOMRÅDE 12

OSLO S

Strategisk retning: Byens velkomstportal, myke trafikanter og en bro til sjøen

Østbanen var endestasjon for Hovedbanen som ble åpnet i 1854. Siden da har stasjonen vært en viktig markør i bybildet og et sentralt knutepunkt. I dag er Oslo S Norges mest trafikkerte kollektivknutepunkt. Området er i transformasjon og ny sentralstasjon, ny bussterminal og byrom skal planlegges sammen.



BESKRIVELSE

Bylivsundersøkelsen

Området er delvis innenfor den aktive bylivssonen med Jernbanetorget og omkringliggende bygninger. Jernbanetorget har mange oppholdsaktiviteter. Området beskrives som en utrygg sone, basert på svar i en spørreundersøkelse. Byromskvaliteten er vurdert på Jernbanetorget øvre og nedre del, Christian Frederiks plass og Europarådets plass. Disse byrommene har middels kvalitet. Barcode har vindutsatte byrom som skaper et dårlig mikroklima. Barcode var utenfor Bylivsundersøkelsens studieområde.

Bylivsfaktorer

Byøkonomi

Området har flere store handels- og serveringssentre med ulik karakter: Byporten, Oslo City, Østbanehallen og østre del av Karl Johans gate. Turistinformasjonen ligger i Østbanehallen. Det er flere store hoteller i området.

Folk, mobilitet

Området er landets største knutepunkt. Oslo S er start- og endepunkt for reiser, både for turister og pendlere. Dette genererer svært mye byliv i form av bevegelse og opphold. Oppholdsonene knyttet til trikk, buss og t-bane er trange og har lav opplevelseskvalitet.

Arkitektur, natur

Området har en sammensatt arkitektur fra ulike historiske epoker, eksempelvis Østbanehallen, bygårder ved Christian Frederiksplass, Paléhagen og fra nyere tid bygg som Royal Christiania, Oslo City og stasjonsbygningen. I byrommene og gatene på vestsiden av Jernbanetorget, Europarådets plass og Biskop Gunnerus gate er

det trangt om plassen, noe som påvirker bylivet. Det er lite grønt i området, med stedvis lav kvalitet. Barcodekken har en tydelig identitet, og har karakteristiske bygninger og byrom. Bygningene i Barcode henvender seg både mot Trelastgata og Dronning Eufemias gate, men Trelastgata framstår som en bakgate dominert av bil- og busstrafikk.

ANALYSE

Nord for Oslo S er det et trafikalt punkt hvor gående og syklende fra Youngstorget og Grønland ankommer stasjonsområdet. Sør for Østbanehallen er Christian Frederiks plass og Operaallmenningen viktige byrom mot Bjørvika og Kvadraturen. Området vest for Oslo S er preget av plassmangel og høy frekvens av buss og trikk.

Styrker

- Området er i vekst
- Mange mennesker
- Ligger sentralt til i byen, med mange kvaliteter i nærheten, som fjorden, Karl Johans gate, Youngstorget og Storgata

Svakheter

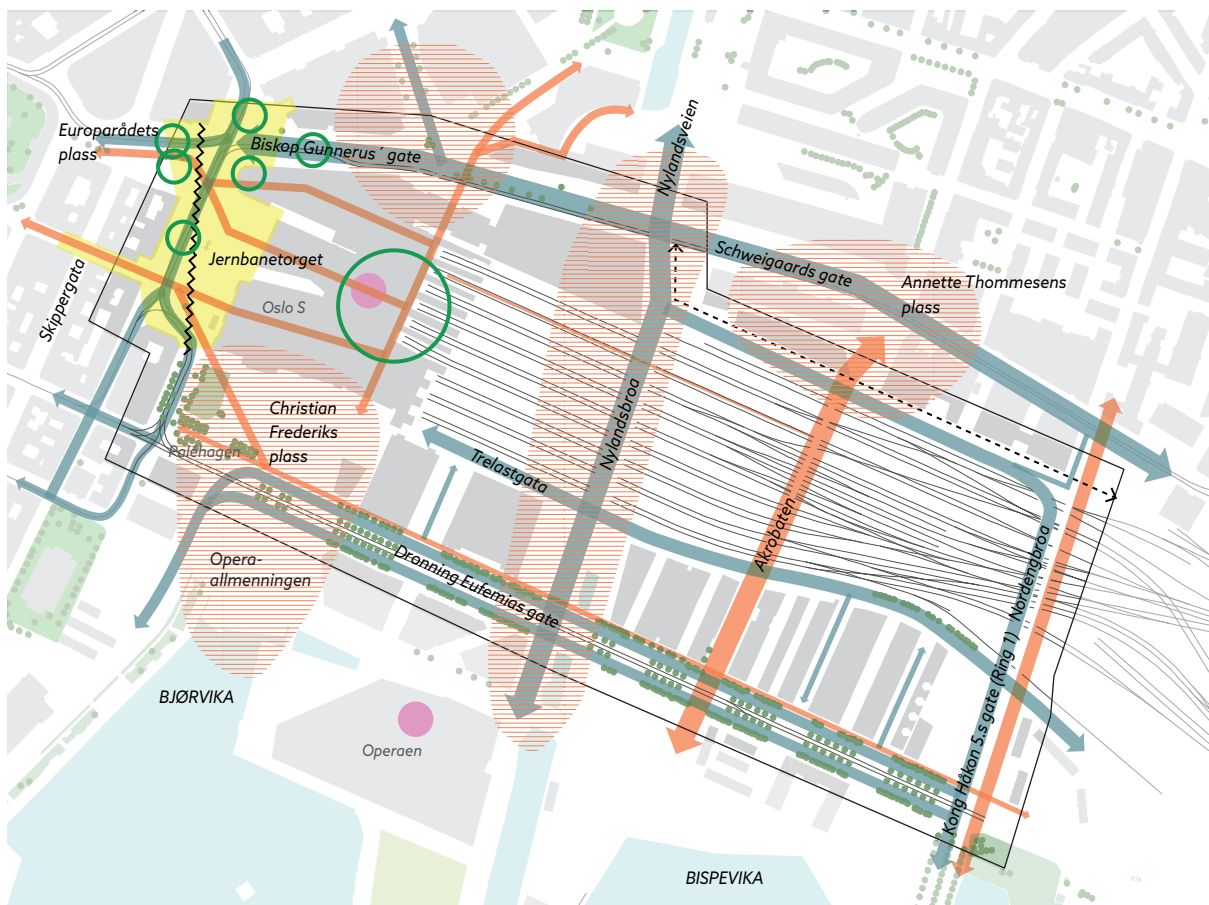
- Trangt om plassen
- Lite innslag av grønt
- Oppholdsstedene har lite variasjon
- Et utfordrende område å orientere seg i

Potensial

- Stasjonsområdet har et potensial i å forbedre opplevelsen av det å ankomme Oslo
- Stasjonsområdet kan integreres bedre med resten av sentrum, spesielt mot nord og øst



- 1 *Tigeren er en attraksjon og møteplass på Jernbanetorget*
- 2 *Trappene mellom øvre og nedre del av Jernbanetorget er et solfylt byrom der mange oppholder seg*
- 3 *Stasjonsallmenningen med gangbroa Akrobaten i bakgrunnen, som knytter Grønland og Bjørvika sammen på tvers av sporområdet på Oslo S*



ANALYSEKART - OSLO S

- Bil- og kollektivdominerte gater
- Fotgjenger- og sykkeldominerte gater
- Byrom med høy aktivitet
- Byområde med potensial

- Mental barriere
- Kollektivstoppested
- Viktige institusjoner

STRATEGIER

En hovedstrategi for området er å bygge ned barrieren som Oslo S er i dag. For å oppnå dette er det definert flere byrom som kan utvikles fra rene trafikkarer og logistikkområder, til attraktive møteplasser med differensiert byliv.

12.1 Utvikle Oslo S som velkomstrom

Øke byrommenes herlighetsverdi knyttet til reisen, både opphold og ferdsel. Etablere flere sitteplasser og rekreative områder på og rundt stasjonen. Aktive første etasjer vil kunne bidra til at byrommene oppleves som trygge nattetid. Bygge oppunder sømløse reiser og bytte mellom transportformer, og innlemme ventetid som kvalitetstid med opplevelser. Øke fotgjengerframkommelighet ved holdeplassene.



12.2 Utvikle Oslo S og sporområdene som et attraktivt bindeledd mellom Grønland og Bjørsvika

Strategien er en forlengelse av strategi 11.3 og innebærer utviklingen av en grønn og urban forbindelse med Akerselva som utgangspunkt. Myke trafikanter skal prioriteres og sporområdene utgjør et vesentlig utviklingsareal for nye tilbud i forlengelsen av en potensiell flytting av bussterminalen over sporområdene.



12.3 Redusere gjennomkjøringen av privatbiler i Schweigaards gate Dronningens gate

Europarådets plass er et sentralt byrom og bør utvikles fra fasade til fasade på tvers av Biskop Gunnerus' gate. Byrommet er en del av



STRATEGIKART - OSLO S

- Bil- og kollektivdominerte gater
- Fotgjenger- og sykkeldominerte gater
- Forbindelser med potensial
- Sekvens med bylivstilbud

- Målpunkt
- Prioriterte byrom
- Kollektivstoppested
- Viktige institusjoner
- Sone for biologisk mangfold

byromssekvensen Jernbanetorget - Christian Frederiks plass - Operaallmenningen, men også en kobling til Kirkeristen, Nygata og Schweigaards gate. Ved å sterkere betone Europarådets plass som et byrom i relasjon til Jernbanetorget og Christian Fredriks plass oppnås potensielle synergieffekter.



12.4 Etablere Christian Frederiks plass og Paléhagen som byrom for opphold

Gi Paléhagen plass i byrommet og knytte et større område bynatur til restene av lindealleen fra 1760. Byrommets relasjon til fjorden bør utvikles på fotgjengernes premisser, både fysisk og mentalt.



12.5 Sikre alternative ferdselsårer for myke trafikanter

Det er mye folk i området. For å unngå unødvendige konflikter mellom opphold og ferdsel, bør alternative traséer utvikles og tilrettelegges for myke trafikanter, slik som for eksempel Trelastgata og Skippergata.



12.6 Prioritere midlertidige tiltak

Området er gjenstand for byggeaktivitet i mange år framover, og det er særlig viktig å stimulere til midlertidige tiltak som genererer byliv nå og underveis i transformasjonsfasen.





PÅGÅENDE ARBEID OG PLANER FOR OMRÅDET

Områdeprogram for Oslo S definerer områdets framtidige rolle, anbefaler et helhetlig hovedplangrep og gir føringer for romlige rammer for planarbeidet videre. Det foreslås gjenåpning av Akerselva nord for sporområdet, ombygging av Nylandsbrua for å etablere et mer bymessig gatenett, flytting av bussterminalen til over sporområdet samt utvikling av en mer bymessig bebyggelsesstruktur øst for Akerselva. Områdeprogrammet ble vedtatt i bystyret 26.09.2012.

Planprogram for Oslo S er utarbeidet på bakgrunn av Områdeprogram for Oslo S og anbefalinger fra Plansamarbeidet kollektivknutepunkt Oslo S. Planprogrammet ble fastsatt 10.02.2015.

Utviklingsprogram for byrom i Oslo S-områdene. Et titalls større utbyggingsområder er under planlegging i området. Utviklingsprogrammet skal legges til grunn for etablering og oppgradering av alle offentlige byrom i området og gi føringer for utviklingsprosjekter og rekkefølgekrav som påvirker bydelene og det enkelte byrom. EBY, PBE, VAV og BYM samarbeider om programmet.

I sykkelsatsningen til Oslo kommune er det planlagt etablert åtte byruter for sykkel, to av disse rutene går gjennom Oslo S-området.

PRIORITERTE TILTAK

Tidsrom 2018 - 2023



STRATEGI	TILTAK	BEGRUNNELSE <i>Hvorfor tiltaket er viktig for økt byliv</i>	AKTØRER OG SAMARBEIDSPARTNERE
12.4 Etablere Christian Frederiks plass og Paléhagen som byrom for opphold	12.4.1 Legge bedre til rette for å bruke Christian Fredriks plass til arrangement og mobile utsalg/marked	Infratraktur tilrettelegger for aktivitet som markeder og arrangement på plassen. Bedre belysning vil bidra til økt trygghet og bedre orienterbarhet, og kan synliggjøre arkitektoniske kvaliteter i området.	Etatene bak Utviklingsprogram for byrom i Oslo S-området (EBY, PBE, VAV, BYM)
	12.4.2 Restaurere Paléhagen	Opprustning av Paléhagen synliggjør anleggets historie (anlagt i 1760-årene), og kan bidra til økt trivsel og trygghet i området.	Etatene bak Utviklingsprogram for byrom i Oslo S-området (EBY, PBE, VAV, BYM)
12.5 Sikre alternative ferdselsårer for myke trafikanter	12.5.1 Utbedre innganger til kulvert og kulvert under sporområdet til Oslo S for gående og syklende	Tiltaket øker antallet forbindelser for gående og syklist fra Grønland til Bjørvika.	Etatene bak Utviklingsprogram for byrom i Oslo S-området (EBY, PBE, VAV, BYM) Bane NOR
12.6 Prioritere midlertidige tiltak	12.6.1 Initiere byrom-/kunstprosjekt i samarbeid med kulturaktører med fokus på lek, interaksjon og aktivitet	Tilrettelegge for kunstprosjekter som kan øke delområdets attraktivitet.	Kulturetaten Kunsthall Oslo

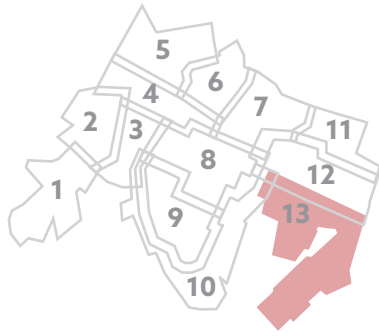
ANDRE ANBEFALTE TILTAK

Tidsrom 2018 - 2027

STRATEGI	TILTAK	BEGRUNNELSE <i>Hvorfor tiltaket er viktig for økt byliv</i>	AKTØRER OG SAMARBEIDSPARTNERE
12.1 Utvikle Oslo S som velkomstportal	12.1.2 Tilrettelegge Jernbanetorget som et velkomststrøm for Oslo by, både for turister og lokale, eksempelvis en stor modell eller kart	Oslo S er byens velkomststrøm og det er behov for lett tilgjengelig informasjon om aktiviteter og målpunkt i byen som kan lede besøkende videre.	Oslo kommune Bane NOR Visit Oslo
12.2 Utvikle Oslo S og sporområdene som et attraktivt bindeledd mellom Grønland og Bjørvika	12.2.1 Utforske muligheten for å etablere et grønt byrom i nordenden av Nordengbrua	Øker attraktiviteten på forbindelsen mellom Grønland og Bjørvika.	Bymiljøetaten Plan- og bygningsetaten Statens vegvesen
12.3 Redusere gjennomkjøringen av privatbiler i Bishop Gunnerus gate - Dronningens gate	12.3.1 Utbedre Europarådets plass med fokus på myke trafikanter og forholdet til omkringliggende gater	Det er behov for å øke kapasiteten for fotgjengere og syklist og forbedre plassen i relasjon til Jernbaneområdet og Christian Fredriks plass.	Etatene bak Utviklingsprogram for byrom i Oslo S-området (EBY, PBE, VAV, BYM)

Prioriterte tiltak er de tiltakene Oslo kommune vil prioritere først i delområdet. Andre anbefalte tiltak er tiltak som vurderes som viktige for bylivet, men som har en annen gjennomføringshorisont og/eller er avhengig av andre bylivsaktører. Tiltakene er på ulikt stadium, der enkelte av tiltakene kan gjennomføres som beskrevet, mens de fleste tiltakene vil kreve utrednings- eller planleggingsarbeid før de kan gjennomføres.

Aktører under kolonnen "Aktører og samarbeidsaktører" som er oppført med uthevet skrift vil avhenig av tiltaket enten ta initiativ til, eller gjennomføre tiltaket. Andre viktige samarbeidsaktører er oppført under.



DELOMRÅDE 13

BJØRVIKA/BISPEVIKA/SØRENGA

Strategisk retning: Transformasjon, kultur og fjordnatur

Etter år 2000 er området mellom Sentralbanestasjon og fjorden i syd blitt Oslos største byutviklingsprosjekt. Byens eldste havn med vikene Bjørvika og Bispevika blir aktivert på nytt, og området bygges ut med et mangfold av funksjoner. Bylivet er allerede tilstede på viktige steder som Operataket og Sørenga bad.



BESKRIVELSE

Bylivsundersøkelsen

Bjørsvika var inkludert i Bylivsundersøkelsens studieområde, der byrommene Christian Frederiks plass og Operataket er beskrevet og vurdert. Operataket er beskrevet som en viktig attraksjon og et byrom av høy kvalitet. Operataket legger til rette for varierte typer opphold og aktiviteter. Bispevika og Sørenga var utenfor Bylivsundersøkelsens studieområde. Siden Bylivsundersøkelsen ble utført, har Sørenga bad blitt etablert som attraksjon, noe som har økt bruken av Havnepromenaden.

Bylivsfaktorer

Byøkonomi, folk

Området er under utvikling og endres raskt. I forbindelse med videre utviklingstrinn vil handelsmønsteret være i endring i en lang periode. Sørenga vokser fram som et boligområde, med noen ulike tilbud. Det er i hovedsak servering på vestsiden. Førsteetasjene i Barcode har handelsvirksomhet, både mot Trelastgata og Dronning Eufemias gate.

Mobilitet, folk

Havnepromenaden har en aktiv karakter i dette området med uteserveringer og kafeer. Det oppstår viktige traséer og kryss der bydelene møter området, Gamlebyen og Ekeberg i øst, Grønland og Tøyen i nord og sentrum og Kvadraturen i vest. Området er en klar destinasjon ved fjorden. Mye bil- og busstrafikk og brede veier skaper barrierer.

Folk, kultur

Sørenga bad er en suksess og folk tar aktivt fjordkanten i bruk både kommersielt og ikke-kommersielt. Sukkerbiten har vært et sted som tilbyr både servering, kulturarrangementer og park- og båtliv, men fungerer i tiden framover som riggplass. Nye Deichmanske hovedbibliotek

og nytt Munchmuseum, som begge skal åpne for publikum i 2020, vil være viktige kulturattraksjoner i framtiden.

Arkitektur, folk

Området er planlagt og bygget etter århundreskiftet og er et område som må få tid til å etablere seg parallelt med ny byggeaktivitet som kommer til å pågå i flere år framover. Barcode er et tydelig landemerke i området.

Natur, kultur

Oslo ble anlagt i dette området, på slettene der Alna møtte Oslofjorden. Middelalderparken synliggjør sporene av denne historien. Middelalderparken og Ekebergskrenten er tydelige landskapsrom som gir kvaliteter til området. Ved fjorden finnes Sørenga bad med en klar relasjon til Hovedøya. Overgang mellom land og vann har lite innslag av biotoper og er preget av høye kaianlegg. Det er generelt lite vegetasjon i området, og området er vindutsatt.

ANALYSE

Områdets desidert største målpunkter og bylivsdestinasjoner er Operaen og Sørenga bad. Diagonalen mellom disse via Sukkerbiten er en svært viktig forbindelse mens Bispevika bygges ut. Dronning Eufemias gate har et gryende byliv, med folkestrømmer til og fra Barcode. Bylivet her er knyttet opp mot arbeidstider.

Styrker

- Fungerende attraksjoner knyttet til Havnepromenaden
- Beliggenheten ved fjorden
- Mange boliger sentralt

Svakheter

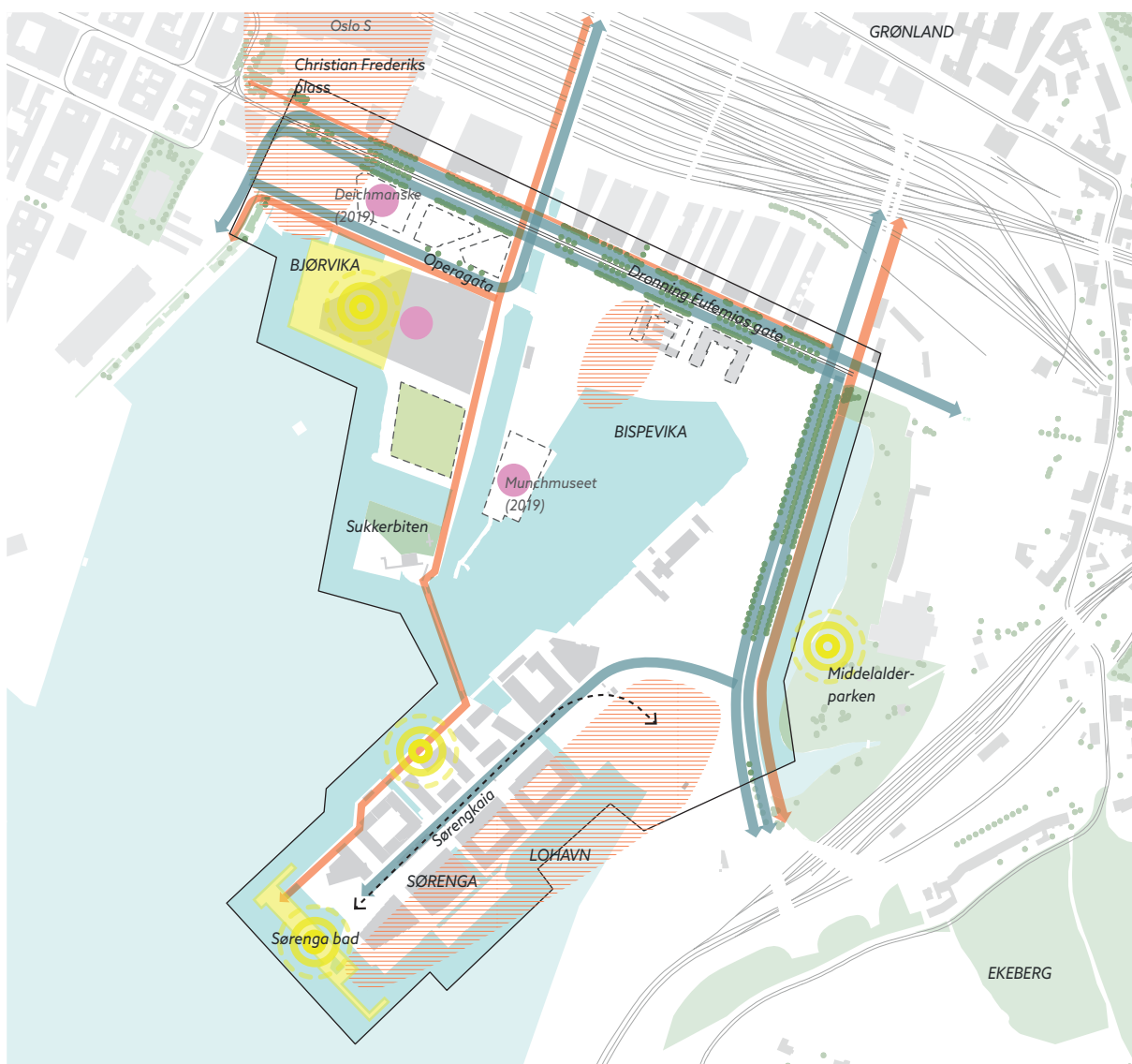
- Sentralparken på Sørenga
- Bylivet blir drastisk redusert på vinteren
- Mye trafikk i området

Potensial

- Potensial for økt og mer differensiert byliv i Dronning Eufemias gate
- Koblingene til bydelene omkring kan føre til økt bruk av området med synergier for andre delområder; særlig kobling til Middelalderparken og Ekeberg



- 1 Fortausliv i Dronning Eufemias gate
- 2 Kafé i midlertidig konteiner i byggeområdet langs Dronning Eufemias gate i Bispevika
- 3 Sørenga bad ytterst på Sørengkaia



ANALYSEKART - BJØRVIKA/BISPEVIKA/SØRENGA

- ➡ Bil- og kollektivdominerte gater
- ➡ Fotgjenger- og sykkeldominerte gater
- ↔ Underbrukte/fraværende forbindelser
- ☉ Målpunkt
- Byrom med høy aktivitet

- ▨ Byområder med potensial
- Viktige institusjoner
- Fremtidige bygg

- Kobling mellom byattraksjoner og boliger
- Åpningen av hovedbiblioteket og Munchmuseet vil føre til flere folk i området

STRATEGIER

Overordnet for delområdet er ønsket om å koble eksisterende og nye boligområder til byen forøvrig, for å oppnå synergier mellom delområder. Det er også nødvendig å videreutvikle traséer og oppholdsrom som tilgjengeliggjør fjorden for resten av byen.

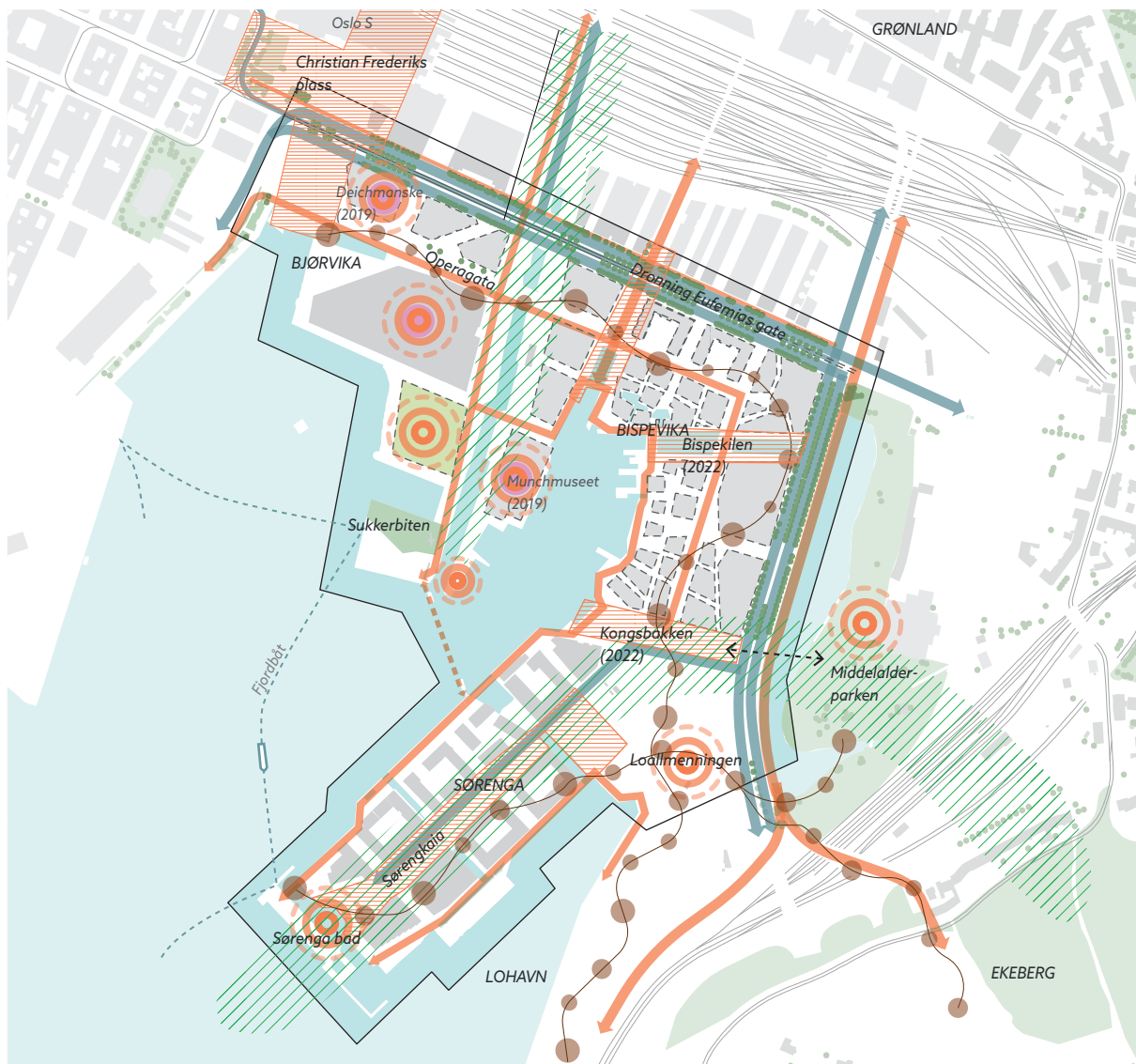
13.1 Koble området bedre til sentrum

Forbedre tilgjengeligheten langs diagonalene Sørenga-Oslo S, Sørenga-Grønland og Sørenga-Gamlebyen. For å bryte ned den mentale avstanden er sekvensen av oppholdsrom viktig å framheve.



13.2 Forbinde Sørenga og Ekeberg

Sørenga-Middelalderparken-Ekeberg er en viktig forbindelse mellom fjorden og Ekebergplatået både for folk og for det biologiske mangfoldet.



STRATEGIKART BJØRVIKA/BISPEVIKA/SØRENGA

-  Bil- og kollektivdominerte gater
-  Fotgjenger- og sykkeldominerte gater
-  Sekvens med bylivstilbud
-  Målpunkt
-  Prioriterte forbindelser
-  Prioriterte byrom
-  Viktige institusjoner
-  Sone for biologisk mangfold
-  Fremtidige bygg
-  Fergetrafikk

Utvikling av grønne forbindelser mellom fjorden og åssiden vil skape større opplevelsesverdi, legge til rette for aktivitet og rekreasjon, og kan også øke det biologiske mangfoldet i området. Kongsbakken og Bispekilen vil bli viktige forbindelser fra fjorden til Middelalderparken, samtidig som det her vil bli muligheter for aktivitet, opphold og lek for alle aldre.



13.3 Styrke bylivet ved offentlige institusjoner

Sikre gode ikke-kommersielle byrom ved de store attraksjonene som kommer, som ved Deichmanske hovedbibliotek og Munchmuseet.





PÅGÅENDE ARBEID OG PLANER FOR OMRÅDET

Prinsipp- og strategiplan for Havnepromenaden er forankret i Fjordbyplanen fra 2008, og ble vedtatt av bystyret i 2017. Planen skal fungere som en samarbeidsplattform mellom private og offentlige aktører, samt legge føringer for det videre arbeidet med Havnepromenaden i årene som kommer. Promenaden, med tilliggende parker og byrom, knytter byen til fjorden og skal være åpen og tilgjengelig for alle. Det er etablert tverretatlig samarbeid bestående av Oslo Havn KF, Bymiljøetaten, Kulturetaten, Eiendoms- og byfornyelsesetaten og Plan- og bygningsetaten som følger opp arbeidet med Havnepromenaden.

Reguleringsplan for Bjørvika legger rammene for utviklingen av Bjørvika. Bjørvika er fjordbyens største utviklingsområde, og utbyggingen her vil binde renessansebyen Kvadraturen sammen med Middelalderparken og boligområdene i Gamlebyen. Tilsammen vil det legges til rette for 5 000 boliger, 25 000 arbeidsplasser, Havnepromenaden og 300 dekar byrom og parker. Videre er det utarbeidet et eget Kulturoppfølgingsprogram samt flere byromsprogrammer som ligger til grunn for utformingen av området.

PRIORITERTE TILTAK

Tidsrom 2018 - 2023



STRATEGI	TILTAK	BEGRUNNELSE <i>Hvorfor tiltaket er viktig for økt byliv</i>	AKTØRER OG SAMARBEIDSPARTNERE
13.1 Koble området bedre til sentrum	13.1.1 Vurdere etablering og drift av permanent badstu ved Sørenga bad for å sikre et helårs badetilbud	Utvider bruken av badet til hele året, attraksjon i kaldere måneder.	Tverretatlig samarbeid Havnepromenaden
13.2 Forbinde Sørenga og Ekeberg	13.2.1 Etablere utegymmer i en sekvens fra Loallmenningen til Middelalderparken	Tilrettelegger for flere aktiviteter som kobler Middelalderparken, Ekeberg og Sørenga sammen i en treningsløype.	Tverretatlig samarbeid Havnepromenaden
	13.2.2 Etablere trapp til Sørenga bro for å bedre gangforbindelsene i området	Skaper flere forbindelser for gående fra Sørenga og Bispevika og videre til Ekeberg.	Bymiljøetaten
13.3 Styrke bylivet ved offentlige institusjoner	13.3.1 Vurdere etablering av en midlertidig idrettsbane på skoletomta (Lohavn) eller i Kongsbakke-allmenningen	Flere aktivitsområder for barn og unge i påvente av skolen.	Undervisningsbygg KF Bymiljøetaten Kultur- og idrettsbygg Plan- og bygningsetaten

ANDRE ANBEFALTE TILTAK

Tidsrom 2018 - 2027

STRATEGI	TILTAK	BEGRUNNELSE <i>Hvorfor tiltaket er viktig for økt byliv</i>	AKTØRER OG SAMARBEIDSPARTNERE
13.1 Koble området bedre til sentrum	13.1.2 Etablere stoppested for fjordbåt	Tiltaket knytter området til sentrum via fjorden, og er både en attraksjon og et kollektivtilbud.	Tverretatlig samarbeid Havnepromenaden
	13.1.3 Gjennomføre mulighetsstudie for en permanent gangforbindelse mellom Sukkerbiten og Sørenga	Bedrer forbindelsen fra Sørenga til sentrum.	Bymiljøetaten Plan- og bygningsetaten
13.2 Forbinde Sørenga og Ekeberg	13.2.3 Merke løperuter fra Sørenga til Ekeberg	Gir muligheter for aktiviteter som koble Ekeberg og Sørenga sammen slik at det kan inngå i en treningsløype.	Bymiljøetaten DNT FRIGO
	13.2.4 Utvikle Herligheten som permanent område for urbant landbruk	Legger til rette for et møtested for dyrking i sentrum	Bykuben Tverretatlig samarbeid Havnepromenaden
	13.2.5 Tilrettelegge for vannsport for barn og unge innerst i Lohavn	Bruke vannrommet til aktiviteter for barn og unge, kystkultur	Tverretatlig samarbeid Havnepromenaden

Prioriterte tiltak er de tiltakene Oslo kommune vil prioritere først i delområdet. Andre anbefalte tiltak er tiltak som vurderes som viktige for bylivet, men som har en annen gjennomføringshorisont og/eller er avhengig av andre bylivsaktører. Tiltakene er på ulikt stadium, der enkelte av tiltakene kan gjennomføres som beskrevet, mens de fleste tiltakene vil kreve utrednings- eller planleggingsarbeid før de kan gjennomføres.

Aktører under kolonnen "Aktører og samarbeidsaktører" som er oppført med uthevet skrift vil avhenig av tiltaket enten ta initiativ til, eller gjennomføre tiltaket. Andre viktige samarbeidsaktører er oppført under.

GJENNOMFØRING

Handlingsprogram for økt byliv presenterer store ambisjoner for hovedstaden. Et omfattende sett med strategier og tiltak foreslås gjennomført av en rekke ulike offentlige og private aktører. Dette stiller krav til kommunen i form av ledelse, koordinering, samarbeid, kommunikasjon og informasjon, både internt og utad. Dette kapittelet løfter fram utfordringer og behov i forbindelse med iverksetting av handlingsprogrammet.

ANSVARSFORDELING OG FINANSIERING

Handlingsprogrammet er en helhetlig plan for økt byliv i Oslo sentrum, og skal legge til rette for oppgradering og nyetablering av offentlige rom. Tiltakene er av ulik karakter og med spredt ansvarsfordeling, og skal derfor kunne brukes av kommunen så vel som næringsdrivende, utbyggere og privatpersoner.

Ansvarsfordeling i Oslo kommune

Plan- og bygningsetaten er ansvarlig for selve handlingsprogrammet. Bymiljøetaten er, som forvalter av kommunens utendørs fellesarealer i sentrum, sentral i gjennomføringen av programmet. Eiendoms- og byfornyelsesetaten er kommunes fagetat på arbeid med utbyggingsavtaler. Kulturetaten er fagetat for kunst og kultur i offentlige rom.

Oslo kommune er grunneier for deler av de offentlige eide arealene innenfor områdeprogrammets avgrensing. Andre deler eies av Staten eller av Oslo Havn KF som havnekapital. Forvaltningen av de kommunale gatene og offentlige byrommene fordeles først og

fremst mellom Bymiljøetaten og Eiendoms- og byfornyelsesetaten.

Finansiering

Gjennomføring av tiltakene er ikke finansiert, og må følge kommunens ordinære budsjettprosesser og forhandling av utbyggingsavtaler. Tiltak kan også finansieres gjennom offentlige tilskuddsordninger, eller som private investeringer.

For kommunen vil handlingsprogrammet være et underlag for budsjettering og finansiering av tiltak som fremmer økt byliv i Oslo sentrum. Som hovedregel skal alle kommunale investeringsprosjekter gjennomføres i henhold til kommunens investeringsregime. For hvert tiltak må det settes av midler til drift og vedlikehold.

I henhold til forutsigbarhetsvedtaket i Kommuneplanen 2015 – Oslo mot 2030, skal utbyggerne innenfor et utbyggingsområde bære «alle utbyggingskostnadene med tilrettelegging av teknisk og blå/grønn infrastruktur som er nødvendig for det enkelte prosjekt/tiltak», jf. pbl. § 17-3. En forutsetning for dette er at

infrastrukturtiltakene er planmessig nødvendige, og at grunneiernes/utbyggernes utgifter står i rimelig forhold til utbyggingens art og omfang, og kommunens bidrag til gjennomføring av planen, jf. Pbl. § 17-4. Basert på forutsigbarhetsvedtaket må grunneiere/utbyggere påregne å bidra til finansiering og opparbeidelse av tiltak i handlingsprogrammet. Hvilke tiltak som er aktuelle for det enkelte prosjekt vil fremgå av rekkefølgebestemmelsene i de aktuelle reguleringsplanene. Utbyggingsavtale inngås med Eiendoms- og byfornyelsesetaten.

ANBEFALINGER FOR GJENNOMFØRING

Gjennomføring av tiltak

De prioriterte tiltakene i hvert delområde i Kapittel 6 er de som Oslo kommune vil prioritere først i et område. Andre anbefalte tiltak er tiltak som vurderes som viktige for bylivet, men som har en annen gjennomføringshorisont og/eller er avhengig av andre bylivsaktører. De generelle tiltakene skal gjennomføres uavhengig av delområder og på tvers av disse.

Handlingsprogrammets tiltak er ikke en uttømmende liste. Det vil fortsatt være mulig å komme med nye idéer og forslag til tiltak, både for kommunen selv og for private aktører. Samarbeid med aktører i delområdet er nødvendig for å gi tiltakene en lokal forankring.

Tiltakene er på ulikt stadium. Enkelte av dem kan gjennomføres som beskrevet, mens de fleste vil kreve utrednings- eller planleggingsarbeid før de kan gjennomføres. Tiltakene må kooordineres mot pågående planer og prosesser.

Organisatoriske anbefalinger

Gjennomføringen av tiltakene i handlingsprogrammet er avhengig av en rekke organisatoriske forhold. Det må være en systematisk, målrettet koordinering fra kommunens side, og et kontinuerlig samarbeid mellom de ulike ansvarlige etatene. God koordinering handler om å knytte kommunens ulike etater og deres ressurser bedre sammen, slik at prosesser blir tydelige og effektive.

I medvirkningsprosessene som har blitt gjennomført i forbindelse med handlingsprogrammet, har det kommet fram et

behov for bedre kommunikasjon og samarbeid mellom Oslo kommune og publikum, nærings- og organisasjonsliv. Det er en utfordring at ansvaret for å tilrettelegge for bylivsaktiviteter er delt mellom flere kommunale etater og bydeler. Saksbehandlingsrutinene er tilpasset formålet med aktiviteten, og det lovverk og de retningslinjer som den enkelt etat arbeider innenfor. For eksempel kan et privat initiativ ha behov for økonomisk støtte fra Kulturetaten, godkjenning for leie av kommunal grunn fra Bymiljøetaten, og byggetillatelse fra Plan- og bygningsetaten. Dette kan gjøre det utfordrende for eksterne aktører å planlegge og gjennomføre aktiviteter, fordi de må forholde seg til flere instanser samtidig. For private aktører som ønsker å gjennomføre tiltak i sentrum, er det ønskelig med bedre oversikt, samt god og etatskoordinert veiledning i de forskjellige godkjenningsprosessene tiltak må gjennom. Samtidig må hensynet til kommunens bylivsstrategier, -tiltak og linjensvar ivaretas.

De organisatoriske anbefalingene for økt byliv i sentrum kan oppsummeres i et behov for:

- styrket koordinering og kommunikasjon internt i kommunen.
- styrket kommunikasjon og samarbeid mellom kommunen og private aktører.
- god og koordinert veiledning underveis for aktører som ønsker å gjennomføre tiltak.

Suksesskriterier ved gjennomføring

Når større tiltak skal gjennomføres, for eksempel ved fjerning av parkeringsplasser og oppgradering av gater, bør det sørges for god informasjon til publikum og næringsliv før og under anleggsperioder. Det er viktig at informasjonen kommer ut i tilstrekkelig god tid før anleggstart, slik at næringslivet har tid til å forberede seg.

Der gateparkering fjernes og/eller kjøremuligheter begrenses, og det er særlig potensiale for økt byliv, bør det raskt gjennomføres synlige, positive tiltak, enten midlertidige eller permanente. Disse må være i samsvar med strategiene i handlingsprogrammet.

Disse anbefalingene er viktige for å oppnå en positiv mottakelse hos publikum av endringene som gjennomføres. De kan også redusere og veie opp for negative konsekvenser anleggsarbeid måtte ha for det berørte næringslivet.

Plan- og bygningsetaten

Besøksadresse: Vahls gate 1, 0187 Oslo

Postadresse: Boks 364 Sentrum, 0102 Oslo

Telefon: 21 80 21 80

Telefaks: 23 49 10 01

Internett: www.pbe.oslo.kommune.no

E-post: postmottak@pbe.oslo.kommune.no

Saksnummer: 201517497

