

Oppdragsgiver: Oslo kommune Bymiljøetaten
 Oppdragsnavn: KVV Hasle-Grünerløkka
 Oppdragsnummer: 640393-06
 Utarbeidet av: Øyvind Dalen
 Oppdragsleder: Øyvind Dalen
 Dato: 08.07.2024
 Tilgjengelighet: Åpent

KVV Hasle-Grünerløkka - Oppsummering behovsseminar

1 Bakgrunn	2
2 Agenda for behovsseminaret	2
3 Gruppearbeid	2
4 Del 1 - Behov, utfordringer, verdier, planer	4
5 Del 2 - Prioritering av behov	10
Vedlegg 1	12

Versjonslogg:

VER.	DATO	BESKRIVELSE	AV	KS
02	08.07.24	Endelig versjon, etter tilbakemelding fra deltakerne	ØD	
01	08.06.24	Utkast	ØD	

1 Bakgrunn

I forbindelse med kartlegging av behov i innledende fase av arbeid med KVV Hasle-Grünerløkka ble utvalgte aktører og interessenter invitert til behovsseminar i Asplan Viaks lokaler 28.05.2024.

Formålet med behovsseminaret var å kartlegge ulike brukergruppers behov i dag og fremtidig situasjon, spesielle utfordringer i området, verdier som er viktig å ivareta, samt utviklingsplaner. Behovsseminaret sikrer også involvering av berørte parter i en tidlig fase av prosjektet.

2 Agenda for behovsseminaret

1. Om prosjektet og bestillingen, sykkelplanen, tidligere arbeid, fremdrift - BYM
2. kort om KVV-metodikken - Asplan Viak
3. Gjennomgang prosjektområdet - Asplan Viak
4. Ruters innspill til KVV-arbeidet - Ruter
5. Bydel Grünerløkkas innspill til KVV-arbeidet - Bydel Grünerløkka
6. Gruppearbeid del 1 - Behov, utfordringer, planer
7. Gruppearbeid del 2 - prioritere behov og utfordringer
8. Oppsummering og veien videre

3 Gruppearbeid

3.1. Gjennomføring

Gruppearbeidet ble gjennomført i to deler. Del 1 var en kartlegging av behov, utfordringer og utviklingsplaner for de enkelte deltakerne/aktørene i hver gruppe. Her fikk hver enkelt deltaker legge frem så mange behov og utfordringer en kun komme på for den aktør/interessent man representerte. Disse er sammenstilt i vedlegg i slutten av dokumentet. Del 2 av gruppearbeidet var å se de enkelte behovene og utfordringene i sammenheng og prioritere de viktigste.

3.2. Grupper

Gruppe 1	
Sigrid Bockman	BYM, kollektivtrafikk
Vidar Valvik	BYM, ass. oppdragsleder
Jakob Eriksen Bernhard	Syklistenes landsforening
Trine Mordal Jørgensen	Bydel Grünerløkka
Stig Hagelid Fjeldstad	BaneNOR
Øyvind Dalen	Asplan Viak
Gruppe 2	
Eivind Halle	BYM, trafikk sikkerhet
Morten Karlsen	Renovasjon og gjenvinningsetaten
Idunn Marie Husevåg	OsloBygg
Stian Tollefsrød	EBY
Liv Siri Syvertsen	Asplan Viak
Gruppe 3	
John Aron Sandell	BYM, sykkel
Lisbeth Nordli	Plan- og bygningsetaten
Morten Lange	Vann- og avløpsetaten
Ingrid Strand Heiberg	Byantikvaren
Kristina Jørgensen	Asplan Viak
Gruppe 4	
Marte Havag Mahlum	BYM, trafikkstyring
Tage Wærdahl	Ruter
Silje Monika Hjelle Strand	Statens vegvesen
Lars Olav Farstad	BYM, sykkel
Ragnhild Hoel Århus	BYM, oppdragsleder

4 Del 1 – Behov, utfordringer, verdier, planer

4.1. Gruppe 1

Behov

Bosatte i bydelen(e)

- Trygg ferdsel på tvers i bydelen(e)
- Lett/forståelig å reise t/f idrettsarenaer i området
- God fremkommelighet på Carl Berners plass (særlig gående og syklende)
- God fremkommelighet til nytt bydelshus Sofies Minde (for ansatte og til barnehage)
- Fremtidens innbyggere - gamle og unge voksne (som ikke sykler) må også ha et tilbud. Særlig vekst i disse gruppene

Sykkelinfrastruktur

- Sammenhengende sykkelinfrastruktur
- God fremkommelighet for syklende (kommer helt frem, flere rutevalg, få kryss/stopp)
- Mest mulig direkte sykkelruter
- Lett å forstå hvor sykkelveien går - intuitive løsninger
- Trafikksikre sykkelløsninger - høy opplevd trygghet
- Unngå konflikter med fotgjengere og buss (for syklende)
- Overganger for syklende
 - Hovinveien/Økernveien-Tøyenparken
 - Frydens gate-Trondheimsveien
 - Grenseveien-Økernveien-Hovinveien
 - Helgensgate-Sofienbergparken

Gående

- Trygt for gående på fortau, universell utforming på fortau/kryssinger
- Konflikt gående-syklende, færre syklende på fortau der det er mange gående
- Enkel atkomst til holdeplassene for gående

Kollektivtrafikk

- Godt byttepunkt på Carl Bernes plass - ulike kollektivmidler og reiseretninger
- Godt tilrettelagt for kombinasjonsreiser ved knutepunktene

- God fremkommelighet for buss i Grenseveien (brede nok kjørefelt, ev. kollektivfelt ift. frekvens, dekke tilrettelagt for buss)
- Tilstrekkelig areal til holdeplasser for 25 m lange busser langs 21-busstraseen (Grenseveien)
- Tilgang/atkomst til Tøyen stasjon
- Gode overgangsmuligheter ved Tøyen og Hasle T-banestasjoner

Gjøvikbanen

- Målpunkt må plasseres slik av en unngår ulovlig ferdsel på jernbanen
- Kontrollere overvann og vegetasjon langs Gjøvikbanen (problemer innimellom, ikke forverre situasjonen ved endring)

Utfordringer

Trafikk

- Høy trafikk
- Overgangen fra vei til gate -Økernveien x Grenseveien
- For høye fartsgrenser, biltrafikk har for høy fart

Infrastruktur

- Økernveien er smal og har en særlig krapp sving
- Lave og smale kulverter under jernbanen
- Lavt for buss under Gjøvikbanen i Økernveien
- Smal plattform ved holdeplass ved Carl Berners plass i Trondheimsveien

Trafikksikkerhet og trafikkultur

- Flere ulykkespunkter
- Gangfelt v/bru Grenseveien
- Sykkel i park, mange har høy fart - trafikkultur
- Høy fart på el-syklist
- Manglende sykkelkultur
- Uoversiktlig, utydelig å ferdes i deler av området

Terreng

- Stigning i Grenseveien, utfordring for buss spesielt vinterstid

Verdier det er viktig å ta vare på

- Parkene
- Sykkeltrasé gjennom Tøyenparken
- Sykkelvei langs Tiedemannsparken
- Kollektivtilbudet i området

Utviklingsplaner

- Det vurderes ny undergang på Gjøvikbanen ifm. utvikling av NRK-tomta

4.2. Gruppe 2

Behov

- God trafiksikkerhet, trygt for alle trafikanter
- Renovasjonsbiler må kunne stoppe ved hver husstand eller blokk for å tømme restavfall og papir, fortrinnsvis i veibanen. Det må også opprettholdes mulighet for både innkjøring og/ eller rygging til enkelte husholdninger på nevnte strekninger
- Adkomst til og fra Oslobygg sine eiendommer, bl.a. Tøyenbadet. Både i byggefase og etter ferdigstillelse. Ikke kun brukere, gjelder også varelevering/nødetater etc.
- Infrastruktur som bidrar til at flere går og sykler
- Tilstrekkelig plass der beboere bor, både sykkel/fortau/vei – eller begrense kjøreuligheten
- Utnytte infrastruktur som bygges i forbindelse med Tøyenbadet ol. eller som ligger i overordnede/pågående planer i området
- Fremkommelighet og trygghet, spesielt mot målpunkt for barn og unge
- Gode sykkeløsninger som ivaretar alle typer syklende – behov for å bygge kultur/sykkelvett/retningslinjer/holdningskampanjer
- Redusere fart i bratte partier nedoverbakke
- Redusere konflikt mellom trafikantergrupper
- God fremkommelighet/lesbarhet

Utfordringer

- Eventuell konflikt med andre interesser, for eksempel kommunale grunneierinteresser/beboerinteresser
- Carl Berners plass x Grenseveien – trangt. Kryssområdet er ikke trygt for alle.
- Tett befolket område – arealknapphet
- Mye trafikk/kollektiv i alle tverrforbindelser, få akser hvor alt skjer i samme tverrsnitt
- Få til gode løsninger innenfor dagens rammer (eiendomsgrenser, kollektivtrafikk, gående), eventuelt regulere og få ekspropriasjonsgrunnlag

- Traseen må uansett krysse trikken, utfordrende for trafiksikkerhet, Krysning i bro - må høyt?
- Økernveien: Veldig smal, både kjørebane og fortau. Høy fart, mye biltrafikk
- Tilrettelegging som muliggjør unnamanøvrering for syklist
- Kryssende sykkeltrafikk ved Gjøvikbanen - d årlig sikt
- Mangler kobling fra Tøyenbadet til Økernveien x Ensjøveien

Verdier det er viktig å ta vare på

- Busstraseen fungerer bra når elbiler er borte
- Tilrettelegging med fortau stort sett i alle gater
- Noen gater uten sykkel/buss, som kan oppleves tryggere
- Eksisterende trær
- Grøntområder

Utviklingsplaner

- Helgesens gate er under bygging, sykkelfelt mot kjøreretning
- To skoler (barn + ungdom) i området
- BYM ønsker å omregulere Økernveien, og i nødvendig utstrekning sidegater og sidearealer. Hensikten er å øke kvaliteter for gående og syklende, kollektivtrafikk, grønt og bymiljø. Foreløpig planavgrensning går i Økernveien, mellom Karvesvingen og Ålovs vei (PBE saksnr: 202453643).

4.3. Gruppe 3

Behov

- Generelt behov for at det kommer på plass et sammenhengende sykkelnettverk og at utformingen er iht. gatenormalen
- Behov for trafiksikre sykkelløsninger
- Behov for å tette «hullet» i sykkeltilretteleggingen i området
- Behov for å hensynta bebyggelse på gul liste
- Det kan hende at det er behov for en vurdering av mulige kulturminner og behov for en kartlegging/registrering, murer, brokar, evt. arkeologiske kulturminner
- Behov for å se pågående planer i sammenheng
- VAV vil bli inkludert når det graves
- Langs Økernveien vil VAV i utgangspunktet gjerne separere spillvann og vann, men det avhenger av hva som planlegges eller om det blir gjort noen gravetiltak

- Behov bedre overvanns- og flomhåndtering, primært ved Carl Berners plass og i Trondheimsveien. Også behov for tiltak for infiltrasjon og fordrøying i Grenseveien, Sinsenveien, Finnmarkgata og Monrads gate

Utfordringer

- Overvannshåndtering krever areal i (i kampene om arealene) det må settes av tilstrekkelig areal.
- Kryssløsningene er viktige og ikke tatt tak i tilstrekkelig grad. I Ensjøkrysset er det flere utfordringer og vanskelige koblinger mot øvrig sykkelinfrastruktur.
- Høy trafikkandel
- Manglende separering syklende/kjørende medfører syklende på fortau, spesielt ved Carl Berners plass og langs Grenseveien.
- Manglende kryssløsninger for syklende. I kryss prioriteres arealer for gående, blir lite igjen til sykkelprioritering
- Kaotisk område ved Carl Berners plass, mye fortaussykling, gjelder også nordover i Trondheimsveien – det er smalt, som medfører mye fortaussykling.
- Trangt og trafikkert nordover i Trondheimsveien
- Utfordring – upopulært dersom en fjerner gateparkering i Hovinparken
- Smale gater, hvis man breddeutvider for mye så mister man kanskje noen verdifulle karakteristika ved enkelte områder (f.eks. Lille Tøyen Hageby)

Verdier det er viktig å ta vare på

- Gang- og sykkeltilrettelegging mot Valle Hovin
- Sykkeltilrettelegging i Tøyenparken – planlegges oppgradert mot Helgesens gate.

4.4. Gruppe 4

Behov

- Ivareta kollektivreisende sine behov
- Trafikksikkerhet og sammenhengende tilrettelegging for syklende
- Ingen tilbakeblokkering på Ring 3

Utfordringer

- Krysset Økernveien x Ensjøveien mangler løsninger for syklende, både fra Tiedemannsparken og Tøyenparken. Sykkeltilretteleggingen stopper brått og syklende vet ikke hvor de skal plassere seg.
- Carl Berner-krysset. Fungerer for noen syklende, men langt fra alle.
- Overgang fra Dælenenggata mot Frydens gate (manglende forbindelse)

- Stoppet Fougner's vei er utfordrende og ikke ønsket av Ruter. Ruter har forsøkt å fjerne stoppet, men det er politisk vilje for å bevare.
- Grenseveien fra stoppet Einars vei og ned mot Frydens gate er et langt strekke hvor det foregår trafikkfarlige krysninger. Det mangler en intuitiv og effektiv krysning for både gående og syklende.

Verdier det er viktig å ta vare på

- Sykkeltilretteleggingen fra Hovin og ned mot Ensjøveien (Tiedemannsparken) fungerer godt og strekker seg over et stort område
- Sykkeltilretteleggingen i Helgesens gate (som skal bygges) vil forlenge en akse fra vest mot øst. Særlig viktig når anlegget i Tøyenparken blir ferdigstilt
- Begge disse aksene bør ivaretas, eventuelt finne løsninger for å koble de sammen
- Trær i Økernveien (vernestatus må sjekkes) og Tøyenparken
- Carl Berner fungerer for gående og trikk
- Sykling gjennom Ola Narr fungerer godt for mange syklende, da man kan holde høyden ned mot Ensjø og Tøyen

Utviklingsplaner

- Anbefaling/rangering fra KVV Ring 2 (Ruter). Tilrettelegging i Dælenenggata mot Frydens gate og opp i Grenseveien. Må avklares hvordan prosjektet skal forholde seg til denne KVV-en
- Det skal vurderes om det er behov for tiltak på trikkestoppet ved Carl Berner – er trangt og ikke velfungerende i dag.

5 Del 2 – Prioritering av behov

I del 2 fikk hver gruppe i oppgave å prioritere de to viktigste utfordringene og behovene de hadde identifisert i del 1. Hensikten med å prioritere, er å se utfordringer og behov i et helhetlig perspektiv, uavhengig av aktør/interessent.

5.1. Gruppe 1

Behov:

- Sammenhengende og intuitive sykkelveier
- Mulighet for trygg ferdsel på tvers i bydel(ene)

Utfordringer

- Smale og lave kulverter under Gjøvikbanen
- Mye biltrafikk fra Økernkrysset og inn mot sentrum (overgang fra vei til gate)

5.2. Gruppe 2

Behov:

- God og trygg løsning for alle trafikanter (som er bedre for de syklende)
- Koble dagens og planlagt sykkeltilrettelegging

Utfordringer

- Gode løsninger for sykkel i kombinasjon med kollektiv/trafikkerte gater – mange trafikanter som skal gjennom ett punkt kontra inngrep i områder uten trafikk (en kvalitet som er viktig å bevare)
- Terreng, vanskelig å få til gode løsninger uten for store inngrep

5.3. Gruppe 3

Behov:

- Behov for å ivareta kollektivtrafikken
- Behov for å ivareta overvannsløsninger i tillegg til å se på løsninger for sykkel

Utfordringer

- Kryssutfordringer, spesielt i Ensjøveien/Økernveien
- Trafikkbildet – det er mye trafikk, som gir begrensninger for omfordeling av arealer

5.4. Gruppe 4

Behov:

- Løse koblingene ved Carl Berners plass og krysset Økernveien x Ensjøveien
- Funksjonsfordele trafikk i området

Utfordringer

- Frydens gate (hva er mulighetsrommet her)
- Grenseveien (areal) og eventuelt tiltak for å redusere biltrafikk

Vedlegg 1

Presentasjonene fra behovsseminaret