

Åpent møte om forprosjekt i Markveien



Møtereferat

Til stede: 20 deltakere fra naboer og næringsliv
Forfall: Ingen påmeldte og ingen forfall. Det var sendt ut invitasjon på mail til hele nabolaget.

Møtested: Bydelshuset, Markveien 61
Møtetid: 1800-1930
Møteleder: Sindre Volden

Tema: Prosesspresentasjon av forprosjektet etablere Markveien gang- og sykkelprioritert gate ved bymiljøetaten og vann- og avløpsetaten

Oppsummering av spørsmål og innspill med besvarelse fra prosjektleder:

1.Benker bør ha ryggstøtte – Eldre eller syke personer har behov for å hvile kroppen og kan kun slappe helt av når man har en ryggstøtte på hvilebenkene.

Dette kan hensyntas når prosjektet går over i neste fase for gjennomføring

2.Universell utforming og fjerning av kanter – Representant fra eldrerådet hva opptatt av at snublekanter, nivåsprang etc. fjernes i den nye gateutformingen

Hensikten med oppgradering av gatene i prosjektområdet er å rydde opp i snublekanter, nivåsprang etc. Det skal etableres helhetlige flater på fortauene.

3.Vareleveringslommer foran restaurant (Markveien 42)– en laste/losselomme er plassert foran en restaurant. Det er veldig uheldig, og restauranteier spør om det er gjort bevisst og om vareleveringslommen kan flyttes til f.eks. Brilleland/Norli

Prosjektet kan se på å justere den aktuelle vareleveringslommen sydover. I reguleringskart og bestemmelsene vil ikke prosjektet plassere ut funksjonene i gata eksakt, som for eksempel vareleveringslommer. Det vil reguleres inn en bestemmelsessone på fortauets langs kjørebane hvor funksjonene kan etableres. Det vil

skape fleksibilitet mot gjennomføring for å gjøre spesifikke tilpasninger etter hvor restaurant etc. er etablert.

4.Hvorfor etableres det laste-/losselommer når det ikke finnes noen i dag i Markveien?

I analysefasen observerte vi mye feilparkering av lastebiler i Markveien. De parkerte i gata og på fortau. Dette er ikke god sikkerhet for myke trafikanter på fortauet eller for syklistene i gata. For å få en trafiksikkerhetsmessig bedre gate både for fotgjengere og syklistene bør det etableres lommer i de lengste kvartalene hvor det er for langt til etablerte laste/losselommer i tverrgater. Tiltaket vil sikre trygg ferdsel for gående og bedre sikkerhet for syklistene nord og syd i Markveien.

5.Ingen oppmerkede gangkryssinger av Markveien – Det er ikke merket opp gangfelt, det er stor fart på syklistene og biler i gaten og det trengs fartsreducerende tiltak. I Thorvald Meyers gate ser man det at manglende oppmerking gir økt fart.

I reguleringsplanen reguleres det ikke inn gangfelt. Innspillet er viktig for en vurdering i neste fase hvor prosjektet går til gjennomføring. I denne gata er det både mulig å ha oppmerket gangfelt og ha opphevet løsning.

6.Enveiskjørt også for syklistene – spm. om syklistene kan sykle i begge retninger.

I en sykkelgate kan syklistene sykle i begge retninger. Sykkelgaten blir enveiskjørt for bil.

7.Ble Gågate vurdert i prosjektet?

I bestillingen fra Byrådsavdelingen for miljø og samferdsel til Bymiljøetaten ligger det en klar føring for å etablere Markveien som en gang- og sykkelprioritert gate. Dette bygger på Konsekvensutredningen for Grünerløkka. Vurderingen er blitt gjort i tidligere fase.

8.Miljøstasjon ved Olaf Ryes plass er utfordrende for de nærmeste naboer, kan den fornyes, tilsvarende som på Adamstuen?

Miljøstasjonen ved Olaf Ryes plass i Sofienberggata er i utgangspunktet utenfor prosjektområdet og ikke en del av reguleringsplanarbeidet. Innspillet vil vi ta med til neste fase. Dersom det er ønske å om å gjøre dette tidligere bør det spilles inn til Bymiljøetaten via postmottak.

9.Mange gående i sykkelbane i Torggata – Det oppleves ofte at folk trækker ut i veibanen og det oppstår konflikter med syklende. Der det mulig å skille bedre mellom gående og syklistene? Kan trafikantgrupper skilles?

Markveien-prosjektet har hentet mye erfaring fra Torggata. Blant annet dette med gående ut i veibanen. Løsningene som er foreslått skal etablere tydeligere skille mellom fortau og kjørebane (sykkelgate), nivåforskjellen vil også heves fra VIS 4 cm til VIS6 cm på kantstein. For å legge bedre til rette for fotgjengere er det kun nødvendige

funksjoner som skal etableres på fortau. Dette vil gi bedre fremkommelighet for myke trafikanter og bedre universell utforming.

10. Blir parkeringsplassene i Sofienberggata berørt av tiltaket?

Nei

11. Hva skjer i tverrgatene. Parkering og kjøring til disse?

Det skal fortsatt være kjøring inn og ut til gatene i prosjektområde. By-logistikk, varelevering, beboerkjøring etc. må ivaretas og legges til rette for. Prosjektet endrer ikke på parkeringene i tverrgater og sidegater utenfor prosjektområdet.

12. Blir Parkeringsplasser som fjernes erstattet et annet sted?

Parkeringsplasser i prosjektområdet erstattes ikke et annet sted. Parkeringsplassene i Søndre gate fjernes for å gi større uteområde for serveringsstedene og bedre fortau for gående. Parkeringsplassene langs Olaf Ryes plass fjernes for å gi større uteområde for butikk/servering og bedre fremkommelighet for gående. HC-plassene opprettholdes.

13. Minste fribredde på fortau – det skjer mye på fortauene og det kan bli trengsel. Hva er den minste fribredden som skal ivaretas. I plenum ble det nevnt 1,5 m som absolutt minste fribredde.

I henhold til Gatenormalen for Oslo kommune er ferdselssonen på fortau satt til minimum 2,0 meter.

14. Søppelkasser – Erfaring fra Thorvald Meyers gate viser at det er alt for få søppelkasser i gata. Etter klager har naboer fått beskjed at det er mening av folk tar med seg søppel hjem. Deltaker på møte håper innstendig at det plasseres ut nok søppelkasser når gaten er ferdig.

Søppelkasser reguleres ikke inn, men prosjektet vil ta dette med over i neste fase.

15. Anleggsfase – Hvordan tilrettelegger Oslo kommune for næringslivet/restaurant og naboer i byggefasen?

Tilrettelegging for næringsliv/restaurant og andre er viktig å en anleggsfase. Kommunen ønsker å legge til rette for korte anleggsperioder i kvartal. Derfor er det allerede i denne fasen vurdert mulighetene for å kun jobbe kvartalsvis i en anleggsfase. Det skal til enhver tid være tilgang for nødetatene og adkomst til eiendommene.

16. Anleggsfase- Hvordan tilrettelegger Oslo kommune for alternativ trase for sykkeltrafikk?

I anleggsfasen skal det tilrettelegges for alternative traseer for alle trafikantergrupper. Dette vil det informeres om og det vil skiltes godt.

17. Anleggstid per kvartal

Utgangspunkt for anleggsgjennomføringen er at prosjektet opparbeides kvartalsvis. Vann- og avløpsetaten vil ha størst påvirkning til dette da det skal graves for nye vann- og avløpskummer i hvert kryss.