

Gry Bjerkan

Deres ref.:

Vår ref. (saksnr.):
22/60523 - 53

Saksbehandler:
Maria Kristina Rustad Nordang

Dato: 01.09.2023

Oppsummering og svar på innspill vedrørende planlagte tiltak om bedre framkommelighet til buss og sykkel i Observatoriegata

Etter innspill fra Ruter og i tråd med bystyrets vedtak i sak om Oslos sykkelstrategi 2015-2025 og Plan for sykkelveinettet i Oslo har Bymiljøetaten startet arbeidet med å tilrettelegge Observatoriegata bedre for gående, syklende og kollektivreisende.

For å bedre framkommeligheten for 21-bussen planlegger Bymiljøetaten å fjerne gateparkeringen på strekningen mellom Parkveien og Solli plass, som i dag skaper forsinkelser. Dagens HC-parkering vil flyttes til Observatorie terrasse. For å bedre forholdene for gående og syklende på strekningen vil vi etablere sykkelfelt opp Observatoriegata i retning Solli plass, stramme inn kryss og utvide fortauet på nordøstsiden av gaten. I krysset mellom Observatoriegata og Parkveien planlegger vi å etablere et opphøyd kryssområde som senker farten og øker de kjørende og syklendes oppmerksomhet.

I Ankerhagen mellom Parkveien og Hansteens gate planlegger vi å oppgradere det asfalterte arealet for å ruste opp området og legge bedre til rette for gående og syklende. I dette arbeidet planlegger Bymiljøetaten å flytte et tre som hindrer ferdsel for myke trafikanter gjennom parken. Treet vil bli replantet inne i Ankerhagen. For å forhindre kjøring inn i friområdet vil det etableres sperrepunkt ved alle innganger, slik at området forbeholdes myke trafikanter.

I strekket mellom Hansteens gate og Ruseløkkveien planlegger vi endringer i blindveiskiltingen slik at det blir tydelig at det er en adkomst gjennom for gående og syklende.

I mai 2023 ble det sendt ut e-post med informasjon om tiltakene vi planlegger å gjennomføre i Observatoriegata. E-posten inviterte til å gi innspill til prosjektet, og ble sendt til 1571 naboer i og rundt den aktuelle strekningen. I e-posten var det også en lenke til Oslo kommunes nettsider med ytterligere informasjon om prosjektet. Fristen for å komme med innspill var 13. juli 2023, men ble utsatt til 7. august som følge av at nettsideteksten ble omformulert for å tydeliggjøre tiltakene. Det kom inn totalt 46 innspill.

Vi takker for innspillene som er kommet inn i saken. Av disse stilte 29 av dem seg negative til tiltakene, 11 stilte seg positive, mens seks var delvis positivt og delvis negativt innstilt. Ettersom det er planlagt flere typer tiltak på en strekning der omgivelser og gatefunksjoner er forskjellige, har mange av innspillene kun forholdt seg til enkelttiltak, og ikke prosjektet som helhet. Det har også vært mange tilbakemeldinger som stilte seg positive til noen av tiltakene, men negative til andre. Bydel Frogner har behandlet saken i møte i bydelsutvalget 20.06.2023. Bydelen stilte seg positive til planlagte tiltak mellom Parkveien og Solli plass, men mente sykkeltilretteleggingen burde legges utenom Ankerhagen.

I dette brevet oppsummerer vi innspillene som har kommet inn, besvarer spørsmål og kommenterer tilbakemeldinger. Dette gjøres ved å slå sammen og sammenfatte innspillene etter tematisk innhold. Bymiljøetatens svar og kommentarer til innspillene følger deretter med tekst i kursiv. Alle tilbakemeldinger og innspill er lest og vurdert.

Planlagte tiltak i Observatoriegata mellom Parkveien og Solli plass

Majoriteten av innsenderne har vært positive til å bedre fremkommeligheten til 21-bussen mellom Parkveien og Solli plass ved å fjerne dagens gateparkering. I flere innspill ser vi at innsenderne er positive til planlagte tiltak mellom Parkveien og Solli plass, selv om noen stiller seg negative til andre tiltak i prosjektet. Det er noen som skriver at de støtter parkeringsfjerningstiltaket ettersom det gir en bedre løsning for syklende og et bredere fortau som åpner for bedre universell utforming. Andre er fornøyde med effekten tiltaket kan ha på trafikkflyten og støynivået i gata.

Noen innsendere er bekymret for lavere parkeringsdekning i området. Dette settes i sammenheng med andre tiltak de mener har ført til større press på parkeringsplasser. Enkelte skriver at de ser behov for å gi bussen bedre plass, men ikke syklende, og mener derfor at parkeringsfjerning kan begrenses til en side av gata. Noen innsendere mener at det blir bevilget for mange parkeringsplasser i området til HC-parkering og bildeling og for få plasser til beboerparkeringer.

Flere etterspør også ytterligere fjerning av gateparkering mellom Hansteens gate og Ruseløkkveien og i andre gater i området. Det blir også etterspurt fartsreducerende tiltak som fartshump, bevaring av eksisterende grønnstruktur og mer beplantning på strekningen. To innspill etterspør at sykkelfeltet som skal etableres blir bygget som opphøyd sykkelfelt siden det deler vei med busser og biler i en bratt oppoverbakke.

Bymiljøetatens svar:

Bymiljøetaten vurderer dagens situasjon på strekningen mellom Solli plass og Parkveien som dårlig tilrettelagt for buss og syklende, og stedvis dårlig for gående. De fleste som har sendt inn innspill har bekreftet denne vurderingen.

Vi har forståelse for at fjerning av parkering vil føre til ulemper for de som parkerer i øvre del av Observatoriegata i dag. Når Bymiljøetaten gjennomfører tiltak etterstreber vi å imøtekomme lokale ønsker og behov som best det lar seg gjøre, men har også et ansvar for å planlegge byen helhetlig. I dette tilfellet vil bevaring av gateparkering opprettholde dagens situasjon for busstrafikken i Observatoriegata, som er det utløsende problemet vi ønsker å løse. Når Bymiljøetaten gjennomfører gateoppgraderinger, slik vi gjør i Observatoriegata, så søkes det også å bedre forholdene for gående og syklende iht. Oslos gatenormal. Derfor gjennomfører vi også tiltak rettet mot disse trafikantgruppene. Om tilrettelegging for gående og syklende kommer i konflikt med biltrafikk prioriteres disse gruppene først.

All parkering vi planlegger å fjerne i dette prosjektet ligger vest for Ankerhagen i gaten opp mot Solli plass. Dette er avgiftsbelagte parkeringsplasser for opptil to timer, og vil dermed ikke gå utover beboerparkeringsdekningen i området, foruten to beboerparkeringsplasser i Observatorie terrasse. Hensynet til personer med funksjonsnedsettelser og rullestolbrukere er hensyntatt gjennom ivaretagelsen av HC-parkeringsplassene, som flyttes til Observatorie terrasse. Denne gruppen får også bedre forhold grunnet utvidelse av fortau, etablering av et opphøyd kryss og oppstramming av kryss.

Bymiljøetaten har avgrenset prosjektområdet for fysiske tiltak til øvre del av Observatoriegata og Ankerhagen, men har valgt å inkludere en mindre skiltendring på strekningen mellom Hansteens gate og Ruseløkkveien. Vi har altså ikke vurdert å fjerne parkering eller gjøre andre tiltak på denne strekningen i forbindelse med dette prosjektet.

Det er ikke planer om å fjerne noe av det eksisterende grøntarealet mellom Parkveien og Solli plass for å utvide fortauet. Det vil heller ikke være aktuelt å beplante denne strekningen ytterligere i denne omgang, men vi tar med innspillet videre. Planene om å stramme inn og opphøye krysset Parkveien x Observatoriegata er ment å dempe farten mot krysset.

Angående sykkelfeltet som skal bygges i Observatoriegata planlegger vi ikke å bygge dette med en opphøyd løsning, sykkelfeltet vil altså ligge på nivå med kjørebanelen. Grunnen til at vi ikke bygger det opphøyd er at vi kun velger denne løsningen når vi har plass til sykkelfelt på begge sider av veien. Opphøyde sykkelfelt er en relativt ny løsning, og per i dag er det usikkert om en ensidig løsning med enveisregulert opphøyd sykkelvei kan øke antallet syklistene som velger å sykle mot kjøreretningen. Dersom løsningen misforstås på denne måten, kan det skape trafikkfarlige situasjoner.

Behov for sykkeltilrettelegging i Observatoriegata

Flere av innsenderne mener at strekningen ikke egner seg som en del av Plan for sykkelveinettet, spesielt er det flest som peker på strekket gjennom Ankerhagen. Det argumenteres for at det er krevende å legge til rette for samspill mellom opphold med rolig gangtrafikk og fremkommelighet for syklende på samme strekk. Flere ber derfor Bymiljøetaten om å prioritere området som et friområde.

Noen mener at brosteinsdekket i Ankerhagen, og mellom Hansteens gate og Ruseløkkveien bidrar til at strekningen er uegnet som sykkeltrase, og foreslår derfor å legge om ruten. Andre peker på det samme, men foreslår istedenfor å endre dekket for å bedre forholdene for syklende.

Det har også blitt argumentert for at tilrettelegging for sykling i gate med bussrute vil skape farlige trafikksituasjoner for syklende.

De fleste som foreslår å legge om traseen, peker på Parkveien ned mot Munkedamsveien som en alternativ rute mellom Solli plass og Aker brygge. Det er også flere som foreslår parallellgatene Reichweins gate og Cort Adelers gate som bedre alternativer til Observatoriegata.

Til slutt er det noen som mener at gående og syklende ikke har behov for de planlagte tiltakene, mens andre mener at det er behov for å gjøre mer enn det som er foreslått for å tilrettelegge for gående, syklende og opphold. De sistnevnte etterspør blant annet mer gatemøbler i Ankerhagen, mer beplantning på strekket og ytterligere parkeringsfjerning.

Bymiljøetatens svar:

Oslos sykkelstrategi 2015-2025 og Plan for sykkelveinettet i Oslo, som ble vedtatt av bystyret i 2015 og 2018, legger grunnlaget for det arbeidet Bymiljøetaten gjør innenfor sykkeltilrettelegging. Visjonen i Oslo kommunes sykkelstrategi er at Oslo skal bli en sykkelby for alle. Vi tilrettelegger altså ikke bare for de som sykler i dag, men for de som ønsker å sykle, men som opplever dagens situasjon som upraktisk og utrygg. Undersøkelser viser at Oslo nå oppfattes som en tryggere sykkelby enn før sykkelstrategien ble vedtatt, men at det ennå er mye som må gjøres på dette punktet, spesielt for de yngste og eldste syklistene.

Det viktigste virkemidlet for å øke sykkelandelen og gjøre Oslo til en trygg og god by å sykle i, er å opparbeide et finmasket sykkelveinett som 80% av befolkningen skal bo i 200 meters avstand fra. En viktig hensikt med dette er at det gir mange rutevalg og alternativer til de som sykler avhengig av hvor de kommer fra og hvor de skal. Observatoriegata er en del av en naturlig sykkelrute mellom Frogner og Aker brygge (ved Dokkveien) fra Solli plass, og det er en naturlig rute internt i nabolaget der mange allerede sykler.

Det foreslåtte sykkelveinettet har blitt gjennomgått av bydelene, kollektivselskapene, Syklistenes landsforening, Utdanningsetaten, Statens vegvesen og Bymiljøetaten. Vurderingsgrunnlaget til Plan for sykkelveinettet i Oslo ble utarbeidet ved hjelp av befaringer, flyfoto, lokalkunnskap og analyser av sammenhenger mellom romutforming og mobilitetsadferd.

Utgangspunktet har vært at det skal være et sammenhengende nett som består av direkte ruter mellom bydeler og målpunkter, spesielt områder med høy konsentrasjon av boliger og arbeidsplasser. Det ble også gjennomført en sykkelreiseundersøkelse der syklende kunne tegne inn sykkelruter i en kartapplikasjon.

De alternative sykkelrutene som har blitt foreslått i innspillene som er kommet inn, vil etter Bymiljøetatens vurdering ikke være fullverdige alternativer til strekningen gjennom Observatoriegata. Cort Adelers gate inngår ikke i Plan for sykkelveinettet ettersom plassmangel ikke tillater å tilrettelegge for sykkel utenom trikkeskinnene. Reichweins gate er ikke et naturlig rutevalg fra verken Solli plass eller Ruseløkkveien. Derfor ville den sannsynligvis ikke bli brukt like hyppig som strekket gjennom Ankerhagen, selv om man hadde forsøkt å legge opp til at syklende skulle sykle der. Ruten ned Parkveien og Munkedamsveien kan ikke erstatte en rute gjennom Observatoriegata ettersom den leder syklende til Tjuvholmen, og den vil derfor føre til en betydelig omvei dersom man skal til eller fra Aker brygge ved Dokkveien.

I tillegg til å bygge et finmasket sykkelveinett, viser underlagsrapportene til sykkelstrategien at det er nødvendig å finne en god kombinasjon av tilrettelegging for sykling i gater med blandet trafikk og egne arealer for syklende der det er behov. I Observatoriegata tilrettelegges det for sykling i blandet trafikk, foruten sykkelfeltet fra Parkveien opp til Solli plass, som er ment å gjøre spillet mellom kollektivtrafikken og sykling på strekninger mer trafikksikkert. For rolig sykkeltrafikk vil brosteinsdekket mellom Ruseløkkveien og Hansteens gate fungere tilfredsstillende. Bymiljøetaten er klar over at dagens brosteinsdekke er i dårlig forfatning, men vi vil ikke kunne prioritere en oppgradering av dette dekket i dette prosjektet.

Planlagte tiltak i Ankerhagen

Den hyppigste tilbakemeldingen gjelder bekymringer for at tiltakene som planlegges i Ankerhagen vil føre til økt gjennomfartstrafikk av sykler og elsparkesykler, noe man mener vil gi økt trafikkfare for gående. Mange er opptatt av trafikksikkerheten for barn og unge, ettersom Ankerhagen er et av få friområder i nærområdet og det blir drevet lek, ballspill og aking her. Flere peker også på at dette er skolevei for mange og at det finnes to barnehager i området. Innsenderne melder om at de verdsetter Ankerhagens funksjon som oppholdssted for nærmiljøet og vil ta vare på dette. Det blir også vist til at det har foregått en oppgradering av området som har hatt som ambisjon å knytte Trafotaket og Ankerhagen sterkere sammen og tiltaket ikke bør motarbeide dette. Derfor har flere av innsenderne foreslått at fartsreduserende tiltak inngår i prosjektet for å signalisere at byliv og gode forhold for gående prioriteres her. Det blir også etterspurt andre tiltak for å styrke området funksjon for opphold og samvær.

En annen hyppig tilbakemelding fra beboere har vært bekymringer rundt planen om å flytte et tre inn i Ankerhagen. Flere av innsenderne er usikre på om treet kommer til å overleve flyttingen og det er flere som mener at dagens beliggenhet virker fartsreduserende nettopp ved å hindre fremkommelighet.

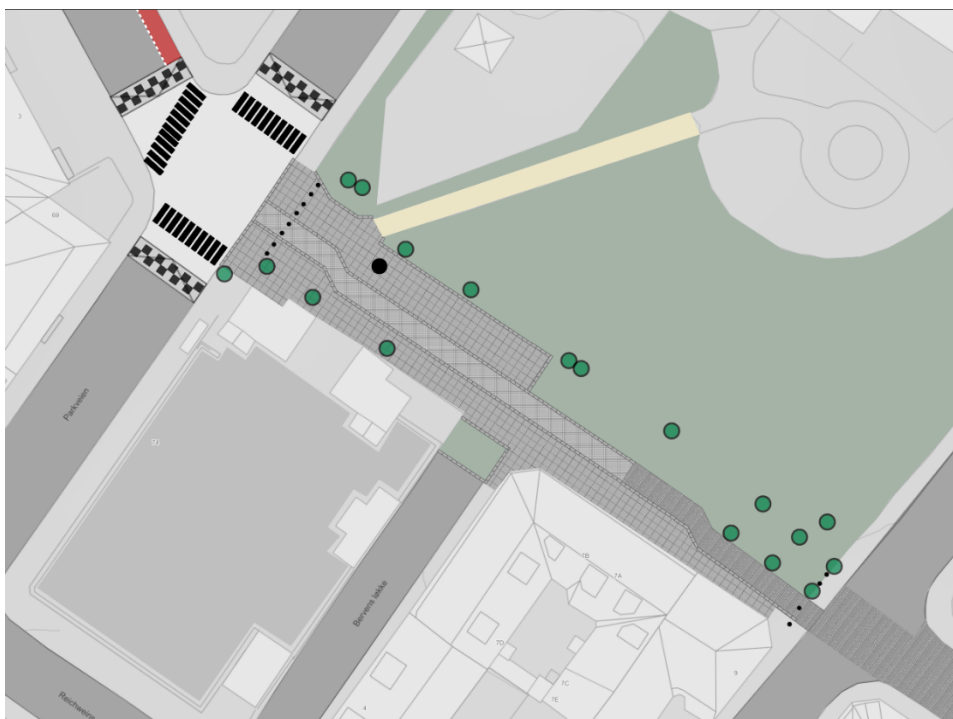
Noen har bedt Bymiljøetaten om å bevare brosteinsdekket foran bygårdene mellom Bervens løkke og Hansteens gate og noen foreslår å legge brostein helt frem til Parkveien, både for å bevare og fornye området historiske bykarakter og som fartsreducerende tiltak.

Flere er positivt innstilt til tiltakene i Ankerhagen fordi det tilrettelegger bedre for syklende og hindrer bilkjøring på området. Andre innsendere stiller seg negative til at privatbiler ikke lenger kan kjøre helt inn til bygårdene som vender ut mot Ankerhagen og melder også bekymring rundt tilgang for offentlige tjenestebiler.

Bymiljøetatens svar:

Bakgrunnen for at Bymiljøetaten ønsker å endre utformingen i Ankerhagen er at vi ønsker å bedre samspillet mellom gående og syklende på stedet. Ankerhagen er allerede en naturlig sykkeltrasé, og benyttes allerede av mange syklende i dag. Dagens løsning i Ankerhagen skaper imidlertid situasjoner hvor gående og syklende må møtes på et smalt fortau og det er lite forutsigbart hvor syklende vil oppholde seg ellers på strekningen. Dette er ikke en trafiksikker løsning og inviterer til konflikter mellom trafikantgruppene.

Bymiljøetatens foreslåtte løsning vil tydeliggjøre hvor sykling gjennom området bør foregå, og dermed skape mer forutsigbarhet for gående rundt hvor man kan forvente at syklende ferdes. Dette vil vi gjøre gjennom utforming, hvor vi vil bruke forskjellige typer belegg for å skape et areal det vil være naturlig å sykle på. Dette arealet ledes man inn på fra begge sider. Slik frigjør man i større grad deler av parken hvor det ikke vil sykles, som da blir bedre for gående og for opphold.



Bilde: Skisse av ny utforming. Kilde: Bymiljøetaten

Bymiljøetaten er enige i at Ankerhagen er et viktig område i nabolaget som har flere gode og grønne kvaliteter. Disse kvalitetene skal ivaretas med tiltakene som gjøres. Som tidligere beskrevet har det ikke vært aktuelt å legge opp til sykling i høy hastighet gjennom området. Utformingen i Ankerhagen vil i større grad bære preg av en gatetunutforming, som vil ligne dagens løsning i Ruseløkkveien mellom Cort Adelers gate og Observatoriegata. Prosjektet inkluderer flere fartsreducerende tiltak. I krysset med Parkveien planlegger vi å bygge et opphøyd kryssområde, som kombinert med vikepliktsforhold vil senke hastigheten ned fra Solli plass. Ved inngangene til Ankerhagen vil også rekken med sperrepunkt og endringen i dekket ha en fartsreducerende effekt. Inn fra Hansteens gate vil vi bevare dagens brostein, som bidrar til å senke fart. Etter å ha lest innspillene som har kommet inn i saken har vi også gjort justeringer i forslaget. Blant annet vil vi lede syklende lengre unna inngangen til Trafotaket, vi har redusert planlagt bredde på arealet for syklende og lagt inn sideforskyvninger i den naturlige traseen for syklende, som også vil være fartsreducerende.

Angående flyttingen av treet har Bymiljøetaten forståelse for at mange har et nært forhold til byens trær. Voksne trær, slik som treet i Ankerhagen, har viktige naturverdier som Bymiljøetaten i størst mulig grad ønsker å bevare. Nettopp på grunn av dette ønsker vi å flytte treet i stedet for å kutte det ned og plante nytt. Denne type tiltak har Bymiljøetaten god erfaring med og det er noe man gjennomfører flere ganger i året. Det er ikke alltid mulig å flytte voksne trær, men vurderingen har vært at man kan gjøre det i dette tilfellet. Treet vil få oppfølging i de neste tre årene etter flyttingen for å sørge for at flyttingen har gått fint for seg. For å realisere de planlagte tiltakene for myke trafikanter i Ankerhagen er man avhengige av at treet får en ny plassering.

Brosteinsdekket foran bygårdene mellom Bervens løkke og Hansteens gate vil som sagt bli bevart. For det resterende arealet hvor vi skal oppgradere dekket i Ankerhagen vil både funksjon og estetikk være viktige faktorer i utformingen av området.

Vi ser at det foregår mye uønsket kjøring gjennom området i dag, både på grøntareal og fra Bervens løkke. For å sikre Ankerhagen som et trygt sted for både opphold og ferdsel for myke trafikanter, planlegger vi å innføre fysiske tiltak i form av sperrepunkter (pullerter). Det vil fremdeles være mulig å både kjøre og stanse privatbiler i Bervens løkke og Hansteens gate. Noen av sperrepunktene vil være låsbare, slik at de kan flyttes når offentlige kjøretøy eller utrykningstjenester har behov for å kjøre inn.

Status for gjennomføring av videre arbeid

Bymiljøetaten planlegger å gjennomføre tiltakene i løpet av høsten 2023.

Vennlig hilsen

Heidi Tomten
avdelingssjef

Mari Svolsbru
seksjonssjef

Mottakere
Annette Brandanger
Astrid Bjerke
Bent Slyngstad
Bjarte Dyngjeland
Bydel Frogner
Bård Vandvik
Carlota Menéndez-Sampill
Eli Reinholdtsen
Emil Holmefjord
Fredrik Norman
Geir Rognlien Elgvin
Guri Norstrom
Henning Marius Exner
Inger Bendiksen
Inger Nordberg
Inger Simensen Nordberg
Jennie Navarsete
John Henry Knudseth
Jon Eirik Eriksen
Jon Eirik Eriksen
Julie C Borchgrevink
Kristian Kolind
Kristian Kolind
Kristian Nilsson
Kristofer Ramsdal
Luise Boye Sprechler
Luise Boye Sprechler
Maren Solhjem
Markus Østvold Walther
Natallia Van Der Eb
Nicolai Gerrard
Nicolai Resch
Nicolai Resch
Ragnhild
Renata Kuzmina
Sameiet Observatorie terrasse 2 v/ Eric Bortzmeyer
Sigrid Moldestad
Sigrid Moldestad
Siri og Nico Gerrard
Tore Wilken Nitter Walaker
Ulla-Tuulia Malkamäki
Victor Elias Okpe
Walter Söllner
Øystein Røger
Øystein Røger
Åse Ulvin