

Oslo



Statens vegvesen



Forberedende arbeid Oslo S

KUNNSKAPSGRUNNLAG - BEHOVSKARTLEGGING

1	Forord	4	3.10	Blå-grønn struktur	17	7	Forventet utvikling	30
	1.1 Samarbeidsavtale i 2025.....	4	3.11	Kulturminner	18	8	Problembeskrivelse	31
	1.2 Tidligere prosess mellom 2023–2025.....	4	3.12	Byliv	19		8.1 Modernistisk utforming.....	31
	1.3 Gjenbruk av tidligere KVVU.....	4	3.13	Lokalklima	21		8.2 Arealbruksstrategien.....	31
	1.4 Hvorfor behovskartlegging?.....	4	3.14	Forurensning	21		8.3 Beredskap gir føringer for utvikling.....	31
2	Prosjektområdet	5	3.15	Samfunnskritisk infrastruktur.....	21		8.4 Området er flomutsatt	31
	2.1 Systemperspektivet	5	3.16	Grunnforhold	21	9	Behov	33
	2.2 Prosjektavgrensning.....	5	4	Transformasjon av området	22		9.1 Kategori 1: Dagens system.....	33
3	Dagens situasjon	6		4.1 Sentralitet	22		9.2 Kategori 2: Fremtidens system.....	34
	3.1 Kollektivknutepunkt	6		4.2 Del av en større transformasjon	22		9.3 Kategori 3: Lokale behov.....	35
	3.2 Reisemiddelfordeling.....	7		4.3 Pågående planer i området	24		9.4 Behovskonflikter	37
	3.3 Fotgjengere	7	5	Overordnede planer.....	25		9.5 Tidskritisk dimensjon	37
	3.4 Sykkel	10		5.1 Nasjonale planer.....	25		9.6 Oppsummering: Behovstabell	38
	3.5 Bil	11		5.2 Regionale og kommunale Planer.....	26			
	3.6 Beredskap.....	13		5.3 Andre relevante utredninger	27			
	3.7 Trafikksikkerhet.....	14	6	Status samferdselsprosjekter i KVVU Oslo.....	28			
	3.8 Arealbeslag	15		6.1 Betydningen for prosjektområdet	28			
	3.9 Overvann.....	16						

1 Forord

1.1 SAMARBEIDSAVTALE I 2025

17. januar 2025 ble det inngått en samarbeidsavtale mellom Bymiljøetaten i Oslo (BYM) og Statens vegvesen (SVV). Avtalen omhandler etablering av et kunnskapsgrunnlag og utforskning av mulighetsrommet for utvikling av byrommene, samt statlig og kommunalt veinett på østsiden av Oslo S.

Hensikten med samarbeidet er å finne løsninger som bygger oppunder og styrker kollektivknutepunktet Oslo S, legger grunnlag for god byutvikling og ivaretar lokalmiljø og byliv. Følgende temaer vektlegges:

- Bedre tilrettelegging for gående, syklende, kollektivreisende og beredskaps- og næringstransport
- God trafikkflyt
- Trafikksikkerhet
- Byliv
- Flom- og overvannshåndtering
- Trygge byrom

Sweco Norge er engasjert av partene for å bistå i arbeidet. Arbeidet danner et grunnlag for en senere reguleringsplan for statlige og kommunale gater og byrom i knutepunktet og byutviklingsområdet Oslo S, og vil legge rammer for senere planprogram og KU/KVU.

Denne rapporten oppsummerer innledende behovskartlegging og en vurdering av alternativer. Arbeidet benytter tidligere utredninger og kunnskapsinnhentinger, og som en del av arbeidet er ulike løsningsalternativer vurdert. Gjennom arbeidet er spesielt Nylandsbrua og Schweigaards gate analysert.

1.2 TIDLIGERE PROSESS MELLOM 2023–2025

Arbeidet med utviklingen av Oslo S-området startet allerede i 2023 da Byrådsavdelingen for Miljø og samferdsel (MOS) ga BYM et oppdrag om å være kommunens gjennomføringsorganisasjon for utvikling av Oslo S-området. I brevet ble BYM bedt om å sette i gang et planarbeid for Biskop Gunnerus gate og Schweigaards gate, og for gjenåpning av Akerselva og ombygging av Nylandsveien. Sweco Norge bisto BYM i arbeidet mellom 2023 og 2025 hvor det ble gjennomført workshop og medvirkningsmøte hvor private og offentlige aktører ble samlet.

Forut bestillingen fra MOS har det også vært flere prosesser og løsningsforslag til hvordan Oslo S-området kan utvikles, både fra private og offentlige aktører. Flere av disse planene beskrives i rapporten.

1.3 GJENBRUK AV TIDLIGERE KVU

På bestilling fra MOS utarbeidet BYM (i samarbeid med Norconsult) i 2021 en konseptvalgutredning for Schweigaards gate og Nylandsveien, heretter kalt KVU Schweigaards gate/KVU-en. Utredningens hensikt var å avklare

framtidig bruk av Schweigaards gate, Biskop Gunnerus gate (fra Jernbanetorget til Oslo gate) samt Nylandsveien når trikkens trasé flyttes fra Schweigaards gate til Dronning Eufemias gate.

Utredningen skulle gi et konseptuelt handlingsrom for videre detaljering og planlegging av området, men MOS gikk ikke videre med en bestilling som følge av interessekonflikter. Arbeidet med KVU'en viste at det er krevende å ivareta behovene for alle interessentene i området. Byrådsavdelingen la til grunn at interessekonfliktene knyttet til prioriteringen av behovene som ble vurdert i konseptvalgutredningen, bør søkes løst gjennom å undersøke mulighetsrommet for gode løsninger gjennom det kommende planarbeidet.

Innhold som er kopiert direkte fra KVU-en er markert med kursiv grå tekst i dette dokumentet.

1.4 HVORFOR BEHOVSKARTLEGGING?

Med denne behovskartleggingen søkes det å strukturere de ulike behovene som ligger til grunn for tiltaket. Dette er både normative behov (lover og regler), føringer og vedtatte planer for området og ulike interessenters behov. I behovsanalysen skal det klart fremgå hva som er problemet og hva vi vil oppnå med tiltakene. Det er spesielt viktig i og med at arbeidet begynner med en politisk bestilling om å gjennomføre tiltak, der tiltakene er definert uten at det er gjennomført en behovsanalyse.

Det har vært avholdt medvirkningsmøte 14.06.2024 om behov der et bredt spekter av aktører og interessenter var invitert, samt gjennomført særmøter med eksterne deltakere som en del av arbeidet.

En konklusjon etter medvirkningsmøtet er at det mangler en felles visjon for området. Løsninger som ivaretar de lokale behovene, er begrenset av viktige funksjoner som går igjennom prosjektområdet og som må ivaretas. Løsninger lokalt ligger derfor i å definere nye systemer som fungerer, og behovskartleggingen og påfølgende alternativer vektlegger denne dimensjonen.

2 Prosjektområdet

Det er valgt å se på området ut fra to perspektiver; et overordnet perspektiv som ser på sammenhengen mellom prosjektområdet og omkringliggende strukturer, og et perspektiv som analyserer strukturene innenfor prosjektområdet.

I rapporten er de ulike temaene derfor beskrevet ut fra et systemnivå der dette er relevant, før det sees nærmere på detaljer innenfor prosjektområdet.

2.1 SYSTEMPERSPEKTIVET

I arbeidet er det behov for å vurdere prosjektområdet i et større perspektiv. Flere av funksjonene i prosjektområdet har koblinger til og/eller er en del av større systemer som går langt utenfor selve prosjektområdet.



Figur 2-1: Utsnitt systemperspektivet (kilde: Sweco).

2.2 PROSJEKTAVGRENSNING

Figur 2-2 viser områdeavgrensning definert i samarbeidsavtalen mellom Bymiljøetaten og Statens vegvesen. Avgrensningen av området skjer fra der hvor Nylandsveien rampes opp fra Hausmanns gate og til opprampingen som er en del av Nylandsbrua i Bjørvika. Videre inngår rampene til/fra Schweigaards gate, samt Schweigaards gate på strekningen fra gata Tøyenbekken til inngangen til Vaterlandstunnelen.



Figur 2-2: Områdeavgrensning i samarbeidsavtalen (kilde: SVV/BYM).

Områdeavgrensningen som er definert i samarbeidsavtalen er noe forskjellig fra områdeavgrensningen konkretisert i bestillingen fra MOS til BYM. Store deler av arbeidet i rapporten er utarbeidet før samarbeidsavtalen, og av hensyn til ressursbruk prosjektavgrensningen i rapporten ikke oppdatert i etterkant av samarbeidsavtalen. Figur 2-3 viser avgrensningen fra bestillingen. Den omfatter Nylandsveien fra Dronning Eufemias gate til Hausmanns gate i nord/sør og Biskop Gunnerus gate og Schweigaards gate fra Skippergata til Klostergata i retning vest/øst.

Deler av tilstøtende vei- og gateanlegg og deler av Akerselva er innlemmet i prosjektområdet. Arbeidet har til hensikt å regulere plassering, utforming og dimensjonere gate- og byromstrukturen som bebyggelsen skal forholde seg til.



Figur 2-3: Prosjektavgrensning i rapporten (kilde: Sweco).

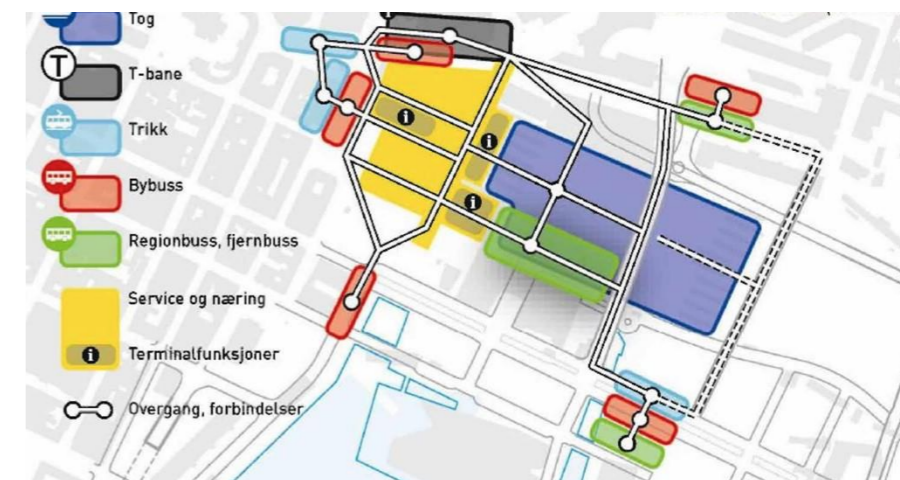
3 Dagens situasjon

Dette kapitlet beskriver dagens situasjon, med de fysiske forutsetningene, tilbudene og funksjonene som eksisterer i og ved prosjektområdet. Ettersom det er gjennomført en situasjonsanalyse i KVV Schweigaards gate, er deler av arbeidet gjenbrukt i denne rapporten med godkjenning fra Oslo kommune. *Tekst som er hentet direkte fra KVV Schweigaards gate er vist i kursiv grå tekst.*

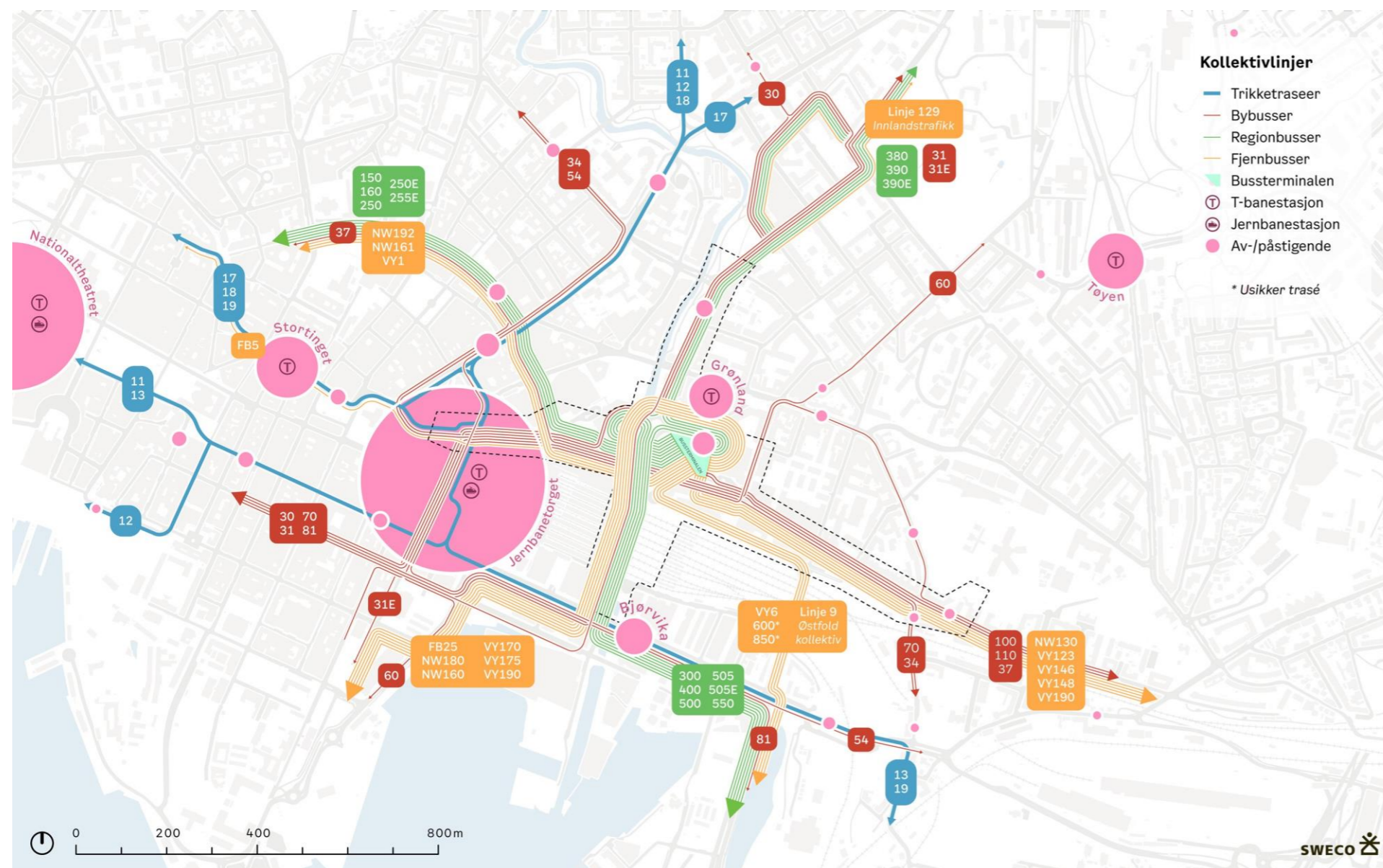
3.1 KOLLEKTIVKNUTEPUNKT

Kollektivknutepunktet betjenes av alle kollektive driftsarter. Oslo S, Oslo bussterminal og Jernbanetorget utgjør Norges viktigste og mest trafikkerte kollektivknutepunkt. Området er knutepunkt både for nasjonal, regional og

lokal kollektivtrafikk. Oslo S er landets desidert største jernbanestasjon og navet for all jernbanetrafikk i Norge. Stasjonen har i dag over 100.000 av- og påstigninger pr dag, noe som utgjør nesten 1/4 av alle togreisende i Norge. Den store dreining til mer kollektivtransport i Osloområdet har gitt om lag en dobling av antallet togreisende på Oslo S siden 2005 (Samlet plan for Oslo S, Bane NOR, 2019). Schweigaards gate og Nylandsveien er viktige kollektivtraseer for bybusser og regionbusser. I tillegg er Oslo bussterminal målpunkt for fjernbusser og ekspressbusser. Knutepunktet Oslo S, dvs. stasjonen sammen med Jernbanetorget og Oslo bussterminal, har om lag 350.000 av- og påstigninger på en vanlig hverdag.



Figur 3-2: Illustrasjon av Oslo S-områdets ulike funksjoner knyttet til kollektivtrafikken, beskåret (kilde: Presentasjon av Siri Gauthun Kielland for Plansamarbeidet 15. oktober 2020).



Figur 3-1: Kollektivnettet gjennom området, med busslinjer, trikketraseer og holdeplasser med størrelsesfordeling etter antall av- og påstigende i rush-trafikk (2022). Nattbusser og linjer som ikke krysser gjennom området er ikke inkludert (kilde: Sweco – Statistikk om av- påstigende fra Oslo kommune).

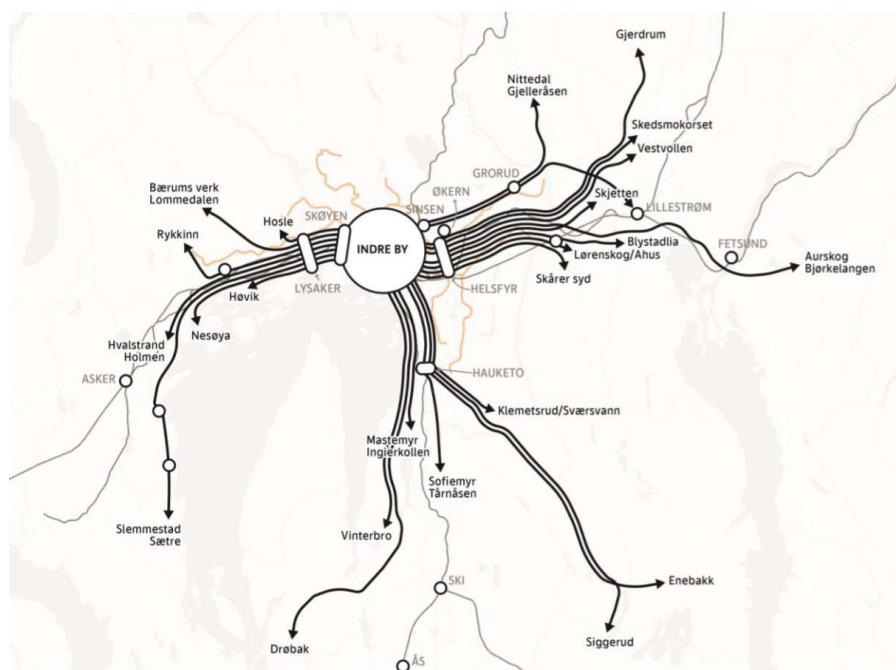
3.1.1 Bussterminalen

Oslo bussterminal er Norges største bussterminal, og landets tredje største kollektivterminal etter Gardermoen og Oslo S. Kollektivterminalen består av 30 oppstillingsplasser på terminalområdet og 4 oppstillingsplasser i Schweigaards gate. I tillegg er det holdeplasser for buss i den tidligere trikketraseen. Terminalen har flere inn- og utkjøringsmuligheter for buss fra Schweigaards gate.

En spesialanalyse om bussterminaler i tilknytning til KVV Oslo-Navet konkluderte med at Oslo Bussterminal har nådd sin kapasitetsgrense med dagens struktur på busstilbudet (KVV Oslo-Navet, 2015). I analysen anbefales en delvis matestrategi (terminering av flere regionlinjer utenfor sentrum) som reduserer antall anløp for Ruters regionbusser til/fra Oslo bussterminal. Dette er en strategi som Ruter i stor grad har fulgt opp de senere år, men noe av kapasitetsgevinsten er spist opp av behov for flere avganger på gjenværende linjer.

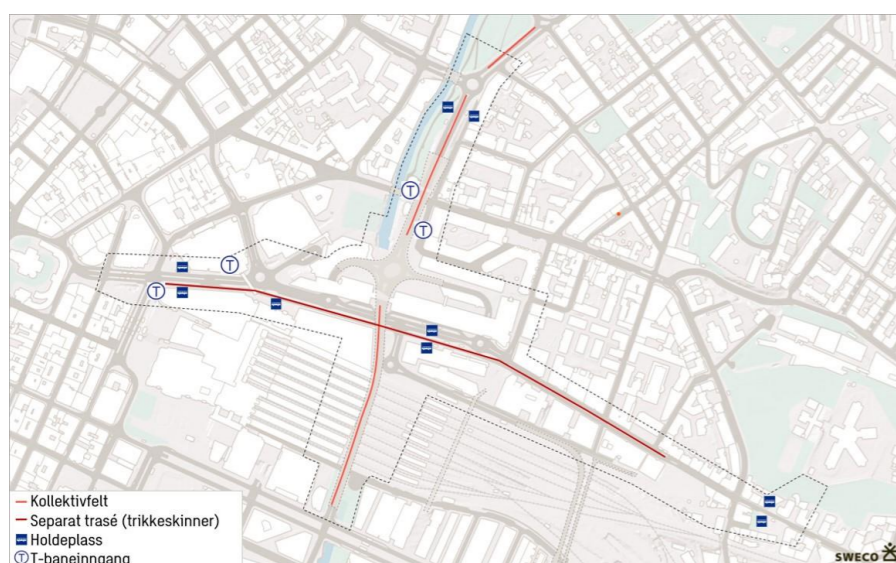
Det har lenge vært planlagt for en ny busstasjon over sporområdene på Oslo S, men i 2021 besluttet Byrådet at arbeidet med planlegging av bussterminal over Oslo S avsluttes¹.

Figur 3-3 viser en oversikt over områder i Akershus som har direktebuss til Oslo sentrum. Med noen unntak terminerer samtlige busser i prosjektområdet.



Figur 3-3: Områder i Akershus som i dag (linjenett 2022) har direktebuss mot Oslo sentrum (kilde: Bussterminalstruktur i Oslo-området, Ruter, 2022)

3.1.2 Fysisk tilrettelegging



Figur 3-4: Kollektivtilbud og holdeplasser i prosjektområdet. T-baneinnganger vises også (kilde: Sweco).

Busstrafikken er gitt prioritet innenfor prosjektavgrensningen i form av kollektivfelt langs Nylandsveien og med egen busstrasé i Biskop Gunnerus gate og Schweigaards gate i den gamle trikkestraseen. Bussene som skal inn til bussterminalen eller nordover via rampene, eller langs Tøyenbekken, har ikke mulighet til å benytte seg av busstraseen.

3.1.3 Fremkommelighet

De største fremkommelighetsproblemene i utredningsområdet er knyttet til gatedelen av Schweigaards gate og rampene fra Nylandsveien. Det er en stor trafikkstrøm mellom Lybekkergata og Kong Håkon 5s gate (Ring 1) og mellom Lybekkergata og rampene til Nylandsveien. Disse strømmene belaster den vestre av de to rundkjøringene til Nylandsveien x Schweigaards gate og gir tidvis store forsinkelser for regionbusser og linje 37 til/fra vest via Ring 1.

Det er også noe fremkommelighetsproblemer i østre del av Schweigaards gate. Den tidligere trikkestraseen gir god fremkommelighet for gjennomgående busser (linje 34 og 37), men kan ikke brukes av regionlinjer til/fra Oslo bussterminal, som tidvis opplever køproblemer som følge av signalanleggene i krysset til Platous gate og Hollendergata.

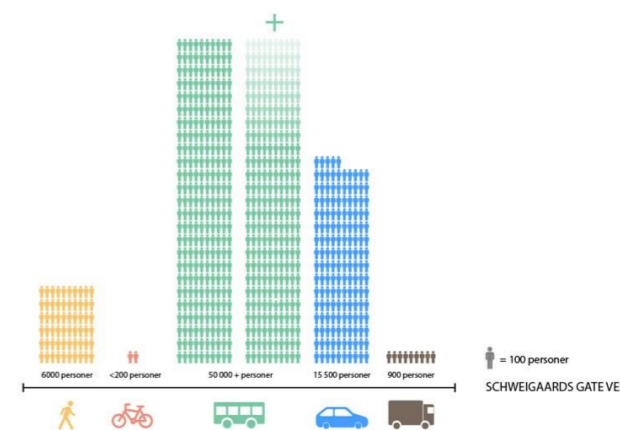
3.1.4 Reisende med buss

Ifølge Akershus kollektivterminaler er det 6 millioner mennesker som passerer gjennom terminalen hvert år, gjennomsnittlig i overkant av 16 000 passasjerer i løpet av en dag². Det går 400 ekspressbusser, regionbusser og turbusser hver dag til Norge og Europa. I tillegg går det røde bybusser fra gateterminalen. Totalt oppgis det at det er over 3 000 bussavganger og -ankomster daglig.

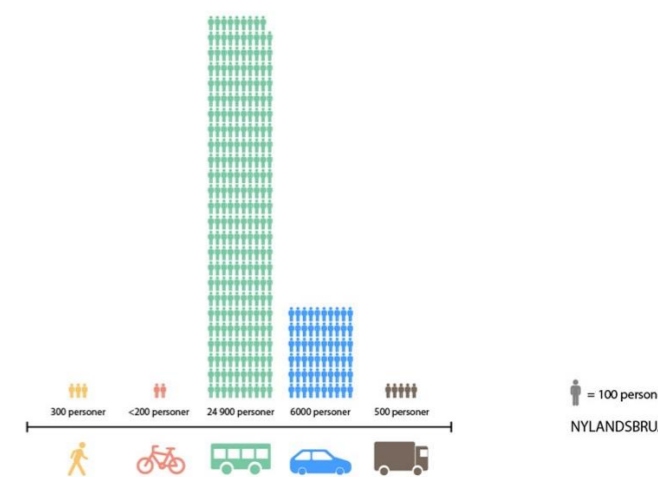
Det foreligger ikke noen samlet oversikt over byttemønsteret mellom de ulike transportformer, men det er beregnet at 12 % av busspassasjerene ved Oslo bussterminal bytter til/fra tog³.

3.2 REISEMIDDELFORDELING

Analyse av trafikkmengdene i de enkelte gatene/veiene viser at de fleste menneskene som forflytter seg gjennom området er passasjerer som sitter på bussen. Figur 3-5 og Figur 3-6 viser hvor mange personer som benytter forskjellige transportmidler i Schweigaards gate vest og over Nylandsbrua. Omfanget av kollektivreisende indikerer viktigheten av å tilrettelegge for busstrafikken i prosjektområdet.



Figur 3-5: Figur 1.15: Estimert daglig trafikkmengde i Schweigaards gate vest for Nylandsbrua i 2024 (kilde: Sweco).



Figur 3-6: Estimert daglig trafikkmengde over Nylandsbrua i 2024 (kilde: Sweco).

3.3 FOTGJENGERE

3.3.1 Fysisk tilrettelegging

Dagens ganglinjer i området er lite tilrettelagt for gående. Smale fortau, mye biltrafikk og mange fysiske hindringer skaper dårlige sammenhenger mellom de ulike delområdene og gjør det vanskelig å bevege seg til fots. Schweigaards gate og jernbanesporene er en stor barriere mellom områdene sør og nord for strekningen.

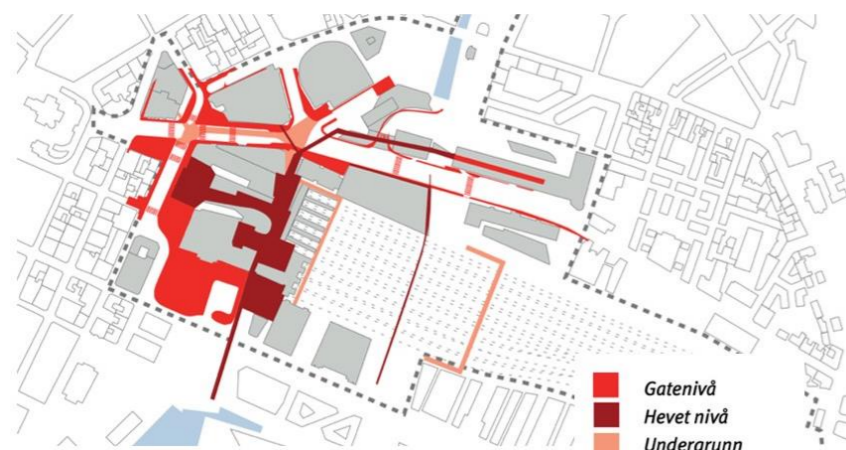
² Kollektivterminaler.no

³ Bane NOR Eiendom (2023) Presentasjon Nye Oslo S v/Hauge



Figur 3-7: Dagens store hovedstrukturer som skaper barrierer innenfor tiltaksområdet (kilde: EBY/PBE 2019).

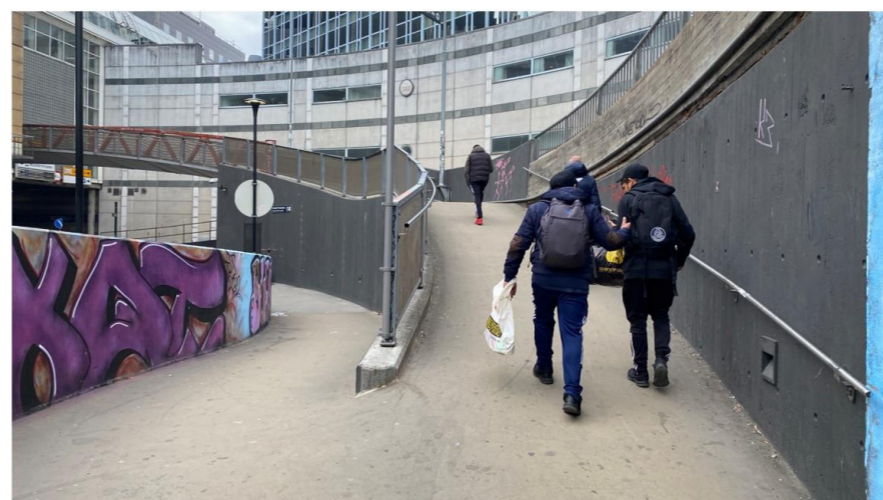
På den østre delstrekningen, Schweigaards gate mellom Oslo gate og Tøyenbekken, er det tilrettelagt med smale fortau på begge sider. Gjennomgående fasadelinjer langs mesteparten av strekningen, kombinert med innslag av åpne fasader og eldre bygningsmasse bidrar til å gi gata en viss bymessig attraktivitet.



Figur 3-8: Gangforbindelsene i området er fordelt på tre ulike plan. Blant annet Jernbanestasjonens innganger henvender seg mot gangbruer og hevede byrom, ikke direkte mot gatenivået i området (kilde: Plan- og bygningsetaten 2010).

I byromstrukturen nord for Schweigaards gate er tilgjengeligheten for gående dårlig. På grunn av jernbanetunnelen som ligger under stasjonsbygningen oppstår det en høydeforskjell på ca. 5 meter mellom jernbanestasjonen og gatenivå, noe som igjen medfører at dagens fotgjengerforbindelse mellom Oslo S og Galleri Oslo foregår på gangbruer over Schweigaards gate. Gangbruene forbindes til gatenivå med trapper og en rampe.

Muligheten for å krysse gaten på vestre delstrekning er begrenset på grunn av store trafikkmengder og mangel på gode krysningspunkter. Til sammen skaper dette en lite oversiktlig og attraktiv løsning for fotgjengere. Spesielt kan det være vanskelig å orientere seg for turister og andre som ikke er lokalkjente.



Figur 3-9: Gangforbindelse mellom Vaterland og Oslo S/Oslo bussterminal. Biskop Gunnerus gate fungerer som en barriere og gående ledes over gaten (foto: Sweco).

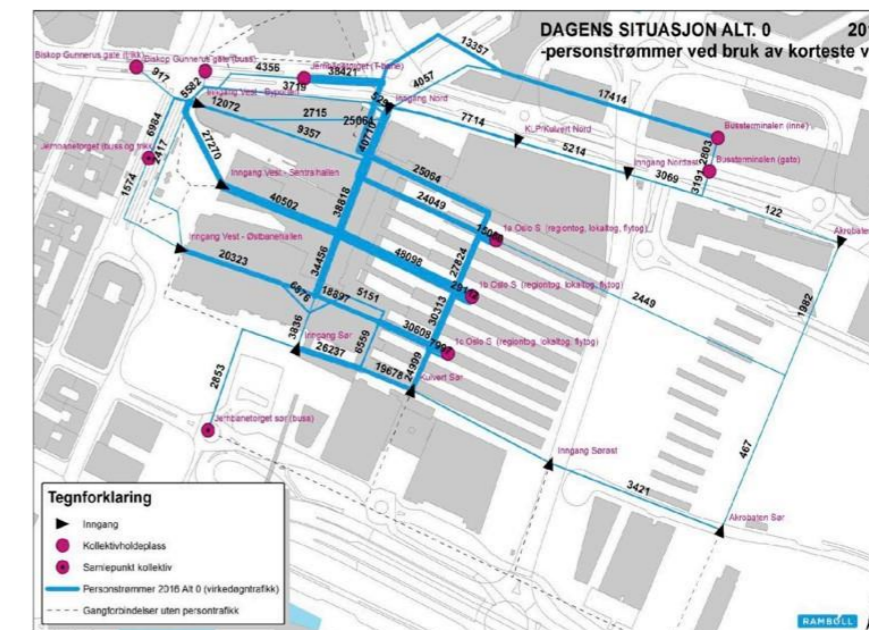
3.3.2 Universell utforming

Universell utforming skal ivaretas i alle ledd når en planlegger, bygger, drifter og vedlikeholder. Dette for å sikre at alle kan reise. Det betyr at en skal bygge et transportsystem med god kvalitet der alle mennesker uavhengig av funksjonsevne kan ta seg frem. Trinnfri atkomst, ledelinjer, tydelig informasjon og gangveier uten hindringer er sentrale elementer for at transportsystemet skal være tilgjengelig for alle.

Den manglende tilretteleggingen for gående fører til at området i dag er lite universelt utformet. Som beskrevet er det preget av lange gangavstander, smale fortau, fysiske hindringer for gående, bratt stigning i flere anlegg (anbefalt maks 4%). Videre er det for dårlig informasjon og ledesystem for de reisende. Plattformen sikrer ikke trinnfri adkomst. Dette betyr at det er vanskelig å finne fram for de som ikke er lokalkjent. Spesielt gjelder dette for eldre, barn og personer med kognitive utfordringer. Det er lange avstander og det tar tid dersom en går feil. Dette er spesielt utfordrende for personer med gangvansker. Det er lite støtte for orientering for synshemmede.

Det finnes en snarvei mellom Nylandsbrua og Schweigaards gate. Dette er en bratt trapp med metallrister. Denne er ikke egnet for dem som trenger ganghjelpemidler og heller ikke egnet for synshemmede med førerhund.

3.3.3 Fotgjengerstrømmer



Figur 3-10: Beregning av personstrømmer (antall gående per døgn) gjennom knutepunktet Oslo S i 2016 basert på korteste avstand (kilde: ROM Eiendom, Ruter og KLP 2016).

Alle kollektivpassasjerer er også fotgjengere, og fordi Oslo S er nasjonalt knutepunkt er det svært mange fotgjengere gjennom knutepunktet. Figur 3-10 viser beregnet antall gående gjennom Oslo S i løpet av et døgn beregnet av Rambøll i 2016. Selv om tallene er noen år gamle, gir det en indikasjon på hvor mange mennesker som forflytter seg gjennom prosjektområdet via Oslo S (ikke togreisende).

I 2017 gjennomførte Bane NOR en telling av gående og av- og påstigende togpassasjerer på stasjonen. Tellingen indikerte at det var ca. 4 000 som benyttet inngangen via Biskop Gunnerus gate på gateplan (ved taxiholdeplass) og ca. 35 000 som benyttet inngangen i Biskop Gunnerus gate over gateplan. Sistnevnte passasjerstrøm vil i fremtiden krysse gaten på gateplan som følge av at Bane Nor har startet prosessen med å etablere ny stasjonsinngang på gateplan.

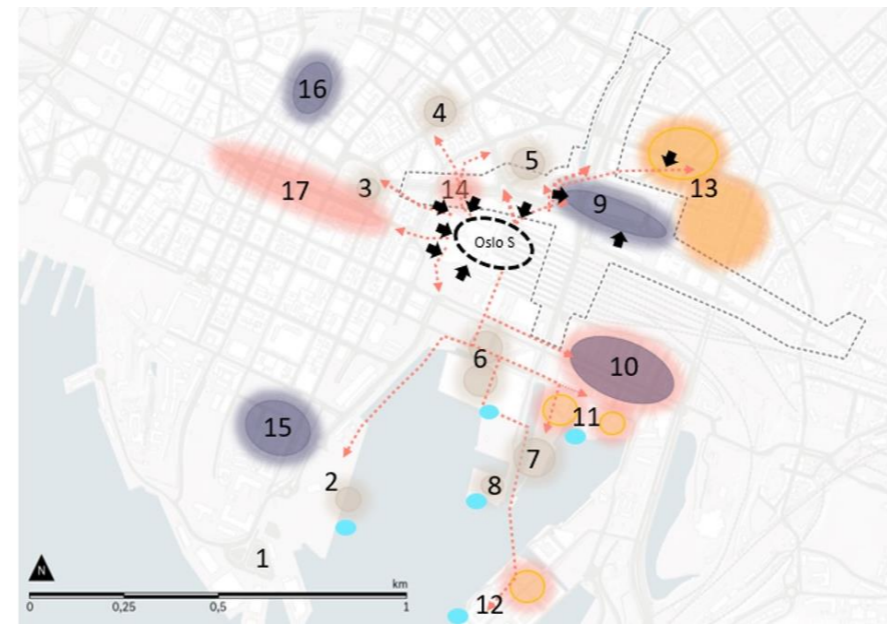
Fordi kollektivtransporten har flere reisende i 2025 enn da tellingene ble gjennomført, er det sannsynlig at tallene er noe høyere enn på talletidspunktene.



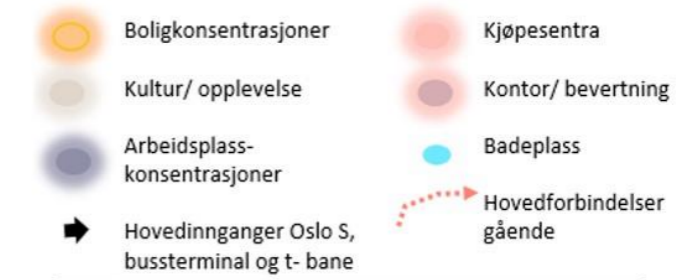
Figur 3-11: Gangforbindelse under jernbanesporene kan oppleves som utrygg for gående (foto: Sweco).

3.3.4 Målpunkt

Oslo S-området ligger omsluttet av en rekke sentrale målpunkt. Under er de viktigste vist. Målpunktene i er vist med ulike farger og stedshenvi-ning i tabell, og innganger til stasjonsområdet, bussterminal og T- bane er vist med svarte piler.



Figur 3-12: Målpunkt fra bylivsundersøkelsen (kilde: Sweco).



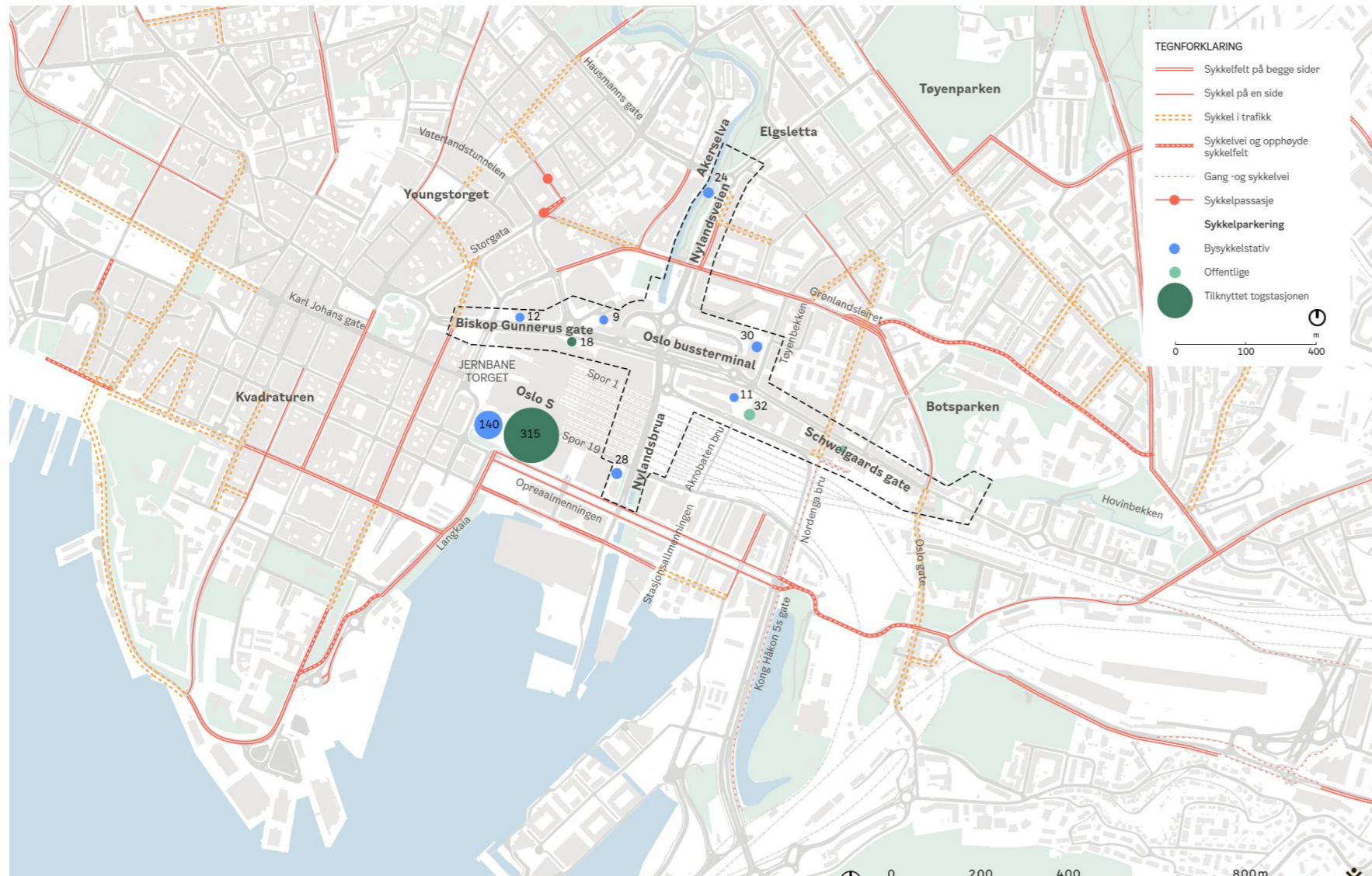
1	Vippetangen - fergehavn
2	Salt – badstuer, bading og havnepromenade
3	Oslo Domkirke
4	Folketeateret
5	Oslo Spektrum
6	Deichmanske bibliotek og Operaen
7	Munch- museet
8	Sukkerbiten badstuer og bading
9	Bussterminal og arbeidsplasser
10	Barcode – arbeidsplasser og bevertning
11	Boligområder (Munchs Brygge og Vannkunsten)
12	Sørenga bolig, bevertning og badeanlegg
13	Boligkonsentrasjoner Grønland
14	Oslo City – handel
15	Kvadraturen
16	Regjeringskvartalet
17	Karl Johans gate

3.4 SYKKEL

Dagens sykkelveinett i området har få sammenhengende ruter, og det er mange systemskifter mellom ulike sykkeløstninger og kompliserte kryssinger. I de fleste traseene må sykklisten sykle i blandet trafikk. På samme måte som for de gående, skaper mye biltrafikk og mange fysiske hindringer dårlige sammenhenger mellom de ulike delområdene og gjør det utfordrende å sykle i området. Jernbanesporene er en stor barriere mellom områdene sør og nord for strekningen, også for de syklende.

Figur 3-13 viser sykkeltilbudet i prosjektområdet. Fra figuren ser vi at det er lite tilrettelagt infrastruktur for syklister i prosjektområdet. Syklistene sykler i kjørebane, uten tilrettelegging for syklister, både i øst-vestlig retning og i nord-sørlig retning. Unntaket er langs gata Grønland hvor det er etablert tosidig sykkelfelt. Strekningen inngår som en del av Oslos hovedsykkelruter. Det er 170 sykkelparkeringsplasser innenfor prosjektområdet, 114 av disse plassene er bysykkelstativ. Ved Christian

Frederiks plass, sørvest for prosjektområdet, er det 315 parkeringsplasser for egen sykkel og 140 bysykkelstativ. Det er få sykkelparkeringsplasser nord for togstasjonen som medfører at syklister har behov for å krysse togsporene.



Figur 3-13: Sykkel Sykkeltilbud i og rundt prosjektområdet, med sykkeltilrettelegging og sykkelparkering. Informasjon om parkeringsplassene er hentet fra et kartleggingsarbeid Sweco gjennomførte for Bane NOR i 2023 (Sweco (2023) Sykkeltiltak i Oslo-regionen (på vegne av Bane NOR)) og via karttjenestene til kommunen og oslobysykel.no (kilde: Sweco).

3.4.1 Sykkeltrafikk

I forbindelse med andre Sweco-prosjekter, er det gjennomført korttidstelling av syklende. Basert på korttidstellingene er det gjort et estimat på døgntrafikken, blant annet ut fra at største time i løpet av dagen utgjør 15 % av den totale trafikken den dagen. Figur 3-14 viser estimert trafikk langs strekningene hvor det er innhentet data.



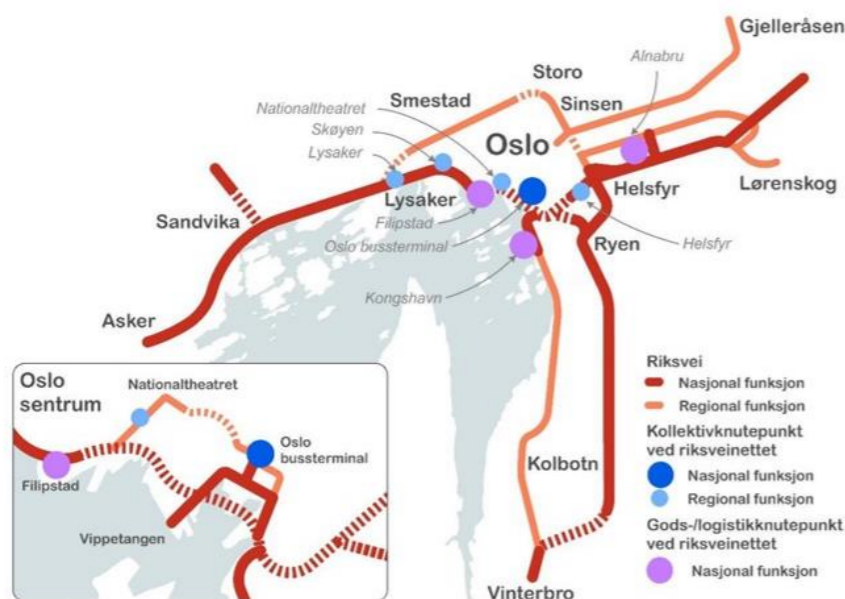
Figur 3-14: Estimert sykkeltrafikk basert på korttidstelling (døgntrafikk). (kilde: Sweco).

3.5 BIL

3.5.1 Veisystemets rolle

Veisystemet innenfor prosjektområdet kan ikke ses på som et isolert system, men som en sentral del av Oslos transportsystem. Schweigaards gate og Nylandsveien, sammen med Nordenga bru er riksveier som fordeler trafikk mellom Operatunnelen og Bjørvika til Ring 1/sentrum, de geografiske områdene langs Akerselva og boligområdene mellom Carl Berners plass, nedre Tøyen og Grønland. Nylandsveien har også en viktig funksjon for kollektivtrafikk til og fra Oslo bussterminal, som utrykningsvei for nødetatene og som omkjøringstrasé.

Riksveinettet utgjør, sammen med det kommunale hovedveinettet, et veisystem som bygger opp under kombinasjoner av ulike transportformer, se figur 3-15. Det har også en internasjonal og nasjonal funksjon bl.a. ved å være tilknyttet viktige kollektiv- og logistikknutepunktene, som godsterminaler for jernbane og havner.



Figur 3-15: Riksveienes rolle/hierarki, her vist med tilknytning til kollektiv og Logistikk-nutepunkt (kilde: Statens vegvesen⁴)

Riksveiene har flere funksjoner i vei hierarkiet. Først og fremst skal riksveiene sikre sammenhengende transportfunksjon mellom landsdeler og har dermed viktige nasjonale funksjoner. Det kommunale samleveisystemet og riksveisystemet fungerer i et samspill med tanke på kapasitet og trafikkfordeling. Nedbygging av delstrekninger vil kunne gi store ringvirkninger, også langt ute i det totale systemet.

Ved utbygging av Bjørvika ble deler av E18/E6 lagt i tunnel og frigjorde areal på bakkeplan. Det ble etablert en veistruktur med fordeling av trafikk i akser for å sikre fremkommelighet i dagsonen. Fordeling av trafikk er en forutsetning for fremkommelighet til og fra Oslo sentrum, hvor

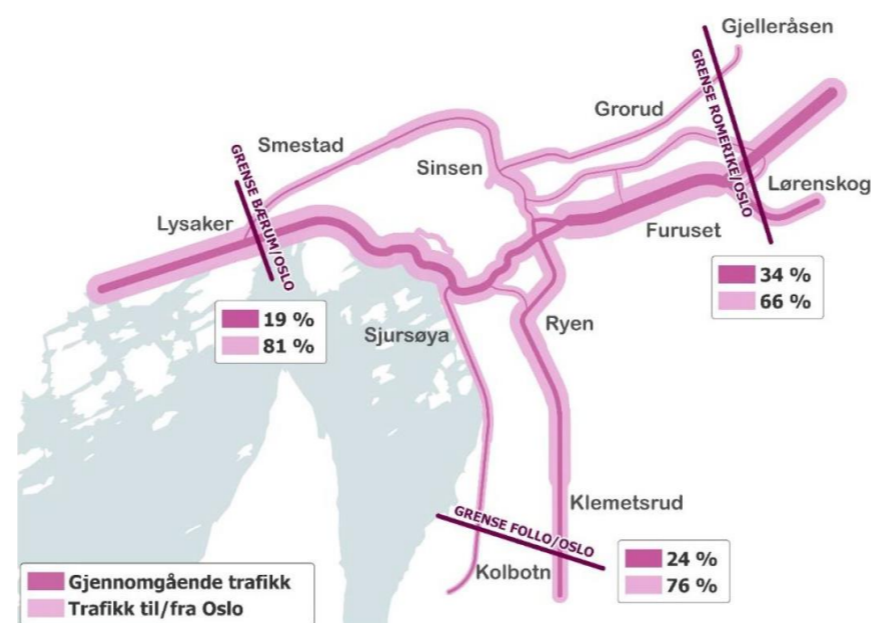
⁴ Statens vegvesens rapporter nr. 918: Riksveiene i Oslo-området. Strategi for utvikling og forvaltning av eksisterende veinett. Statens vegvesen Transport øst, 2023.

Nylandsbrua og Nordenga bru er bærebjelkene for omfordeling av trafikk mellom Operatunnelen, Ring 1 og sentrum.

Etter åpning av Dronning Eufemias gate (DEG) har man erfart problemer med fremkommelighet, spesielt for kollektivtrafikk. Andelen busser som benytter DEG har økt og er langt over antallet som gaten ble dimensjonert for. Årsaken til økning skyldes få andre alternative gater i sentrum. For å sikre effektive traseer for kollektivtrafikk ble det besluttet å rushtidsregulere Dronning Eufemias gate. Rushtidsregulering er mulig fordi personbiltrafikken ledes via Operagata/Nylandsveien i vest og Kong Håkon 5s gate og Nordenga bru. Nylandsbrua er kollektivtrasé mellom hovedveisystemet via DEG og Oslo bussterminal. Det er etablert eget kollektivfelt på Nylandsbrua. Nordenga bru ivaretar personbiltrafikk til og fra sentrum.

Østgående trafikk fra Operatunnelen som har målpunkt i sentrum ledes via Operagaten, via Nylandsveien til vestre rampe for Ring 1, og/eller rett frem for boligområder nord for sentrum. Østre rampe er forbeholdt kollektivtransport og høye kjøretøy. Krysset på Nylandsbrua ble ombygd i 2007 for å bedre fremkommeligheten på den østre rampen.

Denne separeringen av kollektivtrafikk og biltrafikk muliggjør en effektiv forbindelse mot Oslo bussterminal inkludert gateterminalen. Vestre rampe har en høydebegrensning som må hensyntas i videre planlegging. Utgående trafikk fra sentrum og boligområdene som skal til E18/E6 Operatunnelen ledes via Nordenga bru.



Figur 3-16: Gjennomgående trafikk i mørk rosa (kilde: Statens vegvesen⁵)

Hovedtyngden av trafikken på riksveiene har start og/eller målpunkt i Oslo, se figur 3-16. Gjennomgående trafikk, dvs. trafikk med både start og

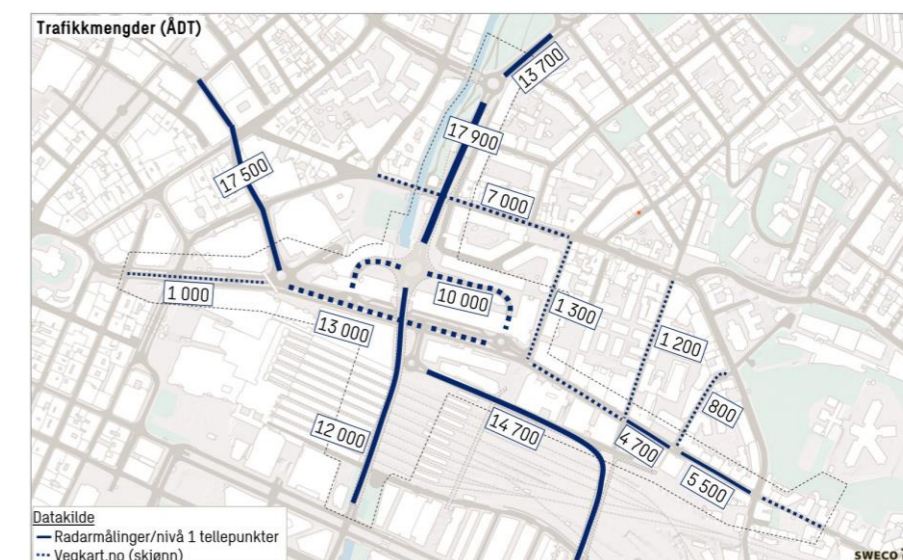
⁵ Statens vegvesens rapporter nr. 918: Riksveiene i Oslo-området. Strategi for utvikling og forvaltning av eksisterende veinett. Statens vegvesen Transport øst, 2023.

målpunkt utenfor Oslo, utgjør opptil en tredjedel av den totale trafikken på riksveinettet. Den største mengden gjennomgangstrafikk er mellom vest og nord via Nylandsveien og Trondheimsveien.

3.5.2 Trafikkmengder

Veinettet i Oslo kjennetegnes generelt av høy trafikkbelastning. Dette gjelder spesielt i rushtiden, men store deler av veinettet har betydelig belastning også utenom rushtiden på dagtid. Dette medfører at uforutsette hendelser gir store trafikale konsekvenser. Årsaken er en kombinasjon av at mange trafikanter berøres direkte av hendelsen samtidig som omkjøringsalternativene allerede har høy trafikkbelastning.

Gjennomsnittlige trafikkmengder på vei- og gatenettet i løpet av et døgn er vist i Figur 3-17. Trafikkmengder med heltrukne linjer er basert på nivå 1 tellepunkter eller periodiske målinger over 1–3 uker. De periodiske registreringene er i tidsrommet 2019–2024. Figuren viser at Ring 1 og Nylandsveien er de mest trafikkerte strekningene i området.

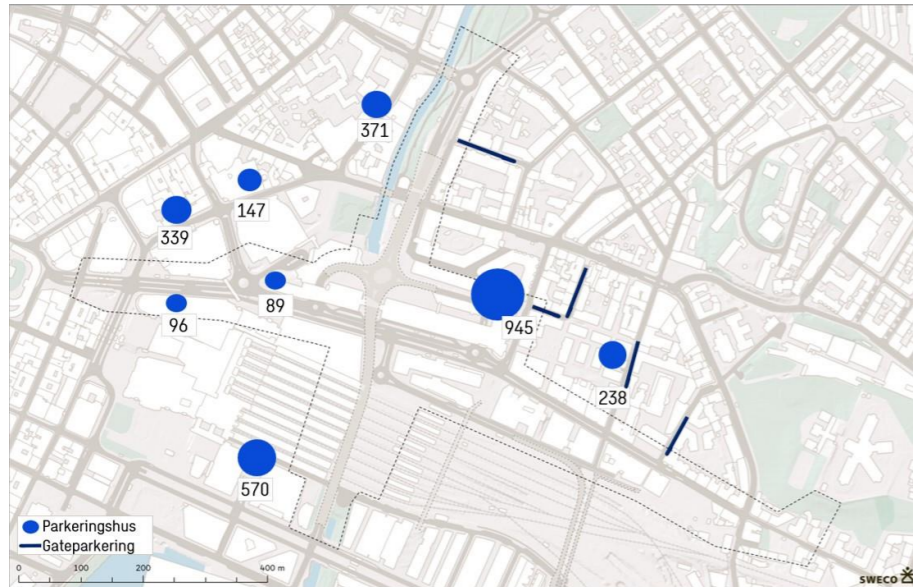


Figur 3-17: Trafikkmengder i årsdøgnetrafikk (ÅDT). Stiplet linje hvis strekningen med stor usikkerhet knyttet til tallgrunnlaget. 17500 øverst til venstre er summen på Ring 1 i Vaterlandstunnelen og Lybekkergata (kilde: Sweco/vegkart.no).

3.5.3 Parkering

Det er flere store parkeringshus i prosjektområdet med totalt 1 130 parkeringsplasser, se Figur 3-18. Det største parkeringstilbudet har adkomst via Tøyenbekken. Det er også parkeringshus (1 665 parkeringsplasser) og noe gateparkering like utenfor prosjektområdet som har behov for tilgjengelighet med bil. Prognosene for 50-100 % vekst i kollektivtrafikken over Oslo S-området fører til økt behov for bilparkering til funksjoner knyttet til drift av buss og togterminalene, og parkering for

arbeidsreisende som ankommer på nattetid uten tilfredsstillende kollektivtilbud (ROM Eiendom, Ruter og KLP 2016).



Figur 3-18: Bilparkeringsplasser i parkeringshus i og ved prosjektområdet (kilde: Sweco).

3.5.4 Taxi

Taxi er en viktig del av mobilitetstilbudet. Innenfor prosjektområdet er det taxiholdeplasser på Sonja Hennies plass og på Oslo S like vest for gangbroene. I tillegg er det en taxiholdeplass sør for togsporene, like utenfor prosjektområdet.

3.5.5 Bylogistikk

Riksvei- og hovedveinettet i Oslo er viktige hovedveier for gjennomgangstrafikk og næringsliv.

Det er en stor mengde kontorbygg, hoteller og butikker i området som krever varelevering og renovasjon. Varetransportørene er avhengig av god fremkommelighet på veinettet for å nå frem til varemottakene. Oslo kommunes policy er at varelevering i all hovedsak skal skje på egen grunn, noe flere av bygningene i området oppfyller. I den eldre bebyggelsen og langs østre del av Schweigaards gate foregår varelevering delvis fra hovedgaten eller sidegaten. Det gjelder blant annet Posthuset, Galleri Oslo, Oslo Plaza og Oslo spektrum. Smale gater i relasjon til antallet trafikanter og behovet for areal, gjør varelevering tungvint og konfliktfylt i området.

I tillegg til varelevering, er avfallshåndtering, hjemmehjelp og annen kommunal service avhengig av tilgjengelighet i området. Dette er knyttet både til forretninger, annen næringsvirksomhet, kontorer og boligene i området.

Ring 1 er en viktig forbindelse for næringstransport som varelevering og annen nyttetraffic til sentrum. Dette kan eksempelvis være varelevering med privatbil for mindre nisjebutikker i sentrum. Oslo sentrum har de siste årene fått tiltak for bilfritt byliv innenfor Ring 1.

3.6 BEREDSKAP

3.6.1 Omkjøringstrasé

Operatunnelen består av del tunnelene Festnings-, Bjørvika-, Ekeberg- og Svartdalstunnelen. Deler av Schweigaards gate og Nylandsveien er en del av Ring 1 som benyttes som omkjøringsvei for Bjørvika- og Festningstunnelen. Bjørvika- og Festningstunnelen har vekslingsmulighet i dagsonen ved Filipstad og ved Sørenga. Omkjøring benyttes ved planlagte og uforutsette hendelser. Det gjelder både ved helstengt tunnel og ved toveis trafikk i ett tunneløp. Bjørvika-/Festningstunnelen har en ÅDT på om lag 70 000.

«Prinsippet om overordnede omkjøringsruter har størst nytte for gjennomgående trafikk. For Ring 1 og Ring 3 som i større grad enn øvrig veinett har en fordeler-funksjon (og relativt lite gjennomgangstrafikk) vil dette prinsippet være mindre effektivt og behovet for lokale løsninger større.

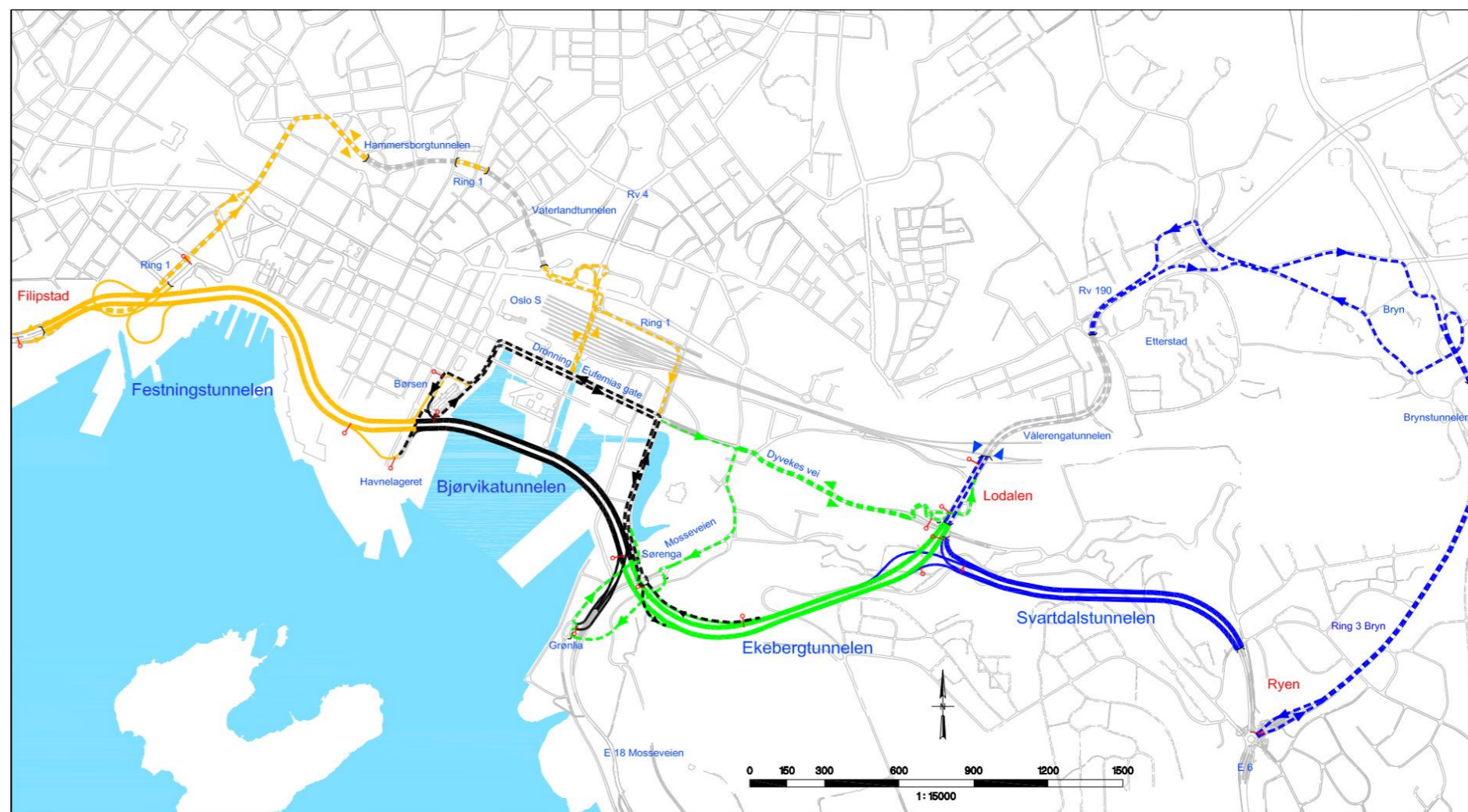
Ved en hendelse etterstrebtes å avvike mest mulig trafikk på de regionale omkjøringsrutene mens trafikk som ikke fanges opp av disse må avvikles lokalt. Omkjøringsruter i dagen for tunnelene ligger også i all hovedsak på kommunalt vegnett.

Prinsippet for lokal omkjøring er å lede trafikken forbi hendelsesstedet ved at man tar av fra hovedveien i siste mulighet (kryss) før hendelsen og kjører inn på hovedveien i første mulighet (kryss) etter hendelsen. Som regel innebærer det bruk av kommunalt vegnett». Statens vegvesen rapport. Nr. 918 side 40).

Det utføres regelmessig vedlikeholdsarbeid i Operatunnelen. Ved vedlikeholdsarbeider stenges ett tunneløp og trafikken ledes toveis i det motsatte løpet. I slike situasjoner stenges påkjøringsrampene til den delen av tunneløpet som er stengt og det etableres omkjøring via Ring 1.

Riksveinettet er utformet for å ta store trafikkmengder og avlaste det lokale veinettet. Oslo har en høy tetthet av tunneler og veioverbygg/lokk. Dette har frigjort overflaten til byutvikling, men krever samtidig at det sikres tilfredsstillende omkjøringsløsninger for tunnelstrekningene.

Figur 3-19 viser omkjøringsruter i Oslo-området i tilfeller hvor Festningstunnelen, Operatunnelens vestre del, er stengt. Nylandsveien, den vestlige rampen, deler av Schweigaards gate og Kong Håkon 5s gate er markert i gult og er omkjøringsruter ved stenging av Festningstunnelen.



Fi

TEGNFORKLARING

- — — Omkjøringsrute for Festningstunnelen
- — — Omkjøringsrute for Bjørvikatunnelen
- — — Omkjøringsrute for Ekebergstunnelen
- — — Omkjøringsrute for Svartdalstunnelen
- Stengepunkt

de: Statens vegvesen).

3.6.2 Utrykning

Den foretrukne veien for nødetatene er på de statlige og kommunale hovedveiene. Dette skyldes at utrykningskjøretøyene kan benytte plog-prinsipp og enklere kan forsere eventuelle kødannelse.

Nylandsveien og Schweigaards gate er viktige for adkomsten til nødetatene. Dette omfatter både responstid og oppstilling ved brann og redning.

Nordenga bru er smal noe som gjør at plogprinsippet ikke kan benyttes når det er mye trafikk på veien. Nylandsbrua er derfor nødvendig for at utrykningskjøretøyer skal kunne krysse sporområdene på kort tid.

3.7 TRAFIKKSIKKERHET

I dette kapitlet beskrives registrerte trafikkulykker i området som kan gi en indikasjon på sikkerheten i området. Sikkerhet kan beskrives som det faktiske antall trafikkulykker eller skadde, eller som risiko for ulykker. Sikkerhet skiller seg fra opplevd trygghet som er følelsen av sikkerhet. Trygghet er altså hvordan folk opplever risikoen for trafikkulykker. Et sted som oppleves utrygt er i realiteten ofte et sted hvor ulykkesrisikoen er lav som følge av at trafikanter opptrer mer aktsomt i områder som de opplever som utrygge. I tilfeller hvor man føler seg trygg, kan trafikanter bli mer uoppmerksomme, og dette medfører at ulykkesrisikoen øker. Generelt er økt trygghet et gode i seg selv, og kan bidra til at det blir mer attraktivt å sykle eller gå.

I løpet av tiårsperioden 2014-2023 er det registrert 84 trafikkulykker med personskade innenfor prosjektområdet. 1 person har mistet livet, 17 har blitt hardt skadet og 76 lettere skadet.

Ulykkestype	Antall ulykker	Antall drepte	Antall hardt skadde	Antall lettere skadde
Fotgjengerulykker	40	1	12	28
Kryssulykker	22	0	3	20
Ulykker i samme kjøreretning	13	0	0	19
Andre ulykker	8	0	1	8

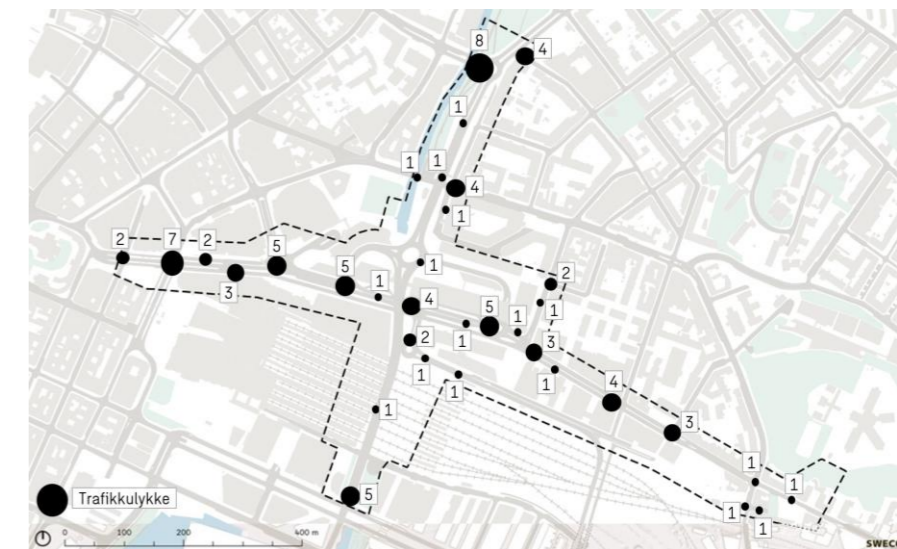
Møteulykker	1	0	1	0
Utforkjøringsulykker	0	0	0	0
SUM	84	1	17	76

Det er registrert 40 fotgjengerulykker med totalt 43 involverte fotgjengere, hvorav 1 er drept og 12 hardt skadd. 7 av de hardt skadde fotgjengerne er påkjørt utenfor gangfelt.

Det er registrert 14 ulykker som involverte syklister. I disse ulykkene ble 4 personer hardt skadd. 9 av ulykkene med syklister er kryssulykker.

Det har vært en reduksjon i antallet drepte og hardt skadde innenfor prosjektområdet. De siste 5 årene (2019-2023) har 7 personer blitt hardt skadd og ingen mistet livet, sammenlignet med 10 hardt skadde og 1 drept de 5 foregående årene (2014-2018).

Rundkjøringen i krysset Nylandsveien/Hausmanns gate er definert som et ulykkespunkt. Her er det registrert 8 personskadeulykker de siste 10 årene, og 6 de siste 5 årene. I 4 av disse ulykkene er fotgjengere påkjørt i gangfeltet sør for rundkjøringen. Strekningen fra Biskop Gunnerus gate/Strandgata til Schweigaards gate/Hollendergata er definert som en ulykkesstrekning. Her har det skjedd 33 ulykker de siste 10 årene, og 16 ulykker de siste 5 årene, hvor en person har blitt hardt skadd.



Figur 3-20: Politiregistrerte trafikkulykker med personskade 2014-2023 (kilde: Sweco/NVDB).

Ulykker med lettere skader er ofte underrapportert og fremgår sjeldent i statistikken. Dette kan være singelulykker med sykkel, ulykker mellom myke trafikanter og ulykker med lav fart. Ettersom området er svært trafikkert, er det ikke unormalt at det også er flere trafikkulykker.

3.8 AREALBESLAG

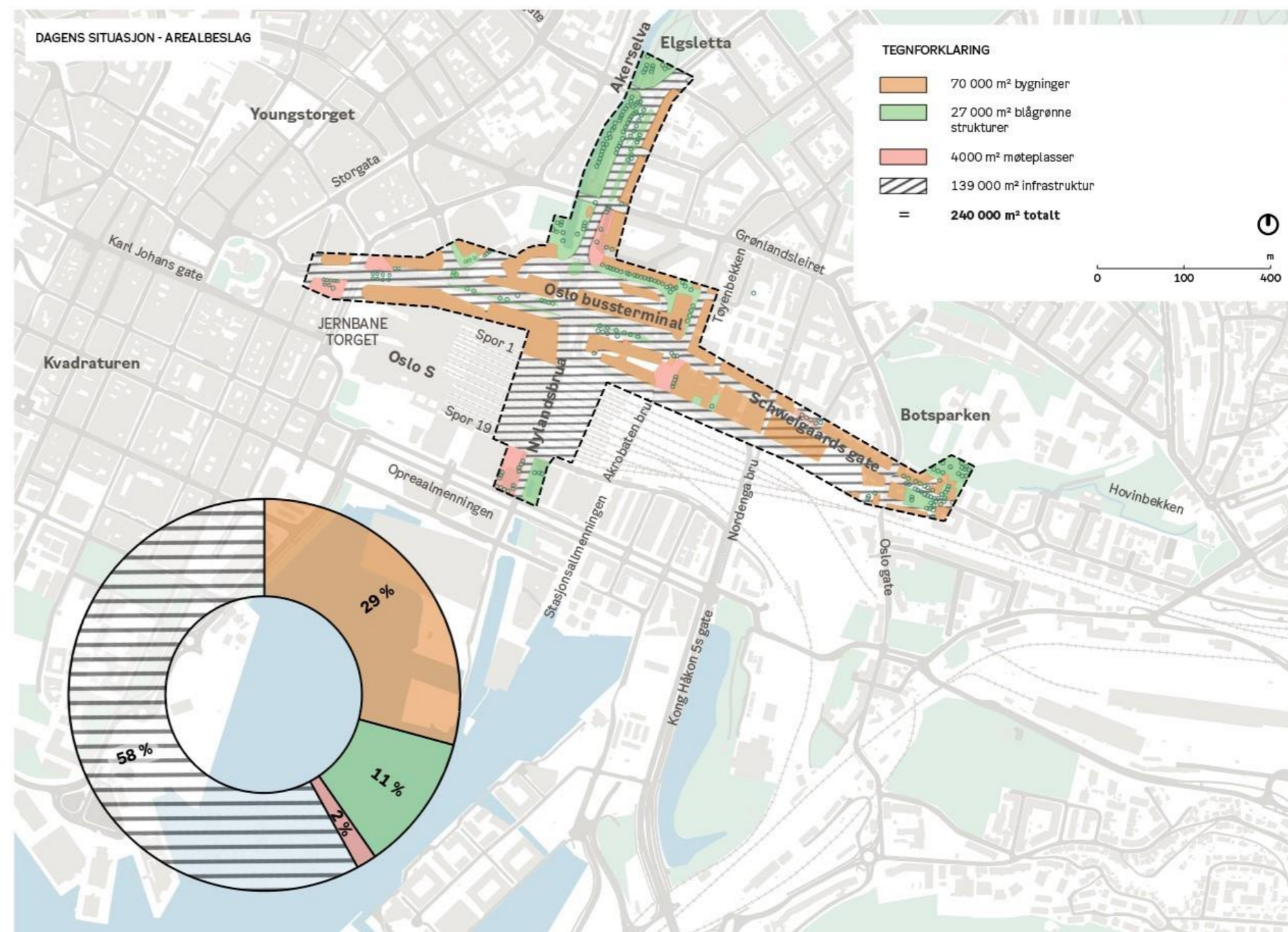
Arealene rundt større knutepunkter har generelt høy verdi for utbyggere, og bruken av arealene påvirker transportomfang og reisemiddelfordeling. En bevisst utnyttelse av arealene har derfor stor samfunnsmessig betydning og påvirker finansiering av ønskede tiltak i området.

Figur 3-21 illustrerer dagens situasjon av arealbeslaget innenfor prosjektområdet. Arealbeslaget er fordelt på kategoriene infrastruktur (veiareal og sporareal), bygninger, blågrønne strukturer og møteplasser.

I dag utgjør nesten 60 % av arealet infrastruktur. Det resterende arealet er deretter fordelt på bygninger, blågrønne strukturer og møteplasser. Møteplasser utgjør kun 2 %. Med møteplasser menes parker, torg, gatetun, kafeer, eller enhver offentlig plass hvor folk kan samles for sosial interaksjon, kulturelle aktiviteter, rekreasjon og lignende. Merk at dette ikke hensyntar kafeer inne på Oslo bussterminal.

Oversikten viser at en forholdsmessig stor del av arealet benyttes til infrastruktur. Infrastruktur har en viktig funksjon i kollektivknutepunktet. Det å effektivisere arealbruken kan likevel gjøre at en større andel av prosjektområdet kan avsettes til bygninger, møteplasser og blågrønne strukturer, som tilfører området andre og flere funksjoner.

Infrastrukturen i området kjennetegnes blant annet av stor grad av tilrettelegging for kollektivtransport. Dersom mer intensiv arealbruk i prosjektområdet medfører lavere kapasitet eller lengre reisetid blant annet for de kollektivreisende, er det derfor ikke gitt at transportomfanget reduseres eller reisemiddelfordelingen endres i henhold til nullvekstmålet.



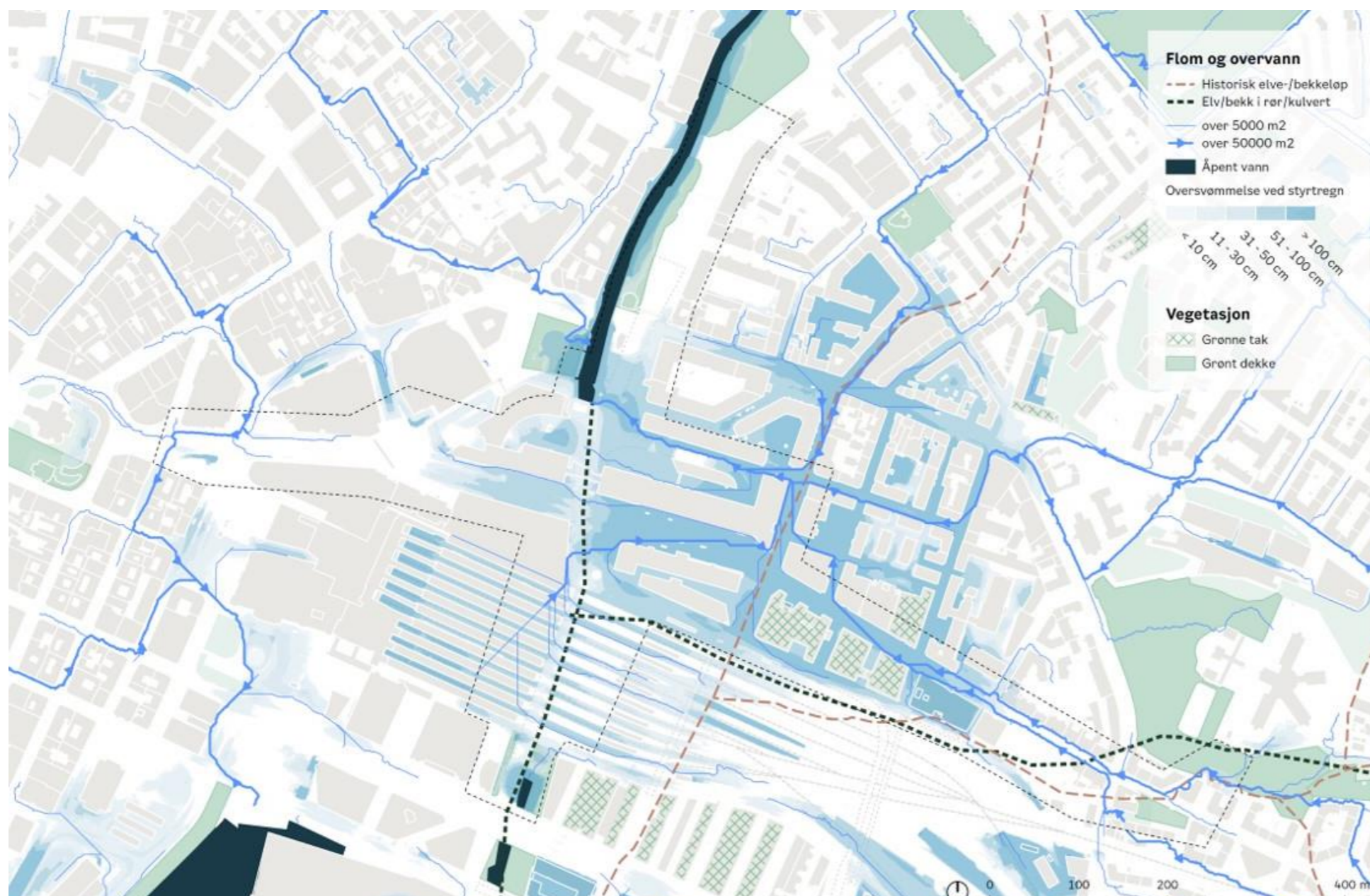
Figur 3-21: Arealbeslag av dagens situasjon (kilde: Sweco).

3.9 OVERVANN

Innenfor tiltaksområdet er det tre historiske bekkeløp; Akerselva, Tøyenbekken og Hovinbekken. Tøyenbekken og Hovinbekken hadde opprinnelig utløp på hver sin side av Bispevika. Etter 1854 ble Hovinbekken ført vestover på nordsiden av Oslo S og koblet på bekkeløpet til Tøyenbekken. Utløpet til Bispevika ble avskåret 25 år senere etter videre utbygging av Oslo S, og bekkene ble ledet ut i Akerselva. Det at Tøyenbekken og Hovinbekken er lagt i rør påvirker situasjonen både under og over bakken. Ved kraftig og varig nedbør går rørene fulle. Det betyr at vannet som renner i gatene ikke går ned i slukene, og at det i de mest ekstreme tilfellene i stedet kommer vann opp av slukene og opp på gateplan. Det er flere tilfeller av gjensveisede kumløkk ved Oslo gate, hvor konsekvensen av at kumløkk spretter opp var for høy. Det er følgelig store problemer med overvann i området, særlig ved store regnskyll, mye og

varig nedbør, regulering fra Maridalsvannet eller ved flo/springflo fra Oslofjorden.

Det går i dag fem større dreneringslinjer via den østlige delen av området og det er problemer med overvann i østlige del av tiltaksområdet. Samtlige av de fem dreneringslinjene kulminerer i krysset mellom Rubina Ranas gate og Tøyenbekken, før de renner videre mot Akerselva. Det mangler imidlertid en trygg flomvei ut til Akerselva. Ved kraftig regnskyll vil høy vannføring føre til ansamlinger av større vannmengder i store deler av Schweigaards gate, Rubina Ranas gate, på Teaterplassen og andre områder rundt. Det har vært flere hendelser der dette har skjedd i de senere årene.



Figur 3-22: Vannsamling og drenering i området (kilde: Sweco).



Figur 3-23: Vann strømmer opp fra kumløkk (venstre) og oversvømmelse i Schweigaards gate. Bildene er fra 2017 (foto: VAV v/Marit Løberg)

I den vestlige delen av området er det noe mindre overvannsproblematikk enn i øst. Allikevel finnes det få gode løsninger for overvann ved større nedbørsmengder. Innenfor tiltaksområdet går det to dreneringslinjer, henholdsvis via Karl Johans gate og Fred Olsens gate. Disse kulminerer og renner via Christian Frederiks plass, og deretter ut i Bjørvika. Ved større nedbørsmengder risikerer man at vann renner ned T-baneinngangene eller ned i tunnelen ved Ring 1, da det ikke er fall mot Akerselva slik terrenget er i dag.



Figur 3-24 Tøyenbekken ved Rubina Ranas gate (kilde: Overvannsutfordringer på Grønland, Vann- og avløpsetaten)

3.10 BLÅ-GRØNN STRUKTUR

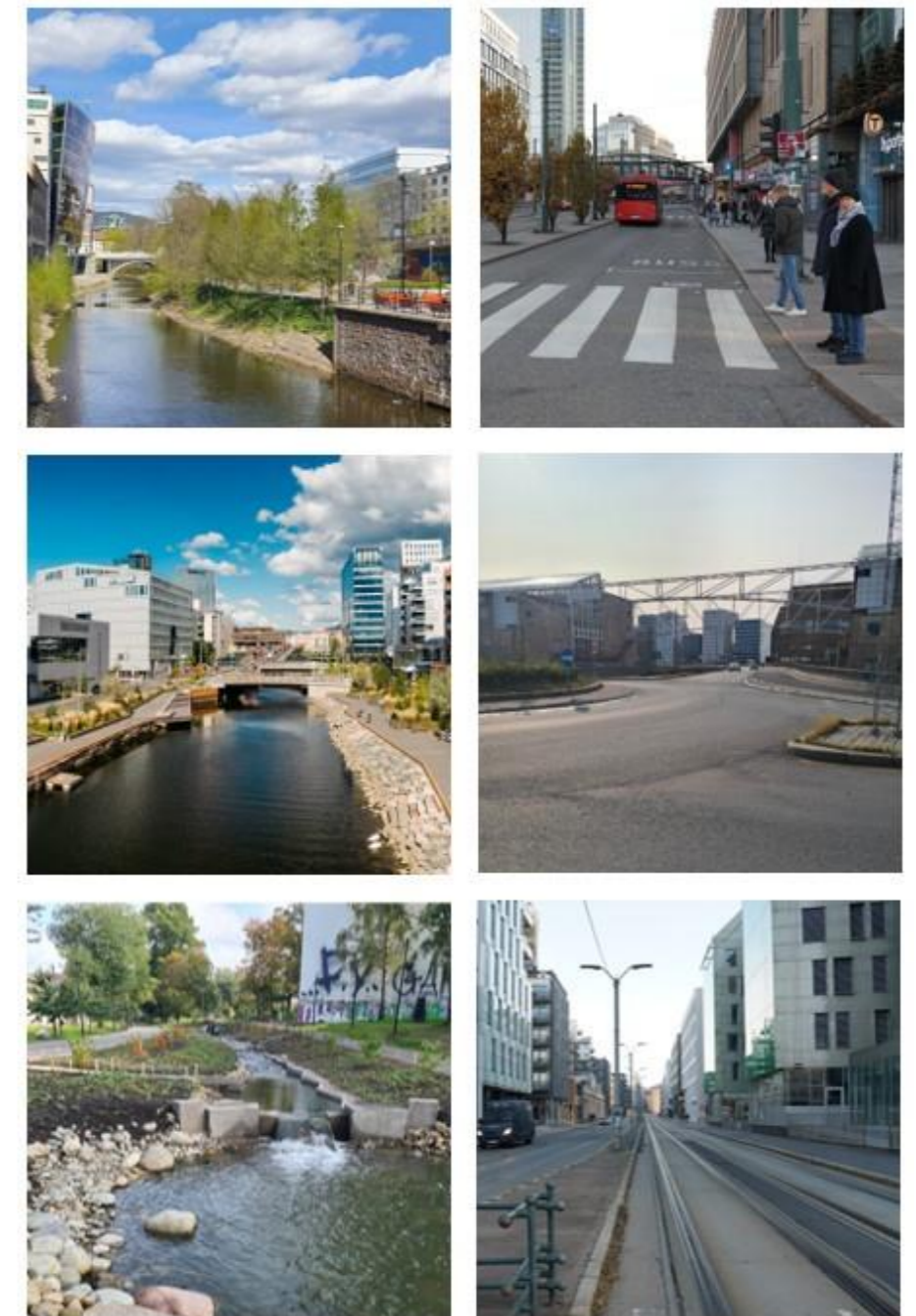
Prosjektområdet preges generelt av grå harde flater, og lite innslag av grønne flater eller annen vegetasjon langs gateløpene. Det meste av vegetasjonen som finnes i dag, ligger innenfor eksisterende parker. Det er få innslag av gatetrær og beplantning langs Biskop Gunnerus gate og Schweigaards gate. Prosjektområdet ligger over både Akerselva og Hovinbekken som helt eller delvis er lagt i tekniske rør/kulvert. Dette gir et potensial for innslag av rennende vann i dagen, i en fremtidig situasjon.

I nord knytter prosjektområdet seg til Akerselva miljøpark, ved Elgsletta og videre sydover til Vaterlandsparken. Akerselva strekker seg også videre nordover hele veien opp til Maridalsvannet, mens turvei B10 går langs Akerselva nordover fra og med Brugata/Grønland. Innenfor prosjektområdet ligger Akerselva i dagen langs Nylandsveien før den går inn i kulvert rett sør for Vaterlandsparken. Denne kulverten fortsetter under sporene på Oslo S før elven åpnes igjen på sørsiden av Dronning Eufemias gate.

I østlige enden av prosjektområdet går avgrensningen over deler av Botsparken/Klosterenga samt den mindre Munkeparken. Botsparken og Klosterenga utgjør en av nærområdets større sammenhengende grøntområder, hvor Botsparken er et solrikt og åpent areal, populært på sommerstid. Videre østover ligger skulpturparken Klosterenga, som ble renoverert i 2023, og i den forbindelse åpnet deler av Hovinbekken.



Figur 3-26: Blågrønn- struktur (kilde: Sweco).



Figur 3-25: Bilder av blågrønne -og grå strukturer (kilde: ukjent).

3.11 KULTURMINNER

Tiltaksområdet berører en rekke verneverdier. I øst går Schweigaards gate over automatisk fredet bygrunn, det er også fredede bygninger langs gaten. Langs Schweigaards gate og Nylandsveien er flere bygninger og objekter regulert til vern gjennom Plan- og bygningsloven, foruten en rekke kommunalt listeførte bygninger. Akerselva er et NB-område (kulturmiljø som har nasjonal interesse), og de to broene Grønland og Hausmanns bru som krysser elva er vernet etter PBL.

Det er litt lavere konsentrasjon av kulturminner innenfor prosjektområdet, om man sammenligner med områdene rundt. Prosjektområdets konsentrasjoner av antall og type kulturminner varierer.

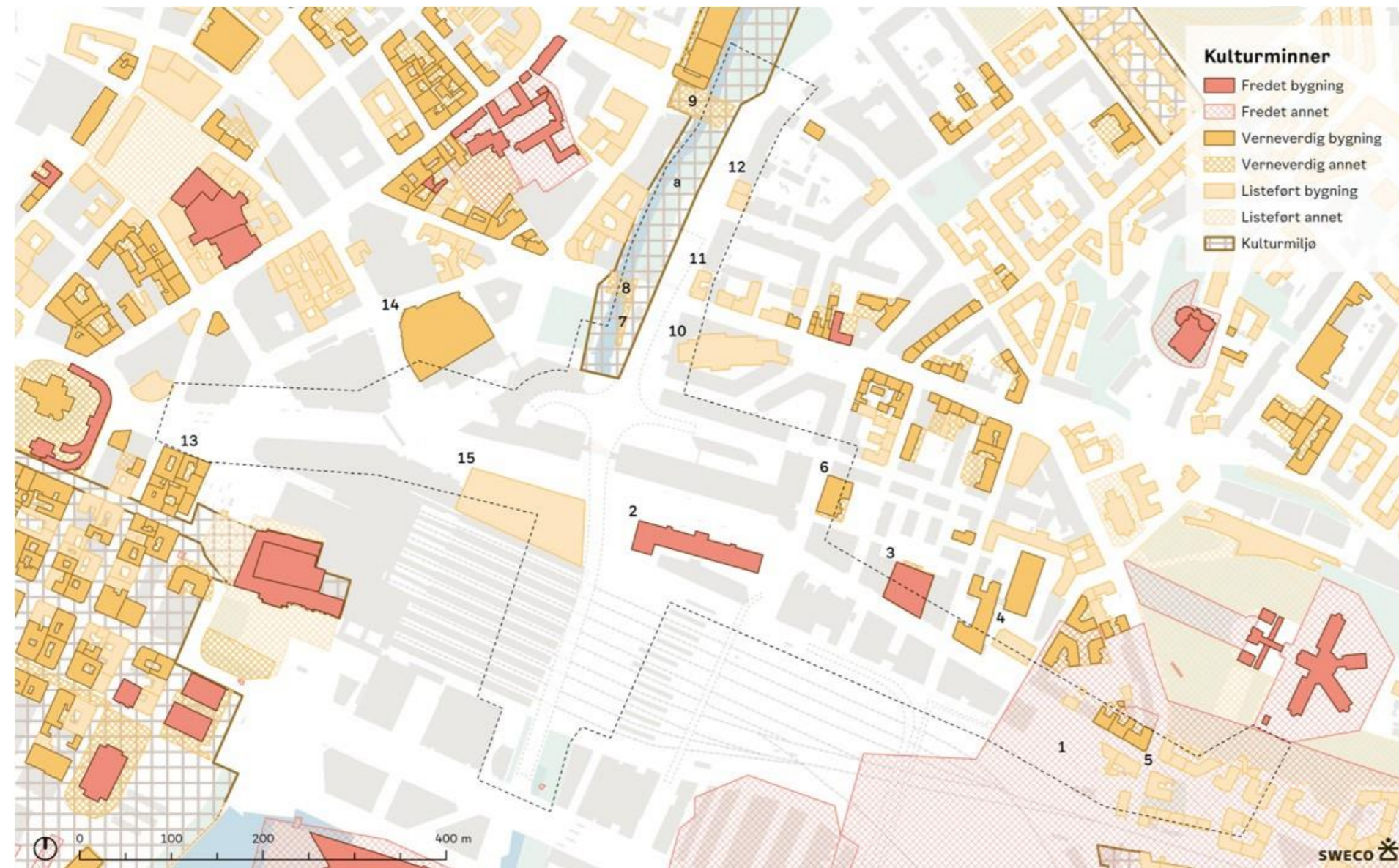
Høyest konsentrasjon av enkeltminner finner man øst for Nylandsbruen og langsmed Schweigaards gate. Her ligger også de mest verdifulle kulturminnene, med tre fredete minner og fem vernede minner. I den østlige enden er det en større sammenhengende struktur av listeførte

mur-bygg, som også strekker seg utenfor avgrensningen, videre langs Schweigaards gate og Oslo gate.

Nordover langs Nylandsveien er det færre enkeltminner i form av byggverk, med kun to listeførte bygninger. Her er det derimot flere infrastrukturprosjekter med høy bevaringsverdi. Her ligger to vernede bruanlegg, Vaterlands bru og Hausmanns bru, en vernet brygge, Fiskebryggene, samt et listeført sporveisanlegg, med særegen verdi. Denne delen av prosjektområdet domineres av det verdifulle kulturmiljøet Akerselva.

Vest for Nylandsbruen er det kun registrert to enkeltminner innenfor avgrensningen. Disse er også av litt nyere tid, fra siste kvartal i 1900-tallet, med vernede Oslo spektrum og listeførte brevsenteret. Videre mot kvadraturen er det derimot tett konsentrasjon av vernede bygg, som

starter med Lundhgården og Mostuegården som prosjektområdet grenser inntil.



Schweigaards gate øst	1	Middelalderbyen
	2	Tollbugården
	3	Trelastlageret
	4	Meieri-/Landbrukskvartalet
	5	Schweigaardsgate 48 og 50 m.fl.
	6	Oslo Elektriske sveiseverksted
Nylandsveien	7	Fiskebryggene
	8	Vaterlands bru
	9	Hausmanns bru
	10	Forretningspassasjen (T-bane)
	11	Steplagården
	12	Frelsesarmeen
Biskop Gunnerus gate og Schweigaards gate vest	13	Mostue- og Lundhgården
	14	Oslo spektrum
	15	Postgirobygget og Brevsenteret
Kulturmiljø	a	Oslo Akerselva

Figur 3-27: Kulturminner (kilde: Sweco).

3.12 BYLIV

Gjennom årene er det blitt gjennomført flere bylivsundersøkelser for Oslo sentrum, senest våren 2024 ble en ny bylivsundersøkelse publisert. Med byliv menes den menneskelige aktiviteten i et område. Trafikk og logistikk er en viktig del av aktiviteten i byer, men i denne rapporten er de temaene behandlet separat, og byliv heller sett på som områder uten trafikk og logistikk.

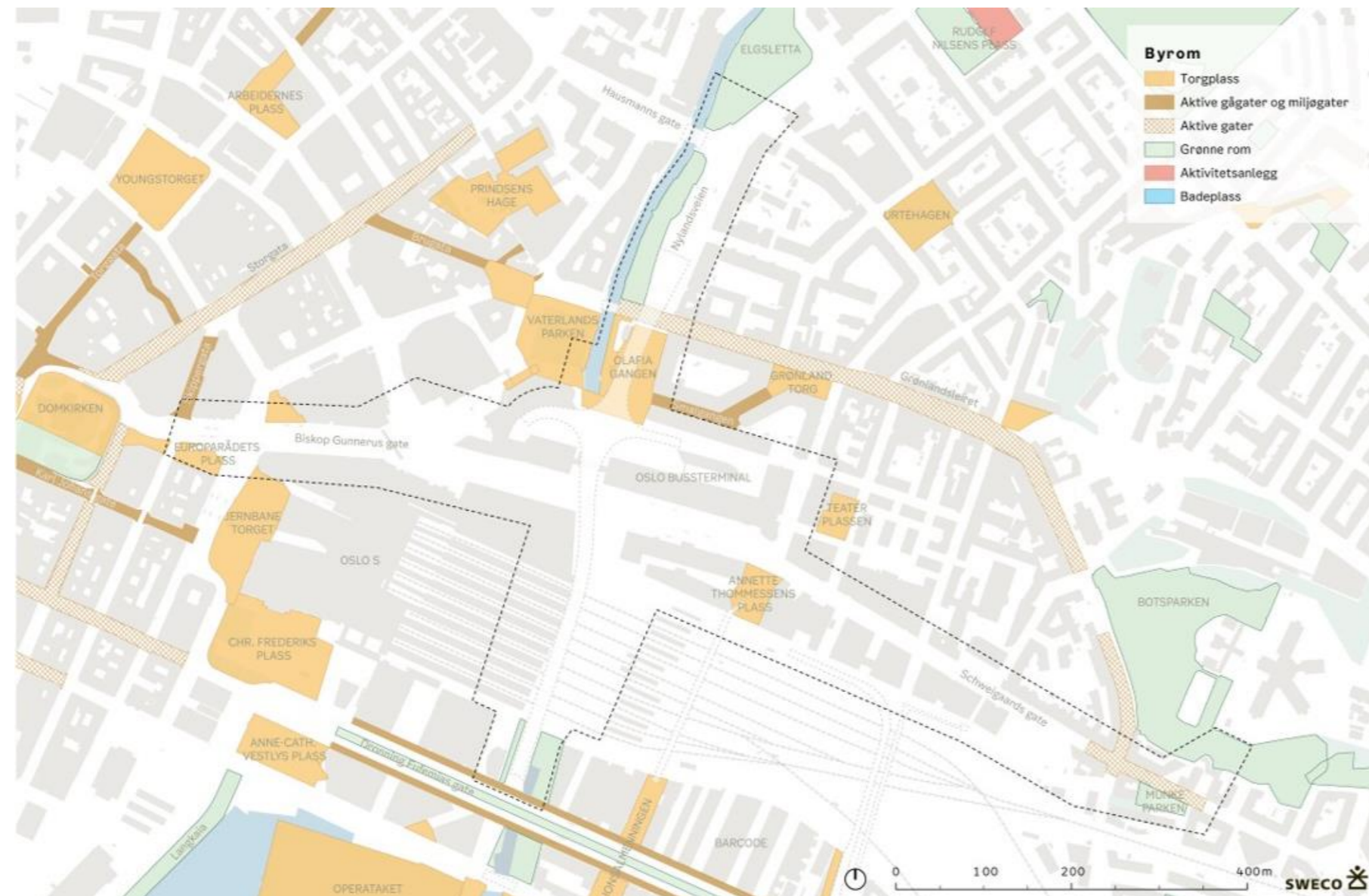
Undersøkelsene viser en positiv utvikling, med en høyere andel mennesker i sentrumsområdene. Etablering av nye og renoverte byrom og gjennomføringen av bilfritt byliv har gitt positive resultater med mer bruk og opphold i flere byrom.

Mengden og typen aktivitet man finner i et område, er i stor grad påvirket av tilbudet som finnes og kvaliteten på de fysiske omgivelsene som er

tilgjengelig. For å oppnå en større grad av sosiale aktiviteter, må rammene for dette først være på plass.

Den menneskelige aktiviteten i prosjektområdet i dag er preget av nødvendige aktiviteter, hvor det aller meste er mennesker «på farten».

Oslo S-området har et stort potensial for byliv. I dag er det Jernbanetorget som tar imot de reisende, sånn at den største tilførselen av menneskelig aktivitet pumpes ut mot vest og sentrum. Da Oslo S ble bygd på 70/80-tallet ble det nemlig kun lagt adkomst tilknyttet sentrum i vest. Når Grønland og Tøyen i ettertid har utviklet seg, og nye byområder i Bjørvika har oppstått, har behovet for en sterkere kobling mot øst økt. Dette behovet har stasjonen kun i mindre grad møtt, gjennom bussterminalens innvendige gangtrasé.



Figur 3-28: Byromstruktur med torg, parker, aktive gågater og andre gater med en høyere konsentrasjon av tilbud. (Kilde: Sweco).

3.12.1 Sosial trygghet

Kvaliteten og attraktiviteten i byrommene i området varierer, og undersøkelser viser at opplevd trygghet er en utfordring i området.

I digital medvirkning for Nedre Akerselva er det kartlagt flere områder som oppleves utrygge for folk. Det innebærer blant annet narkotikasalgs langs Akerselva, ved Elgsletta og Olafiagangen og oppsamling av rusavhengige ved Brugata / Storgata.

Bylivsundersøkelsen har gjennom workshops med ungdomsskoler, VGS og sentralt elderråd gjort samsvarende funn hvor Elgsletta beskrives som et område både eldre og yngre opplever som utrygt.



Figur 3-29: Områder føles utrygge langs Akerselva og Nylandsveien (kilde: Leva Urban Design, 2020).

Olafiagangen er en del av et større byromsnettverk som kobler sammen Grønland og sentrum, og spiller en avgjørende rolle for forbindelsen mellom de to bydelene. Olafiagangen er et av områdene som oppleves som utrygt.

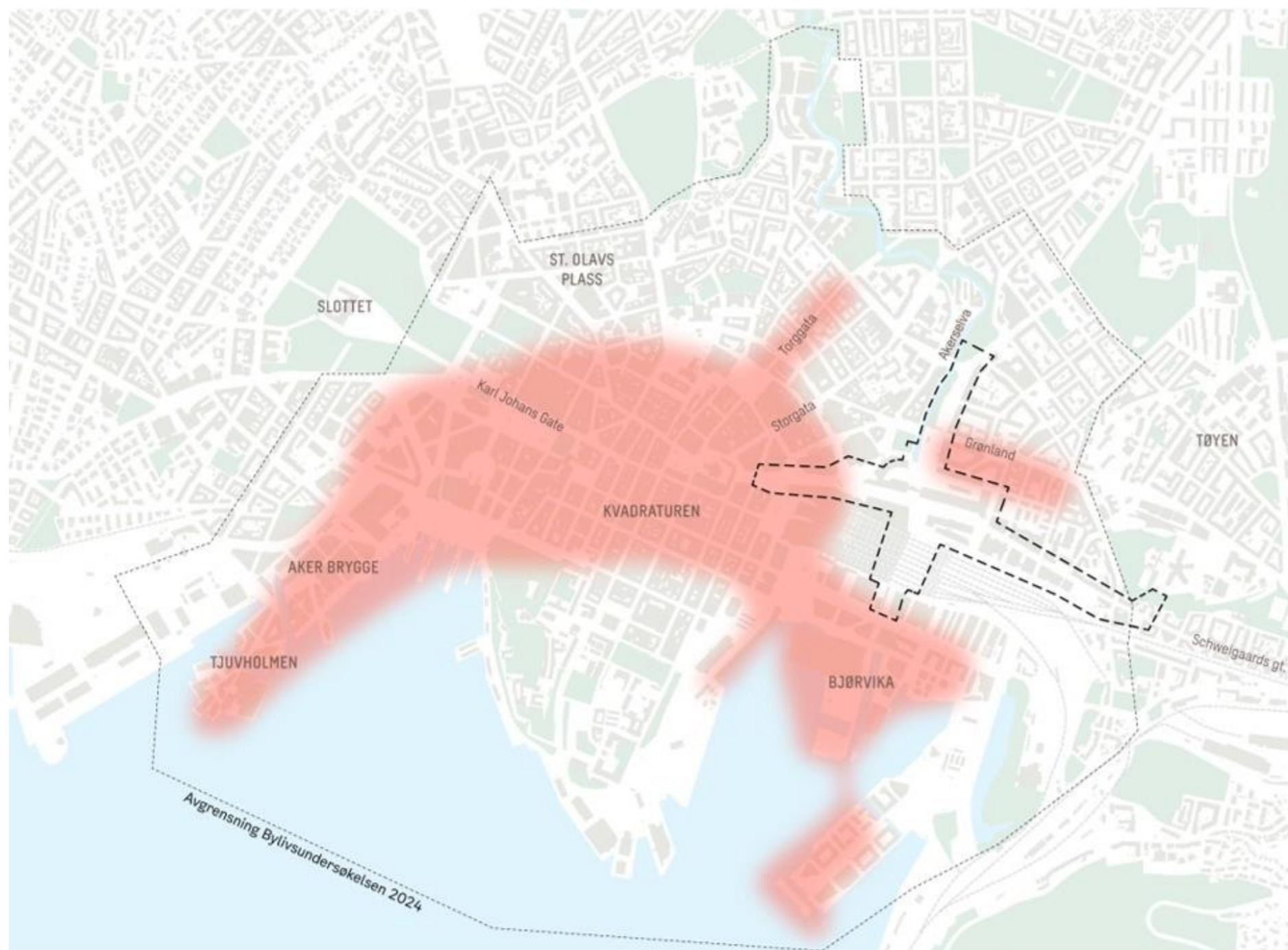
Selv om det er gjort flere tiltak de siste årene, med ny belysning, fargelegging, midlertidige tiltak og kameraovervåkning har plassen fortsatt utfordringer. Nylandsbrua går over deler av Olafiagangen og skaper et mørkt, skjult og uoversiktlig rom. Samtidig er det en behovskonflikt fordi høy belysning i nær tilknytning til Akerselva påvirker fisken negativt.

3.12.2 Den aktive bylivssonen

Oppholdssonene i tiltaksområdet er preget av lite variasjon og lite grønt, og det er et utfordrende område å orientere seg i. Det mangler rene og trygge grønt- og utearealer.⁶ Oppholdssonene knyttet til trikk, buss og t-bane er trange og har lav opplevelseskvalitet. Innbyggere og besøkende mangler gode byrom og fysiske møteplasser. Flere plasser har dårlig

kvalitet og er underutnyttede, overgrodde, mørke og oppleves som utrygge, noe som øker risikoen for gatekriminalitet.

Schweigaards gate og Biskop Gunnerus gate har generelt få byrom for opphold. Innenfor prosjektområdet er det kun Europarådets plass helt i vestenden og Annette Thommessens plass, som begge ligger langs



Figur 3-30: Den aktive bylivssonen 2024. Sonen viser hvor det er mest menneskelig aktivitet i sentrum (kilde: Sweco, 2024).

⁶ Fra program for områdeløftet

Schweigaards gate. Nylandsveien har ingen tilrettelagte oppholdsrom i direkte tilknytning til veien. Annette Thommessens plass er populær som følge av at plassen har ettermiddagssol/kveldssol, se figur 3-31.



Figur 3-31: Serveringsstedet på Anette Thommessens plass er populært. Bildet er tatt juni 2025 (kilde: Sweco)

Prosjektområdet er knyttet til flere byrom. Olafiagangen ligger tett opptil Smalgangen, Grønlands Torg og Vaterlandsparken.

Mot nord er området avgrenset mot Akerselva Miljøpark med Elgsletta. Mot vest er det planskilte forbindelser mot resten av sentrum og kvadraturen. Mot øst ender avgrensningen ved Botsparken og Munkeparken. Botsparken henger videre sammen med Klosterenga, hvor Hovinbekken er delvis åpnet. Mot sør ender avgrensningen i Dronning Eufemias gate, hvor det er gangforbindelser mot Operastranda, Munch brygge og Sørenga.

3.12.3 Den aktive bylivssonen 2024

I bylivsundersøkelsen 2024 er det utført en kartlegging av byromsstrukturen og konsentrasjon av tilbud, samt gjort tellinger av fotgjengere og opphold. Dette har resultert i et kart som viser den aktive bylivssonen for Oslo 2024. Sonen viser hvor det er mest menneskelig aktivitet i sentrum.

Kartet viser at planområdet ligger i et vakuum mellom den sammenhengende sonen ved sentrum og Bjørvika, samt en mindre sone langs gata Grønland og Grønlandsleiret. Det fremgår tydelig at planområdet er en barriere mellom sentrum og Oslo øst.

Prosjektområdet ligger sånn sett som et tilbudsfattig område mellom ellers tilbudsrike områder mot nord og vest.

I handlingsplan for Bilfritt byliv (økt byliv) pekes det på at Oslo S-området har flere store handels- og serveringssentre og hoteller, i tillegg til å være landets største knutepunkt, både for turister og pendlere. Dette genererer svært mye byliv i form av bevegelse og opphold. Fra programplanen for

områdeløft Tøyen og Grønland pekes det på at tiltaksområdet har klare sentrumsfunksjoner for befolkningsgrupper både i Oslo og omegn. Dette gjør at en stor andel av menneskene som oppholder seg her ikke bor i området, men andre steder, noe som setter sitt preg på området som sted.

3.13 LOKALKLIMA

Nær Oslofjorden er det relativt milde vintre, mens det er kjøligere i lavtliggende indre deler av området. Sommerstid er det relativt høye temperaturer i hele regionen. Området nær Oslofjorden har således landets høyeste antall dager i året med middeltemperatur over 20 °C. Årsnedbøren varierer fra rundt 700 millimeter nær Oslofjorden og i østlige deler av Akershus, til over 1000 millimeter i høytliggende områder i Nordmarka og Romerikssåsene. For kortvarige, kraftige nedbørepisoder har området landets høyeste dimensjonerende nedbørverdier.⁷

3.13.1 Prognoser for fremtidige klimaforhold

Klimaendringene i Oslo er ganske typiske for Norge. Klimaet har blitt, og vil fortsette å bli varmere og våtere. Gjennomsnittstemperaturen i Oslo har økt med 1,7 grader siden målingene begynte på begynnelsen av 1900-tallet, og nedbøren har i samme periode økt med 15 %. Nedbørsøkningen skyldes først og fremst en økning i ekstremnedbør, ikke i antall nedbørsdager.

Ifølge klimaprofilen for Oslo og Akershus er det gjort følgende fremskrivninger på lokalklimaforhold:⁷

Gjennomsnittlig **årstemperatur** i Oslo og Akershus er beregnet å øke med cirka 4,0 °C, mot 2100. Den største temperaturøkningen beregnes for vinter og vår, cirka 4,5 °C, mens sommertemperaturen er beregnet å øke med cirka 3,5 °C. Lengden på vekstsesongen vil øke med cirka 2 måneder, og mest nær Oslofjorden. Vinterstid vil dager med svært lav temperatur bli sjeldnere, mens det sommerstid blir vesentlig flere dager med middeltemperatur over 20 °C.

Årsnedbøren i Oslo og Akershus er beregnet å øke med cirka 15 %. Nedbørendringen for de fire årstidene er beregnet til: Vinter: +30 %, vår:

+25 %, sommer: +5 % og høst: +10 %. Det er forventet at episoder med kraftig nedbør øker vesentlig både i intensitet og hyppighet i alle årstider. Nedbørmengden for døgn med kraftig nedbør forventes å øke med cirka 20 %. For varigheter kortere enn ett døgn, er det indikasjoner på enda større økning.

Klimamodellene gir liten eller ingen endring i mildere **vindforhold** i dette århundret, men usikkerheten i framskrivningene for vind er stor. Det viktigste for kommuner er at kunnskap om lokale vindforhold tas med i planleggingen.

Det beregnes en betydelig reduksjon i **snømengdene** og antall dager med snø, med opptil 2–4 måneder kortere snøsesong. Reduksjonen blir størst i laveliggende strøk, og der dagens vintertemperaturer ligger rundt 0 °C. Det vil bli flere smelteepisoder om vinteren som følge av økning i temperaturen. Det vil likevel fortsatt være enkelte år med betydelig snøfall.

3.14 FORURENSNING

Områdets beliggenhet lavt i terrenget fører til at det i vindstille perioder er en begrenset naturlig ventilasjon. På stille kalde vinterdager følger kaldluftdrenasje landskapet langs Akerselva. Rommet rundt Akerselva kunne fungert som en naturlig ventilasjonskanal, men overbygging av elva og utforming av Galleri Oslo og Nylandsveien blokkerer denne kanalen. Følgen av liten terrenghelning, overbygging og barrieredannende bebyggelse er at kaldluftdrenasjen langs elva er redusert. Kaldluftdrenasjen er viktig for ventileringen i området når det er vindstille og forurensingskonsentrasjonen er størst. Kombinasjonen av dårlig utlufting og stor trafikkbelastning skaper et lokalt miljøproblem i sentrale deler av Oslo (Plan- og bygningsetaten 2010).

3.15 SAMFUNNSKRITISK INFRASTRUKTUR

Bymiljøetaten har utarbeidet en veiledende plan for kabler og ledninger i Oslo S-området (2021), der også de tekniske mulighetene for å gjenåpne Akerselva og Hovinbekken er utredet. Oslo S med deler av Vaterland og

Grønland er trolig Norges tettete område når det gjelder kabler, ledninger og kritisk infrastruktur både over og under bakken. Beskrivelsen av vann og teknisk infrastruktur i tiltaksområdet baserer seg i stor grad på arbeidet gjort i veiledende plan for kabler og ledninger i Oslo S-området, det vises til denne rapporten for ytterligere beskrivelse.

I tillegg til de nevnte, som Vann- og avløpsetaten og Sporveien er det flere andre infrastrukturaktører med kabler og ledninger i området. Disse er primært samlet i tekniske kulverter, støpte kanaler og kabelgrøfter. Blant annet nevnes Fortum Fjernvarme, Statens vegvesen, Telenor, Viken Fiber, Broadnet/GlobalConnect, GET, TDC og Elvia.

Elvia eier Grønland understasjon lokalisert over nordre nedgang til Grønland t-banestasjon. Understasjonen er en av Norges største og forsyner store deler av Oslo sentrum øst med strøm.

3.16 GRUNNFORHOLD

NGUs løsmassekart viser at området består av fyllmasser. Erfaringer fra de senere års store utbyggingsprosjekter i området har vist at det kan være store lokale forskjeller. Flere grunnundersøkelser gjort i området viser fyllmasse over leire, noe som kommer av at dagens Bjørvika og områdene rundt Schweigaards gate befant seg i sjøen eller utgjorde strandlinja i middelalderen. Ikke overraskende har arkeologiske utgravninger ved flere byggeprosjekter tidligere gjort funn av både gjenstander og båtvrak.

Oppfyllingen av fyllmasser gir flere steder trykk på den gamle leirbunnen slik at massene presses sakte, men sikkert sammen. Dette har ført til at områdene i og rundt Bjørvika har hatt store problemer med setningsskader som følge av stor byggeaktivitet i området de senere årene. Fjellkotekart for området viser også at det er stor variasjon i dybden ned til fjell. I vestre deler av tiltaksområdet varierer dybden ned til fjell fra mellom 5 – 65 meter.

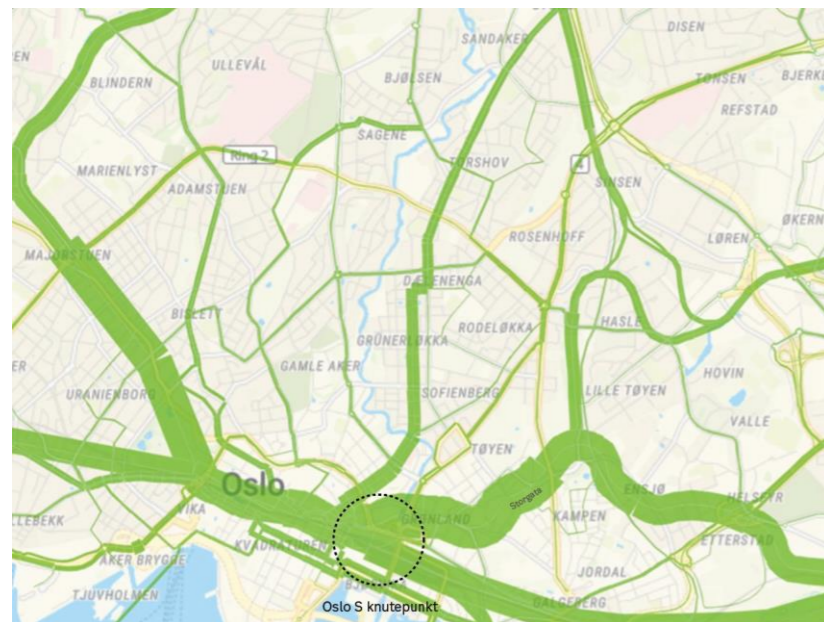
⁷ Norsk Klimaservicesenter. (2022). Klimaprofil Oslo og Akershus. https://klimaservicesenter.no/kss/klimaprofiler/oslo-og-akershus#5_hav

4 Transformasjon av området

De siste 20 årene har det pågått en sterk transformasjonsprosess av arealene rundt Oslo S og Bjørvika, og det planlegges betydelig utbygging av arealene som ennå ikke er transformert. Sentralitet driver frem investering og utvikling, noe som gir store gevinster for samfunnet samlet sett. I Oslo kommunes Klimastrategi vedtatt i mai 2020, er et av satsingsområdene at «Oslo skal utvikle byen innenfra og ut og fortette ved kollektivknutepunkter».

Flere aktører og interessenter ønsker omfattende transformasjon av prosjektområdet, blant annet ny bussterminal eller ombygging av eksisterende terminal, gjenåpning av Akerselva og Hovinbekken, flere nye høyhus, og endring/riving av Nylandsbrua. Trikken i Schweigaards gate er flyttet til Bjørvika, noe som frigjør areal til annen bruk.

4.1 SENTRALITET



Figur 4-1 Antall reisende i kollektivsystemet morgenrush hverdag 2020. Kollektivsystemet i Oslo er svært sentrumsrettet og gir prosjektområdet høy grad av sentralitet (kilde: RTM23+).

En viktig drivkraft for transformasjon av prosjektområdet er at det har høy grad av sentralitet. Det skyldes at kollektivsystemet for reiser til/fra og i Oslo sentrum er godt utbygd. Figur 4-1 viser antall reiser i kollektivsystemet i morgenrush på en hverdag i 2020. Reisestrømmene er betydelig større for reiser til, fra og gjennom sentrum enn ellers i kollektivsystemet. Mange av de mindre strømmene i utkanten av byen samles i større strømmer gjennom sentrum. Nylandsbrua er en del av infrastrukturen som gir området høy grad av sentralitet.

Figur 4-2 viser alle tomtene i området som har vedtatt plan eller igangsatt planarbeid.



Figur 4-2: Områder som er utviklet i nyere tid (i gult) og pågående plan og byggesaker (i hvitt) (kilde: Sweco).

4.2 DEL AV EN STØRRE TRANSFORMASJON

Områdene rundt planområdet og langs fjorden er gradvis blitt transformert over tid. Det har skjedd blant annet som en følge av endret næringsliv, endret befolkning og store investeringer som har gitt grunnlag for en omorganisering av infrastrukturen.



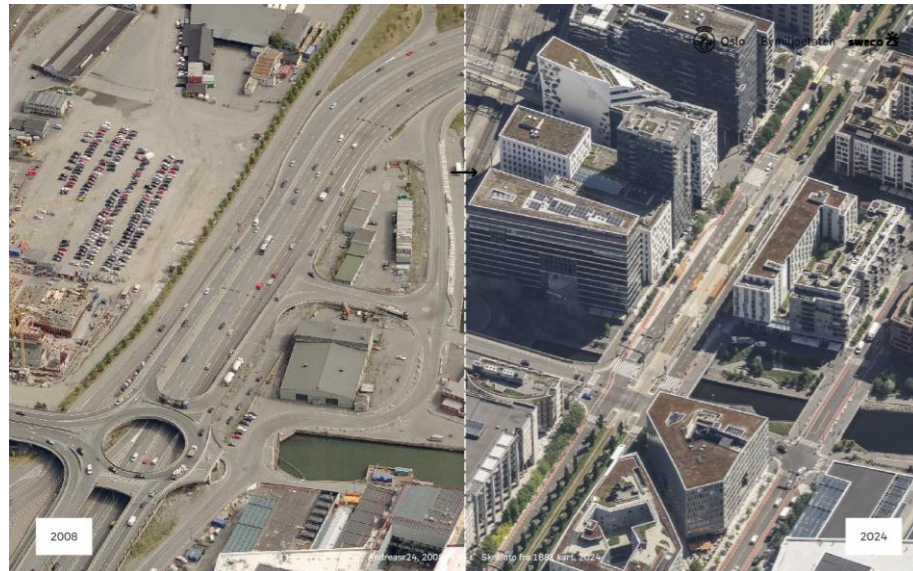
Figur 4-3: Rådhusplassen 1974 og 2024 (kilde: Sweco).

Figur 4-3 viser Rådhusplassen i 1974 og 2024. Over plassen gikk det en trafikkert vei og jernbanespor. I stedet for å ha Vestbanen og Østbanen ble jernbanen bundet sammen gjennom en ny tunnel og stasjoner på Nationaltheatret og Oslo S. Festningstunnelen ble bygget slik at trafikk ble flyttet fra Rådhusplassen til tunnelen, og erstattet med Vikatrikken og et stort fotgjengerområde.



Figur 4-4: Bjørvika 1964 og 2024 (kilde: Sweco).

Figur 4-4 viser Bjørvika i 1964 og 2024. Havnevirksomhet, skipsverft, logistikkfunksjoner og bensinstasjon er erstattet av Munchmuseet, fotgjengerområder og restauranter. I 1978 ble Alnabruterminalen etablert og overtok mye av logistikkvirksomheten, mens skipsverftet er flyttet til lavkostland som en del av globaliseringen.



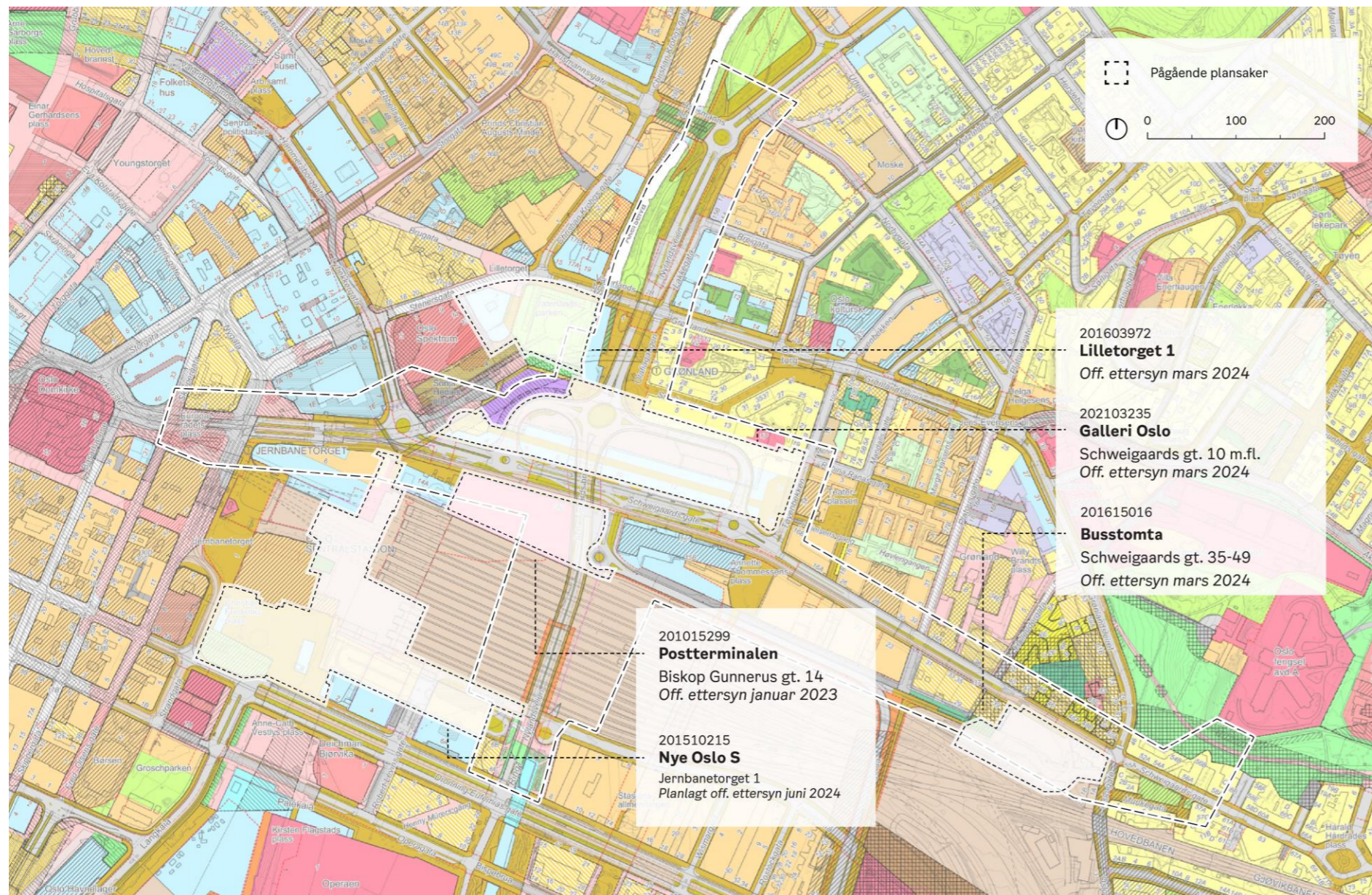
Figur 4-5: Bjørvika 2008 og 2024 (kilde: Sweco).

Figur 4-5 viser Bjørvika i 2008 og 2024. Etablering av Operatunnelen ga grunnlag for å fjerne Bispelokket og gjennomføre Bjørvikautbyggingen, inkludert å flytte trikken fra Schweigaards gate til Dronning Eufemias gate. Gevinsten av å omorganisere transportsystemet ligger i stor grad utenfor transportsystemet, med tettere bebyggelse, sentralt plasserte kulturinstitusjoner, attraktive bygater og mer grønnstruktur. Høyere utnyttelse av arealene med en blanding av funksjoner gir i sin tur større markedsgrunnlag for kollektivtrafikken.

4.3 PÅGÅENDE PLANER I OMRÅDET

Det er flere planer i området som bidrar til utvikling og transformasjon fremover. Figur 4-6 viser en oversikt over pågående og vedtatte planer

som ikke er realisert enda. Det vises også til uavklarte prosesser herunder ny stasjonsinngang i Biskop Gunnerus gate, ny adkomst til plattformer på Nylandsbrua og ny stasjonshall over spor 13–19.



Figur 4-6: Oversikt over planer i området per desember 2025 (kilde: Oslo kommune/Sweco)

5 Overordnede planer

Det er et bredt spekter av overordnede planer med betydning for prosjektområdet. I dette kapitlet gjennomgås de som er ansett som de mest relevante. Kapitlet er ikke uttømmende.

5.1 NASJONALE PLANER

5.1.1 Nullvekstmålet, byvekstavtalen og Oslopakke 3

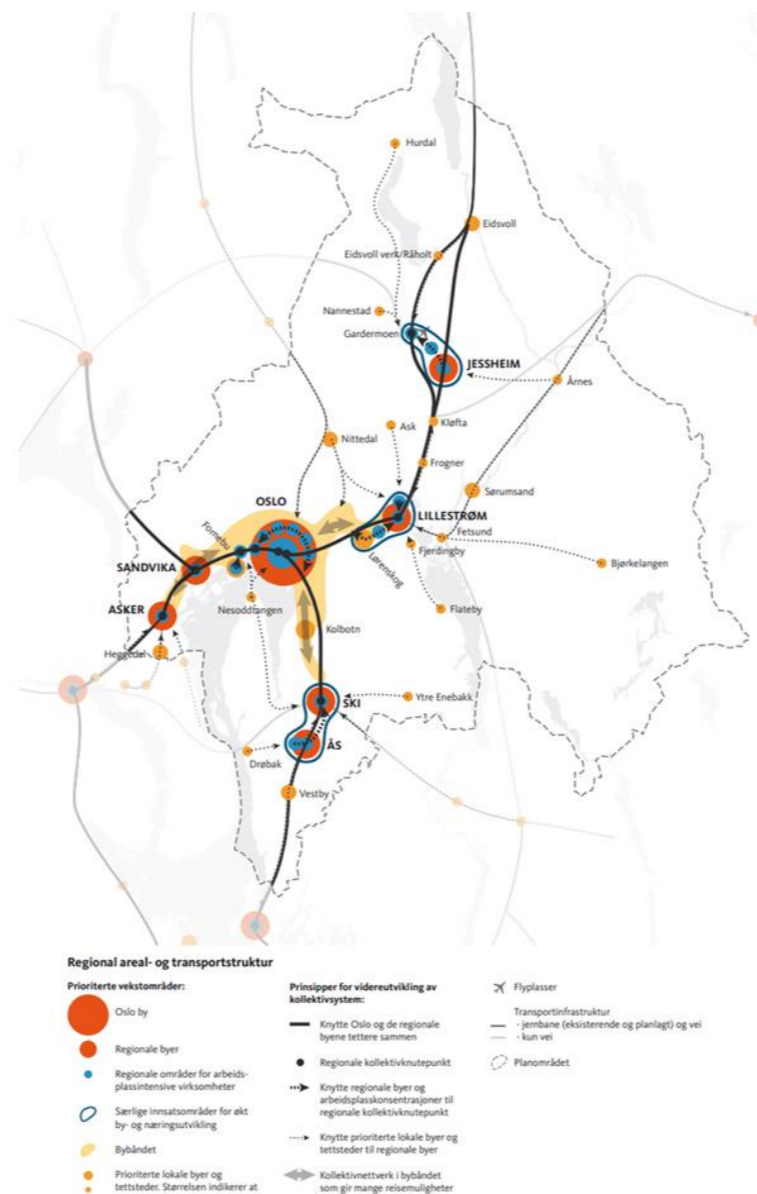
Nullvekstmålet ble noe revidert i Nasjonal Transportplan (NTP) 2022-2023 og innebærer at *klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.*

I NTP heter det videre at dette målet vil bidra til mer attraktive byer med økt mobilitet og bedre framkommelighet for næringslivet. Det kan i tillegg redusere investeringsbehovet i transportsektoren som følge av lavere trafikkvekst.

Nullvekstmålet ligger blant annet til grunn for en rekke byvekstavtaler som er forpliktende avtaler mellom staten, fylkeskommuner og kommuner. Oslo kommune er part i **Byvekstavtalen for Osloområdet** hvor det også ligger til grunn en tilleggsavtale – **Oslopakke 3** – en overordnet plan for finansiering av infrastrukturtiltak og kollektivtrafikk i Oslo og Akershus. Byvekstavtalene er Statens viktigste verktøy for å nå nullvekstmålet, og kommunene, deriblant Oslo, har forpliktet seg til å følge opp nullvekstmålet for blant annet å kunne motta midler/ finansiering til prosjekter som skal gjennomføres.

Trafikkutviklingen for persontransport med bil er hovedindikatoren for vurderingen av måloppnåelsen i avtalene. Det skal også rapporteres på transportmiddelfordeling, endring i kollektivreiser og CO₂-utslipp, arealbruk og parkering, for å sikre at man får en samlet forståelse av utviklingen⁸.

Handlingsprogrammet for byvekstsamarbeidet og Oslopakke 3 for perioden 2024-2027 ble vedtatt i juni 2023. Reforhandlinger ble gjennomført våren 2024. Det er ikke satt av konkrete midler for ombygging av vei- og gatestrukturen innenfor dette området, men heller avsatt midler til overordnede kollektiv-, gange- og sykkeltiltak. Belønningsmidler benyttes blant annet til styrket drift av kollektivtrafikken.



Figur 5-1: Regional areal og transportinfrastruktur der Oslo sentrum er det største blå sirkelen som markerer *regionalt område for arbeidsplassintensive virksomheter* (Kilde: Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune 2016).

5.1.2 Nasjonal transportplan

Nasjonal transportplan 2025-2036 (her forkortet til NTP) er en strategisk plan for utviklingen av transportinfrastrukturen i Norge. Visjonen i NTP er å sikre en bærekraftig, effektiv og sikker transportsektor som møter fremtidens behov for mobilitet, samtidig som man tar hensyn til miljø og klima. Planen har fokus på å forbedre kollektivtransporten, redusere

trafikkbelastning, øke trafiksikkerheten og legge til rette for innovasjon og teknologiutvikling i transportsektoren.

Med bakgrunn i gjeldende NTP har Statens vegvesen utarbeidet en gjennomføringsplan for 2025-2030. I planen er det lagt vekt på at Statens vegvesen skal «ta vare på det vi har, utbedre der vi kan, og bygge nytt der vi må».

I NTP vektlegges reduserte klimagassutslipp og hensynet til natur (NTP 2025-2036 kapittel 1.3.2), og for første gang er de to temaene omtalt sammen i samme kapittel. Transportsektoren står for rundt en tredel av klimagassutslippene i Norge. NTP referer til NOU2023:25 *Omstilling til lavutslipp-Veivalg for klimapolitikken mot 2050* der det anbefales at tiltak som reduserer etterspørselen etter transport bør prioriteres foran andre tiltak i transportsektoren.

I følge NTP er det å redusere arealinngrepene det viktigste transportsektoren kan gjøre for å redusere negativ påvirkning på natur. For å unngå unødig nedbygging av naturområder og redusere transportomfanget er det viktig å legge til rette for mindre bilavhengighet, bedre kollektivtilbud, fortetting ved knutepunkter og mer sykkel og gange.

I NTP beskrives jernbanen som ryggraden i kollektivsystemet på det sentrale Østlandet. Toget står for om lag en tredjedel av alle de daglige reisene inn og ut av Oslo sentrum, godt over halvparten av alle kollektivreiser i Oslo involverer jernbane i samspill med annen kollektivtrafikk. Oslostunnelen og infrastrukturen rundt Oslo sentralstasjon er overbelastet.

5.1.3 Klima

Statlig planretningslinje for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning ble vedtatt i september 2018. Denne sier at kommunene og andre offentlige aktører gjennom planlegging og øvrige myndighets- og virksomhetsutøvelse skal bidra til reduksjon av klimagassutslipp og økt miljøvennlig energiomlegging. Planlegging skal bidra til at samfunnet forberedes på og tilpasses klimaendringene⁹.

⁸ [Byvekstavtaler | Statens vegvesen](#)

⁹ [Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning - regjeringen.no](#)

5.2 REGIONALE OG KOMMUNALE PLANER

5.2.1 Regionalplan for Oslo og Akershus

I plansamarbeidet er det vedtatt regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus. Den regionale planen identifiserer områder for konsentrert utbygging langs jernbane og T-banenettet. Regional plan forutsetter investeringer i kapasitetssterk skinnegående infrastruktur for arealutviklingen. Det er vedtatt et planprogram for oppdatering av planen som omdøpes til Regional areal og mobilitetsplan (RAMP) for Oslo og Akershus. Planprosessen er igangsatt med konkretisering av nye utfordringer og forslag til oppfølging gjennom ny plan som forventes fremlagt våren 2026.

5.2.2 Kommuneplanens arealdel, vedtatt 23.09.2015



Figur 5-2: Utsnitt av kommuneplanens arealdel. U2 Utviklingsområde (mørk oransje) og næværende bebyggelse og anlegg (lys oransje). Vaterlandsparken og østsiden av Akerselva er avsatt til grønnstruktur.

Store deler av prosjektområdet er definert som utviklingsområde i Kommuneplanens arealdel, se figur 5-2.

Store deler av arealet er også avsatt med hensynssone flomfare og hensynssone – andre sikringssoner (restriksjoner for anlegg i grunnen). Som del av kommuneplanen er det utarbeidet en rekke temakart, blant annet for blågrønn struktur. Der er forlengelsen av Akerselva vist som framtidig turdrag (grønne stiplede streker). I temakart naturmiljø er samme strekning vist som sammenhengende trasé med naturtyper B-områder. Schweigaards gate er dessuten avsatt som viktig kommunikasjonsåre med eksisterende og nye trær.

Av bestemmelser til planen, er følgende særlig relevante:

- Ved regulering av nye gate- og veianlegg skal god og trafiksikker fremkommelighet for gående, syklende og kollektivtransport ivaretas i angitt prioritert rekkefølge. Anlegg i lokalsentra og sentrum innenfor Ring 1 eller langs strøkgater skal ha høy estetisk og materialmessig kvalitet.
- Overvann skal fortrinnsvis tas hånd om lokalt og åpent, dvs. gjennom infiltrasjon og fordrøyning i grunnen og åpne vannveier, utslipp til resipient, eller på annen måte utnyttet som ressurs, slik at vannets naturlige kretsløp overholdes og naturens selvrensingsevne utnyttes. Flerfunksjonelle løsninger skal etterstrebes.
- Bygninger og anlegg skal utformes slik at naturlige flomveier bevares og tilstrekkelig sikkerhet mot flomskader oppnås.
- Ved regulering og søknad om tiltak skal det, i tillegg til leke- og oppholdsarealer, sikres tilstrekkelig areal for lokal åpen overvannshåndtering, infiltrasjon til grunnen og vegetasjon.
- Utviklingsområder og transformasjonsområder i indre by skal vurderes med høy tetthet og sikre høy bymessig/ arkitektonisk kvalitet, grønnstruktur og gode gate- og byrom.
- (...) Langs strekninger hvor det i dag ikke er trær skal det ved større tiltak, så langt det er mulig, plantes trær i allé, trekker, grupper eller enkeltvis. Det forutsettes at viktige bevaringshensyn samtidig ivaretas.

I 2025 arbeider Oslo kommune med å revidere planen. Den inneholder blant annet et forslag fra Byrådet om å videreføre den banebaserte fortettingen innenfra og ut, og en forsterket satsning på utvikling av knutepunkt og viktige stasjonsområder langs banenettet

5.2.3 KVV Osolonavet

Den siste byutredningen med vektlegging av transport i Oslo og Akershus er KVV Osolonavet. Utredningen har vært gjennom KS1 og er politisk behandlet.

KVV Osolonavet er fulgt opp i etterkant med utredninger for ulike delområder. Blant annet KVV om kollektivtransport på Nedre Romerike og KVV Groruddalen med Hovinbyen.

For Oslo S området er KVV Osolonavet spesielt relevant, og status på tiltak anbefalt i utredningen er beskrevet i eget kapittel (kapittel 0).

5.2.4 KVV om kollektivløsninger Nedre Romerike

Utredningen har vært gjennom KS 1 er fulgt opp med planlegging av høykapasitets bussløsning mellom Kjeller og Oslo grense, og planlegging av forlengelse av T-bane fra Ellingsrudåsen til Skårer syd. Som del av T-baneløsningen inngår bussterminal på Visperud.

5.2.5 Riksveistrategien for Oslo

I 2023 utarbeidet Statens vegvesen en strategi for utvikling og forvaltning av eksisterende riksveinett i Oslo-området. I strategien er eksisterende riksveinett i hovedstadsområdet gjennomgått med forslag til anbefalt strategi for utvikling og forvaltning av dette. Foreliggende forslag forutsetter at forslag til tiltak blir vurdert videre gjennom planleggings- og finansieringsprosesser der det er beslutningsrelevant. De viktigste premissene som legges til grunn for utvikling og forvaltning av riksveinettet i Osloområdet er nullvekstmålet for personbiltransport. Gjennomgangen i arbeidet med strategi for riksveinettet i Osloområdet har synliggjort utfordringene ved riksveienes rolle i byområdet med ulike funksjoner for nasjonal, regional og lokal trafikk. Det anbefales at kapasiteten på eksisterende veinett må prioriteres bedre ut fra samfunnsnytte og effekt for flest mulig. Kollektivtrafikk bør gis størst andel av tilgjengelig kapasitet innenfor byområdet.

5.2.6 Områdeprogram Oslo S (2012)

Områdeprogrammet for Oslo S ble vedtatt av bystyret i 2012 og er den politisk vedtatte rammen for utvikling av området. Områdeprogrammet er derfor retningsgivende for behandlingen av plan- og byggesaker i Oslo S-området. Visjonen i områdeprogrammet er å styrke kollektivknutepunktet Oslo S, gjenåpne Akerselva nord for sporområdet, bygge om Nylandsbrua for å etablere et mer bymessig gatenett, flytte bussterminalen til over sporområdet samt utvikle en mer bymessig bebyggelsesstruktur øst for Akerselva¹⁰.

Flere av de samme visjonene – som styrke kollektivknutepunkt, omforme større veianlegg til attraktive bygater med bedre tilrettelegging for myke trafikanter samt bedre bomiljøer – er også gjengitt i Kommuneplan for Oslo 2025, vedtatt av bystyret i 2015.

5.2.7 Klimastrategi

Oslo kommunes Klimastrategi ble vedtatt i mai 2020. Klimastrategien inneholder en rekke målsettinger for utviklingen fram mot 2030, og består av fem overordnede klimamål og seksten satsingsområder som til sammen skal bidra til at hovedutfordringene i kommunen nås. To av målene er at «Oslo klimagassutslipp i 2030 er redusert med 95 % sammenlignet med 2009» og «Oslos bidrag til klimagassutslipp utenfor kommunen er betydelig lavere i 2030 enn i 2020.»

5.3 ANDRE RELEVANTE UTREDNINGER

5.3.1 Klimamelding 2035

I klimameldingen¹¹ understrekes det at for å nå målene om reduserte klimagassutslipp fra transport, så er ikke utskifting av teknologi alene nok – transporttetterørselen må styres bedre. Transportsystemet beslaglegger store arealer, bruker betydelige mengder energi og gir utslipp av klimagasser, både ved bruk, drift og bygging. Transportplanlegging må gjøres med et langsiktig perspektiv.

Byvekstavtalene stimulerer partene til å ta hensyn til sammenhengen mellom arealbruk og transport i planleggingen sin. Utbyggingsmønster og transportsystem må samordnes for å oppnå løsninger som er arealeffektive, begrenser transportbehovet og legger til rette for kollektivtransport, sykkel og gange og fortetting rundt knutepunkter.

5.3.2 Bussterminalstruktur i Oslo-området

Ruter har utarbeidet utredningen *Bussterminalstruktur i Oslo-området*¹². Utredningen har vurdert effekter av to matestrategier for buss til knutepunkter utenfor Oslo sentrum.

Ruter anbefaler økt mating til knutepunkter i stedet for å kjøre direktelinjer til Oslo sentrum, men at det skjer gradvis og i sammenheng

med utvikling av knutepunkter og økning av tilbudet på tog og T-bane. En for rask innføring av bussmating gir negative konsekvenser for de reisende, noe som kan medføre færre kollektivreisende.

5.3.3 Mulighetsstudie Oslo bussterminal

ViaNova har på oppdrag fra Bymiljøetaten gjennomført en mulighetsstudie om Oslo bussterminal¹³. Utredningen synliggjorde til dels motstridende forventninger blant aktørene i området om hvordan området skal utvikles.

Utredningen er blant annet derfor en selvstendig konsulentrapport. Prosjektets kjerneoppgave har vært å undersøke muligheter for plassering av ulike bussfunksjoner i Oslo S-området. Studiet endte ikke opp i en anbefalt plassering.

¹⁰ Avsnittet er gjengitt fra KVV Schweigaards gate og Nylandsveien (2021).

¹¹ Meld. St. 25 (2024-2025): *Klimameldingen 2035 – på vei mot lavutslippssamfunnet*. Det kongelige klima- og miljødepartement.

¹² Ruter (2023): *Bussterminalstruktur i Oslo-området*. Utarbeidet av Norconsult.

¹³ Vianova (2024): *Mulighetsstudie om Oslo bussterminal*

6 Status samferdselsprosjekter i KVVU Oslo

KVVU Oslo (2013-2015) utredet behovet for økt transportkapasitet inn mot og gjennom Oslo. Prosjektområdet inngår som en sentral del av Oslo. I forrige byutredning KVVU Oslo (Jernbaneverket m. fl 2015) med etterfølgende KS1, ble det anbefalt å gjennomføre en rekke samferdselsprosjekter med betydning for prosjektområdet. KVVU-en er politisk behandlet, og har blitt lagt til grunn for prosjekter som inngår i Oslopakke 3. Statens vegvesen jobber for tiden med en ny byutredning¹⁴.

Et sentralt krav til prosjektene er at de skal bygge opp under ønsket by og arealutvikling, som igjen er definert i Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus. De to dokumentene ble utarbeidet delvis parallelt. Regional plan forutsetter kapasitetsøkende tiltak i skinnegående kollektivsystem, og KVVU Oslo forutsatte arealutvikling med fortetting innenfra og ut.

I dette kapitlet gjennomgås tiltakene med betydning for prosjektområdet som ble definert i KVVU Oslo. Tiltakene samlet sett er også en forutsetning for arealutviklingen som ble lagt til grunn i kommuneplanen.

I KVVU Oslo ble trengsel i gatenettet i Oslo sentrum belyst. Det samlede antallet busser og trikker i gatenettet er for høyt, og med forventet befolkningsvekst sammen med nullvekstmålet ble det ikke ansett som en bærekraftig strategi å øke antall trikker og busser i sentrum ytterligere. KVVU Oslo beregnet at nullvekstmålet medfører at antall kollektivreiser i anbefalt konsept doubles fra 2014 til analyseåret 2060.

I anbefalt konsept er det lagt til grunn ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum og ny rikstunnel for jernbanen, samt å styrke tverrgående forbindelser med trikk på Ring 2 og S-bane¹⁵. Busser med stort trafikkgrunnlag erstattes av trikk, blant annet Tonsenhagen–Linderud. På denne måten flyttes reiser fra bygatene i sentrum til kapasitetssterke skinnegående systemer, enten under bakken eller på tverrgående forbindelser.

En sentral del av konseptet var å etablere knutepunkter utenfor sentrum blant annet på Lysaker, Bryn, Sinsen og Ski og økt mating med buss.

6.1 BETYDNINGEN FOR PROSJEKTOMRÅDET

For prosjektområdet vil realisering av de anbefalte tiltakene i KVVU Oslo ha følgende konsekvenser:

- Regionbusser mater til knutepunkter utenfor Oslo sentrum som betjenes av kapasitetssterke skinnegående systemer, og påvirker behov for terminalkapasitet eller traseer i prosjektområdet.
- Buss linje 31 (som betjener Trondheimsveien – Nylandsveien-Fornebu) erstattes av kapasitetssterk trikk (som kjører i Storgata) og Fornebubanen.

- Gatereal frigjøres til gående, sykkel, næringstransport og varelevering.

6.1.1 Status på tiltakene

I etterkant av KVVU Oslo er det jobbet videre med å konkretisere de anbefalte tiltakene.

Fordi mange av kollektivtiltakene har stor betydning for hva slags referansealternativ som kan legges til grunn i prosjektområdet, er det gjennomført en sortering av tiltak etter status. Tiltak med betydning for prosjektområdet er sortert i følgende kategorier:

- Tiltaket er gjennomført eller under bygging
- Tiltaket er forskjøvet ut i tid
- Tiltaket er skrinlagt

Det er usikkerhet knyttet til tiltak som er forskjøvet ut i tid. Usikkerheten gjelder både behov, konkret løsning og om tiltaket vil få finansiering. Det er benyttet revidert Oslopakke 3 og NTP 2025-2036 som grunnlag for de fleste vurderingene.

Sorteringen er vist i Tabell 6-1.

I tillegg til kollektivtiltakene ble det anbefalt endret trafikantbetaling for å oppnå nullvekstmålet og dette tiltaket er gjennomført. Det ble også anbefalt tiltak for å tilrettelegge for gående og syklende, der mange av tiltakene er gjennomført.

Byutredningen hadde fokus på Oslo. I etterkant er det gjennomført KVVU for kollektivtrafikk på Nedre Romerike. KVVU-en viste at det er behov for økt terminalkapasitet for høykapasitetsbuss på kort sikt, mens bane med bussterminal kan redusere behov for terminering av regionbusser på lang sikt. Tiltakene inngår i porteføljen i revidert Oslopakke 3 2025-2045. Det planlegges blant annet baneforlengelse til Skårer og bussterminal på Visperud, med høykapasitetsbuss Kjeller–Oslo som et første trinn.

6.1.2 Oslopakke 3

Handlingsprogram 2026-2029 ble vedtatt 19.05.2025¹⁶ og skal legges til grunn for ny bompengeproposisjon i Stortinget. Tiltak knyttet til utvikling av kollektivknutepunktet Oslo S er ikke omtalt i porteføljen i avtalen, men planen rommer store kollektivsatsinger som Fornebubanen, høystandard kollektivtrasé Oslo-Kjeller og reinvestering og oppgradering av trikk og T-bane.

6.1.3 Samlet vurdering

Status på mange av tiltakene indikerer at forutsetningene for arealutviklingen i Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus er skrinlagt eller forskjøvet ut i tid, og er beheftet med stor usikkerhet.

Frem til kapasitetssterke baneløsninger med tilhørende knutepunkt eventuelt er på plass, vil vekst i antall reiser som følge av befolkningsutviklingen heller trolig medføre behov for økt busstrafikk. Det er ikke gjort analyser (kjøringer i RTM 23+) av en slik situasjon.

Status på tiltakene i KVVU Oslo har stor betydning for hva slags alternativer som er aktuelle for vei- og gatenettet i prosjektområdet.

Avhengighet av mange store tiltak, som kommer langt frem i tid, og som er beheftet med stor usikkerhet, tilsier høy risiko for å utarbeide en plan for området som viser seg å ikke ha noen verdi.

Usikkerheten kan reduseres ved å identifisere et nullalternativ kun basert på vedtatte planer med finansiering, men det gir et forholdsvis lite handlingsrom og kan i seg selv være til hinder for transformasjon av området. En slik fremgangsmåte gir heller ikke beslutningstakere kunnskap om konsekvenser i prosjektområdet som kan følge av mulige tiltak i transportsystemet som først er aktuelle på lang sikt.

Å utforske muligheter basert på ulike valg og prioriteringer gir derfor økt kunnskap for videre arbeid. Det er hensiktsmessig å utarbeide minst ett alternativ som er basert på optimalisering av dagens løsninger uten behov for at det gjennomføres store prosjekter med høy usikkerhet.

¹⁴ Statens vegvesen har sendt byutredning for Oslo-området 2025 på høring mens dette dokumentet ble ferdigstilt.

¹⁵ S-bane er en ny forbindelse gjennom sentrum via Bislett

¹⁶ Vedtatt i Styringsgruppen for byvekstsamarbeidet og Oslopakke 3 19.05.2025

Tabell 6-1 Kollektivtiltak i KVVU Oslo-området med store konsekvenser for prosjektområdet

Tiltak	Åpningsår i KVVU Oslo-området og antatte konsekvenser for prosjektområdet	Status april 2025
Dobbeltspor i ytre Intercity (Inngikk i 0/0+ alternativet)	Ferdig innen 2032 Færre langrutebusser	NTP 2025-2036 ¹⁷ beskriver at det er behov for økt kunnskapsgrunnlag, inngår ikke med investeringsmidler.
Ringeriksbanen (Inngikk i 0/0+ alternativet)	Ferdig innen 2026 Færre langrutebusser og regionbusser	NTP 2025-2036 beskriver at det er behov for økt kunnskapsgrunnlag, inngår ikke med investeringsmidler.
S-tog med stasjoner blant annet på Bislett og Sinsen	Overføring av reiser fra buss til bane.	Ikke nevnt i NTP2025-2036
Fornebubanen (Inngikk i 0/0+ alternativet)	Ferdig 2024. Overføring av reiser fra buss til bane (spesielt i vest)	Inngår i byvekstavtalen 2019-2029 Under utbygging
CBTC (nytt signalanlegg T-banen) (Inngikk i 0/0+ alternativet)	Ferdig 2024 Økt frekvens på T-banen.	Inngår i byvekstavtalen 2019-2029 Under utbygging

	Overføring av reiser fra buss til bane.	
Trikk til Tonsenhagen-Linderud	Overføring av reiser fra buss til bane, og fra Nylandsveien til Storgata.	Inngår i porteføljen i revidert avtale Oslopakke 3 2025-2045 ¹⁸
Lysaker terminal	Ferdig 2024. Økt terminalkapasitet utenfor sentrum gir redusert behov i sentrum.	Under planlegging, ikke vedtatt enda
Sinsen terminal	Ferdig 2032 Overføring av reiser fra buss til bane.	Statens vegvesen vurderer løsninger for Sinsenkrysset trikkeholdeplass i Rv 4 Sinsen-Gjelleråsen, prinsippavklaring 2025-2026
Ny T-banetunnel	Ferdig 2030. Økt frekvens på alle grenbaner reduserer behovet for kapasitet på buss.	Inngår med planleggingsmidler i revidert avtale Oslopakke 3 2025-2045
Ny rikstunnel (tog)	Ferdig 2035. Økt frekvens på tog og flere gjennomgående linjer. Færre langruter for buss.	Inngår med investeringsmidler i NTP 2025-2036 i perioden 2031-36.

Brynsbakkenpakken med dobbeltspor på Hovedbanen	Ferdig 2027. Overføring av reiser fra buss til bane.	Planoppstart og høring planprogram våren 2026
Trikk på Ring 2 Brynseng-Majorstuen	Ferdig 2026 Overføring av reiser fra buss til bane. Mating til tverrgående forbindelse på Helsefyr/Brynseng og Majorstuen avlaster Oslo sentrum	Inngår ikke i revidert Oslopakke 3.
Bryn regiontogstasjon (Jernbanestasjon)	Ferdig 2026 Overføring av reiser fra buss til bane.	Skrinlagt
Bryn knutepunkt (bussterminal)	Ferdig 2032 Overføring av reiser fra buss til bane.	Uklar status, inkl. omfang på terminalen
Bussterminal for langrutebusser over sporområdene (spesialutredning)	Frigjør terminalkapasitet, frigjøring av gatekapasitet.	Skrinlagt i 2021.

¹⁷ Kilder: Meld. St. 14 (2023-2024): Nasjonal transportplan 2025-2026. Det kongelige Samferdselsdepartement.

¹⁸ Revidert avtale om Oslopakke 3 24.mai 2024.

7 Forventet utvikling

For å beskrive forventet utvikling for arealbruk og reiser er det benyttet uttak fra transportmodellen RTM23+ benyttet i utredningen *Supplerende beregninger: Oppgradert Majorstuen stasjon, Volvatsvingen, ny T-banetunnel gjennom sentrum og Ensjøsvingen* som Sweco utarbeidet på oppdrag fra Ruter i 2023. Denne utredningen er benyttet fordi den er forholdsvis ny og det er gjort et betydelig arbeid med oppdatering av transportmodell, og fordi den inneholder et kapittel som viser utviklingen i 2030, 2040 og 2060. Forskjellige år er vurdert som relevant fordi det ikke er definert et analyseår for arbeidet med vei- og gatenett rundt Oslo S.

Modellområdet i RTM23+ inneholder Oslo og Akershus med noen ekstra kommuner utenfor Akershus.

Tabell 7-1: Utvikling i befolkning i 2022 og i fremtidig situasjon i 2030, 2040 og 2060. (Kilde: Supplerende beregninger: Oppgradert Majorstuen stasjon, Volvatsvingen, ny T-banetunnel gjennom sentrum og Ensjøsvingen, Sweco 2023)

	Befolkning			
	2022	2030	2040	2060
RTM23+	1 714 794	7 %	15 %	23 %

Tabell 7-2: Utvikling i reiser i 2022 og i fremtidig situasjon i 2030, 2040 og 2060. (Kilde: Supplerende beregninger: Oppgradert Majorstuen stasjon, Volvatsvingen, ny T-banetunnel gjennom sentrum og Ensjøsvingen, Sweco 2023)

	2022	2030	2040	2060
Bilfører	2 232 040	8 %	13 %	19 %
Bilpassasjer	268 477	8 %	15 %	23 %
Kollektivturer	1 027 497	8 %	17 %	19 %
Sykkelturer	189 083	28 %	35 %	37 %
Gangturer	969 235	7 %	16 %	24 %
TOTALT	4 686 333	9 %	15 %	21 %

Tabell 7-2 viser utviklingen i antall reiser. Antall reiser i analyseperioden øker med 15% i 2040 og 21% i 2060. Økningen gjelder alle trafikantgrupper, men er størst for sykkelturer (vekst på 37% i 2060).

Veksten i daglige kollektivturer er på ca. 19 % sammenlignet med 2022.

Forklaringen på at antall reiser er svakere enn befolkningsveksten er sannsynligvis at befolkningen er eldre, og at det medfører at en større andel er utenfor arbeidslivet og derfor ikke foretar arbeidsreiser.

Generelt blir usikkerheten i modellresultatene større jo lenger frem i tid vi ser. Analysene for år 2060 er preget av stor usikkerhet i både befolknings sammensetningen og hvordan arbeidsmarkedet vil se ut. Innen 2060 er det også stor sannsynlighet for at det kan ha skjedd endringer i arbeidstid (mer eller mindre fritid), teknologiske endringer (som kan gi

flere eller færre kollektivreiser) eller større ideologiske/politiske endringer (grad av offentlig styring, endret syn på hva slags områder som kan bygges ut). Det er også usikkerhet i hvilke infrastrukturinvesteringer som er gjennomført i 2060. Modellen tar ikke hensyn til evt. økt pensjonsalder som følge av at befolkningen lever lenger.

Uavhengig av dette, viser uttak fra modellen at befolkningen øker og at det blir flere kollektivreiser. Vekst i antall kollektivreiser inngår som en del av nullvekstmålet, og er således ønskelig. Det skjer også vekst i bilreiser, noe som ikke er i henhold til nullvekstmålet. Dersom det gjennomføres tiltak (f. eks parkeringsrestriksjoner, trafikantbetaling) for å oppnå nullvekst for biltrafikken er det sannsynlig at antall kollektivreiser, sykkel og gående øker mer enn det uttakene viser.

For Oslo S-området som er navet i kollektivsystemet, må det forventes behov for økt kapasitet i kollektivsystemet fremover dersom det ikke skal virke avvisende på reiser.

Det forventes mellom 2023 og 2040 en befolkningsvekst på 14 prosent og en økning i antallet arbeidsplasser på 15 prosent i Oslo og Akershus (Ruter, 2023a). Oslo forventer en vekst fra ca. 700.000 innbyggere i 2023 til ca. 800.000 innbyggere i 2050 (Oslo kommune, 2023a). Oslo S-området er landets største og viktigste kollektivknutepunkt og en portal til Oslo nasjonalt og internasjonalt der alle trafikantgrupper møtes.

De største reisestrømmene i regionen er reiser til og fra Oslo indre by, og de fleste kollektivlinjene innenfor alle driftsarter går til og fra eller gjennom Oslo sentrum (Ruter, bussterminalstrukturer, 2023).

8 Problembeskrivelse

For å vite hvilke tiltak som er aktuelle i prosjektområdet er det nødvendig med en god forståelse av hva som er problemet tiltakene skal løse. Deretter kan det vurderes virkninger av tiltakene, om og eventuelt hvor stor grad tiltakene løser problemene og om tiltakene skaper noen nye problemer som ikke var der i utgangspunktet.

8.1 MODERNISTISK UTFORMING

Mange av problemene i prosjektområdet er forårsaket av områdets modernistiske planlegging og utforming. Innen byplanlegging regnes Jane Jacobs *The death and life of great American cities* (1961) som en av de første klassiske beskrivelsene av hvilke typiske problemer den modernistiske utformingen skaper i byene.

Basert på behovskartleggingen kjenner vi igjen følgende av Jacobs beskrivelser i prosjektområdet:

- **Mangel på menneskelig skala:** Store, brede veier og motorveier tar ikke hensyn til menneskers behov for et sosialt og levende bymiljø. Slike design skaper ensformige, livløse og skyggefulle områder som er lite attraktive for fotgjengere.
- **Kommersielle og sosiale aktiviteter:** Modernistisk planlegging er preget av segregasjon av ulike funksjoner. Motorveier og lange monotone fasader skaper barrierer og en lite sammenhengende bystruktur. Det reduserer muligheten for interaksjon mellom mennesker.
- **Utrygge omgivelser:** Byrom som fungerer godt er trygge og livlige med mange mennesker i bevegelse. Livlige gater med aktivitet, naturlig overvåkning og sosial interaksjon har en tendens til å være tryggere med mindre kriminalitet enn der dette mangler.
- **Grønne områder:** Grønne områder mangler eller er ikke integrert i den daglige bruken av byrommet, men er isolert til store, isolerte parkområder.

Jacobs beskrivelser er senere blitt bekreftet, blant annet av David Harvey, Whilliam H. White, Jan Gehl og Richard Florida.

Jacobs har blitt kritisert for å undervurdere kompleksiteten i utfordringer med fattigdom og kriminalitet. Det betyr at endring av den fysiske formen ikke er et tilstrekkelig tiltak for å løse disse utfordringene. Hun er også kritisert for å mangle løsninger for større byer med kompleks infrastruktur. Mye av løsningene handler om å skape mindre lokalsamfunn. Det er ikke nødvendigvis relevant i Oslo S-området, som er et nasjonalt knutepunkt.

Likevel er det godt dokumentert at den modernistiske utformingen som preger prosjektområdet skaper problemene Jacobs beskriver.

8.2 AREALBRUKSSTRATEGIEN

Som beskrevet er Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus¹⁹ en felles strategisk plattform for Oslo kommune, Akershus fylkeskommune, kommunene i Akershus, staten og andre aktører for hvordan areal og transport bedre kan samordnes i regionen. Planperioden går frem mot 2030 med perspektiver mot 2050. Planen er under revisjon²⁰.

Planen definerer prioriterte vekstområder, og at dersom veksten skal fortsette i tråd med målene er det et særlig behov for å øke kapasiteten i kollektivtransporten inn mot og gjennom Oslo.

Oslo sentrum er i regional plan definert som et av de prioriterte byområdene og i tillegg nasjonalt knutepunkt.

8.2.1 For få kapasitetsøkende tiltak

Mens befolkningen fortsatt øker og nullvekstmålet så langt er nådd, er status for mange av de kapasitetsøkende tiltakene inn mot og gjennom Oslo at de er skrinlagt eller forsinket. Flere viktige forutsetninger for regional plan (2015) er derfor foreløpig ikke innfridd, og er heller ikke nær forestående. Sammenhengen mellom utbygging og transportsystem er derfor svekket.

I prosjektområdet gir det særlig store utslag, fordi det i KVV Oslo-området ble anbefalt bussmating utenfor sentrum, frigjøring av gateareal som følge av mindre busstrafikk, økt kapasitet i banesystemet og overføring av reiser til skinnegående transport. Situasjonen i dag er at området fortsatt inngår som et prioritert vekstområde og nasjonalt knutepunkt, uten mange av de kapasitetsøkende tiltakene i banesystemet og reduksjon av busstrafikken i indre by som er en forutsetning for arealutviklingen.

Et av problemene er at det foreløpig ikke er forankret en revidert plan basert på endrete forutsetninger i transportsystemet, og vurdert betydningen for de prioriterte vekstområdene og Oslo S²¹.

8.2.2 Finansiering av tiltak

En forutsetning for Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus, var at Staten skulle bidra til finansieringen. Byvekstavtalen er grunnlaget for å prioritere utvikling av transportsystemet for å sikre nullvekstvekstmålet. Som oppfølging av Byvekstavtalens kapittel 3 om knutepunkt, er det definert aktuelle knutepunkter som skal prioriteres fremover. Oslo S er det viktigste av disse. Bruk av bompenger gjennom Oslopakke 3-avtalen er den viktigste finansieringen til lokale tiltak. Ny proposisjon for Oslopakke 3 vil gjelde frem til 2045.

Problemet er at det foreløpig ikke er klart hvilket finansielt handlingsrom det er for å utvikle vei- og gatenettet, inkludert endringer i Oslo bussterminal. Sannsynligvis er det behov for både kommunale og statlige midler. Disse midlene bør prioriteres gjennom byvekstavtalen. Tiltak til veidelen av Oslo S-området er ikke omtalt i gjeldende NTP (2025-2036). Oslo S-området bør spilles inn i fremtidig NTP.

En annen finansieringskilde er grunneierbidrag til transportsystemet. Hovedprinsippet for kostnadsfordelingen er at utbyggere innenfor et utbyggingsområde selv bærer alle utbyggingskostnader med tilrettelegging av teknisk og blå/grønn infrastruktur som er nødvendig for det enkelte prosjekt/tiltak.

8.2.3 Næringstransport inngår ikke i nullvekstmålet

Nullvekstmålet som omhandler at vekst i persontrafikken med bil ikke skal øke, inkluderer ikke næringstransport. Nullvekstmålet gjelder Oslo og Akershus samlet, og er ikke konkretisert til enkelte områder. Det innebærer at det må gjøres en vurdering av hvordan trafikkveksten fordeler seg i ulike områder og på forskjellige veier. I Oslo sentrum gir bilfritt byliv overføring av næringstransport fra sentrumssonen til Ring 1. Tiltak i Grønlandsleiret gir også noe overføring av trafikk til andre gater, mest sannsynlig Tøyenbekken og Schweigaards gate.

Problemet er at trafikkmengdene i prosjektområdet medfører positive konsekvenser utenfor prosjektområdet, og at det er en risiko for at tiltak i prosjektområdet medfører reversering av tiltak utenfor prosjektområdet.

8.3 BEREDSKAP GIR FØRINGER FOR UTVIKLING

Krav til utrykningsfremkommelighet og omkjøringsruter for tunnelene inngår ofte ikke tidligfaseprosjekter og funksjonene er ikke omtalt i regional plan. Siden 2022 er sikkerhetssituasjonen endret, og det er bred enighet om at forsvarspolitiske hensyn igjen skal veie tungt i samfunnsutviklingen.

Problemet er at det er etablert et stort tunnelsystem som er sårbart, og at krav til beredskap ved hendelser gir en del føringer for utformingen og kapasiteten til vei- og gatenettet, blant annet langs riksveiene gjennom prosjektområdet. Nylandsbrua og Nordenga bro som del av omkjøringsystemet var en forutsetning da Operatunnelen ble bygget.

8.4 OMRÅDET ER FLOMUTSATT

Klimaendringer gir større behov for overvannshåndtering og tiltak for å håndtere flom. Blant mange mulige overvannstiltak, er det å åpne løsninger for bekker og elver et viktig tiltak. Andre viktige tiltak er økt vegetasjon, permeable flater m. m. Tiltak for å håndtere overvann er lovpålagt.

¹⁹ Vedtatt i Oslo kommune og Akershus fylkeskommune desember 2015

²⁰ Revidert versjon av planen hadde høringsfrist 17.03 2025.

²¹ Statens vegvesen utarbeider i 2025 en forenklet byanalyse. Arbeider pågår ved utarbeidelse av denne rapporten.

Problemet i prosjektområdet er at vannet som følge av fall i gatene rundt samler seg i nedre del av Tøyenbekken. Ved 1000 års hendelse er Oslo S utsatt. I tillegg er området nær havnivået, noe som gir problemer med stormflo. Hovinbekken og deler av Akerselva er overbygget, og det er hovedsakelig harde flater i prosjektområdet.

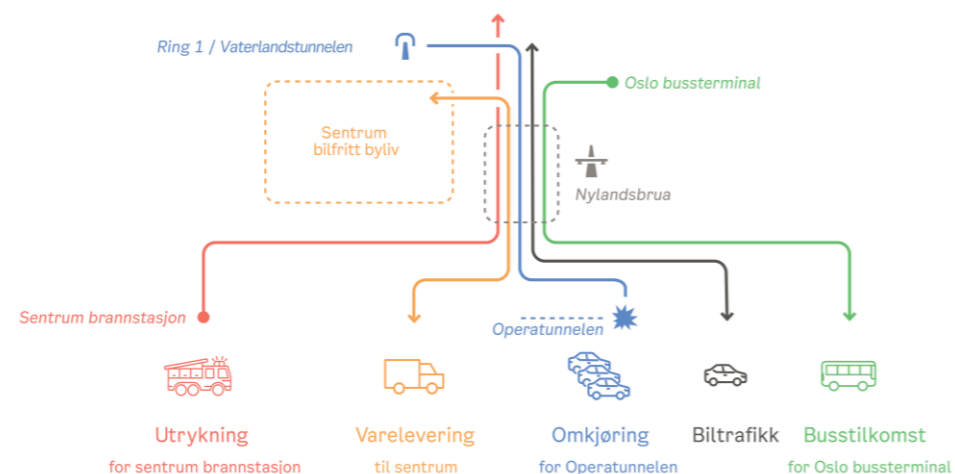
9 Behov

I dette kapittelet oppsummeres de identifiserte behovene for gatene og byrommene i prosjektområdet. Ulike tiltak vil sannsynligvis løse behovene på forskjellig måte, og i større eller mindre grad.

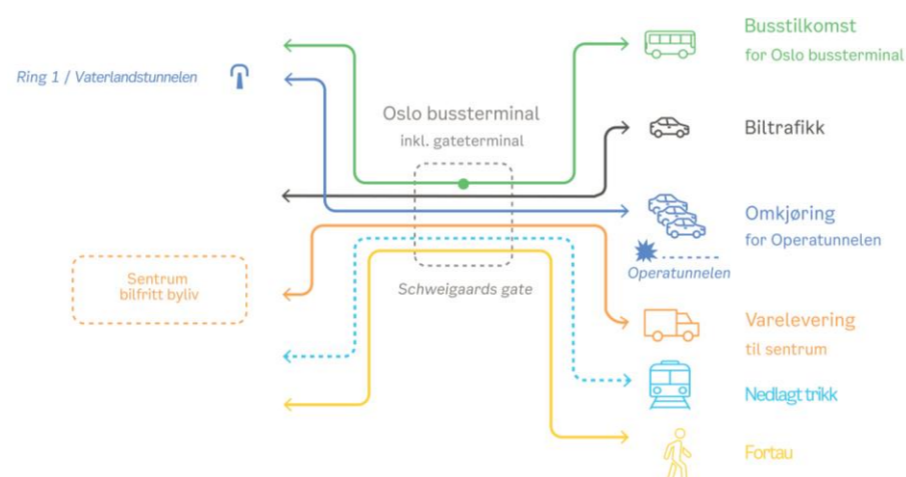
Prosjektområdet kjennetegnes av høy kompleksitet, tung infrastruktur og mange ulike behov. I en slik situasjon er det hensiktsmessig å utvikle en metodikk der behovene vurderes i en logisk rekkefølge. Det er det valgt en metodikk der behovene er inndelt i tre kategorier.

De to første kategoriene er på systemnivå, og kjennetegnes av funksjoner som krever bevegelse gjennom prosjektområdet. Funksjonene virker strukturerende på infrastrukturen:

- **Kategori 1:** Funksjoner som er en del av et større system, og som ivaretas i dag. Dette utgjør dagens system.
- **Kategori 2:** Funksjoner som er en del av et større system, og som ikke ivaretas i dag. Dette utgjør fremtidens system.



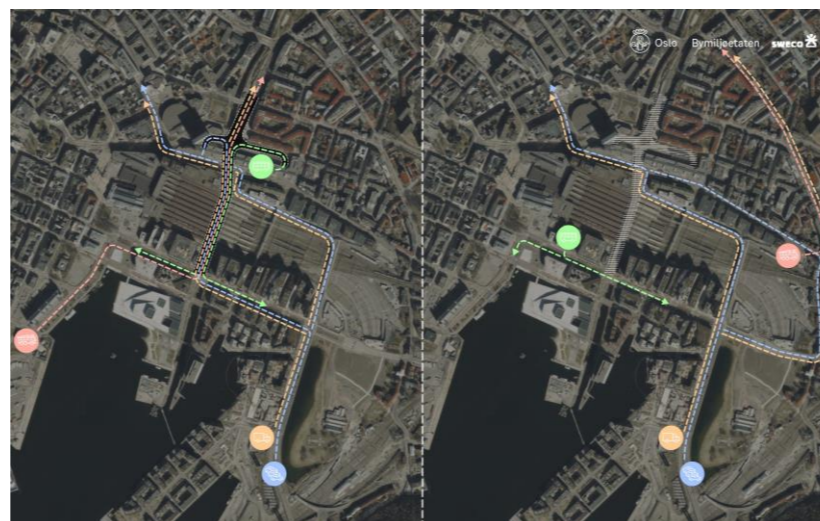
Figur 9-1: Funksjoner i kategori 1. Nylandsbrua ivaretar i dag behov som inngår i et større system, og som er lagt til Nylandsbrua etter at den ble bygget (Kilde: Sweco).



Figur 9-2: Funksjoner i kategori 1. Schweigaards gate ivaretar i dag behov som inngår i et større system. Det er både lagt til funksjoner, men også fjernet funksjon i og med at trikketraseen i gaten er nedlagt, og trikken flyttet til Bjørvika. (Kilde: Sweco).

Behov som kun gjelder lokalt i prosjektområdet, kan først løses dersom funksjonene på systemnivå er ivarett:

- **Kategori 3:** Lokale behov



Figur 9-2: Eksempel på løsningsforslag som ivaretar funksjoner i kategori 1. Funksjonene opprettholdes, men er flyttet bort fra Nylandsbrua. Det er ikke gjennomført konsekvensvurdering av løsningsforslaget (kilde: Sweco).

9.1 KATEGORI 1: DAGENS SYSTEM

Det er i hovedsak seks funksjoner som ulike deler av dagens vei- og gatenett ivaretar:

- Knutepunktet Oslo S.
- Busstraséer med kollektivprioritering.
- Traseer med god fremkommelighet for utrykningskjøretøy.
- Tilgjengelighet for næringstransport
- Omkjøringstrasé ved hendelser i Operatunnelen
- Ivaretagelse av adkomst for bolig og næring i området og innenfor Ring 1.

Behovene for gater og byrom må også sees sammen med behov for terminering av busser som i dag løses på Oslo bussterminal.

9.1.1 Knutepunktet Oslo S

Reisende som bytter transportmiddel i området har behov for et velfungerende byttepunkt med tilhørende fasiliteter og korte avstander

Kollektivreisende med start/slutt på Oslo S, eller med Oslo S som byttepunkt er også fotgjengere. Dette gjør at de gåendes behov er særlig viktig innenfor prosjektområdet.

Kollektivreisende (fotgjengere) har behov for et tilbud med tilstrekkelig kapasitet, god orienterbarhet og som er universelt utformet. Det er behov for at gangtraseer mellom ulike kollektivtransportmidler er effektive og attraktive.

9.1.2 Traseer med kollektivprioritering

Prosjektområdet inngår i navet for kollektivtrafikken. Kollektivtrafikken er en avgjørende faktor for områdets sentralitet og grunnlag for transformasjon, og som vist i kapittel 3.2 er kollektivreisende (busspassasjerer) den største gruppen som benytter veg og gatenettet i prosjektområdet.

Hensikten med kollektivprioritering er å sikre kollektivtrafikken god fremkommelighet. Med begrepet god fremkommelighet menes høy gjennomsnittshastighet og høy punktlighet. Begge deler påvirker kollektivtilbudets attraktivitet og driftskostnader i svært stor grad.

Behovet er forankret hos flere sentrale aktører, og er en del av det overordnede målarbeidet til Ruter. Behovet er forankret hos Statens vegvesen via deres strategi for utvikling og forvaltning av eksisterende veinett²². I rapporten er det beskrevet behov for at området rundt Oslo S med Nordenga bru og Nylandsbrua skal utvikles for å sikre fremkommelighet for kollektivtrafikk. I tillegg er det beskrevet behov for at kollektivtrafikken langs Ring 1 skal sikres god fremkommelighet med egne kollektivfelt så langt det er mulig, og at egne felt må sikres til bussterminalen. Behovet vil også tilrettelegge for å kunne håndtere den forventede veksten i reiser med kollektivtrafikk.

²² Riksveiene i Osloområdet. Strategi for utvikling og forvaltning av eksisterende veinett. Rapport nr. 918, Statens vegvesen, 2023.

Det er både lokal og regional busstrafikk, i tillegg til fjernbusser, i prosjektområdet.

9.1.2.1 LOKAL BUSSTRAFIKK

Lokal busstrafikk har behov for god fremkommelighet gjennom sentrum og attraktive holdeplasser.

Lokale busslinjer pendler gjennom Oslo sentrum og skal betjene holdeplasser i prosjektområdet. God fremkommelighet gjennom området for lokalbussene er spesielt viktig. I dag dekkes behovet både i Nylandsveien og Schweigaards gate.

Behovet påvirker fremtidige vei- og gatebredder og kryssløsninger, og legger føringer for fremtidige bussruter.

For busser fra nordøst vil forlengelse av trikken i Trondheimsveien medføre at behovet bortfaller. Generell kapasitetsøkning på skinnegående systemer og et mer attraktivt tilbud har potensial til å redusere lokalt busstilbud.

9.1.2.2 REGIONAL BUSSTRAFIKK

Regional busstrafikk har behov for god fremkommelighet til/fra hovedveinettet og terminering

Med plassering av Oslo bussterminal innenfor prosjektområdet har regional kollektivtransport behov for god fremkommelighet gjennom området, i tillegg til termineringsmulighet og reguleringsplasser. Regionalbussene har hovedsakelig behov for god fremkommelighet til/fra hovedveinettet. I dag dekkes behovet både i Nylandsveien og i den vestlige delen av Schweigaards gate.

Behovet påvirker fremtidige vei- og gatebredder, arealbruk (terminal) og kryssløsninger, og legger føringer for fremtidige bussruter.

Behovet bortfaller eller reduseres dersom regionbussene mater til kapasitetssterke skinnegående transportmidler i knutepunkter utenfor prosjektområdet.

9.1.2.3 FJERNBUSSE

Fjernbusser har behov for god fremkommelighet til/fra hovedveinettet og terminering

Fjernbussene kjører til/fra Oslo bussterminal og har behov for termineringsmulighet og reguleringsplasser. Fjernbussene står parkert lenger enn øvrig busstrafikk. Det medfører et større behov for servicetjenester i tilknytning til terminering enn det øvrige busstilbudet. Fjernbussene har også behov for god fremkommelighet gjennom området. Fjernbussene har hovedsakelig behov for god fremkommelighet til/fra

9.2 KATEGORI 2: FREMTIDENS SYSTEM

Det er identifisert tre funksjoner som dagens vei- og gatenett innenfor prosjektområdet ikke ivaretar i dag:

hovedveinettet. I dag dekkes behovet både i Nylandsveien og Schweigaards gate. Behovet kan påvirkes av forbedringer i togtilbudet, fordi enkelte fjernbusser blir mindre konkurransedyktige mot toget.

Behovet påvirker fremtidige vei- og gatebredder, arealbruk (terminal og servicefunksjoner) og kryssløsninger, og legger føringer for fremtidige bussruter.

9.1.3 Fremkommelighet og tilgjengelighet for utrykningskjøretøy

Utrykningskjøretøy har behov for trasé som gir kort kjøretid gjennom området, i tillegg til tilgjengelighet til byrom og bygninger i området

Behovet er gitt av brann- og redningsetaten og er forankret i bestillingen av planarbeidet. Fremkommelighet og tilgjengelighet for utrykningskjøretøy skal ivaretas i alle gater iht. Oslo kommunes gatenormal. Riksveier og kommunale hovedveier er ofte hovedruter ved brann og redning.

Behovet påvirker fremtidige vei- og gatebredder og gateutformingen i senere faser (f.eks. som følge av behov for forbikjøringsmulighet). Utrykningskjøretøyene må også ha tilgang til alle byrom og bygninger i prosjektområdet.

Behovet kan påvirkes av at endringer hovedtrasé for utrykning, f. eks ved at utrykningen skjer fra en annen eksisterende eller ny lokasjon (ny brannstasjon)

9.1.4 Fremkommelighet for bylogistikk

Det er behov for å ivareta fremkommelighet i og gjennom prosjektområdet for bylogistikken

Begrepet bylogistikk innebærer i denne sammenheng flere funksjoner: Varelevering til næring og privatpersoner, renovasjon, godstransport og servicetransport som håndverkere. Det er betydelig med næringsarealer i Oslo sentrum og innenfor prosjektområdet. Som følge av tiltak i Oslo kommunes bilfritt byliv-satsning er Ring 1 med Kong Håkon 5.s gate og Nylandsbrua sentral for tilgangen til sentrum.

Behovet er beskrevet og forankret i Statens vegvesens strategi for riksveinettet i Oslo. Riksveiene i sentrum med tilkobling til bygatene skal muliggjøre tiltak som bilfritt byliv og eventuelle lavutslippssoner i prioriterte områder, og området rundt Oslo S med Nordenga bru og Nylandsbrua skal utvikles for å sikre framkommelighet for næringstransport og annen bylogistikk.

Næringstransport og øvrige aktører innenfor bylogistikken trenger i hovedsak god fremkommelighet i hovedveinettet, men også tilgjengelighet

- Attraktive gangforbindelser
- Attraktive sykkelforbindelser
- Bedre håndtering av overvann og flom

og adkomstmulighet i alle gater i og rundt prosjektområdet. Behovet påvirker fremtidig gateutforming som følge av behov for oppstillingsplasser for varelevering og øvrig nyttetraffikk, samt behov for tilgjengelighet i alle gater.

Tidligere lå det en logistikkterminal i prosjektområdet (Postens brevsenter) som sorterte post fra hele landet for videre distribusjon til mottakerne. Grunnet god tilgjengelighet mellom både jernbanen og riksveinettet kan det være behov for å etablere en omlastingsfunksjon innenfor prosjektområdet.

9.1.5 Omkjøringstrasé ved hendelser i Bjørvika- og Festningstunnelen

Det er behov for omkjøringstrasé på Ring 1 ved planlagte og uplanlagte hendelser i Bjørvika- og Festningstunnelen.

I dag er Ring 1 og Nylandsveien omkjøringstrasé i tilfeller hvor ett eller begge løpene i Festningstunnelen stenges. Dette er beskrevet i Statens vegvesens strategi for riksveinettet i Oslo: Statens vegvesen har behov for at Ring 1 og Nylandsveiens rolle som omkjøringsrute ved planlagte og uforutsette hendelser i Operatunnelen opprettholdes. I tillegg er det beskrevet et behov for beredskapshensyn knyttet til nasjonale samfunnsfunksjoner i sentrum.

I tilfeller hvor begge tunneløpene er stengt er det særlig behov for kapasitet langs Ring 1, men da er man også avhengig av totalkapasiteten i det øvrige vei- og gatenett i Oslo-området. Det behov for omkjøringsstrasé og mulighet for å tømme tunnelene ved uforutsette hendelser.

9.1.6 Adkomstmulighet for personbiltrafikk i og rundt prosjektområdet

Det er behov for å ivareta adkomstmulighet for personbiltrafikk til eksisterende og fremtidige utbygginger i og rundt prosjektområdet

Det er flere boliger og næringslokaler som har adkomst via vei- og gjennom prosjektområdet. Ring 1 er en viktig forbindelse for personbiltrafikk til boligområdene rundt Akerselva, Carl Berners plass og nedre Tøyen, samt til sentrum som følge av bilfritt byliv-satsningen. I tillegg er det behov for adkomstmulighet til tomtene innenfor prosjektområdet.

Behovet påvirker fremtidig gateutforming, eksempelvis bredder og parkeringsmuligheter ved henting/levering/HC-parkering for privatpersoner med målpunkter i og rundt prosjektområdet.

Selv om det iverksettes tiltak for å endre trafikkmengden, er det fortsatt behov for atkomstmuligheter.

For å redusere klimagassutslippene er det behov for tiltak som demper transporttettersspørselen og endrer reisemiddelfordelingen, i tillegg til utskifting av teknologi.

9.2.1 Trygge og effektive gangforbindelser

Det er behov for trygge og effektive gangforbindelser i området

Som beskrevet i kapittel 3.3, er dagens gangforbindelser i området lite attraktive, noe som også reflekteres i registreringene av gående som vist i kapittel 3.2. Området er preget av flere barrierer, blant annet jernbanesporene. I tillegg er veiene gjennom området i seg selv barrierer som følge av stor trafikk, relativt høy fart, brede tverrsnitt og få kryssningspunkter. Dagens vei- og gatenett står i kontrast til finmaskete gatenett som gir kortere gangavstander og fleksibilitet for kryssende gangstrømmer.

Majoriteten av kollektivpassasjerer er gående til og fra holdeplasser, og attraktive gangforbindelser bidrar til å gjøre kollektivtilbud mer attraktivt. Et godt bymiljø påvirker attraktiviteten til en gangforbindelse og avhenger blant annet av aktiviteter, mennesker og handel²³. I dag er prosjektområdet ikke et attraktivt bymiljø.

I SVVs strategi for riksveiene i Oslo-området er det beskrevet at området rundt Oslo S med Nordenga bru og Nylandsbrua skal utvikles for å sikre framkommelighet for gående.

Behovet vil også tilrettelegge for den forventede veksten på 22 % gående i Oslo som beregnet i KVU Schweigaards gate.

Spesielt nærliggende er utviklingen av Bjørvika som ligger i gangavstand til Oslo S. Syd for sporområdet har det tidligere vært få bosatte og ansatte, men med framveksten av Bjørvika forventes det en svært høy vekst både i antall ansatte og bosatte. I delbydelen Bispevika var det i 2020 om lag 3 000 bosatte. Når alt står ferdig, regner en med om lag 20 000 arbeidsplasser og cirka 10 000 bosatte i Bjørvika.

Behovet påvirker fremtidige vei- og gatebredder og gateutforming.

9.2.2 Trygge og effektive sykkelforbindelser

Det er behov for trygge og effektive sykkelforbindelser spesielt i nord-sør-aksen i området.

Basert på nasjonale, regionale og lokale sykkelmål forventes det at flere vil velge sykkel som transportmiddel. Sykkel kan også inngå som en viktig del av reisekjeden til og fra kollektive knutepunkt, som Oslo S. Det er derfor behov for attraktive sykkelforbindelser i området.

Behovet er forankret i Oslo kommune gjennom kommunens sykkelstrategi og klimastrategi, og i Statens vegvesen gjennom strategi for riksveinettet i Oslo, hvor det spesifikt er uttrykt behov for en sykkelforbindelse i Nylandsveien over jernbanesporene. Nøkkelord hos begge aktørene er framkommelighet og trafiksikkerhet, og Oslo kommune legger i tillegg særlig vekt på tilgjengelighet og trygghet.

Prosjektområdet ligger svært sentralt, men det er få registrerte syklistere i området foruten i gaten Grønland som er tilrettelagt for syklende og er en del av hovedsykkelrutene i byen. I henhold til Plan for sykkelveinettet i

Oslo er det flere gater i prosjektområdet som skal inngå i det fremtidige sykkelveinettet, inkludert Schweigaards gate, Nylandsveien, og Nordenga bru.

Behovet er forankret i bestillingen av planarbeidet. Behovet påvirker fremtidige vei- og gatebredder og gateutforming.

9.2.3 Bedre håndtering av overvann og flom

Det er behov for å håndtere overvann og flom bedre innenfor prosjektområdet

Dagens overvannsproblematikk, beskrevet i 3.9, fører til behov for bedre håndtering av overvann og flom. Det er spesielt viktig å øke kapasiteten i eksisterende bekkeløp øst for Akerselva for å sikre trygge flomveier, og dermed sikre områdets øvrige funksjoner i fremtiden. De fremtidige klimaendringene vil forsterke behovet ved å øke hyppigheten av skybrudd og oversvømmelser. *Gjennomsnittstemperaturen i Oslo vil øke med mellom 3 og 6 grader fram mot 2 100 og nedbøren øke mellom 5 prosent og 30 %, en økning som først og fremst vil komme i form av ekstremnedbør. Nedbørsmengden for døgn med kraftig nedbør forventes å øke med ca. 20 %. Størst økning i døggnedbørsintensiteten er forventet i vintermånedene med ca. 30 %. Mer ekstremnedbør vil føre til større utfordringer knyttet til blant annet overvann, urban flom og elveflom i dette området.*

Behovet er forankret i Oslo kommunes strategi for overvannshåndtering og i kommunens handlingsplan for overvann. Oslo kommunes overvannsveileder gir føringer for håndtering av overvann i tråd med målene i overvannsstrategien. Alle reguleringsplaner for utbygging og søknadsppliktige tiltak skal ivareta kravene i retningslinjene. I tillegg er behovet forankret i Oslo kommunes Klimastrategi, med en rekke målsettinger for utviklingen fram mot 2030.

Behovet er også delvis forankret politisk i Byrådserklæringen/Hammersborgerklæringen:

Byrådet vil: «Styrke overvannsstrategien og øke tempoet i gjenåpning av elver og bekker.» Tiltakene, deriblant åpning av Akerselva og Hovinbekken, kan være viktige tiltak for bedre håndtering av overvann og flom. Blant annet er åpning av Akerselva en del av den opprinnelige bestillingen for planarbeidet.

Åpning av Akerselva er en del av prosjektets politiske mandat.

Behovet kan gi føringer knyttet til gjenåpning av Akerselva, gjenåpning av Hovinbekken og arealbruk mht. permeable/tette flater og overvannshåndtering i og under overflaten, i både gater og byrom. Overvannshåndtering kan gi føringer for hva som er teknisk gjennomførbart i prosjektet.

9.3 KATEGORI 3: LOKALE BEHOV

Det er identifisert fem lokale behov. Felles for behovene er at de må ivaretas, men gir føringer i senere prosjektfaser. De lokale behovene er:

- Attraktive byrom
- Forbedre grønstruktur
- Utnytte arealene rundt Oslo S bedre
- Tilrettelegge for nye mobilitetsformer
- Tilrettelegge for god drift og vedlikehold

9.3.1 Attraktive byrom

Det er behov for attraktive byrom

I Oslo kommunes Veileder for bymessig utforming, tatt til orientering av Bystyret i 2019, er betydningen av å tenke byliv før byrom, og byrom før bygninger fremhevet med bakgrunn i å skape rammer for fellesskapet og dekke individuelle behov. Det er beskrevet at gater, torg og møteplasser bør gi et variert tilbud av offentlige byrom, med ulik karakter tilpasset mennesker med forskjellige behov, gjennom døgnet og året.

I attraktive byrom ligger det at de er trygge, komfortable og gir mulighet for fornøyelse, i tillegg til å være tilgjengelige, som er mest grunnleggende. Behovene egenskapene har for utformingen av byrom er vist i Tabell 9-1.

Byrommene bør muliggjøre nødvendige aktiviteter, valgfrie aktiviteter og sosiale aktiviteter, må tilby møteplasser og være demokratiske og inkluderende. Byrommene bør utformes med lokalt særpreg som kan skape stolthet, tilhørighet og identitet.

Det er behov for trygge og attraktive byrom både for beboere, som bidrar til «boliv» og byliv, og besøkende, som bidrar til byliv. Det er viktig med involvering og medvirkning for å løse behovet for attraktive byrom for de faktiske brukerne.

Tabell 9-1: Egenskaper ved attraktive byrom.

Et tilgjengelig byrom har	Fritt bevegelsesrom og få barrierer Et forståelig gatesystem Nødvendige funksjoner
Et trygt byrom er	Beskyttet mot trafikk Åpent, lyst og oversiktlig I bruk gjennom døgnet
Et komfortabelt byrom er	I menneskelig skala Rent og i vedlikehold Tilrettelagt for opphold I gode klimatiske forhold
Et fornøyet byrom har	Estetisk kvalitet Trivelige og interessante omgivelser Innslag av vann og bynatur Tilbud og attraksjoner

²³ Tennøy m. fl (2015) *Kunnskapsstatus - Handel, tilgjengelighet og bymiljø i sentrum*

Behovet er forankret i bestillingen av planarbeidet og gir særlig føringer i detaljprosjektering. Behovet kan gi føringer for gjenåpning av Akerselva og Hovinbekken. Byrommene må også støtte oppunder behovene for gang-/sykkelforbindelser, med for eksempel parkering og gode koblinger til gang-/sykkelnettet.

9.3.2 Forbedre grønnstruktur

Det er behov for forbedret grønnstruktur

Området mangler grønnstruktur i dag. Grønnstruktur bidrar til mer attraktive gangforbindelser, sykkelforbindelser, overvannshåndtering og drift og vedlikehold. Forbedret grønnstruktur bidrar også til flere økosystemtjenester.

9.3.3 Bedre utnyttelse av arealene rundt Oslo S

Det er behov for mer effektiv utnyttelse av arealene rundt Oslo S

Fordi Oslo S er et nasjonalt knutepunkt, er effektiv utnyttelse av arealene rundt knutepunktet viktig. Lokalisering av arbeidsplasser og boliger har stor betydning for reisemiddelfordeling og reiseomfang. I dagens situasjon er store deler av prosjektområdet benyttet til veiinfrastruktur.

9.3.4 Tilrettelegge for nye mobilitetsformer

Det er behov for å tilrettelegge for nye mobilitetsformer

Det pågår innovasjonsarbeid innenfor mobilitetssektoren knyttet til autonomi, kunstig intelligens og teknologi som vil påvirke etterspørselsbaserte behov i fremtiden. Et eksempel er den elektriske sparkesykkelen som på kort tid tok plass i bybildet i flere store byer på tvers av kontinenter. Førerløse transportmidler, mobilitethubs og videreutvikling av elsykkelen er andre trender som påvirker hvordan vi reiser og derav hvordan vi designer gatene.

Behovet innebærer blant annet at det tilrettelegges for parkering av sparkesykler og sykler i gate og byrom.

9.3.5 Tilrettelegge for god drift og vedlikehold

Det er behov for å etablere en løsning som kan driftes og vedlikeholdes på en god måte

For at løsningen skal kunne realiseres og fungere iht. planlagte behov, er løsningen nødt til å tilrettelegge for god drift og vedlikehold på kort og lang sikt. Her inngår snømåking.

Behovet er forankret i bestillingen av planarbeidet og gir særlig føringer i detaljprosjektering og bidrar til å legge føringer for design- og materialvalg. I tillegg kan behovet gi føringer for hvordan gatene skal utformes.

9.4 BEHOVSKONFLIKTER

Behovskartleggingen har avdekket at gater og byrom skal løse flere behov enn det er fysisk plass til.

Måten behov er løst på i dag, gir begrensninger for ombygging av Nylandsbrua, åpning av Akerselva og ombygging av Schweigaards gate.

De identifiserte behovene skal i hovedsak ivaretas langs de to aksene i prosjektområdet: langs Nylandsveien og langs Schweigaards gate. Disse to gatene/veiene skal dermed ivareta flere behov enn det som er fysisk mulig i dagens situasjon.

Det er i mindre grad behovskonflikter knyttet til byrommene i området, da behovene der ikke er strukturerende i samme grad som gatebruken, og attraktiviteten i byrommene i større grad ivaretas i senere faser. Gatebruken kan imidlertid åpne eller fjerne muligheter for attraktive byrom.

Oversikten over behovskonflikter er ikke uttømmende.

9.4.1 Behovskonflikter i Nylandsveien

Nylandsbrua er en av de siste restene av 1960-tallets modernistiske transportplanlegging i Oslo sentrum. Å endre Nylandsbruas funksjon er forankret i Hammersborgerklæringen utgitt av Høyre og Venstre (2023-2027). I denne heter det blant annet at Byrådet vil: «Oppgradere området rundt Oslo S og Schweigaards gate, gjøre nedre del av Akerselva til en grønn elvepromenade og arbeide for å få revet mest mulig av Nylandsbrua» og «Styrke overvannsstrategien og øke tempoet i gjenåpning av elver og bekker.»²⁴

Nylandsbrua ble etablert som tilrettelegging for massebilisme, men har siden etableringen gradvis blitt benyttet til andre funksjoner enn først tiltenkt. Nylandsbruas funksjon dekker samtlige behov som ble identifisert på systemnivå og som ivaretas i området i dag.

- Nylandsbrua har blitt en viktig tilførselsvei med kollektivprioritering for busser til/fra bussterminalen.
- Nylandsbrua inngår som sentral fordelingsåre som del av Ring 1 for områdene av sentrum der det er innført bilrestriktive tiltak som del av bilfritt byliv.
- Nylandsbrua er blitt omkjøringsvei ved hendelser i Festningstunnelen, og viktig for samfunnets beredskap ved hendelser i tunnelsystemet.
- Nylandsbrua er prioritert utrykningsstrasé der utrykningskjøretøy kan kjøre raskt gjennom byen.
- Nylandsbrua er fortsatt en viktig åre for daglig biltrafikk, men det er alle de andre funksjonene som er blitt tilført broen opp

gjennom årene som gjør brua spesielt viktig for ivaretagelsen av kritiske fremkommelighetsfunksjoner i dag.

I tillegg viser kartleggingen at det er behov for attraktive gang- og sykkelforbindelser over jernbanesporene. Dersom Nylandsbrua også skal ivareta disse behovene, oppstår det behovskonflikter.

Nylandsbrua går over Akerselva, som ikke kan åpnes under Nylandsbrua. Som beskrevet, dekker imidlertid Nylandsbrua en rekke viktige behov i området i dag. Det er altså en stor avhengighet mellom muligheten for å omgjøre Nylandsbruas funksjon og det å muliggjøre andre behov som må ivaretas.

Andre behovskonflikter kan gjøre seg gjeldene i valget om å rive deler av eller hele Nylandsbrua vs. å beholde brua. Eksempelvis behov for reduserte klimagassutslipp og behov for trygge og attraktive byrom.

Behovskonfliktene i Nylandsveien påvirker gjennomførbarhet for en løsning i området, både teknisk og politisk. Nylandsbruas rolle og funksjon og hvordan behovene eventuelt løses andre steder, setter dermed viktige premisser for gate- og byromsstrukturen i området.

9.4.2 Behovskonflikter i Schweigaards gate

Schweigaards gate har vært gjennom en delvis transformasjon der det er etablert en gateterminal utenfor Oslo bussterminal som følge av at det er behov for effektiv holdeplassbetjening av bybusser. Den separate trikketraseen i Schweigaards gate trafikkeres ikke lenger av trikk, fordi linjene som trafikkerer Ekebergbanen har fått ny trasé i Bjørvika. Traseen benyttes i dag av lokale busser.

Schweigaards gates funksjon dekker flere av behovene som ble identifisert på systemnivå og som ivaretas i området i dag:

- Gaten trafikkeres av flere lokale busslinjer som har behov for god fremkommelighet.
- Gaten utgjør en utvidelse av Oslo bussterminal og regionale busser terminerer i gaten.
- Gaten inngår som en del av hovedveinettet og utrykningskjøretøy har derav behov for god fremkommelighet.
- Gaten gir adkomst til boliger og næring i og rundt prosjektområdet.

I tillegg viser kartleggingen at det blant annet er behov for bedre håndtering av overvann og flom. Dette er spesielt kritisk i Schweigaards gate ettersom eksisterende rør ikke har kapasitet til å håndtere dagens overvann. Oslo kommune arbeider med å føre deler av Hovinbekken åpent fra marka til fjorden og i tidligere utredninger er Schweigaards gate anbefalt plassering for bekkeåpning. En bekkeåpning vil bidra til å løse

overvannsproblematikken i området, og er samtidig i konflikt med de øvrige nye behovene for attraktive gang- og sykkeløsninger.

9.4.3 Behovskonflikter reduksjon av klimagasser

For å redusere klimagassutslippene er det behov for tiltak som demper transportteterspørselen og endrer reisemiddelfordelingen.

Reduksjon av klimagassutslipp gir følgende behovskonflikter:

- Høyere utnyttelse av arealene rundt Oslo S reduserer transportteterspørselen, samtidig som busstrafikken beslaglegger store deler av arealene i prosjektområdet.
- Mest mulig gjenbruk av eksisterende infrastruktur gir lavest utslipp i byggeperioden, samtidig som ivaretagelse av infrastrukturen i liten grad demper transportteterspørselen.
- Elektrifisering av kjøretøyer sammen med subsidier gir rimeligere reiser og gir økt etterspørsel etter individuell transport, noe som opptar vegkapasitet.

9.4.4 Metoder for å håndtere behovskonflikter

For å finne løsninger for gater og byrom i området må behovskonfliktene håndteres slik at flest mulig behov ivaretas på best mulig måte. For å ivareta flere behov enn dagens situasjon tillater, kan det benyttes fire ulike strategier:

- Flytte funksjoner ut av området.
- Omorganisere funksjoner.
- Sambruk av arealer.
- Redusere behovet.

En kombinasjon av de overnevnte strategiene vil være nødvendig for å finne smarte løsninger og optimalisere bruken av tilgjengelig areal i prosjektområdet. Strategiene kan gi positive følgekonsekvenser utenfor prosjektmandatet.

9.5 TIDSKRITISK DIMENSJON

Av alle behovene er det det særlig identifisert følgende tidskriske dimensjoner som medfører at det er behov for tiltak:

- Bygningene i og rundt prosjektområdet transformeres, men veg og gatenettet er hverken bymessig utformet eller attraktivt for gående og syklende. Hvordan bygningsmassen utvikles påvirker igjen handlingsrommet for utviklingen av et bymessig gatenett.
- Kollektivtrafikken vokser, gatenettet er allerede fullt utnyttet for busstrafikk, i tillegg til at terminalkapasiteten er begrenset.
- Antall syklist øker, men det mangler sykkelinfrastruktur i prosjektområdet.

²⁴ Det er ikke avklart hvorvidt riving også kan bety større eller mindre ombygginger av Nylandsveien, men forstås her som at Nylandsveien som barriere må reduseres og gi bedre forhold på tvers av aksene.

- Overvannshåndteringen er mangelfull, og ikke dimensjonert for endret klima med økende grad av styrtregn.
- For å nå klimamålene er det behov for rask reduksjon av klimagassutslipp og løsninger som virker på lang sikt.
- Det er mangel på trygge og attraktive byrom

9.6 OPPSUMMERING: BEHOVSTABELL

Innledende behovskartleggingen er oppsummert i Tabell 9-2, og Tabell 9-4, inndelt henholdsvis ut fra kategori 1, 2 eller 3.

Tabell 9-2: Behov på systemnivå som ivaretas i området i dag (kategori 1).

Behov	Behovet påvirker	Forankring
Forbedre knutepunktet Oslo S	Fremtidige vei- og gatebredder og arealbruk (terminal og servicefunksjoner)	NTP, regional plan for Oslo og Akershus, Strategi for riksveiene i Osloområdet, kommuneplanens arealdel
Fremkommelighet og holdeplasser for lokale busser	Fremtidige vei- og gatebredder og kryssløsninger, og legger føringer for fremtidige bussruter.	Kommuneplanens arealdel (Oslo kommune) Strategi for riksveiene i Osloområdet (SVV)
Fremkommelighet og terminering for regionale busser	Fremtidige vei- og gatebredder, arealbruk (terminal) og kryssløsninger, og legger føringer for fremtidige bussruter.	Overordnende organisasjonsmål (Ruter)
Fremkommelighet, terminering og servicefunksjoner for fjernbusser	Fremtidige vei- og gatebredder, arealbruk (terminal og servicefunksjoner) og kryssløsninger, og legger føringer for fremtidige bussruter.	
Fremkommelighet og tilgjengelighet for utrykningskjøretøy	Fremtidige vei- og gatebredder og gateutformingen i senere faser (f.eks. som følge av behov for forbikjøringsmulighet). Utrykningskjøretøyene må ha tilgang til alle byrom og bygninger i prosjektområdet.	Brann og redningsetaten (Oslo kommune) Strategi for riksveiene i Osloområdet (SVV) Gatenormalen (Oslo kommune)
Fremkommelighet for næringstransport	Fremtidig gateutforming på grunn av behov for oppstillingsplasser for varelevering og øvrig nyttetraffikk i lokalgater.	Kommuneplanens arealdel (Oslo kommune) Strategi for riksveiene i Osloområdet (SVV)
Omkjøringstrasé ved hendelser i Festningstunnelen	Omkjøringstraseen må tilby en omkjøringsmulighet med god kapasitet ved behov inkl. tømning av tunnel ved uforutsette hendelser.	Strategi for riksveiene i Osloområdet (SVV) Tunnelsikkerhetsforskriften (SVV)
Adkomstmulighet for personbiltrafikk i og rundt prosjektområdet	Fremtidig gateutforming, eksempelvis bredder og parkeringsmuligheter ved henting/levering/HC-parkering for privatpersoner ved målpunkter.	Generelt behov

Tabell 9-3: Behov på systemnivå som ikke ivaretas i området i dag (kategori 2).

Behov	Behovet påvirker	Forankring
Trygge og effektive gangforbindelser	Fremtidige vei- og gatebredder og gateutforming.	Kommuneplanens arealdel (Oslo kommune)
Trygge og effektive sykkelforbindelser	Fremtidige vei- og gatebredder og gateutforming.	Kommuneplanens arealdel (Oslo kommune)
Bedre håndtering av overvann og flom	Gjenåpning av Akerselva, gjenåpning av Hovinbekken og arealbruk mht. permeable/tette flater og overvannshåndtering i og under overflaten, i både gater og byrom.	Strategi for overvannshåndtering (Oslo kommune) Hammersborgerklæringen
Forbedre grønstruktur	Fremtidige vei- og gatebredder og gateutforming.	Kommuneplanens arealdel
Bedre utnyttelse av arealene rundt Oslo S	Fremtidige vei- og gatebredder og gateutforming.	Kommuneplanens arealdel

Tabell 9-4: Lokale behov (kategori 3).

Behov	Behovet påvirker	Forankring
Attraktive byrom	Gjenåpning av Akerselva og Hovinbekken. Støtte oppunder behovene for gang-/sykkelforbindelser, med f.eks. parkering og gode koblinger til gang-/sykkelnettet.	Kommuneplanens arealdel (Oslo kommune)
Tilrettelegge for nye mobilitetsformer	Økt arealbehov dersom de krever egen infrastruktur.	Generelt behov
Tilrettelegge for god drift og vedlikehold	Føringer for design- og materialvalg.	Gatenormalen (Oslo kommune)