

Bymiljøetaten

Medvirkning Kirkegata

Gjennomgang av medvirkningsprosess, kartlegging av gårdeiere og resultater fra spørreundersøkelse

Oppdragsnr.: 5206000 Dokumentnr.: PLAN-NOT-01 Revisjon: C03 Dato: 2026-01-19



Medvirkning

Gjennomgang av medvirkningsprosess, kartlegging av gårdeiere og
Oppdragsnr.: 5206000 Dokumentnr.: PLAN-NOT-01 Revisjon: C03

Oppdragsgiver: Bymiljøetaten
Oppdragsgivers kontaktperson: Hilde Johanne Mangerud, Ida Øvren
Rådgiver: Norconsult Norge AS
Oppdragsleder: Brede Fagerheim Gilhuus
Fagansvarlig: Synne Dækko Næss
Andre nøkkelpersoner: Mari Andrine Hjorteset

Revisjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent
A01	16.12.2025	Intern utgave	MAH	SDN	
B02	20.12.2025	For kommentar	MAH	SDN	BreGil
C03	19.01.2025	Ekstern utgave	MAH	SDN	BreGil

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

Medvirkning

Gjennomgang av medvirkningsprosess, kartlegging av gårdeiere og
Oppdragsnr.: 5206000 Dokumentnr.: PLAN-NOT-01 Revisjon: C03

Innhold

1	Innledning	3
1.1	Medvirkningsprosessen	3
2	Oppdatert aktør- og interessentanalyse	4
3	Tidligere medvirkningsarbeid og høringsuttalelser	6
4	Dialogmøter	9
4.1	Norges Bank	9
4.2	Forsvarsbygg	9
4.3	Byantikvaren	9
5	Spørreundersøkelse	10
5.1	Ønsker for gaten – spørsmål stilt til alle	10
5.2	Beboere	11
5.3	Næringsdrivende og bylogistikk	11
5.4	Gårdeiere	12
6	Anbefaling om videre arbeid	13
	Vedlegg 1	14

1 Innledning

I forbindelse med forprosjekt for Kirkegata, delstrekning 1 mellom Myntgata og Prinsens gate, er det gjennomført en medvirkningsprosess. Formålet med prosessen har vært å avdekke viktige premisser og føringer blant eksisterende aktører i gaten.

Dette notatet inneholder en oppdatert aktør- og interessentanalyse. Denne blir presentert i kapittel 2. Premisser utledet fra tidligere forprosjekt (2019) samt gjennom Områderegulering for gater og byrom i sentrum (Program for Bilfritt byliv, 2018) er tatt med videre i arbeidet. Disse oppsummeres i kapittel 3 sammen med oppsummering av tidligere høringsuttalelser og annet medvirkningsarbeid for området. Videre blir resultatene fra medvirkningsprosessen for nåværende forprosjekt presentert i kapittel 4 og 5. Avslutningsvis i kapittel 6 vil det bli gitt anbefalinger om videre arbeid.

1.1 Medvirkningsprosessen

Et sentralt mål med denne prosessen har vært å avdekke faktiske forhold knyttet til bygårdene og de som driver virksomhet i gaten. Faktiske forhold knyttet til bygårdenes utforming – om det er area-arealer (arealer tilknyttet bygg som går ut i gatesnittet), gatevarme, overvannsproblemer eller annet som bør være kjent når gaten planlegges.

Omfang av varelevering er også forsøkt kartlagt – både i antall ukentlige leveranser, størrelse på leveranser, og om Kirkegata benyttes i forbindelse med vareleveranser.

Det er også innhentet innspill fra beboere og besøkende i gaten, samt fra de som jobber i gaten, for å undersøke hvilke bymessige funksjoner det er ønskelig at skal prioriteres.

2 Oppdatert aktør- og interessentanalyse

Basert på behovsanalysen fra forrige forprosjekt er det laget en oppdatert aktør- og interessentanalyse for dagens forprosjekt. Analysen tar ikke for seg bare aktører og interessenters behov i gaten, men kartlegger alle aktører eller interessenter som har en interesse og/eller påvirkning for prosjektet. Det vil si at analysen bryter ned behovene fra forrige gang til mindre grupper av interessenter. På den måten vil det være enklere å sikre tilbakemeldinger fra utvalgte grupper vi ønsker å nå, som ikke ble inkludert i prosjektet sist gang.

Basert på hvilken grad av interesse og/eller påvirkning er det gjort en vurdering av type involvering som anbefales i prosjektet. Vurderingen baserer seg også på grad av involvering i forrige forprosjekt, der aktører som deltok i workshops og gjennom disse gav omfattende tilbakemeldinger om ønsker og behov sist, i mindre grad har behov for å involveres like mye denne gangen.

For å kunne si noe om typen involvering er det brukt kategoriene som er beskrevet under. Det er også beskrevet hvilke metoder eller aktiviteter som kan brukes for typen involvering.

- **Informere:** Enveiskommunikasjon, tilgjengeliggjøring av informasjon, ikke medvirkning i seg selv. Har anledning til å gi høringsinnspill ved politisk behandling.
- **Kommunisere:** Toveiskommunikasjon med anledning til å gi tilbakemeldinger og innspill til tiltaket. Det kan være skriftlige eller muntlige svar på direkte henvendelse, fra mediedekning, spørreundersøkelse, informasjonsmøter, høringsinnspill, åpne kontordager eller liknende.
- **Dialog:** Representant eller en mindre gruppe blir på vegne av en interessent invitert inn til dialog om tiltaket. Diskusjonene kan gi innspill til behov, innhold og ønskede løsninger for gata.
- **Involvere:** Samarbeid og medbestemmelse hvor det sikres forankring gjennom direkte involvering og reell samskapning.

Tabellen under er aktør- og interessentanalysen som oppsummerer grad av interesse/påvirkning, type involvering og beskrivelse av metode og/eller aktivitet.

Tabell 2-1 Aktør- og interessentanalyse

Aktør/ interessent	Grad av interesse/påvirkning	Forslag til type involvering	Beskrivelse
Beboere	Høy/Lav	Kommunisere	Spørreundersøkelse
Besøkende	Middels/Lav	Kommunisere	Spørreundersøkelse
Personer med nedsatt funksjonsevne	Høy/Middels	Informere	Særmøte og arbeidsverksted med Norges Handikapforbund ble gjennomført i forrige forprosjekt og behovet ansees som godt dokumentert og ivaretatt. Blindeforbundet deltok på arbeidsverksted
Ansatte	Middels/Lav	Kommunisere	Spørreundersøkelse
Gårdeiere	Høy/Lav	Kommunisere	Spørreundersøkelse
Virksomheter på gateplan	Høy/Lav	Kommunisere	Spørreundersøkelse
Virksomheter over gateplan	Middels/Lav	Kommunisere	Spørreundersøkelse
Organisasjoner herunder LUKS, Kvadraturforeningen,	Høy/Lav til middels	Informere	Grundig gjennomgang av interessentenes behov og ønsker sist forprosjekt. Behov og ønsker

Medvirkning

Gjennomgang av medvirkningsprosess, kartlegging av gårdeiere og
Oppdragsnr.: 5206000 Dokumentnr.: PLAN-NOT-01 Revisjon: C03

Aktør/ interessent	Grad av interesse/påvirkning	Forslag til type involvering	Beskrivelse
Maskinentreprenørenes forbund, Oslo håndverk- og industriforening (OHIF)			vil ikke ha endret seg betydelig, og disse ansees som godt dokumentert og ivaretatt.
Norges Bank	Høy/Høy	Dialog	Særmøte med Norges Bank for å kartlegge behov og føringer
Forsvaret	Høy/Høy	Dialog	Særmøte med Forsvaret for å kartlegge behov og føringer
Ruter	Høy/Høy	Dialog	Særmøte med Ruter for å kartlegge behov og føringer
Sporveien	Middels/Middels	Informere	Prosjektet har siden Forprosjekt 2019 blitt redusert til å gjelde Kirkegata mellom Prinsens gate og Myntgata. Prosjektet har derfor ikke trikkespør i direkte tilknytning til prosjektet.
Taxinæringen	Middels/Lav	Informere	Særmøte og arbeidsverksted ble gjennomført med taxinæringen i forrige forprosjekt og behovet ansees som godt dokumentert og ivaretatt
Utrykningsetatene	Høy/Høy	Dialog	Særmøte med utrykningsetatene for å kartlegge behov og føringer
Plan- og bygningsetaten	Høy/Høy	Dialog	Samhandlingsmøte med etat ved behov for å kartlegge deres behov og føringer
Vann- og avløpsetaten	Høy/Høy	Involvere	Samhandlingsmøte med etat ved behov for å kartlegge deres behov og føringer
Byantikvaren	Høy/Høy	Dialog	Samhandlingsmøte med Byantikvaren for å kartlegge behov og føringer.

3 Tidligere medvirkningsarbeid og høringsuttalelser

Høringsuttalelser områderegulering for gater og byrom i sentrum 2018

Til grunn for arbeidet med dagens forprosjekt ligger blant annet føringene fra Områderegulering for gater og byrom i sentrum (Program for Bilfritt byliv, 2018), der Kirkegata er regulert til gågate. Plan- og bygningsetaten har laget en oppsummering av innkomne høringsuttalelser og svart ut hvordan disse blir ivare tatt i videre arbeid. Under følger hovedpunktene i oppsummeringen og hvordan disse svares ut.

Lovlig etablerte adkomster til eiendommer sikres gjennom bestemmelser. I Kirkegata betyr dette at kjøring til garasjer og parkeringsplasser på private arealer må sikres. En gågaterregulering tillater begrenset kjøring til eiendommer.

Bestemmelsene er styrket etter innspill gjennom offentlig ettersyn for å ivareta tilgjengelighets- og framkommelighetshensyn for personer med nedsatt funksjonsevne. Planen stiller krav til universell utforming av offentlige gater og byrom. Målet er å overoppfylle lovens minstekrav for universell utforming - felles prinsipper for universell utforming i Oslo kommune» skal være førende for utforming av alle gater og byrom.

Fra nødetatene kom det innspill angående behovet for å sikre framkommelighet for utrykningskjøretøy. Brann- og redningsetaten peker på to hovedtraséer som er spesielt viktige ut fra dagens plassering av brannstasjonen, disse er Kongens gate og Rosenkrantz gate. Allikevel skal alle bygninger kunne nås med utrykningskjøretøy ved spesielle hendelser.

Det kom inn flere høringsuttalelser om hensyn til varelevering og parkering for håndverkere. Det er en forutsetning for å sikre økt byliv at man tilrettelegger for bylogistikk. Det skal tilrettelegges for varelevering i gaten.

Når det gjelder rammevilkår for handelsstanden var det ulike synspunkter på bilfritt byliv blant aktører i handelsstanden. Oslo kommunes holdning til dette var at sentrum vil styrkes ved å tilrettelegge for fotgjengere og syklist i sentrum.

Medvirkningsarbeid Forprosjekt Kirkegata 2019

I forbindelse med forprosjekt Kirkegata (2019) ble det gjennomført en behovskartlegging for ulike trafikanter i gata. Tabellen under viser en oppdatert oppsummeringen av interessentenes innmeldte behov og hvordan disse er fulgt opp i arbeidet. Tabellen er oppdatert for å kun inneholde gjeldene behov og oppfølging.

Behovene ble kartlagt gjennom et informasjons- og arbeidsmøte med interessentene, i tillegg til samrådsmøte med offentlige etater.

Medvirkning

Gjennomgang av medvirkningsprosess, kartlegging av gårdeiere og
Oppdragsnr.: 5206000 Dokumentnr.: PLAN-NOT-01 Revisjon: C03

Tabell 3-1 Oppsummering av interessentene innmeldte behov fra Forprosjekt 2019

	INTERESSENT	BEHOV	VÅR KOMMENTAR
Privatpersoner	Kjørende	- Hensiktsmessig kjøremønster. I dag kan kjøremønsteret i området oppfattes som vanskelig, og man må kjøre mange omveier. - Behov for parkeringsplasser i sentrum. Dersom det blir vanskelig å finne parkering i sentrum er det fare for at kjøpesentre foretrekkes.	Kirkegata skal bli en gågate og kjørende er ikke prioritert i gata, med unntak av varelevering til gitte tider av døgnet. Det er derfor ikke tatt spesielle hensyn til kjørende. Stenging av Kirkegata påvirker kjøremønsteret i sentrum.
	Gående	- Sikre løsninger og god fremkommelighet. - Tilrettelegging for trivsel, gatemøbler og lekearealer. - Bedre kvalitet på luft og mindre støy.	Gående prioriteres høyest i Kirkegata, og det legges til rette for en så god løsning for gående som mulig.
	Syklende	Sykkeltilrettelegging i Kongens gate, mens Kirkegata blir gågate/gate på gåendes premisser.	Det etableres sykkelparkering langs gata.
	Mennesker med funksjonsnedsettelse	- Tilgjengelighet for drosjer. - Begrensinger i kjøremønster kan også føre til at brukere med nedsatt funksjonsevne ikke kan bli kjørt frem til sitt målpunkt. - Flere HC-plasser i kvadraturen. Det er kun 4-5 HC-plasser i kvadraturen i dag. - I prinsippet positive til gågater i sentrum, samt positive til tanken om brede fortau. Men det føles ikke naturlig å parkere/stoppe i en gågate. - Tverrgående renner på fortau er uheldig for rullestol/rullatorbrukere. - Etablere rullevennlig dekke. Ujevnheter i gatebelegget medfører risting som kan være smertefull for rullestolbrukere. - Fysisk skille mellom gågate/ sykkel. - Jevn belysning er viktig for synshemmede.	Det er gjennomført et særmøte med Norges handicapforbund, samt at de deltok på informasjons- og arbeidsmøtet. I arbeidet skal behovene hensyntas så mye som mulig, både når det kommer til belegg, ledelinjer og belysning. Det er en utfordring å gi biltilgjengelighet til gata med dagens skiltnorm.
Næringsdrivende	Nyttetransport	- Tilgjengelighet for håndverkere ved daglig drift og ved akutte reparasjoner, også i gågater. - Tidsvindu for varelevering må være hensiktsmessig og tilpasset bedriftenes åpningstider. Det har kommet kommentarer om at tidsbegrenset varelevering ikke fungerer. Fleksible vinduer for varelevering bør drøftes. - LUKS mener det kan være fornuftig å enveisrette vareleveringstrafikk i gågater. - Vareleveringslommer bør ikke merkes i gågater om det ikke er veldig godt planlagt i forhold til behovet i gata. Lommer begrenser fleksibiliteten. - Unngå konflikter mellom varelevering og sikring - Behov for mer direkte oppstillingsplasser - Sikker og rask varelevering	Særmøte med LUKS. Varelevering er en viktig del av gata og det skal jobbes for at flere av behovene imøtekommes. Prosjektet skal bidra til økt tilgjengelighet for varelevering.
	Taxinæringen	- Tilgjengelighet for drosjer oppleves vanskelig i dag. - Begrensinger i kjøremønster kan også føre til at brukere med nedsatt funksjonsevne ikke kan bli kjørt frem til sitt målpunkt. - Skiltede unntak for HC/drosjetransport - Taxiplasser - Logisk kjøremønster - Taxi bør sees som et supplement til kollektivtrafikken, og at det i minst mulig grad bør legges begrensinger på deres kjøremønster. - Taxi bør tillates å kjøre i kollektivtraseer.	Særmøte med Oslo Taxi. Gata skal utformes som gågate, og det skaper utfordringer for tilgjengeligheten for taxi. Det er per dags dato ikke mulig å skilte unntak for kjøring med taxi.
	Renovasjon/utrykning	- Tilgjengelighet for store biler både i forbindelse med daglig drift og byggearbeider. - Mer direkte oppstillingsplasser for VIP levering/ avfallshåndtering/ varelevering. - Fremkommelighet.	Det tas i prosjektet hensyn til krav knyttet til utrykningskjøretøy.
	Sikring	- Sikring av bygg og objekter. - Finere sikringstiltak enn dagens betonggriser.	Hensyntas og innarbeides i løsningen.
Offentlige etater	Ruter	- Beholde avviksspor i begge retninger i sentrum (nord-sør). Disse avviksporene har en viktig funksjon som en forbindelse mellom nordre og søndre streng dersom det skulle oppstå avvikssituasjoner. - Beholde vendesløyfa på Stortorvet. Dagens trikketilbud bruker vendesløyfa mellom 1-5 avganger på tidlig morgen til posisjonskjøring.	Samrådsmøte. Det har vært en forutsetning for prosjektet at midlertidige avviksspor og vendesløyfa på Stortorvet fjernes. Det pågår en prosess mellom Ruter/Sporveien og BYM.
	Sporveien	- Beholde avviksspor i begge retninger i sentrum (nord-sør). Disse avviksporene har en viktig funksjon som en forbindelse mellom nordre og søndre streng dersom det skulle oppstå avvikssituasjoner. - Beholde vendesløyfa på Stortorvet.	Samrådsmøte. Det har vært en forutsetning for prosjektet at midlertidige avviksspor og vendesløyfa på

Medvirkning

Gjennomgang av medvirkningsprosess, kartlegging av gårdeiere og
Oppdragsnr.: 5206000 Dokumentnr.: PLAN-NOT-01 Revisjon: C03

	INTERESSENT	BEHOV	VÅR KOMMENTAR
		• Nye gatemøbler, trær og lignende må etableres mer enn 5 meter fra trikketraseene.	Stortorvet fjernes. Det pågår en prosess mellom Ruter/Sporveien og BYM.
	Sykkelprosjektet	• Gode løsninger for syklistene, og at denne lenken av hovedsykkelveien bygges.	Det tilrettelegges for sykling i Kongens gate.
	PBE	• Areal for gående og for opphold må vektas høyst. • Behov for paradegate.	Samrådsmøte. Innarbeides i løsningsforslaget.
	Bilfritt byliv	• Særlig viktig at Kirkegata utformes på en måte som legger til rette for aktivitet og opphold, som en sekvens av steder å være fremfor en strengt lineær og monoton ferdselsåre.	Samrådsmøte. Innarbeides i løsningsforslaget.
	Byantikvaren	• Den historiske bystrukturen fram til slutten av 1800-tallet har hatt en formal funksjonsdeling, hvor innslaget av grønt i regelen har vært begrenset til parker. Byantikvaren er kritisk til planting av trær der det historisk sett ikke har vært trær. • Ønsker tradisjonelt gatesnitt med kjørebane og fortau skilt av kantstein, men motsetter seg ikke at fortau, kantstein og kjørebane legges i samme plan.	Samrådsmøte. Det skal arbeides med å tilfredsstille flere av Byantikvarens behov. Det er i dag en etablert trerekke i gata, og denne vil ikke fjernes i fremtidig situasjon. Det er også en føring at gata skal være en tregate.
	Politiet	• Fremkommelighet alle tider på døgnet. • Utforming som bidrar til mindre ulovlig aktivitet. For eksempel tilrettelegge for aktivitet hele døgnet, sosial kontroll.	Innarbeides i løsningsforslaget. Belysning er en viktig del av dette prosjektet.

Basert på behovskartleggingen ble det identifisert følgende interesse- og behovskonflikter i prosjektet:

1. Fremkommelighet for sykkel vs. prioritering av fotgjenger/byliv
2. Gågate vs. tilgjengelighet med bil
3. Gågate vs. Trikkespor
4. Byliv/næring vs. Sikringstiltak
5. Skiltnorm vs. tilgjengelighet for alle

Alle interesse- og behovskonflikter som ble kartlagt i 2019 antas å fortsatt gjøre seg gjeldende i dag, med unntak av konflikt mellom gågate og trikkespor. Dette er fordi det er besluttet at avviksspor for trikk ikke skal legges til den delen av Kirkegata som omfattes av dette forprosjektet.

I forprosjekt for 2019 ble ulike behov vektet. Det var ikke mulig å etterkomme alle disse, og følgende behov var ikke mulig å imøtekomme i valgt alternativ (Alternativ C):

- **Beholde eksisterende HC-plasser.** I valgt alternativ fjernes de to HC-plassene fra gateløpet. Dette vil gi en avstand fra gate til målpunkt i gaten på omtrent 100 meter.
- **Varelevering utenom angitte områder.** Tilgang på varelevering vil begrenses til avgrensede områder, og det er ønskelig at dette foregår på østsiden av gaten.
- **Varelevering tilpasset bedriftenes åpningstider.** Tilgang på varelevering vil være tidsbegrenset. Tidspunktene for varelevering er ikke satt, men dette er ofte mellom 07-11, noe som vil være utenom åpningstiden til enkelte foretak.
- **Tilgang for taxi.** Det vil ikke være mulig å skilte unntak for taxi i gaten.
- **Sykeltrasé.** Det vil tilrettelegges for sykling på gåendes premisser i gaten.

4 Dialogmøter

I den innledende fasen av dette forprosjektet er det avholdt dialogmøte med Norges Bank, Forsvarsbygg og Byantikvaren. En kort oppsummering av møtene finnes under. Utover dette har det også vært dialog med Vann- og avløpsetaten, Plan og bygningsetaten og Ruter.

4.1 Norges Bank

All inn- og utkjøring til Norges Bank skjer via deres garasje i Revierstredet (3,8 m høyde). Det er behov for flere rutevalg til og fra inngangen, for å sikre trygg verditransport. Det vil bli kjørbart mellom Myntgata og Revierstredet, men endelig løsning er ikke avklart enda.

Norges Bank har ansvar for snømåking i Revierstredet, og det er gatevarme her. Det er også gatevarme i fortau.

I anleggsfasen er det viktigste behovet tilgang. Det er ingen stor bekymring rundt sikring, Norges Bank er trygge på at dette vil ivaretas av prosjektet. Det er viktig at anleggsmaskinenes kameraer ikke fanger opp Norges Bank.

4.2 Forsvarsbygg

Kirkegata er en svært viktig gate for Forsvaret. Gaten benyttes til kjøring ved statsbesøk. Det er en viktig forbindelse mellom Domkirken og Festingen. Det vil fortsatt være mye personell med høyt sikkerhetsnivå som bruker gaten, selv etter at mange funksjoner flyttes til Regjeringskvartalet.

Forsvarsbygg tar over gamle Norges Bank (Bankplassen 2) i januar 2026. Det er ikke avklart hvilke funksjoner som skal flytte inn, men Forsvarsbygg håper at dette skal bli de nye lokalene til forsvarsmuseet (publikumsrettet virksomhet), som kan gi økt byliv til området.

Forsvarsbygg har behov for adkomst til sine eiendommer, og at kjøremønsteret ikke gir stans i trafikken. Det bør være muligheter for flere trasevalg. Må kunne komme fram med store kjøretøy. Det må ikke etableres parkering nærmere enn dagens plassering fra forsvarets anlegg, dette av sikkerhetshensyn.

Det foregår og er planlagt omfattende arbeider i Myntgata 1 og 2. I Myntgata 2 skal det spundes. Det vil også foregå renovering av Bankplassen 2. Festningen har store setningsskader.

4.3 Byantikvaren

Areaer og svanehalser skal ivaretas. Areaer er private, men på offentlig grunn. Kostnaden kan derfor bli lagt på gårdeier ved utbedringer eller endringer. Det kan være en krevende prosess. Viktig å hensynta areaer med hensyn til heving/senking av gaten.

Eksisterende trær skal bestå. Estetisk plan: Kvartalsgate med steindekke.

Prosjektet går klar av hensynssoner – Rød sone etter Grev Wedels plass. Gangbar kulvert i gaten, med mye infrastruktur. Derfor antakelig ingen bevaringsverdier i grunnen.

Overvannshåndtering: BYA foreslår renne, i tråd med gammel overvannshåndtering.

Heving/senking av gate: Det er en del diskusjon om hvordan man skal løse endring til gågate – om man skal heve midtsonen, eller senke fortau. Erfaringsmessig sier BYA at gatene i Oslo er blitt hevet. Historisk sett har gatene vært lavere, og dette vil være foretrukket løsning for BYA (om mulig).

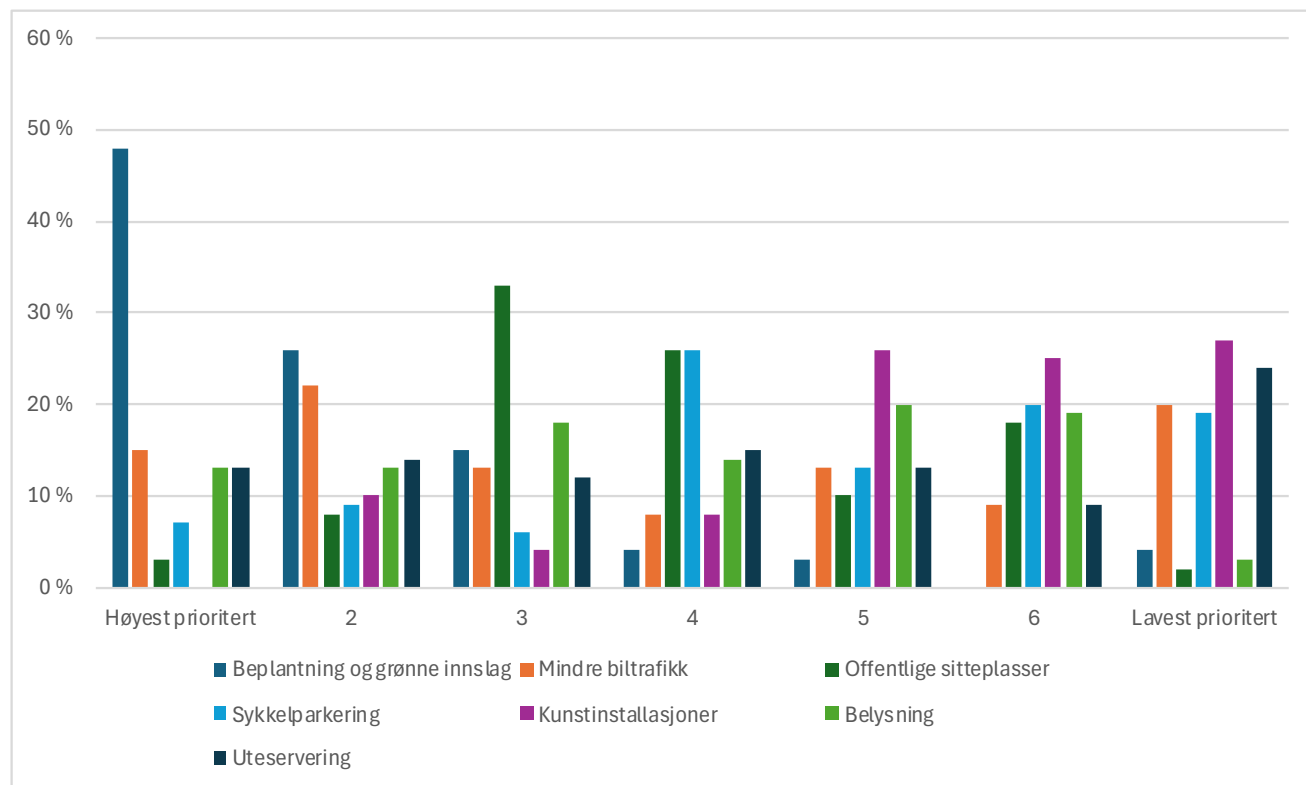
5 Spørreundersøkelse

I forbindelse med nytt forprosjekt er det gjennomført en spørreundersøkelse. Bymiljøetaten sto for utsendelsen av denne, gjennom sitt varslingsystem Varsel24. Undersøkelsen var utformet for å kartlegge infrastruktur og annen relevant informasjon som gjelder bygårdene, vareleveringsbehov blant næringsdrivende og generelle erfaringer og ønsker for gateopprustningen fra beboere og besøkende. Det kom inn 124 besvarelser på spørreundersøkelsen. 11 besvarte undersøkelsen som gårdeiere, men kun fire av disse oppga informasjon som kan knyttes til gårder langs planområdet. Det kom inn svar fra 29 næringsdrivende, mens kun 12 respondenter oppga å bo i gaten.

5.1 Ønsker for gaten – spørsmål stilt til alle

Alle respondentene ble gitt anledning til å prioritere ulike tiltak etter hva de ønsket å se mer av. De tiltakene som det ble gitt anledning til å prioritere mellom var de følgende:

- Beplantning og grønne innslag
- Mindre biltrafikk
- Offentlige sitteplasser
- Sykkelparkering
- Kunstinstallasjoner
- Belysning
- Uteservering



Figur 5-1 Prioriteringer mellom ulike tiltak som er ønsket i gaten.

Tiltaket som flest mennesker satte øverst var **beplantning og grønne innslag**. 48 prosent prioriterte denne høyest, og 89 prosent hadde denne på sin topp-tre prioriteringsliste.

Sitteplasser er ikke høyest prioritert for de fleste, men oppleves allikevel å være relativt viktig. Mange har rangert offentlige sitteplasser som sin tredje viktigste prioritering. 20 prosent oppgir mindre biltrafikk som det med lavest prioritering – dette kan være en måte å signalisere at man ønsker at bilen bør prioriteres høyere. Bilparkering og fremkommelighet for biler nevnes av flere i oppfølgingsspørsmålet, der man kan kommentere om man har andre ønsker for gaten – både parkeringsplasser, parkering for moped/ scooter/ MC og at tilkomst til garasje/p-plasser skal beholdes nevnes her. I tillegg er det ønsket for et mer innbydende bymiljø, gode materialvalg, wayfinding og mer butikk/byliv. Enkelte ønsker at elsparkesykkel og sykkel skal reguleres eller begrenses.

En del av kommentarene som er kommet inn gjelder først og fremst for Stortorget, og området som inngår i forprosjektets del to. Se vedlegg 1 for komplett liste over kommentarer.

5.2 Beboere

Gjennom kartleggingen av gaten fant vi at det bodde omtrent 100 mennesker innenfor planområdet. De fleste av disse bor på adressene Kirkegata 12 a-c, 15, 19 a-c og 21. I disse bygårdene er det hovedsakelig boligformål oppover i etasjene, og aktive førsteetasjer. Blant de som mottok spørreundersøkelsen i kraft av å bo i gaten mottok vi kun 12 besvarelser. Dette kan tyde på lav grad av tilknytning til området, eller at det er mye gjennomstrømning og utleie i gaten. Det kan også bety at mange av de som er folkeregistrert med adresse i Kirkegata ikke har adressen som sitt primære bosted.

Basert på resultatene fra spørreundersøkelsen er det ikke behov for parkering i gaten blant dagens beboere. To av tolv oppgir å ha bil, men bilen parkeres ikke i området. Fire personer (33 prosent) oppgir å bo i eid leilighet, og det er en klar hovedvekt av små husholdninger med en eller to personer. Halvparten av de som har svart på undersøkelsen vet om rømningsveiene i sitt bygg, mens like mange vet ikke hvor disse er. Det er ingen som oppgir at det ikke finnes rømningsveier for deres bygg.

5.3 Næringsdrivende og bylogistikk

25 prosent av de som svarte på spørreundersøkelsen var næringsdrivende i gaten. Dette er kun en liten andel av det totale antallet næringsdrivende som holder til i planområdet. Her er det vanskeligere å anslå et antall, da det er mye virksomhet med svært varierende størrelse i etasjene over bakkeplan. De fleste bygårdene har aktive fasader, med utadrettet virksomhet som butikker, kafeer og frisør. Mens enkelte bygårder huser én eller et fåtall store aktører, eksempelvis Kunnskapsdepartementet i Kirkegata 14-18, er det mange mindre aktører i andre bygårder. Kirkegata 15 har eksempelvis om lag 80 selskaper knyttet til adressen. Typen virksomheter som holder til her anses å ha lav grad av interesse og påvirkning.

Blant de som har svart på undersøkelsen var det omtrent 40 prosent som driver utadrettet virksomhet på bakkeplan, mens omtrent 70 prosent beskriver virksomheten som kontor. Det er altså omtrent 10 prosent overlapp, der man har beskrevet virksomheten som både utadrettet og kontor. En tredel av de næringsdrivende kan tenke seg å leie gate/ fortausarealer til servering eller annet.

Det er stor variasjon i antall vareleveringer per uke. De fleste oppgir å ha mellom 0 og 5 leveranser per uke. Kirkegata er en viktig gate for disse leveransene, og en overvekt av respondentene sier at gata benyttes til varelevering tilknyttet deres virksomhet. Varelevering skjer i hovedsak med liten lastebil, mens noen leveranser også kommer med vanlig bil og med sykkel/til fots. Det benyttes i hovedsak jekketralle/bur for å transportere varer fra bil til næringslokale.

Medvirkning

Gjennomgang av medvirkningsprosess, kartlegging av gårdeiere og
Oppdragsnr.: 5206000 Dokumentnr.: PLAN-NOT-01 Revisjon: C03

5.4 Gårdeiere

Innledningsvis i prosjektet ble det gjennomført en kartlegging av gaten gjennom tilgjengelig informasjon i eiendomsregisteret og Gule sider. Oversikten over denne finnes i tabell 2.

Tabell 2 Oversikt over gårdeiere i planområdet.

	Adresse	Eierinformasjon	Informasjonskilder
Østre gateløp	Kirkegata 20	Höegh Eiendom	Kartlegging
	Tollbugata 17	Akershus Eiendom	Kartlegging
	Kirkegata 14-18	Stor-Oslo prosjekt AS, Kirkegata 18 AS	Kartlegging
	Kirkegata 12a-c	Sameie med 25 eierseksjoner, 2 næringsseksjoner	Kartlegging
	Kirkegata 10	Ukjent eier	Kartlegging
	Rådhusgata 11	Stattholdergården AS	Kartlegging
	Bankplassen 2	Norges bank	Særmøte
	Kirkegata 6-4	Kirkegata 4 AS	Kartlegging
Vestre gateløp	Kirkegata 2	Norsk Psykologforening	Kartlegging
	Bankplassen 4	Forsvarsbygg - overtakelse nyttår 2026	Særmøte
	Bankplassen 1a	Øyvind (info fra spørreundersøkelse)	Spørreundersøkelse
	Bankplassen 1b	Per Steinar Østlie	Spørreundersøkelse
	Kirkegata 1-3	Holm Eiendom	Spørreundersøkelse
	Kirkegata 5	Seksjonert til næring	Spørreundersøkelse
	Kirkegata 7	Sjøfartsbygningen	Kartlegging
	Kirkegata 9	Oslo Sentrumsholding AS	Spørreundersøkelse
	Kirkegata 15	Vika Eiendom	Kartlegging
	Kirkegata 17	Union Core Real Estate Fund/ Kirkegaten 17 Invest AS	Kartlegging
	Kirkegata 19A-C/ Prinsens gate 12	ca. 40-50 boligseksjoner, 2 næringsseksjoner	Kartlegging

Det er kun fire av gårdeierne som har besvart spørreundersøkelsen. Vi mangler dermed informasjon om rømningsveier, area-arealer og annen infrastruktur fra de fleste bygårdene. I **Error! Reference source not found.** finnes en oversikt over innhentet informasjon fra hver enkelt adresse, kontaktinformasjon, informasjon om eierforhold og innsikt fra spørreundersøkelse der dette er gitt.

Fra spørreundersøkelsen fremkommer det at gårdeierne som har svart stiller seg positive til endringene i gaten, men at de er svært opptatte av at bylogistikk til deres bygg må sikres. Dette gjelder både med hensyn til varelevering, renovasjon, samt adkomst til garasje.

6 **Anbefaling om videre arbeid**

Det er flere aktører som ikke er blitt kontaktet eller som ikke har besvart våre henvendelser i denne medvirkningsprosessen. Det kan være hensiktsmessig å opprette dialog med flere aktører, blant annet Kunnskapsdepartementet. Siden disse skal flytte til nytt regjeringskvartal i forkant av byggestart i Kirkeveien, er det ikke prioritert å gå i dialog med dem nå. Det kunne allikevel være aktuelt å gå i dialog med eier av bygningen (Kirkegata 14-18), om fremtidig leietaker også har særlige sikringsbehov.

Det har vært vanskelig å innhente besvarelser fra beboere i gaten gjennom spørreundersøkelse. I videre medvirkningsarbeid bør det vurderes å avholde kvalitative medvirkningsaktiviteter med beboere på adressene Kirkegata 12a-c, 15 og 19a-c.

Det er opprettet dialog med Ruter, og det anses ikke som nødvendig å avholde særmøter med dem per nå. Videre er det dialog med Vann- og avløpsetaten, der det er avklart at de ikke er noen særlig behov knyttet til gaten for dem, og at de skal godkjenne overvannsløsningen. Det er også dialog med Plan- og bygningsetaten, og det er avholdt forhåndskonferanse. Det vil bli videre møter med disse når det nærmer seg innsending av rammesøknad. Det er ikke behov for ytterligere særmøter med Plan- og bygningsetaten enn det som følger saken. Det bør vurderes å avholde samhandlingsmøter med Utrykningsetatene, inkludert 17.mai-komité om Kirkegatens funksjon som paradegate. Det kan også være aktuelt med videre dialog med de aktørene det har vært dialog med i denne fasen. Behov for videre samhandlingsmøter i løpet av prosjektperioden må vurderes i etterkant av møtene med hver enkelt av interessentene/aktørene.

Gjennom forprosjektet fra 2019 ble det gjennomført et grundig medvirkningsopplegg med blant annet vareleveringsaktører, taxinæringen og utadrettede virksomheter i gata. Vi anser at dette medvirkningsopplegget i stor grad kartla deres behov og ønsker, og at disse er godt dokumentert.

Vedlegg 1

Er det andre ting du ønsker å se mer av i Kirkegata?

- Avstengt sykkelvei slik at det ikke blir som i Torggata der det kan være farlig å gå pga av syklistene og sparkesykler
- Barer/uteliv/nattliv
- Beholde tilkomst til eiendommer med garasje/ parkeringsplasser
- Bilfrie soner
- Butikker
- Egen, dedikert sykkelvei/sti. Forbud mot sparkesykler.
- Et innbydende miljø
- Flere P-Plasser
- God og holdbar kvalitet på overflatene, og så lite asfalt som mulig.
- Grønnsaker ?? billig lunsjsteder/ buffer. En salatbar som var like bra som kvadrat salatbar var. Kul gate
- ingen
- Jeg ser økt bruk av el-sykler, vi må tilrettelegge med gode parkeringsplasser for disse også. Dersom vi ikke gjør det blir det vondt å bevege seg rundt i gatene. I enkelte perioder kan det være mellom 15-20 el-sparkesykler på enkelte hjørner.
- Jeg ønsker et vennlig bymiljø hvor også narkomane og prostituerte trygges og tenkes på, i prosessen. Kirkegata er til dels et belastet område.
- Jo grønnere, jo bedre
- Mer lovlydige folk!
- Mer sykkelparkering for Bysykkeler. Egen parkering for Elsparkesykler.
- More trees, plants, flowers, bushes, and other greenery ? like forrest area
- Motorsykkelparkering
- noen parkeringsplasser
- Opprustning av Stortorvet
- P-plasser for moped, scooter og MC
- Trafikklys for syklistene.
- Trær midt i gata, med benker rundt så studentene fra Kristiania blir fristet til å "befolke" gaten og bruke utearealene som studiested og et sted å møtes. Lag fristende sittegrupper. Dette trykker miljøet for alle
- Wayfinding! Særlig ved Kvadraturen sliter folk med å finne frem. Færre hindringer for gående! Ellers vil jeg si kunst og grønt er det absolutt viktigste, sammen med uteserveringer.
- Åpning for biltrafikk

Har du noen andre innspill til oppgraderingen i Kirkegata?

- Antar den blir tilnærmet bilfri, så velg et hyggelig miljø. Ikke betong skulpturer og upersonlig preg
- Bare at det er kjempefint at en slik oppgradering skal finne sted her i Kvadraturen!
- Det er altfor få P-Plasser i sentrum
- Det er ikke en hovedstad verdig at byens midte, nemlig Stortorvet, ser ut som det gjør. Det må gjøres til et område der folk faktisk velger å gå over, og ikke minst der man blir fristet til å sitte

ned. Slik det ser ut i dag går de aller fleste rundt. Dette er verken byen, eller de vakre bygningene verdig. Denne oppgraderingen må prioriteres.

- Det er spesielt ønskelig med et byrom som tar hensyn til blinde og svaksynte, samt rullestolbrukere. Stadig oppdager jeg at det bygges i nivåer, og at det settes opp hindere. Det er ønskelig med et byrom som har noen rette trasséer uten nivåer, og samtidig at det prioriteres noen grønt (trær og blomster).
- flere el-sparkesykkel parkeringer. bruker dem ikke selv, men de trengs om alle skal kunne bevege seg rundt. dropp disse merkelige blomsterbed tingene som ødelegger vei og sykkelstier. Skap soner og områder mang kan sitte, men rom for å effektivt bevege seg rundt. Det betyr å beholde sykkelvei og gå vei slik at man lett kommer seg til de gode parkene og benken for å nyte en kakao eller iste i sola når man har pause. Det er et nydelig og historisk område, gjør det koselig, og lett å bevege seg i. Lys, blomster og annet som skaper nysgjerrighet og trekker folk fra Karl Johann og innover, kan være en ide.
- Forsøket i 2022 var etter min mening lite vellykket. Det er vanskelig å forstå hvorfor man fyller store arealer med sitteplasser som ikke er praktisk funksjonelle og som kun er brukbare få dager i året. Beplantning med furu, gran, bjørk og rogn...hvorfor?? Dette er trær som blir virkelig store og ikke kan leve i gata over mange år. Det er et stort problem i kvadraturen (og sentrum forøvrig) at det ikke finnes P-plasser for sykkel, moped, MC og scooter i nærheten av arbeidsplasser. Dette er kjøretøy som forursaker lite, skaper lite kø/trafikkproblemer og er svært samfunnsøkonomiske. En person som bor litt utenfor Drammen sentrum må i dag kjøre til Drammen stasjon, parkere der for så å ta tog til Oslo. Reisetiden mer enn dobles både i tid og penger. Blant de jeg snakker med opplever jeg tildels stor irritasjon over hvor mye penger som brukes på det de fleste opplever som "luksus" og tiltak som ikke er bærekraftige over tid, spesielt i norsk klima. Grønne områder og kunst er veldig trivelig -- for all del. Dog endrer det ikke norsk klima, og gjør ikke at gata i praksis vil kunne brukes flere dager i året. Det er heller ikke slik at mye sol rekker ned i disse sentrumsgatene -- for Kirkegatas vedkommende er det stort sett midt på dagen, når sola står rett i Sør...de dagene det er blå himmel. Bruk beplantning som klarer seg med minimalt oppfølging i mange år, ikke kast bort areal på overdimensjonerte installasjoner, og gjenoprett P-plasser for scooter, moped, MC og sykkel!
- Get it done !
- Husk på fremkommelighet også for synshemmede, funksjonsnedsatte etc. Hent inn råd og veiledning på dette tidlig nok, slik at det kommer med i planleggingen.
- Håper dere planlegger å fokusere like mye på praktisk tilrettelegging for de som arbeider og bor her, som dere kommer til å fokusere på at dette skal være miljøvennlig og noe dere kan skryte av. Gjør det mulig å gå i området om vinteren når det er glatt og mørkt, så blir nok de fleste fornøyd.
- Ikke bare triste kontorslokaler uten mer uteserveringer!
- Kan oppleves som farlig å krysse Rådhusgata pga sykler i stor fart.
- La det bølge av trær og blomster så folk blir fristet til å gå sakte hjem fra jobb og kanskje sette seg ned og meditere litt før de kaster seg på banen. Hva med en liten lekeplass midt i gata et sted så småbarnforeldrene kan slappe av på en benk mens barna leker: Inkluder alle. Ikke bare de som vil ha utepils. Ikke tenk at trær er "dekorasjon" men skap et godt uterom å være i.
- La gågate helt fra Grev Wedels plass / Myntgata og helt bort til Stortorvet/Kirkeristen. Fjerne betongklosser og sperringer som ligger i Kirkegaten, slik at gaten blir hyggelig og fremkommelig. Lage sømløse gater - ingen nivåforskjeller i gaten, mellom gate og fortau.
- La Kirkegata ha forkjøringsrett - at sidegatene må stoppe for trafikkerende i Kirkegata.
- Mer sikker fasade/tak om vinteren, det faller mye is og snø ned på fortau
- More trees, plants, flowers, bushes, and other wild greenery ? like forrest area
- Mye positivt med dette, men veldig viktig at kjøreadkomst til Kirkegata 1-3 opprettholdes - både med tanke på p-kjeller og biladkomst for fks restaurant og annen utadrettet virksomhet i bygget.

Medvirkning

Gjennomgang av medvirkningsprosess, kartlegging av gårdeiere og
Oppdragsnr.: 5206000 Dokumentnr.: PLAN-NOT-01 Revisjon: C03

- Må fortsatt være mulig å bruke bil i jobbøyemed og ha tilgang til garasjeplass som min arbeidsplass benytter pr i dag.
- Nei
- Nei
- Oslos gater er generelt svært nedslitte, spesielt mange av gatene i vår "gamleby", Kvadraturen. Folk i Oslo bor tett, og det er et stort uforløst potensiale i å skape gode byrom, ikke bare langs Fjordbyen.
- Per nå gjør sykkeltraseen gjennom Rådhusgata det tidvis livsfarlig å ferdes som fotgjenger - el-syklister og -sparkesyklister dunderer på uten hensyn til gående. Fint om det gjøres tiltak for å forbedre dette.
- Selv i dag er det veldig vanskelig å parkere bil for et kort opphold i området ? for eksempel når man skal flytte eller får levering. Bekymringen for bøter er konstant og stressende. Jeg håper at prosjektet vil ta hensyn til beboernes behov for å kunne stoppe kort i nærheten av hjemmene sine når det er nødvendig.
- Sitteplasser, beplantning og mulighet for større uteservering er bra forslag. Også gjerne et område med scene eller hvor det er plass til flere mennesker samlet
- Sjøfartsbygningen er helt avhengig av at avfall fremdeles kan hentes fra, og varer leveres til, byggets varelevering i Kirkegata. Det er rett og slett ingen andre alternativer.
- Som beskrevet over
- Ta bort sparkesykler !
- Ta hensyn til Kvadraturens identitet i oppgraderingen, og jobb med å forsterke denne i stedet for trendy og mindre varige estetiske uttrykk. Tenk estetisk bærekraft, idyll og orientering. Mange sliter med å finne frem i Kvadraturen, og det kan være lurt med effektive markører for orientering / wayfinding.
- Tenk gjerne sosiale soner i forbindelse med kafeer. Legg godt til rette for all næringsvirksomhet (retsauranter og kafeer som vil benytte seg av fortauer)
- Varelevering er allerede tidvis krevende i Kirkegata, så sørg for at dette ikke forringes. Det kan bokstavelig talt være livsnødvendig for beboere å få levert/tilkjørt mat (jeg har selv opplevd å være fysisk ute av stand til å forlate leiligheten i månedsvis pga helseutfordringer), så tilgang til stoppeplasser etc for varetransport er utrolig viktig.
- Vi har garasje i Kirkegata 1-3, og det må være lov å benytte denne. Vi må rykke ut hvis det skjer hendelser, og det kan være når som helst på døgnet
- Vi har parkeringsgarasje under bygget. Viktig at denne fortsatt kan benyttes.
- Vi trenger fortsatt adgang med bil, til både parkering og leveranser fra Tollbugata. Dette er kritisk for vår virksomhet.