

Plan- og bygningsetaten
Boks 364 Sentrum
0102 Oslo

Deres ref.: 201506509
Vår saksbehandler: Are Eriksen

Oslo, 30. januar 2017

MERKNADER TIL FORSLAG TIL DETALJREGULERING AV STORGATA – PARTIET KIRKERISTEN–NYBRUA

Oslo Elveforum og Miljøforeningen Akerselvas Venner har følgende merknader til Bymiljøetatens forslag til detaljregulering av Storgata på strekningen fra Kirkeristen til Nybrua.

- **Vi støtter forslaget om å flytte Hausmanns gate holdeplass nærmere Akerselva og Nybrua.** Etter nedleggelsen av Nybrua holdeplass, og med forslagene om å nedlegge både Schous holdeplass og Heimdalsgata holdeplass, er det viktig at Hausmanns gate holdeplass flyttes så langt opp mot Nybrua som mulig, jf. at avstanden til nærmeste holdeplass i Thorvald Meyers gate og i Trondheimsveien ellers vil bli altfor stor. Selv med planforslagets nye plassering av Hausmanns gate holdeplass vil avstanden fra denne holdeplassen til Olaf Ryes holdeplass (etter flyttingen av sistnevnte litt sørover) bli 660 m. Å flytte Hausmanns gate holdeplass nærmere Nybrua gjør også reiseveien kortere for passasjerer som skifter transportmiddel på denne holdeplassen og skal tilbake over Nybrua, dvs. som skal opp Trondheimsveien etter å ha kommet ned Thorvald Meyers gate eller skal opp Thorvald Meyers gate etter å ha kommet ned Trondheimsveien. Foreslått plassering av Hausmanns gate holdeplass er også gunstig med anbefalt trasé for ny T-banetunnel gjennom sentrum i KVVU Oslo-Navet, hvor Nybrua T-banestasjon foreslås plassert helt nederst i Trondheimsveien. Selv har vi i merknadsbrev til KVVU Oslo-Navet anbefalt en annen trasé for den nye T-banetunnelen øst for Youngstorget, med T-banestasjoner på Fredensborg, Olaf Ryes plass og Sofienberg, og overgang mellom T-bane og trikk på de to sistnevnte holdeplassene, i stedet for ved Nybrua.
- **Ved utformingen av nye Hausmanns gate holdeplass er det viktig å bevare det grønne parkbeltet fra tidlig 1800-tall, med vollene og almealleen, herunder sikre rotsonen til alle almetrærne.** Dette synes å være rimelig godt ivaretatt i § 5.2 i reguleringsbestemmelsene, men tiltaksplanen bør også godkjennes av Byantikvaren. Vi foreslår derfor at første avsnitts siste setning i § 5.2 Park får følgende ordlyd: «Alle tiltak krever godkjenning av tiltaksplan fra Byantikvaren og trefaglig rådgiver i Oslo kommune før rammetillatelse kan gis.» Etter vårt syn bør tiltakene ikke være mer inngripende enn illustrert på figur 17 i planforslaget (s. 40). Utformingen av plattformarealene bør ta høyde for at det kan bli aktuelt å legge nedganger til en ny T-banestasjon nederst i Trondheimsveien fra de to plattformenes nordøstre del, via gangkulvert under Akerselva direkte fram til plattformen(e) for Nybrua T-banestasjon. Uten slike nedganger vil alle passasjerer som skal skifte fra trikk/buss til T-bane (eller omvendt), måtte benytte fortauene på Nybrua og i tillegg krysse én til to gater for å kunne benytte de planlagte T-banenedgangene i Trondheimsveien.

- **Tilretteleggingen for syklist er mangelfull.** Ved å redusere antall kjørefelt i Storgata fra fire til to og la trikker og busser benytte samme kjørefelt og samme holdeplasser øker den delen av gatetverrsnittet som kan benyttes av myke trafikanter betydelig. Vi synes dette er et fornuftig grep. På strekningen fra Nygata til Hausmanns gate er dette arealet i sin helhet avsatt til fortau. Forholdene for gående blir dermed langt bedre enn i dag, mens det ikke er avsatt eget areal til syklist. Vi legger til grunn at det her vil være tillatt å sykle i gata, jf. side 43 i planforslaget. Mellom Nygata og Kirkeristen og mellom Hausmanns gate og Nybrua vil syklist kunne benytte arealet avsatt til formål gatetun. Videre over Nybrua er det kun avsatt areal til kjørevei (som også skal benyttes av trikk og buss) og fortau, med et ca. 5 m bredt fortau på begge sider av kjøreveien. Selv om antall fotgjengere på Nybrua vil øke som en følge av at Hausmanns gate holdeplass flyttes nærmere Nybrua, bør det etter vårt syn være mulig å redusere bredden på fortauene slik at det også blir plass til sykkelfelt på brua. Vi er kjent med at det i sykkelplanen ikke planlegges sykkelveier verken på Nybrua eller i nedre del av Thorvald Meyers gate og Trondheimsveien. Samtidig er det ingen tvil om at mange kommer til å sykle her, og da bør det helst tilrettelegges for syklist på Nybrua. Selv etter ferdigstilling av den planlagte sykkelveien mellom Torggata og Storgata langs Axel Maurers vei, vil de aller fleste syklist som kommer ned Markveien, velge å benytte Søndre gate og Nybrua dersom de skal videre til Christian Krohgs gate. Jf. at dette er både kortere og raskere. Vi støtter forslaget om separat gangvei og sykkelvei langs Axel Maurers vei, men forutsetter at gangveien ikke legges lenger ut mot trærne på toppen av elveskråningen enn i dag, dvs. at eksisterende trær bevares og at det ikke gjøres inngrep i skråningen ut mot Akerselva. Foreslått regulert trasé for gangveien og sykkelveien mot Ankerbrua i vest bør endres, jf. vårt oppstartsinnspill av 25. desember 2016 til detaljregulering for Storgata 55–97 (PBE-sak 201610739, dok. 23). Sykkeltkryssingen fra Axel Maurers gate til Christian Krohgs gate er dessverre ikke sikret i planforslaget for Storgata. Vi støtter uttalelsen fra Bydel Grünerløkka om at det må «sikres en trygg videreføring av sykkelveien gjennom Christian Krohgs gate, samt opparbeiding av Slåmotgangen i forbindelse med etablering av ny gang-/sykkelbro over Akerselva».
- **Vi er usikre på om det å flytte Brugata holdeplass til arealet mellom Folketeaterpassasjen og Youngs gate alt i alt er en bedre løsning enn dagens lokalisering.** Flyttes holdeplassen 140 m mot sørvest slik som foreslått, vil avstanden mellom nye Youngs gate holdeplass og nye Hausmanns gate holdeplass bli nesten dobbelt så stor som avstanden mellom Youngs gate holdeplass og Jernbanetorget holdeplass. Beholdes Brugata holdeplass og utvides slik at den blir 75 m lang, blir avstanden mellom holdeplassene omtrent like stor. Gangavstanden til holdeplassene for regionbussene i Hammersborggata blir også noe kortere fra Brugata holdeplass enn fra Youngs gate holdeplass, samtidig som gangavstanden til Vaterlands bru og videre til Grønland blir kortere fra Brugata holdeplass enn fra Youngs gate holdeplass. På den annen side blir avstanden kortere fra Youngs gate holdeplass enn fra Brugata holdeplass til ny T-banestasjon på Youngstorget. Her melder imidlertid spørsmålet seg om det bør tilrettelegges spesielt for overgang mellom T-bane og trikk/buss så sentralt i byen, og om dette ikke heller bør skje ved Nybrua, eventuelt på Fredensborg, Olaf Ryes plass og Sofienberg ved en annen trasé for den fremtidige T-banetunnelen enn anbefalt i KVU Oslo-Navet. Det at fortausbredden (holdeplass pluss fortau) på det smaleste vil bli 0,9 m mindre for Brugata holdeplass (4,9 m) enn for Youngs gate holdeplass (5,8 m), bør tillegges mindre vekt, jf. at arealet under arkaden, torget i enden av Bernt Ankers gate og nordvestre del av

Brugata representerer store tilleggsarealer som kan benyttes av ventende passasjerer ved Brugata holdeplass. Gatetverrsnittet er da også hele 26 m ved dagens Brugata holdeplass (side 22).

Vennlig hilsen

Oslo Elveforum

Miljøforeningen Akerselvas Venner

Frithjof Funder (sign.)
leder



Are Eriksen
leder