Oslo kommune
Plan- og bygningsetaten

FORSLAG TIL OFFENTLIG ETTERSYN
06.06.2018

Byliv for alle

Områderegulering for gater og byrom i sentrum

Program for Bilfritt byliv

Forside- og baksidebilder: Ulike former for byliv i Oslo.
Fra venstre til høyre, øverste til nederste rekke:

Figur 0-1: Sofienbergparken
Figur 0-2: Utekino på Fridtjof Nansens plass. Foto: Terje Borud
Figur 0-3: Lek på bymøbel i Øvre Slottsgate. Fotor: Anna Malena Giske Skibevaag
Figur 0-4: Sambruksareal på St. Olavs plass
Figur 0-5: Pop-up kafe på Brynjulf Bulls plass / Rådhusplassen
Figur 0-6: Lek på Haarklous plass. Foto: Bydel Sagene
Figur 0-7: Urbant landbruk i Oslo
Figur 0-8: Uteservering på Karl Johan
Figur 0-9: Vinterlek på Spikersuppa. Foto: Rolf Arnt Sandnes

Forord

Forslag til en langsiktig plan for utvikling av Oslos sentrumsgater og byrom
Områderegulering for gater og byrom i sentrum er Plan og bygningsetatens forslag til en langsiktig juridisk bindende plan som skal tilrettelegge for utvikling av de offentlige rommene i Oslo sentrum i tråd med målene for Program Bilfritt Byliv, slik de framkommer i styringsdokumentene. Det er krav til konsekvensutredning og planprogram er fastsatt. Ved å prioritere gående, syklende, barn, unge og eldre foran privatbiler i Oslo sentrum frigjøres gateareal, arealer som kan tas i bruk på nye måter. Disse områdene skal gjøres attraktive og tilrettelegges for opphold og aktiviteter, og framkommeligheten for myke trafikanter skal forbedres. HC-, vareleverings- og nytteparkering sikres ved en fleksibel flateregulering. Nå legges grunnlaget for et godt, trygt og levende sentrum for framtidens bybrukere.

Planarbeidet utføres på bestilling fra Byrådsavdeling for byutvikling
Dette planforslaget er et av flere produkter i forbindelse med arbeidet med Program for Bilfritt byliv som ledes av Plan- og bygningsetaten. Plan- og bygningsetaten er formell forslagsstiller til planforslaget. Områderegulering for gater og byrom i sentrum er utarbeidet under ledelse av enhetsdirektør Stein Kolstø. Prosjektleder er Ida Hanna Ørnhøi. Det øvrige teamet består av Morten Bjørving, Celin Fossåskaret, Karin Glorvigen, Carina Holm Thorvaldsen og Camilla Skjerve-Gordley. Det er etablert en kommunal-statlig arbeidsgruppe, med deltakere fra Bymiljøetaten, Eiendoms- og byfornyelsesetaten, Byantikvaren, Vann- og avløpsetaten, Kulturetaten, Statens vegvesen og Ruter as som har bidratt til faglige diskusjoner underveis.

Planforslaget omfatter de aller fleste gater og byrom i Oslo sentrum
Planområdet utgjør ca 355 dekar til sammen, og ca 425 tilstøtende eiendommer blir berørt. Hver eiendom kan ha mange brukere og næringsdrivende. Alle - uten unntak - har rett til framføre sine synspunkter på planforslaget. Det gjør du ved å skrive en merknad til Plan- og bygningsetaten, enten som brev, som e-post eller via vår nettside «si din mening». Vi oppfordrer alle som er engasjert og har meninger om å skrive til oss.

Planforslaget legges nå ut på høring og offentlig ettersyn med frist 27.august 2018
Planforslaget legges ut på høring og offentlig ettersyn med to varianter, og vi ønsker innspill til begge variantene. Ved å utvide høringsfristen fra de lovpålagte seks uker til elleve uker håper vi å motta mange opplysende og konstruktive høringsmerknader, også bekymringer, påpeking av eventuelle feil og protester tar vi gjerne i mot. Alt som sendes oss innen fristen 27. august 2018, vil bli oppsummert, kommentert, vurdert og presentert i sin helhet i et eget vedlegg som vil følge områdereguleringssaken til den politiske behandlingen; først i byrådet, deretter i bystyrets fagkomiteer, - byutviklingskomiteen, miljø- og samferdselskomiteen – før saken sluttbehandles i Oslo bystyre.

Oslo kommune
Plan- og bygningsetaten
06.06.2018

Ellen S. de Vibe
Etatsdirektør

Morten Wasstøl
Avdelingsdirektør

Innhold

Sammendrag 6

1 Innledning 11
1.1 Planen i korte trekk 12
1.2 Mål og bakgrunn for planarbeidet 18
1.3 Premisser for planarbeidet 20
1.4 Eksisterende reguleringsplaner 26
1.5 Medvirkning 27

2 Planområdet 29
2.1 Planavgrensning 31
2.2 Geografi 31

3 Planområdets muligheter og behov 35
3.1 Byliv 36
3.2 Handel og næring 41
3.3 Tilgjengelighet og fremkommelighet 42
3.4 Kulturminner og kulturmiljø, kunst, estetikk og opplevelse 52
3.5 Miljøvennlig byutvikling og bymiljø 56
3.6 Samfunnssikkerhet 60
3.7 Framtidige anleggsfaser 65
3.8 Strategisk plangrep 66

4 Planforslaget 71
4.1 Innledning 72
4.2 Arealbruk i Variant 1 82
4.3 Reguleringsbestemmelser for Variant 1 100
4.4 Arealbruk i Variant 2 126
4.5 Reguleringsbestemmelser for Variant 2 130

5 Konsekvenser av planforslaget 137
5.1 Konsekvensutredningens innhold 138
5.2 Alternativer i konsekvensutredningen 138
5.3 Byliv 140
5.4 Handel og næring 140
5.5 Tilgjengelighet og fremkommelighet 142
5.6 Kulturminner og kulturmiljø 152
5.7 Samfunnssikkerhet 154
5.8 Oppsummering av konsekvensutredningen 156

6 PBEs foreløpige vurdering og anbefaling av planforslaget 159
6.1 Planforslaget gir grunnlag for en ny generasjon gatebruk 160

7 Vedtak om offentlig ettersyn 165

8 Referanser og vedlegg 171
8.1 Referanser 171
8.2 Oversikt over vedlegg 171

Sammendrag

Bakgrunn for arbeidet er Bylivsundersøkelsen fra 2014 og byrådserklæringen fra 2015, med Handlingsprogram for økt byliv og Program for Bilfritt byliv som utdypende faglig grunnlag. Disse dokumentene finnes på Oslo kommunes nettside under *Slik bygger vi oslo / Bilfritt byliv*. På bakgrunn av dette bestilte byrådet 10.11.2016 en områderegulering for gater og byrom i sentrum fra Plan- og bygningsetaten, med målsetting om å legge til rette for en langsiktig utvikling basert på målene om et bilfritt byliv.

Planprogrammet ble fastsatt 12.3.2018 med ni undersøkelses- og konsekvensutredningstemaer, og kan finnes i saksinnsyn (saksnr. 201618254 - dokumentnr. 94).

Planområdet omfatter alle Oslo sentrums viktigste gater og byrom og i tillegg parkeringshusene Bankplassen og Paleet, samt Tullinløkka og Rådhusbryggene. Det omfatter ikke riksveg, noen områder som allerede er bilfrie, og områder som planlegges i andre prosesser. Planområdet dekker ikke kvartaler med bebyggelse. Planens avgrensning grenser inntil et område som inneholder handel- og næringsvirksomhet, kontorarbeidsplasser, noen boliger, kulturtilbud, rekreasjonsområder og det utgjør Oslofolks sentrale fellesområde.

Medvirkningsarbeidet til nå har tilført mange gode innspill, og har gitt oss en dypere forståelse av områdets muligheter og begrensninger. Til høring av planprogrammet kom det inn 47 merknader. Disse gjenspeiler både skepsis og støtte til målet om et bilfritt byliv. Flere åpne møter og workshoper er gjennomført, dels til planarbeidet og dels til Program for Bilfritt byliv.

Muligheter og behov i området er studert i arbeidet med undersøkelsestemaene og Handlingsprogram for økt byliv. I handlingsprogrammet ble det definert tre strategier: a) forbedre forbindelsen til og gjennom sentrum, b) øke samspillet mellom målpunktene, og c) fremheve og aktivere skulte byrom. Det er påvist store muligheter for styrket byliv og mer bruk av området. Samtidig som områdets behov blant annet for tilstrekkelig varelevering, håndtverkerparkering, HC-parkering osv er kommet tydelig fram, samt god kvalitet på fremføring av kollektivtrafikk og sykkeltrafikk gjennom området. Et strategisk plangrep viser at fotgjengerprioritering av aksen Torggata - Kirkegata - Vippetangen svarer på mange behov for å ta i bruk større deler av sentrum og opprette nye attraktive forbindelser. Samtidig er det ønskelig å videreutvikle hele området sør for Karl Johans gate, strøket Rådhuset – Kvadraturen – Bjørvika. Plangrepet tilrettelegger for en sammenhengende grøntstruktur og bruk av vann. Dette er viktig både for trivsel, estetikk og biologisk mangfold.

Planforslagets innhold; Planforslaget består av to varianter som legges ut på høring og offentlig ettersyn, og som i sum representerer de mest relevante løsningene for de ulike trafikantgruppene. Variant 1 søker å oppnå målene basert på i størst mulig grad å utvide gågatenettet samtidig som en gjennomkjøringsmulighet øst-vest gjennom sentrum opprettholdes. Gågatenettets lengde tredobles i forhold til dagens gågatenett. Variant 2 er basert på bruk av sambruksgater i stedet for gågater, som prioriterer syklister og motorisert ferdsel noe høyere for å gi bedre muligheter for trafikal betjening av området. Variant 2 har ikke gjennomgjøringsmulighet mellom øst og vest.

Konsekvenser er utredet for et O-alternativ og for begge variantene i Planforslaget. Resultatene av konsekvensutredningsarbeidet viser:

- **Byliv:** Planforslaget forbedrer mulighetene vesentlig for styrket og økt byliv vurdert mot 0- alternativet. Variant 1 og 2 har ulik konsekvens i de forskjellige delområdene, i noen områder kommer Variant 1 best ut, i andre områder Variant 2. Variant 1 er sterkere på helhetsgrep, mens Variant 2 har sine kvaliteter i løsninger for lokale situasjoner.
- **Transport:** Begge variantene i Planforslaget medfører store endringer i tilgjengelighet og trafikal betjening av området vurdert mot 0-alternativet. Endringene medfører at en større del av sentrum blir mer utilgjengelig for privatbil enn i dag. Planforslaget vil

dermed bidra til en realisering av planens mål om å redusere personbiltrafikken i store deler av sentrum. Generelt medfører endringene en nedgang i trafikkmengden på hovedveinettet, men enkelte steder får økt punktbelastning. Forskjellene på Variant 1 og 2 utgjøres av gjennomkjøringsmuligheten øst-vest gjennom sentrum, og i hvilken grad gågateregulering er brukt. Konsekvensutredningen viser at Variant 1, med gjennomkjøringsmulighet og et tredoblet gågatenett, totalt sett medfører færre kjørte kilometer, men mer biltrafikk innenfor Ring 1 enn et kjøremønster uten gjennomkjøringsmulighet. Variant 2, med sambruksgater fremfor gågater og uten gjennomkjøringsmulighet, medfører mindre biltrafikk innenfor Ring 1, men større belastning på omkjøringsveier, særlig E18, og har færre positive effekter for gående enn Variant 1.
Det er i tillegg beregnet at vedtatte bompengeringer og 0-vekstmålet alene vil medføre en nedgang i biltrafikk på 16-60 % for Oslo sentrum, men dette er ikke medberegnet i vurderingen av de trafikale konsekvensene.

- **Handel og næring** får en dårligere tilgjengelighet i sentrum med begge variantene, selv om øst-vest forbindelsen gir tilgang til flere målpunkter på samme reise. Utvidet gågatenett gir restriksjoner for hvilke tidsrom varer kan leveres i disse gatene. Noen vanskeligheter kan avbøtes ved nye måter å organisere varelevering og andre tjenester på. Omsetningsmessig vil handel og næring få omtrent uendrede forhold som følge av at ca 250 gateparkeringsplasser nedlegges. Netthandel, bransjeglidning og økonomisk utvikling vil ha større innvirkning enn forvaltningen av gategrunnen. Gode muligheter for varelevering, fler gående og syklende i gatene, og godt samarbeid mellom kommunen, næringsdrivende og grunneiere er viktige forutsetninger for handelslivet. For dette temaet antas det liten forskjell mellom Variant 1 og 2.
- **Kulturminner og kunst** i offentlig rom får bedre forhold dersom planforslaget blir vedtatt. Automatisk fredede kulturminner får bedre formelt vern, Sehesteds plass får nytt vern, og flere fotgjengerprioriterte områder

Figur 0-10: Folkeliv på Karl Johan

gir nye muligheter for eksponering og opplevelse av kulturminner enn i 0-alternativet. For dette temaet er det liten forskjell på Variant 1 og Variant 2.

- **Samfunnssikkerhet** er ivaretatt. Ved å utnytte bestemmelsene for utforming av kjørbare gater, ligger handlingsrom for å redusere skadepotensialet fra kjøretøytrusler i bevegelse og fart. Flere gater og byrom vil få hyppigere og større ansamlinger av folk. Dette kan innebære en større risiko for uønskede hendelser og behovet for en form for fysisk sikring må vurderes. For dette temaet er det liten forskjell på Variant 1 og Variant 2.

Planforslaget regulerer formålet gågate inn i utvalgte gater, og resten av gatene til kombinasjoner av formål (gatetun, kjøreveg/ gate, fortau, gangareal, kollektivnett, hovednett for sykkel, annen veggrunn - grøntareal). Torgene og plassene reguleres til torg, og noen også med trikketrasé. Det som tidligere var spesialområde bevaring, videreføres som hensynsone for bevaring av kulturmiljø. Enkelte gjeldende reguleringer skal fortsatt gjelde. Mulighet for varelevering og atkomst til eiendommene opprettholdes, selv om det ikke er denne planen som detaljerer de konkrete løsningene i gatene. Det kreves detaljreguleringsplan kun få steder, slik at tillatelser til gjennomføring behandles som byggesaker og tillatelser etter vegloven. Er det store tiltak kreves landskapsplan, er de små vil det stilles færre krav til dokumentasjonsmaterialet. Forskjellen på Variant 1 og Variant 2 er først og fremst at flere av de gatene som foreslås som gågater i Variant 1, i Variant 2 har blitt gitt navnet Sambruksgater og foreslås regulert til et kombinasjonsformål som tillater bilkjøring, men som har en tilhørende bestemmelse som begrenser bilkjøring i utformingen og tilrettelegger spesielt for fotgjengere og syklister.

Mediedebatten rundt Bilfritt byliv har dreiet seg mye om tilgjengelighet og fremkommelighet, og har kretset rundt forhold for handels- og næringslivet, med tanke på kundeparkering, varelevering og håndtverkerparkering. Tilrettelegging for sykkel, kollektivtrafikk og mennesker med nedsatt funksjonsevne har kommet sterkere fram underveis. Det er et ønske om mer dialog og involvering fra de berørte parter.

Plan- og bygningsetatens foreløpige vurdering og anbefaling

Planforslaget vil legge til rette for en utvikling av sentrum i tråd med målene om styrket og økt byliv, redusert privatbilisme, mer vegetasjon, og en enklere saksbehandling av både bylivs- og trafikale tiltak. Sammenliknet med dagens situasjon og O-alternativet vil begge variantene i planforslaget berede grunnen for et mer bilfritt og mer folksomt sentrum på sikt.

Etaten mener at planforslaget avbalanserer de politiske målene mot de praktiske forhold som må ivaretas innenfor området. Forslaget om en betydelig utvidelse av gågatenettet mener vi vil øke bylivet kraftig. Endelig avklaring av omfanget gjøres etter høringen, da det vil foreligge bedre oversikt over konsekvensene. Planen vil også bidra til styrket grønnstruktur, hvor trær, vegetasjon, vann og innføring av naturelementer i byen påvirker folks opplevelse, og styrker det biologiske mangfoldet.

Siden både Variant 1 og Variant 2 høres og legges ut på offentlig ettersyn, er det mulig etter offentlig ettersyn å kombinere det beste fra begge alternativene. Da planområdet er stort og berører mange parter, gjør vi vår endelige anbefaling etter at vi har gjennomført høring og offentlig ettersyn.

På det nåværende tidspunkt vurderer etaten at Variant 1 gir best plangrep for å sikre en helhetlig bylivsutvikling som ivaretar ulike hensyn på en balansert måte. Etaten vil fram til 2. gangsbehandling av planen vurdere om de to planvariantene kan videreutvikles til ett plangrep og planforslag.

Figur 0-11: Folkeliv på Aker Brygge. Foto: Plan- og bygningsetaten / Morten Bjørving

MAXYOR

1 Innledning

Figur 1-1: Pop-up kafe på Brynjulf Bulls plass/Rådhusplassen

1.1 Planen i korte trekk

Leseveiledning til denne planbeskrivelsen

Planbeskrivelsen er bygd opp på følgende måte:

1. **Innledning:** mål, bakgrunn og premisser for planarbeidet

2. **Planområdet:** redegjørelse for planområdets utstrekning og karakter

3. **Planområdets muligheter og behov**: redegjørelse for styrker og svakheter ved sentrum i dag, og hvilke muligheter og utfordringer som ligger innenfor følgende tema:

- Byliv
- Handel og næring
- Tilgjengelighet og framkommelighet
- Kulturminner, kunst og kulturmiljø
- Miljøvennlig byutvikling og bymiljø
- Samfunnssikkerhet
- Framtidige anleggsfaser

4. **Planforslaget:** presentasjon av planforslagets to varianter, med en felles innledning hvor forskjellene mellom de to framkommer. De to variantene presenteres med illustrasjonsplan, bestemmelser og plankart.

5. **Konsekvenser av planforslaget**: En oppsummering av funnene fra konsekvensutredningene. Konsekvensutredningene i sin helhet er vedlagt i en egen rapport. Følgende tema er konsekvensutredet:

- Byliv
- Handel og næring
- Tilgjengelighet og framkommelighet
- kulturminner og kulturmiljø
- samfunnssikkerhet

6. **Plan- og bygningsetatens foreløpige vurdering og anbefaling av planforslaget**

7. **Vedtak om offentlig ettersyn**: med en liste over reguleringsplanene som oppheves helt eller delvis som følge av planen

8. **Referanser og vedlegg**

Planforslaget

Planområdet omfatter alle Oslo sentrums viktigste gater og byrom og i tillegg parkeringshusene Bankplassen og Paleet, samt Tullinløkka og Rådhusbryggene. Planområdet dekker ikke kvartaler med bebyggelse. Det omfatter ikke riksveg, noen områder som allerede er bilfrie, og områder som planlegges i andre prosesser. Planens avgrensning favner et område som inneholder handel- og næringsvirksomhet, kontorarbeidsplasser, noen boliger, kulturtilbud, rekreasjonsområder og utgjør Oslofolks sentrale fellesområde.

Planforslaget består av to varianter som i sum representerer de mest relevante løsningene for de ulike trafikantgruppene. Variant 1 søker å oppnå målene basert på i størst mulig grad å utvide gågatenettet, samtidig som en gjennomkjøringsmulighet øst-vest gjennom sentrum opprettholdes. Gågatenettet tredobles i forhold til dagens gågatenett. Variant 2 er basert på bruk av sambruksgater som prioriterer syklister og motorisert ferdsel noe høyere i enkelte gater, for å gi bedre muligheter for trafikal betjening av området. Variant 2 har ikke gjennomgjøringsmulighet øst-vest.

Planforslaget regulerer en rekke gågater, og resten av gatene til ulike kombinasjoner av formål for å oppnå fleksibilitet i fremtidig utforming. Torgene og plassene reguleres til torg, og noen også med trikketrasé. Det som tidligere var spesialområde bevaring, videreføres som hensynsone for bevaring av kulturmiljø. Enkelte gjeldende reguleringer skal fortsatt gjelde. Mulighet for varelevering og atkomst til eiendommene opprettholdes, selv om det ikke er denne planen som detaljerer de konkrete løsningene i gatene. Det kreves detaljreguleringsplan kun få steder, slik at tillatelser til gjennomføring behandles som byggesaker og tillatelser etter vegloven. Er det store tiltak kreves landskapsplan, er de små vil det stilles færre krav til dokumentasjonsmaterialet. Forskjellen på Variant 1 og Variant 2 er først og fremst at flere av de gatene som foreslås som gågater i Variant 1, i Variant 2 har blitt gitt navnet Sambruksgater og foreslås regulert til et kombinasjonsformål som tillater bilkjøring, men som har en tilhørende bestemmelse som begrenser bilkjøring i utformingen og tilrettelegger spesielt for fotgjengere og syklister.

Faktaark

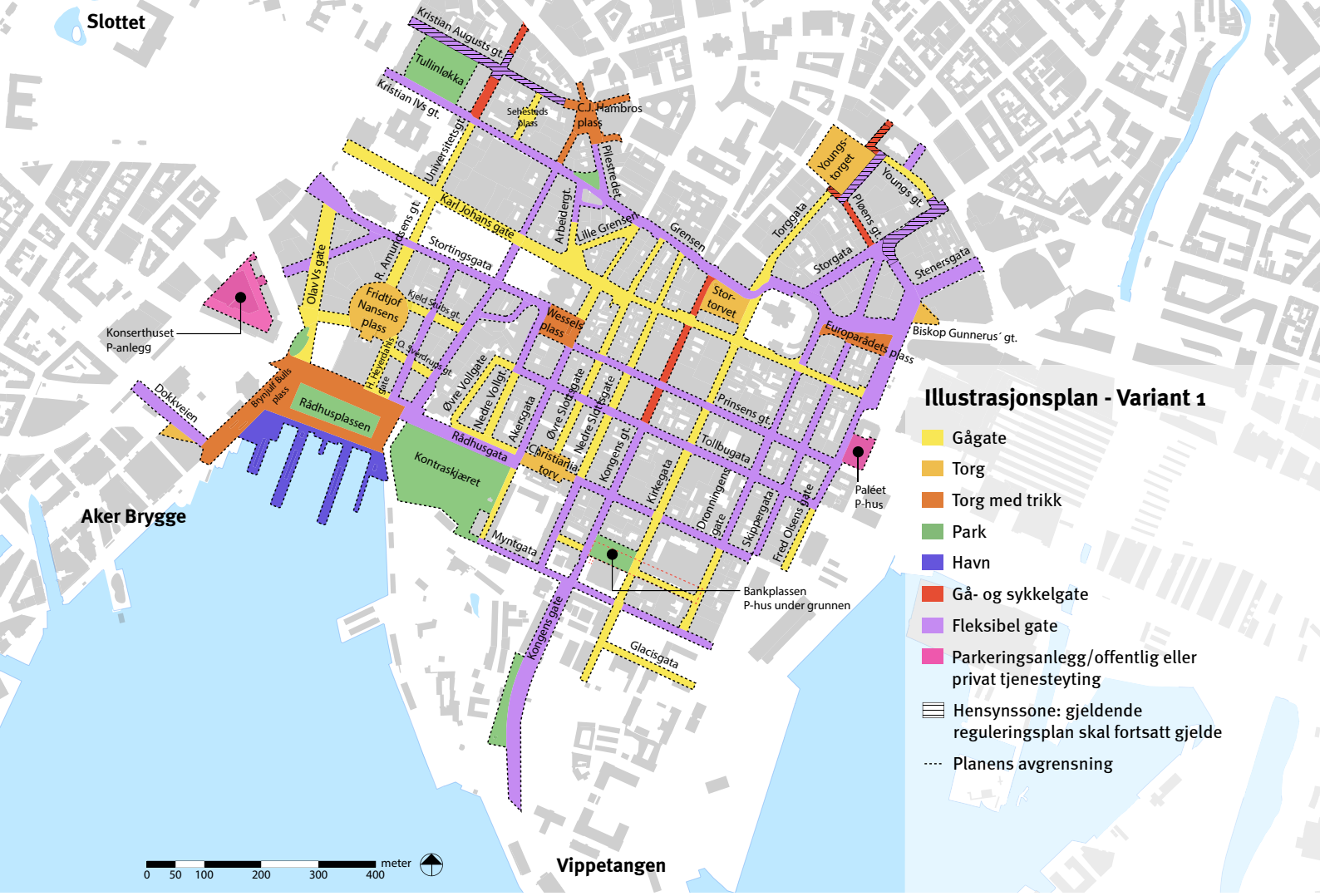
				PLANFORSLAG	
			Eksisterende situasjon (estimert)	Variant 1	Variant 2
AREAL/LØPEMETER	TOTAL	Planområdets størrelse (m^2)	354 000	354 000	354 000
	SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR	Gågate regulert i plan (lm)	Ca. 1630	Ca. 5360	Ca. 2930
		Gågate regulert i plan (m^2)	23 800	83 800	42 700
		Torg regulert i plan, inkludert torg med trasé for sporveg (m^2)	10 400	55 300	54 200
		Parkeringsanlegg regulert i plan (m^2)	10 700	10 700	10 700
	GRØNNSTRUKTUR	Park regulert i plan (m^2)	69 300 [1]	47 100	47 100
	HENSYNSSONER	H570_1-3 Bevaring kulturmiljø regulert i plan (m^2)	74 100	75 400	75 400
		H910_1-4 Gjeldende reguleringsplan skal fortsatt gjelde (m^2)		27 900	27 900
	ANNEN INFORMASJON	Havn regulert i plan (m^2)	12 400	13 400	13 400
SYKKEL		Eget sykkelanlegg (lm)	Ca. 2400	Ca. 3 800 [2]	Ca. 5 800 [3]
KOLLEKTIV-TRANSPORT		Kollektivtrasé		Planen åpner for ny trikketrasé i Skippergata. Dagens kollektivtraseer opprettholdes	Dagens kollektiv-traseer opprettholdes
PARKERING		Antall gateparkerings-plasser regulert i plan	Ca. 240	0	0
		Antall HC-parkeringsplasser	- Ca. 93 per juni 2018 - Ca. 114 fra høsten 2018	Ca. 114	Ca. 114
EIENDOM		Antall eiendommer som ble varslet da Planprogrammet ble lagt ut til offentlig ettersyn	Ca. 425	Ca. 425	Ca. 425

1. Tallet er basert på den samme beregningsmetoden som er benyttet i Oslo kommunes grøntregnskap. Tallet omfatter blant annet områdene som i figuren *Kartlagte eksisterende gågater, torg og friområder* i kapittel 4 er vist med formålene friområde/park, spesialområde bevaring friområde og spesialområde bevaring annet. Områdene med disse formålene utgjør 68 600 m^2. Områder med formålene annet veiareal og forhage, er ikke vist i figuren, og utgjør de resterende 700 m^2.

2. Tallet utgjør den samlede lengden på gater med reguleringsbestemmelser for eget sykkelanlegg i Variant 1.

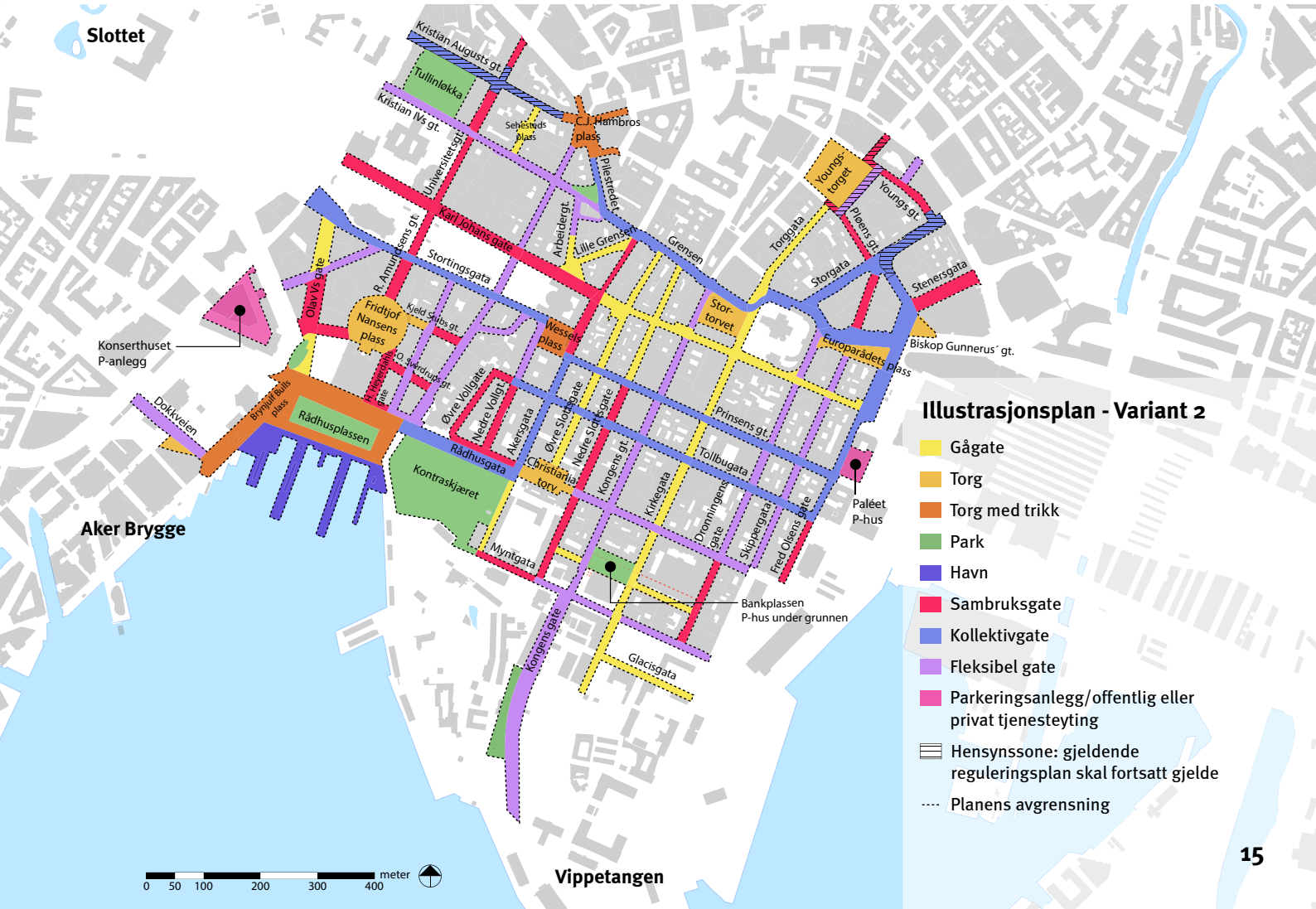
3. Tallet utgjør den samlede lengden på de gatene som både inngår i "Plan for sykkelveinettet i Oslo" og som har reguleringsbestemmelser for eget sykkelanlegg i Variant 2.

Figur 1-2: Gjeldende regulering innenfor planområdet



Figur 1-3: Over: Foreslått regulering i Planforslagets Variant 1

Figur 1-4: Under: Foreslått regulering i Planforslagets Variant 2



Planforslagets illustrasjonsfarger, navn og reguleringsformål				
Variant	**Farge i ill. plan**	**Navn i illustrasjonsplan**	**Farge i plankart**	**Reguleringsformål (Sosi-kode)**
Både i Variant 1 og 2		GÅGATE		Gågate (2016)
		TORG		Torg (2013)
		TORG MED TRIKK		Torg (2013) Trasé for sporveg (trikk) (2022)
		PARK		Park (3050)
		HAVN		Havn (2040)
		PARKERINGSANLEGG / OFFENTLIG ELLER PRIVAT TJENESTEYTING		Parkeringsanlegg (2083) Offentlig eller privat tjenesteyting (1160)
		FLEKSIBEL GATE		Gatetun (2014) Gangareal (2016) Fortau (2012) Hovednett for sykkel (2050) Kollektivnett (2060) Kjøreveg (2011) Annen veggrunn – grøntareal (2019)
Kun i Variant 1		GÅ- OG SYKKELGATE		Gatetun (2014) Gangareal (2016) Fortau (2012) Hovednett for sykkel (2050) Annen veggrunn – grøntareal (2019)
Kun i Variant 2		SAMBRUKSGATE		Gatetun (2014) Gangareal (2016) Fortau (2012) Hovednett for sykkel (2050) Kjøreveg (2011) Annen veggrunn – grøntareal (2019)
		KOLLEKTIVGATE (Lik som «Fleksibel gate», men med egne bestemmelser for prioritering av kollektivtransport)		Gatetun (2014) Gangareal (2016) Fortau (2012) Hovednett for sykkel (2050) Kollektivnett (2060) Kjøreveg (2011) Annen veggrunn – grøntareal (2019)

Forklaring til tabellen: Mange av gatene foreslås regulert med en kombinasjon av ulike formål. For å enklere kunne kommunisere mulighetene som ligger i de valgte formålene og tilhørende reguleringsbestemmelsene, har de ulike kombinasjonstypene blitt gitt navn (f.eks. «Fleksibel gate»). Navnene er ikke juridiske begreper, og eksisterer kun som forklarende illustrasjon i denne planen.

Figur 1-5: Til høyre: Byliv på Bankplassen i Kvadraturen. Foto: Plan- og bygningsetaten / Camilla Skjerve-Gordley

1.2 Mål og bakgrunn for planarbeidet

Bakgrunn

Som oppfølging av målsetningene i Byrådserklæringen 2015 og byrådets budsjettforslag ble prosjektet Bilfritt sentrum, senere kalt Program for Bilfritt byliv, etablert. Programmet ledes av Plan- og bygningsetaten, og områdereguleringen er et produkt knyttet til dette programmet. I 2012-2014 ble det gjennomført en bylivsundersøkelse om hvordan Oslo sentrum brukes. Her kom det frem at det er for dårlig tilrettelagt for barn og eldre, det er få gratis sitteplasser, og det er manglende forbindelser mellom bylivsmålpunktene og mellom Oslo sentrum, bydelene og fjorden. Bylivsundersøkelsen skapte engasjement for å arbeide med sentrums muligheter.

I 2014 fikk Plan- og bygningsetaten og Bymiljøetaten i oppdrag fra byrådet å utarbeide et byromsprosjekt, tuftet på resultatene fra undersøkelsen. Dette førte til Handlingsprogram for økt byliv, som nå inngår som et delprosjekt under Program for Bilfritt byliv. Handlingsprogrammet, som gjelder for ti år, ble avgitt for bystyrebehandling av byrådet tidlig i 2018. Områdereguleringen bygger opp under målsettingene i Handlingsprogram for økt byliv i Oslo sentrum.

Politiske mål og bestillinger

Følgende politiske bestillinger ligger til grunn for områdereguleringen:

- Byrådserklæringen «Plattform for byrådssamarbeid mellom Arbeiderpartiet, Miljøpartiet De Grønne og Sosialistisk Venstreparti i Oslo 2015-2019» datert 19. oktober 2015
- Bestilling av områderegulering. Bestillingsbrev til Plan- og bygningsetaten fra Byrådsavdeling for byutvikling av 10. november 2016
- Oslo kommunes budsjett for 2018
- Planprogram for Områderegulering for gater og byrom i sentrum. Fastsatt den 13. mars 2018 av Plan- og bygningsetaten på delegert myndighet

Mål for Bilfritt byliv og områdereguleringen

Målsettingen med Program for Bilfritt byliv er:

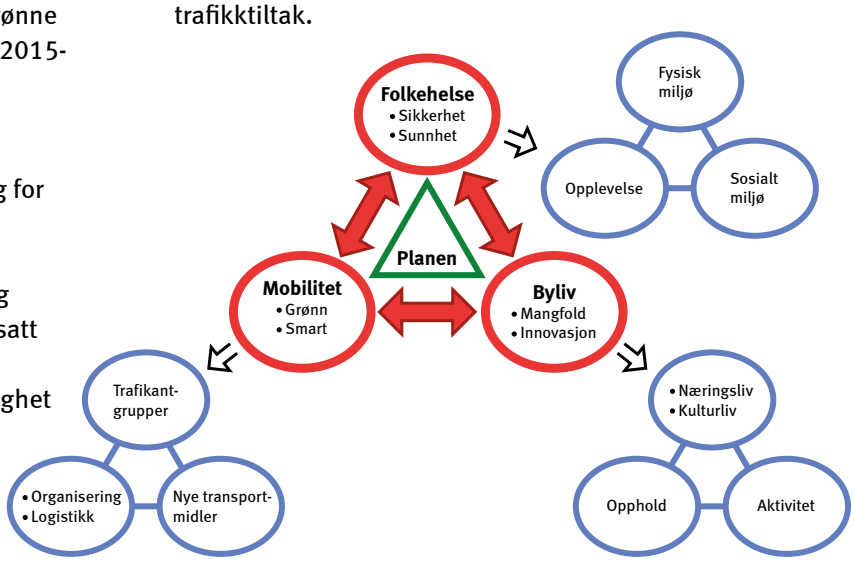
Å skape et bedre bymiljø og økt byliv innenfor Ring 1 i løpet av bystyreperioden, hvor et bilfritt sentrum er et virkemiddel.

Målsettingen inneholder to hovedelementer:

- Bedre bymiljø
- Økt byliv

Oppdraget til planarbeidet er som følger:

- Legge til rette for økt byliv i Oslo sentrum, der areal for gående og for aktivitet og opphold prioriteres.
- Legge til rette for fremføring av kollektiv- og sykkeltrafikk samt vare- og servicetransport gjennom planområdet.
- Hensyn til forflytningshemmede, beboere, nødetater og renovasjon skal ivaretas.
- All allment tilgjengelig gateparkering i sentrum skal fjernes og trafikken med privatbiler skal reduseres vesentlig.
- Planen skal tilrettelegge for opphold og aktivitet gjennom hele året og for alle aldre, uavhengig av den enkeltes økonomiske ressurser.
- Planen skal sikre en permanent tilrettelegging av innholdet fra Handlingsprogram for økt byliv, samt andre relevante delprosjekter tilknyttet prosjekt Bilfritt byliv.
- Planen skal ha et grovmasket innhold som gir fleksibilitet over tid, og gi et godt juridisk grunnlag for saksbehandling og gjennomføring av kortsiktige og langsiktige tiltak for økt byliv samt trafikktiltak.



Figur 1-6: Planens viktigste perspektiver som skal avbalanseres er byliv, helse og mobilitet.

Planens hensikt

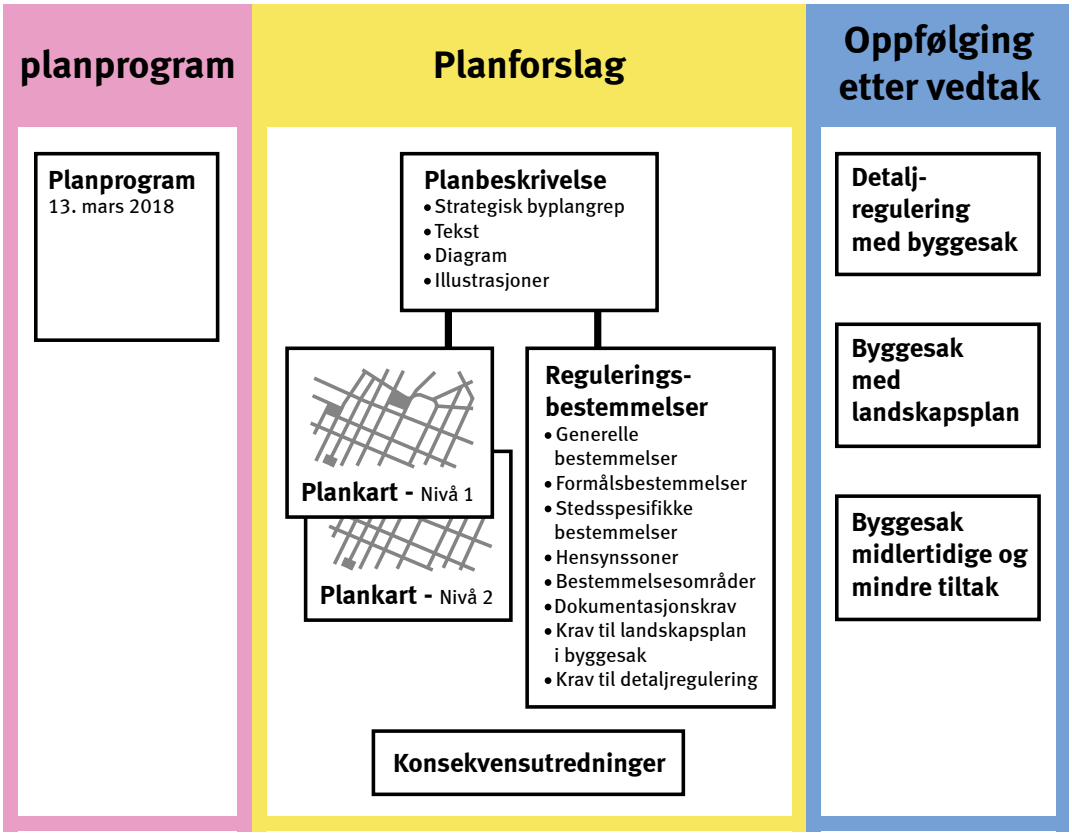
Planen skal åpne muligheter for å gjennomføre bylivstiltak, trafikkregulerende tiltak og for å fjerne gateparkering for privatbiler.

Planen skal legge til rette for et godt byliv gjennom en langsiktig utvikling av gater og byrom i Oslo sentrum. Byliv er folks opphold og aktivitet i byen, og de opplevelsene menneskene sammen skaper gjennom bruk av byens mange tilbud. Derfor er det en hensikt å forsterke de fysiske elementene som bidrar til trivsel, trygghet og bevegelsesfrihet, og en mangfoldig og inkluderende by. Byens gater skal gå fra å være bildominerte til menneskedominerte.

Planen åpner opp for å omforme gater og byrom og legge til rette for byliv. Dette omfatter bedre framkommelighet, trivsel og trygghet for fotgjengere, syklister og kollektivreisende, samtidig som HC-parkering, varelevering og service- og nyttetransport ivaretas. Videre skal planen gjøre det mulig å etablere møteplasser med høy arkitektonisk kvalitet som innbyr til opphold og aktivitet. Den eksisterende blå og grønne strukturen skal ivaretas og videreutvikles. Omfanget og mangfoldet av planter, trær og grøntareal skal øke, og overvannet i størst mulig grad håndteres lokalt i gater og byrom.

Områdereguleringen skal være det faglige og juridiske grunnlaget for en langsiktig positiv utvikling av gate- og byromsstrukturen i Oslo sentrum. Planen har særlig perspektiv på byliv, helse og mobilitet, og åpner for en enklere saksbehandling av tiltak som støtter opp under planens målsettinger.

Oslo vokser og det stiller krav til utviklingen av Oslo sentrum. Endrede boforhold med mer kompakte boliger og flere aleneboende øker behovet for offentlige rom og møteplasser. Gode offentlige byrom, torg og parker bidrar til økt sosial bærekraft og kan forbedre folkehelse og motvirke effekter av økonomisk ulikhet. Oslos attraktivitet som bo- og arbeidssted i konkurranse med andre byer og hovedsteder ivaretas ved å øke byrommenes tilrettelegging for økt livskvalitet.



Figur 1-7: Planen er strukturert på vanlig måte etter Plan- og bygningsloven og gjennomføringen detaljeres med enten detaljregulering eller byggesaksbehandling.

1.3 Premisser for planarbeidet

Nasjonale planer og føringer

Nasjonal transportplan 2018-2029 (NTP):
Persontransportveksten i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Dette innebærer nullvekst i personbiltrafikken.

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig, areal- og transportplanlegging, vedtatt 26.09.2014
Retningslinjene har til hensikt å samordne planlegging av utbyggingsmønsteret og transportsystemet for å tilrettelegge for mest mulig effektiv, trygg og miljøvennlig transport, og slik at transportbehovet kan begrenses.

Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen, vedtatt 20.09.1995
Retningslinjene skal synliggjøre og styrke barn og unges interesser i planlegging og byggesaksbehandling. Retningslinjene skal ivareta at arealer som brukes av barn og unge sikres mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare. Bylivsundersøkelsen 2014 har vist at Oslo sentrum er dårlig tilrettelagt for barn og unge, og dette bør ivaretas i denne planen.

Kommunale planer og føringer

Kommuneplan 2015: «Oslo mot 2030 – Smart, Trygg og Grønn», vedtatt 23.09.2015
Kommuneplanen legger opp til at den forventede befolkningsveksten skal brukes aktivt for å videreutvikle og skape nye kvaliteter. Oslo må sette beredskap og kriminalitetsforebygging høyt for å fortsatt oppleves som en trygg hovedstad. Oslo skal være en verdensledende miljøby og tilrettelegge for en byutvikling som bygger opp under en grønn og miljøvennlig utvikling frem mot 2030. Videre skal kommuneplanen bidra til en byutvikling som på en langsiktig og systematisk måte bidrar til å motvirke sosiale forskjeller og dårlige levekår i byen, og styrker folkehelsen.

I kommuneplanens arealdel er store deler av planområdet avsatt til eksisterende bebyggelse og anlegg, havn og grønnstruktur. Deler av planområdet er avmerket med hensynssone 320_1 Stormflo. Planområdet omfattes også av andre sikringssoner slik at tiltak i grunnen som vil vanskeliggjøre tunnelutbygging ikke er tillatt. Videre viser temakart for kulturminner at store deler av planområdet omfattes av nasjonale kulturminneinteresser. Dette medfører at disse temaene må undersøkes i områdereguleringen.

Følgende mål i kommuneplanen er relevante føringer for arbeidet med områderegulering for sentrums gater og byrom:

Klimavennlig byutvikling og arkitektur
- Byutvikling skal skje «innenfra og ut»
- All transportvekst skal tas kollektivt, med gange eller sykkel
- Areal og transportutvikling skal samordnes

Sikring av by- og bokvaliteter
Det skal være variasjon og kvalitet i alle byområder
Eksisterende kvaliteter skal videreutvikles
Det er behov for å revitalisere Kvadraturen som et flerfunksjonelt attraktivt byområde

Kulturmiljø og kulturminner
- Hovedstadens kulturminner av nasjonal og regional interesse må hensynstas særskilt
- Kulturmiljø og kulturminner i indre by må generelt ivaretas og utnyttes som ressurs i byutviklingenf11

Styrke og videreutvikle byens blågrønne struktur
- Befolkningen skal ha god tilgang til grøntområder og anlegg for rekreativ bruk og fysisk aktivitet
- Det skal etableres nye grøntområder og grøntforbindelser i mangelområder
- Bekker skal åpnes i dagen

Overvannshåndtering
- Overvann skal fortrinnsvis tas hånd om lokalt og åpent, dvs. gjennom infiltrasjon og fordrøyning i grunnen, åpne vannveier, utslipp til resipient, eller på annen måte utnyttes om en ressurs
- Overvann bør også planlegges som et bruks- og opplevelseselement

Klima- og energistrategi for Oslo, vedtatt 22.06.2016
Klima- og energistrategien beskriver hvordan vi kan nå klimamålene, samtidig som vi utvikler og oppgraderer et bysamfunn der både mennesker og næringsliv trives. Klima- og energistrategien er forankret i Oslos kommuneplan Oslo mot 2030: Smart, trygg og grønn. Strategien er et veikart for hvordan det grønne skiftet bør gjennomføres for å nå Oslos klimamål for 2020 (50% reduksjon av klimagasser) og 2030 (95% reduksjon). Strategien viser hvordan vi skal gjøre tydelige prioriteringer og grep i transportsektoren, hvor fotgjengere, syklister og kollektivreisende prioriteres, og biltrafikken reduseres med 20 prosent innen 2020 og 33 prosent innen 2030.

Byøkologisk program 2011-2026, vedtatt 23.03.2011
Oslos visjon for miljøarbeidet er: Oslo skal være et bærekraftig bysamfunn der alle har rett til ren luft, rent vann og tilgang på gode friområder. Hvordan Oslo kommune skal nå denne visjonen er nedfelt i Byøkologisk program 2011-2026, som er Oslos overordnede miljøpolitikk. Programmet revideres i begynnelsen av hver bystyreperiode. Det inneholder åtte innsatsområder, og under hvert av disse er det satt mål, samt tiltak og strategier. Innsatsområdene er:

1. Oslo skal redusere støy, luftforurensing og klimagassutslipp
2. Oslo skal ha et miljøeffektivt transportsystem
3. Oslo skal ha en bærekraftig byutvikling med miljøvennlige bygningsmiljøer og byrom
4. Oslo skal ha kretsløpsbasert avfallshåndtering
5. Oslo skal bevare og styrke sin blågrønne struktur
6. Oslo skal ha en miljøeffektiv kommuneforvaltning
7. Oslo skal samarbeide med innbyggerne, næringslivet og staten for et bedre oslomiljø
8. Oslo skal bidra til og samarbeide for et bedre miljø regionalt, nasjonalt og globalt

Klimatilpasningsstrategi for Oslo kommune 2014-2030, vedtatt 29.04.2015
For at Oslo by skal tilpasses klimaendringene gjennomfører Oslo kommune tiltak som vil skape en tryggere, grønnere og triveligere by. Oslo må forberede seg på et endret klima med mer ekstremnedbør, høyere temperaturer og kraftigere vind. Overvann er og vil være den største utfordringen, og er derfor et viktig satsningsområde. Ut ifra kunnskap om klimaendringer i dag og i fremtiden, er områdene under identifisert som hovedsatsningsområder for Oslo kommunes klimastrategi:

- vann
- arealbruk
- infrastruktur
- helse
- naturmiljø
- beredskap

Overvannstrategi, vedtatt 05.02.2014
Strategi for overvannshåndtering med Handlingsplan for overvann (2016) har som mål at Oslo kommune skal ha en overvannshåndtering som ved hjelp av åpne og lokale løsninger skal:

- Møte klimautfordringene og minimerer skader og ulemper på mennesker, bygninger og miljø
- Ivaretar miljøet og sikrer god økologisk og kjemisk tilstand i vannforekomstene
- Bruker overvann som ressurs i bylandskapet

Når Oslo kommune bygger om gater og veier og frigjør areal kan dette gi rom for å håndtere overvann åpent og lokalt slik at det oppfyller disse mål og bidrar til et grønnere bybilde. Anlegg for håndtering av overvann kan utformes på mange ulike måter og ivareta flere funksjoner som for eksempel sykkelparkering, leke- og skateplasser i tillegg til grønne regnbed.

Opprettelse av Program for Bilfritt byliv - endringer i eksisterende organisering og styring. Byrådssak 1092/17. Vedtatt 28.09.2017
Byrådet vedtok i behandlingen av denne saken å avvikle prosjektet Bilfritt byliv, som var organisert av Byråd for miljø og samferdsel. Istedenfor ble Program for Bilfritt byliv opprettet. Programmet ligger under Byråd for byutvikling og styres av Plan- og bygningsetaten. Programmet har som mål å skape et bedre bymiljø og økt byliv innenfor Ring 1 i løpet av bystyreperioden, hvor et bilfritt sentrum er et virkemiddel. Program for Bilfritt byliv skal planlegge helhetlige grep som skal til for å gjennomføre målsettingen. Som en del av programmet har det blitt vedtatt et Styringsdokument 2018-2019 og en Handlingsplan for 2018. Områderegulering for gater og byrom i sentrum er en av hovedleveransene i Program for Bilfritt byliv.

Estetisk plan 2005 – Designhåndbok Oslo Sentrum, vedtatt 22.04.2009
Planen legger premisser for en videre estetisk oppgradering av offentlige uterom i Oslo sentrum, hovedsakelig innenfor Ring 1. Universell utforming er en integrert del av Estetisk plan, og innbefatter overflatebelegg i gågater, inngangsmarkeringer og fotgjengerfelt i gater, samt installasjoner til hinder for allmenn tilgjengelighet som f. eks. løse reklameskilt. Planen definerer ulike gater og legger premisser for utplassering av skilt og bymøbler.

«Prinsipplan for gatebruken i Oslo sentrum "- Gatebruksplanen, vedtatt 28.09.2011
Hensikten med planen er å skape forutsigbarhet i rekkefølge og gi en planleggingshorisont for sentrums handelsstand og brukere. Gatebruksplanens mål er å sikre: 1. et godt fungerende transportsystem som betjener sentrum med en mindre negativ miljøpåvirkning enn i dag, og 2. bedre forhold for de «myke trafikanter». Planen tilrettelegger for muligheter for en balansert vareleveranse som bidrar til at det blir en livskraftig sentrumsutvikling. Planen definerer bruk av hver enkelt gate innenfor Ring 1, med hensyn til brukere, eventuell kjøreretning og som grunnlag for detaljplaner.

Prinsipplan Oslo sentrum – gatebruk og grunnsikring, datert 24.02.2014
Planen har som mål å balansere sikring av bygninger med byens behov for et åpent og tilgjengelig sentrum. Planforslaget har fokus på offentlige bygninger i bruk for Stortinget, regjeringsapparatet, Slottet, Norges Bank og andre nøkkelinstitusjoner, herunder Oslo Rådhus. De fleste bygningene er plassert i et belte fra Regjeringskvartalet i nord til Akershusområdet i syd. Tiltakene i Oslo sentrum skal primært bidra til å redusere farten biler og dermed redusere muligheten for at kjøretøyer kan kjøre inn i bygningene. Sikringstiltak mot kjøretøyer skal baseres på vektlegging av stedstilpasset utforming, arkitektur og antikvariske verdier, i henhold til Estetisk plan. Enkelte gatestengninger er blant tiltak som foreslås. Kirkegata er både tidligere og i denne prinsipplanen anbefalt utviklet som sentral fotgjengeråre/ strøksgate gjennom Kvadraturen. Tilsvarende gjelder for Akersgata.
Videre ligger flere av de midlertidige regjeringsfunksjoner med sikringsobjektene til kollektivgatene. Arbeidet med sikringstiltak påvirker bevegelsesmuligheter for alle trafikantgruppene, men da særlig kjørende, innenfor områdereguleringens planområde.

Handlingsplan for ny giv i Kvadraturen 2009-2024, vedtatt 04.06.09
Handlingsplanen har som mål at Kvadraturen skal være et inviterende, levende og mangfoldig sentrumsområde for alle. Handlingsplanen inneholder en rekke tiltak knyttet til fire innsatsområder, samt angir normer og retningslinjer for arealbruk. Handlingsplanens hovedmål er:

- Styrke områdets identitet og omdømme
- Stimulere til et tryggere, variert og opplevelsesrikt byliv
- Gjennomføre en estetisk og funksjonell oppgradering av gater og byrom
- Utvikle bydelen til et attraktivt område for boliger
- Bedre tilgjengeligheten i gater og byrom
- Legge til rette for forpliktende samarbeid mellom offentlige og private krefter

”Belysningsplan for Oslo sentrum”, vedtatt 13.04.2011
Belysningsplanen angir overordnede retningslinjer for hvordan byens belysning skal utformes og planlegges i Oslo sentrum ut i fra et helhetssyn. Retningslinjene skal bidra til at det blir sammenheng mellom estetikk, funksjonalitet, driftsøkonomi og miljøhensyn. Belysning i

Oslo sentrum skal sikre:
- Trygghet og tilgjengelighet
- Byens særegne nattidentitet
- Energieffektivitet

Det overordnede konseptet for belysningen er: mykt, varmt, hvitt, nordisk lys med tydeliggjøring av byens topografi og sentrums delområder. I planen presenteres konkrete planforslag for Kvadraturen, Fjordbyen, Linstows by, Det kongelige slott, Akershus festning, Ekebergskrenten, Akerselva miljøpark og generelt for strøksgater og bygninger og anlegg.

Sykkelstrategien «Oslo sykkelstrategi 2015-2025, slik skal Oslo bli en bedre sykkelby», vedtatt 29.04.2015
Sykkelstrategien angir mål for Oslo som sykkelby og konkrete tiltak for å nå målene for den neste 10-års perioden. Sykkelstrategien beskriver sykkelens rolle for å løse mobilitetsutfordringene som følger av den kraftige befolkningsveksten i Oslo. Rapporten evaluerer tidligere strategier, kartlegger oslosyklisten og sykkelveinettet. Strategiens tiltak 2A angir at Oslo kommune og Statens vegvesen skal legge frem forslag til en plan for et mer tilgjengelig sykkelveinett i løpet av 2015.

Oslostandarden for sykkeltilrettelegging
Datert 27.02.2017
Oslostandarden er en kommunal veileder som beskriver løsninger for sykkelinfrastruktur og praksis for etablering av dette. Veilederen omsetter byens målsettinger for sykkelandel, trygghet, fremkommelighet og trafikksikkerhet for syklende til praktiske løsninger for utforming av sykkelinfrastruktur. Oslostandarden inneholder løsninger for strekning, kryss og utfordrende punkter. Oslostandarden har også et vedlegg, i form av en egen veileder for sykkelparkering. Oslostandarden for sykkeltilrettelegging revideres ved behov.

Plan for sykkelveinettet i Oslo, vedtatt 23.05.2018
Planens mål er:
- Bedret tilgjengelighet - minst 80 % av Oslos befolkning skal bo innen 200 meter fra sykkelveinettet
- Et sykkelveinett hvor det er trafikksikkert og attraktivt å sykle for alle

Sykkelveinettet er de rutene som vurderes som mest attraktive eller har størst potensial for sykkeltrafikk basert på dagens trafikk og bystruktur.

Åtte strekninger i planen kalles Byruter for sykkel. Byrutene består av utvalgte ruter som skal utvikles kontinuerlig og som utgjør den viktigste delen av kommunens sykkelsatsing. Byrutene utgjør til sammen ca. 55 km med vei og gate. De etableres trinnvis, og tiltak utføres fortløpende.

Havnepromenaden i Oslo - Prinsipp- og strategiplan, vedtatt 01.02.2017
Prinsipp- og strategiplanen for Havnepromenaden er forankret i Fjordbyplanen fra 2008, og ble vedtatt av bystyret i 2017. Planen veileder og setter rammer for fremtidig utvikling av Havnepromenaden. Den skal fungere som en samarbeidsplattform mellom private og offentlige aktører, samt legge føringer for det videre arbeidet med Havnepromenaden i årene som kommer. Havnepromenaden strekker seg langs hele Fjordbyen fra Kongshavn i øst til Frognerkilen i vest. Promenaden, med tilliggende parker og byrom, knytter byen til fjorden og skal være åpen og tilgjengelig for alle.

Mulighetsstudie for sikring av Stortinget, datert 15.01.2015
Mulighetsstudien omfatter området fra Grensen i nord, deler av Akersgata, deler av Karl Johans gate, Stortinget, Eidsvoll plass, deler av Stortingsgata, Wessels plass, Prestegata og Nedre Vollgate. De viktigste målsetningene for tiltakene rundt Stortinget er redusert gjennomgangstrafikk langs bygningen og etablering av sikkerhetssone utenfor fasaden. Mulighetsstudiet begrenser seg til byplanmessige tiltak, og det blir viktig å sørge for en god funksjonalitet for byens brukere, samtidig som man søker å skape størst mulig avstand til Stortingets eiendommer gjennom perimetersikring f.eks. rundt Eidsvolls plass.

Mulighetsstudie for sikring av Kirkegata, datert 2014
Hensikten med mulighetsstudien var å finne frem til et konsept som integrerer et levende byliv og sikkerhetstiltak i Kirkegata. Kirkegata, Torggata og Markveien skal utvikles som en ryggrad som forbinder sentrum, Akerselva og de forskjellige byrommene langs strekningen. Sikkerhetstiltakene skal ikke oppleves som sikkerhetstiltak, men som elementer som tar del i Kirkegatas identitet, estetikk og funksjonalitet. Det legges vekt på møblering, belegningsstein, belysning og kryssutforming. Det er utarbeidet to alternativer til problemstillingen. Strategien i mulighetsstudien er bare delvis fulgt opp rundt de statlige virksomhetene. Unntak gjelder sikringen av Norges bank.

Andre planer og vedtak

KVU Oslo-navet - Konseptvalgutredning for økt transportkapasitet inn mot og gjennom Oslo, datert 16.11.2015
KVU Oslo-Navet er utarbeidet av Ruter, Statens vegvesen og Jernbaneverket.
Ruters M2016, datert 13.08.2015
M2016 er utarbeidet av Ruter.

Utredningene belyser kollektivtilbudet som må utvikles for å ta veksten i persontrafikken med kollektiv, sykling og gange. KVU Oslo-navet og M2016 har sammenfallende anbefalinger, som for sentrum er:

- Ny metrotunnel med stoppesteder St. Olavs plass og Youngstorget.
- Bussterminalen utvikles til en terminal for langrutebusser. Rollen som regionbussterminal avvikles etter hvert som banenettet med tilhørende knutepunkter utvikles.
- To nye jernbanetunneler, én fra Oslo S til Lysaker via Nationaltheatret, og én fra Nationaltheatret via Bislett og Økern, til Hovedbanen i Alnabru-området.
- Gatene i indre by og byområdene i Akershus prioriteres for kollektivtrafikk, gåing og sykling på bekostning av gateparkering i større grad enn i dag.
- Iverksetting av tiltak som sikrer tilstrekkelig fremkommelighet for næringstransport og tilgjengelighet for varelevering og adkomsttrafikk.

Bygging av sentrumstunnelene kan gi store inngrep i sentrum i anleggsperioden.

Pågående plan- og utredningsarbeid

Kommuneplan for Oslo - Samfunnsdel med byutviklingsstrategi. Høringsutkast 27.4.2017
Kommuneplanens samfunnsdel, Vår by vår fremtid - en grønnere, varmere og mer skapende by med plass til alle presenterer en visjon, mål og strategier for byutviklingen fra mot 2040. Den bygger videre på strategien i kommuneplan 2015, om en mer kompakt og banebasert utvikling. Oslo skal bli en nullutslippsby, en millionby og samtidig være en god hverdagsby for innbyggerne. Byutviklingen skal skje innenfra og ut. Det betyr at byplanleggingen skal bygge videre på knutepunktstrategien langs kollektivsystemet for å få en klimasmart og effektiv arealutnyttelse. Det forutsetter blant annet kompakte og flerfunksjonelle byområder med gode sykkelforbindelser og korte avstander til et godt service- og kollektivtilbud. Gjennom bilfritt byliv tas det reelt hensyn til de negative sidene ved bilbruk, og det sees på hvordan vi kan leve et bedre byliv gjennom gradvis å begrense bilens plass i sentrum. Behovet for vekst skal balanseres mot behovet for ny utvikling og mot viktige bevaringshensyn. Styrking av indre by og kvalitetene i sentrum vil være prioritert, blant annet gjennom prosjektet Bilfritt byliv.

Handlingsprogram for økt byliv 2018-27, datert 31.10.2017. Under politisk behandling. Behandlet i byrådet 20.02.18.
Handlingsprogram for økt byliv bygger videre på funnene fra Bylivsundersøkelsen 2012-2014 og inngår i Program for Bilfritt byliv. Handlingsprogrammet omfatter hele Oslo sentrum innenfor Ring 1 i tillegg til Grønland/Vaterland. Målet for handlingsprogrammet er å legge til rette for byliv. Handlingsprogrammet inneholder strategier og tiltak som kan styrke delområdenes eksisterende roller og kvaliteter, og gjøre Oslo sentrum mer mangfoldig og variert. Handlingsprogrammet har et gjennomføringsperspektiv på ti år. Handlingsprogrammet er et viktig grunnlagsmateriale for Områderegulering for gater og byrom i sentrum, og omtales nærmere i Kapittel 3.1 Byliv.

”Gåbyen Oslo en sunn, attraktiv, trygg og miljøvennlig by”
Gåstrategi for Oslo 2017-2030.
Oversendt til Byrådsavdeling for miljø og samferdsel 19.01.2017

Gåstrategiens formål er å øke andelen gående gjennom å gjøre det attraktivt og trygt å gå. Dette gir ringvirkninger for enkeltindividet, for miljøet og for byen. Videre legges det opp til å skape en sterkere gåkultur i Oslo for å øke antall gåturer. En gåkultur kan forstås som summen av holdninger, verdier, normer, vaner, ferdigheter og kunnskap samfunnet har knyttet til det å gå. Gåstrategien inneholder innsatsområder, handlingsplan og tiltaksliste. Av viktige satsningsområder kan nevnes:

- Redusere biltrafikken på korte strekninger
- Avlaste kollektivtrafikken på korte strekninger
- Utvikle et trygt og attraktivt gangnett
- Utvikle snarveier
- Legge til rette for urbant friluftsliv
- Bidra til bedre folkehelse
- Skape en gåkultur

Sammen med Sykkelstrategien, Turveistrategien, Ruter M2016, Klima og energistrategi/Klimaplan 2017-2020 og KVU Oslo-Navet vil gåstrategien utgjøre en helhetlig mobilitetspakke for Oslo.

Utkast til Veileder for uteserveringer
Datert 01.03.2017

Oslo skal ha trygge og attraktive byrom som er inkluderende og tilgjengelige for alle. Det er viktig at byrom planlegges helhetlig, at de kombinerer betalende og ikke-betalende sitteplasser, og at de fremmer et variert byliv. Som alle virksomheter i et byrom må også uteserveringer ta hensyn til øvrige funksjoner og aktiviteter som foregår der. Det er utarbeidet forslag til en veileder for uteserveringer - «Veileder for uteserveringer i Oslo med utdypende retningslinjer for sentrum», som skal rettlede kafe- og restaurantbransjen og gi informasjon om søknadsprosessen. Retningslinjene i den nye veilederen bygger derfor opp under fire prinsipper. Uteserveringenes lokalisering, plassering og utforming skal:

- ivareta komfort og fremkommelighet i byrommet
- ivareta fellesbruken i byrommet
- ta hensyn til byrommet og arkitekturen
- bidra til å aktivisere og skape trygghet i byrommet

Veilederen er sendt til Byrådsavdelingen for byutvikling til orientering og videre behandling.

Figur 1-8: Grågås i Oslofjorden. Oslo rådhus og Akershus festning i bakgrunnen. Foto: Bård Bredesen / Naturarkivet.no

1.4 Eksisterende reguleringsplaner

Gjeldende regulering
Det ligger ca. 44 reguleringsplaner helt eller delvis innenfor planområdet for områdereguleringen, i tillegg til ca. 22 vedtatte mindre endringer. Innholdet i de fleste planene ønskes ikke videreført, og arealene omreguleres og gis et oppdatert vurderingsgrunnlag gjennom dette planforslaget. Som en følge av dette vil eksisterende planer innenfor planavgrensningen oppheves helt eller delvis. Fullstendig liste over hvilke planer dette gjelder ligger i Kapittel 7.

Gjeldende regulering som fortsatt skal gjelde
Noen planer har et innhold som det er ønskelig å videreføre. Dette gjelder to nylig vedtatte planer, én plan under arbeid og én eldre plan. Disse er regulert til hensynssone H910_1-4 gjeldende regulering (med kart og bestemmelser) skal fortsatt gjelde, vist i plankartet, og er som følger:

- **S-4087 Akershusstranda og Rådhusplassen, vedtatt 18.06.2003** (den del av planen av planen som omfatter Rådhusbryggene skal fortsatt gjelde). H910_1
- **S-4937 Kristian Augusts gate, vedtatt 01.02.2017** (hele planen ligger innenfor planavgrensningen til områdereguleringen og skal gjelde). H910_2
- **201506509, Storgata og Pløens gate, offentlig ettersyn 12.12.2016 – 30.01.2017** (vestre del av denne planen ligger innenfor planavgrensningen til områdereguleringen). H910_3
- **S-4946 Regjeringskvartalet, vedtatt 10.02.2017,** (Mindre del av denne planen ligger innenfor områdereguleringen: del av Youngstorget, Eva Kolstads gate, Youngs gate og gate mot Folketeaterpassasjen). H910_4

Opphevelse av eldre reguleringsplaner i kommuneplanen 2015
Kommuneplanen 2015 opphever en rekke eldre reguleringsplaner innenfor områdereguleringens planavgrensning helt eller delvis. Dette er fordi plangrunnlaget for indre by i stor grad består av eldre planer som er vurdert som lite anvendelige som rammer for byutvikling og bevaring i landets mest sentrale byområde. Dette gjelder blant annet Soneplanen fra 1977.

Kommuneplanen fastslår at mange av disse reguleringsplanene likevel har formål som er viktig å videreføre og som derfor ikke blir opphevet. Relevant for denne områdereguleringen er spesialområde bevaring, friområder, offentlige trafikkområder, med bestemmelser, blir ikke opphevet. Følgende formål, uten bestemmelser, oppheves ikke: Offentlige bygninger, offentlige bygninger/ allmennyttige formål samt alle regulerte atkomster.

Videreføring av bevaringsformålet i gjeldende regulering
Områdereguleringen viderefører bevaringsformålet og intensjonen i bestemmelsene for fem bevaringsområder innenfor planområdet. Bevaringsreguleringen videreføres fra spesialområde bevaring til hensynssone for bevaring av kulturminner H570_1. De gamle bestemmelsene for bevaringsformålet er dekket av de nye bestemmelsene til hensynssonen. Dette gjelder:

- **Kontraskjæret, del av Akersgata, Nedre Slottsgate, Myntgata, Kongens gate, Kirkegata og Glacisgata**, del av S-2508 Reguleringsplan for Akershus festningsområde, vedtatt 25.11.1980.
- **Bankplassen, del av Kongens gate, Myntgata**, del av planområdet til S-2103 for området ved Bankplassen, vedtatt 05.01.1976.
- **Deler av Rådhusplassen/Kontraskjæret og Honnørbrygga**, inngår i planområdet til S-4087 Akershusstranda og Rådhusplassen, vedtatt 18.06.2003.
- **Brynjulf Bulls Plass**, er en liten del av planområdet til S-4254 Vestbanen, vedtatt 21.06.2006.
- **Østre del av Sehesteds Plass**, del av S-3688, Rosenkrantz gate 3 m fl, vedtatt 23.09.1998.

Andre formål som videreføres
I tråd med kommuneplanen viderefører områdereguleringen også formål offentlige trafikkområder/ friområder og regulerte atkomster. For mer utfyllende oversikt over gjeldende reguleringsplaner innenfor planområdet vises det til Vedlegg 2.

1.5 Medvirkning

Tverrsektoriell arbeidsgruppe
Planarbeidet er gjennomført med bistand fra en tverrsektoriell arbeidsgruppe bestående av representanter fra Bymiljøetaten, Byantikvaren, Eiendoms- og byfornyelsesetaten, Kulturetaten, Vann- og avløpsetaten, Ruter og Statens vegvesen. Representanter fra Byrådsavdeling for byutvikling har deltatt som observatører i arbeidsgruppen. Arbeidsgruppen har bidratt med faglige innspill og vært en sentral ressurs i planarbeidet for å sikre at viktige hensyn blir ivaretatt og utredet.

Offentlig medvirkning
Gjennom arbeidet med Bylivsundersøkelsen fra 2014, Handlingsprogram for økt byliv og Bilfritt byliv-prosjektet er det gjennomført et omfattende medvirkningsopplegg. Dette planarbeidet har tatt utgangspunkt i allerede gjennomført medvirkning.

Arbeidet med områdereguleringen har bidratt til en bred og konkret offentlig debatt om utviklingen av byens offentlige rom. Program for Bilfritt byliv har iverksatt informasjonsarbeid der hensikten er å orientere befolkningen og interesseorganisasjoner om viktige tiltak, komme i dialog med interessenter samt oppfordre til innspill og engasjement.

Allmennheten, berørte grunneiere, naboer og sektormyndigheter ble varslet ved oppstart av reguleringsarbeidet og høring av planprogrammet, og er informert om offentlig ettersyn av dette planforslaget.

Dør-til-dør aksjon
For å være sikker på at informasjonen nådde frem til rette aktører, med særlig tanke på handelsstanden, ble det gjennomført en dør-til-dør aksjon i løpet av høringsperioden for planprogrammet. I utvalgte gater besøkte representanter fra kommunen virksomheter som blir berørt av områdereguleringen. Det ble avlagt over 400 besøk. Dør-til-dør aksjonen ble gjennomført på bakgrunn av informasjon om at gårdeiere i varierende grad videresender informasjon til leietagere, og at en varsling og skriftlig informasjon til gårdeiere ikke nødvendigvis når frem til dem som har interesse av, og som vil påvirkes av planene. Dette var en invitasjon til medvirkning utover det lovverket krever. Ved besøkene fikk aktørene mulighet til å komme i direkte kontakt med kommunen, stille spørsmål, og komme med synspunkter. De virksomheter som ble antatt å ha sitt økonomiske grunnlag knyttet til besøkende som ferdes i gatene ble kontaktet.

Følgende grupper ble besøkt:
- Butikker (klær, sko, interiør, m. fl.)
- Kiosker
- Serveringssteder
- Behandlingsklinikker (hudpleie, massasje, frisører, m. fl.)
- Kulturinstitusjoner
- Hoteller

Følgende grupper ble i hovedsak ikke besøkt:
- Kontor
- Eiendomsmeglere
- Foreninger

I den grad Oslo kommune ikke kom i kontakt med de aktuelle aktører ved oppmøte på stedet, ble det lagt igjen skriftlig informasjonsmateriell og aktørene ble oppfordret til å fremme sine synspunkter skriftlig til Plan- og bygningsetaten i den relevante høringsperioden.

Innspill til planarbeidet
Det har kommet mange og gode innspill til planarbeidet i arbeidsperioden. Gjennom arbeidsgruppen har det kommet viktige innspill på gatebruk, hensyn til kollektivtrafikk, håndtering av overvann, sikring av kunst i offentlig rom og sikring av kulturminner blant annet.

Deltagelse i Forum for varedistribusjon i Oslo, og dialog med Statens vegvesens forskningsprogram for Bylogistikk har tilført viktig kunnskap om hvilke utfordringer som må løses for å tilrettelegge for en by hvor vareleveringen kan foregå på en smidig måte (her er utfordringene store og komplekse, og løsningen ligger ikke i denne planen alene).

Gjennom dør- til dør aksjonen fikk vi gode innspill som har bidratt til forståelsen av de behovene som skal møtes. I håndteringen av innspillene har det vært en viktig oppgave å vurdere hva som ligger innenfor denne planen å løse, og hva som løses gjennom andre reguleringer av gatebruken, som f.eks. gjennom skilting og andre tillatelser.

Uttalelser ved varsel om planoppstart med forslag til planprogram

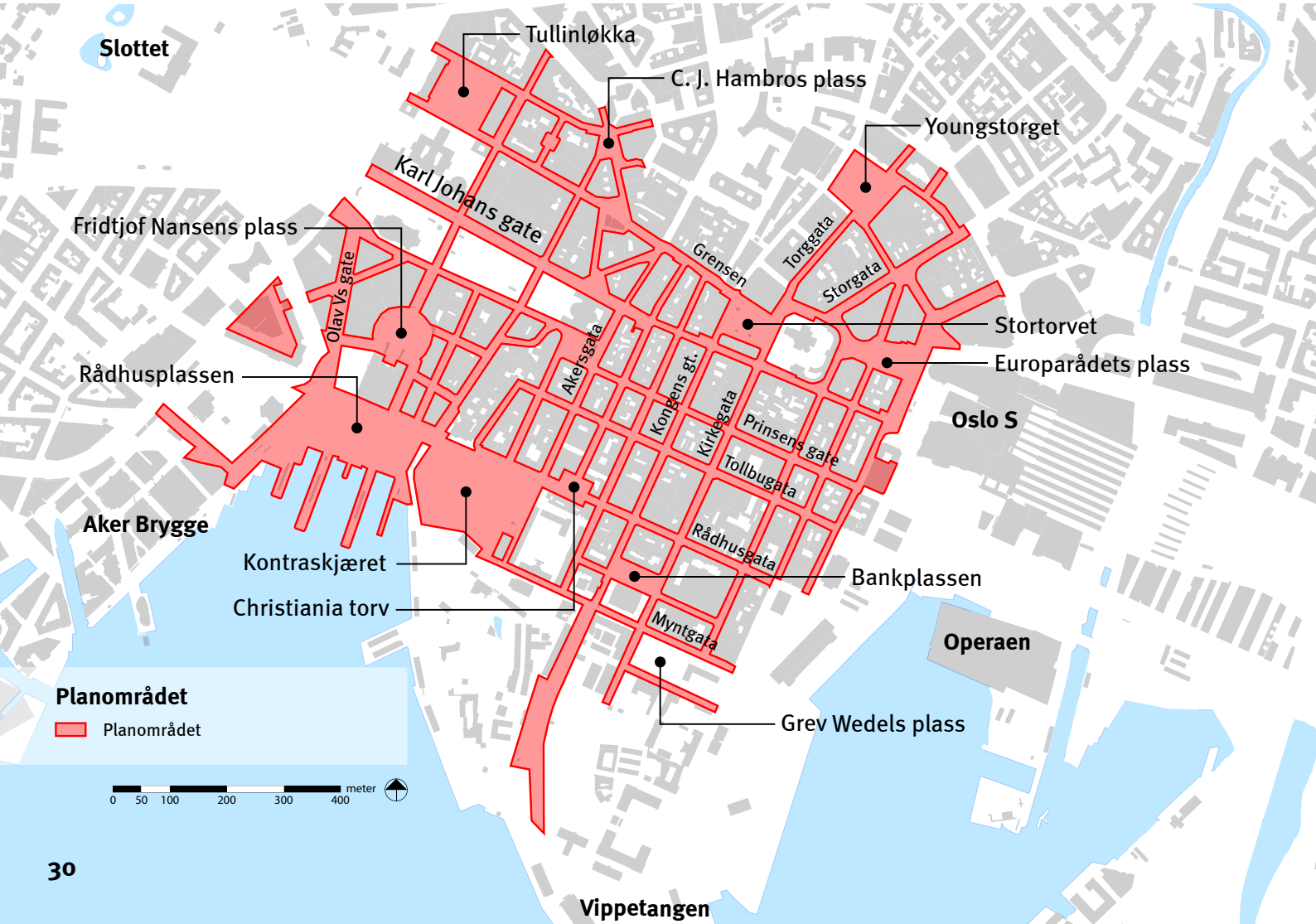
Planprogrammet ble lagt ut til offentlig ettersyn og det ble varslet om oppstart av planarbeid 29.05.2017. Planprogrammet lå ute til offentlig ettersyn i perioden 29.05.2017 – 11.08.2017. Det kom inn 47 merknader til planprogrammet og varslingen. Uttalelsene i sin helhet, og oppsummeringer med Plan- og bygningsetatens kommentarer ligger som Vedlegg 3 til denne planen.

2 Planområdet

Figur 2-1: Oslo sentrum med fjorden, kaiene, festningen og selve bykjernen.

Figur 2-2: Over: Planområdet i fugleperspektiv, sett mot sør-vest.

Figur 2-3: Under: Områdereguleringens planavgrensning, med de viktigste torgene og plassene.



2.1 Planavgrensning

Planområdet omfatter store deler av gatenettet, plasser, parker og torg innenfor Ring 1 i Oslo sentrum og fordeler seg på bydelene Sentrum, Frogner og St. Hanshaugen. Bydel Sentrum administreres av Bydel St. Hanshaugen. Planavgrensningen er vist i illustrasjon på forrige side.

Planområdets totale areal er ca. 350 dekar. Planen omfatter mange av byens viktigste sentrumsområder som Kvadraturen, Youngstorget og omkringliggende gater, Karl Johans gate med tverrgater, Stortorget og omkringliggende gater, deler av Jernbanetorget, Fridtjof Nansens plass, Rådhusplassen og Tullinløkka.

Planområdets avgrensning følger gatenes og byrommenes utforming, og går hovedsaklig fra vegg til vegg i gatesnittet. Eksisterende fasader, bygg og gårdsrom omfattes ikke av planen med unntak av parkeringshusene Paleet og Bankplassen samt parkeringsplassen under Konserthuset. Hensikten med å ta med parkeringsarealene er å vurdere nye formål som kan tilrettelegge for alternativ bruk i tillegg til dagens parkeringsformål. Det har vært ønskelig å se på et planområde som i stor grad er sammenhengende, og som dekker hele sentrumsområdet som omfattes av Program for Bilfritt byliv.

Følgende områder omfattes ikke av områdereguleringen:

- Tjuvholmen, Aker brygge eller Sentrumsparken (Spikersuppa/ Studenterlunden/Eidsvolls plass). Disse områdene er regulert med hensiktsmessige formål som ivaretar denne planens målsetninger
- Akershus festning og nedre Festningsområdet. Disse inngår i Forsvarsbygg sine strategier for økt byliv
- Områder som er underlagt krav om felles planlegging i kommuneplanen, som Vippetangen og Søndre Akershusstranda. Skal ha egen planprosess
- Ring 1 som en del av riksveinettet, og ramper av/på E18
- Planområdet for nytt Regjeringskvartal vedtatt 10.02.17 av Kommunal- og moderniseringsdepartementet (med unntak av gatene rundt Youngstorget)

2.2 Geografi

Lokalisering og arealbruk

Oslo er Norges hovedstad, og Oslo sentrum er det sentrale området både for Oslo by og for Osloregionen og for nasjonen. Videre er Oslo Norges største by, og er både et nasjonalt og et internasjonalt turistmål.

Et hovedtrekk ved Oslo sentrums gatenett, torg og plasser er det formelle og rettlinjete. Mye av gatenettet i sentrum er formet av Christian IV på 1600-tallet, og videre av Linstow på 1830-tallet. De fleste av bygningene er fra slutten av 1800-tallet, med nasjonsbygg som Slottet, Stortinget, Universitetet og Nationaltheatret. Fra 1900-tallet kan Rådhuset, Fridtjof Nansens plass og omkringliggende kvartaler trekkes frem.

Gatene

Gatenettet består av gågater, kollektivgater, lokalgater og mer trafikkerte gater. Gågata Karl Johan er Oslos hovedgate og strekker seg gjennom hele planområdet, fra Jernbanetorget i øst til Slottet i vest. Gaten er et av Norges viktigste byrom og er ryggraden i Oslo sentrums gågatenett. Havnepromenaden beveger seg som en sammenhengende bilfri åre langs fjorden. Deler av Havnepromenaden inngår som en del av planområdet. Storgata og Prinsens gate er eksempler på viktige kollektivgater, hvor buss og trikk er prioritert. Av gater hvor det er spesielt tilrettelagt for sykkel finner vi Rådhusgata, Kirkegata, Skippergata og Torggata. Det øvrige gatenettet har stort sett et klassisk gatesnitt, med asfaltert kjørebane (enveis og toveis), tosidig fortau opparbeidet med asfalt eller betongheller og kantet med Oslokantstein (kantstein i granitt med en bredde på 30 cm som er mye brukt i by- og sentrumsstrøk), og kantparkering. Karl Johans gate og tverrgatene på hver side av Karl Johan er opparbeidet som gågater i henhold til Estetisk plan.

Torg, plasser og parker

De viktigste plassene og torgene innenfor planområdet er Youngstorget, Europarådets plass, Stortorvet, C. J. Hambros plass, Tullinløkka, Fridtjof Nansens plass, Rådhusplassen, Grev Wedels plass, Christiania torv og Bankplassen. Disse har svært ulik karakter, med forskjellig funksjon

og betydning for byen og bylivet. Sentralt i Oslo finner vi Sentrumsparken, som med sin beliggenhet i aksen mellom Nationaltheatret og Stortinget utgjør Oslos viktigste sentrale byrom. Sentrumsparken omfattes ikke av områdereguleringen da gjeldende regulering er i tråd med målene for planarbeidet.

Eiendomsstruktur

Planområdet omfatter i hovedsak kommunalt eide gater, plasser og torg. Unntaket er Tullinløkka som er statlig eiendom. Eiendomsstrukturen vises i kartet under. Gatene og byrommene innenfor planområdet er fordelt på totalt 67 eiendommer. Det ble i forbindelse med varsel om oppstart av planarbeid og offentlig ettersyn av planprogram sendt ut varsel til 426 eiendommer som blir berørt av planarbeidet.

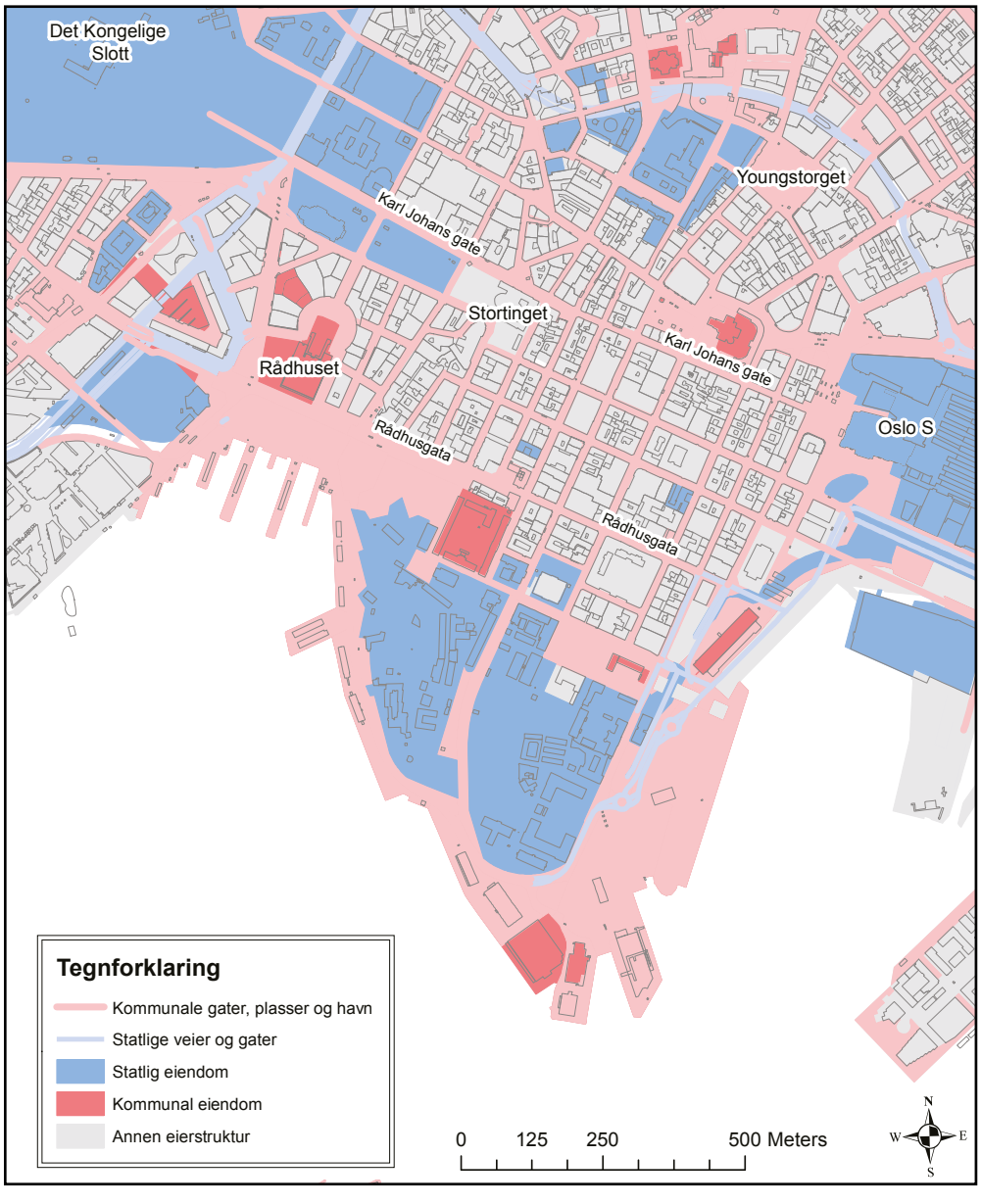
Landskapstrekk og topografi

Oslo sentrum ligger i et amfi i Oslofjorden, i og i mellom vikene Pipervika og Bjørvika. Nesene Aker Brygge og Sørenga stikker ut i fjorden på hver side, mens Vippetangen stikker ut i midten. Akersryggen skjærer gjennom sentrum som et markant høydedrag fra nord til syd.

Sentrum ligger mellom åsryggene Holmenkollen/Voksenkollen og Grefsenåsen i nord og Ekeberg i sørøst. Den markante topografiske strukturen medfører at sentrum har tydelige og markante nivåforskjeller og hellende terreng mot øst og vest. På grunn av topografien er det også utsiktmuligheter fra mange steder i Kvadraturen til Oslofjorden.

Oslos plassering tilfører sentrum en rekke kvaliteter: den vakre beliggenheten ved fjorden, åpne og livlige elver som Akerselva og Alnaelva, parker og grønne areal i sentrum.

Figur 2-4: Eiendomsstrukturen i sentrumsområdet



Figur 2-5: Til høyre: sentrum i fugleperspektiv med noen av de viktigste områdene framhevet.

Fridtjof Nansens plass
Rådhusplassen
Kontraskjæret
Rådhuset
Christiania Torv
Sentrumsparken
Wessels plass
Stortinget
C.J. Hambros plass
Stortorvet
Youngstorget

3 Planområdets muligheter og behov

Figur 3-1: Rådhusgata sett fra Christiania torv mot øst, med sikt til Operaen og Ekeberg. Foto: Plan- og bygningsetaten / Morten Bjørving.

3.1 Byliv

Bylivsundersøkelsen og Handlingsprogram for økt byliv

I 2012-2014 ble det gjennomført en bylivsundersøkelse for Oslo sentrum. Målet med undersøkelsen var å innhente kunnskap om hvordan Oslo sentrum brukes, og utforske hvordan det kan bli bedre tilrettelagt for byliv. Handlingsprogram for økt byliv ble oversendt politisk behandling i oktober 2017. Den tok utgangspunkt i bylivsundersøkelsen, og inneholder analyser og anbefalinger for bylivet på et mer detaljert nivå. Disse dokumentene har blitt benyttet som grunnlag for områdereguleringen, og utviklet videre.

Bylivsundersøkelsens hovedfunn og anbefalinger

Landskap

- Sentrums beliggenhet ved fjorden er i liten grad utnyttet. Forbindelsene til fjorden bør styrkes.
- Sentrum har mange grønne byrom, men de er ujevnt fordelt, av varierende kvalitet og ikke integrert i byens rom og gater. Det bør skapes et nettverk av grønne byrom, og etableres flere vannelementer.

Byens rom

- Sentrums byrom er av varierende kvalitet, og det mangler en sammenheng i byens nettverk av byrom. Det bør gis mer plass til bylivet, og nettverket mellom byrommene og sammenhengen mellom gatene bør styrkes. Byrommenes karakter og identitet bør løftes fram.
- Det er mange inaktive førsteetasjer, spesielt i den sydlige delen av Kvadraturen. Områdene med aktive fasader bør utvides.
- Det er for få gratis sitteplasser, og det bør etableres mange flere sitteplasser av høy kvalitet. Det bør skapes flere steder for opphold og rekreasjon.
- Barn prioriteres ikke i byrommene, og det bør etableres flere muligheter for lek.
- Det er få mennesker i sentrum om kvelden. Bedre belysning og flere overlappende funksjoner kan bidra til at flere mennesker ønsker å være i sentrum når det er mørkt.

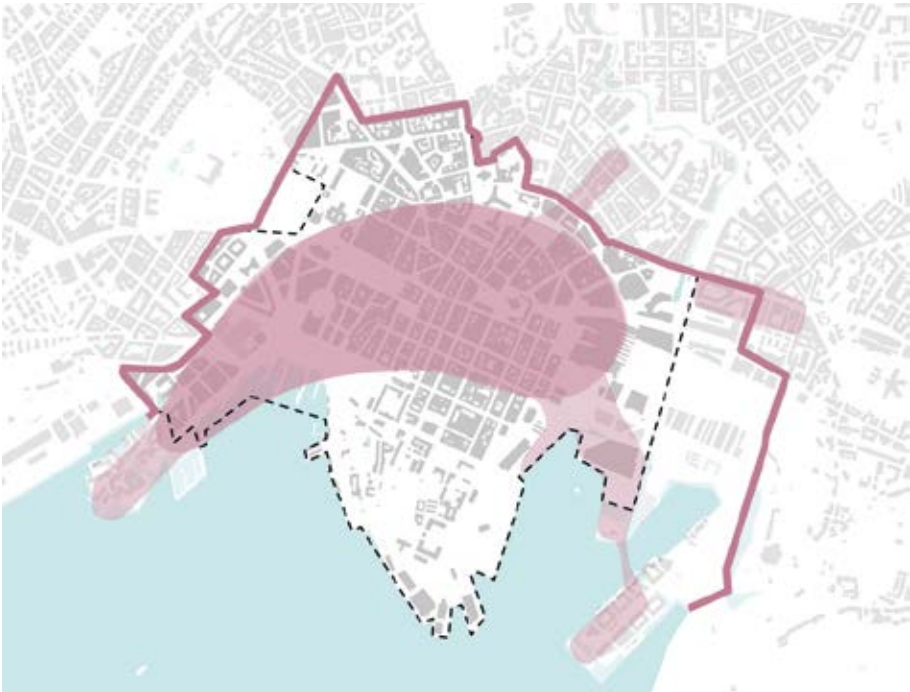
Bevegelse

- Sentrum er preget av svært varierende kvalitet for fotgjengere. Det bør skapes mer inviterende forhold for fotgjengere ved blant annet å skape et bedre sammenhengende fotgjengernettverk, med bedre orienterbarhet, tilgjengelighet og fremkommelighet.
- Oslo har en lite utviklet og begrenset sykkelkultur og gatenettet i sentrum er lite tilrettelagt for syklister. Sykkelnettet bør bli bedre, og det bør være gode parkeringsforhold for sykler.
- Oslo har et godt utbygget nettverk av offentlig transport, men kvaliteten på holdeplassene kan økes.
- Biltrafikken skaper barrierer for fotgjengere og syklister. Det bør etableres flere stillesoner uten gjennomgangstrafikk i byens hjerte.

Byliv

- Bylivet har en tydelig, geografisk konsentrasjon som er størst rundt Karl Johans gate og den øvre Kvadraturen, og ned mot Aker Brygge over Rådhusplassen. Oslo sentrum har mange arrangementer, men de er fordelt på noen få steder. Bylivet bør styrkes og utvides ved blant annet å gi mulighet for flere, ulike aktiviteter i uterommene og gi plass til midlertidige byrom.
- Det er svært mye lavere aktivitet i byen på vinteren enn på sommeren, og det bør satses på flere arrangementer gjennom hele året.
- Unge og eldre bør prioriteres.

Figur 3-2: Den aktive bylivssonen



Den aktive bylivssonen
Diagrammet på forrige side viser dagens aktive bylivssone innenfor avgrensningen til handlingsprogrammet. Den er sterkest i Karl Johan og de tilgrensende områdene Oslo S, Stortorvet, Øvre og Nedre Slottsgate, Spikersuppa og Nationaltheatret. Videre går bylivssonen mot sjøfronten via Olav Vs gate, til Aker Brygge, Rådhusplassen og Kontraskjæret. Bylivssonen har de siste årene utvidet seg mot Bjørvika og Sørenga i sør-øst, mot Tjuvholmen i sør-vest, samt nord-øst i Torggata.

Handlingsprogram for økt bylivs overordnede strategier
Handlingsprogrammet har følgende overordnede strategier:

- Forbedre forbindelsene til og gjennom sentrum
- Øke samspill og synergieffekter mellom målpunkter
- Framheve og aktivere skulte byrom

Delområdene i Handlingsprogram for økt byliv
Handlingsprogram for økt byliv foreslår strategier og tiltak for tretten delområder i sentrum, og områdereguleringen skal legge til rette for en realisering av disse. De delområdene som berøres av områdereguleringen vises i illustrasjonen under. Delområdenes strategiske retning, som definert i handlingsprogrammet, er:

- **Vika:** kulturtorg, grønne diagonaler og ungdomstilbud.
- **Rådhuskvartalet:** fellesskap, fest og demokrati
- **Spikersuppa/Nationaltheatret:** paradegate, arrangementer og lek hele året
- **Høyskolen/Tullinløkka:** studenter, nisjebutikker og skjulte byrom
- **Youngstorget/Storgata:** Mangfoldige torg, kulturhub og et nettverk av forbindelser
- **Kvadraturen:** Aktive kryss og førsteetasjer og byliv i ulikt tempo
- **Festningen**: historiefortelling, familietilbud og naturkvaliteter

Figur 3-3: Områdeinndelingen i Handlingsprogram for økt byliv som gjelder innenfor områdereguleringens planområde. Planområdet vises i sort under områdeinndelingen.

Byliv i områdereguleringsplanen

Definisjon på byliv

I områdereguleringen har vi utviklet følgende definisjon på byliv: ”Byliv forstås som folks opphold og aktivitet i byen, og de opplevelsene menneskene sammen skaper gjennom bruk av byens mange tilbud. Dette betyr å forsterke de fysiske elementene som bidrar til trivsel, trygghet og bevegelsesfrihet, og en mangfoldig og inkluderende by. For å oppnå et allsidig byliv skal det tilrettelegges for næring og handel, kunst og kultur, natur, mobilitet, arkitektur/ landskapsarkitektur og innovasjon.”

Definisjonen er en videreutvikling av definisjonene brukt i bylivsundersøkelsen og handlingsprogrammet. Den skal formidle at byliv handler om kvalitet på byrommene og de opplevelsene man har i byen, ikke kun antallet mennesker som oppholder seg på et sted. Videre er det samspillet av bybrukernes mange ulike formål og aktiviteter som skaper et godt og mangfoldig byliv.

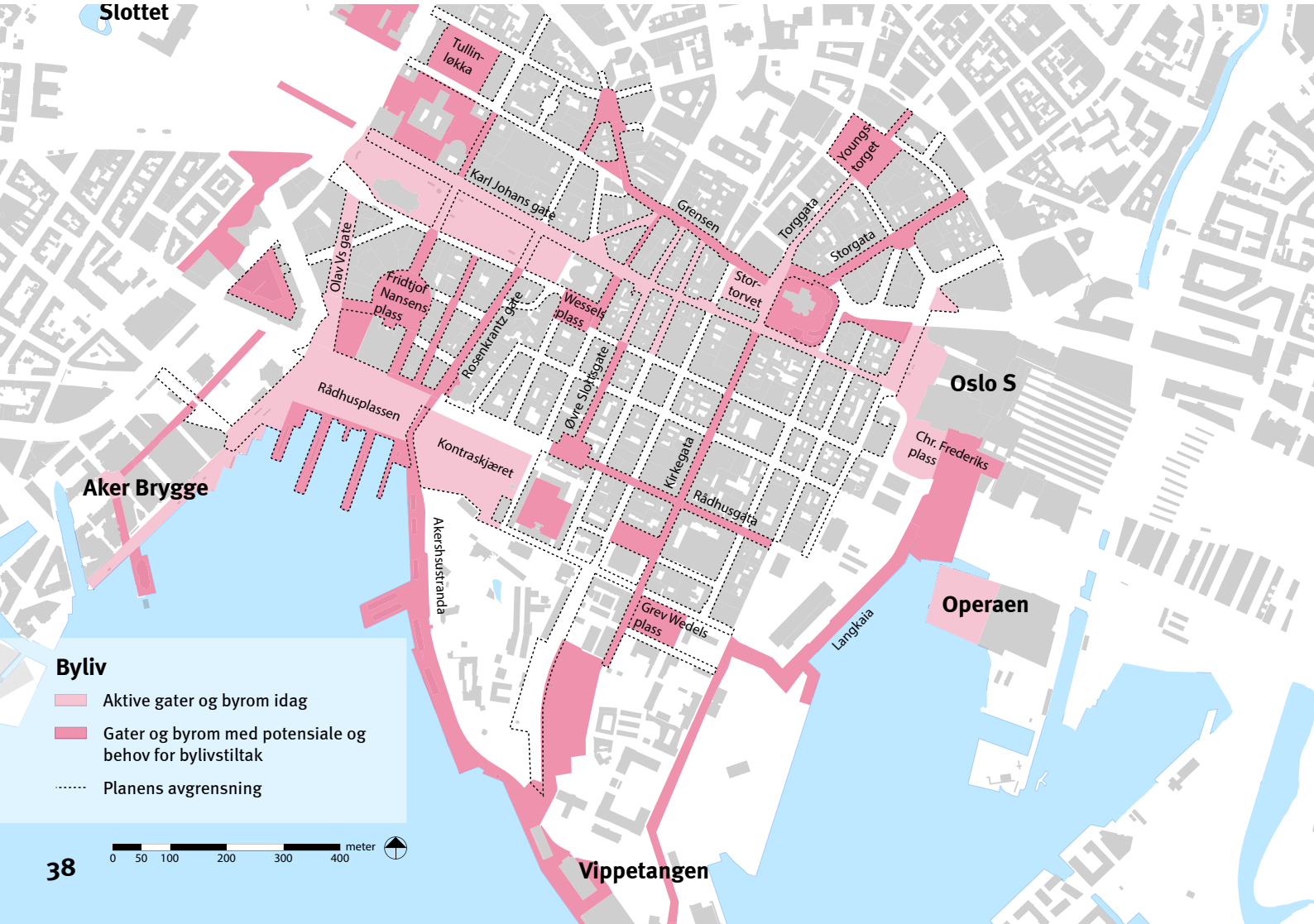
Anbefalt utvikling av byliv i Oslo sentrum

For å forstå hvordan planforslaget kan støtte opp under strategiene og tiltakene handlingsprogrammet, har vi illustrert bylivsområdene i et temakart for byliv, som vises under. I lys rosa farge vises gater og byrom som har et godt fungerende byliv i dag. I mørk rosa farge vises gater og byrom hvor det i handlingsprogrammet er tilknyttet strategier og tiltak for å styrke bylivet, i tillegg til andre løsninger som har kommet fram i arbeidet med områdereguleringen. Byrom utenfor planområdet, for eksempel Spikersuppa, er inkludert fordi handlingsprogrammet innbefatter disse områdene. I områdereguleringen er de viktige for å kunne se sammenhengene mellom byrommene og legge til rette for bevegelse mellom dem.

Følgende løsninger vises i temakartet for byliv:

- **Torggata - Kirkegata** foreslås som en ny hovedakse for byliv, som en strøksgate i retning nord-sør. Den binder sammen de populære områdene rundt

Figur 3-4: Eksisterende gater og byrom med byliv og områder med behov og potensiale for økt byliv

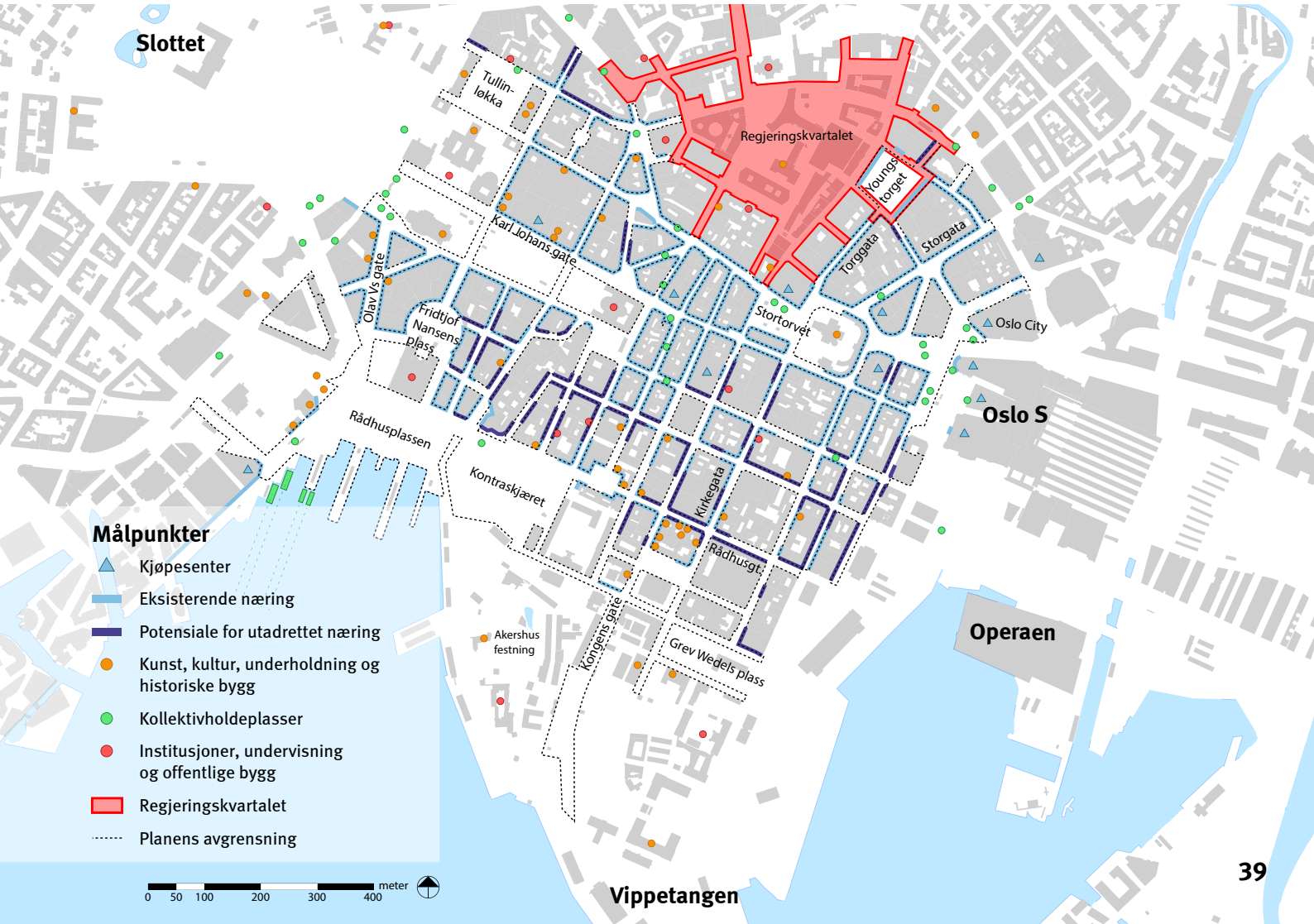


Grunerløkka med sentrum og videre ned til Vippetangen og Havnepromenaden. Fra Stortorvet til Grev Wedels plass opparbeides gaten som gågate. Dette inkluderer styrking av byrommene Youngstorget, Stortorget med Domkirkeparken, Bankplassen og Grev Wedels plass.

- **Festningsplassen** foreslås som et nytt aktivitetsområde for familier, som knytter Kongens gate og Kirkegata til Festningen.
- **Strekningen Øvre og Nedre Slottsgate** til Christiania torv og Myntgata 2-kvartalet tilrettelegges for byliv.
- **Rådhusgata** bør utvikles som bylivsgate, som sammen med Kirkegata og Øvre Slottsgate kan bidra til å trekke folk inn i Kvadraturen.
- **Rosenkrantz' gate og Tordenskiolds gate** fremheves som forbindelser mellom byen og fjorden, med økt handel og utvikling av nye attraksjoner, samt tilgang til Rådhuset.
- **Fridtjof Nansens plass** styrkes som målpunkt, oppholdsrom og sentralt aktivitetstorg.
- **Roald Amundsens gate** styrkes som forbindelse mellom Karl Johans gate, Spikersuppa og Fridtjof Nansens plass, og legges til rette for opphold og aktivitet.
- **Tullinløkka** styrkes, og bør som et grønt byrom ses i sammenheng med Universitetshagen og tilrettelegges for lek og opphold.
- **J.C. Hambros plass** har potensiale til å bli et bylivsområde som knytter den nordlige delen av sentrum bedre sammen med sentrumskjernen.
- **Grensen** har i dag store folkestrømmer, men kan tilrettelegges bedre for opphold og hvile.
- **Den nye Operaallmenningen og Havnepromenaden** vil bli viktige for Oslos byliv i årene fremover. Operaallmenningen og mesteparten av Havnepromenaden ligger utenfor planområdet, men planforslaget legger til rette for etablering av gode forbindelser til disse områdene.

Eksisterende og nye bylivsgater og -byrom er i stor grad avhengige av målpunkter. Målpunkter er allment tilgjengelige

Figur 3-5: Kartlagte eksisterende bylivsmålpunkter og områder med potensiale for utadrettet næring



institusjoner, aktiviteter og attraksjoner som tiltrekker folk og skaper byliv. Som en del av utviklingen av nye bylivsområder har eksisterende målpunkter blitt kartlagt, og potensialet for nye målpunkter blitt vurdert. Kart over målpunkter vises å forrige side. Det viser at det er ulike målpunkter spredt i hele planområdet, innen blant annet næring, kunst og kultur, og undervisning. For utadrettet næring på gateplan, så finnes det mange tomme lokaler spesielt i Kvadraturen mellom Rådhusgata og Prinsens gate. Også Tordenskiolds gate og Rosenkrantz gate har potensiale til å få flere butikker og kafeer.

Barn, unge og eldre

En by tilrettelagt for barn, unge og eldre sikrer en god by for hele befolkningen. Bylivsundersøkelsen peker på at det er en overvekt av aktivitetstilbud for kulturglade voksne i sentrum, og at tilbudet til barn og eldre bør styrkes. En spørreundersøkelse utført i 2017 i arbeidet med Handlingsprogram for økt byliv, peker på at særlig ungdom i alderen 15-19 år føler seg utrygge i sentrum om kvelden, og at det av mange oppleves som lite attraktivt å ta med seg barn til sentrum. Videre planlegges det for en høyere boligandel i området enn det er i dag. Det er derfor behov for en gateutforming som gjør at sentrum også kan bli et godt sted å vokse opp. Ny bruk av gategrunn til opphold er viktig for å oppnå dette.

Det kan tilrettelegges bedre for barn, unge og eldre ved å regulere flere bilfrie gater og torg. Dette vil gjøre det tryggere for disse brukergruppene å oppholde seg og bevege seg i byen, og de frigjorte arealene åpner opp for etablering av bylivsaktiviteter spesielt rettet mot disse.

Bylivsundersøkelsen peker på at det er få lekeplasser for barn i sentrum, og at de som finnes er ensformige. Handlingsprogram for økt byliv foreslår spesielt tilrettelagte arealer for barn. Dette gjelder blant annet Øvre Slottsgate, Tullinløkka, samt i eller ved Olav Vs gate.

Bylivsundersøkelsen peker på behovet for flere grønne lommer som er integrert i byrommene, spesielt med tanke på eldre beboere som kan ha vanskeligheter med å komme seg rundt. Videre er mangelen på benker spesielt problematisk for eldre og andre med bevegelsesvansker som kan ha behov for å hvile seg. Det er viktig å ha offentlige sitteplasser i hele sentrum, og at de mest attraktive stedene blir prioritert for dette, for eksempel steder med gode solforhold, som er skjermet for vind eller har utsyn. En viss andel av benkene bør være tilrettelagt med ryggstøtte og armlener på hver side.

Universell utforming av gater og byrom øker tilgjengeligheten og mobiliteten for alle byens brukere, enten man er dårlig til bens, har dårlig syn eller triller barnevogn. Tiltak som fremmes må være i henhold til lover og retningslinjer om universell utforming. Dette betyr gode overganger mellom forskjellige nivåer, og en materialbruk og utforming som skaper gode overflater å bevege seg på.

Sykkeltilretteleggingen må gjøre det mulig, attraktivt og trygt for barn, unge og eldre å sykle i sentrum. Variasjon i tilretteleggingen kan bidra til at ulike grupper velger forskjellige ruter gjennom byen. I de mest fotgjengertette strøkene bør det tilrettelegges for sykling i lav hastighet, mens ekspressykkelanleggene bør legges gjennom områder med lite konflikt med andre transportgrupper. De bør utformes for å redusere slike konflikter. Det er behov for stedstilpasset tilrettelegging, som også kan utvikles etter ulike behov i fremtiden.

Figur 3-6: Barn skal også trives i sentrum. Foto: Plan- og bygningsetaten / Carina Holm Thorvaldsen

3.2 Handel og næring

Handelen er der hvor folk er, og folk er der de bor og jobber. Flere boliger og arbeidsplasser i sentrum er derfor et viktig byplanmessig grep for å revitalisere sentrum som felles handels- og møtested for Oslos befolkning. Oslo kommune gjennomfører nå i samarbeid med NHO, Oslo 100 000, Riksantikvaren og Byantikvaren et vitaliseringsprogram for å utforske muligheter for økt boligbygging i Kvadraturen. Dette arbeidet vil bli videreført i en fase 2 med utvalgte pilotprosjekter.

Allerede i dag utgjør andelen kunder som ankommer sentrum med bil en liten andel av kundegrunnlaget og omsetningen. De aller fleste reiser kollektivt, sykler eller går til sentrum. Tiltak med positiv effekt for denne gruppen kan gi en netto økning i omsetningen, ettersom de handler oftere og utgjør en større del av det generelle kundegrunnlaget.

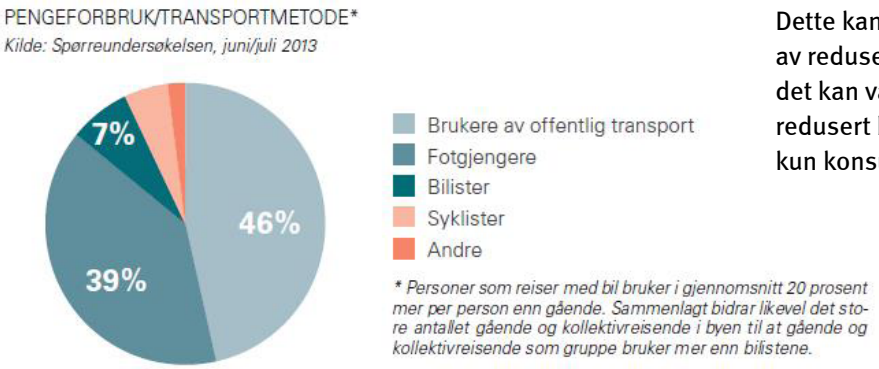
Oslo sentrum tiltrekker seg kunder fra fjern og nær, men vurderer man omlandet for sentrumshandelen i lys av ulike definisjoner av akseptabel gang- og sykkelavstand er det langt større enn kun de som bor og arbeider innenfor sentrumssonen. En kilometer gangavstand omfatter hele bilfritt bylivssonen, samt noen områder utenfor. Innenfor denne radiusen er det om lag 5 500 bosatte og nesten 120 000 sysselsatte. Innenfor lengden på en gjennomsnittlig gåtur (1700 m) bor det over 45 000 personer, og over 200 000 har arbeidet sitt her. Innenfor lengden for en gjennomsnittlig sykkeltur (3 200 m) er tallene henholdsvis nesten 190 000 bosatte og over 300 000 sysselsatte.

I følge en undersøkelse gjennomført av Opinion for Oslo kommune i 2017, er nesten 70 % av Oslos innbyggere over 16 år er i sentrum en eller flere ganger i uken. De aller fleste synes det er godt tilrettelagt for gående i sentrum. Over halvparten av befolkningen synes imidlertid det er for mye biltrafikk i sentrum, og en tredjedel synes bilen tar for mye plass. En stor andel synes også at det er for mange syklister i gågater og på fortau, og over 70 % synes at det ikke er godt tilrettelagt med sykkelfelt eller sammenhengende sykkelruter gjennom sentrum. Mange er svært eller litt uenig i påstanden om at det er trygt å sykle i sentrum. 40 % mener at mindre biltrafikk vil få dem oftere til sentrum, og flere gågater oppgis av over 50 % som en faktor som ville fått dem til å bruke sentrum mer.

Flertallet av de som besøker sentrum har flere formål med turen. Shopping, servering og kulturopplevelser er viktige besøksgrunner. I tillegg er jobb og bytte mellom transportmidler viktige årsaker til å oppsøke sentrum. Det betyr at sentrum ikke nødvendigvis er en konkurrent til eksterne kjøpesentre (eller motsatt), men i stedet kan tilby noen unike kvaliteter som gjør at man ønsker å oppsøke sentrum.

Kombinasjonen av at shopping er en viktig besøksgrunn i sentrum, lav andel butikker med plasskrevende varer, samt en stor andel av besøkende reiser kollektivt, sykler eller går, er en indikasjon på at handelstilbudet i Oslo er tilpasset en kundegruppe som ikke bruker bil. Samtidig er det et skifte fra forbruk av varer til forbruk av servering og tjenester. Mens det kun har vært en liten økning i antall virksomheter innen detaljhandel innenfor planområdet fra 2013 til 2017, har det derimot vært over 40 % økning for bedrifter innen kunst og kultur i samme tidsperiode, 34 % økning i antall serveringssteder, og nesten like stor økning i bedrifter innen personlig pleie. Dette kan være et trendskifte som er en følge av redusert tilgjengelighet med bil, eller det kan være et trendskifte som bidrar til redusert behov for bil (ingen varer å frakte, kun konsum på stedet).

Figur 3-7: Pengeforbruk fordelt på transportmetode



3.3 Tilgjengelighet og fremkommelighet

Kjøremønster for personbiler

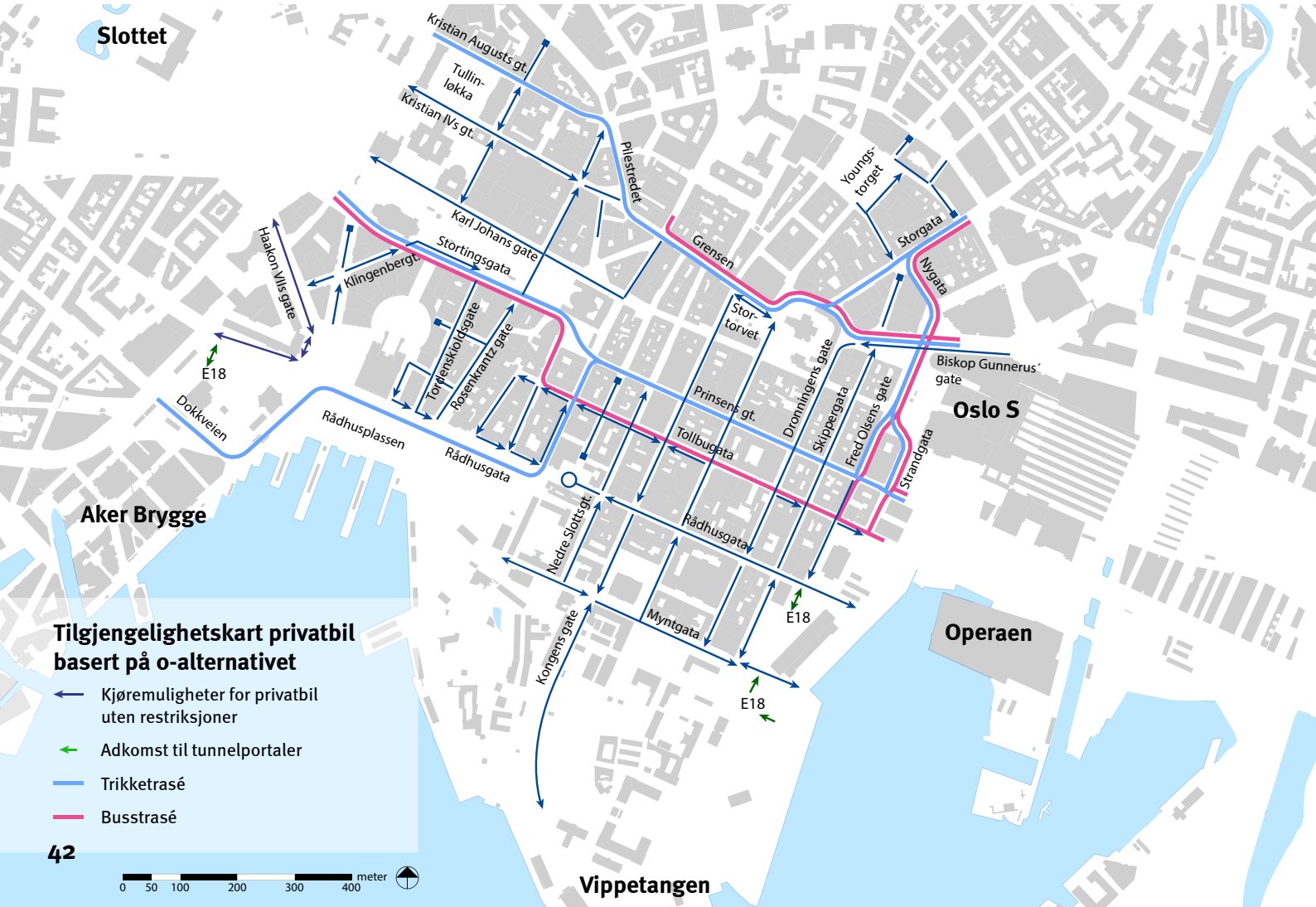
Figuren under viser dagens kjøremønster, men justert slik det ville sett ut med gjennomføring av plan for nytt regjeringskvartal. Det er stort sett lov å kjøre i alle gater utenom gågater og de viktigste kollektivstrengene Prinsensgate, deler av Stortingsgata og deler av Grensen. Figuren på neste side viser grensesnittet mot Riksveinettet og gir en oversikt over kjøremulighetene inn og ut av planområdet. Kjøremønsteret i sentrum i dag er ikke lettlest. Det er lite intuitivt hvilke gater det er lov å kjøre i, hvilke som er enveiskjørte, toveiskjørte, blindgater eller stengt for bestemte brukergrupper. Det er fort gjort å bli drevet ut i sirkelkjøring og feilmanøvrering for den ukjente, noe som kan føre til økte kjørelengder og en trafikkmessig uoversiktlig situasjon.

For å oppnå målene om et bilfritt, og styrket byliv, foreslås en ytterligere vanskeliggjøring av kjøring i sentrum. Dette er ment å skulle ha en avvisende effekt, slik at flere velger å la bilen stå når de skal besøke sentrum og benytter seg av andre framkomstmidler. De som skal gjennom sentrum skal motiveres til å velge andre ruter, slik at gjennomkjøringen i sentrum reduseres til et minimum.

Tilgjengelighet til godkjente adkomster til eiendommer skal opprettholdes innenfor planområdet. Plan- og bygningsetaten har gjort en kartlegging av samtlige adkomster gjengitt i kart på neste side, det er ca. 300 adkomster innenfor planområdet. Med økt fokus på byliv, fotgjengere og syklister vil framkommeligheten til adkomstene bli berørt ved at kjørende enten blir ført langs nye ruter eller må kjøre med sterkt redusert hastighet for å nå sin eiendom.

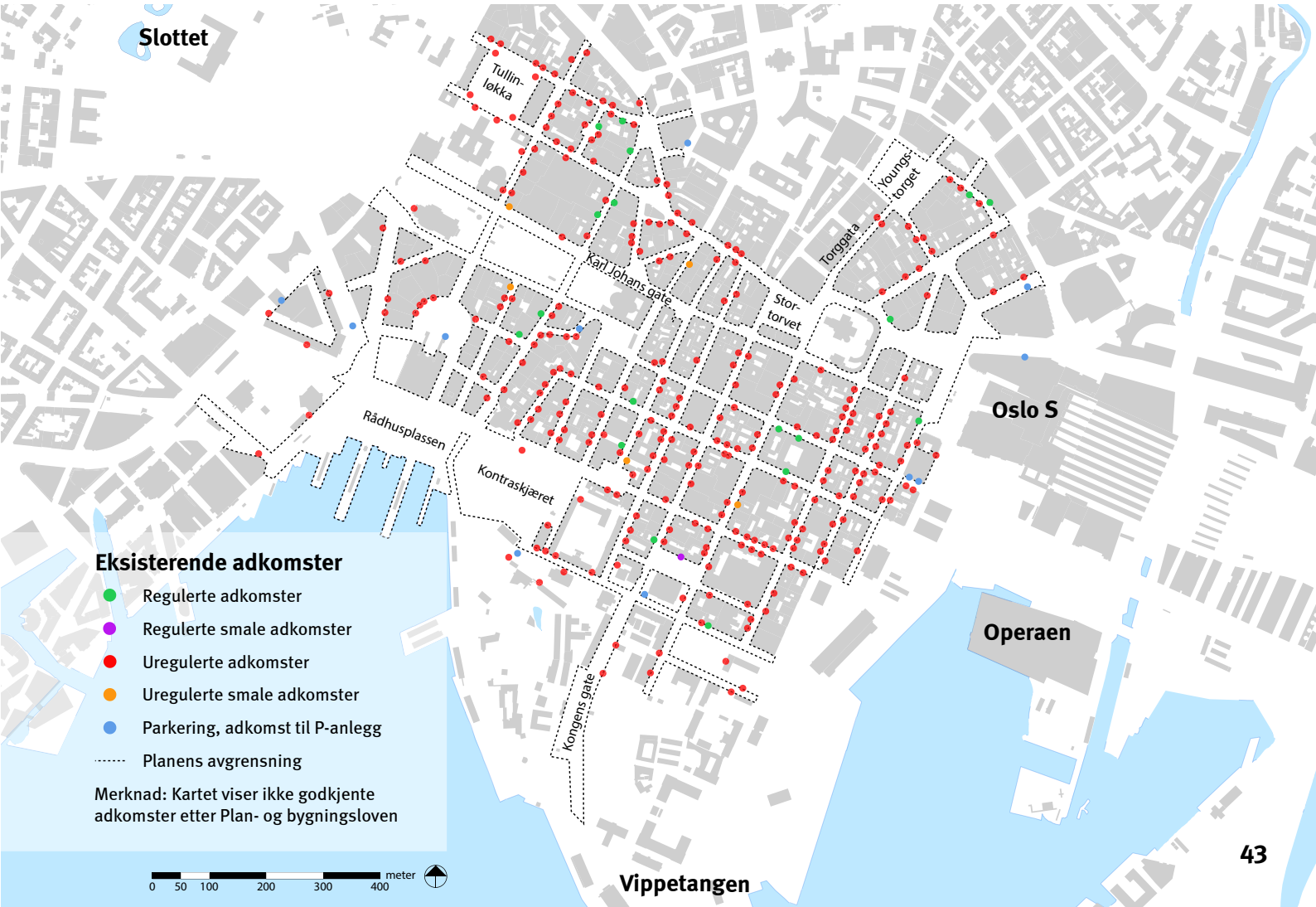
En reduksjon i privatbilismen vil åpne nye muligheter for ferdsel og opphold i sentrum på de myke trafikantenes premisser.

Figur 3-8: Dagens kjøremønster. Blå piler viser kjøremuligheter for privatbil uten restriksjoner. Grønne piler viser adkomster til tunnelportaler. Rosa streker viser bussgater og lyseblå streker trikkegater.



Figur 3-9: Over: Kjøremuligheter inn-/ og ut av planområdet.

Figur 3-10: Under: Kartlagte eksisterende adkomster innenfor planområdet



Fotgjengere

Fotgjengere beveger seg helst der det er gode forhold med godt tilrettelagte byrom og gater av høy kvalitet med god belysning, mange aktive bygningsfasader og funksjoner som også er aktive på kvelden.

Dagens forhold for gående i sentrum oppleves av mange som god, og gangandelen er høy. Oslo sentrum er relativt lite, og avstandene er små. På 30 minutter kan man gå fra den ene enden til den andre, og alle områdene kan nås ved en kort spasertur. Både Bylivsundersøkelsen fra 2014 og Handlingsprogram for økt byliv peker allikevel på manglende og dårlige forbindelser for fotgjengere, og et svakt nettverk mellom byrommene. Særlig pekes det på at nord-sør forbindelsen gjennom sentrum er mye svakere enn den øst-vest. Selv om avstandene ikke er større, oppleves det som lengre og mindre framkommelig å bevege seg fra for eksempel nedre del av Kirkegata opp mot Grünerløkka enn fra Oslo S til Aker brygge. Enda tydeligere er dette kvelds- og nattestid hvor fotgjengere trekkes mot gater og byrom med mye aktivitet og som er godt opplyste. Særlig deler av Kvadraturen er lite opplyst og har mye lukkede fasader. Kvadraturen har få fotgjengere i forhold til den sentrale beliggenheten, og de som går der har i liten grad en preferanse på hvilken rute de velger. I Bylivsundersøkelsen tolkes dette som at forholdene for fotgjengere er like god (eller dårlig) i alle gater, samt at området har få andre attraksjoner for fotgjengere (se kart over kartlagte målpunkt og aktive fasader i kapittel 3.1 Byliv). Kvadraturen oppleves som lite lesbar, og gatene mangler identitet.

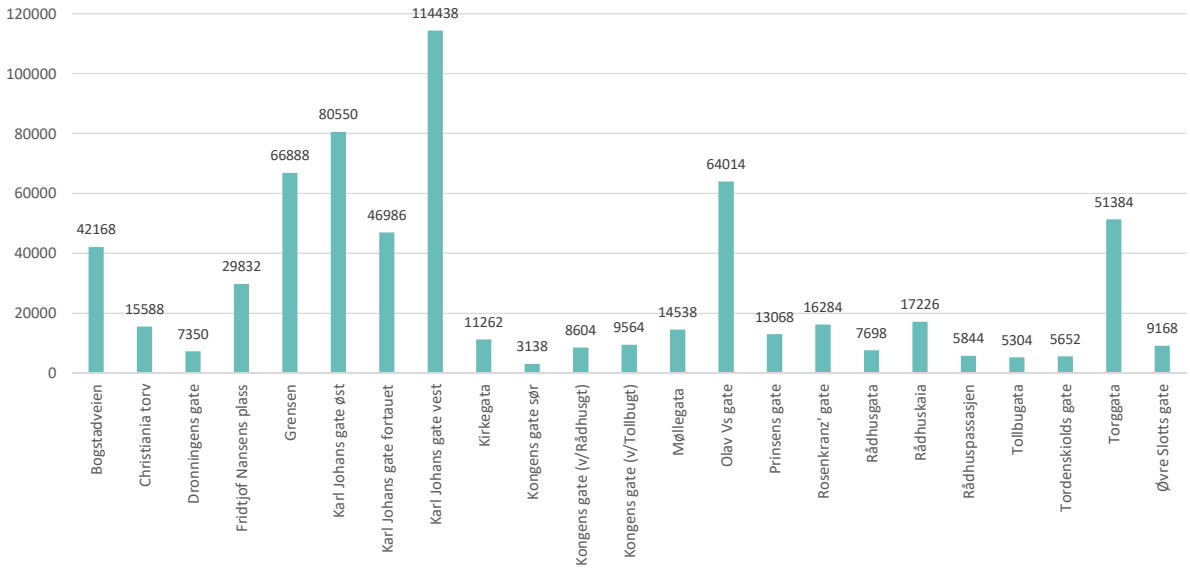
Karl Johan er den absolutt sterkeste fotgjengeraksen gjennom sentrum. Men også Grensen og Olav V's gate har særlig høy fotgjengerandel.

Bylivsundersøkelsens fotgjengertellinger viste at det er nesten like mange fotgjengere i sentrum på en hverdag som på en lørdag, noe som tyder på at svært mange av de som beveger seg i sentrum gjør dette i forbindelse med sitt daglige virke. Dette understøttes av tall på antall sysselsatte i sentrum. Innenfor planområdets yttergrense jobber det over 55 000 mennesker, mens antall mennesker som bor innenfor planområdets yttergrense ligger på beskjedne 944 (pr. 01.01.2017)

Attraktive omgivelser øker toleransen for å gå og sykle. Hva som er akseptabel gangavstand til et målpunkt varierer både med type målpunkt og hvor attraktive omgivelsene er. Det finnes studier som anslår at akseptert gådistanse kan øke med 70 % dersom omgivelsene er attraktive, varierte, behagelige og stimulerende. Dette tilsier at et økt fokus på bylivet og en oppgradering av sentrums gater og byrom vil høyne andelen som anser gange som foretrukket framkomstmiddel til og i sentrum betraktelig.

Når det gjelder tilgjengelighet og framkommelighet for personer med nedsatt funksjonsevne, er sentrums utfordringer i dag blant annet at det tidvis er smale fortau, tidvis dårlig dekke på fortau/torg/kjørebane, tidvis for mye tverrfall på fortau og at det finnes steder hvor det er vanskelig å passere kanter, for eksempel på grunn av mangel på nedsenk av fortau i kryss.

Figur 3-11: Fotgjengertellinger utført av SWECO sommer 2017, og viser gjennomsnittlig antall fotgjengere tirsdag-lørdag, kl. 08-21.



Syklister

Oslo vokser og det er et stort press på byens transportsystem og gatearealer. Sykkelen er miljøvennlig og arealeffektiv, og utgjør derfor en viktig del av fremtidens urbane transportløsninger. Sykkelen bidrar også til å skape mer byliv og bedre folkehelse. Helsedirektoratet har beregnet en helsegevinst for hver syklet km til 26 kr.

I kartene på neste side vises dagens sykkeltilrettelegging i sentrum. Det nylig vedtatte Plan for sykkelveinett i Oslo vises i Kapittel 4.1. Idag framstår sykkeltilretteleggingen i sentrum som stykkevis og delt, men dette arbeides det med kontinuerlig. Kommunen satser på sykkeltilrettelegging blant annet gjennom gjennomføring av Oslo kommunes sykkelstrategi. Hovedtiltaket i strategien er «å bygge et sammenhengende sykkelveinett, slik at man raskt, enkelt, trygt og behagelig kan bevege seg rundt på sykkel i byen, for å øke sykkelens attraktivitet som transportmiddel.»

Som en del av Oslo kommunes sykkelsatsning er det i Plan for sykkelveinett vedtatt å etablere 8 byruter for sykkel. Hovedmålet med sykkelrutene er å tilrettelegge for gjennomgående sykkelveier både nord-sør og øst -vest i sentrum. Her er det snakk om særskilt tilrettelagte sykkelanlegg enten i adskilte traseer eller i blandet trafikk der dette er gjennomførbart med tanke på trafikk og konflikter med andre trafikanter. Sykling i det øvrige gatenettet kan foregå i blandet trafikk, på andre trafikanters premisser. Over torg, i gågater og steder med store fotgjengerstrømmer må hensynet til fotgjengerne komme først.

Det er viktig at det tilrettelegges for at syklende kan ta seg gjennom sentrum på en god måte. Det er ikke dermed sagt at det skal tilrettelegges for høy fart over alt. En kompakt sentrumskjerne med mange forgjengere og ulike bylivsaktiviteter krever at alle trafikantgrupper må ta hensyn til hverandre. I noen hovedgater som Karl Johans gate og Olav Vs gate må fotgjengerne prioriteres. En differensiert og balansert gå- og sykkeltilrettelegging trengs for de travleste gatene. Enkelte steder i sentrum må syklistene sette ned farten og sykle på fotgjengerens premisser, også i etablerte traseer. Dette gjelder for eksempel ved sykling over torg og i særlig travle gater. Med et økende antall elsyklister og flere og store og tunge sykler i form av ulike typer lastesykler og elsykler vil dette temaet bare blir viktigere framover. I noen gater vil trafikken kanskje bli så lav at sykling i blandet trafikk vil være en helt akseptabel løsning. I land som Tyskland, Nederland og Danmark benyttes sambruks- eller sykkelgater, hvor det skiltes ”all ferdsel tillatt”, og hvor også bilen har tilgang,

Figur 3-12: Sykkelgate i Mejlgade i Aarhus (DK) etablert i 2011. Skilt med «all fersel tillatt» Foto: M. Sørensen.

men på de syklenes premisser. Dette har foreløpig ikke vært gjort eller planlagt i Norge.

"Plan for sykkelveinettet i Oslo" presenterer følgende mulige løsninger for strekninger med eget sykkelanlegg:

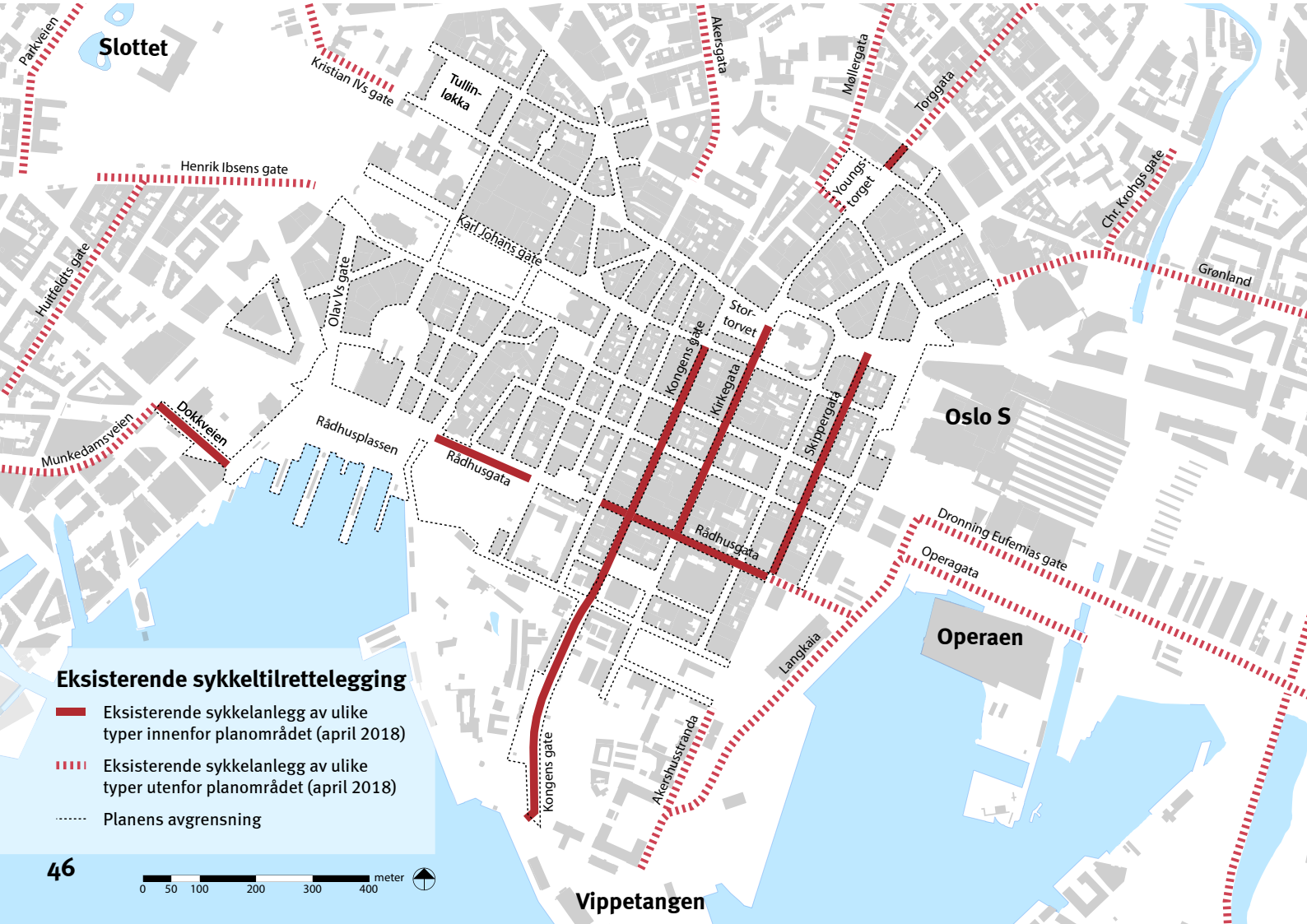
- **Sykkelvei**
  Sykkelvei er en egen vei kun for syklende. Sykkelveier kan bygges med eller uten fortau for gående. Sykkelvei passer ikke i en bymessig kontekst, men egner seg på strekninger hvor det er langt mellom kryss og avkjørsler.

- **Sykkelfelt**
  Sykkelfelt er et kjørefelt for syklende som skilles fra øvrige kjørefelt med oppmerking i veibanen. Det anlegges normalt som tosidig løsning. Sykkelfelt er en aktuell løsning i gater med moderat biltrafikk og lav til moderat fartsgrense.

- **Opphøyd sykkelfelt**
  Opphøyd sykkelfelt er i eget nivå, og adskilt fra øvrige kjørefelt og fortau med kantstein. Det anlegges som tosidig løsning. Løsningen er aktuell i samme type gater som sykkelfelt, men er også egnet i gater med noe høyere trafikkmengde enn sykkelfelt.

- **Sykkelgate**
  Sykkelgate har fortau for gående, og en kjørebane som i utgangspunktet er reservert for sykkeltrafikk. Det kan åpnes for varelevering til handels- og serveringssteder, kjøring til eiendommer og liknende trafikk, men bilen anses alltid som gjest. Sykkelgate er en aktuell løsning i sentrumsområder, hvor det er ønskelig med lav fartsgrense og begrensninger i adgang for privatbil.

Figur 3-13: Eksisterende sykkelanlegg innenfor planområdet



Kollektivtransport

Kollektivandelen i Oslo er relativt høy. For de som er bosatt i Oslo sentrum/indre by er den på 27 % og for reiser som ender i Oslo sentrum er den på hele 55 %. Kartet under viser kollektivtraseene som går gjennom planområdet.

Trikketraseene øst-vest er:

- Storgata/Biskop Gunnerus' gate/ Jernbanetorget – Grensen – Kristian August gate
- Prinsensgate – Stortingsgata
- Prinsensgate – Rådhusplassen – Dokkveien

Busstraseene øst-vest er:

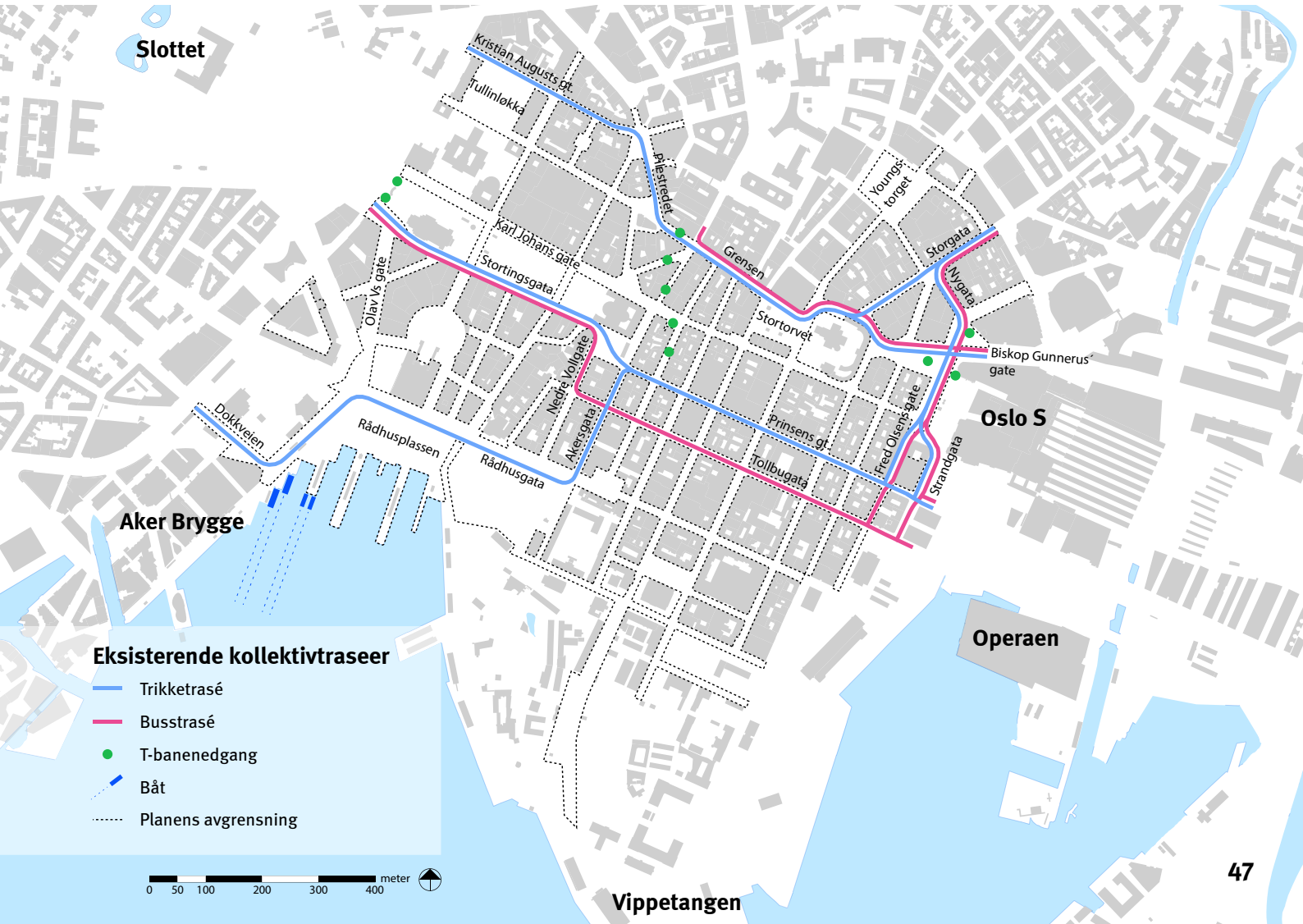
- Storgata/Biskop Gunnerus' gate/ Jernbanetorget – Grensen – Kristian August gate/Kristian IVs gate (Flybusssen)
- Tollbugata – Stortingsgata (avvikstrafikk Tollbugata – Rådhusplassen i dagens situasjon)
- Linje 60 fra Vippetangen via Jernbanetorget til Tonsenhagen er den eneste busstraseen nord-sør i sentrum.

T-banen har tunnel under prosjektområdet samt tre stasjoner: Jernbanetorget, Stortinget og Nationaltheatret. Jernbanen (som ikke er vist på kartet) har også tunnel under prosjektområdet og to stasjoner: Oslo S og Nationaltheatret.

Det er viktig å ivareta framkommelighet for kollektivtrafikken gjennom sentrum. I dag kjører privatbiler i samme trasé som kollektivtrafikken i deler av Stortingsgata, det er tillatt å kjøre enveis mot vest i Tollbugata (med unntak av delen mellom Langgata og Strandgata der gatene er forbeholdt kollektivtrafikken). Også i Akersgata kjører biler i samme trasé som trikken. At kollektivtrafikken deler traséer med biltrafikken er generelt ugunstig. Når deler av en gate tillates for biltrafikk kan dette føre til ytterligere konflikt ved behov for av-/påkjøring for personbiler som kan føre til venting og forsinkelser.

Det kan oppstå forstyrrelser i kollektivtrafikken allerede ved små trafikkmengder, men det vurderes av trafikksakkyndige at det opp til 100

Figur 3-14: Eksisterende kollektivtraséer gjennom sentrum



kjøretøy i timen kun vil oppstå akseptable konsekvenser ved kjøring i felles trasé. Med over 100 kjøretøy i timen vil det gå utover kollektivtrafikkens framkommelighet og dermed punktlighet.

Søndre del av sentrum med kvadraturen og Vippetangen har i dag begrenset tilgjengelighet med kollektivtransport. Når Fjordtrikken kommer rundt Vippetangen vil dette forbedre seg. Det ble i bystyrevedtaket for Fjordbyplanen formulert at gjennomføring av Fjordtrikken skal sikres. I dag går det kun én busstrasé nord-sør i planområdet, linje 60 mellom Vippetangen og Jernbanetorget. Det vil være en avveiing i sentrum i hvilken grad kollektivtrafikken skal prioriteres framfor tilgjengelighet og framkommelighet for fotgjengere og syklister.

Vare- og nyttetransport – infrastruktur for handel og næringslivet

Gode vareleveringsmuligheter og tilgang for håndverkere og annen nyttetransport er en viktig faktor for handel og næringsliv og dermed bylivet. Sammenlignet med andre Europeiske storbyer er det få restriksjoner for varelevering i Oslo sentrum i dag. I gater som gågater og kollektivgater skal varelevering foregå fra sidegatene eller i bestemte tidsrom (gågater). Ved en utvidelse av gågatenettet vil vareleveringen i større grad enn i dag oppleve restriksjoner på når det er mulig å levere varer.

Den mest vanlige formen for tilrettelegging for varelevering i sentrum i dag er med stopp i lomme eller langs kantstein. Vareleverende må kunne parkere på en lovlig måte ved samtlige virksomheter hvor det er behov for levering. I henhold til bransjens gjeldende HMS-retningslinjer skal en varebil kunne parkere maksimalt 50 meter fra stedet hvor varene skal leveres, noe som fører til at det er behov for vareleveringslommer godt spredt i hele sentrum. Det trengs derimot ikke så mange vareleveringslommer på hvert sted. Det kan også være behov for å avsette lommer for levering og henting dersom tilrettelegging for håndtverks- og kulturbedrifter ønskes.

I en studie av næringstrafikk i Groruddalen gjennomført av TØI i 2017 kom det fram at en stor andel av vareleveranser og servicekjøring ble gjennomført med personbil (11,8 % av varer levert til bedriften, og 30,2 % for henting av varer til bedriften i Groruddalen). Om det samme gjelder for virksomheter i sentrum vet vi ikke, men det er rimelig å anta at det også her foregår mye nyttekjøring og varelevering i liten skala med bruk av personbil. Å finne gode løsninger for denne formen for næringsrelatert kjøring vil være viktig i Program for Bilfritt byliv når framtidens sentrum skal utvikles.

Parkering for nyttekjøretøy
Tjenestebiler er enten omfattet av særegne regler som gir dem egne tillatelser (som renovasjonsbiler) eller må bruke vanlige parkeringsplasser. Ved fjerning av gateparkering gjennom program for Bilfritt byliv har situasjonen for vare- og tjenesteleverandører blitt vanskeligere. Det foregår et prøveprosjekt i regi av Bymiljøetaten med egne plasser for vare- og håndverkerbiler som avbøtende tiltak, og dette bør følges opp videre.

Figur 3-15: De delene av sentrum som er tilgjengelig innen 50 meter fra en vareleveringsplass på offentlig veigrunn.

Bylogistikk – noen trender
I byene er det sterk konkurranse om arealene. I flere europeiske byer prioriteres arealer i større grad til mennesker og byliv framfor til motorisert ferdsel. Dette innebærer å redusere fotavtrykket til vareleveranser. Samtidig er det et økt fokus på livskvalitet i byene. Det jobbes for å redusere støy og luftforurensning. Disse trendene påvirker også varelogistikken ved at det søkes etter kollektive bylogistikkløsninger for å redusere antall turer og lengden på turer i bysentra, samt hvordan man kan redusere utslipp per kjørte kilometer. I det følgende beskrives noen hovedtrender innen bylogistikk og hvilke muligheter disse kan åpne Oslo sentrum.

Konsolidering av last
Konsolidering av last innebærer at lasten fra flere enheter eller leverandører samles, for så å bli fraktet videre på mest mulig effektiv måte til varemottakere. For å muliggjøre konsolidering trengs samleterminaler eller konsolideringssentra. Dette kan gi økt styring på antall, størrelse og type transport inn i byen. I Oslo sentrum kan dette kan være et hjelpemiddel for å øke bilfri varelevering i sentrumskjernen. Det man trenger da er konsolideringssentra, i eller ved sentrumsområdet der varer samles for deretter å bli distribuert med andre enheter, som sykler og (elektrifiserte) traller.

Såkalte mikroterminaler er også en løsning. Det er imidlertid viktig at byrommene i Oslo sikres en høy attraktivitet, og containere bidrar ikke alltid til det. Mikroterminaler inne i den eksisterende bygningsmassen kan være en mulighet, som i Utrecht i Nederland der det er etablert sykkelparkering i en tidligere butikk i sentrum. En slik utvikling er til dels markedsstyrt, men det offentlige har muligheter til å avsette areal og innføre regler som støtter opp under ønsket utvikling.

Alternative leveringssystemer i by
Alternative leveringssystemer er en samlebetegnelse på alternativer til tradisjonell levering med varebil eller lastebil i byområder. I stedet for at varer fraktes til varemottaker med bensin eller dieseldrevet vare- eller lastebil brukes båt, t-bane, trikk, elektriske kjøretøy, lastesykler eller sykler. I Oslo ser vi at dette sprer seg. Flere firmaer tar i bruk sykler, elsykler eller lastesykler til å frakte varer. Eksempler er Foodorama og Peppes pizza. I oktober 2017 ble det offentliggjort at 20 store firmaer i Oslo slår seg sammen for å få bedre tilgang på elektriske varedistribusjon. Denne trenden blir forsterket ved at det er flere byer som innfører permanente eller midlertidige lavutslippsoner.

Tilpasning varemottakere
Varemottak er stedet varer fraktes til. Der hvor hvert firma klassisk har hatt sitt eget varemottak, ser vi at det i større grad er samarbeid om varemottak. Vi ser for eksempel at kjøpesentra etablerer felles varemottaksløsning for alle firmaer i senteret. På Strømmen Storsenter pågår et prøveprosjekt hvor én distributør foretar all varelevering fra varemottaket ut i butikkene. I andre byer ser man også at næringslivet i strøksgater etablerer et felles varemottak. I London, i regi av The Crown Property, integreres driftssentraler for grupper av gater og bygg i et enkeltbygg, og så leveres varene i mindre leveranser til og fra driftssentralen. Aktørene rundt Promenaden på hver side av Karl Johansgate ønsker å utforske tilsvarende muligheter, og mener dette vil bidra til å redusere den samlede trafikken betraktelig.

Videre er det et økt fokus på å effektivisere varemottak slik at man sparer antall turer. Eksempler på dette er bruk av teknologiske hjelpemidler for bedre planlegging av varetransport, gjennom bedre informasjon om varene som finnes og hva det er behov for å supplere. Økt bruk av sensorer er et eksempel på det siste, slik som klesinnsamlingskontainere som gir beskjed når de bør tømmes.

En gatevis koordinering av varemottak kan gi stor gevinst for sentrum - man får frigjort arealer som i dag er bundet i form av vareleveringsplasser og lommer. Videre kan endringer i type varemottak og en annen organisering bidra til færre transporter til og fra, og i sentrum.

Omdefinering av leveringssted
En samfunnstrend som pågår er økt innflytelse fra sluttbrukeren på hvor varer leveres. Hjemlevering av varer har blitt vesentlig større de siste årene. Det har oppstått mange nye tjenester som støtter opp under dette, som Kolonial,

matkasseløsninger og Foodorama. Samtidig ser vi at netthandelen ikke kun har varelevering av varer til hjem/bedrift som effekt. Det er også slik at dedikerte leverings- og hentesteder sprer om seg, som post i butikk, eller at konsumenter ved kjøp av varer på nett får valg om å hente i butikk.

Vi mener denne trenden kan påvirkes og benyttes ved å legge til rette for attraktive hente- og leveringspunkt. De skal ligge sentralt, være lett tilgjengelig til fots, med sykkel og kollektivtrafikk og kan med fordel kombineres med andre gjøremål.

Det skjer også en omstilling i noen av butikkene til fordel for sluttbrukeren. Butikken fungerer i større grad som et showroom og et sted der man får service. Dette skjer eksempelvis i møbelbutikker som tilbyr hjemkjøring av varer. Det kan være en fordel og mulighet for byen å påvirke disse trendene i favør av servicepunkter heller enn hjemlevering av varer som kan flyttes på av sluttbrukeren uten bruk av bil. Dette fordi man sparer kjørekilometere ved ett punkt det kjøres til versus mange punkt. Det er viktig å huske på at det ikke er én leverandør som kjører varene hjem, men et mangfoldig tall av tilbydere som kjører hver sin runde.

Tid

Varer leveres som regel på dagtid når varemottakers virksomhet er åpen og bemannet. Det er imidlertid mulig å levere varer kveld og natt når trafikkbelastningen er mindre enn på dagtid. Varelevering kveld og natt innebærer som regel at varer leveres utenom mottakers ordinære åpningstid. Det blir i større grad innført restriksjoner for når varer skal leveres. Prinsippet bak de fleste restriksjoner er å påvirke at varelevering ikke skjer samtidig med de største strømmene av annen trafikk. I Oslo er det for eksempel vanlig at varelevering i gågater ikke er tillatt i tidsrommet kl. 1100 til midnatt. Muligheter som oppstår er at man kan legge til rette for ulikt bruk av gater om dagen og om natten. Dermed kan man til en viss grad redusere kampen om areal i sentrum. En ulempe med leveranser om natten er støy. Ved økt bruk av elektriske kjøretøy kan disse ulempene bli noe redusert. For å stimulere til nattlevering kan myndigheter benytte parkeringsreguleringer som fremmer varelevering på kveldstid eller natt eller hindrer varelevering på dagtid.

Parkering og endret bruk av P-hus

Per april 2018 finnes følgende parkeringsmuligheter i sentrum:

- private parkeringsområder
- parkeringshus
- offentlige parkeringsplasser i gata
- plasser for elbiler
- HC parkering
- parkering for vareleveranser
- parkering for håndverkervirksomhet

I 2017 ble rundt 350 offentlige gateparkeringsplasser fjernet som en del av program Bilfritt byliv. Ca 240 parkeringsplasser er regulert i reguleringsplan, og vil fjernes gjennom denne områdereguleringen.

Figuren på neste side viser en oversikt over regulerte p-plasser og parkeringshus innenfor, og i tilknytning til planområdet. Samlet antall plasser i parkeringshus innenfor planområdet er cirka 3600. Samlet antall plasser i parkeringshusene i randsonen er cirka 6200 plasser. Det betyr at det til sammen finnes 9800 parkeringsplasser i parkeringshus som kan betjene sentrum.

En utredning av belegg i fem av parkeringshusene i perioden 1999-2002 viste at dekningen for disse varierte mellom cirka 30-60 % (kilde Byrådssak 69/05). En nyere utredning i forbindelse med områdeprogram for Oslo S viste maks 66 % belegg i parkeringshusene ved Oslo S. Det generelle inntrykket basert på observasjoner og omtale blant fagfolk er at parkeringshusene i og rundt sentrum hadde overkapasitet i begynnelsen av 2017, samt at endringene i gateparkering i slutten av 2017 ikke har ført til kapasitetsproblemer.

Det finnes per juni 2018 ca. 93 HC parkeringsplasser i planområdet, og det arbeides med å øke dette antallet som en følge av at øvrig gateparkering fjernes gjennom Program for Bilfritt byliv. Plassene er relativ godt fordelt over sentrumsområdet, med unntak av Regjeringskvartalet (som har hindringer for tilnærmet alle trafikantgrupper) og nordvestre del av sentrum.

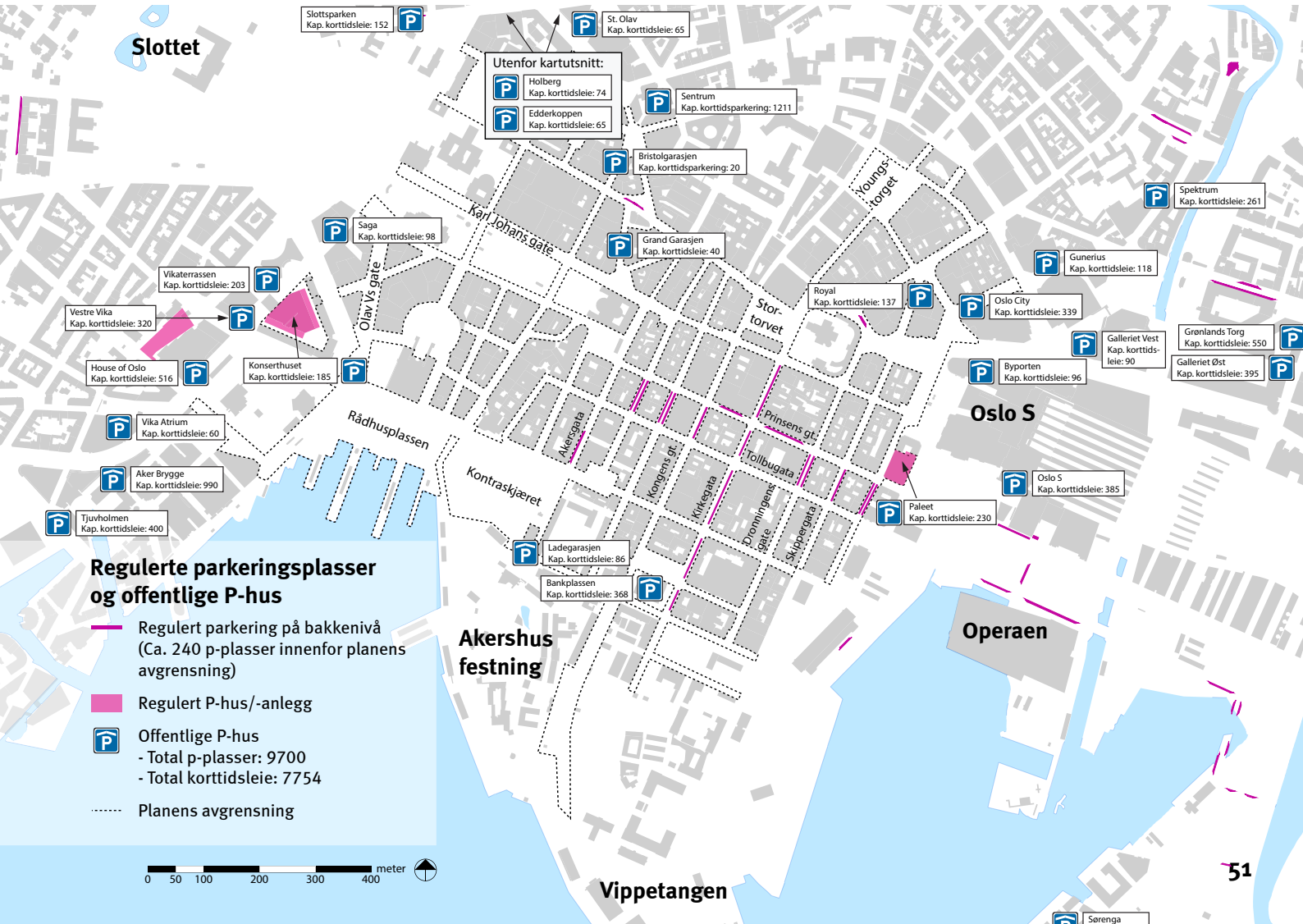
Mulighet for endret bruk av P-hus

Ved å prioritere gående, syklende og kollektivreisende over privatbilistene, kan det vise seg at etterspørselen etter sentrale parkeringsplasser vil gå ned. Denne planen åpner for en annen bruk av enkelte av parkeringsanleggene innenfor planområdet dersom det viser seg at behovet for parkering ikke lenger er like stort. Dette gjelder for parkeringshusene Bankplassen og Paleet, samt for parkeringsarealet under Konserthuset. Planen tillater en bruksendring av arealene fra parkering til etablering av publikumsrettede funksjoner som gir et utvidet tilbud til allmennheten. Hva disse arealene kan brukes til vil variere etter hvilke behov og hvilke trender som oppstår i byen over tid. Kanskje kan det bli et veksthus for "microgreens", treningssenter, lekeland, tilrettelegging for kunst-, kultur- og innovasjonsmiljøer eller noe helt annet. Hele eller deler av arealene kan transformeres, eller det kan tilrettelegges for former for sambruk. Dersom dagens parkeringsbehov forblir uendret, eller øker vil denne planen ikke være til hinder for å fortsatt benytte arealene til parkering.

Turistbusser

Det er ønskelig at turister som kommer til sentrum, kanskje nettopp for å oppleve det bilfrie bylivet, får en positiv opplevelse av byen. Det er i dag et stort antall turistbusser som kjører og parkerer i gatene og byrommene. Særlig har turistbussene parkert i området rundt Fridtjof Nansens plass og i Rosenkrantz gate, fram til sommeren 2017 hvor det ble innført restriktive tiltak gjennom Program for Bilfritt byliv. Til tider har det vært så mange turistbusser at det i enkelte gater har blitt opplevd som skjemmende for bylivet og deler av næringslivet. Det kan legges til rette for turistbussene ved etablering av holdeplasser for av- og påstigning, slik at bussene må parkere utenfor sentrum mens turistene opplever bykjernen. Sentrum har et godt kollektivnett og avstandene er korte, vi har bysykler og Fjordbåter - dette er gode tilbud som må kommuniseres til de tilreisende. Bymiljøetaten arbeider med tilrettelegging for turistbusser på kort og mellomlang sikt. Dette må gjøres gjennom fleksible planer og prosesser, slik at tiltakene svarer på faktiske behov.

Figur 3-16: Regulerte parkeringsplasser og offentlige parkeringshus i sentrum



3.4 Kulturminner og kulturmiljø, kunst, estetikk og opplevelse

Forholdet til nyere tids kulturminner og kulturlandskap

Føringer og bevaringsinteresser
Riksantikvaren beskriver kulturminner og kulturmiljøer som spor etter det som har skjedd, og som kan fortelle om hvordan det var å være menneske før og hvordan samfunnet har vært organisert. De gir oss grunnlag for å forstå vår egen tid og for bedre å planlegge for et samfunn som ligger foran oss. De er viktige fellesgoder for lokalsamfunnene, gir kunnskap, opplevelser og mulighet for næringsutvikling, og er slik ressurser for verdiskaping og god samfunnsutvikling.

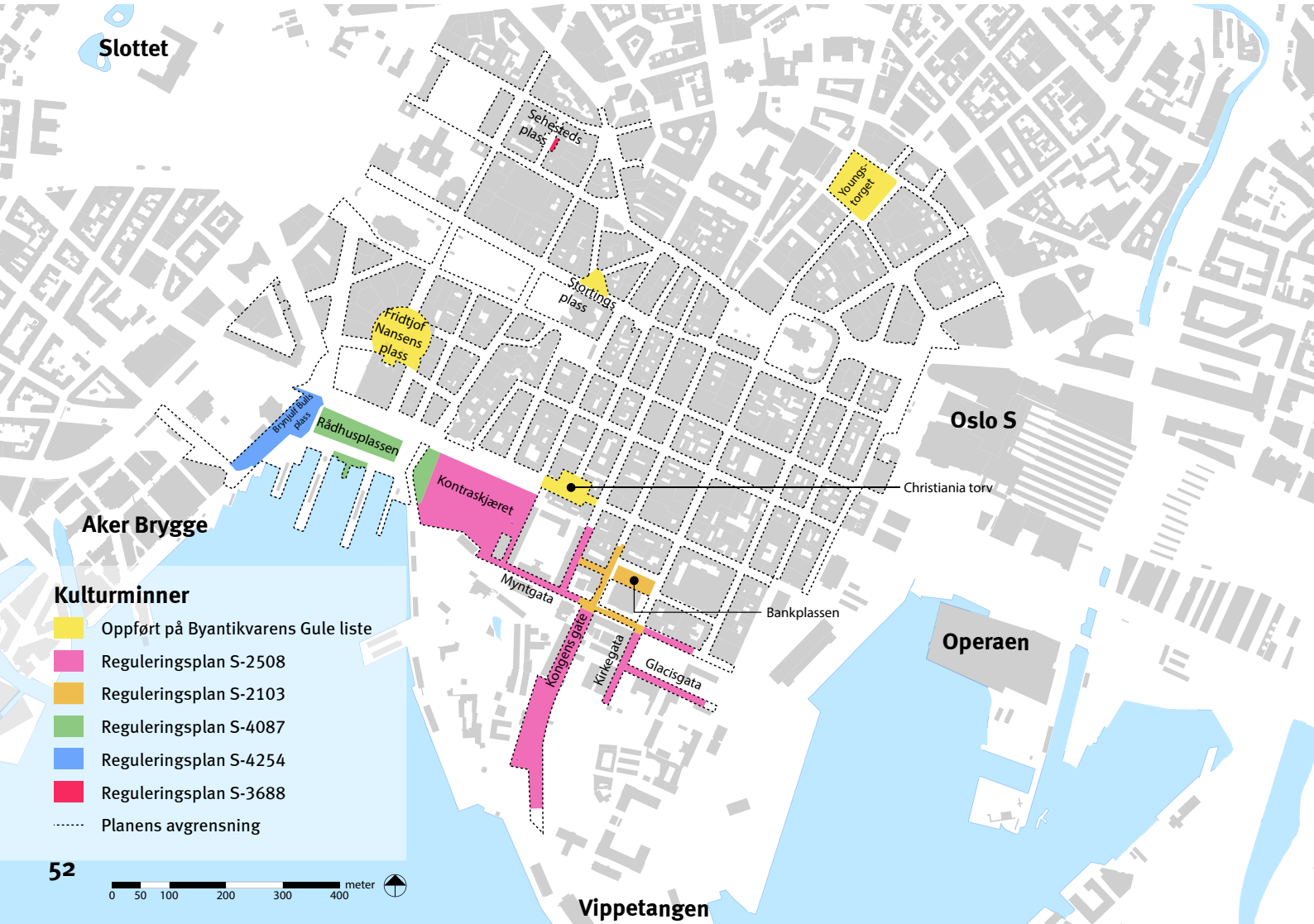
Planprogrammet peker på at kulturlandskap, kulturmiljø og kulturminner er med på å gi byen tidsdybde. Ivaretakelse av sentrale kulturminner er avgjørende for at vi skal kunne lese byen og byens utvikling, noe som er viktig for å bidra til en forståelse av oss selv og byen i en historisk kontekst.

Kommuneplan 2015 viser størstedelen av planområdet som område med nasjonale kulturminneinteresser. Dette gjelder Kvadraturen, Karl Johansgate og området sør for gaten, Vika med Rådhuset og deler av Rådhuskvartalene, Spikersuppa/Eidsvolls Plass, Universitetshagen og Tullinløkka.

Byantikvaren viser i sin uttalelse til varsel om oppstart av planarbeid og offentlig ettersyn av planprogrammet at det også er viktige kulturminneverdier knyttet til de øvrige delene av området, som Stortorget, Torggata med Youngstorget, Sehesteds gate og – plass, og de gamle innfartsårene til byen, Storgata, Akersgata og Henrik Ibsens gate. Flere av disse stedene har sin historie knyttet til handel og folkeliv, steder der by og land møttes.

Bevaringsinteressene knytter seg både til enkeltbygninger, bygningsmiljøer, nasjonale institusjoner og viktige plassdannelser, men

Figur 3-17: Kulturminner innenfor planområdet



også i høy grad til historiske byplangrep som renessansebyen i Kvadraturen, Linstows byplan med hovedstadsaksen, og Rådhusreguleringen med Vika. Gateløpene her er vurdert å ha egenverdi som historiske gater og –miljøer. Planområdet kan også ses som en samling av ulike lokalmiljøer med sine særlige særtrekk, der man kan foredle stedsidentiteten i ulike miljøer, basert på kvalitative historiske særtrekk.

Kontraskjæret og søndre del av Kongens gate inngår i områdereguleringen og i planområdet til Byantikvarens fredningsforslag for «Akershus festnings forterreng». Formålet med fredningen av Kontraskjæret er å opprettholde dette som et åpent område, for å sikre en viktig del av det helhetlige festningsverket. Plan- og bygningsetaten uttalte til varsel om oppstart av fredning at Kontraskjæret også i fremtiden bør kunne tilrettelegges for byliv i bred forstand, da området egner seg for ulike typer byliv, både med større ansamlinger av mennesker og med midlertidige installasjoner. Plan- og bygningsetaten er opptatt av at det kan legges til rette for byliv og aktiviteter i Kongens gate.

Områder innenfor planområdet som er regulert til bevaring
Det er 5 områder innenfor planavgrensningen som er regulert til spesialområde bevaring i gjeldende regulering. Områdene fremkommer av temakart for kulturminner og er følgende:

- Kontraskjæret, del av Akersgata, Nedre Slottsgate, Myntgata, Kongens gate, Kirkegata og Glacisgata
- Bankplassen, del av Kongens gate, Myntgata
- Deler av Rådhusplassen/Kontraskjæret og Honnørbrygga
- Brynjulf Bulls Plass
- Østre del av Sehesteds Plass

Ved å videreføre det regulerte bevaringsformålet for disse områdene, vil kulturminnene kunne bevares som del av de helhetlige kulturmiljøene i Oslo sentrum som de inngår, i og være godt sikret som historiske spor også i fremtiden.

Samtidig mener Plan- og bygningsetaten det er viktig å åpne fasadenes 1. etasjer i de mindre aktive områdene sør for Karl Johans gate som ikke har publikumsrettede funksjoner i dag (i henhold til målpunktkart i Kapittel 3.1). Det er eksempler på slike vellykkede prosjekter i Posthallen og Telegrafbygningen, men ressurs- og tidsbruken for å få dette til synes uforholdsmessig omfattende, og bør kortes ned.

Visuelle forbindelser og romlige forløp
I mange av byens gater er den visuelle kontakten med omkringliggende og karakteristiske landskapselementer og andre viktige elementer en vesentlig opplevelse for menneskene som ferdes i byen. Disse gir oss gode orienteringspunkter for ferdsel, og gir kontakt med det store landskapsrommet som kjennetegner Oslo, med grønne åser, sjø og øyer.

Samtidig er trær og vegetasjon viktige kvaliteter i byrommene, for menneskenes trivsel og som en del av byens blågrønne karakter. Det er ønskelig at gatene møbleres og aktiviseres for å bli gode bylivsgater. Det må også være åpenhet for at nye tiltak og bygg i fremtiden kan komme til å bli nye landemerker i byveven. Ofte kan sekvenser av byrom være like viktig som selve siktaksen.

Ved plasseringen av nye ulike former for bylivstiltak, møblering, belysning og vegetasjon i gater og byrom, må utforming, plassering og mengde vurderes opp mot både de visuelle forbindelsene og opplevelsen av gatenes forløp og ulike byromssekvenser. Dette for å unngå at gateløp bygges igjen uønsket og opplevelsen av sammenhenger i byen og landskapet går tapt. Samtidig må det gis rom for at nye tiltak kan bli nye landemerker i gate- og byromsstrukturen.

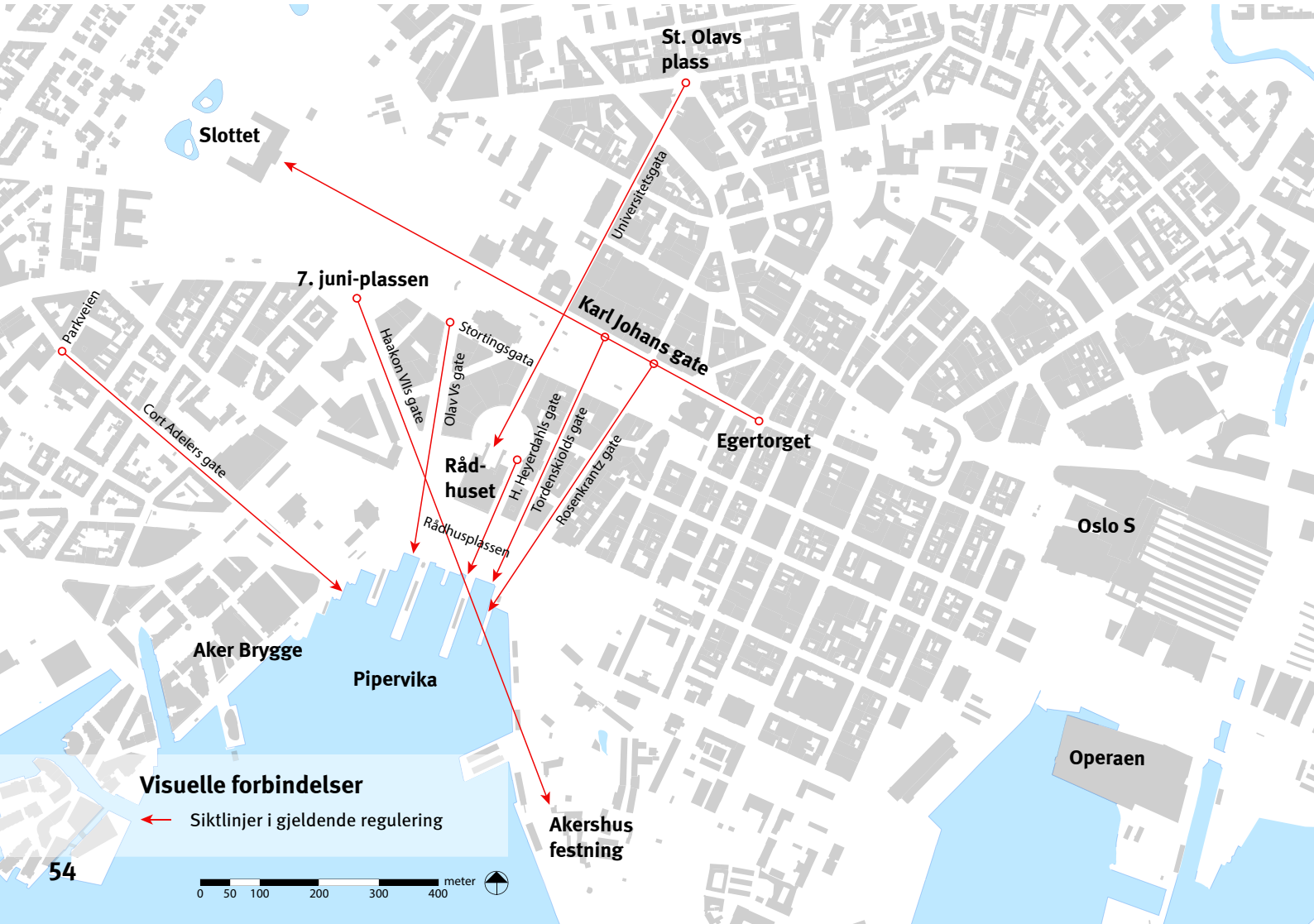
Eksisterende, viktige visuelle forbindelser innenfor planområdet vises i kartet på neste side.

Eksponering av kulturminner
Fjerning av gateparkering og tilrettelegging for et utvidet gågatenett er en endring som vil kunne påvirke bybildet på mange måter, også visuelt. Endringen kan gi bedre eksponering av de karakteristiske særtrekkene i bymiljøet, deriblant kulturminner og kulturmiljøer, både i planområdet og i de tilliggende kvartalene, og opplevelsesverdien kan forsterkes. Redusert trafikkbelastning kan bidra til at kvaliteter ved byen som blant annet kulturminner- og miljøer eksponeres og løftes fram som gode rammer for bylivet. Ved nye tiltak kan man utvikle nye og bygge opp under eksisterende kvaliteter som kan ivareta og forsterke kulturminner og kulturmiljø. Dette planforslaget omfatter generelt ikke bygninger eller fasader, og det tas derfor ikke stilling til de tilgrensende bygningenes utforming og funksjoner, slik som for eksempel grad av åpne eller lukkede fasader. Dett er et tema som må behandles i egne prosesser ved fremtidig innsending av søknad om tiltak.

Tilgjengelighet
Kulturminner kan i seg selv utgjøre målpunkter i byen, da dette er steder tilreisende gjerne oppsøker når de besøker et nytt sted, og som byens egen befolkning søker tilbake til. Kvadraturen er et godt eksempel på et historisk spennende miljø. Med nærheten til Akershus festning og omgivelser med verneverdige bygg med publikumsrettede funksjoner kan opplevelsen av kulturminner og kulturmiljøer bli et mål i seg selv og området kan bli en publikumsattraksjon man oppsøker.

Ved at trafikkbarrierer fjernes og trygge og attraktive fotgjenger- og sykkelforbindelser etableres kan den endrede arealbruken bidra positivt til økt tilgjengelighet, at kulturminnene kan tilpasses ny bruk, blir bedre kjent, mer besøkt og kunnskapen om vår felles historie kan øke. Sammenhengene mellom kulturminner i ulike deler av sentrum kan kobles bedre sammen og forbindelsen mellom dem styrkes.

Figur 3-18: Visuelle forbindelser i planområdet



Kunst i offentlige rom

I Oslo sentrum finnes det et mangfold av ulike kunstverk. Noen kunstverk er utformet med tanke på en spesiell plassering i det offentlige rom, mens andre kunstverk ikke har en slik forbindelse til omgivelsene. Det er ønskelig at kommunens allerede eksisterende uteromskunst skal bevares i sitt naturlige miljø, samtidig som det legges til rette for etablering av ny uteromskunst av både temporær og permanent karakter. Den endrede gatebruken kan åpne opp for kunstverk og omgivelser som har blitt fordrevet eller avskjermet ved tidligere byutvikling. Det kan kartlegges hvilke områder som vil være spesielt egnede for nye kunstverk, kulturarrangementer eller tiltak for økt byliv der den endrede gatebruken for eksempel skaper nye målpunkter i sentrum.

Estetikk og opplevelsesverdi

Oslo sentrum består av flere ulike strøk, alle med forskjellige historiske og arkitektoniske uttrykk. Også planområdet består av flere slike. Ved oppgradering av byrommene bør det tas utgangspunkt i denne ulikheten i karakter og tidsuttrykk, både estetisk og opplevelsesmessig. Ved å utvikle og bygge opp under eksisterende arkitektoniske kvaliteter, inkludert ivareta og forsterke kulturminner og kulturmiljø i hvert område, kan de ulike identitetene utvikles videre. Kommunen har i senere år hatt flere prosjekter med formål å foredle stedsidentiteten i ulike miljøer basert på kvalitative historiske særtrekk, som gategulvet i Kvadraturen, plan for gatebelysning/armaturer, skilt/reklamemaler etc. som det kan bygges videre på for å dyrke egenarten i de ulike områdene. Det er også viktig å gi rom for nye arkitektoniske uttrykk i de historiske sentrumsgatene.

Figur 3-19: Byliv på Christiania torv. Foto: Plan- og bygningsetaten / Camilla Skjerve-Gordley

3.5 Miljøvennlig byutvikling og bymiljø

Miljøvennlig utvikling av sentrum

Arealbruken i gater og byrom har stor innvirkning på lokalt, og indirekte på globalt, miljø og klima. Dette kapittelet beskriver dagens situasjon, og identifiserer behov og muligheter som bygger opp under Oslos klima- og miljømål.

Oslos klimamål

Oslo har følgende klimamål:

- 36 % reduksjon av klimagasser innen 2020, sammenlignet med 1990-nivå.
- 50 % reduksjon av klimagasser tidligst mulig etter 2022, sammenlignet med 1990-nivå.
- 95 % reduksjon av klimagasser innen 2030, sammenlignet med 1990-nivå.
- Oslo skal bli en klimarobust fremtidsby.

De direkte klimagassutslippene i Oslo var i 2015 på samme nivå som utslippene i 1990. Statistikken viser at klimagassutslippet fra Oslo by gikk ned med 16 % i perioden 2013-2015 etter mange år med økende utslipp. Hovedårsaken til dette er kraftige utslippsreduksjoner i byggsektoren som trolig skyldes det varslede forbudet mot å fyre med olje i 2020, lav pris på strøm i forhold til fyringsolje og støtteordninger for utfasing av oljefyring og overgang til fornybar energi. I tillegg er det også en reduksjon i salg av avgiftsfri diesel som gir utslag i utslippene fra anleggsmaskiner. Denne utviklingen fortsatte også i 2016 (Oslo kommune, Klimaetaten, 2018).

Transport og mobilitet

53 % av Oslos klimagassutslipp kommer fra veitrafikken, som inkluderer både lette og tunge kjøretøy (Miljødirektoratet, 2016). Det ligger et stort potensiale for reduksjon av klimagasser innenfor denne sektoren.

Veitrafikken er også en av hovedkildene til lokal luftforurensning i Oslo, både i svevestøv og nitrogendioksid. Vedfyring er en annen viktig kilde til svevestøv. Forurensningsforskriftens grenseverdi for årsmiddel av NO_2 har vært overskredet hvert år siden grenseverdien trådte i kraft i 2010 (Oslo kommune, 2018). I kommuneplanens retningsgivende temakart for luftforurensning, som ble utarbeidet i 2013, ligger hele Oslo sentrum i rød sone for nitrogendioksid. For svevestøv ligger nordre og vestre del av sentrum i rød sone, og Kvadraturen i gul sone. Nitrogendioksid og svevestøv er helseskadelig, og byrådets mål er å holde konsentrasjonene av luftforurensning under helsemyndighetenes anbefalinger.

Oslo kommune har som mål å redusere biltrafikken med 20 % i løpet av denne bystyreperioden, og med 33 % innen 2030. Videre skal andel hverdagsreiser med sykkel økes fra 8 % i 2013, til 16 % i 2020 og 25 % i 2025. I den siste nasjonale reisevaneundersøkelsen, fra 2013/14, kom det frem at 63 % av Oslofolks dagligreiser ble foretatt enten gående, syklende eller med kollektivtransport (TØI, 2013/14).

I følge Oslos klima- og energistrategi må andelen av persontransport som dekkes med kollektivtransport, sykkel og gange økes kraftig for å kunne nå målene. Selve transportbehovet må også reduseres. Dette er førende for Oslos areal- og transportplaner og infrastrukturinvesteringer. Satsningen på et bilfritt sentrum er et av tiltakene som skal bidra til lavere utslipp og at flere velger mer miljøvennlige transportformer.

For å nå målene må vi prioritere av fotgjengere, syklister og kollektivtransport, framfor personbiltransport, i utformingen av gater og byrom. Prioriteringen handler i stor grad om mobilitet og tilgjengelighet, det vil si en utforming som gjør det trygt og effektivt å forflytte seg for disse trafikantgruppene. I tillegg er attraktivitet et meget viktig moment. Attraktive gater og byrom som bidrar til å skape byliv øker folks lyst til å bevege seg til fots og på sykkel. Folk ønsker å gå og sykle der de kan være en del av bylivet; sammen med andre mennesker og i natur eller med vakker arkitektur.

Blågrønn struktur og biologisk mangfold

I henhold til Byøkologisk program 2011-26 skal Oslo:

- bevare og utvikle det biologiske mangfoldet
- bevare og videreutvikle grønnstrukturen med fokus på sammenheng og kvalitet

Oslo har opprinnelig et stort biologisk mangfold, fordi byen ligger ved kysten, har et mildt klima og en kalkrik berggrunn. Faktisk har Osloområdet størst konsentrasjon av antall arter i Norge. Samtidig har området flest truede arter i landet, og mange arter er allerede utryddet (Oslo kommune, Bymiljøetaten, 2018). En sammenhengende grønnstruktur er viktig for å gi spredningskorridorer for blomster og insekter, og vil bidra til å opprettholde og styrke biomangfoldet i Oslo. Spesielt er det viktig å opprettholde gamle trær og opprette nye blomsterenger. Den nye beplantningen bør primært være steds- og lokalklimatilpasset for å sikre gode vekstvilkår, legge til rette for norske dyre- og fuglearter, og hindre spredning av uønskede plantearter.

Kartet viser den eksisterende blågrønne strukturen i sentrum. Planområdet knytter sentrumskjernen til fjorden med gateløp og plasser helt ned til vannkanten. De fleste, større grøntområdene ligger utenfor planavgrensningen, bortsett fra Kontraskjæret. De viktigste grønne områdene utenfor planområdet er Slottsparken, Grev Wedels plass, Akershus festning, Studenterlunden-Spikersuppa-Eidsvolls plass, Universitetshagen og Kronprinsesse Märthas plass. Innenfor planområdet finnes noen trerekker i forskjellige gateløp, torg og plasser, men disse er ofte usammenhengende og fragmenterte. Som beskrevet i Bylivskapittelet, fant Bylivsundersøkelsen 2014 at det er varierende kvalitet på de grønne byrommene, at de er ensformige i uttrykk og ikke godt integrert i byens gater. Den eksisterende grønnstrukturen er imidlertid et godt utgangspunkt for å forsterke Oslo som den blågrønne byen. Det er behov for å sikre sammenhengende, grønne forbindelser mellom de større grøntområdene, slik at sentrum får et helhetlig, grønt nettverk.

Innenfor bydel sentrums administrative grense, er ca. 14 % regulert grønnstruktur, mens arealer som er opparbeidet som grønne kun er ca. 8 %. Dette gjelder for eksempel store deler av Rådhusplassen, som har formål "friområde", men som er

Figur 3-20: Kartlagt eksisterende blågrønn struktur i Oslo sentrum

tydelig opparbeidet som en plass uten grønt. Reguleringsformålene for grønnstrukturen bør gjenspeile den faktiske situasjonen, der det ikke er hensiktsmessig å opparbeide nye parkområder. Samtidig må det legges til rette for at grønnstrukturen styrkes og utvides der det er mulig.

Overvann og flomsikring

Klimaendringene føre til blant annet både mer nedbør og lengre tørkeperioder. Nedbøren i Oslo har økt med 13 % i løpet av det siste hundreåret, og forventes å øke med ytterligere 15 % i dette århundret (Norsk klimaservicesenter, 2017). Nedbøren har blitt og vil bli mer intens, og vi har sett en rekke tilfeller av flom i byen de siste årene.

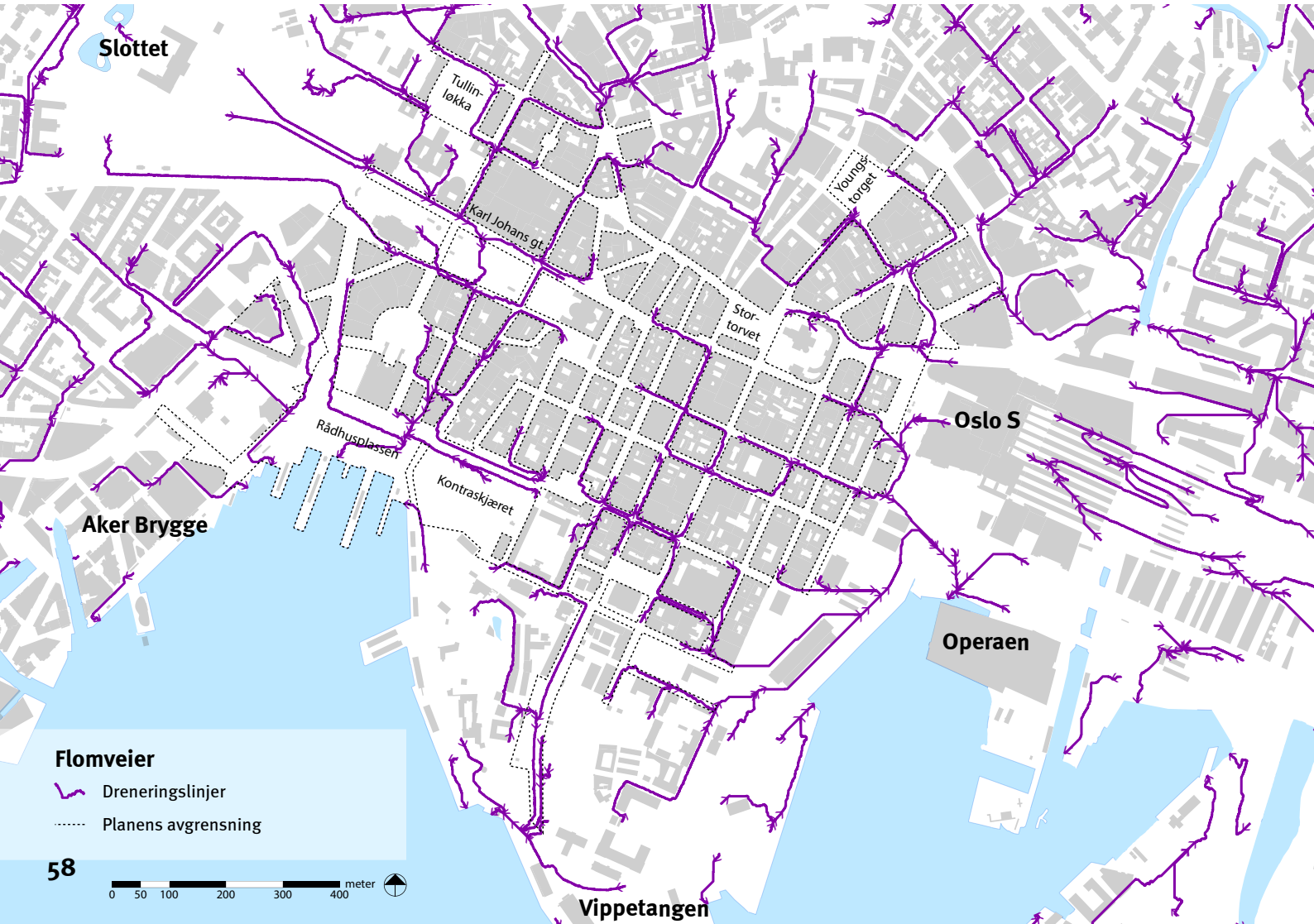
Oslo sentrum er tettbygd med mye harde flater. Med hyppigere og kraftigere nedbør, er det behov for bedre overvannshåndtering og flomsikring i sentrum. Mer overvann kan gjøre store skader på bygninger og infrastruktur og vil kunne utgjøre fare for liv, helse og miljø.

Ved en opprustning av gater og byrom vil det være aktuelt å inkludere klimatilpasningstiltak. Gjennom god planlegging av prosjektene kan overflatevannet brukes som en ressurs i bybildet, og risikoen for skade som følge av flom og overvannsproblematikk kan minimeres. 3-trinnsstrategien til Oslo kommunes Handlingsplan for overvann bør følges. Dette innebærer å infiltrere når det regner litt, samle og forsinke avrenningen når det regner mye og sikre trygg avrenning mot resipient (flomveier) når det regner kraftig.

Overvannshåndtering

For å håndtere overvannet bør det etableres lokale og fortrinnsvis åpne overvannsløsninger, som renser vannet og infiltrerer det i grunnen. Åpne overvannsløsninger kan med fordel ha flere funksjoner. Det kan tilrettelegges for lek, opphold og biologisk mangfold, og løsningen bør være et positivt tilskudd til bymiljøet estetisk sett. Mer vegetasjon bidrar også til fordrøying, og en styrking av den blågrønne strukturen vil derfor også kunne bidra som et klimatilpasningstiltak.

Figur 3-21: Flomveier i Oslo sentrum, fra Oslo kommuneplan 2015



Flomsikring
Styrtregn kan føre til flom, og flom kan gi store ødeleggelser. Kartet under viser dreneringslinjer i Oslo sentrum, og er hentet fra kommuneplanen. Dreneringslinjene viser hvor det er sannsynlig at vannet vil renne dersom kulverter, stikkrenner og rørsystem er utilgjengelig. Erfaring fra episoder med kraftig nedbør viser at vannet i all hovedsak søker mot og følger dreneringslinjene. I henhold til kommuneplanen må man sørge for at sannsynligheten for flom kartlegges nærmere dersom man skal bygge i nærheten av en dreneringslinje. Det er behov for sikring av flomveier både på et generelt og et stedsspesifikt nivå.

Det er behov for etablering av flomveier i utsatte gater, slik at vannet ved flom kan ledes trygt ned til fjorden. Under området Kristian Augusts gate, Universitetsgata, Stortingsgata, Tordenskiolds gate og Rådhusplassen går Bislettbekken i rør, og dette området er derfor utsatt for flom. Disse gatene bør derfor opparbeides som flomvei til sjøen. I tillegg anbefales Olav 5 gate opparbeidet som flomvei.

Stormflo
Havnivåstigningen kan føre til at stormflo og bølger strekker seg lenger inn på land enn hva som er tilfelle i dag. Dette kan føre til skader på bebyggelse og infrastruktur på grunn av oversvømmelse i områder hvor en i dag ikke har registrert skader. I veilederen Havnivåstigning og stormflo er det anbefalt å legge 47cm som tillegg for havnivåstigning med klimapåslag, i tillegg må dette oppjusteres med egne vurderinger for bølge og vindoppstuving (Klimaetaten, 2018).

Illustrasjonene under viser eksempler på overvannshåndtering i by, fra København og Oslo.

Figur 3-22: Tåsinge Plads i København er byens første klimatilpassede byrom. En grønn oase som både hånterer store mengder regnvann og skaper et møtested for kvartalets beboere. I alt kan Tåsinge Plads forsinke og fordrøye regnvann fra et areal på ca 8000 m². Foto: Vann- og avløpsetaten / Bent Braskerud.

Figur 3-23: Deichmans gate i Oslo ble i 2016 rustet opp med fokus på opphold, lek og overvannshåndtering. Det er etablert ni ulike regnbed, åpne vannkanaler og vannskulpturer. Gaten har fått sitteområder med solbenker og nytt belegg. Foto: Asplan Viak / Åse Holte.

3.6 Samfunnssikkerhet

Gjennom en områderegulering for gater og byrom i sentrum, kan kommunens innflytelse på den generelle utviklingen av sikringstiltakenes varighet, omfang, innhold og standard forsterkes gjennom ulik virkemiddelbruk. Undersøkelsene utført og presentert i sin helhet i eget vedlegg til denne planbeskrivelsen, gir grunnlag for å kunne velge juridisk bindende verktøy. Disse kan ikraftsettes som del av reguleringsvedtak, dersom det vurderes å gi et nyttig bidrag til ønsket trafikal, funksjonell og estetisk langsiktig utvikling av sentrums gater og byrom.

En områderegulering skal i henhold til plan- og bygningsloven tilrettelegge og legge rammer for videre planlegging, utvikling og bygging. Denne reguleringsplantypen er med andre ord ikke et detaljert styringsverktøy som egner seg for å håndtere dynamiske sikkerhetsutfordringer og trusselbilder, enten det gjelder enkeltobjekter eller folksomme steder. Overordnede, områdebaserte prinsipper kan likevel inngå.

Foreløpig er erfaringen og evalueringen av de få allerede implementerte permanente og midlertidige sikringstiltak i Oslo sentrum begrenset. Tiltakene har bare virket i noen få år, fra og med 2012/2013, og er hverken enkeltvis eller samlet evaluert grundig i forhold til publikumsbruk og -adferd, fremkommelighet, tilgjengelighet og så videre. Oppfølgende detaljregulering og/ eller rammesøknad for tiltak, kan være mer egnede instrumenter, i alle fall for å håndtere områder med mer åpenbare permanente behov for eller ønsker om grunnsikring, med eller uten kompletterende temporære, flyttbare sikringselementer.

Ulike sikringsbehov

De senere årenes trusler og fysiske handlinger mot styringskritisk bygningsmasse og infrastruktur og mot sivilbefolkningen, internasjonalt og i Norge, har utløst behovet for å vurdere samfunnets beredskap og sikkerhet i en ny og bredere sårbarhets- og virkemiddelsammenheng. En av konsekvensene hittil i Norge, er økt fysisk sikring av utsatte objekter, i Oslo i første rekke av statlige og kommunale bygninger og andre styringsfunksjoner.

Flere hendelser i europeiske byer har bare de siste to-tre årene ført til en økende grad av bekymring for befolkningens sikkerhet og trygghet i det offentlige rom, særlig i forbindelse med regelmessige større ansamlinger av mennesker. Samfunnssikkerhet består også i å beskytte befolkningen mot større og mindre anslag med vesentlig skadepotensial for enkeltmenneskers liv og helse.

Samfunnssikkerheten ivaretas på mange plan og nivå; internasjonalt samarbeid, etterretning, overvåkning (aktiv og passiv) og forebygging. I tillegg til denne innsatsen, må det parallelt arbeides med forebyggende skadebegrensning, blant annet gjennom fysiske konstruksjoner og regulering av menneskers (og kjøretøys) bevegelsesfrihet i åpne offentlige rom. Sårbarhets- og trusselbildet er samtidig dynamisk og endres over tid.

Figur 3-24: Schandorffs plass og Akersgata nord for Trefoldighetskirken - eksempel på sikringstiltak som strakstiltak (Jersey-stein), som vanskeliggjør byliv og er visuelt skjemmende. Foto: Plan- og bygningsetaten

Fysisk sikring av publikum i gater og byrom må etter dagens trusselbilde i første rekke vurderes ut fra kjøretøybårne trusler eller eksplosiver og kjøretøyenes skadekraft alene i form av manøvreringsegenskaper, det vil si virkning av kombinert fart og størrelse.

Sikringstiltak må ikke nødvendigvis forholde seg til saksbehandling og vedtak etter plan- og bygningsloven, men kan utføres etter Lov om forebyggende sikkerhetstjeneste (sikkerhetsloven). Objekteier har etter denne lovens §§17 og17 b, en plikt til å sikre objekt som er klassifisert som skjermingsverdig. Dette fremgår også av plan- og bygningslovens §20-8, som etter dato 20.06.2014 åpner opp for unntak fra bestemmelser i plan- og bygningsloven. Dersom kommunen ikke er involvert i arbeidet med tiltaket, skal objekteier informere kommunen om at unntakshjemmelen i §20-8 vil bli benyttet. Hoveddelen av statens gjennomførte sikringstiltak i Oslo er hjemlet etter sikkerhetsloven og loven begrenser ikke varigheten av slike tiltak, men tiltak er også omsøkt etter plan- og bygningsloven. Det pågår fortsatt utskiftning av elementer, og mer varige erstatningsløsninger etableres i varierende takt og standard, og omsøkes fortløpende etter plan- og bygningslovgivningen. Dette gir kommunen større påvirkning på utforming av tiltakene.

Dersom sikkerhetsloven ikke gir hjemmel for utplassering av sikringstiltak, skal tiltak vurderes etter plan- og bygningsloven. Alle kan utplassere midlertidige konstruksjoner og (sikrings-) tiltak i inntil to måneder, uten at bygningsmyndighetene kan kreve tiltaket omsøkt eller fjernet, så fremt tiltaket ikke plasseres slik at de hindrer allmenn ferdsel eller friluftsliv, eller på annen måte fører til vesentlig ulempe for omgivelsene. Det kan også søkes om tillatelse etter plan- og bygningsloven til å etablere midlertidige konstruksjoner og anlegg i inntil to år, med samme vilkår som for tiltak som skal stå inntil to måneder. Alle tiltak som skal stå lengre enn to år, er etter plan- og bygningsloven å regne som permanente. Dette gjelder også midlertidige tiltak som forlenges. For permanente tiltak gjelder alle krav i plan, lov og forskrift, og tiltak vil følgelig være avhengig av dispensasjon dersom de ikke er i tråd med plangrunnlaget eller visuelt tekniske krav. Dersom tiltakene kun skal ha en viss varighet, er det mulig å søke om tidsavgrensede tillatelser, eksempelvis slik det er gjort ved sikring av eksisterende departementsfunksjoner i Kvadraturen i påvente av nytt regjeringskvartal.

Figur 3-25: Krysset mellom Apotekergata og Akersgata - eksempel på midlertidige sikringstiltak (blå stein) av mer varig karakter (5-10 år). Foto: Plan- og bygningsetaten

Prinsipplan for gatebruk og grunnsikring i Oslo sentrum

Prinsipplan for gatebruk og grunnsikring i Oslo sentrum (2014), er resultatet av et statlig-kommunalt samarbeid på høyt administrativt nivå. Planen ble ansett som nødvendig for å håndtere og styre allerede utførte og planlagte sikringstiltak av samfunnskritiske styringsfunksjoner (bygninger eller kvartaler) inn i mer funksjonelt, estetisk og administrativt ordnede former. Lov om forebyggende sikkerhetstjeneste (sikkerhetsloven) har av staten blitt brukt som hjemmel til å hurtig plassere ut sikringselementer i gater og byrom. Elementene bærer preg av midlertidighet og er funksjonelt og i form og utseende, lite egnet som bidrag til å styrke kommunens mål om økt attraktivitet og byliv i Oslo sentrum.

Prinsipplanen er ikke rettet mot gater og byrom, men inneholder anbefalinger for strategiske og fysiske (og administrative) prinsipper, som vurderes å ha overføringsverdi til sikring av offentlige byrom der mennesker ferdes. Det er hensiktsmessig å ta utgangspunkt i disse allerede drøftede og fremhevede strategier og prinsipper, som gjennom godkjenning av prinsipplanen dokumenterer høy grad av enighet mellom statlige og kommunale aktører, og der flere vesentlige private interessegruppers synspunkter har blitt mottatt og vektet gjennom medvirkning i prinsipplanens planleggingsprosess. De to mulighetsstudiene viderefører strategier og designprinsipper fra prinsipplanen og konkretiserer eksempler på tilnærming, fysisk omfang, plassering og utforming av sikringstiltak.

Prinsipplanen anfører fire hovedstrategier for arbeidet med sikring av objekter:

- redusere bygningers sårbarhet
- balansere riktig mellom sikkerhet og åpenhet
- tilpasse seg stedlige forhold
- sørge for at tiltakene tilbyr en merverdi for byen og publikum

I tillegg angir prinsipplanen til sammen åtte designprinsipper:

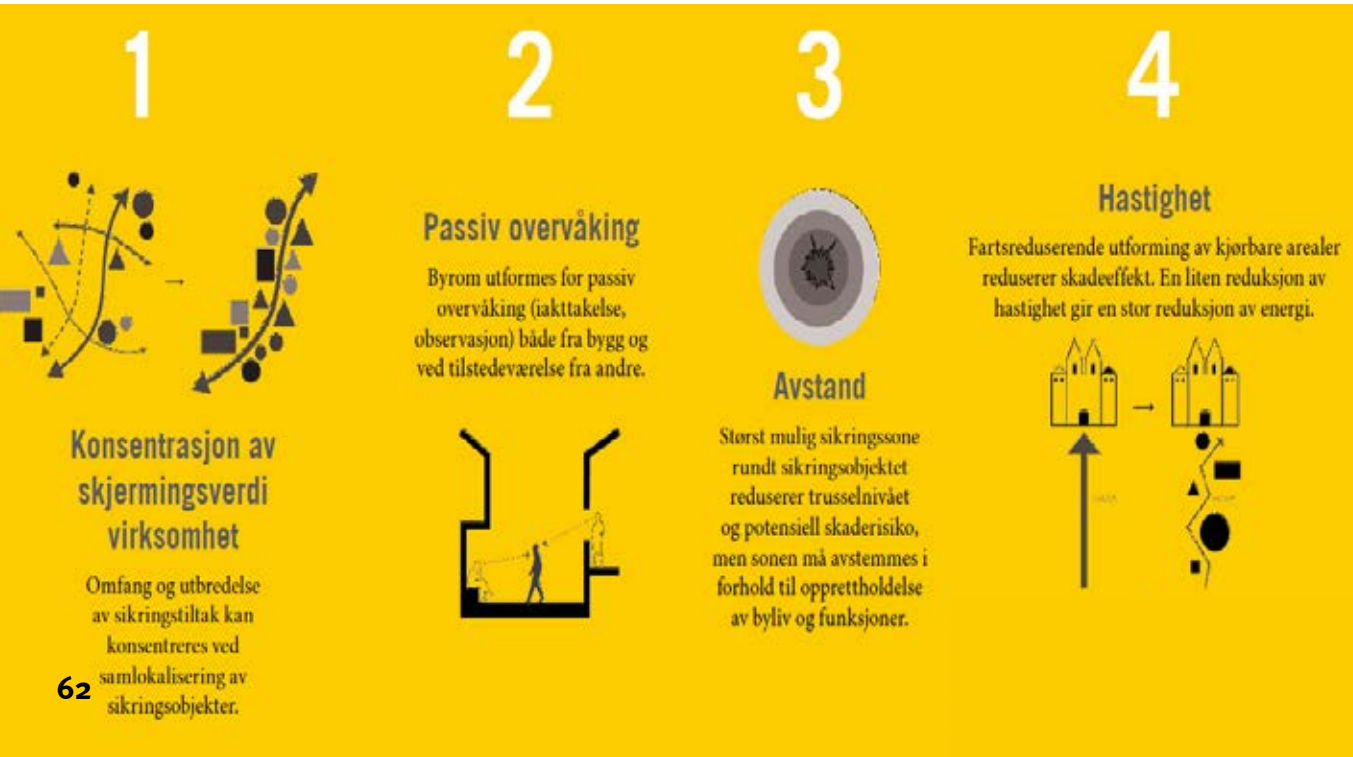
- konsentrasjon av skjermingsverdig virksomhet
- passiv overvåking
- avstand
- hastighet
- kjøretøybarriere
- offentlige og private byrom
- avgrensning av byrom
- parkering

Strategiene og designprinsippene er nærmere beskrevet i det følgende.

Strategier for sikring

Strategi 1 - redusere sårbarhet
Prinsipplanen inneholder sikringsprinsipper for å redusere sårbarheten, rettet mot både hensetting av og påkjørsel med kjøretøy, se illustrasjonen i forrige kapittel, som

Figur 3-26: Prinsipper for sikring 1-4



samsvarer med det dominante gjeldende trusselbildet mot publikum som oppholder seg i offentlige gater og byrom.
Planen viser også flere andre generelle prinsipper i forhold til sårbarhet, som i varierende grad kan være aktuelle å bruke. Dette er prinsipper som er knyttet til overvåkning, avstand, inndeling og avgrensning av byrom samt parkering.

Strategi 2 - balanse mellom sikringsbehov og å beholde og styrke en åpen og tilgjengelig by
Prinsippet består av å opprettholde god eller forbedre tilgjengelighet og fremkommelighet for gang, sykkel og opphold. Publikumsflyten skal ledes mest mulig friksjonsløst i forhold til sikringstiltak for objekter og det skal skapes attraktive og inviterende bymiljø samtidig som kjøretøy styres og reguleres lenger unna bygninger. Prinsippet er i første rekke innrettet mot de myke trafikantenes behov for åpen ferdsel og opphold, men det er samtidig viktig at tiltakene i minst mulig grad medfører hindringer i veien for utrykningskjøretøy og annen nødvendig nytte- og servicetrafikk, herunder for eksempel vareleveranse og håndverkertjenester.

Det må være balanse mellom sikringstiltak og fortsatt åpenhet, og dette må vurderes både på det enkelte gate- og byromsnivå og kvartals-, strøks- og områdenivå.

Strategi 3 - stedstilpasset, integrert sikring
Det er sjelden ønskelig at bygninger og sikringstiltak utformes bevisst for å demonstrere uangripelighet, ikke minst i en bymessig sammenheng der mange mennesker ferdes til fots og på sykkel og har daglige gjøremål. Slik uangripelighet kan gi opplevelse av utrygghet.

Sikringstiltak skal derfor søkes integrert i bygning eller bygningsstruktur og i samspill med omgivelsene, for eksempel kulturmiljø og -minner, bygningsarkitektur og gate- og plassutforming. Stedlig tilpasning, utforming og design bidrar til å usynliggjøre og maskere ellers potensielt påtrengende og utrygghetsskapende bastante fremmedelementer og barrierer.

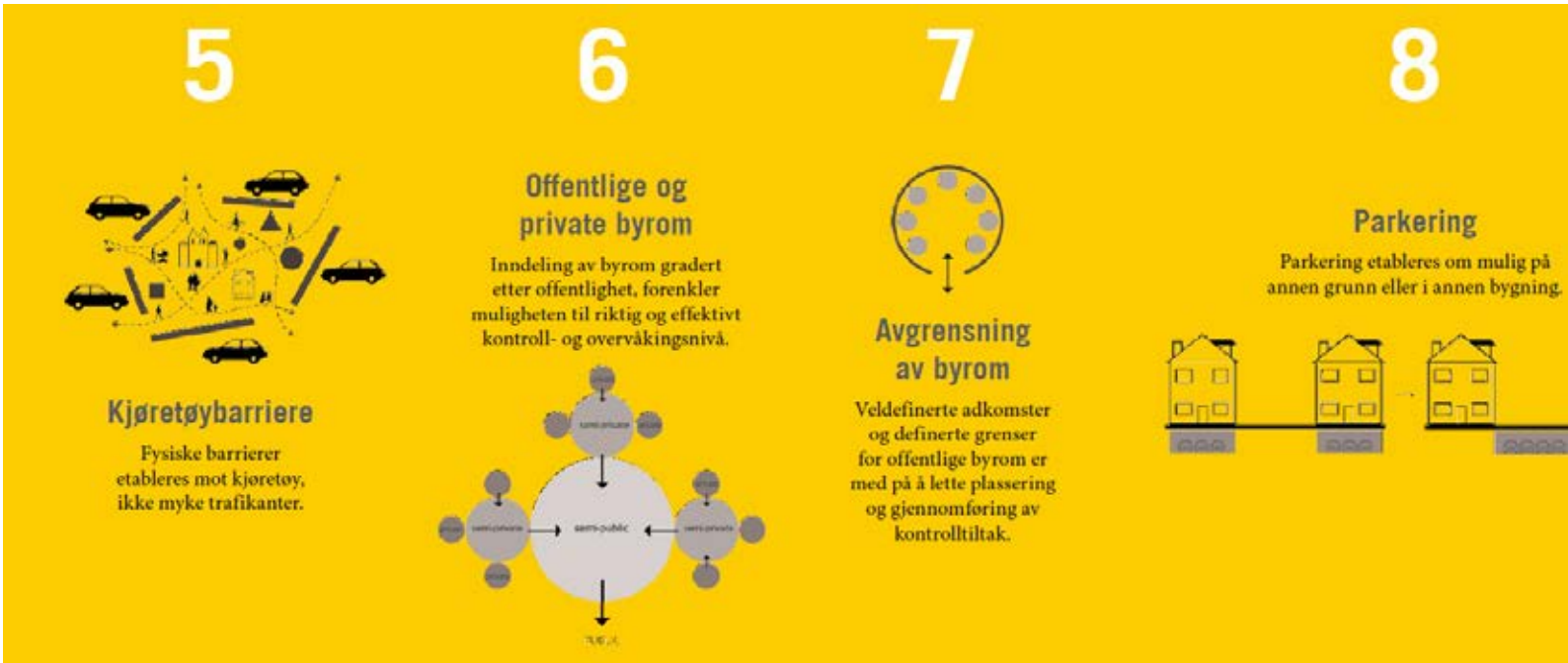
Strategi 4 - merverdi og flerfunksjonalitet
Tiltakene bør enkeltvis og samlet utformes for å ivareta både økt sikring og økt byliv. Fysiske sikringstiltak kan fremstå som ren nytte om det samtidig kan tilby en merverdi for befolkningen. Et eksempel er gratis sitte- og hvilemøbler, som Bylivsundersøkelsen 2014 slår fast er mangelvare i Oslo sentrum.

Designprinsipper for sikring

Designprinsipp 1 - konsentrasjon av skjermingsverdig virksomhet
Omfang og utbredelse av sikringstiltak kan konsentreres ved samlokalisering av sikringsobjekter.

Designprinsipp 2 - passiv overvåking
Byrom utformes for passiv overvåking (iakttakelse, observasjon) både fra bygg og ved tilstedeværelse fra andre.

Figur 3-27: Prinsipper for sikring 5-8



Designprinsipp 3 - avstand
Størst mulig sikringssone rundt sikringsobjektet reduserer trusselnivået og potensiell skaderisiko, men sonen må avstemmes i forhold til opprettholdelse av byliv og funksjoner.

Designprinsipp 4 - hastighet
Fartsreduserende utforming av kjørbare arealer reduserer skadeeffekt. En liten reduksjon av hastighet gir en stor reduksjon av energi.

Designprinsipp 5 - kjøretøybarriere
Fysiske barrierer etableres mot kjøretøy, ikke myke trafikanter. Redusert biltilgjengelighet kan sikre større risikoreduksjon.

Designprinsipp 6 - offentlige og private byrom
Inndeling av byrom gradert etter offentlighet, forenkler muligheten til riktig og effektivt kontroll- og overvåkingsnivå.

Designprinsipp 7 - avgrensning av byrom
Veldefinerte adkomster og definerte grenser for offentlige byrom er med på å lette plassering og gjennomføring av kontrolltiltak.

Designprinsipp 8 - parkering
Parkering etableres om mulig på annen grunn eller i annen bygning.

Videre arbeid
Det er utført og pågår flere sikringsprosjekter av byrom og objekter med høy symbol- og samfunnsverdi som følger opp intensjoner og ambisjoner i prinsipplanen.

I de senere årene har det blitt mer aktuelt å sikre gater og byrom med større ansamlinger av folk mot uønskede, villede handlinger i form av kjøretøybårne trusler. Paradegaten Karl Johans gate ble hastesikret i november 2017 med fysiske strakstiltak for å markant redusere og forhindre omfattende skadepotensiale mot publikum som oppholder seg i gaten. Disse tiltakene er senere erstattet av store plantekar. Ved behov for hastesikring risikeres og aksepteres at estetiske og funksjonelle hensyn tilsidesettes for en periode. Denne type sikringstiltak må forutsettes å bli snarlig erstattet av tiltak med mer midlertidig eller permanent karakter. Det er derfor ikke behov for at områdereguleringen har bestemmelser rettet mot hastesikring. Områdereguleringen gir imidlertid rammer for prosjektering og etablering av midlertidige og permanente sikringstiltak.

Det er også oppstartet et arbeid i regi av Oslo kommune for å behovsavklare og eventuelt etablere sikring av flere folksomme steder, gater og byrom, både med midlertidige og mer permanente sikringstiltak.

I kommunens pågående arbeid med arkitekturpolitikk for Oslo kan det også forventes at sikkerhetsperspektivet behandles. Arkitekturpolitikken vil, når den er vedtatt, danne beslutningsgrunnlag for prioriteringer i byutviklingen og for utforming av tiltak innenfor rammen av områdereguleringen for sentrums gater og byrom.

For å unngå at gatene og byrommene fylles opp med sikkerhetselementer må sikkerhet integreres i design av bymøbler («secured by design», London Metropolitan Police). Enda viktigere vil det være å vurdere større områder i sammenheng slik at disse kan sikres med perimetersikring i ytterkantene av områdene, ikke langs hver gate. I London har dette ført til at overvåkningskameraer kunne fjernes.

Figur 3-28: De nye plantekrukkene i Karl Johans gate. Foto: Plan- og bygningsetaten

3.7 Framtidige anleggsfaser

Ved anleggsvirksomhet både på tilliggende kvartaler og ved gateopparbeidinger er det ofte en utfordring at fremkommelighet for myke trafikanter, fotgjengere og syklister og at kunde- og vareleveringsatkomst til forretninger, restauranter og andre virksomheter blir dårligere. Fortauer stenges, nye terrengforskjeller oppstår, og anleggstrafikken kan være belastende. I tillegg til dette kan det oppstå problemer med støy, støv, vibrasjoner og trafikksikkerhet. Slik vanskeliggjør anleggsrigger tilgjengeligheten, ofte i lange perioder.

Anleggsperioder, - som det alltid vil være i en levende og attraktiv by – kan avbøtes på flere måter. Reduserte ulemper både i tid og rom, for bybrukere og berørte aktører, er et mål. I dette oppstår det også muligheter. Fortau skal ikke brukes til riggområder. Fremkommelighet for myke trafikanter må sikres ved at fortau overdekkes, slik at taket på overdekningen kan brukes som del av anleggsområdet. Informasjon om konsekvenser og varighet, samt dialog med virksomhetene som blir berørt i god tid før anleggsstart er nødvendig. Det kan gjennomføres på en måte som gir merverdi både til de berørte og til dem som driver anlegget. Byggegjerder, og tiltak for å sikre kunst og trær kan utformes på måter som tilfører gatemiljøet noe positivt, som en flate for gatekunst f eks. Mange synes det er spennende å se et bygg eller at anlegg bli til, og det finnes eksempler på tilrettelegging for det, for eksempel med opphevede utkikksplattformer over byggegroper.

Figur 3-29: Eksempel på anleggsrigg over åpent fortau og belyst fotgjengerpassasje i Cannes. Foto: Plan- og bygningsetaten / Ellen de Vibe

3.8 Strategisk plangrep

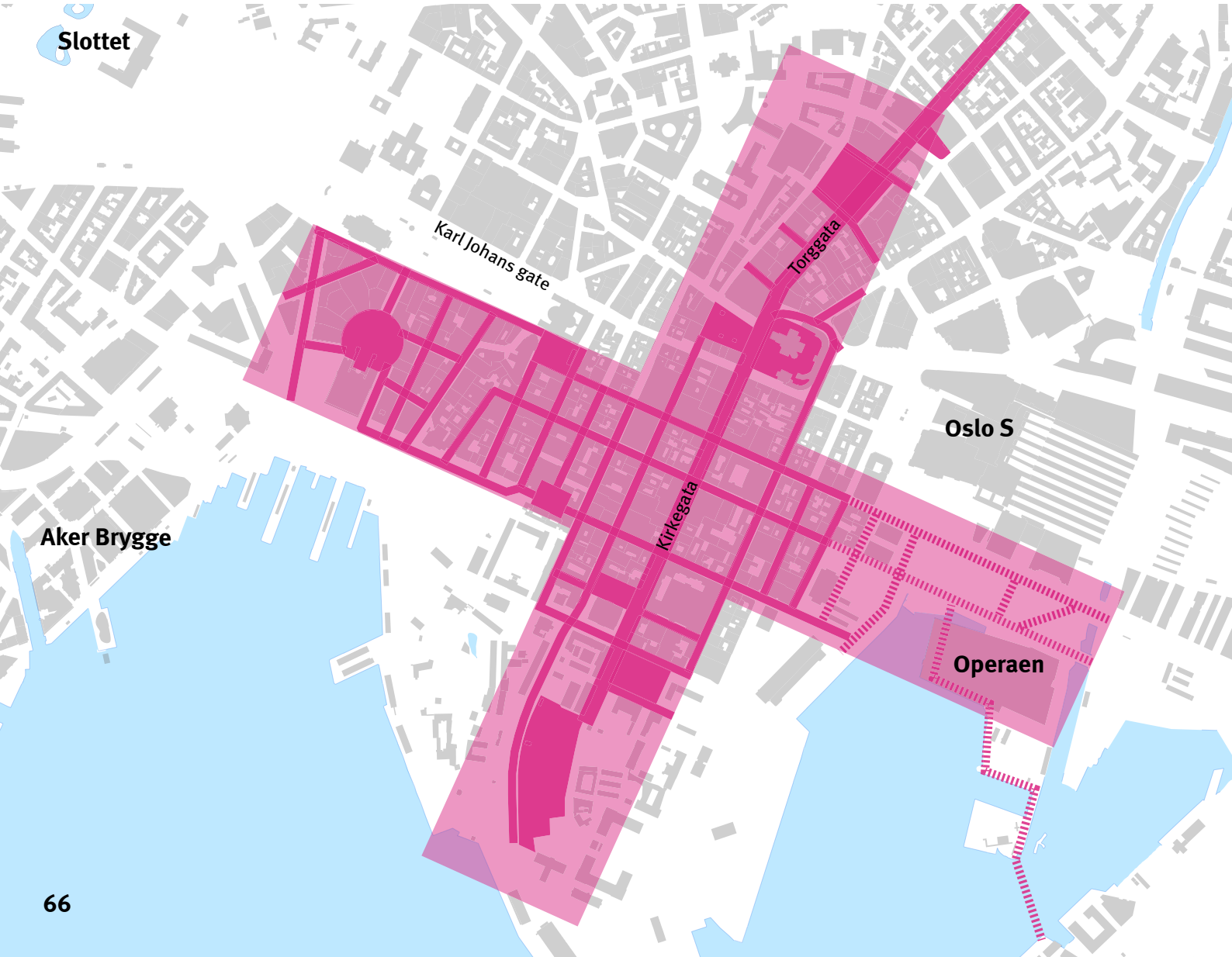
Konsept for et styrket byliv

Som et overordnet plangrep foreslår vi å forsterke to akser, slik at den aktive bylivssonen utvides til en større del av sentrum. Den ene aksen går i retning nord-sør, fra Torggata, gjennom byrommet Stortorvet-Domkirkeparken og ned Kirkegata til festningsområdet. Den andre går i retning øst-vest parallelt med Karl Johan, og inkluderer de fleste gater og byrom fra Operaallmenningen i øst til Olav Vs gate i vest. Aksene vises som et byplankonsept i illustrasjonen under. De to nye bylivsaksene skaper et plusstegn.

Kapittel 3s analyser viser at de fleste gatene mellom Karl Johans gate og Rådhusplassen-Rådhusgata, samt mellom Olav 5s gate og Skippergata, har et stort potensiale for utadrettet næring og økt byliv. Andre analyser etaten har gjort har funnet at området også har potensiale for flere boliger.

Den nye nord-søraksen har gatestrekningen Torggata-Kirkegata som den viktigste forbindelsen mellom boligområdene i nord, sentrum og fjorden. De tilgrensende byrommene Youngstorget, Stortorvet, Domkirkeparken, Bankplassen, Grev Wedels plass og Festningsplassen foreslås styrket. Grepet med å gjøre Torggata-Kirkegata som en viktig strøksgate nord-sør, er i henhold til anbefalinger i Bylivsundersøkelsen, Handlingsprogram for økt byliv og Grunnsikringsplanen. Den bygger på den vellykkede styrkingen av bylivet i Torggata som har blitt gjennomført gjennom god tilrettelegging for gående og syklende. Videre vil Kirkegata bli styrket i sin opprinnelige historiske status som en paradegate. Styrking av Torggata-Kirkegata og de nevnte byrommene vil også

Figur 3-30: I konseptet Byliv+ fremhever pluss-symbolet de viktigste aksene som skal få mer byliv gjennom områdereguleringen.



ha en positiv påvirkning ut over sin egen avgrensning.

Denne delen av plangrepet oppfyller den overordnede strategien i Handlingsprogram for økt byliv, som går ut på å forbedre forbindelsene til og gjennom sentrum i retning nord-sør.

Den nye aksen øst-vest skal styrke gatene og byrommene mellom Karl Johans gate og Rådhusplassen-Rådhusgata, fra Olav Vs gate i vest til Nylandsveien i Bjørvika i øst. Dette omfatter Olav Vs gate og gatene øst for Oslo rådhus, som vil fungere som forbindelser til fjorden. Fridtjof Nansens plass vil få en sentral rolle som bilfri møteplass i byen, som også ses i sammenheng med de populære områdene rundt Spikersuppa. På sør-østsiden av sentrum styrkes Rådhusgata som strøksbylivsgate, for å skape en ny attraksjon som trekker folk sørover fra Karl Johans gate og dermed skaper mer liv i Kvadraturen. I dette grepet inngår aktivisering av Christiania torv, med tilgrensende områder i kvartalet Myntgata 2 og Øvre Slottsgate som kulturstrøk.

Helt i øst ligger området rundt Operaen. Dette ligger utenfor områdereguleringens planavgrensning, men må ses i sammenheng med sentrum da det nå utvikles med nye områder for byliv. Her kommer Oslos nye hovedbibliotek og Operaallmenningen.

Plangrepet er i henhold til handlingsprogrammets overordnede strategi om å fremheve og aktivere skjulte byrom, og skape et nettverk for byliv. Endret bruk av gatenettet bidrar også til å skape bedre forbindelser mellom bylivsmålpunkter, som er handlingsprogrammets siste overordnede strategi.

Figur 3-31: Byliv på Bankplassen i Kvadraturen. Foto: Plan- og bygningsetaten / Camilla Skjerve-Gordley

Konsept for et sammenhengende blågrønt nettverk

I følge analysen og anbefalingene i kapittel 3.5 Miljøvennlig byutvikling og bymiljø, bør sammenhengen mellom grøntområdene i Oslo sentrum styrkes av hensyn til biologisk mangfold og klimatilpasning. Planforslaget skal forbedre naturens vilkår i sentrum ved å reetablere sammenhengende naturområder. I konseptet for et sammenhengende blågrønt nettverk er det også sammenheng mellom byrommene som foreslås styrket og de nye grønne aksene.

Konseptet i illustrasjonen under gir et grovt bilde på hvilke områder som kan styrkes med vegetasjon for å få en bedre sammenheng mellom grøntområdene. Videre foreslås nye områder som kan tilrettelegges med vann, som for eksempel kan være åpne overvannsløsninger eller fonteneanlegg. Dette arbeidet videreutvikler strategier for grønne byrom i både Bylivsundersøkelsen og Handlingsprogram for økt byliv.

Figur 3-32: Forslag til sammenhengende grønnstruktur i Oslo sentrum

Figur 3-34: Til venstre: Svarttrost på Rådhusplassen.Foto: Bård Bredesen/Naturarkivet.no

Figur 3-33: Under: Vann skaper glede i byen. Fra Spikersuppa, sett mot Tordenskiolds gate. Foto: Plan- og bygningsetaten / Ida Ørnhøi

Figur 3-35: Under: Sommereik på Akershus festning, ved Kongens gate. Foto: Bård Bredesen/ Naturarkivet.no

4 Planforslaget

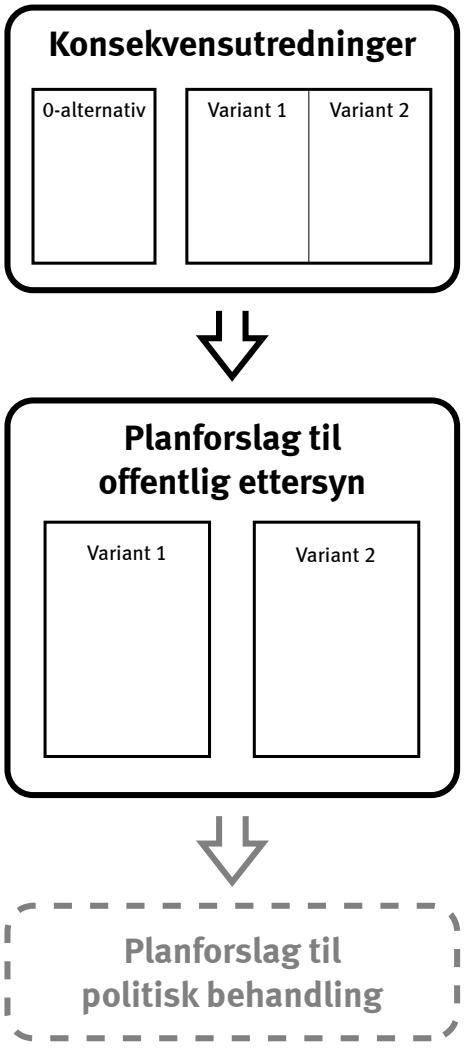
Figur 4-1: Kirkegata som gågate, sett mot sør. Illustrasjon: Diiz/Visco.

4.1 Innledning

Planforslaget består av to varianter

Dette kapittelet beskriver planforslaget, slik det foreslås sikret gjennom juridisk bindende plankart og bestemmelser, samt begrunnelse for de planfaglige valgene som er tatt. For å kunne belyse ulike mulige løsninger til regulering og utforming av sentrum, består planforslaget av to varianter; Variant 1 og Variant 2.

Videre presenteres strukturen for Planforslaget, som er lik for begge variantene, samt en kort beskrivelse av de to variantenes forskjeller. Deretter legges Variant 1 og Variant 2 frem hver for seg, med illustrasjonsplan, beskrivelse av arealbruk, plankart og bestemmelser. Planforslaget er en videreutvikling av, og noe avvikende fra, Variant 1 og 2 i konsekvensutredningen. Hovedkonsekvensene anses likevel å være gyldige.



Figur 4-2: Planens struktur og mulig utvikling

Illustrasjonsplanene viser formålene på en forenklet og lesbar måte. Det juridisk bindende arealkartet ligger i nedskalert versjon, før reguleringsbestemmelsene for hver variant. Siden store deler av reguleringsbestemmelsene for de to variantene er identiske, ligger de kun i sin helhet i Variant 1. For Variant 2 presenteres kun det som er forskjellig fra Variant 1.

Plankart, arealformål og bestemmelser

Planforslaget skal gi hjemmelsgrunnlag for å utvide gågatenettet og fotgjengerprioriterte gater, og legge til rette for byliv på frigjort areal ved å fjerne gateparkering. For å oppnå rask gjennomføring av tiltak, skal prosjekter på de aller fleste områdene kunne gå rett på byggesaksbehandling, uten detaljregulering.

Planforslaget omfatter to vertikalnivåer: under grunnen (vertikalnivå 1) og på grunnen (vertikalnivå 2). De to variantene har hvert sitt plankart for arealer på grunnen. Siden det ikke er noen forskjeller mellom de to variantene under grunnen, har de ett felles plankart for arealene på Vertikalnivå 1.

Tiltak for opparbeidelse av gategrunn er ikke detaljert avklart i forslaget til områderegulering og omfattes dermed ikke av plan- og bygningsetatens unntak for søknadsplikt. Det er derfor krav til byggesøknad etter plan- og bygningsloven for alle søknadspliktige tiltak som gjelder opparbeidelse av gater og byrom innenfor hele planområdet.

Vertikalnivå 1, under grunnen
Det er ingen forskjell mellom Variant 1 og 2 på vertikalnivået under grunnen.

På Vertikalnivå 1 skal gjeldende regulering fortsatt gjelde. Dette gjelder tunnel regulert i reguleringsplanene S-1732, S-1895, S-3550, S-2898 og areal under bakken i S-4946 og S-4030, Reguleringsplan for Regjeringskvartalet og Wessels plass. Det gjelder ikke:

- **Tullinløkka,** hvor det foreslås mulighet for utbygging tilknyttet Nasjonalgalleriet under bakken, slik at arealet på terreng hovedsakelig kan benyttes som park.

- **Youngstorget,** hvor muligheten for å anlegge parkeringshus under terreng faller bort ved vedtakelge av denne planen, da parkeringsformål under torget er vurdert å være i strid med planens hensikt.

Vertikalnivå 2, på grunnen

Arealene på grunnen foreslås regulert til:

- ulike gatetyper
- torg (med og uten trikketrasé)
- parker
- havn
- parkeringshus i kombinasjon med offentlig eller privat tjenesteyting (gjelder Paléet parkeringshus og parkeringsarealet under Oslo Konserthus)
- et mindre bygg på Tullinløkka
- hensynssoner

Formålene som brukes i Variant 1 og Variant 2 vises i tabellen under. Formålene er i stor grad like i de to variantene, bortsett fra én gatetype i Variant 1 og to gatetyper i Variant 2. De ulike gatetypene beskrives nærmere på neste side.

Dersom ikke annet er angitt under bestemmelser for hvert delområde, skal alle torg- og gatetypene i Variant 1 og 2 ha følgende prioritering av trafikantgrupper:

1. fotgjengere
2. syklister
3. kollektivtransport og taxi
4. varelevering, service- og nyttetransport
5. andre motoriserte kjøretøy, som for eksempel turistbuss, motorsykkel og privatbil

Prioriteringen varierer imidlertid noe i de gatene hvor det skal være kollektivtransport.

Planforslagets illustrasjonsfarger, navn og reguleringsformål

Variant	Farge i ill. plan	Navn i illustrasjonsplan	Farge i plankart	Reguleringsformål (Sosi-kode)
Både i Variant 1 og 2		GÅGATE		Gågate (2016)
		TORG		Torg (2013)
		TORG MED TRIKK		Torg (2013) Trasé for sporveg (trikk) (2022)
		PARK		Park (3050)
		HAVN		Havn (2040)
		PARKERINGSANLEGG / OFFENTLIG ELLER PRIVAT TJENESTEYTING		Parkeringsanlegg (2083) Offentlig eller privat tjenesteyting (1160)
		FLEKSIBEL GATE		Gatetun (2014) Gangareal (2016) Fortau (2012) Hovednett for sykkel (2050) Kollektivnett (2060) Kjøreveg (2011) Annen veggrunn – grøntareal (2019)
Kun i Variant 1		GÅ- OG SYKKELGATE		Gatetun (2014) Gangareal (2016) Fortau (2012) Hovednett for sykkel (2050) Annen veggrunn – grøntareal (2019)
Kun i Variant 2		SAMBRUKSGATE		Gatetun (2014) Gangareal (2016) Fortau (2012) Hovednett for sykkel (2050) Kjøreveg (2011) Annen veggrunn – grøntareal (2019)
		KOLLEKTIVGATE (Lik som «Fleksibel gate», men med egne bestemmelser for prioritering av kollektivtransport)		Gatetun (2014) Gangareal (2016) Fortau (2012) Hovednett for sykkel (2050) Kollektivnett (2060) Kjøreveg (2011) Annen veggrunn – grøntareal (2019)

Forklaring til tabellen: Mange av gatene foreslås regulert med en kombinasjon av ulike formål. For å enklere kunne kommunisere mulighetene som ligger i de valgte formålene og tilhørende reguleringsbestemmelsene, har de ulike kombinasjonstypene blitt gitt navn (f.eks. «Fleksibel gate»). Navnene er ikke juridiske begreper, og eksisterer kun som forklarende illustrasjon i denne planen.

Gågate sikrer tilrettelegging for gange og opphold, og tillater sykling på fotgjengernes premisser. Adkomst til eiendommer tillates, samt varelevering til gitte tider. Det er flere gågater i Variant 1 enn i Variant 2.

Fleksibel gate finnes i både Variant 1 og 2. Den består av en kombinasjon av flere formål som sikrer det samme som gå- og sykkelgatekategorien, i tillegg til kollektiv, med mulighet for kjøregater.

Gå- og sykkelgate finnes kun i Variant 1. Formålet sikrer primært tilrettelegging for gange og sykkel, og gir fremtidig fleksibilitet til å endre gatebruken ved at også formålet "gatetun" er inkludert.

Sambruksgate finnes kun i Variant 2. De har samme kombinasjon av formål som Fleksibel gate, bortsett fra at Sambruksgatene ikke inkluderer kollektivformål. I tillegg har de en bestemmelse som sikrer brede fortau og sykkeltilrettelegging.

Kollektivgate finnes kun i Variant 2. Formålene er identiske med Fleksibel gate, men Kollektivgate inneholder en egen bestemmelse som prioriterer kollektiv som trafikantgruppe nr.1. I bestemmelsene til Variant 1s Fleksible gater, har kollektivtransporten prioritering nr.2 - etter fotgjengere. Det er derfor kun en liten forskjell mellom Variant 1 og 2 i tilretteleggingen for kollektivtransport.

For å opprettholde fleksibilitet i reguleringsplaner med lang tidshorisont, er det hensiktsmessig å ha formålet gatetun inne i kombinasjon med andre trafikkformål. Fleksibel gate, Gå- og sykkelgate, Sambruksgate og Kollektivgate inkluderer formålet gatetun. Dersom skiltmyndigheten ikke kan skilte gatetun der det er gjennomgangstrafikk nå, hinder ikke gjennomføring av planen, fordi da kan de andre formålene brukes. Planområdet er under endring, og kanskje vil kollektivnettet eller kjøremønsteret for øvrig endres i fremtiden, for eksempel ved at busslinjene legges om, samtidig som boligandelen øker i det samme området. Da kan kanskje en gate stenges for gjennomkjøring og gaten skiltes og opparbeides som gatetun, som uteareal for boligene.

Planforslaget åpner for flere kjøremønstre, men bare ett mulig kjøremønster er utredet i Variant 1 og et annet i Variant 2.

Figur 4-3: Øvre Slottsgate som gågate, sett mot nord. Illustrasjon: Diiz/Visco

Reguleringsbestemmelsene

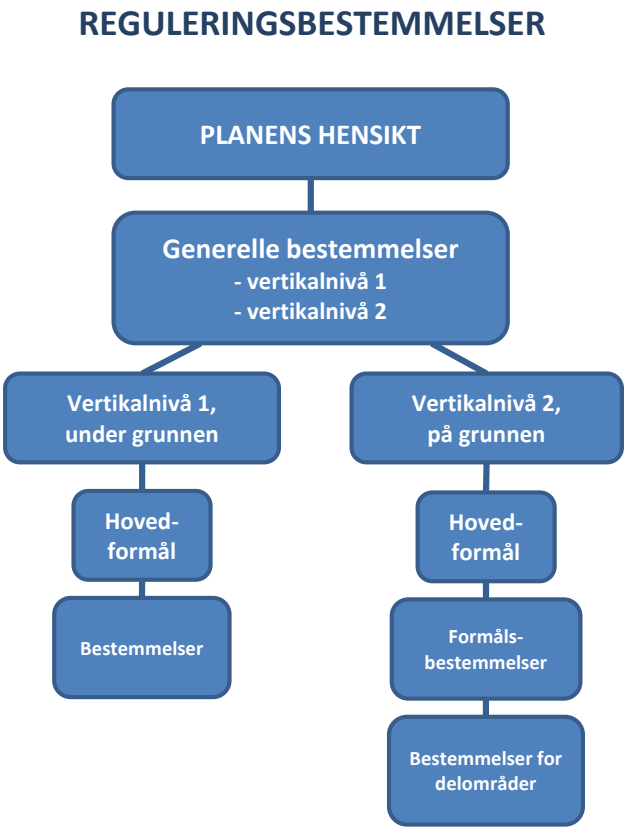
Bestemmelsenes struktur

Figuren under viser reguleringsbestemmelsenes struktur. Strukturen er lik for Variant 1 og 2, og er som følger:

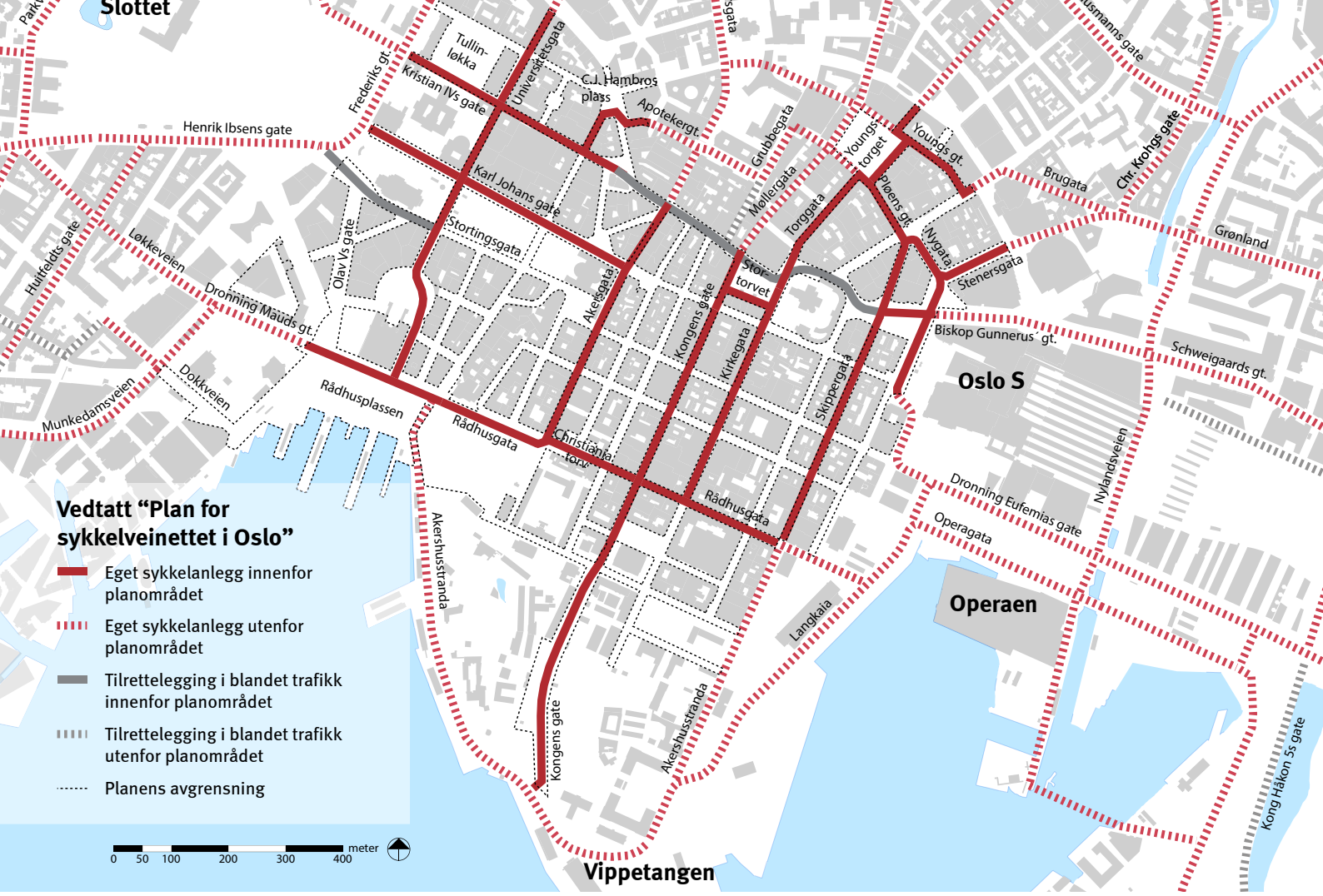
- **"Planens hensikt"** er en innledende tekst som beskriver planens intensjon på overordnet nivå.
- **"Generelle bestemmelser"** gjelder for hele planområdet, og skal sikre etablering av for eksempel bylivstiltak, belysning og vegetasjon.
- **«Formålsbestemmelser»** gjelder for hvert hovedformål på Vertikalnivå 2, på grunnen, og skal blant annet sikre riktig tilrettelegging for de ulike trafikantgruppene.
- **«Bestemmelser for delområder»** gjelder for noen navngitte gater, torg og parker og stiller krav til for eksempel opparbeidelse av sammenhengende grønnstruktur. Gater og byrom som ikke har spesifikke bestemmelser dekkes av de generelle bestemmelsene og formålsbestemmelsene. I bestemmelsene er det kapittelet for delområdene som er forskjellig i Variant 1 og 2.

Bestemmelsene gir ulik grad av fleksibilitet

Variant 1 og Variant 2 har ulik ordlyd på noen bestemmelser, som gir de to forslagene ulik grad av fleksibilitet. Variant 1 stiller krav om etablering av enkelte bylivskvaliteter, for eksempel etablering av vegetasjon og offentlige sitteplasser i gågater, som en «skal-formulering». Variant 2 har dette som en «bør-formulering». Dette betyr at kravet i Variant 1 er en retningslinje i Variant 2. Variant 1 stiller strengere krav til opparbeidelsen av gater og byrom, mens Variant 2 gir større fleksibilitet i utformingen.

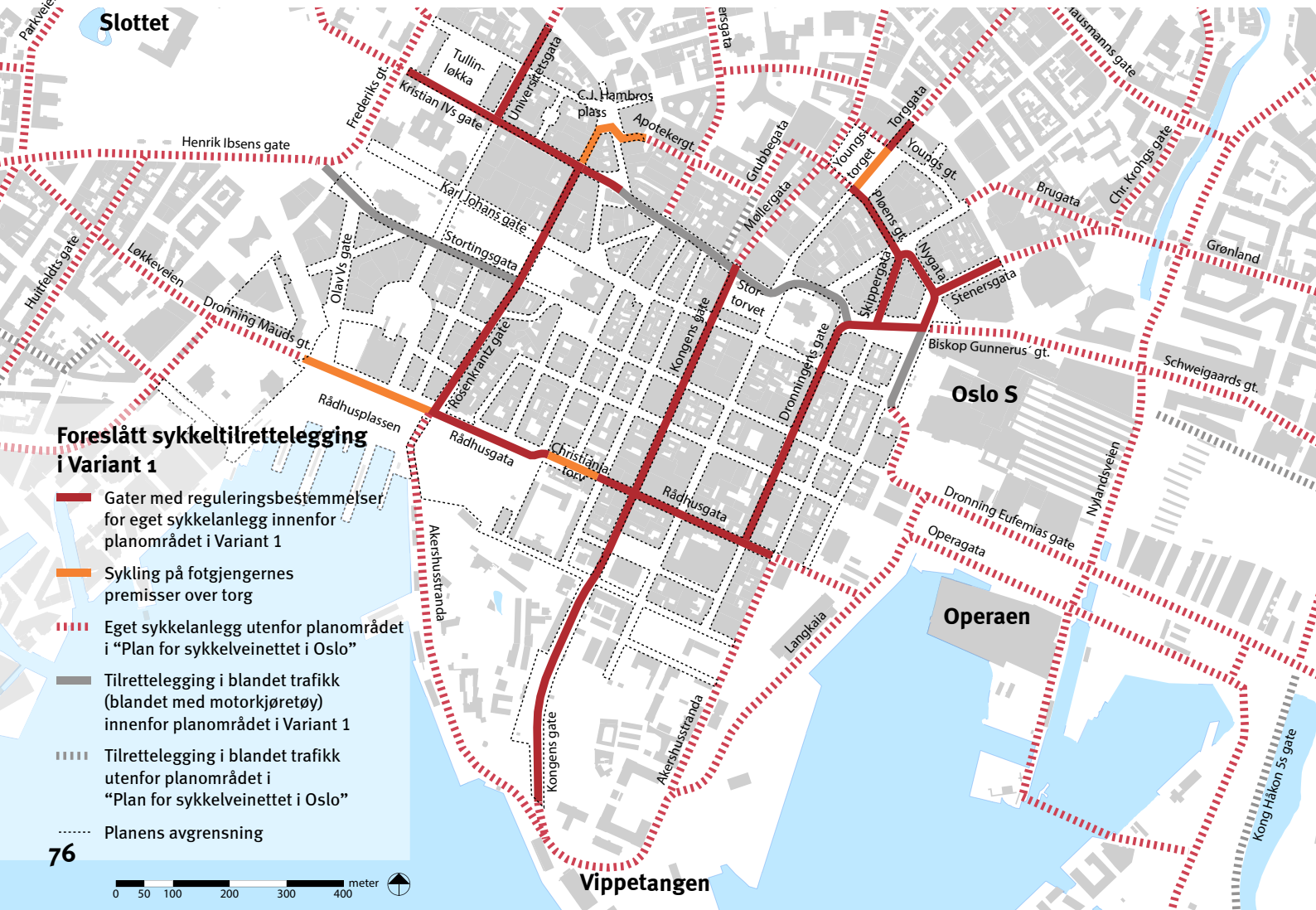


Figur 4-4: Bestemmelsenes struktur



Figur 4-5: Over: Plan for sykkelveinett innenfor planområdet

Figur 4-6: Under: Variant 1s forslag til sykkeltilrettelegging som blir en del av hovedsykkelveinettet



Sykkeltilretteleggingen i de to variantene

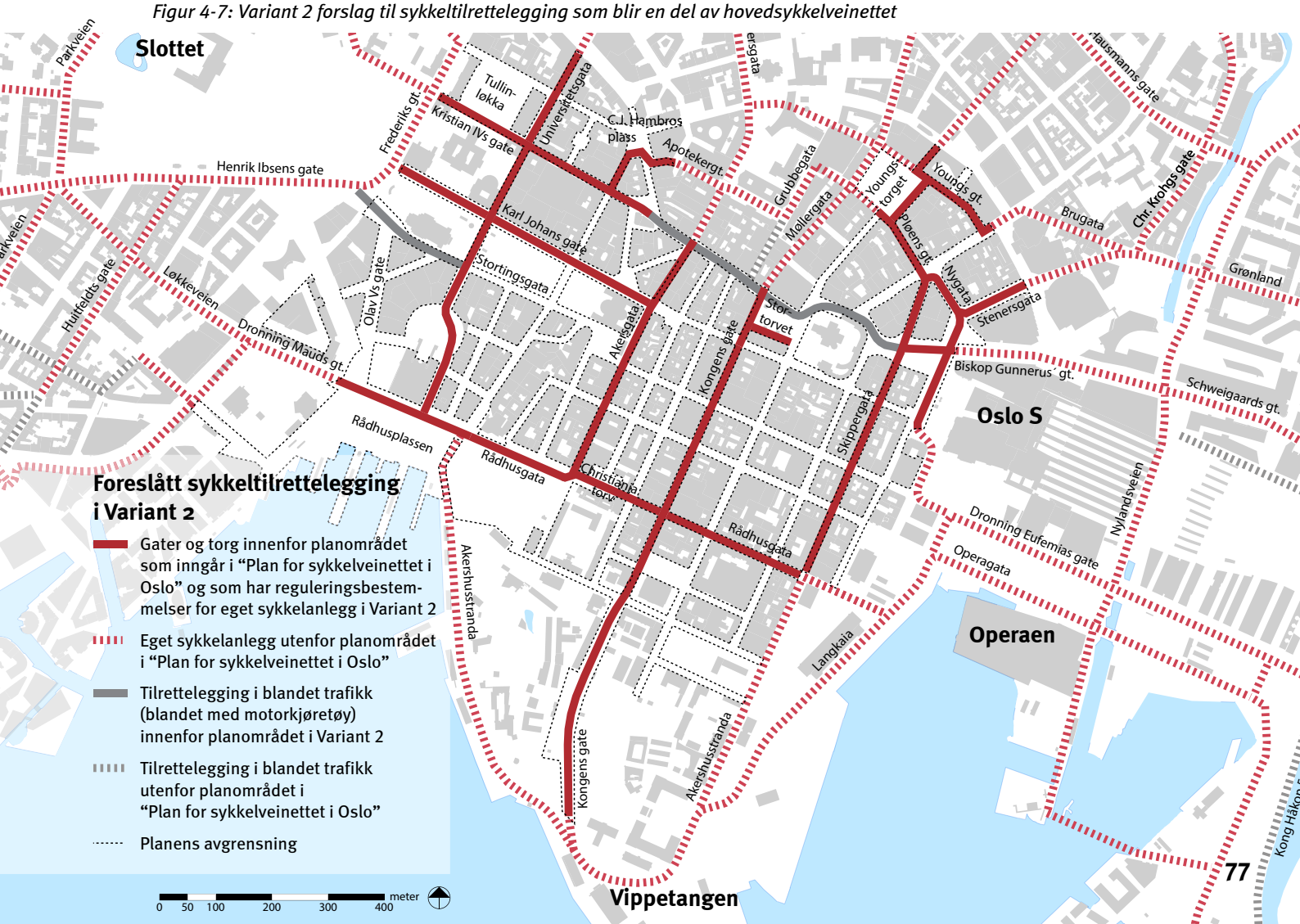
Foreslått sykkelveinett i Variant 1 og Variant 2 vises i de to temakartene for sykkeltilrettelegging. Sykkelveinettet i "Plan for sykkelveinettet i Oslo", som vises i kartet til venstre, er justert i begge varianter, men med mer omfattende justeringer i Variant 1. Siden Plan for sykkelveinettet nylig er vedtatt, og fordi sykkeltilrettelegging er et svært viktig tema i planen, legges forskjellene fram her.

Justeringene i Variant 1 foreslås for å skjerme viktige fotgjengerstrøk, som Fridtjof Nansens plass, Kirkegata og søndre del av Torggata, og for å åpne opp for ny trikkelinje i Skippergata, dersom det bestemmes at Fjordtrikken skal gå der. Foreslått sykkelveinett i Variant 2 er identisk med sykkelveinettet i "Plan for sykkelveinettet i Oslo", med unntak av Kirkegata og søndre del av Torggata, som i begge variantene foreslås som gågater. Forskjellene forklares i tabellen på neste side.

Planens foreslåtte sykkelveinett er differensiert mellom eget sykkelanlegg, tilrettelegging for sykkel i blandet trafikk (blandet med motorkjøretøy) og, i Variant 1, sykling på fotgjengernes premisser over torg.

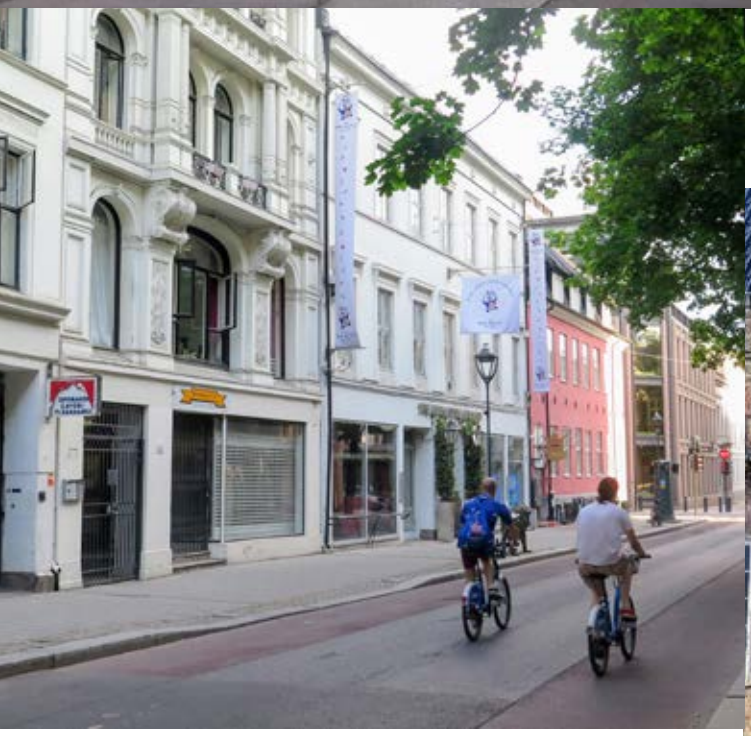
Plan- og bygningsetaten vil vurdere muligheten for bedre fotgjenger-, sykkel-, og kollektivtilrettelegging i Grensen ved 2. gangs behandling.

Figur 4-7: Variant 2 forslag til sykkeltilrettelegging som blir en del av hovedsykkelveinettet



Forskjeller mellom Plan for sykkelveinettet i Oslo, Variant 1 og Variant 2		
Sykkelruter i Plan for sykkelveinettet i Oslo	**Foreslått løsning i Variant 1**	**Foreslått løsning i Variant 2**
Roald Amundsens gate og Fridtjof Nansens plass	Rosenkrantz gate er sykkelrute, og kobles på anlegget i Rådhusgata i sør og Kristian IVs gate i nord. Dette frigjør Roald Amundsens gate og Fridtjof Nansens plass til torg for byliv på fotgjengernes premisser.	Lik som Plan for sykkelveinettet i Oslo
Vestre del av Karl Johans gate	Karl Johans gate er en sammenhengende gågate mellom Jernbanetorget og Slottet. Det tillates sykling på de gåendes premisser.	Lik som Plan for sykkelveinettet i Oslo
Akersgata	Akersgata er gågate mellom Wessels plass og Grensen, for å skjerme denne svært travle delen av Karl Johans gate for kryssende trafikk og tilrettelegge for byliv. Søndre del av Akersgata er kollektivgate med trikketrasé. Ved opparbeidelsen av denne gaten må behovet for fotgjengerareal, trikketrasé, sykkelanlegg og kjøreveg ses i en sammenheng med resten av planområdet.	Lik som Plan for sykkelveinettet i Oslo
Kirkegata	Kirkegata er gågate, for å sikre byliv gjennom sentrum i nord-sør retning og i Kvadraturen. Sykkelanlegget foreslås lagt i Dronningens gate. Sykkelanlegget kobles på anlegget i Rådhusgata i sør og Biskop Gunnerus gate i nord.	Kirkegata er gågate, for å sikre byliv gjennom sentrum i nord-sør retning og i Kvadraturen.
Torggata	Torggata opprettholdes som gågate, for å sikre byliv gjennom sentrum i nord-sør retning.	Torggata opprettholdes som gågate, for å sikre byliv gjennom sentrum i nord-sør retning.
Skippergata	Dronningens gate er markert som sykkelrute for å frigjøre areal til en eventuell fjordtrikk i Skippergata. Dersom fjordtrikken ikke skal anlegges i Skippergata, eller fram til den blir anlagt, tillater reguleringen opparbeidelse av sykkelanlegg.	Lik som Plan for sykkelveinettet i Oslo
Youngs gate	Youngs gate er gågate	Lik som Plan for sykkelveinettet i Oslo
Fred Olsens gate og Strandgata sør for Biskop Gunnerus gate	Variant 1 foreslår sykkeltilrettelegging i blandet trafikk	Lik som Plan for sykkelveinettet i Oslo

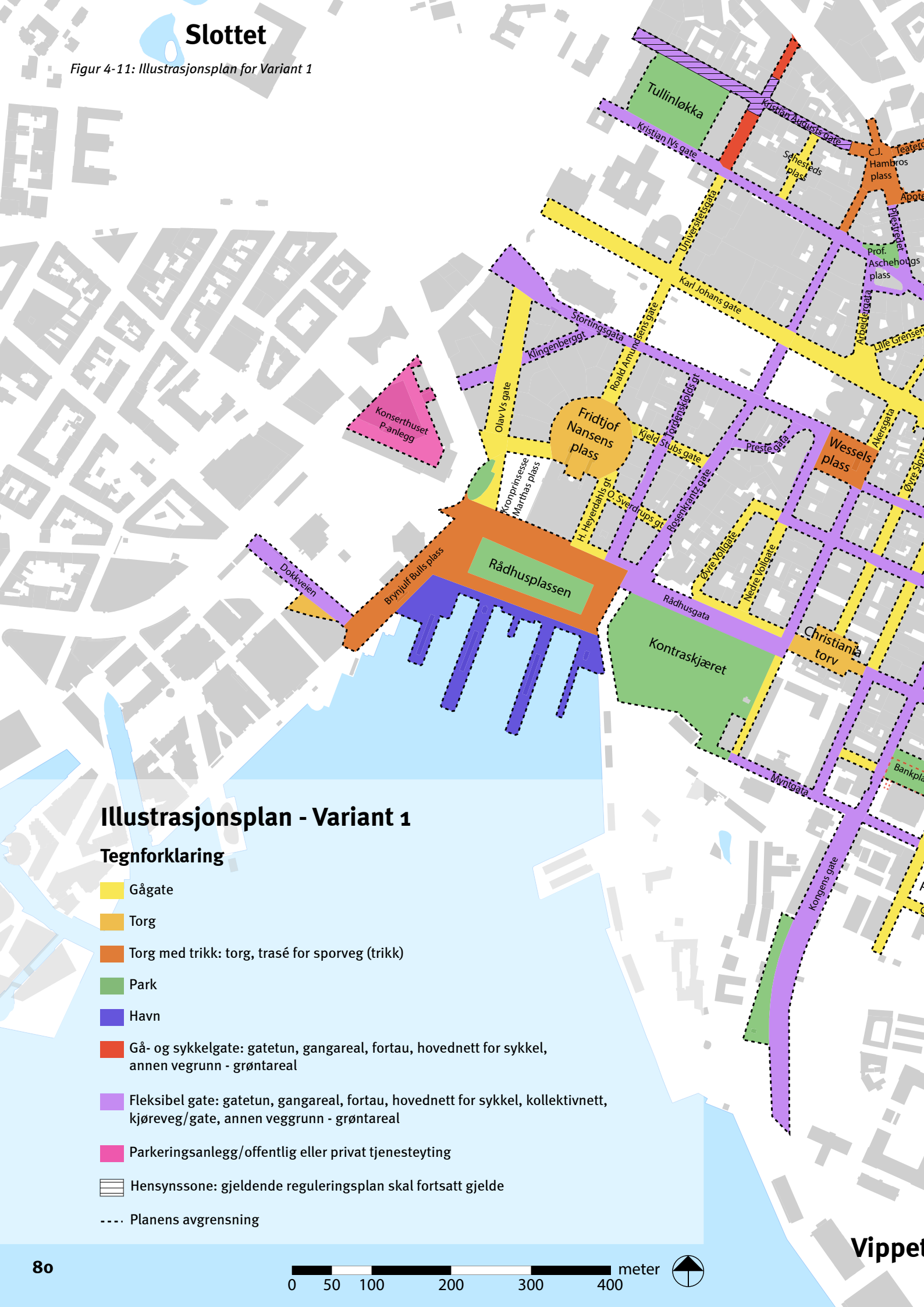
Figur 4-8: Til venstre: Syklist i Kirkegata. Foto: Plan- og bygningsetaten / Camilla Skjerve-Gordley



Figur 4-9: Over: Syklister på bysykler i Kirkegata. Foto: Plan- og bygningsetaten / Camilla Skjerve-Gordley

Figur 4-10: Til høyre Syklist og fotgjenger i Rådhusgata. Foto: Plan- og bygningsetaten / Camilla Skjerve-Gordley

Figur 4-11: Illustrasjonsplan for Variant 1

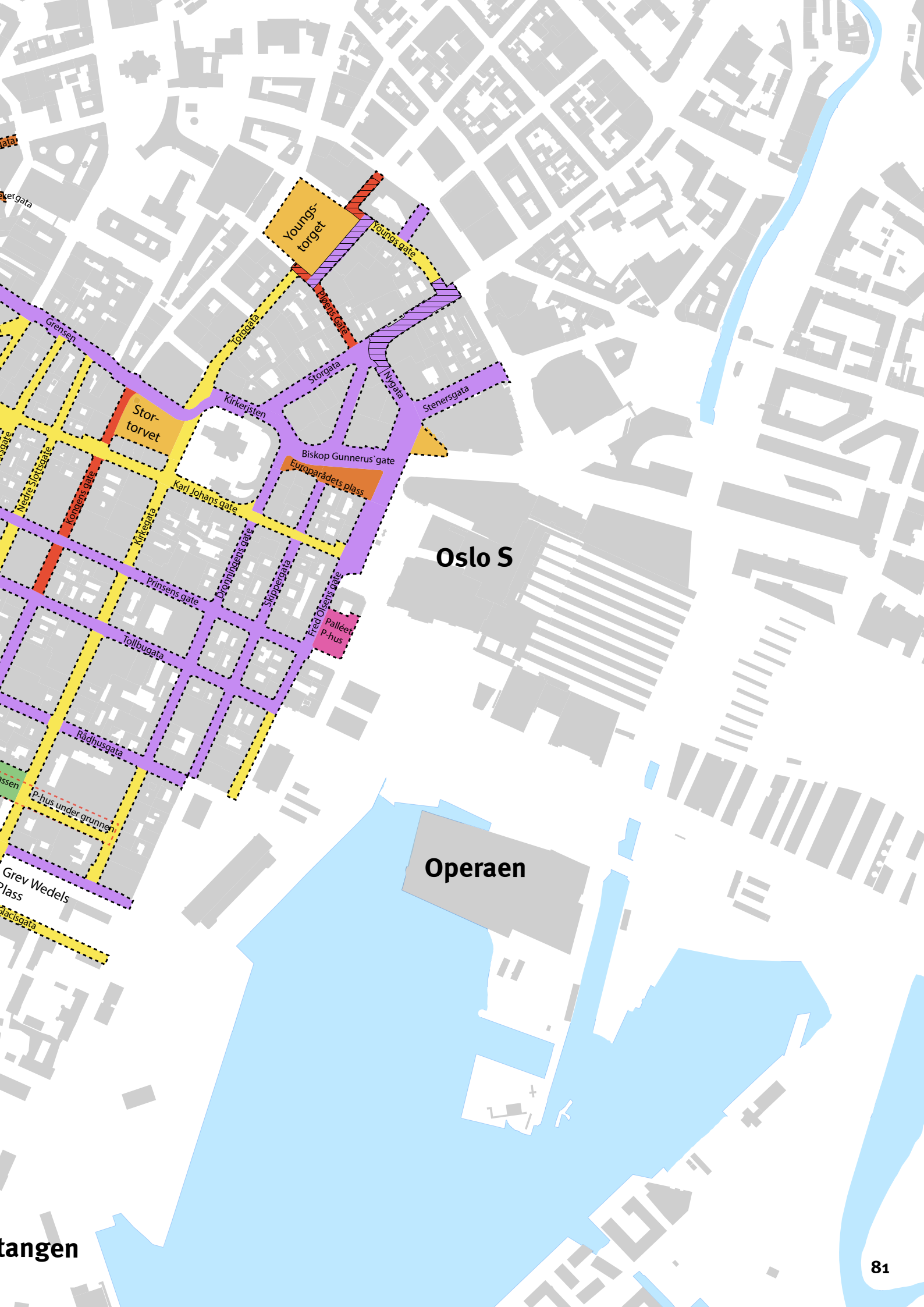


Illustrasjonsplan - Variant 1

Tegnforklaring

- Gågate
- Torg
- Torg med trikk: torg, trasé for sporveg (trikk)
- Park
- Havn
- Gå- og sykkelgate: gatetun, gangareal, fortau, hovednett for sykkel, annen vegrunn - grøntareal
- Fleksibel gate: gatetun, gangareal, fortau, hovednett for sykkel, kollektivnett, kjøreveg/gate, annen veggrunn - grøntareal
- Parkeringsanlegg/offentlig eller privat tjenesteyting
- Hensynssone: gjeldende reguleringsplan skal fortsatt gjelde
- Planens avgrensning

0 50 100 200 300 400 meter


Youngs-
torget
Youngs gate
Ploens Gate
Torggata
Grensen
Storgata
Nygata
Stenersgata
Kirkeristen
Stor-
torvet
Biskop Gunnerus`gate
Europarådets plass
Nedre Slottsgate
Kongens gate
Karl Johans gate
Kirkegata
Dronningens gate
Skippergata
Fred Olsens gate
Palléet
P-hus
Prinsens gate
Tollbugata
Rådhusgata
P-hus under grunnen
Grev Wedels
Plass
Oslo S
Operaen
tangen

4.2 Arealbruk i Variant 1

Tilrettelegging for byliv og fotgjengere

Tilrettelegging for byliv
Et av planforslagets fremste mål er å legge til rette for et godt byliv, et sentrum som tiltrekker seg mennesker og der trivselsfaktoren for dem som oppholder seg i byen er høy. Sentrum skal innby til helårsbruk. Bestemmelsene stiller krav til opprusting og utforming av de fysiske elementene som bidrar til byliv og den trivsel, trygghet og bevegelsesfrihet som skal til for å oppnå dette målet.

Bylivstiltak tillates innenfor hele planområdet. Med bylivstiltak menes temporære og permanente fysiske tiltak og aktiviteter som bidrar til byliv. Både midlertidige og permanente anlegg skal ha god estetisk utforming. Midlertidige tiltak skal bidra til å nå planens langsiktige mål og innhold. I de tilfeller man ønsker en rask gjennomføring av midlertidige tiltak/ opparbeidelse, skal det kunne vurderes en enklere utforming.

God belysning er viktig for at byrommene skal oppleves som trygge, tilgjengelige og inviterende hele døgnet. Alle offentlige byrom skal ha belysning som tar hensyn til ganenes og byrommenes kvaliteter, og bidrar til å vise fram arkitekturen rundt byrommene. Belysningsplan for Oslo sentrum skal gjelde innenfor området.

Overvannshåndteringstiltak skal ha en estetisk utforming som er integrert i byrommet. Dronningens gate, Roald Amundsens gate og Universitetsgata skal opparbeides med vannelement som del av gatens overvannshåndtering. I tillegg til sin primærfunksjon, bør tiltakene ha en aktivitetsskapende tilleggsfunksjon, som for eksempel innbyr til lek eller opphold. Vegetasjon gir trivsel. Eksisterende trær og vegetasjon skal bevares og suppleres med nyplanting. Mengden grønt i Oslo sentrum skal økes. Fragmenterte

Figur 4-12: Stortorvet med Kirkegata som gågate. Illustrasjon: Diiz/Visco.

vegetasjons- eller trerekker skal suppleres og utfylles for å sikre sammenhengende grønnstrukturer. Med avgrensning som angitt i bestemmelsene til delområdene, gjelder dette:

- Christiania torv mellom Rådhusgata og Kontraskjæret
- Akersgata mellom Regjeringsparken og Kontraskjæret
- Hieronymus Heyerdahls gate mellom Rådhusplassen og Fridtjof Nansens plass
- Karl Johans gate på nordsiden av Eidsvolls plass
- deler av Kirkegata
- Olav Vs gate
- Roald Amundsens gate
- Torggata sør for Youngstorget
- Universitetsgata
- Europarådets plass
- Biskop Gunnerus gate
- Prinsens gate

En levende by innebærer at det leveres varer og at det er tilgang for service- og nyttetransport. Det er planens hensikt at dette skal ivaretas. På torg og i gågater vil både varelevering og service- og nyttetransport være tillatt innenfor en tidsbegrenset periode. Denne planen fastsetter ikke detaljerte regler for dette, men åpner for mange muligheter. Dette betyr at det for eksempel kan legges til rette for varelevering tidlig på morgenen, slik at gågaten er bilfri mesteparten av døgnet.

Eksisterende passasjer og snarveier gjennom kvartalene skal synliggjøres og det skal legges til rette for nye, selv om planen juridisk sett ikke omhandler arealer inne i kvartalene.

Universell utforming skal være en selvfølge ved opprustning av gater og byrom i sentrum. Dette gjelder både i materialbruk og i utforming.

Ved anleggsarbeid skal det gjennomføres tiltak som sørger for god og trygg framkommelighet for fotgjengere og syklister i anleggsperioden. Stengte fortau tillates ikke.

Kryss skal prioritere fotgjengerens framkommelighet og oversikt, samtidig som fremkommeligheten til kollektivtrafikken og syklister ivaretas.

Torg

Planforslaget regulerer totalt ti torg i sentrum. To av disse er en videreføring av dagens regulering, fire reguleres til torg fra andre formål og fire torg får et kombinasjonsformål med torg/trasé for sporvei i henhold til liste under, med eksisterende regulering i parentes:

Opprettholder formålet torg:

- **Youngstorget** (regulert sykkelvei, byggeområde for forretning og underjordisk P-hus/torghall fjernes)
- **Christiania torv**

Får endret formålet til torg:

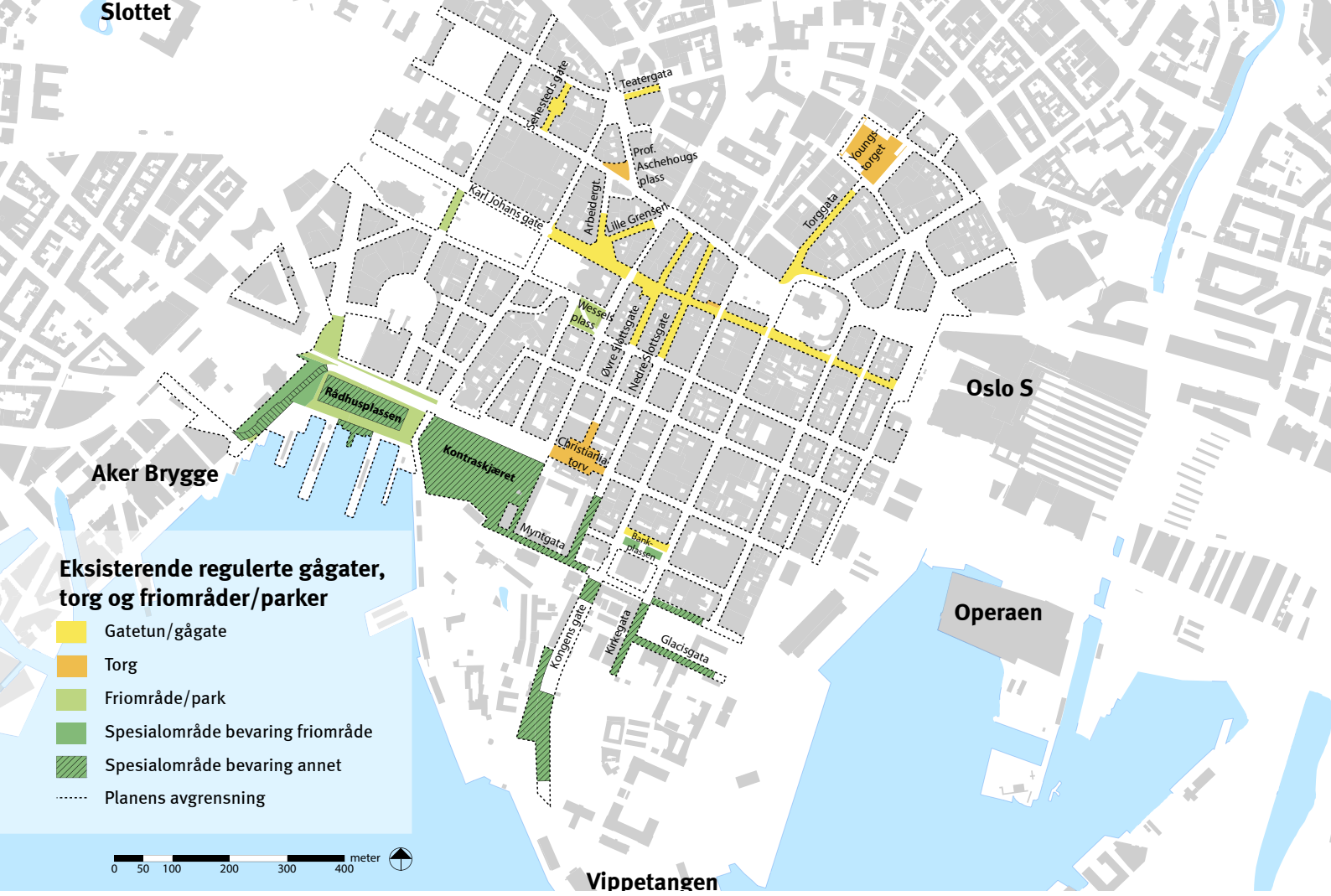
- **Fridtjof Nansens plass** (fra offentlig kjørebane/veigrunn)
- **Stortorvet** (fra fortau og gangareal)
- **Plassen på hjørnet Biskop Gunnerus' gate og Nygata, foran Oslo City** (fra fortau)
- **Lite torg ved Dokkveien** (fra holdeplass for taxi)

Får endret formålet til torg med trasé for sporvei (trikk):

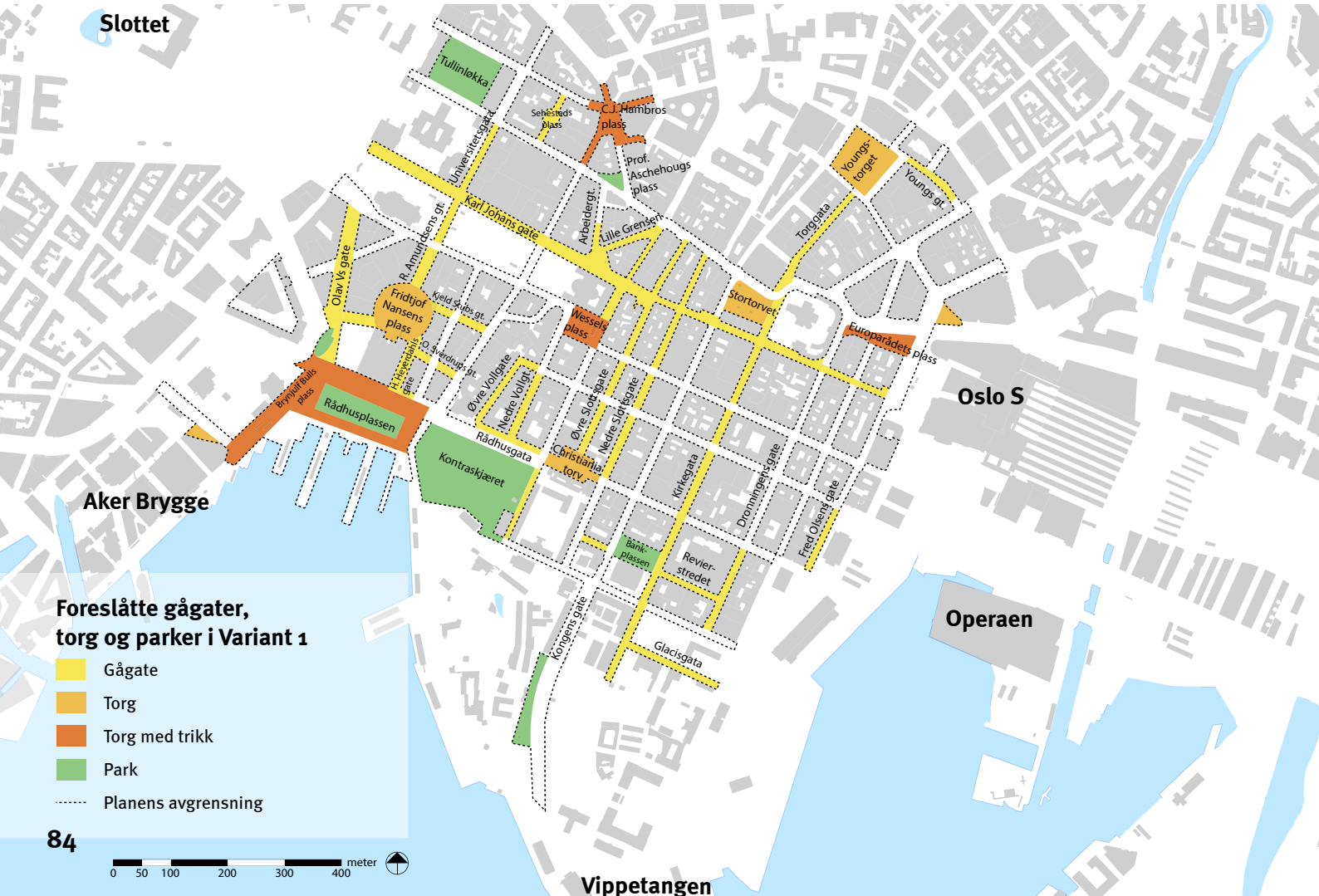
- **Deler av Rådhusplassen** (fra friområde)
- **Wessels plass** (fra friområde-park)
- **J.C. Hambros plass** (fra fortau, kjørebane og senterlinje for trikk)
- **Europarådets plass** (fra fortau)

Torgene skal utformes slik at byliv og fotgjengerne gis en tydelig prioritet. De skal utstyres med gratis offentlige sitteplasser, benker, bord og stoler. Det kan tilrettelegges for arrangementer og torgsalg og med tekniske installasjoner som er nødvendige for å gjennomføre dette, som for eksempel vannforsyning og strømuttak. Stortorvet og Youngstorget skal fortsette å være steder for torgsalg i tillegg til at det skal plasseres flere sitteplasser, trær og annen vegetasjon, og et eller flere vannelementer som skal bidra til gode oppholdskvaliteter. Torgenes særegne kvaliteter skal fremheves når man planter trær, møblerer eller legger gatebelegg, slik at elementene blir en del av torgenes arkitektoniske helhetsuttrykk.

På noen av torgene vil byliv og de gående måtte dele arealet med andre grupper. Trikken vil også i fremtiden krysse Rådhusplassen, Wessels plass, J.C. Hambros plass og til Europarådets plass dersom Fjordtrikken legges dit, i tillegg til nødvendig



Figur 4-13: Over: Kartlagte eksisterende gågater, torg og friområder
Figur 4-14: Under: Variant 1s forslag til regulerte gågater, torg og friområder



avvikskjøring med buss og nattbuss for trikk. Torgene skal være trygge for bylivet og for gående, og trikketraséene skal utformes med tanke på å oppnå sikkerhet for myke trafikanter og personer med nedsatt funksjonsevne.

Der hvor sykkelruter krysser torg og plasser, skal sykkeltilretteleggingen være tilpasset gatas rolle, fotgjengertetthet og uteopphold. For å vise sammenheng i sykkeltilretteleggingen, tillates det bylivstilpasset trasé som markeres i belegget på torget, for å unngå konflikter mellom gående og syklende.

Gågater
Følgende gater opprettholdes som gågate:
- **Østre del av Karl Johans gate** (gågate opprettholdes)
- **Lille Grensen** (gågate opprettholdes og utvides på fortau mot nord)
- **Søndre del av Arbeidergata** (gågate opprettholdes og utvides på fortau mot nord)
- **Nordre del av Øvre Slottsgate** (gågate opprettholdes)
- **Nordre del av Nedre Slottsgate** (gågate opprettholdes)
- **Søndre del av Torggata** (gågate opprettholdes og utvides på gatetun mot nord)
- **Sehesteds plass** (gågate opprettholdes)

Variant 1 regulerer i tillegg flere nye gågater i sentrum, som vist på kartene på motstående side.

Følgende gater får nytt arealformål gågate:
- **Vestre del av Karl Johans gate** (fra offentlig kjørebane/veigrunn og fortau)
- **Olav Vs gate** (fra offentlig kjørebane/ veigrunn, fortau, annen veggrunn og friområde)
- **Roald Amundsens gate** (fra offentlig kjørebane/veigrunn og friområde)
- **Universitetsgata** (fra offentlig kjørebane/ veigrunn og fortau)
- **Akersgata mellom Wessels plass og Grensen** (fra offentlig kjørebane/ veigrunn, gang-/sykkelvei, fortau)
- **Søndre del av Øvre Slottsgate** (fra offentlig kjørebane/veigrunn, fortau og torg)
- **Søndre del av Nedre Slottsgate** (fra offentlig kjørebane/veigrunn og fortau)
- **Kirkegata** (fra offentlig kjørebane/ veigrunn, fortau, parkering/ utfartsparkering, sykkelvei og annet veiareal)
- **Kronprinsesse Märthas plass** (fra offentlig kjørebane/veigrunn)
- **Kjeld Stubs gate** (fra offentlig kjørebane/ veigrunn og fortau)
- **Hieronymus Heyerdahls gate** (fra offentlig kjørebane/veigrunn og fortau)
- **Otto Sverdrups gate** (fra offentlig kjørebane/veigrunn)
- **Øvre Vollgate** (fra offentlig kjørebane/ veigrunn og fortau)
- **Nedre Vollgate** (fra offentlig kjørebane/ veigrunn og fortau)
- **Rådhusgata, øvre platå langs Kontraskjæret** (fra offentlig kjørebane/ veigrunn og fortau)
- **Akersgata ved Kontraskjæret** (fra spesialområde bevaring annet)
- **Revierstredet øst og vest for Bankplassen** (fra offentlig kjørebane/ veigrunn og fortau)
- **Glacisgata** (fra spesialområde annet)
- **Søndre del av Dronningens gate** (fra offentlig kjørebane/veigrunn)
- **Søndre del av Fred Olsens gate** (fra offentlig kjørebane/veigrunn og fortau)
- **Youngs gate, mellom Youngstorget og Hammersborggata** (fra offentlig kjørebane/veigrunn og fortau)

Lengden på gågatenettet utvides fra ca. 1600 meter til ca. 5300 meter, det vil si omtrent en tredobling. Utvidelsen av gågatenettet vil gjøre det mer attraktivt for opphold, bylivsaktiviteter og handel, og trygt og trivelig å ferdes til fots i byen. I tillegg til Karl Johans gate legges det opp til at Kirkegata blir sentrums viktigste gågate. Med brede bevegelsessoner på henholdsvis 8 og 6 meter sentralt i gatesnittet i disse gatene vil gående ha et romslig og attraktivt areal å ferdes på. I andre gågater kan asymmetrisk gatesnitt legges til grunn. I tillegg skal gatene opprustes med trær og vegetasjon, gratis sitteplasser og arealer for varesalg og uteservering. Gågatene vil ikke ha egne sykkelanlegg, men som i dag vil det være tillatt å sykle i gågater på fotgjengernes premisser.

I gågater vil det fortsatt være tillatt med varelevering og service- og nyttetransport i en tidsbegrenset periode, samt kjøring til eiendommer i gangfart.

Gå- og sykkelgater og Fleksible gater
Gatene som ikke er gågater er i Variant 1 Gå- og sykkelgater eller Fleksible gater. Reguleringen av disse gatene tillater mange ulike utforminger. Gå- og sykkelgater er som navnet tilsier kun for fotgjengere og syklister, men varelevering og adkomst til eiendommer tillates. I de Fleksible gatene tillates kollektivtransport og kjøreveg, men fotgjengere skal ha høyeste prioritet blant trafikantgruppene i utformingen.

Med et sammenhengende, fotgjengervennlig gatenettverk skal sentrum bli attraktivt, trygt og med så få barrierer som mulig. I gater som ikke er gågater, skal det være rause bevegelsessoner. Gater med sykkelanlegg eller kjøreveg skal ha gode fortausbredder, og fortau på begge sider av gaten.

De Fleksible gatene åpner også opp for andre løsninger dersom det i fremtiden ikke skulle være behov for kjøreveg i en gate. Da kan den for eksempel opparbeides som et gatetun eller en annen form for sambruksgate.

Tilrettelegging for syklister

Det vil være mulig å sykle i hele Oslo sentrum, og syklister er prioritert sammen med andre myke trafikanter foran bil. Det må tilrettelegges differensiert for ulike typer syklister avhengig av byrommenes roller og karakter. Transportsyklister må ikke komme i konflikt med andre syklister og gående. Det vil ikke være tillatt å opparbeide sykkelfelt i gågater av hensyn til fotgjengere og bylivstiltak, men sykling i gågater vil likevel være trygt og attraktivt for syklister som ikke har behov for å sykle i høyt tempo. Over torg som er del av en sammenhengende sykkelrute, kan det markeres en trasé i belegget.

I gater som skal være en del av det sammenhengende sykkelveinettet skal det tilrettelegges for sykkel i begge kjøreretninger og anlegget skal være sammenhengende. Den konkrete løsningen skal være i henhold til Oslostandarden for sykkeltilrettelegging, som gir rom for flere ulike typer utforminger. Utformingen skal detaljplanlegges etter de behov og

Figur 4-15: Bankplassen, en liten oase i Kvadraturen. Foto: Camilla Skjerve-Gordley / Plan- og bygningsetaten

muligheter som finnes i den enkelte gaten. I gater som ikke skal være gågater, og som ikke har behov for kollektivtrafikk eller kjørevei, foreslås Gå- og sykkelgater. Disse har en kombinasjon av formål som kun prioriterer og legger til rette for fotgjengere og syklister. Fire gater foreslås regulert som Gå- og sykkelgater. Gatene skal være en del av det sammenhengende sykkelveinettet som vist i temakart for sykkel, og det stilles krav til opparbeidelse av sykkelanlegg til hver av gatene.

De foreslåtte Gå- og sykkelgatene er:

- **Nordre del av Universitetsgata** (fra offentlig kjørebane/veigrunn). Det stilles krav til detaljregulering på deler av strekningen som en del av regulering av Kristian Augusts gate)
- **Nordre del av Kongens gate** (fra offentlig kjørebane/veigrunn, fortau og kollektivfelt/kollektivgate - trikkespor)
- **Pløens gate** (fra offentlig kjørebane/ veigrunn)
- **Nordre del av Torggata** (fra gatetun)

Alle andre gater innenfor planområdet er Fleksible gater. Reguleringen gjør det mulig å tilrettelegge for sykkel i alle gater, dersom de andre hensynene i planen er ivaretatt.

Det skal etableres offentlige sykkelparkeringsplasser som bidrar til å gjøre det attraktivt og lettvint for folk å bruke egen sykkel når de skal handle eller benytte seg av kulturtilbud i sentrum. Parkeringen skal ligge nær målpunkter, og utformes slik at syklene er trygge for tyveri. Sykkelparkering skal integreres i byrommet og anlegges slik at den ikke hindrer fremkommelighet eller bylivsaktiviteter, som for eksempel aktiviteter for barn eller sitteplasser på steder med gode solforhold. Sykkelparkeringsanlegg skal være i henhold til Oslostandardens vedlegg, Veileder for sykkelparkering i offentlig rom. Dette betyr at det skal etableres universell sykkelparkering, som passer til alle typer sykler. Etablering av allmenn tilgjengelig sykkelparkering og bysykkelstativer må ses i sammenheng, slik at man oppnår en hensiktsmessig fordeling mellom disse.

Figur 4-16: Kongens gate med mulig løsning for gå- og sykkelgate, sett mot nord. Illustrasjon: Diiz/Visco

Tilrettelegging for kollektivtransport

Temakartet for de foreslåtte kollektivtraseene vises under. Planforslaget opprettholder dagens kollektivtraseer. Samtidig er planen fleksibel for endrede behov, som både gjør det mulig å utvide kollektivnettet og begrense det.

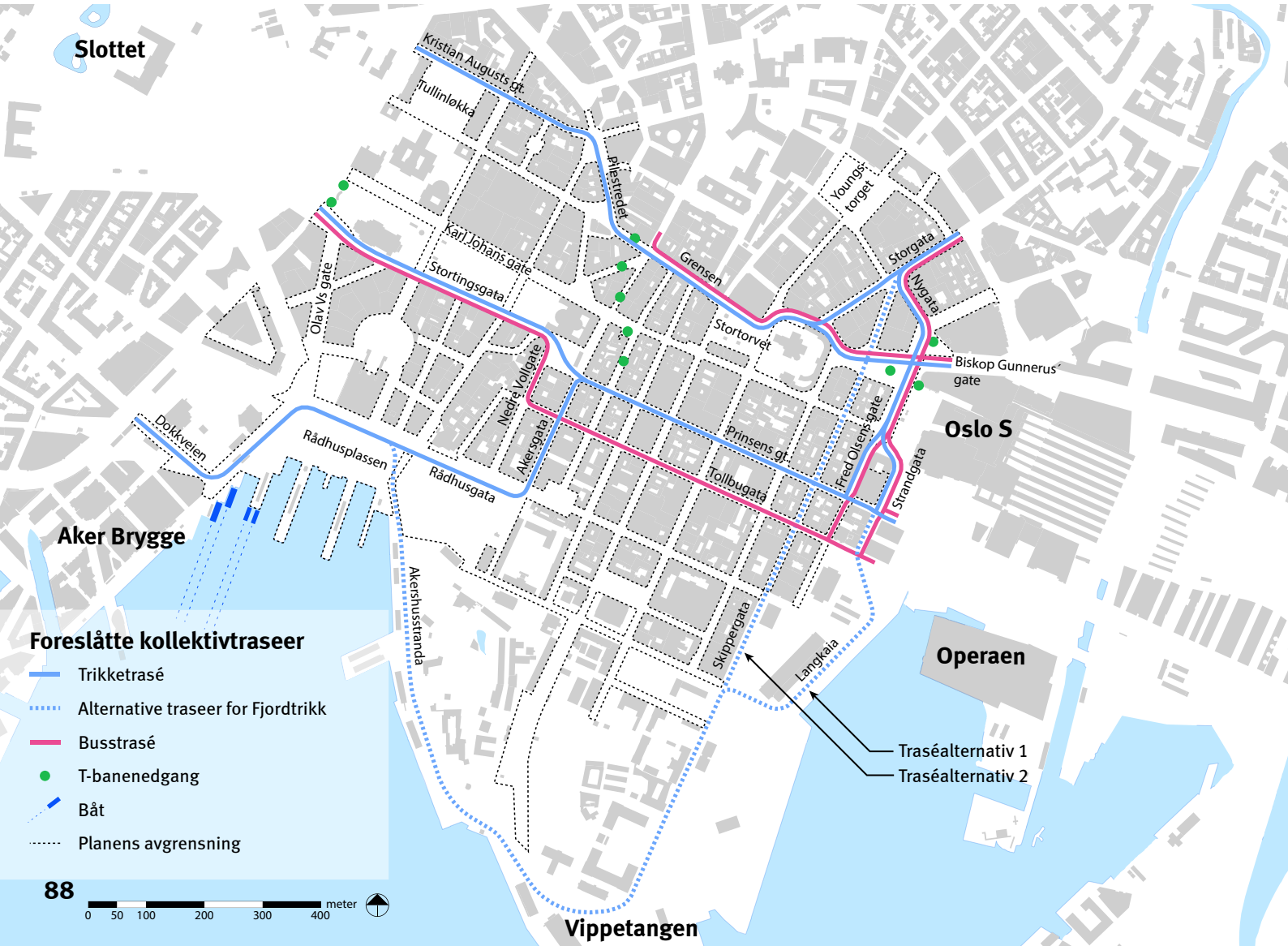
Som hovedregel skal kollektivtransport og taxi prioriteres som trafikantgruppe nr. 3 i de Fleksible gatene, etter fotgjengere og syklister. I enkelte gater som i ordinær situasjon brukes som hovedruter for kollektivtransport i dagens sentrum, er imidlertid trikk og rutebuss prioritert som trafikantgruppe nr. 2, det vil høyere enn syklister. Dette fremkommer i bestemmelsene til delområdene.

Prioriteringen er hovedsakelig gjort ut i fra plasshensyn, og betyr at dersom det ikke er plass til både gode fortausbredder, kollektivfelt og sykkelfelt, må sykkelfelt i én eller begge retninger utgå. Syklister må da enten sykle i blandet trafikk, på fortauet, eller velge andre tilrettelagte gater.

Planen åpner opp for ny trikkelinje i Skippergata, dersom det bestemmes at Fjordtrikken skal gå der. Dette er et prosjekt som krever større utredning, og planen stiller derfor krav om detaljregulering. Kravet faller bort dersom det besluttes at trikken skal gå i en annen trasé. Fjordtrikk rundt Vippetangen er anbefalt i konsekvensutredning for Fjordtrikken, men ligger utenfor dette planområdet.

I enkelte kryss som er svært viktige for kollektivtransporten anbefales det i retningslinje å prioritere kollektivtrafikken over fotgjengere og syklister. Dette gjelder spesielt der hvor det går trikk, fordi trikken har forkjørsrett foran fotgjengere i gangfelt uten lysregulering, og der hvor store folkestrømmer kan hindre rutebussenes fremkommelighet. Dette gjelder for eksempel der Tollbugata krysser gågater som Kirkegata og Øvre og Nedre Slottsgate. Det er viktig at kollektivtrafikken får

Figur 4-17: Variant 1s forslag til traseer for kollektivtransport



god framkommelighet, samtidig som fotgjengere får sikre og oversiktlige krysningsmuligheter.

Enkelte trikkelinjer har jevnlig "buss for trikk"-kjøring, og har derfor behov for en opparbeidelse som gjør busskjøring i trikketraseene mulig. Ruter har også behov for noen alternative kjøreruter for buss i avvikssituasjoner. Planforslaget tilrettelegger for dette så langt det lar seg gjøre. Dette gjelder Christiania torv, Dronningens gate mellom Rådhusgata og Biskop Gunnerus gate, Rosenkrantz' gate, Rådhusgatas nedre løp mellom Rosenkrantz gate og Christiania torv, Rådhusgata mellom Christiania torv og Skippergata mellom Rådhusgata og Europarådets plass.

Det tillates holdeplasser for kollektiv og taxi, samt T-banenedganger ved viktige målpunkter. Antallet holdeplasser for de ulike kollektivtilbudene forutsettes ikke redusert i antall, selv om flytting kan være aktuelt.

Tilrettelegging for varelevering, handel og næring

Varelevering, service- og nyttetransport prioriteres som trafikantgruppe nummer 4. Gater med reguleringsformålet «kjøreveg», dvs. kun de Fleksible gatene, vises i kartet på neste side. Godkjente adkomster til eiendommene, varelevering, service- og nyttetransport tillates samtidig i alle typer gater og torg, innen visse begrensninger. Som nevnt må gruppens tilgang i gågater og på torg tidsbegrenses, for å gjøre disse områdene så bilfrie som mulig. Arealer for parkering av varelevering og service- og nyttetransport skal ikke være til hinder for bylivstiltak eller framkommelighet for fotgjengere, syklister og kollektivtransport. System og regulering for varelevering inngår ikke som en del av denne planen, og den åpner opp for mange ulike løsninger.

Figur 4-18: Tordenskiolds gate med mulig løsning for fleksibel gate, sett mot sør. Illustrasjon: Diiz/Visco

Tilrettelegging for privatbilisme

Andre motoriserte kjøretøy, som for eksempel privatbil, motorsykkel og turistbuss, prioriteres som trafikantgruppe nummer 5 i planen. Denne trafikantgruppen krever reguleringsformålet kjørevei. Det kombinerte formålet i de Fleksible gatene inneholder dette.

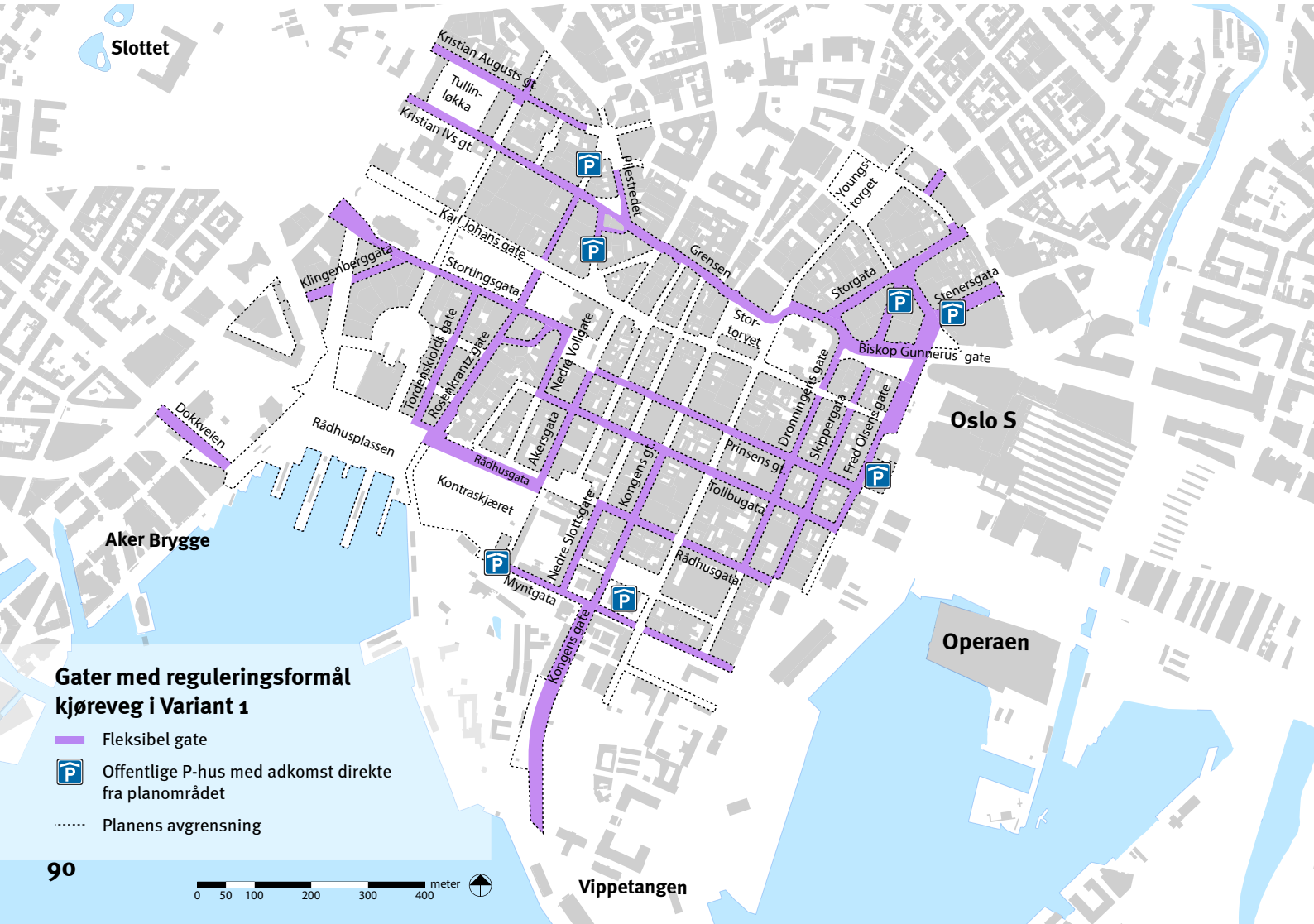
Kjøremønsteret og utformingen av gatene kan variere etter behov og over tid. Formålet åpner opp for kjørevei i alle de Fleksible gatene, men tillater også løsninger som gir større begrensninger for personbiler, som for eksempel gatetun eller andre sambruksvarianter. Formålet åpner også opp for å stenge disse gatene helt for privatbiler. Dersom en gate er bred kan det i teorien tillates to-veis kjørefelt, men siden privatbiler skal ha lavest prioritet i utformingen av gatene, er det mest sannsynlig at det vil anlegges enveiskjørte gater.

Variant 1s reguleringsformål legger føringer for hvilke kjøremønstre som kan etableres, selv om bestemmelsene ikke definerer kjørebredder eller -retninger. Konsekvensutredningen av trafikale konsekvenser har definert ett kjøremønster til hver variant av planforslaget, som er lagt til grunn for vurderingene av konsekvensene.

Hele Olav Vs gate foreslås som gågate, og Klingenberggata blir hovedatkomst til sentrum fra vest. Variant 1 opprettholder mulighet for begrenset gjennomkjøring fra øst til vest, men via Tollbugata slik at Christiania torv blir stengt for privatbiltrafikk. Fridtjof Nansens plass vil bli et område uten tilgang for privatbiler. Vestre del av Karl Johans gate foreslås som gågate, og Kristian IVs gate den viktigste kjørbare gaten i sentrum nordvest. Dersom Skippergata blir trikkegate, blir Dronningens gate eneste personbilforbindelsen mellom nord og sør i østre del av sentrum. De valgte kjøremønstrene og konsekvensene av disse beskrives ytterligere i kapittel 6.

Alle parkeringshus innenfor planområdet har regulert kjøretilgang som opprettholdes. Planen åpner ikke opp for parkering på gateplan eller terreng eller på areal som

Figur 4-19: Kjørbare gater i Variant 1



er regulert til samferdsels- og teknisk infrastrukturformål. Dette gjelder også for turistbusser, men det kan etableres plasser for av- og påstigning for disse. Turistbusser må da parkere utenfor planområdet. Personbiler kan parkere i parkeringshusene eller utenfor sentrumsområdet.

Det tillates parkeringsplasser for personer med nedsatt funksjonsevne, og omfanget av eksisterende oppmerkede plasser for disse skal utvides så lang det lar seg gjøre. Det er ikke tillatt å parkere i gågater, så noen plasser må da flyttes til andre gater. Det kan tillates oppmerkede plasser på torg, dersom de ikke er til hinder for bylivstiltak eller framkommelighet for fotgjengere, syklister og kollektivtransport.

Parkeringshusene

Parkeringshusene Paléet P-hus, Konserthuset og under Bankplassen opprettholdes som parkeringshus, men får formålet offentlig/privat tjenesteyting i tillegg til parkeringsformålet. Dersom det i fremtiden ikke skulle være behov for parkeringshus i Paléet P-hus og Konserthuset, foreslås det at bygningsmassen kan benyttes til offentlig eller privat tjenesteyting, med publikumsrettede funksjoner som gir et utvidet tilbud til allmennheten. Ved hovedombygging eller nybygg skal det etableres publikumsrettede funksjoner på gateplan, for å sikre at byggene får en utadrettet virksomhet som bidrar til bylivet. Ved hovedombygging eller nybygging vil det være krav til detaljregulering.

Tullinløkka

Tullinløkka skal beholdes som en åpen park. Det tillates bebyggelse på inntil 11 000 m^2 BRA under terreng. For å sikre dagslys til bebyggelsen under bakken, tillates lysgårder som integreres i parkanlegget. På terreng foreslås et bygg med fotavtrykk på inntil 200 m^2 BRA, med en maks høyde på 12 meter over terreng. Det er krav til detaljregulering for bebyggelsen, men ikke for parkanlegget. En rekkefølgebestemmelse som sikrer etablering av park før brukstillatelse kan gis for bebyggelsen, inngår i planbestemmelsene.

Blågrønn struktur, miljø og klimatilpasning

Planforslaget legger til rette for å øke omfanget og mangfoldet av planter, trær og grøntareal og etablere et sammenhengende blågrønt nettverk. Den sammenhengende grønnstruktur som foreslås regulert vises i kartet under. Eksisterende, veletablerte og friske trær skal i stor grad bevares. Trær som av ulike grunner må fjernes, skal erstattes. Planforslaget foreslår etablering av nye trær som skal sikres gode vekstforhold, og arter skal primært være stedegne. På alle torg og gågater skal det etableres vegetasjon, fortrinnsvis trær, som fremhever og videreutvikler områdenes romlige kvaliteter.

Ved planting av trær langs viktige visuelle forbindelser, tillates høystammede trær som gir sikt i øyehøyde. Giftige og spesielt allergifremkallende planter skal unngås. Trær og plantekar skal plasseres slik at fremkommelighet for fotgjengere, syklister og kollektivtransport ikke vanskeliggjøres. Overvann skal håndteres og renses lokalt, og fortrinnsvis håndteres i åpne løsninger og infiltreres i grunnen. Overvann skal ledes i sikre flomveier gjennom planområdet. Enkelte byrom har krav om etablering av overvannsløsning eller flomvei, eller opprettholdelse og videreutvikling av eksisterende vannelement.

Det skal brukes varige og robuste materialer, som i sitt livsløp skal ha lave klimagassutslipp, og i minst mulig grad ha negative helsemessige og miljømessige konsekvenser. Dette gjelder i produksjon, bruk og avfallsbehandling.

Planforslaget åpner opp for etablering av varmekabler i gater og byrom, men stiller krav til energikilden.

Figur 4-20: Foreslått regulert, sammenhengende grønnstruktur i Variant 1

Romlige forløp og visuelle forbindelser

Viktige visuelle forbindelser er angitt i plankartet og i Temakart i Kapittel 3.4. Visuelle forbindelser og romlige forløp som skal ivaretas er angitt i bestemmelsene til delområdene. Planen tillater etablering av trær i disse områdene, men de må være høystammede slik at sikten opprettholdes. Ved etablering av faste installasjoner er det krav til dokumentasjon i landskapsplan

Hensynssoner

H190_1 Sikringssone – eksisterende trasé for T-bane/jernbane
Sonen gjelder sikring av trasé for T-bane og/ eller jernbane under Oslo sentrum som vist på kartet.

H190_2 Sikringssone – trasé for fremtidig bane
Sonen gjelder sikring av trasé for tunnel under Oslo sentrum som vist på kartet.
H190_3 Sikringssone - trasé for eksisterende vei
Sonen gjelder sikring av trasé for eksisterende vei som vist på kartet.

Ved sprengningsarbeider, boring av energibrønner og andre brønner innenfor andre sikringssoner H190_1-3 skal det innhentes tillatelse fra berørte samferdselsmyndigheter.

H320 Sikringssone – flomfare Stormflo
Sonen gjelder område med mulig fare for stormflo. Innenfor sonen tillates ikke tiltak som kan påvirke/bli påvirket av stormflo. Ved regulering og senest ved søknad om tiltak skal det utføres ROS-analyse/ fareutredning som dokumenterer at de til enhver tid gjeldende forskrifter ivaretas.

H570_1 Bevaring av kulturmiljø
Sonen omfatter fem områder med nyere tids kulturminner som allerede er regulert til spesialområde bevaring: Kontraskjæret, del av Akersgata, Nedre Slottsgate, Myntgata, Kongens gate, Kirkegata og Glacisgata, Bankplassen, del av Kongens gate, Myntgata, Deler av Rådhusplassen/ Kontraskjæret og Honnørbrygga, Brynjulf Bulls plass og Østre del av Sehesteds plass. Formålet og hovedinnhold i gjeldende bestemmelser er tatt inn i planbestemmelsene til områdereguleringen, som også er supplert slik at kulturmiljøene får et styrket vern.

H570_2 Bevaring av kulturmiljø
Sonen omfatter en liten del av planområdet. Dette er Stortorget, en mindre del av Tollbugata, Rådhusgata og Revierstredet mot øst og en liten del av Dronningens og Kongens gate i sør. Kontraskjæret med liten del av Myntgata, Øvre Slottsgate og Christiania torv inngår også. Området har potensiale for etterreformatoriske kulturlag. Bestemmelsen stiller krav til at søknad om tiltak som innebærer graving dypere enn 0,5 meter og utenom eksisterende VVS og eltraséer skal forelegges Byantikvaren.

Figur 4-21: Overvanns-håndtering som innbyr til lek. Fra Deichmans gate i Oslo. Foto: Asplan Viak / Åse Holte

H570_3 Bevaring av kulturmiljø
Sonen omfatter Sehesteds gate og Sehesteds plass som foreslås regulert til hensynssone for bevaring av nyere tids kulturminner og kulturmiljø slik at hele gaten og plassen inngår et bevaringsformål. Bestemmelsene omfatter brosteinsdekke, fontene med skulptur og trærne på plassen.

H910_1-4 Gjeldende regulering skal fortsatt gjelde
Sonen omfatter fire planer, to nylig vedtatte planer, én plan under arbeid og én eldre plan. Dette gjelder:

- **H910_1 S-4087 Akershusstranda og Rådhusplassen, vedtatt 18.06.2003** (den del av planen av planen som omfatter Rådhusbryggene skal fortsatt gjelde). H910_1
- **H910_2 S-4937 Kristian Augusts gate, vedtatt 01.02.2017** (hele planen ligger innenfor planavgrensningen til områdereguleringen og skal gjelde). H910_2
- **H910_3 201506509, Storgata og Pløens gate, offentlig ettersyn 12.12.2016 – 30.01.2017** (vestre del av denne planen ligger innenfor planavgrensningen til områdereguleringen). H910_3
- **H910_4 S-4946 Regjeringskvartalet, vedtatt 10.02.2017,** (Mindre del av denne planen ligger innenfor områdereguleringen: del av Youngstorget, Eva Kolstads gate, Youngs gate og gate mot Folketeaterpassasjen). H910_4

Detaljregulering og byggesaksbehandling

Planforslaget legger til rette for direkte byggesaksbehandling uten detaljregulering for de aller fleste områdene i planen. På følgende områder stilles krav til detaljregulering:

- Skippergata, dersom det skal anlegges trikketrase for Fjordtrikken.
- Tullinløkka, dersom det skal etableres bebyggelse på vertikalnivå 1 eller 2.
- For tiltak med vesentlige konsekvenser for omgivelsene som ikke er i tråd med denne planen. Hvilke tiltak dette gjelder må vurderes i hver enkelt sak av Plan- og bygningsetaten.

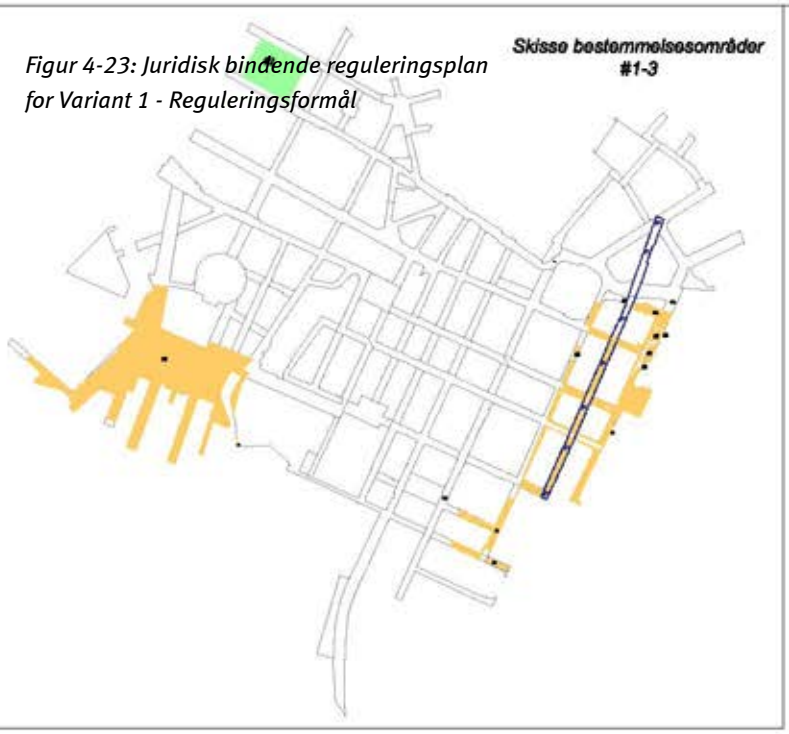
Detaljreguleringsplaner skal i henhold til Plan- og bygningsloven sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn i minst seks uker, for å sikre medvirkning. Da søknadspliktige enkelttiltak ikke er detaljavklart i planforslaget, må disse omsøkes etter plan- og bygningslovens bestemmelser. Byggesaker krever kun nabovarsel, med frist på to uker. For å sikre at viktige hensyn innen for eksempel miljø og samfunnssikkerhet er ivaretatt i byggesaken, er det krav til at det innhentes uttalelse fra relevante kommunale og statlige instanser. Vedtak gjøres av Plan- og bygningsetaten, i tråd med gjeldende delegasjonsvedtak.

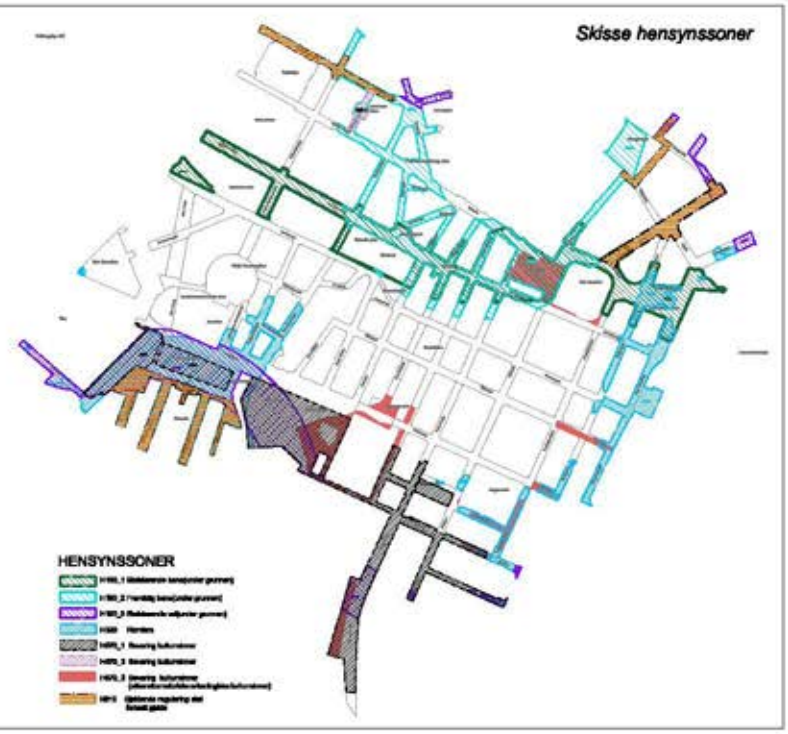
For større tiltak som opparbeidelse av gategrunn, er det krav til en detaljert landskapsplan, som skal inngå i, og godkjennes som del av byggesøknaden. Bestemmelsene angir hva landskapsplanen skal inneholde. For små tiltak vil det kun være nødvendig med illustrasjoner som viser hvordan tiltaket passer inn i byrommet og ivaretar visuelle kvaliteter og forbindelser.

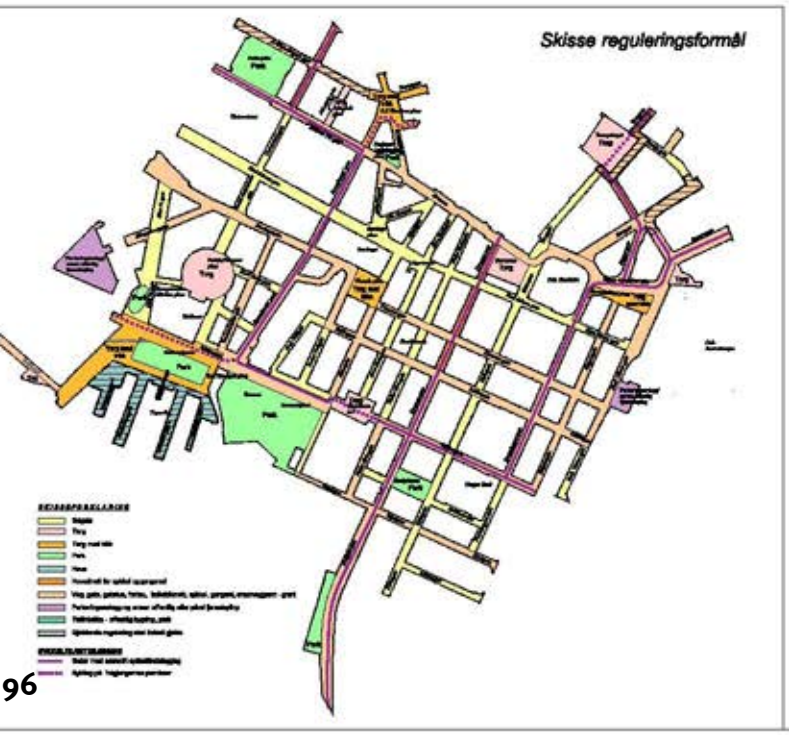
Figur 4-22: Til høyre: Kirkegata i Kvadraturen. Foto: Plan- og bygningsetaten / Camilla Skjerve-Gordley

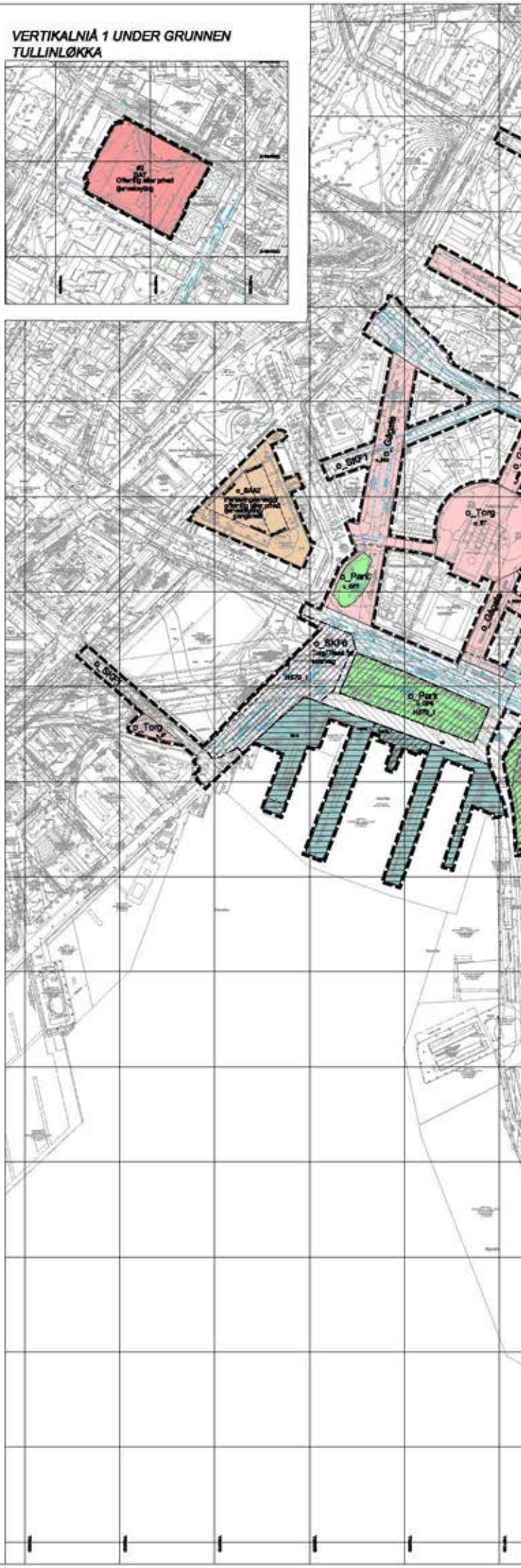
Kirkegata 1-3

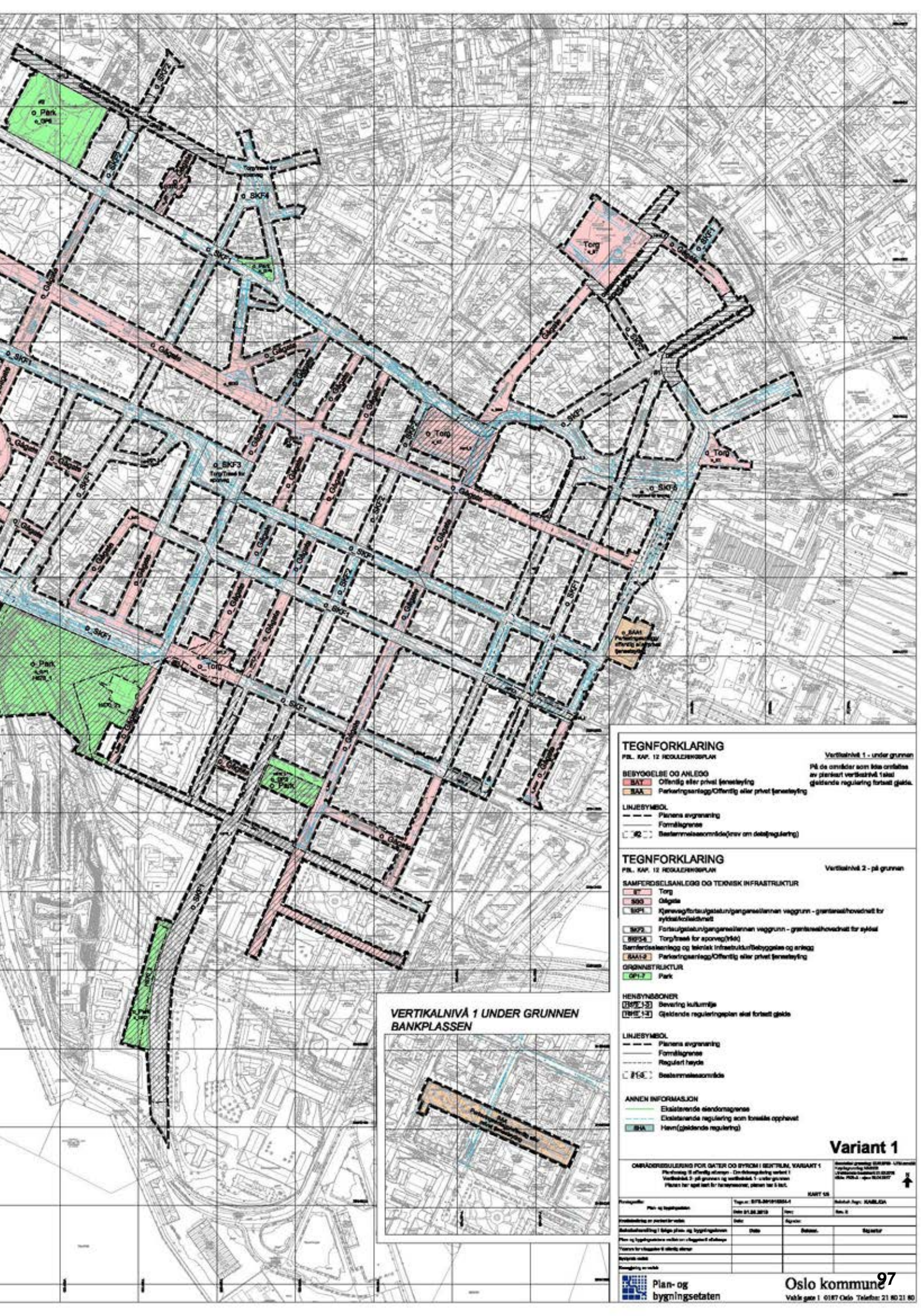
Figur 4-23: Juridisk bindende reguleringsplan for Variant 1 - Reguleringsformål





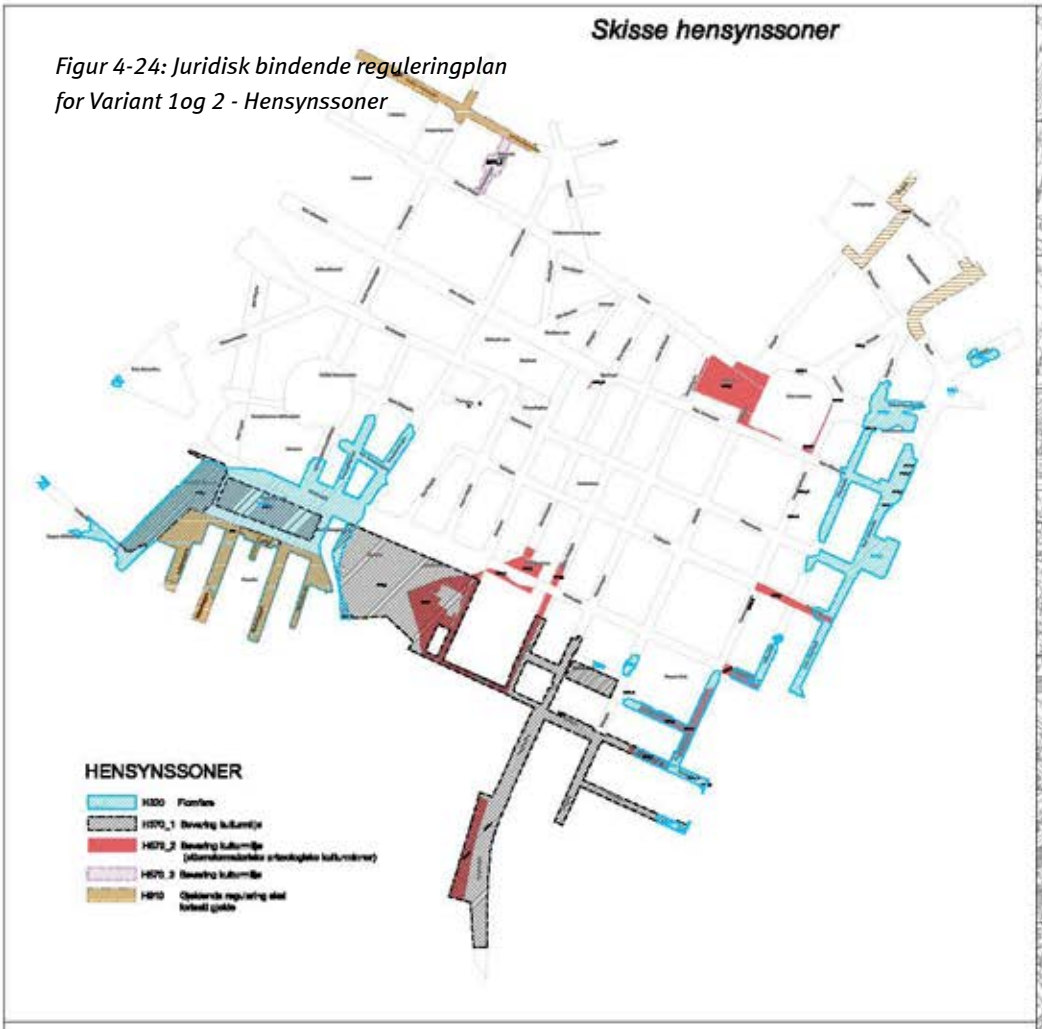


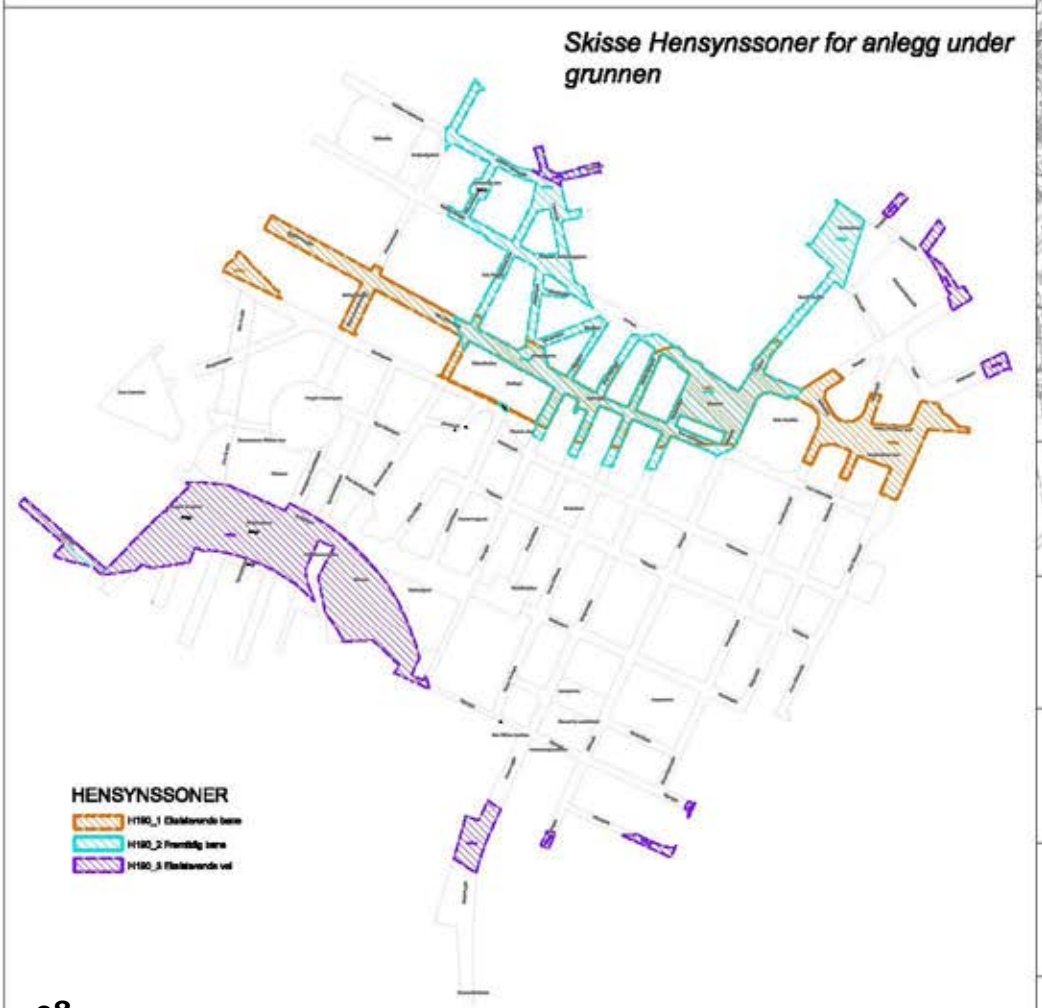




TEGNFORKLARING
PBL. KAP. 12 REGULERINGSPLAN
Vertikalnivå 1 - under grunnen
På de områder som ikke omfattes av planlagt vertikalnivå 1 skal gjeldende regulering fortsatt gjelde.
BEBYGGELSE OG ANLEGG
BAT Offentlig eller privat tjenesteyting
BAA Parkeringsanlegg/Offentlig eller privat tjenesteyting
LINJESYMBOL
Planens avgrensning
Formålsgrense
Bestemmelsesområde(krav om detaljregulering)
TEGNFORKLARING
PBL. KAP. 12 REGULERINGSPLAN
Vertikalnivå 2 - på grunnen
SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR
Torg
Gågate
Kjøreveg/fortsu/gatetun/gangareal/annen veggrunn - grøntareal/hovednett for sykkel/kollektivnett
Fortsu/gatetun/gangareal/annen veggrunn - grøntareal/hovednett for sykkel
Torg/trasé for sporveg(trikk)
Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur/Bebyggelse og anlegg
Parkeringsanlegg/Offentlig eller privat tjenesteyting
GRØNNSTRUKTUR
Park
HENSYNSSONER
Bevaring kulturmiljø
Gjeldende reguleringsplan skal fortsatt gjelde
LINJESYMBOL
Planens avgrensning
Formålsgrense
Regulert høyde
Bestemmelsesområde
ANNEN INFORMASJON
Eksisterende eiendomsgrense
Eksisterende regulering som forslås opphevet
Havn(gjeldende regulering)
Variant 1
VERTIKALNIVÅ 1 UNDER GRUNNEN BANKPLASSEN
Plan- og bygningsetaten
Oslo kommune
Vahls gate 1 0187 Oslo Telefon: 21 80 21 80

Figur 4-24: Juridisk bindende reguleringplan for Variant 1og 2 - Hensynssoner





H190_2
H190_3
TEGNFORKLARING
PBL. KAP. 12 REGULERINGSPLAN
HENSYNSSONER
Andre sikringssoner(eksisterende bane)
Andre sikringssoner(fremtidig bane)
Andre sikringssoner(eksisterende veg)
Bevaring kulturmiljø
Gjeldende reguleringsplan skal fortsatt gjelde
LINJE- OG PUNKTSYMBOLER
Planens begrensning
Formålgrense
ANNEN INFORMASJON
Eksisterende eiendomsgrense
Hensynssonekart
Variant 1 og 2
OMRÅDEREGULERING FOR GATER OG BYROM I SENTRUM
Planforslag til offentlig ettersyn - Områderegulering
Vertikalnivå 2 - på grunnen - hensynssoner
planen har 3 kart
Plan- og bygningsetaten
Oslo kommune
Vahls gate 1 0187 Oslo Telefon: 21 80 21 80

4.3 Reguleringsbestemmelser for Områderegulering for gater og byrom i sentrum – Variant 1

Innhold

1	**Planens hensikt**	**101**
2	**Planens avgrensning**	**101**
3	**Generelle bestemmelser**	**101**
3.1	Vertikalnivå 1, under grunnen	101
3.2	Vertikalnivå 2, på grunnen	101
4	**Vertikalnivå 1 – under grunnen**	**106**
4.1	Område for bebyggelse og anlegg – Tullinløkka	106
5	**Vertikalnivå 2 – på grunnen**	**106**
5.1	Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	106
5.2	Parkeringsanlegg / offentlig eller privat tjenesteyting	118
5.3	Grønnstruktur - Park	118
6	**Hensynssoner**	**120**
6.1	Andre sikringssoner H190_1-3	120
6.2	Bevaring kulturmiljø H 570_1-3	120
7	**Bestemmelsesområder**	**121**
7.1	Bestemmelsesområde – krav til detaljregulering Skippergata	121
7.2	Bestemmelsesområde – krav til detaljregulering Tullinløkka	121
7.3	Bestemmelsesområde historisk havneområde	121

1 Planens hensikt

Planen skal legge til rette for et godt og økt byliv gjennom en langsiktig utvikling av Oslo sentrums gater og byrom. Byliv forstås som folks opphold og aktivitet i byen, og de opplevelsene menneskene sammen skaper gjennom bruk av byens mange tilbud. Dette betyr å forsterke de fysiske elementene som bidrar til trivsel, trygghet og bevegelsesfrihet, og en mangfoldig og inkluderende by. For å oppnå et allsidig byliv skal det tilrettelegges for næring og handel, kunst og kultur, natur, mobilitet, nytenkende arkitektur/ landskapsarkitektur og innovasjon.

Planen åpner opp for å omforme arealer som tidligere har vært regulert til gateparkering og kjørevei, til gater og byrom som legger til rette for byliv. Dette omfatter bedre framkommelighet for fotgjengere, syklister og kollektivreisende, samtidig som HC-parkering, varelevering og service- og nyttetransport ivaretas.

Videre skal planen gjøre det mulig å etablere flere og bedre møteplasser i gater og byrom. Disse skal ha høy arkitektonisk kvalitet, og en utforming som innbyr til opphold og aktivitet på forskjellige tider av døgnet og året, for alle deler av befolkningen.

Den eksisterende blå og grønne strukturen skal ivaretas og videreutvikles. Det er et mål å øke omfanget og mangfoldet av planter, trær og grøntareal, og å håndtere overvannet lokalt i gater og byrom. Viktige kulturminner og -miljøer skal være verdifulle elementer i bybildet.

Planen åpner for at eksisterende, offentlige tilgjengelige parkeringshus i planområdet kan benyttes til nye tilbud for allmennheten.

2 Planens avgrensning

Det regulerte området er vist på plankart merket med kartnummer BFB-201618254-1, datert 01.06.2018.

3 Generelle bestemmelser

3.1 Vertikalnivå 1, under grunnen

I områder som omfattes av planen, men ikke omfattes av plankartets vertikalnivå 1, skal gjeldende regulering fortsatt gjelde. Dette inkluderer ikke det regulerte parkeringshuset under Youngstorget.

3.2 Vertikalnivå 2, på grunnen

3.2.1 Andre planer med relevans for planområdet

Andre planer med relevans for planområdet står også under det punktet i bestemmelsene som det er relevant for. Listen er ikke uttømmende. Andre planer med relevans for planområdet er:

- Særtrykk – felles prinsipper for universell utforming i Oslo kommune vedtatt 18.6.2014, eller senere vedtatt utgave.

- Skilt- og reklameplan for Oslo, vedtak justert 20.11.2013, eller senere vedtatt utgave. (juridisk bindende)

3.2.2 Bylivstiltak

Bylivstiltak tillates innenfor hele planområdet, men hvilke tiltak som skal etableres hvor må godkjennes av Oslo kommune (Plan- og bygningsetaten og Bymiljøetaten) i hver enkelt sak. Med bylivstiltak menes temporære og permanente fysiske tiltak og aktiviteter med lengre varighet enn to måneder som bidrar til byliv, i samsvar med planens hensikt. Gatene og byrommene skal innby til helårsbruk. Både midlertidige og permanente anlegg skal ha god estetisk utforming.

Bylivstiltak kan deriblant være:

- lekeplasser og aktivitetsområder
- offentlige sitteplasser
- arealer for uteservering eller utstilling av varer
- scener og amfier, eller annen infrastruktur for torgsalg, markeder, konserter og festivaler
- utstillingsmontrer, kunstverk og skulpturer
- vegetasjon og vannelementer
- sykkel- og bysykkelstativer
- drikkevannsfontener, toaletter, søppelkasser og gjenvinningsstasjoner

Oppholdssteder i gater og byrom skal være varierte, med tanke på aktivitetsnivå, støynivå og bruk, og det skal legges til rette for sambruk av arealer, slik at samme areal kan brukes til flere funksjoner. De skal være tilrettelagt for ulike aldersgrupper og mennesker med ulikt funksjonsnivå. De offentlige oppholdsstedene bør plasseres på de mest attraktive stedene, fortrinnsvis på steder som er solfylte, skjermet for vind og/eller har utsyn.

Uteserveringer skal fremstå som åpne og tilgjengelige, og samtidig være avgrenset med en samlet og tydelig møbleringssone. Det er ikke tillatt med en fysisk avgrensning av uteserveringsarealet. Der særlige årsaker som trafikkbilde og særlig tyveriutsatthet nødvendiggjør en fysisk avgrensning kan dette likevel godkjennes. Avgrensningen skal i slike tilfeller ikke være utformet som et helt og omsluttende stengsel, men kan for eksempel bestå av frittstående blomsterkasser (punktvis), enkle punktmarkeringer eller enkle snormarkeringer.

Serveringsstedets møbler skal plasseres direkte på gategrunnen eller fortauet. Møbleringen skal ha god kvalitet, både hva gjelder materialer og utforming. Serveringsarealets hovedform bør være tilpasset byrommet. Det er ikke tillatt med overdekning som baldakin eller telt. Som solavskjerming tillates frittstående parasoller uten kappe. Der flere uteserveringer ligger tett bør parasollene ha et ensartet uttrykk.

Benker og andre sittemuligheter skal ha høy grad av komfort og tilgjengelighet, for eksempel med armlener og ryggstøtte. På integrerte sittekanter av stein eller lignende skal det benyttes tredekke eller et annet materiale som gjør benkene attraktive og gir god sittekomfort, også vinterstid.

3.2.3 Utforming og materialbruk på bygulvet ved søknad om tiltak og opparbeidelse av gater og byrom

Prinsippene i Estetisk plan 2005, Designhåndbok for Oslo Sentrum, vedtatt 22.04.2009, eller senere vedtatt utgave, skal legges til grunn for utformingen av gater og byrom. Gater, byrom og bylivstiltak skal ha en høy estetisk utforming. Asymmetrisk gatesnitt kan legges til grunn i gater som prioriteres for opphold og fotgjengere, for eksempel sambruks- og gågater.

Bygulvet skal ved hovedombygging utføres med materialer av høy kvalitet, og ha differensiert kvalitet tilpasset gatenes rolle og funksjon. Historisk viktige paradegater og nye, viktige strøksgater skal opparbeides med naturstein. For mindre viktige gater og byrom tillates enklere standard med asfalterte kjørebaner og opphøyd gangfelt/kryss. Det skal brukes varige og robuste materialer. Materialene skal i sitt livsløp ha lave klimagassutslipp, og i minst mulig grad ha negative helsemessige og miljømessige konsekvenser. Dette gjelder i produksjon, bruk og avfallsbehandling.

Ved valg av materialer skal det tas hensyn til tilliggende bygningers estetikk, historikk, funksjon og rolle i byen. Høydeforskjeller fra terreng ute og til gulvnivå inne, skal fortrinnsvis løses inne i byggene.

Sikkerhetstiltak skal fortrinnsvis innlemmes i bygninger og fasader. Nødvendige sikkerhetstiltak i byrommene skal integreres i utformingen og/eller møbleringen, for eksempel i bymøbler, vegetasjon eller ved å utnytte høydeforskjeller i terrenget. Tilgrensende gater og byrom må ses i en sammenheng for å sikre en helhetlig forståelse av sikkerhetsbehovet i området. Sikkerhetstiltakene skal ikke hindre fotgjengere og syklisters fremkommelighet.

Prinsippene for universell utforming skal være førende for utformingen av offentlige arealer i planområdet. Der gater tilrettelegges med ny brostein, skal det benyttes steinprodukter som er trillevennlig av hensyn til blant annet rullestol, barnevogn, sykkel og vareleveringstraller.

Alle gater, torg og plasser skal utformes på en slik måte at fotgjengere gis en tydelig prioritering. I gater med særskilt sykkeltilrettelegging skal sykling prioriteres likeverdig med fotgjengerfunksjonen.

3.2.4 Trær og vegetasjon

Ved opparbeidelse av gater, torg og plasser, skal det plantes trær som fremhever og videreutvikler områdenes romlige kvaliteter. Ved planting av trær langs viktige visuelle forbindelser, tillates bare høystammede trær som gir sikt i øyehøyde. Trærne som plantes i grunnen skal gis gode vekstforhold med minst 50 % vekstmasse og god jordkvalitet.

Friske, veletablerte trær og trær med en stammeomkrets over 40 cm, skal bevares. Dette er trær som antas å ha lang levetid foran seg (for den aktuelle arten), under normale forhold. Trær som på grunn av alder, sykdom, vindfall eller lignende må fjernes, skal erstattes. Ved nyplanting skal det primært etableres steds- og lokalklimatilpasset beplantning, som styrker det biologiske mangfoldet og har høy estetisk kvalitet. Giftige og spesielt allergifremkallende planter skal unngås.

Plantekar skal utformes på en måte som oppmuntrer til uteopphold med sittemuligheter. Trær og plantekar skal plasseres slik at fremkommelighet for fotgjengere, syklister og kollektivtransport ikke vanskeliggjøres.

3.2.5 Overvann

Overvann skal så langt det er mulig håndteres og renses lokalt, fortrinnsvis i åpne løsninger og infiltreres i grunnen. Overvannsløsningene skal være integrert og samspille med øvrige anlegg. Åpne løsninger for håndtering av overvann skal ha høy estetisk kvalitet. Overvannshåndteringen bør være aktivitetsskapende.

Overvann skal ledes i sikre flomveier gjennom planområdet.

3.2.6 Belysning

Belysningsplan for Oslo sentrum, vedtatt 13.04.2011, eller senere vedtatt utgave, skal legges til grunn for belysning av området. Alle offentlige byrom må belyses tilstrekkelig ut fra hvordan de skal brukes. Belysningen skal sikre trygghet og tilgjengelighet, være energieffektiv og ivareta byens særegne nattidentitet og arkitektur.

3.2.7 Energibruk

Hvis det skal legges varmekabler i gater og byrom, skal det brukes fjernvarme, overskuddsvarme, eller fornybar energi som er egnet for vannbåren varme. Det skal ikke brukes strøm.

3.2.8 Romlig forløp og visuelle forbindelser

Forløpet av- og forbindelsene mellom ulike sekvenser av byrom skal være lette å oppfatte gjennom bruk av materialer, beplantning/trær, bymøbler og gatebelegg.
Viktige visuelle forbindelser som skal ivaretas er spesifisert i bestemmelsene for delområdene. Ivaretagelse av visuelle forbindelser skal ikke være til hinder for temporære bylivstiltak eller løse konstruksjoner.

3.2.9 Uteromskunst

Eksisterende uteromskunst skal bevares, og ivaretas på en måte som ikke forringer kunstverket eller opplevelsen av det, så langt det er mulig. Ny uteromskunst skal plasseres slik at trafikksikkerhet er ivaretatt, og slik at uteromskunsten eksponeres på en måte som fremhever verket og omgivelsene.

3.2.10 Byggesaksbehandling

For søknadspliktige tiltak med vesentlige konsekvenser for omgivelsene, som ikke er i tråd med denne planen, kreves detaljreguleringsplan.

Sammen med søknad om byggetillatelse om opparbeidelse av gater og byrom skal det foreligge en landskapsplan som skal godkjennes samtidig med byggetillatelsen. I byggesaksbehandlingen skal det foreligge uttalelse fra Oslo kommunes relevante etater og statlige instanser. Spesielt viktige tema som bør belyses av ansvarlig instans er for eksempel overvannsløsninger, biologisk mangfold, trafikksikkerhet, samfunnssikkerhet, kulturminner, uteromskunst og teknisk infrastruktur i grunnen.

Landskapsplanens avgrensning, målestokk, ekvidistanse og behov for perspektiv og snittegning avklares i samråd med Plan- og bygningsetaten. Krav til innhold i landskapsplanen vises i Tabell 1 under. Innholdet kan fravikes dersom det ikke er relevant for tiltaket.

Tabell 1: Innhold i landskapsplanen	
Tema	**Innhold**
Bylivstiltak	Plassering og utforming av aktivitets- og oppholdsområder, lekeplasser og andre arealer for lek, kunst, strømuttak, vannforsyning, mindre bebyggelse som WC, kiosk og paviljong, anlegg for handel og bevertning, andre relevante bylivstiltak
Terreng	Kotehøyder og relevante punkthøyder for eksisterende og nytt terreng, tilslutning til eksisterende bebyggelse, overvannsløsning
Vegetasjon	Eksisterende og nye trær og andre vegetasjonsfelt, sammenheng med blågrønn struktur i og utenfor planområdet
Gate- og byromsutforming	Markering av gateløp, bygulvets materiale i belegg, temporære og faste bymøbler, vannelementer, belysning, samfunnssikkerhetstiltak, drukningsforebyggende tiltak på kaiene, avfallshåndtering
Visuelle forbindelser	Perspektiv av visuelle forbindelser, romlige forløp, fondmotiver i og mellom sekvenser av byrom
Lokalklima	Sol- og vindforhold, utsyn
Adkomster	Innkjøring til parkeringskjeller, T-banenedganger, avkjørsel/ adkomst, inngang til virksomheter, snarveier og passasjer
Framkommelighet og trafikale forhold	Trafikk- og fartsregulerende tiltak, trafikksikkerhetstiltak, gangarealer og fotgjengerkrysninger, kollektivtrase, sykkeltilrettelegging, kjørebane, snu-sone, areal for varelevering og servicekjøretøy, utrykningskjøretøy, HC-parkering, sykkelparkering, holdeplass for kollektiv og taxi
Infrastruktur	Overbygning, infrastruktur, tekniske anlegg, holdeplassutforming

3.2.11 Anleggsperioder

Ved anleggsvirksomhet skal det gjennomføres tiltak som sikrer god og trygg framkommelighet for fotgjengere og syklister, i tråd med gjeldende Veileder for arbeidsvarsling i Oslo, sykkel og gange.

Fortau og torgareal med mange fotgjengere skal holdes åpne langs byggeområdene med gangtunnel eller tilrettelegges med separat trasé forbi arbeidsområdet. Det skal være langsgående sikring mot arbeidsområder og mot kjørefelt.

Det skal gjennomføres sikringstiltak for uteromskunst som befinner seg på et anleggsområde eller i umiddelbar nærhet til anleggsområdet.

Byggeområder skal inngjerdes og byggestillas skal skjermes med seil/presenning/duk, som bør vise hvilket tiltak som skal gjennomføres.

Berørte områder i tilknytning til anleggsperioden skal tilbakeføres til sin opprinnelige stand, eller de vilkår som følger av byggetillatelsen/tillatelse gitt av Bymiljøetaten ved ferdigstilling av tiltaket.

4 Vertikalnivå 1 – under grunnen

4.1 Område for bebyggelse og anlegg – felt BAT1, Tullinløkka

4.1.1 Offentlig eller privat tjenesteyting

Det tillates bebyggelse med maks BRA=11 000m2. Ved utbygging av vertikalnivå 1, skal parken på vertikalnivå 2 ferdigstilles før det gis ferdigattest.

4.1.2 Utforming, funksjons- og kvalitetskrav

Ny bebyggelse skal brukes til offentlige, publikumsrettede funksjoner som kan gi et utvidet tilbud til allmennheten, for eksempel museums eller undervisningsformål.

5 Vertikalnivå 2 – på grunnen

5.1 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

Områder regulert til Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur skal være offentlige.

5.1.1 Formålsbestemmelser

5.1.1.1 Tilgjengelighet og fremkommelighet for trafikantgrupper

Prioritering av trafikantgrupper
Dersom ikke annet er angitt under bestemmelser for hvert delområde, skal gater og torg ha følgende prioritering av trafikantgrupper:

1. fotgjengere
2. syklister
3. kollektivtransport og taxi
4. varelevering, service- og nyttetransport
5. andre motoriserte kjøretøy, som for eksempel turistbuss, motorsykkel og privatbil

Tilrettelegging for fotgjengere
Det skal være rause bevegelsessoner og gode bredder for fotgjengere i hvert byroms- og gatesnitt innenfor planområdet.

Gater som er kjøregater skal ha fortau på begge sider av gaten. Det tillates unntaksvis at fortauet har forskjellig bredde på hver side av gaten. Hvis fortauet skal ha forskjellig bredde på hver side av gaten, skal følgende prioritering gjelde ved valg av side med bredest fortau:

1. Den siden av gaten som har de beste solforholdene.
2. Den siden av gaten med størst andel utadrettet nærings-, tjeneste- og/eller kulturvirksomhet, eller der det er potensial for dette.

Eksisterende snarveier og passasjer gjennom kvartalene skal synliggjøres mot gaten og byrommene, og det skal legges til rette for nye der dette er hensiktsmessig.

Tilrettelegging for syklister
Oslostandarden for sykkeltilrettelegging, datert 27.02.2017, eller senere oppdatert utgave, skal så langt det er mulig gjelde innenfor området. Der det er angitt i bestemmelser for delområder, skal det tilrettelegges særskilt for sykkel i begge kjøreretninger. Anlegget skal være sammenhengende og ha en bymessig utforming.

Der hvor sykkelruter krysser torg og plasser, skal sykkeltilretteleggingen være tilpasset gatas rolle, fotgjengertetthet og uteopphold. For å vise sammenheng i sykkeltilretteleggingen, tillates materialmessig merking av sykkeltraséens linjeføring på torg som harmonerer med torgets eksisterende eller øvrige utforming, f.eks. metallpunkter nedfelt i belegningsstein.

Tilrettelegging for kollektivtransport
Trikketraséene skal utformes med sikkerhet for myke trafikanter og personer med nedsatt funksjonsevne, samt inngå i gatens/torgets arkitektoniske helhetsuttrykk. I trikketraseene skal det være mulig å kjøre buss for trikk ved avvik og nattbuss for trikk.

Det tillates holdeplasser for kollektivtrafikk og taxi, samt nedganger til tunnelbanen. Disse skal anlegges og utformes slik at viktige oppholdsarealer og bevegelsessoner for fotgjengere og syklister ikke beslaglegges. Ved utforming av holdeplasser skal det legges til rette for trygg passering for syklende og gående.

På torg og i gater hvor det skal være mulig å kjøre rutebuss i avvikssituasjoner, skal disse tilrettelegges for bussene så lenge dette ikke vanskeliggjør bylivet. Hvilke torg og gater dette gjelder, er spesifisert i bestemmelsene for delområdene.

Tilrettelegging for varelevering, service- og nyttetransport
Varelevering og service- og nyttetransport tillates til den enkelte eiendom i planområdet. I gågater og på torg tillates varelevering og service- og nyttetransport i en tidsbegrenset periode.

Adkomst til eiendommer
Eksisterende adkomster til eiendommer opprettholdes.
Det skal sikres nødvendig areal for utryknings- og renovasjonskjøretøy.

5.1.1.2 Parkering

Parkering for sykkel
Ved opparbeidelse av gater og plasser, og ved etablering av sykkelparkering, skal Oslo kommunes Veileder for sykkelparkering i det offentlige rom følges. Det skal etableres tilgjengelig og sikker parkering både for alminnelige sykler og lastesykler nær relevante bylivsmålpunkter, spesielt på steder med handel, tjenester, kultur og kollektivstoppested/ stasjon. Etablering av allmenn tilgjengelig sykkelparkering og bysykkelstativer skal ses i sammenheng, slik at man oppnår en hensiktsmessig fordeling.

Sykkelparkering skal integreres i byrommet og anlegges slik at den ikke hindrer fremkommelighet for fotgjengere eller bylivstiltak, som for eksempel aktiviteter for barn eller sitteplasser på steder med gode solforhold.

Parkering for privatbil
Parkeringsplasser for personer med nedsatt funksjonsevne tillates, også unntaksvis på torg dersom dette ikke er til hinder for bylivstiltak eller framkommelighet for fotgjengere, syklister og kollektivtransport.. Eksisterende oppmerkede parkeringsplasser for personer med nedsatt funksjonsevne skal opprettholdes, eller erstattes av parkeringsmuligheter et annet sted i nærheten dersom opprettholdelse ikke er mulig. Fremkommeligheten til viktige bylivsmålpunkt skal vektlegges ved plassering av HC-plasser.

Det tillates parkering for varelevering og service- og nyttetransport spredt i planområdet, dersom dette ikke er til hinder for bylivstiltak eller framkommelighet for fotgjengere, syklister og kollektivtransport.

Privatbil skal ikke parkeres på gateplan/terreng på areal regulert til offentlig samferdsel og teknisk infrastruktur.

Det tillates plasser for av- og påstigning for turistbuss på steder som ikke er særskilt egnet for bylivstiltak. Det skal ikke etableres parkeringsplasser for turistbusser innenfor planområdet.

5.1.1.3 Utforming og kvaliteter

Gågater og torg
Ved opparbeidelse av gågater og torg skal disse inneholde følgende:

- Vegetasjon, fortrinnsvis trær
- Offentlige sitteplasser, med benker, bord og stoler på arealer med gode solforhold
- Arealer langs bygningsfasader som kan disponeres av bygningens virksomheter til f.eks. uteservering og/eller utstilling av varer og tjenester

Belegg på torg skal være stedsspesifikt og understreke torgets karakter, i tråd med Estetisk plan. For øvrig gjelder punkt 3.2.3.

Alle søknadspliktige tiltak skal inneholde følgende:

- Vegetasjon
- Offentlige sitteplasser

Utforming av gatekryss
Kryssene utformes for prioritering av fotgjengerens framkommelighet og oversikt. Det skal være god sikt, og trafikksituasjonen skal være godt lesbar for alle trafikantgrupper.

Kryss skal ha en bymessig utforming, og materialbruken skal spille sammen med materialbruken i kryssende gateløp.

I kryss med kollektivtransport skal fremkommeligheten for kollektivtransporten ivaretas. Der hvor rutebuss skal kjøre, skal kryssene utformes med tilfredsstillende svingradier for disse. Så langt gatestrukturen gir rom for det, gjelder dette også for kryss hvor det tillates rutebuss i avvikssituasjon. Kjøregater skal utformes med utvidede fortau, og korte og brede gangfelt.

Retningslinjene i Tabell 2 skal være veiledende for detaljutformingen av de nevnte kryssene.

Tabell 2: Retningslinjer for utforming av kryss			
Navn på kryss	**Visuelt prioritert gate**	**Prioritering av**	**Utforming**
Karl Johans gate / Dronningens gate	Karl Johans gate	1. Fotgjengere 2. Syklister	Kyssende biltrafikk tillates. Krysset bør utformes som en integrert del av Karl Johans gate i materialbruk og visuelt uttrykk. Dekket bør være på samme høyde som Karl Johan slik at fotgjengere kan bevege seg trinnfritt. Syklistene som trafikantgruppe bør også særskilt ivaretas da Dronningens gate inngår i et sammenhengende sykkelveinett.
Karl Johans gate / kryssende gågater **Dette er Kirkegata, Øvre Slottsgate, Nedre Slottsgate. I Variant 1 gjelder dette også Akersgata, Roald Amundsens gate.**	Karl Johans gate	1. Fotgjengere 2. Syklister	Kryssene bør utformes som en integrert del av Karl Johans gate i materialbruk og visuelt uttrykk. Dekket bør være på samme høyde som Karl Johan slik at fotgjengere kan bevege seg trinnfritt.
Karl Johans gate / Rosenkrantz gate	Karl Johans gate	1. Fotgjengere 2. Syklister	Kyssende biltrafikk tillates. Krysset bør utformes som en integrert del av Karl Johans gate i materialbruk og visuelt uttrykk. Syklistene som trafikantgruppe bør særskilt ivaretas da Rosenkrantzgate inngår i et sammenhengende sykkelveinett.
Kirkeristen / Kirkegata-Torggata	Kirkegata-Torggata	1. Kollektiv 2. Fotgjengere 3. Syklister	Krysset bør opparbeides på en slik måte at sammenhengen mellom de to gatene framgår tydelig visuelt gjennom for eksempel materialbruk. Det bør sørges for en sikker og oversiktlig kryssing for fotgjengere samtidig som framkommelighet for kollektivtrafikken ivaretas.
Kirkegata / Rådhusgata	Kirkegata	1. Fotgjengere 2. Syklister	Kyssende biltrafikk tillates. Krysset bør utformes som en integrert del av Kirkegata i materialbruk og visuelt uttrykk. Det bør vurderes om arealet bør være opphøyd. Syklistene som trafikantgruppe bør særskilt ivaretas da Rådhusgata inngår i et sammenhengende sykkelveinett. Dette må avveies opp mot fotgjengernes trafikksikkerhet.

Tollbugata / Kirkegata	Tollbugata	1. Kollektiv 2. Fotgjengere 3. Syklister	Krysset bør utformes som en integrert del av Kirkegata i materialbruk og visuelt uttrykk.
Kryssene Tordenskiolds gate / Kjeld Stubs gate **og Otto Sverdrups gate**	Tordenskiolds gate	1. Fotgjengere 2. Syklister	Der Tordenskiolds gate krysser gågater, bør krysset signaliseres ved materialbruk og/eller bruk av opphøyd gangfelt.
Kongens gate / Myntgata	Kongens gate	1. Fotgjengere 2. Syklister	Det bør lages en mulighetsstudie for å finne beste løsning på den komplekse trafikale situasjonen og gategeometrien i dette krysset. Syklistene som trafikantgruppe bør særskilt ivaretas da Kongens gate inngår i et sammenhengende sykkelveinett.
Kongens gate / Revierstredet og Bankplassen	Kongensgate	1. Fotgjengere 2. Syklister	Det bør etableres gangfelt mellom Bankplassen og Revierstredet, som en forlengelse av Revierstredet, i full gatebredde.
Olav V's gate / Klingenberg-gata	Olav V's gate	1. Fotgjengere 2. Kollektiv 3. Syklister	Kyssende biltrafikk tillates. Krysset bør utformes som en integrert del av Olav V's gate i materialbruk og visuelt uttrykk. Krysset bør utformes trinnfritt for fotgjengere i Olav V's gate og være opphøyd fra kjøreareal i Klingenberggata.
Stortingsgata / Roald Amundsens gate	Stortingsgata	1. Kollektiv 2. Fotgjengere 3. Syklister	Krysset bør prioritere kollektivtrafikken. Det bør sørges for trygg og intuitiv kryssing for fotgjengere, utformet som «myldrekryss» med lysregulering.
Tollbugata / Øvre- og Nedre Slottsgate	Tollbugata	1. Kollektiv 2. Fotgjengere 3. Syklister	Krysset bør prioritere kollektivtrafikken. Det bør sørges for trygg og intuitiv kryssing for fotgjengere utformet som «myldrekryss» med lysregulering. Kryssing av gågatene bør signaliseres ved materialbruk og/eller bruk av opphøyd gangfelt.
Universitetsgata / Kristian lV's gate	Universitetsgata	1. Fotgjengere 2. Syklister	Krysset bør opparbeides med høy kvalitet i materialbruk som sikrer en estetisk god og lesbar overgang fra gågate til en gate tilrettelagt særskilt for sykling. Krysset bør utformes som et opphøyd kryss med en god og oversiktlig trafikalsituasjon for både fotgjengere, sykkel og kjørende.

5.1.2 Bestemmelser for delområder ved oppgradering av gater og byrom

Gater og byrom som ikke har bestemmelser for det enkelte delområde i tabeller 3-7, dekkes av de generelle bestemmelsene og formålsbestemmelsene.

Tabell 3: Torg (felt ST)			
Navn	**Byliv**	**Blågrønn struktur**	**Mobilitet og transport**
Christiania torv	Dekket av generelle bestemmelser og formålsbestemmelser	Det skal etableres ny vegetasjon som en del av en sammenhengende grønnstruktur mellom Rådhusgata og Kontraskjæret.	Utformingen skal ikke være til hinder for avvikskjøring for rutebuss. For å vise sammenhengen i sykkeltilretteleggingen i Rådhusgatas vestre og østre del, tillates merking av sykkeltrase som harmonerer med torgets eksisterende utforming.
Fridtjof Nansens plass	Den visuelle forbindelsen langs Rådhusets vestfasade til fjorden skal opprettholdes.	Det skal plantes trær i en bue vest, nord og øst på plassen. Lavere vegetasjon tillates også på plassen.	Dekket av generelle bestemmelser og formålsbestemmelser
Stortorvet	Torget skal tilrettelegges med flere sitteplasser og for variert bruk, som for eksempel torgsalg. Torget skal utformes integrert og i plan med opphøyd Kirkegata og Torggata.	Det skal være et eller flere vannelementer på torget.	Gangforbindelsene diagonalt over plassen skal forbedres.
Youngstorget	Torget skal tilrettelegges med flere sitteplasser og for variert bruk, som for eksempel torgsalg.	Det skal etableres mer vegetasjon, som en del av en sammenhengende grønnstruktur mellom Akerselva og Domkirkeparken-Kirkegata. Det skal være et eller flere vannelementer på torget.	For å vise sammenhengen i sykkeltilretteleggingen mellom Pløens gate og Torggata, tillates merking av sykkeltrase som harmonerer med torgets eksisterende utforming.

Tabell 4: Gågate (felt SGG)			
Navn	**Byliv**	**Blågrønn struktur**	**Mobilitet og transport**
Akersgata, mellom Wessels plass og Grensen	Dekket av generelle bestemmelser og formålsbestemmelser	Gaten skal være en del av en sammenhengende grønnstruktur mellom Regjeringsparken og Kontraskjæret.	Dekket av generelle bestemmelser og formålsbestemmelser
Dronningens gate, mellom Myntgata og Rådhusgata	Dekket av generelle bestemmelser og formålsbestemmelser	Det skal etableres et fysisk element med referanse til kaifronten da Christiania ble anlagt i 1624, gjerne med bruk av vann.	Dekket av generelle bestemmelser og formålsbestemmelser
Hieronymus Heyerdahls gate	Den visuelle forbindelsen til fjorden skal opprettholdes.	Det skal etableres vegetasjon som en del av en sammenhengende grønnstruktur mellom Rådhusplassen og Fridtjof Nansens plass-Spikersuppa	Dekket av generelle bestemmelser og formålsbestemmelser
Karl Johans gate	Den visuelle forbindelsen mot øst og vest skal opprettholdes.	Eksisterende grønnstruktur langs nordsiden av Eidsvoll plass skal videreutvikles som en del av en sammenhengende grønnstruktur mellom Slottsparken og Akersgata.	Sentralt i gatesnittet skal gaten ha fri bevegelsessone for fotgjengere på minimum 8 meter.
Kirkegata	Kirkegata skal utvikles som en ny strøksgate som gågate av høy kvalitet, med steder for opphold. Den sørlige enden av Kirkegata skal utformes i sammenheng med aktivitetsområdet ved Akershus festning, mellom Kongens gate og Kirkegata.	Trebeplantningen skal videreutvikles som en sammenhengende trerekke mellom Torggata-Domkirkeparken og Akershus festning.	Sentralt i gatesnittet skal gaten ha fri bevegelsessone for fotgjengere på minimum 6 meter.

Olav V's gate	Olav Vs gate skal opparbeides som en sammenhengende gågate fra Stortingsgata til Brynjulf Bulls plass. Den visuelle forbindelsen fra Olav Vs gate til fjorden skal opprettholdes. Den visuelle forbindelsen fra Haakon VIIs gate til fjorden skal ivaretas.	De to trerekkene i den nordlige delen av gaten skal opprettholdes og videreføres mot sør fram til Olav Vs plass, som en del av sammenhengende grønnstruktur mellom Slottsparken-Studenterlunden og Olav Vs plass-Rådhusplassen. Gaten skal opparbeides som flomvei til sjøen.	Dekket av generelle bestemmelser og formålsbestemmelser
Roald Amundsens gate	Den visuelle forbindelsen fra Rådhuset til St. Olavs plass skal opprettholdes.	Eksisterende grønnstruktur skal videreutvikles som en del av en sammenhengende grønnstruktur mellom Tullinløkka-Universitetshagen -Universitetsgata-Spikersuppa og Fridtjof Nansens plass-Rådhusplassen. Det skal etableres et vannelement i gata, i sammenheng med vannelementer i Universitetsgata og på Fridtjof Nansens plass. Gaten skal opparbeides som flomvei til sjøen.	Dekket av generelle bestemmelser og formålsbestemmelser
Torggata, sør for Youngstorget	Gaten skal utformes i sammenheng med Kirkegata	Det skal vurderes å etablere mer vegetasjon, som en del av en sammenhengende grønnstruktur mellom Akerselva og Domkirkeparken-Kirkegata-Akershus Festning.	Dekket av generelle bestemmelser og formålsbestemmelser

Universitetsgata, mellom Karl Johans gate og Kristian IV gate	Den visuelle forbindelsen fra Rådhuset til St. Olavs gate skal opprettholdes.	Det skal plantes trær, som en del av sammenhengende grønnstruktur mellom Tullinløkka-Universitetshagen og Spikersuppa-Fridtjof Nansens plass-Rådhusplassen. Det skal etableres et vannelement i gata, i sammenheng med vannelementene i Roald Amundsens gate og på Fridtjof Nansens plass.	Dekket av generelle bestemmelser og formålsbestemmelser

Tabell 5: Torg og trasé for sporvei (trikk) (felt SKF3-6)			
Navn	**Byliv**	**Blågrønn struktur**	**Mobilitet og trafikk**
C. J. Hambros plass	Dekket av generelle bestemmelser og formålsbestemmelser	Det skal plantes trær på torget.	Trasé for sporvei (trikk) er tillatt mellom Pilestredet og Kristian Augusts gate. For å vise sammenhengen i sykkeltilretteleggingen mellom Rosenkrantz gate og Apotekergata, tillates merking av sykkeltrase som harmonerer med plassens eksisterende utforming.
Europarådets plass	Dekket av generelle bestemmelser og formålsbestemmelser	Det skal plantes trær på torget, som del av sammenhengende grønnstruktur mellom Domkirkeparken, Biskop Gunnerus' gate og Christian Frederiks plass.	Trasé for sporvei (trikk) er tillatt i Skippergata
Rådhusplassens nordre del	Dekket av generelle bestemmelser og formålsbestemmelser	Dekket av generelle bestemmelser og formålsbestemmelser	For å vise sammenhengen i sykkeltilretteleggingen mellom Rådhusgata og Dronning Mauds gate, tillates merking av sykkeltrase som harmonerer med Rådhusplassens eksisterende utforming.
Wessels plass	Dekket av generelle bestemmelser og formålsbestemmelser	Dekket av generelle bestemmelser og formålsbestemmelser	Trasé for sporvei (trikk) er tillatt mellom Stortingsgata og Prinsens gate

Tabell 6: Fortau/gatetun/gangareal/ annen veggrunn grøntareal/hovednett for sykkel, («Gå- og sykkelgate») (felt SKF2)			
Navn	**Byliv**	**Blågrønn struktur**	**Mobilitet og trafikk**
Kongens gate, mellom Tollbugata og Grensen	Dekket av generelle bestemmelser og formålsbestemmelser	Dekket av generelle bestemmelser og formålsbestemmelser	Gaten skal ha sykkelanlegg, med en bymessig utforming.
Pløens gate	Dekket av generelle bestemmelser og formålsbestemmelser	Dekket av generelle bestemmelser og formålsbestemmelser	Gaten skal ha sykkelanlegg, med en bymessig utforming.
Torggata, nord for Youngstorget	Dekket av generelle bestemmelser og formålsbestemmelser	Dekket av generelle bestemmelser og formålsbestemmelser	Gaten skal ha sykkelanlegg, med en bymessig utforming.
Universitetsgata, mellom Kristian IV gate og Kristian Augusts gate	Den visuelle forbindelsen fra Rådhuset til St. Olavs gate skal opprettholdes.	Dekket av generelle bestemmelser og formålsbestemmelser	Gaten skal ha sykkelanlegg, med en bymessig utforming.

Tabell 7: Kjøreveg/ fortau/gatetun/gangareal/annen veggrunn grøntareal/ hovednett for sykkel, kollektivnett («Fleksibel gate»)			
Navn	**Byliv**	**Blågrønn struktur**	**Mobilitet og trafikk**
Akersgata, mellom Rådhusgata og Prinsens gate	Dekket av generelle bestemmelser og formålsbestemmelser	Det skal etableres vegetasjon som en del av en sammenhengende grønnstruktur mellom Regjeringsparken og Kontraskjæret.	Prioritering av trafikantgrupper: 1. Fotgjengere 2. Trikk 3. Syklister
Biskop Gunnerus gate	Dekket av generelle bestemmelser og formålsbestemmelser	Det skal etableres vegetasjon, som en del av en sammenhengende grønnstruktur mellom Schweigaards gate og Domkirkeparken.	Prioritering av trafikantgrupper: 1. Fotgjengere 2. Trikk/rutebuss Syklister Det skal tilrettelegges for sykkel mellom Dronningens gate og Fred Olsens gate/ Strandgata.
Dokkveien	Den visuelle forbindelsen fra Parkveien/Cort Adelers gate til Pipervika skal ivaretas.	Dekket av generelle bestemmelser og formålsbestemmelser	Prioritering av trafikantgrupper: 1. Fotgjengere 2. Trikk 3. Syklister
Dronningens gate, mellom Rådhusgata og Biskop Gunnerus gate	Dekket av generelle bestemmelser og formålsbestemmelser	Det skal etableres et element som en historisk referanse til kaifronten da Christiania ble anlagt i 1624, gjerne med bruk av vann.	Gaten skal ha sykkelanlegg, med en bymessig utforming. Gatens utforming skal ikke være til hinder for avvikskjøring for rutebuss.

Fred Olsens gate mellom Tollbugata og Biskop Gunnerus gate, og Strandgata	Dekket av generelle bestemmelser og formålsbestemmelser	Dekket av generelle bestemmelser og formålsbestemmelser	Prioritering av trafikantgrupper: 1. Fotgjengere 2. Trikk 3. Rutebuss 4. Syklister (mellom Biskop Gunnerus' gate og Stenersgata)
Grensen	Dekket av generelle bestemmelser og formålsbestemmelser	Dekket av generelle bestemmelser og formålsbestemmelser	Prioritering av trafikantgrupper: 1. Fotgjengere 2. Trikk 3. Rutebuss 4. Syklister
Kirkeristen	Dekket av generelle bestemmelser og formålsbestemmelser	Dekket av generelle bestemmelser og formålsbestemmelser	Prioritering av trafikantgrupper: 1. Fotgjengere 2. Trikk 3. Rutebuss 4. Syklister
Kongens gate, mellom Akershusstranda og Tollbugata	Den sørlige enden av Kongens gate skal utformes i sammenheng med aktivitetsområdet ved festningen, mellom Kongens gate og Kirkegata.	Dekket av generelle bestemmelser og formålsbestemmelser	Gaten skal ha sykkelanlegg, med en bymessig utforming.
Kristian IV's gate	Dekket av generelle bestemmelser og formålsbestemmelser	Dekket av generelle bestemmelser og formålsbestemmelser	Gaten skal ha sykkelanlegg, med en bymessig utforming.
Kristian Augusts gate	Dekket av generelle bestemmelser og formålsbestemmelser	Gaten skal opparbeides som flomvei til sjøen.	Prioritering av trafikantgrupper: 1. Fotgjengere 2. Trikk 3. Syklister
Myntgata	Den visuelle forbindelsen til åser og fjord skal opprettholdes.	Dekket av generelle bestemmelser og formålsbestemmelser	Dekket av generelle bestemmelser og formålsbestemmelser
Nedre Vollgate, mellom Tollbugata og Stortingsgata	Dekket av generelle bestemmelser og formålsbestemmelser	Dekket av generelle bestemmelser og formålsbestemmelser	Prioritering av trafikantgrupper: 1. Fotgjengere 2. Rutebuss 3. Syklister

Nygata	Dekket av generelle bestemmelser og formålsbestemmelser	Dekket av generelle bestemmelser og formålsbestemmelser	Prioritering av trafikantgrupper: 1. Fotgjengere 2. Trikk 3. Rutebuss Syklister Gaten skal ha sykkelanlegg, med en bymessig utforming.
Pilestredet	Dekket av generelle bestemmelser og formålsbestemmelser	Dekket av generelle bestemmelser og formålsbestemmelser	Prioritering av trafikantgrupper: 1. Fotgjengere 2. Trikk 3. Syklister
Prinsens gate	Den visuelle forbindelsen til fjorden skal opprettholdes.	Det skal etableres vegetasjon, som del av en sammenhengende grønnstruktur mellom Spikersuppa-Wessels plass og Dronning Eufemias gate.	Prioritering av trafikantgrupper: 1. Fotgjengere 2. Trikk 3. Syklister
Rosenkrantz' gate	Den visuelle forbindelsen til fjorden skal opprettholdes.	Dekket av generelle bestemmelser og formålsbestemmelser	Gaten skal ha sykkelanlegg fra Rådhusgata til Kristian IV gate, med bymessig utforming. Utformingen skal ikke være til hinder for avvikskjøring for rutebuss.
Rådhusgata, nedre løp mellom Rosenkrantz gate og Christiania torg	Dekket av generelle bestemmelser og formålsbestemmelser	Dekket av generelle bestemmelser og formålsbestemmelser	Gaten skal ha sykkelanlegg, med en bymessig utforming. Gatens utforming skal ikke være til hinder for avvikskjøring for rutebuss.
Rådhusgata, mellom Christiania torg og Skippergata	Bør tilrettelegges som aktiv bylivsgate. Den visuelle forbindelsen til fjorden skal opprettholdes.	Trebeplantningen skal videreutvikles så langt det er mulig, som en del av en sammenhengende grønnstruktur mellom Kontraskjæret og Havnepromenaden.	Gaten skal ha sykkelanlegg, med en bymessig utforming. Gatens utforming skal ikke være til hinder for avvikskjøring for rutebuss.
Skippergata, mellom Rådhusgata og Europarådets plass	Dekket av generelle bestemmelser og formålsbestemmelser	Dekket av generelle bestemmelser og formålsbestemmelser	Utformingen skal ikke være til hinder for avvikskjøring for rutebuss.
Skippergata, mellom Biskop Gunnerus gate og Storgata	Dekket av generelle bestemmelser og formålsbestemmelser	Dekket av generelle bestemmelser og formålsbestemmelser	Gaten skal ha sykkelanlegg, med en bymessig utforming.

Stenersgata	Dekket av generelle bestemmelser og formålsbestemmelser	Dekket av generelle bestemmelser og formålsbestemmelser	Gaten skal ha sykkelanlegg, med en bymessig utforming.
Stortingsgata	Dekket av generelle bestemmelser og formålsbestemmelser	Gaten skal opparbeides som flomvei til sjøen mellom Roald Amundsens gate og Tordenskiolds gate.	Prioritering av trafikantgrupper: 1. Fotgjengere 2. Trikk/rutebuss 3. Syklister
Tollbugata	Den visuelle forbindelsen til fjorden skal opprettholdes.	Dekket av generelle bestemmelser og formålsbestemmelser	Prioritering av trafikantgrupper: 1. Fotgjengere 2. Rutebuss 3. Syklister
Tordenskiolds gate	Den visuelle forbindelsen til fjorden skal opprettholdes.	Gaten skal opparbeides som flomvei til sjøen.	Dekket av generelle bestemmelser og formålsbestemmelser

5.2 Parkeringsanlegg / offentlig eller privat tjenesteyting

5.2.1 Bestemmelser

Parkeringsarealene i Paléet P-hus, Bankplassen og Oslo konserthus kan, i tillegg til parkeringsformål, brukes til publikumsrettede funksjoner som gir et utvidet tilbud til allmennheten.
Ved hovedombygging eller nybygging av Paléet P-hus og Oslo konserthus skal det plasseres publikumsrelaterte funksjoner på gatenivå.

5.3 Grønnstruktur - Park

Områder regulert til Park skal være offentlige.

5.3.1 Formålsbestemmelser

Alle områder skal være tilgjengelige for allmennheten hele døgnet og året.
Parker som ikke har bestemmelser for delområder dekkes av de generelle bestemmelsene.

5.3.2 Bestemmelser for delområder

Tabell 8: Park (felt GP1-7)			
Navn	**Bylivstiltak**	**Blågrønn struktur**	**Mobilitet og trafikk**
Rådhusplassen, statueparken/ «Synken»	Dekket av generelle bestemmelser og formåls-bestemmelser	Eksisterende grønnstruktur skal bevares og kan videreutvikles som en del av en sammenhengende grønnstruktur mellom Kontraskjæret, Brynjulf Bullsplass og Olav Vs plass. Videreutviklingen av grøntstrukturen skal ta hensyn til statueparken og øvrig kunst på Rådhusplassen.	Dekket av generelle bestemmelser og formålsbestemmelser
Tullinløkka - Vertikalnivå 2 **(på terreng)**	Det skal etableres soner for lek, opphold og aktivitet.	Området skal opparbeides med utstrakt bruk av vegetasjon. Det skal være gode vekstforhold for vegetasjon, med tilstrekkelige jorddybder på minimum 80 cm og god jordkvalitet, slik at det kan plantes trær av arter som kan bli store og gamle og som har ulik rotstruktur. Det tillates et bygg med fotavtrykk på inntil 200 m^2, og en høyde på inntil 12 m over terreng, i parken. Ved utbygging av vertikalnivå 1 tillates etablering av en eller flere lysgårder/ overlyskonstruksjoner med et fotavtrykk på vertikalnivå 2 på maksimalt 800 m^2 til sammen, for å sikre dagslys til underliggende bebyggelse. Lysgårdene/ overlysene skal plasseres slik at viktige gangakser på terreng opprettholdes. Lysgårdene/ overlyskonstruksjonene kan ligge samlet eller spredt. De skal integreres i parken, slik at de gir parken karakter og særpreg, gjennom utforming, bruk av materialer og/eller terrengforming og vegetasjon.	Ved bebyggelse under bakken tillates det adkomst fra Kristian lVs gate. Nedkjøringen skal integreres i parkanlegget slik at anlegget og trafikken ikke skjemmer opplevelsesverdien i parken. Overlyskonstruksjonene skal plasseres på en slik måte at de ikke hindrer foretrukne ferdselslinjer gjennom parken og mellom målpunkt, og hensynsfullt i forhold til eksisterende bebyggelse.

6 Hensynssoner

6.1 Andre sikringssoner H190_1-3

H190_1 Sikringssone – eksisterende trasé for T-bane/jernbane
Sonen gjelder sikring av trasé for T-bane og/eller jernbane under Oslo sentrum som vist på kartet.

H190_2 Sikringssone – trasé for fremtidig bane
Sonen gjelder sikring av trasé for tunnel under Oslo sentrum som vist på kartet.

H190_3 Sikringssone - trasé for eksisterende vei
Sonen gjelder sikring av trasé for eksisterende vei som vist på kartet.

Ved sprengningsarbeider, boring av energibrønner og andre brønner innenfor andre sikringssoner H190_1-3 skal det innhentes tillatelse fra berørte samferdselsmyndigheter.

6.2 Bevaring kulturmiljø H 570_1-3

Bevaring kulturmiljø H 570_1 og 3
Ved restaurering eller reparasjon av gatebelegg skal de opprinnelige materialene og elementene bevares. Det opprinnelige eller karakteristiske uttrykket i utforming, materialbruk, farger og utførelse skal videreføres. Det tillates tilbakeføring til historisk dokumentert utseende og materialbruk etter kulturminnefaglig anbefaling. Ved søknad om tiltak og opparbeidelse av gater og byrom innenfor hensynssonen skal landskapsplan legges fram for Byantikvaren til uttalelse før det fattes vedtak.

Tiltak som innebærer endring av gatesnitt (terrenghøyde) inntil bevaringsverdig bebyggelse tillates, forutsatt at tiltaket gis en utforming som ikke forringer kulturminnet. Ved søknadspliktige tiltak innenfor følgende byrom på Gul liste: Christiania Torv, Fridtjof Nansens Plass, Stortings Plass og Youngstorget, skal det innhentes uttalelse fra Byantikvaren.

Sehesteds plass H 570_3
Gaten og plassen som er avmerket med hensynssone H 570_3 på plankartet skal bevares. Dette inkluderer brosteinsdekke og fontene med skulptur. Eksisterende elementer i hensynssonen tillates ikke revet, fjernet eller endret med mindre fravær av verneverdier kan dokumenteres.

Gaten og plassen tillates vedlikeholdt, men skal beholdes uendret i utforming eller materialbruk, eller tilbakeføres på grunnlag av dokumentasjon og kulturminnefaglig anbefaling.

Når trærne i nordre del av gaten dør eller må fjernes grunnet dokumentert dårlig tilstand, skal disse erstattes slik at visuell forbindelse opprettholdes fra Kristian Augusts gate til Kristians IVs gate.

Sone med særlig hensyn til etterreformatoriske arkeologiske kulturminner H570_2

Innenfor hensynssonen skal etterreformatoriske kulturlag sikres in situ eller vitenskapelig kildeverdi sikres gjennom registrering/overvåking. Tiltak innenfor sonen som fordrer inngrep i bakken krever søknad for vurdering av vilkår om arkeologisk registrering eller overvåking. Søknaden skal sendes Byantikvaren for uttalelse og utarbeidelse av budsjett, før vedtak. Unntatt fra dette er:

- Graving i eksisterende traseer for VVS eller elektriske føringer innen eldre tverrsnitt og dybder.
- Graving som for øvrig ikke overstiger 0,5 meter i dybde.

7 Bestemmelsesområder

7.1 Bestemmelsesområde – krav til detaljregulering for Skippergata

Innenfor bestemmelsesgrense #1 som angitt på plankartet er det krav til detaljregulering ved etablering av trikketrase. Kravet faller bort dersom det besluttes at trikken skal gå i en annen trasé.

7.2 Bestemmelsesområde – krav til detaljregulering for Tullinløkka

Innenfor bestemmelsesgrense #2 som angitt på plankartet er det krav til detaljregulering ved realisering av bebyggelsen på vertikalnivå 1 og 2. Kravet faller bort dersom kun parkformålet skal realiseres.

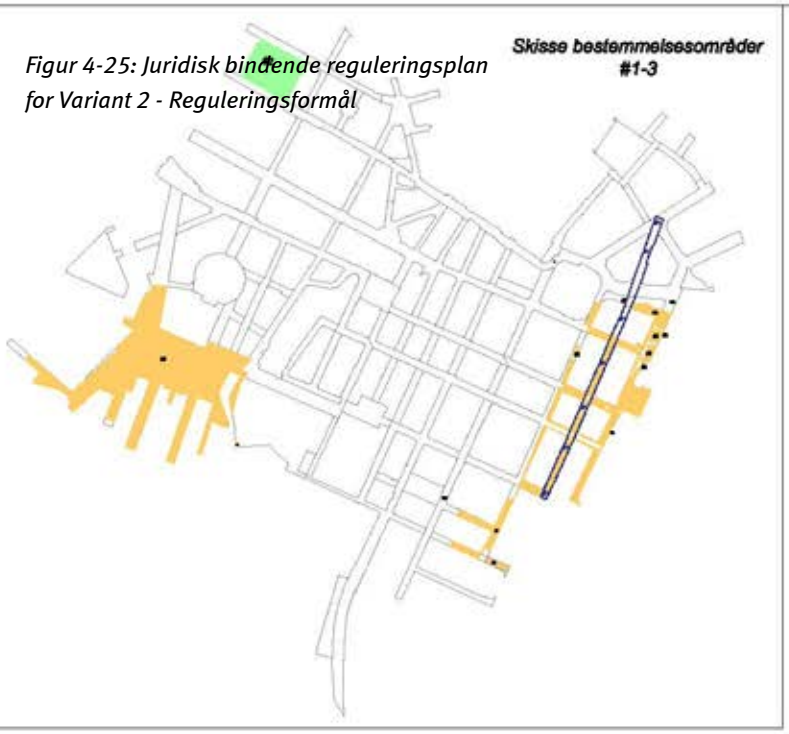
7.3 Bestemmelsesområde for historisk havneområde med begrensninger mot inngrep i bakken

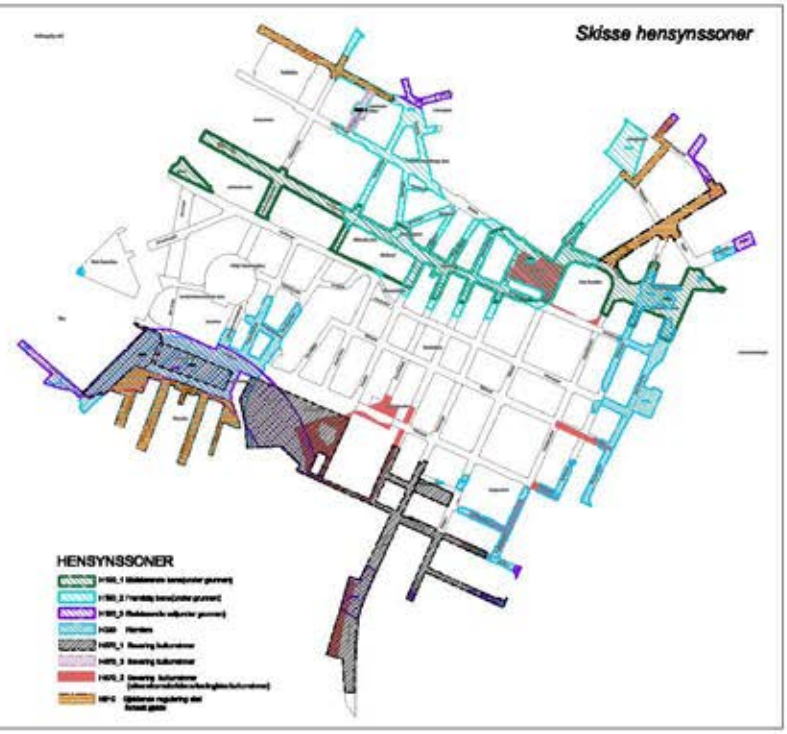
Innenfor bestemmelsesområde #3 som angitt på plankartet er det ikke tillatt med terrengendring eller inngrep i bakken, herunder pæling, med unntak av:

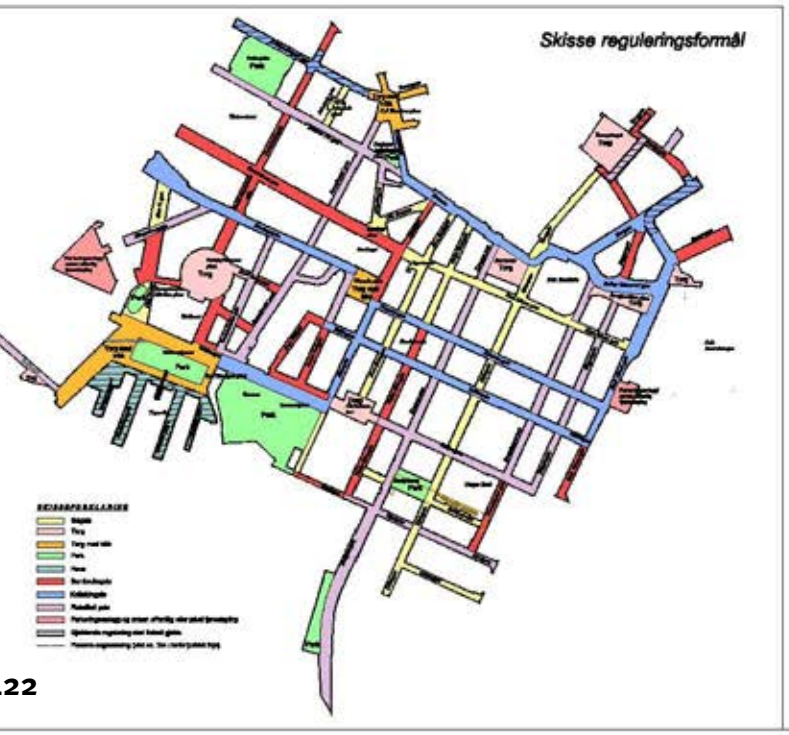
- Graving i eksisterende traséer for VVS eller elektriske føringer innen eldre tverrsnitt og dybder.
- Graving som ikke overstiger 1 meter i dybde.

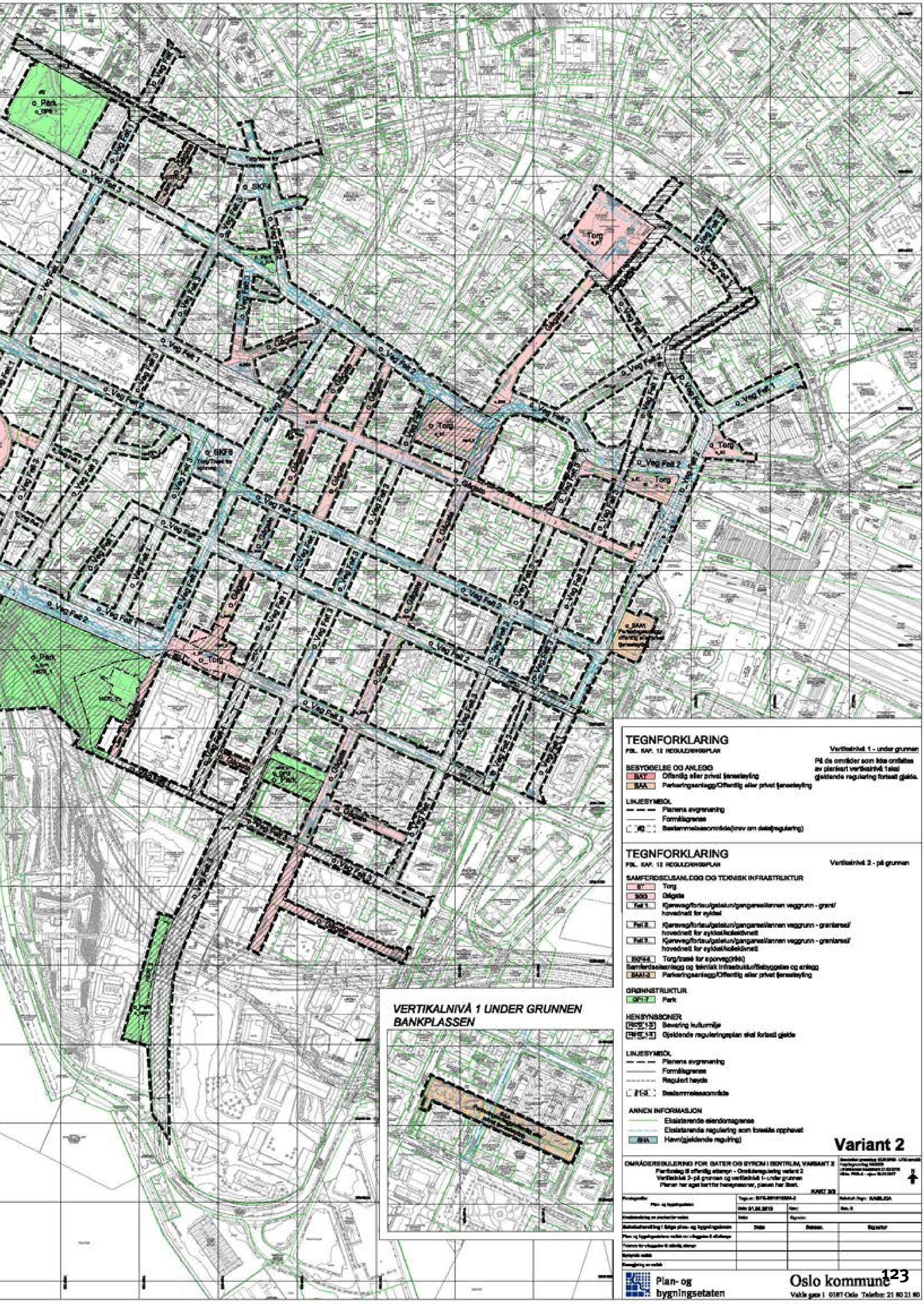
Hvis det vurderes dispensasjon fra denne bestemmelsen skal Byantikvaren varsles i forkant for vurdering av behov for arkeologisk registrering/overvåking i medhold av kml. §§ 9 og 14.

Figur 4-25: Juridisk bindende reguleringsplan for Variant 2 - Reguleringsformål

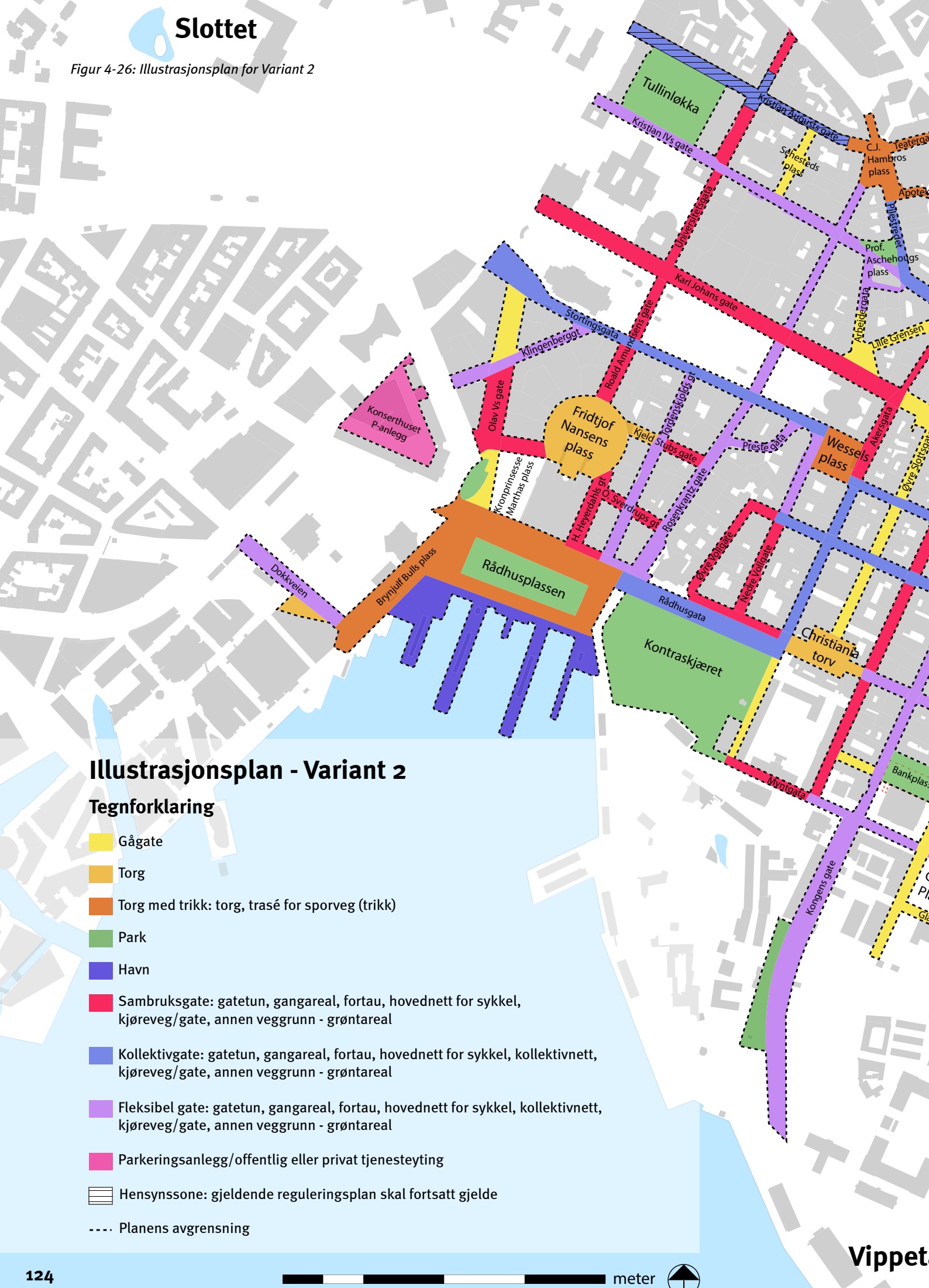







o_Park
o_Torg
o_SKF4
o_SKF5
o_Veg Felt 1
o_Veg Felt 2
o_Veg Felt 3
o_Gågate
o_SAA1
VERTIKALNIVÅ 1 UNDER GRUNNEN
BANKPLASSEN
TEGNFORKLARING
PBL. KAP. 12 REGULERINGSPLAN
Vertikalnivå 1 - under grunnen
På de områder som ikke omfattes av plankart vertikalnivå 1skal gjeldende regulering fortsatt gjelde.
BEBYGGELSE OG ANLEGG
BAY Offentlig eller privat tjenesteyting
SAA Parkeringsanlegg/Offentlig eller privat tjenesteyting
LINJESYMBOL
Planens avgrensning
Formålsgrense
Bestemmelsesområde(krav om detaljregulering)
TEGNFORKLARING
PBL. KAP. 12 REGULERINGSPLAN
Vertikalnivå 2 - på grunnen
SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR
ST Torg
SGG Gågate
Felt 1 Kjøreveg/fortau/gatetun/gangareal/annen veggrunn - grønt/hovednett for sykkel
Felt 2 Kjøreveg/fortau/gatetun/gangareal/annen veggrunn - grøntareal/hovednett for sykkel/kollektivnett
Felt 3 Kjøreveg/fortau/gatetun/gangareal/annen veggrunn - grøntareal/hovednett for sykkel/kollektivnett
SKF4-5 Torg/trasé for sporveg(trikk)
Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur/Bebyggelse og anlegg
SAA1-2 Parkeringsanlegg/Offentlig eller privat tjenesteyting
GRØNNSTRUKTUR
GP1-7 Park
HENSYNSSONER
Bevaring kulturmiljø
Gjeldende reguleringsplan skal fortsatt gjelde
LINJESYMBOL
Planens avgrensning
Formålsgrense
Regulert høyde
Bestemmelsesområde
ANNEN INFORMASJON
Eksisterende eiendomsgrense
Eksisterende regulering som foreslås opphevet
Havn(gjeldende regulering)
Variant 2
OMRÅDEREGULERING FOR GATER OG BYROM I SENTRUM, VARIANT 2
KART 3/3
Dato
Saksnr.
Signatur
Plan- og bygningsetaten
Oslo kommune
Vahls gate 1 0187 Oslo Telefon: 21 80 21 80

Figur 4-26: Illustrasjonsplan for Variant 2



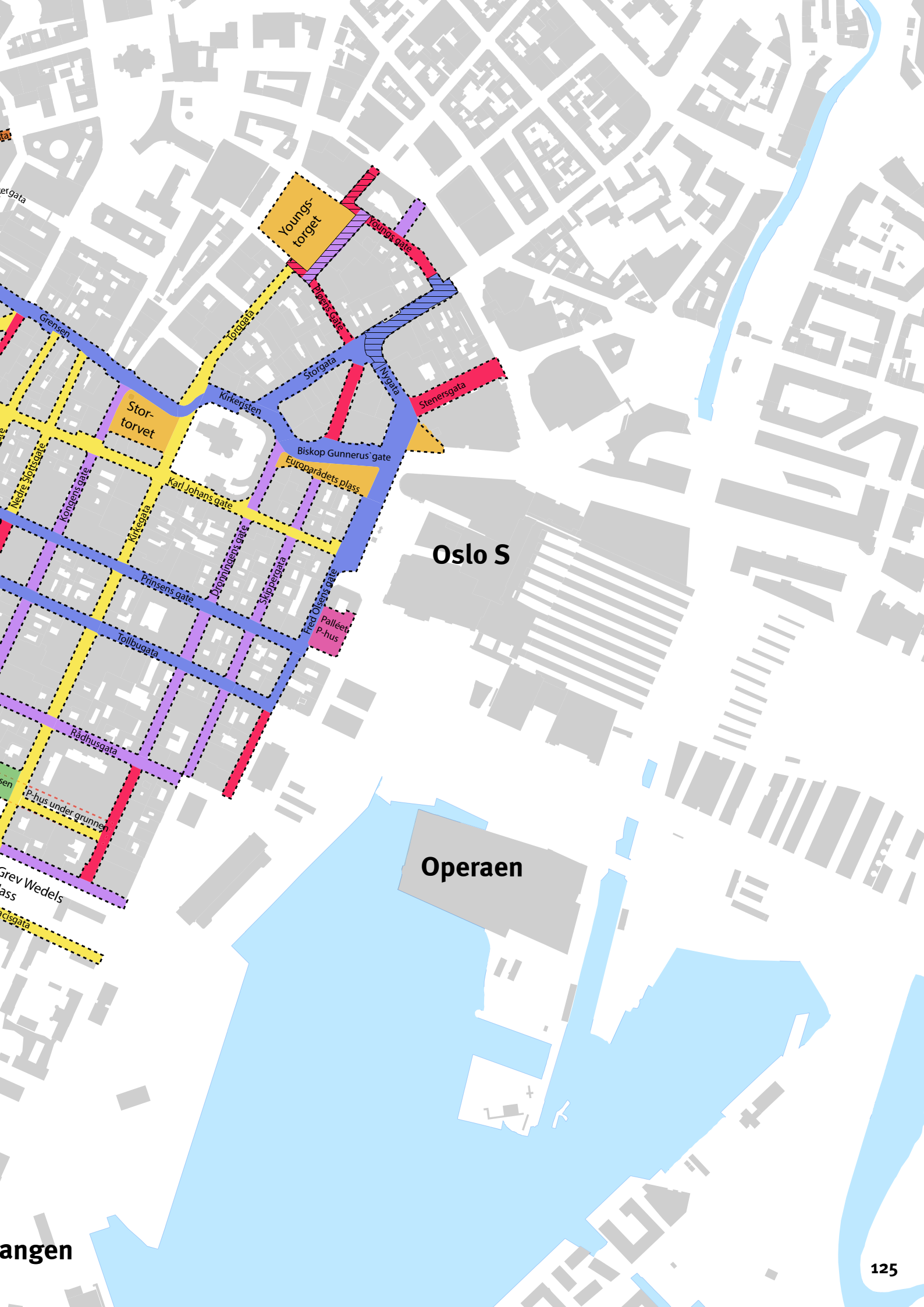
Illustrasjonsplan - Variant 2

Tegnforklaring

- Gågate
- Torg
- Torg med trikk: torg, trasé for sporveg (trikk)
- Park
- Havn
- Sambruksgate: gatetun, gangareal, fortau, hovednett for sykkel, kjøreveg/gate, annen veggrunn - grøntareal
- Kollektivgate: gatetun, gangareal, fortau, hovednett for sykkel, kollektivnett, kjøreveg/gate, annen veggrunn - grøntareal
- Fleksibel gate: gatetun, gangareal, fortau, hovednett for sykkel, kollektivnett, kjøreveg/gate, annen veggrunn - grøntareal
- Parkeringsanlegg/offentlig eller privat tjenesteyting
- Hensynssone: gjeldende reguleringsplan skal fortsatt gjelde
- Planens avgrensning

0 50 100 200 300 400 meter

Vippet


Youngs-torget
Youngs gate
Ploens gate
Grensen
Torggata
Stortorvet
Kirkeristen
Storgata
Nygata
Stenersgata
Biskop Gunnerus`gate
Europarådets plass
Nedre Slottsgate
Kongens gate
Karl Johans gate
Kirkegata
Prinsens gate
Dronningens gate
Skippergata
Fred Olsens gate
Palléet P-hus
Tollbugata
Rådhusgata
P-hus under grunnen
Oslo S
Operaen

4.4 Arealbruk i Variant 2

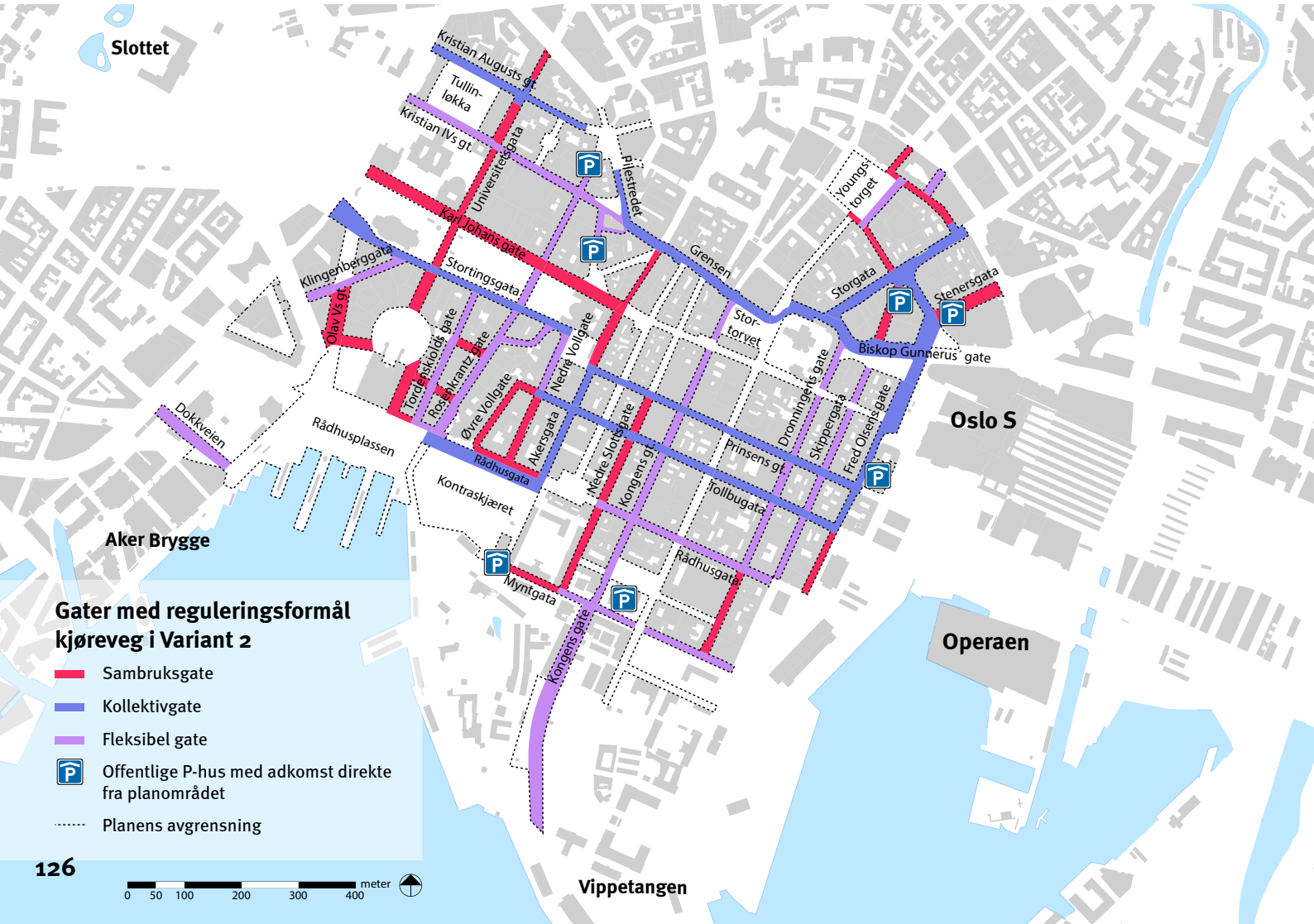
Dette kapittelet beskriver planforslagets Variant 2, og hvordan det skiller seg fra Variant 1. Variant 2 har samme hovedhensikt som Variant 1 (ref. planbestemmelsenes § 1), men skiller seg fra Variant 1 ved en annen prioritering av mobilitet og et lavere detaljeringsnivå i bestemmelsene. Felles for begge er at det er ønskelig å legge til rette for en robust og fleksibel plan uten for høy detaljeringsgrad, slik at områdereguleringen ikke blir et hinder for senere planprosesser og gjennomføring. Begge sikrer at kollektivakser skjermes for unødig trafikk, adkomst til eiendommer og tilgjengelighet for varelevering, HC-parkering og næringsparkering (håndverkere/service) kan opprettholdes. Foreslått Plan for sykkelveinett i Oslo kan realiseres i Variant 2, med unntak av Kirkegata og Torggata.

Variant 2 har flere gater med formålet «kjøreveg» enn Variant 1. Mulige kjøregater i Variant 2 vises i kartet under. Dette gir større rom for trafikkavvikling i ulike varianter, og reguleringen av privatbilkjøring vil i større grad foregå i form av skilting. Variant 2s kjøregater vises i kartet under. Variant 2 har ikke gjennomkjøringsmulighet mellom øst og vest, men flere kjørbare gater enn Variant 1. Gatene som defineres som Sambruksgater skal tillate biltrafikk, men ha utforming på fotgjengernes og syklistenes premisser. Kirkegata er eneste gate med gjennomkjøringsmulighet i dag som blir stengt for biltrafikk i Variant 2. I tillegg blir Øvre Slottsgate og et par andre blindgater stengt for biltrafikk.

I likhet med Variant 1 er tiltak for opparbeidelse av gategrunn ikke detaljavklart og det er derfor nødvendig med byggesøknad etter plan- og bygningsloven for alle tiltak som gjelder opparbeidelse av gater og byrom innenfor hele planområdet.

Variant 2 har to gatetyper som ikke Variant 1 har; Sambruksgate og Kollektivgate. Disse har reguleringsformålene gatetun, gangareal, fortau, hovednett for sykkel, kjøreveg og annen veggrunn - grøntareal. Kollektivgatene har i tillegg formålet kollektivnett.

Figur 4-27: Kjørbare gater i Variant 2



Torg
Variant 2 har bestemmelser med noe mer fleksibilitet på programmering og materialkvalitet, men skiller seg ikke ut med tanke på hvor det reguleres torg. Der Variant 1 tillater etablering av sykkeltrasé over torg, stiller Variant 2 krav om dette i bestemmelsene for delområdene.

Torg med trikk
Variant 2 skiller seg ikke fra Variant 1 når det kommer til hvor det er foreslått torg med trikk bortsett fra Europarådets plass, da det ikke legges opp til Fjordtrikk i Skippergata. Forslaget legger til rette for at det kan etableres Fjordtrikk i henhold til anbefalinger som er gitt i konsekvensutredning for Fjordtrikken, det vil si utenfor planområdet.

Gågater
I Variant 2 foreslås færre gågater enn i Variant 1. Antall løpemeter er litt over halvparten, i henhold til faktaarket i Kapittel 1. Kravene til hvilken type bylivstiltak som skal etableres er mindre spesifiserte enn i Variant 1.

I Variant 2 foreslås følgende nye gågater:
- Søndre del av Øvre Slottsgate
- Kirkegata
- Akersgata ved Kontraskjæret
- Revierstredet øst og vest for Bankplassen
- Glacisgata

Sambruksgater
Variant 2 foreslår færre gågater enn Variant 1. I stedet foreslås flere gater som kalles «Sambruksgater». Sambruksgater er ikke et arealformål i henhold til plan- og bygningsloven. Sambruksgater inneholder en kombinasjon av flere formål, og en bestemmelse som angir utformingen. Gatene skal ha en smal kjørebane for

Figur 4-28: Torggata har en opparbeidelse som tilsvarer "Sambruksgate" i Variant 2. Foto: Morten Bjørving / Plan- og bygningsetaten

sambruk mellom syklende og kjørende, og fotgjengerarealet skal utgjøre minimum 2/3 av arealet, som i Torggata. I likhet med Fleksibel gate i Variant 1, har disse gatene som hensikt å sikre gode forhold for myke trafikanter og gi god plass til beplantning og møblering, samtidig som nødvendige funksjoner som varelevering, adkomst til eiendom, parkering for HC og håndverkere kan opprettholdes. Det skal ikke legges til rette for kollektivtrafikk i Sambruksgatene.

Fortauene foreslås atskilt fra bil- og sykkelanlegg med lav kantstein, for å ivareta trafikksikkerhet og krav til universell utforming. Sykkeltrafikk skjer i kjørebanen i lavtrafikkerte gater. Sambruksgater kan enten opparbeides med ordinær materialkvalitet eller særlig høy kvalitet som i gågater. Krav til materialkvalitet, programmering og detaljer i grøntstrukturen er noe mindre detaljert enn i Variant 1, med hensikt om å oppnå større fleksibilitet. Utformingen skal gjøres med tanke på lave hastigheter for biltrafikk, under 30 km/t.

Følgende gater foreslås som Sambruksgater, med gjeldende reguleringsformål i parentes:

- **Akersgata, mellom Prinsens gate og Grensen** (fra offentlig kjørebane/ veigrunn, gang-/sykkelvei, fortau)
- **Dronningens gate, mellom Myntgata og Rådhusgata** (fra offentlig kjørebane/ veigrunn)
- **Fred Olsens gate, mellom Rådhusgata og Tollbugata** (fra offentlig kjørebane/ veigrunn og fortau)
- **Torggata, mellom Youngs gate og Hammersborggata** (fra gatetun)
- **Karl Johans gate, mellom Akersgata og Fredriks gate** (fra offentlig kjørebane/ veigrunn og fortau)
- **Roald Amundsens gate** (fra offentlig kjørebane/veigrunn og friområde)
- **Olav Vs gate, mellom Klingenberggata og Rådhusplassen** (fra offentlig kjørebane/ veigrunn, fortau og annen veggrunn)
- **Universitetsgata** (fra offentlig kjørebane/ veigrunn og fortau)
- **Hieronymus Heyerdahls gate** (fra offentlig kjørebane/veigrunn og fortau)
- **Pløens gate** (fra offentlig kjørebane/ veigrunn)
- **Skippergata, mellom Biskop Gunnerus gate og Storgata** (fra gatetun)
- **Stenersgata** (fra offentlig kjørebane/ veigrunn og fortau)
- **Øvre Vollgate** (fra offentlig kjørebane/ veigrunn og fortau)
- **Nedre Vollgate** (fra offentlig kjørebane/ veigrunn og fortau)
- **Rådhusgata, øvre platå** (fra offentlig kjørebane/veigrunn og fortau)
- **Nedre Slottsgate, mellom Myntgata og**

Figur 4-29: Byliv på Egertorget

Prinsens gate (fra offentlig kjørebane/ veigrunn og fortau)

- **Myntgata, mellom Nedre Slottsgate og Kontraskjæret** (fra offentlig kjørebane/ veigrunn og fortau)
- **Otto Sverdrups gate** (fra offentlig kjørebane/veigrunn)
- **Kjeld Stubs gate mellom Tordenskiolds gate og Rosenkrantz gate** (fra offentlig kjørebane/veigrunn og fortau)
- **Youngs gate, mellom Youngstorget og Hammersborggata** (fra offentlig kjørebane/veigrunn og fortau)

Kollektivgater
Forslaget i Variant 2 regulerer egne kollektivgater. Kollektivgatene har identiske formål som Fleksibel gate, men egne bestemmelser som prioriterer kollektivtransporten høyest. De skal ha kapasitet til trikk og/eller busstrafikk og romslige holdeplasser. Gatene skal utformes og trafikkreguleres med tanke på å prioritere kollektivtrafikkens fremkommelighet fremfor fremkommeligheten for andre kjørende. Alle Kollektivgatene i Variant 2 er Fleksibel gate i Variant 1.

Fleksibel gate
Fleksibel gate er som i Variant 1 og inneholder flere formål for fleksibel opparbeidelse og bruk. Disse er gatetun, gangareal, fortau, hovednett for sykkel, kollektivnett, kjøreveg og annen veggrunn - grøntareal.

Variant 2 har færre Fleksible gater. Noen få, f.eks. Stenersgata og nordre del av Skippergata, foreslås som Sambruksgater. Andre foreslås som Kollektivgater.

Blågrønn struktur, miljø og klimatilpasning
Variant 2 inneholder de samme generelle bestemmelsene og formålsbestemmelsene som Variant 1.

Variant 2 skiller seg fra Variant 1 ved at bestemmelsene for opparbeidelse av sammenhengende grønnstruktur er en «kan-formulering». I Variant 1 er dette en «skal-formulering», som juridisk sikrer opparbeidelse av grøntstrukturen. Det samme gjelder etablering av vannelementer.

Temaer i bestemmelsene som er like i Variant 1 og 2
Formål og bestemmelser til temaene under er like i Variant 1 og 2:

- Parkeringshusene
- Tullinløkka
- Hensynssoner
- Detaljregulering og byggesaksbehandling

Figur 4-30: Prinsens gate, eksempel på kollektivgate. Foto: Asplan Viak.

4.5 Reguleringsbestemmelser for Variant 2

Reguleringsbestemmelsene for Variant 2 er identiske med bestemmelsene til Variant 1, bortsett fra:

- 5.1.1.3 Utforming og kvaliteter – gågater og torg. Denne bestemmelsen gjelder ikke i Variant 2.
- Kapittel 5, Vertikalnivå 2 - på grunnen, underkapittel 5.1.2 *Bestemmelser for delområder ved opparbeidelse av gategrunn*. Disse bestemmelsene er byttet ut med bestemmelsene som presenteres under.

Det regulerte området er vist på plankart merket med kartnummer BFB-2-01618254-2, datert 01.06.2018.

Vertikalnivå 2 - på grunnen

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

Bestemmelser for delområder ved opparbeidelse av gategrunn

Gater og byrom som ikke har bestemmelser for det enkelte delområde i tabeller 1-7, dekkes utelukkende av de generelle bestemmelsene og formålsbestemmelsene.

Tabell 1: Torg (felt ST)	
Ved opparbeidelse av torg bør disse minimum inneholde følgende tiltak: • Vegetasjon, fortrinnsvis trær • Offentlige sitteplasser, med benker, bord og stoler på arealer med gode solforhold • Avsatte arealer langs bygningsfasader som kan disponeres av bygningens virksomheter til f.eks. uteservering og/eller utstilling av varer og tjenester Belegg på torg skal være stedsspesifikt og understreke torgets karakter, i tråd med Estetisk plan.	
Navn	**Spesielle føringer**
Christiania torv	Det skal etableres ny vegetasjon som en del av en sammenhengende grønnstruktur mellom Rådhusgata og Kontraskjæret. Utformingen skal ikke være til hinder for avvikskjøring for rutebuss. Torvet skal ha en sykkelpassasje som knytter sammen de to delene av Rådhusgata.
Europarådets plass	Det bør plantes trær på plassen, som del av sammenhengende grønnstruktur mellom Domkirkeparken, Biskop Gunnerus' gate og Christian Frederiks plass. Plassen skal ha en sykkelpassasje som knytter sammen Skippergata med Pløens gate og Youngstorget/Torggata.
Fridtjof Nansens plass	Den visuelle forbindelsen langs Rådhusets vestfasade til fjorden skal opprettholdes. Det bør plantes trær i en bue vest, nord og øst på plassen. Lavere vegetasjon tillates også på plassen. Plassen skal ha en sykkelpassasje som knytter sammen Hieronymus Heyerdals gate med Roald Amundsens gate.
Stortorvet	Torget skal tilrettelegges med flere sitteplasser og for variert bruk, som for eksempel torgsalg. Det bør være et eller flere vannelementer på torget. Gangforbindelsene diagonalt over plassen skal forbedres.

Youngstorget	Torget skal tilrettelegges med flere sitteplasser og for variert bruk, som for eksempel torgsalg. Det bør etableres mer vegetasjon, som en del av en sammenhengende grønnstruktur mellom Akerselva og Domkirkeparken-Kirkegata. Det skal være et eller flere vannelementer på torget. Torget skal ha en sykkelpassasje som knytter sammen Pløens gate med Eva Kolstands gate og Torggata øst for Youngstorget.
Kjeld Stubs gate mellom Fridtjof Nansens plass og Tordenskioldsgate	Ingen spesielle føringer er gitt.
Sehesteds plass	Ingen spesielle føringer er gitt.
Plass foran Oslo city	Ingen spesielle føringer er gitt.
Torg ved Dokkveien snuplass	Ingen spesielle føringer er gitt.

Tabell 2: Gågate (felt SGG)

Ved opparbeidelse av gågater bør disse minimum inneholde følgende tiltak:

- Vegetasjon, fortrinnsvis trær
- Offentlige sitteplasser, med benker, bord og stoler på arealer med gode solforhold
- Avsatte arealer langs bygningsfasader som kan disponeres av bygningens virksomheter til f.eks. uteservering og/eller utstilling av varer og tjenester

Navn	Spesielle føringer
Karl Johans gate, mellom Fred Olsens gate og Akersgata	Den visuelle forbindelsen mot øst og vest skal opprettholdes. Eksisterende grønnstruktur langs nordsiden av Eidsvoll plass bør videreutvikles som en del av en sammenhengende grønnstruktur mellom Slottsparken og Akersgata. Sentralt i gatesnittet skal gaten ha fri bevegelsessone for fotgjengere på minimum 8 meter.
Kirkegata	Kirkegata skal utvikles som en ny strøksgate som gågate av høy kvalitet, med steder for opphold. Den sørlige enden av Kirkegata skal utformes i sammenheng med aktivitetsområdet ved Akershus festning, mellom Kongens gate og Kirkegata. Trebeplantningen skal videreutvikles som en sammenhengende trerekke mellom Torggata-Domkirkeparken og Akershus festning. Sentralt i gatesnittet skal gaten ha fri bevegelsessone for fotgjengere på minimum 6 meter.
Olav V's gate, mellom Stortingsgata og Klingenberggata	Olav Vs gate skal opparbeides som gågate som en del av en sammenhengende gate med rom for byliv fra Stortingsgata til Klingenberggata. Den visuelle forbindelsen fra Olav Vs gate til fjorden skal opprettholdes. Den visuelle forbindelsen fra Haakon VIIs gate til fjorden skal ivaretas. De to trerekkene i den nordlige delen av gaten skal opprettholdes og videreføres mot sør fram til Olav Vs plass, som en del av sammenhengende grønnstruktur mellom Slottsparken-Studenterlunden og Olav Vs plass-Rådhusplassen. Gaten skal opparbeides som flomvei til sjøen.
Olav Vs plass	Det er ikke gitt spesielle føringer.

Torggata, mellom Kirkeristen og Pløens gate	Det er ikke gitt spesielle føringer.
Gate mellom Myntgata 2 og Kontraskjæret	Det er ikke gitt spesielle føringer.
Revierstredet	Det er ikke gitt spesielle føringer.
Glacisgata	Det er ikke gitt spesielle føringer.
Lille Grensen	Det er ikke gitt spesielle føringer.
Søndre del av Arbeidergata	Det er ikke gitt spesielle føringer.

Tabell 3: Kjøreveg, fortau, gatetun, gangareal, annen veggrunn grøntareal, hovednett for sykkel («Sambruksgate») (felt 1)

Sambruksgater er tilrettelagt for myke trafikanter og gir rom for byliv. Gatene utformes med særlig rause arealer for fotgjengere, og særlig smal kjørebane for sambruk mellom syklister og andre kjørende. Fotgjengerarealet bør utgjøre minimum 2/3 av arealet. Sambruksgater har begrenset kapasitet for motorisert trafikk, men høy kapasitet for fotgjengere og syklister. De bør enveisreguleres, tilrettelegges for varetransport, men ikke ha kollektivtrafikk.

Generell trafikantprioritering i Sambruksgater

1. Fotgjengere
2. Syklister
3. Varelevering

Sambruksgater kan utarbeides med ordinær materialkvalitet eller særlig høy kvalitet som i gågater. De skal utformes med tanke på lave hastigheter under 30 km/t.

Navn	Spesielle føringer
Akersgata, mellom Prinsens gate og Grensen	Gaten bør være en grønn bylivsakse, som en del av en sammenhengende grønnstruktur mellom Regjeringsparken og Kontraskjæret.
Dronningens gate, mellom Myntgata og Rådhusgata	Det bør etableres et fysisk element med referanse til kaifronten da Christiania ble anlagt i 1624, gjerne med bruk av vann.
Fred Olsens gate, mellom Rådhusgata og Tollbugata	Ingen spesielle føringer er gitt.
Torggata, mellom Youngs gate og Hammersborggata	Ingen spesielle føringer er gitt.
Karl Johans gate, mellom Akersgata og Fredriks gate	Ingen spesielle føringer er gitt.
Roald Amundsens gate	Den visuelle forbindelsen fra Rådhuset til St. Olavs plass skal opprettholdes. Eksisterende grønnstruktur videreutvikles som en del av en sammenhengende grønnstruktur mellom Tullinløkka-Universitetshagen-Universitetsgata-Spikersuppa og Fridtjof Nansens plass-Rådhusplassen. Det bør undersøkes muligheten for å etablere et vannelement i gata, i sammenheng med vannelementer i Universitetsgata og på Fridtjof Nansens plass. Gaten bør opparbeides som flomvei til sjøen.
Olav Vs gate, mellom Klingenberggata og Rådhusplassen	Ingen spesielle føringer er gitt.
Universitetsgata	Det kan plantes trær, som en del av sammenhengende grønnstruktur mellom Tullinløkka-Universitetshagen og Spikersuppa-Fridtjof Nansens plass-Rådhusplassen. Det kan etableres et vannelement i gata, i sammenheng med vannelementene i Roald Amundsens gate og på Fridtjof Nansens plass.

Hieronymus Heyerdahls gate	Det kan etableres vegetasjon som en del av en sammenhengende grønnstruktur mellom Rådhusplassen og Fridtjof Nansens plass-Spikersuppa
Pløens gate	Ingen spesielle føringer er gitt.
Skippergata, mellom Biskop Gunnerus gate og Storgata	Ingen spesielle føringer er gitt.
Stenersgata	Ingen spesielle føringer er gitt.
Øvre Vollgate	Ingen spesielle føringer er gitt.
Nedre Vollgate	Ingen spesielle føringer er gitt.
Rådhusgata, øvre del	Ingen spesielle føringer er gitt.
Nedre Slottsgate, mellom Myntgata og Prinsens gate	Ingen spesielle føringer er gitt.
Myntgata, mellom Nedre Slottsgate og Kontraskjæret	Ingen spesielle føringer er gitt.
Otto Sverdrups gate	Ingen spesielle føringer er gitt.
Kjeld Stubs gate mellom Tordenskiolds gate og Rosenkrantz gate	Ingen spesielle føringer er gitt.
Youngs gate med Torggata mellom Youngstorget og Hammersborggata	Ingen spesielle føringer er gitt.

Tabell 4: Torg og trasé for sporvei (trikk) (SKF4-6)

Ved opparbeidelse av torg bør disse minimum inneholde følgende tiltak:

- Vegetasjon, fortrinnsvis trær
- Offentlige sitteplasser, med benker, bord og stoler på arealer med gode solforhold
- Avsatte arealer langs bygningsfasader som kan disponeres av bygningens virksomheter til f.eks. uteservering og/eller utstilling av varer og tjenester

Belegg på torg skal være stedsspesifikt og understreke torgets karakter, i tråd med Estetisk plan.

Generell trafikantprioritering på torg med trikk:

1. Fotgjengere

Navn	Spesielle føringer
C. J. Hambros plass	Det bør plantes trær på torget. Trasé for sporvei (trikk) er tillatt mellom Pilestredet og Kristian Augusts gate. Plassen skal ha en sykkelpassasje som knytter sammen Rosenkrantz' gate med Apotekergata.
Rådhusplassens nordre del	Gaten skal ha sykkelanlegg med en bymessig utforming og høy materialkvalitet, som en del av sykkelvegnettet mellom Rådhusgata og Dronning Mauds gate. Plassen skal ha en sykkelpassasje til Hieronymus Heyerdals gate og til Akershusstranda.
Wessels plass	Trasé for sporvei (trikk) er tillatt mellom Stortingsgata og Prinsens gate.
Brynjulf Bulls plass	Ingen spesielle føringer er gitt

Tabell 5: Kjøreveg, fortau, gatetun, gangareal, annen veggrunn grøntareal, hovednett for sykkel, kollektivnett («Kollektivgate») (felt 2)	
Kollektivgater er gater med særlig betydning for kollektivtrafikk. Kollektivgater skal ha kapasitet til trikk og/eller busstrafikk og romslige holdeplasser. Kollektivgater utformes og trafikkreguleres med tanke på å prioritere kollektivtrafikkens fremkommelighet fremfor fremkommeligheten for andre kjørende. Generell trafikantprioritering i kollektivgate: 2. Kollektivtransport 3. Fotgjengere 4. Syklister	
Navn	**Spesielle føringer**
Akersgata, mellom Rådhusgata og Prinsens gate	Prioritering av trafikantgrupper: 1. Trikk 2. Fotgjengere 3. Syklister Gaten skal ha sykkelanlegg, med en bymessig utforming.
Biskop Gunnerus gate	Prioritering av trafikantgrupper: 1. Trikk 2. Rutebuss 3. Fotgjengere 4. Syklister Gaten skal ha sykkelanlegg, med en bymessig utforming, mellom Skippergata og Fred Olsens gate/Strandgata.
Fred Olsens gate mellom Stenersgata og Biskop Gunnerus gate	Prioritering av trafikantgrupper: 1. Trikk 2. Rutebuss 3. Fotgjengere 4. Syklister Gaten skal ha sykkelanlegg, med en bymessig utforming.
Fred Olsens gate mellom Tollbugata og Biskop Gunnerus gate, og Strandgata	Prioritering av trafikantgrupper: 1. Trikk 2. Rutebuss 3. Fotgjengere 4. Syklister Gaten skal ha sykkelanlegg, med en bymessig utforming, fra den sørlige delen av Strandgata til Biskop Gunnerus gate.
Grensen	Prioritering av trafikantgrupper: 1. Trikk 2. Rutebuss 3. Fotgjengere 4. Syklister

Kirkeristen	Prioritering av trafikantgrupper: 1. Trikk 2. Rutebuss 3. Fotgjengere 4. Syklister
Kristian Augusts gate	Ingen spesielle føringer er gitt.
Nygata	Prioritering av trafikantgrupper: 1. Trikk 2. Rutebuss 3. Fotgjengere 4. Syklister Gaten skal ha sykkelanlegg med en bymessig utforming.
Pilestredet	Ingen spesielle føringer er gitt.
Prinsens gate	Den visuelle forbindelsen til fjorden skal opprettholdes. Det bør etableres vegetasjon, som del av en sammenhengende grønnstruktur mellom Spikersuppa-Wessels plass og Dronning Eufemias gate.
Rådhusgata, nedre løp mellom Rosenkrantz gate og Christiania torg	Gaten skal ha sykkelanlegg, med en bymessig utforming. Gatens utforming skal ikke være til hinder for avvikskjøring for rutebuss.
Stortingsgata	Gaten skal opparbeides som flomvei til sjøen mellom Roald Amundsens gate og Tordenskiolds gate. Prioritering av trafikantgrupper: 1. Trikk 2. Rutebuss 3. Fotgjengere 4. Syklister
Tollbugata	Den visuelle forbindelsen til fjorden skal opprettholdes. Prioritering av trafikantgrupper: 1. Rutebuss 2. Fotgjengere 3. Syklister
Storgata	Føringer er gitt med eksisterende reguleringsplan som fortsatt gjelder.

Tabell 6: Kjøreveg, fortau, gatetun, gangareal, annen veggrunn grøntareal, hovednett for sykkel, kollektivnett («Fleksibel gate») (felt 3)	
Navn	**Spesielle føringer**
Arbeidergata, nordre del	Ingen spesielle føringer er gitt.
Calmeyers gate	Ingen spesielle føringer er gitt.
Dokkveien	Prioritering av trafikantgrupper: 1. Fotgjengere 2. Trikk
Kongens gate, mellom Akershusstranda og Tollbugata	Den sørlige enden av Kongens gate skal utformes i sammenheng med aktivitetsområdet ved festningen, mellom Kongens gate og Kirkegata. Gaten skal ha sykkelanlegg, med en bymessig utforming.
Myntgata, mellom Nedre Slottsgata og Skippergata	Ingen spesielle føringer er gitt.
Nedre Vollgate, mellom Tollbugata og Stortingsgata	Prioritering av trafikantgrupper: 1. Fotgjengere 2. Rutebuss
Rosenkrantz' gate	Den visuelle forbindelsen til fjorden skal opprettholdes. Gatens utforming skal ikke være til hinder for avvikskjøring for rutebuss. Gaten skal ha sykkelanlegg, med en bymessig utforming, mellom Kristian IV´s gate og C.J. Hambros plass.
Rådhusgata, mellom Christiania torg og Skippergata	Bør tilrettelegges for aktivt byliv. Den visuelle forbindelsen til fjorden skal opprettholdes. Trebeplantningen skal videreutvikles så langt det er mulig, som en del av en sammenhengende grønnstruktur mellom Kontraskjæret og Havnepromenaden. Prioritering av trafikantgrupper: 1. Fotgjengere 2. Syklister 3. Varelevering Gaten skal ha sykkelanlegg, med en bymessig utforming. Gatens utforming skal ikke være til hinder for avvikskjøring for rutebuss.
Skippergata, mellom Rådhusgata og Biskop Gunnerus gate	Utformingen skal ikke være til hinder for avvikskjøring for rutebuss. Gaten skal ha sykkelanlegg, med en bymessig utforming.
Tordenskiolds gate	Den visuelle forbindelsen til fjorden skal opprettholdes. Gaten skal opparbeides som flomvei til sjøen.
Kongens gate	Gaten skal ha sykkelanlegg, med en bymessig utforming.
Dronningens gate, mellom Rådhusgata og Biskop Gunnerus gate	Det bør etableres et element som en historisk referanse til kaifronten da Christiania ble anlagt i 1624, gjerne med bruk av vann. Gatens utforming skal ikke være til hinder for avvikskjøring for rutebuss.
Kristian IV's gate	Gaten skal ha sykkelanlegg, med en bymessig utforming.
Prestegata	Ingen spesielle føringer er gitt.
Klingenberggata	Ingen spesielle føringer er gitt.

5 Konsekvenser av planforslaget

Figur 5-1: Byliv på Karl Johan. Foto: LaLa Tøyen

5.1 Konsekvens-utredningens innhold

I planprogrammet fastsatt, 12.03.2018, redegjøres det for følgende tema som skal konsekvensutredes:

- Byliv
- Tilgjengelighet og framkommelighet
- Handel og næring
- Kulturminner, arkeologi, kunst- og kulturmiljø
- Samfunnssikkerhet

Konsekvensutredningene skal angi hvilke konsekvenser en utvikling i tråd med planforslaget gir, slik at dette er kjent når planen vedtas. Der hvor planforslaget ansees å ha avgjørende negativ virkning på miljø og samfunn skal avbøtende tiltak utredes.

Konsekvensutredningen har tatt for seg følgende utredningsalternativer:

- 0-alternativet
- Planforslagets variant 1
- Planforslagets variant 2

Konsekvensutredningsalternativene er videreutviklet til planforslag og beskrevet i Kapittel 4.

Det er et mål i planarbeidet at Variant 1 og 2 skal sees i sammenheng. For flere av utredningsteamene er det mest interessant og relevant å vurdere konsekvensene av Variant 1 og 2 samlet mot 0-alternativet.

De temavise konsekvensutredningene er vedlagt i sin helhet, og samlet som et vedlegg til denne planbeskrivelsen. I det følgende presenteres sammendrag og hovedfunn fra de ulike utredningene temavis.

5.2 Alternativer i konsekvensutredningen

0 – alternativet

I henhold til *Forskrift om konsekvensutredninger*, skal det redegjøres for følgene av å ikke realisere planen, altså et 0-alternativ. 0-alternativet representerer en videreføring av dagens situasjon hvor forventet utvikling ivaretas. Vedtatte planer, som enda ikke er iverksatt er en del av 0-alternativet. For denne områdereguleringen vil det være flere bilrestriktive tiltak som ligger inne i 0-alternativet som et resultat av allerede gjennomførte og planlagte tiltak gjennom Program for Bilfritt byliv. Dette gjelder fjerning av skiltede parkeringsplasser, stenging av Fridtjof Nansens plass for privatbiler og stenging for gjennomkjøring over Christiania torv og innføring av ulike bylivstiltak.

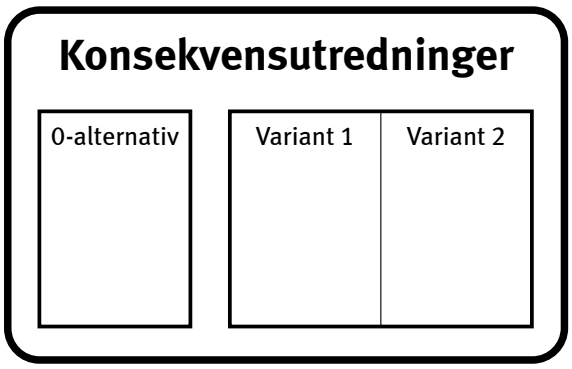
Tiltak iverksatt gjennom prosjektet Kraftfulle fremkommelighetstiltak (KFT), et samarbeidsprosjekt mellom Bymiljøetaten og Ruter som skal bidra til reduserte forsinkelser for trikk og buss i Oslo, inngår også som en del av 0-alternativet. KFT skal gi mer effektive og forutsigbare kollektivreiser, slik at kollektivtransporten blir mer attraktiv. Endret kjøremønster i Biskop Gunnerus gate er en viktig del av tiltakspakken, og har stor innvirkning på kjøremønsteret i deler av sentrum.

Til grunn for 0-alternativet legges også utviklingen og bruk av ulike transportmidler, bolig- og befolkningsvekst i Osloregionen og lokalt i området og ferdigstillelse av nye kulturinstitusjoner i området.

Oslo kommunes «nullvekstmål» og innføringen av en indre bomring langs Ring 2, antas det vil ha stor betydning for den framtidige trafikkbelastningen i sentrum, men effektene av dette ligger ikke inne i 0-alternativet, og er heller ikke utredet

Planforslagets Variant 1 og Variant 2

Både Variant 1 og Variant 2 presenterer et forslag til regulering av gater og byrom basert på målene om bilfritt byliv. Planen skal tilrettelegge for bylivstiltak og sørge for mer areal til gående og syklende ved at 247 gateparkeringsplasser reguleres bort. Begge variantene tilrettelegger for et effektivt hovedsykkelveinett med utgangspunkt i Plan for sykkelveinettet i Oslo. Begge variantene vil også åpne opp for en annen bruk av parkeringsanleggene Bankplassen og Paleet, samt for parkeringsarealet under Konserthuset. Det reguleres en mulighet for bruksendring av arealene fra parkering til etablering av publikumsrettede funksjoner som gir et utvidet tilbud til allmennheten. I gjeldene reguleringsplaner for Youngstorget ligger det i dag en mulighet for etablering av P-hus under torget. Denne muligheten reguleres bort.



Figur 5-2: Konsekvensutredningens tre alternativer

Forskjellen på Variant 1 og Variant 2 kommer til uttrykk gjennom følgende forhold:

- **Utstrekning på gågatenettet** Variant 1 foreslår et vesentlig større gågatenett enn Variant 2

- **Bruk av «Sambruksgater»** Variant 2 kategoriserer en del av gatene som «Sambruksgater» definert gjennom en egen bestemmelse som enveis kjøregater med begrenset biltrafikk. Fotgjengere og syklister prioriteres ved brede fortausarealer, og sykling i blandet trafikk. Variant 2 innfører «Sambruksgater» i flere av gatene som Variant 1 definerer som gågater.

- **Fjordtrikk i Skippergata** Variant 1 åpner opp for Fjordtrikk i Skippergata, mens Variant 2 gjør det ikke.

- **Hvilke gater som prioriteres for sykkel** Begge varianter legger Plan for nytt hovedsykkelveinett med Byruter for sykkel til grunn, med unntak av trasé i Kirkegata som defineres som gågate. Variant 1 foreslår noe flere justeringer, blant annet en flytting av hovedsykkeltrasé fra Fridtjof Nansens plass til Rosenkrantz gate. I Variant 2 er det mulig å tilrettelegge særskilt for syklister i flere gater enn i Variant 1 på grunn av ulik utstrekning på gågatenettet.

- **Gjennomkjøringsmulighet øst-vest** I Variant 1 åpnes det for en gjennomkjøring øst-vest, mens det i Variant 2 ikke tilrettelegges for en slik gjennomkjøringsmulighet.

5.3 Byliv

I planens konsekvenser for byliv er Variant 1 og Variant 2 vurdert opp mot 0-alternativet. Resultatene i sin helhet presenteres i vedlagt rapport. Det er vurdert hvorvidt tiltakene i de ulike alternativene bidrar til økt byliv i Oslo sentrum - i enkelte gater og byrom, og i sentrum som helhet. Til grunn for vurderingene av bylivstemaet ligger analyser fra Handlingsprogram for økt byliv, behandlet med metoden ikke-prissatte virkninger. Overordnet, er de viktigste temaene som er drøftet gjennom konsekvensvurderingen:

- gatefunksjoner
- kvalitet
- gjennomføring
- mulighet for differensiering av bylivet slik at Oslo sentrum kan videreutvikle sitt mangfold av tilbud og kvaliteter innenfor planområdet.

Hovedfunn

Konklusjonen, basert på vurderinger av alternativene i helhet og i sine deler, er at det finnes en tydelig kobling og sammenheng mellom Variant 1 og Variant 2 og tidligere gjennomførte undersøkelser som Bylivsundersøkelsen og Handlingsprogram for økt byliv. Planen følger opp analyser og strategier fra tidligere arbeid på en konkret måte.

Både Planalternativets Variant 1 og 2 representerer et solid løft for byliv, sammenlignet med dagens situasjon. Planforslaget samlet framstår altså positivt. Omfanget av konsekvensene vurderes som store og virkningsfulle –naturlig nok – gitt at dette omhandler hele sentrumsområdet i Norges hovedstad. Dette gjelder både omfang i seg selv, og i den grad initiativet inspirerer andre byer i inn- og utland til å følge Oslos eksempel. Sett opp mot hverandre, har både Variant 1 og Variant 2 styrker og svakheter. Variant 1 er sterkere på helhetsgrep, mens Variant 2 har sine kvaliteter i løsninger for lokale situasjoner. Variant 1 foreslår et sammenhengende nettverk av gågater som vil være lett lesbart og forståelig. Det vil gi sentrum en identitet knyttet til rekreasjon og høytider, mens Variant 2 med sambruksgater knytter aktivitetene mer til hverdagsbruk, slik vi kjenner det fra bydelene.

5.4 Handel og næring

Det er gjennomført en konsekvensutredning som tar for seg forholdet mellom endret gatebruk og handels og næringsliv i et 10-15 års perspektiv. Resultatene av utredningen presenteres i sin helhet i vedlagt rapport.

Det er flere faktorer som vil ha innvirkning på handel og næringsliv i sentrum de neste 10-15 årene. En rekke store bygge- og graveprosjekter vil påvirke tilgangen til sentrum, både i anleggsfasen (negativt) og etter ferdigstillelse (positivt). Befolkningen vokser og stadig flere reiser kollektivt, går eller sykler. Konsekvensutredningen har vist at andelen kunder som kommer til sentrum med bil er svært liten, og andelen som sier de vil finne et annet sted å handle enda mindre. Samtidig viser utredningen at kollektivreisende, syklister og gående er gode kunder. En overgang fra bil til kollektiv, gange eller sykkel vil derfor ikke være negativt for handel og næringsliv. For en stor del av virksomhetene vil det antageligvis være positivt og føre til økt besøk og høyere omsetningstall.

Netthandel, bransjeglidning og økonomisk utvikling vil antageligvis ha langt større innvirkning på handel og næringsliv enn hvorvidt gateparkeringen fjernes eller ikke. Samtidig er ikke handel den enste grunnen til at folk besøker sentrum. Også serveringstilbud og kulturopplevelser er viktige besøksgrunner.

Selv uten fjerning av regulerte parkeringsplasser og utvidelse av gågatenettet vil det de neste årene tre i kraft flere andre restriksjoner for biltrafikk, blant annet flere bomstasjoner og beboerparkering. Dette vil antageligvis i større grad påvirke Oslofolks bilhold og reisevaner enn fjerning av regulerte parkeringsplasser og stenging av utvalgte gater i sentrum for trafikk. Samtidig skjer det stor opprustning og kapasitetsøkning av kollektivnettet som kan være med på å endre reisevanene i Oslo enda mer mot kollektiv, sykkel og gange. I tillegg vil oppgradering av byrom og andre bylivstiltak gjøre sentrum mer attraktivt. I en spørreundersøkelse om bilfritt byliv er andelen som oppgir at de vil bruke sentrum mer som følge av bilfritt bylivstiltak, større enn andelen

som tror de vil bruke sentrum mindre. Imidlertid vil både brukere, og antageligvis også noen virksomheter byttes ut. Dette skyldes både at noen kunder vil reise andre steder eller handle på andre måter som følge av restriksjoner på bilbruk, men det skyldes også at økt attraktivitet som følge av oppgradering av byrom og gågatenett kan føre til økt husleie og dermed presse ut eksisterende virksomheter. Hva som til syvende og sist vil være utslagsgivende for om slike virksomheter blir værende i sentrum er imidlertid vanskelig å si, ettersom de antageligvis også vil være sårbare for andre trender, blant annet forbrukerpreferanser og netthandel.

Med bakgrunn i kunnskapsgrunnlaget presentert i KU-rapporten er det grunn til å anta at butikkhandelen vil gjennomgå en transformasjon, uavhengig av trafikale tiltak. Litteraturen viser også at trafikkreduserende tiltak kan ha positive konsekvenser for handel og næringsliv, og at bylivsfremmende tiltak kan føre til økning i antallet fotgjengere og syklister, som igjen kan ha positiv effekt for omsetningstall.
Det antas derfor at konsekvensene for handel og næringslivet i alternativ 0 vil påvirkes av den generelle samfunnsutviklingen. Alternativ 0 antas ikke å ha negative konsekvenser for handelen generelt, men at enkelte butikker og/ eller bransjer vil få negative konsekvenser som følge av redusert kundegrunnlag og økt husleie. Alternativ 0 antas å ha positive konsekvenser for bruk av sentrum, og dermed totalt sett øke potensielt kundegrunnlag og høyere omsetning for handel og næringslivet.

Variant 1
De samme utviklingstrekkene og trendene beskrevet i det foregående vil også gjelde for Variant 1. Variant 1 fjerner de resterende parkeringsplassene på gategrunn, og legger til rette for endringer i bruk av p-hus, gater, torg, plasser, parker, kaier osv., samt endring av det trafikale prinsippet gjennom utvidelse av gågatenettet.

Av det totale antallet parkeringsplasser for privatbil innenfor eller i randsonen til studieområdet er det kun en liten andel som fjernes gjennom områdereguleringen. Diskusjonen i kap. 5 i KU-rapporten har også vist at det kun er et fåtall av det bilkjørende kundegrunnlaget som vil handle andre steder når parkeringsplassene forsvinner. Tilgjengeligheten for bil vil imidlertid svekkes gjennom utvidelse av gågatenettet. Selv uten dette tiltaket vil fremkommeligheten svekkes på grunn av endret kjøremønster i sentrum. Hvilke konsekvenser som kan tillegges utvidelse av gågatenettet og hvilke som skal tillegges endret kjøremønster er det vanskelig å si noe om. Imidlertid vet vi fra litteraturgjennomgangen i KU-rapporten at bilreduserende tiltak som suppleres med økt tilgjengelighet for gående, syklende og kollektivtrafikanter, sammen med generell byromsoppgradering vil øke strømmen av disse trafikantgruppene. Litteraturen viser også at slike tiltak øker omsetningen for det lokale næringslivet. Det er derfor rimelig å anta at utvidelse av gågatenettet vil ha flere positive enn negative konsekvenser for handel og næringsliv i sentrum.

Det antas at Variant 1s konsekvenser for handel og næringsliv vil være de samme som for alternativ 0, men kanskje i enda større grad bidra til å skape byliv og trekke folk til sentrum, og dermed bidra til økt kundegrunnlag og høyere omsetning for handel og næringslivet.

Variant 2
De samme utviklingstrekkene og trendene beskrevet i det forgående vil også gjelde for Variant 2. Den største forskjellen er at utvidelsen av gågatenettet reduseres i forhold til det som foreslås i Variant 1, og erstattes med Sambruksgater an gitt med et kombinasjonsformål. Regulerte parkeringsplasser vil fremdeles fjernes. Det antas at Variant 2s konsekvenser for handel og næringsliv vil være om lag de samme som for Variant 1.

5.5 Tilgjengelighet og fremkommelighet

Sweco har utarbeidet en konsekvensanalyse der de trafikale konsekvensene av Planforslagets Variant 1 og Variant 2 er sammenlignet med 0-alternativet. Modellberegningene tar ikke hensyn til forventede endringer i trafikkmengder på grunn av 0-vekstmålet eller endringer i bompengeinnkreving. Det er forventet at disse endringene alene vil medføre 13-60 % reduksjon i trafikkmengder i sentrum. Denne reduksjonen drøftes som et eget tema i konsekvensutredningen, men er ikke hensyntatt i vurderingen av de trafikale konsekvensene som følger av endret kjøremønster i sentrum.

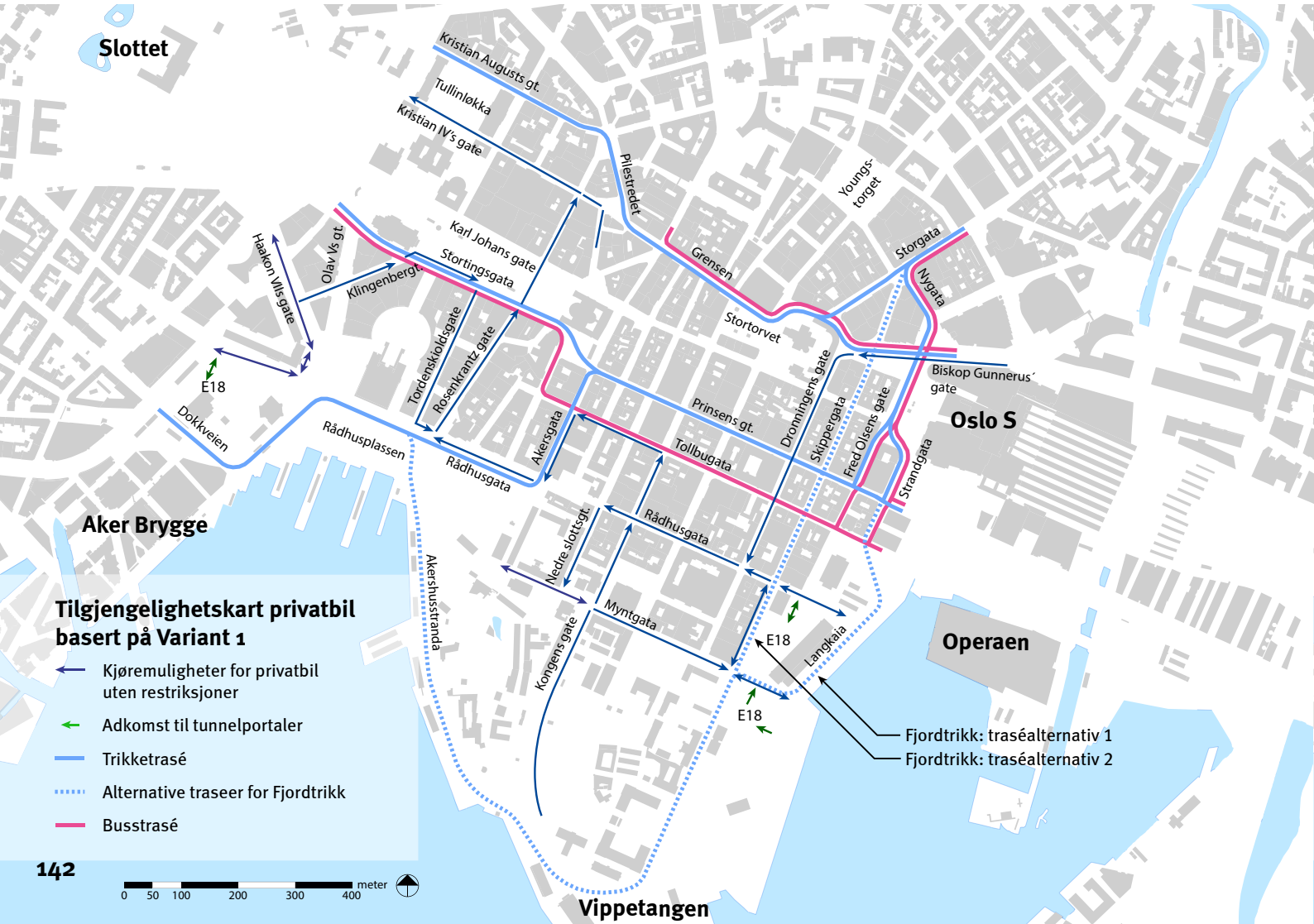
Personbiler

Kjøremønster og tilgjengelighet i sentrum

Konsekvensutredningen har valgt et kjøremønster for Variant 1 og Variant 2 selv om planforslaget ikke direkte definerer dette. Det kan finnes flere mulige kjøremønstre innenfor planforslaget enn det som konsekvensutredningen har valgt å utrede. Det bør undersøkes nærmere etter høring og offentlig ettersyn hvilket kjøremønster, innenfor planforslagets rammer, som er det mest optimale. Dette kan innebære at elementer fra begge variantene videreutvikles til et nytt kjøremønster.

Både Variant 1 og Variant 2 medfører at en større del av sentrum blir mer utilgjengelig for privatbil enn i dag. Planforslaget vil dermed bidra til en realisering av planens mål om å redusere personbiltrafikken i store deler av sentrum.

Figur 5-3: Utredet kjøremønster i Variant 1



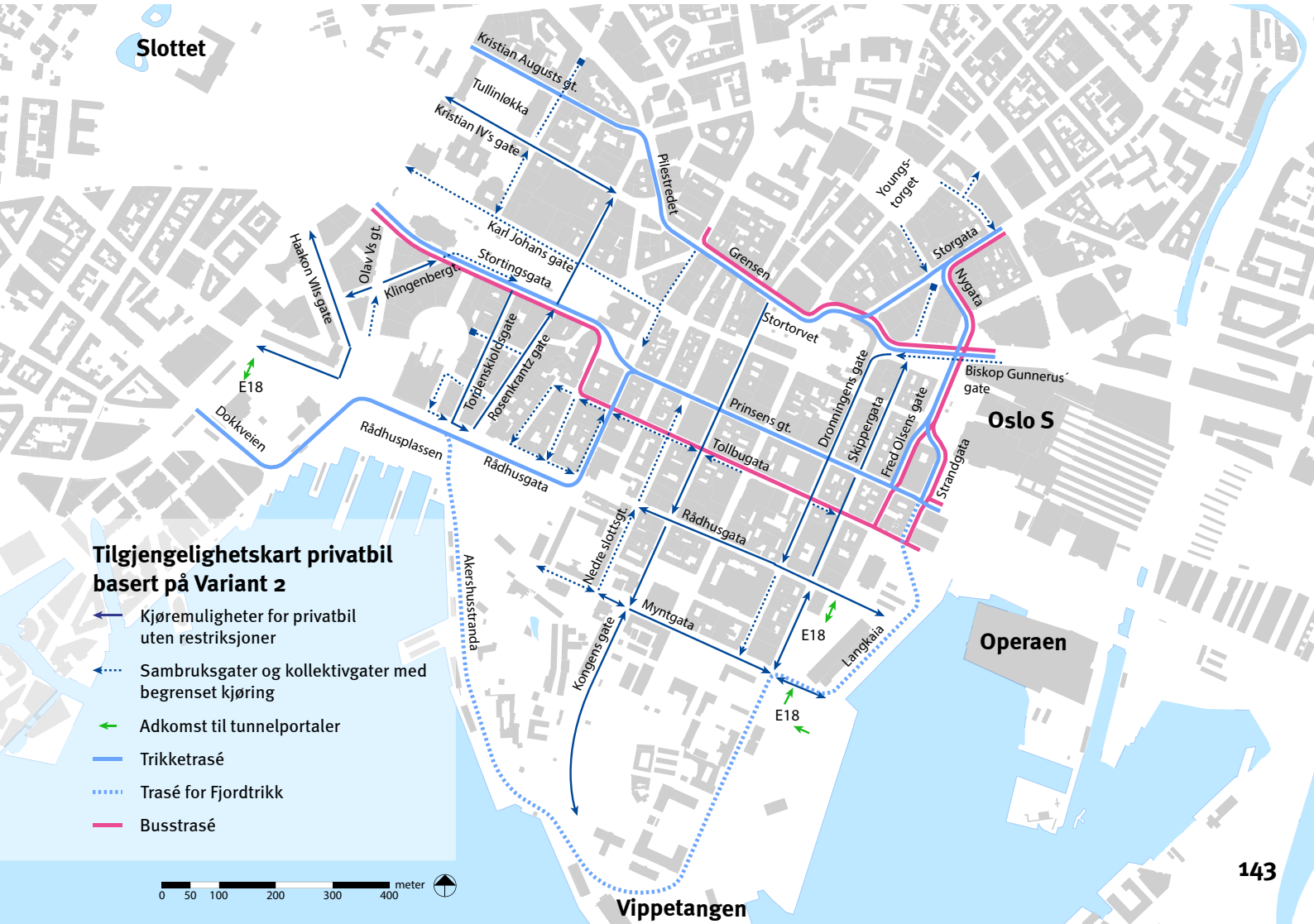
Kjøremønsteret i Variant 1 vises i figuren til venstre, og de viktigste forskjellene mellom 0-alternativet og Variant 1 er:

- Gågatenettet tredobles, noe som gjør en større del av sentrum utilgjengelig for privatbil
- Det etableres en gjennomkjøringsmulighet fra øst til vest gjennom sentrum
- Olav Vs gate blir gågate og Klingenberggata blir hovedatkomst til sentrum i vest
- Karl Johans gates vestre del blir gågate og Kristian IVs gate blir eneste kjørevei ut av sentrum i vest
- Det åpnes opp for trikk i Skippergata, noe som medfører at Dronningensgate blir eneste forbindelse fra nord til sør for privatbiler
- Kongens gate tillater kun trafikk fra sør mot nord, noe som vurderes som et dårligere tilbud for utrykningskjøretøy som i dag bruker denne som en del av sin hovedtrasé gjennom sentrum

Kjøremønsteret i Variant 2 vises i figuren under, og de viktigste forskjellene mellom 0-alternativet og Variant 2 er:

- Gågatenettet utvides noe, slik at Kirkegata blir utilgjengelig med privatbil
- Flere gater blir sambruksgater som gir tilgjengelighet til privatbiler med begrenset hastighet
- Nordre del av Olav Vs gate blir gågate.

Figur 5-4: Utredet kjøremønster i Variant 2

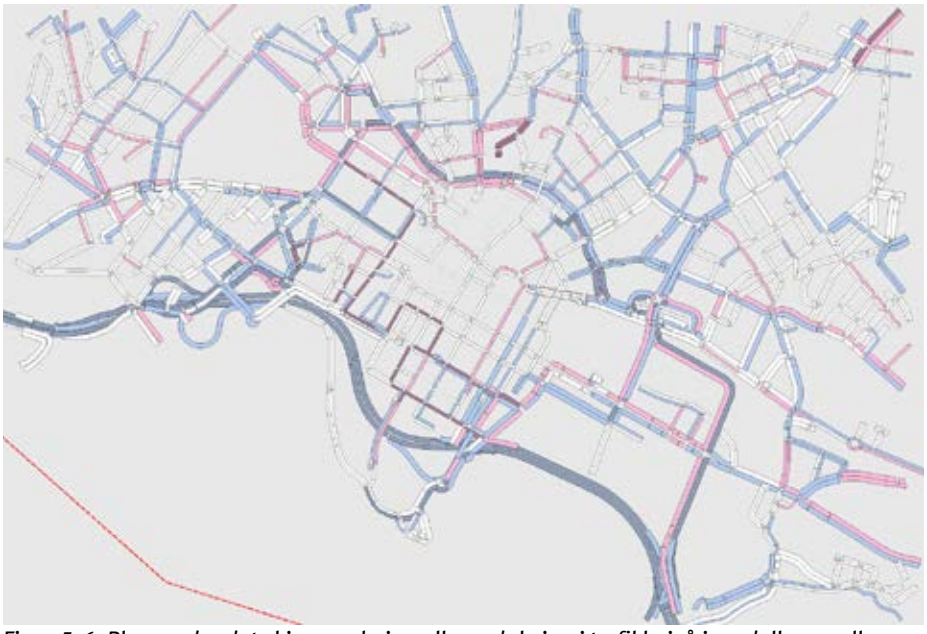


Trafikkmengder i planområdet i Variant 1

Med bakgrunn i trafikkmengdene som er anslått forventes det at det ikke vil oppstå vesentlige avviklingsproblemer for biltrafikken i og rundt sentrum på grunn av endringene i noen av variantene. Sårbare punkter er likevel Rådhusgata, Myntgata, Kristian IVs gate og Klingenberggata som blir de eneste gatene for bilkjøring inn og ut av sentrum.

Utvidelsen av gågatenettet vil medføre at biltrafikken i de kjørbare gatene vil øke noe sammenliknet med 0-alternativet. Dette er en ulempe i disse gatene, men en fordel for gatene som avlastes. De fleste gatene i sentrum får ingen eller svært lav trafikk. Gjenomkjøringsmuligheten mellom øst og vest er beregnet å gi mer privatbiltrafikk i sentrum i Variant 1 enn i Variant 2. De har samme antall turer med start og slutt innenfor Ring 1, men Variant 1 har gjennomkjøringsreiser i tillegg. Totalt antall kjørte kilometer innenfor Ring 1 er derfor en god del høyere i Variant 1 enn i Variant 2 (ca 2000 i Variant 1 mot ca 1600 i Variant 2). Antall kjørte kilometer samlet sett, altså både innenfor Ring 1 og øvrig omkringliggende veinett, er derimot lavest i Variant 1. Dette skyldes at gjennomkjøringsmuligheten mellom øst og vest er kortere enn omkjøringsveiene.

Figur 5-5: Plasser der det skjer en økning eller reduksjon i trafikknivå i modellen, mellom nullalternativet og Variant 1 (morgenrush)



Figur 5-6: Plasser der det skjer en økning eller reduksjon i trafikknivå i modellen, mellom nullalternativet og Variant 1(ettermiddagsrush)

Figurene på motstående side viser hvilke gater som får økt belastning og hvilke som får redusert belastning. Selv om økningen i flere av sentrumsgatene er på mer enn 1000 kjøretøy per døgn, så er trafikken i de fleste gatene fortsatt moderat. Beregningen viser:

- Gjennomkjøringsmuligheten mellom øst og vest gjør at ÅDT økes fra 600 til ca 2700 i kollektivstrengen Tollbugata-Akersgata, noe som vurderes som en ulempe for kollektivtrafikken
- Trafikken inn i sentrum fra vest flyttes fra søndre del av Olav Vs gate til Håkon IIVs gate og vestre del av Klingenberggata
- Kjøresløyfen Tordenskioldsgate-Rosenkrantzgate får en trafikkøkning fordi gjennomkjøringsmuligheten østfra ledes ut av sentrum via Rosenkrantzgate. ÅDT i den mest trafikkerte lenken økes fra ca 4100 til ca 5700
- I Kristian IVs gate økes ÅDT fra ca 3400 til ca 6300 i retning vest da dette er eneste rute ut av sentrum i vest. Gaten er tenkt enveiskjørt, noe som gjør at 0-alternativets ÅDT på 2500 i retning øst blir borte
- Dronningens gate får en trafikkøkning fra ca 1400 til ca 2150 ÅDT i morgenrush som skyldes at Skippergata er modellert som trikkegate. I ettermiddagsrush øker ÅDT fra ca 1900 til ca 2150
- Trafikkøkning i Nedre slottsgate fra ca 100 til ca 3400 ÅDT og i Myntgata fra ca 2200 til ca 5000 ÅDT i ettermiddagsrush som skyldes at Kongensgate ikke fører ut av sentrum

Figur 5-7: Plasser der det skjer en økning eller reduksjon i trafikknivå i modellen, mellom nullalternativet og Variant 2 (morgenrush)

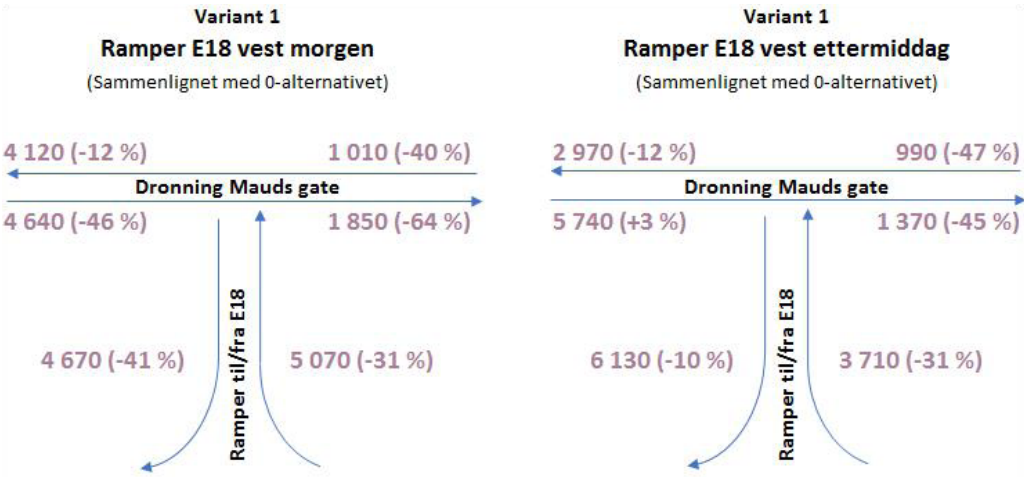
Figur 5-8: Plasser der det skjer en økning eller reduksjon i trafikknivå i modellen, mellom nullalternativet og Variant 2 (ettermiddagsrush)

Det vurderes at kjøremønsteret i Variant 1 vil redusere biltilgjengeligheten i et stort omfang gjennom en tredobling av gågatenettet. Dette er helt i tråd med planens hensikt om å tilrettelegge sentrumsgatene og byrommene for byliv. Gjennomkjøringsmuligheten fra øst til vest gjennom sentrum bidrar likevel til økt trafikk innenfor Ring 1 noe som vurderes som negativt for de gatene som tillater privatbiltrafikk.

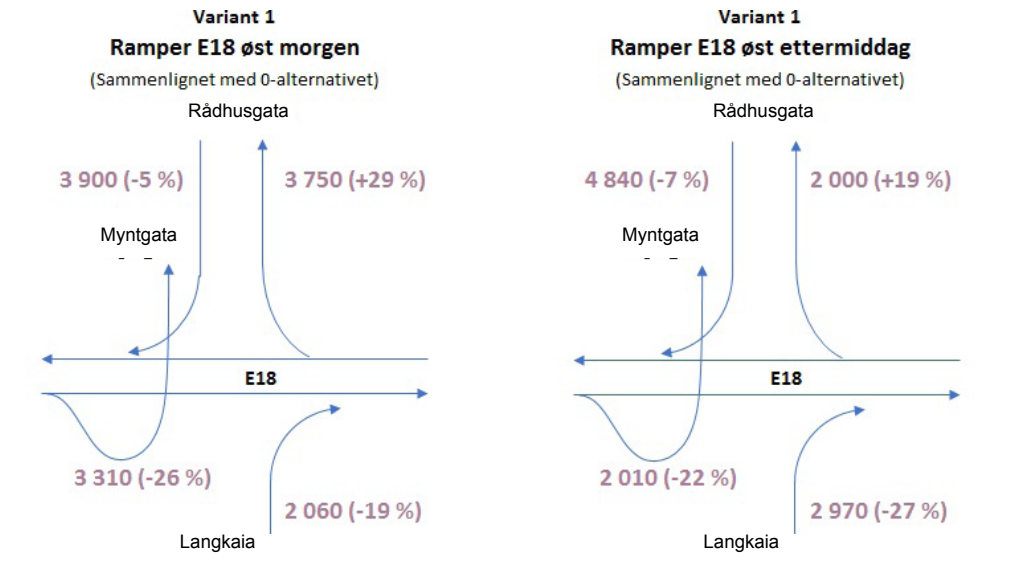
Trafikkmengder i planområdet i Variant 2

Variant 2 har langt flere gater der det tillates bilkjøring enn i Variant 1, men færre gågater. Hvis man sammenlikner Variant 2 med dagens situasjon, og ser bort fra gater som i dag er lavt trafikkerte blindveier, er det kun Kirkegata som blir stengt for privatbiltrafikk. Dette er fordi Variant 2 åpner opp for sambruksgater der Variant 1 har gågater. Sambruksgater tillater bilkjøring i en smal kjørebane sammen med syklister, og disse vil fungere i tråd med sin hensikt når det er færre enn 2000 i ÅDT. Olav Vs gate vil få høyere ÅDT enn dette.

Figurene på forrige side viser hvilke gater som får økt belastning og hvilke som får redusert belastning i Variant 2. Det er små endringer sammenliknet med 0-alternativet.



Figur 5-9: Stipulerte trafikkmengder på rampene til E18 vest i morgen- og ettermiddagsrush for Variant 1



Figur 5-10: Stipulerte trafikkmengder på rampene til E18 øst i morgen- og ettermiddagsrush for Variant 1

Beregningene viser:

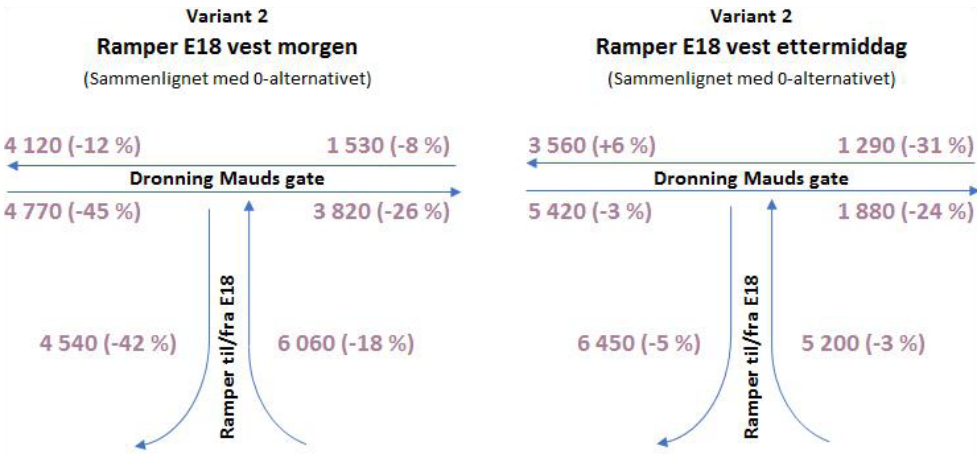
- Kristian IVs gate får en økning fra ca 3400 til ca 4500 ÅDT mot vest og fra ca 2500 til ca 4300 ÅDT mot øst. Økningen er mindre enn i Variant 1 fordi trafikken ut av sentrum fordeler seg på Karl Johans gate også.
- Dronningensgate og Skippergata får ganske like trafikkmengder som i 0-alternativet, men en mindre økning (fra ca 1400 til ca 1600 ÅDT) i morgenrush og en mindre reduksjon (fra ca 1900 til ca 1600 ÅDT) i Dronningensgate i ettermiddagsrush.

Det vurderes at kjøremønsteret i Variant 2, uten gjennomkjøringsmulighet, vil ha en sterkere avvisende effekt enn Variant 1 mot å velge å kjøre privatbil i sentrumsgater. Samtidig er det langt flere gater som er tilgjengelig med privatbil. For å tilrettelegge disse gatene for byliv skal utformingen prioritere fotgjengere og syklister fremfor privatbiler.

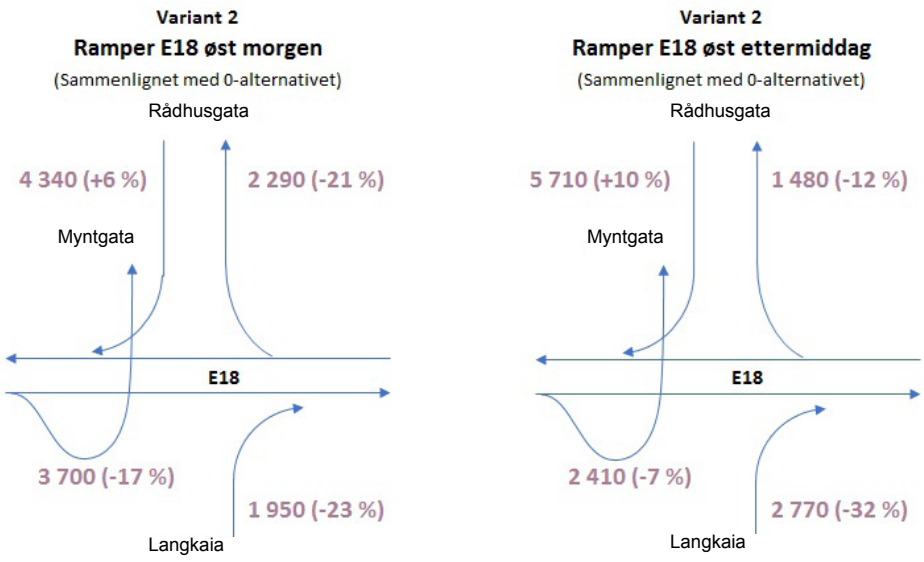
Effekter for hovedveiene utenfor planområdet i Variant 1

Det forventes at parkeringsrestriksjonene og de bilrestriktive tiltakene i planforslaget vil føre til en nedgang i trafikkmengden på hovedveinettet rundt planområdet totalt sett for begge variantene. Likevel vil nye kjøremønstre føre til økt belastning på noen delstrekninger sammenliknet med 0-alternativet. Siden hovedveinettet er belastet fra før kan slike endringer medføre ulemper, men endringene vurderes ikke å være så store at tålegrensen for veinettet nås i noen av variantene.

Figurene på motstående side viser at Variant 1 forventes å avlaste rampene til E18 ganske kraftig og redusere trafikkmengden på Ring 1 helhetlig sett, samtidig som trafikken øker på noen delstrekninger på Ring 1. Dette gjelder de samme stedene hvor trafikken i sentrumsgatene øker, altså ved Kristian IVs gate i vest, og ved Rådhusgata og Myntgata i



Figur 5-11: Stipulerte trafikkmengder på rampene til E18 vest i morgen- og ettermiddagsrush for Variant 2



Figur 5-12: Stipulerte trafikkmengder på rampene til E18 øst i morgen- og ettermiddagsrush for Variant 2

øst. Grunnen er at kjøremønsteret begrenser sterkt hvor man kan kjøre inn og ut av Ring 1.

Beregningene viser:

- På Ring 1 kan det forventes en økning sør for Kristian IVs gate retning syd i morgen- og ettermiddagsrush på ca 6-10 %
- Trafikkøkning på Ring 1 rundt Hammersborgtunnelen i ettermiddagsrush på ca 2-7 % fordi endret kjøremønster gir reduserte muligheter til å kjøre gjennom sentrum
- Trafikkøkning i nordgående trafikk på Langkaia på 0-23 % da Myntgata er eneste gate som er tilgjengelig for å kjøre ut av sentrum
- Det er ca 31 % flere som vil velge å kjøre ut av sentrum, og mellom 10-41 % færre som velger å kjøre inn i sentrum, via E18 i vest. Dette gjelder både morgen- og ettermiddagsrush. Grunnen til at færre velger å kjøre inn i tunnelen i vest er fordi det er mulig å kjøre gjennom sentrum fra øst til vest
- Det er ca 5-27 % færre som velger å kjøre inn og ut av sentrum via E18 i øst, med unntak av rampen fra E18 øst til Rådhusgata som får ca 19-29 % økning. Denne økningen skyldes åpen øst-vest forbindelse på overflaten

Effekter for hovedveiene utenfor planområdet i Variant 2

I Variant 2 forventes også en generell reduksjon i trafikkmengde på hovedveiene rundt sentrum, samtidig som det forventes en punktbelastning i grensesnittet med Ring 1 på de samme plassene som i Variant 1, som er Klingenberggata og Kristian IVs gate i vest og Rådhusgata og Myntgata i øst.

Variant 2 har ingen øst-vest forbindelse gjennom sentrum. Sammenliknet med Variant 1 gir dette mer trafikk på Ring 1, og på E18 mellom rampene i vest og øst, samt at E18-rampene i vest får noe økt trafikk. Det blir også noe økning på strekningen Nylandsbrua og Dronning Eufemias gate, som kommer av at hovedveinettet benyttes i høyere grad enn sentrumsgater for å komme seg til rampen til E18 vestover. Endringene på E18-rampene vises i figurene på forrige side.

Beregningene viser:

- På Ring 1 kan det forventes en økning sør for Kristian IVs gate retning syd i morgen- og ettermiddagsrush på ca 3-10 %
- En liten økning (fra ca 24300 til ca 24500 ÅDT) i trafikk på E18 mellom Filipstad og Langkaia i både morgen- og ettermiddagsrush. Dette er effekten av å innføre gågater og sambruksgater i sentrum
- Reduksjon på Nylandsbrua, Dronning Eufemias gate og i Dronningensgate om morgenen, og økning om ettermiddagen
- Det er ca 3-42 % færre som vil velge å kjøre inn og ut av sentrum via E18 i vest. Dette gjelder både morgen- og ettermiddagsrush
- Det er ca 7-32 % færre som velger å kjøre inn og ut av sentrum via E18 i øst, med unntak av rampen fra Rådhusgata mot E18 vestover som får ca 6-10 % økning

Fotgjengere

I Variant 1 etableres det et sterkt utvidet gågatenett. I Variant 2 foreslås mange gater transformert til Sambruksgater, og gågatenettet utvides noe i forhold til 0-alternativet. Dermed har begge en positiv konsekvens for gående sammenliknet med 0-alternativet, men Variant 1 har flere positive effekter enn Variant 2 da gågater ansees som mer attraktivt for fotgjengere enn sambruksgater.

Det forventes at gågater som er i tilknytning til eksisterende gågatenett, og med tydelige målpunkter, kan få betydelig flere fotgjengere. Det forventes liten positiv effekt i gågatestubber med lav publikumsrettet aktivitet.

Syklister

Planforslaget legger til rette for sykkel i utvalgte gater, og er for begge variantene basert på vedtatt Plan for hovedsykkelveinett i sentrum selv om det foreslås visse endringer. En utvidelse av gågatenettet vil medføre at syklister som skal raskt gjennom sentrum vil få innskrenket sitt ferdselsområde, mens syklister som har sentrum som målpunkt ofte er både syklister og fotgjengere. Forutsatt gode sykkelparkeringsløsninger vil disse syklistene kunne oppleve fordeler av et utvidet gågatenett, som gående. Sykkeltilrettelegging over torg, basert på fotgjengernes premisser, vurderes som uheldig for syklistenes fremkommelighet.

Variant 1

Variant 1 har færre muligheter for særskilt sykkeltilrettelegging enn Variant 2 fordi mange gater er gågater. Noen av gatene som er tilgjengelige for sykkelprioritering i Variant 1 vil være noe mer trafikkerte fordi det også vil være hovedgater for biler. Rosenkrantz' gate, Kristian IVs gate og Rådhusgata har ÅDT over 4000, og det kan være utfordrende med plass ved egen sykkeltilrettelegging i disse gatene. Dronningens gate har ÅDT lavere enn 4000 og kan dermed fungere bra som sykkelgate. Skippergata med trikk vurderes som uegnet for sykkeltilrettelegging da trikk og sykkel i samme trasé oppleves som konfliktfylt. Variant 1 vurderes som noe dårligere for sykkeltilrettelegging enn 0-alternativet, som er basert på Plan for hovedsykkelveinett kan gjennomføres.

Variant 2

Variant 2s Sambruksgater har lave trafikktall og lav hastighet, og gir dermed flere muligheter til å etablere sykkelprioriterte gater. Det er uheldig at sykkeltraseene i Kristian IVs gate, Rådhusgata, Dronningens gate og Skippergata er sammenfallende med hovedrute for biler. Trafikktallene i disse gatene er under 4000 ÅDT, men det kan fortsatt medføre plassmangel med sykkeltilrettelegging i disse gatene. Variant 2 vurderes som noe bedre enn 0-alternativet for sykkeltilrettelegging, med unntak av byruten i Kirkegata som bortfaller.

Kollektiv

Dagens kollektivtilbud videreføres i planforslaget. Det er forventet at planforslagets kjøremønstre påvirker kollektivtrafikken negativt sammenliknet med 0-stiuasjonen, og noe mer i Variant 1 enn i Variant 2. Stortingsgata, mellom Klingenberggata og Tordenskiolds gate, er eneste atkomst inn i sentrum vest for privatbil. Det er forventet at biltrafikk på denne strekningen vil skape fremkommelighetsproblemer for kollektivtrafikken som trafikkerer denne gaten, men omfanget avhenger av i hvor stor grad andre restriktive tiltak (parkeringsrestriksjoner og tidspunkter for varelevering) vil redusere biltrafikken.

Variant 1

Variant 1 åpner opp for trasé for Fjordtrikken i Skippergata for å kunne opprettholde den attraktive Havnepromenaden på Langkaia. Gjennomkjøringsmulighet fra øst til vest føres gjennom Tollbugata fra Kongens gate til Akersgata og sydover i Akersgata. Det blir en del trafikk i disse gatene, og det vurderes at det vil ha en uheldig konsekvens for kollektivtrafikken sammenliknet med 0-alternativet.

Variant 2

Da Variant 2 ikke har gjennomkjøringsmulighet for privatbil mellom øst og vest vil konsekvensene for kollektivtrafikken i Stortingsgata være noe mindre enn for Variant 1.

Vare-, service- og nyttetransport

Effekten av planforslaget er at vareleverandørene kan ha behov for å finne nye traseer, bruke andre plasser enn de er vant med og justere tidspunkt for varetransporten. Ulempene vil variere fra bedrift til bedrift.

Variant 1

Variant 1s kjøremønster med utvidet gågatenett gjør at tilgangen for vare-, service- og nyttetransport i ulike deler av sentrum blir mer utilgjengelig/tidsbegrenset enn i dag, selv om antall kjøretøyer er redusert. Gjennomkjøringsmuligheten mellom øst og vest gjør at varestrømmen i denne retningen kan nå flere målpunkter på samme rute. Utvidelsen av gågatenettet kan både gi muligheter og begrensninger for leverandørene. Avstanden til varemottakene blir kortere, men konsekvensutredningen vurderer at tidsbegrensninger vil være en større ulempe enn fordelene ved kort avstand for dagens vareleveringssystem.

I dagens situasjon har Skippergata en viktig funksjon for varelevering. Hvis denne gaten blir trikkegate, må mulighetene for å kombinere dette med varelevering utredes.

En reduksjon i parkeringsareal kan være en fordel da det gir mulighet til å avsette tilstrekkelig med plasser til vare- og nyttetransport. Men dersom dette ikke sikres, vil reduksjonen i parkeringsplasser være en ulempe for vare- og nyttetransporten. Det bør avsettes minst en plass mellom hvert kvartal i gater som ikke er gågater. På grunn av plassmangel vurderes det at det i Variant 1 kan være utfordrende å finne egnete steder til vareleveringsplasser i hovedgatene med biltrafikk. Dette gjelder særlig i området rundt Fridtjof Nansens plass.

Variant 2

Variant 2 vurderes å ha gode muligheter for å legge til rette for vareleveringsplasser med tilstrekkelig dekning. Dette fordi Sambruksgatene opprettholder tilgang som ikke er tidsbegrenset og gir mulighet for vareleveringslommer. Selve tilgangen for vare-, service- og nyttetransport blir likevel noe vanskeligere enn i Variant 1. Dette vil også kunne medføre noe økt kjøring for leverandører som skal betjene både vestre og østre del av sentrum.

Parkering og endret bruk av P-hus

Gateparkering
Planforslaget legger opp til en reduksjon av arealene som er avsatt til privatbilparkering, og det er ingen forskjell mellom Variant 1 og 2. Det er forventet at dette vil medføre en økning i bruk av p-hus på 1,5 %. Dette er en så liten endring at det trolig ikke vil by på permanente utfordringer, og særlig ikke når det tas med i betraktningen at 0-vekstmålet vil kunne gi en trafikkreduksjon på opptil 60 % i 2025 i Oslo sentrum.

Det anslås at reduksjonen i parkeringsareal (både plasser som ble fjernet i 2017 og det som vil bli fjernet som følge av planforslaget) vil medføre at det blir 17 % færre biler i Oslo sentrum, 6 % færre biler i tilstøtende områder (innenfor Ring 3) og at 8 % velger andre reisemål eller reisemidler. Dette er medberegnet i anslaget av trafikkmengder.

Parkeringshus
Dersom parkeringshusene Paleet og Bankplassen omdisponeres til annet formål, slik planforslaget åpner opp for, kan man forvente en økt belastning på de øvrige p-husene med ca 10 %. Det er en betydelig endring, og man kan forvente at det vil medføre utfordringer. Når det tas med i betraktningen at 0-vekstmålet vil kunne gi en trafikkreduksjon på opptil 60 % i 2025 i Oslo sentrum, forventes det at denne nedgangen kompenserer for de mulige utfordringene.

Beboerparkering i randsonen til sentrum og det at tiltaket om å fjerne parkeringsplasser i sentrum er så godt kjent, forventes det at det ikke oppstår noe særlig letetrafikk i eller rundt sentrum.

Privat parkering
I gågater er det forbudt å kjøre motorvogn, men det gis unntak for kjøring til eiendommer så lenge det er mindre enn 10 registrerte adkomster per gate. En kartlegging av adkomster i Oslo sentrum viser at det finnes mange atkomster i sentrum, også i fremtidige gågater, men det er ikke registrert fler enn 10 adkomster i disse gatene. Det er likevel uvisst hvor mye parkeringsareal som er tilgjengelig per adkomst, og således hvor mye trafikk disse vil generere. Effekten er at det er private adkomster som kan komme i konflikt med eksisterende og foreslåtte gågater i både Variant 1 og 2. Ved byggesaksbehandling bør atkomstsituasjonen kartlegges ytterligere.

HC-parkering
29 av dagens HC-plasser ligger i fremtidige gågater i Variant 1. Det forutsettes at antallet HC-plasser opprettholdes eller økes, og det innebærer at minst 29 plasser må omplasseres i området på kortest mulig avstand fra dagens plassering. En sannsynlig konsekvens av omplasseringen er at det blir økt konsentrasjon av plassene og dermed lengre avstander til noen målpunkter. Det vurderes som en ulempe.

Dagens plasser i området øst for Fridtjof Nansens plass og i vestre del av Karl Johans gate vurderes som utfordrende å omplassere. Variant 1 vurderes derfor som dårligere enn 0-situasjon.

Ingen av dagens HC-plasser ligger i fremtidige gågater i Variant 2. Variant 2 vurderes å være likt som 0-alternativet.

5.6 Kulturminner og kulturmiljø

Det er utført egne utredninger for tema nyere tids kulturminner og kulturmiljø og for automatisk fredete kulturminner. Disse er utført av Plan- og bygningsetaten og Byantikvaren og ligger som vedlegg til planbeskrivelsen. Dette kapittelet er et sammendrag av resultatene. Utredningen har hatt fokus på vesentlige virkninger med hensyn til det overordnede nivået en områderegulering skal være.

Forholdet til nyere tids kulturminner og kulturlandskap

Forslaget til områderegulering er en overordnet gateregulering med hovedhensikt å fjerne gateparkering, øke omfanget av gågater og åpne opp for ulike bylivstiltak. Fremtidige tiltak er ikke detaljavklart i planforslaget og er derfor ikke kjent i detalj. Virkninger konkrete tiltak vil ha for nyere tids kulturminner må derfor avklares i kommende søknadsprosesser ved at landskapsplan skal forelegges Byantikvaren til uttalelse.

Intensjonen i eksisterende bevaringsreguleringer innenfor planområdet videreføres. Bevaringsformålet videreføres med hensynssone for bevaring kulturmiljø. De eksisterende planene har generelt lite detaljerte bestemmelser knyttet til bevaringsformålet utover krav om at det skal innhentes uttalelse fra Byantikvaren (eller Riksantikvaren) ved tiltak.
Områdereguleringen viderefører dette kravet innenfor områder som foreslås regulert til hensynssone eller er oppført på Gul liste. Kravet vil også bli ivaretatt utover disse områdene gjennom kommuneplanens bestemmelse om at det skal innhentes uttalelse fra Byantikvaren, og som gjelder innenfor hele området med nasjonale kulturminneinteresser, jf temakart T5 Kulturminnevern. Ny foreslått bestemmelse innenfor hensynssonen med krav til utforming, materialbruk og utførelse ved opparbeidelse av gategrunn kan bidra til at gatene blir en enda viktigere del av et helhetlig kulturmiljø.
Nye bevaringsområder foreslås ikke, med unntak av Sehesteds Plass og -gate. Her foreslås ny hensynssone for bevaring av kulturmiljø som vil supplere gjeldende bevaringsregulering, og Sehesteds Plass og -gate vil få et styrket vern.

Regulerte siktlinjer videreføres og nye visuelle forbindelser foreslås regulert slik at flere gater enn før skal ivareta visuelle forbindelser til åser, fjorden og landemerker. Ved etablering av vegetasjon og fysiske bylivstiltak i gater som før har vært åpne kjøretraséer, skal dokumentasjonskrav i landskapsplan sikre at det må gjøres en avveining av hensynet mellom nye tiltak og visuelle forbindelser når nye tiltak iverksettes.

Endret arealbruk kan bidra til at kulturminnene og kulturmiljøene i området kan fremheves eller eksponeres bedre og opplevelsene av disse styrkes. Økt tilgjengelighet og trygghet for fotgjengere og syklister, og ny og mer publikumsrettet, bruk kan bidra til å gjøre områdene mer attraktive, kulturminnene blir bedre kjent og kunnskapen om vår historie kan øke.

Redusert trafikk i sentrum vil trolig bidra til redusert omfang av skadelige vibrasjoner som kan skade verneverdig bebyggelse samt redusert forvitring av kunstverk og kulturminner.

Hovedfunn
I hovedsak er konsekvensen av planforslaget for nyere tids kulturminner innfor planområdet vurdert å være noe positiv sammenlignet med 0-alternativet ved at kulturminneverdier ivaretas i noe større grad enn i dagens situasjon. Da det ikke er funnet betydelige negative konsekvenser, er det ikke angitt avbøtende tiltak.

Forholdet til arkeologiske kulturminner

0-alternativet
For det ene automatisk fredete kulturminnet i planforslagets nærområde, Akershus festning, vil en videreføring av dagens situasjon trolig ikke medføre noen konsekvenser. Det vurderes slik at det er lavt potensial for å gjøre nye funn av eventuelle ukjente automatisk fredete kulturminner innenfor planområdet, da dette hovedsakelig omfatter et gatenett som er påvirket av 400 år med graving for

infrastruktur.

For de maritime kulturminnene er situasjonen slik i dag at Byantikvaren og Norsk Maritimt Museum samarbeider om en vurdering av funnpotensial ved ulike omsøkte tiltak. Siden maritime kulturminner som er eldre enn 100 år har et sterkt vern i lovverket er disse godt ivaretatt. Kulturminneforvaltningen fanger opp disse sakene gjennom oversendelser av saker fra Oslo kommune – Plan- og bygningsetaten og gravekoordineringstjenesten KGrav. Dagens kulturminneforvaltning av maritime kulturminner innenfor det foreslåtte planområdet regnes som god, men eventuelle krav om arkeologiske undersøkelser kan komme sent i planleggingsprosessen for tiltakshavere.

For de etterreformatoriske kulturminnene er dagens situasjon akutt. Det store omfanget av byggeaktivitet i sentrumsområdene av Oslo har allerede fjernet store deler av de arkeologiske kulturlagene som byen har produsert gjennom 400 år, og kunnskapen som kunne blitt hentet ut fra disse er tapt for alltid. Uten en juridisk forankring av prosesskrav som gjør det mulig å stille vilkår om arkeologisk vurdering og eventuelt feltregistrering før tiltak, vil også gjenværende kildemateriale gå tapt.

Normalt vil 0-alternativet danne referansen som de andre alternativene måles mot, men som følge av den akutte situasjonen for etterreformatoriske kulturlag i dag er det nærliggende å hevde at 0-alternativet i dette tilfellet vil ha sterk negativ konsekvens for etterreformatoriske kulturlag.

Planforslaget
Planforslaget vil medføre ulike konsekvenser for de tre arkeologiske kulturminnetypene som er gjengitt over.

Ingen registrerte automatisk fredete kulturminner ligger i dag innenfor planområdet, men Akershus festning ligger i umiddelbar tilknytning til dette. Planforslagets konsekvenser vil bli en økt bruk av byrommet ved festningen og i forlengelsen av dette trolig av selve festningsområdet også. I tillegg skal forbindelsen og sammenhengen mellom festningen og selve byen forbedres gjennom ulike bestemmelser. Akershus festning er et kulturminne som tåler økt bruk og gjennom en synliggjøring av forbindelsen mellom festning og byen kan denne formidles sterkere enn den gjør i dag. Planforslagets konsekvenser for forvaltningen av maritime kulturminner vil være at dagens forvaltnings-praksis blir synliggjort gjennom bestemmelsesområde 3. Dette vil bidra til at ulike tiltakshavere kan oppleve større forutsigbart i planleggingsprosessen, men vil ikke direkte påvirke kulturminnene.

Etterreformatoriske kulturlag ivaretas gjennom hensynssone H570_2 i planforslaget. Hensynssonens bestemmelse er gitt en slik utforming at den muliggjør vedlikehold og oppgradering av dagens infrastruktur innenfor de allerede påvirkede områdene. Ved større nye tiltak som omfatter graving i grunnen vil saken bli oversendt kulturminneforvaltningen for en dispensasjonsvurdering med eventuelle avbøtende tiltak. Dette muliggjør en mer helhetlig kulturminneforvaltning hvor de maritime kulturminnene i det historiske havneområdet og den historiske byen kan sees under ett. Innsamling av forsknings-materiale vil også bli systematisert i motsetning til dagens innsamling av tilfeldige observasjoner, noe som igjen vil gi en mer forsvarlig og forutsigbar kulturminneforvaltning innenfor planområdet. I tillegg åpner planforslaget, gjennom to bestemmelser for Dronningens gate, for en synliggjøring og formidling av byens lange historie med landvinning utover den langgrunne Bjørvika.

Hovedfunn
Planforslaget vil gi svak positiv konsekvens for automatisk fredete kulturminner og maritime kulturlag, og sterk positiv konsekvens for etterreformatoriske kulturlag.

5.7 Samfunnssikkerhet

Sikring av folksomme steder

Planprogram for områderegulering for gater og byrom i sentrum ble fastsatt 12.03.2018. Programmet legger opp til at det skal utføres undersøkelser og utredninger av samfunnssikkerhet. Et av temaene som skal undersøkes og utredes er uønskede, villede handlinger mot sivilbefolkningen som ferdes og oppholder seg i offentlige rom.

Trusselbildet er skiftende. I arbeidet er det lagt vekt på kjøretøytrusler, enten kjøretøybårne eksplosiver eller kjøretøy i fart. Oslo kommune har fra tidligere fått utarbeidet Prinsipplan for gatebruk og grunnsikring i Oslo sentrum (2014), samt to konkrete mulighetsstudier innenfor samme tematikken. Planen beskriver prinsipper for sikring av skjermingsverdige objekter. Prinsippene er vurdert å ha potensiell overføringsverdi til offentlige gater og byrom. I studiene for Stortinget og Kirkegata er prinsippene lagt til grunn og mulighetsrommet nærmere konkretisert. Undersøkelsene bekrefter at det er stor reell overføringsverdi og at de samme sikringsprinsippene kan utnyttes for å skjerme publikum på offentlige steder.

Plankart og planbestemmelser i områdereguleringen inneholder ingen bestemte sikkerhetstiltak. De generelle planbestemmelsene favner bredt både i forhold til funksjoner og arkitektonisk utforming. Bestemmelsene er vurdert som dekkende for også å ivareta kjente, fysiske midlertidige eller permanente sikringstiltak.

Hovedfunn

De sikkerhetsmessige konsekvensene av planen er at det vil bli færre kjørbare gater og redusert hastighet for biltrafikk samtidig som flere gater og byrom vil få økt ferdsel og opphold. Redusert fart eller redusert mulighet til å komme opp i høy fart, og eventuell fysisk stenging av gater og byrom gir sikkerhetsmessig gevinst. Flere gater og byrom med regelmessig stor ansamling av mennesker, kan øke sårbarheten uten samtidig fartsreduserende eller trafikkregulerende fysisk sikring. Planen kan med andre ord utløse behov for å vurdere fysisk sikring av flere gater og byrom i sentrum.

Alle utredningsalternativene legger opp til at bylivet utvides og styrkes. Det betyr at flere mennesker vil oppholde seg i sentrum og at flere gater og byrom vil få hyppigere og større ansamlinger av folk, spesielt i nye gågater eller «Sambruksgater». Dette kan innebære at flere gater og byrom utsettes for større risiko for uønskede hendelser og at disse også må vurderes i forhold til behovet for en eller annen form for fysisk sikring. Det vil si at noen gater også vil komme til å bli midlertidig, sesongbasert eller permanent fysisk sikret.

I kartet i kapittel 3.1 Byliv, er det vist hvilke gater og byrom som etter Bylivsundersøkelsen i 2014 er særlig folksomme og hvilke nye gater og byrom som kan forventes å bli særlig folksomme som følge av Variant 1. I sum gir dette en oversikt over gater og byrom som kommunen må vurdere sikret mot uønskede hendelser.

Variant 1 og Variant 2 vil i større grad enn 0-alternativet berede grunnen for et mer bilfritt og mer folkerikt sentrum på sikt. Hovedgrunnen til det er formaliseringen av fotgjengerprioriteringen i nye gågater og «Sambruksgater», og også i øvrige bygater. 0-alternativet innehar stor grad av risiko for uønskede hendelser i alle gater bortsett fra Karl Johans gate og øvrige gågater. Årsaken til det er at de øvrige (kjøre-) gatene i sentrum ikke uten videre kan fysisk sikres senere, uten at det vil kunne få konsekvenser for kjøremønster og avvikling av gjenværende biltrafikk, og derav krav til å utarbeide ny reguleringsplan.

Plankartet viser de ulike typer foreslåtte samferdselsformålene etter plan- og bygningsloven. Omregulering av flere gater til gågater er i seg selv et risikoreduserende tiltak. Planen viser ellers ingen fysiske lokaliserte sikringstiltak. Kjøremønster og kjøreretninger fremgår ikke direkte av plankartet, men kartet angir klart hvilke gater som skal kunne holdes åpne og kjørbare for nyttetrafikken og også for den begrensede fremtidige øvrige biltrafikken i sentrum. Bestemmelsene gir nærmere bestemte føringer for prioritering av trafikantgrupper i gatene med kombinerte formål.

Flere rene gågater og begrensninger i det kjørbare gatenettet, vil medvirke til mindre bilbruk i sentrum generelt, forutsatt oppfølgende skilting og/eller endret fysisk utforming av gatene i tråd med de nye reguleringsformålene. Det kan legges til grunn at planen over tid vil sørge for at det blir mindre attraktivt å kjøre bil i sentrumsgatene siden kjøremønsteret blir noe mer omstendelig og biltrafikken generelt avvikles saktere grunnet den fysiske utformingen av gater og kryss, som vektlegger fremkommelighet for gående, syklende og kollektivtrafikken. Gjenværende nyttetrafikk, herunder de mange som frakter ulike typer gods og varer, vil oppleve mindre forstyrrelser fra annen biltrafikk, men vil møte større friksjon på grunn av gatenes utforming og prioritering av myke trafikanter. Vesentlig utvidelse av gågatenettet vil redusere risikoen for bilangrep betydelig. Dette forsterkes av alle gatene som foreslås regulert til kombinerte formål med redusert tilgjengelighet. Denne omfattende endringen i gatebruk er i seg selv risikoreduserende i forhold til sikkerhet. Sambruksgater, som foreslått i Variant 2, har vesentlig større grad av biltilgjengelighet enn Variant 1.

Redusert biltilgjengelighet og trafikkmengder og lavere generell fartsprofil i sentrums gatenett, danner et gunstig utgangspunkt for å oppnå en sikkerhetsmessig gevinst i forhold til kjøretøy- eller kjøretøybårne trusler. Områdereguleringen vil ikke utestenge kjøretøy fra sentrum, men vil redusere omfang og fart. Det vil fortsatt være mulig å nå frem til hele det sentrale gågatenettet, men trafikken vil her kunne møte fysiske hindringer avhengig av hvilket driftsregime som velges, for eksempel med/uten pullerter, vakthold eller annet. Områdereguleringen inviterer til å utnytte føringer og muligheter i bestemmelsene for annen fysisk utforming av kjørbare gater. Dette kan for eksempel handle om enveisreguleringer, innsnevrede kjørebaner, kjørebaner med belegg eller møblering som vanskeliggjør høy fart eller sidehindere. I alt dette ligger det er stort handlingsrom for å redusere skadepotensialet fra kjøretøytrusler i bevegelse og fart.

Ingen av de tre alternativene skiller seg ut i forhold til fremtidig handlingsrom for integrering av sikkerhetstiltak i gater og byrom i sentrum. Både Variant 1 og Variant 2 inneholder imidlertid bestemmelser som gir et oppdatert, detaljert og forutsigbart rammeverk for funksjonelt, arkitektonisk og estetisk vellykket oppgradering og utforming av ny eller endret gatebruk. Dette rammeverket vil også gjelde for ulike typer fysiske sikringstiltak som kan være aktuelt å gjennomføre.

Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS)

Bakgrunn
I Plan- og bygningslovens § 4-3 stilles det et generelt krav til gjennomføring av risiko- og sårbarhetsanalyser i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplaner. For planer som omfattes av et særskilt krav til konsekvensutredning, jf. § 4–2 andre ledd, vil risiko- og sårbarhetsanalysen som hovedregel inngå som en del av de utredninger som skal gjennomføres i denne sammenhengen.

Fra Plan- og bygningsloven framgår det at en ROS-analyse har til hensikt å sikre grunnlag for forebygging av risiko for skade og tap av liv, helse, miljø og viktig infrastruktur, materielle verdier m.v.
Planmyndigheten har en plikt til å påse at risiko- og sårbarhetsanalyse gjennomføres for et planområde. Risiko og sårbarhet kan på den ene siden knytte seg til arealet slik det er fra naturens side, som f.eks. at det er utsatt for flom, ras eller radonstråling. Det kan også oppstå som en følge av arealbruken, f.eks. ved måten viktige anlegg plasseres i forhold til hverandre, eller hvordan arealene brukes.

ROS-analysen for Områderegulering for gater og byrom i sentrum, er vedlagt i sin helhet med en ROS-sjekkliste.

Hovedfunn
Planområdet for Områderegulering for gater og byrom i sentrum omfatter store deler av gatene og byrommene innenfor Ring 1. Det skal ikke opparbeides nye gater og byrom, men tilrettelegges for ny bruk. Dette vurderes slik at risiko og sårbarheten i planområdet ikke vil øke. Det har ved gjennomgang ikke dukket opp forhold tilknyttet risiko- og sårbarhetsbildet som tilsier behov for innarbeiding av flere forebyggende tiltak i planen. Risikonivået vil gå ned for de fleste enkelthendelser innenfor planområdet. Bakgrunnen for dette er at fjerning av parkeringsplasser, redusert biltrafikk, økt gangareal og tilrettelegging for ulike trafikantgrupper i sum vil redusere risikoen for trafikkulykker i området.

5.8 Oppsummering av konsekvens-utredningen

I tabellen til høyre presenteres en oppsummering av resultatene fra de ulike konsekvensutredningene. Konsekvensene av planforslaget (Variant 1 og 2) er gitt en score basert på hvordan konsekvensene vektes mot 0-alternativet. Det er ikke påvist noen konsekvenser som vil føre til vesentlig negativ virkning på miljø eller samfunn, noe som ville utløst et krav om å utrede avbøtende tiltak.

Tvert i mot viser konsekvensutredningen at planforslaget i stor grad bidrar til å oppfylle planens hensikt, som er å tilrettelegge sentrum for bylivstiltak og myke trafikanter i tråd med de politiske målsetningene om bilfritt byliv. Det er likevel noen helt konkrete utfordringer som må løses når arbeidet med ombygging av gater og byrom starter opp. Det må sørges for gode løsninger for HC-parkering slik at tilgjengeligheten opprettholdes også for personer med nedsatt funksjonsevne når gågatenettet utvides. For kollektivtrafikken kan det oppstå konflikter ved bilkjøringen som tillates i deler av viktige kollektivtraseer. Dette er en konsekvens av et tenkt kjøremønster, og er muligens en konsekvens som kan avbøtes ved å se på andre mulige kjøremønstre og restriksjoner innenfor det presenterte planforslaget. Varelevering og nyttetransport vil kunne oppleve utfordringer. Med et utvidet gågatenett blir det flere restriksjoner for når på døgnet kjøring og varelevering tillates. Det vil også kunne bli vanskelig å opprettholde samme tetthet av avsatte vareleveringslommer som i dag.

Samlet sett vil likevel planforslaget åpne for nye bylivsaktiviteter som også antas å styrke det langsiktige grunnlaget for handel og tjenesteyting. Selv om planforslaget tilrettelegger for flere mennesker i sentrum, antas planforslaget å gi grunnlag for økt sikkerhet i gater og byrom.

OPPSUMMERING AV KONSEKVENSUTREDNINGEN				
Tema			**Sammenlagt vurdering av Variant 1 og 2**	**Kommentar**
Byliv			**++**	Samlet sett vil planforslaget føre til et betydelig løft for bylivet. Sett opp mot hverandre, har både Variant 1 og Variant 2 styrker og svakheter. Variant 1 er sterkere på helhetsgrep, mens Variant 2 har sine kvaliteter i løsninger for lokale situasjoner.
Transport og trafikk			**-** **(+ på vurdering av måloppnåelse)**	Det er viktig å presisere at en negativ score på tema transport og trafikk ikke er negativ med tanke på en realisering av denne planens mål. Det blir vanskeligere og mindre framkommelig for privatbiler og forholdene blir vesentlig bedre for fotgjengere. For syklister som har sentrum som målpunkt vil forholdene antagelig oppleves som mer attraktive, men for gjennomfartssyklisten blir rutevalgene færre. Variant 1 prioriteter fotgjengere sterkere ved et stort antall gågater, mens framkommeligheten for syklister prioriteres høyere i Variant 2, ved at flere gater defineres som «Sambruksgater» med begrenset biltrafikk og sykling i blandet trasé. Kollektivtransporten vil få omtrent tilsvarende forhold som i dag. Det åpnes imidlertid opp for kjøring i deler av kollektivtraséene, noe som har en negativ konsekvens. Det er noe større konflikt i Variant 1 enn i Variant 2. Forholdene for varelevering vil kunne oppleve større restriksjoner på når og hvor varer kan leveres. Gågater har flere restriksjoner enn øvrige gater, og Variant 1 kommer således noe dårligere ut når det gjelder fleksibilitet for tilrettelegging for varelevering. All gateparkering for personbil skal fjernes, dette har en negativ konsekvens for besøkende som kommer i bil og ønsker å parkere i gata, men en positiv effekt for det øvrige bylivet. Tilgjengeligheten til parkeringsplasser i P-hus er god. Det kan oppstå utfordringer med tanke på å opprettholde et tilfredsstillende nettverk av HC-plasser med et utbredt gågatenett.
	Variant 1	**Variant 2**		
Personbil	**-/0**	**0**		
Fotgjengere	**++**	**+**		
Sykkel	**-/0**	**0/+**		
Kollektiv	**-**	**-/0**		
Varelevering	**0**	**0**		
Parkering	**-**	**-/0**		

Handel og næring	**+**	Kollektivreisende, syklister og gående er gode kunder. En overgang fra bil til kollektiv, gange eller sykkel vil derfor ikke være negativt for handel og næringsliv. For en stor del av virksomhetene vil det antageligvis være positivt og føre til økt besøk og høyere omsetningstall. Netthandel, bransjeglidning og økonomisk utvikling vil ha større innvirkning på handels og næringslivet enn en realisering av planforslaget. For dette temaet er det liten forskjell på Variant 1 og 2.
Nyere tids kulturminner	**++**	Automatisk fredede kulturminner får bedre formelt vern, Sehesteds plass får nytt vern, og flere fotgjengerprioriterte områder gir nye mulighet for eksponering og flere tilskuere enn i 0-alternativet. For dette temaet er det liten forskjell på Variant 1 og 2.
Arkeologiske kulturminner	**++**	Planforslaget vil gi svak positiv konsekvens for automatisk fredete kulturminner og maritime kulturlag, og sterk positiv konsekvens for etterreformatoriske kulturlag. For dette temaet er det liten forskjell på Variant 1 og 2.
Samfunnssikkerhet	**0/+**	Ved å utnytte bestemmelsene for utforming av gater og byrom, ligger det et handlingsrom for å redusere skadepotensialet fra kjøretøytrusler i bevegelse og fart. Flere gater og byrom vil få hyppigere og større ansamlinger av folk. Dette kan innebære en større risiko for uønskede hendelser. Det vurderes at trafikksikkerheten vil styrkes for fotgjengere og syklister ved at det blir mindre motorisert trafikk. For dette temaet er det liten forskjell på Variant 1 og 2.

6 Plan- og bygningsetatens foreløpige vurdering og anbefaling av planforslaget

Figur 6-1: Utekino på Fridtjof Nansens plass. Foto: Terje Borud

6.1 Planforslaget gir grunnlag for en ny generasjon gatebruk: fra bil- til menneskedominert byliv

Vekst og konkurranse
Forslag til Områderegulering av gater og byrom i sentrum har som hensikt å tilrettelegge det juridiske plangrunnlaget for gater og byrom i sentrum. Dette skal bidra til at sentrum kan utvikles på en måte som er miljøvennlig, og som gir hele befolkningen, næringsdrivende, kulturlivet og tilreisende et sentrum som er attraktivt, inviterende, aktiviserende og inkluderende.

Områdereguleringen følger opp bestillingen fra byrådet til Plan- og bygningsetaten av 10.11.2016, og er basert på arbeidet med bylivsundersøkelsen fra 2014 og byrådserklæringen fra 2015, samt Program for Bilfritt byliv.

Planprogrammet ble fastsatt 12.3.2018 med ni undersøkelses- og konsekvensutredningstemaer, og vi anser at planforslaget i hovedtrekk tilfredsstiller planprogrammets krav.

Oslo og Osloregionen vokser og det stiller krav til videreutvikling av Oslo sentrum, som skal brukes av mange fler mennesker. Sentrum er utvidet de siste årene, deler av Bjørvika, Tjuvholmen og langs Torggata vil mange nå si at inngår i sentrum. Endrede boforhold med mer kompakte boliger, tettere boligområder og flere aleneboende øker behovet for offentlige rom og gode møteplasser. Gode offentlige byrom, torg og parker bidrar til økt sosial bærekraft, kjente og ukjente kan treffes, kortvarig eller langvarig samvær kan oppstå. Parker og byrom kan forbedre folkehelse ved å oppmuntre til fysisk aktivitet og lek, og motvirke effekter av økonomisk ulikhet ved at slike offentlige tilbud er gratis. Det skal ikke koste penger å sitte på en benk i sola, jogge på en joggesti eller bade i fjorden. Oslos attraktivitet som bo- og arbeidssted i konkurranse med andre byer og hovedsteder ivaretas ved å øke rammene for livskvalitet.

Sentrums nye roller
Fra de siste tiårenes utvikling kan vi trekke noen erfaringer som vi kan bygge videre på. Vi ser at privatbilkjøring i sentrumsområdet reduseres, og at motorveier med stor gjennomgangstrafikk ombygges eller legges i tunnel. Vi ser at antall ungdommer som tar sertifikat synker, og vi ser at nye framkomstmidler oppfinnes og innføres, for eksempel el-sykler og andre elektrisk drevne transportmidler. Andel kollektivtrafikanter øker kraftig, byen blir et regionsenter i en stor og voksende region. Vi har også sett dramatiske terroristangrep på tilfeldige mennesker i offentlige rom, og sikkerhetstemaet er løftet høyt opp de siste årene. Vi ser at forretningssammensetningen i sentrum endres, og at vi handler på andre måter. Byens tilbud på underholdning, bevertning, kultur og byrekreasjon vokser. Byrom tas mer i bruk til arrangementer, og byen er i ferd med å få tilbake sin fjord, med havnepromenade, fjordnære parker og bystrender, og høyklassig arkitektur som aktivt leker med vannet. Urban dyrking blir mer populært, i Bjørvika ligger nå en byseter med jordbruksproduksjon og et miljø som kretser rundt mat og samvær. Vannflaten blir mer tatt i bruk, med fritidsfiske, kajakkpadling, badstuflåter og bading sommer som vinter. Eksempler på apparater for fysisk trening og lek finnes. Disse endringene bidrar til opplevelse av økt livskvalitet og flere muligheter for livsutfoldelse. Det hele foregår i et konsentrert bymessig område, noe som gjør «kortreist» mulig, altså en livsform som belaster miljøet mindre enn livsformer som er basert på store avstander, stort arealforbruk og mye reising.

Byliv skapes av alle
Dette forslaget til områderegulering er en plan om å tilrettelegge for all denne positive utviklingen som allerede pågår, men som vi mener kan få enda bedre utviklingsmuligheter, og utløse kreative potensialer av forskjellig karakter. Innenfor matforsyning med gatemat og urban dyrking av restarealer. Innenfor kulturlivet, med dans, teater, forestillinger, musikk og kunst i offentlige rom, innenfor fysisk aktivitet med mer areal til trening og lek, og bedre kontakt mellom by og fjord. Samvær, samhandling, toleranse og integrering er suksessfaktorer for vellykkede byer, og byens gater og offentlige rom kan utløse slike potensialer.

Også næringslivet vil kunne se nye muligheter i et bysentrum hvor det finnes areal til publikum, fotgjengere og nye kundegrupper. Moderne arkitektur av høy kvalitet kan finne nye uttrykksmuligheter i et bedre samspill mellom inne- og utearealer. For å nå inn i fremtiden på en god måte må overgangsperioden bli forutsigbar, kontrollert, justerbar, godt kommunisert på forhånd, og foregå i samarbeidets ånd. Godt samarbeid mellom kommunen, de næringsdrivende, gårdeierne, kulturnæringene og det sivile samfunn er avgjørende for at alle de gode målsettingene for sentrum kan nås. Og det er akkurat på dette punktet utfordringen ligger med et planforslag som dette.

En fleksibel plan
Planforslaget er utformet for å kunne sikre økt areal til fotgjengere og myke trafikanter, og gi hjemmel for å tillate bylivsaktiviteter blant annet ved å fjerne gateparkering for privatbiler. Samtidig er den overordnet og fleksibel blant annet ved bruk av kombinerte formål, slik at mange forskjellige tiltak og løsninger kan tillates. Vi mener at disse to delvis motstridende hensyn er noenlunde bra avbalansert i planforslaget. Temporære og permanente bylivstiltak tillates innenfor hele planområdet, bestemmelsene gir rom for å vurdere hva som skal plasseres hvor i hver ulik sak, og tiltak kan gå rett på byggesaksbehandling. Gågatenettet kan tredobles og/eller sykkelveinettet kan dobles. Planforslaget har også fleksibilitet til å muliggjøre andre kjøremønstre enn de to som er konsekvensutredet, og optimalisere det beste fra begge alternativene.

En utfordring i planarbeidet er at plan- og bygningsloven, Skiltforskriften og Vegtrafikkloven ikke alltid er harmonisert. Denne planen gir ikke svar på alle de detaljerte avklaringsbehovene som vil oppstå i de enkelte gatene når de skal bygges om. Planen viser en overordnet utviklingsretning og angir det juridiske grunnlaget for å oppnå denne ønskete utviklingen. Kanskje må det utvikles noen nye skilter, kanskje må samspill mellom skilter og fysisk utforming videreutvikles, men det aller viktigste er at det utvikles endrede rammer for byliv og en endret trafikkultur, hvor de forskjellige trafikantgruppene setter ned farten og tar mye hensyn til de andre som ferdes. Ofte må ulike trafikkgrupper dele på bruken av trange byrom og gater.

Gange
Gående er den største trafikantgruppen i sentrum. Vi kan prøve å forestille oss alle de gående bruke et annet transportmiddel, det ville ikke være mulig. Tilrettelegging for gange er et viktig motiv med planforslaget, og fotgjengernes infrastrukturbehov skal nå tilfredsstilles. Dette består av bredere fortau, flere gågater, hvileplasser og benker der det er gode solforhold. Også steder med skygge, overdekninger mot regn, snø og vind, drikkefontener, offentlige toaletter, trygge kryssinger og god atkomst til målpunkter er det som skal til. Planforslaget åpner for alt dette, men gir ikke detaljerte anvisninger i et så stort planområde. Det vil være de oppfølgende byggesakene som definerer hvor og hvordan.

Sykkel
Sykling er et stort tema, og de siste årene har det vært arbeidet hardt for å gjennomføre mange nye sykkelanlegg i Oslo. Å øke sykkelandelen til 25 % er et mål som er satt. Sykling er miljøvennlig og helsefremmende. Nye sykkeltyper gjør det lettere for flere befolkningsgrupper å sykle. Gjennom det mest sentrale området må også syklistene inngå i et trafikkbilde hvor ingen trafikantgrupper dominerer, eller utgjør en fare for andre. Derfor foreslår vi å justere noe på de planene som har vært behandlet for sykkeltilrettelegging gjennom sentrum, ved å legge de særskilte sykkelanleggene utenom de nye gågatene. Der sykkelanleggene krysser torg og plasser med store fotgjengermengder, for eksempel Rådhusplassen og Christiania torv, må utformingen tilpasses fotgjengerstrømmene, slik at man må ferdes særlig aktsomt og med redusert fart. Sykkel- og fotgjengertilretteleggingen må hensynta de ulike gatenes og byrommenes behov.

Kollektivtrafikk
Det økte transportbehovet skal kunne dekkes av kollektivtransport, sykkel og gange. Ved å redusere privatbilismen i området, bør det være mulig å forbedre forholdene for overflatekollektivtrafikken. God regularitet av kollektivtrafikken på overflaten gjennom sentrum er avgjørende for at hele kollektivsystemet skal virke godt, da de aller fleste linjene er pendellinjer

som kommer fra de ytre byområdene, kjører gjennom sentrum og fortsetter ut til de ytre byområdene i en annen retning. Planforslaget medfører ingen store endringer, men noen steder vil det være nødvendig å se nøyere på forholdene for kollektivtransporten når den detaljerte opparbeidingen skal planlegges. Problemer kan oppstå der biltrafikken konsentreres, en sterk prioritering av fotgjengere og myke trafikanter kan bringe nye forhold inn. Det er særlig i gater med trikk det kan være vanskelig å få til gode løsninger for varelevering og håndverkerparkering.

Ring 1/E18
Bilkjøring lokalt og på Ring 1/E18 er et viktig tema i dette planforslaget. De statlige vegene E18 med Havnelagerkrysset og Vestbanekrysset og Ring 1 er viktige regionale og nasjonale gjennomfartsårer og fordelerårer i indre by. Konsekvensutredningen peker på at det kan stedvis bli noe merbelastning på Ring1, men at den har kapasitet til å ta dette. Perioden over flere år da Ring 1 er stengt som følge av bygging av Regjeringskvartalet, er en unntakstilstand som må håndteres med midlertidige tiltak. Plan- og bygningsetaten vurderer foreløpig at konsekvensene for de statlige vegene er akseptable og til dels ønskelige da disse vegene inngår i helhetsløsningen for å forbedre Oslo sentrum.

Privatbiler
Med redusert gjennomkjøringsmulighet vil privatbilkjøring i flere av sentrumsgatene være mulig, men vil ha dårlig orienterbarhet og ingen mulighet for gateparkering. Det er en ønsket effekt. Slik privatbilkjøring vil - ettersom befolkningen venner seg til det nye systemet – bli rettet mot de offentlige parkeringshusene som betjener sentrum. Atkomstkjøring til eiendommer vil tillates, men mange steder må disse bilistene kjøre sakte gjennom områder på fotgjengernes premisser.

Varelevering og nyttetrafikk
Det fokuseres mye på varelevering og håndverkerparkering i debatten, og med god grunn. Uten fungerende varelevering og håndverkerparkering vil næringslivet og gårdeiere få problemer med forsyninger, drift og vedlikehold. Dette planforslaget legger få begrensninger på mulighet for varelevering og håndverkerparkering fordi planen ikke er så detaljert, bortsett fra at den angir at varelevering i gågater og på torg skal foregå i tidsbegrenset periode slik det foregår mange steder i dag. De konkrete løsningene i den enkelte gaten må vurderes i oppfølgingsfasen. Plassering av vareleveringsplasser må ses i et helhetsperspektiv. Det finnes måter å omorganisere varelevering på som er bedre tilpasset et fotgjengerdominert sentrum. Denne planen løser ikke denne oppgaven. Slike løsninger krever samarbeid mellom mange berørte, og gjennomføring krever investeringer og vilje til omstilling. Varelevering skjer også med privatbiler, noe som er en utfordring for håndheving. Håndverkerbiler kan kanskje sertifiseres som slikt kjøretøy for å gi anledning til nødvendig parkering, men det finnes ingen operative systemer for det i dag. Det bør arbeides videre for å utvikle et mer situasjons- og miljøtilpasset vareleveringsregime.

Omstilling av handel og tjenesteyting
Næringsliv og handel er i stadig omstilling, det ser vi tydelig når vi ser noen år tilbake. Mange drivkrefter i samfunnet bidrar til slik endring, slik konsekvensutredningen påviser. Noen forretninger, kontorer og servicetilbud legges ned og nye oppstår i et levende sentrum. Vi vurderer foreløpig at ved å tilrettelegge for fotgjengere og syklister med infrastruktur og god tilgjengelighet, så vil det med tiden medføre fler mennesker i gatene og på torgene. Hvordan handel- og næringslivet benytter seg av disse nye mulighetene vil være avhengig av evne til omstilling og innovasjon, og kanskje vil nye samarbeidsformer oppstå mellom de næringsdrivende i et strøk.

Samfunnssikkerhet
Samfunnssikkerhet i offentlig rom, på folksomme steder, er et tema som har fått utvidet oppmerksomhet de siste årene. Ved å redusere biltrafikk i et område, og å bygge gatene innrettet på fotgjengere g syklister, vil det bli vanskeligere å bruke kjøretøy som våpen i et angrep. Ved å bygge om gater må sikkerhetstiltak integreres i ny møblering, terrengbehandling og anlegg for vegetasjon. Et tilleggsforsvar mot nye angrepsformer er at gater og plasser er befolket med observante og ansvarsbevisste mennesker som sier fra når de ser noe urovekkende.

Planforslaget gjør det mulig å redusere sikkerhetstiltak til perimetersikring av grupper av sammenhengende gågater.

Kulturminner
Kulturminner, kulturmiljøer og kunst i offentlig rom mener vi vil få bedre forhold, ved at det blir lettere å fremheve og eksponere dem slik at opplevelsen blir sterkere. Med fler mennesker i områdene vil også fler kunne ta del i kunst- og kulturminneopplevelser. Redusert luftforurensing vil bidra til redusert forvitring av kunstverk og verneverdig bebyggelse. Fremføring av tung transport kan gi skadelige vibrasjoner, men planen foreslår ingen nye traseer for tung transport bortsett fra mulig Fjordtrikk i Skippergata. Planen ivaretar på en god måte hensynet til automatisk fredete kulturminner.

Blågrønn struktur
Blågrønn struktur skal videreutvikles og styrkes, og med Naturmangfoldsloven er det satt ytterligere fokus på dette fra Stortinget. Vegetasjon bedrer klimatilpassingen og overvannshåndteringen, reduserer støvbelastning, øker toleranse for støy og øker biologisk mangfold og trivsel. Planen åpner for å etablere en sterkere og mer sammenhengende grønnstruktur i sentrum. Ny vegetasjon, med blant annet trær, må i noen tilfeller avveies mot hensynet til åpenhet og sikt gjennom gater.

Regjeringskvartalet
Regjeringskvartalet er en stor utfordring i arbeidet med å forbedre Oslo sentrum. Den statlige reguleringsplanen legger kraftige føringer for utviklingen av dette store området i nordre del av sentrum. Den statlige reguleringsplanen ligger til grunn for områdereguleringen. Forslaget til områdereguleringen omfatter Youngstorget med nærliggende gater, dog ikke Møllergata. Vi er bekymret for at fjerning av vareleveringsmuligheten fra Møllergata vil medføre uheldige konsekvenser for Torggata – en av de viktigste gågatene i det foreslåtte gågatenettverket – ved at det blir mer bilkjøring og mer utrygghet i Torggata. Et annet problem for å nå målet om redusert trafikk i sentrum er at av- og påkjøringsmuligheter på Ring 1 ved Akersgata fjernes og at hele tilgjengeligheten fra Oslo nord til sentrum avskjæres der. Også kollektivframføring for noen av de tyngste busslinjene i sentrum og indre by blir hindret.

Tullinløkka
Hele Tullinløkka inngår i planforslaget fordi det er et av de viktigste byrommene i sentrum nord, og et byrom med stort fremtidspotensiale som følge av etableringen av blant annet ny universitetsbygning og anlegg for studenter der. Et visst utbyggingspotensialet beholdes, men legges under bakken slik at overflaten kan utvikles til det flotte byrommet det har potensial til å være.

Parkeringshus
P-husene Paleet, Bankplassen og under konserthuset beholdes, og de tilføres et nytt formål som åpner mulighet for publikumsfunksjoner i bygningene. Parkeringsfunksjonen opprettholdes. Dersom behovet for parkeringsplasser reduseres med tiden, vil disse nye mulighetene kunne komme til anvendelse. Parkeringshus som i dag er regulert under Youngstorget fjernes i områdereguleringen.

Plan- og bygningsetatens samlede vurdering og foreløpige anbefaling

Planforslaget svarer på bestillingen fra byrådet til Plan- og bygningsetaten av 10.11.2016. Planforslaget (Variant 1 og 2) vil legge til rette for en utvikling av sentrum i tråd med målene om styrket og økt byliv, redusert privatbilisme, mer vegetasjon, og en enklere saksbehandling av både bylivs- og trafikale tiltak. Vi vurderer at planforslaget avbalanserer de politiske målene mot de praktiske forhold som må ivaretas innenfor området. Forslaget om en betydelig utvidelse av gågatenettet bidrar til måloppnåelsen. Endelig avklaring av omfanget gjøres etter høringen, da det vil foreligge bedre oversikt over synspunkter og konsekvenser. Planen er fleksibel og kan gjennomføres med forskjellige kjøremønstre, til nå er to varianter undersøkt nærmere. Plan- og bygningsetaten tilrår foreløpig et kjøremønster som gir gjennomkjøringsmulighet i øst-vest retning, dog med begrenset fremkommelighet, fordi dette gir en mer fleksibel tilgang til de som må nå flere målpunkter i sentrum med bil, og fordi konsekvensutredningen viser at det vil medføre færre kjørte kilometer i sin helhet.

Planen vil bidra til styrket grønnstruktur. Trær, vegetasjon, vann og innføring av naturelementer i byen er avgjørende for folks opplevelse av om et område er attraktivt eller ikke. Det bidrar også til økt biologisk mangfold og klimatilpasning.

Planprogrammet ble fastsatt 12.3.2018 med ni undersøkelses- og konsekvensutredningstemaer, og vi anser at planforslaget i hovedtrekk tilfredsstiller planprogrammets krav.

Når planforslaget med både Variant 1 og Variant 2 er hørt og lagt ut på offentlig ettersyn, vil det være mulig etter offentlig ettersyn å utvikle de beste elementene fra begge alternativene videre. Vi ønsker innspill på alle planens elementer, på dens detaljeringsgrad og konsekvenser, og ber særlig om å bli gjort oppmerksom på om det skulle være noen feil eller unøyaktigheter i faktagrunnlaget.

På det nåværende tidspunkt vurderer etaten at Variant 1 gir best plangrep for å sikre en helhetlig bylivsutvikling som ivaretar ulike hensyn på en balansert måte. Etaten vil fram til 2. gangsbehandling av planen vurdere om de to planvariantene kan videreutvikles til ett plangrep og planforslag.

Da planforslaget er stort, og berører mange parter, gjør vi vår endelige anbefaling etter at vi har gjennomført høring og offentlig ettersyn, eventuelle tilleggsutredninger er utført, og alle medvirkningsprosesser er gjennomført.

Etaten anbefaler planforslaget foreløpig.

Figur 6-2: Bylivet rundt Tigerstatuen ved Oslo S. Foto: LaLa Tøyen

7 Vedtak om offentlig ettersyn

Del 1

Plan- og bygningsetaten vedtar, med hjemmel i plan- og bygningslovens § 12-10 og i henhold til delegert myndighet vedtatt av bystyret 17.06.2009, å legge følgende planforslag til offentlig ettersyn:

Variant 1

Forslag til områderegulering med konsekvensutredning og med reguleringsbestemmelser for gater og byrom i sentrum. Planforslaget innebærer en omregulering innenfor planområdet til følgende formål:

Vertikalnivå 1 (under grunnen)

Bebyggelse og anlegg

- Offentlig eller privat tjenesteyting — Felt BAT
- Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur
- Parkeringsanlegg/Offentlig eller privat tjenesteyting — Felt SAA

Vertikalnivå 2 (på grunnen)

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

- Torg — Felt ST
- Gågate — Felt SGG
- Kjøreveg/fortau/gatetun/gangareal/annen veggrunn grøntareal/hovednett for sykkel/kollektivnett — Felt SKF1
- Fortau/gatetun/gangareal/annen veggrunn grøntareal/ hovednett for sykkel — Felt SKF2
- Torg/trasé for sporveg (trikk) — Felt SKF3-6
- Parkeringsanlegg/offentlig eller privat tjenesteyting — Felt SAA

Grønnstruktur

- Park — Felt GP1-7

Hensynssoner

- Bevaring kulturmiljø — H570_1-3
- Gjeldende regulering skal fortsatt gjelde — H910_1-4
- Andre sikringssoner — H190_1-3

som vist på kart merket Plan- og bygningsetaten, BFB-201618254-1, datert 01.06.2018.

Variant 2

Forslag til områderegulering med konsekvensutredning og med reguleringsbestemmelser for gater og byrom i sentrum. Planforslaget innebærer en omregulering innenfor planområdet til følgende formål:

Vertikalnivå 1 (under grunnen)

Bebyggelse og anlegg

- Offentlig eller privat tjenesteyting — Felt BAT
- Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur
- Parkeringsanlegg/Offentlig eller privat tjenesteyting — Felt SAA

Vertikalnivå 2 (på grunnen)

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

- Torg — Felt ST
- Gågate — Felt SGG
- Kjøreveg/fortau/gatetun/gangareal/ annen veggrunn-grøntareal/hovednett for sykkel — Felt 1
- Kjøreveg/ fortau/gatetun/gangareal/ annen veggrunn grøntareal/hovednett for sykkel/kollektivnett — Felt 2 og 3
- Torg/trasé for sporveg (trikk) — Felt SFK4-6
- Parkeringsanlegg/offentlig eller privat tjenesteyting — Felt SAA

Grønnstruktur

- Park — Felt GP1-7

Hensynssoner

- Bevaring kulturmiljø — H570_1-3
- Gjeldende regulering skal fortsatt gjelde — H910_1-4
- Andre sikringssoner — H190_1-3

som vist på kart merket Plan- og bygningsetaten, BFB-201618254-2, datert 01.06.2018.

Del 2

Plan- og bygningsetaten varsler at følgende reguleringsplaner oppheves helt eller delvis:

S-131GO Indre bydeler III, vedtatt 03.02.1939
S-176GO Indre bydel I, vedtatt 06.11.1942
S-1368 Kvartalet Rosenkrantz-, Kjell Stubs- og Tordenskiolds gate, vedtatt 14.11.1966
S-1528 Universitetsgata – endret reg plan for strekningen Kr. IVs gate til Pilestredet, vedtatt 23.04.1969
S-1731 Oslo Konserthus, endret reg plan for Munkedamsveien 14, vedtatt 16.12.1971
S-1732 Jernbanetunnel mellom Øst- og Vest-banen, gang-tunneler under Drammensveien og Stortings-gata fra Abelhaugen st.+ Jernbanetorget 5, Skippergata 31 og 44 til trafoomr. Jernbane, vedtatt 03.01.1972
S-1832 Endret reguleringsplan for Lille Grensen 7, vedtatt 19.02.1974
S-1895 Reguleringsplan for tunnelbanens forlengelse fra Jernbanetorgets stasjon til Nationaltheatret, inkl. Sentrum st. med oppganger mm, vedtatt 24.01.1974
S-2103 Endret reguleringsplan for området ved Bankplassen, som reguleres til spesialområde (bevaringsområde). Bevaringsområdet omfatter Bankplassen 1,3,4 Greve Wedels plass 3,4 Kirkegata 2,4,6,6B og Kongensgate 1,2,3, vedtatt 05.01.1976
S-2206 Reguleringsplan for deler av Karl Johans gt., Øvre Slotts gt. Og Nedre Slotts gt. Til gågate, vedtatt 19.01.1977
S-2255 Soneplanen Reguleringsbestemmelser i tilknytning til endret reguleringsplan for Oslo sentrum og indre sone i Oslo kommune, vedtatt 28.07.1977
S-2295 Endret reguleringsplan for del av Fredriks gt.2 – Tullinløkka – som reguleres til tomt for offentlig bygning, utvidelse av Nasjonalgalleriet samt underjordisk parkering, vedtatt 08.03.1978
S-2303 Reguleringsplan for Karl Johansgt. Mellom Kongensgt. Og Fred Olsens gt.- som reguleres til gågate, vedtatt 14.03.78
S-2316 Endret reguleringsplan for Grensen og Stortorvet med deler av Pilestredet og Kirkeristen, vedtatt 10.03.1978
S-2325 Endret reguleringsplan for Grunnlinjen mellom Rådhusplassen og Tollbukaia, vedtatt 29.06.1978
S-2386 Reguleringsplan for kollektivtraseen – Østbanen-Nationaltheatret (Tollbugt.-Prinsens gt.-Stortingsgt., med deler av tilst.gater) samt for off. bygn. Spesialomr. bevaring av Tollboden og sjøpakkhuset, vedtatt 22.03.1979
S-2413 Endret reguleringsplan med reguleringsbestemmelser for del av Oslo sentrum som reguleres til spesialområde anlegg som p.g.a. historisk, antikvarisk og miljømessig verdi bør søkes bevart, til tomt for off.bygn., byggeområde for bolig, forr. Og kontor mm, vedtatt 22.08.1979
S-2508 Reguleringsplan for Akershus festningsområde som reguleres til spesialområde –anlegg som på grunn av historisk og antikvarisk verdi søkes bevart, vedtatt 25.11.1980

S-2551 Reguleringsplan for sentral sykkelvei gjennom Oslo, vedtatt 06.07.1981
S-2845 Endret reguleringsplan for del av Henrik Ibsen Ringen, Fredriks gate m.fl., vedtatt 22.02.1986
S-2848 Endret geometrisk utforming, justering av trikkespor og omlokalisering av holdeplasser i deler av Storgata, Kirkeristen, Skippergata og Nygata, vedtatt 21.03.1986
S-2888 Endret reguleringsplan for del av Henrik Ibsen Ringen med tilstøtende areal, Dittenkvartalet, vedtatt 16.12.1986
S-2898 Endret reguleringsplan Framnes og Bispegaten v/Nylandsveien del I – Framnes-Havnelageret, vedtatt 21.01.1987
S-2933 Endret reguleringsplan for Youngstorget og deler av Tukthus- kvartalet, vedtatt 22.09.1987
S-3550 Endret reguleringsplan for Nationaltheatret stasjon, 7. juni-plassen m.m., vedtatt 28.08.1996
S-3610 Endret reguleringsplan for del av kollektivringens vestre sammen- knytning, Tullins gate, Kr.Augusts gate og Universitetsgata, vedtatt 17.02.1988
S-3318 Endret regulerings-plan for Torggata mellom Stortorvet og Pløens gate, Kirkeristen og del av Stortorvet, vedtatt 26.08.1992
S-3396 Endret reguleringsplan for Akersgata 2 m.fl., Christiania Torv, som reguleres til torg, bevaring, kontor, bevertning og felles areal, vedtatt 25.01.1994
S-3411 Reguleringsplan for Rådhusplassen, Vikatrikken og veiomlegging i Vika, vedtatt 18.05.1994
S-3688 Reguleringsplan for Rosenkrantz gate 3 m fl, vedtatt 23.09.1998
S-3928 Reguleringsplan for Jernbanetorget kollektivknutepunkt som reguleres til: -off trafikk- omr.: kjørevei/sporvei, fortau/holdeplass, kollektivfelt/sporvei, annet veiareal. –friområde: park, vedtatt 19.06.2002
S-4028 Reguleringsplan for Karl Johans gate fra Akersgata til Fredriks gate, Akersgata fra Prinsens gate til Karl Johans gate og Roald Amundsens gate fra Stortingsgata til Karl Johans gate, vedtatt 11.02.2004
S-4030 Wessels Plass med kobling mot Nedre Vollgate/Stortingsgata og Akersgata, vedtatt 11.02.2003
S-4087 Akershusstranda og Rådhusplassen som reguleres til off. trafikkområder, friområder og spesialområder, vedtatt 18.06.2003
S-4254 Vestbanen, vedtatt 21.06.2006
S-4362 Gnr. 208, bnr, 736, 832 og 833. Youngs gate 7-9, Torggata 13, vedtatt 02.04.2008
S-4556 Olav V`s gate og Klingenberggata – Detaljregulering – ombygging av gate, vedtatt 26.01.2011
S-4630 Indre del av Rådhusbrygge 4: -Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur: havn, kai. –Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone: havneområde i sjø, vedtatt 25.01.2012

S-4648 Rådhusbrygge Øyferger, vedtatt 13.06.2012
S-4750 C. J. Hambros plass og tilliggende gater, som reguleres til: Bebyggelse og anlegg – forretning/kontor, samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur – kjørevei, fortau, torg, parkeringsplasser, vedtatt 20.11.2013
S-4784 Festningen kino, vedtatt 18.06.2014
S-4872 Biskop Gunnerus gate 3, Nygata 3, Storgata 12 og del av Skippergata, vedtatt 09.12.2015
V280379 Omregulering av ca. 8 m av Arbeiderg. til gågate, vedtatt 28.03.1979.
V021091 Rådhusgata mellom Fred Olsens g og Nedre Slottsg. - Forslag til endret tverrprofil (mve), vedtatt 02.10.1991
V301291 Rådhusgata mellom Akersgata og Rosenkrantzgate - Forslag til endret tverrprofil (mve), vedtatt 30.12.1991
V070792N2 Endring av kantsteinlinje ved nedlagt bussholdeplass. Grensen mellom Øvre Slottsgate og Akersgata, vedtatt 07.07.1992
V140395 Vedtak om mindre vesentlig endring av stadfestet reguleringsplan for Dronning Mauds gate / Olav Vs gate m.m. slik at sikkerhet og fremkommelighet forbedres, vedtatt 14.03.1995
V060695 Vedtak om mindre vesentlig endring av stadfestet plan for C.J.Hambros pl. 2 slik at det blir samsvar mellom regulering og godkjent byggetillatelse, vedtatt 06.06.1995
V081297 Del av Universitetsg. – vareleveringslommer og utvidet fortaus- areal, vedtatt 08.12.1997
V010304 Prinsens gate, Tollbugata m.fl. Kollektivfelt, oppgradering for trikk og buss, vedtatt 01.03.2004
V021105 Mve endring. Tollbug. mellom Akersg. og Øvre Slottsg., kollektivtiltak, vedtatt 02.11.2005
V230606N2 Mve endring av reguleringsplaner vedtatt 17.12.2003, S-4025 (Nationaltheatret kollektivknutepunkt), og 10.08.1979, S-2410, vedtatt 23.06.2006
V151106N3 Mve endring av del av reguleringsplan, vedtatt 19.06.2002, S-3928, Jernbanetorget kollektivknutepunkt, slik at offentlig trafikkområde justeres i Biskop Gunnerus gate, Kirkeristen, og Nygata, vedtatt 15.11.2006
V200907 Mve endring av følgende reguleringsplan: S-4099 av 15.6.04 og Vedt. 01.03.2004 (S-2386). Prinsens g mellom Skipperg. og Strandg., og deler Strandg. og Fred Olsens g., vedtatt 20.09.2007
V210508N2 Kirkeristen. Mve endring. Endres fra fortau til varelevering, vedtatt 21.05.2008
30355 Christian Krogh-monumentet på Stortings plass. Oppfølgingsplan. Vedtatt 03.05.1955
32856, Endret regulering tilknyttet S-131GO, Stortings Plass, Friluftsrestaurant. Vedtatt 15.05.1956
11470 Lille Grensen og del av Arbeidergata, permanent gågate. Endret regulering tilknyttet S-131GO. Vedtatt 15.04.1970

46374 Arbeidergata, omregulering til gågate, mve tilknyttet S-131GO. Vedtatt 13.11.1974
15884 Rosenkrantzgate og Kristian IV gate, mve av S-2255 m fl. Utvidelse av fortau mellom Karl Johans gate og CJ Hambros plass. Vedtatt 14.03.1984
18884 Sehesteds gate og Plass til gågate (mve). Vedtatt 24.05.1984
21984 Akersgata, mve utvidelse av fortau. Vedtatt 21.06.1984
34684 Mve tverrprofiler Kirkegata. Vedtatt 08.11.1984
588 Rosenkrantzgate, Pilestredet og Apotekergata mve av S-2888. Vedtatt 19.01.1988

Oslo kommune
Plan- og bygningsetaten
06.06.2018

Ellen S. de Vibe
Etatsdirektør

Morten Wasstøl
Avdelingsdirektør

8 Referanser og vedlegg

8.1 Referanser

Kapittel 2.2 Planområdet – topografi
Bryhni, Inge. *Store Norske leksikon*. Oslo. Hentet 22.4.18 fra https://snl.no/Oslo_-_geologi_og_landformer.
Gehl Architects. *Bylivsundersøkelsen 2012-2014*. Beskrivelse av topografi.

Kapittel 3.3 Tilgjengelighet og framkommelighet
Transportøkonomisk institutt (TØI), Innsamling og bruk av virksomhetsdata for informasjon om næringstrafikk i et byområde – Eksempel fra Groruddalen, 2017

Kapittel 3.5 miljøvennlig byutvikling og bymiljø
Bård Bredesen, Bymiljøetaten, Oslo kommune. *Presentasjon for Program for bilfritt byliv 5.2.18*.
Klimaetaten. Oslo kommune. *Klimabudsjett 2018*.
Miljødirektoratet. *Klimagasstatistikk for kommuner 2016*.
Norsk klimaservicesenter. *Klimaprofil Oslo og Akershus, 2017*.
Oslo kommunes statistikkbank. *Arealbruk 2014*.
Oslo kommune. *Miljøstatus, Luftkvalitetsstatistikk*. Hentet 11.4.18 fra https://www.oslo.kommune.no/politikk-og-administrasjon/statistikk/miljostatus/luftkvalitetsstatistikk/.
Transportøkonomisk institutt (TØI). Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14 – nøkkelrapport.

8.2 Oversikt over vedlegg

Vedlegg 1: Konsekvensutredning for Områderegulering for gater og byrom i sentrum
Vedlegg 2: Eksisterende reguleringsplaner
Vedlegg 3: Innspill til varsel om oppstart av planarbeid og planprogram
Vedlegg 4: Illustrasjoner med standpunktkart

Plan- og bygningsetaten

Besøksadresse: Vahls gate 1, 0187 Oslo
Postadresse: Boks 364 sentrum, 0102 Oslo

Telefon: 21 80 21 80

Internett: www.oslo.kommune.no/plan-bygg-og-eiendom/
E-post: postmottak@pbe.oslo.kommune.no

Saksnummer: 201618254