



Fjordbyruten

Forstudie av hovedsykkelvei gjennom Fjordbyen



August 2006

Forord

Oslo kommune besluttet gjennom Fjordbyvedtaket i 2000 å erstatte store deler av dagens havnearealer ut mot sjøen med bolig, rekreasjon og næring på en slik måte at byen åpnes mot fjorden. Utviklingen av Fjordbyen er en historisk sjanse til å forme nye deler av byen helt fra grunnen av. Fjordbyvedtaket strekker seg fra Frognerkilen i vest til Ormsund i sør og er inndelt i 14 delområder.

I regi av Fjordbykontoret i Plan- og bygningsetaten pågår prosjektet "Tilgjengelighet i Fjordbyen". Hensikten med arbeidet er å komme frem til overordnede transportmessige krav og retningslinjer for det forestående utrednings- og planarbeidet for de fire gjenstående delområdene i Fjordbyen; Filipstad, Vippetangen/Revierkaia, Alnas utløp og Ormsund. Prosjektet skal munne ut i en rapport satt sammen av notater, som Fjordbykontoret utarbeider.

Denne forstudien av hovedsykkelvei gjennom Fjordbyen er utarbeidet av Norconsult AS på oppdrag fra Statens vegvesen Region Øst, Samferdselsetaten og Plan- og bygningsetaten. Norconsults anbefalinger i rapporten skal gi grunnlag for, og innspill til, oppdragsgivernes videre planlegging og realisering av Fjordbyruten.

Under arbeidet med rapporten ble det, 13. juni, avholdt et idéseminar med deltagere fra oppdragsgiverne, Syklistenes Landsforening, Friluftsetaten, Oslo Havn, Civitas og Norconsult. Rapporten er i all hovedsak utarbeidet i tidsrommet fra idéseminaret frem til 27. juni.

Arbeidet er utført av sivilingeniørene Jo Inge Kaastad og Edel Nordang, med sistnevnte som oppdragsleder. Oppdragsmedarbeidere og ressurspersoner har vært sivilarkitekt Jo Ulltveit-Moe og sivilingeniør Ivar Skyberg.

Oppdragsgiverne har i første rekke vært representert med Jon Øyvind Johannesen (SVRØ), Aslaug Vassbotn (SAM) og Tore Mauseth (PBE), med sistnevnte som hovedkontaktperson.

Edel Nordang
Norconsult AS

Sandvika, august 2006.

Innhold

1	Anbefalinger og forslag til oppfølgende arbeid	4
2	Innledning	6
2.1	Planleggingsprinsipper for sykkel	7
3	Områdeinndeling	8
4	Område A - Filipstad	10
4.1	Dagens situasjon og hovedutfordringer	10
4.2	Planstatus og muligheter	11
4.3	Alternativer med sykkelvei eller sykkelfelt	11
4.4	Konsekvenser	13
4.5	Anbefalt løsning	14
5	Område B - Aker Brygge og Vestbanetomta	16
5.1	Dagens situasjon og hovedutfordringer	16
5.2	Planstatus og muligheter	17
5.3	Alternativer med sykkelvei eller sykkelfelt	17
5.4	Konsekvenser	19
5.5	Anbefalt løsning	20
6	Område C - Rådhusplassen	22
6.1	Dagens situasjon og hovedutfordringer	22
6.2	Planstatus og muligheter	23
6.3	Alternativer med sykkelgate eller sykkelfelt	23
6.4	Konsekvenser	23
6.5	Anbefalt løsning for Fjordbyruten	23
7	Område D - Kvadraturen	26
7.1	Dagens situasjon og hovedutfordringer	26
7.2	Planstatus og muligheter	27
7.3	Alternativer med sykkelvei eller sykkelfelt	27
7.4	Konsekvenser	28
7.4	Konsekvenser	29
7.5	Anbefalt løsning	30
8	Område E - Bjørvikaplanen	32
8.1	Dagens situasjon og hovedutfordringer	32
8.2	Planstatus og muligheter	32
8.3	Alternativer med sykkelvei eller sykkelfelt	33
8.4	Konsekvenser	34
8.5	Anbefalt løsning	35
9	Syklende på Havnepromenaden	36
10	Bakgrunnsdokumenter	37

1 Anbefalinger og forslag til oppfølgende arbeid

Det viktigste for en trafikksikker og attraktiv Fjordbyrute er en sammenhengende rute med enhetlig standard uten vanskelige systemskifter. I Fjordbyruten må syklende og gående separeres. Høy trafikksikkerhet for alle trafikantergrupper må legges til grunn ved utforming av alle typer anlegg for syklende.

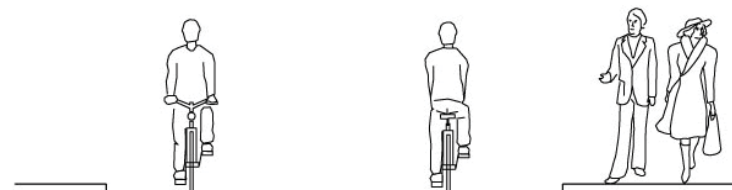
Anbefalinger for Fjordbyruten

Det anbefales at den videre planleggingen av Fjordbyruten baseres på følgende hovedpunkter:

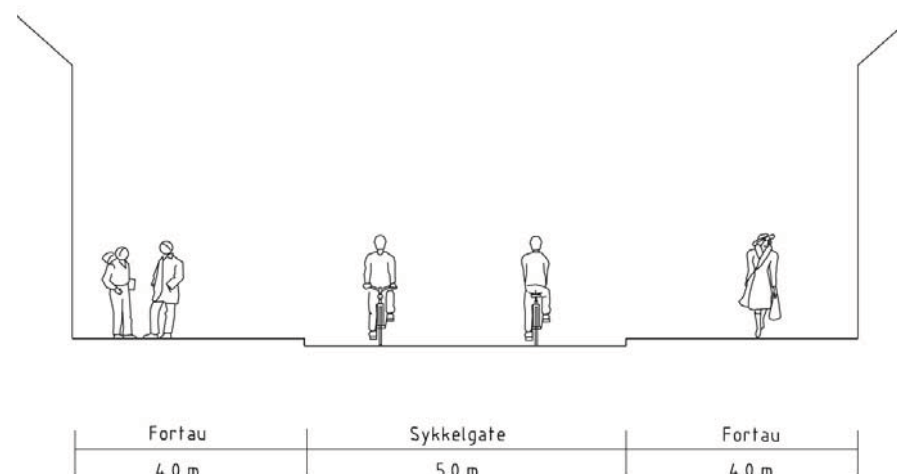
1. Fjordbyruten må være sammenhengende for å bli attraktiv og trafikksikker.
2. Fjordbyruten må i størst mulig grad ha enhetlig standard/design uten vanskelige systemskifter. Med dette grunnprinsippet vil det bli trafikksikre løsninger.
3. Fjordbyruten må ikke blandes med gående slik at det blir konflikter mellom syklende og gående.
4. Kryss og strekninger må bygges slik at Fjordbyruten gir syklende høy prioritet.
5. Fjordbyruten må gjøres synlig for å oppnå trafikksikre løsninger.
6. Varelevering må skje utenfor Fjordbyruten slik at varebiler ikke hindrer fremkommeligheten. Kjøring av varebiler på hovedsykkelveien må begrenses i størst mulig grad.
7. Eventuell Fjordbyrute gjennom grøntområder eller park må få samme standard og design som resten av hovedsykkelveien.
8. Havnepromenaden bør ha eget begrenset areal for syklende dimensjonert for lav sykkelhastighet slik at den blir godt tilrettelagt for rekreasjonssykling uten at det legges til rette for transportsykling.
9. Alle typer sykkelanlegg i Fjordbyruten (sykkelvei, sykkelgate og sykkelfelt) bør tilrettelegges slik at de også kan brukes til rekreasjonssykling.
10. Sykkelparkeringen i forbindelse med Fjordbyruten må gis tilstrekkelig kapasitet og være trygg og attraktiv.

Anbefalte hovedprinsipper for Fjordbyruten

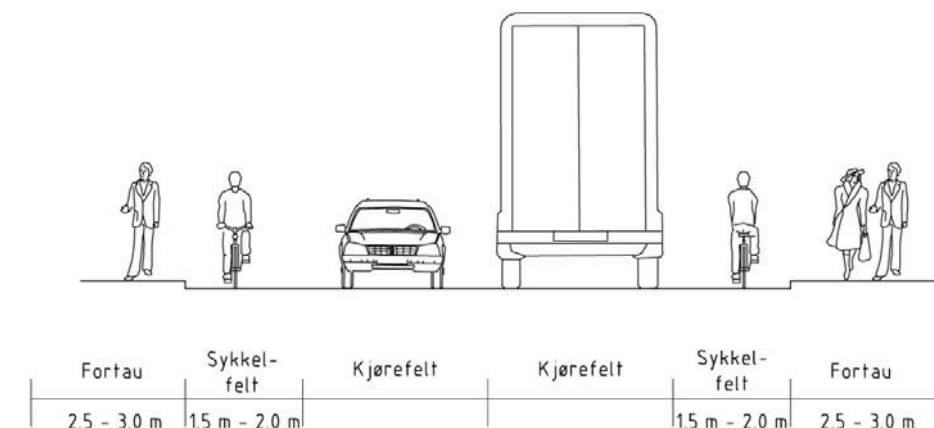
Videre arbeid med Fjordbyruten gjennom Fjordbyen bør baseres på de tre hovedprinsippene for sykkeltrasé vist på denne siden. Det er viktig, slik skissene viser, at det separeres mellom gående og syklende.



En sykkelvei er en egen vei for syklende med eget fortau for gående. Det anbefales at en hovedsykkelvei gjennom Fjordbyen bygges med 4-5 meters bredde for syklende med minst 3 meters ensidig fortau for gående. Dimensjonerende sykkelhastighet bør være 30-50 km/t.



En sykkelgate er en egen gate for syklende i by med eget fortau vanligvis på begge sider av sykkelgaten. Det anbefales at en sykkelgate gjennom Fjordbyen har en bredde på 4-5 meter med bredt fortau ($\geq 4,0$ m) for gående på begge sider. Dimensjonerende sykkelhastighet bør være 30 til 40 km/t.



Et sykkelfelt oppmerkes i begge retninger i en vei/gate hvor det er motorisert trafikk. Det er vanlig med fortau i en gate med sykkelfelt. Det anbefales at sykkelfeltene i en hovedsykkelvei gjennom Fjordbyen får en bredde på 1,5 til 2,0 meter. Dimensjonerende sykkelhastighet bør være 30-50 km/t.

Valg av hovedprinsipp for Fjordbyruten bør bestemmes ut fra grad av prioritering av hovedsykkelveien og de løsningene som gir minst mulig systemskifter. Høyest prioritering av hovedsykkelveien tilsier egen synlig og forkjørsregulert sykkelvei eller sykkelgate.

Forslag til oppfølgende arbeid

1. Det bør utarbeides en designmanual eller et designprogram som forteller hvordan Fjordbyruten skal få en enhetlig standard. Det er spesielt viktig å lage forslag til løsninger for synliggjøring av hovedsykkelveien over Rådhusplassen og Vestbanetomta i nærheten av fredede bygninger.
2. Basert på designmanualen og denne rapporten bør det besluttes retningslinjer for mer detaljerte prinsipper for den videre sykkelplanleggingen gjennom Fjordbyen. Utformingsprinsipper for Havnepromenaden må avklares, herunder hvordan tilretteleggingen skal være uten at det blir attraktivt for transportsyklister.
3. Det bør gjennomføres egne analyser for hvert enkelt delområde, inkludert havnepromenaden, for å lage detaljerte planer i samband med utarbeidelsen av reguleringsplaner og omregulering der hvor det er nødvendig. Rapporten fra disse studiene må legge vekt på eventuelle helt nødvendige systemskifter og kryssløsninger hvor syklende er prioritert.
4. På bakgrunn av rapporter for hvert enkelt delområde bør det lages en oversikt over ansvarsfordelingen for Fjordbyruten. Herunder ansvar for utbygging med skilting, vedlikehold og daglig drift.

Fjordbyruten - Hovedsykkelvei gjennom Fjordbyen

Utfordring
Farlig kryssing mellom Fjordbyruten og adkomst til Hjortneskaia.

Mulighet
Ved utbygging av Filipstad må det planlegges for planfri kryssing mellom Fjordbyruten og hovedadkomsten til Filipstad.

Kort sikt
Tiltak bør gjennomføres på kort sikt for å bedre trafiksikkerheten og fremkommeligheten for syklende.

Utfordring
Kryssing av adkomst til Tjuvholmen

Vurdering
Planfri kryssing bør vurderes.

Utfordring
Trasé mellom Munkedamsveien og Rådhusplassen (forbi Vestbanetomten).

Mulighet
Det finnes flere alternative traseer forbi Vestbanetomten. Alle alternativene vil kreve endringer av reguleringsplanen. Det anbefales i utgangspunktet en trasé på bysiden av Vestbanetomten.

Utfordring
Trasé mellom Kvadraturen og Bjørvikaplanen. Anbefalt løsning krever egen sykkelgate helt til havnefronten langs Langkaigata. Alternativt kan sykkelfelt i Rådhusgata løse systemskifte mellom sykkelgate og sykkelfelt mellom Rådhusplassen og Rådhusgata. Kryssing av ramper til Festningstunnelen er av de største utfordringene.

Mulighet
Det er to hovedalternativer for Kvadraturen:
A) Sykkelgate i Myntgata
B) Sykkelfelt i Rådhusgata
Med god tilrettelegging vil begge løsningene kunne bli attraktive.

Løsning A, som vist på kartet, anbefales i en høyt prioritert Fjordbyrute.

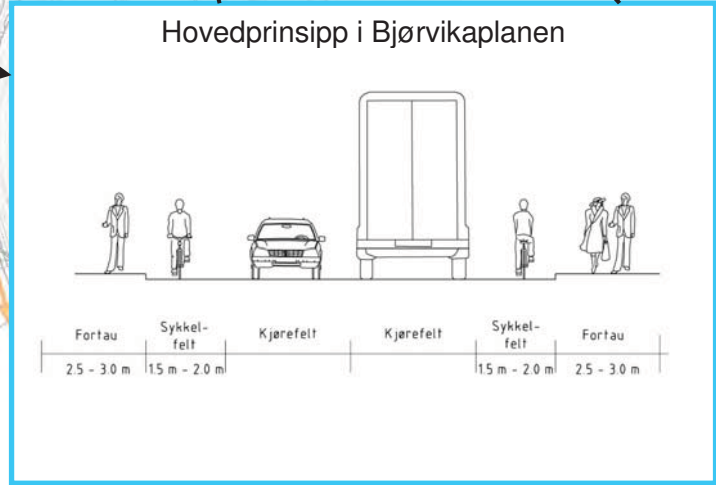
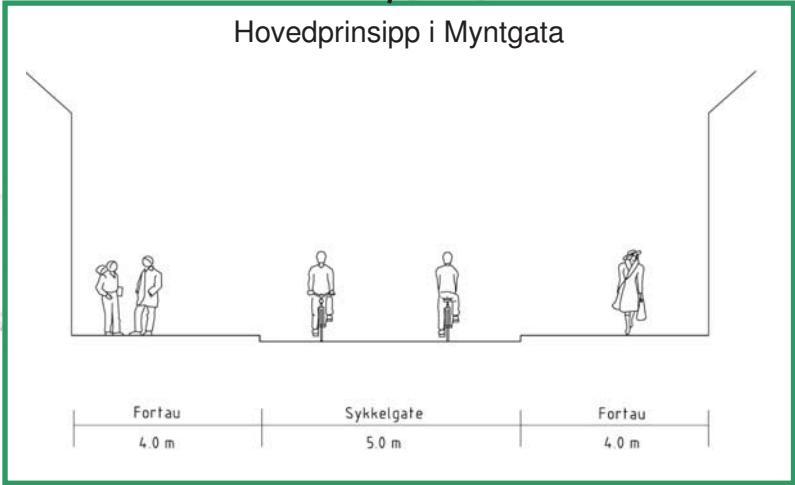
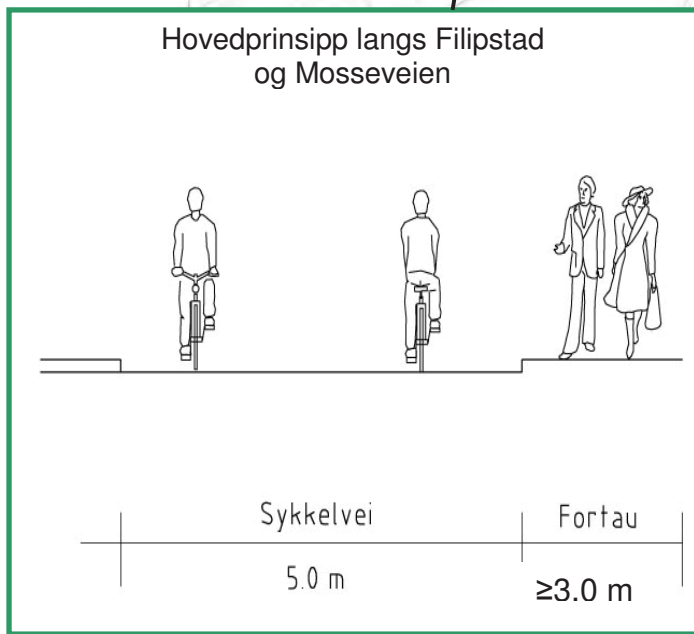
Utfordring
Systemskifte mellom sykkelgate og sykkelfelt.

Mulighet
Må gis spesiell oppmerksomhet for å få en trafiksikker løsning.

Utfordring
Synliggjøring av Fjordbyruten over Rådhusplassen.

Mulighet
Redusere Fjordbyrutens lengde over Rådhusplassen. Anbefalt Fjordbyrute gir en betydelig reduksjon av lengden over plassen og konflikten med gående, aktiviteter og kollektivtrafikk.

Mulig lokal sykkelvei rundt Akershus festning.



2 Innledning

Hensikt

Foreliggende rapport er en forstudie av Fjordbyruten, og anbefaler en enhetlig sammenhengende hovedsykkelvei øst - vest gjennom Oslo sentrum og gjennom Fjordbyen.

To prinsipielt forskjellige systemløsninger for syklende vurderes og presenteres. De to prinsipløsningene er:

- A. Sykkelfelt i kjørebanelen, som eventuelt kan kombineres med blandet trafikk eller sykkelgate på delstrekninger.
- B. Egen sykkeltrasé (herunder ulike former for sykkelgater), som eventuelt kan kombineres med blandet trafikk og sykkelfelt på delstrekninger

Med ulike former for sykkelgate, menes gater stengt for ordinær biltrafikk. Både transport- og rekreasjonssyklisterens behov skal ivaretas til/fra og gjennom Fjordbyen. Det tas derfor stilling til hvilke helhetlige system- og konseptløsninger som er best egnet til å tilfredsstille begge kategorier, og som er til minst ulempe for andre trafikanter, især gående.

Begge ruteløsningene konsekvensbeskrives med fokus på konflikter med andre trafikale aktiviteter samt arealbruk. Behov for reguleringsmessige endringer nevnes.

Bakgrunn

Oslo kommune besluttet gjennom Fjordbyvedtaket i 2000 å erstatte store deler av dagens havnearealer ut mot sjøen med bolig, rekreasjon og næring på en slik måte at byen åpnes mot fjorden. Utviklingen av Fjordbyen er en historisk sjanse til å forme nye deler av byen helt fra grunnen av. Fjordbyvedtaket strekker seg fra Frognerkilen i vest til Ormsund i sør og er inndelt i 14 delområder.

I regi av Fjordbykontoret i Plan- og bygningsetaten pågår et prosjekt om "Tilgjengelighet i Fjordbyen". Hensikten med arbeidet er å komme frem til overordnede transportmessige krav og retningslinjer for det forestående utrednings- og planarbeidet for de fire gjenstående delområdene i Fjordbyen; Filipstad, Vippetangen/Revierkaia, Alnas utløp og Ormsund. Prosjektet skal munne ut i en rapport satt sammen av notater, som Fjordbykontoret utarbeider og som en tverretattlig prosjektgruppe behandler underveis.

Hovedmålet i "Sykkelstrategi for Oslo" er at sykkelandelen av alle reiser i Oslo skal utgjøre 12 prosent innen 2015. Bystyret gjorde i tillegg følgende vedtak, 1.2.2006:

- *Hovedsykkelveienettet fullføres innen 2009 i tråd med hovedsykkelveinettplanen fra 1999.*
- *Det etableres en tydelig og trygg sykkelveiforbindelse mellom øst og vest gjennom sentrum.*

Fjordbykontoret har i "Diskusjonsnotat 5 - Gang- og sykkeltransport", desember 2005 skrevet følgende oppsummering om sykkeltrafikken i Fjordbyen:

- *Et nytt overordnet grep for særlig prioritert sykkelveiforbindelse øst-vest gjennom sentrum skal utredes.*
- *Hovedsykkelveien skal ha lik standard, det skal foreligge særlig tungtveiende grunner for systemskifter*
- *Utforming av hovedsykkelveinettet gjennom Fjordbyen må ta høyde for spesielt stor etterspørsel*

I "Program for alternativstudier" for Fjordbyen heter det at syklende skal gis høy prioritet i Fjordbyen. Det skal etableres tilbud til både transport- og rekreasjonssyklende.

Fjordbykontoret har i delprosjektet "Tilgjengelighet" formulert noen foreløpige prinsipper for sykkeltilrettelegging i Fjordbyen

- Hovedsykkelveien må gjøres så attraktiv at transportsyklister ikke velger promenaden
- Utforming av hovedsykkelveinettet gjennom Fjordbyen må ta høyde for spesielt stor etterspørsel
- Promenaden skal ikke ha eget areal for transportsyklister
- Mellom hovedveiene og havnefronten skal det suppleres med et sekundært sykkelveinett ved behov. Sentrale stikkord er avstand til havnefronten, sykkelprioriterte gater, transportsyklister, rekreasjonssyklister og lokalisering av sykkelparkering
- Transportsyklister og fotgjengere skal ha klart adskilte areal
- Transportsystemet og sykkelanlegg skal ivareta både transport- og rekreasjonssyklister. Kvalitetsmålet er bortfall av behovet for fortaussykling.
- Trafikkanlegg for sykklister skal utformes slik at sykklister er særlig godt synlige i trafikkbildet og trygt kan ferdes gjennom og forbi kryss og avkjørsler

I "Program for alternativstudier for fire delområder i Fjordbyen; Filipstad, Vippetangen/Revierkaia, Alnas utløp og Ormsund", står det at syklende skal gis høy prioritet i hele Fjordbyen. Det skal etableres tilbud både for transport- og rekreasjonssyklister langs Fjordbyen og på tvers til bakenforliggende bystruktur. Det skal vises kobling mot tilstøtende områder. Det må tas høyde for at hovedsykkelveien gjennom Fjordbyen kan bli svært attraktiv.

Fra rapporten "Bærekraft i Bjørvika - Overordnet miljøoppfølgingsprogram", vedtatt av bystyret sammen med reguleringsplan for Bjørvika (27.8.2003) er det gitt følgende mål for sykkeltrafikken:

- *Størst mulig andel av den totale transporten til, fra og innen bydelen skal foregå til fots eller med sykkel.*
- *Trafikantgruppen gående, syklende og kollektivreisende skal være prioritert både med hensyn til fremkommelighet og trivsel.*

Tilrettelegging for syklende i sentrum behandles også i "Oslo sentrum - Prinsippplan for gatebruken fra 2001". Dette er en overordnet plan med retningslinjer for kjøremønster, kollektivgang- og sykkeltrafikk, varelevering og grøntområder i sentrum. Ved utarbeidelse av planen ble etablering av nye sykkelfelt vurdert, men på grunn av smale gatetverrsnitt ble det vurdert som vanskelig å få sammenhengende strekninger. I sentrum ble det derfor forutsatt blandet trafikk.

Forholdene for syklende legges til rette ved at kjøremønsteret endres til toveis trafikk for å bedre fremkommeligheten, og fartsgrensen reduseres til 30 km/t slik at sykkeltrafikken kan blandes med annen trafikk på en trygg måte. I gatebruksplanen for sentrum (2002) anbefales også godt skilte hovedtraseer for sykkel gjennom sentrum og etablering av sykkelparkering ved sentrale knutepunkt.

30 km/t er nå gjennomført for Oslo sentrum. Toveisregulering av gater i sentrum er satt i bero som følge av en mer langsiktig plan for kollektivtrafikken i sentrum og reguleringsplanvedtak om toveis trikk i Prinsens gate og toveis buss i Tollbugata.

Planområdets avgrensning

Strekningen mellom sykkelveien vest for Framneskrysset på Hjortneskaia og området rundt Alnes utløp ved Kongshavn utgjør det geografiske området. Koblinger mot det vedtatte hovedsykkelveinettet inn mot byen skal vises. Mulige koblinger til lokalt sykkelveinett mot Fjordbyen vises også. Kartet på side 9 viser områdeavgrensningen.

2.1 Planleggingsprinsipper for sykkel

Hovedprinsipper fra Sykkelhåndboka (Statens vegvesens håndbok 233) er at syklende er kjørende og at sykkeltrafikk og gangtrafikk i all hovedsak bør skilles. Prinsipløsninger som omtales i Sykkelhåndboka er sykkel i blandet trafikk, sykkelfelt i kjørebane og sykkelveger (sykkelgater) /gang- og sykkelveger. Anbefalt fartsgrense for blandet trafikk er 30 km/t. Sykkelfelt kan benyttes for fartsgrense mellom 30 km/t og 60 km/t. Ved stor trafikk er det viktig med sykkelfelt også ved 30 km/t. Sykkelveger / gang- og sykkelveger anbefales ved fartsgrense over 60 km/t.

Følgende løsninger anbefales ikke av sykkelhåndboka:

- Tovegs sykkeltrafikk på fortau (mye brukt i Sverige)
- Envegs sykkeltrafikk på fortau
- Sykkelveg adskilt fra både kjørebane og gående med kantstein (vanlig i Danmark)
- Ensidig sykkelfelt

Sykkelhåndboka definerer 3 områdetyper hvor områdetype 3 er løsningen for tett bebyggelse. Fortau skal ikke planlegges å inngå som en del av løsningen for sykkeltrafikk. Det skal tilstrebes et helhetlig, ensartet og enkelt sykkelanlegg. Systemskifter skal i størst mulig grad unngås.

Sykkelvei

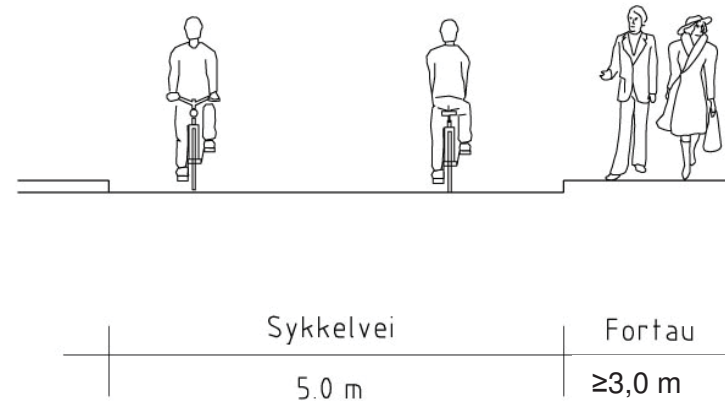
I Sykkelhåndboka er en sykkelvei beskrevet som en vei med fysisk skille fra annen vei. Sykkelveier kan gå gjennom parker og grøntdrag. En sykkelvei kan være en vei for syklende med eget fortau for gående eller en kombinert vei for gående og syklende. Ved planlegging av sykkelvei skal det vises en løsning også for de gående.

Sykkelvei kan brukes på følgende områder:

- Utenfor tettbebygd strøk
- I mindre tettsted
- I utkanten av by og tettsted, der det er få vegkryss

En sykkelvei bør følge bilveiens trasé. Vertikalkurvauren bør være minst like god som bilveiens. Sykkelvei bør legges på den siden som har størst aktivitet eller på begge sider av veien. En sykkelvei skal minimum være 2,5 meter bred og maksimum 5 meter bred. I tillegg kommer fortau for gående som skal være minimum 1,5 meter bredt.

Med fartsgrensene i Oslos tette by og i Oslo sentrum bør sykkeltilretteleggingen i Fjordbyruten dimensjoneres for sykkelhastigheter mellom 30-50 km/t.

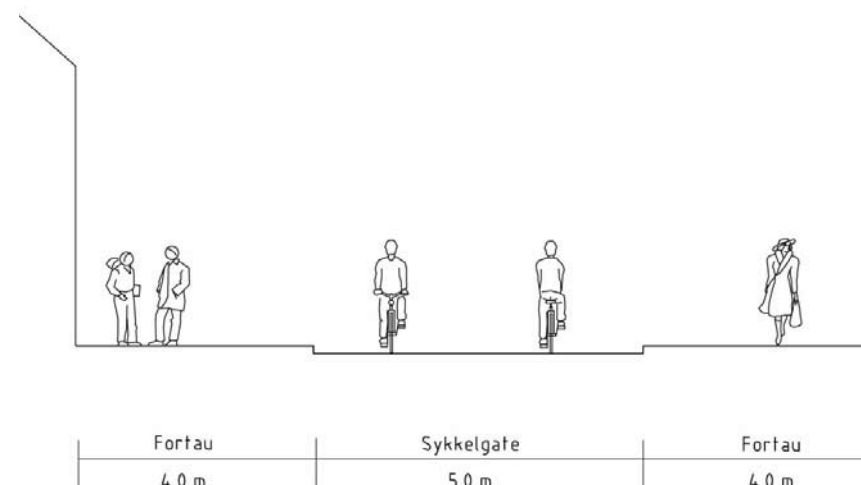


Sykkelgate

Sykkelgate er en gate med kjørebane som er reservert for sykkeltrafikk med fortau for gående. Løsningen kan med fordel velges framfor gågate. Syklende får da sitt eget areal, fysisk adskilt fra gående. Kjørebane for de syklende bør være minimum 3,5 meter og det skal være kantstein som gir en høydeforskjell på 3-6 cm mellom fortau og kjørebane.

Sykkelgate kan anlegges med bruk av skilt 306.1 "Forbudt for motorvogn" med underskilt "Gjelder ikke varetransport og kjøring til eiendommene".

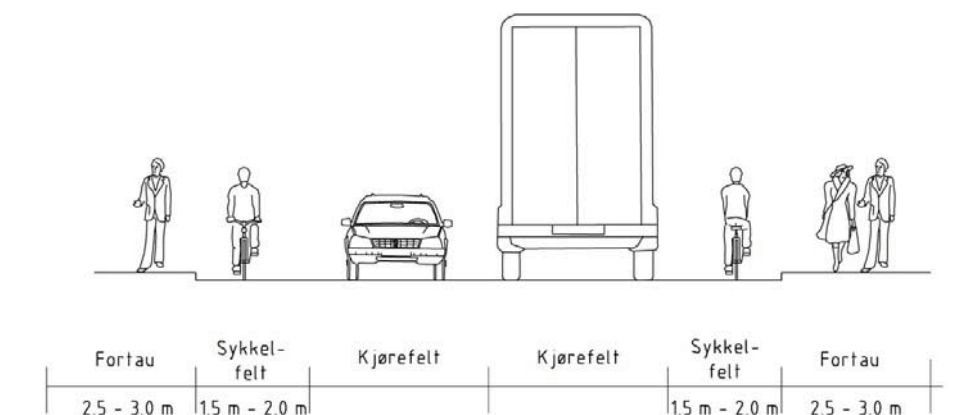
Sykkelgate kan brukes både i by og tettbebygde strøk. Sykkelgate i byen bør dimensjoneres i henhold til vanlig hastighet i byen, for Fjordbyruten i Oslo er dette 30 km/t.



Sykkelfelt

Sykkelfelt skal anlegges på begge sider av en toveisregulert vei/gate. En vei/gate med sykkelfelt skal normalt ha fortau på begge sider. Sykkelfelt skal normalt oppmerkes med skillelinje (0,2 meter bred og 1 meter stiplethvit). Skillelinjen føres uendret forbi avkjørsler, men skal aldri føres gjennom kryss.

Sperrelinje (0,2 meter heltrukket linje) kan anvendes på tilfarer. Sykkelsymbol skal oppmerkes der sykkelfelt begynner, og gjentas etter kryss. Avstanden mellom sykkelsymbol bør ikke være mer enn 100 meter. Sykkelfelt bør dimensjoneres for sykkelhastigheter mellom 30-50 km/t.



I en høyt prioritert sykkeltrasé med stor trafikk er det ønskelig med en bredde på sykkelfeltene fra 1,5 til 2,0 meter. I Fjordbyruten, som kan bli Oslos viktigste sykkeltrasé, bør det legges opp til sykkelfelt med bredder opp mot 2,0 meter. Sykkelhåndboka opererer med en maksbredde på 1,8 meter for sykkelfelt. Dette er med bakgrunn i minimumstilrettelegging for sykkel. Det er dermed ikke tatt hensyn til at det kan være behov for økt kapasitet og tilrettelegging i for eksempel Oslo sentrum.

Sykel i blandet trafikk

Gater med liten biltrafikk kan være gode ruter for sykkeltrafikk. Det er viktig at slike ruter skilles med sykkelvisningsskilt for å synliggjøre også for andre trafikanter at det er en sykkelrute. Under planleggingen må det avgjøres om det skal være egnet for forbikjøring av biler eller ikke. Det anbefales løsninger hvor bil kan kjøre forbi sykkel og motsatt.

Sykel i blandet trafikk kan bygges i følgende områder:

- Hvor hastigheten på bilene er liten, helst 30 km/t (40 km/t) eller mindre, og det ikke er mye biltrafikk
- Hvor det er veldig liten biltrafikk

3 Områdeinndeling

Område A - Filipstad

Filipstadområdet, som vist på kartet på neste side, er avgrenset rett vest for der hovedsykkelveien krysser lokalvei langs Frognerstranda. Mot sentrum er området avgrenset rett etter rundkjøringen med adkomst ut mot Tjuvholmen.

Området henger sammen med hovedsykkelveien videre mot vest, langs Frognerstranda, og videre mot sentrum i Munkedamsveien.

Området er i dagens situasjon utenfor den tette byen, men kan i en ny plan for Filipstad bli en del av den tette byen.

Område B - Aker Brygge og Vestbanetomta

Område B grenser i vest mot rundkjøringen ut mot Tjuvholmen. I øst er område B avgrenset mot Rådhusplassen.

Kartet viser avgrensningen mot Rådhusplassen hvor alternativet med hovedsykkelvei på Vestbanetomtens side mot Aker Brygge er avgrenset ved hovedinngangen til Aker Brygge kjøpesenter. Avgrensningen for løsningen med hovedsykkelvei rundt Vestbanetomta er der hvor Dronning Mauds gate treffer Rådhusplassen.

Hovedsykkelveien i område B skal knyttes mot hovedsykkelveien videre i Munkedamsveien mot Nationaltheatret og i retning mot hovedsykkelveien i Bygdøy Allé.

Område C - Rådhusplassen

Rådhusplassen er definert som den delen av plassen som er avgrenset fra biltrafikken. Lengden av hovedsykkelveien over Rådhusplassen er avhengig av løsningen som velges i begge ender av Rådhusplassen.

Område D - Kvadraturen

Kvadraturen er avgrenset av Rådhusplassen og Bjørvikaplanen. Innenfor området ligger også Vippetangen.

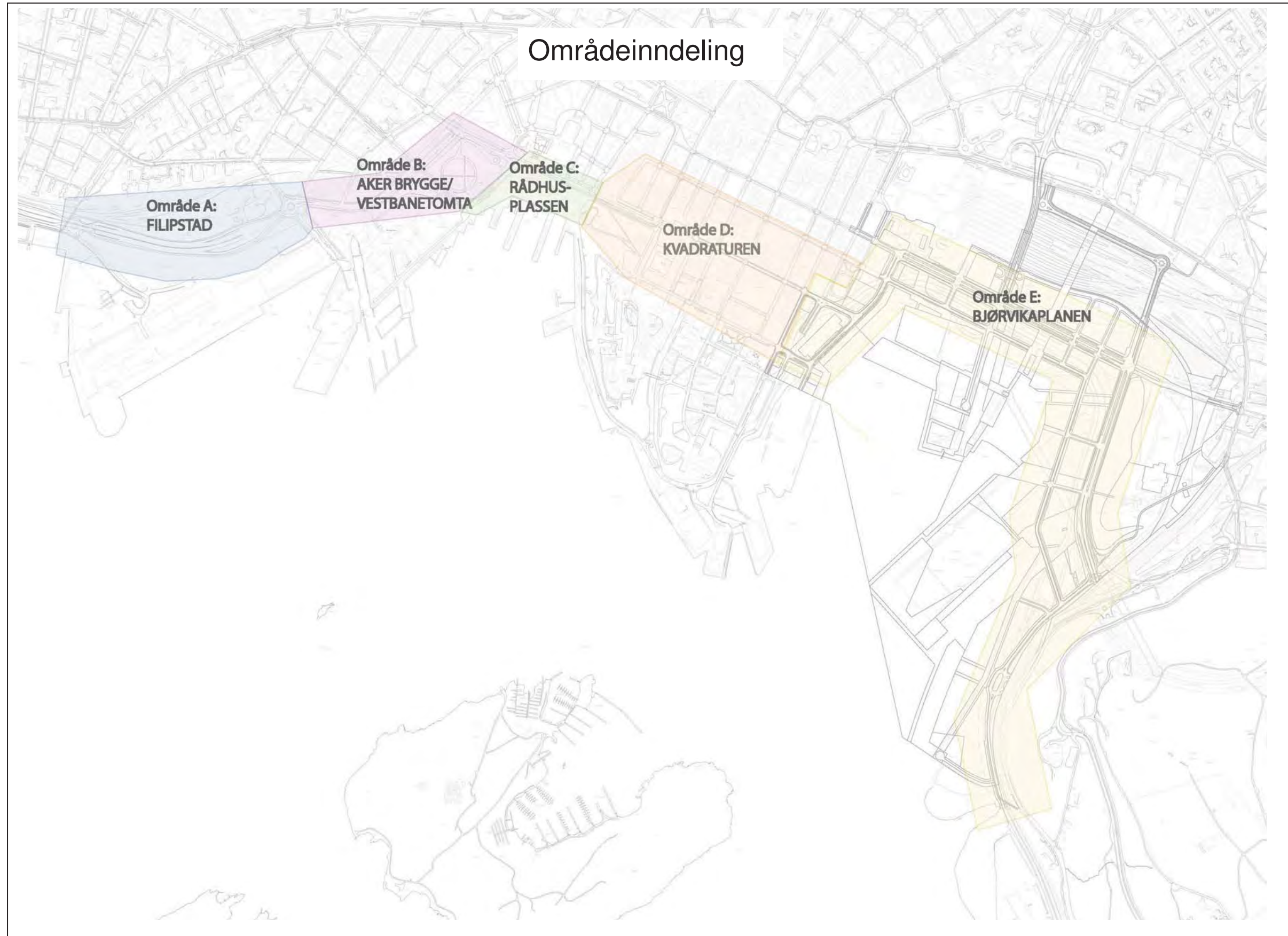
Område D skal kobles mot hovedsykkelveinettet i Skippergata og Fred. Olsens gate.

I område D er det aktuelt med en lokal sykkelvei langs fjorden innenfor Havnepromenaden.

Område E - Bjørvikaplanen

Område E tilsvarer Bjørvikaplanen med et lite tillegg mellom Bjørvikaplanen og Alnas utløp.

Området grenser mot Kvadraturen og skal tilknyttes hovedsykkelveinettet som kommer fra Bispegata i krysset med Oslogate. Område E grenser mot Mosseveien videre sørover.



4 Område A - Filipstad

4.1 Dagens situasjon og hovedutfordringer

Langs Filipstad er det separat gang- og sykkelvei. Strekningen har ikke skille mellom gående og syklende. På Tjuvholmen (reguleringsplan vedtatt i 2004) skal biltrafikken og hoveddelen av vareleveringen skje fra underjordisk anlegg. De offentlige overflatearealene tilgodeses myke trafikanter.

Hovedutfordringen i dag er kryssingen av adkomstveien ut til Hjortneskaia. En annen utfordring er bredden på sykkelveien som ikke har tilstrekkelig kapasitet til å gi et godt tilbud.

Kryssingen med fremtidig adkomst til Tjuvholmen er også en utfordring i dagens situasjon. Høy frekvens på buss sammen med hovedadkomst til Tjuvholmen vil øke denne utfordringen i fremtiden.



Kryssing av lokalvei langs Frognerstranda retning fra sentrum.



Framneskrysset retning fra sentrum.

Kryssingen som vises på bildet over er dårlig tilrettelagt for syklende. Dette fører til at de fleste syklende ikke benytter hovedsykkelveien mellom dette punktet og krysset ut mot Hjortneskaia.

Kryssingen på de to foregående bildene viser at hovedsykkelveien ikke gir noe godt tilbud til de syklende. Bilde under viser løsningen for hovedsykkelvei langs Filipstad. Hovedsykkelveien er meget smal og det er ikke skilt mellom gående og syklende.



Løsning vest for Filipstad retning mot sentrum.

Bilde over viser hovedsykkelveien langs Frognerstranda vest for Filipstad. Denne løsningen anses som en god løsning, men det er ønskelig med bredere areal til sykkel og noe økt avstand til motorveien (E18).



Lite brukt smal hovedsykkelvei retning mot Framneskrysset og sentrum.



Smal hovedsykkelvei langs Filipstad retning sentrum.

4.2 Planstatus og muligheter

Utviklingen av Filipstad er for tiden under utredning. Skissen på denne siden er et av alternativene fra "Alternativstudier i Fjordbyen". Alternativet ble godt mottatt av referansegruppen for alternativstudier juni 2006.

Fremtidig løsning for E18 og koblingen av E18 mot Ring 1 vil kunne føre til endrede forutsetninger for en hovedsykkelvei langs Filipstad.

Det er planlagt at Bystyret skal gi rammer for utviklingen av Filipstad i løpet av høsten 2006. I disse rammene vil det være mulig å gi retningslinjer for tilrettelegging for hovedsykkelveien, Fjordbyruten, gjennom/langs Filipstad.

Løsningen som vist i skissen gir et godt grunnlag for en hovedsykkelvei. Planskissen gir muligheter for en Fjordbyrute som ligger med tilnærmet samme kurvatur som hovedveien for bil og i litt avstand fra bilveien.

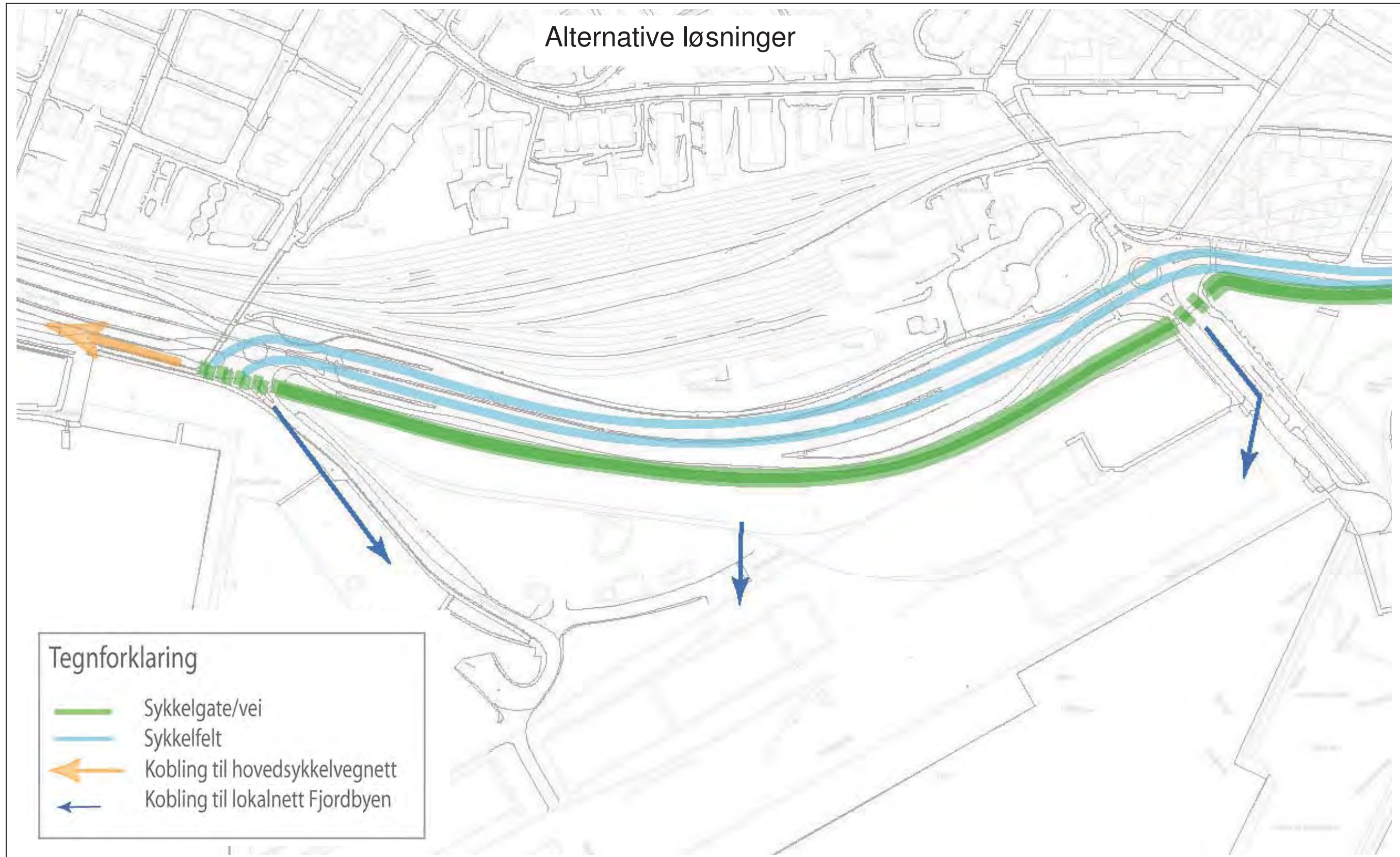
En løsning med sykkelfelt må ligge i en lokalvei gjennom området eller i en ny nedgradert E18 på overflaten.

Lokalbetjening av Filipstad med sykkel kan løses på en god måte i forslaget vist på denne siden, men det er viktig at dette blir en del av planleggingen allerede fra starten av.

4.3 Alternativer med sykkelvei eller sykkelfelt

På neste side vises de aktuelle prinsippalternativene for sykkelvei eller sykkelfelt langs Filipstad. Sykkelveien knytter seg på eksisterende hovedsykkelvei videre vestover ved Framneskrysset og videre mot sentrum etter avkjøringen til Tjuvholmen. Løsningen med Fjordbyruten i sykkelfelt er avhengig av en nedgradert E18 eller en ny lokalvei gjennom området og er derfor bare vist prinsipielt på kartskissen på neste side.





4.4 Konsekvenser

Vest for Filipstad er det i dag sykkelvei videre mot Lysaker. Hvis systemskifte skal unngås må sykkelveien fra Frognerstranda videreføres gjennom området og videre inn mot sentrum.

Sykkelvei

Syklende

En sykkelvei langs Filipstad vil gi godt tilknytning til eksisterende hovedsykkelvei videre vestover. Med sykkelvei forbi Filipstad vil det ikke bli systemskifte videre mot vest.

Følgende kriterier bør sette for videre planlegging av Fjordbyruten langs Filipstad:

- Fjordbyruten bør få planskilt kryssing med adkomstveien til Filipstad vest i området.
- Fjordbyruten bør legges langs E18 (med tilsvarende samme kurvatur), men ikke for nærme for å unngå den verste støy- og støvbelastningen.
- Fjordbyruten bør anlegges med en bredde på 5 meter hvor det markeres skille mellom kjøreretningene for sykkel.
- Fjordbyruten bør ha fortau med en bredde på minst 3 meter.
- Det er viktig at Fjordbyruten blir godt knyttet mot det nye Filipstadområdet og mot indre by for eksempel ved adkomsten til Filipstad
- Hvis Fjordbyruten planlegges å gå gjennom byrom eller parklignende områder må prinsippet om 5 meter oppmerket sykkelvei beholdes.
- Kryssingen med adkomst til Tjuvholmen bør vurderes å bli planfri
- Behovet for sykkelparkering i tilknytning til Fjordbyruten bør vurderes

Gående

For gående vil hovedtilbudet langs Filipstad sannsynligvis bli langs sjøsiden. Det anbefales allikevel et fortau på minst 3 meter langs Fjordbyruten. Med en slik løsning vil det bli betydelig bedre for gående sammenlignet med dagens situasjon.

Biltrafikk

Med planfri kryssing for Fjordbyruten vil det bli færre konflikter mellom bil og sykkel. Kryssingen ut mot Tjuvholmen vil imidlertid være et viktig konfliktpunkt som må vurderes spesielt.

Kollektivtrafikk

Det antas at ny Fjordbyrute ikke vil gi endrede konsekvenser for kollektivtrafikken. Det vil imidlertid være slik det er i dag med konflikt mellom busstrafikk til å fra Tjuvholmen (baksiden av Aker Brygge) hvis det ikke blir planfri kryssing for Fjordbyruten.

Reguleringsplaner

Planarbeidet for Filipstad er igangsatt. For Tjuvholmen bør det vurderes planfri kryssing av adkomstveien. Dette vil kreve endring av vedtatt reguleringsplan for Tjuvholmen.

Gatebruk/aktiviteter

Uavklart i fremtidig løsning for Filipstad. Bør følges opp når planleggingen er kommet lengre.

Sykkelfelt

Syklende

En Fjordbyrute med sykkelfelt forbi Filipstad kan enten legges i en ny nedgradert E18 eller i en ny lokalgate gjennom området. Mengden biltrafikk taler for at sykkelfeltet bør gå i ny lokalvei gjennom området, mens trasé og lengden på Fjordbyruten taler for at den bør gå i en ny nedgradert E18.

Sykkelfelt vil kreve systemskifte i forhold til hovedsykkelveien videre vestover.

Følgende kriterier bør settes for videre planlegging av sykkelfelt langs Filipstad:

- Utredning for valg av trasé for Fjordbyruten.
- Vurdering av kryssløsning mellom ny nedgradert E18 og adkomst til Filipstad og Tjuvholmen. For sykkel vil det være naturlig å ta utgangspunkt i et signalregulert kryss.
- Sykkelfeltbredden for en hovedsykkelvei bør være minst 1,8 meter men helst 2,0 meter.
- Det bør gjøres en egen vurdering av systemskifte mellom sykkelvei videre vestover og sykkelfelt mot sentrum.
- Det er viktig at Fjordbyruten blir godt knyttet mot det nye Filipstadområdet og mot indre by for eksempel ved adkomsten til Filipstad.
- Behovet for sykkelparkering i tilknytning til Fjordbyruten bør vurderes.

Gående

En ny nedgradert E18 med fortau vil gi et nytt tilbud til gående i tillegg til gangtraseer langs sjøfronten. Med en slik løsning vil det bli meget bra for gående med tilbud langs sjøfronten og langs ny lokalvei eller nedgradert E18.

Biltrafikk

Ny nedgradert E18 vil redusere kapasiteten på overflaten for biltrafikken. Sykkelfelt langs denne veien vil ikke gi vesentlig endring i forhold til nedgradering av veien.

Kollektivtrafikk

Det antas at behovet for kollektivfelt på både gammel E18 og ny nedgradert E18 er stort. Stoppesteder for buss / trikk vil kunne komme i konflikt med sykkelfeltene om kollektivtraseen ikke blir midtstilt.

Reguleringsplaner

Planarbeidet for Filipstad er igangsatt. Planskilt kryss med Tjuvholmen anses ikke som noen aktuell løsning med sykkelfelt.

Gatebruk/aktiviteter

Uavklart i fremtidig løsning for Filipstad. Bør følges opp når planleggingen er kommet lengre.

4.5 Anbefalt løsning

For å gi best sammenheng med hovedsykkelveien videre vestover og for å unngå avhengigheten av ny nedgradert E18 anbefales det sykkelvei som løsning for Filipstad. Det anbefales at denne høyt trafikkerte hovedsykkelveien gis en bredde på 5 meter med oppmerket skille mellom kjøretningene. Midtstripe som for vanlige bilveier bør være hovedløsningen.

En egen sykkelvei vil gi minst konflikter med bil- og kollektivtrafikken, men den vil gi større utfordringer i forhold til tilknytning mot de lokale områdene langs Filipstad. Sykkelfelt gir vanligvis bedre tilknytning til det lokale veinettet.

Kryssene med adkomstveiene ut mot Filipstad og Tjuvholmen bør være planfrie. For Filipstad kan dette settes som en forutsetning for det videre planarbeidet. For Tjuvholmen er reguleringsplanen allerede vedtatt med plankryss.

Videre utredninger bør belyse følgende:

- Fjordbyruten bør legges langs E18 (med tilsvarende samme kurvatur), men ikke for nærme for å unngå den verste støy- og støvbelastningen
- Fjordbyruten bør ha fortau med en bredde på 3 meter.
- Tilknytning til det lokale sykkelveinettet mot Filipstad, Tjuvholmen og mot indre by vest.
- Hvis Fjordbyruten planlegges å gå gjennom byrom eller parklignende områder må prinsippet om 5 meter oppmerket sykkelvei beholdes.
- En egen vurdering bør igangsettes for å gi forslag til internt tilrettelegging for sykkel på Filipstadområdet.
- En egen vurdering bør igangsettes for å se på muligheten av planfri kryssing av adkomsten ut mot Tjuvholmen.
- Behovet for sykkelparkering i tilknytning til Fjordbyruten bør vurderes.

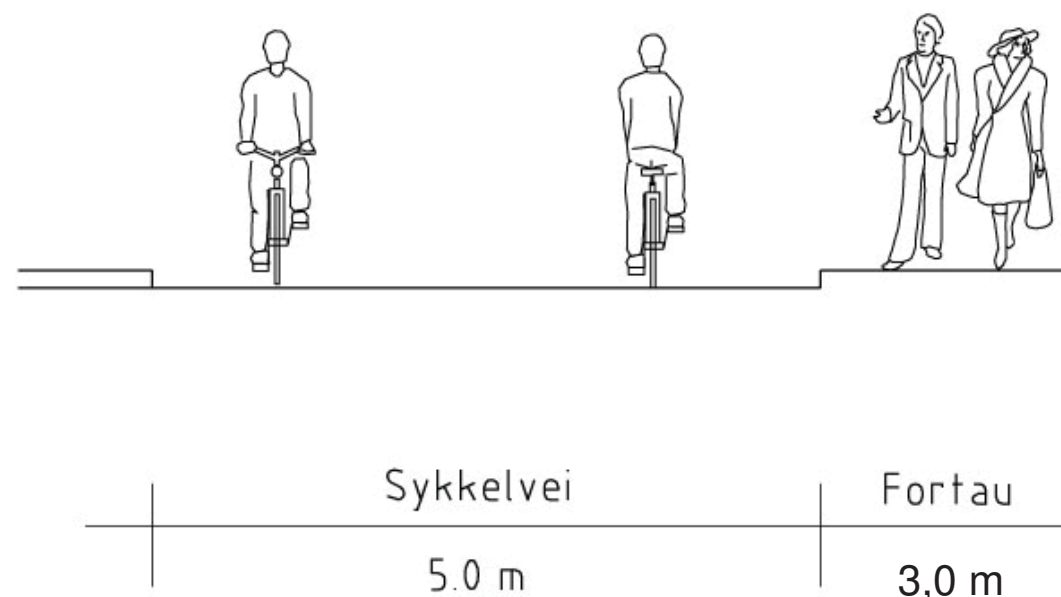
Dersom anbefalt løsning ikke lar seg gjøre så bør det satses på sykkelfelt eller en kombinasjon av sykkelfelt og sykkelvei for å muliggjøre en sammenhengende Fjordbyrute.

Hvis det bygges en ny nedgradert E18 så bør det vurderes om den skal inngå i det lokale sykkelveinettet å dermed få egne sykkelfelt uavhengig av Fjordbyruten langs E18.

Utbyggingen av Filipstad vil ta tid og det er lite sannsynlig at dette området er utbygd innen ferdigstilling av gatenettet i Bjørvikaplanen, tidligst i 2011. Dette bør være siste fase i oppfølgingen av bystyrevedtaket om en sykkeltrasé øst-vest gjennom sentrum. Det anbefales derfor følgende kortsiktige tiltak for området langs Filipstad:

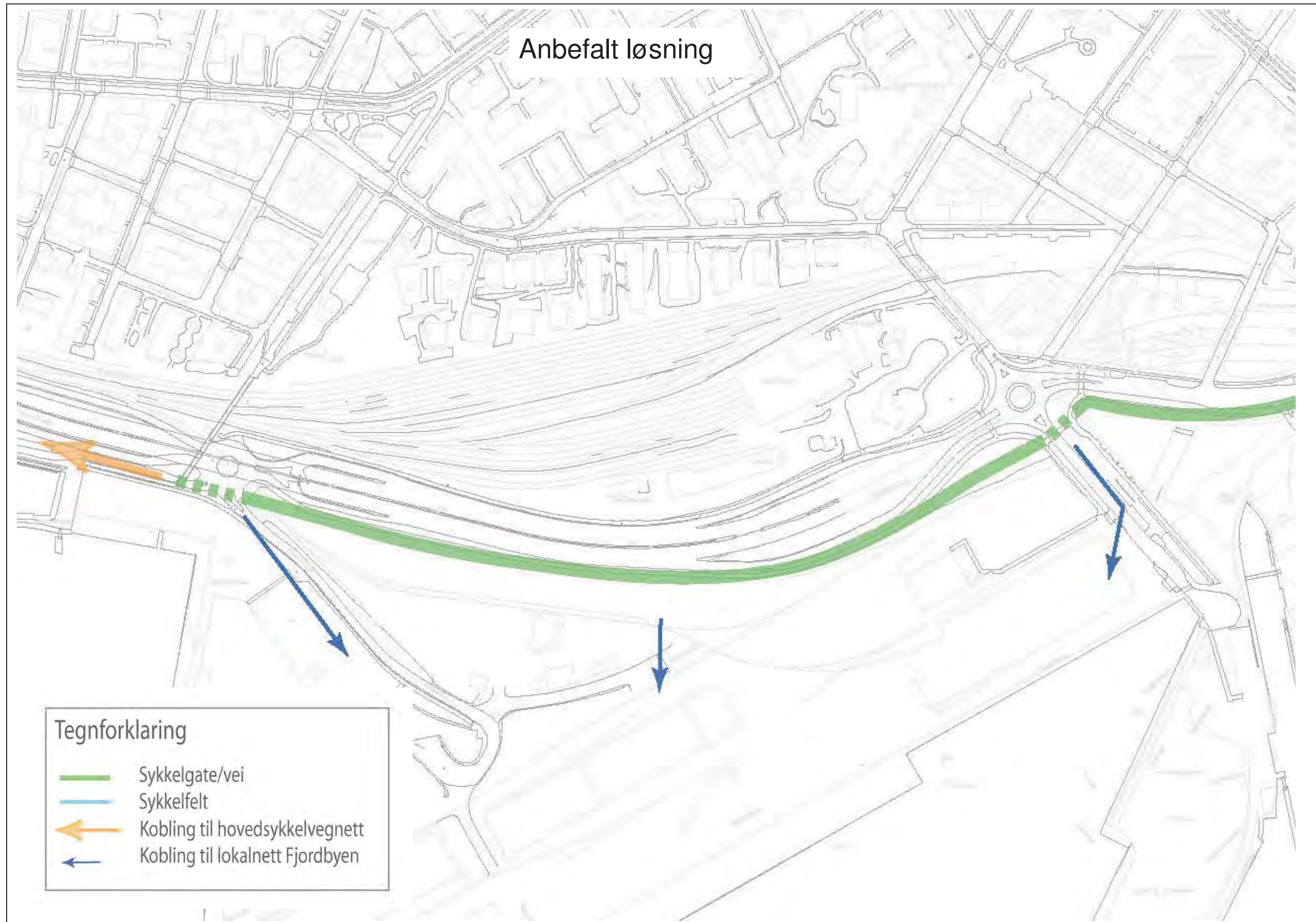
- Ombygging av kryssingen av lokalveien langs Frognerstranda
- Ombygging av kryssingen av Framneskrysset
- Utvidelse og separering av gående og syklende langs Filipstad basert på 5 meters bredde for syklende og 3 meters bredde for gående

Anbefalt prinsipløsning for sykkelvei langs Filipstad



Figuren over viser Fjordbyruten for Filipstad retning mot sentrum.

Prinsipløsningen vist i figuren over anbefales både på kort og langt sikt. Kartet på neste side viser anbefalt løsning for Filipstadområdet med kobling mot hovedsykkelveinettet og nytt lokalt sykkelveinett mot Filipstad og Tjuvholmen.



5 Område B - Aker Brygge og Vestbanetomta

5.1 Dagens situasjon og hovedutfordringer

I Munkedamsveien forbi Aker Brygge, er gående og syklende adskilt fra biltrafikken med beplantede rabatter på hver side av kjørebanelen. Det er slik at nesten alle syklende benytter siden mot Aker Brygge i begge retninger da dette er naturlig som følge av hovedsykkelveinettet i begge ender av området. Statens vegvesen vil derfor bygge om denne løsningen i løpet av 2007 slik at det blir bedre tilrettelagt for toveis sykling på siden mot Aker Brygge. Intern på Aker Brygge er det i all hovedsak etablert et gågatenett, inkludert promenade mot Havnefronten.

Hovedutfordringen for området er valg av trasé mellom Munkedamsveien og Rådhusplassen. Velges en trasé på bysiden av Vestbanetomta så vil dette kanskje føre til behov for justeringer av Munkedamsveien og/eller forslag til reguleringsplan for Vestbanetomta. Velges trasé på sjøsiden av Vestbanetomta vil det være flere utfordringer knyttet til kryssing av sнопlass utenfor Aker Brygge. Løsningen på sjøsiden vil også kunne gi større utfordringer over Rådhusplassen og for fotgjengerne der.



Meget smal toveis hovedsykkelvei forbi Aker Brygge retning sentrum.



Meget smal hovedsykkelvei forbi Aker Brygge retning sentrum. Sykkelveien er på venstre side, fortauet på høyre side.



Kulvert under Dokkveien planlagt og bygd som hovedsykkelvei langs Munkedamsveien.



Ny hovedsykkelveitrasé på lokalveinettet gjennom Aker Brygge byr på store utfordringer.



Mulig ny hovedsykkelvei langs Dronning Mauds gate mot Rådhusplassen.

5.2 Planstatus og muligheter

I reguleringsplanen for Vestbanetomta er det lagt opp til sykkelfelt i Dokkveien mellom Munkedamsveien og Rådhusplassen. Dette gir behov for systemskifte mellom Munkedamsveien og Dokkveien i krysset mellom disse veiene. Systemskifte fra toveis ensidig sykkeltrasé til sykkelfelt på begge sider av veien er en meget vanskelig situasjon og bør derfor om mulig unngås.

Reguleringsplanen for Vestbanetomta gir ikke mulighet for en god og attraktiv sykkelvei mellom Munkedamsveien og Rådhusplassen. Mye taler derfor for at justeringer av reguleringsplanen er nødvendig for å gi muligheter for en trafikksikker og attraktiv Fjordbyrute gjennom området.

Fremtidig løsning for Munkedamsveien avhenger av fremtidig løsning for E18 på Frognerstranda og en eventuell Slottsparktunnel. Mye taler uansett for at Munkedamsveien må bygges om for å legge til rette for kollektivtrafikk og sykkeltrafikk i tillegg til biltrafikken.

5.3 Alternativer med sykkelvei eller sykkelfelt

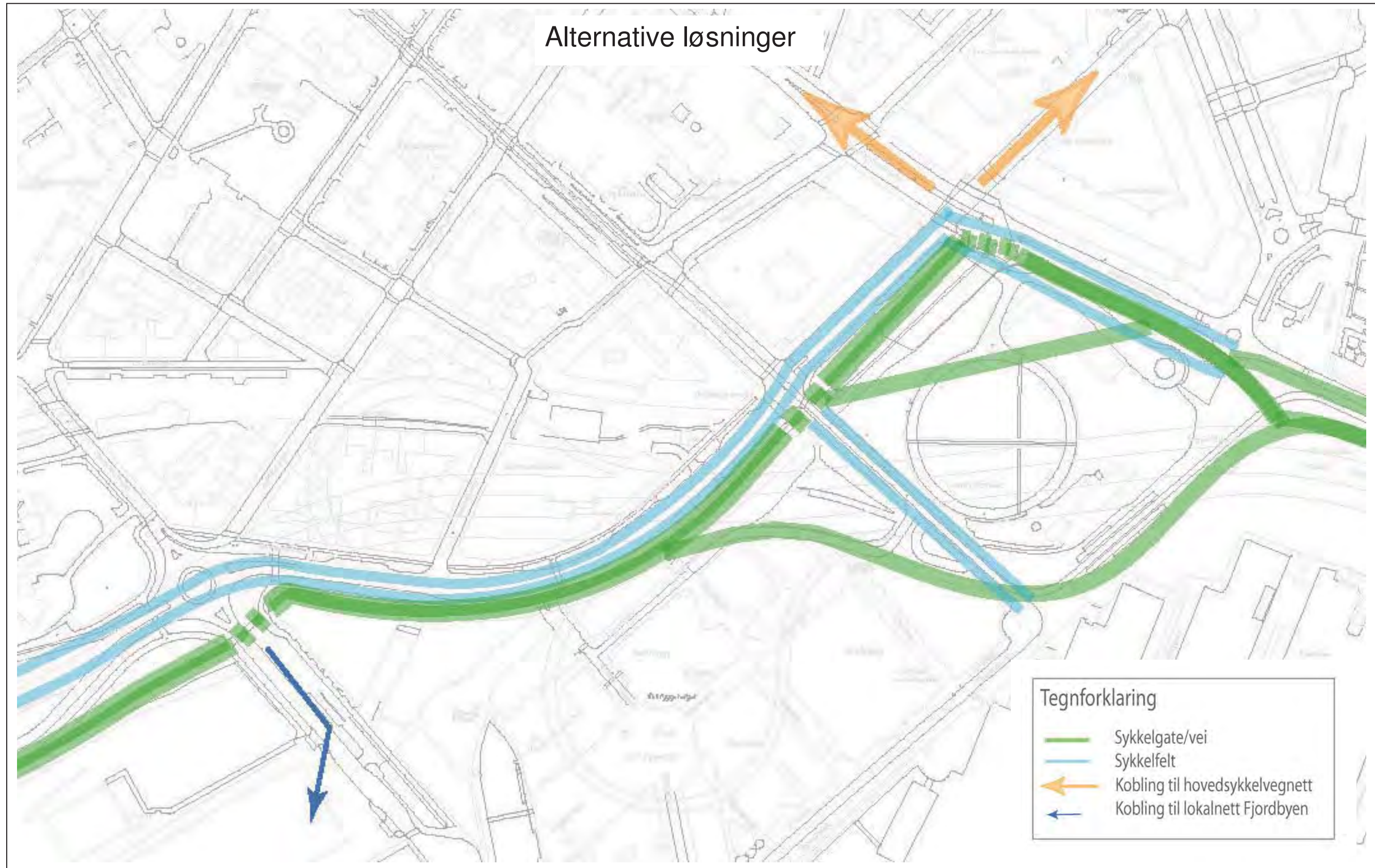
Følgende tre alternativer for sykkelvei er vist på neste side:

- I) Sykkelvei langs Munkedamsveien inn mot Dronning Mauds gate. Deretter i lokalgate for Vestbanetomten til Rådhusplassen. Denne løsningen bør krysse under Dokkveien.
- II) Sykkelvei fra Munkedamsveien til Aker Brygge i kortest trasé utenom Dokkveien.
- III) Sykkelvei på skrå gjennom Vestbanetomta. Som i løsning I) krysser denne under Dokkveien for deretter å gå på skrå gjennom Vestbanetomta mot Rådhusplassen.

Et fjerde alternativ, sykkelvei langs Dokkveien, er mulig, men anbefales ikke som en høyt prioritert løsning for syklende.

Følgende to alternativer for sykkelfelt er vist på neste side:

- I) Sykkelfelt i Munkedamsveien til Dronning Mauds gate. Deretter til sykkelfelt i lokalgate på Vestbanetomta parallelt med Dronning Mauds gate til Rådhusplassen.
- II) Sykkelfelt i Munkedamsveien og videre i Dokkveien til Rådhusplassen.



5.4 Konsekvenser

En sykkeltrasé forbi Aker Brygge og Vestbanetomta har flere alternative trasémuligheter med tilsvarende antall utfordringer.

Sykkelvei

Syklende

En sykkelvei langs Aker Brygge og Vestbanetomta vil gi god tilknytning til eksisterende hovedsykkelvei videre vestover. Systemskifte unngås med videreføring av Fjordbyruten gjennom området helt til Rådhusplassen.

Det er tre aktuelle muligheter for Fjordbyruten i område B:

- I) Sykkelvei langs Munkedamsveien inn mot Dronning Mauds gate. Deretter i lokalgate for Vestbanetomten til Rådhusplassen. Denne løsningen bør krysse under Dokkveien.
- II) Sykkelvei fra Munkedamsveien til Aker Brygge i kortest trasé utenom Dokkveien.
- III) Sykkelvei på skrå gjennom Vestbanetomta. Som i løsning I) krysser denne under Dokkveien for deretter å gå på skrå gjennom Vestbanetomta mot Rådhusplassen.

Følgende kriterier bør settes for videre planlegging av sykkelvei langs Aker Brygge og Vestbanetomta:

- Hovedsykkelveien bør få planskilt kryss med Dokkveien om hovedsykkelveien skal gå rundt Vestbanetomta. Hvis hovedsykkelveien skal gå på sjøsiden av Vestbanetomta så bør den gis en rettst mulig trasé mellom Munkedamsveien og Rådhusplassen utenom Dokkveien tilnærmet slik det er foreslått i reguleringsplanforslaget til Vestbanetomta. Et tredje alternativ er hovedsykkelvei på skrå gjennom Vestbanetomta.
- Hovedsykkelveien bør anlegges med en bredde på minst 3 meter hvor det markeres skille mellom kjøretningene.
- Sykkelveien bør ha fortau med en bredde på 2,5 meter.
- Det er viktig at hovedsykkelveien blir godt knyttet mot hovedsykkelveien videre i Munkedamsveien mot Nationaltheatret. Hovedsykkelveien bør også bli godt knyttet mot Aker Brygge om den vil gå rundt Vestbanetomta.
- Behovet for sykkelparkering i tilknytning til hovedsykkelveien bør vurderes

Gående

I) For gående over Aker Brygge, til/fra Nesoddbåten og stoppestedet for trikk vil denne løsningen være god. Løsningen vil også gjøre det bedre for gående over deler av Rådhusplassen.

II) For gående over Rådhusplassen, til/fra Nesoddbåten og stoppestedet for trikk vil denne løsningen være dårlig da det vil bli flere konflikter mellom syklende og gående. Spesielt blir konflikten stor mellom syklende og gående i forbindelse med hovedinngangen til Aker Brygge kjøpesenter.

III) Tilsvarende som for I) over Rådhusplassen, men det vil kunne bli konflikter med gående gjennom Vestbanetomta om denne traseen ikke utformes på en god måte.

Alt i alt anses løsning I som den beste for gående. Løsning II anses som den nest beste løsningen for gående.

Biltrafikk

De tre forskjellige løsningene vil ikke føre til vesentlige endringer for biltrafikken.

Kollektivtrafikk

Løsning II vil gi størst ulemper for trikken over Rådhusplassen og spesielt foran hovedinngangen til Aker Brygge og Aker Brygge stoppested og Nesoddbåten. Hvis det skal bygges hovedsykkelvei forbi Aker Brygge kjøpesenter så bør trikketraseen flyttes noe mot Vestbanetomta. Løsningene vil ikke gi endringer for kollektivtrafikken i Munkedamsveien.

Reguleringsplaner

Alle tre løsningene vil kreve endringer av reguleringsplanen for Vestbanetomta. Det antas at løsning II vil gi behov for minst endringer av reguleringsplanen. Alle alternativene vil kreve mindre endringer av reguleringsplanen for vestsiden av Rådhusplassen.

Gatebruk/aktiviteter

Det meste av aktiviteter i området vil være knyttet mot Rådhusplassen og Aker Brygge. Nytt torg på Vestbanetomta vil også kunne skape noe aktivitet, men neppe i nærheten av Rådhusplassen og Aker Brygge.

Løsning I antas derfor å gi minst konflikter mot gatebruk og aktiviteter.

Sykkelfelt

Syklende

Sykkelfelt i området vil kreve systemskifte for kobling videre vestover til Filipstad.

Det er to hovedmuligheter for sykkelfelt i område B:

- I) Sykkelfelt i Munkedamsveien til Dronning Mauds gate. Deretter til sykkelfelt i lokalgate på Vestbanetomta parallelt med Dronning Mauds gate til Rådhusplassen..
- II) Sykkelfelt i Munkedamsveien og videre i Dokkveien til Rådhusplassen.

Følgende kriterier bør settes for videre planlegging av sykkelfelt langs Aker Brygge og Vestbanetomta:

- God løsning for systemskifte mot sykkelveien vestover
- Ombygging av Munkedamsveien frem til Dokkveien i alternativ II. Ombygging av Munkedamsveien frem til lokalvei/adkomstvei parallelt med Dronning Mauds gate i alternativ I.
- Bredden på sykkelfeltene bør være minst 1,8 meter men helst 2,0 meter.
- Det er viktig at hovedsykkelveien blir godt knyttet mot hovedsykkelveien videre i Munkedamsveien mot Nationaltheatret. Hovedsykkelveien bør også bli godt knyttet mot Aker Brygge om den vil gå rundt Vestbanetomta.
- Behovet for sykkelparkering i tilknytning til hovedsykkelveien bør vurderes

Gående

I) For gående over Aker Brygge, til/fra Nesoddbåten og stoppestedet for trikk vil denne løsningen være god. Løsningen vil også gjøre det bedre for gående over deler av Rådhusplassen.

II) For gående over Rådhusplassen, til/fra Nesoddbåten og stoppestedet for trikk vil denne løsningen være dårlig da det vil bli flere konflikter mellom syklende gående. Spesielt blir konflikten stor mellom syklende og gående i forbindelse med hovedinngangen til Aker Brygge kjøpesenter.

Alt i alt anses løsning I som den beste for gående.

Biltrafikk

Alternativ I vil kunne gi konsekvenser for biltrafikken i Munkedamsveien. Alternativ II gir ingen betydelige konsekvenser for biltrafikken.

Anbefalt prinsipløsning for sykkelvei langs Aker Brygge og Vestbanetomten

Kollektivtrafikk

Løsning II vil gi størst ulemper for trikken over Rådhusplassen og spesielt foran hovedinngangen til Aker Brygge og Aker Brygge stoppested og Nesoddbåten. Hvis det skal bygges hovedsykkelvei forbi Aker Brygge kjøpesenter så bør trikketraseen flyttes noe mot Vestbanetomta. Løsningene vil ikke gi endringer for kollektivtrafikken i Munkedamsveien.

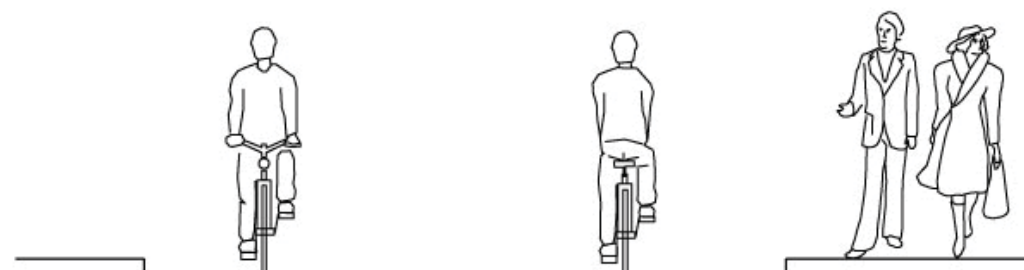
Reguleringsplaner

Løsningsalternativ I vil kreve endringer av reguleringsplanen for Vestbanetomta. Løsningsalternativ II vil kreve endringer i Munkedamsveien.

Gatebruk/aktiviteter

Det meste av aktiviteter i området vil være knyttet mot Rådhusplassen og Aker Brygge. Nytt torg på Vestbanetomta vil også kunne skape noe aktivitet, men neppe i nærheten av Rådhusplassen og Aker Brygge.

Løsning I antas derfor å gi minst konflikter mot gatebruk og aktiviteter.



5.5 Anbefalt løsning

For å gi best sammenheng med hovedsykkelveien videre vestover anbefales det sykkelvei/gate som løsning for området langs Aker Brygge og Vestbanetomta. Det anbefales at denne høyt trafikkerte hovedsykkelveien gis en bredde på minst 3 meter med oppmerket skille mellom kjøretretningene. Midtstripe som for vanlige bilveier bør være hovedløsningen.

En egen sykkelvei vil gi minst konflikter med bil- og kollektivtrafikken, men den vil gi større utfordringer i forhold til tilknytning mot de lokale gatene mot resten av byen. Sykkelfelt gir vanligvis bedre tilknytning til det lokale veinettet.

Hovedsykkelveien forbi Aker Brygge bør ligge der den er i dag, men den må utvides til en bredde på minst 3 meter. Hovedsykkelveien må gå på Aker Bryggesiden av Munkedamsveien for å unngå kryssing av Munkedamsveien videre vest- og østover.

Fjordbyruten i retning mot sentrum.

Hovedsykkelveien anbefales lagt rundt Vestbanetomta da dette vil gi den beste sykkeltraseen gjennom området. En slik løsning vil også gi minst konflikter i forhold til gående på Aker Brygge og gående til og fra kollektive reisemiddel på Aker Brygge. Det anbefales videre at hovedsykkelveien krysser under Dokkveien for å gi minst mulig vertikalkurvatur mot Rådhusplassen og unngå kryssing i plan med trikken i Dokkveien.

Hovedsykkelveien må gå videre gjennom Vestbanetomta enten langs Munkedamsveien og Dronning Mauds vei eller mer på tvers gjennom Vestbanetomta. Her anbefales en løsning som gir best mulig tilpassing til utbyggingen av Vestbanetomta, men for å få til en prioritert sykkelgate er det nødvendig at prinsippet om en minst 3 meter bred trasé gjennomføres gjennom hele Vestbanetomta og at syklende skilles med gående.

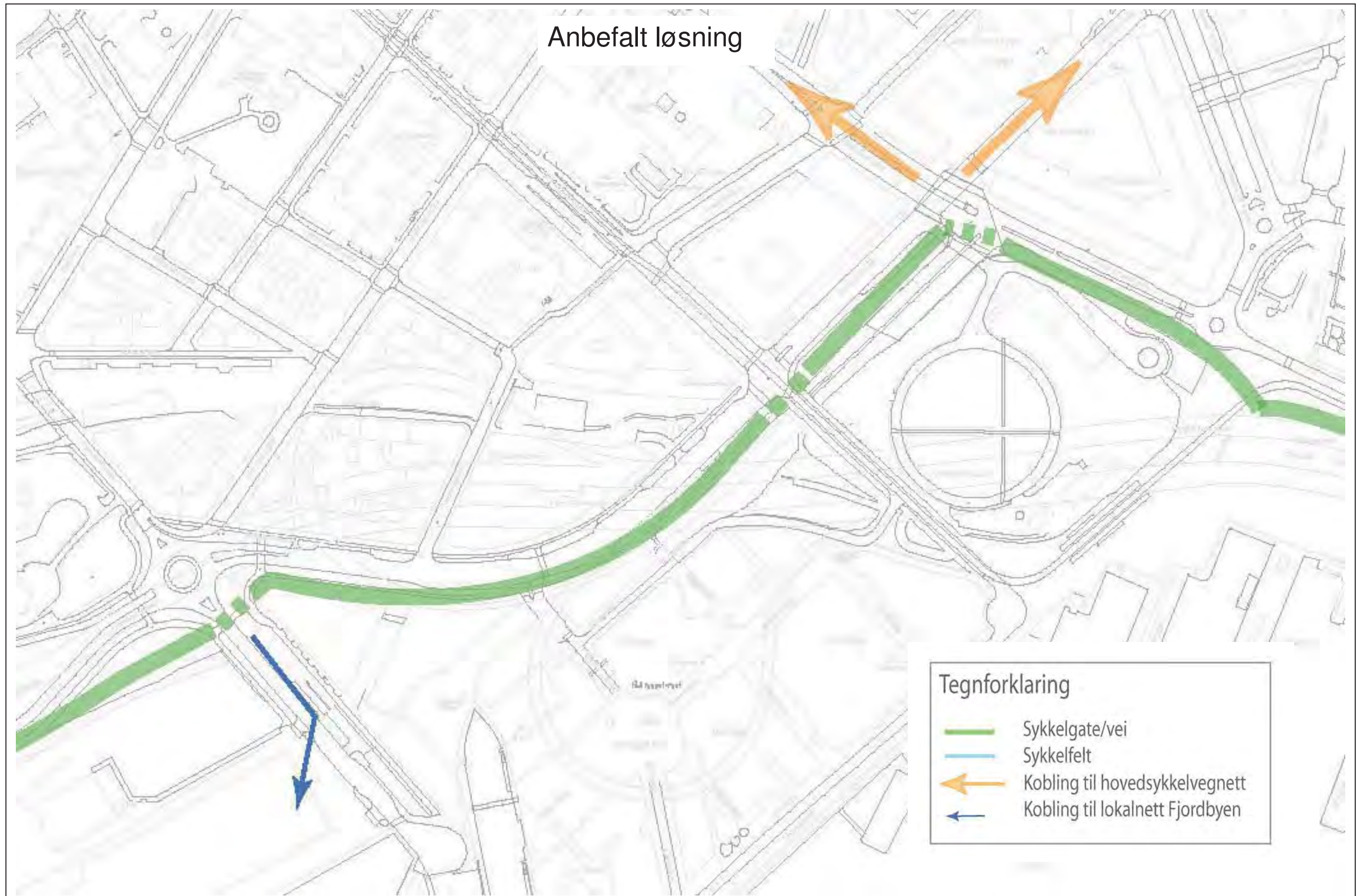
Hovedsykkelveien vil komme til Rådhusplassen i aksene til Olav Vs gate. Hvilken side av trikketraseen som er den beste avhenger av videre trasé på den andre siden av Rådhusplassen.

Videre utredninger bør belyse følgende:

- Muligheten for å bygge den anbefalte sykkeltraseen i forhold til utbyggingen av Vestbanetomta inkludert sykkeltrasé langs eller gjennom Vestbanetomta.
- Hvis det ikke er mulig å få til anbefalt sykkeltrasé så må det utredes alternativer enten langs/i Munkedamsveien/ Dronning Mauds gate eller på sjøsiden av Vestbanetomta.
- Tilknytning til det lokale sykkelveinettet mot sentrum og Aker Brygge.
- Behovet for sykkelparkering i tilknytning til hovedsykkelveien bør vurderes

Utbyggingen av Vestbanetomta og eventuell omfattende ombygging av Munkedamsveien vil sannsynligvis ikke skje på kort sikt. Det bør derfor vurderes kortsiktige løsninger for å få en sammenhengende sykkelvei gjennom område før utbyggingen av Vestbanetomta.

Anbefalt løsning er vist på neste side.



6 Område C - Rådhusplassen

6.1 Dagens situasjon og hovedutfordringer

Syklende har ingen egen trasé over Rådhusplassen. Forbi Kontraskjæret er det egen gang- og sykkelvei parallelt med trikketraseen men denne er meget smal og kommer i konflikt med stoppestedet for trikk.

Dårlig tilrettelegging av hovedsykkelveien over Rådhusplassen gir både de syklende og ikke minst de gående lite å forholde seg til på Rådhusplassen. Den største utfordringen er å gjøre hovedsykkelveien på Rådhusplassen synlig for både syklende og gående på en slik måte at den bevarer de estetiske kvalitetene på plassen.



Hovedinngangen til Aker Brygge kjøpesenter.



Rådhusplassen mot Rådhusgata



Rådhusplassen mot hovedinngangen til Aker Brygge kjøpesenter.



Rådhusplassen mot Rådhuset.



Rådhusplassen stoppested for trikk i retning øst.

6.2 Planstatus og muligheter

Det er regulert, men ikke opparbeidet, egen sykkelvei på sjøsiden av trikketraseen over Rådhusplassen. Reguleringsplanen viser at det ikke er noen god løsning forbi Aker Brygge stoppested (for trikk).

6.3 Alternativer med sykkelgate eller sykkelfelt

Rådhusplassen er en stor plass uten gateløp eller andre bygninger som hovedsykkelveien må forholde seg til. Sykkelfelt som skal brukes i vei/gate er derfor ingen løsning som er aktuell for Rådhusplassen.

Over Rådhusplassen er det først og fremst behov for synliggjøring av hovedsykkelveien slik at både syklende og gående vet hvor syklende skal kjøre.

Kartet på neste side viser at det er to alternative traseer for hovedsykkelveien over Rådhusplassen. Den ene er på Rådhusiden av trikketraseen mellom Olav Vs gate og Rådhusgata. Det andre alternativet er fra inngangen til Aker Brygge kjøpesenter på sjøsiden av trikketrassen til krysset Rådhusgata/Akersgata. Traseen som kommer fra Vestbanetomta kan også føres på sjøsiden av trikketraseen.

6.4 Konsekvenser

Sykkelfelt anses som uaktuelt over Rådhusplassen.

Syklende

En sykkelgate over Rådhusplassen er avhengig av en visuell oppmerking. Sykkelgaten bør være minst 3 meter bred og dimensjoneres for sykkelhastigheter opp mot 30 km/t.

Sykeltraseen fra Vestbanetomta vil gi vesentlig kortere sykkeltrasé over Rådhusplassen og vil ikke komme i konflikt med annen trafikk i nærheten av inngangen til Aker Brygge kjøpesenter og trikkestoppestedet.

Konsekvenser for gående

Den beste løsningen for gående er hovedsykkelvei fra Vestbanetomta. Denne gir langt færre konflikter mellom syklende og gående enn en trasé fra hovedinngangen til Aker Brygge kjøpesenter og over hele Rådhusplassen til Akersgata.

Konsekvenser for biltrafikk

Alternativene over Rådhusplassen vil ikke gi vesentlige forskjellige konsekvenser for biltrafikk. Løsningen forbi inngangen til Aker Brygge kjøpesenter gir større utfordringer i forhold til taxioppstilling og snuplass for bil- og varetrafikken.

Konsekvenser for kollektivtrafikk

Fjordbyrute forbi hovedinngangen til Aker Brygge kjøpesenter vil komme i konflikt med trikketraseen og adkomst til og fra Nesoddbåten. Det er sannsynlig at trikketraseen må flyttes. Dette alternativet vil også gi utfordringer i forhold til Aker Brygge trikkestopp.

Konsekvenser for reguleringsplaner

For å få til en prioritert Fjordbyrute over Rådhusplassen vil begge alternativene kreve endringer av dagens reguleringsplan for Rådhusplassen. Løsningen med Fjordbyruten på Rådhusiden av trikketraseen vil gi størst endringer av reguleringsplanen, men endringene vil føre til kortere sykkeltrasé over Rådhusplassen.

Konsekvenser for gatebruk/aktiviteter

De aller fleste aktivitetene på Rådhusplassen er lagt til området mellom trikketraseen og sjøen. En Fjordbyrute, slik som det er regulert i dag, vil derfor gi størst konsekvenser for aktivitetene på Rådhusplassen.

6.5 Anbefalt løsning for Fjordbyruten

Det anbefales at Fjordbyruten over Rådhusplassen legges fra Vestbanetomta over Rådhusplassen. Dette gir den beste løsningen for syklende, gående, kollektivtrafikken, taxi og for Aker Brygge kjøpesenter.

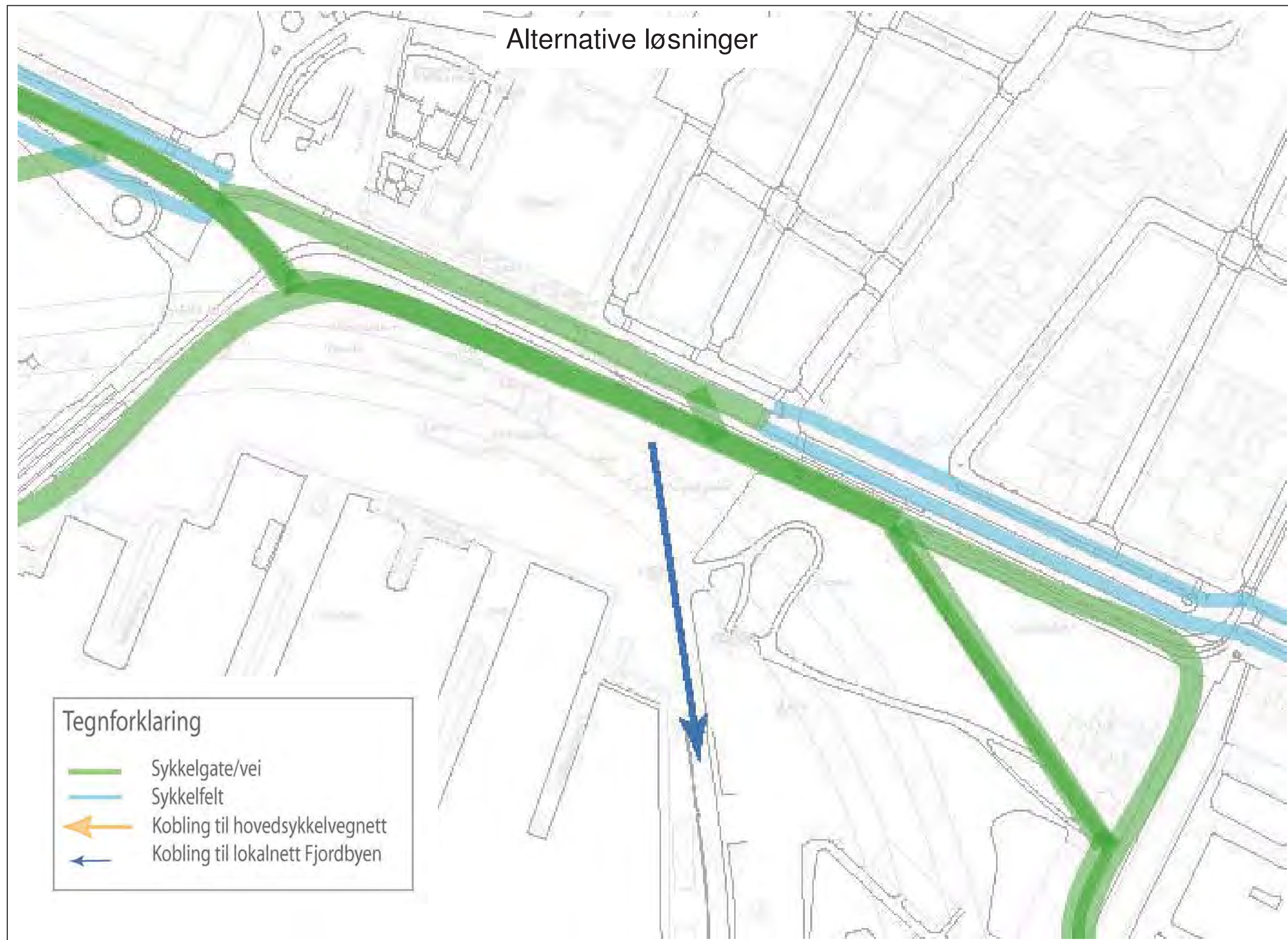
Løsningen er basert på at Fjordbyruten fra vest går rundt Vestbanetomta (alternativt gjennom) og videre mot Kvadraturen enten i Rådhusgata eller som sykkelgate i Myntgata.

Videre utredninger bør belyse følgende:

- Hvilke ruter som anbefales i begge ender av Rådhusplassen for å komme frem til endelig rute over Rådhusplassen.
- Synliggjøring av traseen over Rådhusplassen
- Eventuell kryssing av trikketraseen.
- Behovet for sykkelparkering i tilknytning til hovedsykkelveien bør vurderes.

Anbefalt løsning vises på side 25.

I kartgrunnlaget på de to neste sidene ligger det midlertidig busstrasé over Rådhusplassen, slik det var i forbindelsen med omkjøringstrasé for buss den gang det var anleggsperiode i Stortingsgata. Denne midlertidige busstraseen er fjernet etter åpningen av Nationaltheatret og Stortingsgata og har således ingen betydning for vurderingene i denne rapporten.





7 Område D - Kvadraturen

7.1 Dagens situasjon og hovedutfordringer

Sykkelfeltene i Rådhusgata er integrert i fortauet, adskilt med rabatt fra kjørebane som i Munkedamsveien. Det er innført 30 km/t sone i hele Oslo sentrum.

De største utfordringene er sannsynligvis overgangen mellom Rådhusplassen og Kvadraturen og mellom Kvadraturen og Bjørvikaplanen. Det er spesielt store utfordringer knyttet til kryssing av ramper til/fra Festningstunnelen i området mot Bjørvikaplanen. For å ha færrest mulig systemskifter er det mulig med både sykkelfelt og sykkelgate gjennom kvadraturen.

Myntgata er enveisregulert over flere kvartal. Et kvartal er stengt for gjennomkjøring.



Rådhusgata mot øst.



Myntgata mot øst



Rådhusgata over Christiania torv.



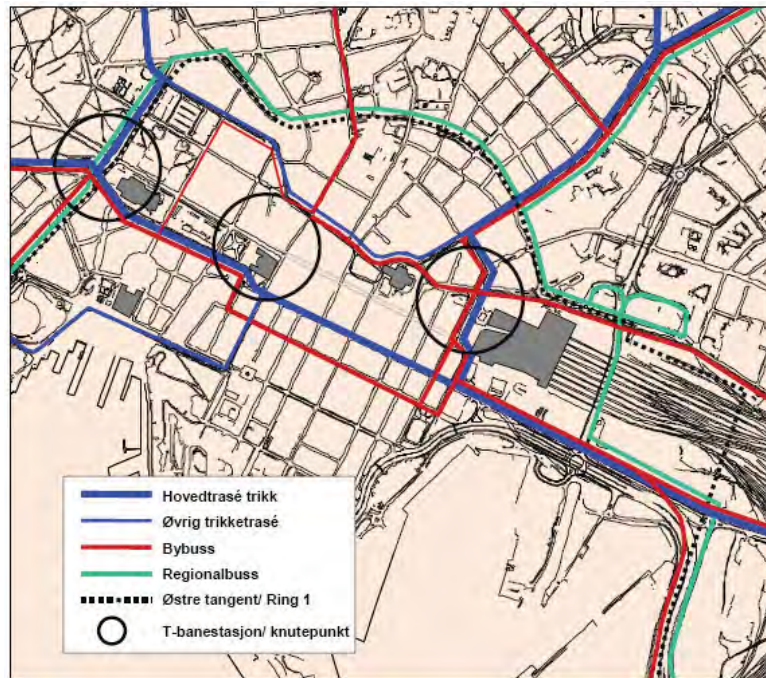
Gangvei fra dagens hovedsykkelvei langs Rådhusgata til Myntgata.



Myntgata mot øst.

7.2 Planstatus og muligheter

Rådhusgata er regulert med sykkelfelt i begge retninger. Dagens utforming er basert på en gamle retningslinjer for sykkelplanlegging. Alle løsningene gjennom kvadraturen vil kreve omregulering, men det kan være mulig med mindre vesentlig reguleringsendring i Rådhusgata om denne traseen velges.



Kartet over er hentet fra rapporten om optimal kollektivtrafikk i Oslo sentrum 2015. Denne rapporten anbefaler hovedtrasé for trikk i Prinsens gate og for buss i Tollbugata. Disse gatene anses derfor som lite aktuelle for hovedsykkelveitrasé gjennom kvadraturen.

Prinsippet som ligger til grunn for trafikkplanleggingen i Kvadraturen er gågate i Karl Johans gate, Prinsens gate er regulert til toveis trikk, Tollbugata er regulert til toveis buss og Rådhusgata er regulert til bil og sykkel.

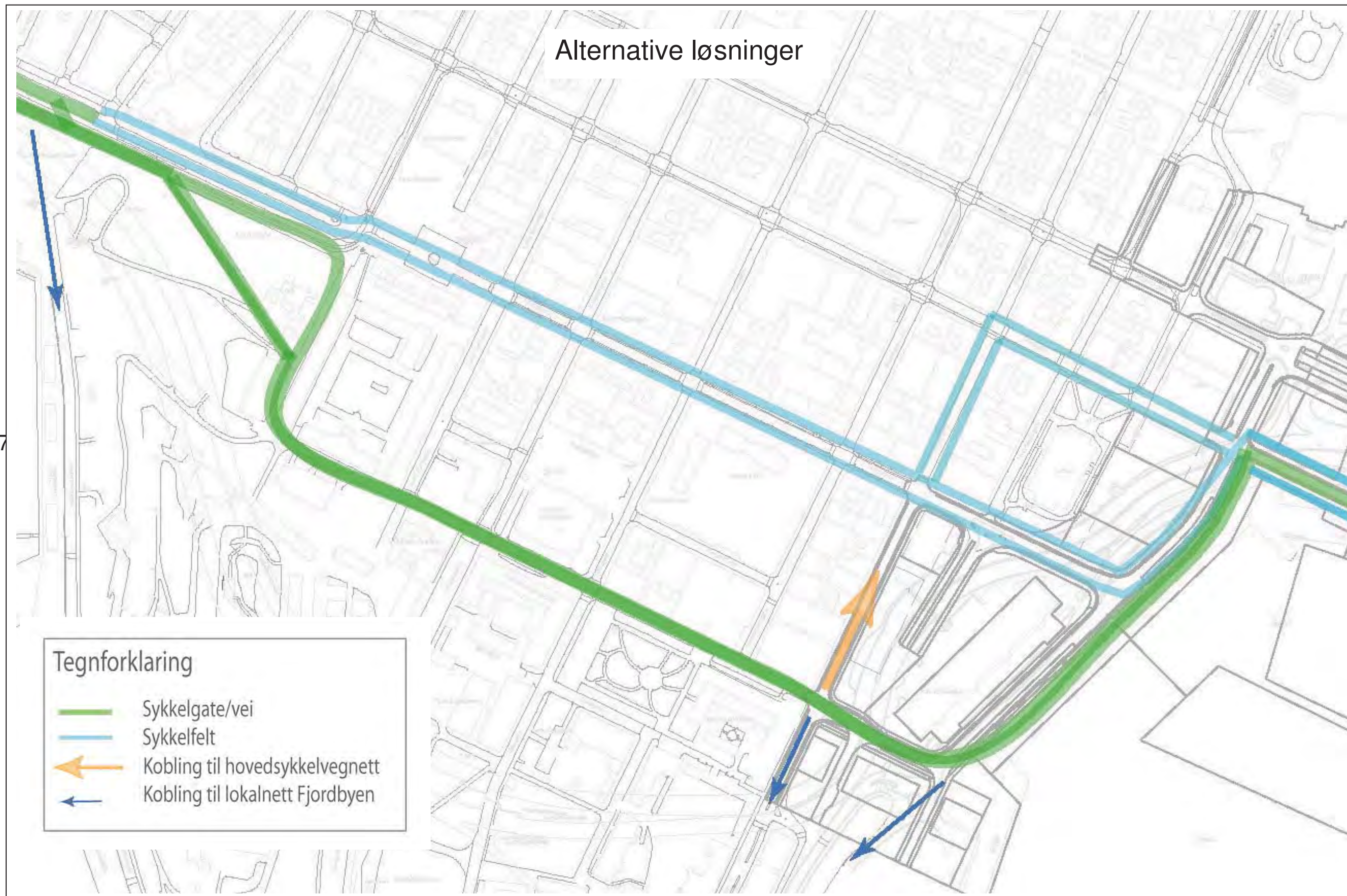
7.3 Alternativer med sykkelvei eller sykkelfelt

En sykkelgate i Myntgata vil gi en helt egen sykkeltrase fra vest i Fjordbyen til Bjørvika. Sykkelgata vil knytte seg mot anbefalt sykkeltrasé over Rådhusplassen med kryssing av trikke-traseen på vestsiden av Rådhusplassen stoppested.

Fra Rådhusplassen stoppested er det to alternative traseer for sykkelgate videre mot Myntgata. Et alternativ er å beholde dagens trasé langs trikkesporene, et annet alternativ er å skrå mot Myntgata slik at Fjordbyruten blir kortest mulig.

En Fjordbyruten med sykkelfelt gjennom Rådhusgata vil koble seg mot Rådhusplassen ved Rosenkrantz gate.

Sykkelfeltene videreføres deretter i Rådhusgata gjennom Kvadraturen til Bjørvikaplanen med to mulige alternativer for kobling mot Bjørvikaplanen som vist på kartskissen på neste side.



Konsekvenser

Som følge av prinsipplan og nylig vedtatt reguleringsplan for søndre kollektivstreng er det slik at Karl Johans gate prioriteres for gående, Prinsens gate for trikk, Tollbugata for buss og Rådhusgata for bil. Egen sykkelgate i Rådhusgata anses derfor som uaktuelt. Kombinasjonen hovedbusstrasé gjennom sentrum og sykkeltrasé i Tollbugata anses også som lite egnet.

Sykelgate i Myntgata

En egen sykkelgate i Myntgata vil generelt gi et større behov for nærmere gjennomgang av konsekvenser enn de andre forslagene i denne rapporten.

Syklende

En sykkelgate i Myntgata vil gi en helt egen sykkeltrase fra vest i Fjordbyen til Bjørvika. Sykkelgata vil knytte seg mot anbefalt sykkeltrasé over Rådhusplassen med kryssing av trikketraseen på vestsiden av Rådhusplassen stoppested.

Fra Rådhusplassen stoppested er det to alternative traseer for sykkelgate videre mot Myntgata. Et alternativ er å beholde dagens trasé langs trikkesporene, et annet alternativ er å skrå mot Myntgata slik at Fjordbyruten blir kortest mulig.

Følgende kriterier bør sette for videre planlegging av Fjordbyruten i Myntgata:

- Fjordbyruten bør bygges med en bredde på minst 5 meter hvor det markeres skille mellom kjøretningene for sykkel.
- Sykkelgata bør få fortau med en bredde på minst 4 meter.
- Det er viktig at Fjordbyruten blir godt knyttet mot resten av sykkelveinettet i sentrum og mot Vippetangen.
- Kryssingen av gater må tilrettelegges slik at Fjordbyruten har høy prioritet. For å oppnå god trafiksikkerhet er det viktig med god synlighet.
- Behovet for sykkelparkering i tilknytning til Fjordbyruten bør vurderes.

Gående

En tydelig oppmerket og prioritert hovedsykkelvei gjennom kvadraturen vil sannsynligvis føre til mindre fortaussykling og dermed bedre forhold for gående. Sykkelgate i Myntgata vil fjerne biltrafikk og dermed bedre forholdet for gående.

Biltrafikk

Stengning av Myntgata med forkjøringsrett for sykkeltrafikken vil føre til lavere fremkommelighet for biltrafikken og fjerning av gateparkeringen i Myntgata.

Kollektivtrafikk

Det antas at Fjordbyruten i Myntgata ikke vil gi vesentlig endrede konsekvenser for kollektivtrafikken. Det er i dag en linje som krysser Myntgata, linje 60. Denne kryssingen må ivaretas på en god måte.

Reguleringsplaner

Sykelgate i Myntgata vil kreve reguleringsendringer for kvartalene rundt inkludert Rådhusgata. Det må ses spesielt på området i overgangen mellom Kvadraturen og Bjørvikaplanen.

Gatebruk/aktiviteter

Sykelgate med brede fortau i Myntgata vil muliggjøre økt gatebruk og ny aktiviteter i Myntgata. Myntgata vil få muligheten til å bli en gate uten motorisert trafikk med store og gode arealer for gående og de som oppholder seg i gata.

Sykkelfelt i Rådhusgata

Syklende

En Fjordbyruten gjennom Rådhusgata vil koble seg mot Rådhusplassen ved Rosenkrantz gate. Løsningen videre vestover gjør at Fjordbyruten bare krysser trikketraseen ved Akersgata. Rådhusgata mellom Rådhusplassen og Akersgata er smal og gir derfor ikke mulighet for både bil- og sykkelfelt. For å få sykkelfelt er det derfor nødvendig å enten enveisregulere bilveien eller å flytte trikketraseen mot sjøen.

Sykkelfeltene videreføres deretter i Rådhusgata gjennom Kvadraturen til Bjørvikaplanen. Den beste løsningen for sykkelfelt i forhold til koblingen av gatenettet mellom Kvadraturen og Bjørvikaplanen må vurderes når detaljplanene for Bjørvikaplanen uarbeides. Hvis det etableres en toveis hovedsykkelvei i Skippergata er det kanskje mest naturlig at Fjordbyruten går i Tollbugata de to siste kvartalene ut mot Operagata. Dette gir også fordel ved at venstresving på hovedsykkelveien tas mellom to hovedsykkelveier.

Følgende kriterier bør settes for videre planlegging av sykkelfelt gjennom Rådhusgata:

- Kryssløsninger i Kvadraturen må utformes slik at Fjordbyruten blir synlig for kjørende med bil, sykkel og gående.
- Sykkelfeltbredden for en Fjordbyruten bør være minst 1,8 meter men helst 2,0 meter.
- Behovet for sykkelparkering i tilknytning til Fjordbyruten bør vurderes.
- En egen vurdering bør igangsettes for å gi forslag til

internt tilrettelegging for sykkel i Kvadraturen.

Gående

En tydelig oppmerket og prioritert hovedsykkelvei gjennom kvadraturen vil sannsynligvis føre til mindre fortaussykling og dermed bedre forhold for gående.

Biltrafikk

Syklende vil bli mer synlige slik at det blir lettere å forholde seg til disse. Ellers vil det ikke bli vesentlige endringer for biltrafikken gjennom Rådhusgata. Biltrafikken på tvers av Rådhusgata vil måtte vike for en prioritert Fjordbyrute.

Kollektivtrafikk

Det antas at Fjordbyruten i Rådhusgata ikke vil gi vesentlig endrede konsekvenser for kollektivtrafikken. Det er i dag en linje som krysser Rådhusgata, linje 60. Denne kryssingen må ivaretas på en god måte.

Reguleringsplaner

Mindre vesentlig reguleringsendring antas å være nødvendig.

Gatebruk/aktiviteter

Ingen store endringer.

Sykkelfelt i lokalvei rundt Akershus festning

Sykkelfelt i lokalvei rundt Akershus festning kan være aktuelt i sammen med enten sykkelgate i Myntgata eller sykkelfelt i Rådhusgata. Traseen rundt Akershus festning bør tilrettelegges for sykkeltrafikk, men traseen anses som for lang omvei til å kunne bli hovedsykkeltrasé. Anbefalt bredde på sykkelfeltet i lokalveien rundt Akershus festning er 1,5 meter.

Sykelveien rundt Akershus festning vil, sammen med hovedsykkelveien i Skippergata gi god tilknytning til området utenfor Fjordbyruten i Myntgata eller Rådhusgata.

7.5 Anbefalt løsning

Begge alternativene som er vurdert for Kvadraturen vil, om de tilrettelegges som en prioritert sykkelvei, kunne bli gode løsninger. For syklende vil det sannsynligvis være best med egen sykkelgate fri for biltrafikk. For gående vil dette helt klart være den beste løsningen.

Egen sykkelgate må henge sammen med anbefalt sykkelgate på Rådhusiden av trikketraseen over Rådhusplassen.

Egen sykkelgate vil bare være mulig på sjøsiden av trikketraseen mellom Rosenkrantz gate og Akers gata. Trikketraseen må derfor krysses enten ved Olav Vs gate eller ved Rosenkrantz gate. Den beste Fjordbyruten og kryssingen av trikketrasen antas å være ved Olav Vs gate.

Sykeltraseen forbi Rådhusplassen stoppested for trikk må utvides slik at det blir minimum 3 meters bredde for sykkelgata. Dette vil kreve inngrep i terrenget. Den beste løsningen for syklende fra Rådhusplassen stoppested til Myntgata er på skrå fra stoppestedet til Myntgata slik at hovedsykkelveien blir kortest mulig.

Sykelgata gjennom Myntgata vil kunne åpne for en helt annen gatebruk med aktiviteter i Myntgata.

Løsningen mot Bjørvikaplanen må vurderes nærmere når detaljplanen for Myntgatas forlengelse foreligger. Den best løsningen for syklende er videreføring av sykkelgata helt ut til Havnepromenaden med videreføring av sykkelgata der.

Et annet alternativ er systemskifte til sykkelfelt i Langkaiagata. Fremtidig løsning for nord-sør forbindelse for eksempel i Skippergata kan også muliggjøre en god forbindelse mellom Myntgata og Operagata og Nyland Allé.

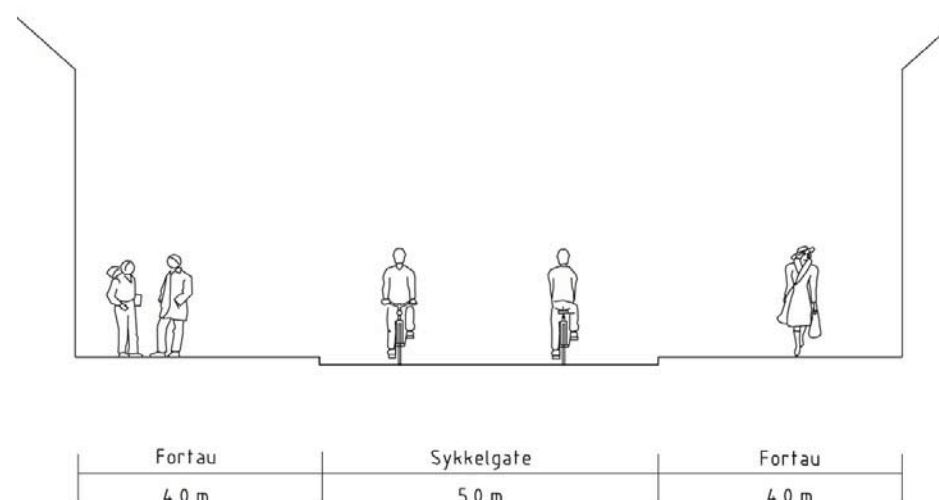
Sykkelfelt i Rådhusgata vil gi en kortere trasé sammenlignet med egen sykkelgate i Myntgata.

Det er fordeler og ulemper ved både sykkelfelt i Rådhusgata og egen sykkelgate i Myntgata. Alt i alt bør derfor løsningen som velges for Kvadraturen kanskje være den løsningen som best ivaretar overgangen mellom Kvadraturen og Bjørvikaplanen.

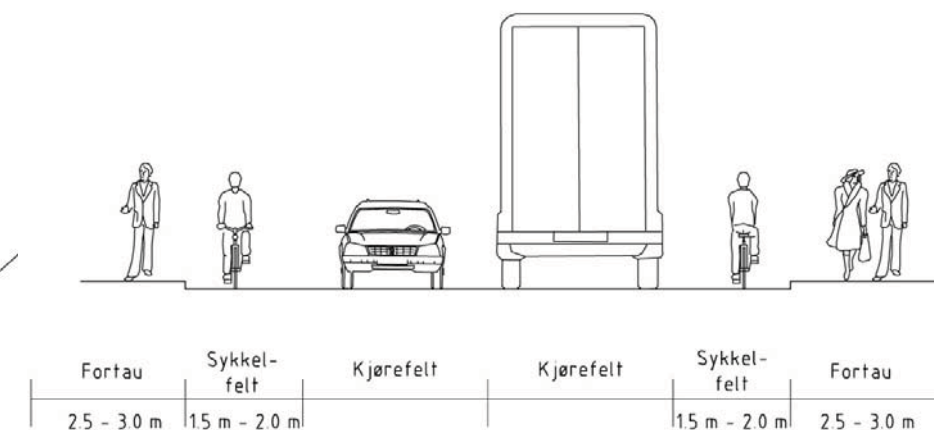
To hovedprinsipp kan tenkes for kobling mellom Kvadraturen og Bjørvikaplanen. Det ene prinsippet er forlengelse av Rådhusgata eller Myntgata helt ut til Langkaiagata (eller Langkaia for sykkelgate). Det andre prinsippet er å følge Skippergata til Tollbugata. Deretter sykkelfelt i Tollbugata rett inn i Operagata.

Det første alternativet vil gi konflikter mot ramper fra senketunnelen / Festningstunnelen og stor biltrafikk i Langkaiagata. Det andre alternativet vil gi konflikter mot busstrafikken i Tollbugata.

Anbefalt prinsipløsning med sykkelgate i Myntgata



Anbefalt prinsipløsning med sykkelfelt i Rådhusgata

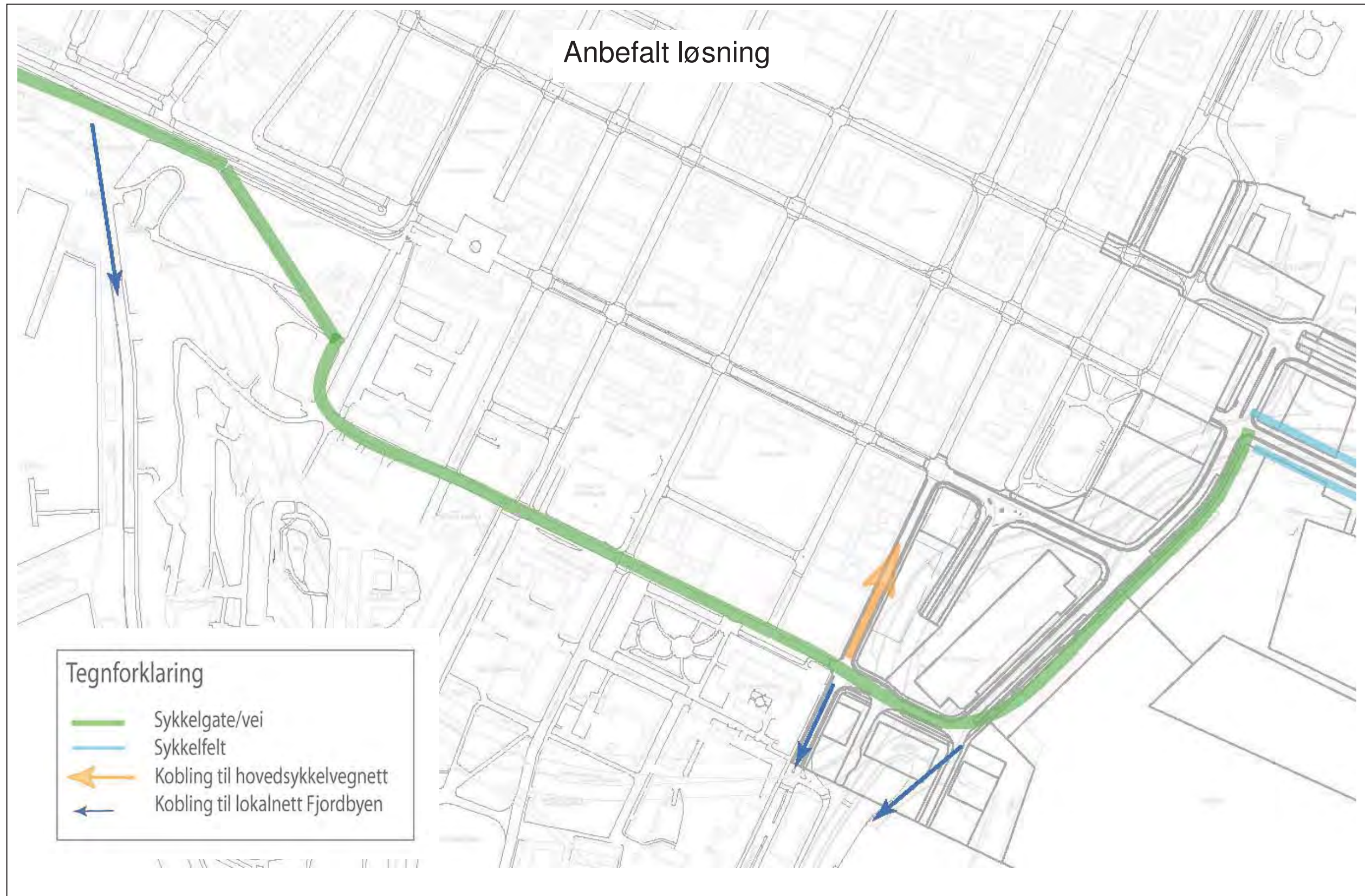


I tillegg til Fjordbyruten enten gjennom Myntgata eller gjennom Rådhusgata anbefales det sykkelfelt i lokalveien rundt Akershus festning. Disse sykkelfeltene bør få en bredde på 1,5 meter. Denne sykkelveien kan for eksempel gå fra Rådhusplassen rundt Akershus festning videre via Skippergata til Fjordbyruten gjennom Kvadraturen.

Behov for videre utredninger:

- Videre utredninger må belyse muligheten for en attraktiv og trafikksikker sykkelgate i Myntgata
- Koblingen mellom Myntgata og Bjørvikaplanen må belyses nærmere i forbindelse med detaljplanleggingen av Bjørvikaplanen
- Behovet for sykkelparkering i tilknytning til hovedsykkelveien bør vurderes.

På neste side vises anbefalt Fjordbyrute gjennom Kvadraturen.



8 Område E - Bjørvikaplanen

8.1 Dagens situasjon og hovedutfordringer

I dag er det sykkelfelt i Bispegata som går gjennom Bjørvika. Langs Mosseveien er det gang- og sykkelvei på et ensidig fortau.

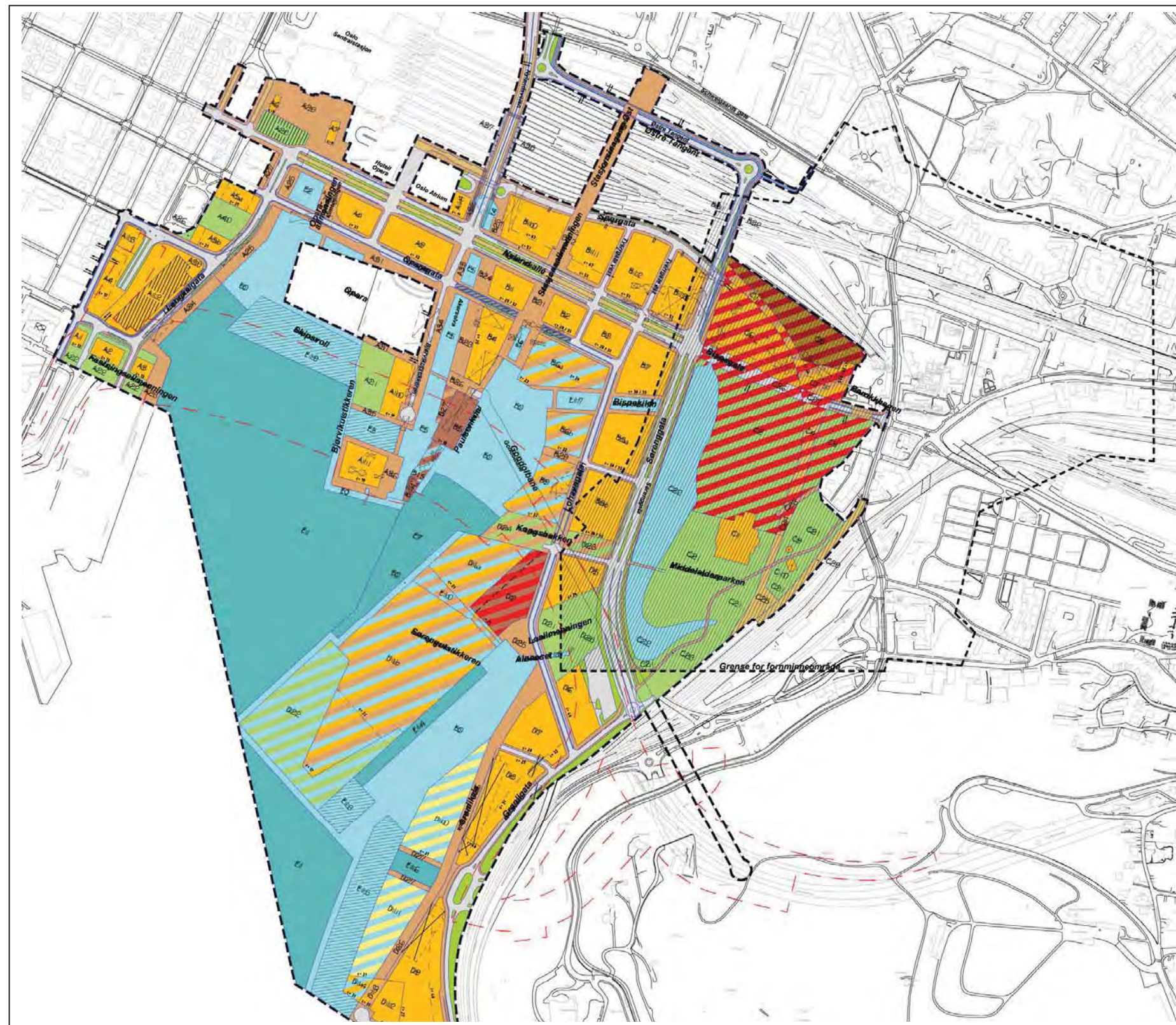
En av hovedutfordringene i forhold til Bjørvikaplanen er å knytte hovedsykkelveinettet mot bakenforliggende by og mot Kvadraturen. Det er også utfordringer i forhold til den store trafikkmengden i hele Nyland Allé og i deler av Operagata, spesielt i vestre deler av Operagata.

8.2 Planstatus og muligheter

Sykeltrafikken i Bjørvikaplanen (reguleringsplan vedtatt i 2003) er gitt egne sykkelfelt i kjørebane. I Nyland Allé vil sykkelfeltene komme i konflikt med stoppende busser. For øvrig består separeringen i sykkelfelt og fortau, samt allmenninger og promenade med de samme funksjoner som gågater. Hele Operagata er regulert med sykkelfelt i begge retninger. Over stasjonsallmenningen er det imidlertid ikke ført sykkelfelt i Operagata. I Nyland Allé er både bilfeltene og sykkelfeltene ført over stasjonsallmenningen.

Det arbeides for tiden med detaljerte planer for utforming av infrastrukturen i Bjørvika, bl vurderes 1,8 meter brede sykkelfelt i vestre del av Operagata. Sykkelfelt vurderes ført gjennom allmenningene, men med annet belegg.

Langs Mosseveien er det uavklart hvordan løsningen kan forbedres med fortsatt havnevirksomhet.

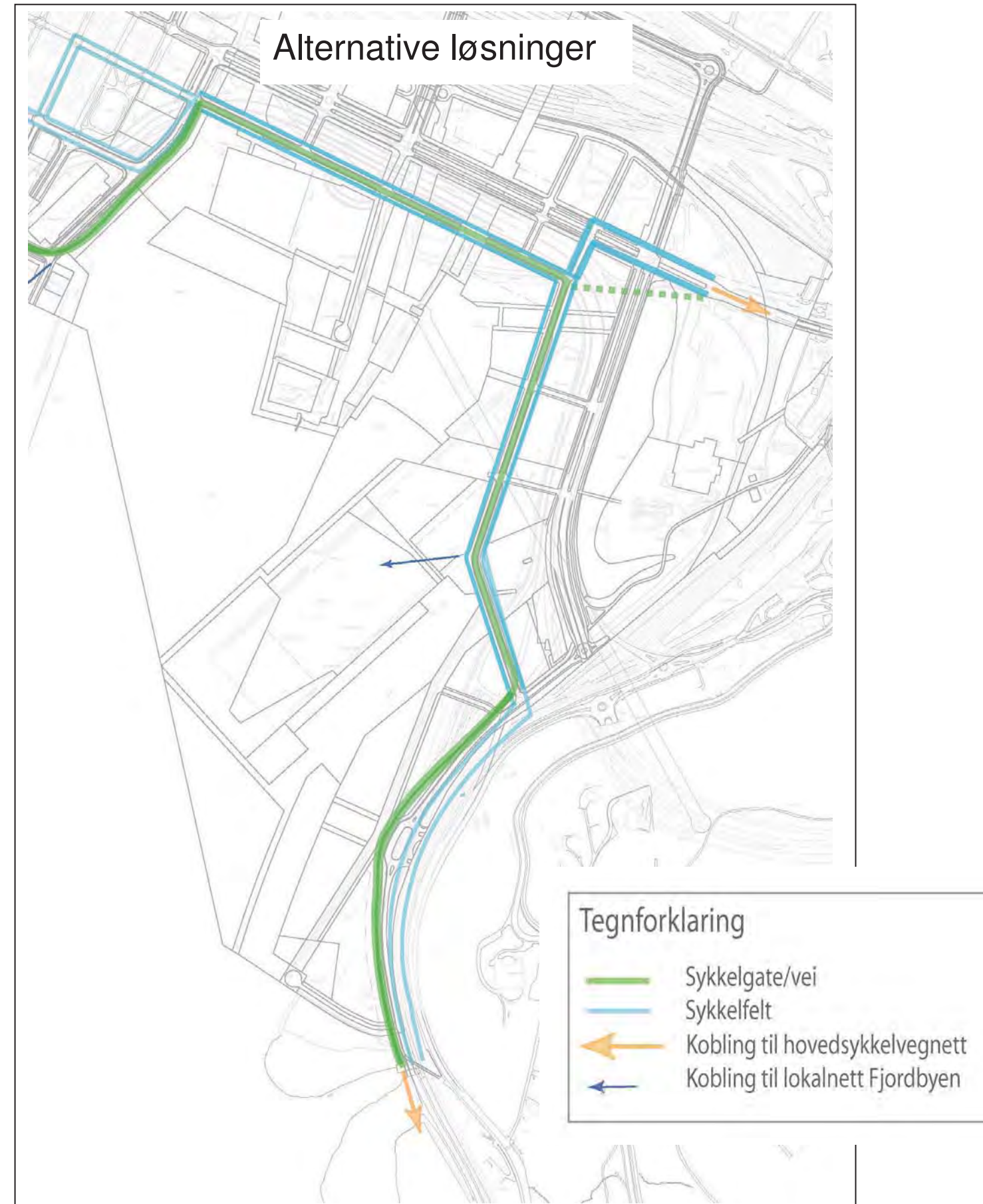


8.3 Alternativer med sykkelvei eller sykkelfelt

Hele Bjørvikaplanen er basert på prinsippet om tilrettelegging for syklende med sykkelfelt i kjørebane. Følgende gater i Bjørvikaplanen er regulert med sykkelfelt:

- Nyland Allé
- Operagata
- Skippergata
- Rådhusgata
- Langkaiagata
- Lohavngata
- Litt av Bispegata (mot Oslogate)

Til venstre vises alternative Fjordbyruter gjennom Bjørvikaplanen.



8.4 Konsekvenser

Hele Bjørvikaplanen er basert på prinsippet om tilrettelegging for syklende med sykkelfelt i kjørebanelen. Følgende gater i Bjørvikaplanen er regulert med sykkelfelt:

- Nyland Allé
- Operagata
- Skippergata
- Rådhusgata
- Langkaigata
- Lohavngata
- Litt av Bispegata (mot Oslogate)

Sykkelgate

Syklende

Sykkelgate øst-vest gjennom Bjørvikaplanen vil kreve reguleringsendringer som følge av at hele planen i utgangspunktet bygger på sykkeltilrettelegging med sykkelfelt.

Nyland Allé er en høyt trafikkert gate med både trikk og buss og kan derfor ikke ombygges til egen sykkelgate. Operagata er den eneste gata som kan tenkes omregulert til egen sykkelgate på litt lengre sikt.

Fjordbyruten på Havnepromenaden gjennom Bjørvikaplanen vil ikke være noen god løsning for en hovedsykkelvei gjennom sentrum. Hovedsykkelvei på Havnepromenaden vil også skape flere konflikter med gående.

En egen sykkelgate gjennom Bjørvikaplanen må derfor gå gjennom Operagata og videre gjennom Lohavngata. Der Lohavngata slutter er det ikke tenkt noen ny lokalgate, som på sikt kan være egnet som sykkelgate, videre sørover. Egen regulert sykkelvei blir derfor løsningen videre langs Mosseveien.

Følgende kriterier bør sette for videre planlegging av sykkelgate på Havnepromenaden, Operagata og Lohavngata:

- Fjordbyruten bør bygges med bredder på minst 4 meter hvor det markeres skille mellom kjøreretningene.
- Sykkelveien bør få brede fortau med en bredde på minst 3 meter der hvor den ikke går på Havnepromenaden
- Det er viktig at Fjordbyruten blir godt knyttet mot resten av sykkelveinettet i sentrum og mot Sørengautstikkeren.
- Kryssingen av gater må tilrettelegges slik at Fjordbyruten har mulighet for forkjørsrett. For å oppnå god trafikksikkerhet er det viktig med god synlighet.
- Behovet for sykkelparkering i tilknytning til Fjordbyruten bør vurderes
- Tilknytningen mot Bispegata og Fjordbyruten må vurderes spesielt.

Gående

En tydelig oppmerket og prioritert hovedsykkelvei gjennom Bjørvika vil sannsynligvis føre til mindre fortaussykling og dermed bedre forhold for gående. En egen sykkelgate i Operagata og Lohavngata vil gjøre det vesentlig bedre for fotgjengerne langs disse gatene sammenlignet med gater med dels stor biltrafikk slik det er planlagt å bli i vestre deler av Operagata.

Biltrafikk

Hvis Operagata og Lohavngata stenges for biltrafikk så vil dette føre til at adkomsten for bil langs sykkelgate må være fra gatene mellom Nyland Allé og Operagata og mellom Sørenggata og Lohavngata. Stengning av gaten for biltrafikk vil føre til dårligere fremkommelighet for biltrafikken.

Kollektivtrafikk

En sykkelgate helt uten busstrafikk eller trikk (aktuelt i Lohavngata) vil ikke muliggjøre lokal kollektivbetjening av Operagata og Lohavngata. Kollektivtilbudet i Nyland Allé blir veldig bra slik at det er ikke sikkert at lokalbetjening er av stor betydning for det totale kollektivtilbudet i området.

Reguleringsplaner

Sykkelgate gjennom Bjørvikaplanen vil kreve omregulering av gatene som skal tilrettelegges for bare syklende og gående, sannsynligvis også nabogatene.

Gatebruk/aktiviteter

Sykkelgatene vil muliggjøre økt attraktivitet for gatebruk og aktiviteter.

Sykkelfelt

Hele Bjørvikaplanen er basert på tilrettelegging med sykkelfelt. Som følge av stor trafikk i Nyland Allé er det mest aktuelt å legge Fjordbyruten gjennom Operagata og videre sørover gjennom Lohavngata.

Sykkelfeltene vil dermed kobles sammen med sykkelfeltene fra Rådhusgata (Tollbugata) og Langkaigata fra Kvadraturen, eller fra sykkelgate i Myntgata via Langkaigata til Operagata eller via Myntgata til Havnepromenaden videre til Operagata.

Følgende kriterier bør settes for videre planlegging av sykkelfelt gjennom Bjørvikaplanen:

- Kryssløsninger må utformes slik at Fjordbyruten blir synlig for kjørende med bil, sykkel og gående.
- Sykkelfeltbredden for en Fjordbyruten bør være minst 1,8 meter men helst 2,0 meter.

- Behovet for sykkelparkering i tilknytning til Fjordbyruten bør vurderes.
- Tilknytningen mot Bispegata og hovedsykkelveienettet må vurderes spesielt
- Det er viktig at Fjordbyruten blir godt knyttet mot resten av sykkelveinettet i sentrum og mot Sørengautstikkeren

Gående

Bjørvikaplanen har denne løsningen. Det forventes derfor ingen vesentlige endringer. Særlig god tilrettelegging for sykkel vil redusere fortaussyklingen og dermed bedre forholdene for gående.

Biltrafikk

Bjørvikaplanen har denne løsningen. Det forventes derfor ingen vesentlige endringer.

Kollektivtrafikk

Bjørvikaplanen har denne løsningen. Det forventes derfor ingen vesentlige endringer.

Reguleringsplaner

Bjørvikaplanen har denne løsningen. Det forventes derfor ingen vesentlige endringer.

Gatebruk/aktiviteter

Bjørvikaplanen har denne løsningen. Det forventes derfor ingen vesentlige endringer. Særlig god tilrettelegging for sykkel vil redusere fortaussyklingen og dermed bedre mulighetene for attraktive områder på fortau og andre fotgjengerarealer.

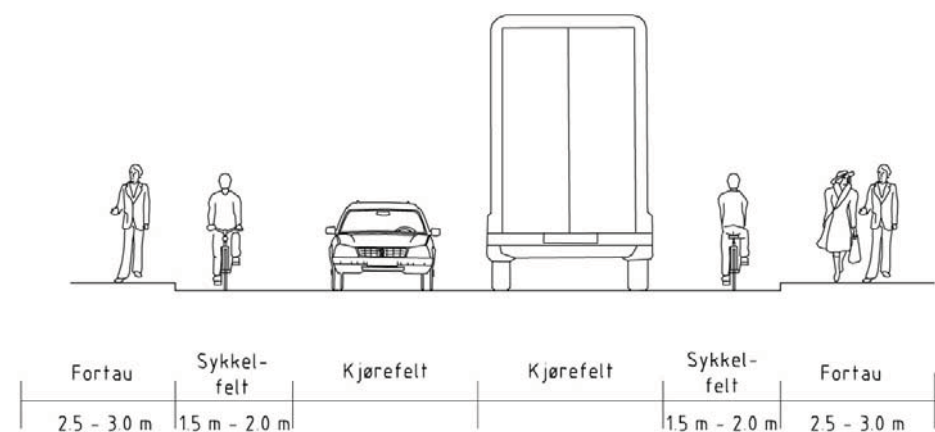
8.5 Anbefalt løsning

Det anbefales at hovedsykkelveien gjennom Bjørvika legges til Operagata. Det aller viktigste er gode koblinger til hovedsykkelveien mot Kvadraturen og mot Mosseveien og Bispegata. Koblingen mot hovedsykkelveinettet er derfor viktigere enn valg av løsning mellom sykkelgate og sykkelfelt.

Fordi hele Bjørvikaplanen er basert på sykkelfelt vil det være meget vanskelig å få til egen sykkelgate gjennom hele planen. Det anbefales derfor at hovedsykkelveien gjennom Bjørvika baseres på sykkelfelt i Operagata og Lohavngata.

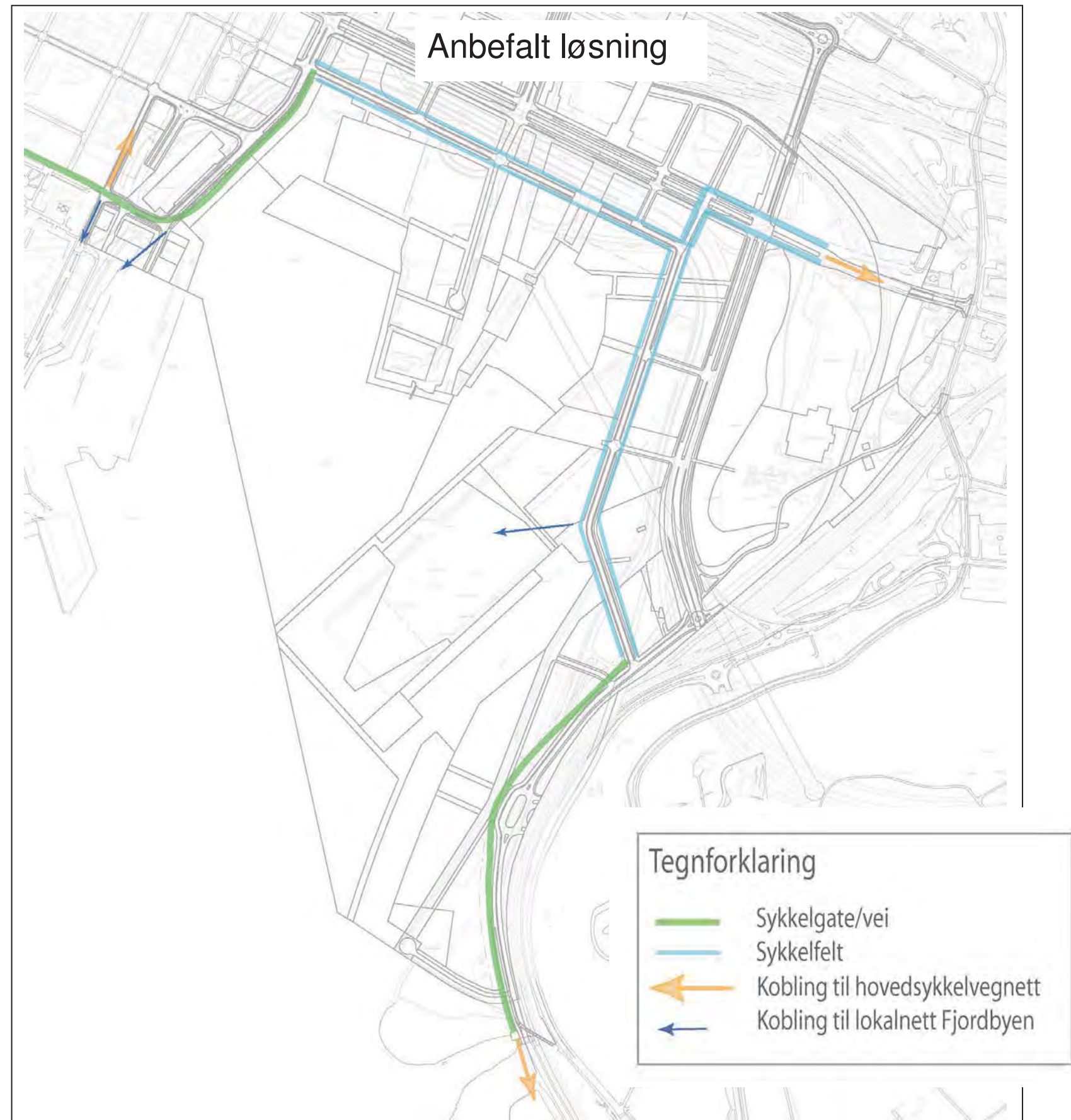
Det er viktig at disse sykkelfeltene for tilstrekkelig bredde. Bredden på sykkelfeltene i hovedsykkelveien bør være minst 1,8 meter men helst 2,0 meter brede.

Det er viktig at sykkeltraseen også føres over plasser gjennom Operagata slik at sykkelveien blir synlig både for syklende og gående. Uten oppmerking av hovedsykkelveien vil den fungere dårlig både for syklende og ikke minst for gående som ikke vil bli oppmerksomme på hovedsykkelveien.



Behov for videre utredninger:

- Koblingen mellom Bjørvikaplanen og Kvadraturen må belyses nærmere i forbindelse med detaljplanleggingen av Bjørvikaplanen
- Synliggjøring over stasjonsallmenningen
- Tilkobling til hovedsykkelveinettet og lokalt sykkelveinett
- Behovet for sykkelparkering i tilknytning til hovedsykkelveien bør vurderes.



9 Syklende på Havnepromenaden

Havnepromenaden vil ha forskjellig utforming i de forskjellige delene av Fjordbyen. Noen steder kan det bli en 20 meter bred Havnepromenade, mens det andre steder er langt mindre. På Aker Brygge er det for eksempel smalt og ikke tilgjengelig for alle inkludert syklende ut mot sjøen.

Rekreasjonsyklende som ønsker en trasé helt fri for motorisert ferdsel skal kunne ha muligheten til å sykle langs Havnepromenaden. Tilrettelegging for syklende på Havnepromenaden vil sannsynligvis variere avhengig av løsning for promenaden.

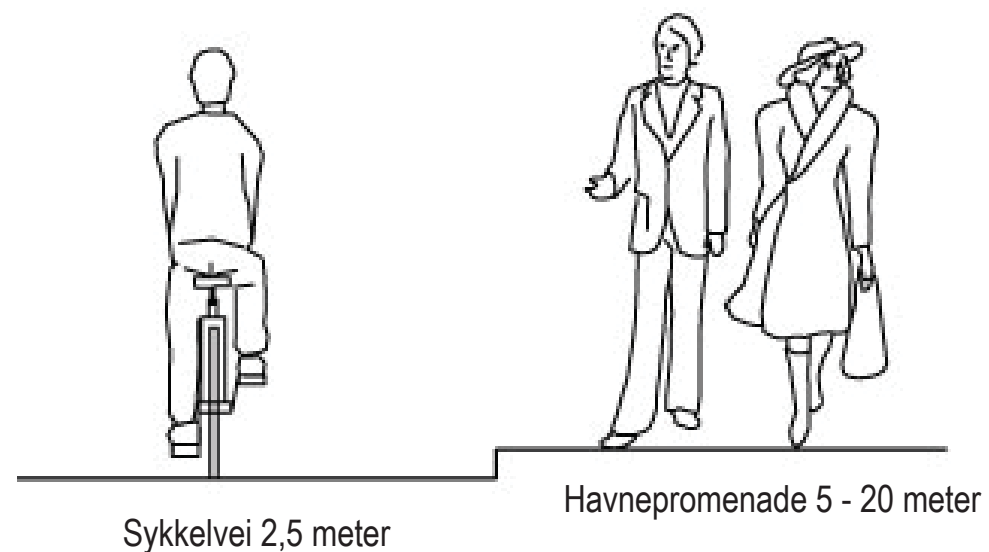
For å gi et system som er oversiktlig for syklende og gående vil det være en fordel om det merkes opp eget areal for syklende. Syklende bør få et areal som er tilstrekkelig for toveissykling uten at det innbyr til høy hastighet. Forslagsvis bør sykkeltraseen på Havnepromenaden dimensjoneres for 10-20 km/t.

Egen sykkeltraseen på Havnepromenaden vil også være til stor fordel for de gående. Ved å skille gående og syklende vil begge parter få det bedre og det blir lettere og forholde seg til hverandre.

En egen toveis sykkeltrasé langs Havnepromenaden bør i utgangspunktet ikke være smalere enn 2,5 meter. Bredere trasé bør vurderes opp mot muligheten dette gir for høyere sykkelhastighet.

De bør lages en egen vurdering av behovet for sykkelparkering langs Havnepromenaden.

Anbefalt prinsipløsning for lokal sykkelvei langs Havnepromenaden



10 Bakgrunnsdokumenter

Bærekraft i Bjørvika - Overordnet miljøoppfølgingsprogram, vedtatt av Bystyret 27.8.2003

Bærekraft i Bjørvika - Designhåndbok, vedtatt av Bystyret 27.8.2003

Tilgjengelighet i Fjordbyen - Overordnet studie, Diskusjonsnotat 9 - Separering, Foreløpig notat 8.5.2006

Tilgjengelighet i Fjordbyen - Overordnet studie, Diskusjonsnotat 5 - Gang- og sykkeltransport, Foreløpig notat 5.12.2006

Gatebruksplan for Oslo sentrum, Samferdselsetaten juni 2001

Hovedsykkelveiplanen, vedtatt av Bystyret 23.9.1999

Sykelstrategi for Oslo, vedtatt av Bystyret 1.2.2006

Optimal kollektivtrafikk i sentrum - 2015, Samferdselsetaten og Oslopakke 2

Evaluering av parallelløpdrag Filipstad - Transport og trafikale løsninger, Notat 31.1.2006 Civitas

Fjordbyen - Program for alternativstudier, Plan- og bygningsetaten Fjordbykontoret 21.3.2006

Ny adkomst for Sydhavna - Utredning og tegningshefte, Statens vegvesen og Oslo havn KF mai 2006

Filipstad - Forslag til planprogram

Sykelhåndboka - Uforming av sykkelanlegg, Statens vegvesen Håndbok 233

Alternativstudier for Fjordbyen, Plan- og bygningsetaten 7.6.2006

Sykelprosjekt Munkedamsveien, toveis sykkeltrasé langs sørsiden av Munkedamsveien

Fjordbyen - Plangrunnlag

E18 Frognerstranda
(arbeid med
kommunedelplan)
1 Rapport dagsone (snart
ferdig)
2 Rapport lukket løsning
(levert 08.06.06)

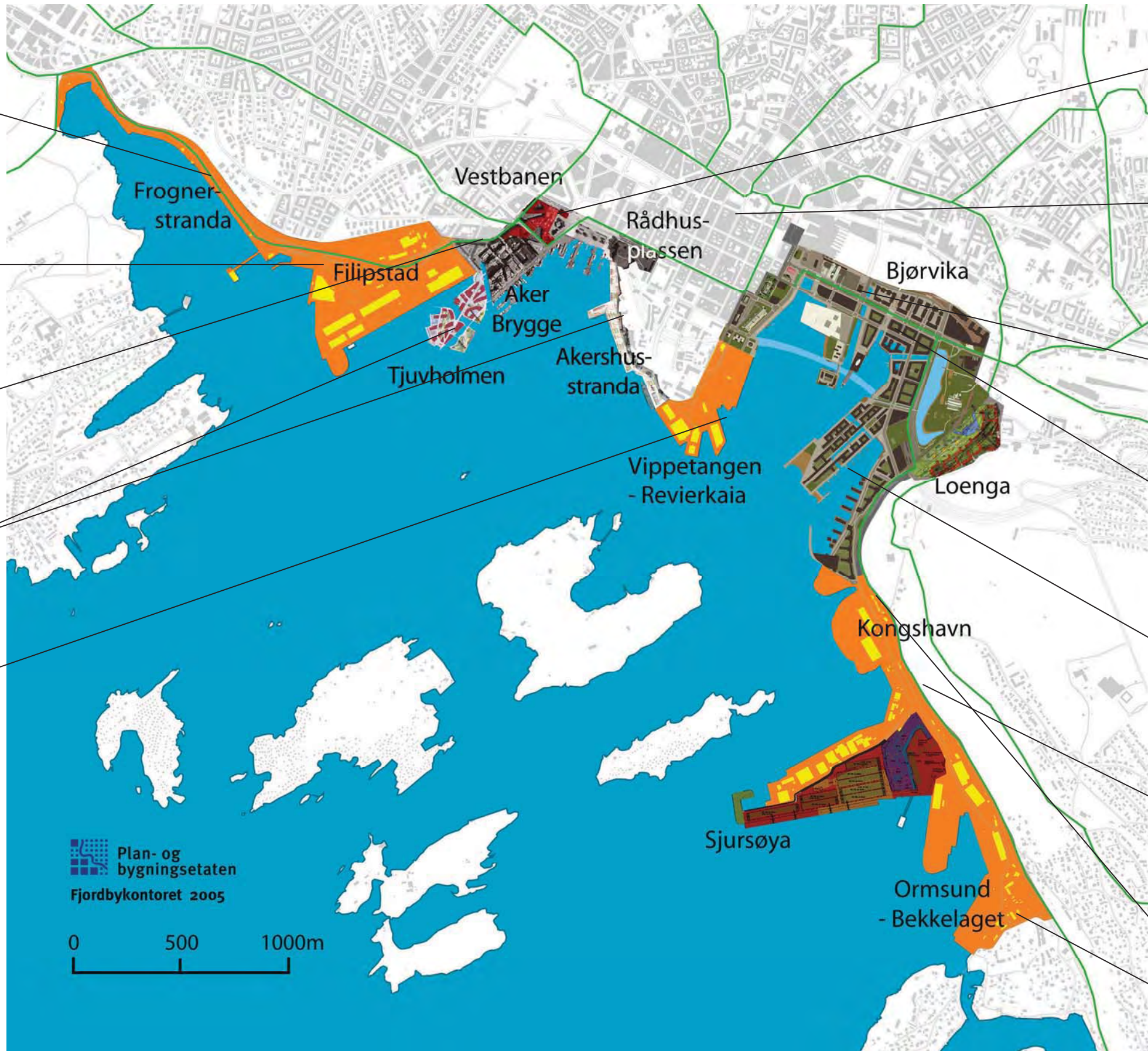
Filipstad
Seks parallelloppdrag

To alternativstudier (levert
31.05.06)

Munkedamsveien
Sykkeltraseprosjekt SVRØ

**Tjuvholmen og
Akershusstranda**
Vedtatte reguleringsplaner

Vippetangen/Revierkaia
Tre alternativstudier (levert
31.05.06)



Vestbanen
Vedtatt reguleringsplan

Sentrum
Gatebruksplan
Optimal kollektivtrafikk i
sentrum
Sykkelkart

Vis a vis Operaen
To uavklarte tomter

Bjørvika
Vedtatt reguleringsplan
Evt bebyggelsesplaner
Hovedplan for Infrastruktur

Sørenga-utstikkeren
Ark.konkurransen (som
grunnlag for
bebyggelsesplan)

Sydhavna
Program for planarbeid for
nytt kryss på Mosseveien til
Sjørsøya

Alnas utløp - Ormsund
To alternativstudier (levert
31.05.06)
Rapport g/s-vei forbi
Sydhavna