Kollektivtransporten som en integrert del av byutviklingen

- Hovinbyen- en forlengelse av den tette byen

Jørn Roar Moe

PBE

Plan- og bygningsetaten

HOVIN BYEN

- Historisk tilbakeblikk
- Hovinbyen- strategisk plan
- Fra veg til gate
- Hovinbyen: kollektivtransporten- konsept og satsing

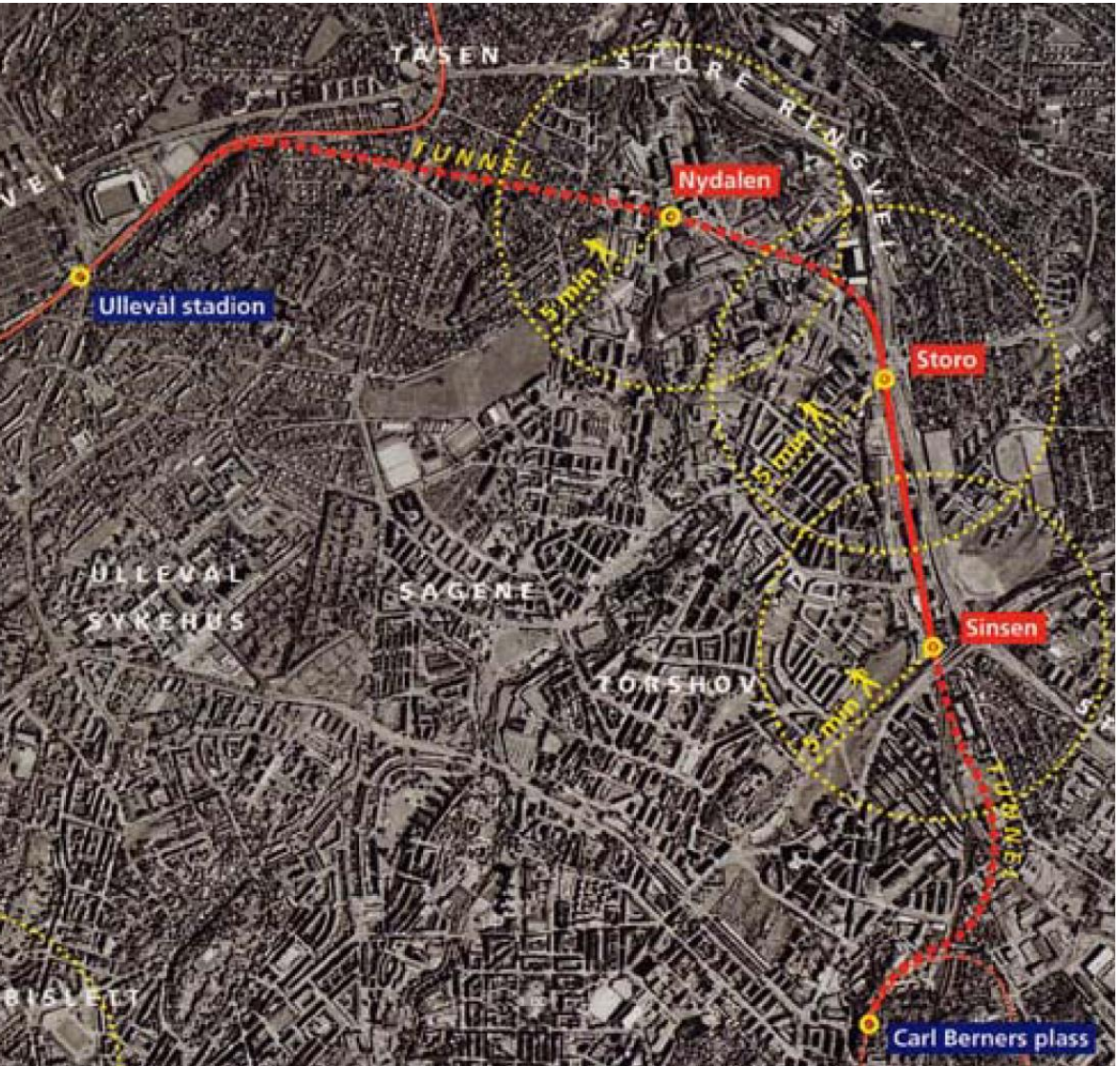
Kollektivtransporten som forutsetning for byutvikling.

Holmenkollbanen (1898/ 1916)

Gråkallbanen (1916) (1945: 2,16 mil. pas).

T-banenettet i øst (1966)

T-baneringen (2000- 2006)



Utviklingen av Storo-Nydalen-området har gått betydelig raskere enn prognosene tilsa og T-baneringen har vært en større drivkraft enn man forutså, bl.a. gjennom etableringen av Handelshøyskolen BI med til sammen rundt 9 000 studenter og ansatte sentralt i Nydalen. Potensialet for ytterligere økt kollektivbruk ved videre byutvikling er stort, bl.a. foreligger det utbyggingsplaner for de lavt utnyttede områdene langs T-baneringen langs strekningen Storo-Sinsen.

Hva vet vi ?

Folks reisevaner setter seg tidlig: godt kollektivtilbud ved innflytning = høyere kollektivandel

God kollektivdekning = høyere kollektiv

Fysiske omgivelser mm spiller inn. Innflyttere i byutviklingsområdene på Ensjø og Løren «arver» reisevanemønsteret til de som bor i indre by.

Og mye …… mer

men

Tidlig etablering av et kollektivsystem (før alle er «flyttet inn») gir driftsunderskudd

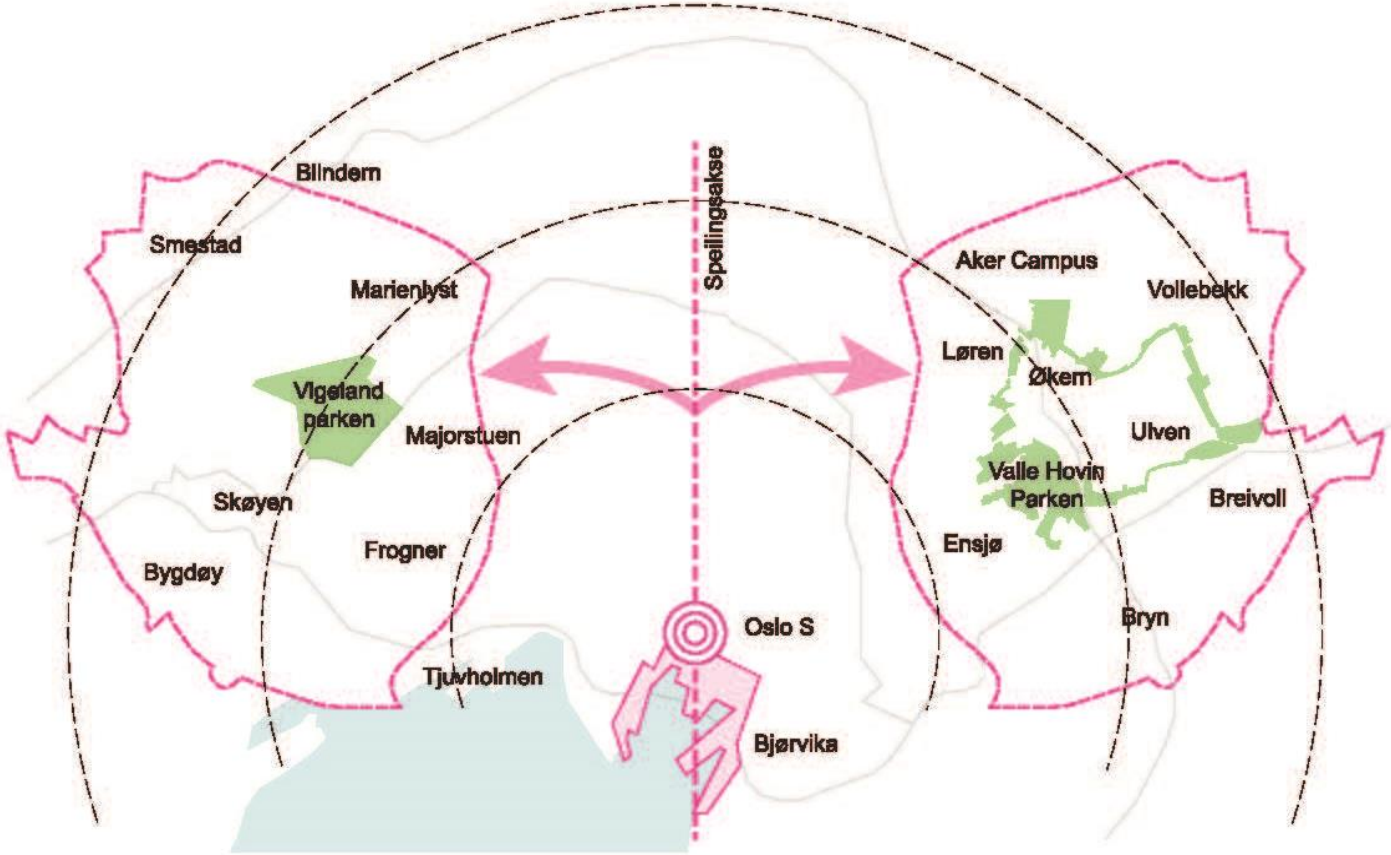
Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer (statlige retningslinjer)

Hovinbyen
strategisk plan for Hovinbyen

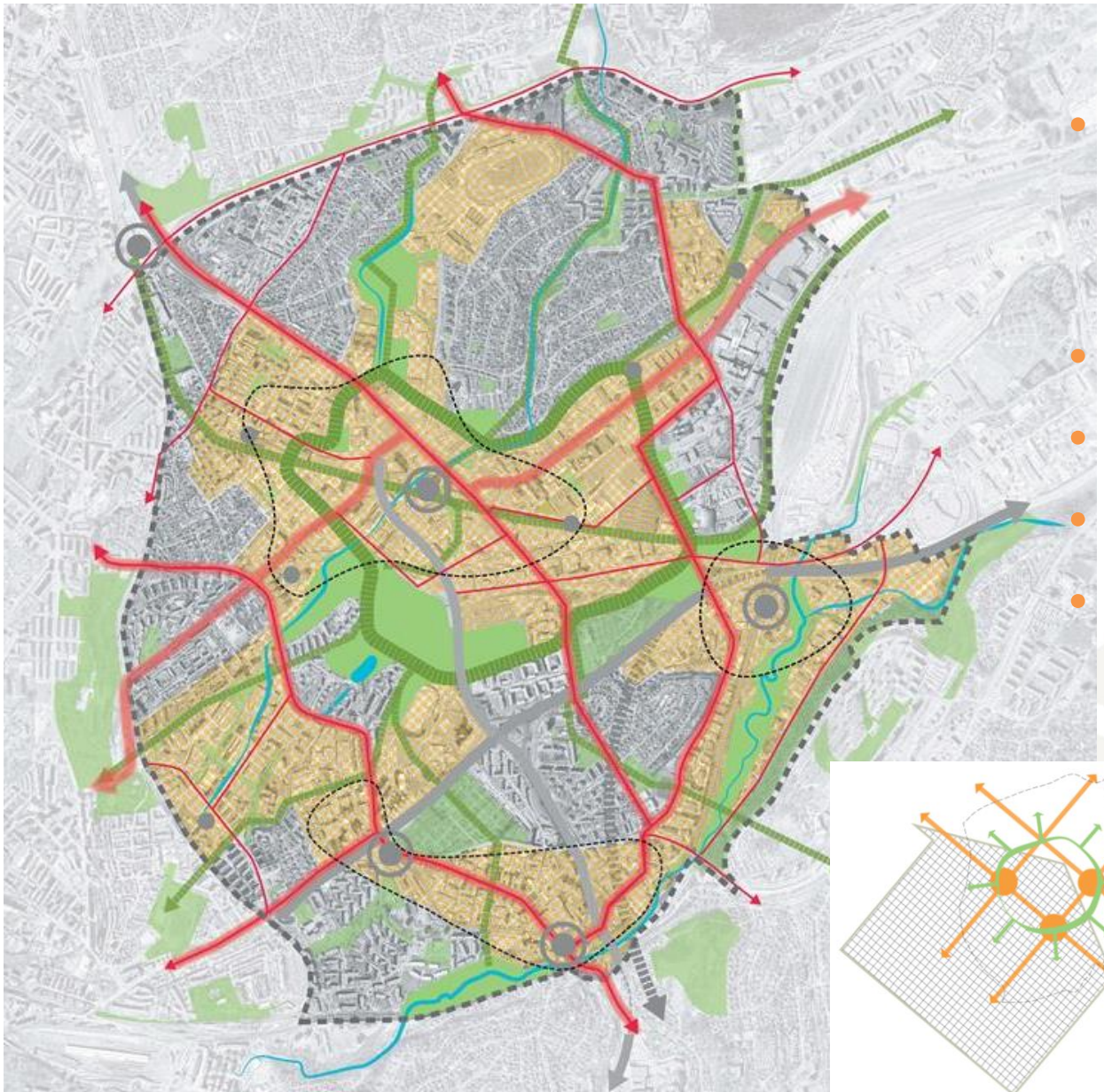
Strategisk plan Hovinbyen:

- 30 000 – 40 000 nye boenheter
- 50 – 100 000 arbeidsplasser

Like nært som Majorstuen

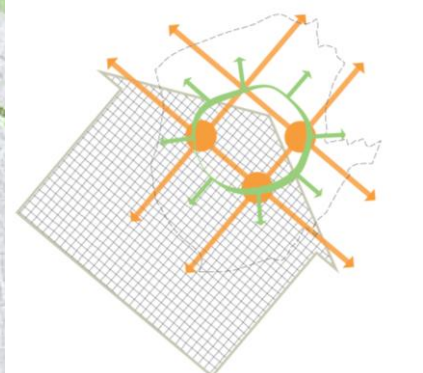


Strategisk plan



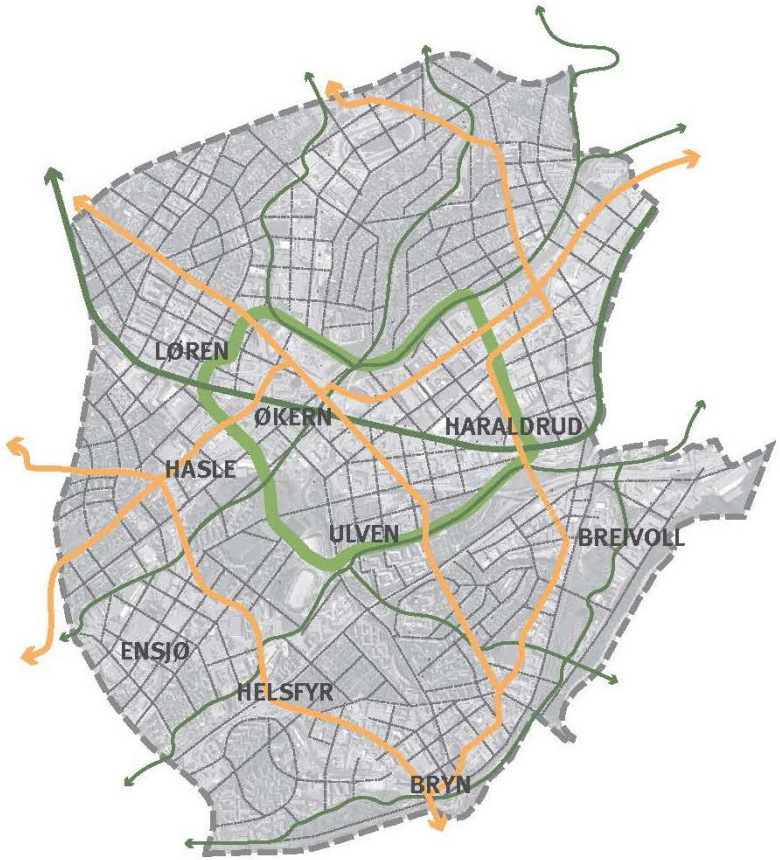
- Fleksibel, visjonær og langsiktig

- Tre «sentre»
- Grønn ring
- Gult: mix use
- De røde aksene binder Hovinbyen med resten av byen



HOVIN BYEN

Finmasket gangnettverk



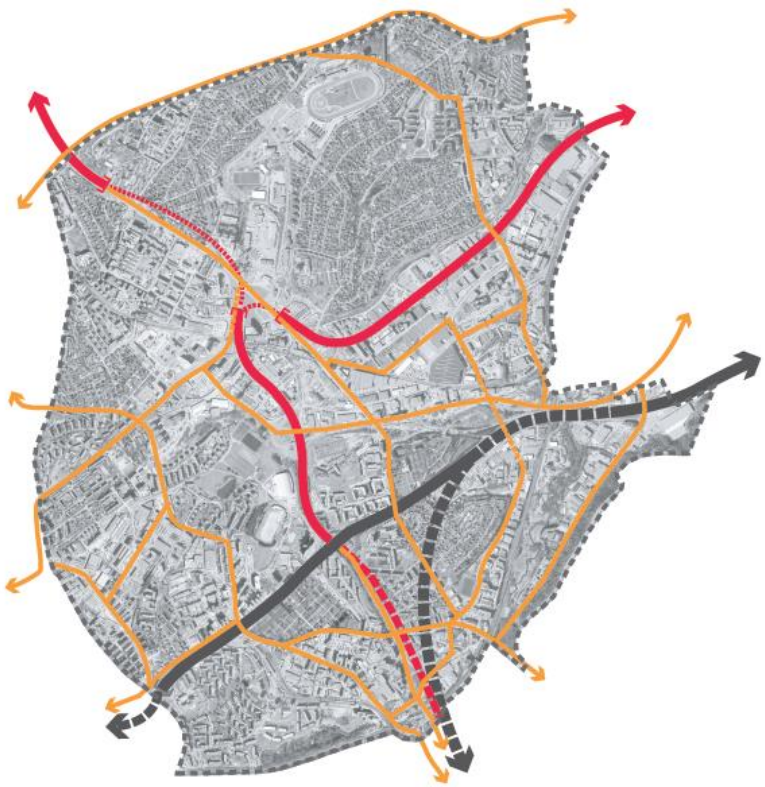
Gangnettverk
- Byakser
- Turvei
- Grønn ring
- Alnabanen
- Tett gangnett

- Fotgjengere prioriteres
- Trygghet gjennom sosial kontroll og belysning
- Hverdagsfunksjoner i gangavstand
- Klart avgrenset og leselig gangnett
- Mange valgmuligheter for gående

Finmasket nettverk for sykkel

- Prioriteres foran bil og kollektiv
- Alle gater åpne for syklister
- Vurdere løsning ift. rekreasjon, bymessighet og fremkommelighet
- Koble sykkel og kollektiv
- kryss og rundkjøringer

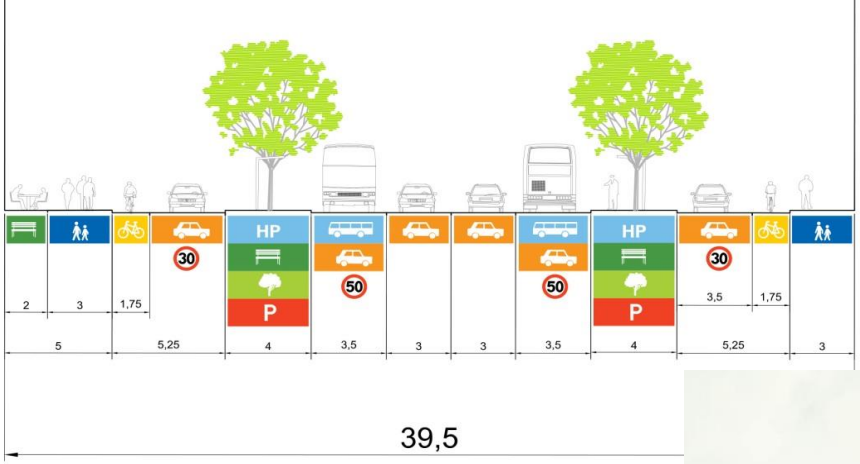
Bytilpasset vei – og gatenettverk

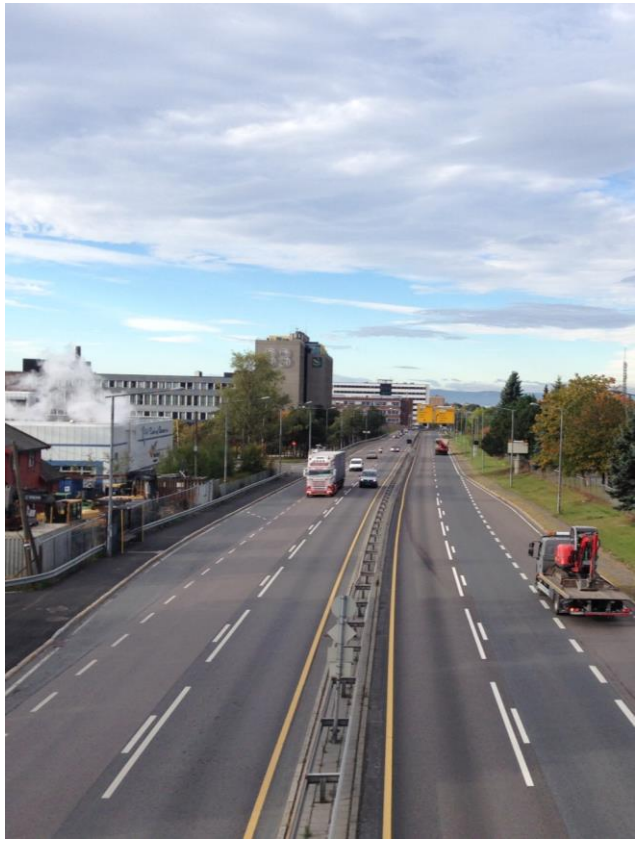


- Gater og veier tilpasses den tette byen
- Myke trafikanter og kollektiv prioriteres
- Gater krysses i plan
- Minst 50% av veiarealet til fotgjengere, opphold og vegetasjon
- Grønn næringstransport

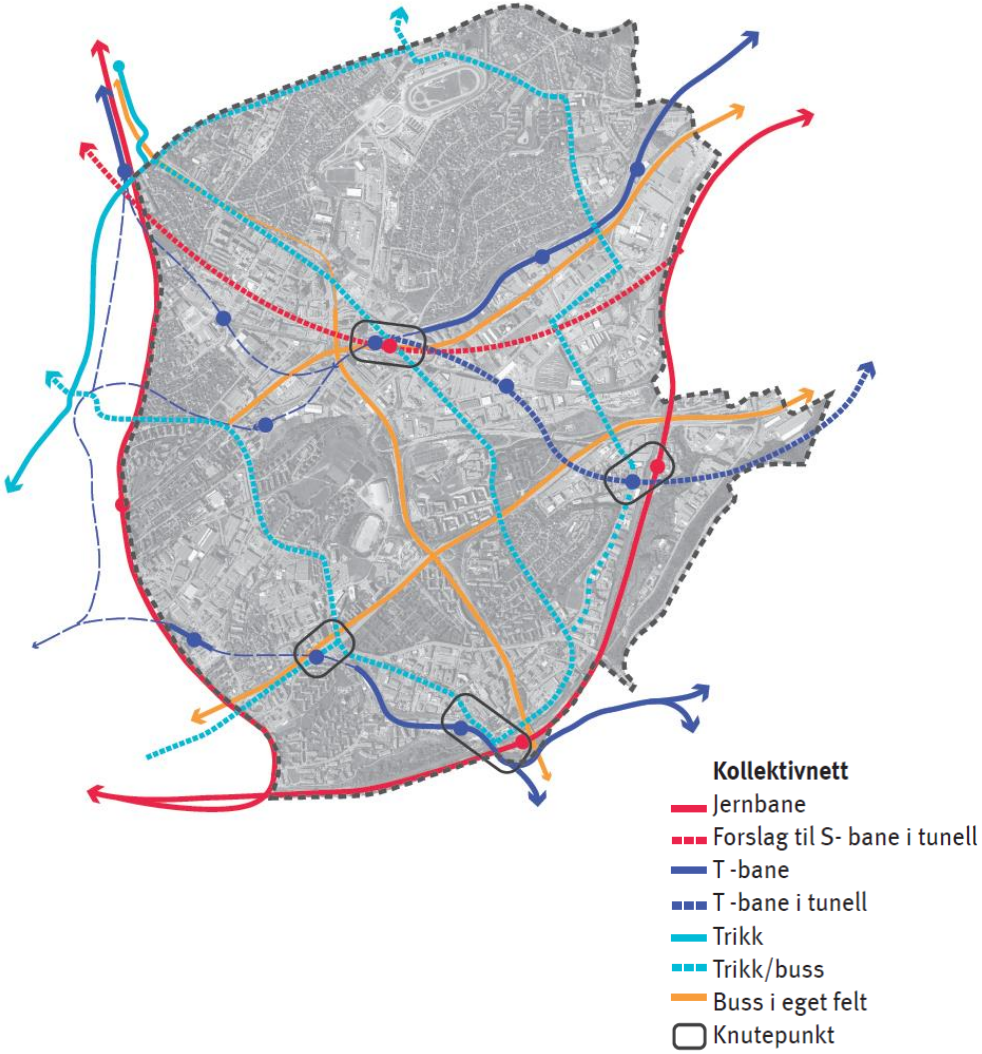
Gatenett
- Stamvei
- Stamvei i tunnel
- Gjennomfartsgate
- Gjennomfartsgate i tunnel
- Fordelingsgate
- Fremtidig fordelingsgate

Fra veg til gate



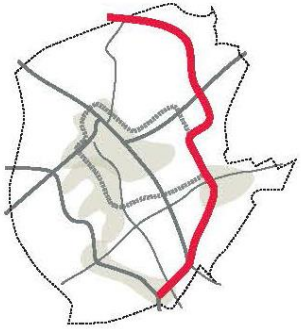


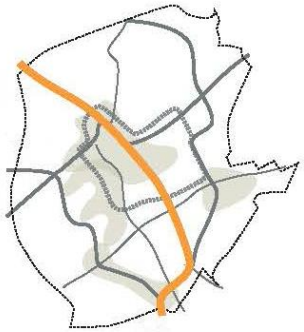
Kollektivnettet

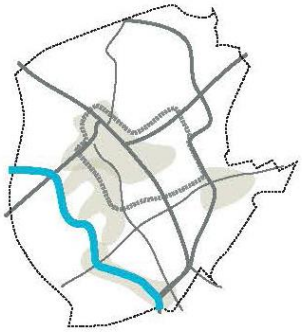


- Styrke tverrgående forbindelser
- Økt kapasitet og samvirke tog t-bane
- Nett av kollektivgater
- Samlokalisere holdeplasser
- Hovedregel: midtstilt kollektiv

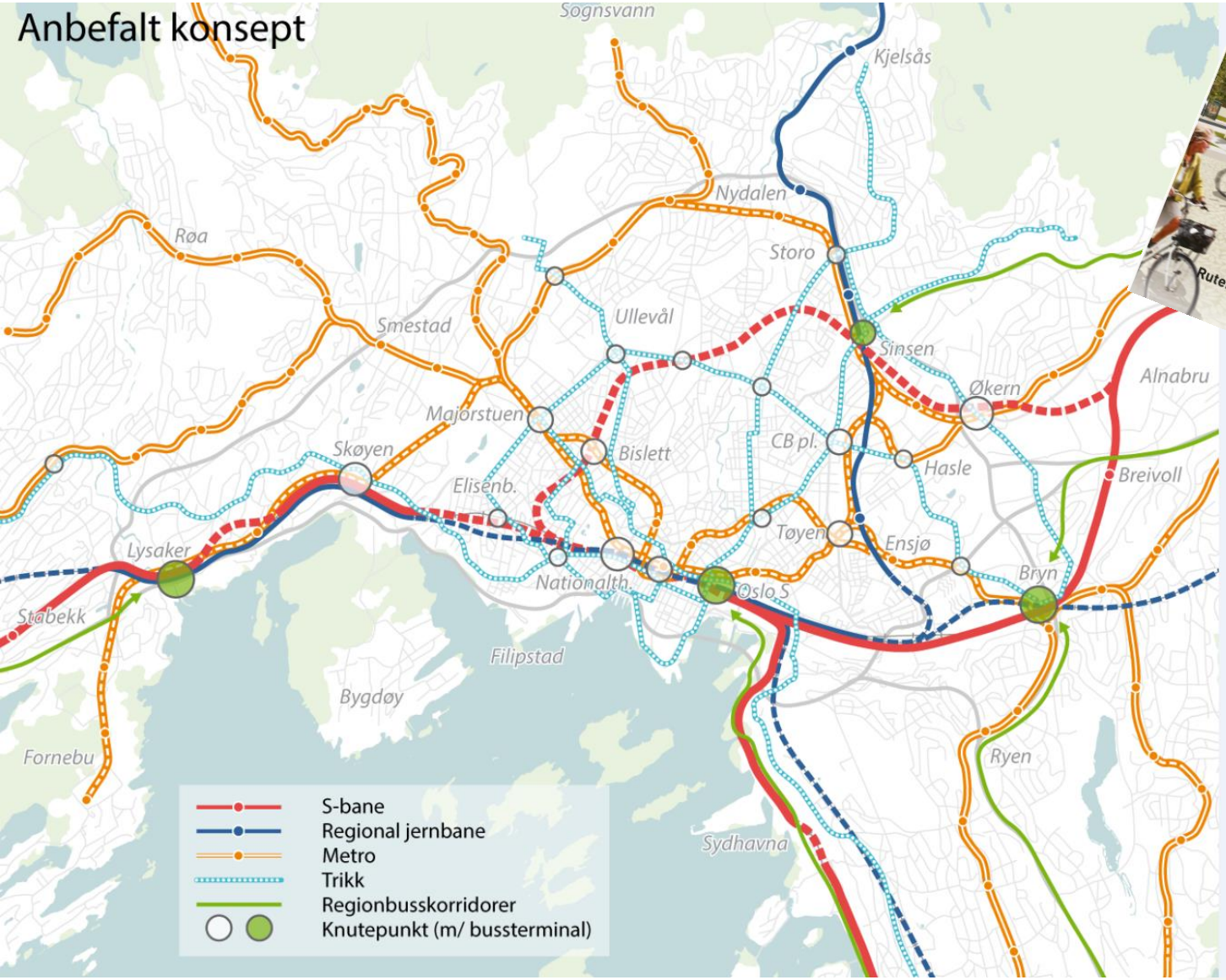
Trikken som byutviklingsverktøy

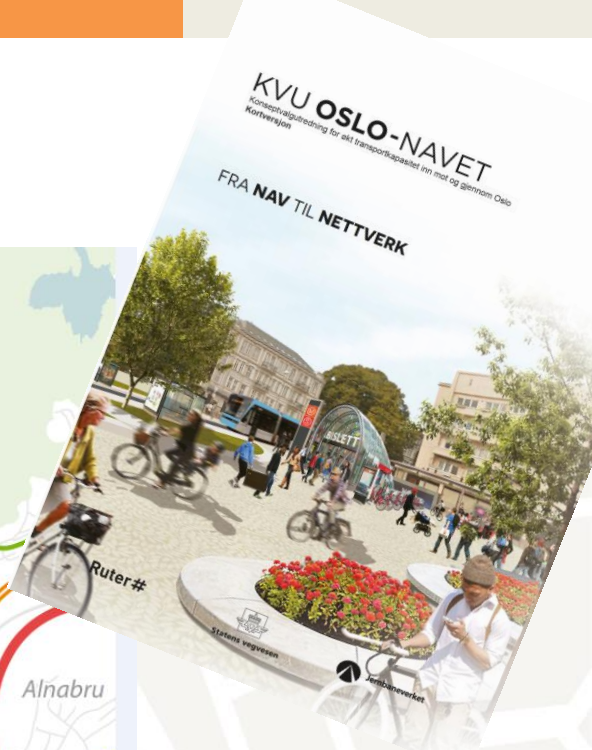






Anbefalt konsept





Statens prosjektmodell
Rapport nummer D035a

Dovre GROUP
tøi

Dovre Group
Transportøkonomisk institutt

OSLO-NAVET

Kvalitetssikring av beslutningsunderlag for konseptvalg (KS1)

Rapport til Finansdepartementet og Samferdselsdepartementet

Velkommen til Løren

Takk for meg