

## **Rammeverk for helhetlig trafikkplan for bydel Gamle Oslo**

ved Bydel Gamle Oslos vel- og interesseforeninger.  
den 10. oktober 2008.

Trafikkplangruppa med beboer- og interesseforeninger i Bydel Gamle Oslo er nedsatt etter initiativ fra Bydel Gamle Oslo, på bakgrunn av Oslo bystyrets vedtak om å lage en helhetlig trafikkplan for Bydel Gamle Oslo. Gruppas oppdrag har vært å komme med forslag til en helhetlig trafikkplan.

Trafikkgruppa i bydel Gamle Oslo:

**Ekebergskrenten ve og vel**

**Etterstad Vel**

**Gamlebyen beboerforening**

**Grønland beboerforening**

**Kværner Vel**

**Malerhaugen Vel**

**Tøyen Nedre Kampen Vel**

**Vålerenga Vel**

**Alnaelvas venner**

**Interesseforeningen Oslos Middelalder**

|                                                                            |    |
|----------------------------------------------------------------------------|----|
| Innledning.....                                                            | 2  |
| Biltrafikk .....                                                           | 3  |
| Struping av gjennomfartstrafikk i boområder .....                          | 3  |
| Struping av økt gjennomfartstrafikk inn til bydelen. ....                  | 3  |
| Gamle Oslo er.....                                                         | 5  |
| Kollektivtrafikk .....                                                     | 6  |
| Tog .....                                                                  | 6  |
| Trikk.....                                                                 | 7  |
| Trikk på nordsiden av jernbanen .....                                      | 7  |
| Trikk på sørsiden av jernbanen (Ekebergbanen).....                         | 8  |
| Buss .....                                                                 | 8  |
| Regionbusser og andre langdistansebusser .....                             | 8  |
| Lokalbussene .....                                                         | 9  |
| Busser i Bjørvika.....                                                     | 11 |
| Buss på lang sikt (kollektivfelt i Oslopakke 3) .....                      | 11 |
| Syklende og gående – en blågrønn struktur .....                            | 12 |
| Sykkelveier.....                                                           | 12 |
| De gående.....                                                             | 13 |
| Turveier .....                                                             | 13 |
| En blågrønn struktur.....                                                  | 14 |
| Sluttord.....                                                              | 14 |
| Vedlegg .....                                                              | 15 |
| Kart med den helhetlige trafikkplanen hvor alle forslag er tegnet inn..... | 16 |
| Urbane vandreruter.....                                                    | 17 |
| Vedlegg Ekebergskrenten Ve og Vel .....                                    | 20 |
| Gjennomgangstrafikk i boligstrøk: Ekebergskrenten.....                     | 22 |
| Vedlegg Etterstad vel .....                                                | 24 |
| Vedlegg Grønland Beboerforening .....                                      | 25 |
| Vedlegg fra Kværner Vel .....                                              | 28 |
| Vedlegg Malerhaugen Vel .....                                              | 29 |
| Vedlegg Sameiet Schweigaardsgate 48A.....                                  | 30 |
| Vedlegg Tøyen/Nedre Kampen Vel.....                                        | 33 |
| Vedlegg Vålerenga vel.....                                                 | 36 |
| Alnalevas venner .....                                                     | 38 |
| IOM Intereseforeningen Oslos middelalder .....                             | 39 |

Trafikkplan for Bydel Gamle Oslo består av en helhetlig hovedtrafikkplan med konkrete forslag som alle velforeningene har blitt enige om. Trafikkplanen har tatt utgangspunkt i noen enkle prinsipper. For å synliggjøre hvor vi mener at tiltakene bør settes inn, har vi lagt ved kart.

Velforeningene har i tillegg mange gode og kreative forslag som ikke alle har fått plass i en helhetlig trafikkplan. Vi har derfor lagt ved de opprinnelige innspillene som vedlegg. Vedleggene fra velforeningene kan også benyttes som utdypning og ytterligere begrunnelse til enkelte av forslagene. Vedleggene er ordnet i alfabetisk rekkefølge. Velforeningene ligger først, så interesseforeningene.

Det faktum at enkelte ideer ikke er tatt med i hovedplanen medfører ikke at det er uenighet om forslagene. Tvert i mot. I vedleggene finnes for eksempel ideer som i hovedsak får konsekvens innenfor en velforenings område. Dette er gode og gjennomførbare forslag! Men detaljnivået er annerledes. I hovedplanen har vi lagt vekt på ideer som får konsekvenser også utenfor den lokale gate eller strøk. Vi ber spesielt om at det settes fokus på tiltak mot potensielle sniktraséer for utålmodige bilkjørende.

## Innledning

Trafikkplangruppa har konsentrert seg om trafikkløsninger som er praktisk gjennomførbare innenfor dagens gitte rammer.

Vi har tatt utgangspunkt i fire prinsipper for bydelen:

- All trafikk i bydel Gamle Oslo som ikke går på motorveisystemet eller i tunnel, må ha en fartsgrense på 30 km/t.
- All gjennomgangstrafikk, da særlig langdistansebusser som ikke betjener bydelens innbyggere, må benytte tunnelene og motorveisystemet. Vi kan ikke akseptere at boligstrøkene i denne bydelen skal gjøre jobben med å avlaste motorveier og tunneler.
- All trafikkplanlegging i bydelen må fokusere på å prioritere gående, syklende og kollektivtransport som betjener bydelens innbyggere. Ingen andre bydeler i Norge har et så lavt antall mennesker som selv bruker bil, samtidig har ingen andre innbyggere i noen bydel i Norge en så sterk trafikkbetlastning av biler som bruker bydelen som gjennomfartstrasé. Det rent moralske i dette må veie tungt.
- Gamle Oslo er et sentrum for norsk middelalderhistorie. All trafikkplanlegging må respektere denne arven og bidra til å styrke den. Vår kulturelle identitet er sterkt knyttet til denne historien og den må derfor respekteres.

Prinsippene er utformet for å få til en generelt bedret trafikksituasjon med høy miljøprofil.

Bydelen har store trafikk- og støyproblemer. Hovedårsaken skyldes at bydelen er hovedgjennomfartsåre for kollektivtrafikk og privatbilisme fra nord, øst og sør mot sentrum. Vi ønsker derfor i størst mulig grad å bruke de fire prinsippene til å tvinge gjennomfartstrafikken over på traseer hvor den fører til minst sjenanse, forurensning, støy og trafikklfare for bydelens beboere. Det gjør vi ved å i felleskap strupe innfarten mot lokalveiene og tvinge gjennomfartstrafikken over på motorveiene og gjennom tunnelene.

Vi går inn for en effektiv og forutsigbar kollektivbetjening som går minst mulig på bekostning av bydelens bo- og rekreasjonsmiljøer.

Vi har lagt opp til innbydende gang- og sykkeltraséer for å fremme forholdene for myke trafikanter. I dette bildet er *Middelalderbyen Oslo* og *Alna Miljøpark* ansett og behandlet som betydelige ressurser som vil kunne føre til at flere går eller sykler. Det er viktig at det vernes om de historiske verdiene i Middelalderbyen Oslo og at de ikke bygges ned. Oslos historiske sentrum og Bydel Gamle Oslos fremste attraksjon må ikke på nytt bli ødelagt og splittet opp av biltrafikk!

Det overordnede målet er økt trivsel og livskvalitet for bydelens mange beboere.

Vi har generelt forholdt oss nøkternt med tanke på tiltak som krever økonomiske investeringer. Noen av grepene innebærer mindre finansieringstiltak.

## **Biltrafikk**

### **Struping av gjennomfartstrafikk i boområder**

All trafikk i bydel Gamle Oslo som ikke går i tunnel eller på motorvei må ha en fartsgrense på 30 km/t. Årsaken er at alle andre gater i bydelen går gjennom boligstrøk / rekreasjonsområder.

Ergo blir det 30 km/t sone i hele bydelen. Dette betyr for eksempel at Strømsveien, Ensjøveien, Valhallveien, Kjøllberggata, Åkebergveien, Oslogate, og andre større gater i bydelen må ha en fart på trafikken som er tilpasset sikkerhetskravet om 30 km/t. Årsaken til at vi krever denne fartsgrensen er at:

1. ved en kollisjon mellom om et menneske og en bil vil det være 90 prosents sjanse for å overleve for den gående hvis farten er 30 km/t. Hvis den er 50 km/t er sjansen 90 prosent for at den gående dør
2. det blir mindre attraktivt å bruke lokalveiene som gjennomfartsårer.
3. miljøslitasjen blir lavere, trafikkbildet mindre kaotisk og den generelle trivselen høyere
4. ingen av bussene som betjener disse strøkene aktivt – for eksempel line 20 eller 37 – kommer opp i hastigheter over 30 km/t. Det er kun bilister, trailerførere og bussene som kommer utenbys fra som gjør det

Med den økte biltrafikken i Bydel Gamle Oslo, er det et sterkt ønske om å innføre flere innsnevring, fartsdumper og andre hindringer i boligområdene for å hindre at gjennomgangstrafikk tar snarveier. De enkelte velforeningene vet best hvilke gater som må sperres for gjennomfartstrafikk. Lokallagenes vedlegg finnes derfor vedlagt.

### **Struping av økt gjennomfartstrafikk inn til bydelen.**

Vi er bekymret for at den økte biltrafikken i våre gater.

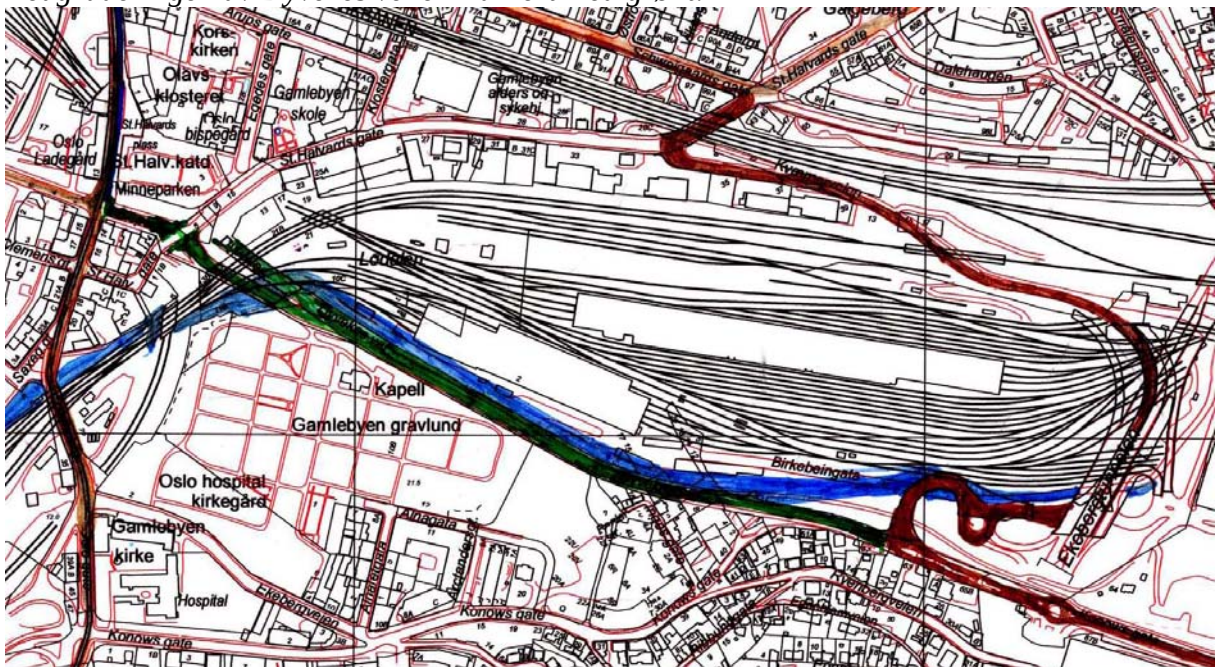
Pr. dags dato er "Bispegatas østre forlengelse", under utredning. Vi er kjent med at Samferdselsetaten har gitt Asplan Viak oppgaven med å utrede trafikkløsninger for Gamlebyen, hvor det blant annet utredes Bispegatas østre forlengelse inn i Lodalen. De ser på ulike løsninger som vil ha store konsekvenser for den tilgangen som privatbiler har til blant annet Gamlebyen, Grønland og Nedre Tøyen.

I den vedtatte reguleringsplanen for Bjørvika er det vedtatt å stenge Bispegata ved Ladegården for gjennomfartstrafikk. Samtidig vurderes flerfeltsløsninger for Dyvekes vei – Bispegata. Opp til fire felt vurderes. Når man kommer fra øst mot vest, har denne veien ingen avkjørsler før ved Minneparken. Den eneste muligheten blir da å kjøre over Galgeberg og Tøyenområdet fra Minneparken via St Halvardsgate eller mot Grønland via Oslo gate.

Privatbilenes tilgang til å kjøre gjennom vår bydel annet enn gjennom tunnelene må begrenses systematisk. Vi vil derfor strupe trafikken ved å sette en sperre ved rundkjøringsrampa ved Dyvekesvei/Konows gate, slik at biltrafikken ikke slippes inn i bydelen, men må kjøre hovedveien gjennom Ekebergtunnelen.

Dyvekes vei må nedgraderes og reduseres til gang-/sykkelvei i.o.m. åpninga koplinga Ekeberg tunnelen – Mosseveien i 2011. Dette for å unngå gjennomfart fra Nordstrand og Østensjø gjennom de tett bebodde områdene nedre Lodalen, Gamlebyen, Galgeberg og Grønland. Det legges parkstrek langsmed veien og ned mot Alnaelvas tidligere løp. Mot Lodalens urensede tunnelos anlegges miljøparken med filtersone og friskluftssone til kraftig miljøoppgradering for Oslo indre øst.

*Nedgraderingen av Dyvekes vei er markert med grønt.*



Vi legger vekt på å se bydelen som en helhet. Det er derfor viktig at man samtidig ser på trafikkutviklingen over Galgebergforbindelsen, Ensjøveien og Oslo gate m.v., slik at man forvisser seg om at gjennomfartstrafikken reelt begrenses. 30 km fartsgrense vil forhåpentligvis være et begrensende tiltak. Man bør ev. også vurdere styring med lysanlegg el liknende.

## **Gamle Oslo er**

### **et sentrum for norsk middelalderhistorie**

All trafikkplanlegging må respektere denne arven og bidra til å styrke den. Vår kulturelle identitet er sterkt knyttet til denne historien. Vi går derfor inn for *Interesseforeningen for Oslos middelalders* forslag om å synliggjøre kulturminnene fra middelalderen i Gamlebyen. Dette er en nasjonal oppgave, en oppgave for Østlandsområde, for Oslo kommune og for bydel Gamle Oslo.

Reguleringsplanen for Bjørvika m.m. omfatter bare vestre del av middelalderbyen, men for denne delen legges klare bestemmelser for utbygging, bl.a. markering av middelalderske gateløp. Det er viktig at disse intensjonene følges opp også for de andre delene av middelalderbyen. Ikke minst viktig er det at de forskjellige delene av middelalderbyen knyttes sammen og at det legges til rette for ferdsel til fots langs veiløpene fra/til middelalderens Oslo. IOM er sterk motstander av biltrafikk i Bispegata sør for Hallvardskirken. Vi ser med stor skepsis på Samferdselsetatens ønske om å legge traseen for fjernbussene over Dyvekes bro.

IOM foreslår at Bispegata lukkes for all motortrafikk og at det etableres gressplen over Bispegata øst (Bispegata mellom Oslo gate og St. Halvards gate), som en fortsettelse av Minneparken mot sør. Dette er i tråd med Formgivingsprogram for Gamle Oslo foreslått av Miljøbyen Gamle Oslo. Tiltaket lå dessuten som en av grunnforutsetningene for anlegget av Ekeberg tunnelen. Hallvardskatedralen må frilegges og nivåforskjellen mellom kirken og terrenget syd for Minneparken utlignes med en slak, gressbevokst skråning.

Det er viktig at det vernes om de historiske verdiene i middelalderbyen og at de ikke bygges ned. Oslos historiske sentrum og Gamle Oslos fremste attraksjon må ikke på nytt bli ødelagt og splittet opp av biltrafikk!

*Trafikkgruppen går derfor inn for at Bispegata lukkes for trafikk ved Hallvardskirken.*



## Kollektivtrafikk

### Tog

Det er tverrpolitisk enighet om at Oslo skal være en baneby, og Oslo bystyret har vedtatt at der det finnes skinner, så skal disse brukes så mye som mulig. Vi slutter seg til dette, og kommer med følgende konkrete innspill: to nye togstasjoner på Gjøvikbanen, Ensjø & Kværnerbyen. **Ensjø togstasjon** på Gjøvikbanen planlegges opprettet, noe vi støtter fullt ut.

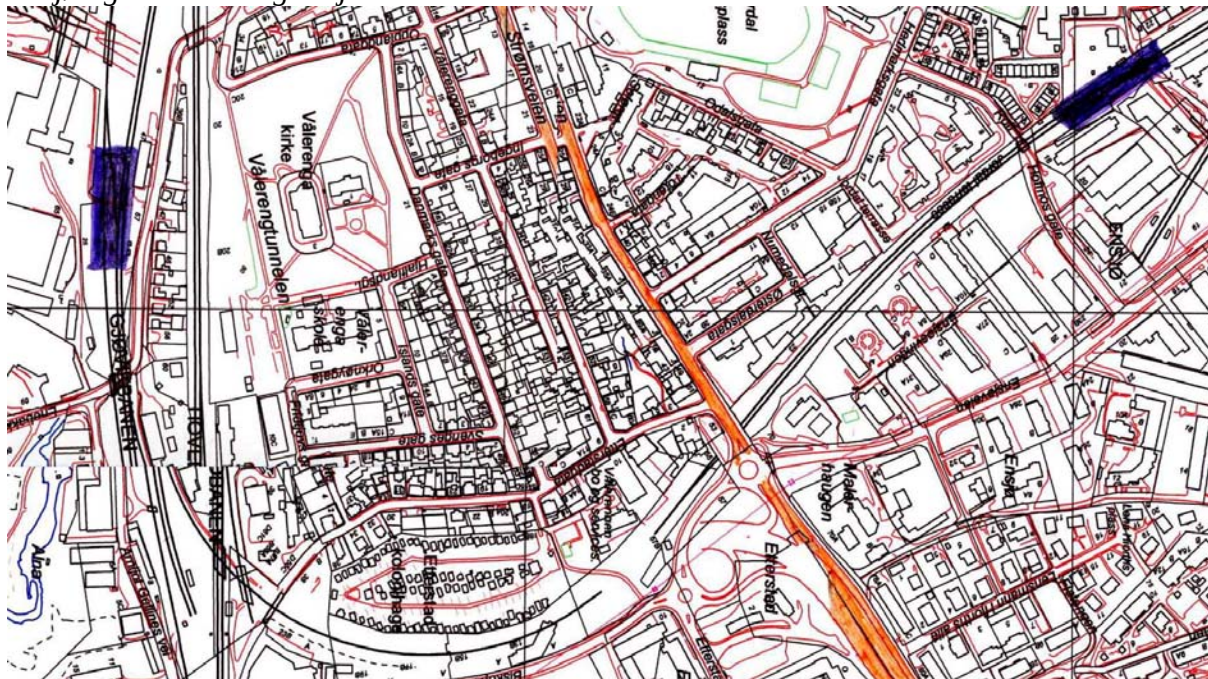
I tillegg må **Kværner togstasjon**, enstemmig vedtatt av Bydelsutvalget Gamle Oslo i 2005, opprettes. Det er allerede to trappeoppganger til det framtidige stasjonsområdet i nordskråningen av Kværnerbyområdet, samt en romslig undergang. Det ligger dessuten godt tilrette for tilgjengelighet fra boligområdene nord for skinnegangen.

Togstasjoner på Ensjø og på Kværner vil gi effektiv, miljøvennlig og framtidsrettet betjening for tre større boligområder under utvikling: Ensjøbyen, Kværnerbyen og Jøtulbyen. I tillegg vil folketette områder som Galgeberg, Vålerenga og Etterstad nyte godt av de nye stasjonene. Ensjø og Kværner togstasjoner vil også være vesentlig for å styrke trafikkgrunnlaget for Gjøvikbanen og dermed sikre en framtid for dette miljøvennlige reisealternativet med et bedret tilbud enn dagens, noe som i seg selv er prisverdig.

Vi foreslår en pendelbane med mellom Grefsen stasjon og Oslos S med hyppige avganger. På denne strekningen er det stort sett to spor hele veien. (På sikt kan pendelbanen forlenges til Skøyen når kapasiteten Nasjonalteatret – Skøyen utbygges.).

*Finansiering: Midler hentes ut av den generelle satsningen på Gjøvikbanen. Penger bør øremerkes til de to nye togstasjonene Ensjø og Kværner.*

*Ensjø og Kværner togstasjon er markert med lilla.*





## Trikk

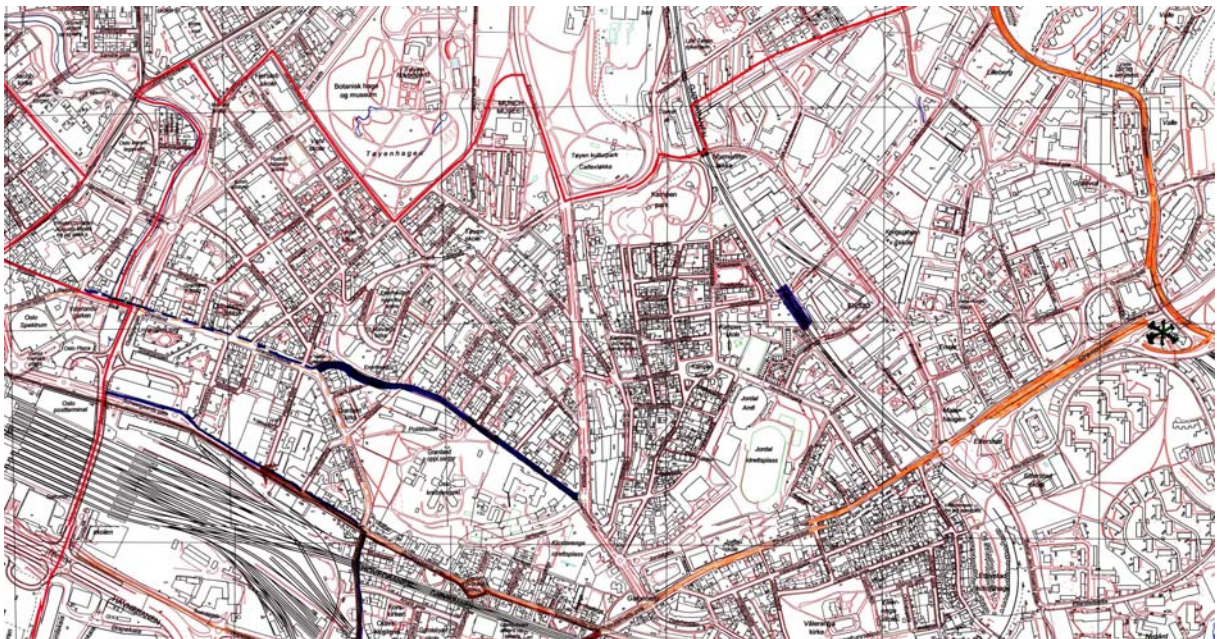
I dag går det bare et sett trikkeskinner i retning øst (mens det går tre par trikkeskinner mot vest og tre mot nord). Trikkenettet må utbygges østover. Et ufravikelig hovedprinsipp må være at bydelens beboere på begge sider av jernbanesporene fra Oslo S har tilgang til trikk.

## Trikk på nordsiden av jernbanen

Trikken gjennom nordre deler av bydelen må bygges ut, ikke legges ned.

Det er lite framtidsrettet å rive opp skinnene i Schweigaards gate. Trikken i Schweigaards gate må beholdes, og man må se på muligheten for en ny holdeplass vest for krysset med Oslo gate. Når bussterminalen ev. flyttes, vil Schweigaards gate kunne få miljøgatestandard inkl. trikk fra sentrum og videre østover. Det er også ønske om trikk til Vålerenga. Publikumsgrunnlaget er stort. For å få det enda større kan Vålerengatrikken kombineres med Tverrbanen; en trikkelinje langs Ring 2, opp Grenseveien, og derfra til Helsfyr. Denne kan godt komme til å fortsette ned Schweigaards gate.

*Tverrbanen er markert med oransje over Grenseveien til Helsfyr og ned mot Schweigaardsgate.*



Tverrbanen aktualiserer bussendestasjon på Helsfyr for regionbussene og flybussene fra nordøst. Dvs. at passasjerene på disse bussene går av på Helsfyr og over på Tverrbanen eller andre lokale linjer, i stedet for å bytte nede i sentrum.

*Plassering av ny bussendestasjon på Helsfyr er markert med stjerne.*

Det må selvfølgelig oppfattes som tidsbesparende på de kollektivreisende for å bli vellykket. De færreste kollektivreisendes mål arbeid ligger på Bussterminalen på Grønland. De reisende skal videre i en eller annen retning. Hvis Tverrbanen blir en realitet blir det enklere å direkte vestover Grenseveien i tillegg til sørover. Man utformer Tverrbanen trase slik at den



korresponderer og treffer arbeidsplassene direkte uten å gå via Bussterminalen. Dette vil i tillegg lette økende kapasitetsproblemer for bussterminalen i Schweigaards gate.

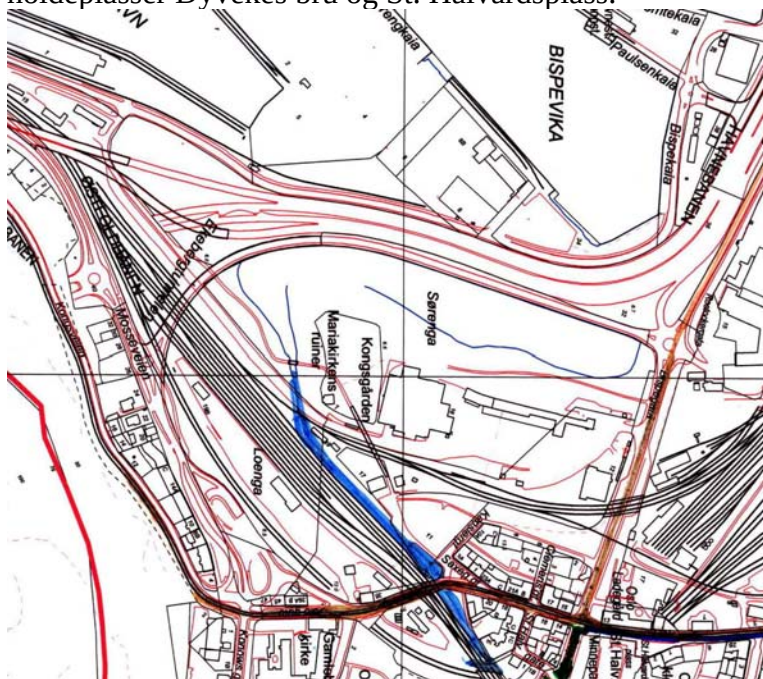
Med fortettingen og boligbyggingen på Grønland og nedre Tøyen de siste år er behovet for kollektivtrafikk øket. I tillegg til trikk i Schweigaards gate er det et ønske om at det bygges en ny trikkelinje fra Jernbanetorget til Oslo gate over Stenersgate – Brugata – Grønland – Grønlandsleiret. Dette vil gi et vesentlig bedret kollektivtilbud til beboerne på Grønland og Nedre Tøyen.

*Trikk over Grønland er markert med stiplet linje i oransje*

### **Trikk på sørsiden av jernbanen (Ekebergbanen)**

Vi går inn for trikk over Bispegata og derfra sørover via Oslo gate. Trikkelinja vil gi en bærekraftig og god kollektivbetjening for Bjørvika, Middelalderparken, et framtidig Kulturhistorisk museum vest i Gamlebyen, samt for sentrale og søndre deler av Gamlebyen. I tillegg vil traseen over Bispegata gi mer effektiv betjening for området Ekeberg – Nordstrand. En planlagt forlenging til Hauketo vil gi ytterligere økt trafikkgrunnlag.

For trikken i Bispegata bør det anlegges én holdeplass nede ved Vannspeilet til betjening av Middelalderparken / KHM, og én oppe ved Oslo torg (dagens kryss Oslo gate – Bispegata), til betjening av boligmiljøene rundt torget. Sistnevnte holdeplass kommer som erstatning for tidligere tettliggende buss- og trikkeholdeplasser ved Oslo torg, dvs. i stedet for dagens holdeplasser Dyvekes bru og St. Halvardsplass.



*Ekebergbanen er markert med oransje*

## **Buss**

### **Regionbusser og andre langdistansebusser**

Et økende problem i bydelen er de stadig flere langdistansebusser og regionbusser fra nord/øst som kjører gjennom bydelens gater enten over Strømsveien – Schweigaards gate eller over St. Halvards gate – Bispegata – Oslo gate eller over Dyvekes vei – Bispegata – Oslo gate. Disse lokalveiene gjennom boligmiljøene velges fordi langdistansebussene visstnok ikke klarer å

holde regulariteten i rutene om de kjører hovedveinettet gjennom Vålerengtunnelen og/eller Ekeberg tunnelen. Dette er busser som ikke betjener bydelens beboere. For lokalbefolkningen bidrar de kun med ytterligere luftforurensning i et allerede svært belastet område. I tillegg holder gjennomfartsbussene høy fart, genererer mye trafikkstøy og øker trafikkfaren for bydelens store og små innbyggere.

All regional kollektivtrafikk gjennom bydelen må prioriteres over hovedveinettet sammen med øvrige langdistansebusser. Dette gjelder også alle "ikke-i-trafikk-busser".

Hvis det i dag er vanskelig for kollektivtrafikken å komme seg gjennom Vålereng-/Ekeberg tunnelen, må man ta et av de eksisterende feltene og forbeholde det kollektivtrafikk + drosjer. For best mulig utnytting av tunnelkapasiteten, kan man se på muligheten for å la tungtrafikken benytte bussfeltet. Hypotesen er at om et felt avsettes busser + drosjer + ev. tungtrafikk, vil det ikke utgjøre dramatisk forskjell i kapasitetsutnytting. Mange ulike typer busser opptar allerede mye tunnelplass og tungtrafikkandelen er relativt stor. Der det ikke er et felt å avse, må man se på andre muligheter for prioritering av disse bussene innenfor hovedveisystemet.

Regionbussenes framkommelighetsproblem må ikke lempes over på bydelens innbyggere ved at bussene tillates å kjøre lokalveiene, de må ikke tillates å kjøre ned Strømsveien – Schweigaardsgate, eller Dyvekes vei – Bispegata, eller St. Halvards gate - Bispegata. Generelt er den eneste måten å hindre økt privatbilisme å gi kollektivtrafikken fortrinn framfor bilene. Ved manglende kapasitet finner vi det ikke rimelig at kollektivtrafikken må vike. Ved en kapasitetskonflikt mellom busser og biler, mener vi at det er privatbilistene som må vike.

For at dette skal bli et effektivt tiltak forutsettes det at bilenes tilgang til å kjøre gjennom bydelens lokalveier er effektivt strupet.

Forøvrig ser Bjørvikatunnelen ut til å ha noe mindre kapasitet enn dagens Bispelokket, og trafikk inn mot Bjørvikatunnelen bør begrenses for ikke å få for mye biltrafikk på overflaten i sentrum.

## **Lokalbussene**

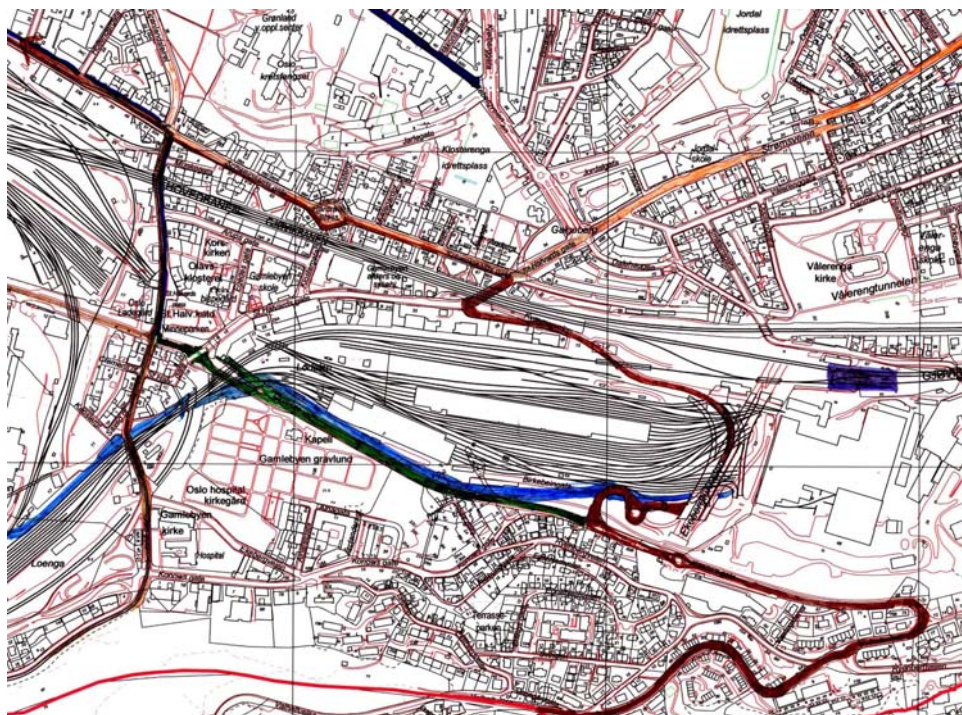
Et lokalt kollektivnett godt tilpasses brukerne gir flere kollektivreisende. Samtidig må det gjøres disponeringer som ikke belaster enkeltområder for mye. I Schweigaards gate og Bispegata topper det seg med til sammen over 50 lokalbusser i timen. Dette er ikke nødvendigvis saliggjørende, spesielt ikke når trikken går forbi som "rullende fortau".

Vi har i det følgende gjort noen justeringer i forhold til dagens lokale busstilbud for å gi et helhetlig og godt tilbud for hele bydelen inkl. områdene bussene kommer fra / skal til. Justeringene baserer seg på tiltakene vedr. utnytting av skinnegående kollektivbetjening. Et forslag som går utenom gjengs lokalbusstenkning, er å la et par av de langveiskjørende lokallinjene få prioritering gjennom tunnelene sammen med langdistansebussene. Tanken er at om et tunnelfelt likevel forbeholdes langdistansebusser inkl. regionbusser, bør også lokalbusser kunne gå her. Dette gir også bedre forhold for busspassasjerer som kjører langt.

\* Buss 20 opprettholdes som i dag

\* Buss 23 kneppes inn til rute Helsfyr – Lysaker (sørøstre del av ruta kjøres av buss 34)

- \* Buss 32 legges ned mellom Kværnerbyen og Sentrum (Kværnerbyen vil i framtiden betjenes først og fremst av tog i nordskrånningen + buss 34, 70 og 74 langs sørskrånningen.)
- \* Buss 34 utvides til bussring og legges over Lodalsbruene, dvs. Tåsen – Sentrum – Schweigaards gate – Lodalsbruene – Konows gate – Simensbråten – Ryen – Manglerud – Tåsen, og omvendt.<sup>1</sup>



*Buss nr 34s nye trase er markert med brunt*

- \* Buss 70 fra Skullerud kjører gjennom Ekeberg tunnelen og kan ev. skjøtes sammen med buss 32 som går til Voksensko via Vika.
- \* Buss 74 fra Mortensrud går Ekeberg tunnelen til sentrum  
Lodalen busstopp trekkes ca. 70 – 100 meter østover, slik at man kan stige på lokalbussene før de kjører over Lodalsbruene (34), eller inn i Ekeberg tunnelen (70 og 74).<sup>2</sup>
- \* Buss 37 opprettholdes som i dag. På lenger sikt bør man undersøke om linje 37 kan suppleres med trikk (*tverrbanen*). Om trikk over Grønlandsleiret kan realiseres, bør linje 37 gis en mer effektiv trasé ved at den går Schweigaards gate hele veien ned til sentrum (ikke Grønlandsleiret).

<sup>1</sup> Kollektiv tverrforbindelsen mellom Ekebergskrenten og Galgeberg/Vålerenga/Etterstad ble enstemmig vedtatt i BU Gamle Oslo i 2005. Forøvrig har justeringer for 34-bussen blitt forelått i mange sammenhenger, bl.a. i meningsytring i Nordstrands blad sommeren - 08. Bussringen vil gi de av Bydel Gamle Oslos befolkning som sogner til postkontoret på Manglerud i bydel Østensjø en etterlenget og direkte kollektivtrasé til postkontoret. Og la 34-bussen kjøre østre del av dagens rute 23 overflødiggjør dessuten den farlige snusløyfa ved endestasjonen inntil Ekeberg skole der flere av Bydel Gamle Oslos barn har sin daglige skolevei – et tiltak skolens FAU har arbeidet for siden 2003. Forøvrig vil 34-bussen som bussring generere flere kollektivreisende også oppe på Ekebergplatået.

<sup>2</sup> Den justerte Lodalen holdeplass blir liggende nærmere Kværnerbyen, og har allerede tilrettelagt gangforbindelse fra/til Kværnerdumpa i.o.m. den nye gangveien mellom Kværnerbyen og opp til Dyvekes vei, samt også i.o.m. den gamle veien til Brobekk søplefyllingsplass. Den justerte Lodalen bussholdeplass vil gi bedret betjening for Kværnerbyen enn dagens Lodalen holdeplass, forøvrig vil den betjene publikum fra sørvestre Kværner, fra Ekebergskrenten øst, og fra Baglerbyen. (De to sistnevnte områdene bruker ellers også like gjerne trikken ved Oslo Hospital og/eller Oslo torg – holdeplasser som blir ytterligere attraktive i.o.m. trikketraséen over Bispegata – Dronning Eufemias gate)

### **Busser i Bjørvika**

Området for den planlagte Barcodebyen ligger nært opp mot Oslo S og Jernbanetorget. Trikk over Eufemias gate – Bispegata som rullende fortau (+ ev. fjordtrikk), vil i dette bilde gi mer en god nok kollektivbetjening for det nye byutviklingsområdet vest i bydelen. Forøvrig har vi lagt opp til at buss 70 og buss 74 kjører gjennom Bjørvikaområdet.

### **Buss på lang sikt (kollektivfelt i Oslopakke 3)**

Hvis det er slik at de ulike tiltak og tunneler i Oslopakke 3 gjennomføres, så må alle hovedveier og tunneler ha kollektivfelt, dette gjelder f. eks. den mulige tunnelen Økern – Hausmannsbru. Hvis dette blir en realitet må nordøstbussene (svært mange av langdistansebussene som går div. traseer via Gamle Oslo i dag), legges her. Økerntunnelen frigir i så fall kapasitet i Vålereng-/ Ekeberg tunnelen inkl. Lodalsbruene sammenlignet med foreliggende trafikkplan.



## Syklende og gående – en blågrønn struktur

All trafikkplanlegging i bydelen må fokusere på prioritering av myke trafikanter.

Bydel Gamle Oslo har flere sykkel- og gangveier, men ikke et helhetlig og funksjonelt gang- og sykkelveinett. Det er for mange hull til at nettet blir sammenhengende.

### Sykkelveier

Hvis det skal bli forlokkende å sykle, må syklistene prioriteres framfor privatbilene. Vi foreslår derfor at i alle gater hvor det er både trafikklys og sykkeltraseer, der monteres det egne minitrafikklys for syklist, som gjerne får lengre grøntperioder enn bilene.

Særlig to områder har behov for egne sykkeltraseer. Både fordi mange sykler nettopp i de gatene, og fordi sykkelnettet må oppleves som helhetlig og funksjonelt for de som sykler over større strekninger.

Det er behov for nye sykkelfelt i begge retninger i Åkebergveien. Gata brukes mye av syklist, som er utsatt i forhold til det trange kjørefeltet og mye trafikk med høye hastigheter. Det er ønskelig å redusere antall biler i gata og fremme tiltak for gående og syklist. Åkebergveien trafikkeres ikke i dag av kollektivtrafikk, noe som gjør det enkelt å innføre trafikkdempende tiltak. Vi ønsker at trafikken i Åkebergveien reduseres v.h.a. en reduksjon av ”grøntperiodene” i lyskryssene i hver ende av gaten<sup>3</sup>. For å unngå sniking forbi krysset Åkebergveien/Kjølberggata bør tidsintervalene for trafikk som ønsker å kjøre inn i Jens Bjelkes gate fra Kjølberggata, innskrenkes tilsvarende.

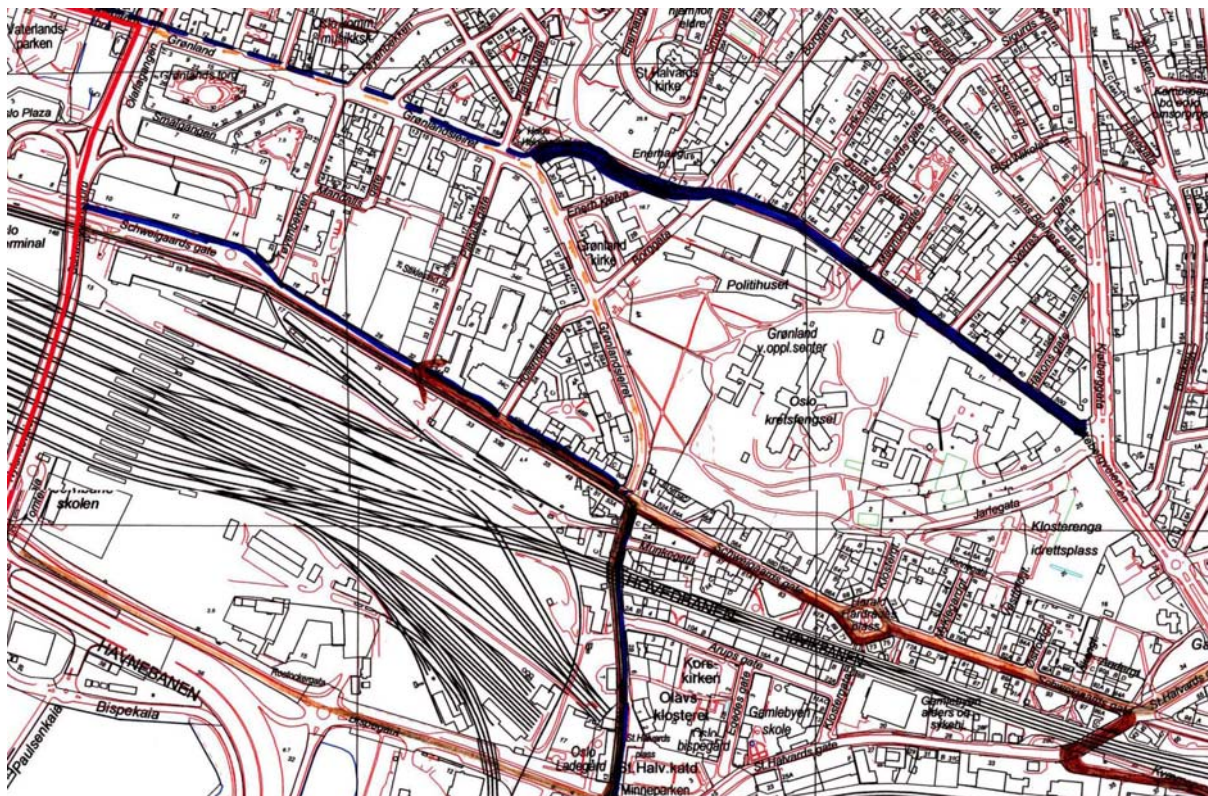
For at sykkelveinettet skal bli mer funksjonelt må sykkelveien i Åkebergveien knyttes sammen med det eksisterende sykkelfeltet videre vestover Grønlandsleiret, som må oppgraderes. Sykkeltraseen der fungerer ikke tilfredsstillende i dag. I områder med mye butikker og kafeer, som i Grønlandsleiret, blir sykkelstiene lett parkeringsplasser for kortidsparkerte biler som ”bare skal et kort lite ærend innom...”. Over Grønlandsleiret er det derfor nødvendig med en fysisk sperre mellom bilfeltet og sykkelstien.

I områder hvor det ikke er så mange kafeer og butikker og derfor færre kortidsparkeringer, er det ikke et behov for fysiske sperrer mellom bilene og sykkeltraseen.

Et annet hull i sykkelveinettet i vår bydel er traseen Oslo gate – Schweigaards gate. Sykkeltraseen Dyvekes vei – Bispegata vil i.o.m. denne planens trafikkreduseringstiltak bli både innbydende og trygg for syklistene. Men i Oslogate som binder traseen sammen med Schweigaards gate og Grønlandsleiret er det kun antydninger til et sykkelfelt. Feltet er smalt, slutter brått og konkurrerer med trikkeskinnene. I Schweigaards gate mangler sykkelfelt helt samtidig som trafikken er stor. Vi trenger derfor også sykkeltrasé i Schweigaards gate vest for Oslo gate.

---

<sup>3</sup> Politiets utrykningsbiler kan kjøre på rødt, slik at deres virksomhet blir ikke påvirket i negativ retning. Derimot blir situasjonen for utrykningsbiler antagelig forbedret, i og med at de blir færre biler i veien.



*Sykkelveiene er markert med mørk blått ned Åkebergveien/Grønlandsleiret og Oslogate ned vestre Schweigaardsgate.*

## De gående

Hensynet til gående må prioriteres der hvor gående kommer i konflikt med kommersielle interesser. I området i og rundt Grønlandsleiret må kafeer og butikker gi mer plass til gående.

Få steder er konkurransen mellom privatbiler, nyttetransport, fotgjengere og syklistene større enn i de områdene med høyest utnyttelse i Tøyen/Grønlandsområdet.

Grønland/Grønlandsleiret har derfor flere ganger blitt foreslått som gågate. Vi er i tvil om hvilke løsninger som er praktisk gjennomførbare, men ser det som et mål å redusere motorisert ferdsel i denne gata.

Flere av bydelens mest trafikkerte veier må krysses for at en del av bydelens barn skal komme seg til skolen, og noen av skoleveiovergangene er uoversiktlige og mangler nødvendige tryggingstiltak, noe som fører til at mange barn dessverre blir kjørt og de andre ungene går under enda farligere forhold. Det er særdeles viktig å ha fokus på skoleveitraseene.

## Turveier

Det er ønskelig med et helhetlig og sammenhengende turveinett for bydelen. I dag er det flere hull: Det finnes i dag gangveier/turveier over Etterstad og Vålerenga, men ingen over Grønland som binder turveien sammen med turveiene langs Akerselva. Dette ønskes utbedret. Gjennom Friluftsetaten er vi dessuten gjort kjent med at det skal komme turveier gjennom skråningene langs Kværnerbyen. Her finns det allerede skogsveier med til dels

alderdommelige samferdselsuttrykk som bør kunne finne sin plass på det offisielle turveikartet, og som bør kunne knyttes opp mot turveiene i tilknytning til Middelalderparkområdet og turveiene i Ekebergskrenten.

Generelt bør man se på muligheten for å synliggjøre turveiene over motortrafikkårer: det kan være seg brostein, innsnevringer og/eller andre tiltak som tydeliggjør og helst også trykker turveiene på bekostning av kjørende. Dette dreier seg også om trykking av skoleveitraseer.

Vi ber om at Friluftsetaten trekkes inn i bildet m.t.p. videreutvikling av bydelens turveinett.

### ***Se vedlegget Urbane vanderruter for utdypning***

## **En blågrønn struktur**

Mellom 2012 og 2020 er det planlagt i kommunedelplan for Alna miljøpark at Alnaelven skal gjenåpnes også i vår bydel. Det samme ønsket gjelder for Hovinbekken. Begge skal ideelt sett munne ut i Vannspeilet. Det viktigste enkeltstående tiltaket må da bli en full opparbeidelse av turveien langs en gjenåpnet Alna, hvor en "grønnblå" Dyvekes vei må inngå.



*Alnaelvas løp i blått - den vedtatte traseen gjennom Lodalen til Vannspeilet.*

## **Sluttord**

Alliansen av Bydel Gamle Oslos vel- og interesseforeninger mener den foreliggende planen må danne fundament og rammeverk for videre arbeid med helhetlig trafikkplan for bydelen. En videreutvikling av trafikkløsninger utarbeidet innenfor denne planens rammer og muligheter vil virke kraftig oppgraderende for miljøet i Bydel Gamle Oslo i vid forstand. Vi oppfordrer derfor til at bydelsutvalget vedtar planen som et sammenhengende hele.

Vi håper kommunen nå vil favne om fremtiden. Det eneste fremtidsrettede er å satse på bilreducerende tiltak. Det er også nødvendig å gå kollektivtrafikken kritisk etter i sømmene for best mulig betjening av transportbehovet uten at mennesker, boligmiljøer og kulturminner lider. Dette krever løsningsorientert og kreativ fantasi. Målet må være en kraftig, helhetlig og kvalitativt sterk oppgradering for Bydel Gamle Oslo til beste for ALLE byens beboere.

Vi viser forøvrig til det tverrrpolitiske klimaforliket på Stortinget av 17/1 2008 kapittel 6 "Transport". Her fremheves sykkel- og gangtrafikk og kollektivtrafikk (spesielt jernbane), på bekostning av veitrafikk. I flg. forliket gis det økonomisk belønning for kollektivsatsning, om det samtidig iverksettes tiltak som virker begrensende på biltrafikken.

## **Vedlegg**

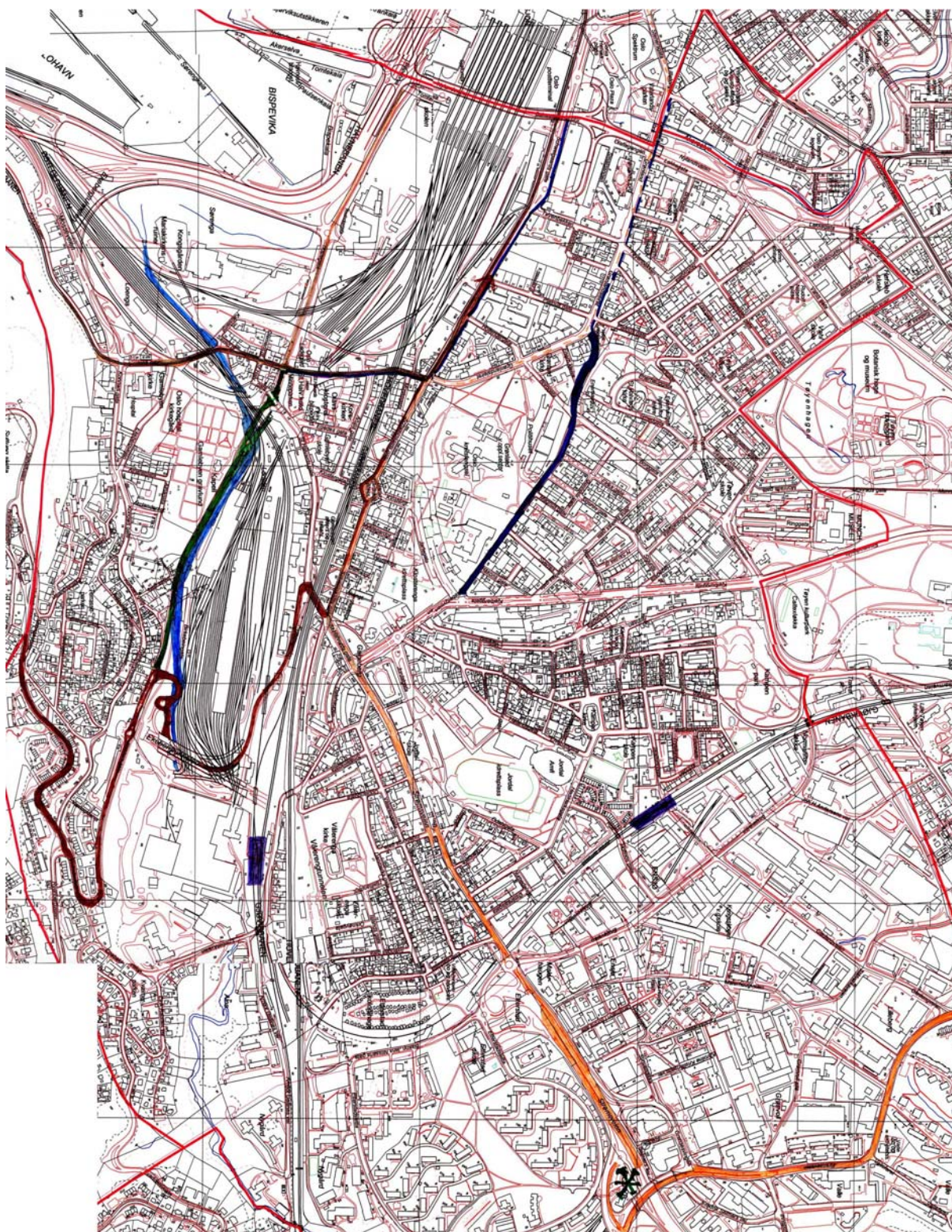
Kart med den helhetlige trafikkplanen hvor alle forslag er tegnet inn.

Vedlegg: Urbane vandrerruter.

Originale innspill fra foreningene og interesseforeningene



**Kart med den helhetlige trafikkplanen hvor alle forslag er tegnet inn.**





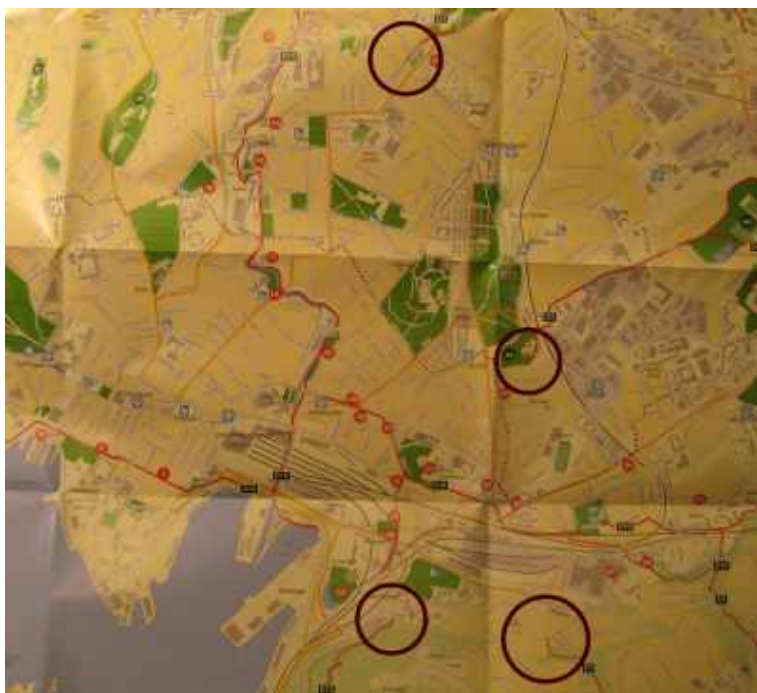
## Urbane vandreruter

Oslo har gjennom en plan laget like etter krigen fått et fabelaktig nett med turveier. Riktignok er det betydelige deler som ennå ikke er gjennomført, mens alle planer og for den saks skyld de fjerneste fantasier man hadde om bilveier i 1949 for lengst er gjennomført.

Men den viktigste svakheten er likevel indre by. I all hovedsak er det bare to turveier i indre by, B10 langs Akerselva, og D10 som i hovedsak følger Alna til den svinger over Vålerenga for å møte B10 på Grønland (slik at man for så vidt kan snakke om én turvei).

A10 langs havna vestover er viktig, men det er kanskje litt drøyt å kalle Rådhusgata for turvei.

- E3 kommer ned fra Ekeberg, og ender ved et skilt der det står Gamlebyen kirke 0,9 km, men det er ingen markering av veien lenger ned.
- E13 passerer sjømannsskolen, men ender ovenfor Konows gate.
- D2 kommer fra Groruddalen over Hovin ned til Kampen park, og forsvinner der.
- D1 kommer fra Årvoll ned gjennom Torshovdalen, og blir borte når den når Chr. Michelsens gate.



*Turveier som forsvinner i - eller på vei til - Gamle Oslo*

Gamle Oslo er altså nesten fri for turveier. Når det er blitt sånn, skyldes nok det bl.a at forholdene for gående var helt annerledes i 1949. Selv de mest trafikkerte gater fremsto som idylliske sammenlignet med dagens situasjon.

I dag er det om å gjøre å få flest mulig til å gå eller sykle. For det første fordi vi holder på å forgifte hele samfunnet med all kjøringen. For det andre fordi mange av oss er i ferd med å begå langsomt selvmord med all stillesittingen.

Skal vi lykkes med det er det nødvendig å legge forholdene til rette for myke trafikanter. Det må ikke bare være *mulig* å ta seg frem til fots. Det må også være behagelig, det vil si at man slipper å tvinge seg frem i eksos og støy.

Problemet er bare at indre by ikke har ledig plass igjen til bygging av ny turvei med akseptabel turveistandard. Vi må kan ikke bygge om igjen hele byen, men må jobbe med det vi har. Overskriften er en slags arbeidstittel for et alternativ der man ikke har mulighet til å lage turveier.

Det vi foreslår er å kombinere det som er av parker, grønne lunger, gågater, miljøgater for å lage "urbane vandrerruter", som planlegges og markedsføres som en helhet. Det er mange utmerkede trafikksaneringstiltak som gjør deler av gatenettet velegnet. Men disse planlegges ofte kun med lokale målsetninger.

Det man må gjøre er å planlegge lengre ruter i sammenheng, legge veien gjennom grøntområder der det er mulig, og sette inn trafikkdempende og støyskjermende tiltak der det ikke er mulig.

Siden plassen er begrenset, må man utnytte de ressurser som er. Offentlige eiendommer som f.eks. sykehus, gårdsrom, evt. kirkegårder. (Politikken i dag er at kirkegårder ikke er for turgjengere. Tanken er i utgangspunktet lett å forstå. Men når man legger porter slik at korteste rute ikke er gjennom kirkegården, så skaper man samtidig bortgjemte kroker som er elsket av lyssky elementer)

Et eksempel: Kommer man Nannestadgata fra Kampen til Tøyen kommer man først til en park (1). Deretter krysser man en blindgate (Bisp Nikolas' gate) for å komme til Hertug Skules gate (2). Den er som det fremgår bred nok til å gi rom for flere slags trafikanter.



Det spesielle med akkurat denne ruten ser vi på neste bilde:

Til venstre ser vi Gruegata (3 på forrige bilde). Etter alt å dømme en utrivelig blindgate. men rett rundt hjørnet kommer vi til det som kunne vært en bakgård, men som i stedet er et flott eksempel på hvordan man kan legge vandreruter i eksisterende bebyggelse.



Det vil selvfølgelig ikke være uproblematisk å legge vandreruter gjennom private bakgårder. Men mange bakgårder i dag er triste og kjedelige steder, avsperrert fra hverandre med netting som loftsboiler. Det er grunn til å tro at mange ville være villig til å gi slipp på litt av det private for å bli knyttet til en slik rute. Særlig hvis offentlige midler til opprustning av utearealet var en del av pakken.

### **Hvor er det behov for urbane vandreruter?**

Vi trenger en forlengelse av D2 nedenfor Kampen park. En mulighet er f.eks. gjennom Tøyenparken, gjennom utkanten av botanisk hage, og langs Sofienberggata til Sofienbergparken. Eventuelt langs Helgesens gate. Deretter tilknytning til turvei D10 langs Akerselva.

Vi trenger en forlengelse av turvei D1 ned til Gamle Oslo. For eksempel over Dælenenga idrettsplass og Freiaparken til Sofienbergparken

Vi trenger en forlengelse av turvei E3 og E13 ned skråningen og inn i Gamle Oslo. Det er flotte turveier i skråningen på begge sider av den nye Kværnerbyen, som ikke er en del av turveinettet fordi de var en del av Kværners eiendom. Forhåpentligvis er det ikke planer om å bygge ned disse. Alle disse veiene kan knyttes sammen på en utmerket måte dersom Dyvekes vei omgjøres til gang- og sykkelvei, evt. miljøgate uten gjennomgangstrafikk.

Det er også behov for slike ruter vestover gjennom sentrum, men vi holder oss her til Gamle Oslo og nærmeste omgivelser. Mange "urbane vandreruter" eksisterer allerede. Men de gode ligger av nødvendighet litt bortgjemt og utenfor trafikken, de er derfor bare for lokalkjente. Et nett av merkede ruter der det var satt inn ekstra tiltak ville kunne gjøre det langt mer fristende å ferdes på en miljøvennlig måte i Oslo.



## **Vedlegg Ekebergskrenten Ve og Vel**

### **1) Ønske om foreleggelse av planer, oversikter, målinger...Hva?:**

Om det er en målestasjon som står v/ utosene av Svartdals- / Ekebergtunnelen, er det ønskelig med tall. Alternativt må vegvesenet pålegges å sette opp målestasjon snarest, slik at foururensningstall fra nedre Lodalen rapporteres regelmessig.<sup>i</sup>

### **2) Makroperspektiv; fakta og konsekvenser:**

- Kort sikt: biler fra bydelene Nordstrand og Østensjø samt div. langdistansebusser fra nordøst må hindres i å kjøre lokalveiene i Lodalen m/ Ekebergskrenten. Dette stadig mer folketette området har mer en nok gjennomfart inkl. forurensning i.o.m. Lodalens komplekse trafikkanlegg m/ tre tunnelos, langstrakte motorveibruer + krokete motorveioverganger.
- Lang sikt: omfattende naturarealer som motvekt mot den tunge forurensningen i/fra nedre Lodalen (filtersone/utslippskanal/friskluftstilførselsone m.v.)

### **3) Prinsipielle løsninger som bør gjelde for hele bydelen:**

- Kort sikt: lavere fartsgrenser for lokalveiene, spes. der barn går til skolen.
- Lang sikt: renseanlegg ved alle bydelens gamle og nye tunnelos.

### **4) Hvilken hovedprioritet har dere, om dere kan plukke ut én?:**

- Kort sikt: trafikksaneringstiltak for Ekebergskrenten -> kjørende fra bydelene Nordstrand og Østensjø må kjøre hovedveiene (ev. reise kollektivt) i stedet for å belaste bratte, smale oldtidskleiver og øvrige lokale veier.
- Lang sikt: Dyvekes vei nedgradert og redusert til gang-/sykkelvei + grønn struktur v/ åpning av Bjørvikatunnelen i 2010 (sekundært v/ kopling Mosseveien – Ekeberg- / Oslofjordtunnelen sommeren 2011) til betydelig miljøforbedring for hele det østre sentrumsområdet.

### **5) Miljø, hva bør forbedres og hvordan?**

#### **a) Forurensning og støy**

- Kort sikt: Statens vegvesen må som ansvarlig for hovedveinettet, pålegges å igangsette krisetiltak i nedre Lodalen. I flg. NILU kommer verste forurensning i Oslo indre øst fra trafikkforurensningen i nettopp Lodalen.<sup>ii</sup>
  - Lang sikt: miljølokk over trafikkanlegget i Lodalen
- #### **b) Miljø-nærmiljø; for eksempel ivaretagelse av spesielle attraksjoner som for eksempel middelalderparken, ivaretagelse av grøntområder...**
- Kort sikt: prosess igangsettes for å regulere hele veinettet inkl. veikonstruksjonene i Ekebergskrenten til spesialområde bevaring etter Pbe-loven.
  - Lang sikt: betonglokket over St. Halvardskatedralen fjernes inkl. riving av den sørligste av de to Dyvekes bruene (ev. begge?).

### **6) Kollektivtransport, hva bør ivaretas/forbedres, og hvordan?**

- Kort sikt: langdistansebussene som kjører Lodalsbruene må gå Ekebergtunnelen, og ikke belaste Lodalen dobbelt v/ også å kjøre Dyvekes vei.
- Lang sikt: Lodalen busstopp trekkes noen meter østover slik at lokalbussene (34 & 74) legges om f.eks. over Kværnerbyen, noe som imøtekommer ønske om tverrsamband Ekebergskrenten – Galgeberg, jf. BU-sak 2005/98. I så fall kan 'spøkelsesbuss' 32 Kværner – Sentrum nedlegges. (For nr. 70 Skullerud – Ryen – Kværner – Lodalen – Sentrum, bør en Dalehaugentrasé utredes.)

### **7) Veier, endringer, forbedringer?**

#### **a) Hovedveier**

- Kort sikt: prioritering for kollektivtrafikken over hovedveiene.

- Lang sikt: motortrafikken legges utenom St. Halvardkirkeanlegget Traséen over middelalderkirka er del av Rv161/Ring 2 (jf. østre del av Bispegata).
- b) Lokalveier (praktisk arealbruk lokalt)
  - Kort sikt: ev. fartsdump i nedre del av den bratte Ryenbergveien.
  - Lang sikt: "Intelligente" trafikkreguleringstiltak for kleivene i Ekebergskrenten. Lokalveien Dyvekes vei nedgradert og redusert til sykkel-/gangvei (se 8 a).

## **8) Myke trafikanter; gang og sykkelveier. Endringer, forbedringer?**

### **a) Syklister**

- Kort sikt: fjerning av midlertidig bussfelt i Dyvekes vei inkl. tilbakeføring av grøntfeltet, slik at sykkelfeltet retning vest kan brukes uten livet som innsats. NB! Sykkelfeltene over Dyvekes vei er del av hovedsykkelveinettet i Oslo.
- Lang sikt: Dyvekes vei som en innbydende og samlende sykkeltrasé fri for motortrafikk. Mest mulig "blågrønn struktur" som motvekt mot forurensning.
- Fotgjengere
  - Kort sikt: strakstiltak for å trygge skoleveien over Dyvekes vei, Konows gate og Valhallveien. Alle barna i Ekebergskrenten sogner til Ekeberg skole i bydel Nordstrand, og må krysse én av nevnte veier enten de går, eller de tar bussen. Kryssningspunktene er livsfarlige. Fartsgrensa brytes ofte og mye.
  - Lang sikt: alle bydelens skoleveitraséer er blitt trygge og trivelige, jf. fartsregulering, trafikkbegrensning, innsnevring, fartsdumper, lysreguleringer ...

-

### **9) Annet man stiller spørsmål ved?:**

Hvorfor er det ikke sosial infrastruktur for nedre Lodalen m/Ekebergskrenten el. for tilgrensende bostrøket i vest mellom Kongsveien og Mosseveien? Det dreier seg om mange tusen beboere og eksplosiv folkevekst. Ekebergskrenten sogner til Ekeberg skole i bydel Nordstrand. Området må til Ryen el. mot Grønland for å handle mat. Postpakkene må hentes på Manglerud bydel Østensjø. Det er dessverre ikke direkte kollektivforbindelse mellom Ekebergskrenten og Manglerud. Matbutikk nederst i Konows gate inkl. postfilial for uthenting av pakker, samt en sentralt beliggende skole, vil være vesentlig for senking av bilbruk. Det er planlagt ungdomsskole på Sørengautstikkeren. En barneskole på Loenga, vest for Oslo Hospital, bør utredes. Loenga ligger sentralt mellom nedre Lodalen m/Ekebergskrenten i øst, Bjørvika i vest, Grønalia / Kongshavn i sør, og Gamlebybeboelsen sør for Bispegata i nord. Den vil kunne motta barn fra alle nye boområder i søndre Gamlebyen + å ta av for overbelastningen på Ekeberg skole, og forhindre kalkulert overbelastning på Gamlebyen skole. Hvordan forholder vi oss til planer om framtidige trikketraséer? Lar vi det ligge?

<sup>i</sup> Det er ikke byggevirkosomhet i nedre Lodalen dvs i Lodalen vest for Lodalsbruene. Ev. støv fra anleggsarbeidene i Kværnerbyen kommer ikke så langt ned, jf. også den lange verneverdige verkstedsbygningen som beskytter.

<sup>ii</sup> NILU v/L. O. Hagen og K. Arnesen: *Måling av luftkvalitet ved sterkt trafikkerte veier i Oslo vinteren 2000/2001*

Vedlegg fra Ekebergskrenten ve og vel

## **-- Gjennomgangstrafikk i boligstrøk: Ekebergskrenten.**

Vi ber om:

- Konsekvent skilting av 30km sone for hele Ekebergskrenten fom. Valhallveien og ned til Gamle Oslo Hospital.
- Sperringer for å hindre gjennomfartstrafikk i boligstrøk ved: Oppgaardsgate og Utsikten ved Valhallveien, Ryenbergveien stenges ved Væringkleiva.
- Trygging av skolevei

Fordi:

I Ekebergskrenten har det i de seneste år vært en enorm nybygging, og fortetting. Man har særlig lagt vekt på å tiltrekke seg barnefamilier.

Men veistandarden er dårlig. Veitraseene bygger på gamle middelalderfar og er smale, svingete, bratte og uoversiktelige å kjøre bil i. De gamle trehusene står tett inn til veien, flere steder uten noen form for fortau, og det forverrer situasjonen både for gående og bilister.

Vi trenger derfor fartsreducerende tiltak og sperringer for gjennomkjøringstrafikk i Ekebergskrenten.

I rushtiden hender det ofte at trafikken står på de større veiene rundt, som i Valhallveien og i Konowsgate. Det fører til at en del bilister som kommer til/fra Ekeberg fra Norstrand og Østensjø, gjerne benytter "snarveiene" gjennom boligområdet med farlige situasjoner både for uvørne bilister og myke trafikanter. Vi er redd for at gjennomfartstrafikken vil økes ytterligere ved at trafikkfordelingspunktet for Bjørvika legges østover og nærmere Ekebergskrenten.

Det er både gjennomførbart og kjærkomment å stenge boligområdet i Ekebergskrenten for gjennomkjøring. Fordi det har den i realiteten vært de siste tre årene pga gravearbeider.

Nederste del av Ryenbergveien ved Konowsgate var fra 2004 til 2007 stengt pga gravearbeider for nybyggene. I Oslos nye kartbok er veien nå oppført som permanent stengt. Stengingen var svært vellykket, men dessverre ikke permanent. Flere hundre av lokalbeboerne skrev under på et opprop om å gjøre veien permanent stengt fra høsten 2007. Bu Gamle Oslo gikk enstemmig inn for at veien skal bli permanent stengt, men i dag er dessverre veien åpen for gjennomkjøring- selv om alle ønsker den stengt. Veien kan ikke stenges uten en helhetlig trafikkplan.

Vi foreslår derfor at det i den helhetlige trafikkplanen for stenges Oppgaardsgate og Utsikten ved Valhallveien, og Ryenbergveien stenges ved Væringkleiva.

I tillegg til at veiene er uoversiktelige er skiltingen inkonsekvent. Det gjør kjøremønsteret enda mer uoversiktlig og farlig for alle trafikanter. For eksempel er det ved innkjøringen til Ryenbergveien fra Valhallveien skiltet med 30km sone og fartsdumper. Men ingen andre steder står slike 30km sone skilt. Billistene som kommer nedenfra kjører derfra, i god tro, hurtigere og farligere enn veistandarden skulle tilsi.



Vi ber derfor at skiltingen blir konsekvent både for barna og bilistenes skyld. I tråd med den allmenne trafikkplanen skiltes hele Ekebergskrenten fom. Valhallveien og ned til Gamle Oslo Hospital som 30km sone, uansett hvilken vei man kjører inn i området fra.

**PROBLEM SKOLEVEI:** Alle Ekebergskrentens skolebarn sokner til Ekeberg barneskole og Brannfjeld ungdomsskole. Dvs. at skolebarna i Ekebergskrenten må krysse den svingete og uoversiktlige Valhallveien for å komme seg tur/retur skolen om de skal bruke beina. Dette fører til at mange av Ekebergskrentens barn dessverre kjøres grunnet foreldres angst for den uoversiktelige samleveien gjennom bydelene Nordstrand og Gamle Oslo.

**FORSLAG TIL LØSNING:** Turvei E3 krysser Valhallveien ved Simensbrekka bussholdeplass, og er en selvfølgelig og trivelig skoleveitrasé. Overgangen over Valhallveien må synliggjøres og trygges! Vi foreslår at veien snevres inn ved turveien slik at kun én bil kan krysse turveien av gangen. I tillegg kunne man tenke seg brostein i veidekke for å fremme turveien ytterligere. (I dette bilde kan dagens overgangsfelt 10 meter lenger nede i Valhallveien fjernes. Gangfeltet ligger likevel skeivt til i forhold til turveitraséen gjennom Ekebergskrenten.) Tydeliggjøring og trygging av E3 over Valhallveien vil generelt føre til at flere bruker beina mellom Ekeberg/Simensbråten og Gamlebyen, i tillegg til å gi en tryggere skoleveitrasé.

Ekebergskrenten Ve og vel  
v/Line Hatland  
Oslo, 4. September 2008

## **Vedlegg Etterstad vel**

### **Innspill til helhetlig trafikkplan etter mal**

Vi har prøvd, men til dels gitt opp å forme tanker etter en mal med 8 punkter, a og b, kort og lang sikt, der samme forslag kan passe inn mange steder. Hopper derfor over store deler av malen:

#### 3) Prinsipielle løsninger for hele bydelen:

På kort sikt: Lavere fartsgrenser, økt fremkommelighet for myke trafikkanter.

På lang sikt: En bilfri indre by.

#### 5) Miljø/nærmiljø

Vi støtter selvfølgelig krav om gode grønnsoner rundt middelalderparken, Alna og Hovinbekken (nær den blir gjenåpnet).

#### 6) Kollektivtransport

På kort sikt: Hyppigere avganger, tiltak av typen "Frem 2005".

På lang sikt: Ny Ensjø stasjon for NSB, evt. også en Lodalen stasjon på Hovedbanen.

#### 7) a) Hovedveier

På kort sikt: Tiltak for å tvinge trafikken over i tunnelene. Dyvekes vei som gang-/sykkelvei.

På lang sikt: Vesentlig reduksjon av trafikk til indre by, Strømsveien i tunnel fra Ring 3

#### 7) b) Lokalveier

På kort sikt: Forbud mot gjennomkjøring må innarbeides i reguleringsplan for ny bebyggelse i Etterstadkroken (Brynseng Park). Fartsdumper og tydelige fartsgrenser på lokalveier.

#### 8) Myke trafikanter (skiller ikke mellom gående og syklist)

På kort sikt:

Det må legges til rette for myke trafikanter på en helt annen måte. Det er ikke nok at det er *mulig* å ta seg frem til fots eller med sykkel, slik som f.eks. langs fortauene langs Ring 3. De myke trafikkantene må tilbys ruter som er ufarlige, og skjermet fra bilenes støy og forurensning. Spaser- eller sykkelturen må bli den fornøyelsen det burde være.

Vel, beboerforeninger, barnehager og skoler bør sette opp en liste over de flere hundre små tiltak som kan gjøre det mulig å f.eks. la barna gå til skolen i stedet for å kjøre dem. En fartsdump her, et gjerde der, o.s.v. Tiltak som hver for seg koster noen få centimeter med motorvei, men som til sammen kanskje kan gi resultater

.

For vårt vedkommende vil f.eks. dette si: Isfri fotgjengerundergang mellom Etterstad og Helsefyrterminalen, gangvei ned til turvei D10 fra blokkene i Etterstadkroken (ca. 50 m), fartsdumper ved barnehagene, sikkert fortau forbi Biskop Jens Nilssøns gate 5. For mange ville det være nok til å la bilen stå. Lignende tiltak finnes sikkert over alt i bydelen.

På lang sikt:

(dog tidligere enn den bilfrie bykjernen)

Det bør etableres mer eller mindre bilfrie ruter for myke trafikanter gjennom sentrum av byen.

Et konkret forslag er at det nedsettes et utvalg med deltagelse fra de mest sentrale bydelene for å utrede turveier/gågater/gatetun som gjør det mulig for myke trafikkantene å ta seg fram uten å bli plaget av biltrafikken.

Oslo, 4. juni 2008, Knud Therkildsen

## **Vedlegg Grønland Beboerforening**

### **Ønske om foreleggelse av planer, oversikter, målinger...Hva?:**

Grønland Beboerforening ønsker å få svar på følgende:

- Hvordan vil utbyggingen i Bjørvika virke inn på trafikkbildet i bydelen?
- Hva vil den totale trafikkmengden i døgnet bli fra Nylandsveien og Østre tangent fra høsten 2010?
- Når vil Bispelokket bli revet/stengt?
- Når Bispelokket blir revet/stengt, hvor vil bilene da ta veien?

#### **1) Makroperspektiv; fakta og konsekvenser:**

- Kort sikt:
- Lang sikt:

#### **2) Prinsipielle løsninger som bør gjelde for hele bydelen:**

- Kort sikt:
- Lang sikt:

#### **3) Hvilken hovedprioritet har dere, om dere kan plukke ut én?:**

- Kort sikt:  
-Sykkelfelt, se pkt 8.
- Lang sikt:  
-Trafikkhemmende tiltak, se pkt 7.

#### **4) Miljø, hva bør forbedres og hvordan?**

##### **a) Forurensning og støy**

- Kort sikt:
- Lang sikt:

- b) Miljø-nærmiljø; for eksempel ivaretagelse av spesielle attraksjoner som for eksempel middelalderparken, ivaretagelse av grøntområder...

- Kort sikt:

- Lang sikt:

#### **5) Kollektivtransport, hva bør ivaretas/forbedres, og hvordan?**

- Kort sikt:

- Lang sikt:

#### **6) Veier, endringer, forbedringer?**

- a) Hovedveier

- Kort sikt:

- Lang sikt:

##### **- Anleggstrafikk:**

I forbindelser med store utbygginger i vårt område. Spesielt i Bjørvika, ønsker beboerforeningen at vårt nærområde skal skjermes for anleggstrafikk.

- b) Lokalveier (praktisk arealbruk lokalt)

- Kort sikt:

- Lang sikt:

##### **- Gjennomgangstrafikk:**

Grønland Beboerforening ønsker at trafikkhemmende tiltak iverksettes/opprettholdes for å hindre stor biltrafikk/gjennomgangstrafikk inn i vårt område. Et eksempel på trafikkhemmende tiltak er lyskryss isteden for rundkjøringer.

#### **7) Myke trafikanter; gang og sykkelveier. Endringer, forbedringer?**

- a) Syklister

- Kort sikt:

##### **Sykkelfelt:**

Grønland Beboerforening ønsker at bydelens sykkelfelt blir skjermet mot øvrig trafikk med fysiske sperrer, slik at syklister kan ferdes trygt. Slik det er i dag ser vi stadig at biler parkerer



inne i sykkelfeltet. Grønland Beboerforening ønsker at det prioriteres å fortsette utbyggingen av bydelens sykkelfelt.

Parkeringsplasser innenfor sykkelfelt, som i Grønland, må fjernes. De frigjorte arealene kan brukes til å bedre fotgjengerforholdene.

- Lang sikt:

b) Fotgjengere

- Kort sikt:

**Fotgjengere:** Med økt befolkningsvekst i vårt område mener Grønland Beboerforening at det må tas ennå større hensyn til fotgjengerne enn tilfelle er i dag. Dette for å forebygge ulykker i møte mellom fotgjenger og bilist.

Det bør vurderes å gjøre spesielt fotgjengertette områder bilfrie. Før evt bilfrie områder blir opprettet så må dette konsekvensutredes grundig slik at biltrafikken ikke blir presset inn i allerede hardt belastede boliggate.

- Lang sikt:

**\*Annet man stiller spørsmål ved?:**

**Kollektivtransport:** I vårt nedfallsområde er det en del arbeidsplasser. I tillegg er det en del store menigheter som regelmessig trekker mange mennesker inn i vårt område. Mange av disse kjører bil. Grønland Beboerforening ønsker tiltak som gjør at arbeidstakere og medlemmer i organisasjoner og menigheter bruker kollektiv transport i så stor grad som mulig.

## Vedlegg fra Kværner Vel

**1) Ønske om fartsdempere i Konows gate** på strekningen fra nummer 80 til og med nummer 92. Det er i dag fartsgrense på 40 km/t i området. Denne fartsgrensen overholdes ikke av mange i dag. Veien i området er svingete og smal og det ser ut til å øke lysten på fart i svingene. Nedsatt fart og fartsdempere er derfor påkrevd på denne strekningen. Fartsdempere må eventuelt utformes slik at buss nr. 70 fortsatt kan passere i område. Strekningen er også et yndet treningsområde for mange aktive syklister, og det har vært flere episoder der disse har skapt farlige situasjoner for seg selv og andre. Det er registrert en alvorlig sykkelulykke med personskade på strekningen i løpet av inneværende år.

**2) Utvidelse av Enebakkveien** på strekningen fra bommen i Arnjoldt Gellings vei og opp til krysset ved Konowsgate 80. Der bør veien utvides med tanke på trafikkøkning fra Kværnerbyen og Jøtulbyen. I dag er veien for smal til at det er mulig å parkere og fortauene er heller ikke av en standard som gir en sikker skolevei. De fleste barna i dette området sokner til Vålerenga skole. I dag parkeres det i gata, noe som umuliggjør at to biler kan møtes. Med den betydelig økte belastningen veien vil få når Kværnerbyen og Jøtulbyen er ferdig MÅ denne veistrekningen utbedres og utvides betydelig. I plantegningene for Kværnerbyen er en alt for stor del av trafikken til den nye bydelen lagt via Enebakkveien. For å få ned belastningen i Enebakkveien bør det vurderes om mer av denne trafikken kan ledes via veier internt på Kværnertomta.

På strekningen fra bommen i Arnjoldt Gellings vei og opp mot Vålerenga må fortau utvides til over jernbanebrua ved Opplandsgata. Det må også lages fotgjengerfelt ved jernbanebrua slik at skolebarna kan krysse veien på en trygg måte. Det er kun fortau på den ene siden veien så barna må krysse veien i en uoversiklig sving på vei til skolen.

**3) Bommen i dumpa ved Arnljot Gellines Vei må bestå.** I forbindelse med forslag til utbyggingen av Jøtulbyen er det tegnet inn busslomme der dagens bom befinner seg. Bommen kom i sin tid opp etter åpningen av Galgebergforbindelsen og har betydd enormt mye for området. Der trafikken tidligere holdt på å kvele området er det i dag betydelig bedre trafikkforhold. Vi vet ikke hvordan plantegningene fra Jøtulbyen skal tolkes, men hvis den inntegnede busslommen betyr at bommen fjernes vil det være en katastrofalt dårlig avgjørelse for beboerne i området.

**4) Jøtulbyen og gjenåpning Alnaelva:** Forslaget fra utbyggerne vil en gang for alle sette en stopper for planen om å gjenåpne Alnaelva. Vi ber om at Plan- og bygningsetaten sørger for at planen endres slik at en mulig gjenåpning av det historisk viktige elveløpet blir mulig. Det må i denne planen også lages vandresti gjennom området langs elveløpet gjennom Jøtul- og Kværnerbyen.

Med vennlig hilsen  
Kværner Vel

Tore Kristensen  
Jacob Thomassen  
Styrerepresentanter

## **Vedlegg Malerhaugen Vel**

Det er tre innspill vi på Ensjo har, det ene er gjennomkjøringen i Ensjoveien. Det har nå i en tid vært enveiskjørt i veien pga nedgraving av høyspentledningen. Det viser seg at dette har fungert utmerket med tanke på reduksjon av antall gjennomkjørende biler. Det er altså mulig med en struping av trafikk i Ensjoveien og dermed "tvinge" bilistene til å velge tunnelen mot sentrum.

Det andre er planene om VIF-stadion på Valle-Hovin. Det skjer allerede nå en stor utbygging i Innspurten. Men kun en tilførselsvei, nemlig Innspurten via Grenseveien. Med VIF-planene må det inngå ny adkomst direkte fra Strømsveien/Ringveien til stadion.

Det siste er bygging av ny skole og flerbrukshall i Fyrstikkalleen. Vi er bekymret for at det tilrettelegges for adkomst gjennom boliggate Fyrstikkalleen. Og ikke fra Malerhaugveien/Grønvoll allé.

Med hilsen Jan Ove Vatne, Malerhaugen vel

## Vedlegg Sameiet Schweigaardsgate 48A

---

### Ønske om foreleggelse av planer, oversikter, målinger...Hva?:

Hastighet på grønne (SL-) busser som kjører gjennom Schweigaardsgate over Oslogate  
Har man oppnådd ønsket effekt med bommen i Oslogate

### Makroperspektiv; fakta og konsekvenser:

- Kort sikt: Mer grønt i gatebildet
- Lang sikt: Mer jevn fordeling av trafikken gjennom bydelen, gjerne vha. bom, enveiskjøring eller annen regulering

### Prinsipielle løsninger som bør gjelde for hele bydelen:

- Kort sikt: Redusere gjennomgangstrafikken til et minimum
- Lang sikt: Ingen gjennomgangstrafikk, kun trafikk til/fra bydelen

### Hvilken hovedprioritet har dere, om dere kan plukke ut én?:

- Kort sikt: Kun beboerparkering i Gamle Oslo
- Lang sikt: Bom i hele bydelen, med kun gjennomgang for beboere eller deres besøkende

### Miljø, hva bør forbedres og hvordan?

#### c) Forurensning og støy

- Kort sikt: 30-sone i hele Schweigaardsgate
- Lang sikt: Enveiskjørt Schweigaardsgate / Grønlandsleiret



- d) Miljø-nærmiljø; for eksempel ivaretagelse av spesielle attraksjoner som for eksempel middelalderparken, ivaretagelse av grøntområder...
- Kort sikt: Bedre skjerming av Botsparken fra Grønlandsleiret (hekk)
  - Lang sikt: Utekafé i Botsparken utenfor fengselsmuren

#### **Kollektivtransport, hva bør ivaretas/forbedres, og hvordan?**

- Kort sikt: Forbedre trikkeholdeplass Munkegata (alt for trangt mot sentrum)
- Lang sikt: Ny trikke-holdeplass utenfor De nye Grønlandskvartalene

#### **Veier, endringer, forbedringer?**

c) Hovedveier

- Kort sikt: 30-sone i hele Schweigaardsgate
- Lang sikt: Østre Tangent må under jorda!

d) Lokalveier (praktisk arealbruk lokalt)

- Kort sikt: -
- Lang sikt: -

#### **Myke trafikanter; gang og sykkelveier. Endringer, forbedringer?**

c) Syklister

- Kort sikt: Større bysykkelstativ i Oslogate
- Lang sikt: Tilrettelegge for sykkelsti i Schweigaardsgate til Jernbanetorget

d) Fotgjengere

- Kort sikt:               Endre lyskryss Schweigaardsgate/Oslogate, slik at det blir grønn mann alle veier samtidig
- Lang sikt:               Åpne for vandring langs Akerselva helt ned til fjorden
- **Annet man stiller spørsmål ved?:**

Hvorfor ikke flytte bussterminalen til sjøsiden av Oslo S? Helt urimelig at den fortsatt skal ligge så langt inn i sentrum og så langt fra Oslo S og hovedveinettet!

Det er helt ut å lage motorveibruer ala Østre Tangent i 2008. Denne type trafikk må under jorda! Her må det være mulig å tenke fremover, i stedet for å velge dårlige løsninger i nuet. Det har vi tid og råd til, ellers kan vi la det være!

Etter hvert som sentrum flytter østover, synes det også som alle problemer også bare skyves østover. Barcode, bebyggelsen bak operaen, biltrafikken over Bispelokket, høyhusene i Schweigaardsgate, Østre Tangent med mer.

Gamle Oslo får 35.000 nye innbyggere uten at det gjøres noe med trafikken, kollektivtilbudet, skolene eller parkene. Dette er dømt til å mislykkes, og Gamlebyen blir på nytt en ghetto!

## **Vedlegg Tøyen/Nedre Kampen Vel**

Ønske om foreleggelse av planer, oversikter, målinger...Hva?:

Vi ønsker en oversikt over hvordan planleggerne innen samferdsel ser for seg veiutbyggingen i Bydel Gamle Oslo i tall (dvs hvor mange biler forventes å passere de ulike veier nå og om x antall år der (x1, x2, ...) mhp:

- a) Trafikken og trafikkøkningen som skjer som en konsekvens av hovedveiprosjektene som inngår i Oslopakke 3, bl a fordelingen mellom gjennomgangstrafikken og trafikken forårsaket av reiser som starter og/eller terminerer i bydelen.
- b) Trafikkøkningen som ventes forårsaket av den sterke boligutbyggingen og befolkningsøkningen som er planlagt i bydelen de kommende årene. Hvilke lokale trafikkprosjekter har etaten planlagt for å tar unna denne økningen, og hvor sikkert er finansieringen av disse?

### **Makroperspektiv; fakta og konsekvenser:**

Kort sikt:

- a. Vi ønsker at alle eventuelle forslag vedrørende stenging av gater skal gjennom en konsekvensutredning som viser hvilke følger det får for andre gater i nærområdet.

Lang sikt:

- Vi må få gjennomslag for at kapasiteten på tilførselsveiene ikke bygges ut raskere enn at vi kan absorbere trafikken i gatenettet i sentrum. Det vil si at rekkefølgen i utbyggingen ofte må starte i sentrum.

### **Prinsipielle løsninger som bør gjelde for hele bydelen:**

Kort sikt:

- b. Vi ønsker at kapasiteten og rutenettet til kollektivtilbudet bygges fortere ut enn kapasiteten i hovedveinettet.
- Vi ønsker at bydelen som sådan sier at vi ikke har noen interesse eller nytte av den økningen i biltrafikk som sies å komme og som sies å være nødvendig for å finansiere Oslopakke 3. Vi ønsker at bydelen sier fra at hvis det skal komme en økning må denne graves ned eller legges utenom de delene av Gamle Oslo der folk bor. Et slikt vedtak kan komme raskt, og brukes i debatten.
- Vi ønsker at prosjektrekkefølgen i Oslopakke 3 skal prioritere prosjektene som gir størst miljøgevinst for beboerne i bydel Gamle Oslo og ikke til prosjektene som gir størst økning i trafikkkapasitet i hovedveiene.
- Utbygging av et sikkert og godt sykkelveinett må prioriteres. Bysykelordningen må drives mer effektivt, dvs syklene må om distribueres til standene som har manko, mye raskere enn skjer i dag.

Lang sikt:

- På lang sikt skal vi sørge for at dette vedtaket gjennomføres. Men gjennomføres på en slik måte at det fortsatt er mulig å eie en bil og bo i Gamle Oslo slik at vi ikke ender opp med en befolkning som faller helt utenfor byens normalbefolkning.

### **Hvilken hovedprioritet har dere, om dere kan plukke ut én?:**

Kort sikt:

- Kort sikt er å ta grep som virker på lang sikt. Dette fordi det i løpet av kort tid vil tas beslutninger som bestemmer trafikkmønster i overskuelig framtid (eksempelvis Nylandsveien). Dette er hastearbeid – blant annet for å få ting inn på lista over bruk av midlene i Oslopakke 3. Vi skal eksempelvis kjempe om å få lagt riksvei 4 under bakken så mye som mulig – før midlene er brukt opp – det blir et kappløp, der de raskeste har muligheter til å legge beslag på midlene.

Lang sikt:

- Vi skal ha en effektiv jernbane som samsvarer med bydelens behov. For å integrere Bjørvika med resten av bydelen må mest mulig av jernbanen legges under bakken, og korrespondere med annen kommunikasjon i flere plan. Dette er et krevende teknisk arbeid som er nødt til å skje i veldig små skritt for å kunne opprettholde et kontinuerlig jernbanetilbud. Det må derfor foregå over lang tid. Vi bør derfor komme i gang – både med planlegging og implementering.

### **Miljø, hva bør forbedres og hvordan?**

#### **e) Forurensning og støy**

- Kort sikt: Diesel ser ut til å være værsting for nærmiljøet – og andelen deisel驱动的 trafikk øker raskt. Selv nye diesel med partikkelfilter har svevestøv som er svært uheldig. Samtidig går nesten all yrkestrafikk på diesel. Disse kunne sikkert vært pålagt hybridløsninger, som har store fordeler i sentrumskjøring. Allerede i dag er det mulig å bygge om drosjer for en rimelig penge til gassdrift, og dette er faktisk slik at det muligens er økonomisk konkurransedyktig med dagens priser og avgifter.
- Øk antall ”hydrogenstasjoner”. Brenning av hydrogen gir bare vanndamp, dvs ingen CO<sub>2</sub>, ingen NOx og ingen svevepartikler.
- Lang sikt: Det er sikkert ikke lenge til noen kombinerer brenselcelle med hybrid og dermed parkerer de bilene som er på markedet i dag. I mellomtiden bruker vi de bilene vi har.

#### **f) Miljø-nærmiljø; for eksempel ivaretagelse av spesielle attraksjoner som for eksempel middelalderparken, ivaretagelse av grøntområder...**

Kort sikt:

- Øke krav til antall p-plasser som må anlegges i forbindelse med nye boligprosjekter. Forby dispensasjoner fra disse kravene.

Lang sikt:

- Utforske ulike måter å hindre gjennomgangstrafikk uten at det vanskeliggjør fremkommelighet for beboerne.

### **Kollektivtransport, hva bør ivaretas/forbedres, og hvordan?**

Kort sikt:

- Hyppigere avganger, bedre (mer finmasket) rutenett
- Kollektivtilbudet til Bjørvika/operaen/ de nye museene må bygges kraftig ut allerede nå, for å hindre utviklingen av bilbaserte transportvaner hos de mange besøkende.

Lang sikt:

- Bygg ut "park and ride" tilbudet med sikre p-anlegg og hyppige skyssebusser ute ved bygrensen, slik at pendlere ikke må kjøre helt inn til byen.
- Flytt Tøyen togstasjon til Ensjø (med lett overgang til T-banen).

### **Veier, endringer, forbedringer?**

e) Hovedveier

Kort sikt:

- Tunnelen Vahls gate – Carl Berner – Økern må gis topp prioritet for å avlaste Tøyenlenken med sine 3 skoler og tette bebyggelsen

Lang sikt:

- Nylandsveien/Østre tangent må bygges ned og ta bare lokaltrafikk. Trafikk fra E18/E6 til Rv4 må aktivt dirigeres over Ring 3 til Sinsen.



## **Vedlegg Vålerenga vel**

Vi har fire åpenbare problemer når det gjelder trafikksituasjonen på Vålerenga

### **Problem 1: Farten i Strømsveien**

Fra bommen i nederste del av Strømsveien og opp til rundkjøringen der motorveisystemet tar til, er denne gata regulert til en fartsgrense på 50 km/t. Dette oppfatter vi som i direkte konflikt med Strømsveiens bruk, hver eneste dag krysses den av mennesker i alle aldre, ikke minst barn, som går til og fra skole, barnehager og arbeid.

Dessuten er Strømsveien i økende grad en ren boliggate, nye blokker bygges i Strømsveien og det er uverdig at et så tungt trafikkbilde skal få danne seg.

Vi ønsker at Strømsveien reguleres til 30 km/t, det vil kun senke farten hos de som i dag kjører raskt slik som de grønne bussene fra Stor-Oslo lokaltrafikk (Rute som de snart heter), 37-bussen kommer aldri opp i den hastigheten og vil ikke bli rammet.

En fartsgrene på 50 km/t i denne gaten harmonerer dårlig med de behov som eksisterer for trafiksikkerhet, oversiktighet og almanns ferdsel.

Hvis et menneske blir påkjørt av en bil som holder 50 km/t er det 90 prosents sannsynlighet for å dø, hvis et menneske derimot blir påkjørt av en bil som holder 30 km/t er denne sannsynligheten redusert til 10 prosent.

### **Problem 2: ”De grønne bussene” og farten de holder, og de bussene som bruker Strømsveien som transit**

De såkalte grønne bussene som trafikkerer Strømsveien kjører svært fort, mye fortere enn de fleste andre trafikanter. Årsaken er at mange av dem ikke stopper overhode – våre tellinger viser et foruroligende tall – og at to ruter som har stoppested på Vålerenga kun har to stopp og setter opp farten veldig mellom disse to stoppene. Vi har flere ganger målt at busser holder opp mot 60 km/t, og klaging til selskapet (Ruter) fører ikke frem, besvares ofte ikke i det hele tatt.

De ”grønne bussene” utgjøres av rute 401, 411, og 421 som har stopp på Vålerenga. Rute 401 har 128 avganger i løpet av uken, Rute 411 har 126 og Rute 421 har 20. Tilsammen kjører det slik 274 grønne busser pr døgn mandager -fredager. I lange perioder på dagen går det altså

bortimot 20 busser i timen gjennom Strømsveien. Det er ytterst få som går av/på på de to stoppene disse bussene har her i Strømsveien, de aller fleste skal inn til Bussterminalen. På toppen av dette kommer alle de andre grønne bussene som ikke har noen holdeplasser i Strømsveien, men som bruker den. Våre tellinger tyder på at det er noe rundt ?? i døgnet.

Vi ønsker at disse bussene legger om ruta. Det er ingen vits i at de skal bruke Strømsveien som en ekspressvei. Da kan de velge andre traseer som har motorveistandard.

I tillegg har busslinje 37 i alt 266 (133 hver vei) gjennomkjøringer per dag.

### **Problem 3, Krysset Solørsgata/Strømsveien og krysset Ingeborgsgate/Strømsveien**

I det krysset som utgjøres av krysset Ingeborgsgate/Strømsveien og krysset

Solørsgata/Strømsveien (se kart) er tilstanden uholdbar, og daglig oppstår det situasjoner som kan få dramatisk utfall.

Her krysser hver dag skolebarn, barnehagebarn, voksne og gamle, og når store deler av trafikken holder høy fart blir det farlig. Effekten av stor fart, mange kryssende vareleveringer, dårlig lyssetting, barnehagebarn i vogner og mange gående i ulike retninger, blir betydelig. Spesielt i den mørke årstid er dette presserende.

Etableringen av en ny dagligvarebutikk – Kiwi i Strømsveien 24 b – har gjort at oversikten er blitt dramatisk verre for alle.

At Kiwi har fått lov å etablere butikk, og parkeringsplasser, har gjort trafikkbildet enda verre. Dette genererer mye ny biltrafikk inn og ut av krysset, og dessuten skaper vareleveringen et sterk kaos, og helt uholdbare situasjoner. Ingen av vareleveringene ser ut til å foregå på forskriftsmessig vis, det mangler alltid hjelpemann på bilene, noe som gjør rygging til en risikosport for disse yrkessjåførene.

### **Problem 4, Sykkelvei gjennom skolegården**

Vålerenga skole har en skolegård som er delvis åpen, den er en del av selve Vålerengaparken.

Gjennom denne parken går også en sykkelsti. Mange av sykkelistene som kjører denne veien har stor fart, og alt for stor fart for å være en del av et miljø med så mange trafikanter som barn er. Vi har hatt flere skumle episoder og det burde være unødvendig.

Lokalmiljøet på Vålerenga ønsker at denne traseen legges om slik at barnas skolegård blir et tryggere sted.

## Alnalevas venner

### Foreløpig innspill til helhetlig trafikkplan for Gamle Oslo

Alnaelvas venner har nettopp hatt årsmøte, og det nye styret har ennå ikke hatt tid til å behandle trafikkplanen. Trafikk er jo heller ikke det vi først og fremst er beskjeftiget med.

Undertegnede vil likevel påpeke et par ting man bør tenke på i forbindelse med trafikkplanen.

Etter at veier ble viktigere enn vann for ferdselen kom Alna i forrige århundre igjen og igjen i konflikt med byens trafikkbehov. Og det var elva som tapte hver gang. Elva er blitt lagt i rør for å gi plass til jernbaner og motorveier.

Nå er det vedtatt, både i byøkologisk program og i planene for Alnaelv Miljøpark, at elva skal opp i dagslys - hele veien ned til fjorden. Alle planer og forslag som berører mulige traseer må derfor ta hensyn til dette. Og vi er opptatt av at det ikke bare blir mulighet til å balansere på kanten av en trang kanal, men at det som blir hovedveien for myke trafikanter fra sentrum til Groruddalen får en kvalitet som gjør at folk ønsker å bruke den.

Vi er gjort kjent med at det er fremmet forslag om å redusere, eller fjerne, trafikken i Dyvekes vei. Og når man ser på terrenget, så er det klart at kvaliteten på den opplevelsen det vil være å gå langs elva vil henge sammen med hva slags løsning man får til her. Jernbaneanlegget er uhyre vanskelig å flytte på. Kirkegården er det utenkelig å flytte på. Vi kjenner ikke trafikkmønstret godt nok til å si hva som er mulig, men håper at Dyvekes gates rolle i fremtidige trafikkløsninger blir så minimal som mulig.



For Alnaelvas venner  
Vidar Berget

---

Pb. 10 Lindebergåsen 91 11 62 38 [post@alnaelva.no](mailto:post@alnaelva.no) Tilknyttet Oslo Elveforum  
1003 Oslo Konto: 0539.1129977 [www.osloelveforum.org](http://www.osloelveforum.org)

Oslo, 8.05 2008

Bydel Gamle Oslo  
Pb 9406 Grønland  
0135 OSLO

### **Innspill til arbeidet med trafikkplan for Bydel Gamle Oslo**

Interesseforeningen Oslos middelalder har som en av sine viktigste oppgaver å arbeide for å synliggjøre kulturminnene fra middelalderen i Gamlebyen. Dette er en nasjonal oppgave, en oppgave for Østlandsområde, for Oslo kommune og for bydel Gamle Oslo. Reguleringsplanen for Bjørvika m.m. omfatter bare en del av middelalderbyen, men for denne delen legges klare bestemmelser for utbygging, bl.a. markering av middelalderens gateløp. Det er viktig at disse intensjonene følges opp også for de andre delene av middelalderbyen. Ikke minst viktig er det at de forskjellige delene av middelalderbyen knyttes sammen og at det legges til rette for ferdsel til fots langs veiløpene fra middelalderens Oslo.

Gamlebyen var Norges største veikryss fram til Ekebergtunnelen ble satt i drift i 1995 og trafikken ledet utenom. Dette var resultat av et langvarig arbeid for å befri middelalderbyen for en helt ødeleggende biltrafikk som delte den i to og for å spare Gamlebyens beboere for trafikkstøy og forurensning. Nå var det blitt mulig å bevege seg til fots gjennom hele middelalderbyen, fra nord til syd uten å risikere å bli overkjørt.

I en slik situasjon, hvor det diskuteres muligheter for flere rekonstruksjoner langs Vestre strete og hvor argumentasjonen om bedre sammenheng mellom de to delene av middelalder-Oslo, det geistlige sentrum med Hallvardskatedralen og Bispeborgen og det kongelige sentrum på Øra med Mariakirken og Kongsgården er sterke, kommer forslaget om å øke gjennomkjøringstrafikken i Bispegata og også forslag om å utvide den igjen, fra dagens to kjørefelt til tre eller fire. Hvis Ekebergtunnelen og rivingen av Loenga bro var to skritt fram, er dette ett skritt tilbake. Det er en skandale hvis Ekebergtunnelen og Mosseveien allerede nå skulle ha for lite kapasitet.

Planleggingen av nytt Kulturhistorisk museum for Universitetet i Oslo i Gamlebyen er kommet langt, og reguleringsplan blir framlagt i disse dager. I planen legges det nettopp vekt på sammenhengen mellom de forskjellige delene av middelalderbyen, bl.a. ved forslaget om å legge jernbanespolet over Sørenga, Klypen, i nedsenket kulvert for å kunne rekonstruere middelalderens terreng ned mot Vannspeilet.

Rent historisk er det helt uholdbart at Hallvardskatedralens sørligste del skal ligge skjult under asfalt og betong. At det er satt opp et pent gjerde her mellom Ruinparken og gresset inntil Bispegata er ikke noe argument mot en utvidelse av parken mot syd. I middelalderen lå Hallvardskirkens kirkegård øst for Oslogate i hele det området som nå er Bispegata. Bispeallmenningen sluttet mot øst her. Det gikk ikke noe bro over Alnaelva der hvor Dyvekes bro eller broen ved siden av denne går i dag.

IOM foreslår primært at Bispegata lukkes for trafikk og at det etableres gressplen her, som en fortsettelse av Minnsparken. Dette er i tråd med Formgivingsprogram for Gamle Oslo foreslått av Miljøbyen Gamle Oslo. Hallvardskirken må frilegges og nivåforskjellen mellom kirken og terrenget

syd for Minneparken utlignes med en slak, gressbevokst skråning. Dersom det planlegges trikk fra Bispegata og inn i Kværnerdalen, kan dette godt kombineres med gressplen sør for Hallvardskirken. Men IOM er sterk motstander av biltrafikk i Bispegata sør for Hallvardskirken. Vi ser med stor skepsis på Samferdselsetatens ønske om å legge traseen for fjernbussene over Dyvekes bro.

Det er viktig at det vernes om de historiske verdiene i middelalderbyen og at de ikke bygges ned. Oslos historiske sentrum og Gamle Oslos fremste attraksjon må ikke på nytt bli ødelagt og splittet opp av biltrafikk!

Med vennlig hilsen

Petter B. Molaug  
For Interesseforeningen Oslos middelalder

### **Ønske om foreleggelse av planer, oversikter, målinger...Hva?:**

Plan for trafikk over Dyvekes bro, øvre del av Bispegata fra samferdselsetaten, status, påvirkningsmuligheter, fremdrift

#### **Makroperspektiv; fakta og konsekvenser:**

- Kort sikt: Fjerning av gjennomkjøringstrafikk over Dyvekes bro/Bispegata, privatbiler og fjernbusser.
- Lang sikt: Utvidelse av Minneparken/Ruinparken mot syd med fjerning av lokk over St. Hallvardskirken og frigjøring av murene. Fjerning av gjerde og parklegging av området i en skråning fra Bispegata ned til nivået inne i parken.

#### **Prinsipielle løsninger som bør gjelde for hele bydelen:**

- Kort sikt: Tydeliggjøring av historiske kommunikasjonslinjer og strukturer ved hjelp av grøntdrag og markering av disse i form av gang- og sykkelveier, i tråd med reguleringsplan.
- Lang sikt: Avklaring av ny jernbanetunnel gjennom Gamlebyen, i første omgang Oslo – Ski, i andre omgang dyptunnel.

#### **Hvilken hovedprioritet har dere, om dere kan plukke ut én?:**

- Kort sikt: Fjerning av gjennomkjøringstrafikk over Dyvekes bro/Bispegata, privatbiler og fjernbusser.
- Lang sikt: Utvidelse av Minneparken/Ruinparken mot syd med fjerning av lokk over St. Hallvardskirken og frigjøring av murene. Fjerning av gjerde og parklegging av området i en skråning fra Bispegata ned til nivået inne i parken.

#### **Miljø, hva bør forbedres og hvordan?**

##### **g) Forurensning og støy**

- Kort sikt:

- Lang sikt:

##### **h) Miljø-nærmiljø; for eksempel ivaretagelse av spesielle attraksjoner som for eksempel middelalderparken, ivaretagelse av grøntområder...**

- Kort sikt: Åpning for gangvei i Vestre stretes trasé fra Oslo torg (Bispegata) til Clemenskirkeruinen. Fjerning av jordvoll, fjerning av deponeringslager i Loengbruas tidligere trasé, syd for Bispegata.



- Lang sikt: Utvidelse av Minneparken/Ruinparken mot syd med fjerning av lokk over St. Hallvardskirken og frigjøring av murene. Fjerning av gjerde og parklegging av området i en skråning fra Bispegata ned til nivået inne i parken.

### **Kollektivtransport, hva bør ivaretas/forbedres, og hvordan?**

- Kort sikt:
- Lang sikt:

### **Veier, endringer, forbedringer?**

#### f) Hovedveier

- Kort sikt: Bispegata stenges for gjennomgangstrafikk
- Lang sikt: Tunnelkapasiteten økes for busstrafikk for å avlaste behovet for gjennomkjøring gjennom bydelen
- 

#### g) Lokalveier (praktisk arealbruk lokalt)

- Kort sikt:
- Lang sikt:

### **Myke trafikanter; gang og sykkelveier. Endringer, forbedringer?**

#### e) Syklister

- Kort sikt:
- Lang sikt:

#### f) Fotgjengere

- Kort sikt: Anlegging av gangvei i Vestre stretes trasé fra Oslo torg (Bispegata) til Clemenskirkeruinen.

- Lang sikt: Gangvei i Clemensallmenningens trasé fra Clemenskirken til Vannspeilet (reguleringsplanen for Bjørvika)
- **Annet man stiller spørsmål ved?**