

Medvirkningsrapport Torshov

Sykkeltilrettelegging i Johan Svendsens gate og Ole Bulls gate



Bilde: Ingeborg Faller

Medvirkningsrapport Torshov

Sykkeltilrettelegging i Johan Svendsens gate og Ole Bulls gate

Mottaker **Bymiljøetaten Oslo kommune**

Dokumenttype **Rapport**

Dato **23.02.2024**

Utført av **Rambøll Norge, Rambøll Management Consulting, Henning Larsen Arkitekter**

Rambøll
Harbitzalléen 5
Postboks 427 Skøyen
0213 Oslo

T +47 22 51 80 00
<https://no.ramboll.com>

Innholdsfortegnelse

1.	Introduksjon	3
1.1	Bakgrunn for medvirkningsprosessen	3
1.2	Avgrensning av området	3
2.	Metode og utvalg	5
2.1	Metode	5
2.1.1	Forbehold	5
2.1.2	Personvern	6
2.2	Utvalg	6
2.2.1	Innledende befarings	6
2.2.2	Dialogmøter	6
2.2.3	Tilstedeværelse i området	7
2.2.4	Tilstedeværelse på treffstedet	8
2.2.5	Åpent møte	8
2.2.6	Skriftlige innspill	9
2.2.7	Annet	9
3.	Funn fra medvirkningsprosessen	10
3.1	Kommunale bilparkeringsplasser	10
3.1.1	Bevare et mangfoldig bomiljø	10
3.1.2	Behovet for bilparkeringsplasser	10
3.2	Bakgårdene på Torshov	12
3.3	Sykkelfelt på strekningen	12
3.3.1	Argumenter <i>mot</i> sykkelfelt	12
3.3.2	Argumenter <i>for</i> sykkelfelt	14
3.4	Trafikksikkerhetstiltak i Johan Svendsens gate og Ole Bulls gate	15
3.4.1	Krysset Ole Bulls gate x Torshovgata og holdeplassområde	18
3.4.2	Krysset Johan Svendsens gate x Hegermanns gate og strekningen Johan Svendsens gate	19
3.5	Oppgradering av Sæveruds plass	20
3.5.1	Holdeplass Sæveruds plass	22
3.6	Tilbakemeldinger til prosessen	23
3.6.1	Begrunnelsen for sykkeltilrettelegging	24
3.6.2	En helhetlig plan for Torshov	24
4.	Avslutning	25

Sammendrag

Våren 2022 startet Bymiljøetaten i Oslo kommune opp et forprosjekt i Johan Svendsens gate og Ole Bulls gate, samt Sæveruds plass, med formål å forbedre trafikksikkerheten for myke trafikanter, tilrettelegge bedre for syklende og forbedre fremkommeligheten til kollektivtrafikken. Etter stort lokalt engasjement mot planene, tok beboere på Torshov initiativ til et innbyggerforslag mot fjerning av kommunale bilparkeringsplasser på Torshov. I mai 2023 vedtok Bystyret at Bymiljøetaten skal gjøre en ny vurdering av den planlagte sykkeloppgraderingen, og sikre god medvirkning fra bydelsutvalg, lokalmiljø og andre berørte parter.

Rambøll har gjennomført en medvirkningsprosess på vegne av og på oppdrag for Bymiljøetaten i Oslo kommune. Formålet har vært å synliggjøre ulike aktørers meninger, holdninger og perspektiver til den planlagte sykkeloppgraderingen. Sentrale spørsmål i medvirkningen har vært opplevde kvaliteter, utfordringer og behov, opplevelsen av å bruke strekningen for ulike trafikantgrupper, og konsekvensene av tiltak for ulike målgrupper. I medvirkningsprosessen har vi mottatt mange innspill fra ulike målgrupper, som blant annet beboere og andre som bruker området, skoler og barnehager og Bydel Sagene. Det har vært et sterkt engasjement fra lokalmiljøet i medvirkningsaktivitetene.

Rapporten viser at svært mange ikke ønsker sykkeltilrettelegging langs Johan Svendsens gate. Målgruppeorienterte aktiviteter og skriftlige innspill har gitt et noe mer nyansert bilde, selv om det totalt sett er betydelig motstand mot tiltak som reduserer antall kommunale bilparkeringsplasser på Torshov. De viktigste argumentene mot sykkelfelt er ønsket om å bevare et mangfoldig nabolag og at beboere ikke ønsker mer trafikk inn i bakgårdene. Vi har også mottatt enkelte innspill fra beboere og andre som er positive til forslaget om sykkeltilrettelegging på strekningen, eller foreslår løsninger som kombinerer sykkelfelt og bevaring av bilparkeringsplasser. Vi erfarer at de viktigste argumentene for dette synspunktet er at det oppleves utrygt å sykle på strekningen slik den er i dag, og at en bedre sykkeltilrettelegging kan føre til at flere velger å sykle, blant annet til barnehage og skole. Alle målgrupper ser behov for trafikksikkerhetstiltak på strekningen og en oppgradering av Sæveruds plass, uavhengig av om de er positive eller negative til sykkeltilrettelegging.

1. Introduksjon

På vegne av Bymiljøetaten i Oslo kommune (heretter 'BYM') har Rambøll Norge, Rambøll Management Consulting og Henning Larsen Arkitekter (heretter 'Rambøll') fått i oppdrag å gjennomføre en medvirkningsprosess om oppgradering av Johan Svendsens gate og Ole Bulls gate, samt Sæveruds plass. Medvirkningsprosessen (inkludert forarbeid og rapportering) ble gjennomført i perioden august 2023 til februar 2024. Denne rapporten beskriver funnene fra medvirkningsaktivitetene.

1.1 Bakgrunn for medvirkningsprosessen

Våren 2022 startet BYM opp et forprosjekt i gatestrekket. Hensikten med prosjektet var å forbedre trafikksikkerheten for myke trafikanter, tilrettelegge bedre for syklende og forbedre fremkommeligheten til kollektivtrafikken. En forutsetning for prosjektet har vært at det skal gjennomføres innenfor gjeldende regulering. Etter stort lokalt engasjement mot planene, tok beboere på Torshov¹ initiativ til et innbyggerforslag mot fjerning av kommunale bilparkeringsplasser på Torshov. Innbyggerforslaget ble overlevert bystyret i november 2022.

Beslutningen om å gjennomføre en medvirkningsprosess kom etter et vedtak i bystyret i mai 2023:

«Bystyret ber byrådet gjøre en ny vurdering av den planlagte sykkeloppgraderingen i Ole Bulls, Johan Svendsens gate og oppgradering av Sæveruds plass som lokal møteplass og komme tilbake til bystyret med en egen sak om dette. Herunder må det også vurderes om kryssinnstramminger og andre tiltak kan løse trafikksikkerhetsutfordringer og erstatte behovet for sykkelfelter. Byrådet bes sikre god medvirkning fra bydelsutvalget, lokalmiljøet og andre berørte parter i denne prosessen. Her må det også inkluderes en vurdering av muligheten for forsert oppgradering av gang- og sykkelvei i Torshovdalen som erstatning for sykkelfelter i Johans Svendsens gate. Dette innebærer at det videre arbeidet med sykkeltilretteleggingen i området stilles i bero inntil bystyret har behandlet en ny sak.»²

I vedtaket ber bystyret BYM om å sikre god medvirkning fra bydelsutvalg, lokalmiljø og andre berørte parter. Denne medvirkningsrapporten inngår i det samlede grunnlaget BYM skal presentere som egen sak for byråden.

1.2 Avgrensning av området

Utgangspunktet for all medvirkning i dette prosjektet er området fra krysset Ole Bulls gate x Torshovgata, opp Johan Svendsens gate, til Sæveruds plass, og videre til krysset Johan Svendsens gate x Nordkappgata og Sigurd Lies gate. Illustrasjonen på neste side viser planområdet.

¹ Via lokal aksjonsgruppe "Nei til storstilt fjerning av kommunale parkeringsplasser på Torshov"

² Bystyret i Oslo kommune (2023). *Politisk behandling av: Innbyggerforslag av 27.11.2022 - Nei til storstilt fjerning av kommunale parkeringsplasser på Torshov*. Hentet fra: https://einnsyn-fillager-api.api.oslo.kommune.no/fil?virksomhet=976819853&filnavn=cd3237dc0f5842fe9abfd70b93153dd6_8279840b37bc81e60aefaf3bd54dddc2.pdf



Planområdets utstrekning

De fleste tilbakemeldingene Oslo kommune og Rambøll har mottatt i forbindelse med medvirkningsprosessen handler om sykkeltilrettelegging, bilparkeringsplasser og trafiksikkerhetstiltak i planområdet. Utover dette er det mange som har kommet med generelle innspill om Torshov som boligområde, og andre steder i nabolaget, som har vært relevant for prosjektet. I tillegg har det kommet innspill og tilbakemeldinger på prosessen for prosjektet. Rambøll har gjennomgått alle tilbakemeldingene, og inkludert alle som anses å være relevante for prosjektet i denne rapporten. Dette gir et detaljert kunnskapsgrunnlag for BYMs videre vurdering av tiltak i området.

2. Metode og utvalg

2.1 Metode

Rambøll har invitert til en bred medvirkningsprosess, hvor formålet har vært å synliggjøre ulike aktørers meninger, holdninger og perspektiver. Vi har vært opptatt av å få frem et mangfold av stemmer, også de stille stemmene. Målgruppene for medvirkningen har vært:

- Beboere i nærområdet
- Brukere av nærområdet
- Skoler og barnehager i nærområdet
- Bydel Sagene

De mest sentrale spørsmålene i medvirkningsprosessen har vært:

- Hva er de største kvalitetene, utfordringene og behovene i området?
- Hvordan opplever målgruppene å bruke området i dag?
 - Som gående/syklende/bilist/brukere av bussholdeplassene
- Hvilke konsekvenser har de foreslåtte tiltakene på strekningen for målgruppene?
 - Hva er de eventuelt mest negative til, og hvorfor?
- Hvilke ønsker har målgruppene for Sæveruds plass?

For å få en medvirkningsprosess som sikret god representasjon la Rambøll opp til ulike medvirkningsaktiviteter. Vi beskriver medvirkningsaktivitetene nærmere i kapittel 2.2. Noen av aktivitetene har vært åpne for alle (tilstedeværelse i området og på treffstedet, åpent møte, mulighet til å sende skriftlige innspill via BYMs postmottak). I andre aktiviteter har vi invitert utvalgte aktører til å medvirke (innledende befarig, dialogmøter). Rambøll har valgt å gjøre det på denne måten for å sikre at aktører spesielt berørt av tiltaket ble hørt, og sikre mest mulig hensiktsmessig gjennomføring av aktivitetene, samtidig som alle skulle ha mulighet til å delta på minst én av aktivitetene. Medvirkningsaktivitetene som var åpne for alle ble annonsert via kommunens varslingsjeneste til beboere og næringsdrivende i et definert område på Torshov. De som ble varslet bor eller driver næring i et område avgrenset av Åsengata, Lammers gate og Haarklous plass i nord, Sigurd Lies gate og Jolly Kramers gate i øst, Tverrbakken og Oskar Braatens gate i sør, samt Vogts gate i vest.

Vi har gjennomført en *kvalitativ* medvirkningsprosess. Det betyr at vi har vært opptatt av å lytte til og dokumentere detaljerte og nyanserte tilbakemeldinger, fremfor å tallfeste hvor mange som er for og mot sykkelstasjon på strekningen gjennom en spørreundersøkelse. Samtidig vil vi i rapporten synliggjøre hvilke meninger og holdninger som deles av mange.

2.1.1 Forbehold

Medvirkningsrapporten har som formål å beskrive funnene fra medvirkningsaktivitetene så nøyaktig som mulig. Den inneholder ikke konklusjoner og anbefalinger. Rapporten er et kunnskapsgrunnlag som inngår i det samlede grunnlaget BYM skal presentere for byråden.

Rapporten reflekterer meningene, holdningene og perspektivene til de som har ønsket å medvirke. Rambøll tar forbehold om at ikke alle som er berørt av tiltaket har deltatt i medvirkningsprosessen, enten fordi de ikke har ønsket å delta, ikke har hatt mulighet til å delta på tidspunktene medvirkningsprosessene ble gjennomført, eller at vi ikke har nådd ut til dem med informasjon om prosjektet og muligheten til å medvirke. Vi kan ikke utelukke at vi ville fått et annet resultat dersom beboere og brukere som ikke har medvirket deltok i aktivitetene. Alle som har ønsket har imidlertid hatt anledning til å sende inn skriftlige innspill via BYMs postmottak.

Det er et stort lokalt engasjement mot fjerning av kommunale bilparkeringsplasser og opprettelse av sykkelfelt på strekningen. Medvirkningsaktivitetene har hatt en sterk lokalmiljøorientering. Dette kan ha medført noen skjevheter. Fokus på lokalmiljøet er imidlertid i henhold til bystyrets vedtak. Vedtaket nevner også «andre berørte parter». Meninger og holdninger fra brukere av gatene som ikke bor eller arbeider innenfor varslingsområdet er i mindre grad fanget opp i medvirkningsprosessen. Det gjelder f.eks. syklistene og busspassasjerer som reiser gjennom området. Skoler, barnehager og bydelsadministrasjonen understreket at de er indirekte berørt av det foreslåtte tiltaket, og at det viktigste er å lytte til beboere i området.

2.1.2 Personvern

Vi har registrert personopplysninger i forbindelse med medvirkningsaktivitetene. Vi har til enhver tid sørget for at vi ikke har lagret eller innhentet flere personopplysninger enn vi trenger. Rambøll har tydelige rutiner for håndtering, deling, lagring og sletting av personopplysninger og prosjektdata. Innspill og notater som inneholder personopplysninger har vært adgangsbegrenset til prosjektarbeidere som har løst oppdraget, og vil slettes etter prosjektslutt. Sensitive personopplysninger som er samlet inn gjennom medvirkningsaktivitetene er ikke inkludert i rapporten.

2.2 Utvalg

I avsnittet under følger en beskrivelse av alle medvirkningsaktiviteter som er gjennomført i prosjektet og hvem som har deltatt.

2.2.1 Innledende befarings

Vi gjennomførte en innledende befarings med lokal aksjonsgruppa «Nei til storstilt fjerning av kommunale parkeringsplasser på Torshov», styrer i utvalgte borettslag/sameier og lokalpolitikere (etter invitasjon fra bydelsadministrasjon, som ikke kunne stille). Hensikten var å få en første forståelse av kvaliteter, utfordringer og behov i området. Befaringen ble gjennomført 28. september 2023, i tidsrommet 16.30-18.30. Under befaringsen fikk deltakerne anledning til å komme med generelle innspill til det opprinnelige forslaget med sykkeltilrettelegging på strekningen og behov for trafikk sikkerhetstiltak, samt spesifikke tilbakemeldinger på strekningen. Rambøll noterte alle innspill fra befaringsen.

2.2.2 Dialogmøter

Rambøll gjennomførte til sammen ni dialogmøter som en del av medvirkningsprosessen. Vi inviterte følgende aktører til dialogmøter:

- Aksjonsgruppa
- Borettslag/sameier nærmest strekningen (Torshov kvartal 12, Torshov kvartal 13, Torshov kvartal 17, Lirekassa borettslag, Strykejernet boligsameie, Vossegata borettslag)
- Rektor ved Lilleborg skole
- Styrere ved barnehagene nærmest strekningen (Torshovtoppen barnehage, Oskar Braaten barnehage og Læringsverkstedet Torshovhagen)
- FAU-representanter fra Lilleborg skole, Nordpolen skole, Torshovtoppen barnehage, Oskar Braaten barnehage og Læringsverkstedet Torshovhagen
- Bydelsadministrasjonen i Bydel Sagene³
- Syklistene i nærområdet

Dette var aktører som var spesielt berørt av det opprinnelige forslaget om sykkelfelt på strekningen. Formålet med møtene var å gi disse aktørene anledning til å beskrive hvordan de bruker strekningen i dag, og konsekvenser av en eventuell sykkeltilrettelegging. De første møtene

³ I dialog med bydelsadministrasjonen ble det besluttet å gjennomføre et dialogmøte med administrasjonen, ikke bydelsutvalget.

ble avholdt på ulike tidspunkt i oktober 2023. Vi lyttet til overordnede innspill, og ba om tilbakemeldinger til fire diskusjonspunkter:

- Krysset Ole Bulls gate x Torshovgata og holdeplassområde «Torshovparken»
- Krysset Johan Svendsens gate x Hegermanns gate
- Strekningen Johan Svendsens gate
- Sæveruds plass, inkludert holdeplassområdet

Vi ba deltakerne notere forslag til trafikksikkerhetstiltak på et kart over området. Møtene med borettslag, FAU-representanter og aksjonsgruppe ble gjennomført på ettermiddag/kveldstid på Sagene samfunnshus. Møtene med skole, barnehager og bydelsadministrasjon ble gjennomført på de respektive partenes arbeidsplasser og i deres arbeidstid.

Vi inviterte til nye dialogmøter med borettslag/sameier, FAU-representanter og aksjonsgruppe i desember 2023/januar 2024. Vi ønsket å gjennomføre oppfølgingsmøter for å gå i dybden på problemstillinger som var spesielt relevant for disse aktørene, herunder behov og utfordringer knyttet til av- og pålessing i Johan Svendsens gate og fremtidig utforming av Sæveruds plass. Møtene ble gjennomført på ettermiddag-/kveldstid på Sagene samfunnshus.

I tillegg til de ni dialogmøtene vi har gjennomført, inviterte vi syklister til et dialogmøte i Oslo sentrum (Henning Larsens lokaler i Kongens gate). Formålet var å få nærmere innsikt i hvordan det oppleves å sykle på strekningen. Vi forsøkte å rekruttere syklister til dette møtet ved å stå ulike steder i nærheten av planområdet i rushtiden på morgenen, og dele ut informasjon om prosjektet og invitasjon til møtet. I tillegg hang vi opp plakater sentralt på Torshov og sendte ut invitasjon til interesseorganisasjoner for syklister. Det var ingen som dukket opp til dette møtet. Vi ser for oss at det kan ha en sammenheng med at møtet ble forsøkt arrangert rett før juleferien, og at mange kan ha vært forhindret fra å møte pga. julestri og dårlig vær.

2.2.3 Tilstedeværelse i området

En annen medvirkningsaktivitetene som ble utført tidlig i prosjektet var en «tilstedeværelse» i området. Det vil si at prosjektgruppa og oppdragsgiver var til stede i gata for å snakke med alle som ønsket å komme med innspill. Hensikten med aktiviteten var å få en forståelse av kvaliteter, utfordringer og behov i området fra beboere og brukere i lokalmiljøet. Tidspunktet for tilstedeværelsen ble annonsert til beboere og næringer i nærområdet via varslingstjenesten til BYM og via prosjektnettsiden deres. Tilstedeværelsen ble gjennomført onsdag 11. oktober 2023, i tidsrommet 14.00-18.00. Det var mange som møtte opp, de fleste planlagt og noen spontant.



Fra tilstedeværelse i området 11. oktober. Bilde: Janina Lauritsen/Sagene Avis.

2.2.4 Tilstedeværelse på treffstedet

Onsdag 10. januar 2024 var prosjektgruppen til stede på treffstedet i Kyrre Grepps gate 32. Dette er et tilbud i regi av Bydel Sagene. I tillegg til å være en uformell møteplass med gratis matservering, er fire av bydelens tjenestesteder her samlet under samme tak. Det er enhet for psykisk helse og rus, bomiljøteam, ungdomsteam og kultur- og nærmiljøenheten. Formålet med å være til stede her var muligheten for å informere om prosjektet og få innspill på bruk og erfaring med gatene, vurdering av forslag om sykkeltilrettelegging, og innspill på hva som er bra og dårlig i dag. Mange av de som bruker treffstedet bor i de kommunale boligene ved Sæveruds plass. Dette er en målgruppe vi kanskje ikke ville truffet på andre måter, og som vi ble anbefalt i andre medvirkningsaktiviteter å komme i kontakt med.

2.2.5 Åpent møte

Den siste medvirkningsaktiviteten som ble gjennomført i prosjektet var et åpent møte for alle, tirsdag 23. januar 2024. Formålet med møtet var å legge til rette for en siste runde med innspill fra beboere og andre berørte aktører. Det var rom for å gi innspill til både planen og til medvirkningsprosessen. Møtet startet med en presentasjon fra BYM om bakgrunnen for prosjektet og om den opprinnelige planen. Deretter holdt Rambøll en presentasjon om medvirkningsprosessen og de foreløpige resultatene fra denne. Det var totalt 96 deltakere på møtet. Det kom inn 28 skriftlige innspill, og 21 personer kom med muntlige innspill. De fleste innspillene, både muntlige og skriftlige, var negative til sykkelfelt. Noen få stilte seg positive til den opprinnelige planen med sykkelfelt.



Fra åpent møte 23. januar 2024. Bilde: Yngvild Margrete Mæhle

2.2.6 Skriftlige innspill

Det kom inn 58 skriftlige innspill til prosjektet via BYMs postmottak, i perioden 1. september 2023 til 2. februar 2024. De skriftlige innspillene er tillagt like mye vekt som innspillene fra de øvrige medvirkningsaktivitetene. Av de skriftlige innspillene var de fleste negative til sykkelfelt, men noen var positive. I noen tilbakemeldinger ble det foreslått løsninger med både sykkelfelt og bevaring av kommunale bilparkeringsplasser. En del var spørsmål og tilbakemeldinger knyttet til annet enn sykkelfelt, f.eks. om hvem som skulle inviteres til medvirkningsaktivitetene da det ble informert om medvirkningsprosessen.

2.2.7 Annet

Som en del av sin medvirkning har den lokale aksjonsgruppen delt et budskapsark de opprinnelig utarbeidet til bydelspolitikere våren 2023, i protest mot planene om å fjerne kommunale bilparkeringsplasser for å etablere sykkelfelt. De har også henvist til deres deputasjon foran Samferdsels- og miljøutvalget 15.03.2023. Denne informasjon er inkludert i rapporten.

3. Funn fra medvirkningsprosessen

I dette kapitlet presenterer Rambøll funnene fra medvirkningsprosessen som er gjennomført på oppdrag for BYM. Vi starter med å beskrive de generelle innspillene om Torshov som sted, og kvaliteter som trekkes fram som ønskes ivaretatt. Deretter omtaler vi innspill som er direkte tilbakemeldinger på forslaget om sykkelfelt i Johan Svendsens gate og Ole Bulls gate, både positive og negative. Så legger vi fram innspill vi har fått om generelle trafikksikkerhetstiltak på strekningen. Her har vi delt underkapitlene inn etter delområder langs strekningen. Til slutt presenterer vi tilbakemeldinger på prosessen for prosjektet.

3.1 Kommunale bilparkeringsplasser

I medvirkningsaktivitetene er det et stort tyngdepunkt mot tiltak som reduserer antall kommunale bilparkeringsplasser på Torshov. I forbindelse med dette er ønsket om å bevare et mangfoldig bomiljø et viktig argument for beboere.

3.1.1 Bevare et mangfoldig bomiljø

Beboere på Torshov er opptatt av å bevare det de beskriver som et mangfoldig og godt bomiljø. Det er særegent ved Torshov at det er et spesielt godt planlagt område, mener beboere vi har pratet med. En beboer fremhevet at Torshov har blitt beskrevet som det best planlagte området i Oslo, med flott arkitektur, brede fortau og fine grøntområder. For denne beboeren, og andre vi har snakket med, er dette kvaliteter det er viktig å bevare. Representanter fra borettslagene/sameiene fremhever at kvaliteter ved Torshov er at det er grønt, barnevennlig og rolig. En annen viktig kvalitet beboerne peker på, er variasjonen i leilighetsstørrelser og tilgangen på møteplasser, som gjør at det er mulig å bo på Torshov hele livet. Mangfold er en annen kvalitet ved Torshov som mange har trukket fram. Torshov har en variert befolkning, og mange beboere har uttalt et ønske om at deres barn skal vokse opp i et område med mangfold. En person vi snakket med som har bodd i nabolaget i mange år, fortalte at det har blitt flere barn i bydelen og i skolekretsen de senere årene. Dette oppfatter beboere som en positiv utvikling.

Under vår tilstedeværelse i området kom det innspill om at gruppen som er unge og friske, og som kan sykle til det meste, er en liten gruppe og bør ikke tilrettelegges for i større grad enn grupper som trenger bil i hverdagen og har behov for parkeringsmulighet i umiddelbar nærhet. Dette kan for eksempel være mennesker med små usynlige handikapp eller barnefamilier med fritidsaktiviteter spredt rundt i byen. Beboere sier de opplever at noen forsøker å presse på dem en viss livsstil, og at det blir vanskelig å bo her hvis man ikke lever på denne måten.

3.1.2 Behovet for bilparkeringsplasser

I medvirkningsaktivitetene er det mange som argumenterer for at det må være mulig for beboere, som av ulike årsaker trenger bil i hverdagen, å parkere i nærheten av boligen sin. Det gjelder f.eks. barnefamilier, beboere som er avhengige av bil i yrket sitt, personer med funksjonsnedsettelser og eldre. Flere er bekymret for at enkelte grupper vil flytte dersom flere kommunale parkeringsplasser på Torshov fjernes, og det blir en daglig kamp om parkeringsplasser. De som er avhengig av, eller bare ønsker å ha en bil på Torshov føler, seg ikke ønsket i området. På tilstedeværelsen fortalte beboere at det er en stor belastning for dem å kjempe mot sykkelfelt, og sin egen rett og mulighet til å bo på Torshov. De stiller spørsmålstegn ved hvilket bomiljø man ønsker seg på Torshov. Mange beboere vi har snakket med sier at de sykler i hverdagen, men at de også eier en bil de bruker i ny og ne, og den må de ha parkert et sted i nærområdet. Også næringsdrivende har gitt tilbakemelding på at bedrifter og kunder har behov for parkering i området.

Den lokale aksjonsgruppa understreker at de er en sammensatt gruppe, bestående av sykkelglade mennesker, helårssyklister, kollektivreisende og beboere som er avhengig av bil i hverdagen. Aksjonsgruppa protesterer mot forslaget om å fjerne kommunale parkeringsplasser på strekningen for å etablere sykkelfelt fordi:

«Det vil gjøre det ekstremt vanskelig/umulig å ha bil for alle som bor i hele «Torshovbyen». Dermed vil viktige beboergrupper, som barnefamilier, eldre, arbeidspendlere og syke/funksjonshemmede, bli presset ut av det som i dag kanskje er Norges mest velfungerende urbane bomiljø i kraft av sin mangfoldighet»

Aksjonsgruppas budskapsark til bydelspolitikere

Under vår tilstedeværelse i området og på dialogmøter uttrykte beboere bekymring for at dersom det ikke legges opp til et tilstrekkelig antall bilparkeringsplasser, vil det endre demografien på Torshov og føre til økt gentrifisering. Mangel på parkeringsplasser vil påvirke mangfoldet i nabolaget, fordi mange beboere er avhengige av bilen til ulike formål. I de ulike medvirkningsaktivitetene fortalte lokale beboere sine historier, og derav argumenter for å beholde de kommunale parkeringsplassene. En eldre dame fortalte at hun ønsker å klare seg mest mulig på egenhånd i hverdagen, men er avhengig av bil for å få dette til. Hun sa at hvis hun ikke har denne tilgangen til bil, med relativ sikker parkeringsplass i nærheten av sin bolig, vil hun bli mye mer avhengig av sosiale tjenester fra det offentlige.

Under medvirkningsaktiviteter med beboere, fortalte flere at de opplever at nabolaget har nådd en smertegrense for fjerning av kommunale bilparkeringsplasser. I dette området av byen har de fleste beboere kun tilgang til gateparkering. Det er ikke andre alternativer her, slik som parkeringskjellere som man oftere finner i andre boligområder i Oslo. Det er allerede press på eksisterende parkeringsplasser, og fjerning av ytterlige plasser vil få store konsekvenser for beboerne. Vi har også fått innspill fra beboere som ikke selv eier bil om at de ikke ønsker fjerning av parkeringsplasser. Dette mente blant annet noen vi snakket med på treffsenteret. De påpekte at det er behov for parkeringsplasser for å få besøk av venner, og for å bli plukket opp i bil.

På den innledende befaringen sa deltakerne at situasjonen oppleves mest kritisk for beboere i Sameiet Spaserstokken, og da særlig utenfor nummer 11-13. Beboere som deltok på befaringen forklarte at det i hovedsak er beboere fra Spaserstokken som parkerer i Johan Svendsens gate. Parkeringsplassene benyttes også av andre beboere på Torshov, som ikke har parkeringsplass i sine gater. Deltakerne på befaringen fortalte at det er få andre bilparkeringsmuligheter i nærheten, f.eks. i sidegater. Flere beboere har også trukket fram at det er beboerparkering i dette området. Det vil si at beboere betaler for å kunne parkere på kommunale bilparkeringsplasser, men opplever at det er vanskelig å finne plass. De stiller spørsmål steg ved om kommunen kan selge tilgang til parkeringsplasser som de ikke har dekning for å levere.

Aksjonsgruppa viser til at i tillegg til å fjerne kommunale bilparkeringsplasser, er det i realiteten blitt mange færre parkeringsplasser på Torshov på grunn av etablering av bildelingsplasser og ladeplasser for elbil. Aksjonsgruppa og representanter fra borettslagene/sameiene peker på at det er problematisk at delebilplassene er private, og at svært få bruker dem. Når det gjelder bildeling har det i tillegg kommet innspill at det ikke er et alternativ for dem som trenger bil i hverdagen. Det passer heller ikke for barnefamilier som trenger barnesete, eller for de som vil være spontane. Også ladeplassene har fjernet daglige muligheter for beboere å parkere i nærheten av egen bolig uten å betale ekstra.

Beboere forteller at fjerning av bilparkeringsplasser på Torshov de siste årene har ført til at flere kjører rundt og leter etter parkeringsplasser, særlig i tidsrommet 22.00-00.00 og i helgene. Representanter for borettslagene/sameiene og andre beboere tror at dersom flere parkeringsplasser blir fjernet vil det føre til økt trafikk i området, spesielt i rushtiden og på kveldstid. Beboere stiller spørsmål ved hvor trafikksikkert og miljøvennlig det er dersom de må kjøre rundt og lete etter parkeringsplasser. De tror problemet vil bli enda større om bilparkeringsplassene i Johan Svendsens gate fjernes.

3.2 Bakgårdene på Torshov

Under medvirkningsaktiviteter med beboere, uttrykker mange bekymring for at fjerning av bilparkeringsplasser og etablering av sykkelfelt vil føre til mer trafikk inn i bakgårdene. Beboere forteller at gårdsrommene er de viktigste møteplassene for beboerne, og barnas lekeplasser. Ettersom det er forbudt å stanse i sykkelfelt er beboere bekymret for at flere vil kjøre inn i bakgården for av- og pålessing dersom gateparkeringen i Johan Svendsens gate fjernes. Dette kan skape farlige situasjoner, hevder de. I dialogmøtene med borettslagene/sameiene, var det enighet om at kommunen trenger en plan for korttidsleveranser av varer, hjemmesykepleie og HC-parkering, dersom kommunale parkeringsplasser fjernes.

Konsekvensene ved fjerning av bilparkeringsplasser vil bli størst for borettslagene Torshov Kvartal 12 og 13, som ligger langs Ole Bulls gate og Johan Svendsens gate, forteller beboere. Kvartal 13 ('Spaserstokken') har kun inn- og utkjøringsmulighet til bakgården fra Torshovgata i sør. Beboere i Spaserstokken har fortalt at innkjøringen er så smal at kjøretøy ikke kan snu, og må rygge hele veien tilbake. Vi besøkte bakgården i Spaserstokken under den innledende befaringen. På befaringen fortalte beboere at de ønsker å unngå kjøring inn i bakgården i størst mulig grad, fordi økt biltrafikk gjør bakgården til et mindre trygt oppholdssted, særlig for små barn. To barn har allerede blitt påkjørt i denne bakgården de siste seks årene, fortalte Aksjonsgruppa. De informerte også om at beboere i Spaserstokken, i samarbeid med kommunen, i ti år har arbeidet for å redusere trafikken i bakgården, f.eks. i forbindelse med søppelhenting. Det gjør at det foreslåtte tiltaket oppleves ekstra vondt, og som et steg tilbake.

3.3 Sykkelfelt på strekningen

Gjennom medvirkningsprosessen har vi fått innsikt i at det er stor lokal motstand mot løsningsforslaget med sykkelfelt i Johan Svendsens gate og Ole Bulls gate. Under presenterer vi tilbakemeldinger som handler om forslaget om å etablere sykkelfelt på strekningen, både de som er negative og de som er positive til forslaget. Noen aktører foreslår sykkelfelt i én retning som et alternativ.

3.3.1 Argumenter mot sykkelfelt

Vi erfarer at de viktigste argumentene mot sykkelfelt henger sammen med fjerning av bilparkeringsplasser: ønsket om å bevare et mangfoldig nabolag (se kapittel 3.1.1) og at beboere ikke ønsker mer trafikk inn i bakgårdene (se kapittel 3.2). I tillegg er beboere bekymret for at nytt sykkelfelt vil skape høyere fart blant bilister og syklistene på strekningen, og skape trafikkfarlige situasjoner.

Flere beboere ser ikke behovet for sykkelfelt i Ole Bulls gate og Johan Svendsens gate, sier de. Det reflekteres i mange av tilbakemeldingene, blant annet dette innspillet:

"Hvis trafikksikkerhet er viktigst, start med de tiltakene. Ikke fjern parkeringsplasser, jeg ønsker å fortsette å bo her med barn".

Skriftlig innspill fra det åpne møtet

Dersom det etableres sykkelfelt på strekningen vil det være å overkjøre meningene og ønskene til lokalbefolkningen, mener mange beboere. Et eksempel på en slik tilbakemelding er:

«Planene for sykkelvei i Johan Svendsens gate og Ole Bulls gate vil gi minimal klimaeffekt, men kan skape stor misnøye blant befolkningen. Det vil derfor være mer hensiktsmessig å skrote planene og heller satse på andre og bedre sykkelveiprosjekter som kan skape begeistring og motivere befolkningen til å sykle mer.»

Skriftlig innspill (postmottaket BYM)

I flere medvirkningsaktiviteter har beboere fortalt at de sykler en god del i hverdagen, men ikke ser behovet for at det etableres et sykkelfelt på denne strekningen. Under tilstedeværelsen i området sa flere beboere at de ikke følte det var utrygt eller ubehagelig å sykle i veien. Representanter fra borettslagene/sameiene forteller at de velger andre sykkelruter, eller sykler sakte på fortauet når de sykler i området. Aksjonsgruppa fremhever at det siden 1997 kun har vært fire ulykker som involverer syklistene på strekningen.

På flere av medvirkningsaktivitetene mener beboere at kjørende og syklende holder lavere fart med blandet trafikk i gata. Aksjonsgruppa mener også at alle trafikantgrupper holder naturlig lav fart på strekningen, fordi de må ta hensyn til hverandre. Beboere som er mot etablering av sykkelfelt, mener tiltaket vil gjøre gatene mindre trygge for beboere på Torshov. Noen beboere mener at syklistene utgjør en større fare i trafikkbildet enn bilister, enten fordi de ikke kan trafikreglene, eller fordi de ikke bryr seg om dem. Deltakere på den innledende befaringsen fortalte at syklistene kjører veldig fort i gater i bydelen der det er sykkelfelt. De mente også at syklistene i mindre grad enn bilister tar hensyn til andre trafikanter og til fotgjengere i gangfelt og i kryss. Videre argumenterte de for at gateparkering i boligområder og ved skoler kan gi gående en trygg barriere mot kjørebane. Flere informanter har ment det samme, og argumenterer for at gateparkering er et fartsreduserende tiltak. Det gir et trangere gatesnitt som fører til lavere hastighet hos alle trafikanter, har flere uttalt.

En rekke beboere som er mot forslaget om sykkelfelt i Johan Svendsens gate og Ole Bulls gate, fremhever at de ikke ønsker økt gjennomfartstrafikk av syklistene i boligområdet. De setter det på spissen når de sier at det er feil å ødelegge et godt bomiljø for at beboere i andre deler av byen skal komme seg raskere på jobb. Noen omtaler planen med sykkelfelt som «sykkelmotorvei», og sier at dette ikke er noe de ønsker seg i nabolaget. De sier at det overordnede målet må være å gjøre dette til et mer trafikkvennlig område for de som bor der, ikke gjøre området mer sykkelvennlig.

3.3.1.1 Alternative sykkelruter

I mange medvirkningsaktiviteter fremheves det at det ikke er behov for sykkelfelt på strekningen, blant annet fordi dette ikke er en viktig sykkeltrasé og fordi det finnes alternative traséer i nærheten. En beboer peker på tre alternative sykkelruter som eksisterer allerede: Torshovdalen, Vogts gate og langs Akerselva. Aksjonsgruppa mener det er fire velfungerende sykkeltraséer i nord- og sørgående retning i umiddelbar nærhet til Johan Svendsens gate. Aksjonsgruppa viser også til at den aktuelle strekningen ikke er presentert som et alternativ i «Plan for sykkelveinettet i Oslo» fra 2018. I ulike medvirkningsaktiviteter peker mange på Torshovdalen som et bedre alternativ for sykkeltilrettelegging i området. Det er mange som sykler i Torshovdalen allerede i dag, og flere viser til at kommunen heller bør prioritere å oppgradere dette som en enda bedre sykkeltrasé enn å etablere sykkelfelt i Johan Svendsens gate og Ole Bulls gate. Det var imidlertid noen beboere som sa at Johan Svendsens gate oppleves som det beste alternativet for å sykle vestover. Noen informanter har også vist til at det er utfordringer ved sykkeltraséen i

Torshovdalen. Dette gjelder spesielt konflikter mellom gående og syklist, da mange syklist holder høy hastighet i sørgående retning.

Flere informanter har også pekt på Vossegata som et alternativ til sykkelstige i Ole Bulls gate og Johan Svendsens gate. Noen mener at dagens situasjon er et godt alternativ for syklende som skal nordover eller sørover. Andre har sagt at Vossegata bør vurderes som et alternativ for å etablere sykkelstige. Dette kommer blant annet frem i et skriftlig innspill fra en beboer som skriver at hun sykler mye i hverdagen, og i utgangspunktet er positiv til forslaget om sykkelstige i Johan Svendsens gate og Ole Bulls gate. Andre har påpekt at Vossegata oppleves utrygg, på grunn av kombinasjonen av parkering, toveiskjøring og at det ikke er en ordentlig veikant på østsiden av gata. I tillegg mener noen at dette er et dårlig alternativ dersom man prøver å komme til en hovedvei med ordentlig sykkelstige.

3.3.2 Argumenter for sykkelstige

Vi har også mottatt enkelte innspill fra beboere og andre som er positive til forslaget om sykkeltilrettelegging på strekningen, eller foreslår løsninger som kombinerer sykkelstige og bevaring av bilparkeringsplasser. Vi erfarer at de viktigste argumentene for dette synspunktet er at det oppleves utrygt å sykle på strekningen slik den er i dag, og at en bedre sykkeltilrettelegging kan føre til at flere velger å sykle, blant annet til barnehage og skole. Det som skaper ubehaget, og følelsen av utrygghet når man sykler langs strekningen i dag, er hovedsakelig de smale kjørefeltene som gjør at busser og biler blir liggende tett bak syklistene. Dette gjelder spesielt i nordgående felt som går i oppoverbakke. På vinteren er det ekstra utfordrende og utrygt å sykle i gata fordi snøen gjør det enda trangere. Det har også kommet innspill om at det generelt ønskes flere gode sykkelveier på Torshov, som knytter nabolaget bedre til resten av bydelens og byens sykkelveier.

Beboere som fremhever at det er utrygt å sykle på strekningen i dag forteller videre at biler og busser holder høy hastighet i dette strekket. Parkerte biler langs gata gjør i tillegg trafikksituasjonen uoversiktlig. Noen syklist opplever også at biler og busser er tydelig irritert over å ligge bak dem i gata. Sitatet nedenfor er hentet fra et skriftlig innspill der dette påpekes:

«Det oppleves svært ubehagelig og utrygt å sykle i gaten med biler og leddbusser som forsøker å presse seg forbi, samtidig som jeg hele tiden må være på vakt for om noen åpner en dør på en parkert bil eller kjører ut fra en parkeringsplass.»

Skriftlig innspill (postmottak BYM)

Noen av tilbakemeldingene vi har mottatt, peker på at den store motstanden mot sykkelstige i de åpne medvirkningsaktivitetene, ikke representerer alle meningene til alle beboere på Torshov. Vi har mottatt skriftlige tilbakemeldinger fra beboere som sier de både trenger og ønsker sykkeltilrettelegging i Johan Svendsens gate, i tillegg til andre fartsreducerende tiltak for bil og buss. Et eksempel på en slik tilbakemelding er:

«Tipp topp med sykkelvei! Dette blir et godt prosjekt med positiv innvirkning på myke trafikanter i området og på gjennomfart. Det er de som er imot som har møtt opp i dag, de som er for/likegyldige har ikke møtt opp.»

Skriftlig innspill fra det åpne møtet

Representanter fra FAUene vi har snakket med, har sagt at det generelt er utrygt for barn å sykle i bydelen. Informanter fra Lilleborg skole erfarer at det ikke er mange barn sykler til skolen i dag,

uten at de kjenner til årsaken. Aksjonsgruppa mener at skolekretsen til Lilleborg skole er så liten i utstrekning at det ikke er noen barn som har behov for å sykle til skolen. FAUene er opptatt av at gående og syklende barn skal oppleve ro og trygghet når de ferdes i området. De forteller videre at Torshovparken og Skeidbanen er viktige møteplasser for barna. Det er viktig at barn kan ferdes trygt dit og til andre målpunkter i nærområdet, påpeker FAUene.

Noen av tilbakemeldingene som er positive til sykkelfelt på strekningen, fremhever at hvis det blir bedre tilrettelagt å sykle, vil forhåpentligvis flere velge det som transportalternativ. Flere foreldre kan komme til å velge å sykle til barnehagen, og det blir tryggere for barn å sykle til skolen. En beboer som var innom da vi var tilstede i området fortalte at han per i dag sykler barna til skolen i transportsykkel. Da sykler han i gata. Når barna snart skal begynne å sykle til skolen selv ønsker han ikke at de sykler i gaten med han, men på fortauet. Han forklarer at det da vil bli en utfordring for han å passe på barna, når han med stor elsykkel sykler i gaten og barna sykler på fortauet. Dersom det var sykkelfelt, kunne de syklet sammen der, forklarer han. Noen ungdommer som var innom oss da vi var tilstede i området fortalte at de sykler i gata til og fra trening. De sa at de blir stresset når det kommer buss eller bil bak dem når de sykler oppover Johan Svendsens gate. I slike situasjoner sykler de av og til inn på siden, mellom parkerte biler, for å slippe biler eller bussen forbi.

I medvirkningsaktivitetene har flere foreslått løsninger med sykkelfelt i én retning, slik at man kan bevare noen bilparkeringsplasser. Noen ser positivt på dette forslaget, men flere påpeker utfordringen ved at det er i nordgående felt det er størst behov for sykkelfelt, men det er også her det er flest parkeringsplasser som må fjernes til fordel for sykkelfelt. Aksjonsgruppa, og andre, mener planene om sykkelfelt i Johan Svendsens gate og Ole Bulls gate i sin helhet må frafalle, både fordi det er i nordgående felt det er flest parkeringsplasser, og fordi problemene for beboere i Spaserstokken vil oppstå dersom man kun etablerer sykkelfelt der. Flere påpeker at det ikke er stort behov for sykkelfelt i kun sørgående retning fordi det er nedoverbakke og derfor færre som opplever utfordringer med biler og busser som ligger tett på.

3.4 Trafikksikkerhetstiltak i Johan Svendsens gate og Ole Bulls gate

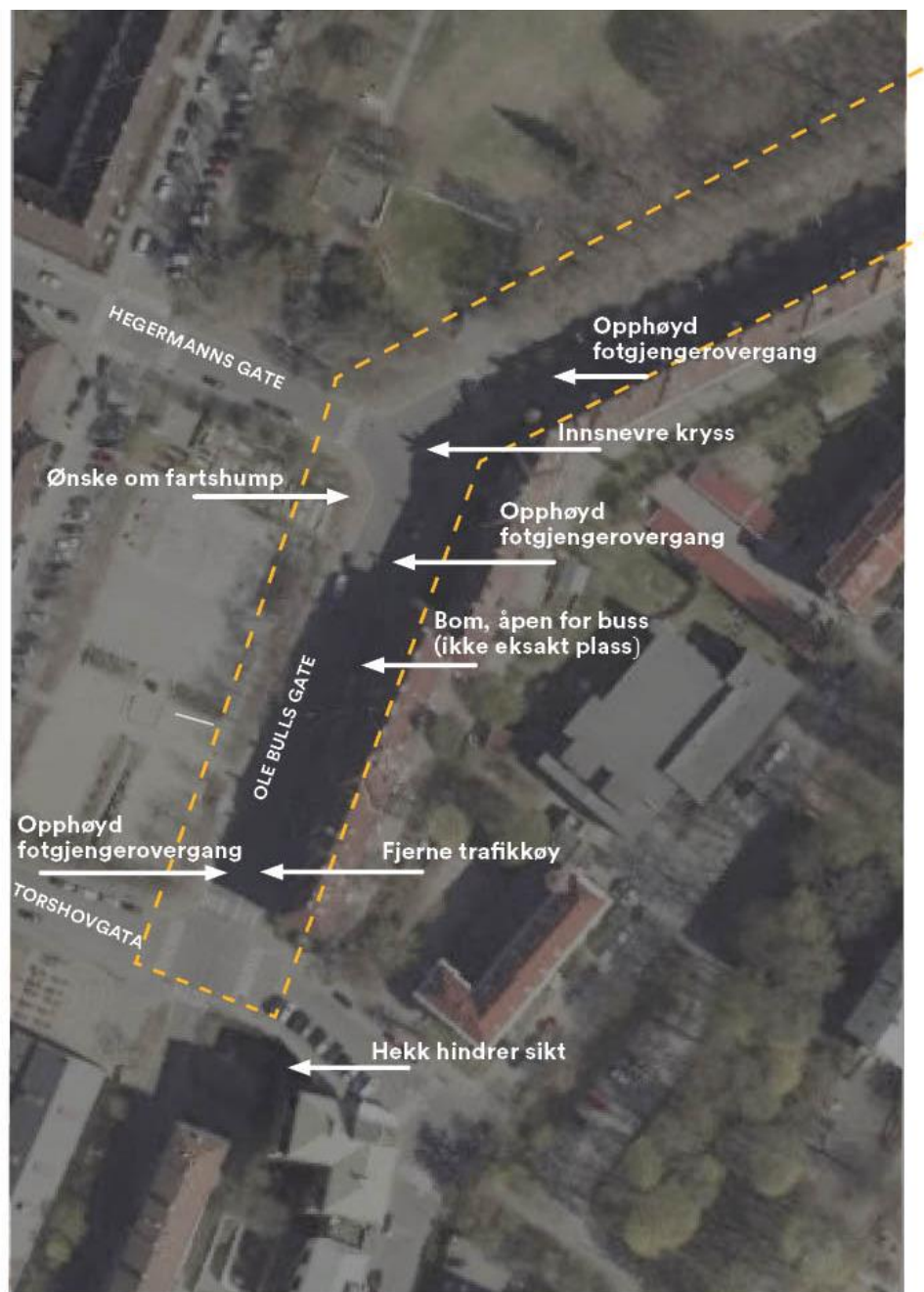
De fleste vi har snakket med, ser behov for trafikksikkerhetstiltak på strekningen, uavhengig av om de er for eller mot sykkelfelt. Beboere sier de ønsker grep som forbedrer trafikksikkerheten for lokale myke trafikanter, blant annet trekker mange fram at det er behov for fartsreduserende tiltak. Under er et eksempel på en tilbakemelding om dette:

«Jeg oppfordrer sterkt til å iverksette tiltak som holder farten på biltrafikken lav nok til at det føles trygt å sykle der, for både store og små. Dette er et svært folketett og barnetett område og lavere fart på biltrafikken vil bidra til bedre forhold for gående og syklist. Mange holder altfor høy fart, i Johan Svendsens gate, men også generelt i mange av smågatene på Torshov.»
Skriftlig innspill (postmottak BYM)

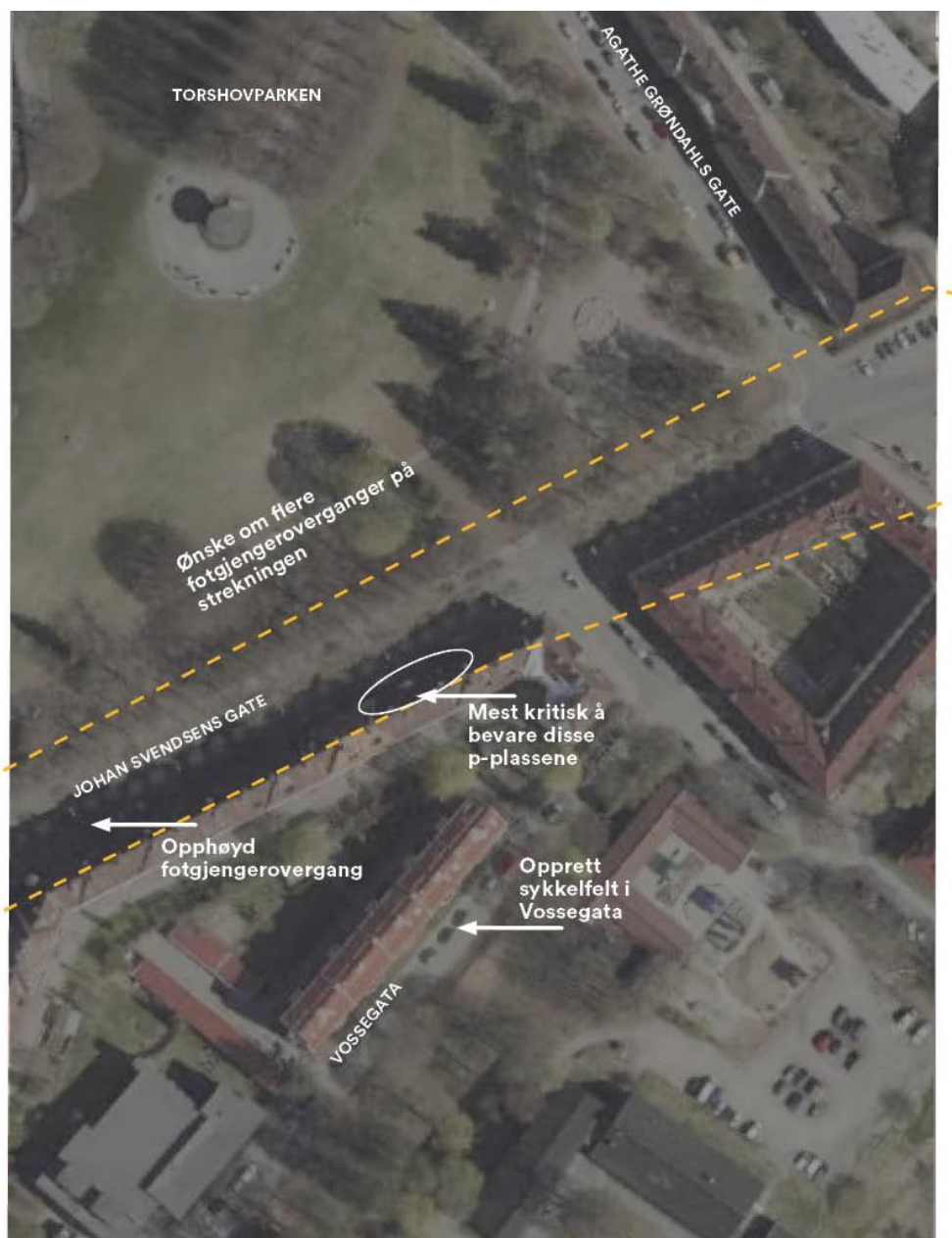
En person vi snakket med var tidligere bussjåfør, og hadde erfaring med å kjøre buss i de aktuelle gatene. Denne personen delte erfaringer fra sitt perspektiv som bussjåfør, og fortalte at Johan Svendsens gate og Ole Bulls gate er veldig trange og utfordrende å kjøre i, spesielt på vinteren når det er snø. Både beboere og bydelsadministrasjonen har uttalt at det er behov for forbedringer for myke trafikanter langs strekningen. De peker blant annet på behov for flere fotgjengeroverganger og fartsdempende tiltak som for eksempel fartshumper. FAU mener at dette er spesielt viktig ettersom det er mange barn i området. Vi har mottatt flere tilbakemeldinger på

at det er behov for bedre skilting langs strekningen. Det har også kommet innspill om at Ole Bulls gate og Johan Svendsens gate bør tilrettelegges for mindre biltrafikk.

Illustrasjonene på side 16 og 17 inneholder innspill til trafiksikkerhetstiltak vi har mottatt gjennom medvirkningsprosessen.



Sykkeltilrettelegging Johan Svendsens gate
Innspill fra medvirkningsprosess



Sykkeltilrettelegging Johan Svendsens gate Innspill fra medvirkningsprosess

Henning
Larsen — RAMBOLL

Blant dem vi har snakket med er det delte meninger om det føles trygt å sykle langs strekningen i dag. Noen sier de har syklet her hver dag i flere år, og aldri opplevd det som utrygt. Selv om mange beboere og brukere mener det er en strekning med trafikkutfordringer, mener flere også at dagens situasjon ikke er så farlig for syklister at det legitimerer etablering av sykkelfelt her. Aksjonsgruppa viser til Vegvesenets ulykkesstatistikk, der det kommer fram at det ikke har vært ulykker langs Johan Svendsens gate som har involvert syklister (tidligere informasjon om fire sykkelulykker gjaldt for hele planområdet). De peker på at de få ulykkene mellom syklister og andre trafikanter har skjedd i kryss, noe som heller kan tyde på behov for trafiksikkerhetstiltak enn etablering av sykkelfelt. Aksjonsgruppa mener at blandet trafikk, som i dag, der alle må holde naturlig lav fart fordi alle må ta hensyn til hverandre, er det tryggeste.

Flere viser til at det er mange andre gatestrekk i Oslo som oppleves mer utrygt som syklist, som for eksempel Dronning Eufemias gate, Majorstua-krysset og rundkjøringen på Carl Berner.

Noen informanter har foreslått sykling på fortau som et alternativ til å sykle i gata, dersom man opplever det som utrygt. Andre har forklart at fortauet på østsiden av Johan Svendsens gate ikke er egnet for både syklist og fotgjenger, fordi det er smalt og inngangsdøren fra blokkene åpner utover. Fortauet langs parken på vestsiden av gata er derimot bredt og bedre egnet for å deles av syklist og fotgjenger, men på den siden savnes det et sted å krysse midt i strekningen. Det er kun helt øverst og helt nederst på strekningen man kan krysse lovlig.

Johan Svendsens gate og Ole Bulls gate er skolevei for mange barn som går på Lilleborg skole. Informanter fra Lilleborg skole og FAU var i dialogmøtene opptatt av å få en trygg og god skolevei for elevene. I forbindelse med rehabilitering av skolebygget skal elevene fraktes med buss til Huseby fra skolestart høsten 2024, og de neste 1,5 årene. Da blir det viktig med trygg på- og avstigning utenfor skolen, påpeker informanter. De ansatte ved Lilleborg skole og barnehagene i nærheten understreket at de ikke beveger seg langs eller forbi Johan Svendsens gate og Ole Bulls gate i stor grad i skole- og barnehagetiden. De sa at det derfor er viktig å lytte til beboerne i området, som er de som ferdes her i hverdagen, og som er største brukerne av området. Samtidig sa de at de gangene de går der oppleves det utrygt å bevege seg langs og/eller forbi strekningen med skoleklasser/barnehagegrupper, fordi gående ikke er synlig nok. De velger heller sidegater (som Vossegata) når de går på tur, for eksempel til Torshovdalen. Noen foreldre vi har snakket med sa at de ikke ville latt sine barn sykle i Johan Svendsens gate, uavhengig av sykkelfelt eller ikke. De peker spesielt på at bussene skaper utrygge situasjoner i gata. En forelder mente at det er farligere å sykle med barn i opparbeidede sykkelfelt enn i gater med blandet trafikk, på grunn av andre syklist som ikke viser hensyn.

Beboere opplever mye av bil- og sykkeltrafikken gjennom nabolaget i dag som gjennomfartstrafikk. Beboere vi har snakket med tror opprettelsen av sykkelfelt primært vil være et gode for de som beveger seg gjennom nabolaget, ikke et gode for lokalbefolkningen. De er bekymret for at et slikt tiltak vil føre til flere syklist i høy hastighet og mer gjennomfartstrafikk. Flere beboere har ytret et sterkt ønske om å redusere gjennomfartstrafikken og unødvendig trafikk av både biler og syklist i området. De mener at dette primært er et boligområde, og at kommunen derfor har feil perspektiv dersom de velger å tilrettelegge Torshov for beboere i andre deler av byen, og ikke for det lokale bomiljøet.

3.4.1 Krysset Ole Bulls gate x Torshovgata og holdeplassområde

Mange av tilbakemeldingene om trafiksikkerhet handler om krysset Ole Bulls gate x Torshovgata, og holdeplassområdet. Under den innledende befaringen fortalte deltakere at det er mange gående og syklende som ferdes i denne delen av strekningen. Blant annet beveger mange barn seg gjennom dette krysset på vei til skole og barnehage. Det har kommet en rekke innspill om at krysset oppleves utrygt og lite oversiktlig. Flere peker på at hekken på sydøstsiden av krysset hindrer sikt og er med på å skape den uoversiktlige situasjonen. Mange viser også til at busser og taxier holder høy hastighet fra sør og inn i dette krysset. Noen mener krysset vil bli enda mer utrygt dersom det etableres sykkelfelt her.

3.4.1.1 Holdeplass Torshovparken

Under den innledende befaringen viste noen deltakere til at trafikkøya som ligger ved bussholdeplassen Torshovparken, er uheldig plassert. Når bussen står på holdeplassen kjører enkelte biler forbi og over gangfeltet, på feil side av trafikkøya. Dette fører til trafikkfarlig situasjoner. Noen beboere foreslår å fjerne trafikkøya. Andre beboere foreslår å forlenge trafikkøya for å forhindre forbikjøringer.

Både beboere, bydelsadministrasjon, og representanter fra Lilleborg skole og barnehagene har informert om at det er mange trafikkfarlige situasjoner i forbindelse med bussen, og spesielt i området rundt bussholdeplassen. Det har kommet innspill om at trærne i dette området bidrar til å gjøre det uoversiktlig og mørkt. Flere har kommet med innspill om at bussholdeplassen for lokalbussen bør flyttes, for å skape en bedre trafikksituasjon. En beboer fortalte at helt siden 1990-tallet har det vært et ønske om å flytte bussholdeplassen til Hegermanns gate, på nedsiden av Torshovparken. Det har også kommet innspill om å etablere en bom for bussen, slik det er på Galgeberg.

3.4.1.2 Miljøgate/Trikkehallen

I Torshovgata er det opprettet en midlertidig miljøgate med ulike installasjoner, og med forbud for gjennomkjøring. På tross av dette er det en god del bilister som fortsatt kjører her. Beboere vi har pratet med sier at det nye kjøreforbudet er dårlig skiltet. Det er mange barn som oppholder seg og leker her, spesielt på vei hjem fra skolen. Det kan oppstå trafikkfarlige situasjoner når barna tror de kan leke fritt, men biler fortsatt kommer kjørende.

Styrere i barnehagene fortalte at miljøgata er et hyggelig «hengested» for foreldre og barn på ettermiddagen, som en lavterskel møteplass. De sa også at for barn på nærliggende skoler og barnehager oppleves dette trolig som et mer naturlig oppholdssted enn en eventuell møteplass på Sæveruds plass ville vært. Grunnen til dette er nærheten til skolen og barnehagene. Det er mange elever og barnehagebarn som går forbi her på morgenen og ettermiddagen. Blant beboerne vi har fått innspill fra er det blandede meninger om miljøgata. Noen synes det er meningsløst at kommunen skal bruke penger på et slikt tiltak når det er andre eksisterende tilbud og områder som trenger oppgradering. Andre beboere mener miljøgata er et fint tilskudd i nærmiljøet.

3.4.2 Krysset Johan Svendsens gate x Hegermanns gate og strekningen Johan Svendsens gate

Krysset Johan Svendsens gate x Hegermanns gate blir trukket fram av flere som et utfordrende krys. Representanter fra Lilleborg skole foreslår å snevre inn krysset, slik de har gjort ved Bjølsen skole. Johan Svendsens gate er en lang, rett strekning uten hindringer, noe som gjør at flere bilister og busser kjører fort her. Utfordringene ved dette ble påpekt under den innledende befaringen, og kommentert i flere andre medvirkningsmøter. Informanter fra borettslag/sameier fortalte at de har vært vitne til flere kollisjoner mellom bil og sykkel og mellom biler på strekningen.. På denne strekningen ønsker beboere i tillegg flere fotgjengeroverganger inn mot naturlige innganger til Torshovparken (ref. illustrasjon på side 17). Dette ble også nevnt av foreldre/FAU og ansatte i barnehager og skoler. Lilleborg skole bruker ofte Torshovparken i skoletiden fortalte informanter fra skolen. De la derfor trykk på viktigheten ved trygge overganger til parken for myke trafikanter.

Under den innledende befaringen fortalte deltakere at barn aker om vinteren i sydenden av Torshovparken, ned mot Johan Svendsens gate. Ifølge deltakerne, fungerer bilparkeringsplassene på vestsiden av Johan Svendsens gate som en barriere mot kjørebane for akende barn. Representanter fra Lilleborg skole kunne informere om at det de siste årene er satt opp gjerder i bunnen av denne bakken, slik at barn ikke skal ake ut i veien.

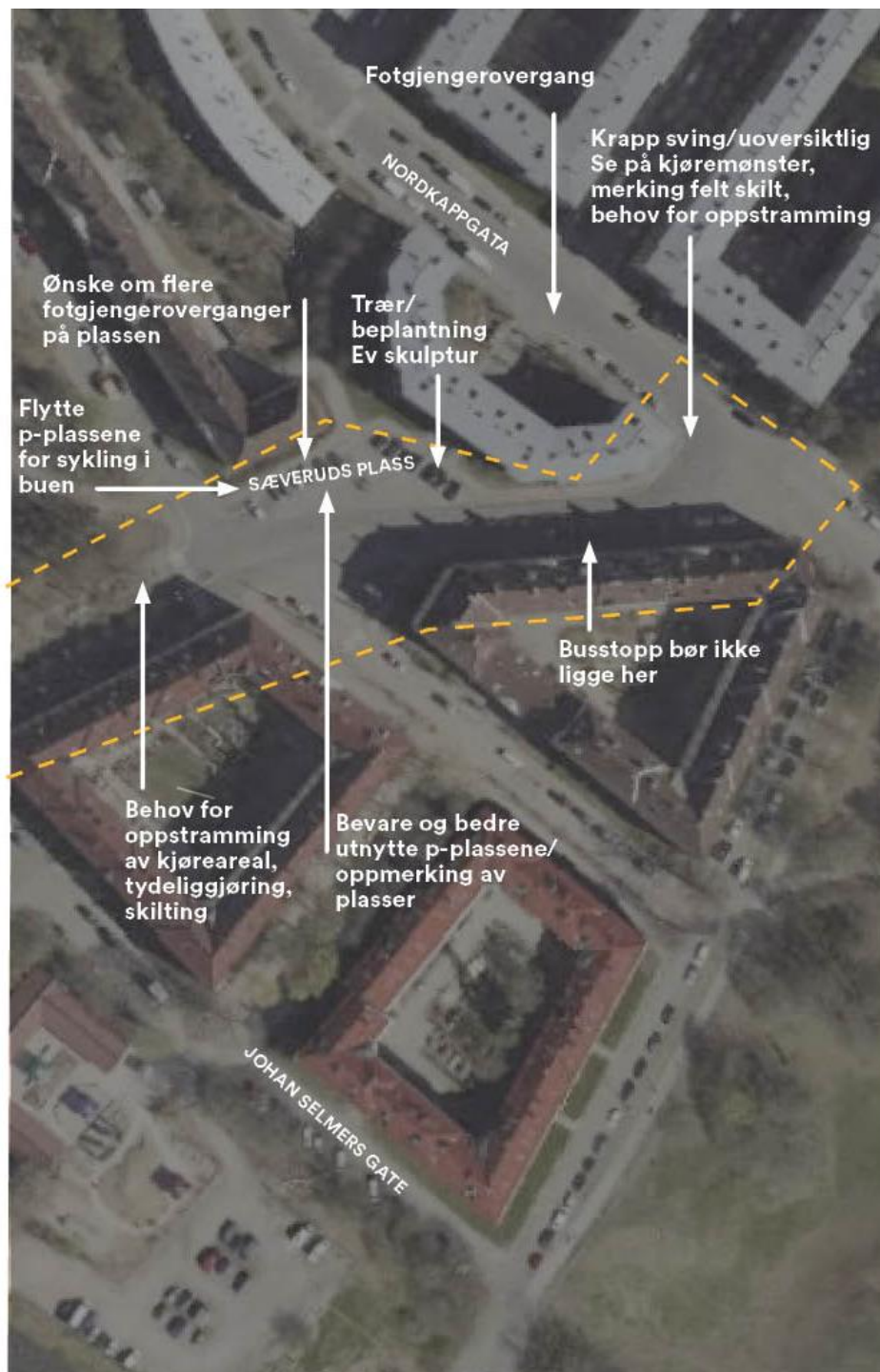
3.4.2.1 Krysset Johan Svendsens gate x Nordkappgata x Sigurd Lies gate

Det er også noen som peker på området helt nord i Johan Svendsens gate som et utfordrende krys og et trafikkfarlig sted. Krysset er utflytende og oppleves utrygt for alle trafikantgrupper, men spesielt for gående. Det er ingen trygge steder å krysse gaten, ingen fotgjengerfelt, forteller de vi snakker med. Denne delen av planområdet er blant annet viktig for de vi snakket med på treffstedet.

3.5 Oppgradering av Sæveruds plass

De fleste vi har snakket med gjennom medvirkningsaktivitetene, ser behov for en oppgradering av Sæveruds plass. Disse tilbakemeldingene har handlet om trafikkssikkerhet, estetikk og om å utnytte plassen på en bedre måte. Det er mange som har pekt på at dette er et uoversiktlig kryss, noe som potensielt kan skape farlige situasjoner for alle trafikkgrupper. Det er behov for fotgjengeroverganger, slik at det blir tryggere for fotgjengere å ferdes her. For syklist, bilist og busser er det behov for en bedre oversikt over trafikkbildet med blant annet tydeligere kjøremønster og bedre skilting. Det er i tillegg flere som har pekt på behov for fartsreducerende tiltak, da biler og busser ofte kommer i høy hastighet inn i krysset. De fleste vi har snakket med ønsker å bevare plassens nåværende funksjon. De ønsker en oppgradering av Sæveruds plass, uten at det går utover fremkommeligheten for bil og buss, og uten at bilparkeringsplasser fjernes. Tilbakemeldinger fra den innledende befaringen og dialogmøter er at beboere ønsker en «oppstramming» av trafikale hensyn, men at de ikke ser noe behov for en møteplass her. De argumenterer med at det finnes mange gode møteplasser i nærheten, som Torshovparken, Lilleborgbanen, Torshovdalen og bakgårdene. Noen viser til at det er uheldig å etablere en møteplass i et trafikkert kryss. Andre peker på at kommunen bør prioritere vedlikehold av eksisterende parker og plasser i nærheten, som for eksempel Haarklous plass og Torshovparken.

Illustrasjonene på side 21 inneholder innspill til oppgradering av Sæveruds plass vi har mottatt gjennom medvirkningsprosessen.



Sykkeltilrettelegging Johan Svendsens gate Innspill fra medvirkningsprosess

Henning
Larsen — **RAMBOLL**

Beboere i boligsameiet Strykejernet, som ligger rett ved Sæveruds plass, sier de er redd for at det kan bli mer støy for de nærmeste naboene på ettermiddager og i helger dersom det etableres en møteplass her. De påpeker at støyen kan bli ekstra høy på grunn av gjenklang fra bygninger. Som folkehelseiltak og bomiljøiltak kan det ha motsatt effekt å etablere en møteplass her, og tvert imot være negativt for folkehelse og boligmiljø, mener beboere i Strykejernet. Andre igjen, blant annet beboere vi møtte på treffsenteret, mener det kan bli hyggelig med et torg på

Sæveruds plass. De synes det hadde vært fint om kommunen vil oppgradere dette området. Det ble blant annet spilt inn ønske om en fontene på plassen, samt veggmalier for å gjøre plassen mer attraktiv.

De ansatte vi snakket med fra Lilleborg skole og fra barnehagene i nærheten sa at de ikke bruker Sæveruds plass i stor grad i dag. Ansatte i barnehagene mente at det ikke er en god idé å legge en lekeplass her på grunn av nærhet til veien, men at plassen kan ha funksjon som et målpunkt barnehagen kan besøke for å bli kjent med nærmiljøet. Om de vil bruke det i skole- barnehagetiden er avhengig av at det oppleves som et trygt sted å være. Beboere vi snakket med fra borettslagene/sameiene sa at det er en god del barn som beveger seg forbi plassen på ettermiddagen til og fra skole og fritidsaktiviteter. Det er i tillegg flere som har sagt at de må krysse denne plassen i hverdagen for å komme til for eksempel parken, butikken eller videre oppover gata. Det er derfor viktig at plassen gjøres tryggere for myke trafikanter.

De fleste beboerne sier de ønsker å beholde bilparkeringsplassene på Sæveruds plass, uavhengig av andre oppgraderinger. For mange er dette førsteprioritet på Sæveruds plass, deretter en oppgradering av plassen trafiksikkerhetsmessig, og til slutt en estetisk forbedring av plassen. De som ønsker bevaring av parkeringsplasser, forstår også at det er et behov for å rydde opp på plassen slik at den blir mer oversiktlig. I dialogmøter med aksjonsgruppa, borettslag/sameier og med FAU kom det forslag om å merke opp bilparkeringsplassene for mer effektiv utnyttelse og korrekt parkering. Det har i tillegg vært bred enighet om at det er ønskelig å flytte bussholdeplassen *Sæveruds plass* (se kapittel 3.5.1).

Beboere mener at enkle grep kan gjøre plassen mer funksjonell, og flere har kommet med konkrete forslag. Det er behov for oppstramming av krysset og tydeligere markering av hvor man skal kjøre. Det er i dag dårlig lesbarhet i krysset og ingen incentiver for biler/buss å stoppe. Dette gjør plassen uoversiktlig og trafikkfarlig, særlig for barn, forteller flere. Beboer i Strykejernet påpeker at naturlig krysningspunkter ikke har fotgjengeroverganger i dag. Det må sikres at buss og bil har god sikt til fotgjengeroverganger. En pensjonert bussjåfør fortalte at Sæveruds plass opplevdes livsfarlig som bussjåfør. Den tidligere bussjåføren sa at det er vanskelig å få øye på andre som ferdes her, både biler og mennesker, og foreslo å gjøre plassen om til en rundkjøring. Aksjonsgruppa fortalte at de har gjennomført lasermålinger på Sæveruds plass, som viser at det er bussene som kjører fortest her.

I tillegg til en oppstramming av krysset, er det kommet inn flere forslag til en estetisk oppgradering av Sæveruds plass. Under den innledende befaringen, foreslo deltakerne å gjøre noe fint foran Portalgården, som er det eneste boligsameiet på Torshov uten egen bakgård. Bydelsadministrasjonen foreslo å gjøre plassen mer innbydende, og forbedre trygghetsfølelsen på kveldstid med mer belysning. Aksjonsgruppen mener plassen kan oppgraderes med en benk og fin beplantning. De foreslo også at det bør vurderes å sette opp en statue av Harald Sæverud, som plassen er kalt opp etter.

3.5.1 Holdeplass Sæveruds plass

Vi har mottatt mange tilbakemeldinger om at bussholdeplassen *Sæveruds plass* bør flyttes, og at det bør tilrettelegges for en ny holdeplass med sitteplasser og søppelbøtter. På den innledende befaringen og i dialogmøter med aksjonsgruppa, borettslag og FAU har vi mottatt tilbakemeldinger på at det i dag ikke er plass til en slik holdeplass i begge retninger i Johan Svendsens gate. Den nåværende holdeplassen gjør at det blir trengsel i gata når leddbusser passerer hverandre, og trengsel på fortauet når mange passasjerer venter på bussen. Noen beboere erfarer at bussene har kjørt opp på fortauet på østsiden. Det har medført slitasje på asfalten. Det er derfor behov for vedlikehold av fortauene der den nåværende bussholdeplassen

ligger. For beboere i boligsameiet Strykejernet, oppleves mangelen på sitteplasser og søppelbøtter sjenerende. De forteller om forsøpling og ventende busspassasjerer som sitter på inngangstrappa deres. Beboere forteller at de tidligere har bedt Ruter om å flytte holdeplassen, men ikke fått svar.

Beboere vi har pratet med har presentert to alternative forslag til hvor holdeplassen kan ligge. Det første forslaget innebærer å flytte busstoppet i både sørgående og nordgående retning mer sentralt på Sæveruds plass. Beboere mener det er en bedre løsning enn i dag, som utnytter en større del av plassen og som samtidig gir rom for noe beplantning osv. Det andre forslaget innebærer å slå sammen busstoppene Sæveruds plass og Haarklous plass til et nytt busstopp i Nordkappgata.

3.6 Tilbakemeldinger til prosessen

Gjennom medvirkningsprosessen har vi mottatt en del tilbakemeldinger på hvordan beboere har opplevd kommunikasjonen rundt forslaget om sykkeltilrettelegging på strekningen. I flere av medvirkningsaktivitetene med beboere, forteller de som har engasjert seg i saken at de har opplevd dialogen med kommunen som krevende. De føler at de ikke har blitt hørt når de tidligere har uttrykt sine meninger om sykkelfelt og fjerning av kommunale bilparkeringsplasser. Beboere forteller at BYM har presentert få forslag til løsninger på de trafikale utfordringene på strekningen. Under flere av medvirkningsaktivitetene har beboere ytret at hele planen bør stoppes, med bakgrunn i stor lokal motstand. Pengebruken på prosjektet er også nevnt av beboere vi snakket med under tilstedeværelsen i området og i det åpne møtet. De mener det er usosialt og udemokratisk å bruke så mye offentlige penger på et tiltak som få ønsker seg.

Beboere i Spaserstokken har i ulike fora i medvirkningsprosessen uttalt at de er skuffet og irritert over svarene fra BYM vedrørende utfordringene planen vil medføre for dem. Ifølge beboere her har BYM sagt at utfordringer med parkering og økt kjøring i bakgården vil være borettslagets fulle ansvar å begrense. Borettslaget mener dette er ansvarsfraskrivelse fra BYM sin side, og at konsekvensene dette vil få for beboerne må inkluderes i vurderingen av sykkelfelt i Johan Svendsens gate med medførende fjerning av parkeringsplasser. Også beboere i andre borettslag/sameier har kommet med tilsvarende kritikk for hele strekningen.

Aksjonsgruppa, som sto bak innbyggerforslaget mot sykkelfelt og fjerning av kommunale parkeringsplasser, har også fortalt hvordan de har opplevd prosessen. De har forklart at de ønsket å begrense den geografiske spredningen av innbyggerforslaget for å vise hvor stor den lokale motstanden mot sykkelfelt på strekningen var. Innbyggerforslaget fikk til sammen 1152 underskrifter, 650 det første døgnet⁴. I påvente av behandling av forslaget i bystyret, inviterte aksjonsgruppa alle partiene i Sagene bydelsutvalg til en befarings, for å vise hvilke konsekvenser prosjektet ville få for lokalmiljøet. Aksjonsgruppa forteller at de fleste partiene forsto deres bekymringer. Når aksjonsgruppa fikk beskjed om at prosjektet var utsatt, fikk de tilbakemelding fra BYM om at årsaken til utsettelsen ikke hadde noe med innbyggerforslaget å gjøre, men var en byråkratisk-teknisk årsak. Aksjonsgruppa opplevde da at BYM ikke brydde seg om hva over 1000 mennesker i nabolaget mente om prosjektet. I etterkant har aksjonsgruppa fått oppmerksomhet om saken, blant annet i Aftenposten. Aksjonsgruppa har også gjennomført befarings med partiene i Oslo bystyre, og presentert argumentene sine foran Samferdsels- og miljøutvalget.

Bydelsadministrasjonen har ikke mottatt tilbakemeldinger fra beboere i området om trafikkfarlige forhold eller sykkeltilrettelegging på strekningen. Deres oppfattelse er at beboere ga sine tilbakemeldinger via aksjonsgruppen eller henvendte seg direkte til BYM, før dette medvirkningsprosjektet ble satt i gang.

⁴ Se <https://minsak.no/sak/2773>

3.6.1 Begrunnelsen for sykkeltilrettelegging

Flere beboere mener kommunenes begrunnelse for etablering av sykkelstrekning på strekningen har variert siden det først ble foreslått sykkelstrekning. I dialogmøter med aksjonsgruppa og representanter for borettslagene/sameiene, har informanter fortalt at de har fått ulike historier om bakgrunnen for prosjektet. De har blant annet fått høre at bakgrunnen for prosjektet har vært å hensynta myke trafikanter og de har hørt at det grunner i politiske ambisjoner om mer sykkeltilrettelegging i Oslo. Det er flere beboere som har ytret et ønske om å få svar på om oppgraderingen av Johan Svendsens gate og Ole Bulls gate handler om å forbedre trafikksikkerheten for beboerne på Torshov, eller om å øke antall sykkelstrekning i Oslo. Beboere Rambøll snakket med under tilstedeværelsen i området sa at de mistenker at bakgrunnen for å etablere et sykkelstrekning på strekningen er fordi det er relativt enkelt og billig å gjøre det nettopp her. Aksjonsgruppa lurer på hvorfor tiltak som å fjerne parkeringsplasser settes i gang så raskt og uten en tydelig begrunnelse. De stiller spørsmål ved hvorfor kommunen ser behov for å gjøre store endringer på Torshov, uten at lokale beboere selv har gitt uttrykk for at det er behov for endringer. Aksjonsgruppa mener også at tiltaket klart avviker fra «Plan for sykkelveinettet i Oslo»⁵, der det står at det skal være blandet trafikk på strekningen. Aksjonsgruppa viser også til en spørreundersøkelse presentert i rapporten for sykkelveinettet, hvor befolkningen i Oslo ble invitert til å tegne inn ønskede sykkelruter. Resultatene viser at det er «lavt behov» for flere sykkelruter på Torshov. På det åpne møtet og i andre medvirkningsaktiviteter etterspør beboere tellinger, hastighetsanalyser, ulykkesstatistikk og behovsanalyser.

3.6.2 En helhetlig plan for Torshov

Beboere etterlyser en helhetlig utviklingsplan for Torshov, som ser på fordelene og ulempene ved å etablere sykkelruter i ulike gater, og som vurderer konsekvensene av ulike løsninger for lokalbefolkningen. Konsekvensene for beboere må hensyntas i større grad, og være med i den totale vurderingen av tiltaket, mener beboere. Vi har også mottatt skriftlige tilbakemeldinger der det bes om at tiltak i Johan Svendsens gate og Ole Bulls gate ses i sammenheng med oppgraderinger i Torshovdalen, og i sammenheng med bedre løsninger for bussholdeplasser i området.

Mange beboere opplever at Torshov utvikles "bit for bit". Representanter for borettslagene/sameiene sier at det har blitt fjernet mange kommunale bilparkeringsplasser mens sykkelprosjektet i Ole Bulls gate og Johan Svendsens gate har stått på vent, uten at BYM har informert om dette. Aksjonsgruppa sier at ca. 80 bilparkeringsplasser har blitt fjernet samtidig som de har jobbet for å beholde 110 parkeringsplasser i Johan Svendsens gate. Aksjonsgruppa, og andre beboere vi har fått innspill fra, ønsker at fjerning av bilparkeringsplasser settes på pause frem til kommunen har utarbeidet en helhetlig plan for sykkelruter og parkeringsplasser. Noen beboere er opptatt av at kommunen må opprette nye bilparkeringsplasser i nærheten dersom parkeringsplasser fjernes i planområdet. Aksjonsgruppa påpeker også at den opprinnelige planen for sykkelstrekning stopper i krysset Ole Bulls gate x Torshovgata, og ønsker å vite hvordan det planlegges at den skal henge sammen med det øvrige sykkelrutenettet.

⁵ Statens vegvesen/Oslo kommune (2018). *Plan for sykkelveinettet i Oslo*. Tilgjengelig fra: <https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/13137178-1538031274/Tjenester%20og%20tilbud/Gate%2C%20transport%20og%20parkering/Sykel/Sykelstrategier%20og%20dokumenter/Plan%20for%20sykkelveinettet%20i%20Oslo.pdf>

4. Avslutning

Rambøll har nå gjennomført en medvirkningsprosess for prosjektet om oppgradering av Johan Svendsens gate og Ole Bulls gate, inkludert Sæveruds plass. Sentrale spørsmål i medvirkningen har vært opplevde kvaliteter, utfordringer og behov, opplevelsen av å bruke strekningen for ulike trafikantergrupper, og konsekvensene av tiltak for ulike målgrupper. Vi har mottatt mange innspill fra målgruppene for medvirkningen: beboere og andre som bruker området, skoler og barnehager og Bydel Sagene. Det har vært et sterkt engasjement fra lokalmiljøet i medvirkningsaktivitetene.

Rapporten viser at svært mange ikke ønsker sykkeltilrettelegging langs Johan Svendsens gate. Målgruppeorienterte aktiviteter og skriftlige innspill har gitt et noe mer nyansert bilde, selv om det totalt sett er betydelig motstand mot tiltak som reduserer antallet kommunale bilparkeringsplasser på Torshov. De viktigste argumentene mot sykkelfelt er ønsket om å bevare et mangfoldig nabolag, og at beboere ikke ønsker mer trafikk inn i bakgårdene. Vi har også mottatt enkelte innspill fra beboere og andre som er positive til forslaget om sykkeltilrettelegging på strekningen, eller foreslår løsninger som kombinerer sykkelfelt og bevaring av parkeringsplasser. Vi erfarer at de viktigste argumentene for dette synspunktet er at det oppleves utrygt å sykle på strekningen slik den er i dag, og at en bedre sykkeltilrettelegging kan føre til at flere velger å sykle i hverdagen. Alle målgrupper ser behov for trafiksikkerhetstiltak på strekningen og en oppgradering av Sæveruds plass, uavhengig av om de er positive eller negative til sykkeltilrettelegging.