

Bymiljøetaten, Oslo kommune

► Uelands gate - analyse av spørreundersøkelse

Oppdragsnr.: **NOAS-G-52407596** Dokumentnr.: Versjon: **B02** Dato: **2025-03-21**



Oppdragsgiver: Bymiljøetaten, Oslo kommune
Oppdragsgivers kontaktperson: Katrine Sæter
Rådgiver: Norconsult Norge AS, Kongens gate 21, NO-0153 Oslo
Oppdragsleder: Vegard Triseth
Fagansvarlig: Synne Dækko Næss
Andre nøkkelpersoner: Mari Andrine Hjorteset

B02	2025-03-21	For kommentar	MaHjor	SynNae	VTr
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

► **Sammendrag**

► Innhold

1	Innledende om spørreundersøkelsen	5
1.1	Bakgrunn	5
1.2	Rapportens oppbygging	5
1.3	Om undersøkelsen og respondentene	5
2	Overordnet om beboerne i området	8
2.1	Beboere langs Uelands gate	9
2.2	Beboere i omkringliggende gater til Uelands gate	11
2.3	De som bruker Uelands gate som ferdselsåre	12
3	Overordnet om strekningen	14
3.1	Reisevaner på strekningen	14
3.2	Opplevd trafiksikkerhet på strekningen	16
3.3	Belysning og trivsel i gaten	17
3.4	Overvannsproblematikk langs Uelands gate	18
4	Kryssene Stavangergata og Kierschows gate	20
5	Evald Ryghs gate/ bussholdeplass	22
	Vedlegg 1: Spørreskjema	23
	Vedlegg 2: Besvarelser, spørreundersøkelse	37

1 Innledende om spørreundersøkelsen

1.1 Bakgrunn

I forbindelse med forprosjekt med reguleringsplan for Uelands gate, fra Evald Ryghs gate til Stavangergata, er det utarbeidet en spørreundersøkelse som del av medvirkningsprosessen. Hovedmålet med prosjektet er å utvikle en attraktiv sykkelrute med sammenhengende og høystandard sykkeltilrettelegging.

I januar 2025 ble undersøkelsen om Uelands gate utarbeidet, publisert og distribuert til beboere i og i tilgrensing til Uelands gate, samt til personer som anvender gaten som transportåre. Bymiljøetaten sto ansvarlige for distribueringen av undersøkelsen.

Hensikten med spørreundersøkelsen er å få ny og oppdatert kunnskap fra de som bruker gaten – hva som oppleves som utfordrende i dag, hva man ønsker seg for fremtiden, og hvilke behov som finnes for beboere og brukere av gaten. Undersøkelsen var også en mulighet for befolkningen å ytre seg om de planlagte tiltakene på strekningen.

Svarene fra undersøkelsen gir oss viktig innsikt i hvordan gaten oppleves og brukes i dag, og disse innspillene vil kunne bidra til å belyse nye aspekter, og gi økt kunnskap om de som bor langs og bruker Uelands gate.

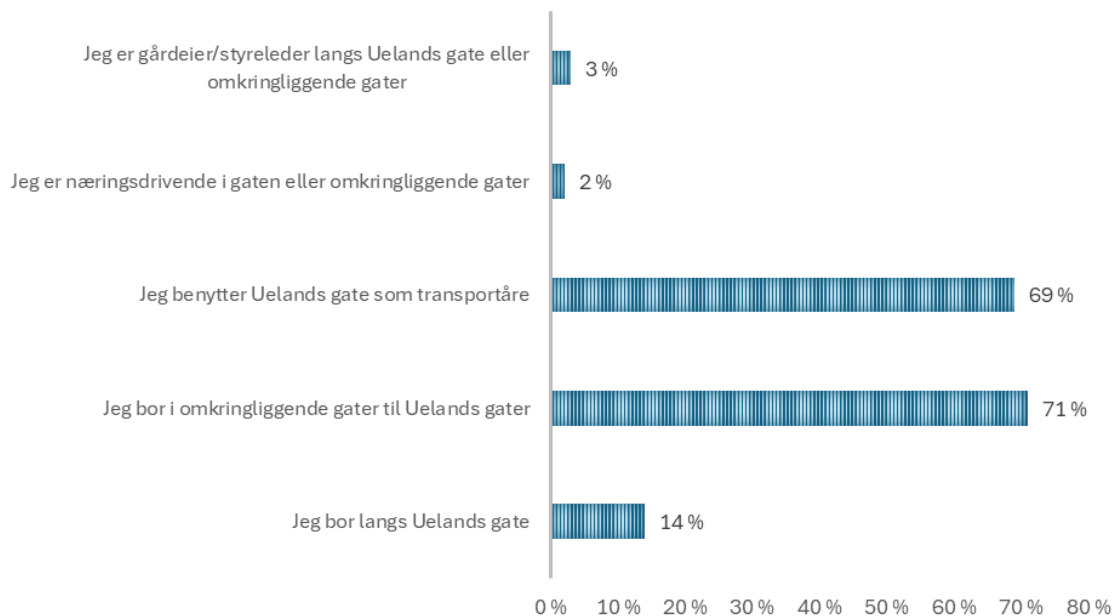
1.2 Rapportens oppbygging

I denne rapporten presenteres resultatene fra spørreundersøkelsen. Innledende, i kapittel 1, beskrives undersøkelsen og utvalget, samt noe om de som har besvart undersøkelsen. Kapittel 2 gir en oversikt over respondentene – her presenteres alderssammensetning, bil- og parkeringstilgang, og reisevaner for de som bor langs gaten, og i omkringliggende gater. Her presenteres også de som kun bruker gaten som ferdselsåre, og hvordan disse reiser i Uelands gate.

I kapittel 3 presenteres strekningen med et overordnet blikk, med tanke på opplevd trygghet, inntrykk av gaten og overvannsproblematikk. I kapittel 4 gjennomgås spesifikke kryss og holdeplassen Evald Ryghs gate.

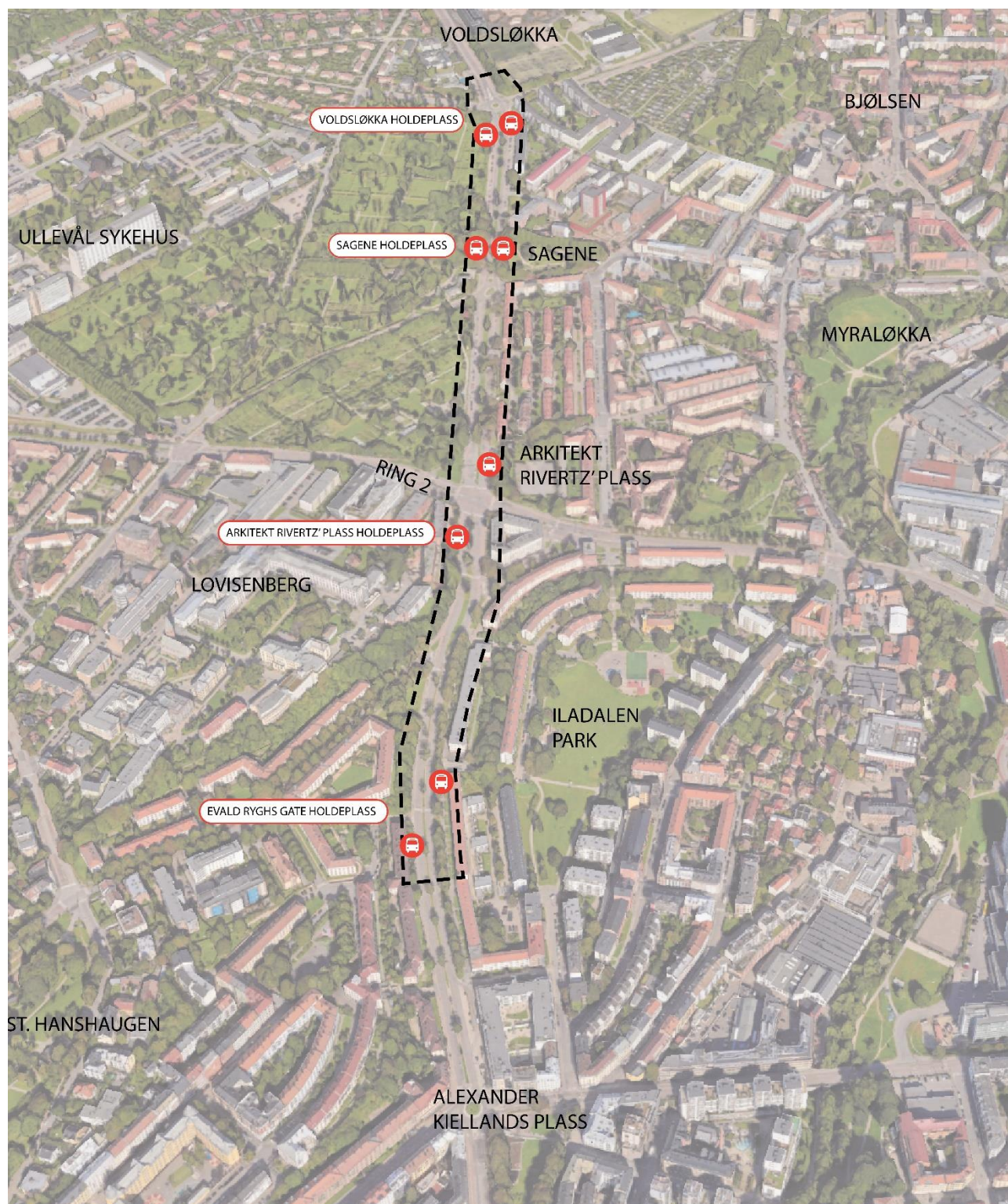
1.3 Om undersøkelsen og respondentene

Denne undersøkelsen ble sendt ut til de som bor i Uelands gate og i omkringliggende gater, til de som bruker Uelands gate som transportåre, samt til næringsdrivende, gårdeiere og styreledere på tilknyttet strekningen. I underkant av 1700 personer besvarte undersøkelsen. Hovedvekten av disse bor i omkringliggende gater til Uelands gate, eller benytter gaten som transportåre (en stor andel både bor i omkringliggende områder og benytter Uelands gate som transportåre). 14 prosent av respondentene oppgir å bo i Uelands gate.



Figur 1 Fordeling, respondentenes tilknytning til Uelands gate

Vi vil kun omtale innspill som omhandler undersøkelsesområdet (se kart). Innspill til andre deler av Uelands gate vil ikke omhandles her.



Figur 2 Kart over strekningen

2 Overordnet om beboerne i området

Vi har skilt besvarelsene mellom de ulike typene respondenter. Besvarelsene vil presenteres i følgende rekkefølge:

- ❖ **Beboerne langs Uelands gate**

- ❖ **Beboere i omkringliggende gater**

- ❖ For denne gruppen vil mange av respondentene også ha oppgitt å bruke Uelands gate som transportåre – hvordan gaten brukes av disse vil omtales her.

- ❖ **Respondenter som benytter Uelands gate som transportåre, og ikke bor i Uelands gate eller omkringliggende gater.**

Denne inndelingen vil benyttes for å vise variasjoner i respondentenes transportmidler, reisevaner og behov for parkering. Videre vil vi se på besvarelser gitt fra:

- ❖ **De næringsdrivende**

Her fokuserer vi på forhold særlig relevante for de næringsdrivende i området

og

- ❖ **Gårdeiere og styreledere**

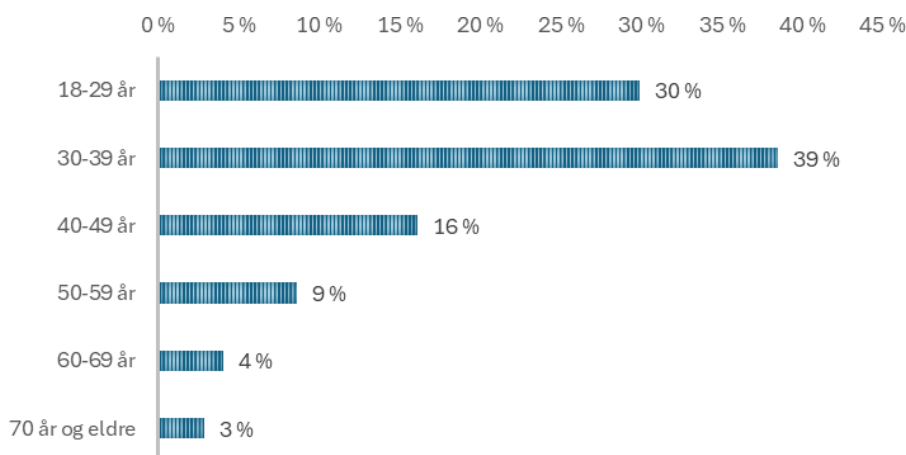
For denne gruppa vil vi ha særlig fokus på informasjon om vann- og overvannsproblematikk, fuktinntrengning og andre forhold knyttet til den enkelte gård.

Deretter gjennomgås tilbakemeldinger som omhandler spesifikke deler av strekningen, samt særlige forhold knyttet til prosjektet, slik som bussholdeplassen Evald Ryghs gate.

2.1 Beboere langs Uelands gate

14 prosent av respondentene (217 personer) bor langs Uelands gate. Det er disse som i størst grad vil bli berørte av tiltakene – særlig underveis i byggefasen.

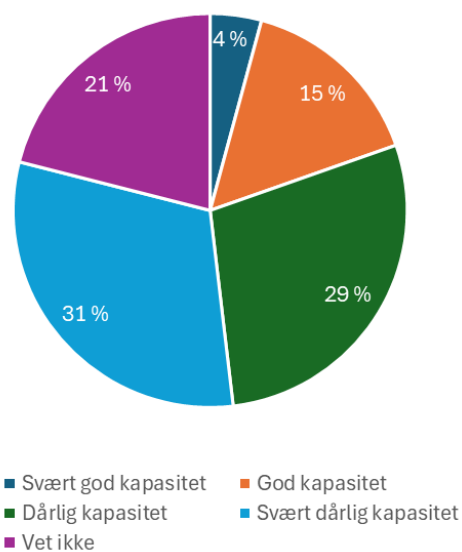
Alderssammensetningen for de som har adresse i Uelands gate er relativt ung – omtrent 70 prosent er mellom 18 og 40 år.



Figur 1 Alderssammensetning for respondentene som bor langs Uelands gate

Opplevd parkeringskapasitet

Blant bosatte langs Uelands gate



Figur 2 Opplevd parkeringskapasitet blant de bosatte langs Uelands gate

Tilbakemeldingene når det gjelder opplevd parkeringskapasiteten for de som bor i området, viser at 60 prosent opplever denne som dårlig eller svært dårlig. Det oppleves som en utfordring å få parkert bilen sin for de som bor langs Uelands gate.

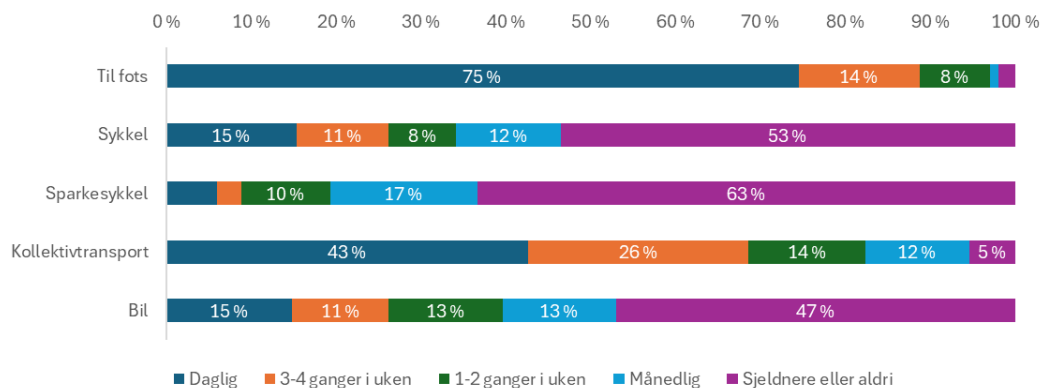
En stor andel av de som bor i området eier bil i husholdningen - 47,5 prosent rapporterer å eie bil, og blant disse er det kun 14 prosent som disponerer en privat parkeringsplass på egen eiendom. Majoriteten av de med bil benytter offentlige parkeringsplasser i Uelands gate og omkringliggende gater for å parkere.

Til tross for at i underkant av halvparten har tilgang på privat bil i husholdningen, er det kun 15 prosent som oppgir å kjøre hver dag (18 prosent vinterstid). Gange er den vanligste formen for transport for de som bor langsmed Uelands gate – over 70 prosent oppgir å gå

langs gaten daglig. Det er ingens store sesongvariasjoner i hvordan man bruker Uelands gate, med unntak av en lavere sykkelandel vinterstid.

Reisevaner i Uelands gate SOMMERSTID

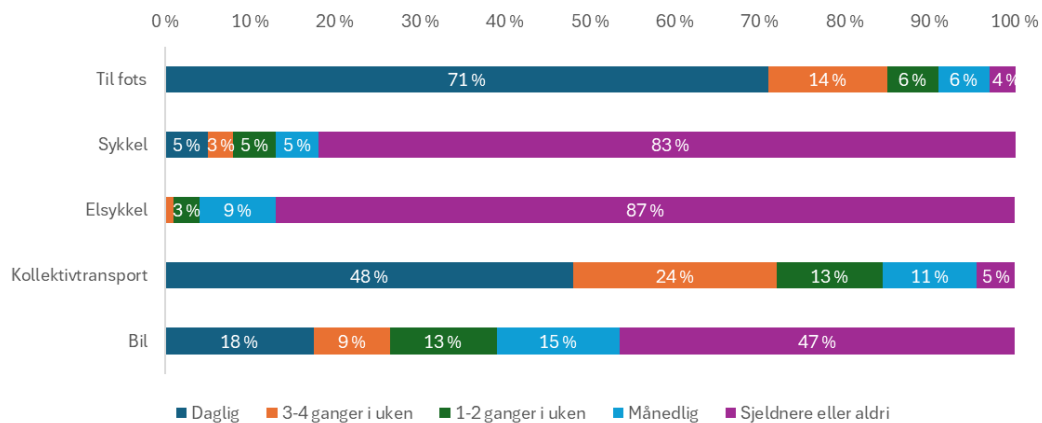
For respondenter som bor langs Uelands gate



Figur 3 Reisevaner for bosatte langs Uelands gate sommerstid

Reisevaner i Uelands gate VINTERSTID

For respondenter som bor langs Uelands gate

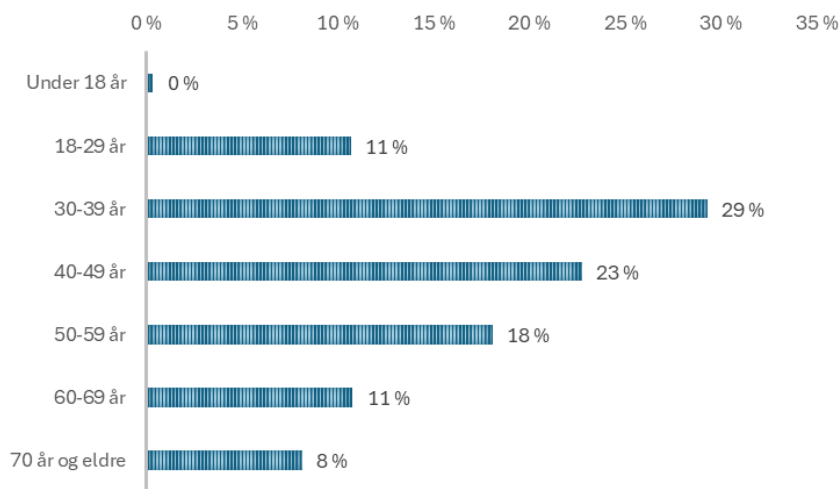


Figur 4 Reisevaner for bosatte langs Uelands gate vinterstid

2.2 Beboere i omkringliggende gater til Uelands gate

71 prosent av respondentene oppgir å bo i omkringliggende gater til Uelands gate (1134 personer), og omtrent 70 prosent av disse oppgir også å benytte Uelands gate som transportåre. Uelands gate er med andre ord en gate som brukes mye av de som bor i området.

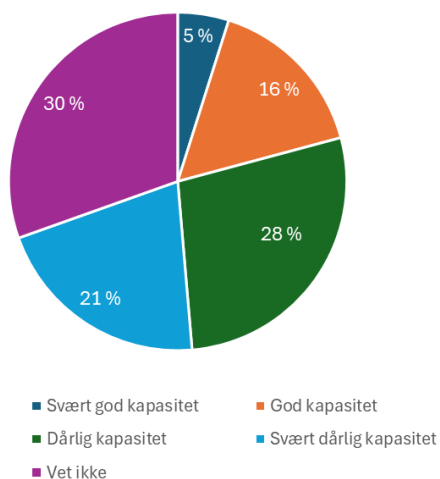
Sammenlignet med beboere i Uelands gate, ser vi en noe eldre alderssammensetning for beboere i omkringliggende gater.



Figur 5 Alderssammensetning for respondenter som bor i omkringliggende gater til Uelands gate

Opplevd parkeringskapasitet

Blant bosatte i omkringliggende gater til Uelands gate



Når vi ser på opplevelsen av parkeringskapasiteten for området, rapporterer ca. 50 prosent at kapasiteten er dårlig eller svært dårlig. Parkering oppleves også som en utfordring for de som bor i omkringliggende gater til Uelands gate.

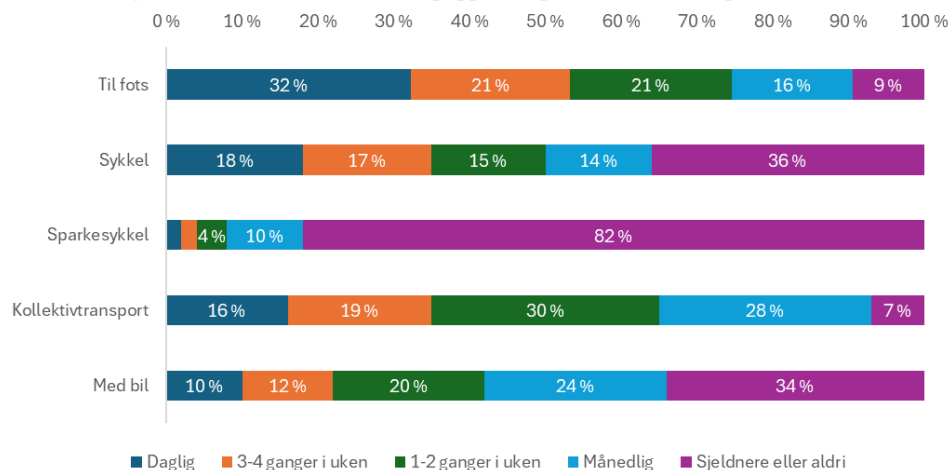
60 prosent av respondentene oppgir å eie bil i husholdningen. 46,5 prosent har privat parkeringsplass ved egen bolig, mens omtrent en tilsvarende andel parkerer i sidegater til Uelands gate eller Uelands gate. Fire respondenter oppgir å benytte seg av HC-plassene i området.

Reisevanene til de som bor i omkringliggende gater viser en mye lavere gangandel i Uelands gate sammenlignet med de som bor langs gaten.

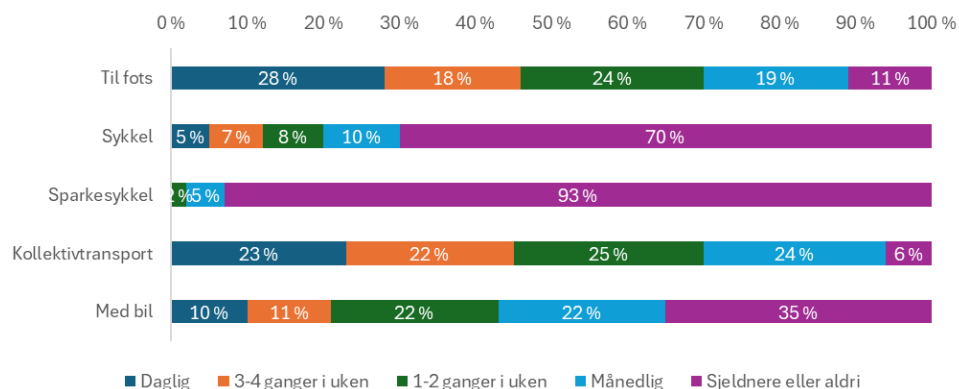
Figur 6 Opplevd parkeringskapasitet for de som bor i omkringliggende gater til Uelands gate

Reisevaner i Uelands gate SOMMERSSTID

For respondenter som bor i omkringliggende gater til Uelands gate

**Figur 7** Reisevaner sommerstid for respondenter som bor i omkringliggende gater til Uelands gate**Reisevaner i Uelands gate VINTERSTID**

For respondenter som bor i omkringliggende gater til Uelands gate

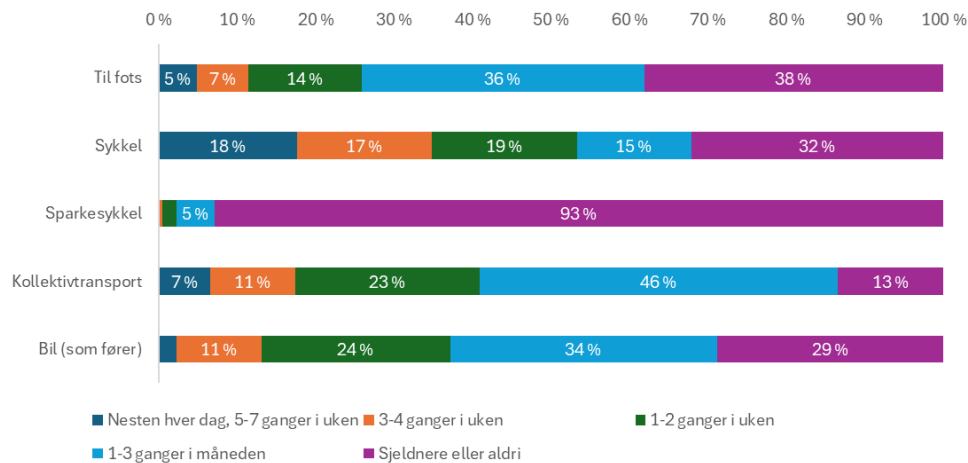
**Figur 8** Reisevaner vinterstid for respondenter som bor i omkringliggende gater til Uelands gate**2.3 De som bruker Uelands gate som ferdselsåre**

Uelands gate er en viktig ferdselsåre for de som bor langsmed, og i omkringliggende gater. Uelands gate er også en viktig ferdselsåre for Oslo, både som kollektivgate, sykkelgate, og gate for bil og utrykning. Omtrent 14 prosent av respondentene (245 personer) anvender Uelands gate som transportåre, og bor i andre deler av byen.

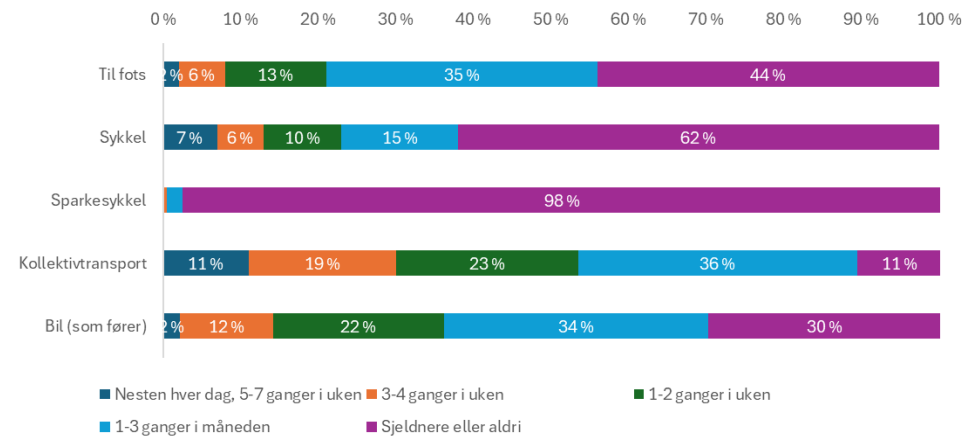
Når vi ser på hvordan folk reiser i Uelands gate, finner vi at gaten først og fremst anvendes som en sykkel- og kollektivferdselsåre. En høyere andel anvender gaten ofte til sykkel i sommerhalvåret, og tilsvarende for kollektivt vinterstid. Mer enn 1 av 5 går også i gaten ukentlig, både sommer- og vinterstid.

Reisevaner i Uelands gate SOMMERSTID

For respondenter som anvender gaten som transportåre

**Figur 9** Reisevaner sommerstid for respondenter som bruker Uelands gate som transportåre**Reisevaner i Uelands gate VINTERSTID**

For respondenter som anvender gaten som transportåre

**Figur 10** Reisevaner vinterstid for respondenter som bruker Uelands gate som transportåre

3 Overordnet om strekningen

3.1 Reisevaner på strekningen

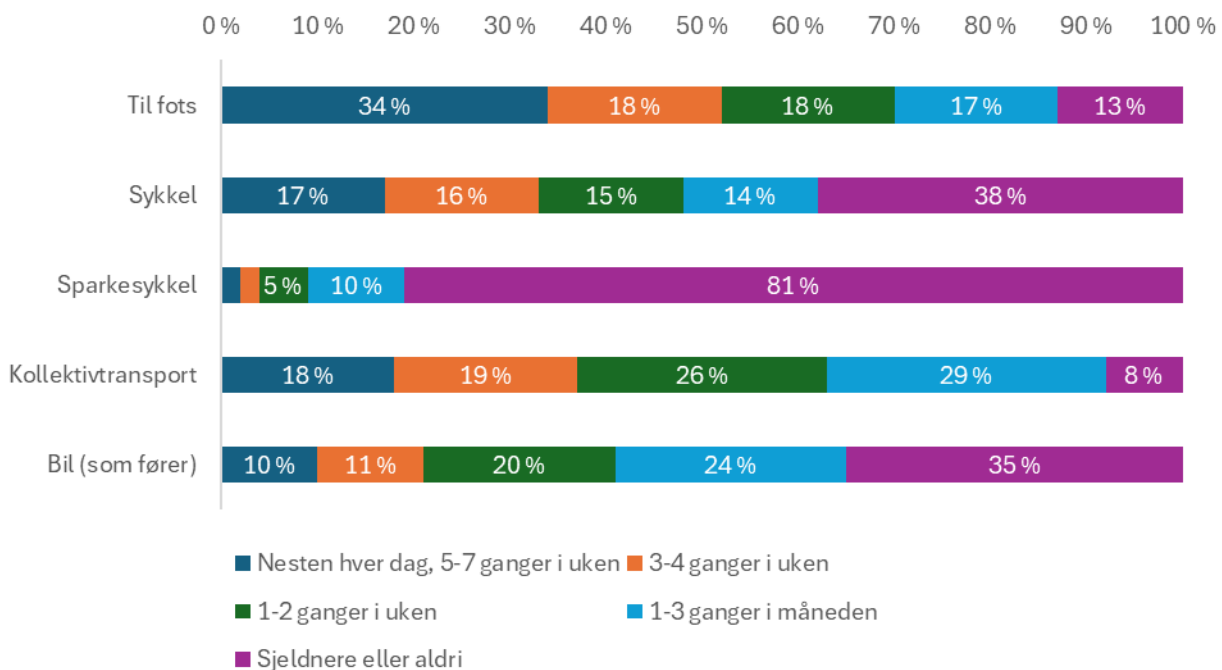
For å få et helhetlig bilde av hvordan reisestrømmene i gaten ser ut presenteres de samlede reisevanene for alle respondenter i dette kapitlet.

Gange er den vanligste transportformen i gaten blant de som har besvart undersøkelsen. Vi ser også at en stor andel av reisene er med kollektivtransport og sykkel.

Det kan se ut til at sparkesykkel i liten grad benyttes i gaten – over 80 prosent oppgir å sjeldent eller aldri benytte el-sparkesykkel i Uelands gate. Over 40 prosent av respondentene oppgir å kjøre bil i Uelands gate minst 1-2 ganger per uke, og 10 prosent oppgir å kjøre i gaten daglig.

Reisevaner i Uelands gate SOMMERSTID

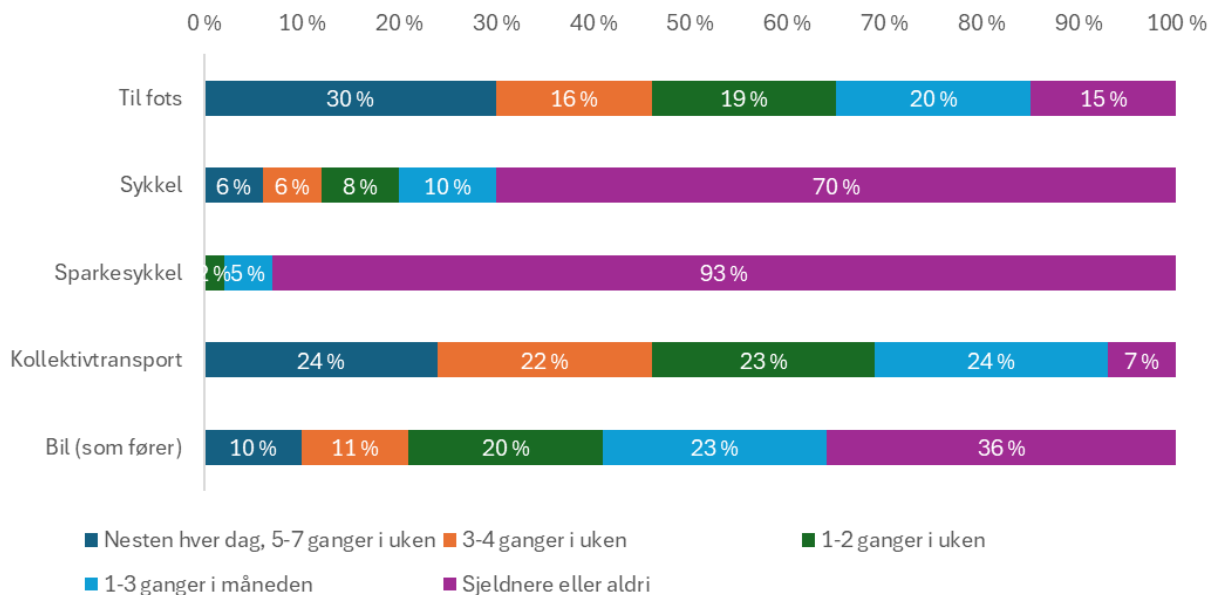
Alle respondenter



Figur 11 Reisevaner sommerstid for alle respondenter

Reisevaner i Uelands gate VINTERSTID

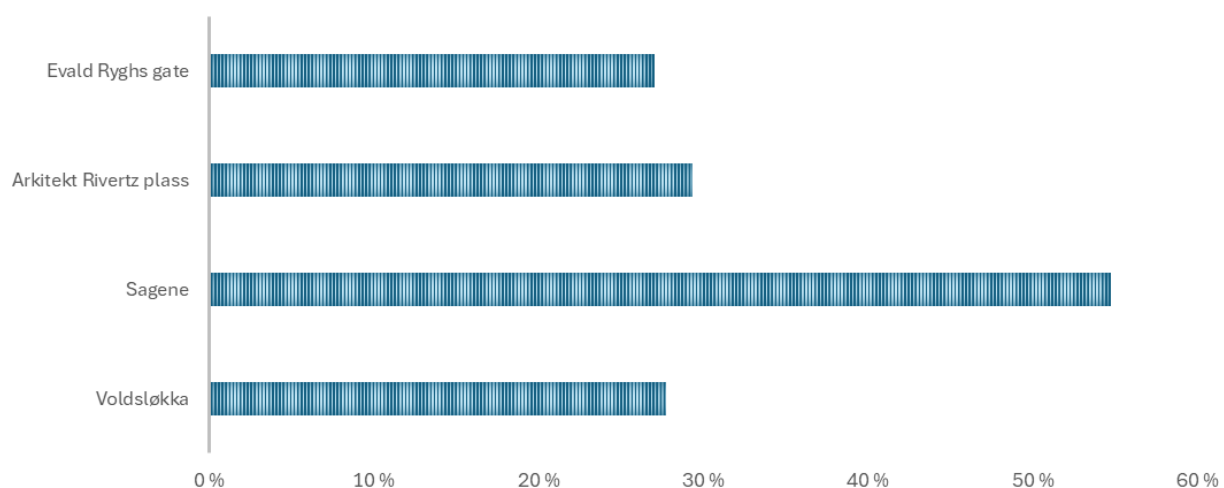
Alle respondenter



Figur 12 Reisevaner vinterstid for alle respondenter

Uelands gate er en viktig transportåre for buss, her går både buss nummer 34, 37 og 54. Langs strekningen er det fire bussholdeplasser – Voldsløkka (linje 34), Sagene (linje 37 og 54), Arkitekt Rivertz plass og Evald Ryghs gate (linjene 34 og 54).

Blant de som bor langsmed eller i tilknytning til Uelands gate (N= 1343) finner vi følgende bruk av de ulike bussholdeplassene.



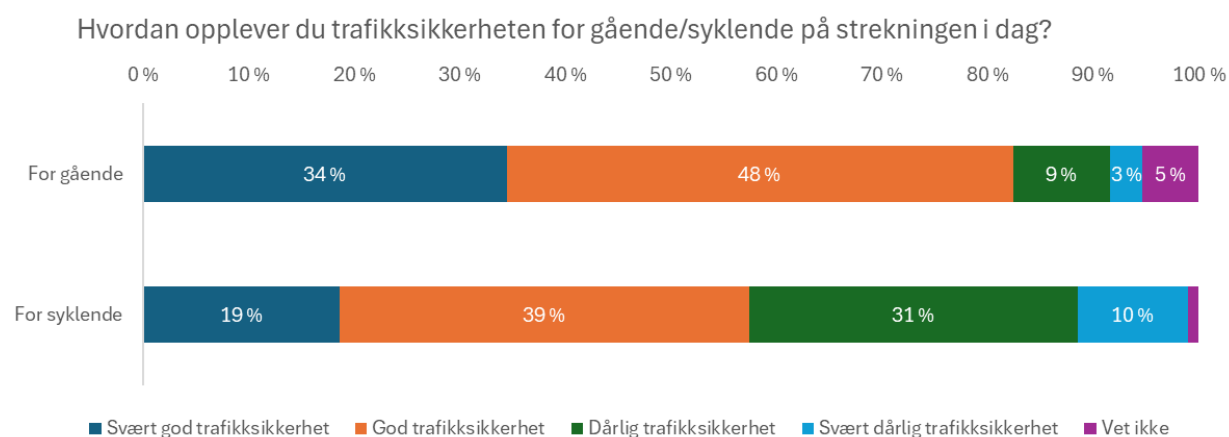
Figur 13 Bruk av de ulike holdeplassene for beboere langs Uelands gate og omkringliggende gater

Sagene er den mest brukte bussholdeplassen på strekningen. Her er det flest målpunkt, tre busslinjer, og mange som bor. De tre andre stoppene er mindre brukt – i underkant av 30 prosent av de som bor i området sier at de benytter seg av disse.

3.2 Opplevd trafiksikkerhet på strekningen

For å bedre trafiksikkerheten for myke trafikanter i gaten, er det foreslått ulike tiltak i forbindelse med omreguleringen av gaten.

Ett av disse tiltakene er opphøyd sykkelfelt, som vil gi en større barriere mellom syklist og bilister. I den forbindelse ble det stilt spørsmål om hvordan de opplever dagens situasjon med tanke på trafiksikkerheten for henholdsvis gående og syklende. Det var kun de som tidligere i undersøkelsen hadde sagt at de hadde gått eller syklet på strekningen som fikk spørsmål om opplevd trafiksikkerhet.



Figur 14 Opplevelse av trafiksikkerhet for gående og syklende i Uelands gate

Overordnet for strekningen oppleves trafiksikkerheten å være relativt god for både gående og syklende. Over 80 prosent opplever at det er svært god eller god trafiksikkerhet for gående, mens i underkant av 60 prosent opplever det samme som syklende. Over 40 prosent opplever at trafiksikkerheten er dårlig eller svært dårlig for syklende på strekningen.

De som svarte at de opplever trafiksikkerheten som dårlig på strekningen hadde anledning til å kommentere på hvilke forhold som gjør at de opplever strekningen som utrygg.

Flere kommentarer omhandlet at biltrafikkmengden på strekningen oppleves som svært problematisk. Mange biler holder høy hastighet, og det er en stor andel tungtrafikk, som gjør det utrygt for syklende. Det oppleves som konfliktfylt mellom kjørende, gående og syklende. Svært mange opplever at bilistene ikke tar nok hensyn, at de benytter sykkelfelt og sykkelbokser, og at de i liten grad hensyntar syklistene. Det er også flere som viser til at det er en del aggressiv sykkelkjøring på strekningen, noe som også oppleves utrygt. I tillegg er det mange som opplever det som utrygt å sykle mellom kjørefelt og parkeringsfelt. Bilister kan plutselig åpne dørene, eller svinge ut uten å ta hensyn til syklistene.

For syklende er det mange som opplever rundkjøringene som utrygge. Det er mye biltrafikk i gaten, og mange av de som sykler opplever det som utrygt å dele arealer med bilene i rundkjøringene. Også tilstedeværelsen av buss på strekningen gjør at rundkjøringene oppleves som utrygge. Noen sier at de ønsker sykkelfelt gjennom rundkjøringene, mens andre ønsker at disse endres til lysregulerte kryss.

Kommentarer om rundkjøringene i Stavangergata og Kierschows gate vil omtales videre i kapitlene som omhandler disse kryssene.

En rekke kommentarer omhandler standarden på sykkelfeltene. Flere opplever at sykkelfeltene har dårlig standard med tidvis smale felt, hull i asfalt og dårlig oppmerking. Det er også flere som viser til at det er dårlig vinterdrift av sykkelfeltene. Flere påpeker at disse ikke måkes i tilstrekkelig grad, at måkebilene benytter sykkelfeltene som snøopplag, og at de ofte må benytte seg av kjørefeltet for bil vinterstid, noe som har medført farlige situasjoner for flere. Flomvann i sykkelfeltet utgjør også en risiko for flere, samt løvfall fra trærne om høsten kan gi svært glatte sykkelfelt.

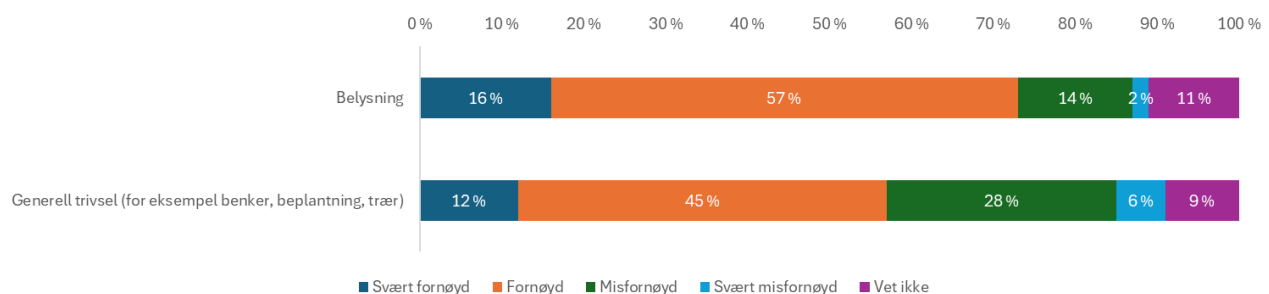
Det er også mange som viser til spesifikke områder der de opplever det utrygt å ferdes med sykkel. Flere synes det er utrygt å ferdes med sykkel der Collets gate krysser Uelands gate. Her opplever flere at bilister ikke viser tilstrekkelig hensyn, holder høy hastighet, og at det kan oppstå farlige situasjoner der bilister ikke ser syklistene.

Svært mange av de som opplever strekningen som utrygg for gående peker på at gaten har mye biltrafikk, og at bilene holder høy hastighet. Det er også mange som opplever konflikter mellom syklende og gående, og at mange syklistene holder svært høy hastighet på strekningen. Syklende og el-sparkesykler på fortau er også en faktor som gjør at flere opplever gaten som utrygg for gående. Området er skolevei for mange barn ved Voldsløkka skole, og flere kommenterer at området ikke har en tilstrekkelig god trafiksikkerhet for denne trafikantergruppen.

3.3 Belysning og trivsel i gaten

Videre ble alle respondenter spurt om deres opplevelse av gaten er, med tanke på belysning og generell trivsel. De fleste virker til å være fornøyd med den generelle trivselen i gaten. Over 70 prosent er enten fornøyd eller svært fornøyd med belysningen i gaten, mens i underkant av 60 prosent oppgir det samme om den generelle trivselen.

Vi ønsker videre å få innspill på hvordan du opplever Uelands gate i dag, og hvilke forbedringer i gaten du kunne tenke deg. Hvordan er dine opplevelser av de følgende:



Figur 15 Opplevelse av belysning og trivsel i Uelands gate

De som oppga å være misfornøyd med belysning opplever generelt at gaten er mørk, at lysene er for svake, eller at det er for langt mellom lyktestolpene. Flere etterlyser mer belysning og lysvarslig ved fotgjengeroverganger, i kryss, og på deler av strekningen.

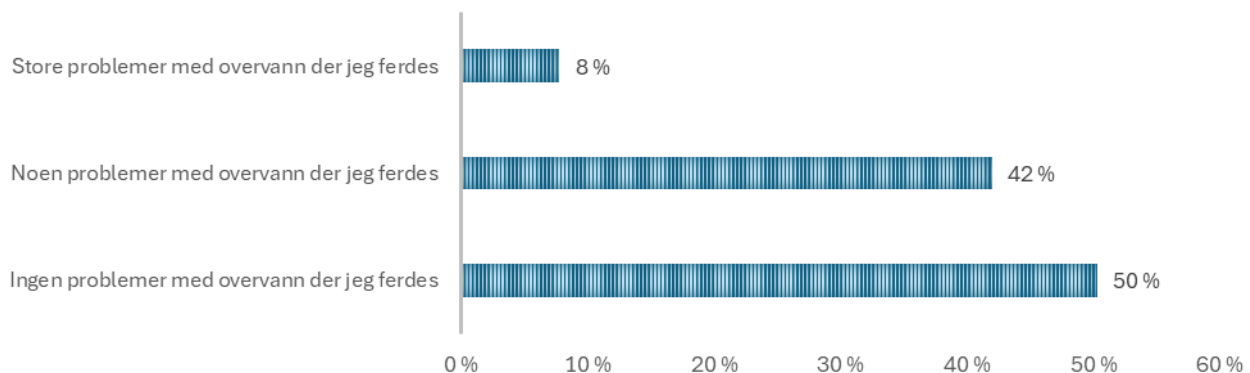
Når det gjelder den generelle trivselen opplever mange at gaten først og fremst er tilrettelagt for biler, og at dette påvirker trivselen for myke trafikanter. Det er ønske om mer grønt, flere benker, og at det skal bli enklere å ferdes i gaten som gående og syklende.

Avslutningsvis fikk respondentene anledning til å fortelle hva de ønsket å endre i gaten. Her ser vi to tydelige retninger. Mange ønsker at gaten skal legge mer til rette for myke trafikanter, og redusere biltrafikken. Dette inkluderer å redusere kjørefelt, fartsgrensen eller andre likende tiltak. Samtidig ønsker mange mer parkering og beboerparkering langs strekningen. De er svært kritiske til at parkeringsplasser skal tas vekk, og viser til at beboerparkering blir dyrere, mens tilbudet blir dårligere. Flere ønsker også at gaten skal beholdes som den er i dag – enten fordi de mener gaten fungerer godt eller tilstrekkelig godt, eller fordi de ikke ønsker at man skal bruke skattepenger og felleskapets midler på økt sykkeltilrettelegging og fjerning av parkeringsplasser.

Vi spurte også om det var elementer ved gaten man ønsket å beholde. Her svarer mange at de er fornøyde med gaten, at de ønsker at parkering, sykkelfelt, gangfelt, rundkjøringer og annet skal beholdes som det er, og at de opplever at gaten fungerer godt for dem i dag. Mange nevner her at de ikke ønsker opphøyd sykkelfelt, og at dette oppleves utrygt for dem der det finnes i dag. Det er også et stort fokus her på at man ønsker å beholde trærne som finnes i gaten i dag.

3.4 Overvannsproblematikk langs Uelands gate

Ett av formålene med prosjektet er å utbedre overvannsproblematikk langs strekningen. Gaten er en naturlig flomvei, noe som kan medføre oversvømmelser



Figur 18 Respondentenes opplevelser av overvannsproblematikk langs Uelands gate.

Halvparten av respondentene opplever problemer med overvann i noen eller i stor grad. Det er ingen store variasjoner i andelen som opplever dette, fordelingen er lik om man kun ser på de som bor i området eller om man alle respondenter som har svart på undersøkelsen.

Flere rapporterer at overvann er et problem ved fotgjengerovergangene, og at det generelt er mye vann i gaten, og at det er overvannsproblematikk langs hele gaten fra Sagene og forbi Alexander Kiellands plass, og ned til Arkitekthøyskolen og Telthusbakken. En stor andel av kommentarene omhandler overvannsproblematikk i områdene syd for planområdet – både ved Alexander Kiellands plass og området ved Vulkan/Arkitekthøyskolen. Det er tydelig at vannet fra planområdet ledes nedover Uelands gate, og ender opp nederst i Maridalsveien. Dette tyder på at det er viktig å løse overvannsproblemene syd for planområdet med bedret overvannshåndtering høyere oppe i gaten – altså det som faller innenfor planområdet for dette prosjektet. I tillegg pekes det på at kummer og avløp ikke fungerer godt nok, og at disse ofte dekkes av løvverk og kvister.

Mye vann i sykkelfeltet blir trukket frem som en del av trafikksikkerhetsbildet også da dette har medført farlige situasjoner i møte med buss og annen trafikk.

Tilbakemeldingene viser at vann fra Uelands gate ledes til sidegater, samtidig som at vann ledes fra sidegater og inn i Uelands gate.

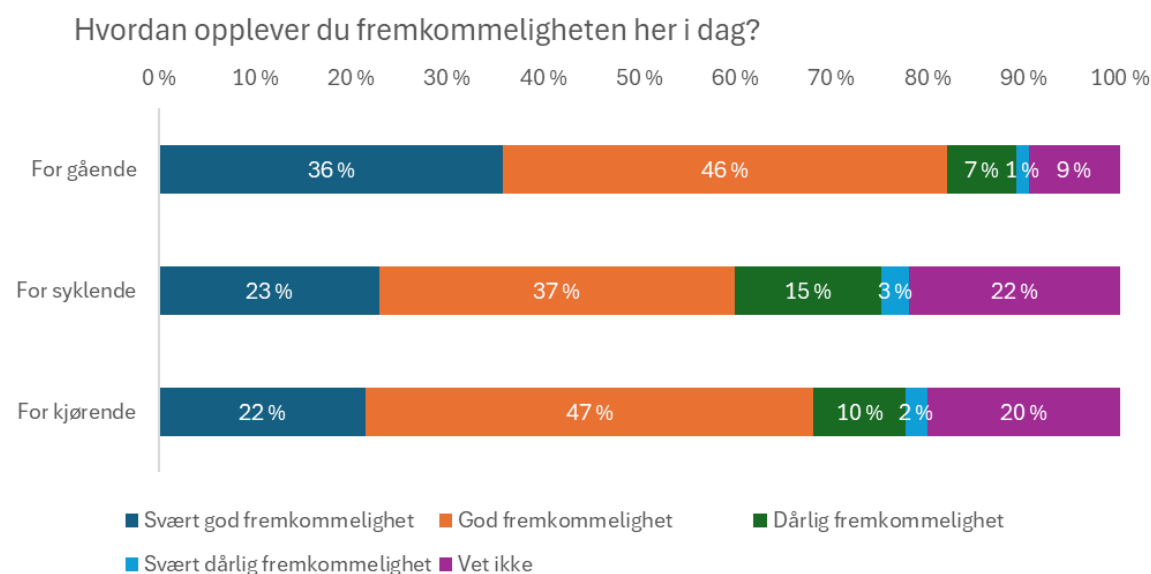
Innad i planområdet pekes i særlig grad på følgende områder som problematiske med tanke på overvann:

- Voldsløkka: Krysset Stavanger gata/Jutulveien/ Uelands gate kan det samle seg vann som gjør fremkommeligheten for gående og syklende krevende.
- Sagene: Området rundt rundkjøringen i Kierschows gate/ Uelands gate, og ved bussholdeplassene.
- Ring 2: Fra Arkitekt Rivertz plass og ned mot krysset Griffenfelds gate/ Uelands gate, og videre østover, mot Colletts gate. Samt inngangene til Uelands gate 61.

4 Kryssene Stavangergata og Kierschows gate

Blant svarene som er kommet inn i forbindelse med spørreundersøkelsen er tilbakemeldingene delt når det kommer til respondentenes holdninger og opplevd trafiksikkerhet i rundkjøringene på strekningen. Blant de som opplever strekningen som utrygg trekkes rundkjøringene frem som en utfordring. Andre opplever at rundkjøringene gir god fremkommelighet og at de fungerer godt.

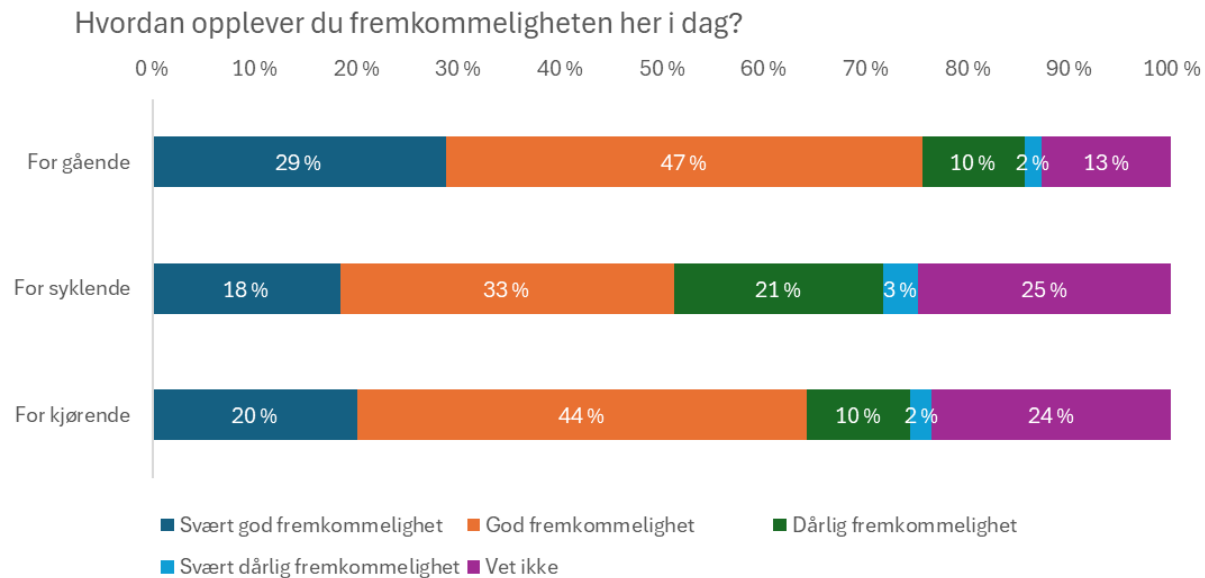
Respondentene som opplever rundkjøringene som utrygge viser særlig til konfliktene mellom syklende og kjørende – at bilister ikke tar nok hensyn, at det er dårlig plass, og at bilistene ikke ser de som sykler.



Figur 19 Opplevd fremkommelighet i rundkjøringen Stavangergata/ Jutulveien/ Uelands gate

Et flertall av respondentene opplever god fremkommelighet for alle trafikanter. 18 prosent opplever dårlig eller svært dårlig fremkommelighet for syklister i rundkjøringen.

Mange opplever området rundt Voldsløkka som utfordrende med tanke på trafiksikkerhet for gående og syklende. Det er mange som opplever aggressive bilister, og at det er konfliktfylt mellom ulike trafikantergrupper – særlig mellom harde og myketrafikanter, eksempelvis mellom buss og syklende.



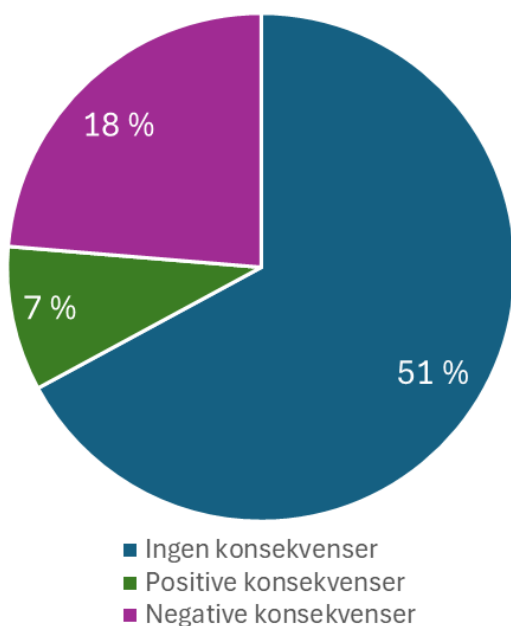
Figur 20 Opplevd fremkommelighet i rundkjøringen Kierschows gate/ Uelands gate for ulike trafikantgrupper.

Sammenlignet med Stavangergata er det flere som opplever dårlig fremkommelighet i Kierschows gate for både gående og syklende. Omtrent 1 av 4 opplever dårlig eller svært dårlig fremkommelighet for syklende her. Dette krysset oppleves av mange som svært utrygt og utfordrende. Det er samhandlingen med biler og busser som oppleves utfordrende. Respondentene opplever at det er dårlig plass, og at man kan komme i skvis mellom buss, bil og fortauskant. Flere peker også på at det er utfordrende siktforhold her, og at man ikke blir sett av andre trafikanter når man kommer syklende. Flere sier at de ikke lar barna sine sykle her, og at krysset oppleves svært utrygt.

5 Evald Ryghs gate/ bussholdeplass

Ett av tiltakene som vurderes i dette prosjektet, er å legge ned busstoppet Evald Ryghs gate. Argumentene for nedleggelsen fra Ruters side, er et mer effektivt rutesystem, og at avgangen har få av- og påstigninger. Det er også relativt kort avstand mellom denne og de tilstøtende holdeplassene - det er omtrent 370 meter mellom Arkitekt Rivertz plass og Evald Ryghs gate, og omtrent 200 meter mellom Evald Ryghs gate og Alexander Kiellands plass.

For å se på eventuelle konsekvenser en nedleggelse vil ha, har alle respondenter blitt spurt om hvilke konsekvenser en nedleggelse vil ha for dem.



Figur 21 Opplevde konsekvenser for respondentene ved nedleggelse av Evald Ryghs gate bussholdeplass

Vi ser at for de aller fleste vil en nedleggelse ikke ha noen konsekvenser, mens for 18 prosent av de spurte vil nedleggelsen medføre negative konsekvenser for deres reise.

Respondentene hadde også anledning til å beskrive hvordan nedleggelsen ville påvirke dem negativt. De aller fleste kommentarene omhandler økt avstand til nærmeste holdeplass fra enten bolig eller målpunkt. De peker på at dette stoppet er en viktig holdeplass for de som bor i Iladalen og i omkringliggende gater.

Flere beskriver at en nedleggelse vil ha til dels svært store konsekvenser for deres hverdagsmobilitet. De to viktigste brukergruppene er de med nedsatt helse og småbarnsfamilier. Det bor mange eldre i området, samt andre som opplever det som krevende å få økt avstand til nærmeste bussholdeplass. Flere kommenterer at de har observert mange som er avhengig av

rullator, og at dette vil ha negative konsekvenser for denne brukergruppen. For de med mobilitetsutfordringer vil det bli en tilleggsbelastning om de må ta i bruk Ulvetrappen mellom buss og hjem.

Flere med små barn kommenterer at de benytter bussholdeplassen på vei til Margarinfabrikken barnehage, og at økt avstand til bussholdeplassen vil ha store konsekvenser for deres hverdagslogistikk.

Mange opplever at kollektivtilbudet som finnes i området rundt Evald Ryghs gate i dag er av en lavere standard sammenlignet med andre tilsvarende områder. En nedleggelse av bussholdeplassen oppfattes derfor som en forverring av kollektivtilbudet. Iladalen og tilsvarende områder vil få redusert tilgjengelighet. enkelte tilbakemeldinger tyder på at det oppfattes som en del av en konflikt mellom sykkel og kollektivt, og at bakgrunnen for nedleggelsen er å få på plass mer sykkeltilrettelegging. Enkelte trekker frem at en nedleggelse vil medføre økt press på omkringliggende busstopp, særlig holdeplassen Alexander Kiellands plass.

Respondentene mener at en konsekvens av en eventuell nedleggelse vil kunne gi økt bilbruk og bruk av bestillings- og taxitjenester. Enkelte sier at tiltaket vil medføre at de vil ønske å flytte vekk fra området.

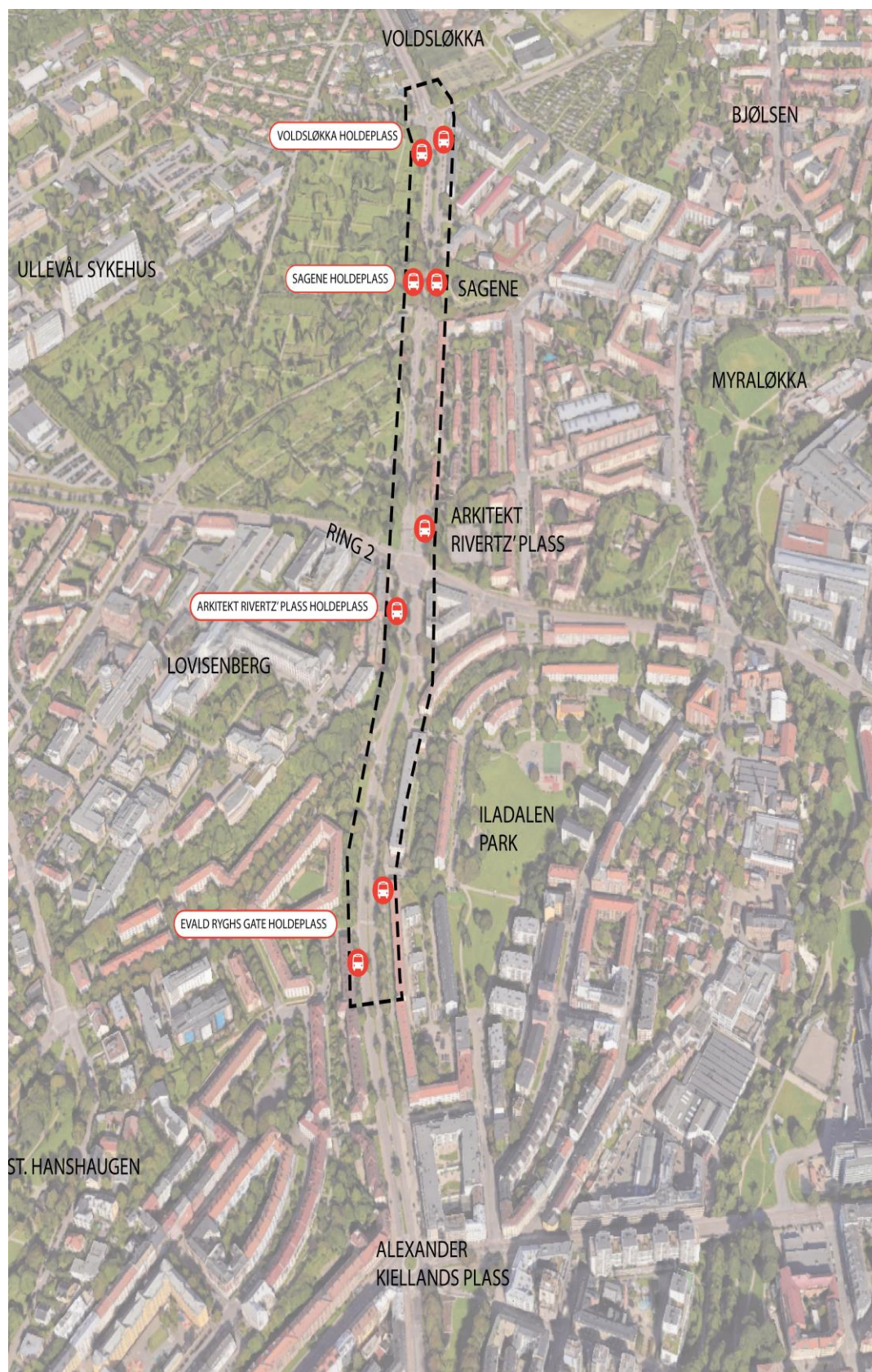
Vedlegg 1: Spørreskjema

Spørreundersøkelse om forprosjekt for gateopprustning Uelands gate

I forbindelse med kommunens mål om sykkeltilrettelegging og utviklingen av kommunens plan for sykkelveinettet, skal det nå gjennomføres et forprosjekt med reguleringsplan for å etablere tosidig opphøyd sykkelfelt langs Uelands gate. Forprosjektet skal også se på hvordan man kan bedre overvannshåndteringen langs strekningen, og Bymiljøetaten og Vann- og avløpsetaten koordinerer her gravetiltak som igangsettes i Oslo kommune. Som ledd i dette arbeidet ønsker Bymiljøetaten å innhente informasjon fra berørte innbyggere relatert til tiltaksområdet og fra innbyggere som bruker Uelandsgate som transportåre i dag.

Prosjektet baserer seg på anbefalt løsning fra "Forenklet konseptvalgutredning (KVU) for Maridalsveien og Uelands gate". Blant tiltakene som vurderes er de følgende:

- Etablering av grøntstruktur og overvannshåndtering. Hele strekningen er flomvei og overvannshåndtering skal være førende for arealdisponeringen i prosjektet
- Ombygging av rundkjøringene til signalregulerte kryss for økt trafiksikkerhet
- Opphøyd sykkelfelt for økt sikkerhet for syklende
- Behov for kollektivfelt mellom Kierschowsgate og Ring 2.



Enkelte av oppgraderingene kan innebære at det blir behov for å fjerne en del parkeringsplasser langs strekningen fra Stavangergata og ned til Ring 2 (Griffenfeldts gate).

Med denne anonyme undersøkelsen vil vi få økt kunnskap om dine ønsker og behov for ny utforming av Uelands gate. Resultatene fra undersøkelsen vil inngå i beslutningsgrunnlaget for ny løsning, og vil fungere som en samlet tilbakemelding fra innbyggerne i kommunikasjonen med kommunen.

Før Bymiljøetaten og Vann- og avløpsetaten går i gang med arbeidet, vil vi gjerne ha din tilbakemelding på forhold som berører oppgraderingene av veien og de planlagte tiltakene.

På forhånd takk for at du tar deg tid å besvare spørsmålene i denne anonyme undersøkelsen!

Hilsen Bymiljøetaten og Vann- og avløpsetaten

Hvilken tilknytning har du til Uelands gate?

- (1) ☐ Jeg bor langs Uelands gate
- (5) ☐ Jeg bor i omkringliggende gater til Uelands gater
- (2) ☐ Jeg benytter Uelands gate som transportåre
- (3) ☐ Jeg er næringsdrivende i gaten eller omkringliggende gater
- (4) ☐ Jeg er gårdeier langs Uelands gate eller omkringliggende gater
- (6) ☐ Jeg er styreleder langs Uelands gate eller omkringliggende gater

Enkelte av oppgraderingene kan innebære at det blir behov for å fjerne en del parkeringsplasser langs strekningen i Uelands gate, fra Stavangergata og ned til Ring 2 (Griffenfeldts gate). Ingen parkeringsplasser vil fjernes uten at det er foretatt en behovsvurdering, i lys av de tiltakene som vurderes igangsatt.

Hvordan opplever du parkeringskapasiteten for bil i dag?

- (1) ☐ Svært god kapasitet
- (2) ☐ God kapasitet
- (3) ☐ Dårlig kapasitet
- (4) ☐ Svært dårlig kapasitet

(5) ☐ Vet ikke**Har din eiendom parkeringsplasser med innkjørsel fra Uelands gate?**(0) ☐ Ja(1) ☐ Nei(2) ☐ Vet ikke**Disponerer din husholdning bil?**(0) ☐ Ja(1) ☐ Nei**Hvor parkerer du som oftest bilen din ved egen bolig?**(1) ☐ Privat parkeringsplass ved eiendom(2) ☐ Offentlig parkeringsplass i Uelands gate (beboerparkering)(3) ☐ Offentlig parkeringsplass i en av sidegatene til Uelands gate (beboerparkering)(6) ☐ Offentlig HC-plass i Uelands gate(7) ☐ Offentlig HC-plass i sidegatene til Uelands gate(4) ☐ Annet: _____(5) ☐ Ikke relevant**Hvor ofte reiser du på følgende måte i Uelands gate i sommerhalvåret?**

	Nesten hver dag, 5-7 ganger i uken	3-4 ganger i uken	1-2 ganger i uken	1-3 ganger i måneden	Sjeldnere eller aldri
Til fots	(1) ☐	(2) ☐	(3) ☐	(4) ☐	(5) ☐
Sykkel	(1) ☐	(2) ☐	(3) ☐	(4) ☐	(5) ☐

Sparkesykkel	(1) ☐	(2) ☐	(3) ☐	(4) ☐	(5) ☐
Kollektivtransport	(1) ☐	(2) ☐	(3) ☐	(4) ☐	(5) ☐
Bil som fører	(1) ☐	(2) ☐	(3) ☐	(4) ☐	(5) ☐
Bil som passasjer	(1) ☐	(2) ☐	(3) ☐	(4) ☐	(5) ☐
HC-hjelpemidler (rullestol, elektrisk rullestol, etc.)	(1) ☐	(2) ☐	(3) ☐	(4) ☐	(5) ☐

Hvor ofte reiser du på følgende måte i Uelands gate i vinterhalvåret?

	Nesten hver dag, 5-7 ganger i uken	3-4 ganger i uken	1-2 ganger i uken	1-3 ganger i måneden	Sjeldnere eller aldri
Til fots	(1) ☐	(2) ☐	(3) ☐	(4) ☐	(5) ☐
Sykkel	(1) ☐	(2) ☐	(3) ☐	(4) ☐	(5) ☐
Sparkesykkel	(1) ☐	(2) ☐	(3) ☐	(4) ☐	(5) ☐
Kollektivtransport	(1) ☐	(2) ☐	(3) ☐	(4) ☐	(5) ☐

Bil som fører	(1) ☐	(2) ☐	(3) ☐	(4) ☐	(5) ☐
Bil som passasjer	(1) ☐	(2) ☐	(3) ☐	(4) ☐	(5) ☐
HC-hjelpemidler (rullestol, elektrisk rullestol, etc.)	(1) ☐	(2) ☐	(3) ☐	(4) ☐	(5) ☐

Hvilke kollektivstopp benytter du i området?

- (4) ☐ Voldsløkka
- (1) ☐ Sagene
- (2) ☐ Arkitekt Rivertz plass
- (3) ☐ Evald Ryghs gate

For å bedre fremkommeligheten for buss i området vurderes bussholdeplassen Evald Ryghs gate nedlagt i forbindelse med prosjektet.

Hvilke konsekvenser vil en nedleggelse ha for deg og din mobilitet?

- (3) ☐ Positive konsekvenser
- (2) ☐ Ingen konsekvenser
- (4) ☐ Negative konsekvenser (Skriv gjerne noe om hva en eventuell nedleggelse vil bety for deg) _____

Strekningen som prosjektet omfatter er naturlig flomvei for regn og smeltevann. Utbedringer for å hindre oversvømmelser er en sentral del av prosjektet, og overvannshåndtering skal være førende for arealdisponeringen.

Hvordan opplever du gaten med tanke på overvann i dag?

- (3) ☐ Store problemer med overvann der jeg ferdes

(2) ☐ Noen problemer med overvann der jeg ferdes

(4) ☐ Ingen problemer med overvann der jeg ferdes

Kan du si noe om hvilke deler av streningen der du opplever problemer med overvann i dag?

For å bedre ivareta syklister ved krysset Stavangergata/ Tåsenveien/ Jutulveien/ Uelands gate vurderes ulike alternativer til dagens løsning med rundkjøring.

Hvordan opplever du fremkommeligheten her i dag?

	Svært god fremkommelighet	God fremkommelighet	Dårlig fremkommelighet	Svært dårlig fremkommelighet	Vet ikke
For gående	(3) ☐	(2) ☐	(4) ☐	(5) ☐	(6) ☐
For syklende	(3) ☐	(2) ☐	(4) ☐	(5) ☐	(6) ☐
For kjørende	(3) ☐	(2) ☐	(4) ☐	(5) ☐	(6) ☐

For å bedre ivareta syklister ved krysset Kierschows gate/ Uelands gate vurderes ulike alternativer til dagens løsning med rundkjøring.

Hvordan opplever du fremkommeligheten her i dag?

Svært god fremkommelighet	God fremkommelighet	Dårlig fremkommelighet	Svært dårlig fremkommelighet	Vet ikke
---------------------------	---------------------	------------------------	------------------------------	----------

For gående	(3) ☐	(2) ☐	(4) ☐	(5) ☐	(6) ☐
For syklende	(3) ☐	(2) ☐	(4) ☐	(5) ☐	(6) ☐
For kjørende	(3) ☐	(2) ☐	(4) ☐	(5) ☐	(6) ☐

For å bedre trafikksikkerheten for syklende i området vurderes opphøyde sykkelfelt på strekningen, som gir en større barriere mellom syklist og bilister. Hvordan opplever du trafikksikkerheten for syklende på strekningen i dag?

	Svært god trafikksikkerhet	God trafikksikkerhet	Dårlig trafikksikkerhet	Svært dårlig trafikksikkerhet	Vet ikke
For gående	(3) ☐	(2) ☐	(4) ☐	(5) ☐	(6) ☐
For syklende	(3) ☐	(2) ☐	(4) ☐	(5) ☐	(6) ☐
For kjørende	(3) ☐	(2) ☐	(4) ☐	(5) ☐	(6) ☐

Vi ønsker videre å få innspill på hvordan du opplever Uelands gate i dag, og hvilke forbedringer i gaten du kunne tenke deg. Hvordan er dine opplevelser av de følgende:

Svært fornøyd	Fornøyd	Misfornøyd	Svært misfornøyd	Vet ikke
---------------	---------	------------	------------------	----------

Trafikksikkerhet for syklende	(1) ☐	(2) ☐	(3) ☐	(4) ☐	(5) ☐
Trafikksikkerhet for gående	(1) ☐	(2) ☐	(3) ☐	(4) ☐	(5) ☐
Belysning	(1) ☐	(2) ☐	(3) ☐	(4) ☐	(5) ☐
Generell trivsel (for eksempel benker, beplantning, trær)	(1) ☐	(2) ☐	(3) ☐	(4) ☐	(5) ☐

Du har sagt at du er misfornøyd med trafikksikkerheten for syklende i Uelands gate i dag. Kan du si noe mer om spesifikke områder eller forhold som gjør at du opplever strekningen som utrygg?

Du har sagt at du er misfornøyd med trafikksikkerheten for gående i Uelands gate i dag. Kan du si noe mer om spesifikke områder eller forhold som gjør at du opplever strekningen som utrygg?

Du har sagt at du er misfornøyd med belysningen i Uelands gate i dag. Kan du si noe mer om spesifikke områder eller forhold som gjør at du opplever strekningen som lite belyst?

Du har sagt at du er misfornøyd med den generelle trivselen i Uelands gate i dag. Kan du si noe mer om spesifikke områder eller forhold som gjør at du opplever strekningen som lite trivelig?

Er det andre forhold langs Uelands gate du tenker at bør forbedres i forbindelse med utbedringene?

Er det noe ved Uelands gate du ønsker at skal beholdes slik det er i dag?

En vesentlig del av prosjektet omhandler tiltak knyttet til overvannshåndtering og nødvendig rehabilitering av vann- og avløpsledninger langs Uelands gate.

Om du er styreleder eller gårdeier i tilknytning Uelands gate ønsker vi informasjon fra deg om forhold relatert til dette.

Er det synlige setningsskader (riss eller skjevheter i bygget der du bor/eier/drifter)?

- (1) ☐ Nei
- (2) ☐ Ja (forklar gjerne skadeomfang og hvor dette er) _____
- (3) ☐ Vet ikke

Planlegger dere byggearbeider før 2028?

- (1) ☐ Nei
- (2) ☐ Ja (forklar gjerne hva og hvor) _____
- (3) ☐ Vet ikke

Har dere opplevd at vann renner gjennom eller blir stående på eiendommen etter kraftig regnvær eller ved snøsmelting?

- (1) ☐ Nei
- (2) ☐ Ja (forklar gjerne omfang og hvor dette er) _____
- (3) ☐ Vet ikke

Har dere hatt problemer med vannskade i kjelleren etter regn eller snøsmelting?

- (1) ☐ Nei
- (2) ☐ Ja (forklar gjerne omfang og hvor dette er) _____
- (3) ☐ Vet ikke

Er det registrert fuktinntrengning i kjeller?

- (1) ☐ Nei
- (2) ☐ Ja (forklar gjerne omfang og hvor dette er) _____

(3) ☐ Vet ikke

Vet du hvor utvendig stoppekran er plassert?

(1) ☐ Nei

(2) ☐ Ja (Beskriv gjerne omtrentlig plassering) _____

Har du informasjon om eksisterende stikkledninger for vann og avløp (for eksempel utbedringer, driftsproblemer, info om traséer og kummer)?

(1) ☐ Nei

(2) ☐ Ja (Spesifiser gjerne her) _____

Har dere behov for etablering av sprinkelanlegg?

(1) ☐ Nei

(2) ☐ Ja

(3) ☐ Vet ikke

Du har oppgitt å være næringsdrivende i Uelands gate eller omkringingende områder. I hvilken gate ligger ditt foretak?

Har ditt foretak noen spesielle ønsker i forbindelse med oppgraderingen av Uelands gate?

Hva er din virksomhets behov for parkering og varelevering?

Hva er din alder?

(1) ☐ Under 18 år

(7) ☐ 18-29 år

- (2) ☐ 30-39 år
- (3) ☐ 40-49 år
- (4) ☐ 50-59 år
- (5) ☐ 60-69 år
- (6) ☐ 70 år og eldre

Avslutningsvis: Har du noen andre innspill til oppgraderingen i Uelands gate?

Siden du besvarer denne som gårdeier, styreleder eller næringsdrivende er det fint om du vil legge ved kontaktinformasjon (valgfritt) under:

Navn

E-post

Telefonnummer	

Det var det vi lurte på, takk for ditt bidrag!

Har du spørsmål vedrørende undersøkelsen kan sendes til prosjektleder Katrine Sætre,
postmottak@bym.oslo.kommune.no
Hilsen Bymiljøetaten og Vann- og avløpsetaten i Oslo kommune