



Trafikkvurdering – eventuell nedleggelse av Møllergata skole

For Utdanningsetaten, Oslo kommune

04.12.2025, revisjon J02

Informasjon om oppdraget

Oppdragsgiver: Utdanningsetaten, Oslo kommune
Oppdragsgivers kontaktperson: Jan Tore Brunstad
Rådgiver: Norconsult Norge AS
Oppdragsleder: Frida Andersson
Fagansvarlig: Frida Andersson
Andre nøkkelpersoner: Jenny Roen Bjordal, Julie Nyborg Kongsparten

Revision	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkient
J02	2025-12-04	For bruk	JENBJO, JULKON	FRIAND	FRIAND
C01	2025-12-01	For gjennomgang hos oppdragsgiver	JENBJO, JULKON	FRIAND	FRIAND

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.

Innhold



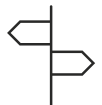
Bakgrunn



Dagens trafikksituasjon



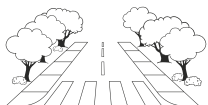
Analyse av innhentet data



Utvalg av strekningen og kryss til befaring



Funn fra befaring



Oppsummering og forslag til tiltak

Bakgrunn

- Om prosjektet
- Metodikk
- Usikkerheter og begrensninger ved nettverksanalysen
- Datakilder



Om prosjektet

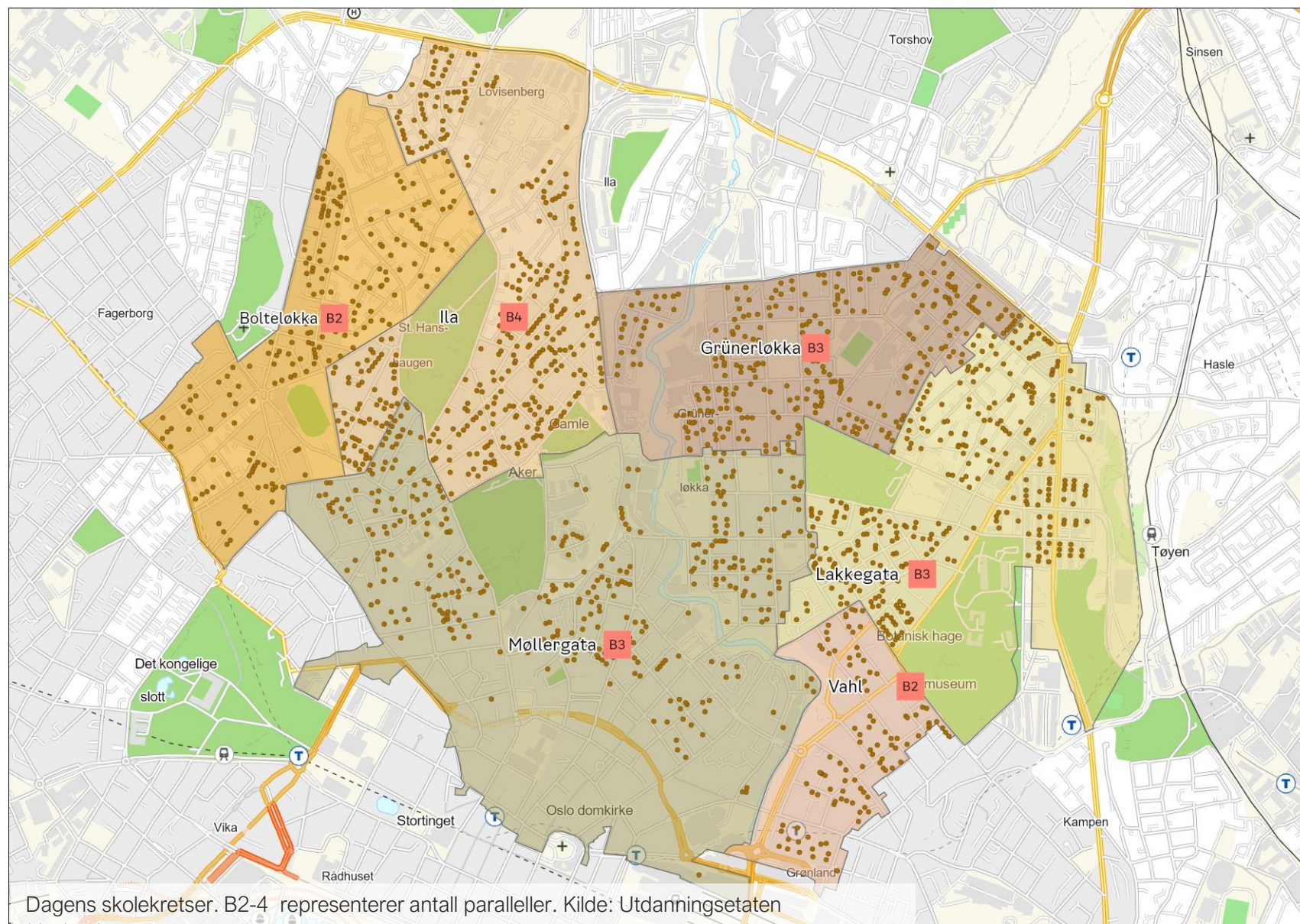
Utdanningsetaten i Oslo kommune har foreslått å nedlegge Møllergata skole, en barneskole med ca. 250 elever i dag. En del av begrunnelsen er mye ledig kapasitet i kombinasjon med fremtidig fall i elevtall samt kostnadsbesparinger. Det er også behov for å bruke anlegget til videregående opplæring, hvor det er behov for flere elevplasser.

Dersom dette bestemmes av Oslo bystyre, vil inntaksområdet måtte endres og elevene ved Møllergata skole flyttes over til andre skoler i nærområdet. Aktuelle skoler er vist i kartet og er:

- Bolteløkka skole
- Ila skole
- Grünerløkka skole
- Lakkegata skole
- Vahl skole

Før inntaksområdene bestemmes, vil det gjøres en lokal høring. Dette betyr at de eventuelle endringene av inntaksområdene ikke nødvendigvis sammenfaller med de endringene som er lagt til grunn i denne analysen.

I denne analysen vurderer Norconsult potensielle trafikale konsekvenser i området av å legge ned Møllergata skole som barneskole blant annet ved å se på endring i skoleveier til barna som må flyttes. Denne trafikkvurderingen sammenstiller tilgjengelig trafikkdata og vurderer trafiksikkerheten ved antatte nye skoleveier.



Metodikk

► Innhenting av data

Relevant data fra ulike kilder har blitt identifisert og samlet inn. Kildene vises på egen [side](#).

► Dataformatering og fremstilling i GIS

Data har blitt importert og fremstilt med hjelp av ArcGIS Pro

► Gjennomføring av nettverksanalyse

For å identifisere mulige nye skoleveier brukes nettverksanalysen «Closest facility» i GIS. Resultatet beregner hvilken av de fem aktuelle skolene som er nærmest for hvert barn innenfor Møllergata skolekrets.

Resultatet viser ikke nødvendigvis de endelige skolekretsene, men gir et godt innblikk i hvilke ruter elevene sannsynligvis vil benytte til de nye skolene – og dermed hvilke veier som kan få økt elevtrafikk.

► Visualisering og helhetlig vurdering

Det er utarbeidet kart og grafiske fremstillinger av de ulike datasettene. Datasettene er deretter satt i sammenheng for å identifisere strekninger og kryss som er vurdert som potensielt uheldige skoleveier.

► Utvalg av fokusområder

Basert på den romlige analysen har områder med behov for videre vurdering blitt valgt for fysisk befaring.

► Befaring og rapportering

Det er gjennomført befaring av de aktuelle problemområdene uke 47, og observasjonene er dokumentert. Dette danner grunnlaget for forslag til tiltak.

► Forslag til tiltak

Tiltaksforslagene er beskrevet på en overordnet nivå.

Usikkerheter og begrensninger ved nettverksanalysen «Closest facility»

► Ufullstendig datagrunnlag

- Analysen er basert på tilgjengelig data av vegnettet som kan ha mangler, for eksempel uregistrerte snarveier eller gangstier – slik som gangveier gjennom Vår Frelses gravlund
- Analysen tar ikke hensyn til topografi som bakker, stigninger eller krevende terreng ved valg av vei
- Resultatene viser kun korteste eller raskeste rute (i realiteten kan stigning og andre forhold påvirke veivalget)

► Antall analyser

- Det er gjort antakelser om nye skolekretser basert på plassering av elevenes bosted og naboskolenes beliggenhet.
- Det er kun gjennomført analyser for elevenes til nærmeste skole, ikke til alle skolene. Dette innebærer at man ikke vet hvilke ruter elever i øst ville valgt for å komme til en skole i vest, eller motsatt.
- Dersom enkelte skoler har kapasitetsbegrensninger som gjør at noen elever må tildeles sin nest nærmeste skole eller en annen skole, mangler det også informasjon om hvilke ruter disse elevene vil ta.

► Antall skolebarn

- Analysen omfatter det totale antallet folkeregistrerte barn født i årene 2014-2022 som er bosatt innenfor Møllergata skoles inntaksområde. Tallene tar ikke hensyn til om noen av barna går ved andre skoler enn Møllergata og eventuell utflytting før skolestart. Erfaringsmessig er det flere førskolebarn som er bosatt i området enn det antallet som faktisk begynner ved Møllergata skole. Derfor er analysegrunnlaget mye større enn det faktiske antallet barn som går på Møllergata skole i dag og fremtidig elevgrunnlag ved skolen.

Datakilder

► Nasjonal vegdatabank ([Vegkart](#))

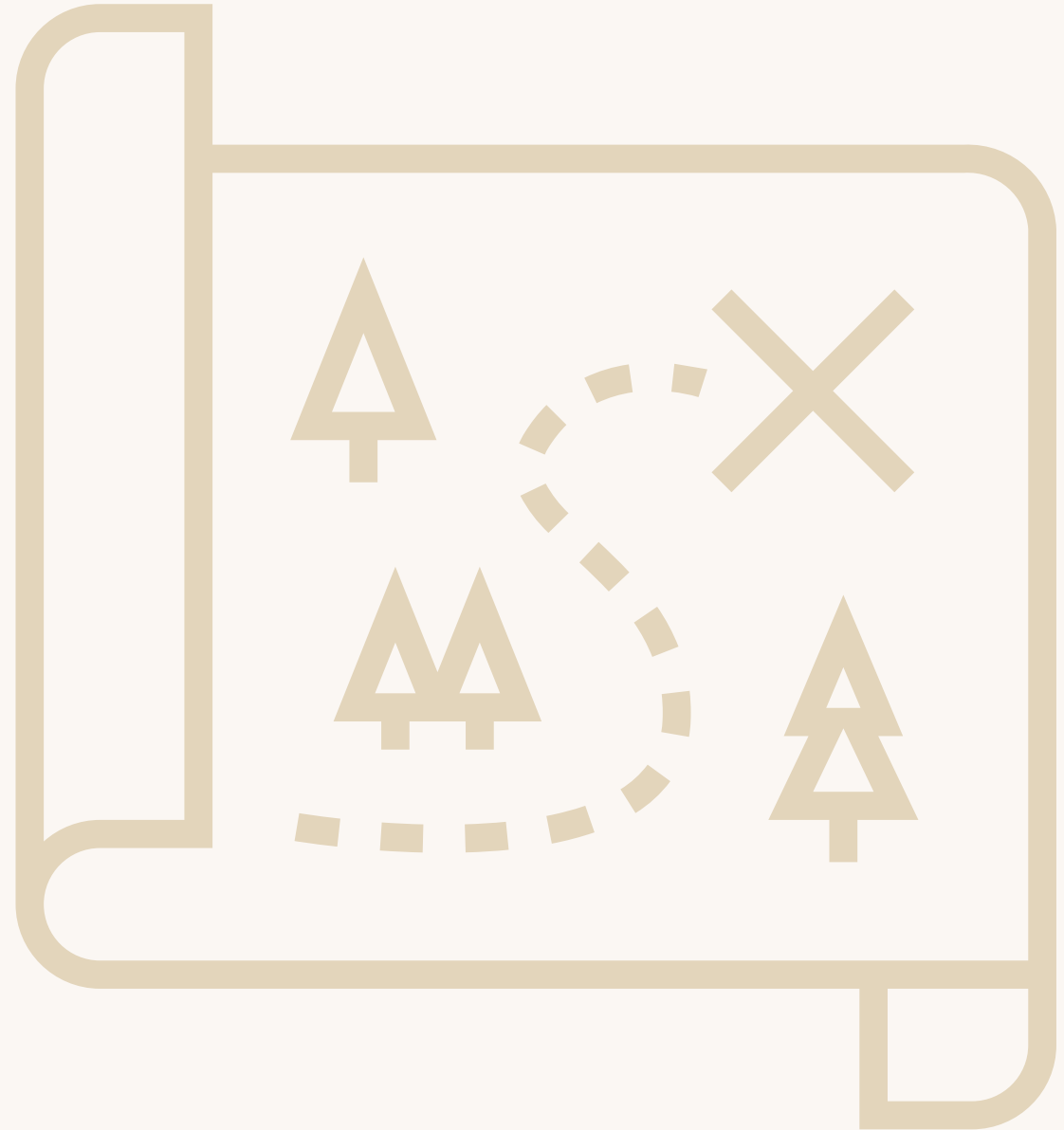
- Trafikkmengder
- Fartsgrenser
- Trafikkulykker
- Plassering av gangfelt

► Oslo kommune

- Sykkelkart ([Sykkelkart - Sykkel - Oslo kommune](#))
- Plassering av skoler
- Skolekretser
- Skolebarnas bosted
- Trafikktellinger
- Medvirkningsrapporter fra Ila skole, Bolteløkka skole, Lakkegata skole, Møllergata skole og Grünerløkka skole
- Barnetråkk og dokumentasjon fra prosjekt Hjertesone fra Vahl skole

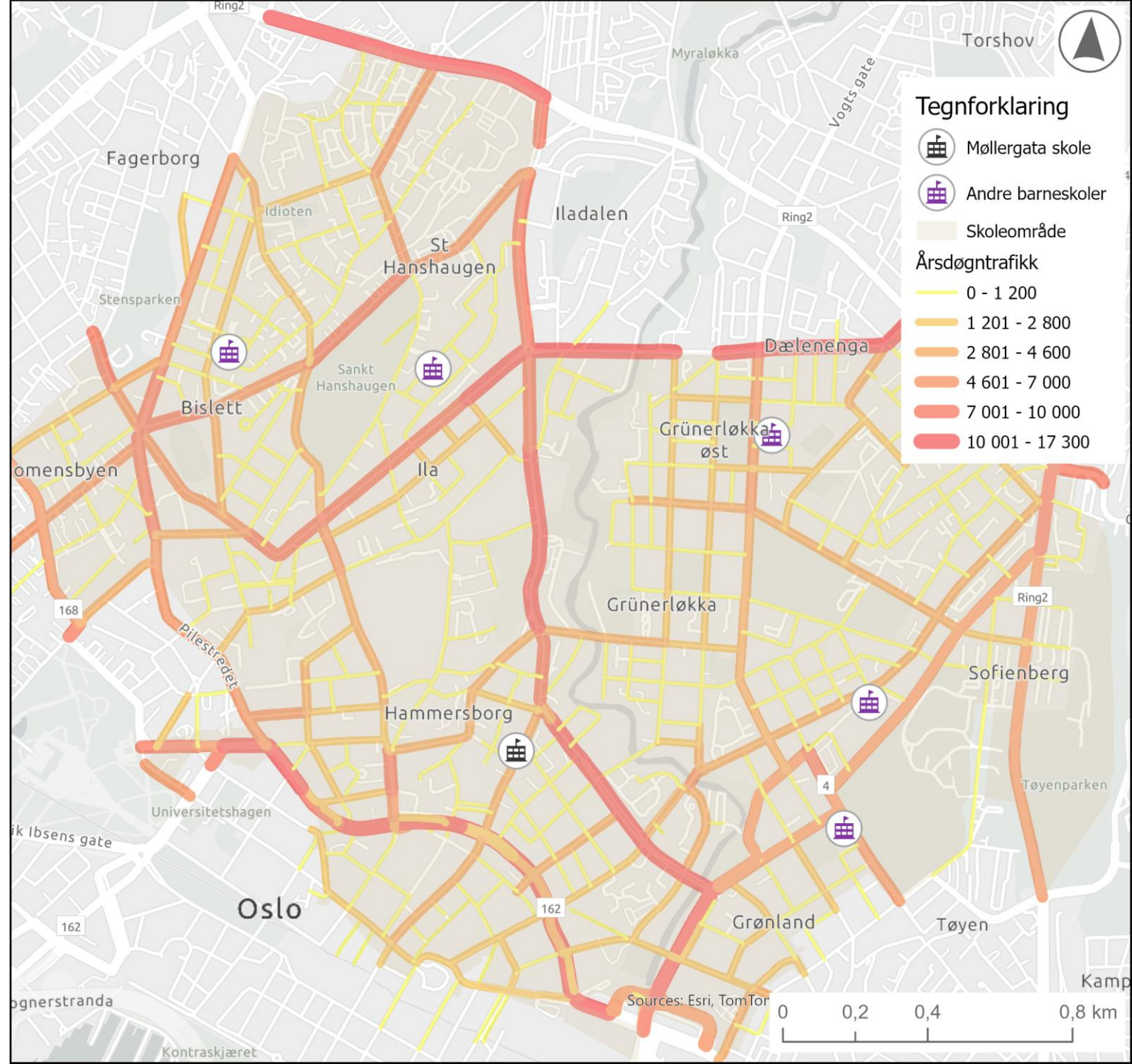
Dagens trafikksituasjon

- Trafikkmengder
- Fartsgrenser
- Trafikkulykker



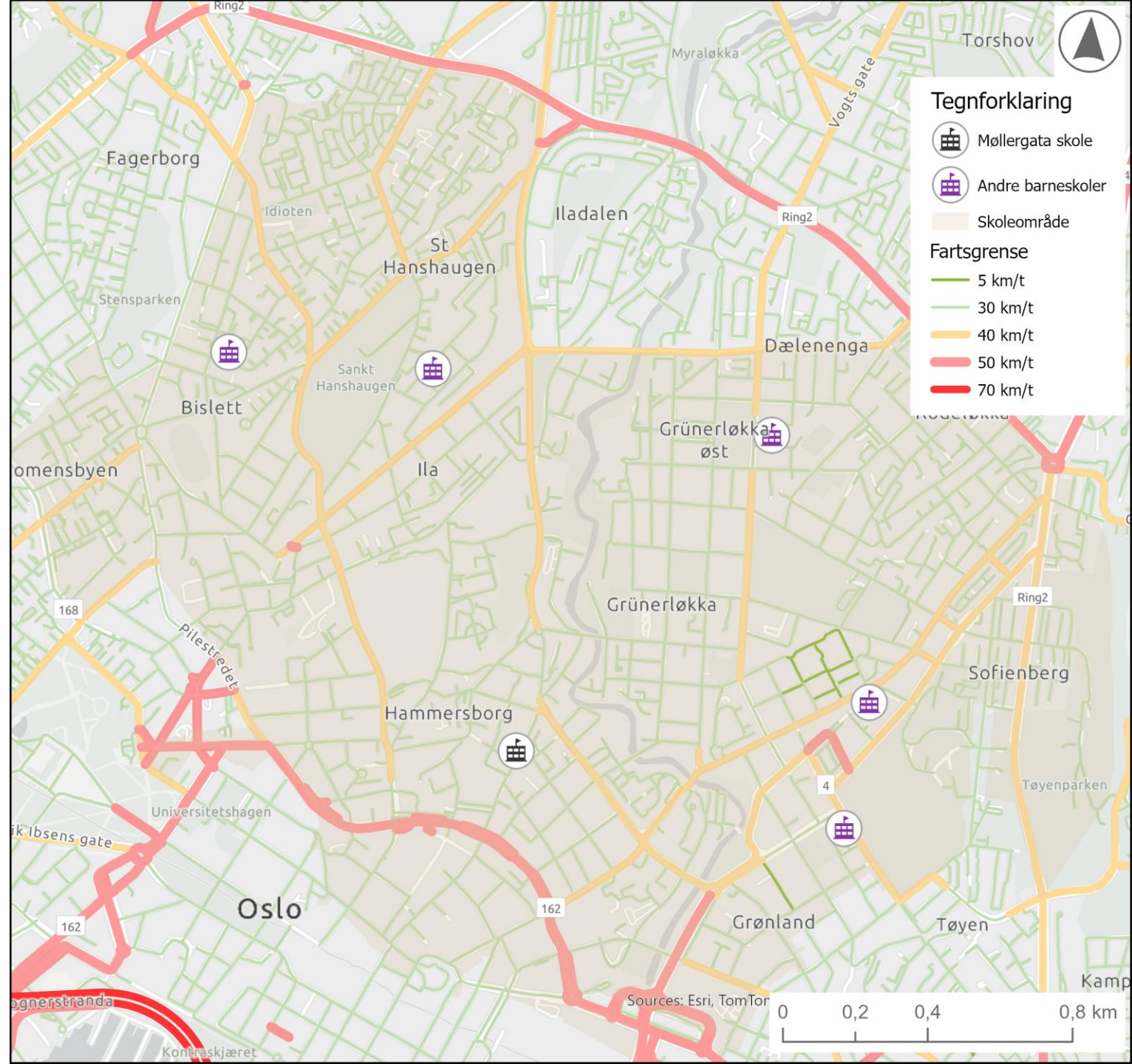
- Strekningen med høyest trafikkmengde (ÅDT) er Nylandsveien med 17 300 kjt/døgn

2025-12-04



Fartsgrenser

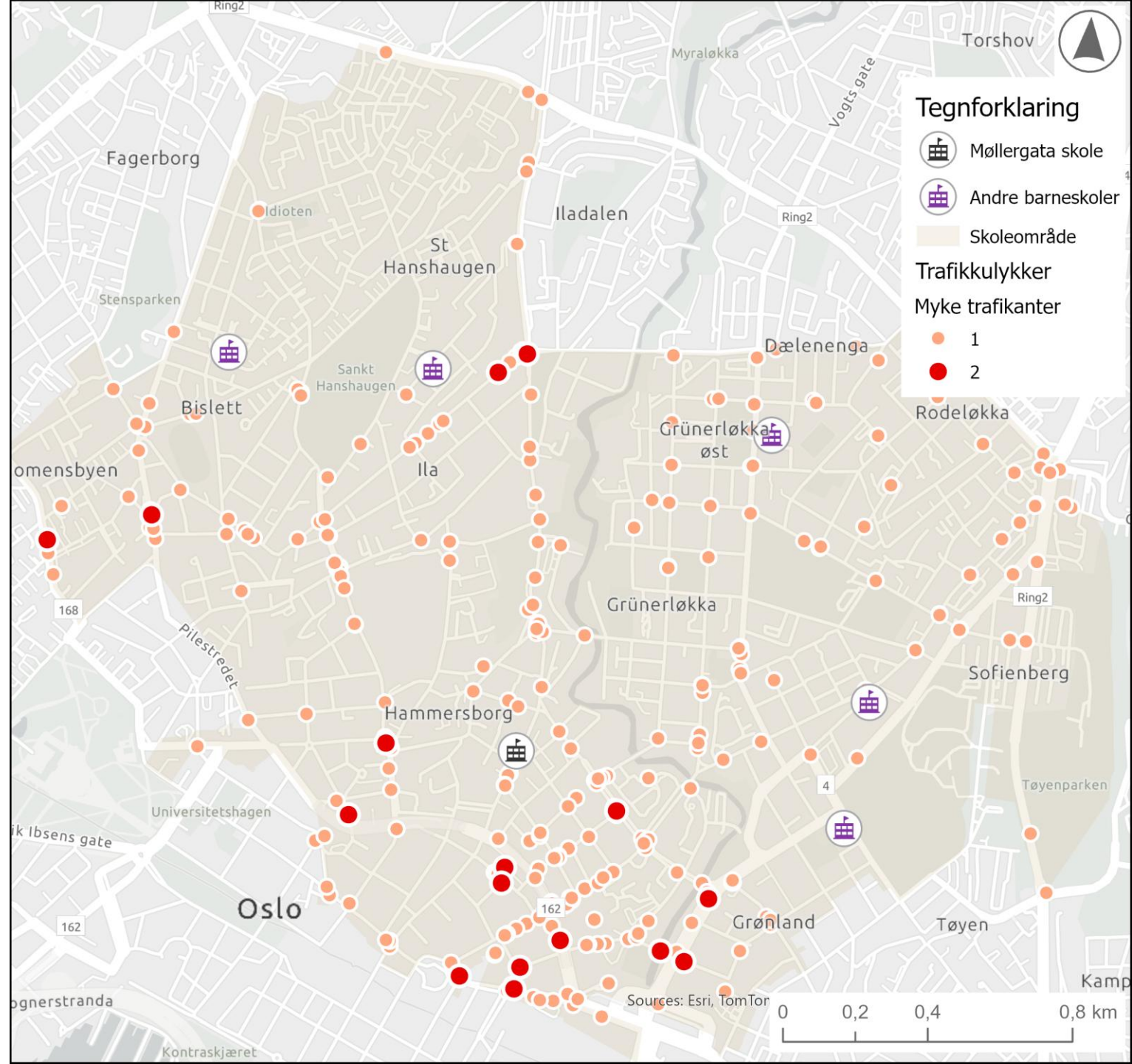
- ▶ 30 km/t, 40 km/t og 50 km/t
- ▶ Det er enkelte gangtun i skoleområdet med 5 km/t (ganghastighet)



Trafikkulykker

- ▶ Politiregistrerte trafikkulykker med personskade i årene 2015-2024
- ▶ Figuren viser kun ulykker hvor fotgjengere og syklister var involvert
- ▶ Tall (1 og 2) henviser til antall myke trafikanter som var involvert i hver enkelt ulykke
- ▶ Det er stor grad av underrapportering av gang- og sykkelulykker, særlig ved lavere alvorlighetsgrad. I tillegg er ikke eneulykker med fotgjengere klassifisert som trafikkulykke. Det har derfor inntruffet flere ulykker enn det oversikten viser.

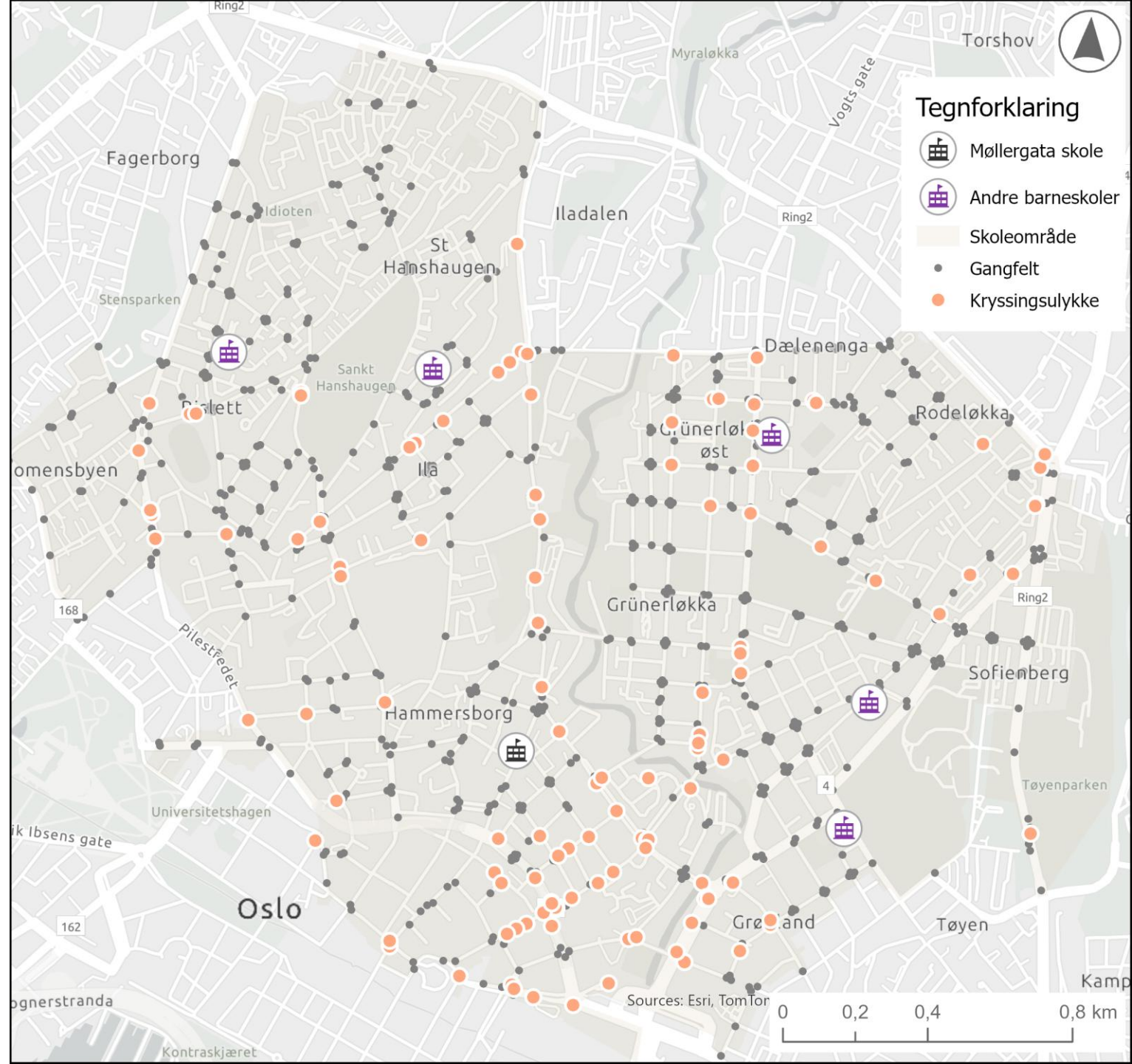
2025-12-04



Gangfelt og trafikkulykker

- Figuren viser plassering av gangfelt og ulykker av type kryssingsulykke med fotgjengere i tidsrommet 2015-2024

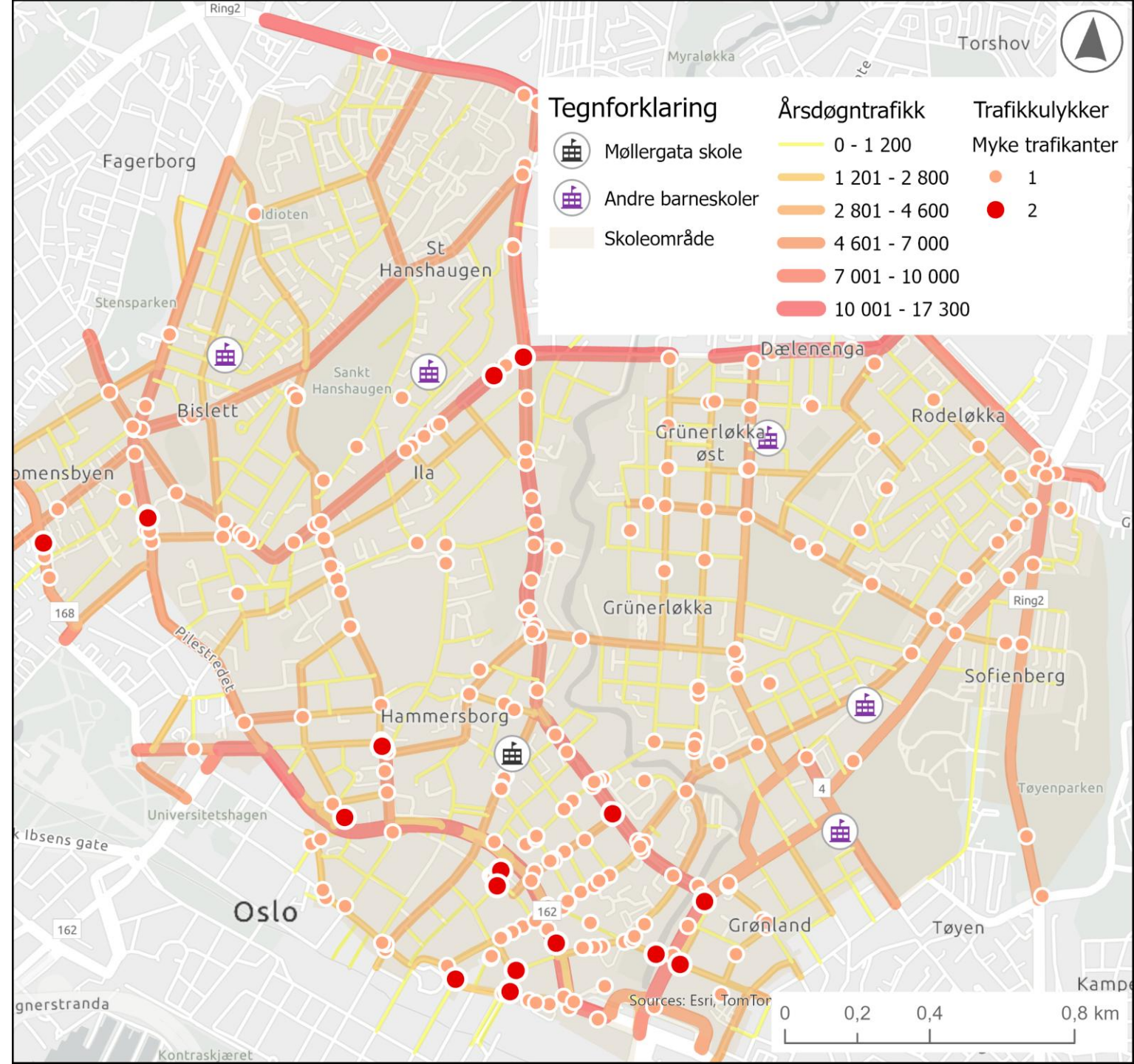
2025-12-04



Trafikkmengde og trafikkulykker

- Få ulykker der ÅDT er <1 200
- Høyere ÅDT → flere ulykker

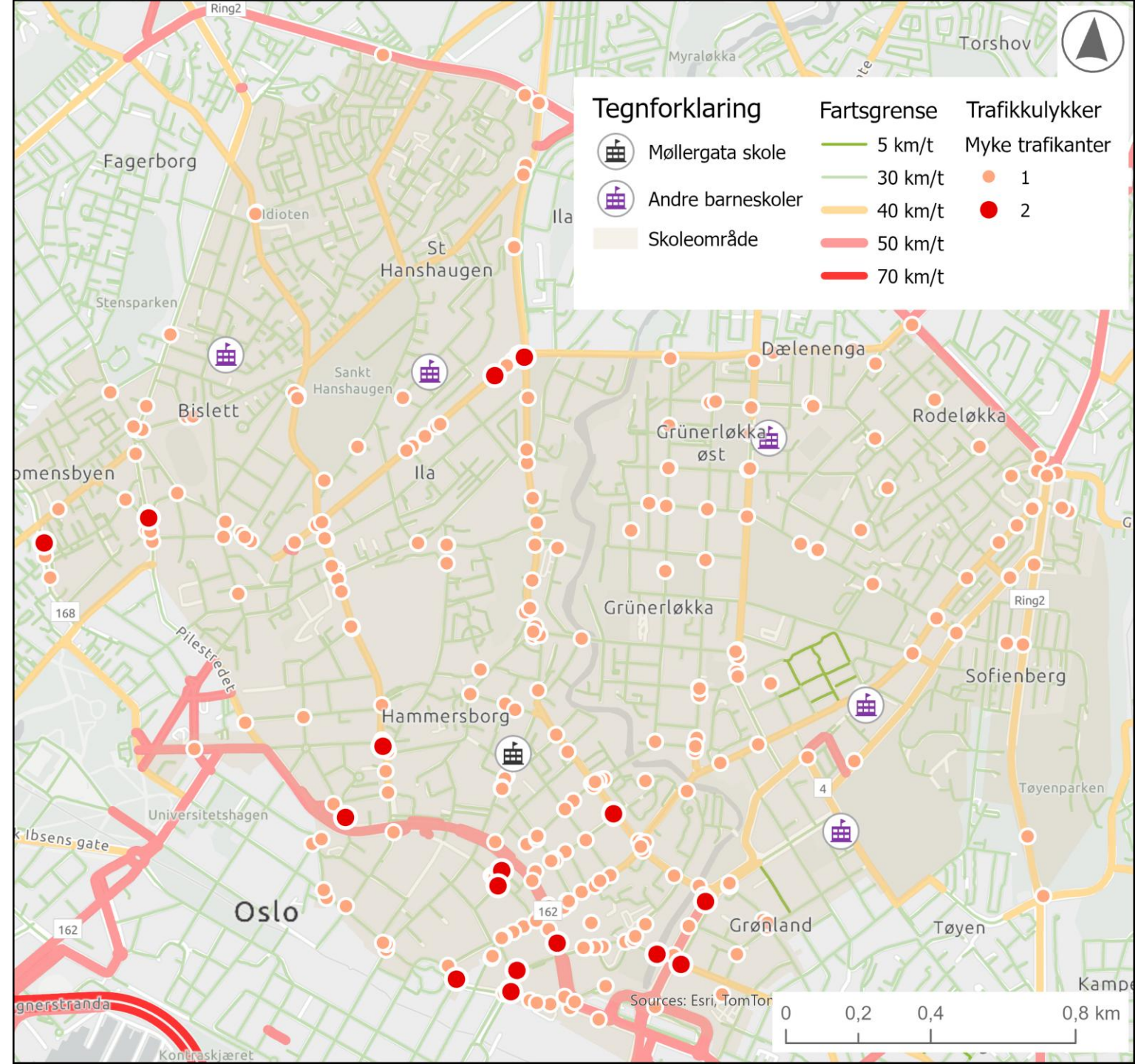
ÅDT: Total trafikkmengde i et snitt over ett år, fordelt på antall dager i året.



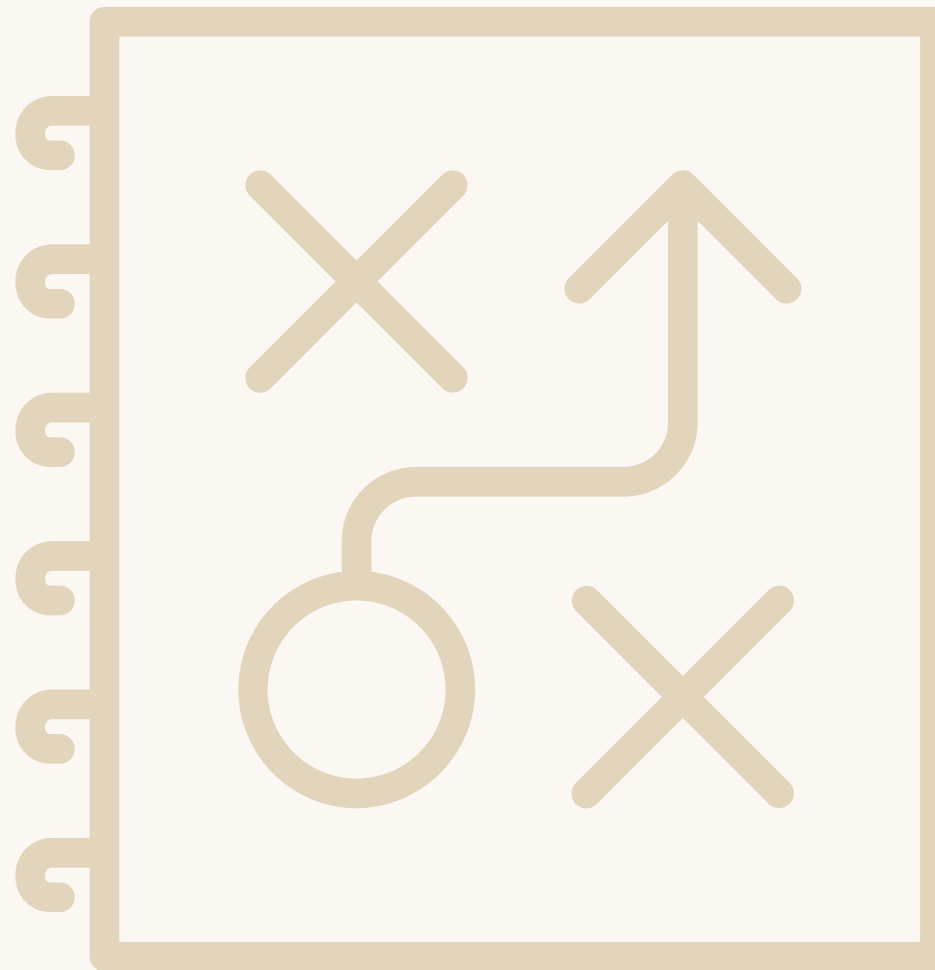
Fartsgrenser og trafikkulykker

- Flere trafikkulykker langs veier med 40 km/t i fartsgrense eller høyere

2025-12-04



Analyse av innhentet data



Analyse av korteste skolevei

I Oslo etterstrebes det at elever ved barneskoler ikke skal få en skolevei som overstiger 2 km. Elever på 1. trinn som har en skolevei som overstiger 2 km har rett til å få dekket skyss. Analysen gir følgende lengde på skoleveier basert på nærmeste naboskole og korteste vei:

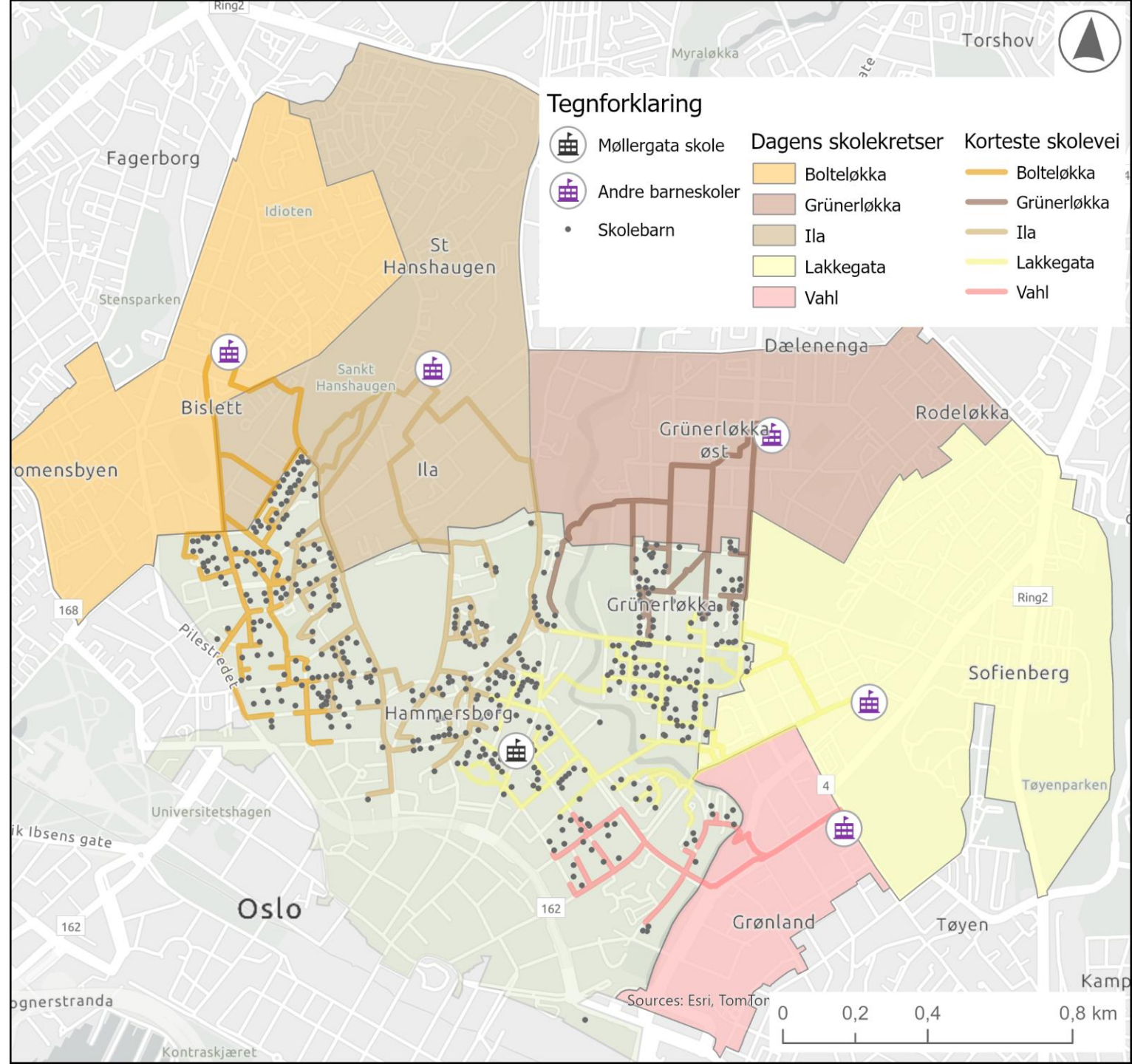
- Lengste vei: 1,47 kilometer
- Gjennomsnitt: 0,88 kilometer
- Median: 0,85 kilometer

Datagrunnlag for antall elever i Møllergata skolekrets er 694*. Antatt fordeling av elever ut fra korteste skolevei:

- Bolteløkka: 112
- Grünerløkka: 115
- Ila: 201
- Lakkegata: 216
- Vahl: 50

*Datagrunnlaget omfatter det totale antallet folkeregistrerte barn født i årene 2014-2022 og tar ikke hensyn til om noen av barna går ved andre skoler enn Møllergata i dag og eventuell utflytting før skolestart. Tallet i analysen er dermed mye større enn det faktiske antallet barn som går på Møllergata skole i dag og fremtidig elevgrunnlag ved skolen.

2025-12-04

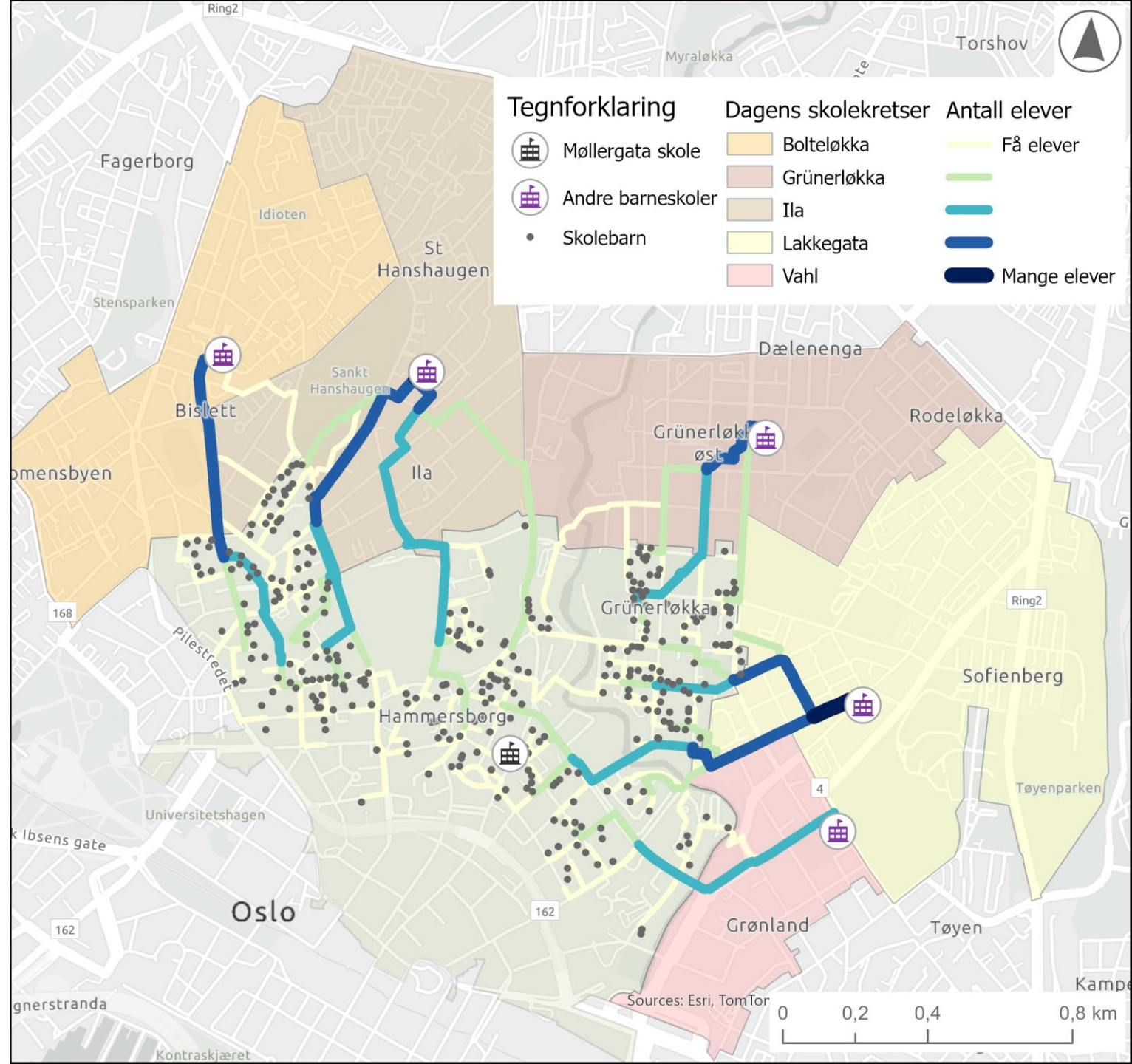


Skoleveier med få og mange nye elever

Strekninger som får størst økning i antall elever basert på nærmeste skole og korteste vei er:

- ▶ Sofies gate til Bolteløkka skole:
- ▶ Geitmyrsveien til Ila skole
- ▶ Gjennom Birkelunden til Grünerløkka skole
- ▶ Trondheimsveien til Lakkegata skole:
- ▶ Vahls gate til Vahl skole

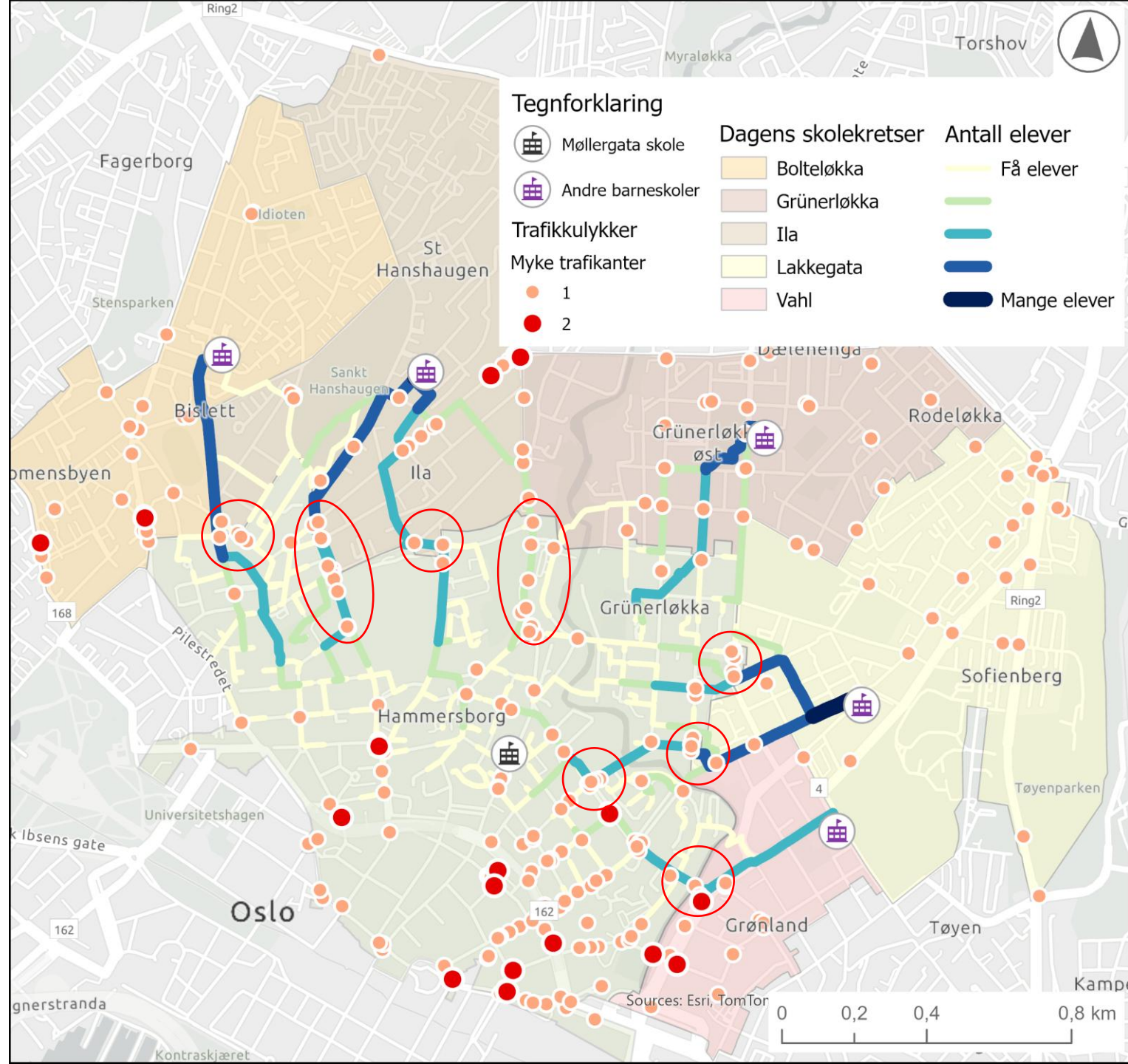
Flere av disse strekningene brukes som skoleveier allerede i dag.



Antall elever og trafikkulykker

- Mange elever langs ulykkesutsatte strekninger
- En del ulykker ligger på vei ut av Møllergata skolekrets, altså i overgangen til andre skolekretser
- Mange elever må krysse ulykkesutsatte Ullevålsveien* på vei til Ila skole

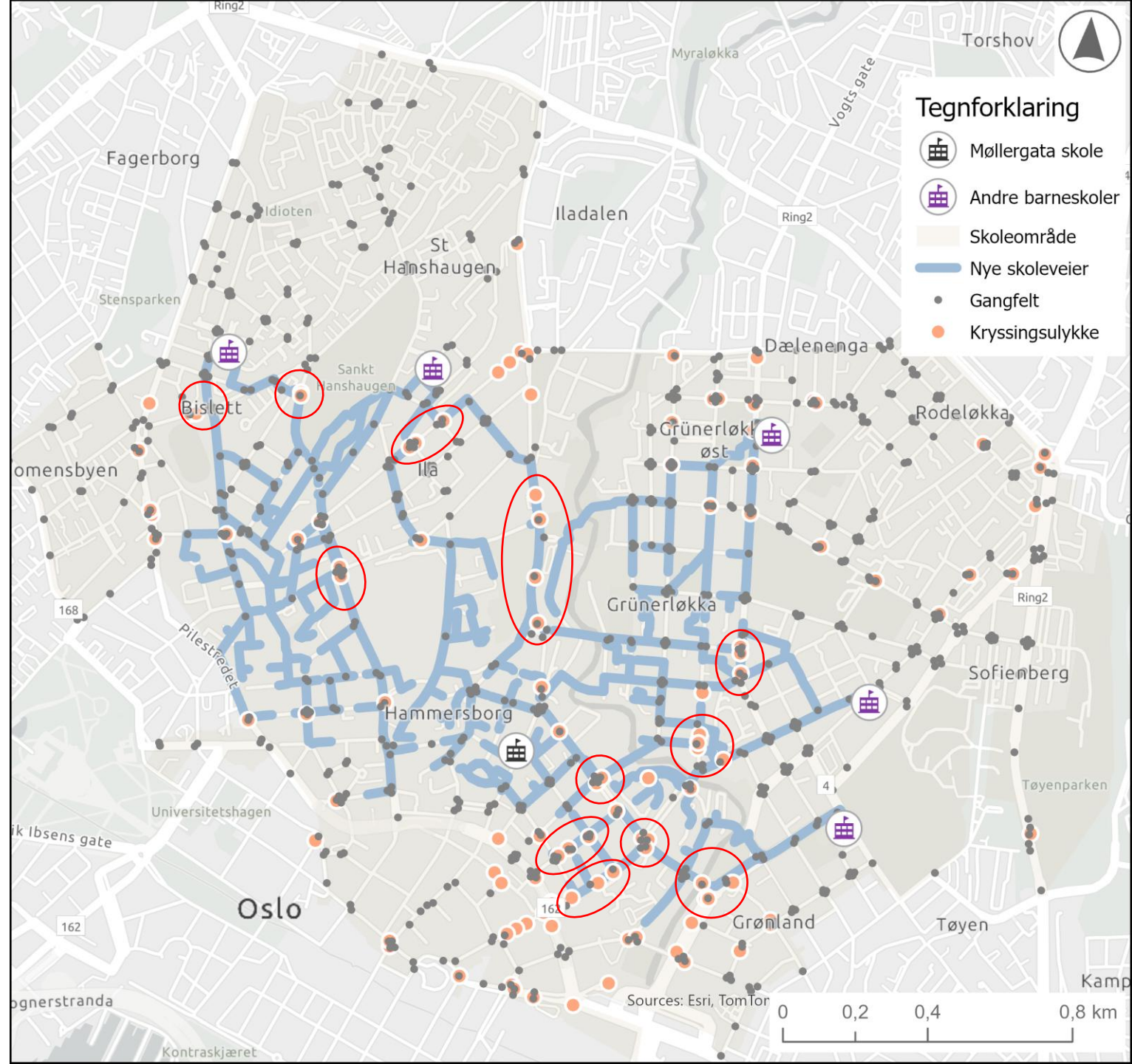
*Ullevålsveien ble ombygd i 2023/2024, mens ulykkene er for 2015-2024.



Skoleveier* med nye elever og kryssingsulykker

- Ulykker skjer ofte ved kryssing av veibane
 - Både ved gangfelt og utenom

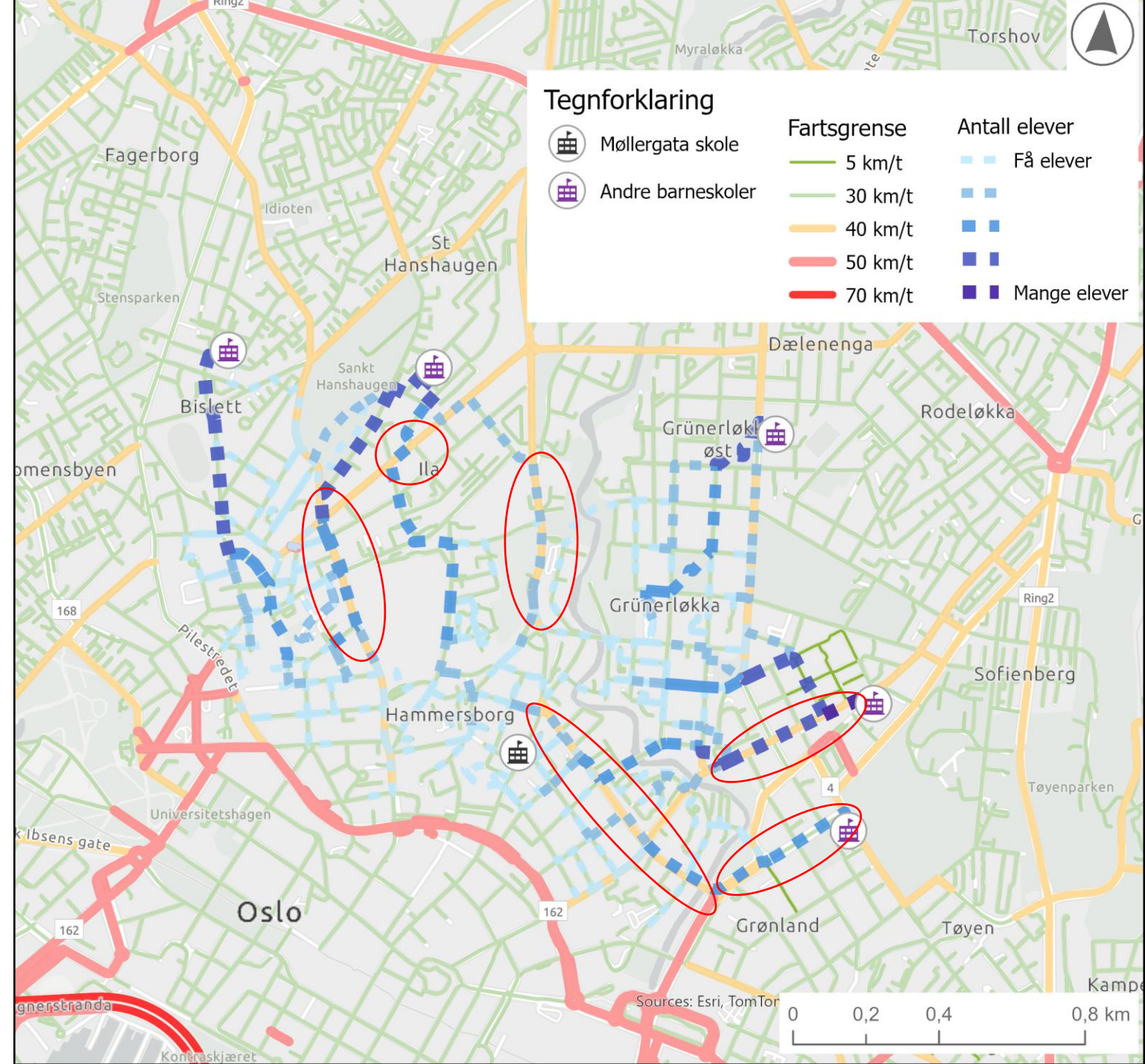
*Merk at kartet viser alle skoleveier som kan få nye elever, men viser ikke her få eller mange på de ulike veiene.



Antall elever og fartsgrenser

- Det er maks 40 km/t på veiene som er identifisert som skolevei med nye elever

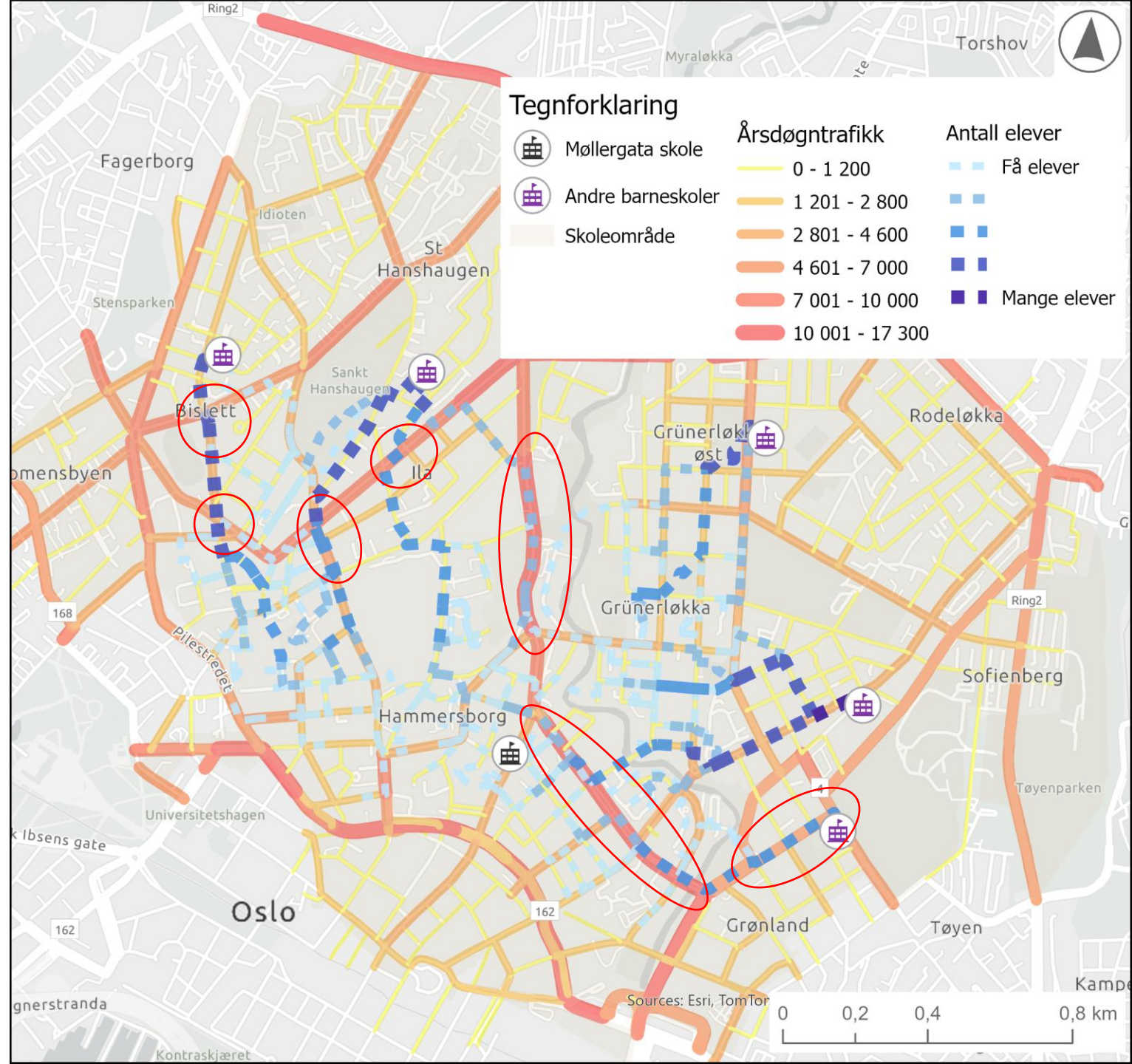
2025-12-04



Antall elever og trafikkmengder

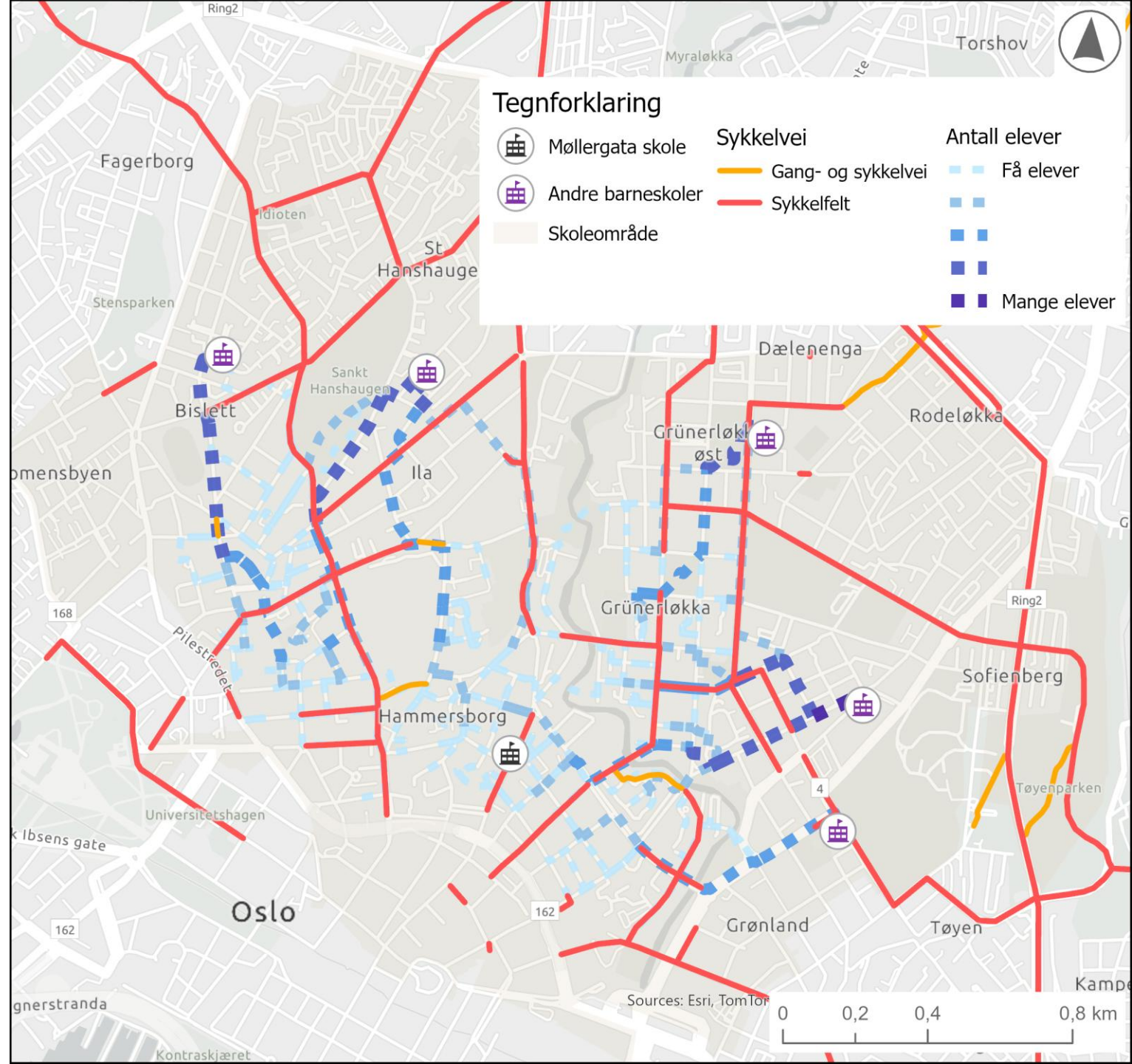
- Gater med høy trafikkmengde har ofte høyere fartsgrense
- Skoleveier med nye elever og høy ÅDT:
 - Hausmanns gate: ca. 11 000
 - Maridalsveien: ca. 12 000
 - Waldemar Thranes gate: ca. 9 000
 - Dalsbergstien: ca. 8 000
 - Louises gate: ca. 7 000
 - Sofies plass: ca. 6 600
 - Vahls gate: ca. 6 600

2025-12-04

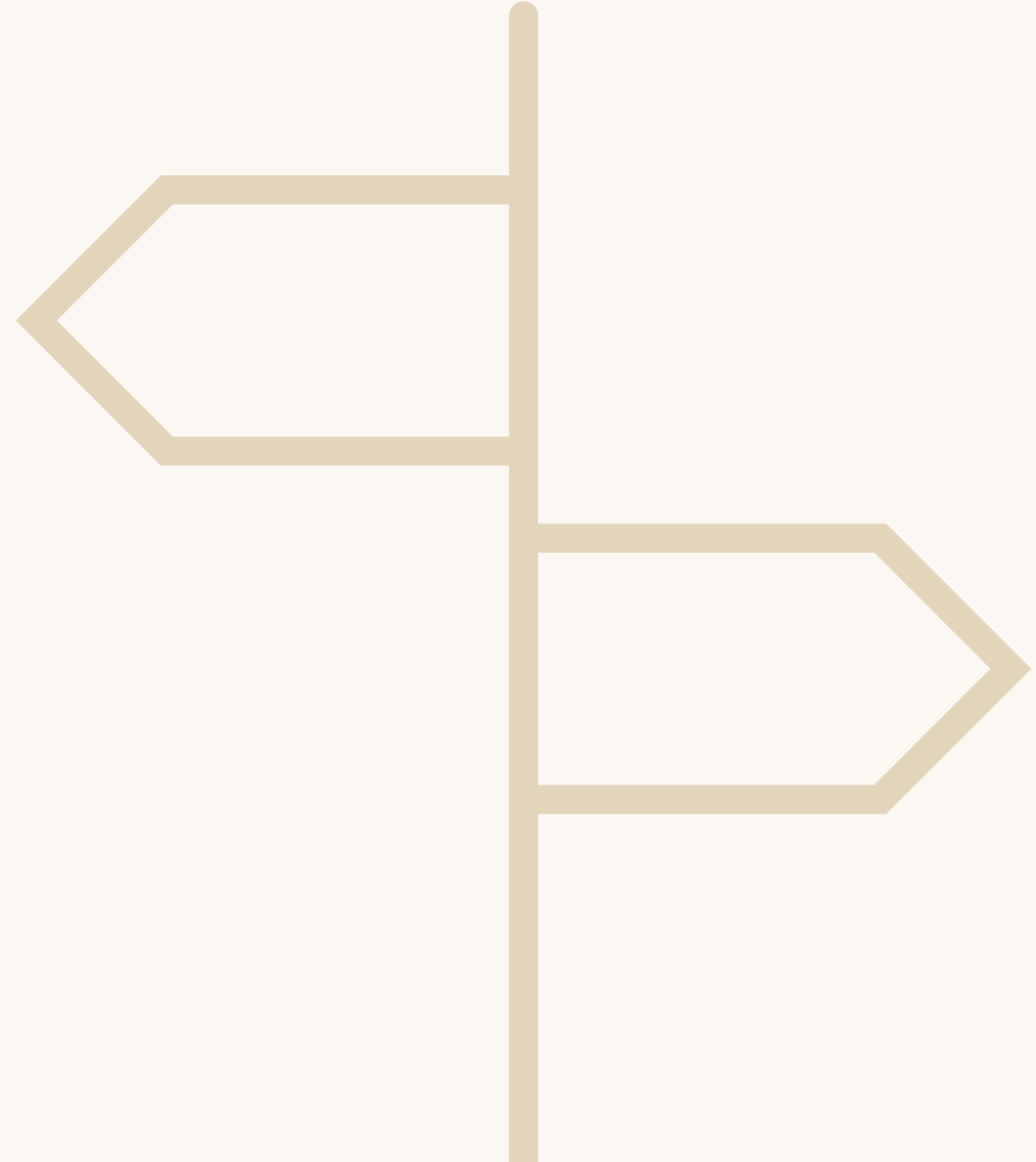


- ▶ Barn kan oppleve at kryssing av sykkeltraseer er utrygge. Det er flere innspill i medvirkningsrapportene som omhandler at syklistar har høy hastighet og ikke stopper for fotgjengere, selv ved rødt lys.
- ▶ Av identifiserte skoleveier kan særlig Ullevålsveien, Torggata, Maridalsveien og Toftes gate oppleves utrygge å krysse på grunn av sykkelanlegg med mange syklende i høy fart.

- ▶ Barn kan oppleve at kryssing av sykkeltraseer er utrygge. Det er flere innspill i medvirkningsrapportene som omhandler at syklistar har høy hastighet og ikke stopper for fotgjengere, selv ved rødt lys.
- ▶ Av identifiserte skoleveier kan særlig Ullevålsveien, Torggata, Maridalsveien og Toftes gate oppleves utrygge å krysse på grunn av sykkelanlegg med mange syklende i høy fart.



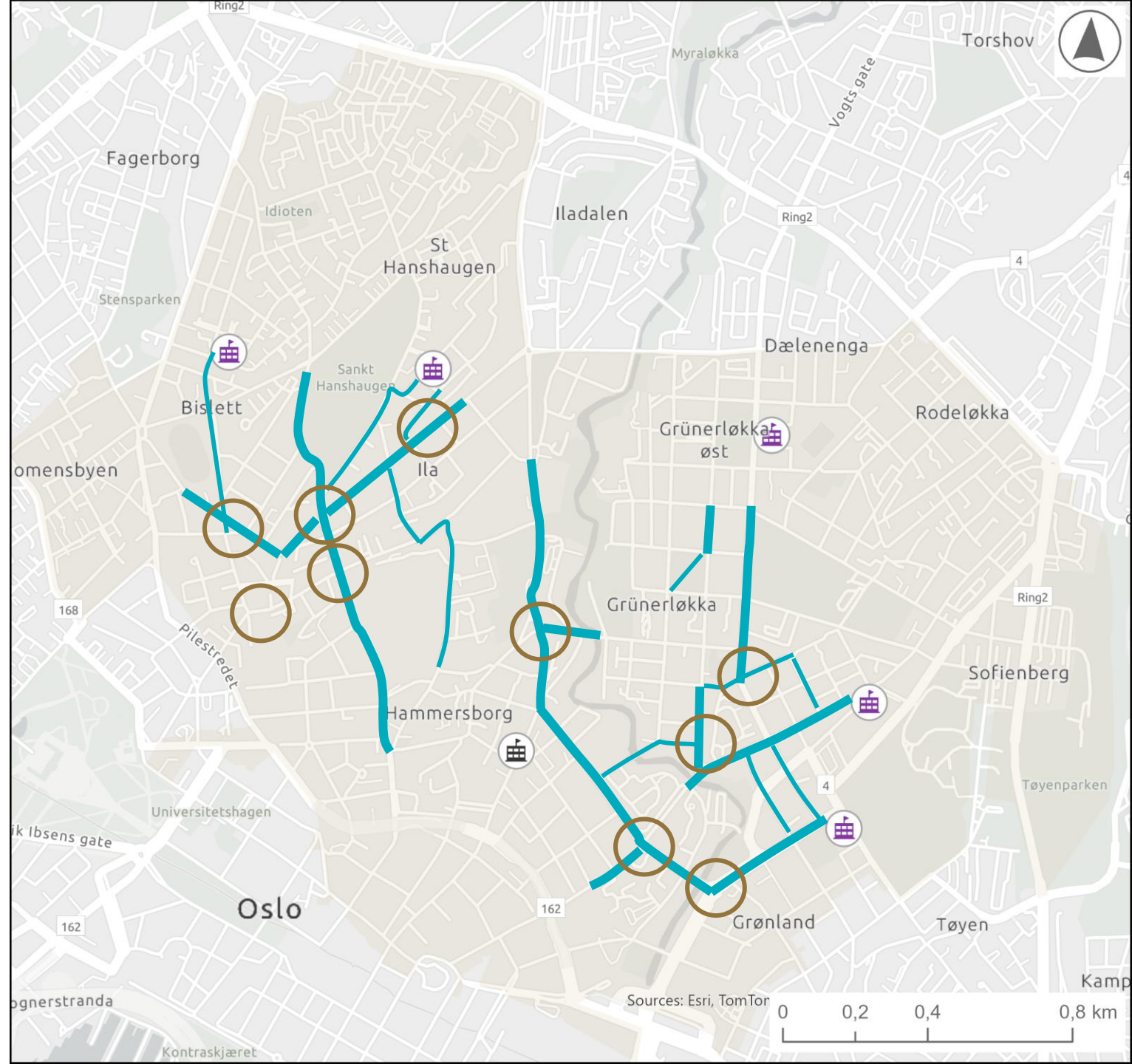
Utvalg av strekninger og kryss til befaring



Befarte strekninger og kryssområder

► Valgt ut basert på følgende faktorer:

- Høy trafikkmengde
- Høy fartsgrense
- Høyt antall ulykker
- Veier med mange nye elever



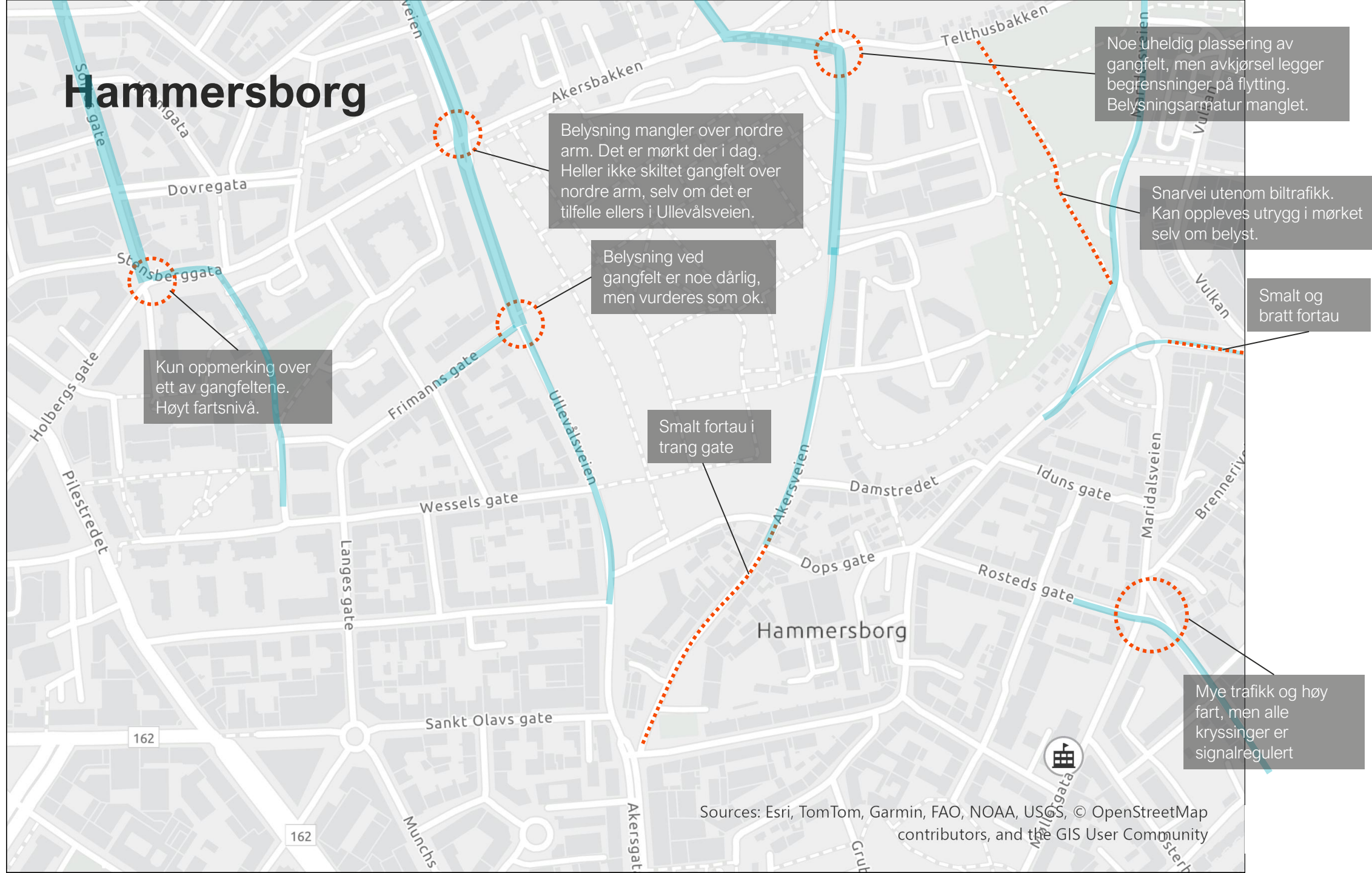
Funn fra befaring



Bislett og Ila



Hammersborg



Sources: Esri, TomTom, Garmin, FAO, NOAA, USGS, © OpenStreetMap contributors, and the GIS User Community

Ila

Trangt gatetverrsnitt pga. parkerte biler. Enveiskjørt. Lavt fartsnivå og vurderes å ha god trafiksikkerhet.

Det er gjort trafiksikkerhetstiltak i disse kryssene i nyere tid. Oppleveres som trygge kryssinger.

Signalregulert kryss. Fin utforming. Mye trafikk.

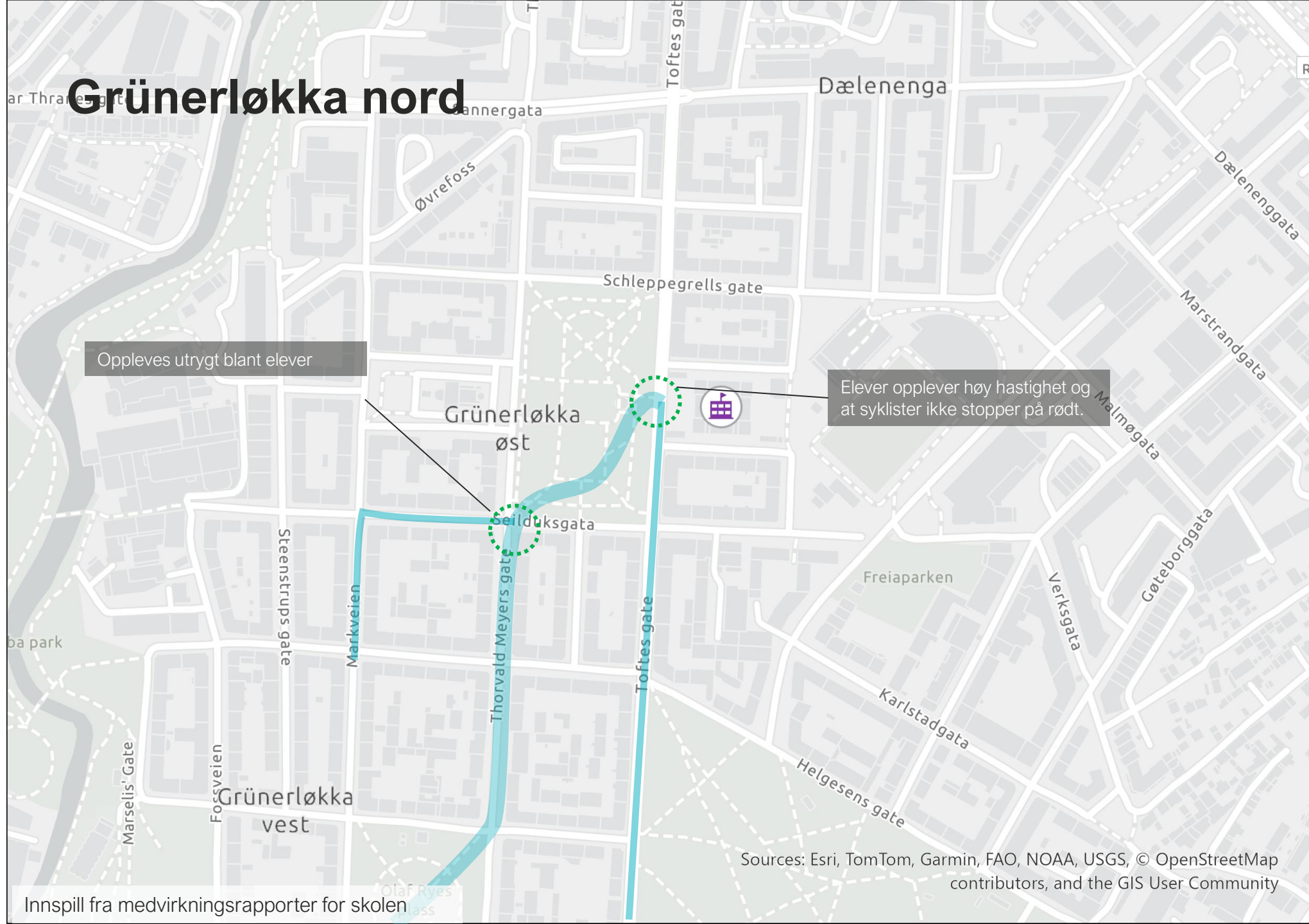
Snarvei via trapp. Usikker på vintervedlikehold.

Noen punkter med smalt fortau

Utflytende avkjørsel til AHO. Kan være utfordrende å utbedre pga. overvannsutfordringer.

Sources: Esri, DeLorme, Garmin, FAO, NOAA, USGS, © OpenStreetMap contributors, and the GIS User Community

Grünerløkka nord



Grünerløkka sør



Grønland

Tidvis smalt fortau. Trafikkert gate.

Mye syklist

Uoversiktlig kryss med trikk i alle retninger. Ikke signalregulert.

Gangkryssinger er del av signalregulerte kryss

Belysningen bør ses på da det er mørkere her enn resten av strekningen

Sakset gangfelt mangler deler av rekkverk

Gangfelt bør vurderes opphøyd. Belysningen bør ses på da det er mørkere her enn resten av strekningen

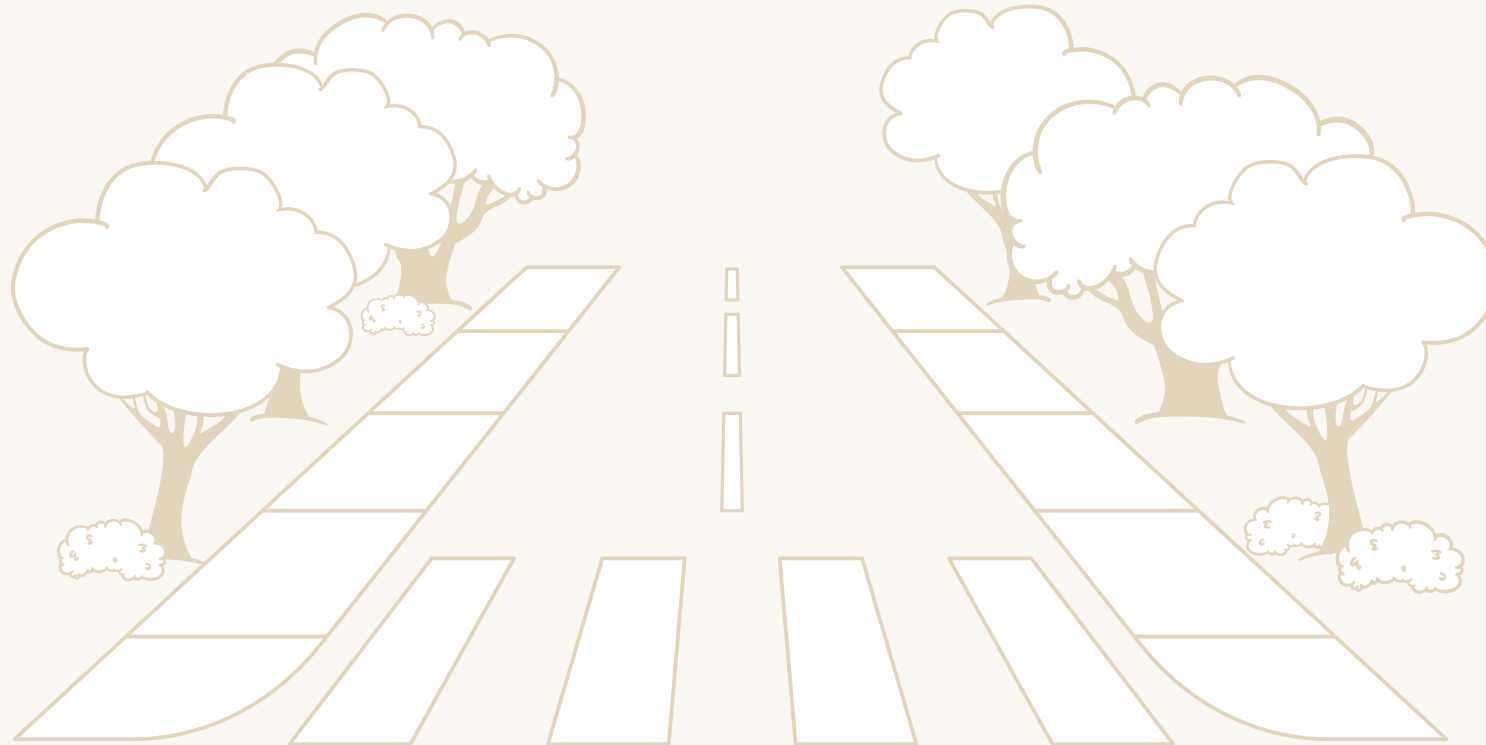
Trafikkert kryss med mye tungbiltrafikk. Opplevs utrygt.

Sources: Esri, TomTom, Garmin, FAO, NOAA, USGS, © OpenStreetMap contributors, and the GIS User Community

Trafikkert kryss med mye tungbiltrafikk. Opplevs utrygt.

2025-12-04

Oppsummering og forslag til tiltak

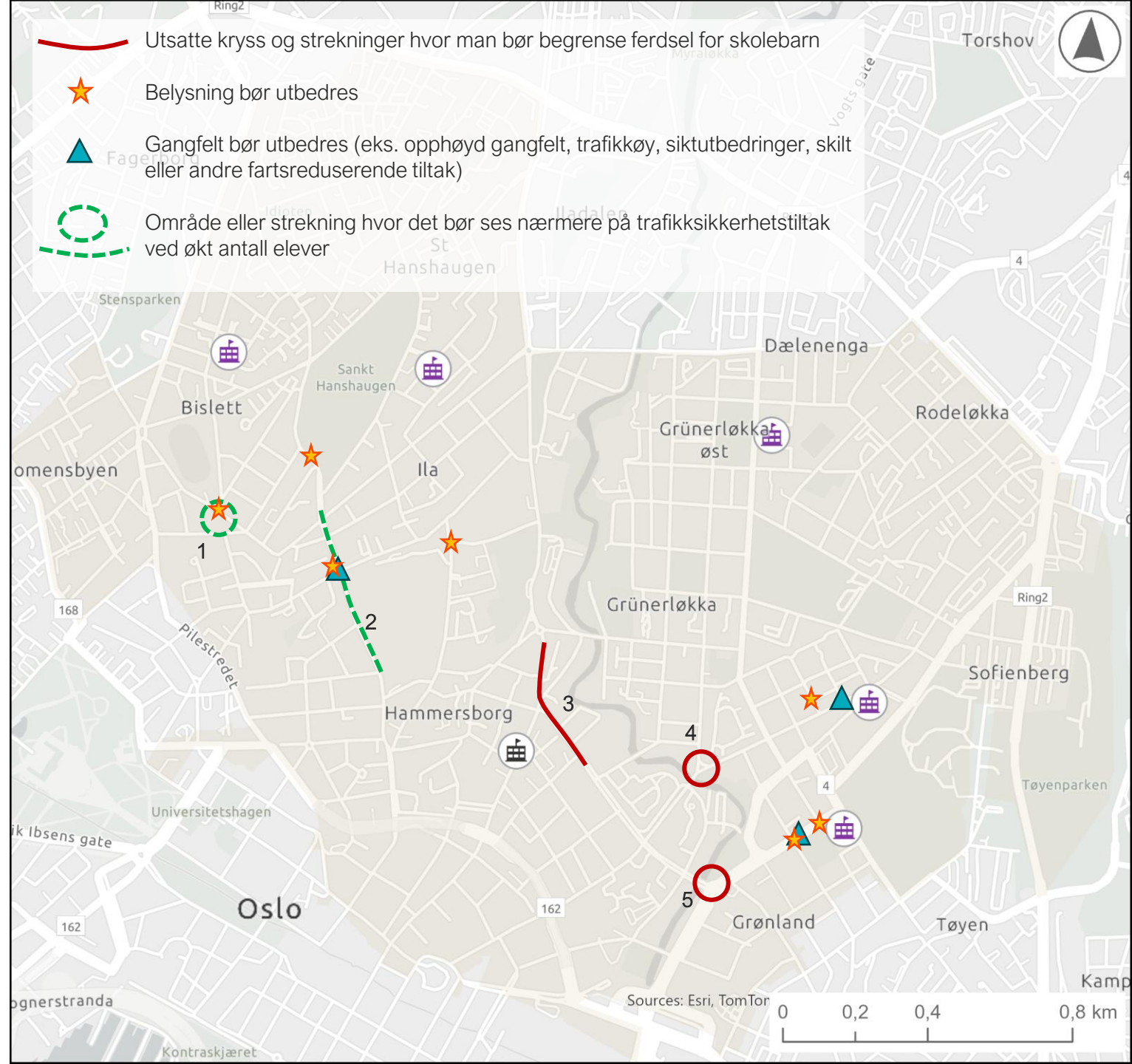


Oppsummering og forslag til tiltak

Nærmere beskrivelse av enkeltpunkter og –strekninger:

1. **Sofies gate/Dalbergstien/Sofies plass:** Kan få en større økning i antall skoleelever. Mange syklistar på kryss og tvers og en del busstrafikk. Det anbefales å se på muligheter for å skille gående og syklende.
2. **Ullevålsveien:** Det kan oppleves utrygt å krysse Ullevålsveien pga. syklistar i høy hastighet. For elever som beveger seg langs gata er det gode forhold. Man bør derfor helst redusere behov for kryssing av Ullevålsveien.
3. **Maridalsveien/Hausmanns gate:** Smale fortau på markert strekning og kryssingspunkter som er påpekt som opplevd utrygge av elever og foresatte.
4. **Schous plass:** Trikk i alle armer og mange kryssingspunkter kan være vanskelig å skjønne for barn. Det er få muligheter for å utbedre krysset. Det anbefales derfor ikke at krysset inngår som viktig skolevei for mange nye elever.
5. **Nylandsveien/Hausmanns gate:** Svært trafikkert kryss med flere registrerte trafikkulykker i forbindelse med kryssing. Det anbefales ikke å legge opp til skolevei der man er nødt til å krysse i området utenom det signalregulerte, saksete gangfeltet noe lenger nord.

En del av gatene og kryssene som er markert som utsatte er skoleveier i dag. Markering av disse betyr ikke at de ikke kan inngå som en del av skoleveien, men at man bør begrense antall elever som må ferdes der da de er vurdert til å ha høyere trafiksikkerhetsrisiko. Utbedring av disse krever omfattende endringer og ligger utenfor prosjekts mandat. Flere av kryssingspunktene og strekningene kan unngås ved å gå alternative veier med mindre trafikk og færre konflikter.



Konklusjon

- ▶ Flere av gatene som er identifisert som skoleveier med økt antall elever brukes som skolevei allerede i dag, eksempelvis Maridalsveien, Hausmanns gate, Ullevålsveien og Trondheimsveien. Endring av inntaksområder vil ikke nødvendigvis endre hvilke gater som brukes som skolevei. Endringen kan likevel bidra til å styre hvilke gater som vil få økt antall skolebarn. Her bør man etterstrebe å redusere antall elever som må ferdes ved de mer utsatte kryssene og strekningene som er identifisert i denne analysen.
- ▶ Analysen er basert på korteste vei. Flere av kryssingspunktene og strekningene kan unngås ved å lede skolebarna alternative veier med mindre trafikk og færre konflikter, men som gir noe lenger vei til skolen.
- ▶ Det vil være utfordrende punkter på enhver skolevei i Oslo sentrum da det er mange trafikanter i området og ulik tilrettelegging. Utfordringer knyttet til for eksempel syklist med høy hastighet og som ikke stopper på rødt lys, går på holdninger og sykkelkultur og kan ikke løses i dette prosjektet i sin helhet. Likevel kan man se på fartsreduserende tiltak for syklist i form av oppmerking.
- ▶ Det er sett på tilgjengelige fartsmålinger i gatene som har 40 km/t (eks. Ullevålsveien, Trondheimsveien). De viser et reelt fartsnivå på rundt 40 km/t. Det betyr at en reduksjon til 30 km/t bør gjøres i kombinasjon med fartsreduserende tiltak, som krever mer omfattende vurderinger. Det er derfor ikke foreslått konkrete endringer av fartsgrense på enkeltgater i dette prosjektet.



Every day we improve everyday life