

Aina S Vogt

Deres ref.:

Vår ref. (saksnr.):
26/18299 - 31

Saksbehandler:
Mathias Kilsti Hals

Dato: 24.08.2026

Oppsummering og svar på innspill til kommende gateoppgraderingsprosjekt i Båhusveien og Sinsenterrassen

Bymiljøetaten (BYM) sendte 29. mai 2026 ut invitasjon til å gi innspill til gateoppgradering i Båhusveien og Sinsenterrassen. Forslaget er å bygge om gatene for å legge bedre til rette for gående og syklende, øke trafikksikkerheten for alle, og lage regnbed for å håndtere overvann.

Fristen for å gi innspill var 9. juli. Prosjektet mottok totalt 25 innspill innen fristen. Av disse var det ti som uttrykte støtte til prosjektet, fire som uttrykte motstand, og elleve som enten ga innspill som er vurdert som nøytrale eller tok opp forhold utenfor prosjektområdet. Det er i tillegg gjennomført befaringer med Sinsen skole, Sinsen barnehage og Sinsen Hageby vel.

BYM vil takke alle som har tatt seg tid til å skrive til oss for innspillene vi har mottatt. Gjennom dem har det blitt løftet flere verdifulle perspektiv, som vi har tatt med oss videre i planleggingen av gateombyggingen. Noen har også stilt spørsmål om ulike deler av prosjektet, kommet med alternative forslag eller bekymringer, eller bedt om utfyllende informasjon om noen av vurderingene vi har gjort. I dette svarbrevet vil vi oppsummere innspillene vi har fått, og besvare dem tematisk. Vi vil ikke gå inn på alle enkeltforslag som har kommet om tiltak utenfor prosjektområdet, eller som øker prosjektets omfang, da det ikke har vært aktuelt å utvide prosjektområdet eller størrelsen på prosjektet i denne omgang.

Trafikksikkerhet

Oppsummering av innspill:

De fleste innspillene har vært positive til endringene som foreslås i Båhusveien fra et trafikksikkerhetsperspektiv, og er klare på at særlig trafikksikkerhetssituasjonen ved den smaleste undergangen i Båhusveien, nærmest Sinsenterrassen, bør utbedres. Dette er i tråd med henvendelsene vi har mottatt om strekningen i forkant av prosjektets oppstart.

Noen innsendere har ment at trafikksikkerhetssituasjonen ikke er utfordrende, ettersom trafikkmengden er beskrevet som lav, og at undergangen derfor bør holdes åpen for biltrafikk. Andre innsendere er uenige i beskrivelsen om lav trafikkmengde i Båhusveien, og

mener den er høy. En innsender mener at trafikkfaren for myke trafikanter ikke er kvantifisert med ulykkestall og dermed oppkonstruert. Noen mener også at det er syklende som skaper trafikkfare i området, ettersom det sykles mot kjøreretning og innkjøring forbudt-skilting.

Flere har gitt innspill om bruk av fysiske hindringer for å unngå ulovlig kjøring når gata skal stenges for gjennomkjøring med bil.

Bymiljøetatens svar:

Trafikkmengde og trafikkfare: Trafikkmengden i Båhusveien er lav sammenlignet med andre gater i Oslo, med rundt 950 biler i døgnet (ÅDT). Det som gjør trafikksikkerhetssituasjonen ved undergangen utfordrende, er at veien er smal (5,5 meter), at det er lite plass til myke trafikanter, og at biltrafikken konsentreres i samme tidsrom som veien brukes som skolevei. Dette bidrar til en helhetlig trafikksikkerhetssituasjon BYM vurderer at det er viktig å utbedre.

At en strekning ikke har registrerte trafikkhendelser med skade, betyr ikke at strekningen ikke utgjør en trafikksikkerhetsrisiko eller oppleves ukomfortabel for trafikanter. At en alvorlig hendelse ikke enda har inntruffet, er derfor ikke et grunnlag for å la være å utbedre en strekning. Mange ulykker med lav skadegrad og nestenulykker rapporteres dessuten ikke. BYM er i tillegg opptatt av å bedre opplevelsen av trygghet for myke trafikanter, som er viktig for at flere skal gå og sykle i hverdagen.

Ulovlig sykling: I noen av innspillene pekes det på ulovlig sykling mot kjøreretningen som en trafikksikkerhetsrisiko. Det er i dag tillatt å kjøre og sykle i begge retninger i Båhusveien, men det er ikke tillatt med innkjøring fra Sinsenterrassen. Å sykle på fortauet forbi innkjøring forbudt-skiltingen er derfor en lovlig måte å sykle inn fra Sinsenterrassen på. Dette er det mange som gjør i dag. I tillegg er det et mindretall som sykler ulovlig mot skiltingen for å unngå å sykle på det smale fortauet.

Gitt bredden på fortauet er det ingen av disse situasjonene som er heldige. Analysene våre viser imidlertid at Båhusveien en naturlig trasé i området for gående og syklende, som mange vil fortsette å benytte uavhengig av tiltak andre steder. Derfor er det mest hensiktsmessig å utbedre gata slik at ferdsel for gående og syklende kan skje på en trygg og lovlig måte når vi skal utbedre den trafikale situasjonen.

Behov for fysiske sperrepunkt: For at gata skal fungere best mulig er det viktig at trafikken begrenses til nødvendige formål, og at ulovlig biltrafikk hindres. Dette har vi vurdert flere måter å håndheve på, blant annet senkbare pullerter. Selv om dette er et effektivt tiltak, er det samtidig kostbart. Vi vil derfor først etablere et gjennomkjøringsforbud med skilting, for deretter å se an behovet for fysiske sperrepunkter (pullerter).

Annet: Trafikkgruppa i FAU ved Sinsen Skole har etterspurt skilting av gangfelt i krysset mellom Båhusveien og Lørenveien. Som en del av prosjektet vil vi etablere dette.

Trafikale endringer:

Oppsummering av innspill:

I flere av innspillene fremmes bekymringer for hvordan trafikken i området vil endre seg som følge av at Båhusveien stenges for gjennomkjøring. Noen har etterspurt mer informasjon om hvordan tiltaket vil påvirke trafikknivået ved deres adresser, mens flere har nevnt at de konkret er redde for at trafikken vil øke i Lørenveien. I noen av innspillene etterspørres grundigere trafikkanalyser, mens andre ønsker mer helhetlige tiltak, slik som de som ble foreslått i et nylig innbyggerforslag ([saksnummer 44/2026](#)) om å stanse gjennomkjøringen på Hasle, Løren og Sinsen.

Bymiljøetatens svar:

Trafikk: For å kunne legge til rette for myke trafikanter og gi plass til nødvendig overvannshåndtering, ønsker Bymiljøetaten å bygge om Båhusveien slik at det ikke blir mulig å kjøre under undergangene. Gitt at trafikkmengden er lav, og konsekvensene relativt forutsigbare har det ikke vært hensiktsmessig å gjennomføre en full trafikkanalyse. Bymiljøetaten har likevel foretatt en trafikkfaglig vurdering på bakgrunn av dagens trafikkmengde, trafikkmønsteret i området og erfaringer fra lignende tiltak. Vår vurdering er at dette ikke vil ha store trafikale konsekvenser for andre gater i området.

I dag er trafikkmengden i Båhusveien ca. 950 biler i døgnet (ÅDT). Båhusveien brukes hovedsakelig som snarvei/alternativ trasé ut mot Trondheimsveien og Ring 3, som lokal adkomstvei, og for levering til skole og barnehage. Når gater stenges for gjennomkjøring, viser tidligere erfaringer at dette påvirker folks reisevaner på ulike måter. Noen vil fortsette å kjøre bil, men velge alternative traséer, mens andre vil velge gange, sykkel eller kollektiv istedenfor. Blant de som velger alternative traséer med bil, vil kjørende med målpunkt i området kunne velge andre lokale gater. Gjennomgangstrafikk vil kunne konsentreres mot hovedveinettet, og ikke føres inn i lokalmiljøet på Løren/Sinsen i utgangspunktet.

For bilreiser med målpunkt i lokalområdet er den mest naturlige alternative traséen Sinsenveien. At Båhusveien stenges for gjennomkjøring kan derfor bety at trafikken i Sinsenveien øker litt. Sinsenveien er dimensjonert for å håndtere dette. Vi vurderer derfor at en eventuell overføring av trafikk ikke vil gå ut over trafikksikkerheten i denne veien.

Innbyggerforslag: Bystyret behandlet 25.02.2026 et innbyggerforslag fra beboere på Løren, Hasle og Sinsen, som ba om at alle jernbanens over- og underganger i området stenges for gjennomkjøring med bil. Bystyret vedtok da at det skulle gjennomføres en trafikkanalyse på Løren, Hasle, Sinsen og Rosenhoff, og at det deretter gjennomføres trafikksikkerhetstiltak og tiltak som reduserer gjennomgangstrafikken i området.

Ytterligere tiltak for å se på trafikksituasjonen i hele Løren/Hasle/Sinsen/Rosenhoff-området sees derfor på i Bymiljøetatens arbeid med å følge opp dette bystyrevedtaket.

Lørenveien: Når Båhusveien stenges for gjennomkjøring må de som kjører barn til skole eller barnehage måtte kjøre ut Lørenveien igjen. Dette har flere innspill påpekt. Samtidig vil tiltaket

føre til at trafikken i Lørenveien går ned, ettersom man fjerner gjennomgangstrafikken. Totalt sett forventes derfor tiltaket å føre til at trafikken i Lørenveien går ned.

Gateutforming og andre forhold:

Oppsummering av innspill:

Gjennom innspillsrunden har det kommet flere spørsmål, ønsker og bekymringer om konkrete utformingsgrep i forslaget på prosjektets nettside.

Noen innsendere har stilt spørsmål ved hvordan biler som kjører ned til barnehagen skal snu når det ikke lenger vil være mulig å kjøre ut mot Sinsenterrassen, og om dette kan utgjøre en trafiksikkerhetsutfordring. Det har også kommet ønske om en bredere åpning mot Sinsenterrassen, ettersom svingen på skissen fremsto som for knapp for syklende. En innsender har videre foreslått å enveiskjøre Båhusveien, og etablere et sykkelfelt nedover veien, som opphører før den nederste undergangen.

Flere innsendere har påpekt at mange gående krysser Båhusveien på oversiden av den smale undergangen. De etterspør derfor etablering av en gangkrysning på stedet.

Det har også kommet flere innspill om parkering. Noen har understreket at parkeringsplassene i området er i bruk og må bevares, mens andre støtter beskrivelsen i forslaget om at plassene er lite brukt. Det er også kommet innspill om at parkeringsplassene benyttes til kriminell virksomhet, blant annet narkotikaomsetning fra bil.

Enkelte innspill gjelder forhold i omkringliggende områder. Det er blant annet pekt på nedfall av løsmasser fra tilstøtende arealer som bør sikres bedre. I tillegg ber én innsender om at ingen trær fjernes eller skades som følge av tiltaket.

Bymiljøetatens svar:

Snumulighet i Båhusveien: Snumuligheten i Båhusveien er tatt hensyn til i utformingen. Det vil være mulig å snu ved dagens lomme for de som leverer barn i barnehagen. Vi vurderer at det trafikale grepet i sin helhet vil gi en bedre trafiksikkerhetssituasjon enn dagens.

Tilrettelegging for syklende: Utformingen av krysset mellom Sinsenterrassen og Båhusveien er blitt justert med en litt bredere åpning, i tråd med mottatt innspill. Forslaget om å enveiskjøre Båhusveien og etablere et sykkelfelt nedover gata vil ikke gi plass til overvannshåndtering. Det vil etter vår vurdering også føre til mer sykling på fortau opp Båhusveien. Forslaget følges derfor ikke opp videre.

Krysningspunkter for gående: I likhet med flere innsendere har BYM observert at det er mange gående som krysser gata ved den smaleste undergangen. Sinsen barnehage har også hatt et ønske om at det legges til rette for kryssing over til Sinsenjordet. Dette vil vi adressere ved å lage tilrettelagte krysningspunkter på disse to stedene.

Parkering: I Oslo er arealene begrensede, og Bymiljøetaten må vurdere ulike hensyn opp mot hverandre. I Båhusveien er det et stort behov for bedre overvannshåndtering. Gjennom observasjoner i området, samt innspill fra beboere i området, ser vi at parkeringsplassene er lite i bruk. Det er bilparkering i alle øvrige offentlige gater på Sinsen og i Sinsen hageby, i tillegg til at det finnes en god del parkering på privat grunn. Vi vurderer derfor parkeringsdekningen i området som relativt god, og at hensynet til overvannshåndtering og trafikksikkerhet for gående og syklende bør være mer tungtveiende på denne strekningen.

Andre forhold: Prosjektet vil ikke berøre noen eksisterende trær i området. Vi vil etablere ny grøntstruktur i form av regnbed og grøntrabatter. Fyllingen mellom jernbanesporene er i utgangspunktet Bane NORs ansvar, noe vi har påpekt i dialogen med Bane NOR i prosjektet. Samtidig vil vi se nærmere på tiltak for å forhindre utglidning av masser eller bidra til å minske dette problemet.

Videre fremdrift:

Parallelt med innspillsrunden har vi jobbet med videre detaljering av utformingen, og foretatt noen endringer, blant annet for å ivareta innspill. Prosjektets nettside vil oppdateres i løpet av de kommende dagene med ny skisse som viser endelig utforming.

Bymiljøetaten planlegger å gjennomføre oppgraderingen i løpet av høsten 2026, med oppstart tidligst i første halvdel av september.

Vennlig hilsen

Liv Jorun Andenes
seksjonssjef

Mathias Kilsti Hals
Avdelingsingeniør

Mottakere
Aleksander Heintz
Bydel Grünerløkka
Daniel Helgesen
Espen Grønberg
Ewa Orłowski Bergseng
Gunn Olsen
Hans-Martin Kaspersen
Harald Arnesen
Jan Fredrik Bævre
Kamilla Oma
Kjell Olav Mathisen
Knut Hjertvik
Kristian Glad
Kristine Nordkvelle
Mak Cemalovic
NN
Peder Løkeberg

Mottakere
Richard Gravelseter
Rigmor Anett Bjørnstad
Rochelle Geronimo
Ronald Hegg
Sæmund Fiskvik
Thomas Nilsen
Vibeke-Maria Giil