

Vår ref. (saksnr.):
24/116768

Saksbehandler:
Mak Cemalovic

Dato: 27.08.2025

Tilrettelegging for gående og syklende i Majorstuveien og Middelthuns gate **Oppsummering av innspill med Bymiljøetatens kommentarer**

Innledning

Som en del av forprosjektet «Majorstuveien og Middelthuns gate» gjennomfører Bymiljøetaten et informasjons- og medvirkningsarbeid. Første del av dette er innledende informasjonsdeling og -innhenting, som startet i februar 2025.

Innledende informasjon til offentligheten ble gitt via prosjektets nettside på «Slik bygger vi Oslo», publisert 5. februar. Nettsiden ble linket til i et e-postvarsel som ble sendt til personer i prosjektets nærområde, i underkant av 12 000 personer/e-postadresser. Utover dette ble bydelsutvalget i bydel Frogner orientert i deres møte 4. februar.

På prosjektnettsiden, under «Medvirkning», inviterte Bymiljøetaten beboerne i nærområdet og brukere av gata til å komme med innspill. Dette notatet er en oppsummering av innspillene mottatt frem til juli 2025. Det er totalt 28, hvorav to er purringer på svar til tidligere henvendelse. Innspill er sammenstilt og oppsummert tematisk, da flere av innspillene omhandler det samme, og det gis eksempler hentet fra henvendelsene. Hvert tema blir så svart ut eller kommentert. Flere av innspillene dekker flere tema, og samme henvendelse(r) kan være eksempel flere ganger.

Bymiljøetaten takker for alle innspill, spørsmål og øvrige uttalelser til prosjektet. Innspillene blir brukt som en del av prosjektets grunnlag under prosjektering, og kommer også med som den del av grunnlaget for beslutning om gjennomføring.

Innhold

1.	Engasjement og holdninger til prosjektet	3
2.	Trafikksikkerhet	4
3.	Trasévalg og målpunkt	5
4.	Tilrettelegging for gående	6
5.	Kjøremønster	6
6.	Parkering og arealdisponering.....	7
7.	Medvirkning	8
8.	Spesielle hensyn	8
9.	Finansiering av prosjektet	9
10.	Prosess	9
11.	Andre tema som ikke svares ut.....	10

Temaer og innspill fra medvirkningen

1. Engasjement og holdninger til prosjektet

Nesten alle de mottatte innspillene uttrykker en holdning til prosjektet, blant disse er:

- «Som beboer i nabogaten blir jeg direkte berørt av dette. (...) Dette nye foreslåtte prosjektet er helt unødvendig (...)»
- «Supert forprosjekt!»
- «Hei, leste nå om dette og er i utgangspunktet veldig positiv og som lokal innbygger håper jeg dette kommer på plass snarlig, vil invitere til at det vurderes fortgang i prosessen.»
- «Briskeby Vel representerer mange familier som bor i den aktuelle delen av Frogner.»
- «Godt å høre at det endelig planlegges og etterhvert skal utføres noen tiltak!»
- «Jeg mener dette prosjektet har gode intensjoner, men kommer ikke til å hjelpe og blir kun bortkastet skattepenger»
- «Nå er det en spagetti av røde sykkelfelt i snart i alle byens gater, kan dere ikke slutte med dette?»
- «Jeg er helt imot at det bygges mere sykkelvei i bydelen på bekostning av beboerparkering.»

Bymiljøetatens kommentar:

Alle har rett til å uttrykke sin mening, og vi kommenterer ikke enkeltes meninger utover å si at vi vil forsøke å ta hensyn til disse i prosjektet så langt det lar seg gjøre.

Det er flere innspill som påberoper seg å snakke på vegne av hele området eller en majoritet av befolkningen i området eller byen. Bymiljøetaten forholder seg til disse innspillene som enkeltpersoners meninger. I de tilfellene innspill er sendt på vegne av en gitt gruppe, eksempelvis institusjoner, sameier, borettslag og lignende, regnes innspillet som denne gruppens samlede mening.

Prosjektet skal også gagne de av byens borgere og besøkende som ikke bor i området, men ferdes gjennom. Denne gruppen er vanskelig å nå i medvirkning. Det generelle hensynet til disse gjelder alltid for samferdselsprosjekter, og gitt tettheten av målpunkter med høy offentlig interesse i nærheten til prosjektrekningen (eksempelvis Slottet, Frognerparken, Majorstuen og Bogstadveien) er dette et viktig hensyn her.

2. Trafikksikkerhet

Innsendere fremhever enkeltpunkter, trafikanters adferd og hensynet til trafikksikkerhet generelt. Dette er det temaet flest henvendelser sorterer under.

- «Jeg tror det bare er et tidsspørsmål før det skjer en alvorlig ulykke der. Majorstuveien er i denne strekningen (mellom Sorgenfrigata og Industrigata) er rett og slett for smal, kupert og uoversiktlig for trygg og god avvikling av toveis trafikk.»
- «Jo mere tilrettelagte sykkeltraseer, jo forttere kjører de.»
- «Ved kryssing av gater stopper alltid bilistene, men ikke syklistene.»
- «Jeg har alltid syklet i denne byen, men med elsyklene inntog og sykkelstier tilrettelagt for ekstrem hurtighet, blir utryggheten og farene for påkjørsel for stor»
- «Ellers er det en bekymring at tilrettelegging vil bli sabotert av biler som parkerer eller kjører i sykkelfelt ettersom veien er smal her (...), fysisk mulighet for skille av sykkelfelt bør derfor vurderes nøye.»
- «(Om Majorstuveien) Det blir ofte litt ampert mellom biler og biler, og syklistene gjør det enda verre.»
- «Uansett hvilke andre tiltak som gjennomføres må det legges en fartsregulerende hump i Tidemands gate ved Vestkanttorget.»
- «Jeg ser ukentlig ulykker og nestenulykker mellom biler, sykler, sparkesykler og gående (bl.a. eldre og barn) i den bratte bakken opp Majorstuveien.»

Bymiljøetatens kommentar:

Trafikksikkerhet er et høyt prioritert tema i alle Bymiljøetatens gateprosjekter, og Oslo kommune arbeider mot «Nullvisjonen» formulert i *Nasjonal Transportplan*. «Nullvisjonen» er et mål om null drepte eller hardt skadde i trafikken. Vi har notert alle konfliktpunkt innsendere har sendt inn, men vil påpeke at dette prosjektets avgrensing ikke inkluderer alle områdene som er nevnt. Innspill som gjelder andre steder deles med andre i Bymiljøetaten, blant annet enhet «Trafikksikkerhet».

Generelt kan god trafikksikkerhet sikres gjennom flere ting. To av de er allmenne:

- Alle trafikanter skal ferdes hensynsfullt i trafikken i henhold til Vegtrafikklovens §3.
- Uforming av ferdselsareal skal gjøres i tråd med gjeldende standarder («normaler»), og sikre universell utforming.

Videre mener Bymiljøetaten at god trafikksikkerhet også oppnås gjennom en kombinasjon av fartsreducerende tiltak, god utforming og separasjon av ulike trafikantgrupper gjennom egen tilrettelegging.

Merknad spesielt om Ring 2: Prosjektets avgrensing inkluderer ikke tiltak på Ring 2, dette blant annet siden Ring 2 har store avhengigheter til det øvrige trafikksystemet som ikke er avklart, og

heller ikke kan avklares, i dette prosjektet. Eksempel på en slik avhengighet er stengingen av Ring 1.

3. Trasévalg og målpunkt

Flere har innspill til rutevalg for syklende. Noen spør om ikke det er tilstrekkelig med traseen i Gyldenløves gate, andre om alternative traseer. Foreslåtte alternative traseer fra innsenderne er alle utredet i KVV Frognernerparken til Slottsparken (se prosjektnettsiden), som etaten har valgt bort ved oppstart av dette prosjektet. Alternative traseer kommenteres derfor ikke videre.

- «Har dere som alternativ rute vurdert å legge sykkeltraseen via Vestkanttorvet og så videre inn i Professor Dahls gate?»
- «All den tid vi allerede har sykkeltraséer rett i nærheten og det kuttet i skolene syns jeg prosjektet bør skrinlegges»
- «Hva med å tilrettelegge for de 10 personene som sykler på vinteren i flatt landskap? Altså via Gyldenløvsgate. Man kommer til slottsparken den veien også og sannsynligvis raskere.»
- «Majorstuveien er jo allerede en skiltet, anbefalt og populær sykkelvei mellom Slottsparken og Majorstukrysset.»
- «Min foretrukne rute ned til slottet er via Gyldenløves gate. Årsaken er at Majorstuveien er svært smal enkelte steder og i sær mellom Maries gate og proff Dahls gate.»

Plan for sykkelveinettet i Oslo (2018) omfatter hele prosjekstrekningen, som vises med «Eget anlegg» som ønsket standard. Traseen som går videre til Uranienborgveien i sør og Middelthuns gate i nord er en viktig åre inn og ut av sentrum for syklende. Prosjektet bygger videre på utredningen, som belyser fordeler og ulemper med de ulike traseene. Middelthuns gate-Maries gate-Majorstuveien-Uranienborgveien vurderes som best av etaten.

Som vist i *KVV Frognernerparken til Slottsparken* har Bogstadveien et høyt potensial for økt sykkeltrafikk (kap. 2.1.4). Bogstadveien er en trafikalt kompleks gate: Det er en trikketrasé, handlegate med mange fotgjengere og samlegate for motortrafikk. På grunn av dette og mangelen på fysisk plass i Bogstadveien ønsker ikke Bymiljøetaten å tilrettelegge for egen sykkelinfrastruktur der (Bogstadveien er heller ikke vist tilrettelagt i *Plan for sykkelveinettet*). Majorstuveiens nærhet til Bogstadveien gjør det mer sannsynlig at denne kan bidra til å avlaste Bogstadveien for syklende, og bidra til å realisere det potensialet som korridoren har for sykkeltrafikk.

Dersom vi rent hypotetisk kunne satt alt dette til side, vil det i Bymiljøetatens oppfatning ikke være tilstrekkelig med traseen i Gyldenløves gate å betjene området avgrenset av Kirkeveien (Ring 2), Bogstadveien, Parkveien og Frognerveien og nærliggende målpunkt. Avstanden mellom Gyldenløves gate og Majorstuveien er ca. 600 meter i luftlinje. For en teoretisk syklende fra Majorstuen til Wergelandsveien, som vi ønsker skal velge Majorstuveien fremfor Bogstadveien, innebærer Gyldenløves gate en omvei på 1 kilometer (ca. 2,3 km mot 1,3 km). Etaten har liten tro på at folk vil ta et slikt rutevalg. Formålet med tilrettelegging er tredelt: Få folk til å velge

tilrettelegte ruter, tiltrekke flere til å bruke prioriterte transportformer, og å betjene byens behov i dag og i fremtiden. Tilrettelegging er ikke bare for de som sykler i dag, men også de som ikke sykler i dag, men kan gjøre det i fremtiden. Til dette trenger vi et godt sammensatt og sammenhengende nett. Du kan lese mer i *Plan for sykkelveinettet* eller i *Sykelstrategi for Oslo* på [kommunens samleside \(klikkbare lenke\)](#).

4. Tilrettelegging for gående

Innspill til temaet gjelder tilstand på fortau og generell tilrettelegging for gående.

- «Vi mener at problemet med fortau langs Majorstuveien er et av de viktigste for innbyggerne i området vårt.»
- «Den største utfordringen i området er å være fotgjenger.»
- «Fortauene er brede nok for mennesker som går der, så lenge det ikke i tillegg må deles med syklist og el. sparkesykler som ikke utviser noe hensyn og tar gaten, fortau og det som passer for å komme fort frem.»
- «Trygghet for meg som eldre fotgjenger og alle «eldre» jeg kjenner, er smale fortau og biler parkert ved fortauskanten. Slik er fotgjengere best beskyttet mot hurtiggående el-sykler av diverse art.»
- «Vi, beboerne i dette området, mener at hovedoppgaven nå er ombygging og etablering av nye fortau langs Majorstuveien»

Bymiljøetatens kommentar:

Tilrettelegging for gående er et av prosjektets to uttalte målsetninger, og vil fortsette å være fokus også i det videre arbeidet. Bymiljøetaten er enig i innspillene som beskriver variabel (dels god, dels dårlig) standard på fortau. Vi vil også arbeide for å forbedre kryss og krysningsavstander for gående i disse.

Som beskrevet under tema «Trafikksikkerhet» mener Bymiljøetaten at separasjon av trafikantgrupper er et viktig grep for trafikksikkerhet generelt, men også for trygghetsfølelsen. Separasjon av gående og syklende (som også omfatter el-sparkesykler) bidrar til økt trygghetsfølelse for gående på fortau.

5. Kjøremonster

De som spør om kjøremonster, lurer i hovedsak på hvilke endringer etaten ser for seg som en del av prosjektet. Det kommer også ønsker om spesifikke tiltak.

- «Vi etterlyser en oversikt over hvor bilene kan kjøre og hva som skjer med trafikkbildet i de aktuelle gatene når kjøremonstrene blir redusert på den måten etaten legger opp til.»
- «(Om Majorstuveien mellom Sorgenfrigata og Industrigata) Omgjøring til enveiskjøring er vel den mest nærliggende løsningen, sammen med opprettelse av sykkelfelt.»

- «Vi opplever problemet med gjennomfartstrafikk i Majorstuveien som sterkt økende, og derfor behovet for enveiskjøring i to forskjellige retninger som prekært.»
- «Vi som bor i (adresse) ber om å enveisregulere Majorstuveien i hver sin retning ut fra krysset Majorstuveien/Industrigaten.»
- «Uansett valg av alternativ må enveiskjøring av Middeltuns gate prioriteres.»

Bymiljøetatens kommentar:

Bymiljøetatens forslag til løsning, og herunder kjøremønster, vil presenteres som en del av medvirkningen.

Det er i KVV-fasen lagt til grunn en enveisregulering av Majorstuveien, som flere ønsker seg i en eller annen variant. Denne løsningen har vært et av tiltakene forprosjektet har vurdert frem til nå.

6. Parkering og arealdisponering

Innspill om parkering er i hovedsak opptatt av parkeringsmuligheter for bil, og ønsker ikke eventuell fjerning av parkeringsplasser for bil. Et par henvendelser ønsker fjerning av parkering for bil til fordel for andre formål.

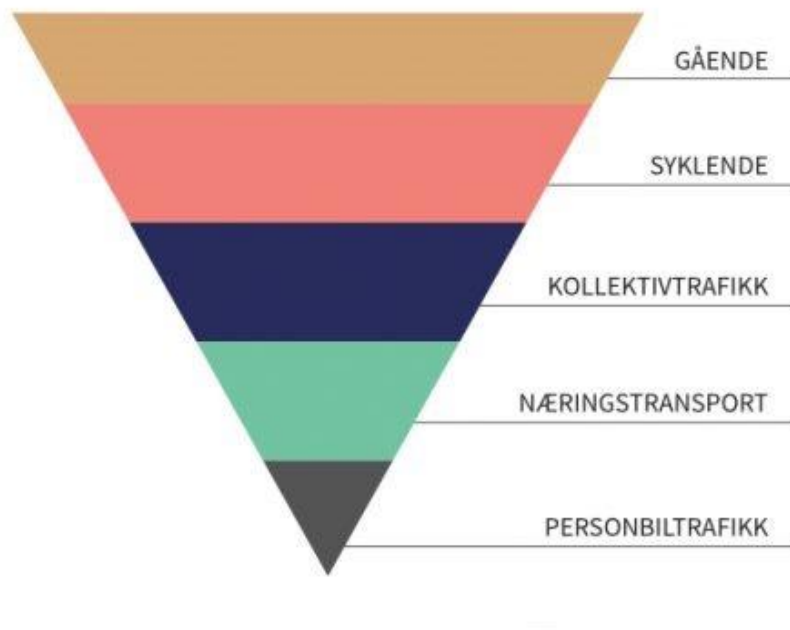
- «Det er få parkeringsmuligheter i området allerede, og ofte må jeg kjøre i 20-30 minutter i området for å finne en plass.»
- «(..) man bør åpne for flere kommunale parkeringsplasser slik at man kan bruke nullutslipps el-biler for å hente i barnehager, få besøk av foreldre, handle inn osv.»
- «Vi er meget bekymret over reduksjonen i antallet parkeringsplasser (...)»
- «Majorstuveien er en verkebyll for biltrafikk fordi det er for trangt der med bakgrunn i gateparkeringen. Kan jo være greit å bruke prosjektet til å fjerne disse parkeringsplassene»
- «Hva skjer med parkeringsplassene langs strekningen?»
- «Tenk litt på at det er behov for parkering.»
- «Tenk litt på de som bor i området, det burde bli plass til både p-plasser og annet. Flere av byggene er fra før 1950 og har ikke garasjer, så hvor skal vi parkere som har biler?»
- «Eldre, folk med nedsatt funksjonsevne og barnefamilier som har behov for bil må kunne parkere i nærrådet.»

Bymiljøetatens kommentar:

Temaet er arealdisponering, og det er et faktum at i Oslos gater har begrenset med arealer. Når vi arbeider med å utvikle byen for fremtiden ønsker vi ofte å etablere nye funksjoner i gatene (eksempelvis beplantning, møblering, sykkel- eller kollektivinfrastruktur), og mange steder er det rett og slett ikke nok plass, så når noe skal inn, så må noe annet ut. Dette er ofte personbilkparkerings, og omdisponering av areal som i dag er parkeringsplasser for bil er også aktuelt i dette prosjektet.

“Den omvendte trafikkpyramiden (Figur 1)” fra *Nasjonal Transportplan (NTP)* definerer det trafikale hierarkiet i Norge. Kommuner som Oslo har forpliktet seg videre til dette hierarkiet gjennom avtaler (Byvekstavtalen) og politiske føringer. Generelt skal gående prioriteres over syklende, næringstransport over personbiltrafikk, og så videre. Det følger derfor at areal til gående, syklende og kollektivtransport prioriteres over areal til personbiltrafikk. Merk at dette er generelle og ikke absolutte føringer, og at hvert prosjekt ser på en helhet.

For mer om «Den omvendte trafikkpyramiden» og NTP viser vi til [Regjeringens samleside \(lenke\)](#).



Figur 1 - Den omvendte trafikkpyramiden

7. Medvirkning

Flere har tatt kontakt bare for å uttrykke interesse for å delta i medvirkning. Da disse innsenderne utover å uttrykke ønske for involvering i all hovedsak har skrevet noe om seg selv gis ingen eksempler.

Bymiljøetatens kommentar:

Videre medvirkning er annonsert og varslet parallelt med utsendelsen av dette dokumentet, og finnes på prosjektnettsiden.

8. Spesielle hensyn

To innspill løfter spesielle forhold. Et fra person med funksjonsnedsettelse, et fra St. Dominikus kirke. Utdrag gjengis her:

- «Håper vi synshemmede kan orientere oss trygt i området både under og etter oppgraderingen.»
- «Begravelsesbilen må kunne parkeres i gaten foran kirken, og de etterlatte blir stående på fortauet og ute i gaten til bilen er kjørt bort.»

Bymiljøetatens kommentar:

Alle Bymiljøetatens prosjekter skal oppfylle krav til universell utforming, da dette er nasjonale og lovpålagte føringer. Vi vet at vi ikke alltid lykkes like godt, men vil i dette prosjektet tilstrebe best mulig universell utforming. Alle innspill på dette er notert og vil undersøkes i kommende arbeid.

Etaten har registrert innspillet fra St. Dominikus kirke, og vil ta hensyn til dette i videre arbeid.

Bymiljøetatens kommentar:

9. Finansiering av prosjektet

Noen innspill er kritiske til at Oslo kommune bruker penger på dette prosjektet og lignende, fremfor andre viktige behov som skole, helse, og så videre.

- «Dette nye foreslåtte prosjektet er helt nødvendig og er en sløsing av kommunens sårt trengte midler.»
- «Greit å spare litt penger også.»
- «Kan dere ikke heller finne noen viktigere saker å bruke penger på noe som virkelig Oslo by trenger?»

Bymiljøetatens kommentar:

Bystyret vedtar Oslo kommunes budsjett, og herunder også Bymiljøetatens. Oslo kommune har forpliktet seg til å utvikle et sammenhengende nett for gående og syklende som en del av "Byvekstavtalen for Osloområdet" og Oslopakke 3 (avtalen om bruk av bompenger i Osloregionen). Dette prosjektet er delvis finansiert av bompenger fra Oslopakke 3, øremerket for gange- og sykkeltiltak.

For mer om byvekstavtalen og Oslopakke 3 viser vi til informasjonssiden for disse (Statens vegvesen): [Byvekstavtalen for Osloområdet og Oslopakke 3 | Statens vegvesen](#)

10. Prosess

En innsender har spurt om litt mer klarhet i det rent prosessmessige.

- «Er det slik denne traséen på 650m skal ha et forprosjekt som skal foregå til sommeren 2026? Hvis ja, hva inngår i et forprosjekt og hvordan påvirker det beboere i umiddelbar nærhet?»

Bymiljøetatens kommentar:

Ja, det stemmer at forprosjektet skal foregå til sommeren 2026. En tidslinje publiseres på prosjektnettsiden i samme tidsrom som dette dokumentet. Vi skal forsøke å forklare hva et forprosjekt er, og hvorfor det (i dette tilfellet) pågår i ca. 18 måneder.

Bymiljøetaten følger «Instruks for beslutningsprosessen i investeringsprosjekter» (sist revidert i Byrådssak 1060/23, vedtatt av bystyret 2023). Formålsparagrafen til denne uttrykker at den skal sikre at investeringsprosjekter (slik som dette er) er tilstrekkelig belyste, kostnadseffektive, av riktig kvalitet og blir gjennomført til rett tid.

Beslutningsprosessen, altså hvordan et prosjekt skal forløpe seg fra start til slutt, er videre vist som på Figur 2 (det finnes unntak fra figuren, men for dette prosjektet gjelder den):



Figur 2 - Prosjektforløp i Oslo kommune

Forprosjektet er siste del av den tidlige planleggingsfasen, og skal bygge videre på og detaljere beslutningen fattet etter konseptvalgfasen («B1 i Figur 2). Som en del av dette skal vi via anbud anskaffe et rådgivende ingeniørfirma til prosjektering og analyse, koordinere med fag og etater hvis infrastruktur eller ansvarsområde vi berører (treforvaltere, belysning, Vann- og avløpsetaten, Elvia, osv.), ha medvirkning, og ikke minst gjennomføre selve prosjekteringsarbeidet. Det skal velges og utelukkes løsninger, og til slutt produseres en forprosjektrapport. Denne inneholder analyser, vurderinger og de endelige løsningene, med en anbefaling til hva vi skal bygge. Forprosjektrapporten skal så kvalitetssikres («KS2» i Figur 2), enten av interne i etaten eller eksterne spesialister, avhengig av omfang. Til slutt legges dette frem for beslutningstagerne, som beslutter om vi skal videre til gjennomføring («B2 i Figur 2»).

Det hele tar altså i dette tilfellet ca. 18 måneder. Bymiljøetaten søker hele tiden å gjennomføre prosjekter raskere og mer kostnadseffektivt, i tråd med føringer fra bystyret.

11. Andre tema som ikke svares ut

Det er kommet opp flere spørsmål og innspill som handler om ting som dette prosjektet ikke kan løse eller har innenfor sin avgrensning. Det er overordnede ting som regulering av el-sparkesykler og innspill til andre områder enn prosjektets avgrensning. Eksempler er:

- «Den største utfordringen i området er å være fotgjenger. Dette fordi byen er pepret med el-sparkesykler, som kan brukes av alle med et bankkort.»
- «Fortauene forbeholdes fotgjengere - med mindre det er helt tomt for folk da.»
- «(...) Kirkeveien er en utfordring mellom Blindernveien og Majorstukrysset.»
- «Erfaringen etter at det er kommet sykkeltraseer langs Suhms gate, er at det er mye vanskeligere å være gående. Dette fordi sykkeltraseen brøytes, og snøen måkes opp på fortauet.»
- «Strekningen i Middelthuns gate fra Neuberggata til Kirkeveien er allerede ett av de mest belastede i området når det kommer til trafikk. Det handler til dels om at krysset Kirkeveien—Middelthuns gate har et langt fra optimalt trafikklyssystem slik at trafikken hopper seg opp i retning Kirkeveien.»
- «Kirkeveien er en utfordring mellom Blindernveien og Majorstukrysset.»

Kopi til:

[List mottakere på kopi]