

Oslo kommune, Bymiljøetaten

Hausmanns gate og Maridalsveien

Resultater fra spørreundersøkelse til forprosjekt fase 1

Oppdragsnr.: NOAS-G-52501506 Dokumentnr.: PLAN-RAP-01 Revisjon: B02 Dato: 2025-06-13



Hausmanns gate og Maridalsveien

Resultater fra spørreundersøkelse til forprosjekt fase 1

Oppdragsnr.: NOAS-G-52501506 Dokumentnr.: PLAN-RAP-01 Revisjon: B02

Oppdragsgiver: Oslo kommune, Bymiljøetaten
Oppdragsgivers kontaktperson: Magnus Meinert
Rådgiver: Norconsult Norge AS
Oppdragsleder: Brede Fagerheim Gilhuus
Fagansvarlig: Mari Andrine Hjorteset
Andre nøkkelpersoner: Synne Dækko Næss

Revisjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent
A01	2025-06-06	Intern gjennomgang	MaHjor	SynNea	
B02	2025-06-13	For kommentar	MaHjor	SynNea	BreGil

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

1	Innledende	3
1.1	Bakgrunn	3
1.2	Rapportens oppbygging	3
1.3	Om respondentene	6
2	Innspill fra undersøkelsen	8
2.1	Parkering	8
2.2	Reiser i området	8
2.3	Opplevd fremkommelighet	9
2.4	Ønsker for ny gate	11
2.5	Fredensborgveien	13
3	Innspill i kart	14
3.1	Nordre del av planområdet: Fredensborgveien og rundkjøringen	15
3.2	Maridalsveien, syd for rundkjøring	16
3.3	Krysset Maridalsveien/ Rosteds gate/ Møllergata/ Hausmanns gate	17
3.4	Hausmanns gate, nord for Torggata	18
3.5	Hausmanns gate mellom Torggata og Storgata	19
3.6	Hausmanns gate mellom Storgata og Nylandsveien	20
3.7	Øvrige gater	20
4	Næringsaktører i området	22
5	Innspill fra foreldre	23
6	Konklusjon	24
	Vedlegg 1- oversikt over innspill: næringsaktører	26

1 Innledende

1.1 Bakgrunn

I forbindelse med medvirkningsprosessen for Forprosjekt fase 1, Hausmanns gate og Maridalsveien, fra Fredensborgveien/Møllerveien til Nylandsveien, er det utarbeidet en spørreundersøkelse til berørte interessenter (beboere og næringsliv) i omkringliggende områder. Prosjektet er fra KVVU-delen inndelt i to delstrekninger - del 1 og 2, henholdsvis nord og sør for Torggata. Del 1 omfatter strekningen fra Maridalsveien/Møllerveien/Fredensborgveien til Torggata, mens del 2 omfatter strekningen fra Torggata til Nylandsveien. Som en alternativ sykkeltrasé for delstrekning 1 skal det også sees på tiltak i omliggende gatenett for de trygghetssøkende syklistene, og omfatte gatene Fredensborgveien, Rosteds gate, Møllergata og Osterhaus gate.

Forprosjektets hovedmål er å utarbeide et grunnlag som kan benyttes ved videre detaljprosjektering av sykkelfeltløsningene i de aktuelle gatene. Dette innebærer blant annet å kartlegge eksisterende forhold, vurdere ulike løsningsalternativer, samt anbefale en foretrukket løsning basert på tekniske, økonomiske og trafikale vurderinger. Det er viktig at de foreslåtte tiltakene skal gi varig forbedring av trafikksikkerheten uten vesentlige negative konsekvenser for andre trafikantgrupper.

Spørreundersøkelsen ble utformet i samråd med Bymiljøetaten, og i mai 2025 ble undersøkelsen publisert og distribuert til beboere og næringsliv i prosjektområdet, samt til personer som bruker gaten som transportåre. Bymiljøetaten sto ansvarlige for distribueringen av undersøkelsen.

Hensikten med spørreundersøkelsen er å få ny og oppdatert kunnskap fra de som bruker og driver næring i gaten – hva som oppleves som utfordrende i dag, hva man ønsker seg for fremtiden, og hvilke behov og bekymringer beboere og brukere har i forbindelse med den planlagte byggefasen.

Svarene fra undersøkelsen gir oss viktig innsikt i hvordan gaten oppleves og brukes i dag, og vil gi økt kunnskap om meningene og ønskene til de som bor langs og bruker gaten. Det er særlig vektlagt å innhente opplysninger fra næringsliv om behov og ønsker for ny trase, samt å kartlegge særlige behov i byggefasen. Vi har også et særlig fokus på respondenter som har barn i området, og hvordan skole- og barnehagevei oppleves i dag.

1.2 Rapportens oppbygging

I denne rapporten presenteres resultatene fra spørreundersøkelsen. I kapittel 1 beskrives undersøkelsen og utvalget. I kapittel 2 gjennomgås innspill fra respondentene for ulike deler av strekningen, samt innspill for omkringliggende gater, mens kapittel 3 gjengir kommentarer fra næringsaktører og kapittel 4 gjennomgår kommentarer fra foreldre til barn som går på skole eller barnehage i området.

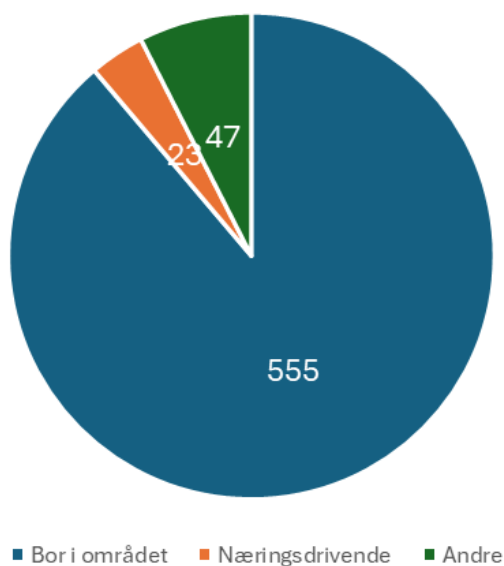
Denne undersøkelsen ble utviklet i Survey123, som er en software utviklet av Esri ArcGIS, for å kunne kombinere generelle spørsmål med stedfestede tilbakemeldinger fra området.

I overkant av 600 respondenter besvarte undersøkelsen, og det ble til sammen registrert omtrent 1550 punktelementer i kartene (omtrent 850 for gange/byliv og 700 for sykkel). Se figur 1 for fordeling av respondenter tilknytning til gaten. Bymiljøetaten var ansvarlige for distribuering av undersøkelsen, ved hjelp av deres adresseregistre.

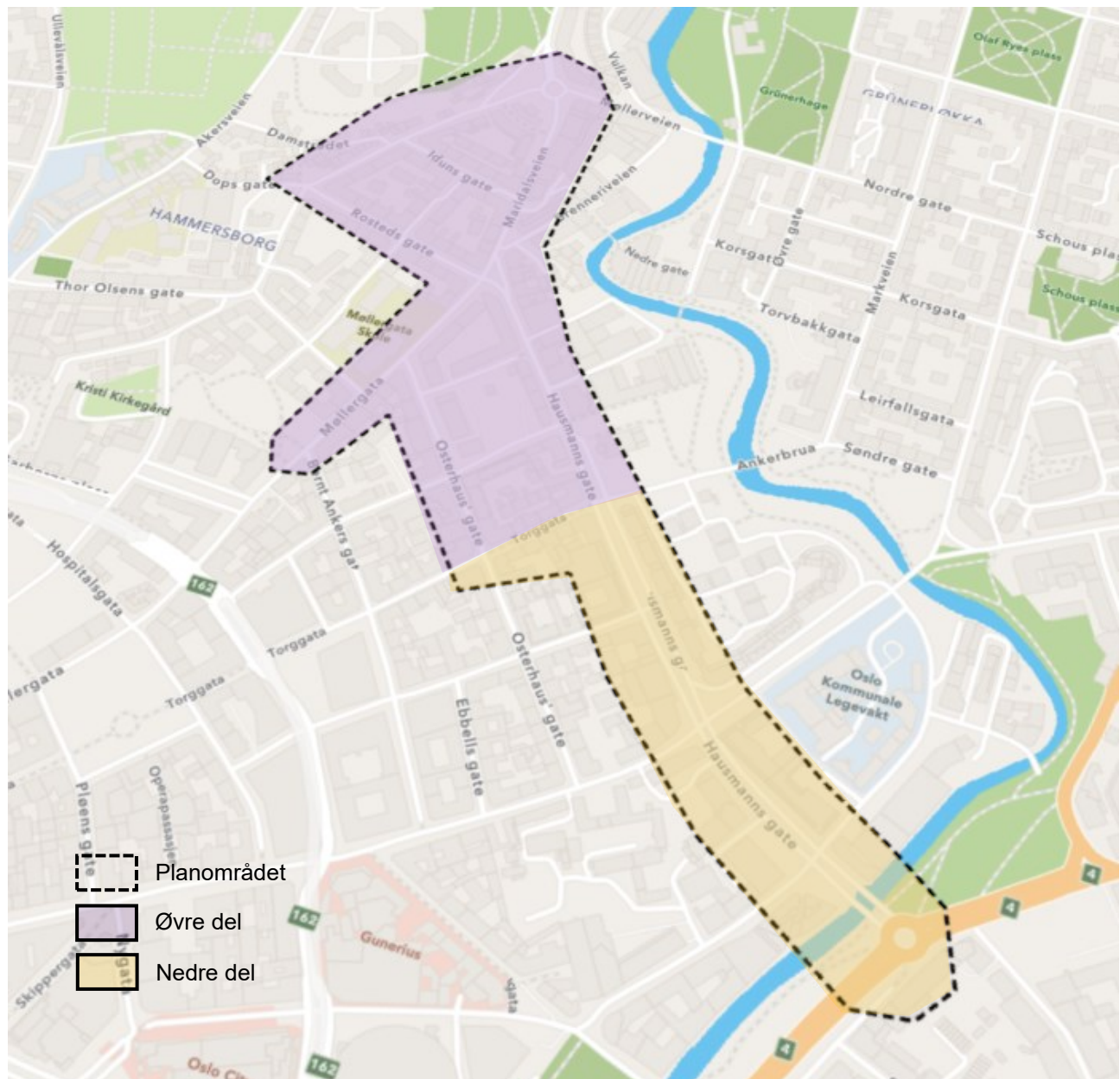
Det kan virke som at enkelte opplevde vanskeligheter med å registrere innspill på riktig lokasjon – flere av punktene var plassert utenfor både Oslo, Norge og Europa. De aller fleste av disse var uten tilknytning

kommentar, noe som tyder på at respondentene heller la inn nytt innspill på riktig lokasjon, heller enn å flytte punktet. Det er i hovedsak innspill knyttet til undersøkelsesområdet som vil bli omtalt i denne rapporten.

Det er viktig å merke seg at antallet respondenter i denne undersøkelsen er begrenset, og ikke nødvendigvis representative for alle som bor i området. Dette innebærer at resultatene ikke kan generaliseres med høy grad av sikkerhet, og derfor bør tolkes med forsiktighet. For de spesifikke funnene vi finner her, bør ytterligere undersøkelser gjennomføres, for å sikre at disse gir gjenklang blant ulike deler av befolkningen, eller om det er andre hensyn som gjør seg gjeldende.



Figur 1-1 Respondenters tilknytning til gaten.

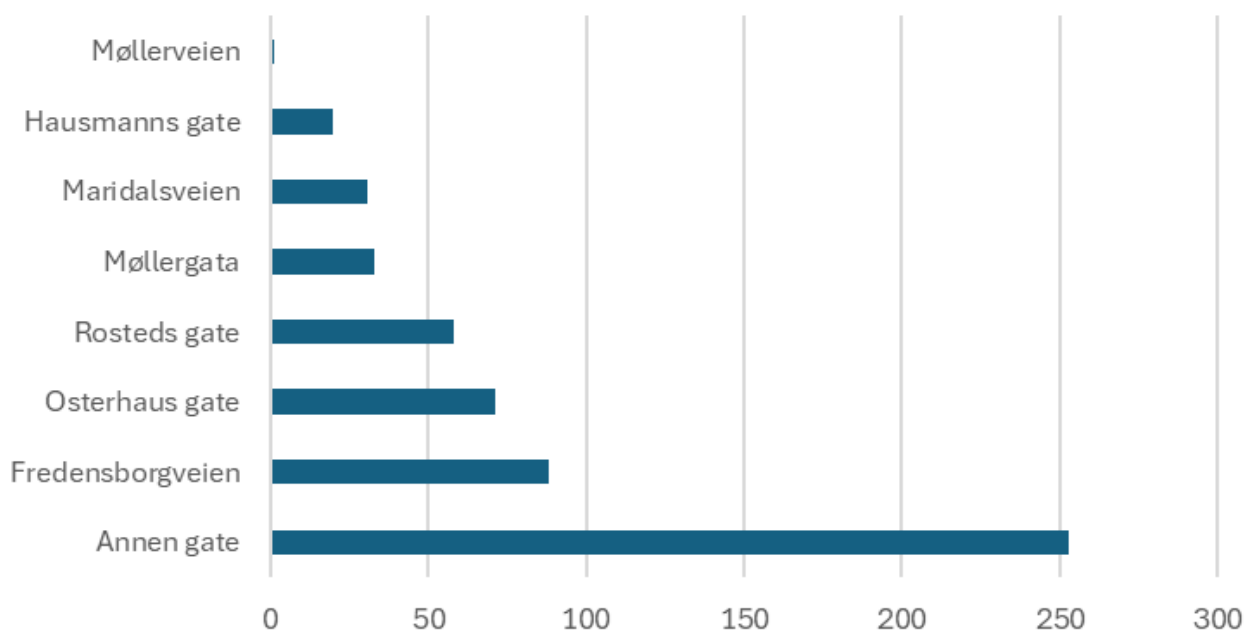


Figur 1-2 Kart over strekningen, med alternativ trase for sykkel.

Undersøkelsen skiller mellom øvre og nedre del av strekningen. Her er øvre del definert som området mellom rundkjøringen ved Fredensborgveien og ned til Torggata, og nedre del er definert fra Torggata og til Nylandsveien. Nedre del har en noe bedre opplevd fremkommelighet for gående, sammenlignet med øvre del.

1.3 Om respondentene

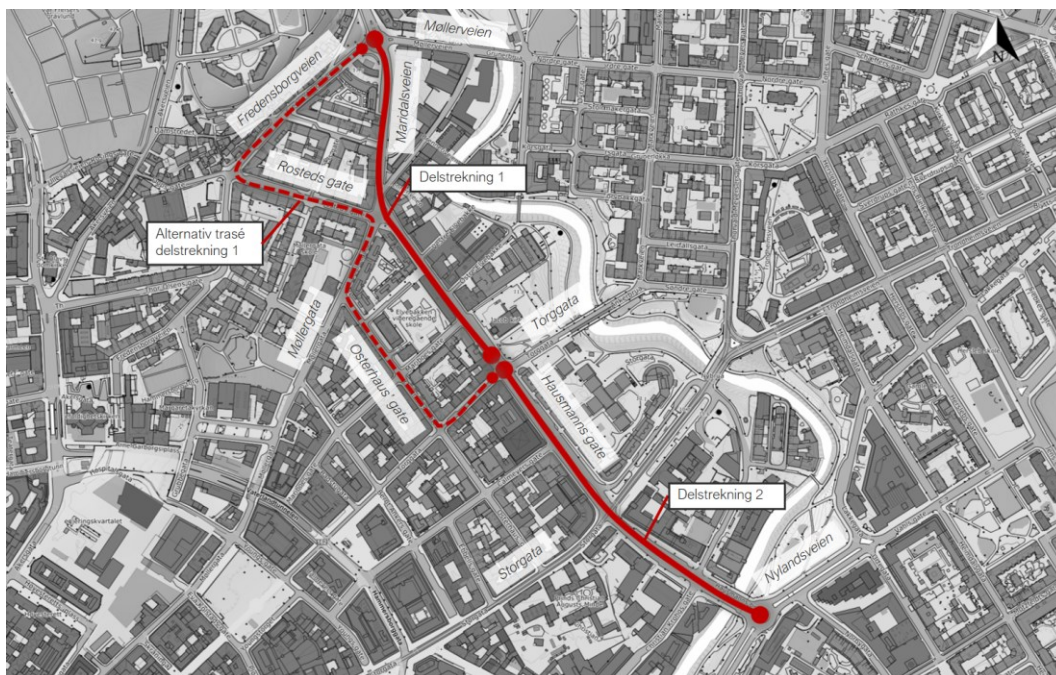
I begynnelsen av undersøkelsen fikk respondentene anledning til å si hvilken tilknytning de hadde til området. Her kunne man si om man bodde i området - og påfølgende, hvilken gate man bodde i – om man brukte området for transport, rekreasjon, arbeidet, var næringsdrivende, eller gikk på skole i området. Det var mulig å krysse av for flere alternativer. Av de i overkant av 600 respondentene svarte over 550 at de bodde i området. Mange av disse svarte også at de benyttet området på andre måter – i hovedsak som transportåre eller til rekreasjon.



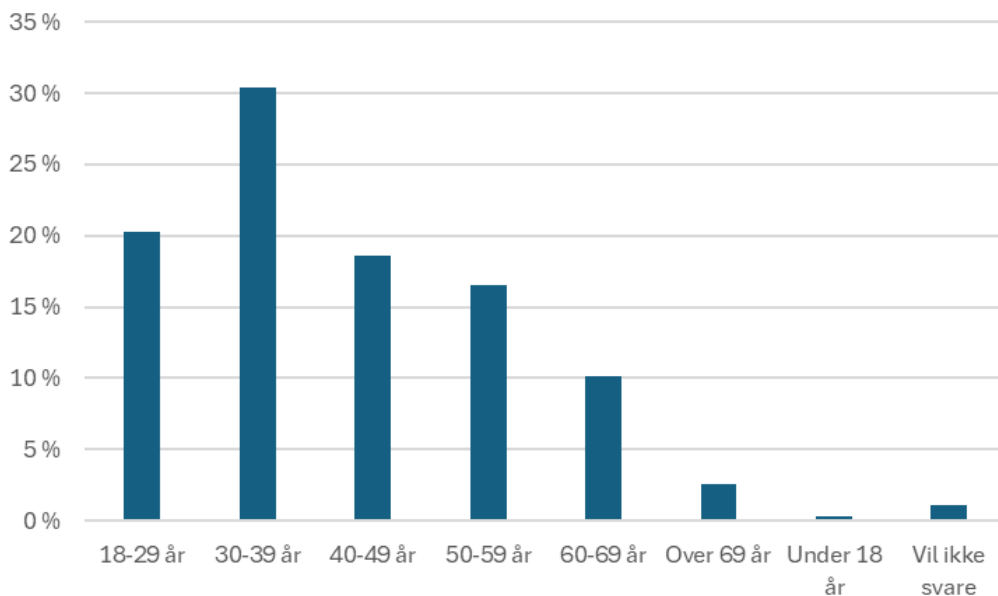
Figur 1-3 Fordeling, bostedsadresse (gater) for respondenter som bor i området.

Flest respondenter bor i Fredensborgveien. Blant øvrige gater er det mange som bor i Westye Engebrets gate (26), Deichmanns gate (21), Jess Carlsens gate (20). I alt er det kommet innspill fra beboere i 32 gater¹.

¹ Calmeyers gate, Deichmanns gate, Wilses gate, Jess Carlsens gate, Iduns gate, Westye Engebrets gate, Torggata, Christian Kroghs gate, Storgata, Dops gate, Vulkan, Ebbells gate, Øste Elvebakke, Akersveien, Brenneriveien, Damstredet, Bernt Ankers gate, Mariboegate, Thor Olsens gate, Bjerregaards gate, Dovregata, Markveien, Nordre gate, Lakkegata, Ullevålsveien



Figur 1-5 Kart over planområdet, med de ulike delstrekningene og sentrale gatenavn.



Figur 1-4 Aldersfordeling, respondenter

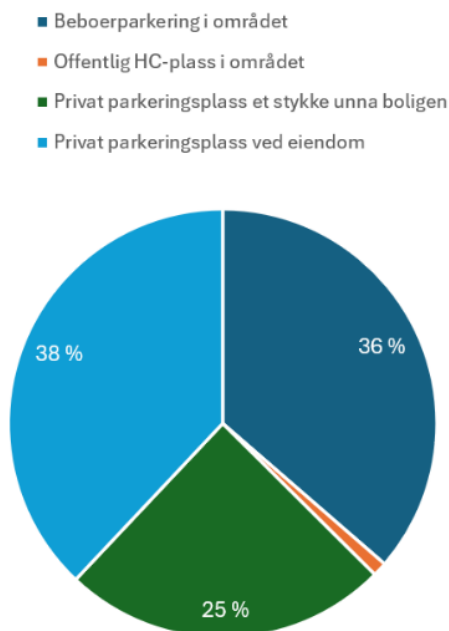
Aldersfordelingen blant alle respondenter viser at det er mange unge som bor i området som har svart på undersøkelsen, og at det er en synkende andel med økt alder. Størst er aldersgruppen mellom 30-39 år.

Kjønnsfordelingen er på 45 prosent kvinner, 52 prosent menn, og 3 prosent øvrig/ vil ikke oppgi.

Blant de som bor i nærheten til området er det 34 prosent som oppgir å disponere bil i husholdningen. 13 prosent har tilgang på bil gjennom bildeling eller annen ordning.

2 Innspill fra undersøkelsen

2.1 Parkering



Figur 2-1 Hvor beboere med bil vanligvis parkerer ved eiendom

Blant de som har tilgang på bil oppgir 36 prosent å benytte beboerparkering i området, mens 63 prosent oppgir å ha tilgang på privat parkeringsplass, enten ved eiendommen eller et stykke unna.

Når det gjelder opplevelser av parkeringskapasiteten for området, oppleves denne som svært dårlig eller dårlig av 45 prosent av de spurte. 31 prosent har besvart spørsmålet med «verken eller», og en svært høy andel av disse er personer som ikke eier bil – det kan derfor tolkes som at de ikke har en formening om dette. 11 prosent mener parkeringskapasiteten er god eller svært god.

Om vi kun ser på respondenter som eier bil, oppgir 63 prosent at parkeringskapasiteten er svært dårlig eller dårlig, mens 19 prosent mener den er «verken eller».

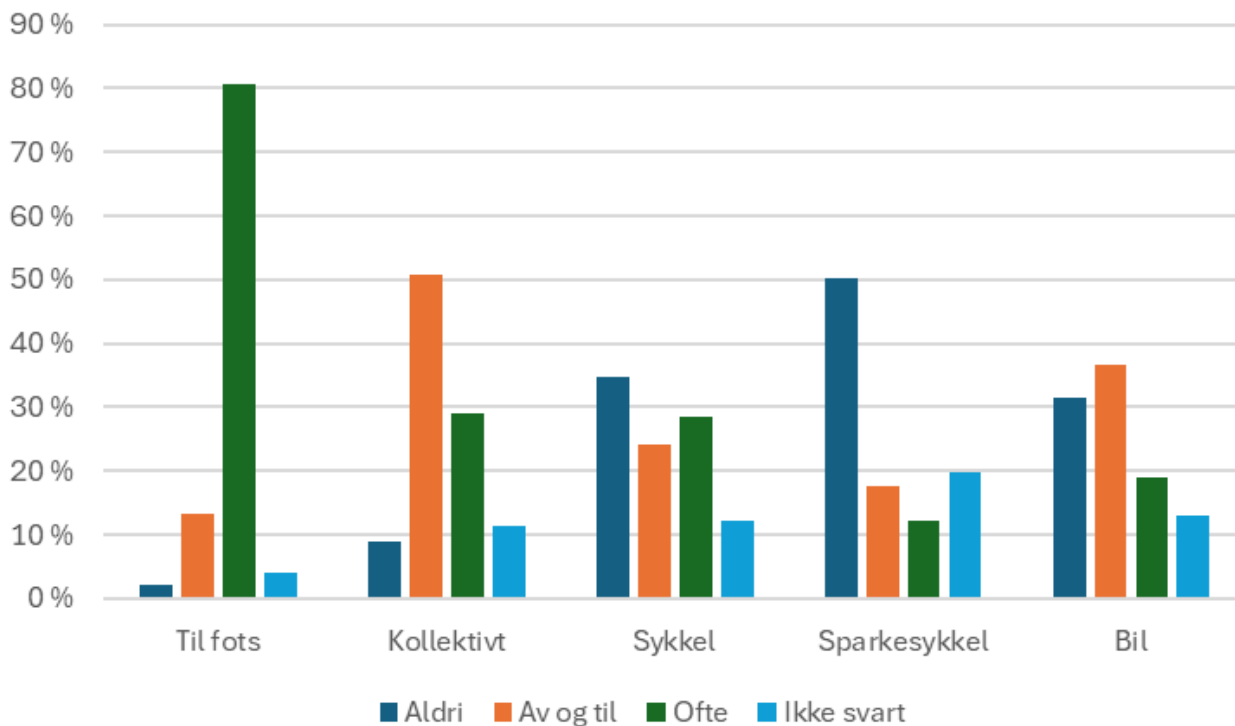
Resultatene vi her ser gjenspeiler områdets begrensede parkeringsmuligheter. Få opplever at parkeringskapasiteten i området er god, men om dette oppleves negativt eller positivt får vi ikke innsikt i fra denne undersøkelsen. Det at de med bil opplever kapasiteten som dårligere enn det de uten gjør, indikerer først og fremst at disse har et større behov for parkering.

2.2 Reiser i området

En svært stor andel av respondentene oppgir å gå ofte i området/ på strekningen – over 80 prosent oppgir dette, mens 13 prosent sier de går av og til.

Omtrent 80 prosent oppgir å reise kollektivt i området enten ofte eller av og til, mens for sykkel er det større spredning i besvarelsene. 35 prosent sykler aldri, mens 29 prosent sykler ofte. Det er 30 prosent som oppgir å sparkesykle ofte eller av og til, mens for bil ser vi at 19 prosent oppgir å kjøre ofte i området.

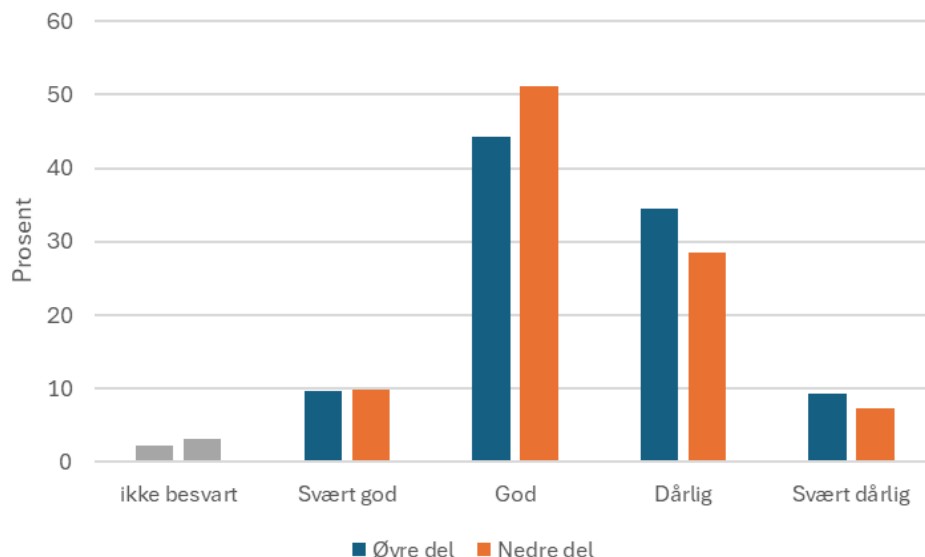
De to bussholdeplassene på strekningen brukes i stor grad – kun en av fire oppgir å ikke bruke noen av dem, mens 22 prosent bruker begge stoppesteder.



Figur 2-2 Respondentenes selvrapporterte reisevaner i området

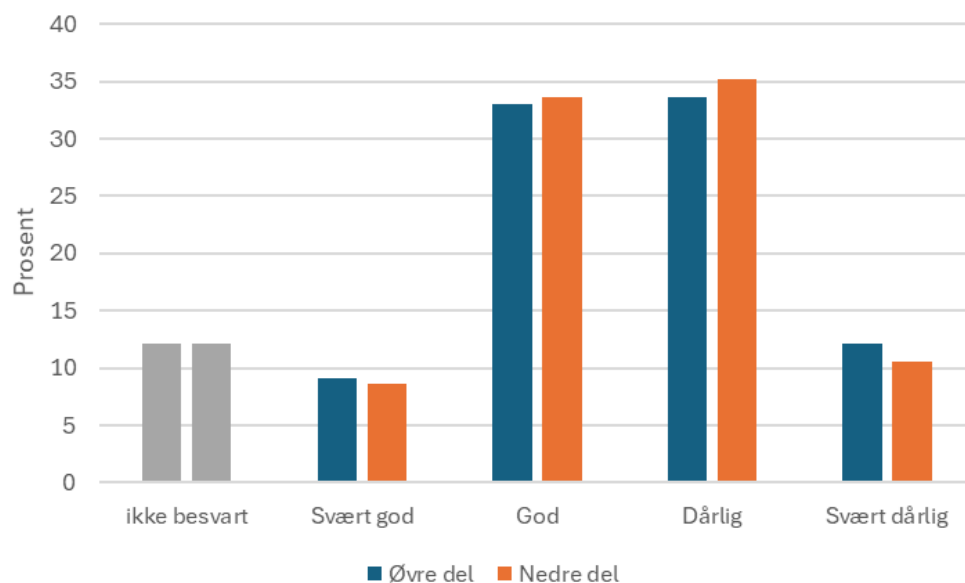
2.3 Opplevd fremkommelighet

Respondentene har blitt spurt om hvordan de opplever fremkommeligheten for gående i gaten i dag, der området er blitt inndelt i en øvre og nedre del. Over halvparten mener fremkommeligheten i nedre del er god for gående, mens omtrent 45 prosent oppgir det samme for øvre del.



Figur 2-3 Opplevd fremkommelighet for gående i hhv. øvre og nedre del av gatestrekningen.

Når det gjelder fremkommeligheten for syklende, er det flere som opplever denne som dårlig, men det er små forskjeller mellom andelen av de som har en god og dårlig opplevelse av dette. I overkant av 45 prosent opplever fremkommeligheten som dårlig eller svært dårlig, mens omtrent 40 prosent opplever fremkommeligheten som god eller svært god. Her er besvarelsene for øvre og nedre del relativt like. 12 prosent har ikke besvart spørsmålet, noe som antakelig viser at de ikke har noen erfaring med å sykle i området.



Figur 2-4 Opplevd fremkommelighet for syklende i hhv. øvre og nedre del av gatestrekningen.

Opplevelsene til Hausmanns gates fremkommelighet for både gående og syklende oppleves ulikt for de forskjellige respondentene, men andelen av besvarelser som har gitt fremkommeligheten scoren dårlig eller svært dårlig tyder på at denne har et potensial for forbedring.

2.4 Ønsker for ny gate

I undersøkelsen ba vi om innspill til utforming, ønsker for ny gate, og hvordan det opplevdes å ferdes i dagens gateløp, både med tanke på byliv, gange og sykkel.

I forbindelse med prosjektet er det en diskusjon om løsning for fremtidig busstopputforming. I den forbindelse ble respondentene bedt om å rangere en rekke tiltak i prioritert rekkefølge. Tiltakene var: søppelhåndtering, god belysning, beplantning, separat sykkelfelt bak holdeplass, beskyttelse mot andre trafikanter, leskur, gode sittefasiliteter og kunstinstallasjoner.

Vi finner ingen tiltak som peker seg ut som folk ønsker at skal prioriteres høyest eller lavest. Det er noen flere som prioriterer leskur og beskyttelse mot andre trafikanter høyest, mens kunstinstallasjoner prioriteres lavt.

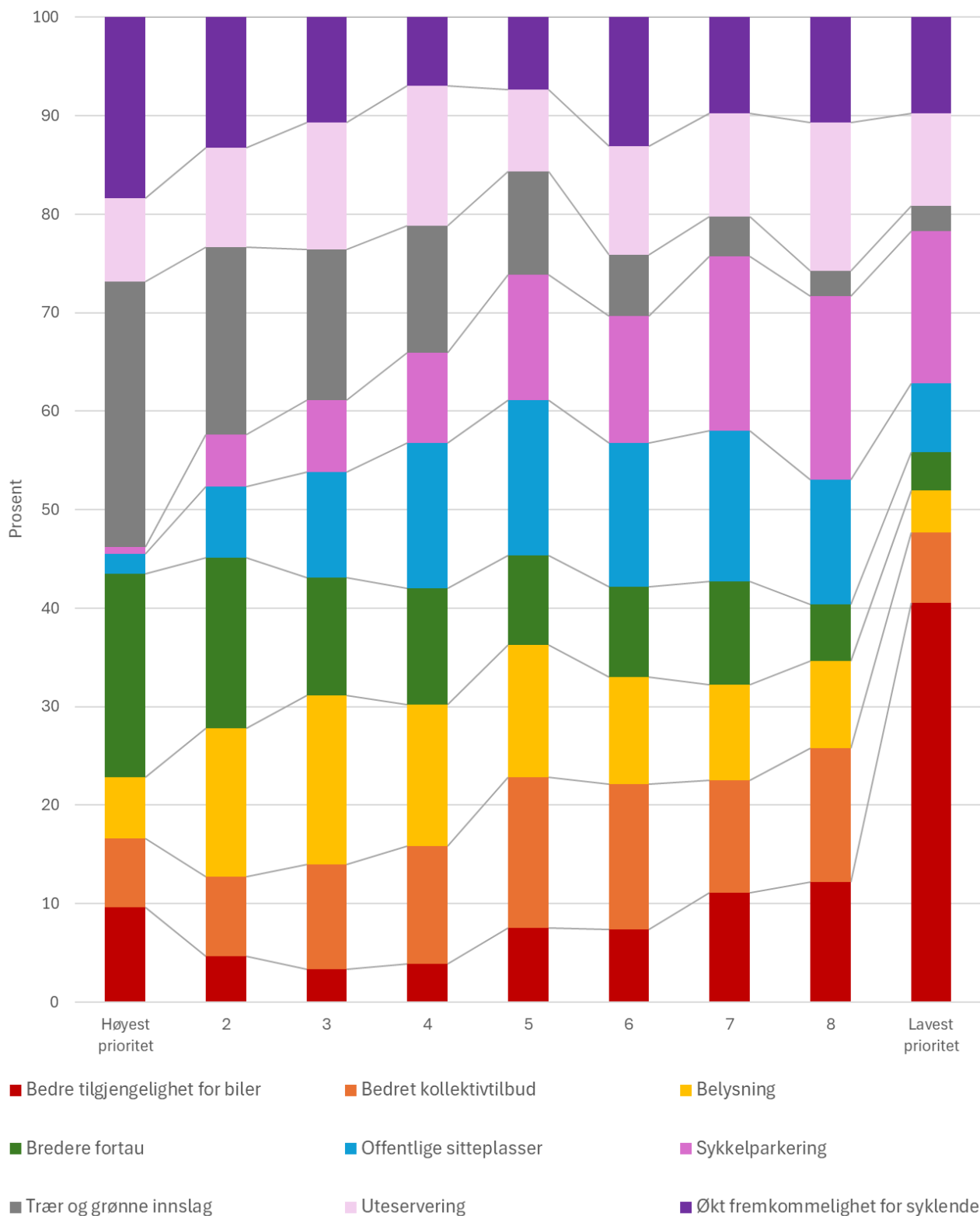
Videre ble respondentene bedt om å rangere hva de viktigste tiltakene var for dem i forbindelse med opprusting av gaten. Her ser vi noen klare mønstre i at mange ønsker mer tilrettelegging for grønt, byliv og myke trafikanter, og mindre tilrettelegging for biltrafikk.

Høyest prioriteres bredere fortau og et ønske om flere trær og grønne innslag. Også økt tilrettelegging for syklende prioriteres høyt (unntatt sykkelparkering).

Selv om bedre tilgjengelighet for bil prioriteres av de fleste svært lavt (ikke ønskelig), er det i underkant av 10 prosent som har prioritert dette høyest. Dette viser at selv om det er en viss spredning i holdningene til bil i by, tilhører de som ønsker økt biltilrettelegging til minoriteten av de som svarte på undersøkelsen.

Det var i tillegg til prioriteringslisten mulig å selv komme med innspill til hva man ønsket mer av i gaten. Selv om mange gjentok den de opplevde som viktigst, kom det også frem enkelte andre ønsker. Blant de mest fremtredende var håndtering av søppel, og generelt bedre drift og vedlikehold av gaten med tanke på feiing, tagging og hærverk. Flere ønsker også tiltak som gjør at færre rusavhengige vil oppholde seg i området. Tiltak som kan begrense støy og trygge gatene trekkes også fram, mens en liten andel ønsker mer parkering for biler.

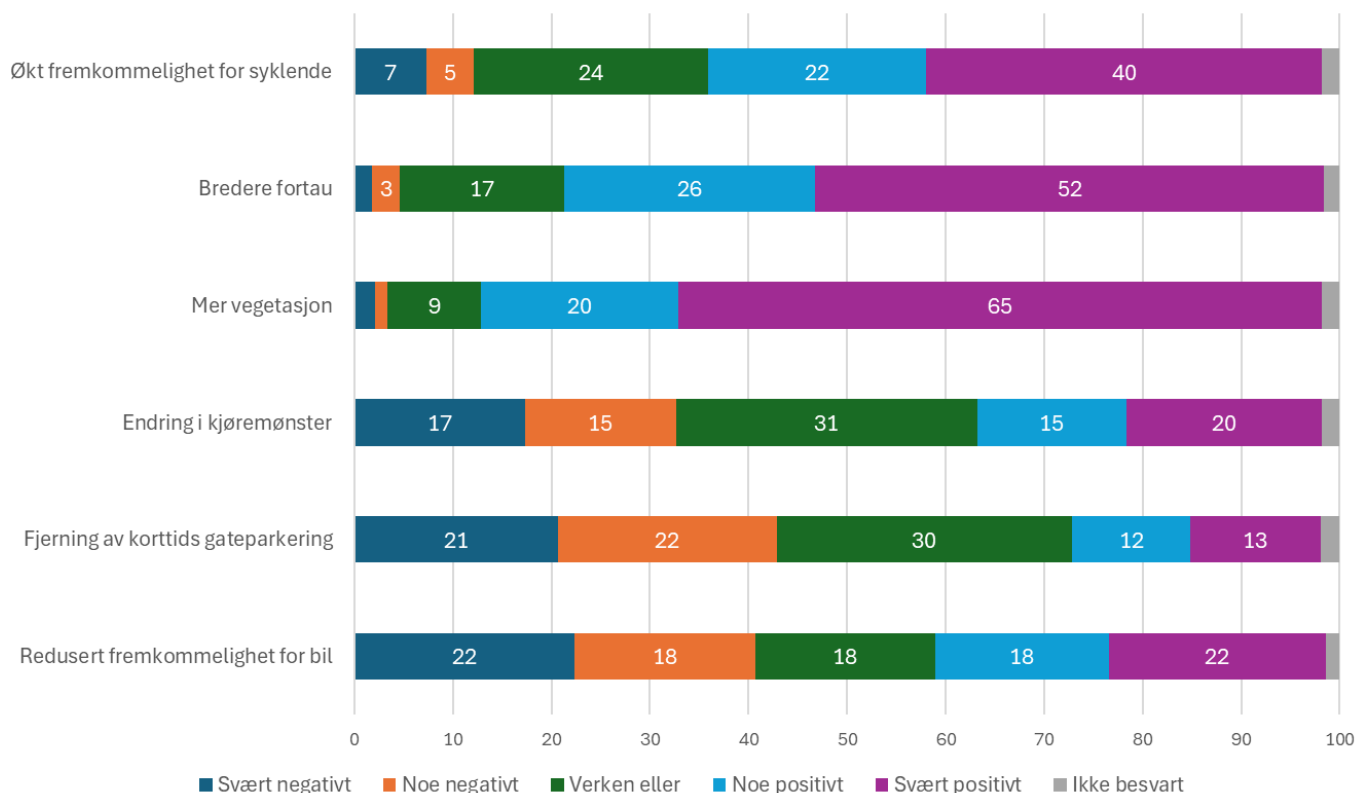
Hovedinntrykket basert på innspillene som er kommet frem i undersøkelsen, er at det er ønsker om å gjøre gatestrukturen triveligere, grønnere, og mer tilrettelagt for myke trafikanter. Det er et klart ønske om bedret tilrettelegging for gående, med ønsker om bredere fortau og mer trær og grønne innslag. I tillegg prioriterer i underkant av 20 prosent av respondentene økt fremkommelighet for syklende øverst.



Figur 2-5 Innspill til prioritering av ønskede tiltak for gaten.

2.5 Fredensborgveien

I forbindelse med prosjektet vurderes en rekke tiltak som kan bedre fremkommeligheten for syklende i omkringliggende gater. Undersøkelsen har derfor forsøkt å kartlegge i hvilken grad ulike tiltak vil påvirke berørte parter positivt eller negativt.



Figur 2-6 Prosentvis fordeling, besvarelser på i hvilken grad ulike tiltak vil påvirke berørte parter positivt eller negativt.

Vi ser at for de tiltakene som gjelder bilrestriktive tiltak (endret kjøremønster, fjerning av korttids gateparkering, redusert fremkommelighet) er fordelingen relativt jevnt fordelt på hele skalaen. Omtrent 40 prosent oppgir at disse tiltakene vil påvirke dem negativt i noen eller stor grad. Mer enn halvparten oppgir for øvrig at dette ikke vil påvirke dem, eller påvirke dem positivt.

For tiltakene som omhandler økt tilrettelegging av byliv og myke trafikanter (økt fremkommelighet for syklende, bredere fortau, mer vegetasjon) ser vi en overveiende positiv effekt. 85 prosent vil få en positiv effekt av mer vegetasjon, 78 prosent opplever bredere fortau som positivt, og 62 prosent vil ha en positiv effekt av økt fremkommelighet for syklende.

3 Innspill i kart

En viktig del av medvirkningsarbeidet har vært å få innspill til områder som oppleves som særlig utfordrende i dag, der befolkningen ønsker å se ending.

I undersøkelsen ble det stilt to ulike spørsmål der innbyggerne hadde anledning til å markere punkter i kart, og kommentere sine opplevelser fra punktet de hadde markert. Spørsmålene var inndelt i fremkommelighet for gående og byliv, samt fremkommelighet og trafiksikkerhet for syklende.

For gående og byliv ble respondentene stilt følgende spørsmål:

«Vi ønsker å få positive og negative innspill om hvordan du opplever gatene i tiltaksområdet. Tenk eksempelvis gjennom følgende:

- Er det steder du opplever at det er vanskelig å krysse veien?
- Opplevelse av fortausbredder
- Mangler benker og sitteplasser?
- Er det steder du savner grønt?
- Forbedringer du ønsker deg
- Er det noen funksjoner du savner i gaten?»

Omtrent 850 punkt ble registrert, om lag 500 av disse punktene var i tilknytning til tiltaksområdet. En overvekt av punktene utenfor området manglet medfølgende kommentar, mens andre kommentarer tok for seg området mer overordnet. De overordnede innspillene dreide seg i hovedsak om:

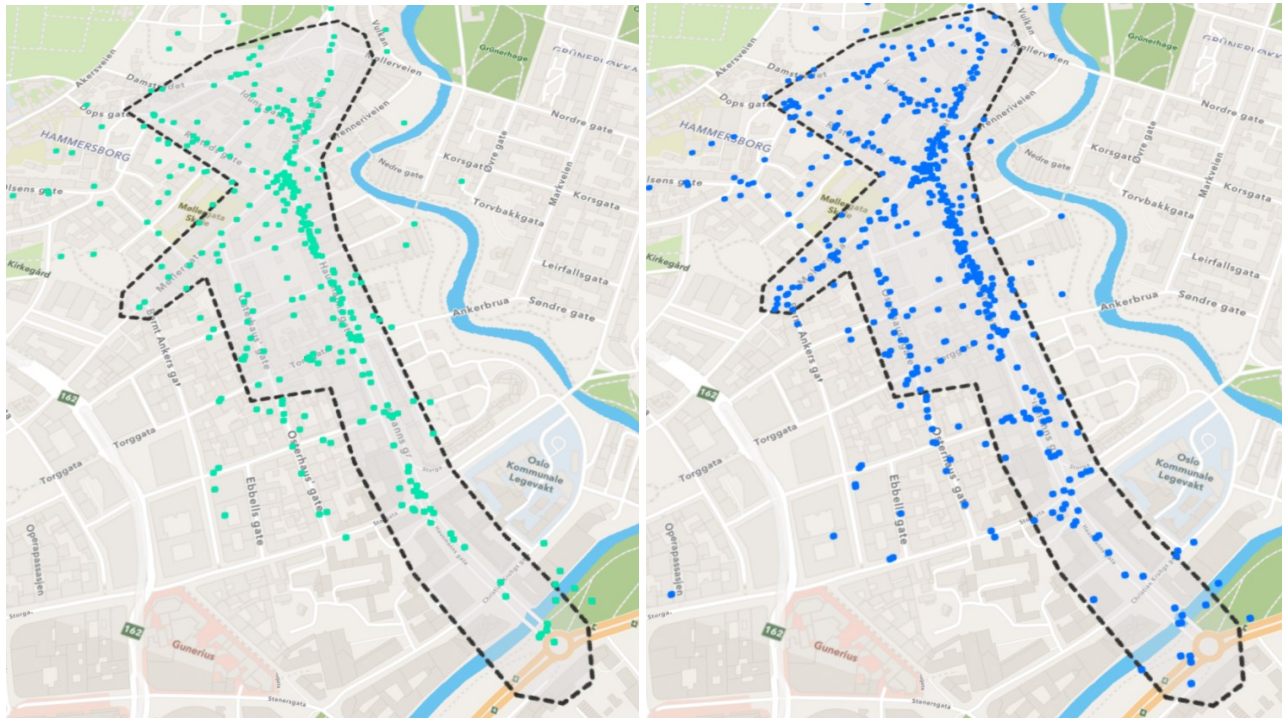
- Bedret fremkommelighet for bil/parkering, at man ønsket færre syklende og at det er vanskelig å kjøre bil der, grunnet uforutsigbar atferd blant gående og syklende
- Ønsker om bilrestriktive tiltak – at det er mye trafikk med høy hastighet, og at man ønsker fartsdumper
- Ønsker om mer grønt, mer byliv, bredere fortau og bedre tilrettelegging for gående
- Tiltak rettet mot narkomane, og at området oppleves utrygt

Videre ble respondentene bedt om å registrere innspill som omhandlet sykkel og fremkommelighet for syklende. Her fikk de følgende spørsmål:

«Vi ønsker å få positive og negative innspill om hvordan du opplever å sykle på strekningen Maridalsveien og Hausmanns gate. Tenk eksempelvis gjennom følgende:

- Steder du føler deg trygg/utrygg
- Hindringer
- Steder du savner sykkelparkering
- Ønsker for ny gate»

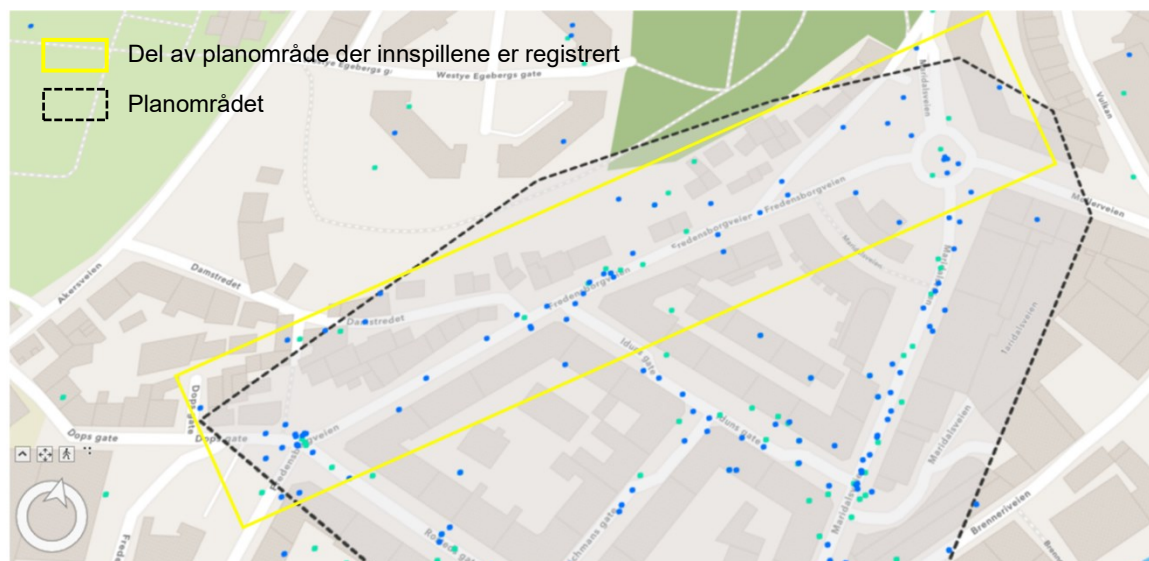
Omtrent 700 punkter ble registrert her, men kun omtrent halvparten av de registrerte punktene var i tilknytning til området. For punktene utenfor området var det i stor grad registreringer uten kommentar, kommentar om at man ikke sykler, eller en mer generell kommentar til hvordan det er å sykle i Oslo eller i området. Blant de som sier at de ikke sykler, peker mange på at dette området ikke oppleves trygt for syklende.



Figur 3-1 Innspill sykkel (turkis) og gange/byliv (blå)

Både for sykkel og byliv/gange ser vi flest innspill i nordre del av strekningen, nord for Torggata. Det er særlig mange innspill i området mellom Torggata og krysset Møllergata/ Hausmanns gate/ Maridalsveien.

3.1 Nordre del av planområdet: Fredensborgveien og rundkjøringen



Figur 3-2 Utsnitt over området Fredensborgveien og rundkjøringen Maridalsveien/ Fredensborgveien/ Møllerveien

I Fredensborgveien omhandler de fleste innspillene om ønsker om økt byliv og grønt, og bredere fortau. Det påpekes også at asfalten er av dårlig kvalitet flere steder. I dette området etterlyser flere også bysykkelstativ.

I krysset Rosteds gate/ Fredensborgveien er det mange som opplever mye farlig sykling, og at syklistene i liten grad følger lysreguleringen. I forbindelse med stenging av Fred Olsens gate viser enkelte til endringer i trafikkbildet – at det har blitt bedre med tanke på biler i området, men også at det er flere syklist og elsparkesyklist som holder høy hastighet og viser lite hensyn til gående. Med tanke på bilkjøring, ønsker flere beboere at løsningen med stenging i Fred Olsens gate skal bli permanent.

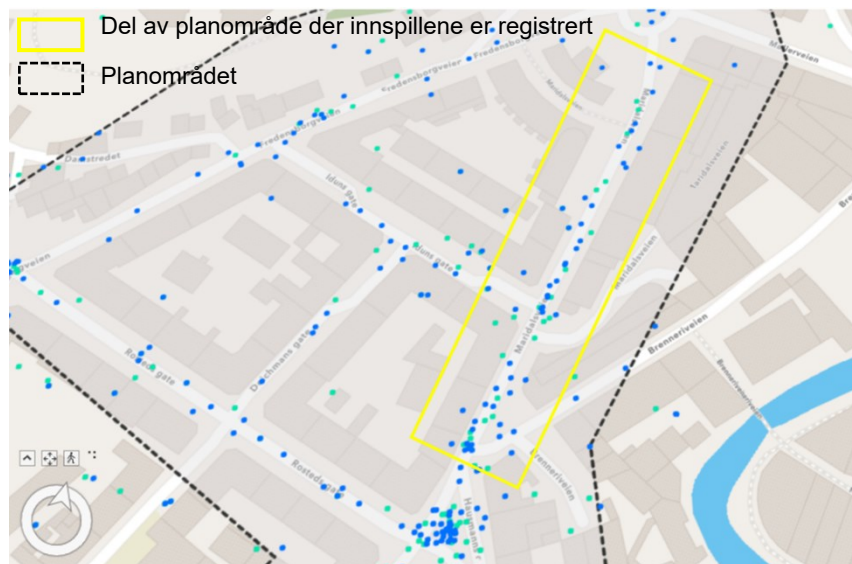
Enkelte peker på at foreslått løsning med sykkeltilrettelegging i Fredensborgveien/ Rosteds gate istedenfor Maridalsveien er en dårlig løsning. Dette vil gi omtrent en dobling i avstand, og det pekes også på at både Rosteds gate og Fredensborggate har mer stigning.

I rundkjøringen opplever flere at det er utrygt for syklende og gående, og at rundkjøringen gir omvei for gående. Det pekes på at syklist som kommer i sørgående retning ned Maridalsveien velger Edith Calmars plass, og videre på fortau inn Fredensborgveien. Dette kan gi konflikter mellom gående og syklende.

Iduns gate oppleves av flere som svært dårlig vedlikeholdt. Gaten oppleves av flere som utrygge, gjengrodd og dårlig belyst. Mange som har gitt innspill her sier at gaten er slitt, dårlig ivaretatt, hullete, at betongheller og brostein går i oppløsning. Videre er det ønsket om at Deichmans gate mellom Iduns gate og Rosteds gate oppgraderes til samme standard som resten av denne gaten.

I Rosteds gate ønskes det tiltak som bedrer forhold for gående og byliv, gjerne til fordel for parkering og tungtrafikk.

3.2 Maridalsveien, syd for rundkjøring



Figur 3-3 Utsnitt over nedre del av Maridalsveien.

I Maridalsveien mellom Møllerveien og Hausmanns gate opplever svært mange at det er mye trafikk, og dårlig samspill mellom de ulike trafikantgruppene. Det er mangelfull tilrettelegging for syklende, noe som medfører at flere anvender fortauene til sykling. Dette gir svært dårlige forhold for gående. Fortauene på stekningen er smale, og tryggheten reduseres ytterligere av at flere syklist anvender de samme arealene som gående.

Mange innspill har kommet inn for dette området om smale fortau, og svært lav grad av tilrettelegging for gående. Dette området oppleves utrygt å ferdes i for de som går.

Mange rapporterer at de føler seg utrygge her, både når de sykler og går. Flere som kjører bil i området opplever det tilsvarende utrygt, og disse forteller at trafikkbildet er uoversiktlig og vanskelig å lese.

For de som sykler her er det gjennomgående at man ønsker bedre tilrettelegging for syklende, med egen sykkeltrasé og redusert hastighet for biler.

Utover trafikkmessige forhold peker mange på at gaten oppleves grå, og at det er ønskelig med mer vegetasjon og beplantning. Flere som bor i området ønsker et økt fokus på byliv, til fordel for både bilister og syklister – mange som oppleves som lite hensynsfulle i møte mot gående.

3.3 Krysset Maridalsveien/ Rosteds gate/ Møllergata/ Hausmanns gate



Figur 3-4 Krysset Maridalsveien/ Rosteds gate/ Møllergata/ Hausmanns gate

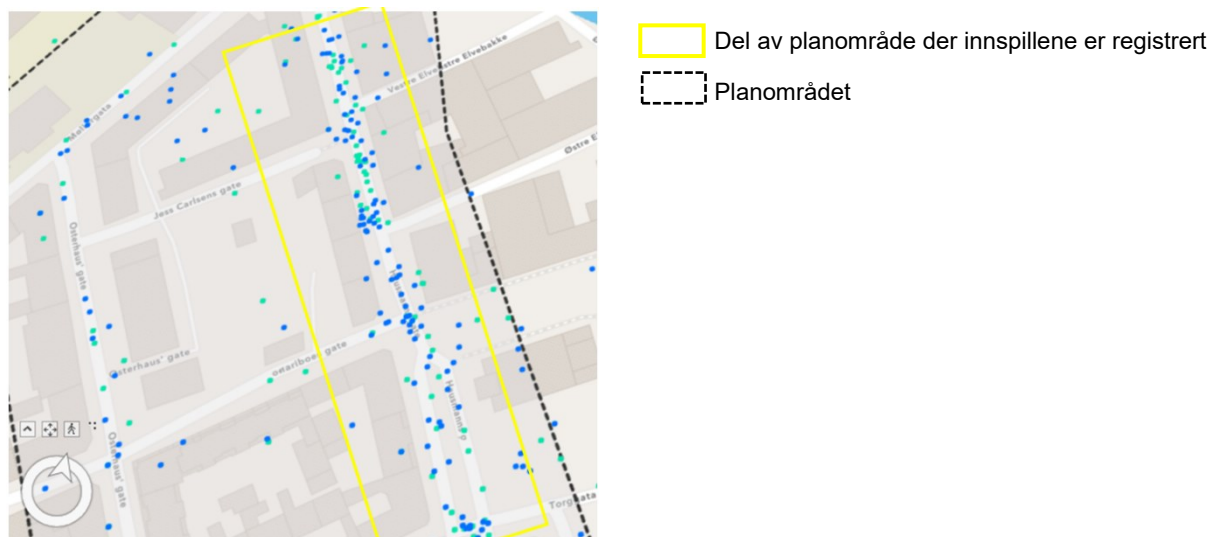
Dette krysset oppleves av mange som svært vanskelig og farlig – både som gående, syklende, og for øvrig trafikk. Gaten oppleves som svært smal, og utrygg for syklende og gående. Flere mener også at krysset er vanskelig å lese, og at det har en ulogisk utforming. Mange opplever at biler holder før høy hastighet her, og at samspillet mellom myke og harde trafikanter er dårlig. Det er lite arealer for fotgjengere, og fortauene i området er svært smale, noe som oppleves utrygt for de gående. Det er krevende for syklister å skulle krysse gaten her, fra Maridalsveien og inn Møllergata, samt fra Hausmannsgate nordover og inn Rosteds gate.

Videre opplever mange at området er svært grått, og at det er ønskelig med mer beplantning og byliv.

Enkelte nevner tiltakene som allerede er gjennomført i krysset som positive, og at området nå oppleves bedre enn det tidligere gjorde.

Det er et ønske om sykkelparkering utenfor Kiwi.

3.4 Hausmanns gate, nord for Torggata



Figur 3-5 Utsnitt Hausmanns gate, nord for Torggata

Dette er en strekning som oppleves svært trafikkert, med høyt konfliktnivå. På strekningen etter krysset er det mange som har innspill på at strekningen oppleves smal for syklister, og at mange biler og busser holder høy hastighet her. Enkelte nevner også at det er mange biler (og særlig drosjer) som bryter trafikkreglene, og kjører på rødt lys her. Dette er et område med mye trafikk, noe som gjør myke trafikanter særlig utsatte. Det blir ofte lite avstand mellom syklende og buss/bil, noe som oppleves truende for de som sykler i området.

Området oppleves som konfliktfylt mellom ulike trafikantgrupper, særlig mellom fotgjengere og syklister/sparkesyklister og mellom syklister/sparkesyklister og biler/busser. Siden området er lite tilrettelagt for sykkel, oppleves dette utrygt for syklende. Mange velger å sykle på fortauene, noe som igjen skaper konflikt mellom syklende og gående.

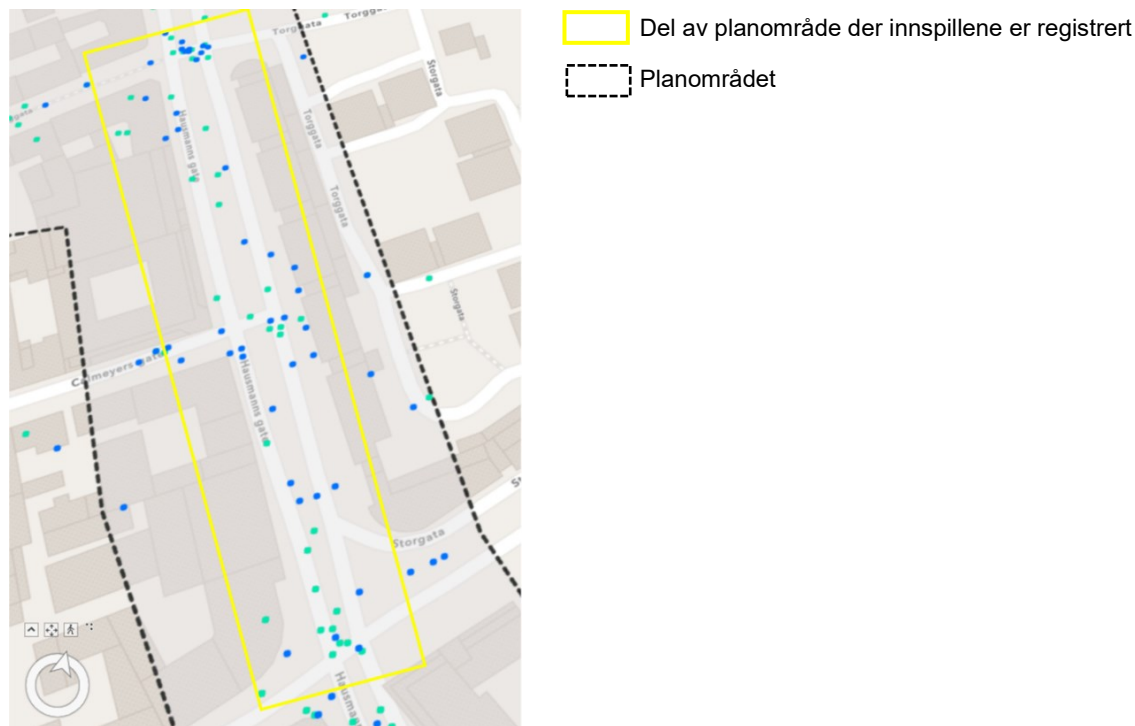
Fortauene oppleves som smale og utrygge på hele strekningen, og særlig i nordgående retning. Utenfor Vega Scene og Hausmania markerer mange innspill om smale fortau, og lav sikkerhet for gående i møte med buss og bil i gaten. Vega Scene har også gitt innspill om at de har mye besøk av skoleklasser, barn og unge på dag- og ettermiddagstid. De ønsker bredere fortau, og bedre sikkerhet ut mot gaten her.

Fortauene på strekningen har også doble vannledere, noe som gjør fremkommeligheten vanskelig for folk med barnevogn eller rullestolbrukere, da disse lett kan sette seg fast i sporene.

Mange opplever at det er vanskelig å krysse Hausmanns gate, og at det er for få krysningspunkter for gående. Området mellom Mariboegate og Torggata/ Jakob kirke er ett eksempel på område der fotgjengere opplever at det er vanskelig å krysse veien, og at man ønsker bedre fremkommelighet for gående. Dette er også i umiddelbar nærhet til Hausmannsgate barnehage. Flere kommenterer at det oppleves ubehagelig og utrygt med så smale fortau på vei til og fra barnehagen, når man går der med små barn og barnevogn.

Det er ønske om flere benker, og langt mere byliv og grønt generelt for strekningen, og at busstoppene utbedres med bedre ventefasiliteter.

3.5 Hausmanns gate mellom Torggata og Storgata



Figur 3-6 Utsnitt Hausmanns gate mellom Torggata og Storgata

I krysset Hausmanns gate/ Torggata opplever svært mange at det er et utfordrende trafikkbilde. Krysset oppleves kaotisk, med mange fotgjengere som går på rødt lys, mange biler som blir stående på fotgjengerovergangene ved grønt lys, og at det ofte er trafikkork ut og inn av Torggata for fotgjengere og syklist. Mange opplever at lysreguleringen i for stor grad prioriterer kjørende, og at det er lenge å vente på grønn mann.

Dette er et område mange opplever som folksomt, og det oppstår ofte farlige situasjoner mellom trafikantgrupper her.

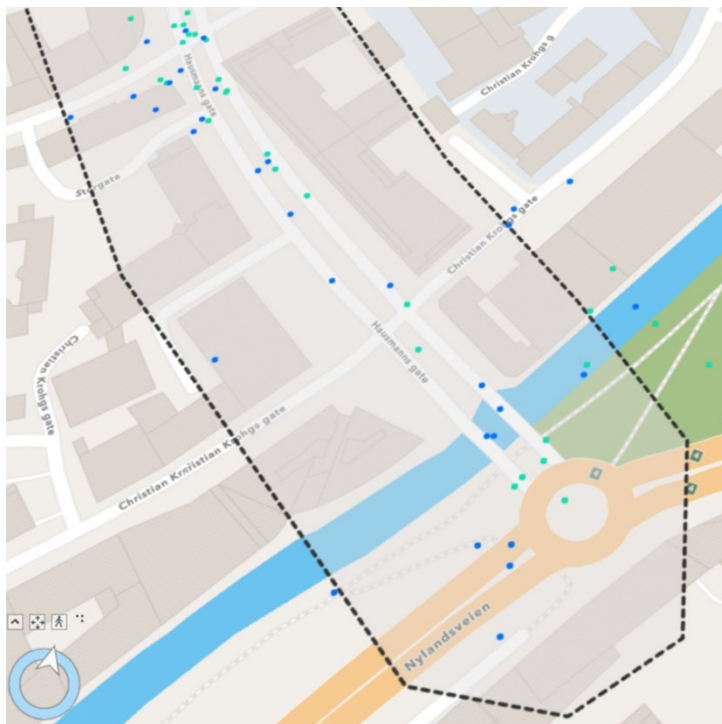
Mellom Torggata og Calmeyers gate oppleves fortauene som for smale, plassering av bussholdeplass gir en del konflikter mellom gående og ventende i et smalt gatesnitt.

Også her er det en generell tilbakemelding om mer grønt og byliv.

I området rundt krysset Hausmanns gate/ Storgata er det mange innspill som går på forsøpling og en del utfordringer knyttet til rusmiljøet. Mange nevner at det er mange sprøytespisser og annet farlig avfall i området, i forbindelse med sprøyterommet som er lokalisert her. Det er også et område der det i de siste par årene har vært mye byggeaktivitet, noe som har påvirket folks oppfatning av området negativt.

Enkelte som bor i området gir også innspill om at strekningen fra Storgata og nordover benyttes av enkelte til råkjøring nattetid, og at dette ikke prioriteres av politiet.

3.6 Hausmanns gate mellom Storgata og Nylandsveien



Figur 3-7 Utsnitt Hausmanns gate mellom Storgata og Nylandsveien

Det er gitt få innspill for denne strekningen, sammenlignet med strekningen for øvrig. Innspillene som er innsamlet omhandler hvordan det oppleves å sykle på strekningen – det oppleves utrygt, da sykkeltilretteleggingen er mangelfull, og biler holder høy hastighet. Også i nordgående retning, mellom Christian Kroghs gate og Storgata er det innsamlet innspill om at det oppleves utrygt.

Rundkjøringen i Nylandsveien oppleves utrygg for syklende, og det er vanskelig for de syklende å forstå kjøremønsteret. Flere rapporterer at rundkjøringen er skummel, og at de har opplevd ubehagelige og farlige situasjoner her, med nestenulykker der bilene holder høy fart og ikke overholder vikeplikt inn i rundkjøring.

Hausmann bru oppleves dårlig vedlikeholdt, med løse steiner i trapp og toppdekke.

3.7 Øvrige gater

Osterhaus gate oppleves som sliten, med hullete asfalt, og med behov for opprustning. Det er mye biltrafikk i gaten, og det kommer innspill om uvetting kjøring her. En rapporterer også at hen ofte ser biler kjøre i motsatt kjøreretning øverst i Osterhaus gate, som er enveiskjørt i nordgående retning.

Ellers er det mange innspill på at det er mye åpenlyst kjøp, salg og bruk av narkotika i området, noe som påvirker folks trygghetsfølelse.

I **Møllergata** er det gitt innspill på at fortauet er for smalt, og at det enkelte steder er utfordrende å krysse gaten. Mens noen ønsker beboerparkering i området vil flere andre at parkering fjernes i gaten, til fordel for uteservering. Bilparkering mot Kristparken oppleves som en hindring. For øvrig er det mottatt innspill om at Kristparken tiltrekker seg folk fra rusmiljøene i området. Det er relativt få innspill som direkte omhandler trafiksikkerheten for skolebarna i **Møllergata**, men enkelte etterlyser ulike trafiksikkerhetstiltak rettet mot

de yngste barna. Det er blant annet mottatt innspill om at syklist og elsparkesyklist i liten grad overholder vikeplikt for fotgjengere i fotgjengerfeltene rundt skolen.

For **Mariboes gate** er det gitt få innspill, enkelte ønsker seg et gatesnitt tilsvarende gatetun, med mer grønt og mindre biltrafikk.

I **Torggata** er det registrert noen innspill om konflikter mellom gående og syklende, der syklist mener å ha forkjørsrett. Det er ønskelig med enda mindre biltrafikk her. Et annet innspill omhandler at gående går i sykkelarealet fordi fortausarealet beslaglegges av uteservering.

4 Næringsaktører i området

Det er mottatt innspill fra i overkant av 20 næringsaktører som holder til i området. Innspillene er fra både offentlige og private aktører. For en fullstendig oversikt over næringsaktører, med medfølgende kontaktinformasjon og innspill, se vedlegg 1.

Overordnet dreier innspillene seg om vareleveringshensyn og adkomst for kunder. Når det gjelder hensyn i byggefasen, er det fremmet spørsmål og bekymring om hvordan vareleveringshensyn vil ivaretas, samt generell fremkommelighet og trafikkavvikling for biler og gående. De næringsdrivende er også svært opptatte av vareleveringshensyn i ny løsning, og at dette sikres tilsvarende som i dag, eller bedre.

Utover dette, ønsker flere av næringsaktørene økt byliv og tilrettelegging for sykkel og gange i området.

5 Innspill fra foreldre

Av de 35 som har besvart undersøkelsen oppgir kun et fåtall å av og til kjøre sine barn til skole eller barnehagen, fordi reiseveien oppleves utrygg. Ingen av respondentene har gitt en beskrivelse av hvordan området rundt skole/barnehage eller reiseveien dit oppleves. Det er rimelig å anta at dette er fordi de allerede, tidligere i undersøkelsen, har fått gitt de innspillene som var viktige for dem – inkludert hvordan strekningen oppleves som oppvekstområde for deres barn.

6 Konklusjon

Det har kommet inn mange, og dels varierte, innspill fra respondenter tilknyttet området. De fleste som har besvart undersøkelsen bor i nærheten, og har derfor god tilknytning og kjennskap til tiltaksområdet. I denne fasen av forprosjektet har medvirkningen i all hovedsak dreid seg om å kartlegge behov som finnes blant berørte aktører i gaten i dag. Det er ikke blitt vist til ulike løsninger for ny trasé, og respondentene har ikke hatt anledning til å gi innspill på konkrete forslag.

Hovedvekten av innspillene som er blitt gitt her omhandler et ønske om bedret tilrettelegging for gange, grønt og syklende til fordel for biler og parkering, mens enkelte ønsker at det skal bli enklere å ferdes i området med bil.

Grovt kan vi inndeले innspillene i tre hovedkategorier:

- De som ønsker bedre tilrettelegging for gående, grønt og byliv, til fordel for både syklende og kjørende. Her omhandler innspillene ønsker om redusert hastighet for alle trafikantgrupper, og at gaten i større grad blir tilrettelagt for gående og byliv, med bredere fortau og mer grønt. Det er mange innspill om at både bilister og syklister (inkludert elsyklister og elsparkesyklister) opptrer lite hensynsfullt overfor gående.
- De som ønsker økt sikkerhet og tilrettelegging for syklende. Strekningen oppleves av mange syklende som konfliktfylt, og et område der man som syklende føler seg utrygg i møte med harde trafikanter.
- De som ønsker økt fremkommelighet for kjørende, og bedre muligheter for parkering.

Et stort flertall av innspillene vi har fått i denne undersøkelsen støtter oppom kommunens satsning på økt tilrettelegging for myke trafikanter, til fordel for bil og parkering. Det er allikevel verdt å igjen merke seg at antallet respondenter i denne undersøkelsen er noe begrenset, og at det er en vesentlig usikkerhet knyttet til hvor stor andel av befolkningen som ønsker de ulike tiltakene gjennomført.

	Innspill oppsummert
Vegetasjon og grønt	• Trær og grønne innslag vektlegges høyt for en svært stor andel av respondentene (fig. 2-5) • Det er et sterkt ønske fra flere om mer grønt og generelt at gaten utvikles til en trivelig strøgsgate. •
Sykkeltilrettelegging/ alternativ trasé	• Strekningen oppleves som lite trygg for syklende i dag, og er preget av dårlig samspill og flere farlige situasjoner mellom syklende og andre trafikanter. • Syklister opplever strekningen som utrygg, samtidig som at andre trafikanter opplever at dette er en strekning der mange syklister opptrer uvørent.
Forhold for gående	• Det er ønskelig at forhold for gående skal prioriteres på strekningen. Dette gir seg utslag i følgende: ○ Bredere fortau. Dette prioriteres høyt blant ønskede tiltak for gaten (fig. 2-5). Flere deler av strekningen av svært smale fortau, noe som oppleves utrygt for de som går i området ○ Bilrestriktive tiltak, samt tiltak som senker hastigheten for både kjørende og syklende.
Bussholdeplass	• Bussholdeplassene (særlig Jakob kirke) oppleves å ha lav kapasitet for av- og påstigning.
Tilgjengelighet for biler	• 40 prosent av respondentene har gitt biltilgjengelighet lavest prioritet i ønskede tiltak for ny gate, mens 10 prosent prioriterer dette høyest.
Generelt inntrykk av gaten	• Strekningen oppleves som et belastet område av mange. En del belastede miljøer holder til i området, og gaten oppleves som slitt og med behov for oppgradering.

Vedlegg 1- oversikt over innspill: næringsaktører

Africano Restaurant , africano.restaurant.as@gmail.com , Carlmeyers gate 9 A	Hvordan blir framkommelighet for varelevering	Må kunne ha varelevering	Kunne ha uteservering
Vulkan området (Vulkan 1-40, og Hausmannsgate 16)	Trafikkavvikling generelt i et område og gater hvor det er stor økning i trafikk på grunn av stengt Ring 1.	At det er tilkomst til eiendommene for varelevering, renovasjonsbiler, håndverkere, Nødetatene etc.	At det ikke blir stengt over lengre tid for levering/henting på eiendommene. Dette gjelder særlig varelevering, renovasjon, håndverkere. Nødetater (tar det som en selvfølge i fht tilkomst) vi har ofte mange besøkende, og eventer på eiendommene
Baggården på Løkka , larssen.andre@gmail.com	Tilkomst for leietakere, publikum/besøkende, levering generelt til eiendommene som ligger innenfor planområdet.		
Brenneriveien 5 AS , annekari@spabo.no , Brenneriveien 5	Tilgang for varelevering til våre leietakere, parkering i baggården og kundebesøk til næringsseiendommen Brenneriveien 5	Tilgang for personbil for parkering i baggård, varelevering til bygget	Lett tilgjengelig for biler og varelevering i byggeperioden
Catware AS , info@catware.no , Møllergata	Jeg er i utgangspunktet veldig positiv til prosjektet og ser frem til forbedringene det vil medføre for syklistene og fotgjengere. Min bekymring er en potensiell økning i antall rusavhengige i området. Jeg håper dette er noe som blir tatt i betraktning.	Vår virksomhet trenger et trygt nærmiljø. Vi frykter skolenedleggelse som kan øke rusproblemer og skade området. Kommunen må sikre et trygt og attraktivt miljø for alle, med tanke på rusutfordringer og skolestenging.	Vi ønsker et trygt og grønt område utenfor, viktig for miljøet, uteservering og varelevering. Vi forstår det er utfordrende for Oslo kommune å levere på trygge og grønne områder, men håper dette prioriteres høyt.
Dyrevernaliansen , anton@dyrevern.no , Brenneriveien	Støy som forstyrrer arbeid.	Beboerparkering (også for næringsdrivende) hadde vært fint.	Tydelig fortau der elsparkesykler ikke er tillatt. Det er stressende å gå fra A til B når du hele tiden må passe på å ikke bli overkjørt av elsparkesykler.
Inspirals AS , aina@inspirals.no	Er avhengig av å frakte tungt utstyr med bil. Det må gå an å stoppe for å lesse av og på uten å få bot for det. Det må gå an å parkere uten at det koster skjorta. Vanskelig å utføre jobb på dagens premisser.		
Isse Mobile service , mobiles1storgata@gmail.com , Storgata 34c	Jeg bare lurer på hvordan blir innkjøringen fra Osterhausgate (Calmeyersgate) til Storgata? Det er den eneste veien vi kan bruke for å levere varer til vår butikk på Storgata 34c.		
Jønk Fredensborg , post@jonkburger.no , Fredensborgveien 27	synligheten til butikken ikke forsvinner	lett tilgjengelighet til inngang	varelevering og henting av mat kunder / bestillingsplattformer
Karlberg Holding AS	Det viktigste er at fotgjenger ikke blir forhindret fra å bruke gjennomfartsåren mens den er under utbedring. Deler av området er allerede tungt trafikkert, og det er tildels vanskelig framkommelighet som fotgjenger.		
Knut Åsdam Studio , studio@knutasdam.net , Møllergata	Gleder meg til bedre bymiljø.	Vi trenger av og til å kunne frakte utstyr i varebiler til og fra adresse. Vi trenger også å kunne motta frakt og bud regelmessig.	Vi må kunne motta frakt og bud av ulikt omfang.
Kulturmegeterne , anne.berentsen@kulturmegeterne.no , Brenneriveien 5			
Morningstar , ketil.myhrvold@morningstar.com , Fredensborgveien 22G	Fremkommelighet for biler/lastebiler for varelevering.		Sikker varelevering til døra, slik som i dag.
Nektar vinbar , veslemoy@nektarvinbar.no , Fredensborgveien		Både som næringsdriver og beboer i Fredensborgveien ønsker vi oss miljøgate.	Som over med mulighet for varelevering mellom 10 og 16
Oslo kommune bydel Grønertokka , postmottak@bga.oslo.kommune.no , Torggata 51	Vi ber om at tilkomsten til eiendommen ikke forringes i forhold til dagens forhold	Drifts kjøretøy skal ha adgang til eiendommen, vareleveringer skal også ha adgang	Varelevering
Selvstendig kunstner , siri.austeen@gmail.com , Maridalsveien 3	sikre syklistene og gående er veldig bra. I rundkjøringen i Maridalsveien bør spesielt syklistene sikres!	Inn-utkjøring fra Maridalsveien 3 - fra/til Maridalsveien er også viktig å legge til rette for.	Mer synlig skilting ved innkjøring til kvartalet fra Maridalsveien, samt ved de ulike oppgangene.
Stiftelsen Evangeliesenteret , stian.ludvigsen@evangeliesenteret.no , Osterhausgate 1	Vi parkerer biler i baggården til Osterhausgate 1 og er bekymret for at byggearbeidet kan stenge for innkjørselen vår. Vi er også bekymret for at det brukes åpne søppelkonteinere under byggearbeidet, da blir det erfaringsvis mye søppel i området.	Våre åpningstider er: mandag 18-21, tirsdag 12-17, og torsdag 12-17. På disse tidspunktene kommer og går det flere hundre mennesker til og fra oss. Vi håper byggearbeidet ikke gjør framkommeligheten vanskelig for våre gjester.	Vi er avhengig av å komme frem med lastebil, og få lastet på og av varer til virksomheten. I dag bruker vi "parkering forbudt" sonen i nedre del av Osterhausgate (mot Storgata). Vi mottar ca. 40-50 paller med mat i uka, som deles ut til rusavhengige.
Studio Isbell, Sofie.isbell@gmail.com		Bedre muligheter for varelevering	
The Cupcake & Pie CO , post@cupcakeandpie.no , Vulkan 5		Mulighet for å kjøre gjennom området, samt mulighet for å gjøre levering med bil kunder i området. Vi lager og leverer kaker og kan ikke benytte sykkel eller kollektiv for transport.	
Thomas Marschall , tbm@bessegenarkitekter.no , Hausmannsgate 16	Ting er helt perfekt som det er. Slusing med penger og utslipp.	Trenger adgang med bil	
Utdanningsforbundet , stisorudf.no , Hausmannsgate 17 og Osterhausgate 4	Varelevering er allerede en utfordring i begge gater. Dette blir nok ikke mindre under bygging og en eventuell ferdig løsning. Trygg ferdsel til og fra for ansatte er også en utfordring som kan komme.	Varelevering bør ivaretas samt tilgang og parkering for håndverkere. Trygg tilgang for ansattes ferdsel til og fra jobb.	Det samme som ovenstående
Vega Scene , unnur@vegascene.no , Hausmanns gate		Vega Scene har mange besøk av skoleklasser og barn og unge på dag- og ettermiddagstid. Vi har tidligere meldt inn behov for et gjerdet utenfor inngangspartiet for å beskytte barn og unge på vei inn og ut. Håper dette kan bli en del av prosjektet.	Skulle gjerne hatt bredere og mer beskyttet fortau (utgangsparti).
Von kommunikasjon AS , karoline@von.no , Damstredet 8		Gode sykkelveier, samt å komme bort til kontoret med bil for lasting av utstyr.	Gode sykkelveier, samt å komme bort til kontoret med bil for lasting av utstyr.