

# Miljøbyen Gamle Oslo – hva nå?

*Om løsningene for trafikk og samferdsel*

Bullby, Deichmann Bjørvika 22.10. 2024

Av Gustav Nielsen, medlem av Bullby

## MGO støttet opp under et transportpolitisk skifte

1954-1973: USA-inspirert trafikkanalyse og motorvei-planer, inkl. Grunnlinjen Filipstad – Gamlebyen og sentrumsring. Delvis realisert hovedveinett i indre by øst med overkjøring av kulturminner og bomiljø. Oslo trikken skulle nedlegges 1960-77.

1971-1988: Stagnasjon, energi- og bankkriser, miljø- og levekårsopprør. Gatebruksplan, trafikksaneringer, byfornyelse. Oslo valgte transportpolitisk linje C2, dvs. Baneby med kjøreavgift, trafiksikkerhet og miljø fremfor nye hovedveier. Mot Statens vegvesens og høyrepartienes ønsker.

1980-1990: Oslo S, Oslo tunnel for tog og T-bane åpnes og Oslo trikken fornyes, bl.a. med «riksvegmidler» og bompenger. Vålerenga- tunnelen bygges.

1990-2000: Bompenger. Festningstunnelen, Ring 1 og Ekeberg-tunnelen bygges. Fjordbyen utredes. MGO konkretiserte gatebrukstiltak og ga innspill til ATP-strategi og bymiljøtiltak.

# Miljøstatus 1992: Godt dokumenterte problemer

## Miljøstatus • plan for miljørettet helsevern i Gamle Oslo

Delrapport II



Oslo kommune • Bydelsforvaltningen Gamle Oslo • Miljøetaten

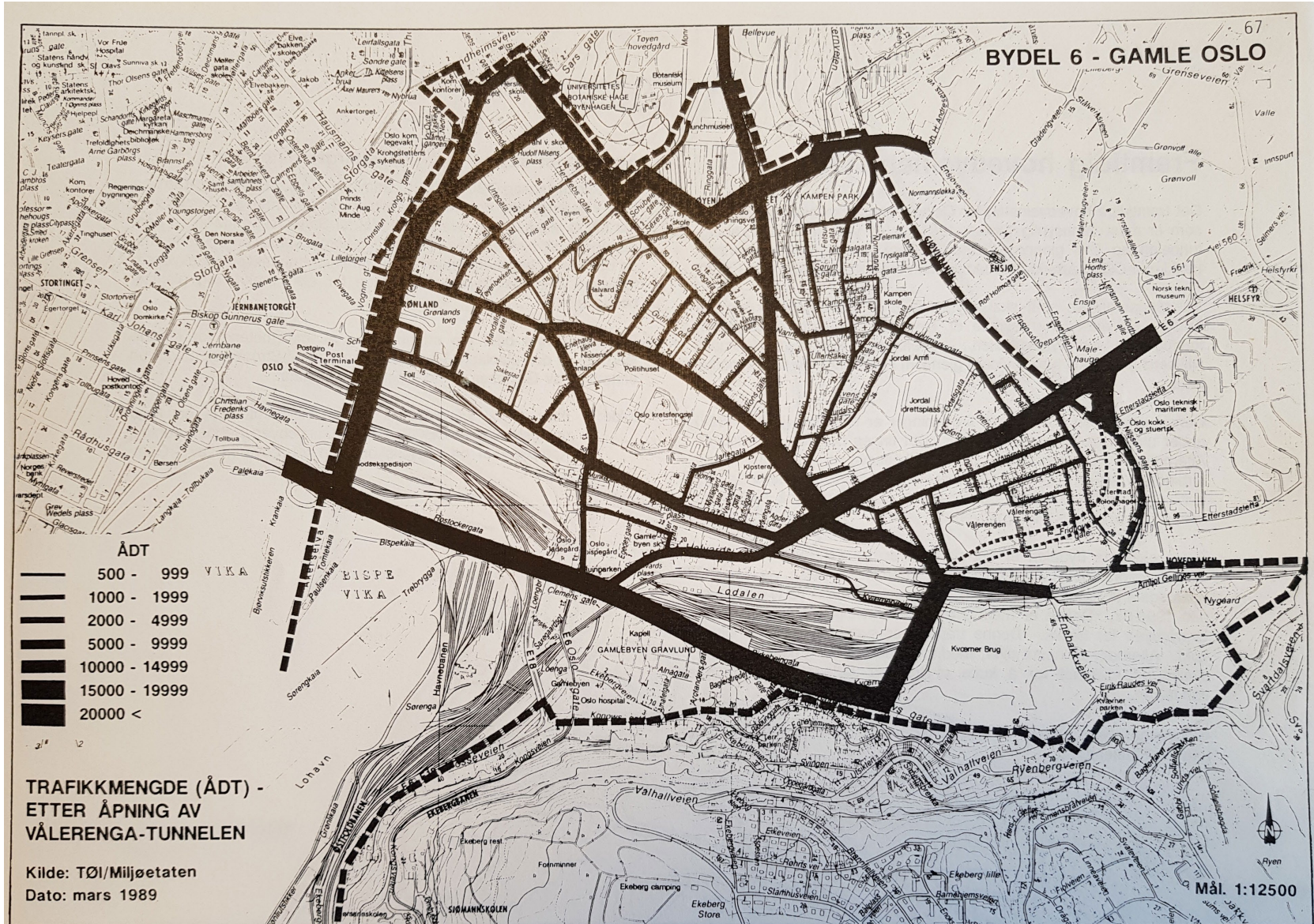


# Bydel med landets verste trafikkmiljø, 35% transportareal og 100% barriere mot Oslofjorden

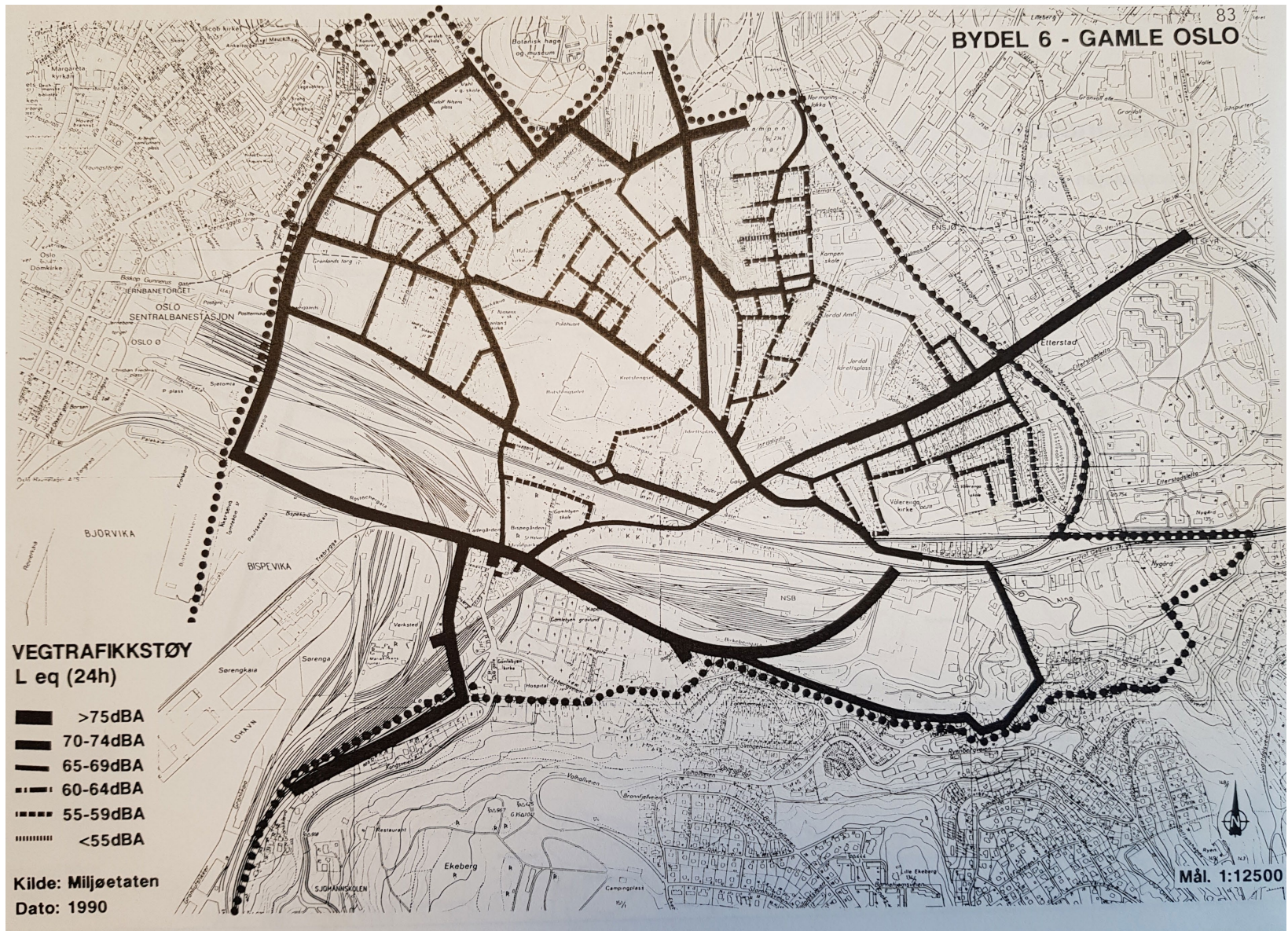


Foto: Fjellanger-Widerøe, i MGO Forprosjektrapport 1993.

# Norges mest trafikkbelastede bydel

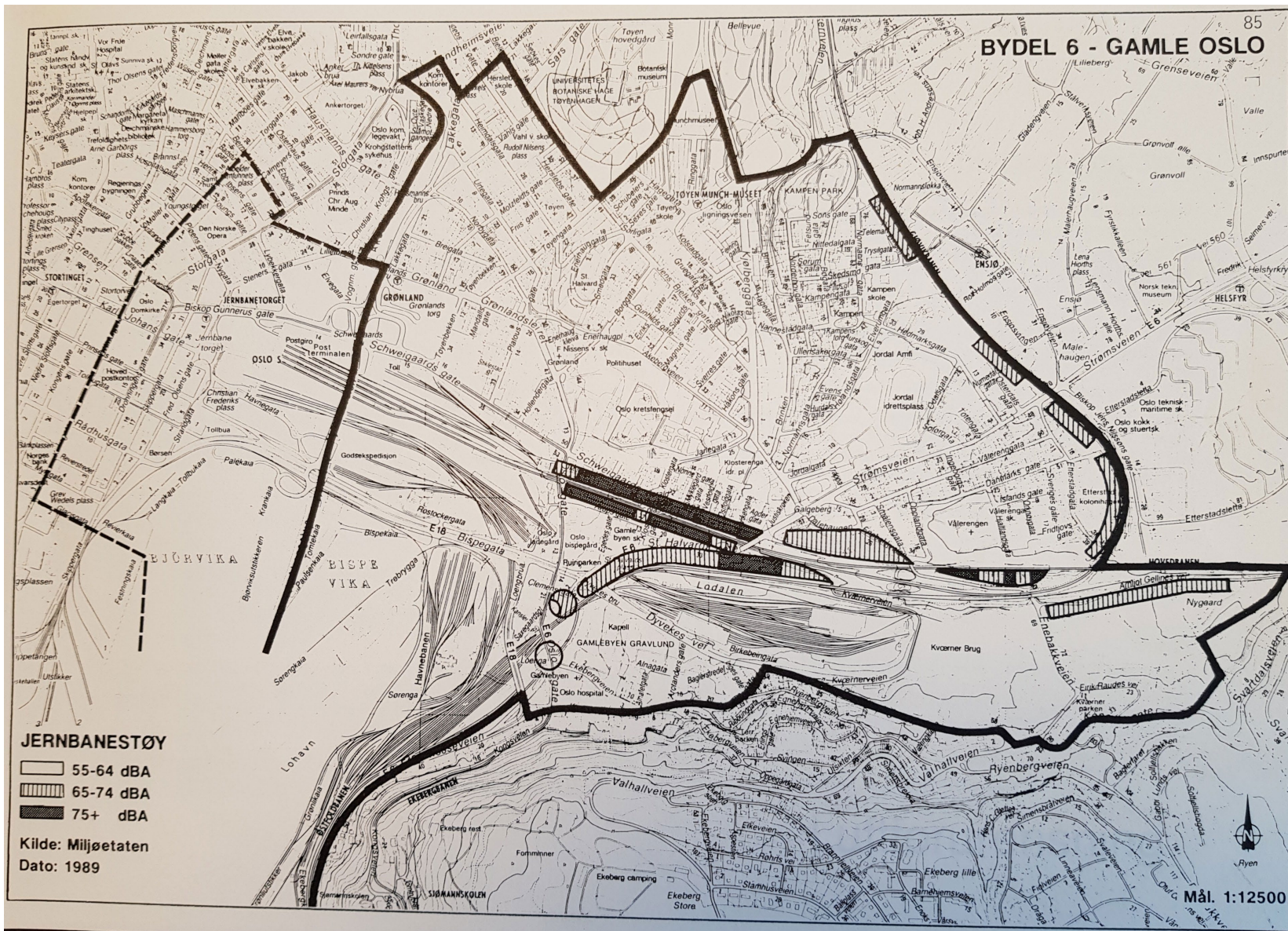


# Store overskridelser av grensene for trafikkstøy

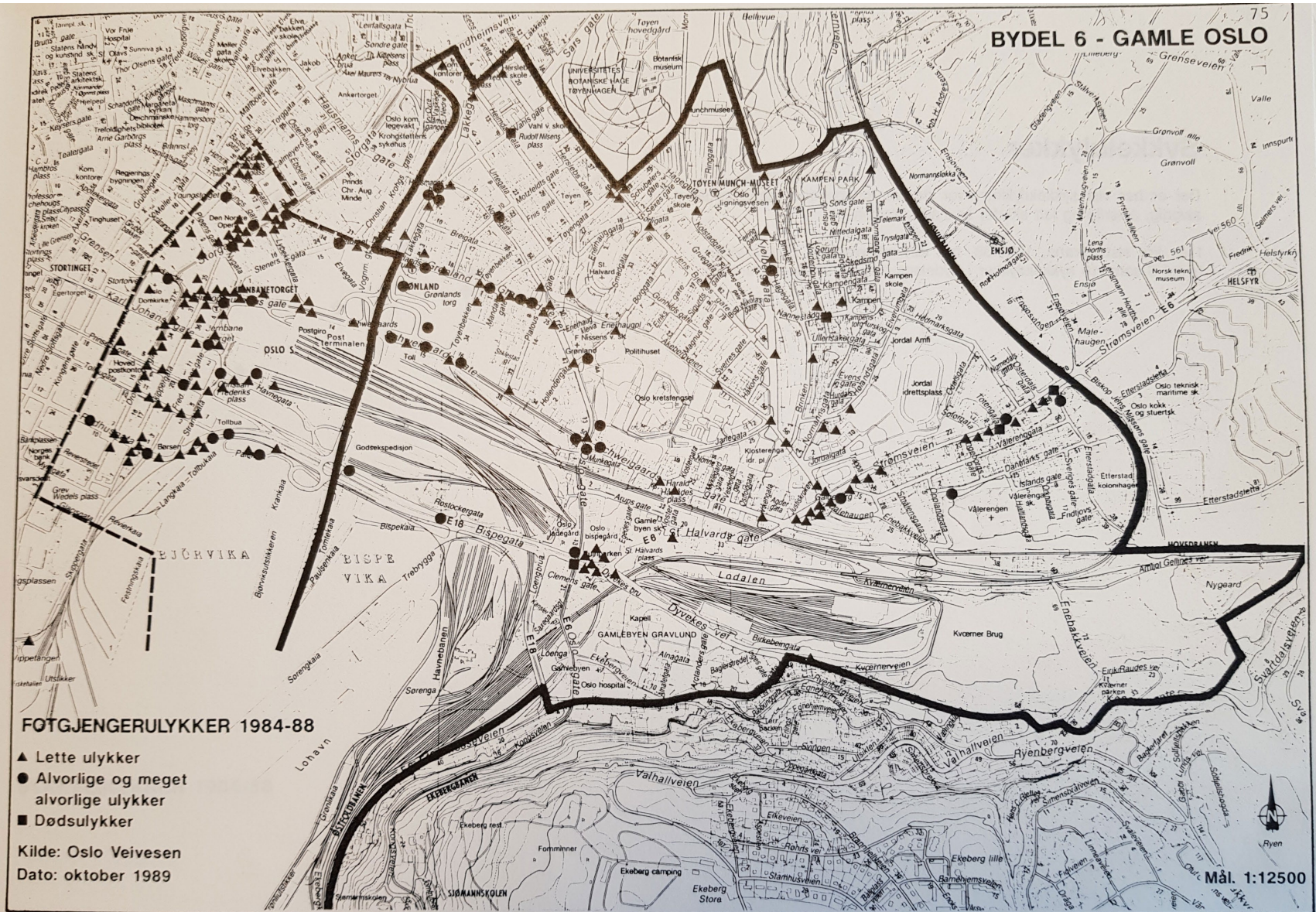


1990

# Jernbanestøy og vibrasjoner i tillegg

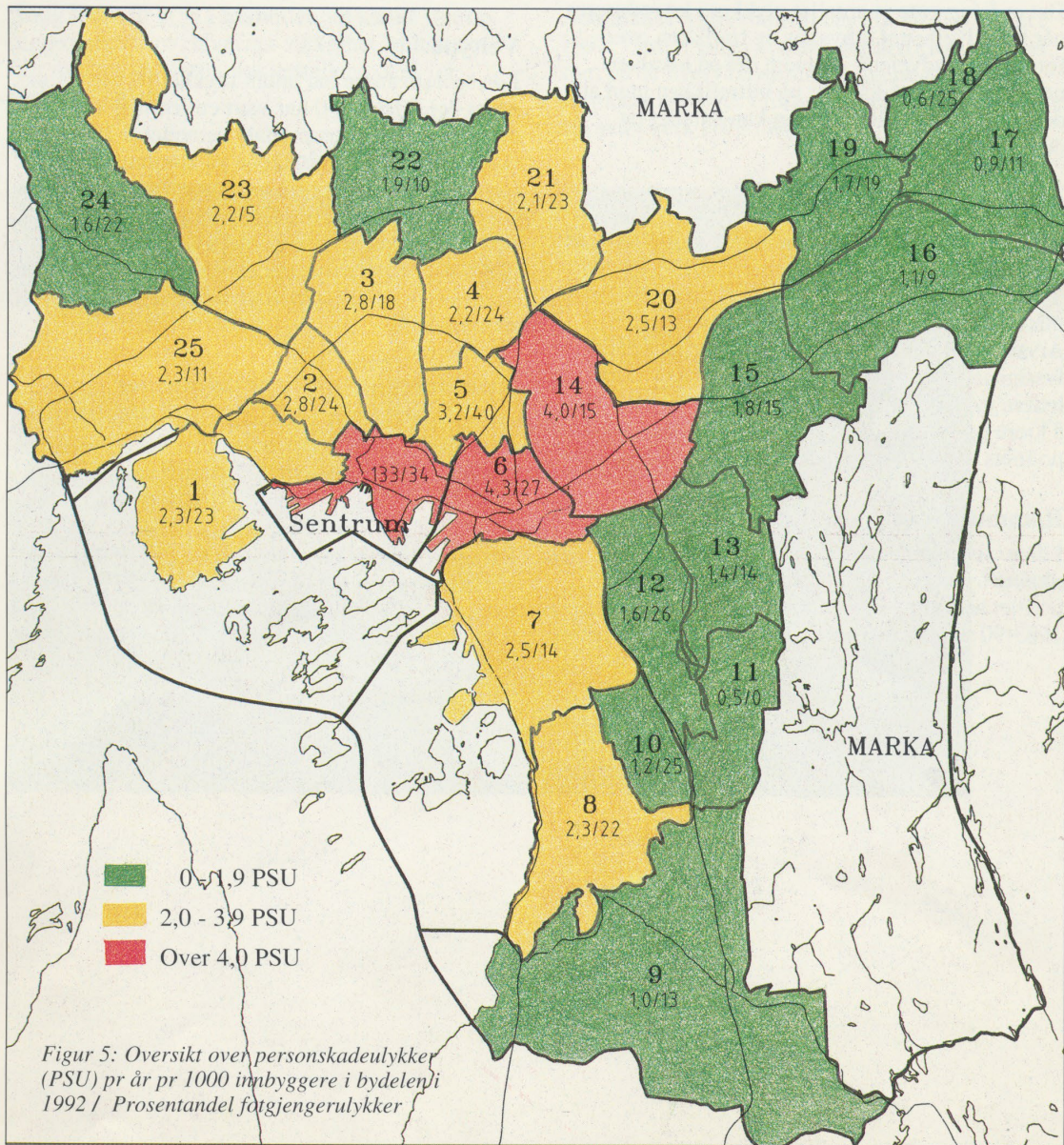


# Trafikkulykkene rammer særlig de myke trafikantene



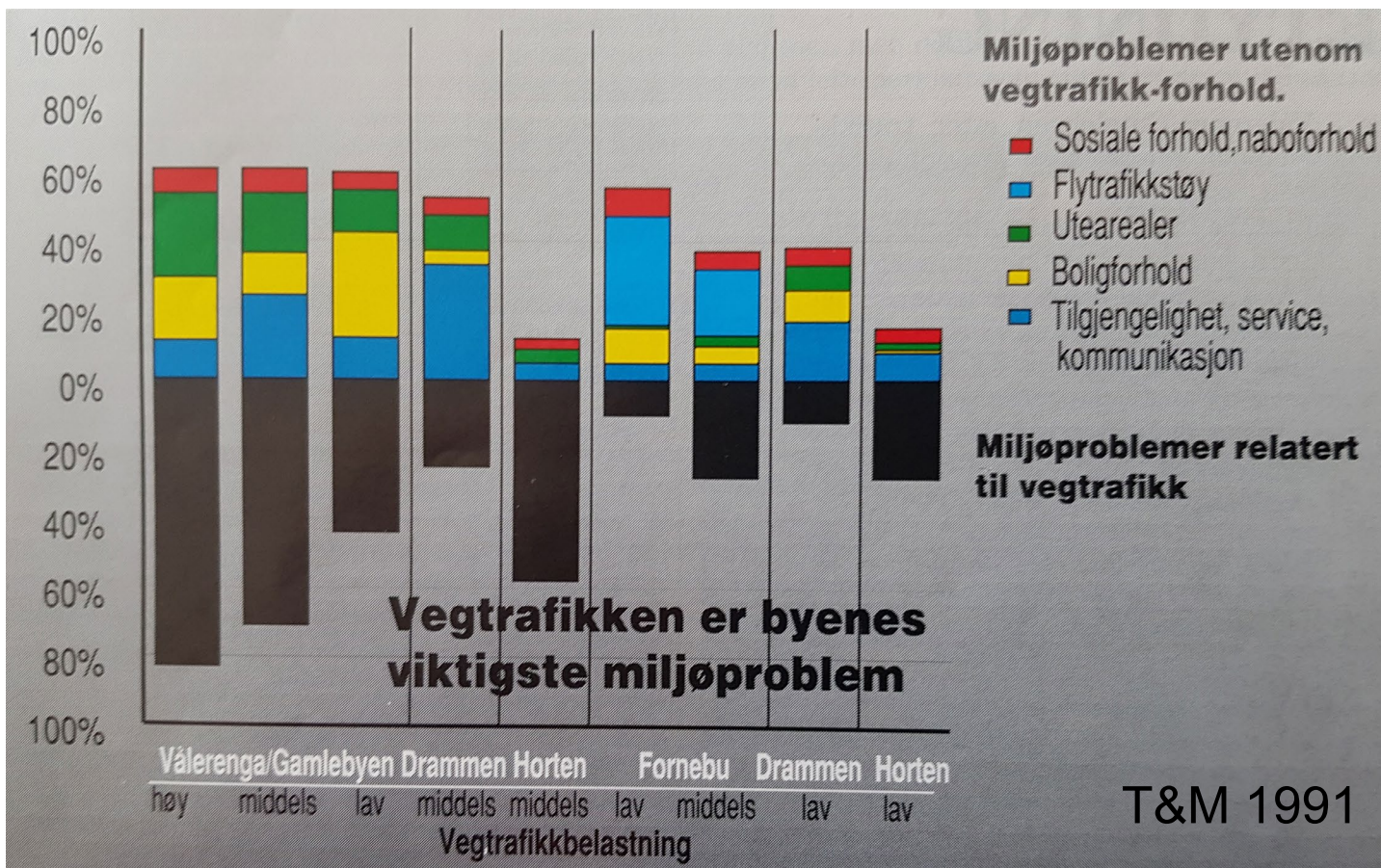


# Oslos trafikkfarligste bolig- og oppvekstmiljø



Personskadeulykker per år og 1000 innbygger i bydelene. Prosentandel fotgjengerulykker. Kilde: Oslo Veivesen, 1992

# Trafikk og miljø 1984-1991: Flerfaglig Fou-program om vegtrafikk, miljø og helse i tettsteder

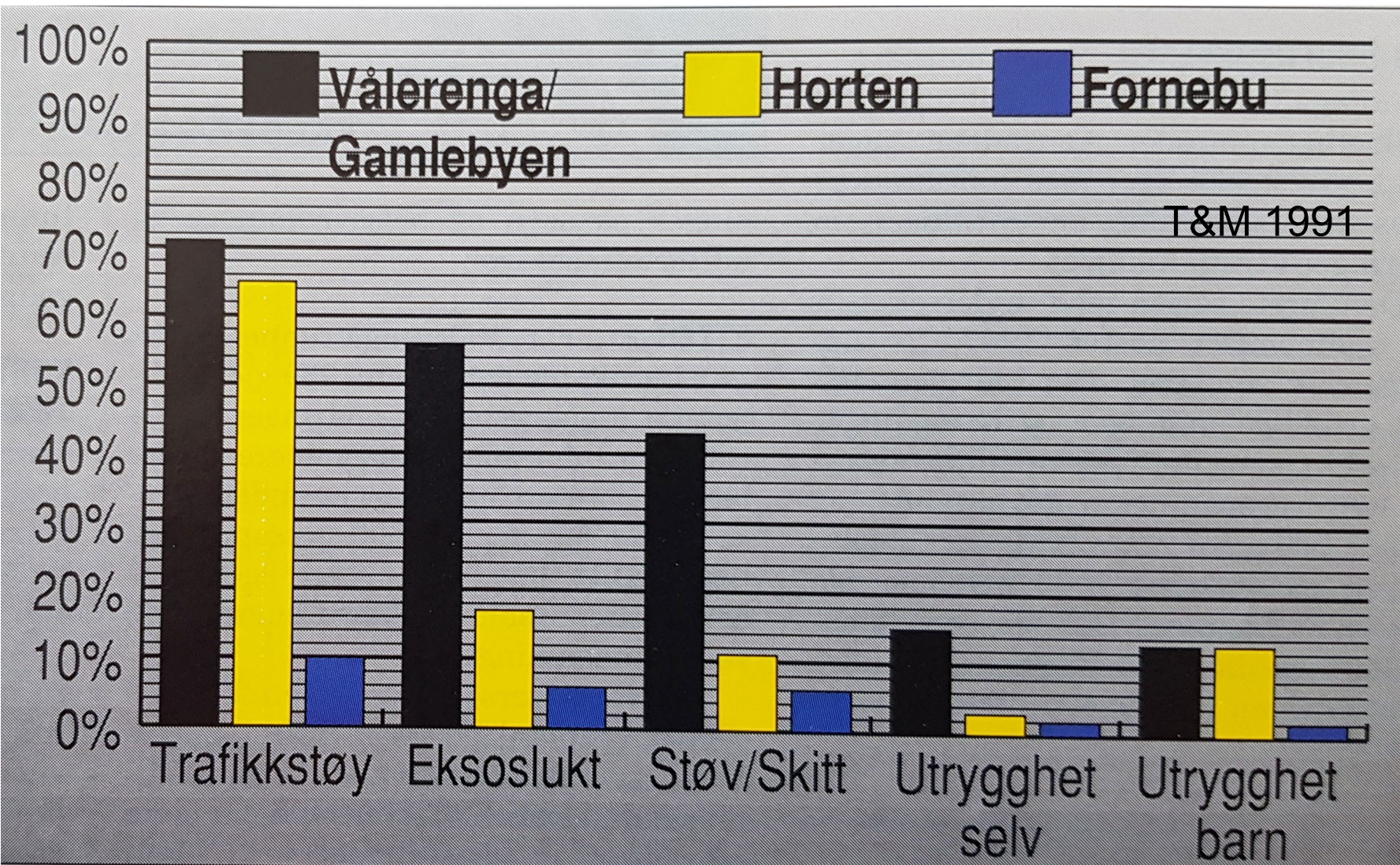


T&M 1991:



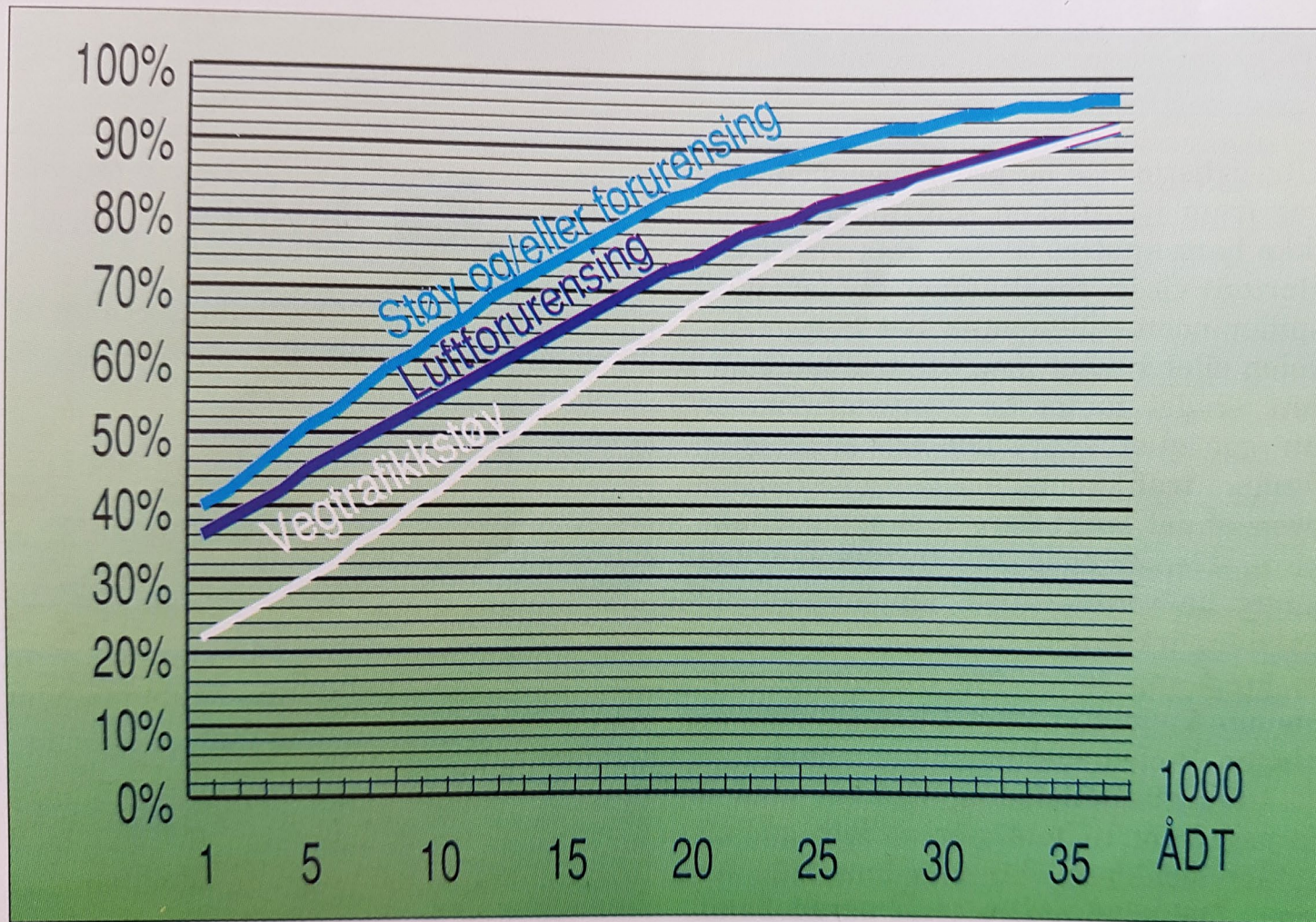
T&M 1991

# Kombinerte effekter av støy, forurensing, utrygghet... Verre i Gamle Oslo enn i andre utsatte områder.



# Plagene øker med trafikkvolumet og rammer flertallet av beboerne i gater med mer enn 8-10.000 kj.t./døgn

Figur 23: Hvor stor prosentandel som plages av støy og forurensning i forhold til trafikkmengde.

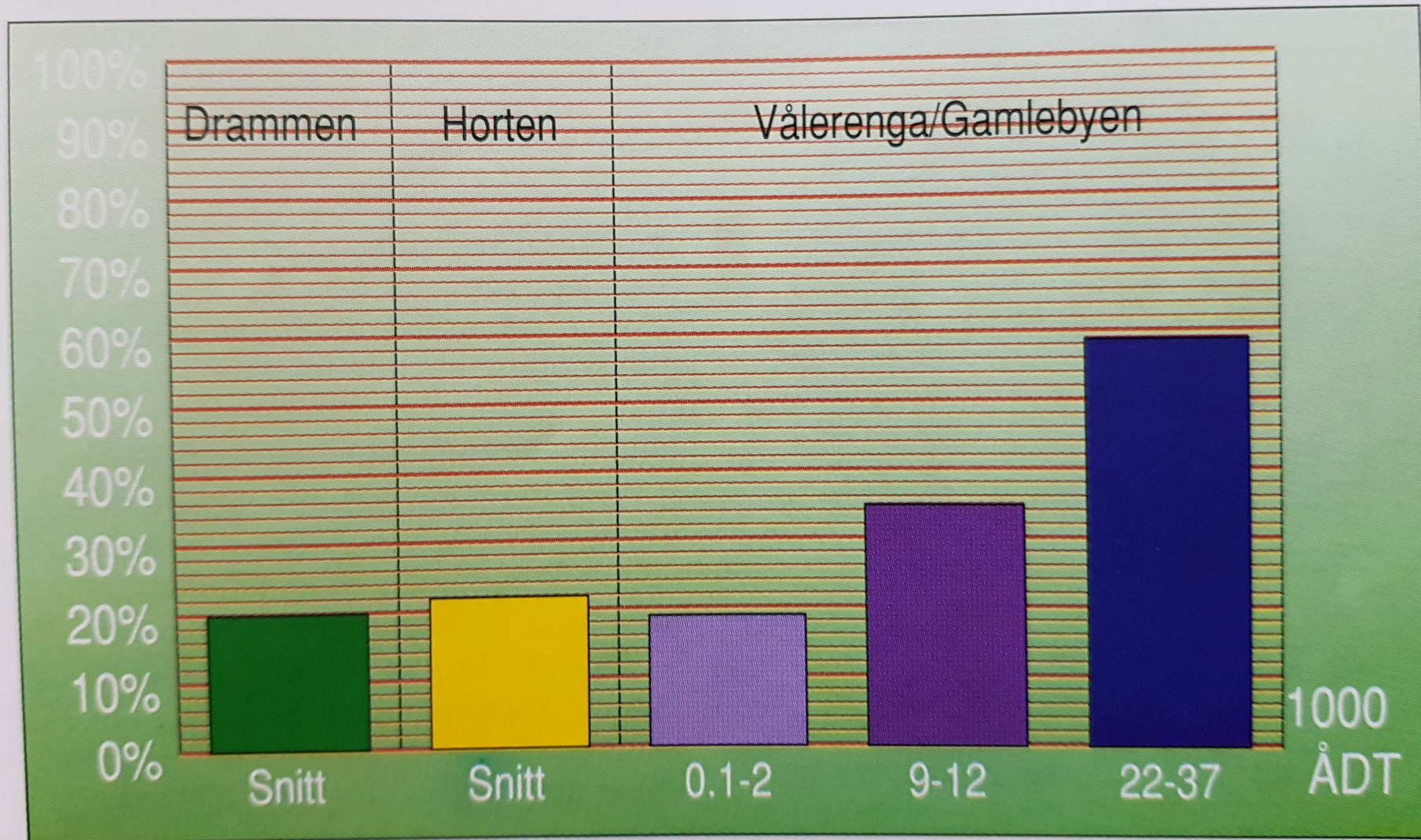


T&M 1991

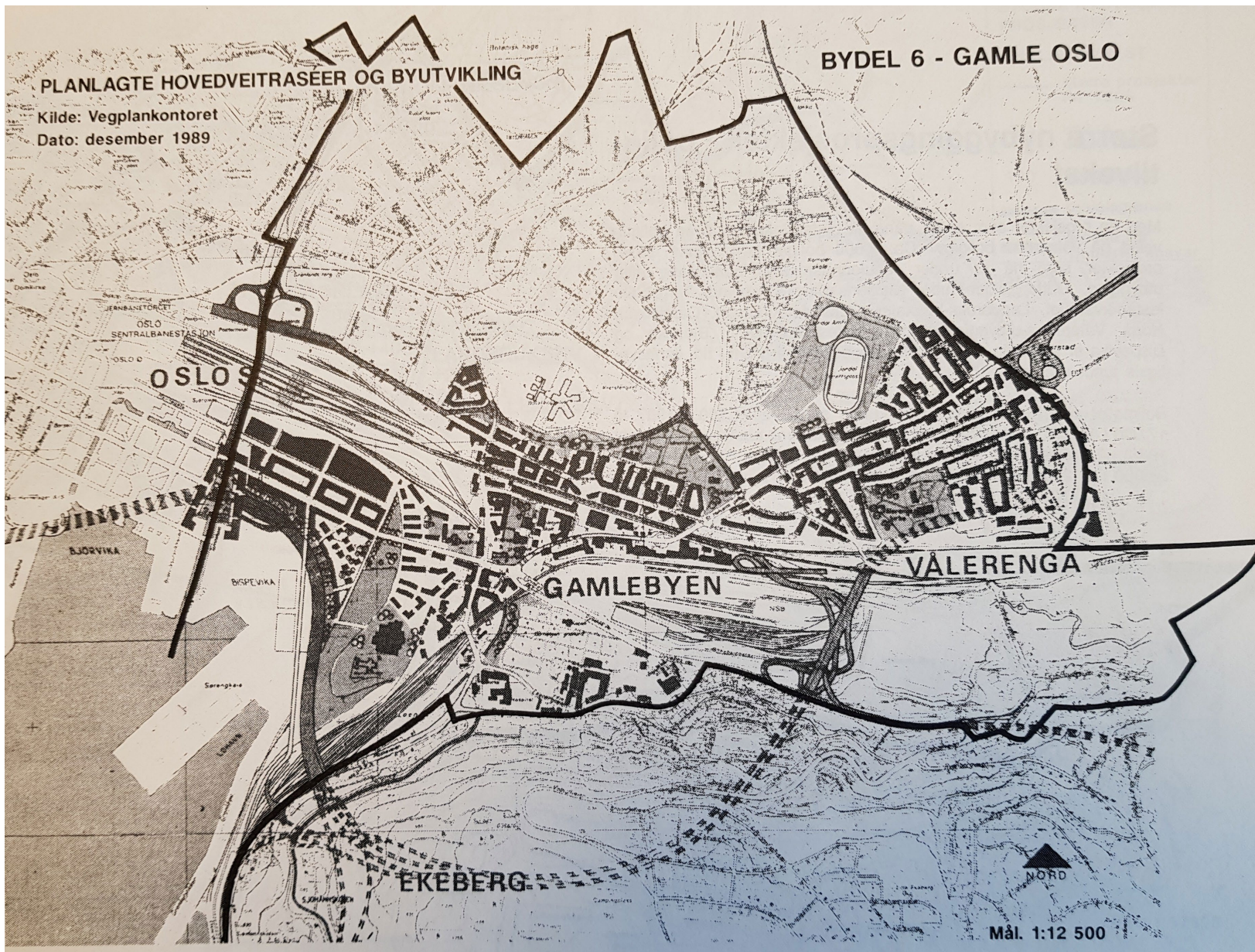
# Trafikken skaper utflytting og ustabile bomiljøer

Figur 27: Andel som vil flytte på grunn av trafikken i områder med ulik trafikkbelastning (ÅDT) i Vålerenga/Gamlebyen, i Horten, Drammen og rundt Fornebu.

T&M 1991

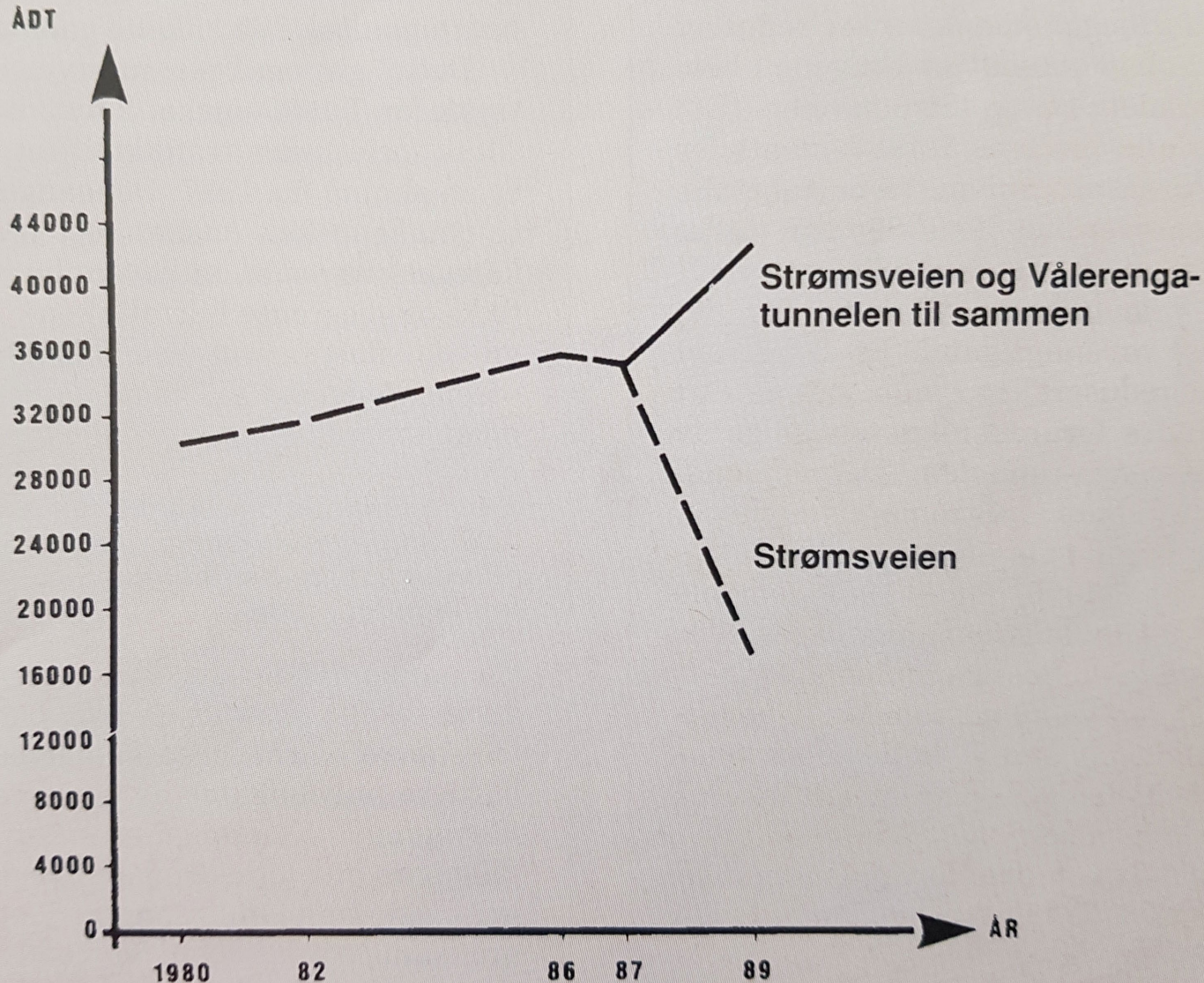


# Planlegging og anlegg av nytt hovedveinnett igangsatt



1989

# Vålerengatunnelen avlastet bymiljøet og stimulerte vekst i biltrafikken fra 1987



1989

# Strømsveien før og etter Vålerengatunnelen



Gustav Nielsen ca 1985



Strømsveien før

18



Strømsveien i 1988: Gammel og tungt utnyttet innfartsvei med trafikkslitte og odelagte boligområder rundt.

MGO Før & Nå 1998

19

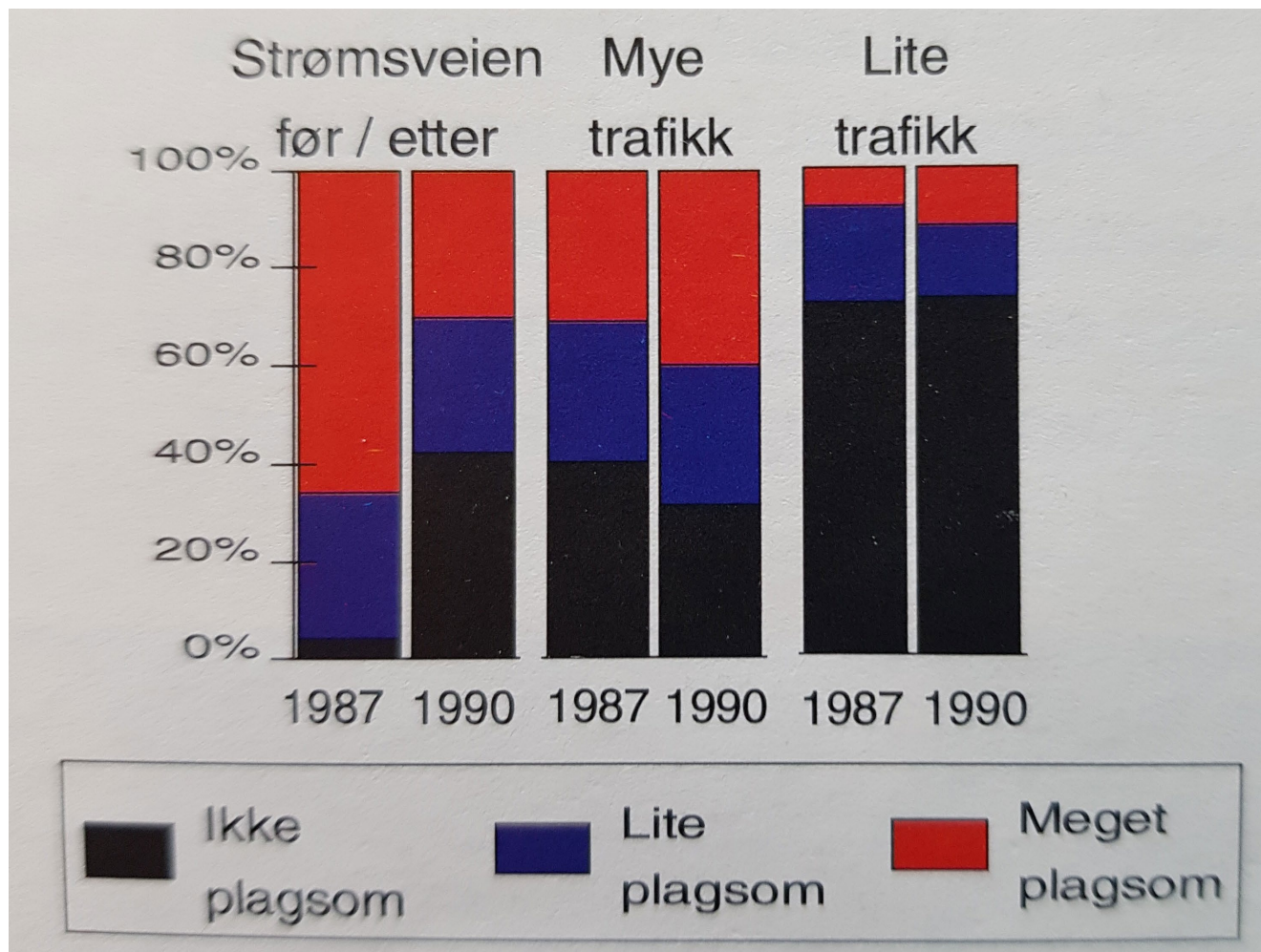
Strømsveien nå



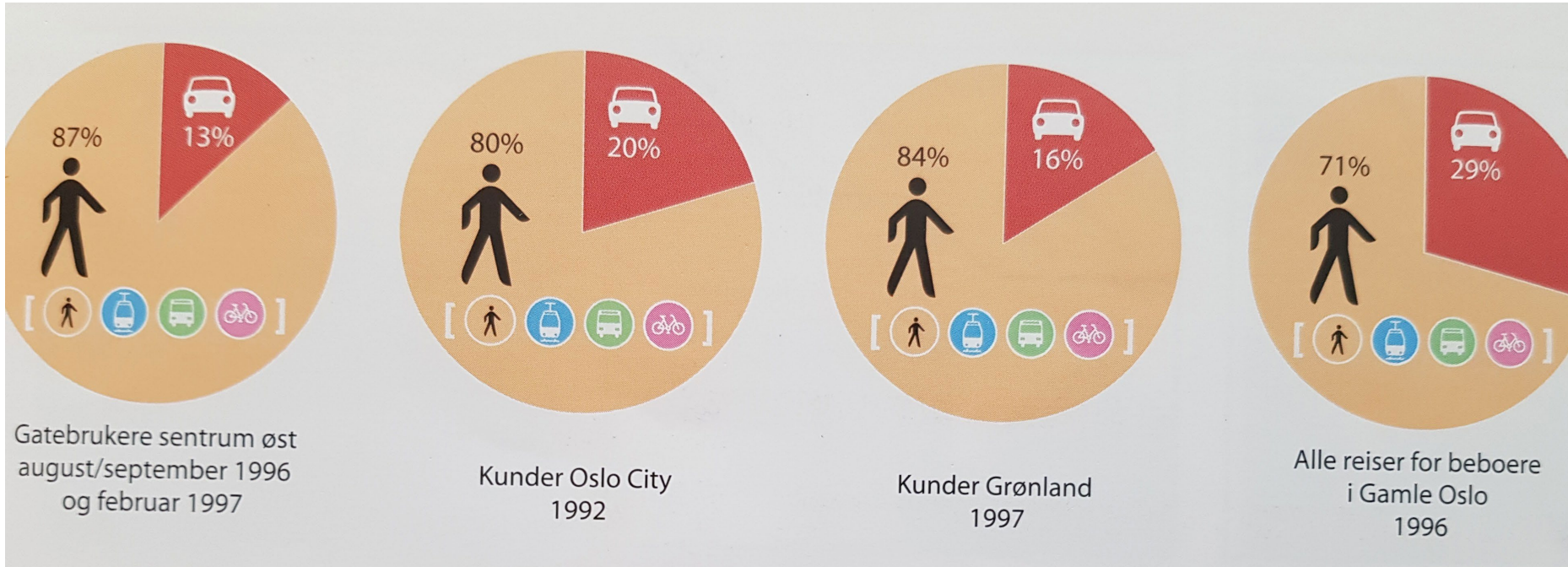
Strømsveien i 1997: En tofelts byggate, tilrettelagt også for kollektiv-, gang- og sykkeltrafikk samt rullestolbrukere. Gjennomkjøringsstenging ulaste ny boligbygging. Miljøbyens rolle: Sekretariat under planleggingsprosessen, samt synliggjører ved ferdigstilling. Ansvarlig utbygger: Statens vegvesen Oslo



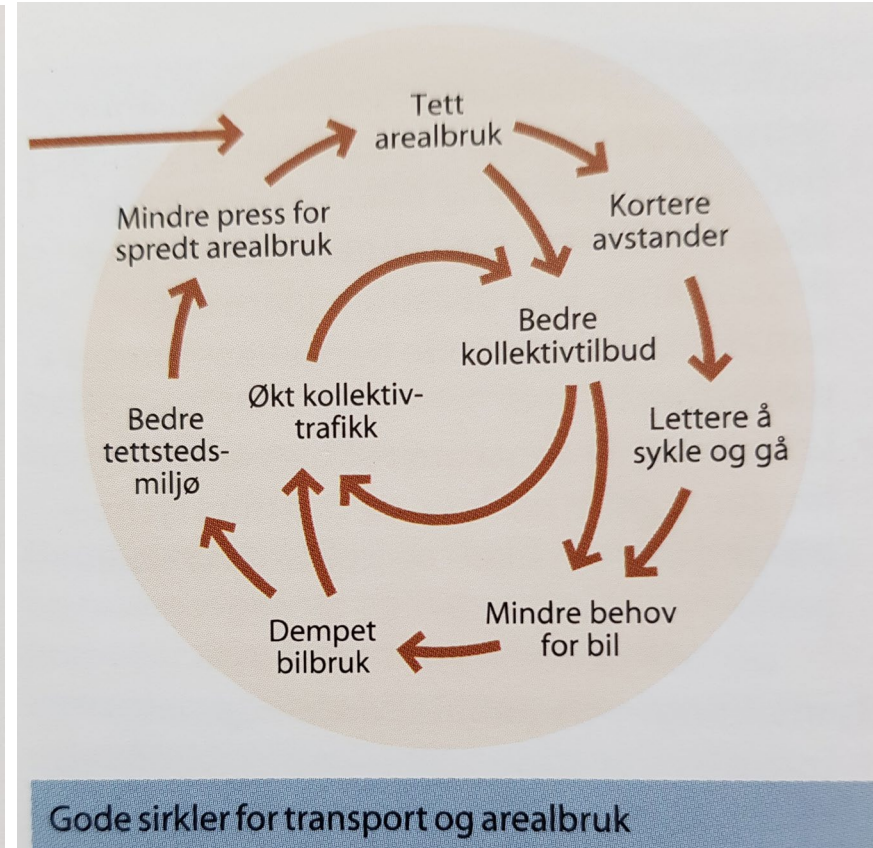
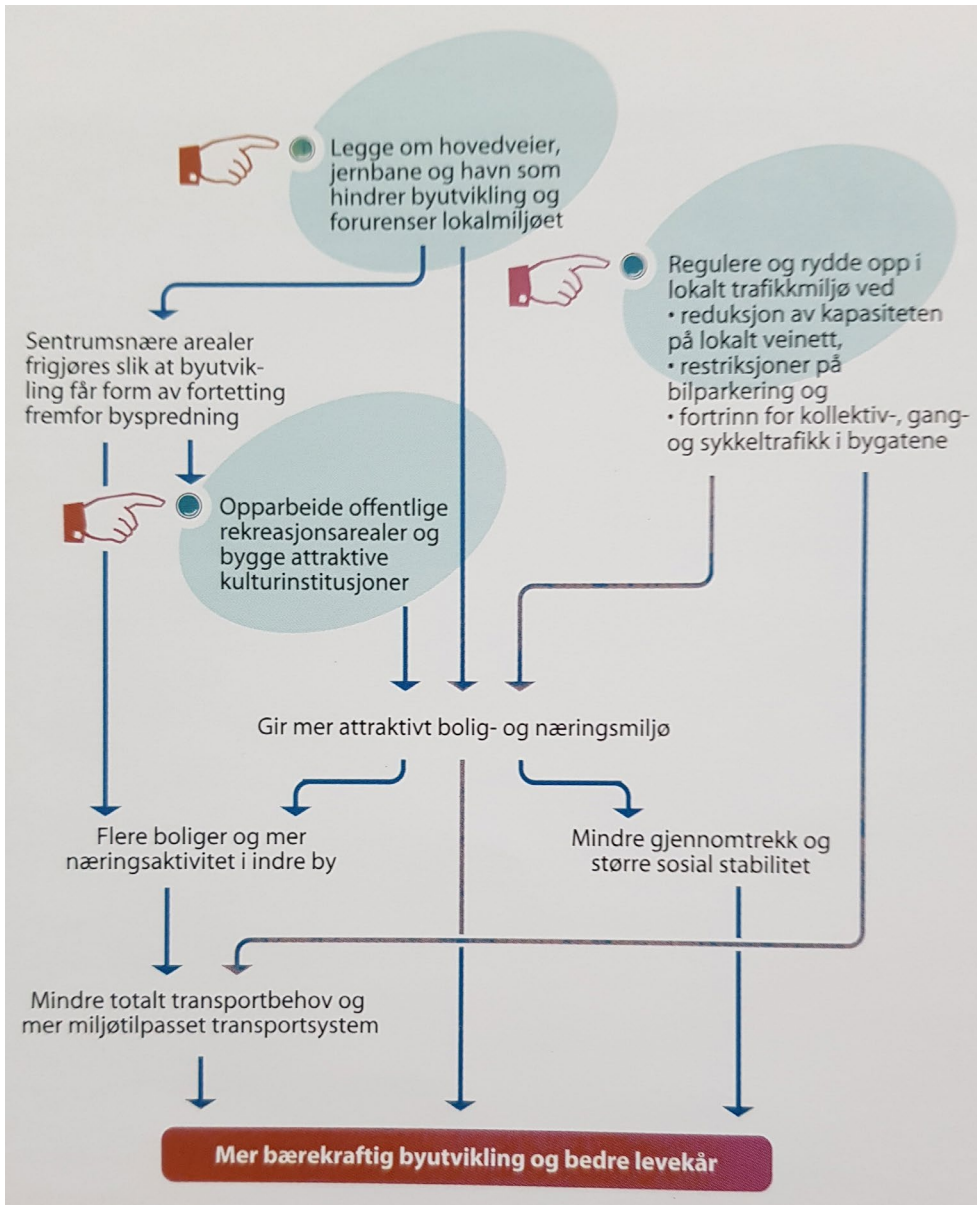
Vålerengatunnelen reduserte andelen trafikkplagede, men områdeforbedringene kom først da Strømsveien ble stengt for gjennomkjøring med bussbom i 1992.



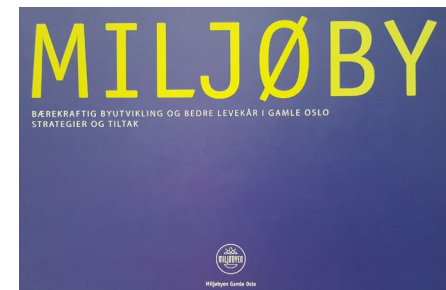
# Biltrafikkens ulemper skyldes hovedsakelig ekstern biltrafikk. Bydelens beboere og brukere reiser mest miljøvennlig.



# MGOs ATP-strategi: Basert på kunnskap og erfaring



Kilde: MGO 2000

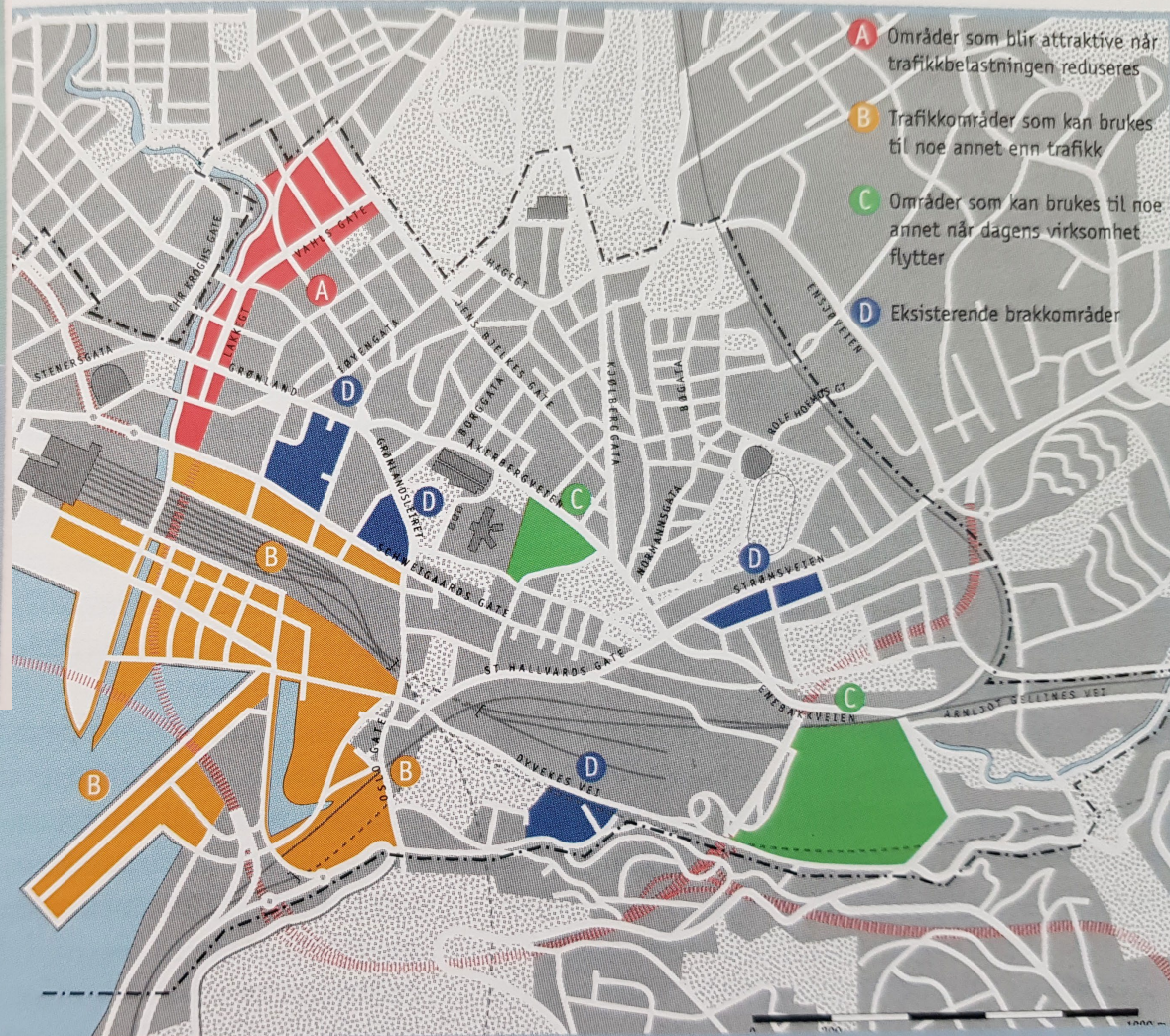


# Trafikkpolitikken utløser potensial for byutvikling

	Tomteareal (dekar)	Boliger (antall)	Næring (kvm)	Rekreasjon (dekar)
Kategori A	60	500	40.000	3,5
Kategori B	453	1.180	320.000	164,5
Kategori C	184	600	164.000	-
Kategori D	119	1.420	37.300	3,5
Sum	816	3.750	561.300	171,5

Arealkategoriene for potensiell byutvikling oppstilt med totalt areal og potensialet for boliger, næring og rekreasjon.

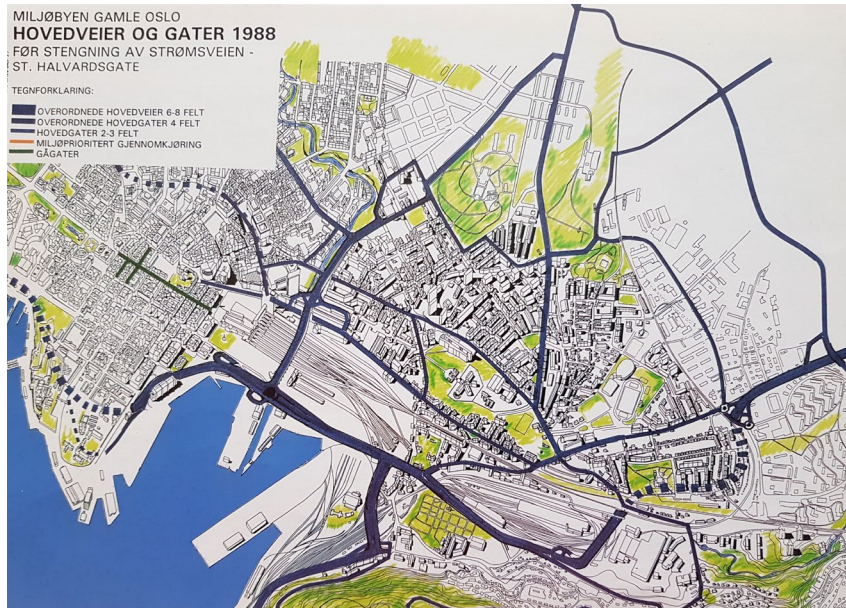
Kilder: NSB Eiendom 1996, PBE juni 1996, PBE desember 1997, samt diverse MGO-rapporter og prosjektprospekter. Enkelte tall er korrigert i forhold til MGOs Framtidsbilde 2020.



MGO 2000

Kartet viser byutviklingsområdene i Gamle Oslo fordelt etter hva som er bakgrunnen for områdenes utviklingspotensial

# Befriende hovedveier + bytilpassede gater



Hovedrapport 2000

MGO 1992

# Turveier D10, E3 og E13 med atkomst til natur



Turveien mellom St. Halvardsgate og Enebakkveien.



Turveien gjennom Svartdalsparken.



Hovedrapport  
2000

Gustav Nielsen  
2019



# Viktige gateprosjekter

## FØR & NÅ i Gamle Oslo



1982

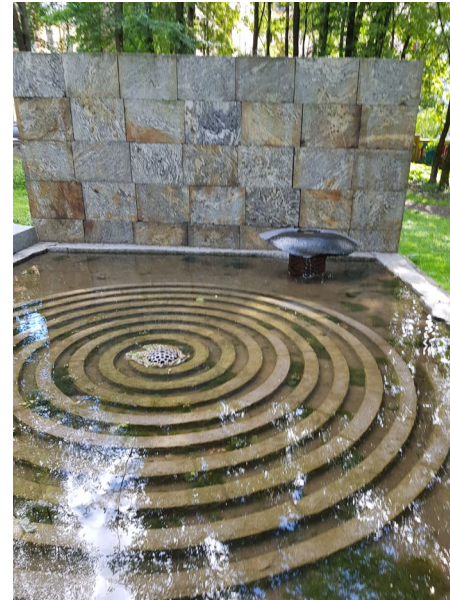


MILJØBYEN GAMLE OSLO - 1998

# Fra veiregulering til Hovinbekken og Klosterenga park



Oslo Byplankontor  
1962



Gustav Nielsen  
2019/23



# Grønland og Grønlandsleiret ombygget 1995-97



	1995	1997
Gikk	36 %	39 %
Syklet	2 %	9 %
Kollektiv	39 %	36 %
Bil	23 %	17 %
	100 %	101 %

Reisemåte blant besøkende i butikker og service på Grønland før og etter ombygging (MMI 1997)

Grønland før 1993



Grønland i 1993: En bildominert gjennomfartsvei med særdeles dårlig plass for gang- og sykkeltrafikk.



MGO Før & Nå 1998 og MGO 2000

1996

# Grønland og Grønlandsleiret (2)



Gustav Nielsen november 2020



Grønland i 1997: Gaten ombygget med bedre fordeling av gatearealer. Dette har bedret forholdene for gang- og sykkeltrafikk, og doblet sykkeltrafikken på tre år. Miljøbyens rolle: Delinger i planprosessen, delfinansiering og synliggjøring Ansvarlig utbygger: Oslo Vegvesen i samarbeid med Statens vegvesen Oslo



På Grønland er varelevering fra sykkelfeltene et problem.

MGO Før & Nå 1998 og MGO 2000

# Kjølberggata, Ring 2



Kjølberggata 1998 ...



... Kjølberggata slik den er fremstilt i Program for fremtidig utforming av Ring 2.  
(Tom Dyring for SVO 1995)



Nabu-Ecoark 0020-1

# Bispegata – Loengbrua – Middelhaldlerpark

1985



Fjellanger Widerøe/  
E. G. Mortensens forlag 1986

1995



Bispegata i 1995: En seksfelts motorvei gjennom Gamlebyen er en av de mest trafikkerte i Norge, og en bastant barriere i lokalmiljøet.

MGO Før & Nå 1998

1997

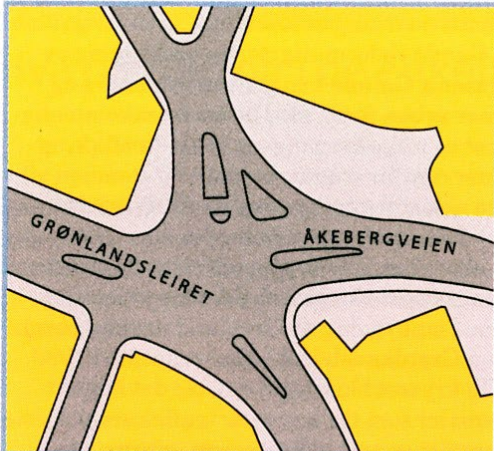


Bispegata i 1997: En tofelts bygate, tilrettelagt også for gang- og sykkeltrafikk. I påvente av det endelige gatekøp, er resten av den tidl. veibanen midlertidig beplantet. Miljøbyens rolle: Generell deltager, synliggjøring. Ansvarelig utbygger: Statens vegvesen Oslo

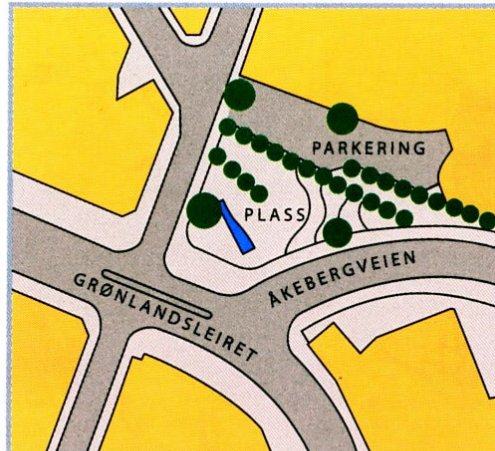


Gustav Nielsen 2007 og 2014

# Fra bilprioritert bilvei til bygate og oppholdsareal



Krysset Grønlandsleiret / Åkebergveien 1998 ...



... Planen for krysset Grønlandsleiret / Åkebergveien viser en urban plass med trær og noe parkering i bakkant.



FØR

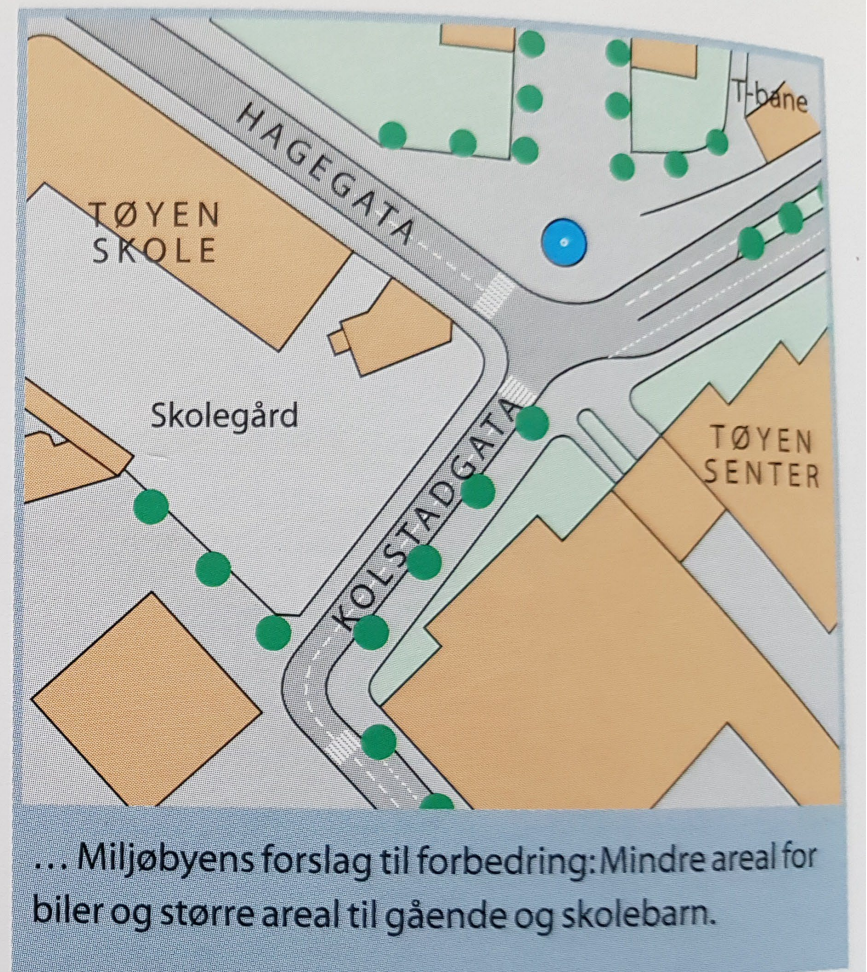
ETTER

MGO 2000 +  
Hovedrapport



GRØNLANDSLEIRET

# Fra vei til gate og oppholdsareal, Tøyen skole og senter



# Overmoden opprydding: Sørli plass og Ekebergveien

Sørli plass før

4



Sørli plass i 1993: Enerhaugens kaotiske møteplass for kryssende gater og parkerte biler, samt tidvis hensatte bilvrak, containere og annet rot.

5

Sørli plass nå



Sørli plass i 1997: Enerhaugens trivelige møtested for alle som nyter grønne trær og sprudlende vann.  
Miljøbyen rolle: Pådriver, finansiering og synliggjøring  
Ansvarlig utbygger: Oslo Veivesen i samarbeid med Oslo park og idrettsvesen



FØR  
Slik så det ut på området i mange år.  
Oppstillingsplass for gamle biler.



MGO Før &  
Nå 1998.

Hoved-  
rapport  
2000

# Ikke realisert: Gunnerus gate – Schweigaards gate



Biskop Gunnerus gate 1998 ...  
(Foto:Tom Dyring)



... Biskop Gunnerus gate som ren kollektivgate med  
fotgjengerprioritering og aktiviteter som forholder  
seg til gaten (Tegning:Tom Dyring)



# Fortsatt triste hovedgater i sentrums østkant

Schweigaards gate - Oslogate



Lakkegata - Vahls gate



Skjermdump/Bymiljøetaten



Gustav Nielsen 2023

# Ikke realisert: Riving av Nylandsveien (1)

Anbefalt faglig og politisk bestilt flere ganger siden 1995.



Østbygruppen 1998



Østbygruppens visjon, Sjur Moe 1995

## Ikke realisert: Riving av Nylandsveien (2)



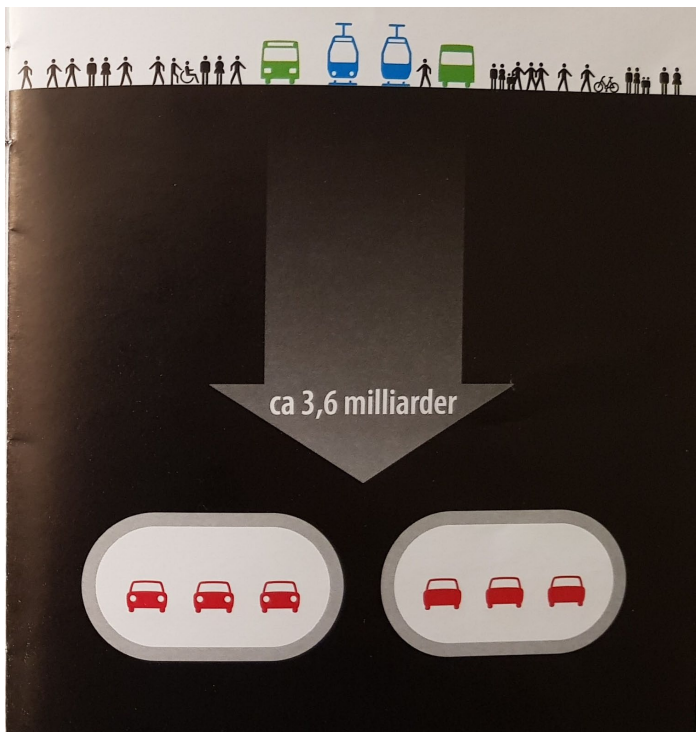
Foto Gustav Nielsen 2022-23



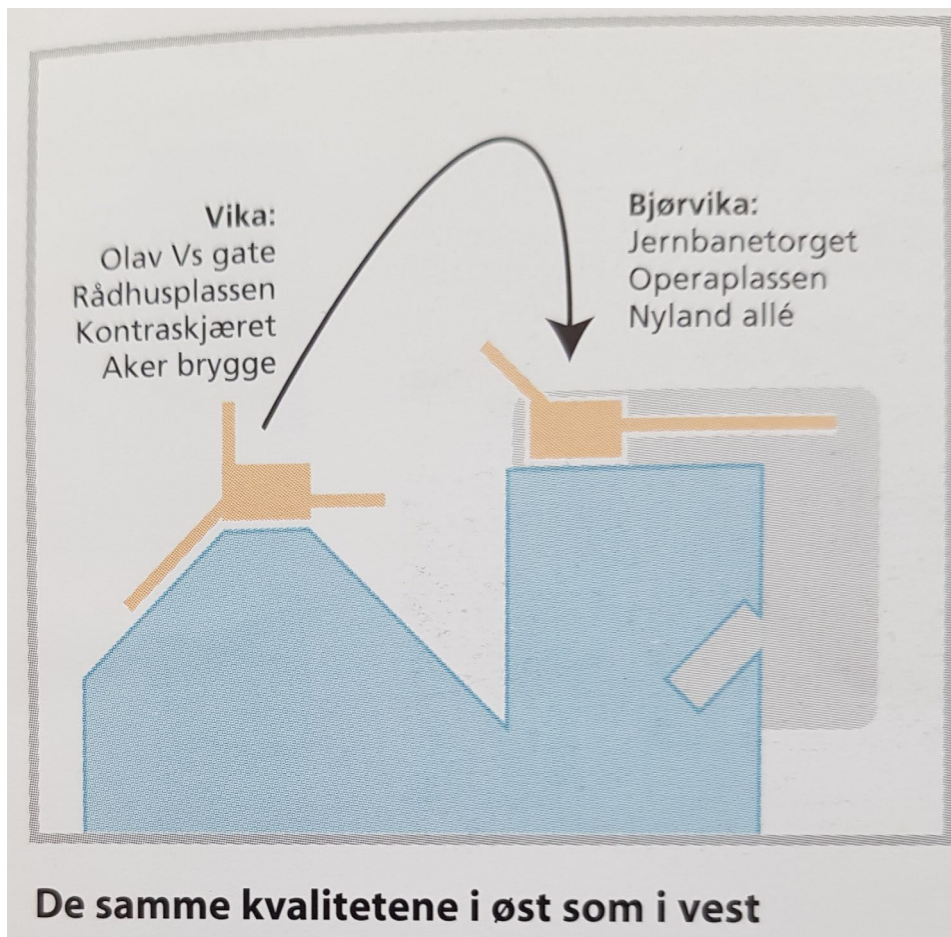
Fjerning av Bispelokket og senkning av Nylandsveien til fordel for sjøsiden og Bjørvika-utbyggingen.

Ingen forbedring for Grønland og Nedre Tøyen! Fortsatt krim- og «narkoreir».

# Bedre gatebruk for folk, trikk og buss i sentrum øst?



Biltrafikken er prioritert med omfattende tunnel-investeringer.  
Hvorfor ikke sikre de samme bilfrie kvaliteter i sentrum øst som i vest?



ET INNSPILL TIL BJØRVIKA SOM MØNSTERBY FOR EFFEKTIV, MILJØVENNLIG TRANSPORT

Om ikke her,  
hvor skal det *da* bli mulig?

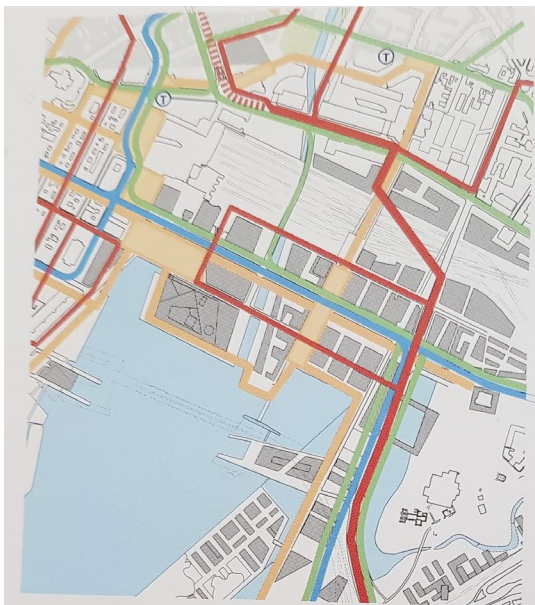
CVITAS  
Miljøvennlig Center  
Kjeller  
Havn  
NO  
November 2012

This block contains a blue background with white text. At the top, it reads 'ET INNSPILL TIL BJØRVIKA SOM MØNSTERBY FOR EFFEKTIV, MILJØVENNLIG TRANSPORT'. Below this is the main question 'Om ikke her, hvor skal det da bli mulig?'. To the right of the text are four circular icons: a pedestrian, a bus, a bicycle, and a car. In the bottom left corner, there is a small logo for 'CVITAS' with additional text: 'Miljøvennlig Center', 'Kjeller', 'Havn', 'NO', and 'November 2012'.

# Kollektivt knutepunkt med under 5-10 prosent bilbruk

I et slikt byområde bør det tas sikte på:

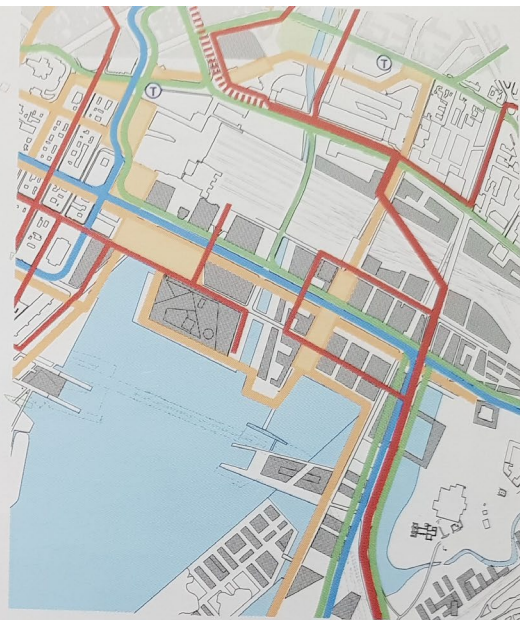
- Effektiv fremkommelighet for trikk og buss uten gjennomkjørende og forsinkende biltrafikk
- Sentralt beliggende stoppesteder med kortest mulig avstand til jernbanen og T-banen
- Trygge og effektive ruter for lokale og gjennomkjørende syklist
- Trygge og trivelige, kjøretøyfrie gater, fortau og plasser for gående



**Alternativ 1a**

**Hele Bjørvika betjent fra øst**

Vårt forslag: Ingen gjennomkjøring.



**Alternativ 1b**

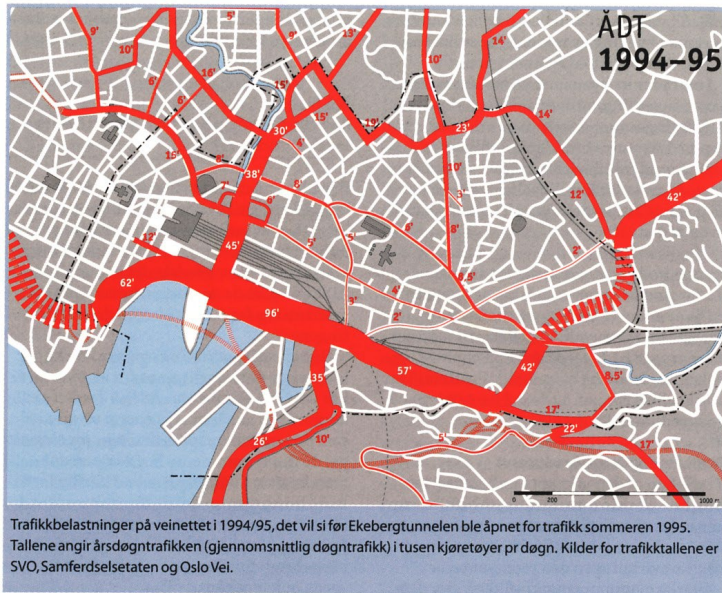
**Skille ved Akerselva**

Operaen og Oslo S syd betjent fra Havnalagerkrysset, og Bjørvika forøvrig fra øst.



**Civitas/As Oslo Sporveier 2001**

# Trafikkbelastninger 1994-2023



	ÅDT	
	2010	2023
Bispegata eller Dr. Eufemias gate vest	77 500	14 000
Operagata vest	x	5 100
Operatunnelen	x	68 500
Nylandsbrua over jernbanen	36 000	10 000
Kong Haakons gate over jernbanen	x	15 000
Schweigaards gate vest/Ring 1	22 000	13 000

# Andre transport- og byutviklingsoppgaver

Jernbanesystemet

KVU Oslonavets oppfølging/revisjon

Effektiv, kollektiv utnyttelse av spor, tunneler og bygater

Kollektivtransportens organisering

Sykkelstrategi

Fotgjengerne og fortauene

Bærekraftig og varig finansiering av transportsystemet



# BYUTVIKLINGENS LANGE LINJER - BULLBY

For å forberede framtiden må vi forstå fortiden

BYMILJØ OG SENTRUM / BOLIGER / NATUR OG KLIMA / AREAL OG TRANSPORT / OMRÅDEUTVIKLING / BYHISTORIE

/ OM BULLBY ▾ / VI MENER / FAG ▾ / BULLBY INTERNT ▾ / AKTUELT / LEVENDE FAGSTOFF PÅ NETTET ▾

Velkommen til bakgrunnsstoff og debatt på  
<https://bullby.net/>

Takk for oppmerksomheten!

[gustav.m.nielsen@gmail.com](mailto:gustav.m.nielsen@gmail.com)