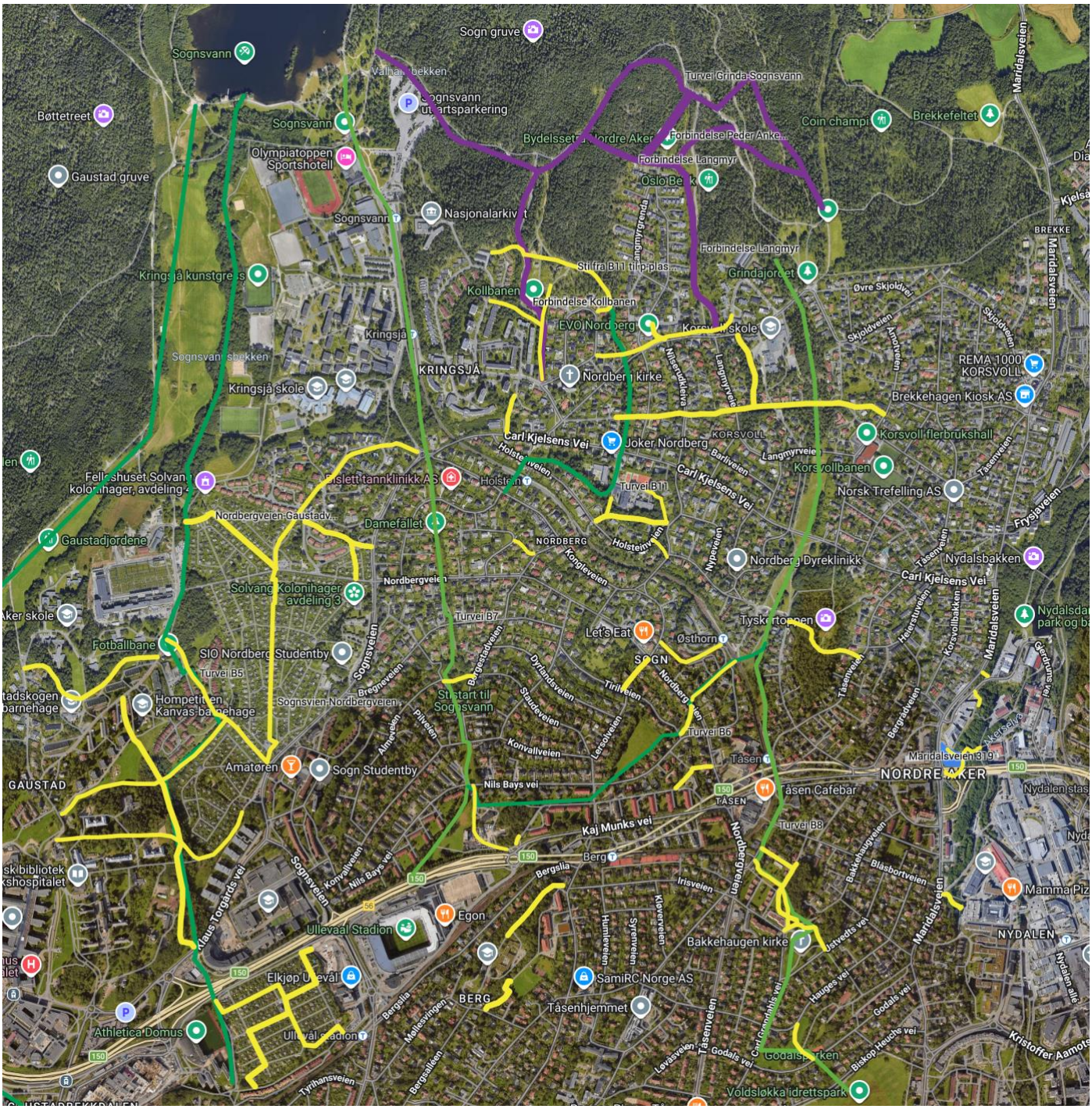
**Grønn mobilitetsplan for Oslo**
Innspill fra Berg Nordberg Sogn Tåsen Vel



Figur 1. BNSTs kartlegging av turveier (grønt) og stier/snarveier (gult). Kartet viser den lokale mobilitetsinfrastrukturen som i liten grad omtales i mobilitetsplanen Kilde: BNST Kart på Google Maps

1. Positive sider ved planen ....4
2. Våre viktigste innspill ....5
3. Særlige utfordringer i områdene Berg, Nordberg, Sogn og Tåsen ....7
4. 10 anbefalinger til en bedre mobilitetsplan....9

1. Positive sider ved planen ....4
1.1 Helhetlig tilnærming til mobilitet ....4
1.2 Gange og sykling gis høy prioritet ....4
1.3 Trafikksikkerhet løftes tydeligere enn tidligere ....4
1.4 Universell utforming er en naturlig del av mobilitet ....4
1.5 Mobilitet ses i sammenheng med byutvikling ....4
1.6 En god plattform som bør styrkes ....4
2. Våre viktigste innspill ....5
2.1 Fortetting må følges av mobilitet ....5
2.2 Trygge skoleveier må ha høyeste prioritet ....5
2.3 Turveier er også mobilitet – må vernes og gjenopprettes ....5
2.4 Snarveier må bevares ....6
2.5 Trafikksikkerhet rundt store utbygginger ....6
2.6 Mobilitet må komme før reduksjon av parkering ....6
2.7 Gang og sykkel må prioriteres gjennom boligområder ....6
2.8 Mobilitetsplanen må bli mer forpliktende ....6
3. Særlige utfordringer i områdene Berg, Nordberg, Sogn og Tåsen ....7
3.1 Prioriterte stasjonsnære områder ....7
3.2 Tåsen ....7
3.3 Sogn ....8
3.4 Berg ....8
3.5 Nordberg ....8
3.6 Turveier, stier og snarveier – den glemte infrastrukturen ....8
4. 10 anbefalinger til en bedre mobilitetsplan ....9

**Sammendrag**

Berg Nordberg Sogn Tåsen Vel (BNST) er den største velforeningen i Bydel Nordre Aker. Vår formålsparagraf er *«til fellesskapets beste»*. Gjennom mange år har vi arbeidet med saker knyttet til trafikk, byutvikling og grønn mobilitet, blant annet skoleveier, gang- og sykkelforbindelser, turveier, stier, snarveier og lokale møteplasser.

BNST støtter hovedretningen i Oslos forslag til grønn mobilitetsplan. Planen har en tydelig ambisjon om å gjøre det enklere å gå, sykle og reise kollektivt, samtidig som klimagassutslipp, støy og biltrafikk reduseres. Dette er mål vi deler.

Vi mener samtidig at planen bør ta større utgangspunkt i hvordan mennesker faktisk beveger seg i sine nærmiljøer. I etablerte boligområder som Berg, Nordberg, Sogn og Tåsen foregår en stor del av den daglige mobiliteten til fots – gjennom turveier, stier, trapper, snarveier og grønne forbindelser. Disse er ikke bare rekreasjonsområder; de er en viktig del av byens mobilitetsnett og binder sammen boliger, skoler, kollektivknutepunkter, idrettsanlegg og Marka.

Oslo står samtidig foran en omfattende fortetting, særlig rundt kollektivknutepunktene. Erfaringene fra vårt område viser at boligveksten ofte skjer raskere enn utviklingen av nødvendig mobilitetsinfrastruktur. Resultatet blir økt belastning på skoleveier, fortau, gangforbindelser og lokale gater, og dårligere trafikksikkerhet for gående og syklende.

På denne bakgrunn anbefaler BNST at mobilitetsplanen styrkes gjennom tydeligere krav til planlegging, gjennomføring og oppfølging.

Særlig anbefaler vi at:

- mobilitet planlegges før eller samtidig med fortetting
- alle større reguleringsplaner dokumenterer konsekvenser for mobilitet og trafikksikkerhet
- trygge skoleveier gis høyeste prioritet
- turveier, stier og snarveier anerkjennes som en del av Oslos mobilitetsnett
- eksisterende boligområder oppgraderes med bedre gang- og sykkelinfrastruktur
- mobilitetsplanen gjøres mer forpliktende slik at den får reell betydning i regulerings- og byggesaker

**Grønn mobilitet handler ikke bare om transport. Den handler om å gjøre det trygt, enkelt og attraktivt å bevege seg til fots og på sykkel i hverdagen. En vellykket mobilitetspolitikk må derfor ta utgangspunkt i hvordan mennesker faktisk bruker byen – fra egen bolig, via skoleveier, turveier og lokale forbindelser, til kollektivtransport og arbeidsplasser.**

## 1. POSITIVE SIDER VED PLANEN

Vi er positive til at Oslo kommune har utarbeidet en ny grønn mobilitetsplan. Planen viser en tydelig ambisjon om å gjøre Oslo til en by der flere kan gå, sykle og reise kollektivt, samtidig som klimautslipp, støy og arealbruk knyttet til biltrafikk reduseres. Dette er mål vi i stor grad deler.

Vi mener samtidig at mobilitetsplanen vil bli betydelig sterkere dersom den i større grad tar utgangspunkt i hvordan mennesker faktisk beveger seg i sine nærmiljøer. I områder som Berg, Nordberg, Sogn og Tåsen skjer en stor del av den daglige mobiliteten til fots gjennom turveier, stier, snarveier og lokale gangforbindelser. Disse forbindelsene er en viktig del av byens mobilitetsnett og bør få en tydeligere plass i planen.

### 1.1 Helhetlig tilnærming til mobilitet

Vi er positive til at kommunen ser mobilitet i en bredere sammenheng enn tidligere. Planen omfatter gange, sykling, kollektivtransport, byliv, trafikksikkerhet og klima, og legger til grunn at disse må utvikles samlet. Dette gir et godt utgangspunkt for en mer bærekraftig byutvikling.

### 1.2 Gange og sykling gis høy prioritet

Vi støtter planens mål om at flere daglige reiser skal skje til fots eller på sykkel. Gange er den mest inkluderende transportformen og legger grunnlaget for levende nærmiljøer, bedre folkehelse og mindre klimabelastning. Satsingen på et sammenhengende sykkelnett er også positiv, forutsatt at den utformes på en måte som ivaretar trygg ferdsel for alle trafikantgrupper.

### 1.3 Trafikksikkerhet løftes tydeligere enn tidligere

Det er positivt at trafikksikkerhet er et sentralt tema i planen. Særlig setter vi pris på at hensynet til barn, eldre og andre myke trafikanter løftes frem. For en bydel med mange skoler, barnehager, idrettsanlegg og viktige turveier er dette avgjørende.

### 1.4 Universell utforming er en naturlig del av mobilitet

Vi støtter at universell utforming innlemmes i mobilitetsarbeidet. Et godt gangnett skal kunne brukes av alle – uavhengig av alder og funksjonsevne. Dette gjelder både fortau, gangveier, turveier, krysningspunkter og forbindelser til kollektivtransport.

### 1.5 Mobilitet ses i sammenheng med byutvikling

Det er positivt at planen kobler mobilitet tettere til arealutvikling og byvekst. Erfaringene fra vårt område viser at transportløsninger må planlegges samtidig med nye bolig- og utbyggingsprosjekter. Mobilitetsplanen peker i riktig retning ved å understreke denne sammenhengen.

### 1.6 En god plattform som bør styrkes

Mobilitetsplanen inneholder mange gode mål og viktige prinsipper. Samtidig opplever vi at flere av formuleringene er overordnede og lite forpliktende. Våre innspill handler derfor i liten grad om planens retning, men om hvordan den kan gjøres mer konkret, mer gjennomførbar og bedre tilpasset utfordringene som oppstår når eksisterende boligområder fortettes.

## 2. VÅRE VIKTIGSTE INNSPILL

Vi støtter hovedretningen i den grønne mobilitetsplanen. Planen legger til rette for at flere skal gå, sykle og reise kollektivt, og at transportsektoren skal bidra til et mer klimavennlig, trygt og attraktivt Oslo.

Samtidig mener vi at planen i for liten grad beskriver hvordan mobiliteten skal ivaretas når byen fortettes. Våre erfaringer fra Berg, Nordberg, Sogn og Tåsen viser at nye utbyggingsprosjekter ofte medfører økt trafikk, flere gående og syklende og større belastning på eksisterende gang- og sykkelnett, uten at infrastrukturen forbedres tilsvarende.

### 2.1 Fortetting må følges av mobilitet

Oslo står foran betydelig byutvikling de kommende årene. I vårt område er dette særlig aktuelt gjennom de prioriterte stasjonsnære områdene, transformasjonsområder og større reguleringsprosjekter.

Arealpolitikken i Oslo skal legger til rette for boliger nær kollektivknutepunkter. Samtidig viser erfaringene fra blant annet Tåsen, Sogn og Maridalsveien at fortetting ofte gjennomføres uten at gangforbindelser, sykkelinfrastruktur, trafikksikkerhet eller kollektivkapasitet forbedres i samme takt.

Konsekvensen er at flere mennesker må dele den samme infrastrukturen, noe som gir økt konflikt mellom ulike trafikantgrupper og redusert trafikksikkerhet.

**Anbefaling**

- alle større reguleringsplaner skal dokumentere hvordan mobiliteten påvirkes
- nødvendig mobilitetsinfrastruktur skal planlegges og finansieres samtidig med utbyggingen
- mobilitetstiltak skal være på plass før eller samtidig med nye utbygginger.

### 2.2 Trygge skoleveier må ha høyeste prioritet

Barn er blant de mest sårbare trafikantene, og trygge skoleveier er en forutsetning for at flere barn kan gå eller sykle til skolen.

Innenfor vårt område ligger blant annet Berg skole, Nordberg skole, Tåsen skole, Sogn skole og Kringsjå skole, i tillegg til en rekke barnehager og idrettsanlegg. Mange av disse betjenes av gangveier og lokale boligveier som samtidig påvirkes av økende trafikk som følge av fortetting.

Mobilitetsplanen bør tydeligere slå fast at hensynet til barn skal veie tyngre enn fremkommelighet for biltrafikk.

**Anbefaling**

- alle skoleveier kartlegges systematisk
- trafikksikkerhet rundt skoler prioriteres ved alle større utbygginger
- sikre krysningspunkter og sammenhengende fortau etableres der behovet er størst.

### 2.3 Turveier er også mobilitet – må vernes og gjenopprettes

Turveier, parkdrag, stier og grønne forbindelser er en viktig del av Oslos mobilitetsnett. I vårt område gjelder dette blant annet turveiene B3, B5, B6, B7, B8 og B11, som binder sammen boligområder, skoler, kollektivknutepunkter, idrettsanlegg og Nordmarka.

Disse forbindelsene er ikke bare rekreasjonsområder, men viktige ferdselsårer for grønn hverdagsmobilitet. Likevel opplever vi at turveier gradvis innsnevres, bygges ned eller mister sin funksjon som sammenhengende grønne forbindelser gjennom utbygging og fortetting.

Vi mener at mobilitetsplanen må fastslå et tydelig prinsipp om at **eksisterende og regulerte turveier ikke skal kunne bygges ned, innsnevres eller få redusert sin fremkommelighet og grønne kvalitet.**

Samtidig må nye regulerings- og utbyggingsprosjekter bidra til å **gjenopprette turveitraseer som tidligere er blitt nedbygget**, avbrutt eller privatisert. Målet må være å styrke et sammenhengende nett av grønne forbindelser, ikke bare bevare de delene som fortsatt eksisterer.

**Anbefaling**

- turveier gis en tydelig rolle i mobilitetsplanen
- grønne forbindelser behandles som en del av kommunens mobilitetsnett
- turveier prioriteres ved oppgradering av gangnettet.

### 2.4 Snarveier må bevares

Snarveier, trapper og gjennomganger er ofte avgjørende for at folk velger å gå.

Gjennom vårt arbeid har vi erfart at slike forbindelser gradvis forsvinner som følge av utbygging, privatisering eller manglende vedlikehold. Resultatet er lengre gangavstander og redusert tilgjengelighet.

Mobilitetsplanen bør derfor ha en tydelig strategi for registrering, vern og utvikling av slike forbindelser.

**Anbefaling**

- Turveier skal gis et forpliktende vern mot nedbygging, innsnevring og andre inngrep som reduserer deres funksjon eller grønne kvaliteter.
- Ved nye reguleringsplaner skal tidligere nedbygde eller avbrutte turveitraseer kartlegges og som hovedregel kreves gjenopprettet.
- Kommunen skal sikre at turveier opprettholdes som sammenhengende, offentlig tilgjengelige grønne forbindelser.
- Vern og gjenoppretting av turveier skal innarbeides som konkrete krav i kommunens areal- og reguleringsplanlegging.

### 2.5 Trafikksikkerhet rundt store utbygginger

Større utbyggingsprosjekter påvirker trafikkmønsteret langt utover selve planområdet.

Økt boligbygging gir flere gående, syklende, vareleveranser, renovasjonskjøretøy og annen transport. Dersom dette ikke vurderes samlet, øker risikoen for ulykker og utrygge trafikksituasjoner.

Mobilitetsplanen bør derfor stille tydeligere krav til dokumentasjon av trafikksikkerhet ved alle større reguleringsplaner.

### 2.6 Mobilitet må komme før reduksjon av parkering

BNST støtter målet om redusert bilbruk.

For at dette skal lykkes, må alternativene være attraktive, trygge og effektive. Reduksjon av parkeringsplasser alene skaper ikke grønn mobilitet dersom gang-, sykkel- og kollektivtilbudet ikke samtidig forbedres.

Mobilitetstiltak må derfor komme før eller samtidig med parkeringsrestriksjoner.

### 2.7 Gang og sykkel må prioriteres gjennom boligområder

Mange av de viktigste gangforbindelsene går gjennom etablerte boligområder.

Her mangler det ofte fortau, trygge krysningspunkter, universell utforming og gode sykkelløsninger.

Mobilitetsplanen bør ha et sterkere fokus på oppgradering av eksisterende boligområder, ikke bare etablering av nye hovedruter.

### 2.8 Mobilitetsplanen må bli mer forpliktende

Planen inneholder mange gode mål, men flere formuleringer er veiledende og lite forpliktende.

For at planen skal få reell betydning i regulerings- og byggesaker, bør flere av målene uttrykkes som konkrete krav og dokumentasjonskrav.

Dette gjelder særlig krav til mobilitetsanalyser, trafikksikkerhet, ivaretakelse av turveier og snarveier og oppfølging av mobilitetstiltak ved større utbygginger.

## 3. SÆRLIGE UTFORDRINGER I OMRÅDENE BERG, NORDBERG, SOGN OG TÅSEN

Mobilitetsplanen skal gjelde hele Oslo, men utfordringene varierer betydelig mellom ulike bydeler. Berg, Nordberg, Sogn og Tåsen er preget av etablerte boligområder, mange skoler og barnehager, store rekreasjonsområder og en rekke viktige gangforbindelser mot Marka. Samtidig står området foran betydelig byutvikling gjennom fortetting og flere større utbyggingsprosjekter.

For oss handler grønn mobilitet først og fremst om at det skal være trygt, enkelt og attraktivt å gå og sykle i hverdagen. Dette gjelder både interne reiser i nærmiljøet og forbindelser til skoler, kollektivknutepunkter, idrettsanlegg og marka.

**Områdene Berg, Nordberg og Tåsen er representative for mange etablerte småhusområder i Oslo som står foran betydelig fortetting. Erfaringene våre har derfor overføringsverdi til store deler av byen.**

### 3.1 Prioriterte stasjonsnære områder

I kommuneplanen er deler av vårt område definert som prioriterte stasjonsnære utviklingsområder. Dette innebærer at en betydelig del av den fremtidige boligveksten skal skje nettopp her.

BNST har forståelse for at byen må utvikles rundt kollektivknutepunktene. Samtidig viser erfaringene at fortetting ofte skjer raskere enn utbyggingen av nødvendig mobilitetsinfrastruktur.

Flere innbyggere innebærer flere gående, syklende, kollektivreisende, vareleveranser og servicetrafikk. Dersom dette ikke planlegges samlet, øker presset på eksisterende fortau, krysningspunkter og lokale gater.
Vi mener derfor at mobilitet må være en integrert del av arealplanleggingen, ikke noe som vurderes i etterkant.

**BNST anbefaler at alle større fortettingsprosjekter dokumenterer hvordan de påvirker:**

- gangtrafikk
- sykkeltrafikk
- skoleveier
- turveier og snarveier
- kollektivtilgjengelighet
- trafikksikkerhet.

### 3.2 Tåsen

Tåsen er et av områdene hvor utviklingspresset er størst. Flere planlagte og pågående utbyggingsprosjekter vil gi betydelig flere beboere og økt aktivitet.

Samtidig fungerer Tåsen allerede som et viktig lokalsenter med butikker, skoler, kollektivtransport og møteplasser. Mange barn og unge beveger seg daglig mellom boligområdene, skolene og idrettsanleggene.

BNST er opptatt av at den videre utviklingen ikke reduserer trafikksikkerheten eller kvaliteten på gangforbindelsene.

Vi mener særlig det er behov for:

- tryggere krysningspunkter
- bredere fortau der gangtrafikken er størst
- bedre tilrettelegging for sykkel
- bedre koblinger mellom boligområdene og kollektivtilbudet.

### 3.3 Sogn
Sogn har et særegent mobilitetsmønster med store studentmiljøer, universitet, idrettsanlegg og betydelig kollektivtrafikk. Området har mange gående og syklende gjennom hele året, samtidig som flere større utviklingsprosjekter vil øke belastningen ytterligere.

Sogn fungerer også som en viktig overgang mellom de sentrale byområdene og Nordmarka.

BNST mener at dette stiller særlige krav til:

- sammenhengende gangnett
- sikre sykkelforbindelser
- universell utforming
- trygg kryssing av hovedveier
- gode forbindelser mellom kollektivtransport og nærområdene.

### 3.4 Berg
Berg er i stor grad et etablert boligområde med mange skolebarn og omfattende gangtrafikk.

Mobiliteten skjer i stor grad til fots gjennom boliggatene og via lokale stier og snarveier.

Dette gjør området spesielt sårbart dersom trafikkmengden øker som følge av nye utbygginger.

BNST mener at utviklingen i Berg må ta utgangspunkt i de myke trafikantene.

Trafikksikkerhet bør alltid prioriteres foran økt fremkommelighet for biltrafikk.

### 3.5 Nordberg
Nordberg har noen av de viktigste forbindelsene mellom boligområdene og Nordmarka.

Turveiene B3, B5, B6, B7, B8 og B11 brukes daglig av skolebarn, turgåere, syklister, mosjonister og familier. De fungerer både som rekreasjonsområder og som effektive gangforbindelser til skoler, idrettsanlegg og kollektivtransport.

BNST mener at disse forbindelsene må behandles som en del av Oslos mobilitetsnett.

Ved planlegging av nye utbygginger må det dokumenteres hvordan turveier og grønne forbindelser påvirkes. Eventuelle inngrep må kompenseres gjennom minst like gode løsninger.

### 3.6 Turveier, stier og snarveier – den glemte infrastrukturen
En av de største svakhetene ved dagens mobilitetsplan er at den i hovedsak beskriver mobilitet gjennom gater, veier, sykkelanlegg og kollektivtransport.

I vårt område foregår en betydelig del av den daglige mobiliteten på helt andre forbindelser.

Turveier, stier, trapper, smett og snarveier gjør det mulig å gå korte og direkte ruter mellom boligområder, skoler, kollektivholdeplasser, idrettsanlegg og marka.

Disse forbindelsene representerer en viktig del av den grønne mobiliteten, men blir ofte oversett i reguleringsplaner og byggeprosjekter.

**Vi mener at kommunen bør etablere et eget program for kartlegging, bevaring og utvikling av slike forbindelser, og at de gis samme planmessige status som øvrige gangforbindelser.**

## 4. 10 ANBEFALINGER TIL EN BEDRE MOBILITETSPLAN

| BNST Anbefaling | | Hvorfor | Dette vil bidra til |
|---|---|---|---|
| **1. Planlegg mobilitet før boligbygging** | | | |
| **1.1** | **Mobilitet skal planlegges før fortetting** | Infrastruktur må følge boligveksten. | Tryggere og mer bærekraftige lokalsamfunn. |
| **1.2** | Alle større reguleringsplaner skal inneholde en **mobilitetsanalyse** | Konsekvenser for gående, syklende, skoleveier og kollektiv må vurderes tidlig | Bedre beslutningsgrunnlag og færre konflikter. |
| **1.3** | **Mobilitetstiltak** skal være etablert før eller samtidig med nye utbygginger | Infrastruktur må ikke komme flere år etter boligene. | Mindre trafikkbelastning og tryggere nærmiljø. |
| **1.4** | Mobilitetsplanen må inneholde **tydelige krav** – ikke bare målsettinger | Planen må få reell betydning i regulerings- og byggesaker. | Mer forutsigbar og effektiv gjennomføring. |
| **2. Anerkjenn den grønne mobiliteten** | | | |
| **2.1** | **Turveier skal vernes mot nedbygging** og innsnevring, og tidligere nedbygde trase er skal gjenopprettes ved ny regulering. | Turveiene er viktige ferdselsårer som gradvis svek kes gjennom utbygging og fortetting. | Sammenhengende grønne forbindelser, bedre tilgjengelighet til Marka |
| **2.2** | **Snarveier**, stier og trapper skal kartlegges og bevares | De gjør gangtransport attraktiv og effektiv. | Kortere gangavstander og mindre bilbruk. |
| **3. Sett de myke trafikantene først** | | | |
| **3.1** | **Trafikksikkerhet** skal prioriteres foran fremkommelighet i boligområder | Barn og myke trafikanter må være førsteprioritet. | Flere kan gå og sykle trygt. |
| **3.2** | **Trygge skoleveier** skal ha høyeste prioritet | Skoleveier er grunnlaget for hverdagsmobilitet. | Flere barn går eller sykler til skolen |
| **3.3** | Eksisterende boligområder skal **oppgraderes** med fortau, kryssinger og universell utforming | Mange mangler grunnleggende ganginfrastruktur. | Tryggere og mer tilgjengelige nærmiljøer. |
| **3.4** | Reduksjon av **parkering** skal først skje når gode alternativer er etablert | Bilbruk reduseres ikke uten reelle alternativer. | Høyere oppslutning om grønn mobilitet. |

Vi støtter hovedretningen i Oslos grønne mobilitetsplan. Skal planen lykkes, må den i større grad ta utgangspunkt i hvordan mennesker faktisk beveger seg i sine nærmiljøer.

I etablerte boligområder er turveier, stier, snarveier og trygge skoleveier like viktige som gater, sykkelveier og kollektivlinjer. Turveier, stier og snarveier anerkjennes som en del av Oslos mobilitetsnett, med et forpliktende vern mot nedbygging og innsnevring og krav om gjenoppretting av tidligere ødelagte eller avbrutte turveitraseer ved ny regulering.

Ved å gjøre disse forbindelsene til en integrert del av byens mobilitetsnett kan Oslo skape en grønn mobilitet som ikke bare reduserer utslipp, men også styrker folkehelsen, trafikksikkerheten og kvaliteten i byens nærmiljøer.

**Den viktigste mobiliteten skjer ofte der kommunen ikke har tegnet den inn – på turveier, stier og snarveier.**
**Grønn mobilitet begynner når det er enklere å gå eller sykle enn å kjøre.**