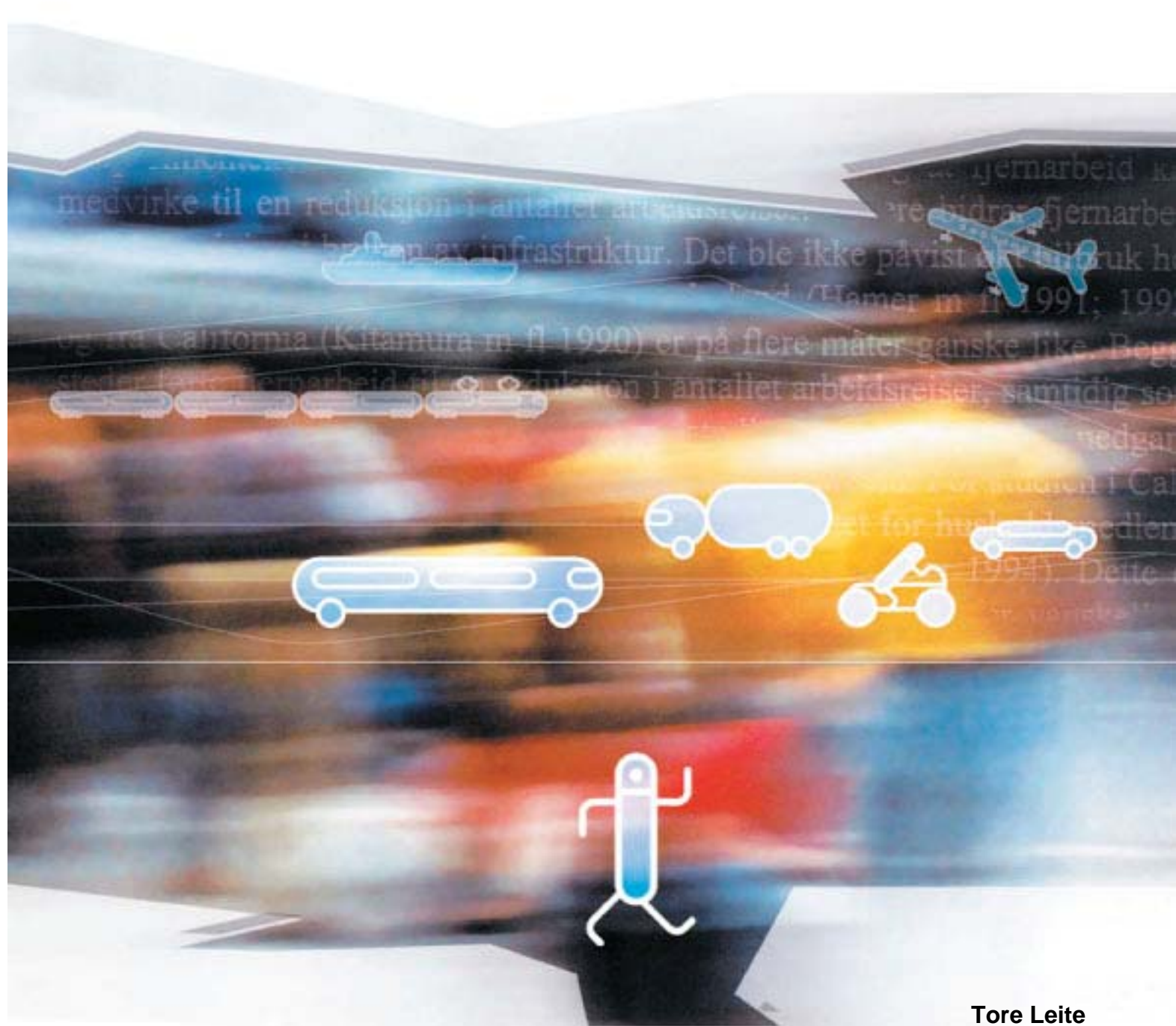


# Tøyengata som miljøgate

Evaluering av trivsel, parkeringsforhold og varelevering





# Tøyengata som miljøgate

## Evaluering av trivsel, parkeringsforhold og varelevering

Tore Leite

Aslak Fyhri

Transportøkonomisk institutt (TØI) har opphavsrett til hele rapporten og dens enkelte deler. Innholdet kan brukes som underlagsmateriale. Når rapporten siteres eller omtales, skal TØI oppgis som kilde med navn og rapportnummer. Rapporten kan ikke endres. Ved eventuell annen bruk må forhåndssamtykke fra TØI innhentes. For øvrig gjelder [åndsverklovens](#) bestemmelser.

ISSN 0808-1190

ISBN 82-480-0661-1 Papirversjon

ISBN 82-480-0663-8 Elektronisk versjon

Oslo, juni 2006

---

**Tittel:** Tøyengata som miljøgate. Evaluering av trivsel, parkeringsforhold og varelevering.

**Forfatter(e):** Tore Leite; Aslak Fyhri

TØI rapport 846/2006

Oslo, 2006-06

51 sider

ISBN 82-480-0661-1 Papirversjon

ISBN 82-480-0663-8 Elektronisk versjon

ISSN 0808-1190

**Finansieringskilde:**

Oslo kommune

**Prosjekt:** 3198 Tøyengata

**Prosjektleder:** Tore Leite

**Kvalitetsansvarlig:** Ronny Klæboe

**Emneord:**

Miljøgate; Tøyen; Gamle Oslo; Miljøby; Varelevering; Parkering

**Sammendrag:**

I 2004 ble Tøyengata bygget om til miljøgate med bredere fortau, smalere kjørebane og færre parkeringsplasser. Denne utredningen behandler forholdene for varelevering og parkering etter oppgraderingen og hvordan brukere og beboere oppfatter miljøet i gata.

Når bygater bygges om til miljøgater gjøres dette for å begrense trafikken og for å gjøre bygata til et bedre sted å oppholde seg og å bo. Dette kan komme i konflikt med næringsdrivendes behov for regelmessig varelevering. Det vil finnes næringsdrivende som har kundegrupper som er avhengige av å bruke bil. En evaluering av Tøyengata som miljøgate viser at dette kan gi ulike hensyn som kan være vanskelig å forene.

De næringsdrivende oppfatter varelevering og kundeparkering som et problem etter ombyggingen. De tiltakene som foreslås av de næringsdrivende for å rette på dette er stort sett ganske konkrete og begrensede i omfang. Det kan derfor være tilstrekkelig med mindre endringer for å ivareta disse behovene. Beboere og besøkende gir uttrykk for at de synes Tøyengata er et trivelig sted å oppholde seg, men ombyggingen til miljøgate har vært lite synlige for disse. For disse kan det altså være nødvendig med relativt omfattende tiltak for å bedre oppfatningen av situasjonen i gata.

Evalueringen bygger på samtaler med næringsdrivende og gateintervju med besøkende og beboere.

---

**Title:** Evaluation of a traffic calming project - Environment, parking solutions and delivery of goods in an urban street

**Author(s):** Tore Leite; Aslak Fyhri

TØI report 846/2006

Oslo: 2006-06

51 pages

ISBN 82-480-0661-1 Paper version

ISBN 82-480-0663-8 Electronic version

ISSN 0808-1190

**Financed by:**

City of Oslo

**Project:** 3198 Tøyengata

**Project manager:** Tore Leite

**Quality manager:** Ronny Klæboe

**Key words:**

Traffic calming schemes; Parking solutions; Delivery of goods; Urban street; Oslo

**Summary:**

In 2004 an urban street in Oslo was rebuilt with broader sidewalks, narrower roadway and fewer parking slots. This analysis evaluates how the street is functioning after these changes with respect to goods delivery, parking and the residents' and visitors' perception of the street environment.

Traffic calming in urban streets is done to improve the living environment and well-being of residents and visitors. In streets with merchants and service activities this calming may come in conflict with the needs for regular deliveries and car parking. These conflicts may be difficult to solve.

For commercial enterprises, goods delivery and customer parking are viewed as a problem after the changes. The measures proposed by the informants are specific and limited in scope. Smaller changes may thus be sufficient to improve the conditions for merchants in the street. Visitors and residents have a positive perception of the environmental quality of the street, but for them the changes have been less noticeable. Relatively comprehensive changes are needed to improve the situation in the street as perceived by residents and visitors.

The conclusions are based upon interviews with commercial enterprises and a street survey.

---

*Rapporten kan bestilles fra:*  
Transportøkonomisk institutt, biblioteket,  
Postboks 6110 Etterstad, 0602 Oslo  
Telefon 22 57 38 00 - Telefax 22 57 02 90  
Pris kr 200

---

*The report can be ordered from:*  
Institute of Transport Economics, the library,  
PO Box 6110 Etterstad, N-0602 Oslo, Norway  
Telephone +47 22 57 38 00 Telefax +47 22 57 02 90  
Price € 25

---

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2006

Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 1961  
Ved gjengivelse av materiale fra publikasjonen, må fullstendig kilde oppgis

# Forord

Tøyengata er i dag både en viktig handlegate og et urbant bomiljø. Som handlegate har den en konsentrasjon av etniske spesialbutikker og har et kundegrunnlag som ikke begrenses til nærmiljøet. Grønland og Tøyengata er kjent for et variert tilbud av eksotiske varer som del av Gamlebyens miljø.

Tøyengata ble bygget om til miljøgate i 2004. Prosjektet ble initiert av Miljøbyen Gamle Oslo som en del av satsingen på byutvikling i Oslos indre by øst. Formålet var å gjøre bygata om til et bedre sted å oppholde seg og å bo, men også å bedre forholdene for varelevering til gatas butikker og serveringssteder. I denne utredningen ser vi på varelevering og parkeringsforhold for kunder i den nå ombygde gata. Prosjektet undersøker om bruken av gata har endret seg siden ombyggingen og om brukernes og beboernes trivsel har forandret seg. Analysen bidrar til forståelsen av de ulike funksjonene gata har som handlegate, bomiljø og møtested, og drøfter konkrete endringsforslag med hensyn til parkering og varelevering.

Utredningen er gjennomført av Transportøkonomisk institutt (TØI) på oppdrag fra Samferdselsetaten i Oslo kommune. Oppdragsgivers kontaktperson har vært Hans Gustav Andersen. Prosjektleder i TØI har vært Tore Leite. Spørreundersøkelsen av brukere og beboere er gjennomført av Synovate MMI med Håkon Kavli som prosjektleder. Rapporten er skrevet av forskerne Tore Leite og Aslak Fyhri, som også har gjennomført intervju med næringsdrivende. Sluttredigering og tekstbehandling har vært gjennomført av avdelingssekretær Tove Ekstrøm. Forskningsleder Ronny Klæboe har hatt ansvar for kvalitetssikring.

Oslo, juni 2006  
Transportøkonomisk institutt

*Lasse Fridstrøm*  
instituttssjef

*Jan Vidar Haukeland*  
avdelingsleder



# Innhold

## Sammendrag

<b>1 Bakgrunn .....</b>	<b>1</b>
<b>2 Konklusjon og generelle anbefalinger .....</b>	<b>2</b>
2.1 Hvordan fungerer Tøyengata i dag? .....	2
2.2 Omfattende endringer kan ikke anbefales innenfor dagens reguleringsbestemmelser.....	3
<b>3 Drøftelse av mulige endringer .....</b>	<b>4</b>
3.1 Parkering og varelevering .....	4
3.1.1 Øvre del av Tøyengata .....	5
3.1.2 Nedre del av Tøyengata.....	6
3.2 Busstopp .....	8
3.3 Fortau og uterom.....	9
3.4 Skilting og informasjon .....	10
3.5 Drift og vedlikehold.....	10
<b>4 Fra gjennomfartsgate til miljøgate.....</b>	<b>11</b>
4.1 Tøyengata før – gjennomgangstrafikk i bygata .....	11
4.2 Ombygging til miljøgate .....	11
4.2.1 Situasjon før opprusting: næringsliv og brukere har ulike preferanser .....	12
4.2.2 Forslag for ombygging av Tøyengata med alternative løsninger .....	13
4.2.3 Reaksjon på ombygging til miljøgate i nærmiljøet .....	14
4.3 Beskrivelse av de enkelte miljøtiltak i Tøyengata .....	15
4.4 Linjeføring og tverrprofil.....	16
4.5 Parkeringsløsninger .....	16
4.6 Varelevering .....	17
4.6.1 Øvre del av Tøyengata .....	18
4.6.2 Nedre del av Tøyengata.....	19
4.7 Busstopp .....	20
4.8 Fortau og uterom.....	21
4.9 Skilting og oppmerking .....	21
4.10 Endepunkter og markering av miljøgate.....	22
<b>5 Næringslivets oppfatning av Tøyengata .....</b>	<b>23</b>
5.1 Metode og utvalg .....	23
5.2 Miljøgatas betydning for de næringsdrivende og deres endringsforslag .....	24
5.3 Varelevering .....	25
5.4 Parkering.....	27
<b>6 Beboernes og brukernes oppfatning av Tøyengata .....</b>	<b>28</b>
6.1 Metode og utvalg .....	28
6.2 Intervjupersonenes transportressurser og reisevaner .....	28
6.2.1 Beboerne har lav biltilgang .....	28
6.2.2 De tilreisende har lavere bilhold enn blant befolkningen ellers .....	29
6.2.3 Beboerne kjører mindre bil enn vanlig.....	29

6.3 Reisemåter og bruk av gata.....	30
6.4 Høy andel av brukerne kommer til fots eller reiser kollektivt.....	30
6.5 Praktisk vurdering av miljøgata.....	31
6.6 Få husker endringene, men de fleste synes det er blitt bedre.....	31
6.7 Oppfatning av trivsel og miljø i Tøyengata.....	32
6.8 Brukernes forslag til endringer i Tøyengata.....	33
<b>7 Store eller små endringer nødvendige? .....</b>	<b>34</b>
<b>8 Referanser.....</b>	<b>36</b>
<b>Vedlegg</b>	



Sammendrag:

# Tøyengata som miljøgate

## Evaluering av trivsel, parkeringsforhold og varelevering

**Ombygging av Tøyengata til miljøgate har i liten grad ført til en endret sammensetning av næringslivet i nedre del av gata. Flere nyetableringer fant sted etter ombyggingen til miljøgate. Dette viser at tiltaket ikke har gått utover næringsvirksomheten i denne delen av Tøyengata. Imidlertid har tiltaket medført redusert omsetning for butikkene i øvre del av gata. Dette skyldes dårligere parkeringsforhold for bilkunder, uten at antall kunder til fots har økt. Beboere og besøkere i Tøyengata har et positivt bilde av miljøet i gata og trives godt i gata, men det er noe uklart i hvilken grad miljøtiltaket har bidratt merkbart til dette.**

**Næringslivet lite tilfreds med varelevering og parkeringsforhold**

For de næringsdrivende som ble intervjuet, oppfattes varelevering og kundeparkering som et problem etter ombyggingen. Disse problemene er knyttet til enkelte butikker som har hyppige vareleveranser, og hvor forholdene for varelevering er spesielt vanskelige. For deler av næringslivet i den nedre delen av Tøyengata oppveies dårlige forhold for kundeparkering og varelevering av økt tilstrømning av kunder som kommer til fots. For de næringsdrivende i den øvre delen av Tøyengata er det imidlertid ingen økt tilstrømning av denne kundegruppen etter at gata ble bygget om til miljøgate.

**Lavt bilhold og bilbruk blant beboerne og besøkende**

I Tøyengata hadde beboerne i gata allerede før ombyggingen lavt bilhold og lav bilbruk sammenlignet med resten av Oslo. To spørreundersøkelser viser også at gata hadde en høy andel besøkende som reiste kollektivt eller kom til fots. Som bygata i sentrum kan

Tøyengata derfor sies å være godt egnet som miljøgate ettersom fordelene med lav biltrafikk oppveier ulempene ved dårlige parkeringsforhold i og rundt miljøgata.

**Ombyggingen til miljøgate er lite synlig**

For mange av brukerne vil ombygging av en bygata til miljøgate også føre til varige ulemper i form av vanskeligheter med å finne gateparkering og kostnader ved å leie parkeringsplass. For å få tilstrekkelig aksept for tiltak som reduserer tilgjengeligheten for bilbrukerne, må både næringsliv, besøkende og beboere oppleve at de får noe igjen.

Brukerne gir uttrykk for at de synes Tøyengata er et trivelig sted å bo og handle, men at ombyggingen til miljøgate har vært lite merkbar. Dette kan forklares med at gatas tradisjonelle gatebruk og utforming i store trekk er beholdt og at trafikkbelastningen allerede var betydelig redusert gjennom bussbommen.

Tøyengata fremstår i dag i liten grad som en "miljøgate". For brukerne kan det altså være nødvendig med relativt omfattende tiltak for å bedre forholdene i bygata på en synlig måte.

**Individuelle løsninger og tilpasninger mulig**

Tidligere evalueringer av miljøgater har vist at varelevering ofte er dårlig ivarettatt. Fysiske forhold i de enkelte gatene gjør det ofte vanskelig å finne gode løsninger. I Tøyengata har imidlertid næringslivet selv fremmet konkrete tiltak som er av begrenset omfang. Det kan derfor være tilstrekkelig å supplere tiltaket med mindre tilpasninger for å komme disse næringsdrivende i møte. Det er samtidig viktig å peke på at gjeldende reguleringsbestemmelser begrenser muligheten for større endringer, og at tilpasningene som drøftes må ses i lys av disse begrensningene.

Tiltak for å bedre forholdene for varelevering og kundeparkering vil kunne komme i motstrid med behovet for boligparkering og politiske vurderinger

knyttet til utviklingen av Gamle Oslo som miljøby. Om beboerne i Tøyengata og i sidegatene bør få redusert sin tilgang til avgiftsfrie parkeringsplasser, vil derfor være et politisk prioriteringsspørsmål. I denne rapporten drøftes særlig konkrete tiltak for å bedre varelevering og kundeparkering. Disse er:

- Endret plassering av lommer for varelevering og parkering
- Skilting og informasjonstiltak og dialog mellom trafikketaten og næringsliv om håndheving av parkeringsreglene
- Flere parkeringsplasser for kunder ved økt bruk av korttidsparkering mot avgift
- Endring av bussholdeplasser

# 1 Bakgrunn

I 2004 ble Tøyengata omgjort til miljøgate. I denne utredningen har vi hatt fokus på varelevering og parkeringsforhold for kunder i den nå ombygde gata. Vi spør om bruken av gata har endret seg siden ombyggingen, og om brukerne og beboernes trivsel har blitt bedre. Dette for å kunne drøfte konkrete forbedringsforslag, men også for å bidra til forståelsen av konflikter mellom gatas ulike funksjoner som handlegate, bomiljø og treffpunkt.

I evalueringen av miljøgata drøftes justeringer som bedrer funksjon for næringsliv og beboere, som kan gjennomføres innenfor de gjeldende reguleringsbestemmelsene. Dette omfatter mulige tiltak i forhold til skilting, organisering av varelevering, parkering og informasjon.

Samtidig gir prosjektet informasjon om hvordan ombyggingen av Tøyengata til miljøgate er blitt mottatt av det lokale næringsliv, brukere og beboere. Dette gir relevant kunnskap for vurdering av tilsvarende forslag og planer.

Denne rapporten bygger på gateintervjuer av rundt 200 personer gjennomført av Synovate MMI. I tillegg er det gjennomført intervjuer og samtaler med 17 næringsdrivende i Tøyengata. Dette danner sammen med befaring og evaluering av plandokumenter grunnlaget for drøftelse av tiltak.

## 2 Konklusjon og generelle anbefalinger

### 2.1 Hvordan fungerer Tøyengata i dag?

Nedre del av Tøyengata bærer i dag preg av å være en travel handlegate med relativt mye trafikk fra kunder i bil, men også mange fotgjengere. I øvre del av gata er det et langt roligere miljø.

Intervjuene med brukerne og beboerne viser at disse, både før og etter ombygging, har hatt et generelt godt inntrykk av gata. Et problem som riktignok nevnes er vanskeligheter med å finne parkeringsplasser, men siden flertallet av brukerne og beboerne i gata har et lavt bilhold og reiser mye kollektivt eller går til fots, oppleves ikke dette som et stort problem for disse gruppene.

De næringsdrivende har naturlig nok en annen oppfatning av hvordan gata fungerer. De har gjentatte ganger tatt opp dårlige forhold for varelevering som et problem, og opplever stadige klager fra kunder som bruker bil.

I Tøyengata, som i mange andre miljøgater, er det altså en konflikt mellom varelevering, tilgjengelighet for kunder med bil og god trivsel i gata blant de øvrige brukerne. Tidligere evalueringer av miljøgater i Norge har vist at tiltakene har vært effektive med hensyn til redusert kjørehastighet, bedre forhold for fotgjengere og syklister og at gatene var blitt hyggeligere. Samtidige viser evalueringene at hensynet til effektiv og sikker varelevering ofte har blitt dårligere ivaretatt.

Beboerne og brukerne i Tøyengata er generelt sett tilfreds med Tøyengata, slik den fremstår i dag. Vi ser imidlertid at brukere og beboere var omtrent like tilfredse da MMI gjennomførte en spørreundersøkelse om handlevaner og trivsel i 1998. Det har altså ikke skjedd store endringer i brukernes og beboernes syn på gata etter at den ble bygget om til miljøgate i 2004. Dette kan tolkes som at endringene i Tøyengata var for lite synlige, og at eventuelt nye tiltak må være ganske tydelige og store for å gi noen endringer av bruk av og trivsel i Tøyengata.

Problembeskrivelsene som ligger til grunn for de konkrete endringsforslagene kan oppsummeres slik:

- Få parkeringsplasser for kunder og beboere
- Konflikt mellom varelevering og bussens framkommelighet i gata
- Konflikt mellom feilparkerte biler og varelevering
- Liten opplevelse av at gata er en miljøgate/ lite vegetasjon og møteplasser

## **2.2 Omfattende endringer kan ikke anbefales innenfor dagens reguleringsbestemmelser**

Forbedringstiltak for Tøyengata må ta utgangspunkt i gatas funksjon som flerkulturell handlegate, med ulike behov for de ulike kundegruppene, og tiltakene må også ta hensyn til at gata har mange boliger. Samtidig setter busslinja gjennom gata grenser for tiltak som kan gjennomføres innenfor gjeldende reguleringsplan med smal vegbane og bredere fortau.

Tiltak for å motvirke problemene som er listet opp i avsnitt 2.1 ovenfor vil både kunne komme i motstrid med hverandre og med politiske vurderinger knyttet til utviklingen av Gamle Oslo som miljøby. Det vil ikke være mulig å gjøre det lettere for kundene å parkere i nærheten av butikkene uten at dette enten går på bekostning av boligparkering og/eller varelevering i gata. Om beboerne i Tøyengata og i sidegatene bør få redusert sin tilgang til avgiftsfrie parkeringsplasser, vil derfor være et politisk prioriteringsspørsmål. Mulig omfordeling mellom parkeringsplasser og plasser for varelevering vil kunne få betydning for hvordan Tøyengata utvikler seg, både med hensyn til næringslivets rammebetingelser og sammensetning, gatas bomiljø og dens preg som bygate. Dette betyr at det ikke kan anbefales omfattende endringsforslag innenfor gjeldende reguleringsbestemmelser, men det vil være mulig med mindre justeringer og endringer i forhold til disponering av plasser for parkering og varelevering.

Endringsforslagene som gjennomgås og drøftes i rapporten omfatter tiltak i nedre og øvre del av Tøyengata. Disse er:

- Endret plassering av lommer for varelevering og parkering
- Skilting og informasjonstiltak
- Flere parkeringsplasser for kunder
- Endring av bussholdeplasser

I kapittel 7 gis en kort drøfting av større endringer i Tøyengata, som vil kreve fysiske endringer og endring av gjeldende reguleringsbestemmelser.

## 3 Drøftelse av mulige endringer

### 3.1 Parkering og varelevering

Vurderingene her tar utgangspunkt i detaljplanen for ombygging av Tøyengata til miljøgate, som legger fysiske begrensninger på antall parkeringsplasser i gata. I dag er parkeringssituasjonen endret i forhold til det som var planlagt i detaljplanen for miljøgata. Det er i dag færre plasser i selve Tøyengata, men noen plasser som var planlagt brukt til varelevering i sidegater, er frigitt til parkering (for eksempel i Nordbygata og i Sørligata).

Flere av de næringsdrivende påpeker i intervjuene at de har mange kunder som kommer til butikkene med bil for å gjøre innkjøp, og at det er et betydelig problem for kundene å finne parkeringsplasser i nærheten av butikkene.

Mye tyder imidlertid på at næringslivets struktur i Tøyengata primært består av butikker som har kunder som kommer til fots eller med kollektivtransport. Disse er lite avhengig av at kundene kan parkere i umiddelbar nærhet til butikken, og rolige trafikkforhold og en triveligere gate vil ha større betydning for omsetningen. Det kan allikevel være et behov for å vurdere en bedret parkeringssituasjonen for kunder i enkelte områder av Tøyengata. Nedenfor drøftes noen forslag til endringer av parkering og varelevering for Tøyengata i forhold til dagens situasjon. Disse forslagene er ment som innspill til mulige endringer og kan være et utgangspunkt for en dialog mellom næringsdrivende, beboere og trafikketaten.

Tiltakene som vurderes nedenfor omfatter:

- Omdisponering av parkeringsplasser og lommer for varelevering. En slik vurdering bør skje fortløpende i forhold til nyetableringer og endringer i gata
- Økt bruk av korttidsparkering og parkering mot avgift

Flere næringsdrivende i Tøyengata har pekt på behovet for reservering av noen plasser for varelevering og kunder. Det er ingen praksis i Oslo for å reservere plasser for næringsdrivende på offentlig veggrunn. Reservering av parkeringsplasser og plasser for varelevering for bestemte næringsdrivende er derfor ikke vurdert som tiltak i denne rapporten.

Forslag til endringer av varelevering og parkering er beskrevet for øvre og nedre del av Tøyengata.<sup>1</sup> Et generelt tiltak for *parkeringsplassene* i både øvre og nedre del av Tøyengata er endring av dagens parkeringsregulering. Dagens løsning for

---

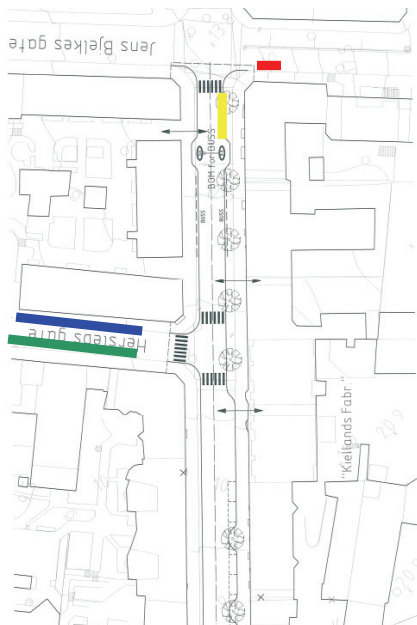
<sup>1</sup> Illustrasjoner nedenfor er utsnitt hentet fra detaljplan for Tøyengata (ICG 1999). Jamfør også oversiktskart i vedlegg 1

parkering i Tøyengata er basert på parkering mot avgift på dagtid (08 – 17.00 hverdager) og er begrenset oppad til 3 timer. I deler av gata, og kanskje særlig i nedre del, kan det vurderes å redusere maksimal parkeringstid fra tre timer og ned til 30 minutter eller 1 time.

### 3.1.1 Øvre del av Tøyengata

I øvre del av Tøyengata ble det i detaljplanen lagt til rette for seks parkeringsplasser som ligger fra ”Kiellands fabrikker” og ned til Sørligata. I dag er disse plassene forbeholdt varelevering. Dette er markert med parkering forbudt skilt (skilt 362) langs østsiden mellom Herslebs gate og Sørligata. Dette betyr at det i dag ikke er parkeringsplasser i denne delen av gata.

Figur 3.1 Mulig parkering (grønn og blå markering) og varelevering (gul og rød markering) i øverste del av Tøyengata



Kilde: TØI rapport 846/2006

Den øvre delen av Tøyengata er betydelig roligere enn den nedre delen av gata, men flere bedrifter har behov for varelevering, blant annet Royal Sweet, et trykkeri i ”Kielland-fabrikken” og Tøyen Catering.

PAK matsenter har i dag varelevering fra kjørebane ovenfor bom og fra sidegate i bakke. Mulighetene for å bedre forholdene for PAK matsenter er begrenset innenfor dagens regulering. Det kan vurderes å legge bedre til rette for varelevering fra Tøyengata til PAK matsenter lenger opp mot Jens Bjelkes gate (se Figur 3.1, gul markering). Dagens varelevering fra Jens Bjelkes gate kan beholdes som lomme for varelevering, blant annet for PAK matsenters egne varebiler (se Figur 3.1, rød markering).

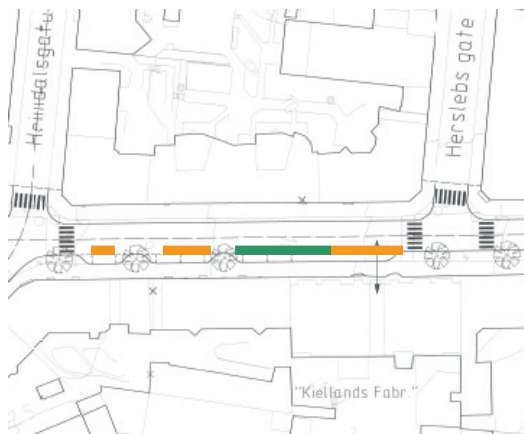
Det kan vurderes å gjøre om plasser for vanlig gateparkering til korttidsparkering mot avgift i Herslebs gate rett utenfor Tøyen kirke (se Figur 3.1, grønn markering). Dette vil øke antall parkeringsplasser for kunder i øvre del av Tøyengata, men vil komme i konflikt med beboernes behov for parkering.

På den andre siden (nord) av Herslebs gate er det nå parkering forbudt. Siden det ikke i dag er næringsdrivende som bruker denne plassen til varelevering, kan dette skiltet også vurderes erstattet med parkering mot avgift (Figur 3.1, blå markering).

Butikken Royal Sweet bruker i dag lomme for varelevering noen meter sør for butikken, men denne er ikke godt egnet i forhold til varelevering av store varepartier (blant annet leveranser fra TINE) og da særlig om vinteren. Det vil være vanskelig å forbedre leveringsforholdene for denne butikken uten å redusere bredden på fortau, ettersom butikken ligger ved fotgjengerfelt.

Behovet for øvrige vareleveringslommer nedenfor Royal Sweet foreslås vurdert forløpende i forhold til eventuelle nyetablering i denne delen av Tøyengata. I dag er det særlig bedrifter i ”Kiellands fabrikk” og Tøyen Catering som har større mengder av varelevering og -transport fra disse lommene. Dette gjør at det i dag ikke kan anbefales å omdisponere alle disse lommene til parkeringsplasser, slik det var foreslått i detaljplanen (ICG 1999). Det kan imidlertid vurderes å tillate parkering i en eller to av lommene (Figur 3.2, grønn markering). Disse bør i så fall legges ut til korttidsparkering, mot avgift, på dagtid.

Figur 3.2 Mulig parkering (grønn markering) og varelevering (oransje markering) i øverste del av Tøyengata mellom Herslebs gate og Heimdalsgata



Kilde: TØI rapport 846/2006

Tøyengata mellom Urtegata og Heimdalsgata blir i dag brukt til parkering slik som det ble forutsett i detaljplanen (ICG 1999). Det er i alt ni parkeringsplasser her. Parkering på disse plassene kan komme i konflikt med varelevering til butikkene i dette avsnittet. Det er imidlertid ingen butikker med store og/eller hyppige vareleveranser i dette avsnittet, slik at det ikke anbefales å ta vekk parkeringsplasser til fordel for varelevering i denne delen av Tøyengata.

### 3.1.2 Nedre del av Tøyengata

I nedre del av Tøyengata mellom Urtegata og Grønlandsleiret er det svært få parkeringsplasser. I sidegater er det delvis parkering mot avgift og delvis gateparkering. Varelevering skjer for en stor del fra kjørebane.

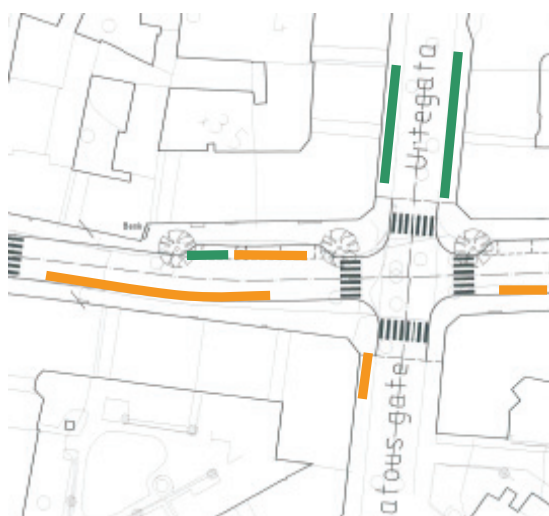


Et mulig tiltak for å øke mulighetene for kundeparkering vil være å øke andelen avgiftsbelagte parkeringsplasser i sidegatene. Ved Kjøthallen (Urtegata/Tøyengata) er det tre parkeringsplasser som i dag brukes til varelevering. Det kan vurderes å erstatte en av disse med plass for korttids kundeparkering utenfor butikken (Figur 3.3, grønn markering).

Varelevering fra Platous gate vil kunne vurderes for å hindre konflikt mellom varelevering og bussens framkommelighet.

På nordsiden av Urtegata er det nå skiltet parkering forbudt. Det er i dag ikke behov for varelevering her, og det kan derfor vurderes å tillate parkering mot avgift (Figur 3.3, grønn markering).

Figur 3.3 Mulig parkering (grønn) og varelevering (oransje) ved Kjøthallen



Kilde: TØI rapport 846/2006

Den nederste delen av Tøyengata mellom Nordbygata og Grønlandsleiret har den smaleste tverrprofilen, og kjennetegnes ved at det ofte er konflikter mellom varelevering og annen trafikk. Strekingen er den mest trafikkerte delen av gata og den har også to bussholdeplasser.

I detaljplanen for ombygging av Tøyengata var det i denne delen av gata planlagt fire parkeringsplasser. Disse vil kunne betjene kunder på dagtid både til de to dagligvarebutikkene, Noor price og Nordby dagligvare, men vil også være attraktive for kunder som besøker Grønland Bazar. Disse plassene har på grunn av byggearbeid ved Grønland Bazar ikke vært tilgjengelig. Når disse parkeringsplassene nå blir tilgjengelige, vil dette forbedre mulighetene for kundeparkering i nedre del av Tøyengata. Det anbefales at disse plassene disponeres som korttidsparkering mot avgift. På nordsiden av Nordbygata er det i dag fri gateparkering, mens det er parkering mot avgift på sørsiden (Figur 3.4, rød sirkel). Også her kan det vurderes å øke antall parkeringsplasser mot avgift.

Forholdene for varelevering til dagligvarebutikken Noor Price er i dag utilstrekkelig. En mulig løsning her er å tillate varelevering fra Nordbygata (Figur 3.4, gul markering). En slik løsning vil imidlertid kunne komme i konflikt med framkommelighet for større lastebiler i krysset, og må vurderes nøye i forhold til dette.

Figur 3.4 Mulig parkering (grønn markering) og varelevering (gul og oransje) ved Nordbygata



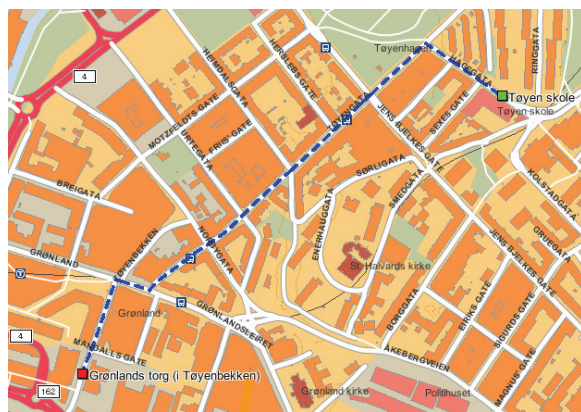
Kilde: TØI rapport 846/2006

Ettersom kjørebane er smal i nedre del av Tøyengata er dagens løsning for varelevering (Figur 3.4, oransje markering) allerede på grensen av det som er trafikalt mulig, og en eventuell utvidelse ville bidra til enda flere konfliktsituasjoner. Det anbefales derfor ingen endringer her.

### 3.2 Busstopp

I intervjuene med næringslivet i Tøyengata er det blitt nevnt at varelevering (og feilparkeringer) kommer i konflikt med bussens framkommelighet. Konfliktene med busstrafikken er ikke bare relatert til holdeplassene, men også til plassforholdene i gata og gatebruk generelt (jfr. avsnitt 5.3). Bussholdeplassene i øvre del av Tøyengata (Tøyen kirke) gir mindre konflikter med varelevering enn i nedre del.

Et forslag som har kommet frem i intervjuer med de næringsdrivende er at bussholdeplassen i nedre del av Tøyengata fjernes eller flyttes. Flytting av



Kilde: TØI rapport 846/2006

holdeplass til plassering lenger nord i gata ansees som lite hensiktsmessig på grunn av tverrprofil ved Urtegata og avstand til holdeplassen ved Tøyen kirke. Flytter man holdeplassen til Grønlandsleiret/Tøyenbekken, vil avstanden til holdeplass ved Grønlands Torg i Tøyenbekken bli kort. En slik flytting vil derfor i praksis medføre en reduksjon i antall holdeplasser i hver retning, slik at

det blir én holdeplass mellom Grønlands Torg og Tøyen skole.

Et annet forslag som kom frem er å legge om busslinja slik at den ikke føres gjennom Tøyengata. En omlegging av busslinja vil redusere konflikter mellom varelevering og buss både i øvre og i nedre del av gata. Forslag om å endre holdeplasser og flytte busslinja vil ha konsekvenser for busselskap, passasjerer og beboere i området, og må i så fall drøftes nærmere i forhold til dette.

### 3.3 Fortau og uterom

Gjennom gateintervjuet har flere gitt uttrykk for at uterommet kan gjøres koseligere med mer grønt og flere benker. Tverrprofil og linjeføring i Tøyengata gjør at det ikke mulig å endre fortau og uterom betydelig uten å endre bruken av gatearealet i nederste og øverste del av Tøyengata (se kapittel 7). Mulige deler av Tøyengata som kan tjene som møteplass i gaterommet vil kunne være (Figur 3.5, grønn markering):

- Hjørnet mellom Sørligata og Tøyengata (venstre del av figuren)
- Bredt fortau i Tøyengata ved Grønland Bazar (høyre del av figuren)

Figur 3.5 Møteplasser i Tøyengata



Kilde: TØI rapport 846/2006

### 3.4 Skilting og informasjon

Problemer knyttet til varelevering og parkering kan delvis føres tilbake til uklar skilting. Parkering forbudt skilt (skilt nr. 372) tillater varelevering, men det er ingen tydelig markering av at lommene kan brukes til varelevering eller at varelevering fra kjørebane er tillatt. Leverandører av varer må antas å være godt kjent med betydningen av skiltingen i gata. Imidlertid vil det kunne være hensiktsmessig å gjøre bilister oppmerksom på at en feilparkering vil hindre varelevering. Et mulig tiltak vil derfor kunne være gjennomgående bruk av underskilt (skilt 806) ”Varelevering”.

Næringslivet problematiserer også begrensninger som denne skiltingen gir for tidsbruk i forbindelse med levering av varer. Flere av de intervjuede næringsdrivende viser til bøtelegging i forbindelse med varelevering og henting av varer. Dette kan tyde på at det er behov for informasjon og dialog mellom næringsdrivende og trafikketaten om håndheving av parkeringsreglene i gata. Dette er særlig aktuelt ettersom håndhevingen av tidsbruk for varelevering bygger på en skjønnsvurdering om det er konkret aktivitet knyttet til lasting og lossing av varer.

### 3.5 Drift og vedlikehold

Problemer med snørydding i den spesielt snørike vinteren 2005/2006 ble tatt opp av de næringsdrivende. Etter ombygging til miljøgate har Tøyengata en smal kjørebane og det er brukt lommer for parkering og delvis for varelevering i gata. En ytterligere innsnevring av kjørebane på grunn av store snømengder kan derfor gjøre vareleveringen spesielt vanskelig i Tøyengata. Det betyr at snørydding er viktig for å sikre funksjonell varelevering.

## 4 Fra gjennomfartsgate til miljøgate

### 4.1 Tøyengata før – gjennomgangstrafikk i bygata

Bydel Gamle Oslo var før de store trafikkomleggingene (Vålerenga og Ekeberg tunnelen) en av de mest trafikkerte bydelene i Oslo (Kolbenstvedt 1998). Tøyengata var tidligere en gjennomfartsgate for biler fra Grønlandsleiret til Tøyen, med en betydelig trafikal belastning. Ved Tøyengata nord for Jens Bjelkes gate var trafikkmengden beregnet til å være rundt 16.000 biler i døgnet, mens trafikkmengden nedover mot Grønlandsleiret var noe lavere. På 70-tallet ble det også gjort målinger i øvre deler av Tøyengata som viste at selve gaterommet hadde en utendørs støy på over 70 dB (A) på dagtid (08 – 17).

I en rapport fra 1975 beskrives situasjonen for fotgjengere i Tøyengata som følger:

”I dag er det bilene som dominerer gata. Dette gjør at Bygata blir lite brukelig for andre trafikkantgrupper. Fotgjengerne må ta hensyn til bilene. Det blir vanskelig for folk å komme dit de ønsker, de må vente før de kommer over gata, og det er utrivelig å bruke gata som oppholdssted til samtaler, gatehandel etc.” (Kaul et al. 1975:11).

I løpet av 80-åra ble det satt opp bom i gata som skulle sørge for at gjennomgangstrafikken ble ledet over i Jens Bjelkes gate, i stedet for nedover Tøyengata. Kun bussen kan passere denne bommen. Bommen er derfor det enkelttiltaket som har hatt størst betydning for trafikksituasjonen i Tøyengata. I 1996 ble det beregnet en samlet trafikkbelastning på mellom 400 – 1.500 ÅDT i Tøyengata fra Urtegata til Herslebs gate, og 400 ÅDT fra Herslebs gate til Jens Bjelkes gate.<sup>2</sup>

### 4.2 Ombygging til miljøgate

Planlegging av ombygging av Tøyengata til miljøgate ble initiert av prosjektet Miljøbyen Gamle Oslo i 1998. Hensikten var å gjøre Tøyengata til et bedre sted å bo og å drive næringsvirksomhet i. En viktig intensjon for Miljøbyen Gamle Oslo

---

<sup>2</sup> En trafikkbelastning på under 2.000 ÅDT blir ansett som lav. I en miljøundersøkelse for Ekeberg/Gamle Oslo i 1996 nevnte 29 prosent av de spurte personene i slike områder at trafikkbelastningen var et miljøproblem, mens 17 prosent nevnte støy og forurensning (Kolbenstvedt 1998:15). Noen flere oppfattet lav trafikkbelastning (23 prosent) og lite støy og forurensning (33 prosent) som en miljøkvalitet i områdene med trafikkbelastning under 2000 ÅDT (Kolbenstvedt 1998:14).

var å trekke beboere, næringsliv og andre interesserte med i arbeidet. Blant annet skulle gaten bygges om slik at det ble bredere fortau og bedre varelevering. I 1998 ble det organisert et folkemøte for å få innspill til hvordan Tøyengata kunne oppgraderes. Asplan Viak gjennomførte i 1998 en spørreundersøkelse blant næringsdrivende og gårdeiere i Tøyengata på oppdrag fra MGO (MGO/ICG 1999). MMI utarbeidet samtidig en rapport om handlevaner i Tøyengata som bygget på intervjuer av tilfeldig utvalgte personer som befant seg i gata (MMI 1999).

I februar 1999 ble det lagt fram et forprosjekt som beskriver to alternative løsninger for ombygging av Tøyengata på strekningen Grønlandsleiret til Jens Bjelkes gate (ICG 1999a). Denne forstudien ble fulgt opp med en detaljplan for opprustningen av Tøyengata i juli 1999. Planen ble utarbeidet på bakgrunn av dialog med brukere og myndigheter og på bakgrunn av forprosjektet.

Plan- og bygningsetaten vedtok i det følgende året en mindre endring av reguleringsplanene for Tøyengata. Dette vedtaket ble fattet på bakgrunn av politisk avklaring fra bydelen og ga Samferdselsetaten klarsignal for bygging (Plan- og bygningsetaten 2000).

Ombygging av Tøyengata ble deretter realisert som en del av prosjektet Miljøbyen Gamle Oslo. Kostnadene for ombygging ble dekket med midler fra Handlingsplan Indre Øst (Samferdselsetaten 2004). Selve byggearbeidene ble gjennomført i 2004 på grunnlag av en byggeplan fra Norconsult. Tiltakene omfattet en innsnevring av veibanen, fjerning av parkeringsplasser, skiltregulering, ny beplantning og ny plassering av bussholdeplasser.

Det var ulik oppfatning av behovet for å bygge om Tøyengata til miljøgate og hvordan denne opprustingen skulle utføres. I Bydelsutvalgt for Gamle Oslo ble forslaget om ombygging av hele strekningen vedtatt mot Høyres og Fremskrittspartiets stemmer. Mindretallet var særlig skeptiske til en reduksjon av parkeringsplasser i øvre del av Tøyengata mot Jens Bjelkes gate. Blant beboere og næringsliv var det en generell positiv holdning til oppgradering i gata. Noen uttalelser fra beboere viser imidlertid skepsis til å redusere antall parkeringsplasser og viser til at det kan bli vanskeligere å finne parkeringsplasser etter ombygging.

#### **4.2.1 Situasjon før opprusting: næringsliv og brukere har ulike preferanser**

I spørreundersøkelsene om handlevaner i Tøyengata ble det intervjuet 132 personer i gata. Halvparten av disse personene bodde i Gamle Oslo. Nesten 40 prosent var kommet til Tøyengata for å handle. Halvparten av de som var i Tøyengata hadde gått dit til fots, men blant de som kjørte bil synes flertallet at parkeringsforholdene var dårlige. Over 80 prosent av de intervjuede syntes at det var trivelig å handle i Tøyengata. Nesten 70 prosent mente at det burde bygges bredere fortau og plantes flere trær – også hvis dette førte til at parkeringsplasser forsvant (MMI 1998).

Miljøbyen Gamle Oslo gjennomførte også en spørreundersøkelse blant næringsdrivende og gårdseiere i Tøyengata før opprustingen til miljøgate (Asplan Viak 1999). Undersøkelsen beskriver næringslivet som variert med flerkulturell sammensetning og med en viss stabilitet i næringsstruktur og –aktivitet i gata. Det var 30 næringsdrivende fordelt på dagligvare, spisesteder, spesialforretninger,

kiosker og kontorbedrifter. Blant de næringsdrivende var det få som hadde kunder bare i nærmarkedet, mens noen hadde flere kunder fra omlandet. Rundt halvparten av de intervjuede næringsdrivende hadde kunder både fra nærmiljøet og omlandet (Asplan Viak 1999).

Undersøkelsen blant de næringsdrivende viste at det var en blandet holdning til bommen i Tøyengata. Rundt halvparten opplyste at bommen hadde hatt negativ effekt på deres virksomhet, mens den andre halvparten viste til den positive miljøeffekten bommen hadde hatt, ved å redusere trafikken. Nesten alle pekte på betydningen av parkeringsplasser ved sin virksomhet og mente at parkeringsforholdene var dårlige. I undersøkelsen fra Asplan Viak ble det ikke stilt spørsmål om varelevering, men de næringsdrivende pekte blant annet på at feilparkering skapte problemer for varelevering som da delvis måtte foregå ulovlig fra fortauene.

Det fleste næringsdrivende som ble intervjuet mente at en visuell opprusting ville være positiv, men pekte samtidig på at dette ikke skulle gå på bekostning av antall parkeringsplasser for de næringsdrivende. Asplan Viak legger i sin rapport vekt på at det var en overvekt av næringsdrivende med kunder fra omlandet. Disse næringsdrivende hadde stort behov for kundeparkeringsplasser, men var mindre avhengig av en attraktiv gate med stor sirkulasjon av mennesker (Asplan Viak 1999:18).

#### **4.2.2 Forslag for ombygging av Tøyengata med alternative løsninger**

Miljøbyen Gamle Oslo utarbeidet to alternative forslag til ombygging av Tøyengata. Det første alternativet innebærer en reduksjon av parkeringsplassene i Tøyengata fra 43 til 17 til fordel for bredere fortau og planting av 14 nye trær. I det andre alternativet ble antall parkeringsplasser utvidet til 48 som ga smalere fortau. Det var i det andre alternativet planlagt planting av 17 trær. Disse trærne var plassert i ”øyer” mellom parkeringsplassene. For begge alternativene ble det forutsatt en kjørebanebredde på seks meter og hjørneavrunding for fortau med radius fire meter. Det var planlagt fire holdeplasser for buss og disse ble i forstudien utformet som opphøyet bussholdeplass i henhold til Oslo Sporveiers høystandard (MGO/ICG 1999a). De to alternativene ble av Miljøbyen Gamle Oslo lagt fram for en arbeidsgruppe som besto av beboere og Grønland Nedre Tøyen beboerforening. Det ble anbefalt å gå videre med det første alternativet med få parkeringsplasser, men med noen endringer og justeringer i forhold til plassering av trær og plassering av parkeringsplasser. Antallet parkeringsplasser ble også foreslått økt fra 17 til 27 plasser. Blant annet ble det lagt inn tre parkeringsplasser for å betjene forretningene mellom Grønlandsleiret og Nordbygata (MGO/ICG 1999a:6). Det ble foreslått å legge inn et fotgjengerfelt i krysset mellom Herslebs gate og Tøyengata for skolebarn som krysser Tøyengata. Det ble også foreslått kontrasterende belegg for å dempe hastigheten i kryssområdene.

Detaljplan for oppgraderingen av Tøyengata ble utarbeidet av Miljøbyen Gamle Oslo etter oppfølgingsmøte med Grønland Nedre Tøyen Beboerforening. Det ble også avholdt et informasjons- og diskusjonsmøte med berørte etater. Innspill og reaksjoner fra disse møtene førte til justeringer av det opprinnelige forslaget til detaljplan. Her ble det lagt til grunn en kjørebanebredde på 6,5 meter, med

reduert bredde på mellom 6,0 og 6,3 meter i spesielt trange gatesnitt. For fortau ble det lagt til grunn en fri bredde på 2,2 meter. Areal for varelevering ble i forstudien lagt til åtte soner for varelevering i sidegater, en skiltet parkeringslomme for varelevering i Tøyengata og en lastesone i Jens Bjelkes gate. Bom ble beholdt der den sto før oppgradering, men bommen ble utformet slik at sykkeltrafikken skulle slippe igjennom og samtidig hindre snikkjøring med bil. I det endelige forslaget fra Miljøbyen Gamle Oslo var det lagt inn 21 parkeringsplasser og planlagt 14 nye trær.

Plan- og bygningsetaten vedtok forslag om opprusting som mindre vesentlig endring i reguleringsplanen for Tøyengata. Vedtaket innebar at kjørebane ble gjort smalere og fortauene bredere. Forslag fra Samferdselsetaten til parkeringsplasser, bussholdeplasser og lommer for varelevering ble fulgt. I sin vurdering la Plan- og bygningsetaten vekt på at endringsforslaget er en nødvendig opprusting av Tøyengata som handle- og boliggate. Etaten viser til at konflikten mellom næringsliv og beboere særlig er knyttet til fremmedparkering og fremmedtrafikk, samt varelevering og at disse konfliktene ville reduseres gjennom en mer tilrettelagt parkeringsordning (Plan- og bygningsetaten 2000:8f).

#### 4.2.3 Reaksjon på ombygging til miljøgate i nærmiljøet

Det kom få reaksjoner på varsling av forslaget til Miljøbyen Gamle Oslo. Plan- og bygningsetaten sendte derfor ut reguleringsforslaget på høring til grunneiere, naboer og aktuelle etater. Det innkom i alt ni bemerkninger. Disse bemerkningene inneholdt særlig presiseringer og opplysninger i forhold til forslaget. Samferdselsetaten var positiv til initiativet og anser en nedprioritering av parkeringsplasser som akseptabel. De viser til at kjørebane bør være minst 6,5 meter av hensyn til busstrafikken<sup>3</sup>. Oslo sporveier var positive til bruk av parkeringslommer, men mener at lommen utenfor Tøyengata 14 måtte utvides for å hindre at bussholdeplassen ble brukt til varelevering. Borettslag Urtegata 48 kom i forbindelse med varslingen om tiltak med flere innspill<sup>4</sup> og var generelt skeptiske til å redusere antall parkeringsplasser. De viste også til at bredere fortau blant annet kunne føre til at det autentiske preget i gata kunne svekkes. Også Olav Thon gruppen ønsket flere parkeringsplasser enn foreslått i planforslaget (Plan- og bygningsetaten 2000).

Plan- og bygningsetatens varsling ble behandlet politisk i Bydelsutvalget. Det ble her vedtatt et forslag med syv mot seks stemmer som støttet endringsforslaget for området Grønlandsleiret til Urtegata under forutsetning at gatekryss ble utstyrt med fortausnedsenk og at vannrenner ble utformet i rullestolvennlig måte. Bydelsutvalget så ikke behov for reguleringsendring i området mellom Urtegata og Jens Bjelkes gate.

Samferdselsetaten viser til at valg mellom brede fortau eller bred kjørebane er et politisk valg og at Bydelsutvalget var den viktigste part til å vurdere dette. Etaten

---

<sup>3</sup> Oslo sporveier var av den oppfatning at kjørebane burde ha en minstebredde på 7 meter for å sikre bussens framkommelighet, mens Samferdselsetaten var av den oppfatning at 6,5 meter var tilfredsstillende i bygater med lav hastighet.

<sup>4</sup> Noen av disse innspillene lå utenfor plan- og bygningslovens virkeområde og planområde.



viste imidlertid til at det ville være uaktuelt å gjennomføre opprustning bare i de nederste delene av Tøyengata. Samferdselsetaten ville derfor ikke gå videre med reguleringsforslaget, hvis Bydelsutvalget opprettholdt sitt standpunkt om ikke å ville oppgradere Tøyengata fra Urtegata til Jens Bjelkes gate. I forhold til parkeringsforholdene i Tøyengata viste Miljøbyen Gamle Oslo til at flertallet av parkeringsplassene skulle omgjøres til korttidsparkeringsplasser og eventuelt avgiftsparkeringsplasser. Dette for å øke utskiftning og bedre situasjonen for næringsdrivende og beboere på dagtid (Plan- og bygningsetaten 2000). Miljøbyen Gamle Oslo la også vekt på at det fantes ledig kapasitet i kjellere og i parkeringshus på Tøyen og på Grønland. Miljøbyen Gamle Oslo var derfor av den oppfatning at det ikke ville være riktig å prioritere bruk av gateareal i bydelen til parkering (MGO 2000).

På bakgrunn av kommentarer fra Samferdselsetaten og Miljøbyen Gamle Oslo vedtok Bydelsutvalget i Gamle Oslo i mai 2000 å støtte reguleringsendringen for Tøyengata, fra Jens Bjelkes gate til Grønlandsleiret. Et mindretall fra Høyre og Fremskrittspartiet ønsket imidlertid å opprettholde parkeringsdekningen i området (Plan- og bygningsetaten 2000).

I etterhånd har flere næringsdrivende påpekt at det kan oppstå problemer med varelevering i Tøyengata, og at det i planleggingen av miljøgate ikke er blitt tatt tilstrekkelig hensyn til en effektiv og sikker varelevering. De viser til at flere større leverandører som Tine og Prior laster varer fra tunge paller. Særlig gjelder dette de to større dagligvarebutikkene i Tøyengata – PAK matsenter og Nordbygata dagligvare AS. Gamle Oslo Næringsråd viser i et brev til Samferdselsetaten til at flere av forretningene i miljøgate har storhusholdninger som kunder. Næringsrådet viser til at disse kundene gjør større innkjøp og mener at disse kundene bør ha mulighet for korttidsparkering i nærheten av butikkene (Gamle Oslo Næringsråd 2004). I kapittel 5 og 6 i denne rapporten vil vi se nærmere på næringslivets og brukernes oppfatning av Tøyengata som miljøgate.

### **4.3 Beskrivelse av de enkelte miljøtiltak i Tøyengata**

Ombygging av Tøyengata til miljøgate omfatter en rekke ulike tiltak som for eksempel endret tverrprofil, beplantning, endret skilting og bredere fortau. Nedenfor går vi igjennom en beskrivelse av tiltakene i Tøyengata på bakgrunn av detaljplaner og erfaringer med andre miljøgater.<sup>5</sup> Beskrivelsen av tiltakene er supplert med data fra befarings. Tøyengata kan deles inn i en nedre og en øvre del. Nedre del, mellom Grønlandsleiret og Urtegata bærer preg av å være en livlig handlegate. Øvre del opp mot Jens Bjelkes gate bærer mer preg av å være en rolig by-/boliggate med færre butikker, mindre trafikk og noen næringsdrivende.

---

<sup>5</sup> En undersøkelse av 16 prøveprosjekt med miljøgater i Norge ble avsluttet i 2003. Prosjektene ble gjennomført i tettsteder og byer i hele Norge hvor hovedveger ble bygget om til miljøgater. Ingen av prosjektene gjaldt bygater i Oslo og kan derfor ikke sammenlignes med Tøyengata. Evalueringen av pilotprosjektene gir imidlertid beskrivelse og drøfting av ulike tiltak og løsninger for utforming, parkering og varelevering (Statens vegvesen 2003).

## 4.4 Linjeføring og tverrprofil

Hensikten med miljøgater er at disse skal virke fartsdempende. Dette oppnås blant annet ved tiltak som smalere kjørebane, fartsdempere, trafikkregulering og skilting (se nedenfor). Bom nedenfor Jens Bjelkes gate hindrer gjennomkjøring mot Tøyen. Bommen er endret slik at snikkjøring hindres fysisk gjennom høy kantstein i forlengelse av bussholdeplassen. I Tøyengata føres trafikken i begge retninger, mens sidegatene er enveiskjørt (med unntak av Herslebs gate). På denne måten unngås i noen grad gjennomgangstrafikk på tvers av Tøyengata, og trafikken blir mer oversiktlig.

Tverrprofilen er svært viktig for hvordan en miljøgate fungerer. I miljøgaten skal kjørebane være smal (med avgrensning av kjørefeltet) for å holde farten nede og frigjøre plass for fotgjengere og eventuelt sykkelfelt (Statens vegvesen 2003:165). I Tøyengata er kjørebane redusert fra rundt 7,5 til 6,5 meter som tilsvarer 3 meters bredde på hver kjøreretning. Dette er i samsvar med praksis for miljøgater som oftest har en bredde mellom 6,0 og 6,5 meter mellom kantsteinene. Linjeføringen er tilpasset eksisterende fasader og gateprofiler slik at kjørebane består av fire rettstrekk med tre korte kurver (MGO/ICG1999a). Miljøgaten er bygd om slik at fortauene på begge sider ble satt til netto 2,2 meter utenfor trapper og andre hindre, men det er gjort unntak for dette på enkelte steder langs miljøgata. Statens vegvesen er av den oppfatning at fortau bør være mellom tre og fem meter brede og minimum 2,5 meter, for å sikre funksjonalitet som miljøgate (Statens vegvesen 2003:166).

For gangtrafikken er det tilrettelagt med bredere fortau med kryssing av gater på fotgjengerfelt. Dette gir bedre plass og bedre framkommelighet enn før ombygging. Det har ikke vært mulig å legge fotgjengerfeltene i den naturlige ganglinjen over sidegatene og disse er trukket noe inn mot sidegatene. Dette fører til at fotgjengerne må følge fortauets kurve før de krysser sidegatene, men uten at dette virker forstyrrende. Syklister bruker kjørebane og det er tilrettelagt for passering gjennom bommen mot Jens Bjelkes gate gjennom øyer rundt de to festepunktene. En stor kampestein har vært plassert på øya rundt bommen på østre side på vinterstid (2005/2006). Det betyr at syklister må opp på fortau eller over på andre siden av gata for å passere bommen. Denne steinen er nå flyttet opp på fortauet.

Kryssene er bygget om slik at de har en radius på 4,0 meter med høye kantsteiner mellom fortau og kjørebane. Dette gjør at store biler må holde lav hastighet og bruke deler av den andre kjørebane når de tar av til eller fra en sidegate.

## 4.5 Parkeringsløsninger

Ved planlegging og gjennomføring av miljøgater er parkering et viktig diskusjonstema. Ofte fryktes det at en reduksjon av antall parkeringsplasser skaper problemer for handel og næringsliv. Erfaringene fra miljøgater i Norge viser at det er gode muligheter for å erstatte disse parkeringsplassene i nærheten av den planlagte miljøgata (Statens vegvesen 2003:167).

I planleggingen av ombyggingen av Tøyengata til miljøgate ble det foreslått å halvere antall parkeringsplasser. Den tidligere gateparkeringen i veibanen langs

kantsteinene er fjernet. Gateparkeringen ble erstattet av bilplasser i egne parkeringslommer langs den ene kjøreretningen på deler av strekningen. Det er ikke mulig å parkere utenfor de oppmålte plassene ettersom dette ville hindre bussens framkommelighet. Bruk av parkeringslommer gjør at parkeringsforholdene etter ombygging til miljøgate er mer ordnet. Bruk av parkeringslommer blir vurdert som egnet tiltak i gater som ikke har svært mye trafikk. Parkeringslommene vil da lette adgangen til forretninger og andre mål langs miljøgata (Statens vegvesen 2003). Plan- og bygningsetaten la i sin behandling av forslaget vekt på at de forventet bedre trafiksikkerhet gjennom dette tiltaket (Plan- og bygningsetaten 2000).

Parkeringsplassene er i detaljplanen fordelt langs Tøyengata i 4 parkeringslommer for privatbiler. Det er fire parkeringsplasser langs Grønland Bazar og tre plasser mellom Nordbygata og Urtegata. Disse lommene er plassert mot vest. Mellom Urtegata og Heimdalsgata er det ni parkeringsplasser, og mellom Sørligata og Herslebs gate finnes det ytterligere fem parkeringsplasser. Disse parkeringsplassene var primært tenkt som korttidsparkeringsplasser (Norconsult).

Parkeringsplasser er endret relativt betydelig i forhold til opprinnelig detaljplan. Dette gjelder særlig parkeringsplassene mellom Sørligata og Herslebs gate, som er tatt vekk i sin helhet. Det samme gjelder de tre parkeringsplassene mellom Nordbygata og Urtegata som nå er avsatt til varelevering. I stedet for disse parkeringsplassene er det kommet noen parkeringsplasser i sidegater som tidligere var reservert til varelevering. Dette gjelder for Nordbygata, Platous gate og Sørligata.

## **4.6 Varelevering**

En evaluering av miljøgater i Norge viser til at vareleveringen ofte er dårlig ivare tatt og at denne ofte må skje direkte fra kjørebane eller fra fortauet. Statens vegvesen anbefaler å bruke lommer for varelevering for å bedre dette. Disse burde være utformet som parkeringslommer, men være skiltet med parkering forbudt. Alternativt foreslår Statens vegvesen levering fra sidegater (Statens vegvesen 2003:168).

I Tøyengata er det i forslaget til detaljplan valgt en løsning med varelevering fra sidegater på begge sider av miljøgata. Slike plasser for varelevering ble foreslått i Nordbygata, Heimdalsgata, Urtegata, Herslebs gate og Jens Bjelkes gate (vest). I Tøyengata på høyde med Herslebs gate var det i tillegg lagt inn en lomme for varelevering til bedriftene ved "Kielland-fabrikken". For PAK matsenter var det opprinnelig ikke planlagt varelevering fra sidegate, ettersom at denne er for bratt for levering av tunge paller. I dag er dette endret og det er mulig med levering fra sidegate til PAK matsenter. Levering fra Tøyengata ved bommen vil kunne hindre bussens framkommelighet, hvis den ikke skjer mellom passeringstidene eller fra fortauet. For Grønland Bazar skjer varelevering til butikker som ligger mot Tøyengata enten fra Tøyengata (kjørebane) eller fra Nordbygata/Tøyenbekken (sidegate). Det vil også være mulig med levering fra parkeringsplasser, hvis disse er ledige.

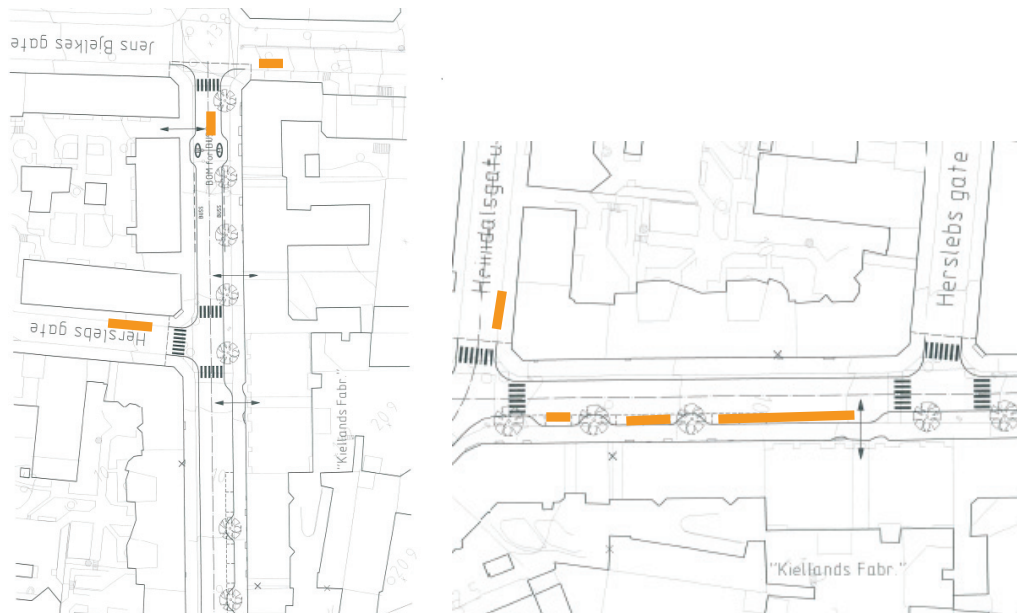
Forslagene for varelevering i detaljplanen er endret noe. For det første er det ingen sidelevering til Nordby dagligvare fra Nordbygata. Varelevering til

Nordbygata dagligvare må derfor skje fra kjørebane i Tøyengata. Lomme for varelevering fra sidegate i Jens Bjelkes gate vest er flyttet over til Jens Bjelkes gate øst ved PAK matsenter<sup>6</sup>.

#### 4.6.1 Øvre del av Tøyengata

I detaljplanen fra ICG (1999) var det for øvre del av Tøyengata planlagt varelevering fra sidegate i Jens Bjelkes gate, Herslebs gate og i lomme i Tøyengata foran den tidligere Kielland fabrikken. I dag skjer varelevering i øvre del fra lommer mellom Herslebs gate og Sørligata som var planlagt som parkeringsplasser i detaljplanen for miljøgata. Det er i dag også varelevering fra Jens Bjelkes gate, øst for Tøyengata (Figur 4.1, oransje markering). Varelevering fra Jens Bjelkes gate, vest for Tøyengata, er fjernet.

Figur 4.1 Varelevering i øvre del av Tøyengata i dag

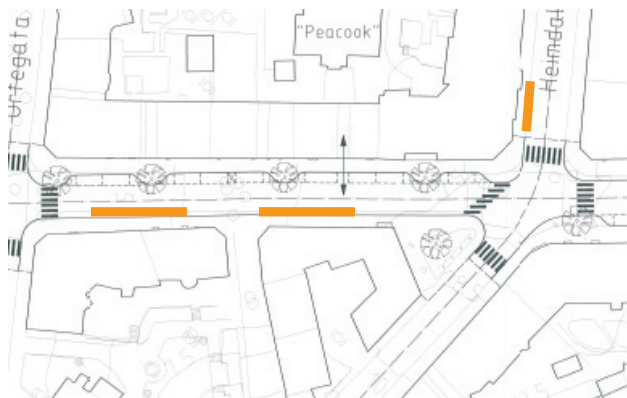


Kilde: TØI rapport 846/2006

Mellom Heimdalsgata til Urtegata er det noe mer butikker og trafikk enn i den øverste delen av Tøyengata. I dag skjer varelevering fra sidegater og fra kjørebane (oransje markering).

<sup>6</sup> Befaring, den 19.4.2006. I brev fra Gamle Oslo Næringsråd påpekes det at varelevering fra Jens Bjelkes gate øst ikke er tilfredsstillende ettersom gaten ligger i en bakke.

Figur 4.2 Varelevering mellom Urtegata og Heimdalsgata



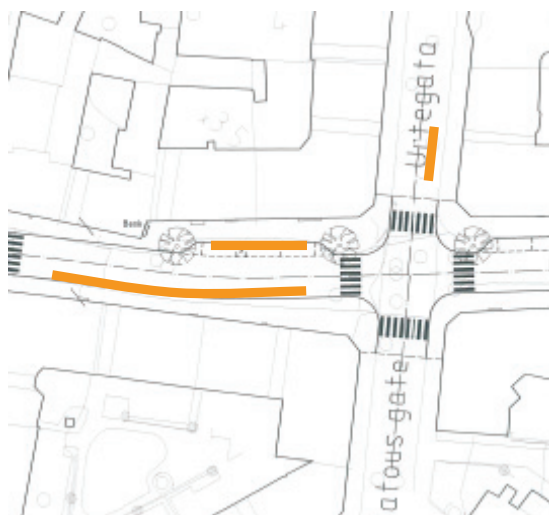
Kilde: TØI rapport 846/2006

#### 4.6.2 Nedre del av Tøyengata

Kjøttballen i krysset ved Urtegata og Tøyengata får regelmessig leveranse av ferskvare som stiller spesielle hygieniske krav og medfører at varene må ha kort transportvei fra bil til butikk. For Kjøttballen skjer varelevering fra lomme utenfor butikken.

Dagens muligheter for varelevering mellom Nordbygata og Urtegata er betydelig utvidet i forholdt til detaljplanene. Dette er skjedd ved bruk av parkering forbudt skilt langs østsiden av Tøyengata. Dette muliggjør kortere stans for varelevering (Figur 4.3, oransje markering).

Figur 4.3 Varelevering ved Kjøttballen



Kilde: TØI rapport 846/2006

I den nederste delen av Tøyengata er det er smal kjørebane og vanskelig å innpasse lommer for varelevering. I detaljplanene (ICG 1999) var det derfor

foreslått varelevering fra sidegater. Lomme for varelevering fra sidegate utenfor Nordby dagligvare er i dag endret til parkeringsplasser (mot avgift). I dag er det lagt opp til varelevering fra kjørebane i Tøyengata. Dette gjelder også for Nordby dagligvare som har hyppige leveranser til varemottaket som ligger mot Tøyengata. Noor Price dagligvare har ingen varelevering rett utenfor butikk. For Grønland Bazar er eneste mulighet for varelevering fra kjørebane i Tøyengata eller fra sidegate (Nordbygata). Grønland Bazar mot Tøyengata er preget av små spesialbutikker og servering (Figur 4.4, oransje markering).

Figur 4.4 Varelevering i nederste del av Tøyengata i dag

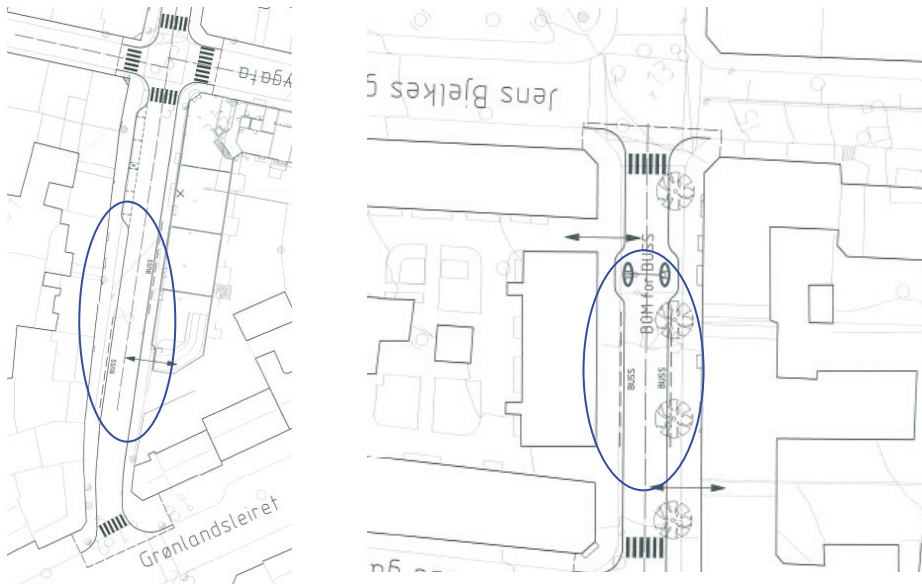


Kilde: TØI rapport 846/2006

## 4.7 Busstopp

Busstopp i miljøgater kan både være utformet som busslommer og som kantstopp. Kantstopp gir god framkommelighet for bussene ettersom biltrafikken stopper opp bak bussen. For områder der hvor busser skal prioriteres framfor privat biler eller hvor det er lite areal, anbefaler Statens vegvesen å bruke kantstopp (Statens vegvesen 2003:169). Denne løsningen er valgt for de fire bussholdeplassene i Tøyengata. Holdeplassene er 20 meter lange (MGO/ICG 1999a).

Figur 4.5 Utsnitt av gateplan for bussholdeplasser - Nordbygata og ved Tøyen kirke (ICG 1999)



Kilde: TØI rapport 846/2006

## 4.8 Fortau og uterom

I de fleste miljøgater er det anlagt opphøyde arealer. Det er også opphøyde gangfelt mellom disse arealene. Det er svært ulik erfaring med de ulike tekniske løsningene i forhold til holdbarhet, drift og vedlikeholdsproblemer. I Tøyengata er fortau asfaltert, mens det er brukt to rekker med brostein mellom kjørebane og kantsteiner mot fortau. Trær er plantet på 14 steder på fortauene og disse er beskyttet av bøyer. Alle fortau er utstyrt med fortausnedsenk ved fotgjengerfelt og utkjøringer.

## 4.9 Skilting og oppmerking

En miljøgate skal i utgangspunktet være utformet slik at det er lite behov for skilting. Som regel må det allikevel skiltes for å unngå juridisk uklare situasjoner. Statens vegvesen anbefaler at det brukes minimumsdimensjoner på skilting og at disse plasseres slik at de ikke hindrer aktiviteten på fortauene (Statens vegvesen 2003:171). I Tøyengata har det vært behov for skilting av fartsgrenser, parkeringsforhold og stoppforbud. Skiltene er som hovedregel festet til fasader i gateløpet.

Sidegatene mot Tøyengata er soner med 30 km/t, mens selve Tøyengata har fartsgrense 40. Dette er skiltet nederst i Tøyengata ved Grønlandsleiret og ved Urtegata (skilt 362). For trafikk i retning Grønlandsleiret er fartsbegrensningen skiltet ved Herslebs gate og Urtegata. For alle lommer for varelevering langs Tøyengata og i sidegater er det satt opp parkering forbudt skilt (skilt 372) med underskilt (806) som tillater parkering utenom tidsrommet 08.00 – 17.00. For alle

strekninger langs Tøyengata som ikke er avsatt til parkering eller varelevering er det satt opp skilt for stans forbudt (skilt 370) uten undertekst. Plasser og lommer for varelevering er ikke merket spesielt. Bussholdeplasser er merket med vanlige opplysningskilt (skilt 512). Sperring av trafikken med bom er markert med vegvisningsskilt (704.3) med underskilt (850) som opplyser om at ”Vegen stenges med bom”. Parkeringsplasser er merket med vanlig opplysningskilt for parkering (skilt 552), supplert med underskilt (850) med tekster (mot avgift og 08-17) gjelder maks tre timer.

#### **4.10 Endepunkter og markering av miljøgata**

Ved utformingen av miljøgater må det legges vekt på å gjøre bilistene oppmerksom på at de kjører inn i en miljøgate. Dette kan for eksempel gjøres ved rundkjøringer eller visuelle markeringer (Statens vegvesen 2003: 165). Tøyengata har ingen spesiell markering av endepunkter ved Grønlandsleiret eller ved sidegater. Tøyengata har derfor fremdeles preg av å være en bygate, mer enn en gate som er spesielt tilrettelagt for fotgjengere og opphold. Dette inntrykket forsterkes av at også Grønlandsleiret er bygget om med bredere fortau og beplantning, og ved at sidegatene er 30-soner. Tøyengata bærer derfor mer preg av å være en integrert del av et større område med trafikkсанering og byfornyelse enn en enkeltstående miljøgate. Bommen mot Jens Bjelkes gate er et naturlig endepunkt for miljøgata. Den er en tydelig, visuell og fysisk markering av at gata stopper, og har den funksjonelle effekten at trafikken ledes fra øvre del av Tøyengata over til sidegatene. Det er derfor svært lite trafikk i Tøyengata mellom Jens Bjelkes gate og Herslebs gate.



## 5 Næringslivets oppfatning av Tøyengata

### 5.1 Metode og utvalg

TØI har intervjuet 17 næringsdrivende. Disse intervjuene ble gjennomført i mai 2006. Hovedformålet med intervjuene var å avdekke hvordan de ulike tiltakene i miljøgata oppfattes av de næringsdrivende. Spørreskjemaet inneholder spørsmål om varelevering, parkeringsforhold, tilfredshet med Tøyengata og mulige endringsforslag. Det er lagt vekt på åpne svar i spørreskjemaet og at intervjupersonene skulle peke på og vise frem konkrete problemer rundt de næringsdrivendes lokaler.

De intervjuede næringsdrivende representerer et utvalg av bedrifter i Tøyengata og omfatter butikker og næringslokale fra rundt 30 til 400 kvadratmeter, men hovedparten av virksomhetene kan betegnes som småbedrifter med lokaler under 200 kvadratmeter. Bedriftene som deltok i intervjuene fordeler seg på:

Tabell 5.1 Sammensetning av næringsdrivende som ble intervjuet

Bedriftstype	Antall
Servering/Restaurant	2
Handel småvarer/spesialbutikker	8
Handel dagligvare	6
Service	3
Kontorbedrifter	0
Annet	1

Kilde: TØI rapport 846/2006

Etableringstidspunktet for bedriftene varierer fra 40 år tilbake, til nye butikker og virksomheter, blant annet på Grønland Bazar. Av de intervjuede bedriftene var seks etablert etter at Tøyengata var bygget om til miljøgate. Halvparten av disse var nyetableringer i Grønland Bazar. De store dagligvare- og spesialbutikkene har vært drevet i flere år. De fleste av butikkene og serveringsstedene i gata er flerkulturelle og gir gata et spesielt preg. Tøyengata og Grønlandleiret er kjent som handlegater for etniske produkter og dette gjør at det er en attraktiv beliggenhet for de næringsdrivende. De fleste næringsdrivende i Tøyengata antar at de har relativt mange kunder som bor utenfor Oslo og andre bydeler. Blant annet er det nevnt at nyetableringene i Grønland Bazar bidrar til å gjøre området spennende og særpreget.

De aller fleste av de næringsdrivende i Tøyengata bor ikke selv i området og reiser med få unntak til og fra sitt arbeidssted med bil. De fleste av de intervjuede næringsdrivende velger da gateparkering. Dette betyr at de næringsdrivende ble direkte berørt parkeringssituasjonen i gata og er med på å redusere tilgangen på parkeringsplasser i området i og rundt Tøyengata.

## 5.2 Miljøgatas betydning for de næringsdrivende og deres endringsforslag

Ombyggingen av Tøyengata til miljøgate har hatt ulik betydning for de forskjellige næringsdrivende i gata. Flere næringsdrivende har etablert seg i Tøyengata etter ombyggingen. Disse har med andre ord valgt å etablere seg i Tøyengata slik den framsto etter opprustningen. Det pekes da på at bredere fortau gir bedre framkommelighet for kundene, at trafikkbelastningen er lav og at åpningen av Grønland Bazar har gjort området mer attraktivt for de næringsdrivende. Dette har ført til at det ferdes flere mennesker i nedre del av Tøyengata. Noen av de næringsdrivende peker også på at ombyggingen ikke har hatt noen betydning for dem og at omsetningen ikke har endret seg noe som følge av opprustningen til miljøgate. De av de næringsdrivende som viser til betydelig reduksjon i omsetningen befinner seg oftest i den øvre delen av Tøyengata.

Noen av de intervjuede uttaler seg negativt til ombyggingen av gata. De viser da til problemer i forhold til varelevering og parkering, og de viser til at næringslivet i hele Tøyengata sliter med disse problemene. De viser til at kombinasjonen av buss, bom i øvre del av gata og smale gater gjør det vanskeligere å drive butikk her. Noen av de intervjuede foreslår derfor å fjerne bussruta fra Tøyengata.

Det de næringsdrivende setter mest pris på ved Tøyengata er i mindre grad knyttet til at gata har blitt bygget om. Blant annet nevner de at området er spennende og kjent for sine flerkulturelle butikker, noe som igjen trekker kunder. Billig butikkleie blir også trukket fram og at butikkene har hatt sin lokalisering i området over lang tid. Noen av de næringsdrivende ser ingen stor forskjell på å drive butikk i Tøyengata eller i et annet område. Enkelte næringsdrivende nevner imidlertid lite trafikk som en fordel og at gata er blitt penere etter opprustningen.

De næringsdrivende foreslår også noen tiltak for Tøyengata som ikke er knyttet til våre spørsmål om parkering og varelevering. Disse er:

- Bedre belysning om vinteren
- Hindre gjennomkjøring av lastebiler
- Mer grønt og flere trær for å gi gata bedre miljø

En næringsdrivende var positiv til å bygge om Tøyengata til en gågate, ettersom dette ville gi mer kunder gjennom et triveligere gatemiljø (jamfør kapittel 7). En annen næringsdrivende pekte på at gata i dag ikke bærer preg av å være en miljøgate. Andre viser imidlertid til at bredere gater vil forbedre de næringsdrivendes situasjon i gata både med hensyn til parkering og varelevering.

### 5.3 Varelevering

Blant de næringsdrivende er det stor forskjell på hvor hyppig de får varelevering. Blant de større dagligvarebutikkene og spesialbutikkene med ferskvarer er det varelevering flere ganger om dagen, både med større lastebiler og med vare- og personbiler. Andre butikker har rundt en leveranse i uka, mens mindre virksomheter kan ha leveranse enda sjeldnere. De næringsdrivendes vurdering av forholdene for varelevering er sterkt avhengig av virksomhetenes behov og lokalisering i gata. Flere butikker har flere vareleveringer om dagen og får leveranse på paller. Disse opplever at forholdene for varelevering i Tøyengata fungerer dårlig også etter oppgraderingen til miljøgate. Enkelte næringsdrivende med mindre hyppige vareleveringer opplever ikke vareleveringen som problematisk. Dette gjelder også når de mottar levering fra kjørebane eller fra den andre siden av gata.

I øvre del av Tøyengata ligger flere bedrifter som ikke har behov for kundeparkering, men som både mottar og leverer varer daglig.

Tidspunktet for varelevering er i de aller fleste tilfeller mellom 07.00 og 15.00. Det er relativt få leveranser tidlig på morgnen og ingen av de næringsdrivende opplyser om at de mottar vareleveranse før klokken 07.00. De fleste vareleveranser skjer derfor i tidsrommet mellom klokka 10.00 og 15.00. Det er noen få leveranser i tidsrommet 15.00 til 22.00, men dette forekommer sjeldent. Det betyr at varelevering i mindre grad er til sjenanse for beboere hvis disse er på jobb, skole eller andre gjøremål utenfor sine boliger på dagtid. Varelevering kommer i heller liten grad i konflikt med beboernes nattparkering.

Varelevering skjer i hovedtrekk fra kjørebane og fra lommer for varelevering. Ved feilparkering av biler og i smale deler av veien vil det være vanskelig å levere uten å kjøre opp på gangfelt eller fortau. Det er få av de næringsdrivende som angir at de får varelevering fra sidegater. Dette henger blant annet sammen med funksjonalitet og avstand i forhold til inntak av varer. Flere av lommene for varelevering i sidegatene som var planlagt ved ombyggingen av Tøyengata til miljøgate er nå gjort om til parkeringsplasser. Dette er tilfelle blant annet for østsiden av Nordbygata, Søriligata og vestsiden av Jens Bjelkes gate.

De fleste næringsdrivende med regelmessige leveranser av varer vurderer forholdene for varelevering som dårlig. Nesten alle disse virksomhetene har fått klager fra leverandører om dårlige leveringsforhold i Tøyengata. Klagen gjelder særlig:

- For dårlig plass ved butikken/virksomheten
- Stopp forbudt skilt
- For lang vei til lomme for varelevering
- Feilparkerte biler som hindrer tilgang til butikken
- Dårlig snømåking som hindrer varelevering fra lommer

Flere butikkeiere viser til at varelevering ofte tar lenger tid, slik at leverandørene får bøter for å ha stoppet for lenge i parkering forbudt-soner. De næringsdrivende peker på at parkeringsvaktene er raske med å gi bøter. Parkeringsreglene håndheves ved skjønn. Dette kan skape usikkerhet blant de næringsdrivende om

hvor lenge det er tillatt å stanse i parkering forbudt sonen. De får også raskt bøter når de må levere fra fortauet, for eksempel i tilfeller hvor privatbiler parkerer i parkering forbudt sonen eller for ikke å hindre bussens framkommelighet. Dette fører til stress blant leverandørene. En næringsdrivende viser til at det ofte kan det være nødvendig å være to personer i varebilen for å unngå å bli bøtelagt. Flere av de intervjuede viser til at få parkeringsplasser i området fører til at privatbiler ofte feilparker i soner som brukes til varelevering.

En annet problem som taes opp av noen næringsdrivende er mulige konflikter med busstrafikk, når varene må leveres fra veibanen. Det kan da lett bli stopp i trafikken, noe som særlig hindrer bussens framkommelighet.

Butikker med leveranse av ferske kjøttvarer<sup>7</sup> har spesielle krav til hygiene som krever kort vei fra varelevering og butikk. Ved eventuell feilparkering av privatbiler kan dette føre til at varelevering blir forsinket eller at levering må skje fra fortau.

Et klart flertall av de næringsdrivende som ble intervjuet hadde forslag til tiltak for å forbedre vareleveringen i Tøyengata. Flere av de intervjuede foreslår å endre parkeringsvaktens håndheving av parkeringsreglene. Særlig ble det ytret behov for å gi leverandørene av varene mer tid før utstedelse av bøter. En næringsdrivende pekte på at det vil være mer hensiktsmessig å varsle om at kjøretøyene må flyttes i stedet for å ilegge bøter umiddelbart. Det samme gjelder når leverandørene må kjøre opp på fortau for å kunne levere varer uten å hindre trafikken.

Andre forslag var mulighet til å leie plasser som kan disponeres av de næringsdrivende og som kan brukes til varelevering og parkering av egne (vare)biler. Dette tiltaket ville samtidig være svært tidsparende for de næringsdrivende ved at disse ikke må lete etter parkeringsplasser for sine varebiler etter levering til egen butikk. Reserverte parkeringsplasser for kunder og næringsdrivende er et tiltak som vil kunne gi bedre forhold for varelevering og korttidsparkering i nærheten av de større dagligvare- og spesialbutikkene i Tøyengata.

Noen nevnte også fjerning av stans forbudt-skilt på enkelte steder i Tøyengata som et mulig tiltak. Bedre skilting som gjør det tydelig at parkering forbudt sonene er reservert til varelevering ble nevnt som mulig tiltak både for å hindre feilparkering av biler, men også for å signalisere på en mer tydelig måte hvor vareleverandører kan stoppe.

Det var også flere som nevnte tiltak for å redusere konflikt mellom varelevering og bussens framkommelighet. Dette gjelder både flytting av bussholdeplass fra nedre del av Tøyengata – eventuelt flytte holdeplassen til midtre del av Tøyengata. Det ble også foreslått å fjerne busslinje 60 fra Tøyengata. Dette ble primært foreslått som tiltak for å forbedre forholdene for varelevering i gata og da som en konsekvens av at Tøyengata etter ombygging har en for smal tverrprofil til både å romme varelevering og busstrafikk.

---

<sup>7</sup> Dette gjelder særlig tre butikker i Tøyengata.

## 5.4 Parkering

Et stort flertall av de næringsdrivende antar at en stor del kunder bruker bil, og at disse er en viktig kundegruppe. For noen av butikkene (dagligvare) angis det at kundene fra Oslo og omlandet ofte kjøper store varer og varepartier som krever biltransport. En næringsdrivende pekte også på at en stor del av kundene nå bor i andre bydeler i Oslo, slik som Stovner og Holmlia – og at disse ofte bruker bil når de besøker hans butikk i Tøyengata. Disse næringsdrivende oppfatter manglende kundeparkering nær butikkene som et betydelig problem. Gateintervjuer av brukere før og etter ombygging til miljøgate peker i retning av at flertallet av kundene kommer til fots eller reiser kollektivt til Tøyengata. Kunder som bruker bil for å besøke bestemte butikker i Tøyengata, og da særlig for innkjøp av mat og dagligvarer, kan imidlertid være underrepresentert i gateintervjuene.

Alle de næringsdrivende i Tøyengata vurderer parkeringsmulighetene i Tøyengata og nærliggende kvartal som svært dårlige. Flere av de næringsdrivende viser til at de får klager fra sine kunder, særlig når disse får bøter. Blant annet viser de næringsdrivende til at parkeringsplassene i Tøyengata og i sidegatene er opptatt, slik at de ikke kan brukes av kundene.

Rundt halvparten av de spurte næringsdrivende mener at det må gjennomføres spesielle tiltak for å forbedre parkeringssituasjonen i Tøyengata. Blant forslagene er:

- Øke antall parkeringsplasser generelt
- Fleres kundeparkeringsplasser på dagtid i form av p-plasser mot avgift
- Noe flere parkeringsplasser rundt butikkene
- Parkeringshus i området
- Mer fleksibel skjønnsutøvelse fra parkeringsvaktene

Andre næringsdrivende viser til at det ikke er mye å få gjort etter ombygging. Noen av de næringsdrivende viser til at kundene kan oppfatte det som negativt når de må betale parkeringsavgift for å handle inn, men de fleste var av den oppfatning at flere plasser for avgiftsparkering vil være en forbedring i forhold til dagens situasjon.

## 6 Beboernes og brukernes oppfatning av Tøyengata

### 6.1 Metode og utvalg

Et tilfeldig utvalg personer ble intervjuet i Tøyengata i perioden 2 til 7 mai 2006. Intervjuene var spredt utover på ulike tider av dagen. Intervjuene ble gjennomført i øvre og nedre del av gata – med skille mellom Urtegata og Heimdalsgata. Intervjuene ble gjennomført av Synovate MMI på oppdrag fra TØI. Utvalget bestod av 203 personer. Det ble foretatt et ikke-tilfeldig utvalg ved å spørre forbipasserende. Disse personene omfatter både tilreisende brukere og beboere i Tøyengata og nærliggende kvartaler. Dette betyr at resultatene ikke nødvendigvis er generaliserbare til befolkningen i området, eller brukere av andre gater. Men svarene gir et representativt bilde av oppfatningen til de som bruker gata på en vanlig handledag.

Av de som ble spurt var 92 personer (45 prosent) beboere i Tøyengata eller nærliggende kvartaler, og 111 personer (55 prosent) var tilreisende.

På oppdrag fra Miljøbyen Gamle Oslo gjennomførte Markeds- og Mediainstituttet (MMI) i 1998 en undersøkelse om handlevaner og trivsel i Tøyengata. Resultatene fra de to gateintervjuene er ikke direkte sammenlignbare ettersom utvalget er lite og betingelsene for gjennomføringen av intervjuene ikke er direkte kontrollerbare. Undersøkelsene gir oss allikevel en mulighet til å vurdere om det er store endringer i bruk av gata og oppfatning av trivsel før og etter ombyggingen til miljøgate.

### 6.2 Intervjupersonenes transportressurser og reisevaner

#### 6.2.1 Beboerne har lav biltilgang

Av de spurte var det 32 prosent (29 prosent blant beboere og 38 prosent blant tilreisende) som sa de hadde tilgang til bil. Dette er betydelig lavere enn gjennomsnittet for befolkningen i Oslo, som ligger på ca 58 prosent<sup>8</sup> (Denstadli m fl 2003). Vi vet imidlertid at det er store forskjeller mellom indre og ytre by og i forhold til omkantkommuner i bilhold. Hvis vi foretar en egen analyse av

---

<sup>8</sup> I dette tallet har vi ikke inkludert de 11% av befolkningen som har tilgang til bil, men som ikke har førerkort. I undersøkelsen fra Tøyengata har vi ikke opplysninger om førerkortinnhav. Det er rimelig å anta at de fleste som har svart på dette spørsmålet har fortolket det som "har tilgang til bil og har førerkort"

reisevanedataene fra 2001, og bryter ned data på mindre grunnkrets nivå, så ser vi at i det som kan defineres som Oslo indre øst er tallet på 36 prosent. Ser vi kun på området "Tøyen" er andelen med tilgang til bil så lav som 23 prosent, men disse tallene er beheftet med stor usikkerhet da antallet respondenter er lavt (N=147). Vi kan uansett konkludere med at utvalget i undersøkelsen når det gjelder beboere er rimelig representativt for befolkningen ellers i området når det gjelder bilhold.

### 6.2.2 De tilreisende har lavere bilhold enn blant befolkningen ellers

Når det gjelder de tilreisende, er halvparten av dem fra Oslo 5 og 6, det vil si områdene Grønland, Tøyen, Gamlebyen og Vålerenga. Ca en fjerdedel er fra andre sentrale deler av Oslo (Oslo 1, 2 og 4), og den siste fjerdedelen er fra mer perifere bydeler eller fra utenfor Oslo. Hvis vi ser på bilhold for disse gruppene (Tabell 6.1) ser vi at de som er fra nærområdet (Oslo 5 og 6) har tilgang til bil som tilsvarer gjennomsnittet for dette området. Blant de som kommer fra resten av Oslo, er biltilgangen lavere enn gjennomsnittet (33 mot 68 prosent).

Tabell 6.1 Fordeling av tilreisende respondenter etter "bydel" (gamle bydelsinndelinger). Prosent

Område	Andel %
Oslo 5 og 6	23
Oslo 1, 2 og 4	50
Resten av Oslo	16
Utenfor Oslo	11
Sum	100
Antall	129

Kilde: TØI rapport 846/2006

Tabell 6.2 Tilgang til bil for tilreisende respondenter i Tøyengata, 2006 og fra RVU 2001. Prosent

Område	Andel respondenter med biltilgang Tøyengata 2006	Andel respondenter med biltilgang RVU 2001
Oslo 5 og 6	35 (N=65)	36
Oslo med omland	33 (N=64)	68

Kilde: TØI rapport 846/2006

### 6.2.3 Beboerne kjører mindre bil enn vanlig

De intervjuede beboerne ble spurt hvordan de vanligvis reiser til jobb/skole/studier, fritidsaktiviteter og handleturer. Over halvparten av de spurte gikk til jobb, skole eller studier, mens 13 prosent brukte bil. For handlereiser og reiser i fritida var andelen som går enda høyere med henholdsvis 82 og 74 prosent. Bare fem prosent av de spurte beboerne brukte bilen til slike reiser. Dette er betydelig lavere enn det som er vanlig, bilbruken på denne typen reiser ligger for Oslo tettsted på mellom 55 og 60 prosent (Engebretsen 2003).

Tabell 6.3 Reisemåte (vanligvis) til ulike aktiviteter blant intervjuede beboere. Prosent

	Jobb/studier	Handleturer	Fritid
Kollektiv	18	8	14
Bil	13	5	5
Går	55	82	74
Sykler	5	2	1

Kilde: TØI rapport 846/2006

### 6.3 Reisemåter og bruk av gata

En tredjedel av de spurte var på veg til eller fra egen bolig, eller på vei gjennom Tøyengata, og hadde altså ikke noe spesifikt ærend i gata. Rundt en tredjedel av de intervjuede befant seg i Tøyengata for å handle og 16 prosent var der for å besøke en kafé, en restaurant eller et gatekjøkken.

Blant besøkende var det naturlig nok en høyere andel som oppholdt seg i Tøyengata for å gjøre innkjøp og for å jobbe enn blant beboerne. Ellers var det ingen signifikant forskjell mellom beboere eller besøkende i forhold til hvorfor de oppholdt seg i gata.

### 6.4 Høy andel av brukerne kommer til fots eller reiser kollektivt

Blant de tilreisende brukerne kom rundt 45 prosent til fots, mens over 35 prosent reiste kollektivt. Det var kun rundt 20 prosent (25 personer) av de tilreisende som kjørte bil. Den lave andelen som kommer i bil henger sammen med den lave andelen som har tilgang til bil (se avsnitt 6.2.1). Av brukerne som skulle gjøre innkjøp var det kun 13 prosent som reiste til Tøyengata med bil.

I følge opplysninger fra de store dagligvare- og spesialbutikkene, i Tøyengata er det rimelig å anta at de som handler store varepartier ofte stopper så nær butikken som mulig. Disse kan derfor være underrepresentert i spørreundersøkelsen. Generelt sett antar vi imidlertid at det er en betydelig del av kundegrunnet for de næringsdrivende i Tøyengata som ikke bruker bil.

Blant de få brukerne som reiser til Tøyengata med bil, parkerer nesten alle (90 prosent) i Tøyengata eller annen gateparkering i nærheten, mens resten av bilistene setter fra seg bilen i parkeringshus/kjeller eller på annen parkeringsplass, for eksempel privat parkeringsplass i bakgård.

Det har ikke vært noen signifikante endringer i folks besvarelser på spørsmålet hvilket ærend de spurte hadde i Tøyengata og hvordan de reiste til Tøyengata siden 1998 (MMI 1998).



## **6.5 Praktisk vurdering av miljøgata**

Så godt som alle de tilreisende bilistene oppfatter parkeringsforholdene i Tøyengata som dårlige eller svært dårlige, det var kun en av dem som svarte at de var gode. Det var noen flere (fem personer) som betegnet parkeringsforholdene i kvartalene rundt Tøyengata som gode, men også her er det store flertallet negative.

Blant de spurte beboerne som har bil (28 personer) parkerer rundt halvparten (15 personer) i Tøyengata eller i annen gate. De resterende parkerer i parkeringshus eller på annen parkeringsplass. Rundt to tredjedeler av beboerne med bil synes at parkeringsforholdene for dem var dårlige eller svært dårlige. Det at beboerne synes å være noe mer fornøyd mer parkeringsforholdene, ser ut til å ha sammenheng med at flere av disse hadde tilgang til egen parkeringsplass enten i kjeller eller på egen plass, siden disse bilbrukerne er noe mer fornøyd enn de som parkerer i gata.

En naturlig forskjell som følger av ombyggingen er at flere av de tilreisende må finne parkering i annen gate. I 1998 svarte hele 65 prosent av de spurte som kom til Tøyengata med bil, at de fant parkeringsplass i Tøyengata. I undersøkelsen fra 2006 var det fremdeles en fjerdedel som parkerte i Tøyengata, mens henholdsvis 31 prosent (1998) og 36 prosent (1998) fant parkeringsplass i sidegater i nærheten. Tiltaket har med andre ord ført til at noe flere av de tilreisende og beboere bruker annen parkeringsplass og parkeringshus/kjeller.

Alt i alt kan vi si at det er relativt få som er avhengige av bil til daglig bruk som bosetter seg i strøket, men de få som har bil, vurderer parkeringssituasjonen som problematisk.

## **6.6 Få husker endringene, men de fleste synes det er blitt bedre**

Hele 60 prosent av de spurte var daglig i Tøyengata, mens 27 prosent var der en gang i uka. Det var kun 3 prosent som var i gata sjeldnere enn en gang i måneden. De som ble intervjuet var altså folk som stort sett hadde ganske god kjennskap til gata. Det var allikevel bare 30 prosent som kunne huske hvordan gata var før den ble bygd om til miljøgate i 2004. Hvorvidt dette skyldes at de ikke brukte gata før den tid, eller om de faktisk ikke kan huske at det var noen forskjell, er vanskelig å si noe om.

Blant de endringene som nevnes i forhold til situasjonen før opprusting, er det få av svarene som er direkte relatert til de gjennomførte miljøtiltakene fra 2004. Dette kan både forklares med at endringene i Tøyengata visuelt sett ikke har vært betydelige og at det er mange ”nye” besøkende i Tøyengata. Erfaringene fra befaringen er også at gata etter ombyggingen til miljøgate bærer mer preg av å være en typisk bygata, med lite beplantning og effektiv fremkommelighet, enn en typisk miljøgate.

I spørreundersøkelsen ble det spurt om brukerne og beboerne syntes forholdene som fotgjenger, bilist og syklist var blitt bedre eller dårligere etter endringene i gata. Drøyt halvparten av de spurte kunne ikke svare på dette spørsmålet når det gjaldt forholdene for bil og sykkel. Blant de som kunne svare på spørsmålet,

syntes flertallet at forholdene hadde blitt bedre (se Tabell 6.4). Det er særlig for fotgjengere og syklistene at folk synes at forholdene har blitt bedre.

Tabell 6.4 Endring av forholdene for hhv bilister, syklistene og fotgjengere. Andel som synes det har blitt bedre, uendret eller dårligere. Vet ikke er utelatt. Prosent

	Bilist	Syklist	Fotgjenger
Bedre	64	74	70
Verken bedre eller dårligere	7	16	19
Dårligere	29	11	11
Sum	100	100	100
Antall	28	19	57

Kilde: TØI rapport 846/2006

Ideelt sett skulle vi i denne analysen kun sett på de som husker situasjon før ombygging til miljøgate. I og med at dette er såpass få, ville det ikke gitt noen mening å gjøre en slik analyse, men det er lite som tyder på at resultatene ville blitt annerledes.

Det er 58 av det intervjuede som svarer på spørsmålet om hva som er den viktigste endringen, det vil si nesten alle av de som husker hvordan situasjonen var før ombygging. Flere av disse nevner de konkrete tiltakene som har blitt gjennomført, da særlig bredere fortau. Flere nevner også endringer som ikke er knyttet til omreguleringen, slik som kjøpesenteret på Grønland Bazar. Det er det 12 personer som nevner at gata har blitt visuelt rustet opp og mer trivelig.

## 6.7 Oppfatning av trivsel og miljø i Tøyengata etter ombygging til miljøgate samsvarer

Et stort flertall (87 prosent) er helt eller delvis enig i at Tøyengata er et trivelig sted å handle. Rundt tre fjerdedeler var helt eller delvis enig i at gatemiljøet er trygt og godt, og hele 70 prosent var helt eller delvis enig i at de treffer kjente i Tøyengata. I en undersøkelse av 16 miljøgater fra 2001, var det 72 prosent av de spurte som svarte at de traff kjente i den lokale miljøgata (Fyhri 2001). Alt i alt, ser det ut til at de som er intervjuet er positive til Tøyengata som et sted å oppholde seg og å handle.

I undersøkelsen som ble gjennomført i 1998 mente et stort flertall at Tøyengata var et trivelig sted å handle. 73 prosent mente at gatemiljøet var trygt og godt. Samtidig mente rundt 40 prosent at biltrafikken ikke var plagsom (MMI 1998). I forhold til spørreundersøkelsen i 2006 er det med andre ord ingen signifikant forskjell i hvordan brukerne og beboerne oppfatter trivsel og trygghet i Tøyengata.

De intervjuede ble spurt spesielt om de syntes trafikken i Tøyengata var plagsom. To tredjedeler svarte nei på dette spørsmålet. Av de som syntes trafikken var plagsom mente halvparten at det var mye parkerte biler i gata, mens 38 prosent viste til støyplager. På et direkte spørsmål om støyen fra vegtrafikken i gata var plagsom, var det 14 prosent av de spurte som syntes den var meget plagsom og

ytterligere 12 prosent som syntes den var en del plagsom. Det var noen flere beboere enn tilreisende som synes støyen var plagsom.

Tabell 6.5 Plage av støy fra vegtrafikken blant beboere, tilreisende og alle. Prosent

	Beboere	Tilreisende	Alle
Meget plagsom	17	11	14
En del plagsom	11	13	12
Litt plagsom	21	34	28
Ikke plagsom	51	43	46
Sum	100	100	100
Antall	90	103	193

Kilde: TØI rapport 846/2006

Det er 20 av de som blir intervjuet som svarer åpent på spørsmålet om hva som er mest plagsomt med trafikken. Disse peker særlig på at det generelt sett er for tett trafikk i Tøyengata og at det trangt i gata. Mye trafikk om natten og på kveldstid nevnes også.

## 6.8 Brukernes forslag til endringer i Tøyengata: mer grønt og flere parkeringsplasser

Det var i alt 74 prosent av de intervjuede som hadde forslag til endringer i Tøyengata. Blant de endringene som foreslås av de intervjuede personene i Tøyengata er det særlig fire tiltak som nevnes ofte. Dette er:

- mindre trafikk (21 prosent)
- mer grønt og flere trær (22 prosent)
- Flere benker og koseligere uteplasser (12 prosent)
- flere parkeringsplasser (13 prosent)

Rent generelt kan vi si at folk ønsker at gata skal gis mer av et ”miljøpreg”. Samtidig er de intervjuede delt i synet på antall parkeringsplasser i gata. Rundt 8 prosent ønsket seg færre parkeringsplasser og fjerning av feilparkerte biler. Det er ingen signifikant forskjell i hvilke endringer som foreslås blant beboere og besøkere. I forhold til MMIs undersøkelse fra 1998 er det ingen store forskjeller når det gjelder endringsforslag.

Det er 47 av de intervjuede som har andre konkrete endringsforslag. Av disse er halvparten knyttet til ytterligere miljøtiltak i Tøyengata. Tiltakene som nevnes er et bilfritt miljø, enveiskjøring, omgjøring til gågate, fjerning av bussen og bredere fortau. Åtte av de intervjuede nevner tiltak som skal øke fremkommeligheten og forholdene for biltrafikken, slik som gratis parkering, smalere fortau og bredere veier. 14 av de intervjuede nevner tiltak som ikke er relatert til trafikkforholdene, da særlig oppussing av bygninger.

## 7 Store eller små endringer nødvendige?

Selv om mandatet for denne undersøkelsen er å foreslå mulige endringer innenfor rammen av eksisterende reguleringsbestemmelser, ser vi det som hensiktsmessig å komme med en vurdering av hva slags skala endringsforslag skal gjennomføres på for å ha noen effekt på ulike gruppers oppfatning av gata. Vi skiller her mellom brukere og beboere på den ene siden og næringslivet på den andre.

For de næringsdrivende som ble intervjuet oppfattes varelevering og kundeparkering som et problem. Det er særlig de store butikkene med hyppige vareleveringer som opplever problemer i gata. For disse var imidlertid situasjonen med hensyn til parkering og varelevering også et problem før ombygging. Problemer som nevnes er for eksempel konflikter med busslinje, skilting og hyppige bøter. De tiltakene som foreslås av de næringsdrivende for å rette på dette er stort sett ganske konkrete og begrensede i omfang. Det kan derfor være tilstrekkelig med mindre endringer for å bedre situasjonen for disse næringsdrivende. På grunn av smal tverrprofil i den delen av gata hvor det er flest konflikter mellom vareleveranser og andre funksjoner, er det også få frihetsgrader i forhold til større endringer, der hvor behovet er størst.

For brukerne kan det altså være nødvendig med relativt omfattende tiltak for å bedre situasjonen, mens for næringslivet vil relativt begrensede tiltak potensielt kunne skape en bedret situasjon for varelevering.

Som et alternativ til konkrete forslagene til endring finnes et mer omfattende alternativ: å gjøre om deler av Tøyengata til gågate eller gatetun. Et slikt alternativ kan være en interessant løsning på flere av de utfordringene som finnes i gata.

En mer omfattende endring av gatebruk i Tøyengata kan imidlertid ikke gjøres uten å iverksette fysiske byggetiltak i gata som omfatter senking av fortau til gateplan, bruk av gatemøblering og opparbeidelse og beplantning. Slike tiltak vil ligge utenfor dagens reguleringsbestemmelse og vil trolig måtte innebære at busslinjen flyttes til en annen gate.

En ombygging til gågate vil kunne gjelde deler av Tøyengata. Mest aktuelt vil det være å bygge om nedre del av Tøyengata mellom Grønlandsleiret og Nordbygata. Hvis deler av Tøyengata sperres for gjennomgangstrafikk, vil forgjengerne kunne bruke hele gaterommet og varelevering kan skje direkte fra gata. Det samme vil kunne vurderes for øvre del av Tøyengata mellom Herslebs gate og Jens Bjelkes gate, ved at dette avsnittet for eksempel markeres som tun.

I nedre del av Tøyengata vil en slik sone hindre at det blir konflikt mellom trafikk og varelevering samt forsterke gateavsnittets funksjon som handlegate. Det må imidlertid vurderes hvilke konsekvenser dette vil ha for kundeparkering til dagligvarebutikkene i dette avsnittet ettersom tilkjørsel da vil måtte foregå fra

sidegater. Dette vil kunne føre til økt trafikk særlig i Nordbygata. Det vil også være behov for å reservere noen parkeringsplasser i sidegater til korttidsparkering på dagtid hvis det gjøres slike endringer i gatebruken i nedre del av Tøyengata.

## 8 Referanser

- Amundsen, Astrid H., Marika Kolbenstvedt og Tor Lerstang 2003. *Miljøsoner - bedre miljø i byer og tettsteder. Muligheter og utfordringer*. TØI rapport 630/2003. Oslo: Transportøkonomisk institutt
- Asplan Viak (1999): *Spørreundersøkelse blant næringsdrivende og gårdeiere i Tøyengata*, Asplan Viak Analyse
- Denstadli, Jon Martin, Randi Hjorthol, Arne Rideng og Jon Inge Lian. 2003 *Den norske befolkningens reiser*. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 637/2003.
- Engebretsen, Øystein. 2003 *Byreiser*. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 677/2003.
- Fyhri, Aslak (2004): *Vegpakke Drammen. Mellomundersøkelse av bomiljøet 1998 til 2003*, TØI-rapport 757/2004, Oslo: Transportøkonomisk institutt
- Fyhri, Aslak. 2001 *Evaluering av riksveg gjennom tettsteder - Resultater fra undersøkelse om folks opplevelse av miljøgater*. Oslo, Transportøkonomisk institutt. Arbeidsdokument SM1360/2001
- Gamle Oslo Næringsråd (2004): "Fremtidige problemer med varelevering i Tøyengata", Brev til Oslo kommune, Samferdselsetaten fra den 7. oktober 2004
- Kolbenstvedt, Marika (1998): *Miljøkonsekvenser av hovedvegomlegging Oslo Øst. Oppsummering av studier 1987 – 1996*, TØI-rapport 405/98, Oslo: Transportøkonomisk institutt
- Kolbenstvedt, Marika, Trygve Solheim & Astrid H. Amundsen (2005): *Miljøhåndboken. Trafikk og miljøtiltak i byer og tettsteder*, Oslo: Transportøkonomisk institutt, 3. reviderte utgave
- MGO (2000): "Forslag til mindre vesentlige reguleringsendringer for Tøyengata. Reaksjoner på innkomne bemerkninger". Brev til Plan- og bygningsetaten fra den 31. januar 2000
- MGO (2000a): "Videre arbeid, Tøyengata". Brev til Grønland Nedre Tøyen beboerforening fra den 30. august 2000
- MGO/ICG (1999): *Forprosjekt for Tøyengata*. Miljøbyen Gamle Oslo/ InterConsult Group
- MGO/ICG (1999a): *Detaljplan for Tøyengata*, Miljøbyen Gamle Oslo/ InterConsult Group
- MMI (1998): *Handlevaner og trivsel i Tøyengata. November 1998*. (Rapport utarbeidet for Miljøbyen Gamle Oslo); Markeds- og mediainstituttet

Plan- og bygningsetaten (2000): ”Tøyengata. Mindre vesentlig endring. Plan- og bygningsetatens vedtak”, Oslo kommune

Samferdselsetaten (2004): Årsberetning 2004, Oslo kommune

Statens vegvesen (2003): *Fra riksveg til gate – erfaringer fra miljøgate*, UTB 2003/06

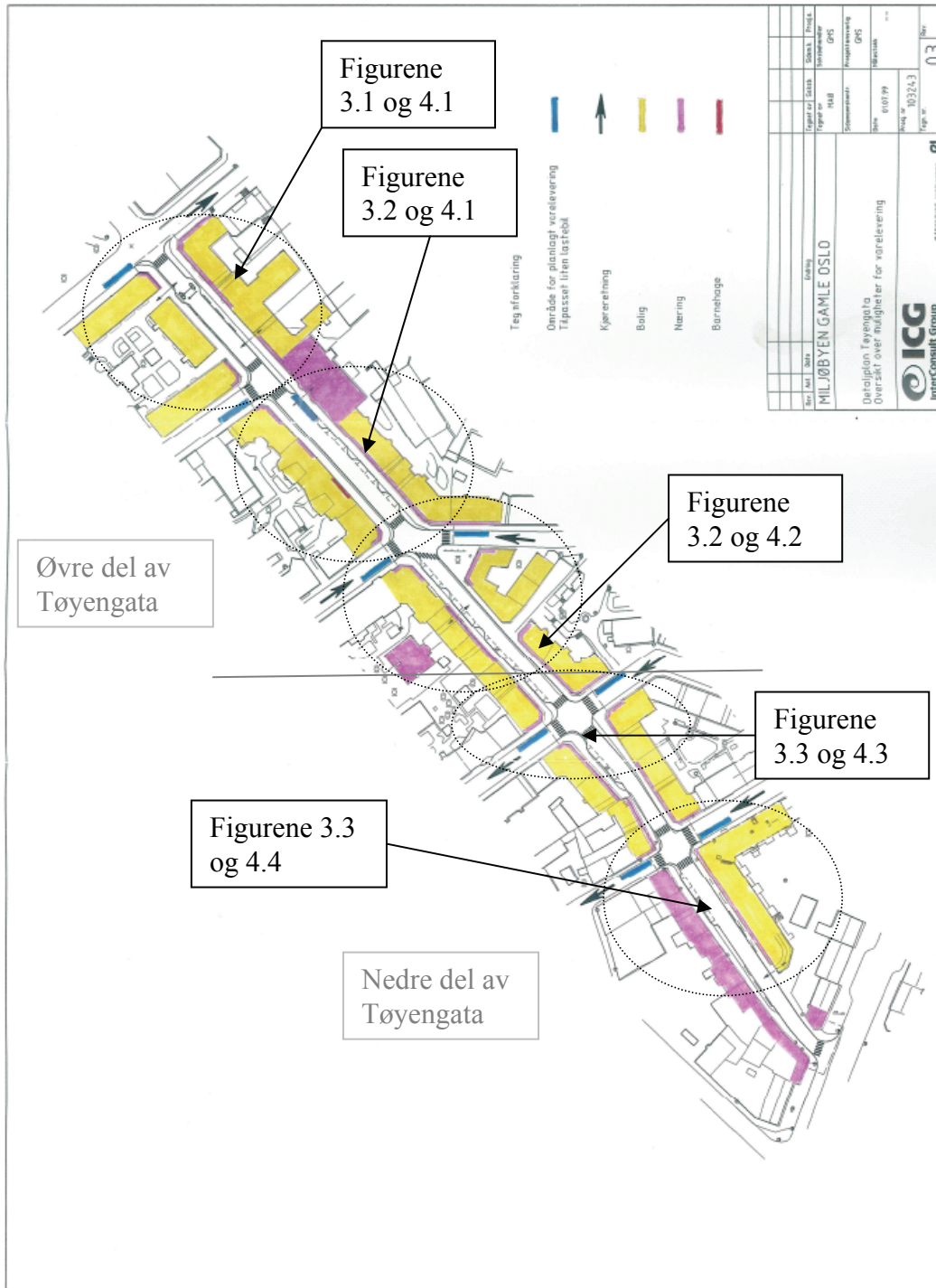
Kaul, Sigrun/ Kolbenstvedt, Marika/Lerstang, Tor/Thorenfeldt, Truls (1975): *Bygata. Et bidrag til forståelse av konflikter mellom: trafikk- og bomiljø – lokal og overordnede planleggingsmål* (NIBR rapport 38), Norsk institutt for by- og regionforskning, Oslo

Lerstang, Tor m.fl. (1973): *Har din bydel en framtid?* (Bydelsrapport Tøyen/Energhaugen 1), Norsk institutt for by- og regionforskning, Oslo





# Vedlegg 1: Oversiktskart over Tøyengata – detaljplan



Kilde: InterConsult Group 1999. Egen bearbeidelse

## Vedlegg 2

Project	<b>78312</b>
Schema ID	

Hei, jeg heter..... Jeg kommer fra MMI. Vi gjennomfører en spørreundersøkelse for Transportøkonomisk institutt. Hvis du svarer på noen spørsmål om Tøyengata, får du et Flaxlodd i belønning. Intervjuet tar bare 3 - 5 minutter. Det er selvsagt frivillig å delta i undersøkelsen, og det du sier vil selvfølgelig bli behandlet konfidensielt.

**1** Bor du i Tøyengata, eller i nærliggende kvartaler?

Ja .....  1

Nei ..... ( ⇒ 6 )  2

TIL BEBOERE:

**2** Hvordan reiser du vanligvis til/fra din bolig til...

	2.A	2.B	2.C
	Din jobb, skole el. studier?	Handlerturer?	Ellers i fritida?
Kollektiv .....	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 1
Bil .....	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 2
Går .....	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 3
Sykler .....	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 4
Ikke aktuelt .....	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 5

**3** Har du tilgang til bil?

Ja .....  1

Nei ..... ( ⇒ 11 )  2

TIL BEBOERE MED BIL:

**4** Parkerer du bilen din vanligvis i Tøyengata, annen gate, i parkeringshus eller på parkeringsplass?

Tøyengata .....  1

Gateparkering i annen gate .....  2

Parkeringshus/kjeller .....  3

Annen parkeringsplass .....  4

**5** Vil du si at parkeringsforholdene for bil for deg som beboer er meget gode, gode, dårlige eller svært dårlige?

	Meget gode	Gode	Dårlige	Svært dårlige	Vet ikke/uaktuelt
For bil .....	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5

TIL BRUKERE/ BESØKENDE:

**6** På hvilken måte kom du deg hit i dag?

(FLERE SVAR MULIG)

- Kjørte bil* .....  1,  
*Reiste kollektivt* .....  2,  
*Syklet* .....  3,  
*Til fots* .....  4.

DER SOM IKKE KJØRTE BIL, HOPP TIL SPØRSMÅL 10

**7** Ble bilen parkert i Tøyengata, annen gate, i parkeringshus eller på parkeringsplass?

- ☆  
*Tøyengata* .....  1  
*Gateparkering i annen gate* .....  2  
*Parkeringshus/kjeller* .....  3  
*Annen parkeringsplass* .....  4

**8** Vil du si at parkeringsforholdene er meget gode, gode, dårlige eller svært dårlige i Tøyengata?

ETT KRYSS

- ☆  
*Meget gode* .....  1  
*Gode* .....  2  
*Dårlige* .....  3  
*Svært dårlige* .....  4  
*Vet ikke/ uaktuelt* .....  5

**9** Vil du si at parkeringsforholdene er meget gode, gode, dårlige eller svært dårlige i kvartalene rundt Tøyengata?

ETT KRYSS

- ☆  
*Meget gode* .....  1  
*Gode* .....  2  
*Dårlige* .....  3  
*Svært dårlige* .....  4  
*Vet ikke/ uaktuelt* .....  5

**10** Vil du si at parkeringsforholdene er meget gode, gode, dårlige eller svært dårlige i bydelen?

ETT KRYSS

- ☆  
*Meget gode* .....  1  
*Gode* .....  2  
*Dårlige* .....  3  
*Svært dårlige* .....  4  
*Vet ikke/ uaktuelt* .....  5

STILLES TIL ALLE:

**11** Hvorfor er du i Tøyengata nå?

(FLERE SVAR MULIG)

- På vei til eller fra bolig i Tøyengata eller i nærliggende kvartaler* .....  01,  
*På vei fra eller/ mitt arbeidssted i Tøyengata* .....  02,  
*Skal gjøre innkjøp i Tøyengata* .....  03,  
*Spise, drikke (cafe, restaurant eller gatekjøkken)* .....  04,  
*Besøke venner eller familie* .....  05,  
*På vei til et annet sted enn Tøyengata* .....  06,

Annet, notér: \_\_\_\_\_

For MMI

*Ikke noe spesielt formål* .....  99.

**12** Hvor enig er du i følgene påstander om Tøyengata? For hver påstand vil jeg at du svarer om du er helt enig, delvis enig, delvis uenig eller helt uenig

	Helt enig	Litt enig	Litt uenig	Helt uenig	Vet ikke
	1	2	3	4	5
<i>Det er trivelig å handle i Tøyengata</i> .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>Gatemiljøet i Tøyengata er trygt og godt</i> .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>Det er et sted jeg alltid treffer kjente</i> .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**13** Synes du trafikken i Tøyengata er plagsom?

*Ja* .....  1

*Nei* ..... ( ⇒ 15 )  2

HVIS TRAFIKKEN ER PLAGSOM:

**14** Hva er det som er plagsomt med biltrafikken?

(FLERE SVAR ER MULIG)

- Utrygghet for deg selv når du går* .....  01,  
*Utrygghet for deg selv når du sykler* .....  02,  
*Utrygghet for barn når de går* .....  03,  
*Utrygghet for barn når de sykler* .....  04,  
*Støv/skitt/eksos* .....  05,  
*Støy* .....  06,  
*Høy fart* .....  07,  
*Tungtransport og varelevering* .....  08,  
*Mye parkerte biler* .....  09,

Annet, notér: \_\_\_\_\_

For MMI

*Vet ikke* .....  99.

STILLES TIL ALLE:

**15** Hva synes du om støyen fra vegtrafikken her i Tøyengata? Er den meget, en del, litt, eller ikke plagsom?

- Meget plagsom* .....  1  
*En del plagsom* .....  2  
*Litt plagsom* .....  3  
*Ikke plagsom* .....  4  
*Vet ikke* .....  5

**16** Hvor ofte er du her?

- Daglig* .....  1  
*Ukentlig* .....  2  
*Månedlig* .....  3  
*Sjeldnere* .....  4  
*Aldri før/første gang* .....  5

**17** I 2004 ble det gjort en del endringer i denne gata. Den ble bygd om til miljøgata. Husker du hvordan det var her før disse endringene ble gjort?

- Ja* .....  1  
*Nei* ..... ( ⇒ 20 )  2  
*Ikke aktuelt* ..... ( ⇒ 20 )  3

STILLES DE SOM HUSKER HVORDAN DET VAR FØR:

**18** Har forholdene for deg som bilist, syklist og fotgjenger blitt bedre eller dårligere etter endringene i Tøyengata (miljøgata)?

SETT KRYSS FOR DET SOM PASSER:

	☆				
	Bedre	Verken bedre eller dårligere	Dårligere	Vet ikke/uaktuelt	
	1	2	3	4	
<i>Som bilist</i> .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1
<i>Som syklist</i> .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	2
<i>Som fotgjenger</i> .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	3

**19** Hva er etter din mening den viktigste endringen som er gjort i Tøyengata?

NOTER KORT HVA IO SIER

NOTER \_\_\_\_\_ ☆  
For MMI

Other, note \_\_\_\_\_ ☆  
For MMI

STILLES TIL ALLE:

**20** Er det noe du vil ha endret her i Tøyengata?

(FLERE SVAR MULIG)

- Mindre trafikk* .....  01,  
*Mer grønt og flere trær* .....  02,  
*Flere benker, koseligere* .....  03,  
*Færre parkeringsplasser/fjerne feilparkerte biler* .....  04,  
*Flere parkeringsplasser* .....  05,  
*Fjerne bussbommen* .....  06,  
*Flere butikker, bedre vareutvalg, lengre åpningstider etc.* .....  07,  
*Mindre forsøpling, bedre renhold* .....  08,  
*Bedre kollektivtilbud* .....  09,  
*Sykkelfelt, sykkelvei, sykkelparkering* .....  10,
- Annet, notér: \_\_\_\_\_ For MMI  
\_\_\_\_\_
- Nei* .....  98,  
*Usikker/ vet ikke* .....  99.

**21** Hva er din alder?

- 15 - 24* .....  1  
*25 - 39* .....  2  
*40 - 59* .....  3  
*60 eller mer* .....  4

HVIS IKKE BOSATT I TØYENGATA (ELLER NÆRLIGGENDE KVARTALER):

**22** Hva er ditt postnummer i Oslo?

HVIS IO BOR UTENFOR OSLO, SETT 9999

Postnummer: \_\_\_\_\_ ☆  
\_\_\_\_\_ 1

REGISTRER FØLGENDE:

**23** Kjønn:

- Mann* .....  1  
*Kvinne* .....  2

**24** Værttype?

- Oppholdsvær* .....  1  
*Nedbør* .....  2

**25** Butikktype

- Kom ikke ut av butikk* .....  1  
*Dagligvare/grønnsaker* .....  2  
*Spesialbutikk* .....  3  
*Kafé, restaurant, gatekjøkken* .....  4  
*Service* .....  5  
*Annen type* .....  6



**26**

**Intervjusted?**

*Øvre del av Tøyengata* .....  1

*Nedre del av Tøyengata* .....  2

**27**

**Klokkeslett for ferdig intervju**

EKS 1430

**Klokkeslett ferdig:** .....  1

**28**

**Dato for intervju**

EKS 0205 FOR ANDRE MAI

**Dato:** .....  1





## **Vedlegg 3**

## Resultater

(Antall intervju, Gj.sn.base: Alle)

<b>1</b>	<b>Bor du i Tøyengata, eller i nærliggende kvartaler?</b>				
Ja				92	
Nei				111	
<b>2</b>	<b>Hvordan reiser du vanligvis til/fra din bolig til. . .</b>				
	<b>2.A</b>	<b>2.B</b>	<b>2.C</b>		
	Din jobb, skole el. studier?	Hand-leturer?	Ellers i fritida?		
Kollektiv	17	7	13		
Bil	12	5	5		
Går	51	75	68		
Sykler	5	2	1		
Ikke aktuelt	7	3	5		
<b>3</b>	<b>Har du tilgang til bil?</b>				
Ja				42	
Nei				90	
<b>4</b>	<b>Parkerer du bilen din vanligvis i Tøyengata, annen gate, i parkeringshus eller på parkeringsplass?</b>				
				☆	
Tøyengata				7	
Gateparkering i annen gate				10	
Parkeringshus/kjeller				4	
Annen parkeringsplass				7	
<b>5</b>	<b>Vil du si at parkeringsforholdene for bil for deg som beboer er meget gode, gode, dårlige eller svært dårlige?</b>				
	Meget gode	Gode	Dårlige	Svært dårlige	Vet ikke/ uaktuelt
For bil	2	8	7	11	0
<b>6</b>	<b>På hvilken måte kom du deg hit i dag?</b>				
Kjørte bil				23	
Reiste kollektivt				48	
Syklet				2	
Til fots				81	
<b>7</b>	<b>Ble bilen parkert i Tøyengata, annen gate, i parkeringshus eller på parkeringsplass?</b>				
				☆	
Tøyengata				9	
Gateparkering i annen gate				7	
Parkeringshus/kjeller				1	
Annen parkeringsplass				1	
<b>8</b>	<b>Vil du si at parkeringsforholdene er meget gode, gode, dårlige eller svært dårlige i Tøyengata?</b>				
Meget gode				0	
Gode				5	
Dårlige				13	
Svært dårlige				31	
Vet ikke/ uaktuelt				3	

<b>9</b>	<b>Vil du si at parkeringsforholdene er meget gode, gode, dårlige eller svært dårlige i kvartalene rundt Tøyengata?</b>					
	Meget gode					0
	Gode					9
	Dårlige					19
	Svært dårlige					17
	Vet ikke/ uaktuelt					6
<b>10</b>	<b>Vil du si at parkeringsforholdene er meget gode, gode, dårlige eller svært dårlige i bydelen?</b>					
	Meget gode					1
	Gode					5
	Dårlige					18
	Svært dårlige					21
	Vet ikke/ uaktuelt					7
<b>11</b>	<b>Hvorfor er du i Tøyengata nå?</b>					
	På vei til eller fra bolig i Tøyengata eller i nærliggende kvartaler					24
	På vei fra eller/ mitt arbeidssted i Tøyengata					23
	Skal gjøre innkjøp i Tøyengata					61
	Spise, drikke (cafe, restaurant eller gatekjøkken)					30
	Besøke venner eller familie					10
	På vei til et annet sted enn Tøyengata					39
	Annet, notér:					0
	Ikke noe spesielt formål					1
<b>12</b>	<b>Hvor enig er du i følgene påstander om Tøyengata? For hver påstand vil jeg at du svarer om du er helt enig, delvis enig, delvis uenig eller helt uenig</b>					
		Helt enig	Litt enig	Litt uenig	Helt uenig	Vet ikke
	Det er trivelig å handle i Tøyengata	126	52	7	9	10
	Gatemiljøet i Tøyengata er trygt og godt	117	40	15	20	12
	Det er et sted jeg alltid treffer kjente	104	39	9	42	8
<b>13</b>	<b>Synes du trafikken i Tøyengata er plagsom?</b>					
	Ja					66
	Nei					137
<b>14</b>	<b>Hva er det som er plagsomt med biltrafikken?</b>					
						☆
	Utrygghet for deg selv når du går					3
	Utrygghet for deg selv når du sykler					1
	Utrygghet for barn når de går					0
	Utrygghet for barn når de sykler					1
	Støv/skitt/eksos					7
	Støy					19
	Høy fart					9
	Tungtransport og varelevering					9
	Mye parkerte biler					25
	Annet, notér:					0
	Vet ikke					5
<b>15</b>	<b>Hva synes du om støyen fra vegtrafikken her i Tøyengata? Er den meget, en del, litt, eller ikke plagsom?</b>					
	Meget plagsom					27
	En del plagsom					23
	Litt plagsom					54
	Ikke plagsom					90
	Vet ikke					10

**Resultater**

(Antall intervju, Gj.sn.base: Alle)

<b>16</b>	<b>Hvor ofte er du her?</b>				
	Daglig				123
	Ukentlig				55
	Månedlig				18
	Sjeldnere				7
	Aldri før/første gang				1
<b>17</b>	<b>I 2004 ble det gjort en del endringer i denne gata. Den ble bygd om til miljøgate. Husker du hvordan det var her før disse endringene ble gjort?</b>				
	Ja				61
	Nei				130
	Ikke aktuelt				13
<b>18</b>	<b>Har forholdene for deg som bilist, syklist og fotgjenger blitt bedre eller dårligere etter endringene i Tøyengata (miljøgata)?</b>				
			☆		
		Bedre	Ver-ken bedre eller dårli- gere	Dårli- gere	Vet ikke/ uaktu- elt
	Som bilist	18	2	8	23
	Som syklist	14	3	2	32
	Som fotgjenger	40	11	6	2
<b>19</b>	<b>Hva er etter din mening den viktigste endringen som er gjort i Tøyengata?</b>				
				☆	
	NOTER				0
					0
<b>20</b>	<b>Er det noe du vil ha endret her i Tøyengata?</b>				
	Mindre trafikk				37
	Mer grønt og flere trær				38
	Flere benker, koseligere				21
	Færre parkeringsplasser/fjerne feilparkerte biler				13
	Flere parkeringsplasser				22
	Fjerne bussbommen				10
	Flere butikker, bedre vareutvalg, lengre åpningstider etc.				9
	Mindre forsøpling, bedre renhold				16
	Bedre kollektivtilbud				2
	Sykkelfelt, sykkelvei, sykkelparkering				4
	Annet, notér:				0
	Nei				62
	Usikker/ vet ikke				7
<b>21</b>	<b>Hva er din alder?</b>				
	15 - 24				57
	25 - 39				84
	40 - 59				36
	60 eller mer				26
<b>22</b>	<b>Hva er ditt postnummer i Oslo?</b>				
	Postnummer:				M: 1544
<b>23</b>	<b>Kjønn:</b>				
	Mann				111
	Kvinne				92

<b>24</b>	<b>Værttype?</b>	
	Oppholdsvær	204
	Nedbør	0
<b>25</b>	<b>Butikktype</b>	
	Kom ikke ut av butikk	3
	Dagligvare/grønnsaker	10
	Spesialbutikk	6
	Kafé, restaurant, gatekjøkken	10
	Service	9
	Annen type	165
<b>26</b>	<b>Intervjusted?</b>	
	Øvre del av Tøyengata	104
	Nedre del av Tøyengata	97
<b>27</b>	<b>Klokkeslett for ferdig intervju</b>	
	Klokkeslett ferdig:	M: 1382
<b>28</b>	<b>Dato for intervju</b>	
	Dato:	M: 403

## Sist utgitte TØI publikasjoner under program:

### Trafikk, bymiljø og helse

---

Tekniske virkemidler for reduksjon av miljøbelastning fra vegtrafikk i Norge. Intervjuer med industri og kunnskapssentre om prioritert forskning og hensiktsmessige miljøtiltak	808/2005
Nordisk perspektiv på støyreduksjon ved kilden.	806/2005
Vegpakke Drammen. Mellomundersøkelse av bomiljøet 1998 til 2003.	757/2004
Veger til bedre bymiljø. Miljøundersøkelser Oslo Øst 1987 - 2002	743/2004
Ny trafikk - nye naboer? Trafikk og segregasjon i Oslo indre øst.	652/2003
Samspill Trafikk, miljø og velferd.	645/2003
Miljøsoner - bedre miljø i byer og tettsteder. Muligheter og utfordringer.	630/2003
Miljøplager i Norge 1997-2001	592/2002
Best i vest? Opplevelse av trafikk og miljø på Frogner/Majorstua og Vålerenga/Gamlebyen.	585/2002
80% piggfritt i Drammen innen 2004? Resultater fra en spørreundersøkelse i Drammen og fem nabokommuner	570/2002
Lavere vinterfartsgrense på innfartsveger i Oslo. Betydningen for utslipp, støy, trafikkavvikling og trafiksikkerhet	560/2002
Nasjonal kartlegging av støy og støyplage. Kan vegetatens og bykommunenes støyregistre utnyttes?	556/2002
Vegpakke Drammen. Førundersøkelse av bomiljøet 1998/1999	549/2001
Mye skrik og lite ull? Dagens støyregelverk i praksis	546/2001
Virkning av støy på barn i læresituasjoner. En litteraturgjennomgang.	519/2001

## **Transportøkonomisk institutt**

### **Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning**

- utfører forskning til nytte for samfunn og næringsliv
- har rundt 70 forskere med høy, flerfaglig samferdselskompetanse
- samarbeider med en rekke samfunnsinstitusjoner, forsknings- og undervisningssteder i Norge og i utlandet
- gjennomfører forsknings- og utredningsoppdrag av høy kvalitet innen områder som trafiksikkerhet, kollektivtransport, miljø, reisevaner, reiseliv, planlegging, beslutningsprosesser, transportøkonomi og næringslivets transporter
- driver aktiv forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, internett, tidsskriftet Samferdsel og andre nasjonale og internasjonale tidsskrifter

## **Transportøkonomisk institutt**

Stiftelsen Norsk senter  
for samferdselsforskning  
P.b. 6110 Etterstad  
0602 Oslo

Telefon 22 57 38 00

[www.toi.no](http://www.toi.no)