



Oslo kommune
Bymiljøetaten



En **vakker** by

32 prosjekter for et bedre Oslo

A beautiful city 32 projects to enhance the City of Oslo



Forord / Introduction

Byen vår er i stadig endring. En ny turvei der det før var villnis. Et nytt torg der det før var bussterminal. En ny kunstgressbane der det før var en slitt basketballbane. En ny rundkjøring der det før var et ulykkeskryss. Et nytt sykkel felt som gjør det enklere å sykle til jobben. Bymiljøetaten arbeider for å gjøre byen vår sporty, miljøvennlig, trygg og vakker. Universell utforming og miljøvennlighet er viktig i alle våre prosjekter, enten det dreier seg om ei ny brygge eller en ny bussholdeplass. Her er en oversikt over noe av det fineste vi har bygd eller rehabilitert i 2011.

Our city is undergoing continuous change. A new greenway where there used to be overgrown shrubland. A new square where there used to be a bus terminal. A new artificial grass pitch instead of a worn-down basketball court. A new roundabout to replace a crossing that used to be an accident blackspot. A new cycle lane that makes it easier to cycle to work. The Agency for Urban Environment is working to make our city more sporting, environmentally friendly, safe and beautiful. Universal design and environmental friendliness are important elements in all our projects, whether it be a matter of building a new jetty or a new bus stop. Here is an overview of some of our best building and rehabilitation projects undertaken in 2011.

Ansvarlig: Trude H. Olsen **Foto:** Eivind Røhne (med mindre annet er oppgitt) **Trykk:** Grøset Trykk AS
Oversetting: Brigid McCauley **Design:** nxt oslo reklamebyrå as **Brosjyren er utgitt i august 2012.**
 Vi tar gjerne i mot kommentarer til brosjyren. Send e-post til: postmottak@bym.oslo.kommune.no

Innhold / Contents

04 En **vakker** by / *A beautiful city*

- 06 Holmlia torg / *Holmlia Square*
- 07 Jerusalem bru / *Jerusalem Bridge*
- 08 Munkedamsveien bru / *Munkedamsveien Bridge*
- 10 Thomas Heftyes plass / *Thomas Heftye's Square*
- 12 Turistskilt i sentrum / *Tourist signage in downtown Oslo*
- 14 Grorudparken / *Grorud Park*
- 17 «Lille Rådhusgata» / «*Lille Rådhusgata*»
- 18 Turvei i Svartdalen / *Greenway D10 in Svartdalen Valley*



20 En **sporty** by / *A sporting city*

- 22 Nye kunstgressbaner / *New artificial grass pitches*
- 26 Brygge ved Ormsund badeplass / *Jetty at Ormsund bathing site*
- 27 Turvei D15 langs Veitvetbekken / *Greenway D15 along Veitvetbekken*
- 28 Lekeplasser på Sletteløkka / *Playgrounds in Sletteløkka*
- 30 Sofies plass / *Sofie's Square*
- 32 Idrettslek på Bøler og Lambertseter / *Sporting fun in Bøler and Lambertseter*
- 32 Furuset kunstisbane / *Furuset artificial ice rink*



34 En **trygg** by / *A safe city*

- 36 Rundkjøring i Østensjøveien / *Roundabout on Østensjøveien*
- 37 Lys langs øvre Akerselva / *Lighting along upper section of the Aker River*
- 38 Dam Lille Åklungen / *Lille Åklungen Lake*
- 40 Trygge skoleveier / *Safe routes to school*
- 42 Fortau i Hukerveien / *Pavement in Hukerveien*
- 42 Brekkekrysset / *Brekkekrysset road junction*
- 44 Wyllerveien i Sørkedalen / *Wyller Road in Sørkedalen Valley*
- 46 Dam Vesletjern / *Vesletjern Lake*
- 48 Rundkjøring ved John Colletts plass / *Roundabout at John Collett's Square*
- 50 Universell utforming av fortau, gangveier og fotgjengeroverganger / *Universal design of pavements, footpaths and pedestrian crossings*



52 En **miljøvennlig** by / *An environmentally friendly city*

- 54 Sykkelfelt i Ullevålsveien / *Cycle lanes in Ullevålsveien*
- 56 Toveis sykkelfelt i Kvadraturen / *Two-way cycling in Kvadraturen*
- 57 Møteplass ved Alnaelva / *Meeting place by the Alna River*
- 58 Høystandardholdeplasser / *High-standard bus and tram stops*
- 60 Miljøgater på Sagene / *Environmental enhancement of streets: Sagene*
- 62 Miljøgate Ensjøveien / *Environmental enhancement of streets: Ensjøveien*
- 64 Miljøgate Thor Olsens gate / *Environmental enhancement of streets: Thor Olsens gate*



66 **Før og etter** / *Before and after*



Holmlia torg / Holmlia Square.



En **vakker** by

Kan en fraflyttet bussterminal forvandles til et nytt møtepunkt på Holmlia? Hvorfor er sykkelstativene røde på Thomas Heftyes plass? Har du vært på brua som slynger seg fra Sandaker til Bjølsen? Bymiljøetaten har store muligheter til å gjøre byen vakker gjennom nybygging, rehabilitering og byutvikling. Her kan du lese om åtte anlegg, fra bruer og plasser til parker og turveier, som hver på sin måte bidrar til å gjøre Oslo til en vakker by.

A beautiful city. Can a disused bus terminal be transformed into a new meeting place in Holmlia? Why are the bicycle racks in Thomas Heftye's Square painted red? Have you stood on the bridge that winds its way from Sandaker to Bjølsen? The Agency for Urban Environment has many possibilities for making our city beautiful through new installations, rehabilitation and urban development. Presented here are eight installations, from bridges and squares to parks and greenways, all of which contribute in their own way to making Oslo a beautiful city.



Holmlia torg

Beliggenhet / Location: Ved Holmlia senter, Bydel Søndre Nordstrand

Entreprenør / Contractor: Østlandske Vei og Betong AS

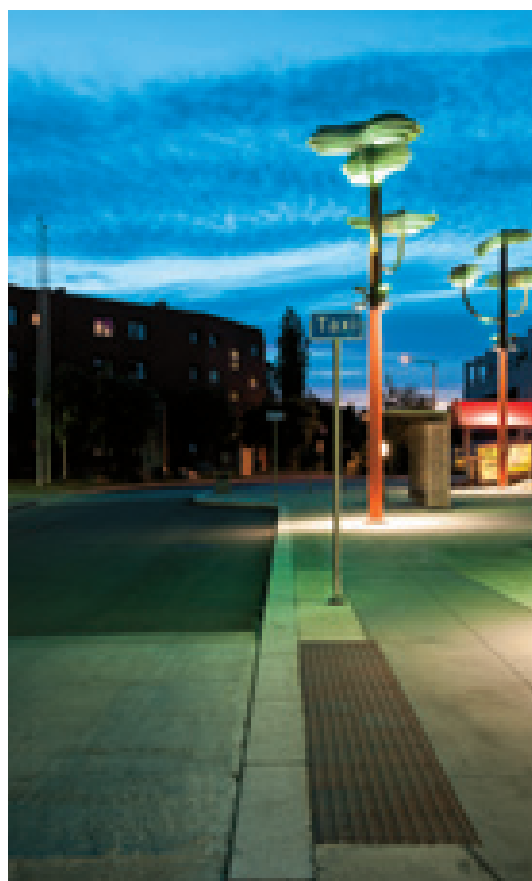
Konsulent / Consultant: Asplan Viak AS

Kostnader / Project costs: Ca. 11,5 millioner (4 millioner fra Eiendoms- og byfornyelsesetaten)

Holmlia torg er anlagt på området til en fraflyttet bussterminal og ligger sentralt ved Holmlia senter. Nærområdet har hatt en del problemer med narkotikahandel. Torget er derfor utformet med tanke på at det skal være åpent, oversiktlig, trygt og vakkert. Utformingen er basert på en lang og bred medvirkningsprosess i planleggingsfasen, blant annet et åpent idéverksted. Torget har fått et dekke av plasstøpt betong. Her er det en rekke muligheter for opphold og aktiviteter; blant annet sittemuligheter, sykkelstativ, utescene, mulighet for torghandel og ny beplantning. Plassen har også fått kunstnerisk utsmykning i form av seks lysskulpturer. Skulpturene er ca. 8–10 meter høye og forestiller stiliserte furutrær, en tresort det er mye av på Holmlia. Dette er med på å gi torget identitet, samtidig som skulpturene fungerer som belysning.

Holmlia Square

Holmlia Square (Holmlia torg) is situated on the site of a former bus terminal. It was an area where drug dealing occurred, so the idea behind the design of the square was that it should be open, transparent, safe and beautiful. The square has been paved with cast-in-place concrete and decorated with six illuminated sculptures. The sculptures measure between 8 and 10 metres in height and depict stylised pine trees, a species that is abundant in the Holmlia area. In addition to providing a source of lighting, they also help give the square a distinctive character.





Jerusalem bru har fått sitt navn etter et småbruk fra 1699 som het Jerusalem, og som lå der Lilleborg fabrikk senere ble bygd. Det var ikke uvanlig å gi småbruk bibelske navn; et annet eksempel er Jeriko på Lindeberg. *Jerusalem Bridge takes its name from a smallholding dating back to 1699. At that time it was not uncommon to give smallholdings biblical names; Jeriko in Lindeberg is another example.*

Jerusalem bru

Beliggenhet / Location: Akerselva, Bydel Sagene

Entreprenør / Contractor: Skanska Norge AS

Konsulent / Consultant: Spor Arkitekter og Aas-Jakobsen

Kostnader / Project costs: Ca. 20 millioner

Akerselva har fra før over 40 bruer, og siste tilskudd er Jerusalem bru. Den nye brua over Akerselva slynger seg som en s fra Sandaker til Bjølsen og er del av Grønn rute – en turrute gjennom grøntområder fra Sinsen i øst til Bygdøy i vest. Jerusalem bru er 120 meter lang og har tårn som rager 33 meter over bakken. Tårnene er slanke og kjegleformede konstruksjoner i plasstøpt betong. Brua svever 14 meter over elva på sitt høyeste. Skråstagskonstruksjon er valgt for å gi brubanen en lett og svevende form. Brua lyser opp i mørket med sin blå effektbelysning på tårnene og energibesparende LED-belysning i rekkverket. Jerusalem bru er tegnet av Spor Arkitekter og Aas-Jakobsen og er foreslått som kandidat til Oslo bys arkitekturpris 2012. Vi har bygd ei bru som «gjenspeiler stedets spesielle karakter og med en moderne utforming, representativ for vår tid».

Jerusalem Bridge

Jerusalem Bridge (Jerusalem bru) is the latest addition to the forty or so bridges that cross the Aker River. This new bridge is part of a greenway called the Green Route, which runs through green areas from east to west. Jerusalem Bridge is 120 metres long, with towers that stand 33 metres above ground level. The bridge hovers up to 14 metres above the river. The blue decorative lighting on the towers and the energy-efficient LED lighting on the bridge railings light up the bridge at night. Jerusalem Bridge has been nominated for the City of Oslo Architecture Award 2012.



Erik Oluf Melvold (1940–2007) bodde ikke langt fra Munkedamsveien. Han forteller i prosjektet «Oslo-patriot» om oppveksten sin her i 1950: «Jeg husker fortsatt de litt fornemme gårdene bortover Munkedamsveien, med skilt ved inngangsdøren: 'Bud bedes gå kjøkken-trappen'. Vi unger hadde glede av å endre B-en til en G.»

The historian Erik Oluf Melvold (1940–2007) lived close by Munkedamsveien. In his project entitled «Oslo-patriot» he describes what it was like to grow up there during the 1950s: «I can still recall the rather exclusive properties along Munkedamsveien, with their signs by the front door requesting tradesmen to use the rear entrance.»



Munkedamsveien bru

Beliggenhet / Location: Ruseløkka/Skillebekk, Bydel Frogner

Entreprenør / Contractor: Implenia

Kostnader / Project costs: Ca. 13 millioner

Munkedamsveien bru var ei av de siste bruene som ble bygd over det gamle jernbanesporet mot Vestbanehallen. Brua, som er fra 1921, måtte stenges i 2007 fordi den var så rusten at den kunne rase sammen. Den gamle stålbrua ble revet, og ei ny bru skulle reises som en tilnærmet kopi av den opprinnelige for å bevare områdetets kulturelle og visuelle egenart. Bruer er utfordrende konstruksjoner, og byggeprosessen var ekstra utfordrende: Avstanden mellom den nærmeste blokka og rekkverket på brua er bare én meter, noe som krevde ekstra hensyn til konstruksjon og sikkerhet under byggefasen. Den nye brua er i plasstøpt betong med fortau på begge sider. Brua er kjørestersk slik at busslinje 21, en av Oslos mest trafikkerte busslinjer, igjen kan kjøre over den.

Munkedamsveien Bridge

Munkedamsveien Bridge (Munkedamsveien bru) was built in 1921 but had to be closed in 2007 due to rust. The old steel bridge was torn down, and it was decided to replace it with a faithful copy of the original to preserve the cultural and visual character of the area. The distance between the closest apartment block and the bridge railings is only one metre, a fact that required extra attention to design and safety during construction. The new bridge is built of cast-in-place concrete and is paved on either side. The bridge can carry traffic, so bus route 21, one of Oslo's busiest, can once again drive safely over it.



På plassen står et gammelt nedstigningstårn – inngangen til en transformatorstasjon. Det finnes bare fem slike tårn i Oslo, alle på Frogner.

An old access tower, which provided access to a transformer substation, still stands on the site. Only five such towers remain in Oslo, and all of them are located in the Frogner district.



Thomas Heftyes plass

Beliggenhet / Location: Bygdøy allé, Bydel Frogner

Entreprenør / Contractor: Uteanlegg AS

Konsulent / Consultant: Grindaker as Landskapsarkitekter og ViaNova Plan og trafikk AS

Kostnader / Project costs: Ca. 4 millioner

Finansiering / Funding: Eiendoms- og byfornyelsesetaten

Det som før var et veikryss med en kiosk og en taxi-holdeplass, er i dag omskapt til en møteplass på Frogner. Thomas Heftyes plass er oppkalt etter stifteren av Den Norske Turistforening. Plassen er utvidet og oppgradert med dekke i granitt. Midt på plassen står fem trær med et staudefelt under. Plassen heller svakt mot vest, og ei trapp mot Thomas Heftyes gate kompenseres for høydeforskjellen. Mot Bygdøy allé har vi lagt inn en mur mellom plassen og fortauet for å skape et skille mellom gangsonen og oppholdssonen. Både muren og trappa gir sittemuligheter i tillegg til de nye benkene. Bevisst bruk av fargen rød – blant annet på sykkelstativet, detaljer i dekket og rød effektbelysning i muren – viser til de rødmerkede stiene i Marka. Thomas Heftyes plass er foreslått som en av 32 kandidater til Oslo bys arkitekturpris 2012.

Thomas Heftye's Square

Formerly a crossroads with a kiosk and a taxi rank, Thomas Heftye's Square (Thomas Heftyes plass) in Frogner has been transformed into a public meeting place. The square, which is named after the founder of the Norwegian Trekking Association, has been expanded and upgraded with granite flagstones. The centre of the square features five trees surrounded by perennials. The choice of the red colour scheme for the bicycle rack, the detail in the flagstones and the decorative wall lighting represents references to the red-marked trails in the forest areas surrounding Oslo. Thomas Heftye's Square is one of 32 sites nominated for the City of Oslo Architecture Award.





Skiltene er plassert med omtanke og utenfor de mest trafikkerte ferdselssonene. På den måten hindrer vi ikke framkommeligheten for fotgjengere og andre på fortauet.

A lot of thought has gone into the positioning of the signs, which have been installed outside the busiest thoroughfares. The reason for this was so as to avoid impeding accessibility by pedestrians and others using the pavement areas.





Turistskilt i sentrum

Beliggenhet / Location: Oslo sentrum

Entreprenør / Contractor: Veidrift AS

Konsulent / Consultant: Asplan Viak/Arkitekturverkstedet og Yokoland

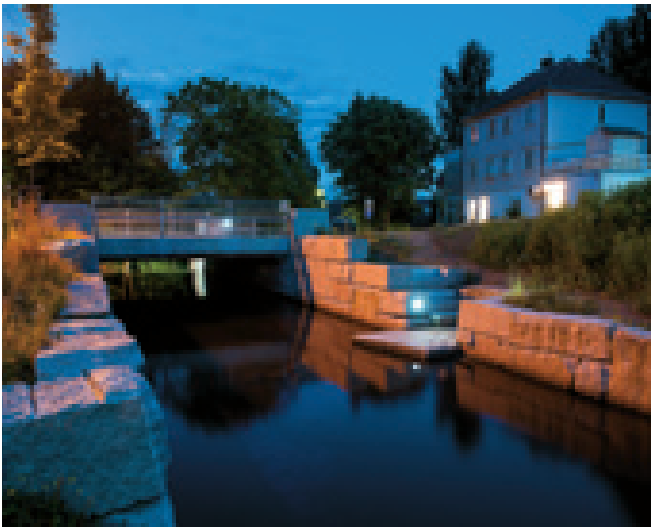
Kostnader / Project costs: Ca. 1,8 millioner

Kan et skilt være både veiviser for turister og vise oss veien tilbake til vår egen fortid? Oslos nye turistskilt gjør nettopp det. Andre byer har lenge hatt skilt som viser veien til de viktigste turistattraksjonene. Nå er turen kommet til Oslo. På 24 steder i sentrum finner du turistskilt som viser retning og avstand til severdigheter, kollektivknutepunkter samt sentrale plasser og torg. Grundig arbeid ligger bak skiltenes utforming. Vi har vært i dialog med Norges Blindeforbund angående farger og skrifttype på skiltene, mens valg av severdigheter og plassering av skilt er gjort i samarbeid med VisitOslo, som kjenner best til hvilke attraksjoner turistene etterspør. I samarbeid med designere har vi funnet fram til en skrifttype som er basert på gamle gatenavnskilt. Skrifttypen fra de gamle skiltene har vi gitt navnet «Gata», og denne er nå digitalisert og bevart for ettertiden. Skiltene skal passe inn i bybildet, både i grønne og grå omgivelser. Skiltene ble nominert til Visueltprisen 2012 i kategorien Omgivelsesdesign, mens de vant prisen i klassen Typografi.

Tourist signage in downtown Oslo

Can a sign be used not only to guide tourists but also to open our eyes to our historical past? Other cities have been using signage for key tourist attractions for a long time; the time has come for Oslo to follow suit. Twenty-four sites in downtown Oslo have now been installed with signs giving directions and distances to tourist attractions, public transport hubs and central squares and plazas. In collaboration with designers, we have arrived at a font that is based on the old street name signs. The font, which we have called «Gata» (Street), has now been digitised and preserved for posterity.





Grorudparken

Beliggenhet / Location: Alnaelva, Bydel Grorud
Entreprenør / Contractor: Braathen AS
Landskapsarkitekt: LINK arkitektur, Landskap
Kostnader / Project costs: Ca. 18 millioner
Byggherre / Builder: Vann- og avløpsetaten
Finansiering / Funding: Groruddalssatsingen og Vann- og avløpsetaten

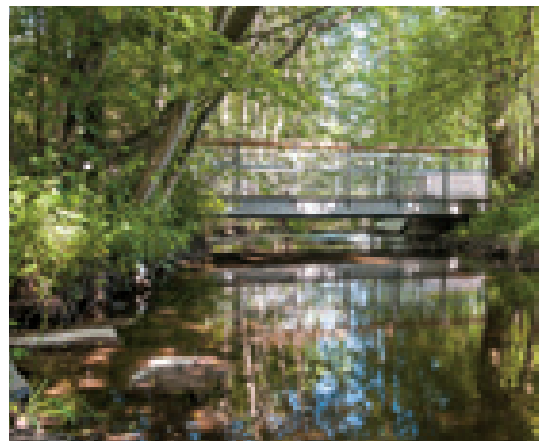
Grorudparken er én av fire bydelsparker under utvikling i Grorud-dalen og ett av de mest ambisiøse parkprosjektene i Oslo. Prosjektet omfatter blant annet oppgraderte turveier, fremheving av kulturminner og etablering av møteplasser. Dette er første etappe av arbeidet.

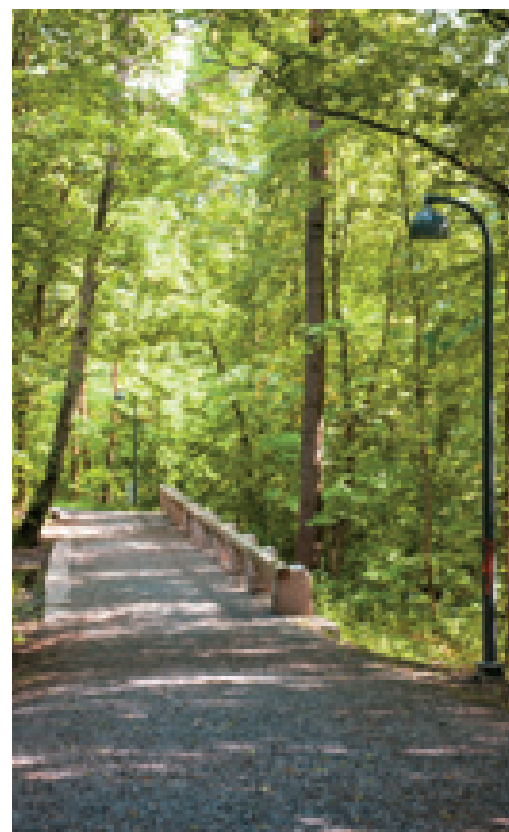
Alnaelva går gjennom parken i det som er en av de fineste strekningene å vandre langs elva. Tidligere gjorde trapper turveien lite tilgjengelig for sykler, barnevogner og rullestoler. Turveien var heller ikke belyst, og den gamle hagen foran prestegården var gjengrodd. Nå er turveiene universelt utformet, og store deler av turveien har fått gangveibelysning. Dette er en av få turveier som er belyst. I tillegg er det laget effektbelysning i parken, blant annet for å fremheve gamle kulturminner som Kalbakkbrua fra 1790–91. Den gamle Prestegårdshagen fra 1800-tallet er dessuten gjen-skapt med historisk beplantning og sitteplasser. Målet er også renere vann i Alnaelva, og det er etablert utjevningsbasseng for å redusere flomrisikoen og forbedre vannkvaliteten.

Grorud Park

Grorud Park (Grorudparken) represents one of the most ambitious park projects in Oslo. The project involves upgrading trails, giving more prominence to sites of historical interest, and creating meeting places. This is the first phase of the project. The trails have been universally designed, and large sections now also have lighting installed. Decorative lighting has also been installed in the park, partly to accentuate the historical monuments there. The 19th-century vicarage garden (Prestegårdshagen) has been regenerated with historical plants and furnished with seat benches. As part of the efforts to achieve cleaner water levels in the Alna River, a storm water basin has been built to reduce the risk of flooding and to improve water quality.







I utstrekning vil Grorudparken bli like stor som Frognerparken. Hvorfor ikke besøke Oslos nye storpark? Ta T-banen til Grorud stasjon, som ligger rett ved parken, og vandre nedover langs Alnaelva som følger parken.

In terms of size, Grorud Park will be as big as Frogner Park. Why not visit Oslo's newest city park? Take the subway to Grorud Station, which is located close to the park, and take a stroll downstream along the Alna River.



«Lille Rådhusgata»

Beliggenhet / Location: Rådhusgata, Oslo sentrum

Entreprenør / Contractor: Skaaret AS

Kostnader / Project costs: Ca. 9 millioner

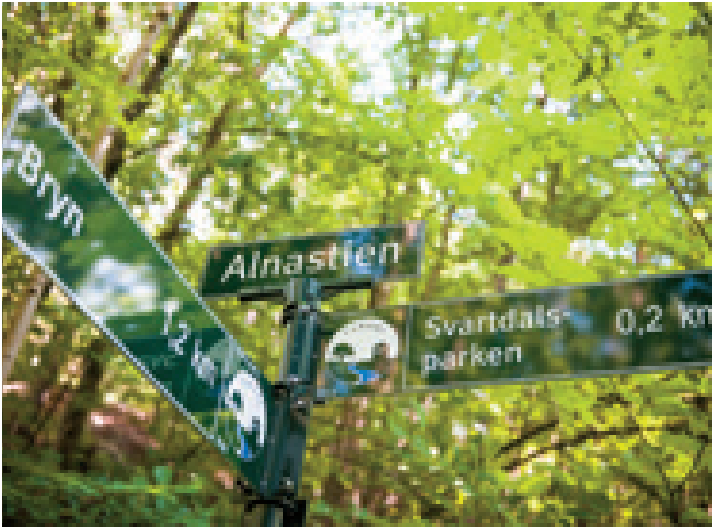
Finansiering / Funding: Levende Oslo og gårdeiere

Rådhusgata mellom Akersgata og Øvre Vollgate kalles «Lille Rådhusgata». Her var det slitt asfaltdekke i veibanen og på fortauet, og det var fortau bare på den ene siden. Asfalten er nå erstattet av granittdekke på fortauet og i veibanen, og fortauet på nordsiden har fått gatevarme. Lille Rådhusgata er oppgradert i henhold til den estetiske planen for sentrum, hvor det er definert at fortau, gater og plasser som er beregnet for fotgjengere, skal belegges med natursteinsheller. Nytt fortau på sørsiden av gata har ikke bare tilrettelagt bedre for myke trafikanter, men også gitt området et nytt oppholdssted hvor man kan sitte ned på en av benkene og nyte utsikten over Kontraskjæret. Langs sørsiden er det også ny belysning, avfallsbeholdere og sykkelparkering. I tillegg er en rekke eldre og skrøpelige lindetrær, erstattet og supplert med nye trær. Oppgraderingen er et samarbeid mellom Oslo kommune og gårdeiere.

«Lille Rådhusgata»

The street known as Lille Rådhusgata (Little Rådhusgata) has been upgraded in line with the aesthetic plans for the city centre, which dictate that pavements, streets, squares and plazas intended for pedestrian use should be paved with natural stone flagstones, in this instance granite. Both the road and pavement areas were covered with asphalt, and only one side of the street had a pavement. A brand new pavement on the south side of the street has not only improved access for soft road users; it has also provided the area with a place where one can sit on one of the seat benches and enjoy the view over Kontraskjæret Park.





Turvei D10 i Svartdalen

Beliggenhet / Location: Svartdalen, Bydel Gamle Oslo

Entreprenør / Contractor: Dozerdrift AS

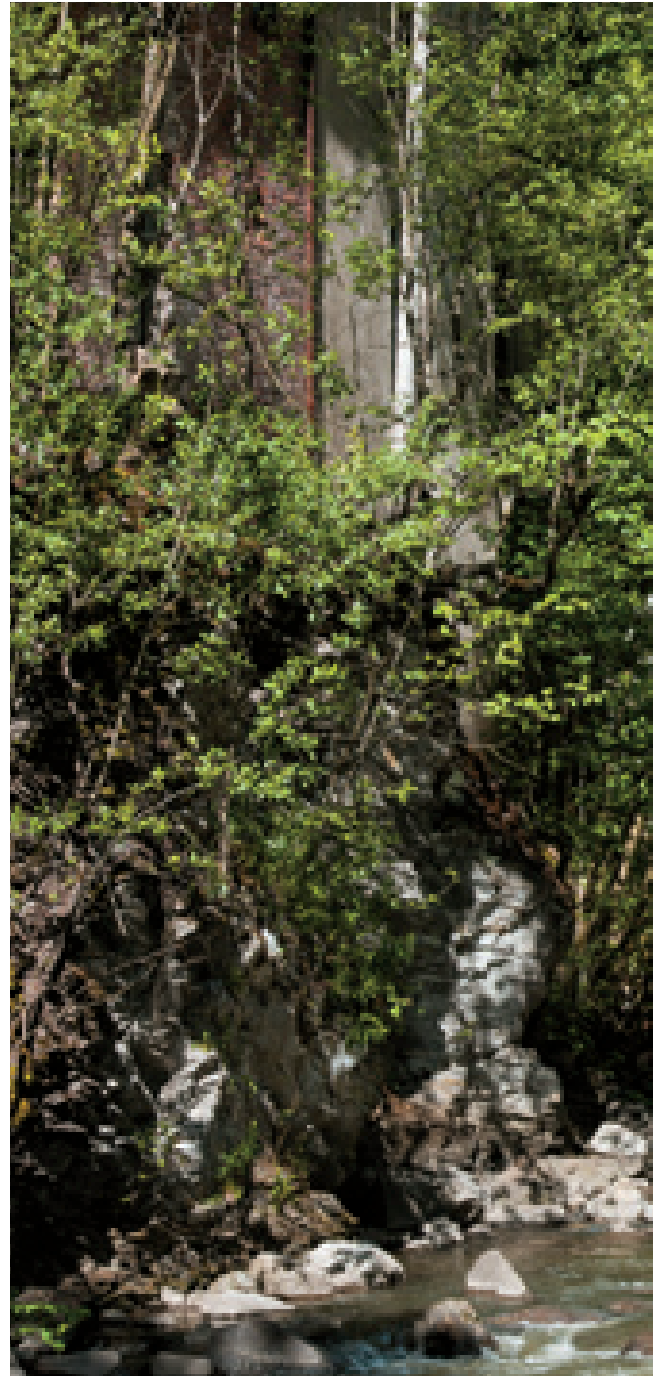
Kostnader / Project costs: Ca. 12 millioner

Finansiering / Funding: Groruddalssatsingen

Alnaelva sto lenge i skyggen av sin mer berømte søster, Akerselva. Men den nye turveien i Svartdalen er blitt en av Oslos mest spektakulære og vakre turveier. Så er da også turveien i Svartdalen foreslått som kandidat til Oslo bys arkitekturpris 2012. Der Alnaelva er på sitt vakreste med brusende fossefall, var det ikke turvei nær elva. Det var ingen spøk å bygge vei her. Området var bratt og utilgjengelig og ble krysset av en jernbanelinje. I dette ulendte terrenget er det bygd en 900 meter lang turvei som snor seg langs og over elva. Noe av det unike med turveien er at 250 meter er bygd som en bordgang i tre som står på påler over elva. Turveien bukker seg under ei veibru og to gamle jernbanebruer, og ved Nygårdsfossen, en av Alnas største fosser, fortsetter den over ei hengebru. Dette er den siste store viktige strekningen av Alnastien – en sammenhengende turvei langs Alna fra Gamlebyen til Marka.

Greenway D10 in Svartdalen Valley

For a long time the Alna River lived in the shadows of its more famous sister, the Aker River, but the new greenway through Svartdalen Valley has become one of the most spectacular in Oslo. Previously no trail ran alongside the most beautiful section of the Alna River, with its cascading waterfall. The terrain was steep and inaccessible and was intersected by a railway line. A 900-metre-long trail has now been established, twisting and turning alongside and across the river. A 250-metre section of the trail consists of a wooden boardwalk built on piles running across the river. This is the final key stretch of the Alna Trail; a contiguous trail along the Alna River, from Gamlebyen to the Lillomarka Forest.







En **sporty** by

Hvorfor er den nye turveien på Veitvet så viktig? Hvor ligger Oslos nye kunstgressbaner? Og hvordan kan du være sporty på Sofies plass? Å gjøre byen sporty betyr for oss å tilrettelegge for sportslig utfoldelse og friluftsliv. Det skal ikke være nødvendig å dra langt for å være sporty – vi tilrettelegger for at barn skal kunne utfolde seg trygt i sitt nærmiljø. I dette kapitlet viser vi noen av de sporty anleggene vi har bygd i 2011, fra store kunstgressbaner og spennende lekeplasser til stille turveier.

A sporting city. *Why is the new greenway in Veitvet so important? Where are Oslo's new artificial grass pitches located? And how can you be sporty in Sofie's Square? For us, making our city a sporting city means facilitating for physical activity and outdoor recreational activities. It should not be necessary to travel far to be sporty; we provide facilities that enable children to play safely in their local environment. In this chapter we present some of the outdoor installations we have built in 2011, from full-size artificial grass pitches and exciting playgrounds to peaceful greenways.*



Øvre Foss minikunstgressbane /
The miniature artificial grass pitch in Øvre Foss.

Nye kunstgressbaner

Beliggenhet / Location: Flere bydeler
Kostnader / Project costs: 35,2 millioner
Finansiering / Funding: Oslo kommune, spillemidler og OBOS

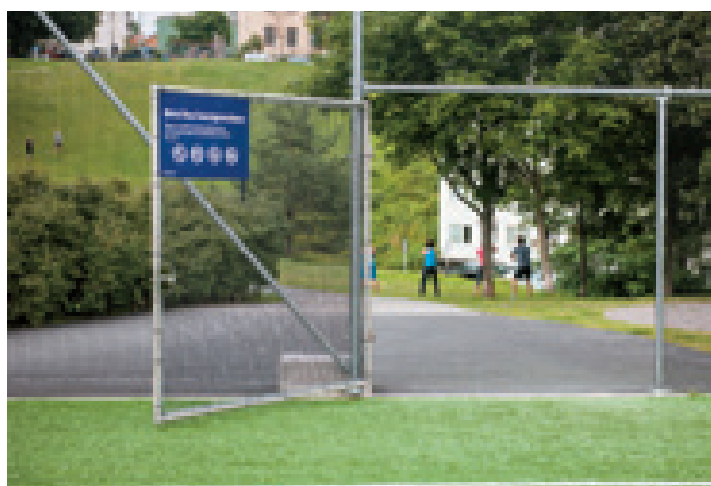
Det pågår en kontinuerlig prosess for å gjøre gress- og grusbaner om til kunstgressbaner. I 2011 rehabiliterte Bymiljøetaten tre kunstgressbaner (en på Dælenenga og to på Høybråten) og ferdigstilte syv baner (Voksen, Manglerud, Lambertseter, Heming 2, Kringsjå 2, Hundejordet ved Hallager og Øvre Foss).

Minikunstgressbanen på Øvre Foss er en 7-erbane med kunstgress, som erstatter den nedslitte basketballbanen. Banen på Øvre Foss er et viktig tilskudd til Oslos idrettsanlegg. Dersom en regner indre by som Gamle Oslo, Grünerløkka, Sagene, St. Hanshaugen og Frogner, er det her det er sterkest befolkningsvekst, færrest idrettsanlegg og minst tilgjengelig areal for nye anlegg. For å holde tritt med befolkningsveksten må en tenke utradisjonelt, for eksempel ved å anlegge baner i industrilokaler og ved å bygge i høyden eller under jorda. Banen på Øvre Foss, som ligger dramatisk til ved en av Akerselvas største fosser, er bygd på taket av et parkeringshus, og anlegget er derfor konstruert i et svært lett materiale.

New artificial grass pitches

The process of replacing grass and gravel pitches with artificial grass is an ongoing process. In 2011 the Agency for Urban Environment rehabilitated three artificial grass pitches (Dælenenga and Høybråten) and installed seven new ones (Voksen, Manglerud, Lambertseter, Heming 2, Kringsjå 2, Hundejordet in Hallager and Øvre Foss).

The miniature artificial grass pitch in Øvre Foss is a vital addition to Oslo's sports grounds. If inner city districts such as Gamle Oslo, Grünerløkka, Sagene, St. Hanshaugen and Frogner are included, this is the area with the strongest population growth, the fewest sports grounds, and the least land available for building new facilities. Keeping up with the growth in population calls for thinking along new lines, such as building pitches in industrial buildings, or above or below ground level. The pitch in Øvre Foss, with its dramatic location close to one of the largest waterfalls along the Aker River, was built on the roof of a car park, so the pitch was built using very light materials.





De nye kunstgressbanene på Dælenenga, Lambertseter og Heming / The new artificial grass pitches in Dælenenga, Lambertseter and Heming.







Brygge ved Ormsund badeplass

Beliggenhet / Location: Nedre Bekkelaget, Bydel Nordstrand

Entreprenør / Contractor: Oslo Vei AS

Kostnader / Project costs: Ca. 1,5 millioner (delvis finansiert av Handikappprosjektet)

Ved Ormsund badeplass har vi bygd ei båtutsettingsbrygge hvor småbåter, kanoer og kajaker kan legge til/fra. Anlegget består av en rampe ned til ei betongbrygge som fører ut til ei flytebrygge. I enden av flytebrygga har vi anlagt ei badetrapp som gjør det enklere å komme seg ut i sjøen. Brygga er universelt utformet med trinnfri adkomst. Småstein i smale renner på hver side av rampen fungerer som ledelinje til flytebrygga.

På den ene siden av rampen er det gelender i to høyder, og langs rampen er det en opphøyd kant som også kan fungere som sittekant. Fra brygga har vi anlagt trapp ned til en liten strand ved badeplassen. Vi har fått positive tilbakemeldinger om at dette gir små barn tilgang til sjøen.

Jetty at Ormsund bathing site

At the bathing site in Ormsund we have built a jetty where small boats, canoes and kayaks can arrive and depart. The jetty has been universally designed with step-free access. One side of the ramp has been fitted with railings at two heights, and the raised kerb on the other side can also serve as seating. We have installed a set of steps that lead down from the jetty to the little beach beside the bathing site. We have received positive feedback about how this installation gives young children access to the water.



Turvei D15 langs Veitvetbekken

Beliggenhet / Location: Veitvet, Bydel Bjerke
Entreprenør / Contractor: Vann- og avløpsetaten
Kostnader / Project costs: Ca. 1,3 millioner
Finansiering / Funding: Groruddalssatsingen og Vann- og avløpsetaten

Å krysse Groruddalen på tvers byr på barrierer i form av veier, industriområder og annen infrastruktur. Vårt mål er derfor å skape en grønn tverrforbindelse gjennom Groruddalen, og langs Veitvetbekken har vi bygd en 200 meter lang turvei som en av de første delene av denne tverrforbindelsen. Tidligere gikk det en smal sti her, og deler av området fungerte som søppelplass og snødeponi. Nå kan man gå på en 2,5 til 3 meter bred turvei langs Veitvetbekken i stedet for langs

fortau i Veitvetveien. Turveien slynger seg skånsomt gjennom terrenget og er ikke brattere enn at kravene for universell utforming er oppfylt. Strekningen er del av turvei D15 og er et samarbeidsprosjekt mellom Vann- og avløpsetaten og Bymiljøetaten.

Greenway D15 along Veitvetbekken

Crossing the Grorud Valley entails negotiating barriers such as roads, industrial estates and other types of infrastructure. Our goal is therefore to create an inter-connecting greenway through the Grorud Valley, and one of the first sections we have built is a 200-metre-long greenway along the Veitvetbekken stream. What used to be a narrow pathway is now a greenway measuring between 2.5 and 3 metres wide that runs alongside Veitvetbekken instead of along pavements. The greenway gently winds its way through the terrain, and is not so steep that it cannot satisfy universal design standards.



Lekeplasser på Sletteløkka

Beliggenhet / Location: Sletteløkka, Bydel Bjerke

Entreprenør / Contractor: Steen & Lund as

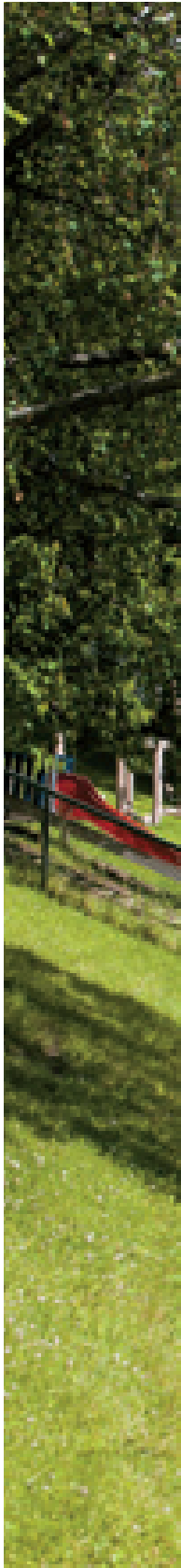
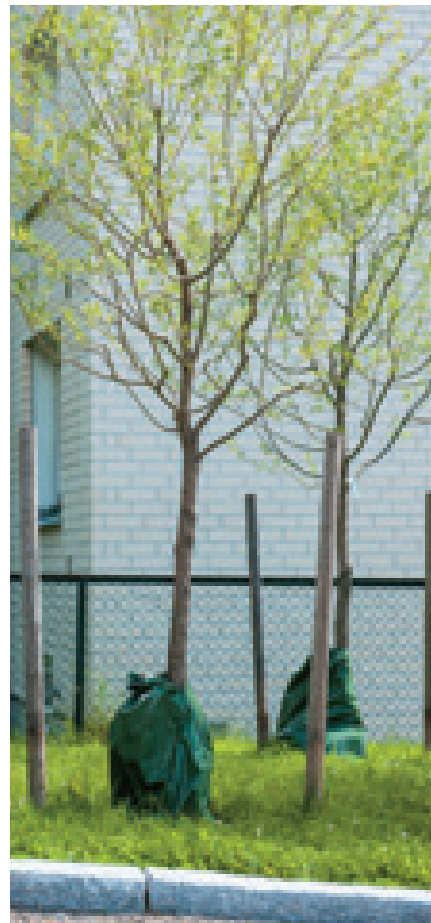
Kostnader / Project costs: Ca. 1,2 millioner

Finansiering / Funding: Groruddalssatsingen og Bydel Bjerke

De gamle lekeanleggene på Sletteløkka var nedslitte med apparater som bare passet for små barn. Etter oppgraderingen er lekeplassene også tilrettelagt for eldre barn og rullestolbrukere og for mer sportslige aktiviteter. I Utfartsveien/Sletteløkka 2 er det satt inn nye lekeapparater, benker og bord. Nye trær, blant annet et frukttre og to kulepiletrær, deler opp området og skaper en fin romfølelse på lekeplassen. På Linderudsletta 7 er den gamle ballbanen oppgradert med kunstgress og ballfangernett, og langs den ene siden er det anlagt en sittekant i granitt. Også her er det utplassert benker og bord. Anleggene er universelt utformet med terskelfri adkomst til lekeplassene, bord som er tilgjengelige med rullestol og kantstein som ledelinjer for svaksynte.

Playgrounds in Sletteløkka

The playground equipment in the playgrounds in Sletteløkka was old and worn, and only suitable for very young children. Now the playground can also be used by older children, wheelchair users and for more sporty activities. New trees, including a fruit tree and two crack willows, add a sense of space to the playground, and new tables and benches have also been installed. The old ball pitch has been upgraded with artificial grass and a ball catching net, and wall seating in granite has been provided along one side of the pitch. These installations are universally designed.





Med oppgraderingen har vi skapt fine uteområder for barna på Sletteløkka, som får mulighet til å leke trygt i sitt nærmiljø.

By providing these upgrades we have created pleasant outdoor areas for the children of Sletteløkka, who are now able to play in a safe environment in their own neighbourhood.



Sofies plass

Beliggenhet / Location: Ved Bislett stadion, Bydel St. Hanshaugen

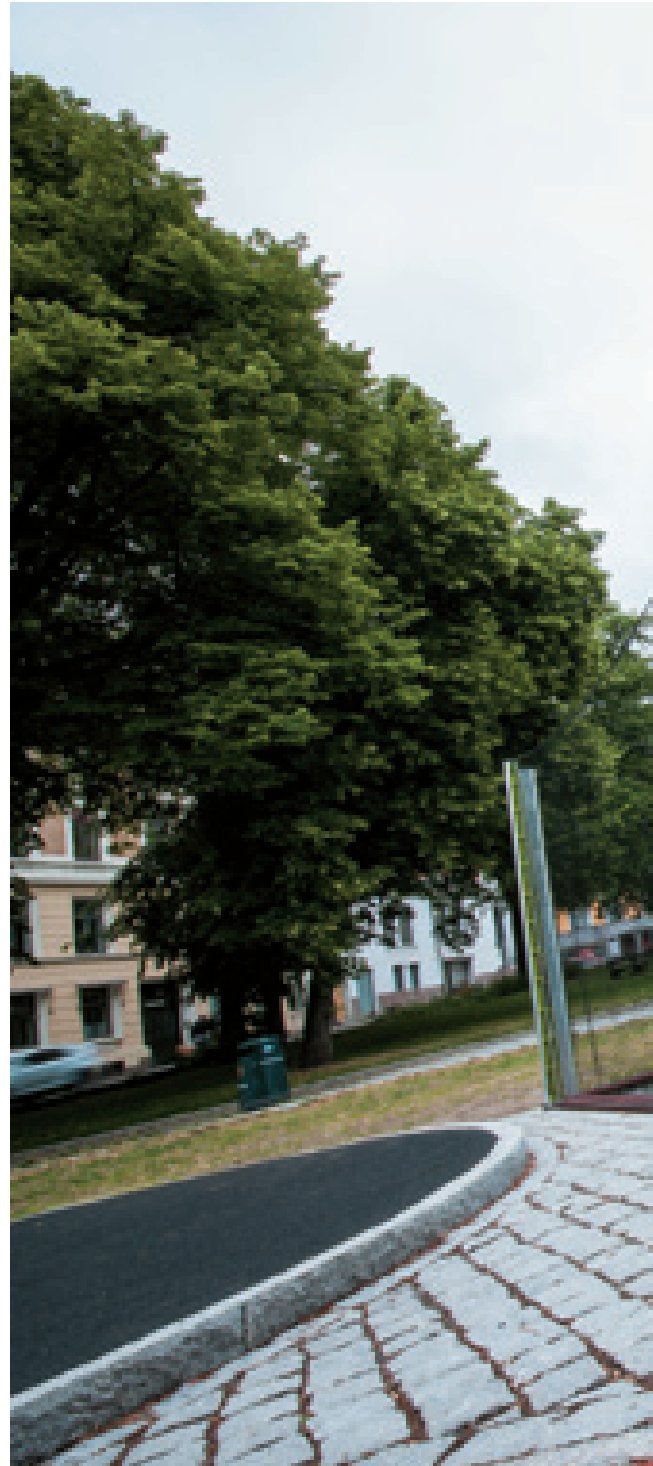
Entreprenør / Contractor: Bane og Entreprenørservice og Steen & Lund as

Kostnader / Project costs: Ca. 2,8 millioner (delvis finansiert av spillemidler)

Sofies plass ved Bislett stadion var tidligere parkeringsplass og bilvei. Asfalt og biler er nå erstattet av grøntarealer, gang- og sykkelveier og en idrettslekeplass. En idrettslekeplass er en lekeplass som inneholder mer enn en huske eller sandkasse. En idrettslekeplass har varierte apparater som oppmuntrer til allsidig bevegelse og fysisk aktivitet. Idrettslekeplassen på Sofies plass består av en ballbinge og ulike sirkler. Sirklene inneholder klatrestativ, karusell og trimapparater, og alle har gummidekke. Utenfor lekeflatene er det anlagt gress, omsluttet av gang- og sykkelveier. Den delen av Sofies gate som gikk gjennom området, er sperret for trafikk og omgjort til gang- og sykkelvei. Sofies plass er blitt en brukervennlig plass hvor vi har tatt arealer fra bilistene og gitt dem til barn og unge. Vi har fått mange positive tilbakemeldinger fra brukerne av anlegget, som lenge har savnet en lekeplass i nrområdet sitt.

Sofie's Square

Sofie's Square (Sofies plass) at Bislett Stadium used to be a car park and road. The asphalt and cars have now been replaced by green areas, foot and bicycle paths and a multi-use games area containing a variety of apparatus that encourage all-round physical activity. The multi-use games area in Sofie's Square consists of a mini pitch and various types of apparatus. The section of Sofies gate that ran through this area has been closed off to traffic and transformed into a foot and bicycle path. Sofie's Square has become a user-friendly place where we have taken land space from the motorists and given it to the children and youth.







Haralokka idrettslekeklass /
Multi-use games area in Haralokka.



Lambertseter kunstgressbane med idrettslekeklassen i
bakgrunnen / *Lambertseter artificial grass pitch with the
multi-use games area in the background.*



Furuset kunstisbane

Beliggenhet / Location: Furuset, Bydel Alna

Entreprenør / Contractor: Park- og Golfmaskiner AS

Kostnader / Project costs: Ca. 14,3 millioner

Finansiering / Funding: Groruddalssatsingen og spillemidler

Furuset kunstisbane er en av få kunstisbaner i Oslo. Den nye kunstisbanen er dimensjonert etter internasjonale mål og har tribuner, lysanlegg og vant. Banen er åpen for alle – organiserte og uorganiserte idrettsutøvere, beboere og skoler i nærområdet. Både vant og kjøleanlegg er gjenbrukt, og vantene (beskyttelsesveggene som skiller tribunen og banen) stammer fra ingen ringere enn Gjøvikhallen, der det ble spilt hockey under vinter-OL i 1994. Kunstisbanen, som er del av Furuset aktivitetspark, har fått positiv omtale i fagtidsskriftet Park- og anlegg. For publikum gir kunstisbanen en fin mulighet til vintersport i en tid med et mer uforutsigbart vinterklima. Om sommeren brukes banen til basketball og bingefotball.

Furuset artificial ice rink

The artificial ice rink (Furuset kunstisbane) is one of a few of its kind in Oslo. The rink is open to everyone: local inhabitants, schools and organised clubs. Both the boards (the protective wall surrounding the rink) and the cooling system were recycled; the boards were originally used in the Gjøvik Olympic Cavern Hall, which was built for the 1994 Winter Olympics. The artificial ice rink offers the public a good opportunity to do winter sports in a time when the winter climate is less predictable. During the summer months the rink is used for basketball and mini-pitch football.

Idrettslek på Bøler og Lambertseter

Beliggenhet / Location: Bydel Østensjø og Bydel Nordstrand

Entreprenør / Contractor: Bane og Entreprenørservice, Steen & Lund as og Dozerdrift AS

Kostnader / Project costs: Ca. 2,8 millioner

Finansiering / Funding: Oslo kommune, spillemidler og Sparebankstiftelsen

En trenger ikke gå veien om organisert idrett for å være sporty. På Bøler og Lambertseter har vi bygd to idrettslekeplasser som gir barn mulighet til fysisk aktivitet i sitt nærmiljø. Idrettslekeklassene er bygd i miljøvennlige materialer og består av sirkler med apparater. Her kan små bein lande mykt. På Haraløkka har vi benyttet sandbasseng som underlag, mens det på Lambertseter er brukt gummiheller. Arkitektonisk skiller idrettslekeklassene seg fra hverandre. På Haraløkka har vi tilpasset anlegget til det skrånende terrenget ved å bygge opp en mur, slik at det spiller på lag med landskapet og gir fine sittemuligheter. På Lambertseter, hvor terrenget er flatt, har vi rendyrket apparatene ved ikke å endre terrenget rundt dem.

Sporting fun in Bøler and Lambertseter

You don't have to join organised sports to be sporty. In Bøler and Lambertseter we have built two multi-use games areas that give children opportunities for physical activity in their local environment. The multi-use games area is constructed of eco-friendly materials and consists of circular zones containing apparatus. In Haraløkka we have adapted the installation to the sloping terrain by building a wall in such a way that it blends in with the landscape and provides good seating space. In Lambertseter, where the terrain is flat, we have focused on the design/aesthetic appearance of the apparatus rather than on altering the surrounding terrain.



Lambertseter idrettslekeplass /
Multi-use games area in Lambertseter.



Rundkjøring i Østensjøveien / Roundabout on Østensjøveien.

A nighttime photograph of a city street intersection. In the foreground, there are long, horizontal light trails from cars, primarily in shades of red and orange, indicating a roundabout or a busy intersection. The background features a modern, multi-story building with large windows and a prominent logo on its facade. The sky is a deep blue, and streetlights illuminate the scene, creating a mix of warm and cool tones. The overall atmosphere is that of a safe, well-lit urban environment.

En trygg by

Hvordan kan en skolevei bli tryggere? Hvorfor har vi bygd rundkjøring ved John Colletts plass? Hva er formålet med et varselfelt når du skal krysse veien? For Bymiljøetaten handler en trygg by blant annet om at barna kan gå til skolen i stedet for å fraktes i bil, at alle kan benytte byens muligheter uavhengig av funksjonshemninger, at gater og veier er opplyste om kvelden og at de som besøker badeplasser i Marka, kan være trygge på at demningene der er sikre. Her kan du lese om ti prosjekter som gjør Oslo til en tryggere by.

A safe city. *How can a school route be made safer? Why have we built a roundabout at John Collett's Square? What is the purpose of tactile paving when you want to cross a road? For us, a safe city means that children can walk to school rather than be driven, that everyone can use the city's facilities regardless of physical disability, that streets and roads are lit at night, and that everyone visiting the bathing sites in the forest can feel reassured that the dams are secure. Ten projects that make Oslo a safer city are presented here.*



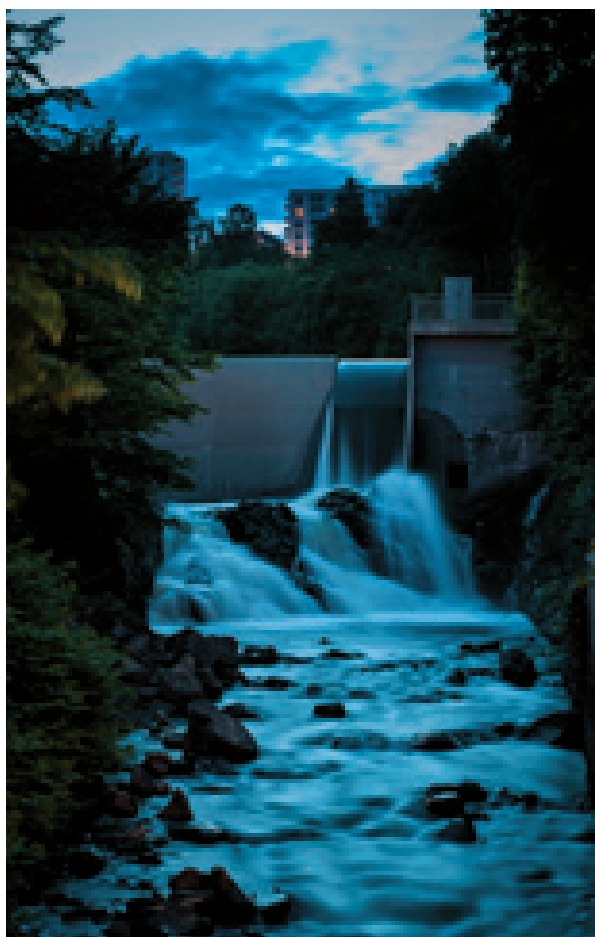
Rundkjøring i Østensjøveien

Beliggenhet / Location: Helsefy, Bydel Gamle Oslo
Entreprenør / Contractor: Østlandske Vei og Betong AS
Kostnader / Project costs: Ca. 7 millioner

Krysset mellom Østensjøveien og Tvetenveien var ulykkesbelastet. Her var det store asfaltflater og brede, udefinerte avkjørsler. Som erstatning for lyskrysset har vi bygd en tofelts rundkjøring. Rundkjøringene reduserer antall ulykker, blant annet fordi farten er lavere enn ved kjøring i et krys. Andre tiltak er opphøyd gangfelt – som også reduserer farten inn i rundkjøringen – ny veibelysning og tydeligere definerte avkjørsler fra industribygg rundt. For å bryte opp de store asfaltflatene har vi plantet stauder og utsmykket sentraløya med en buet mur i cortenstål. Stauder og bergknapp er plantet i sentraløya – disse er valgt fordi de gir god sikt og krever lite vedlikehold og dermed passer godt i veianlegg. Effekten av trafikksikkerhetstiltak er ikke alltid like synlig for den daglige brukeren. Resultatet er ikke nødvendigvis bedre framkommelighet, men et tryggere krys for alle trafikanter.

Roundabout on Østensjøveien

The crossroads at Østensjøveien and Tvetenveien in Helsefy was an accident blackspot, with large expanses of asphalt and wide, undefined exits. We built a two-lane roundabout to replace the traffic lights system. Other safety measures include a raised pedestrian crossing, new road lighting and more clearly defined exits to the surrounding industrial buildings. The impact of these traffic safety measures is not always noticeable to daily users. The result is not necessarily a more easily negotiable road junction, but rather a safer one for all types of road users.



Lys langs øvre Akerselva

Beliggenhet / Location: Øvre Akerselva, Bydel Nordre Aker

Entreprenør / Contractor: Nettservice as

Kostnader / Project costs: Ca. 3 millioner

Finansiering / Funding: Spillemidler

Belysning langs den øvre delen av Akerselva har lenge vært et ønske blant mange brukere av turveien. Vanligvis har ikke turveier i byggesonen belysning, men siden den øvre delen av elva er så mye brukt som transportåre, er dette et viktig unntak. Det er strekningen fra Nydalen Bruks vei i Nydalen og opp til Kjelsåsveien på Kjelsås, totalt 1,5 kilometer, som har fått belysning. Etaten er i gang med å lage en belysningsplan for resten av Akerselva, fra Nydalen og ned til Vaterland. Belysningen skal gjøre Akerselva miljøpark mer oversiktlig for publikum, også etter mørkets frembrudd. Det nye lysanlegget regner vi med vil stå ferdig høsten 2013.

Lighting along upper section of the Aker River

Installation of lighting along the upper section of the Aker River – an 8.2 kilometre-long river running through the heart of Oslo – has long been sought after by many greenway users. Greenways do not normally have lighting, but since the section along the upper part of the river is such a heavily used transport artery, this is an important exception. Lighting has now been installed in the section that runs from Nydalen Bruks vei in Nydalen up to Kjelsåsveien in Kjelsås; a total length of 1.5 kilometres. The Agency has already started work on developing a plan to provide lighting along the rest of the Aker River, from Nydalen down to Vaterland. This will make it easier for the public to use the Aker River Environmental Park outside daylight hours. Installation work is expected to be completed by the autumn of 2013.





Dam Lille Åklungen

Beliggenhet / Location: Nord for Sognsvann, Nordmarka

Entreprenør / Contractor: Peab

Konsulent / Consultant: Norconsult AS

Kostnader / Project costs: Ca. 7,2 millioner

Like nord for Sognsvann ligger Lille Åklungen. Vannet ble demmet opp rundt 1890 for å sikre drikkevannsforsyningen til Gaustad sykehus. I dag er vannet et populært badevann med oppholdsområder og noe tilrettelegging. Ved periodisk tilsyn i 2008 ble det avdekket at flere av blokkene langt nede på damkonstruksjonen hadde beveget seg. Damanlegget tilfredsstilte heller ikke krav til sikkerhet for slike anlegg. Av sikkerhetsmessige årsaker måtte vi tappe ned vannet og rehabilitere dammen. Den gamle dammen var en 12 meter høy murdam, bygd av tilhogde steinblokker. For å gjøre demningen trygg for nye generasjoner har vi støpt en betongplate på oppstrøms side som er forankret i fjellet, og støpt en forsterkning på nedstrøms side. I tillegg har vi støpt et nytt overløp og en nedløpsrenne samt utvidet eksisterende flomløp. I rehabiliteringen har vi lagt vekt på å bevare noe av det kulturhistoriske damanlegget. Damkrona (toppen av demningen) og deler av nedstrømssiden er urørt for å vise gamle konstruksjoner og gammelt håndverk.

Lille Åklungen Lake

Just north of Sognsvann lies Lille Åklungen, a popular lake that was dammed up in around 1890 to supply drinking water to Gaustad Hospital. In 2008 it was discovered that several of the stone blocks near the bottom of the dam structure had moved. The dam has now been rehabilitated. The old dam was constructed of stone blocks and measured 12 metres in height. To make the dam safe for new generations, a pre-cast concrete sheet has been anchored in the rock. During our work we have placed emphasis on preserving some of the cultural history of the dam structure.





Trygge skoleveier

Beliggenhet / Location: Flere bydeler

Entreprenør / Contractor: Oslo Vei AS

Kostnader / Project costs: Ca. 30 000 pr. fartshump.

Ca. 60 000 for endring av fartsgrenser og skilting av humper.

Ca. 300 000 pr. opphøyde gangfelt.

Vi har et mål om at flest mulig skolebarn skal kunne gå til skolen, ikke bli kjørt dit i bil. Fartshumper og nedsatt fartsgrense er viktige tiltak for å bedre trafikksikkerheten for barn i skole- og boligområder. Fartshumpene anlegges først og fremst i veier med fartsgrenser på 30 km/t, men er også aktuelle i veier med fartsgrense på 40 km/t og 50 km/t. Fartshumpene kan suppleres med opphøyde gangfelt, noe som ofte brukes ved skoler og steder der mange fotgjengere har behov for å krysse en trafikkert vei. Fartshumper gjør ikke bare barns skoleveier tryggere – lavere hastighet gir også mindre støy og svevestøv. I 2011 anla vi ti fartshumper i Oslo. De ti fartshumpene ligger i Kapellveien, Marsveien, Neptunveien (Bydel Nordre Aker), Stordamveien (Bydel Østnesjø), Voksenkollveien (Bydel Vestre Aker), Økern Torgvei, Årvollveien (Bydel Bjerke) og Langeviksveien (Bydel Frogner). I tillegg endret vi fartsgrensen i Økern Torgvei og Årvollveien og anla et opphøyd gangfelt i Plogveien. Alle tiltakene ble utført til skolestart.

Safe routes to school

One of our aims is that as many schoolchildren as possible should be able to walk to school. Speed bumps and lower speed limits are measures that improve traffic safety for children in school and residential areas. The speed bumps are primarily installed on roads with speed limits of 30 kilometres/hour, but they are also relevant on roads with speed limits of 40 and 50 kilometres/hour. The bumps can be supplemented with raised pedestrian crossings, which are often used near schools and at other heavily pedestrianised crossings. In 2011 we installed ten speed bumps in Oslo. All of them were installed before the school year began.







Fortau i Hukerveien

Beliggenhet / Location: Hukerveien, Bydel Grorud
Entreprenør / Contractor: Marthinsen & Duvholt AS
Kostnader / Project costs: Ca. 6,8 millioner
Finansiering / Funding: Groruddalssatsingen

Hukerveien binder sammen Grorud og Ammerud og ligger ikke langt fra Badedammen og Steinbruvannet i Lillomarka. Veien er belastet med tungtransport som kjører til og fra Huken puk- og asfaltverk, og den manglet fortau, slik at myke trafikanter måtte ut i veibanen. Lokalmiljøet hadde i flere år etterspurt et fortau her. De som skal til Badedammen og Steinbruvannet bruker veien som gjennomfartsåre, og det ligger en barnehage langs veien. Nå er det blitt tryggere for beboerne i nærområdet å komme seg ut på tur og trygt hjem fra barnehagen. Fortau er etablert fra Bergensveien til Ammerudveien på den siden av veien som vender mot bebyggelsen. Fortauet er anlagt med tanke på å begrense inngrep i sidearealer, og vi har derfor bygd fem natursteinsmurer for å spare naboeiendommer.

Pavement in Hukerveien

Despite the high level of heavy traffic in and out of the stone crushing and asphalt plant on Hukerveien, the road had no pavement. Many road users, including children attending a nearby day care centre, therefore had to walk in the road. The local community had been requesting a pavement to be installed here for many years. We have now installed a pavement along Hukerveien on the side of the road facing the built-up area.

Brekkekrysset

Beliggenhet / Location: Kjelsås, Bydel Nordre Aker
Entreprenør / Contractor: Oslo Vei AS
Kostnader / Project costs: Ca. 4 millioner

Brekkekrysset var et uoversiktlig kryss, og opplevdes som utrygt for gående. En stor trafikkøystjal dessuten mye areal. Ved å endre krysset til et T-kryss (trearmet veikryss) er det blitt mer oversiktlig å ferdes gjennom krysset, samtidig som vi har frigjort grøntareal. De to holdeplassene for busslinje 51 og 54 er slått sammen til en felles holdeplass og er ombygd til en høystandardholdeplass med trinnfri inngang til bussen. Nytt gangfelt er opprettet over Kjelsåsveien, boliger på Svensenga har fått støyskjermer, og vi har anlagt en snarvei fra boligene til den nye holdeplassen. Som del 2 av prosjektet skal det bygges sykkelfelt i Maridalsveien og ny holdeplass mot sentrum.

Brekkekrysset road junction

The layout of the road junction at Brekkekrysset was confusing, and a large traffic island took up too much space. Transforming the crossing into a T junction (a three-way crossing) has made it easier to negotiate as well as freed up some green space. The two bus stops for routes 51 and 54 have been combined into one and converted into a high-standard bus stop with step-free access to buses. We have also installed a new pedestrian crossing and erected noise barriers for the local residents.





Wyllerveien i Sørkedalen

Beliggenhet / Location: Sørkedalen, Bydel Vestre Aker

Entreprenør / Contractor: Seltor Anlegg AS

Kostnader / Project costs: Ca. 30 millioner

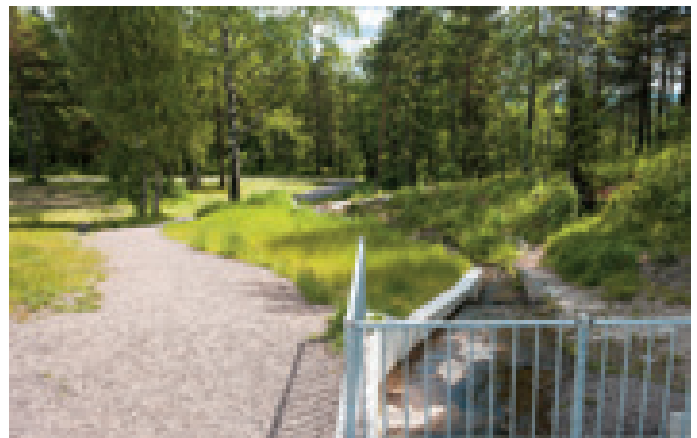
I Sørkedalen har vi bygd en ny offentlig vei – Wyllerveien – som binder sammen Sørkedalsveien og Zinoberveien. Før den nye veien ble bygd, gikk trafikken til Nordmarka og Wyllperløypa langs Zinoberveien, en smal og svingete vei som førte utfartstrafikken gjennom et boligområde. Den nye veien reduserer gjennomfartstrafikken i boligområdet, gir bedre tilgang til alpinanlegget og avlaster Holmenkollområdet som innfallsport til Marka. Wyllerveien er cirka 320 meter lang og krysser Sørkedalselva på ei trebru. Brua har et spenn på 35 meter og er Oslos første limtrebru. Rekkverket er av tre og stål og tilpasset omgivelsene. Dekket på veibanen er asfalt, mens fortauet på brua har tredekke. God belysning og et tre meter bredt fortau gjør det tryggere og enklere å komme seg inn i Nordmarka. Prosjektet omfatter to nye bussholdeplasser i Sørkedalsveien. I samarbeid med Tryvann Skisenter AS har vi også opparbeidet bussholdeplass og snumuligheter for buss på parkeringsplassen i bunnen av Wyllperløypa.

Wyller Road in Sørkedalen Valley

We have built a new public road – Wyllerveien – in the valley of Sørkedalen. Before the new road was built, the traffic heading into this part of Nordmarka Forest had to use a narrow winding road that ran through a residential area. Wyllerveien is approximately 320 metres long and crosses the Sørkedal River over a wooden bridge. This is Oslo's first bridge made from laminated wood. Good lighting and a three-metre-wide pavement provides safer and easier access to Nordmarka Forest. Oslo's first bridge made from laminated wood can be seen from the Tryvann ski resort. In the picture above the Tryvann Tower can be seen in the background.









Dam Vesletjern

Beliggenhet / Location: Ved Apalløkka, Lillomarka

Entreprenør / Contractor: Peab

Konsulent / Consultant: Norconsult AS

Kostnader / Project costs: Ca. 7,5 millioner, delvis finansiert av Groruddalssatsingen

Vesletjern er et populært badevann i Groruddalen, rett innenfor markagrensa. Vannet var opprinnelig en isdam, som i 1960 ble demmet opp og omgjort til badevann. I 2008 måtte Bymiljøetaten tappe ned vannstanden fordi det ble avdekket lekkasjer i damfundamentet. Dammen var en fyllingsdam bygd opp av ulike steinmasser. Som erstatning for den gamle fyllingsdammen har vi bygd en ny og sikker betongdam som er fundamentert på fast fjell. Bedre tilrettelegging for friluftsliv har vært en sentral del av prosjektet. Oppstrøms er det anlagt trappetrinn ut i vannet, slik at bading og ferdsel kan skje trygt. Nedstrøms har vi anlagt ei gresslette og bygd nye turveier. Vannet fra Vesletjern gikk tidligere i rør fra overløpet på dammen og ned til turveien. Vannet går nå åpent i en flomløpskanal. Flomløpskanalen er en viktig del av en damkonstruksjon fordi den avleder flomvann på en sikker måte. Arbeidet fikk andreplassen i «Damkrona», en konkurranse som belønner landskapsmessige, miljømessige og teknisk gode løsninger ved anlegg i regulerte vassdrag. Den nye demningen er cirka 75 meter lang, på det meste nesten 4 meter tykk og inntil 7 meter dyp.

Vesletjern Lake

Vesletjern is a popular bathing lake in the Grorud Valley, just inside the urban-rural boundary. The lake was originally an ice pond, but was dammed up in 1960 and converted into a bathing lake. In 2008 the Agency for Urban Environment had to lower the water level due to leaks discovered in the foundations of the dam. The foundation of the new concrete dam is built on solid rock. Facilitating outdoor recreational activities has also been an important aim in this project. Steps leading into the lake have been installed upstream, and a grass field and new trails have been installed downstream. The water from Vesletjern used to run in pipes but now runs in an open flood channel.





Rundkjøring ved John Colletts plass

Beliggenhet / Location: Ved John Colletts plass, Bydel Nordre Aker

Entreprenør / Contractor: PA Entreprenør AS

Konsulent / Consultant: Norconsult AS

Kostnader / Project costs: Ca. 7 millioner

Krysset ved John Colletts plass var et uoversiktlig og utflytende kryss med stor trafikk av biler, trikk og syklister, og ble av mange regnet som det farligste i Bydel Nordre Aker. Den nye rundkjøringen har gjort krysset mer oversiktlig, samtidig som området har fått et estetisk løft. Vi har også etablert opphøyd gangfelt, varselfelt ved alle fotgjengeroverganger og anlagt ny adkomst til Sognsveien barnehage for å øke trafikksikkerheten ytterligere. Selv om dette først og fremst er et trafikksikkerhetsprosjekt, har vi lagt vekt på estetikk ved å bruke materialer av høy kvalitet. Sentraløya er fylt med smågatestein og avgrenses av en bred granittkant.

Rundkjøringens «lave» profil er i tråd med Byantikvarens krav om at sentraløya ikke skulle være dominerende i forhold til den historiske bygningen bak hvor Ullevål kino lå. John Colletts plass kalles bare «Trikkeløypa» siden dette lenge var endestasjon for Ullevål hagebytrikken. Oppgradering av selve John Colletts plass har ikke vært del av prosjektet.

Roundabout at John Collett's Square

Many considered the crossing at John Collett's Square (John Colletts plass) to be the most dangerous in the Nordre Aker district. The new roundabout has made the crossing easier to negotiate, and the area has been aesthetically upgraded. We have also installed a raised pedestrian crossing and tactile paving at the pedestrian crossing to the north of the roundabout, and built a new access road to Sognsveien Day Care Centre. Although this is first and foremost a traffic safety project, we have also placed emphasis on aesthetic aspects, too, by using high-quality materials. Thus, the central island has been filled with small cobblestones and finished off with a wide granite kerb.







Nedsenket kant ved fotgjengerfelt /
Dropped kerb at pedestrian crossing.

Universell utforming av fortau, gangveier og fotgjengeroverganger

Beliggenhet / Location: Flere bydeler
Kostnader / Project costs: Ca. 10 millioner

Universell utforming er utforming av produkter og omgivelser på en slik måte at de kan brukes av alle i så stor utstrekning som mulig og uten behov for tilpasning og spesiell utforming. Universell utforming kommer alle brukere til gode og gjør at flere brukergrupper kan benytte byen og dens fasiliteter – tenk bare hvor lett det også er for syklister og barnevogner å forsere fortauet når kanten er senket. Bymiljøetaten arbeider kontinuerlig for å gjøre Oslo tilgjengelig for alle, og universell utforming er et gjennomgående krav i våre prosjekter.

I 2011 har vi forbedret tilgjengeligheten til Bøler T-bane ved å lage nye snarveier og universelt utformede fotgjengeroverganger. I Bydel Alna har vi utbedret en viktig gang- og sykkelvei, slik at den er jevn og fri for hindringer. I Finnmarksgata har vi utplassert varselheller ved fotgjengeroverganger og lagt ny asfalt på fortauet. Vi har utbedret Waldemar Thranes gate mellom St. Hanshaugen og Alexander Kiellands plass. Fotgjengeroverganger i Munkeveien/Nordstrandveien, Kirkeveien ved Ullevål universitetssykehus og St. Halvards gate er oppgradert med varselheller og nedsenket kantstein. I Telthusbakken har den bratte gangveien fått nytt gelender.

Universal design of pavements, footpaths and pedestrian crossings

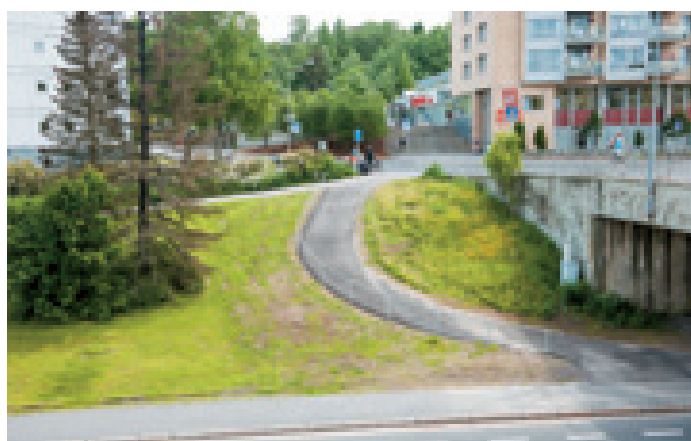
Universal design entails the design of products and environments in such a way that they can be used by everyone to the greatest possible extent and have no need for adaptation or special design. Universal design benefits all users and enables more user groups to use the city and its facilities; just imagine how much easier it is for cyclists and pram users to negotiate dropped kerbs. The Agency for Urban Environment works continuously on making Oslo accessible for everyone, and universal design is a standard requirement in all our projects.



Benker med arm- og rygglene /
Benches with arm and back supports.



Varselhelle ved fotgjengerfelt /
Tactile paving at pedestrian crossing.



Snarvei som har fått rekkverk og jevnere dekke /
Shortcut that has been upgraded with railings and a more even surface.





En miljøvennlig by

Hva slags forsøksordning har vi for sykling i Kvadraturen? Hva har erstattet en parkeringsplass på Brynseng? Og hva er en høystandardholdeplass? Miljøvennlighet er viktig i all virksomhet Bymiljøetaten driver, fra tiltak for økt framkommelighet for kollektivtransport, syklister og gående til dynamisk gatebelysning og støyskjerming. Vi tenker også miljø i form av et godt nærmiljø og gode byrom for opphold og aktiv bruk av byen. I dette siste kapitlet presenterer vi seks prosjekter som er med på å gjøre byen vår miljøvennlig.

An environmentally friendly city. *What type of trial scheme are we running for cycling in Kvadraturen? What has replaced a car park in Brynseng? And what is a high-standard bus stop? Environmental friendliness is a key element in all our projects, from measures to improve accessibility for public transport, cyclists and pedestrians to dynamic street lighting and noise reduction. We also think in terms of environment in the sense of a good local environment and urban spaces for visiting and actively using the city. In this chapter we present six projects that contribute to making our city environmentally friendly.*



Strekningen er en sentral ferdssåre for syklister og er del av hovedsykkelveinettet i Oslo.

This section is a central traffic artery for cyclists and is part of Oslo's main bicycle network.



Sykkelfelt i Ullevålsveien

Beliggenhet / Location: Ullevålsveien, Bydel St. Hanshaugen
Entreprenør / Contractor: Østlandske Vei og Betong AS
Konsulent / Consultant: Asplan Viak AS
Kostnader / Project costs: Ca. 14 millioner

Bymiljøetaten har som mål at sykkel skal være et alternativt transportmiddel for flere. Å tilrettelegge for økt sykkelbruk er ett av flere virkemidler for å bremse veksten i biltrafikken. Sykkelsatsingen fokuserer først og fremst på syklistene som skal til og fra jobb. I Ullevålsveien har vi bygd 800 meter nytt sykkelfelt fra Collets gate til Fagerborggata. Prosjektet innebærer sykkelfelt i begge retninger og etablering av parkeringslommer. Universell utforming er vektlagt ved at det er anlagt varselheller og nedsenk i alle kryss. Fire trær som sto midt i fortauet og var til hinder for rullestoler, er blitt fjernet. Som erstatning har vi plantet åtte nye trær langs General Birchs gate og ved grøntområdet «Idioten». Hele gatestrekningen er blitt oppgradert. Ny asfalt er lagt på fortauet og i kjørebanelen. Gata har fått nye armaturer som er tilpasset dynamisk gatebelysning. I Ullevålsveien ved Sofies gate har vi anlagt et opphøyd gangfelt for å gjøre det tryggere for skolebarna å krysse veien, og vi har også satt opp sykkelparkering og benker der Sofies gate møter Ullevålsveien.

Cycle lanes in Ullevålsveien

One of our aims is that cycling should be an alternative means of transport for more people. The bicycle project focuses mainly on people who cycle to and from work. In Ullevålsveien we have built an 800-metre-long cycle lane. We have placed emphasis on universal design at all the crossings and have installed a raised pedestrian crossing to make it safer for schoolchildren to cross the road. Four trees that stood in the middle of the pavement and impeded wheelchair access have been removed, and eight new trees were planted elsewhere to compensate for this. We have also installed dynamic lighting in fixtures and installed new bicycle racks and benches.





Ordningen gjør ferdsel tryggere – syklistene får eget areal i gata, og fotgjengere får fortuet tilbake.

This scheme creates a safer traffic environment; the cyclists have been given their own lane and pedestrians have got their pavements back.

Toveis sykling i Kvadraturen

Beliggenhet / Location: Kvadraturen, Oslo sentrum

Entreprenør / Contractor: Østlandske Vei og Betong AS

Konsulent / Consultant: Sweco Norge AS

Kostnader / Project costs: Ca. 2 millioner

Oslos mange enveisregulerte gater gjør det utfordrende å sykle gjennom sentrum på en trygg, effektiv og lovlig måte. Til tross for at Kirkegata og Skippergata er enveisregulerte, sykler mange mot enveiskjøring, enten i kjørebanelen i konflikt med bilistene eller på fortuet sammen med fotgjengerne. For å løse problemet har vi i samarbeid med Politiet åpnet for toveis sykling i Kirkegata og Skippergata. Her har vi merket opp sykkelfelt i begge retninger med rødlig asfalt og satt opp skilt. Sykkelbokser og tilbaketrunkne stopplinjer er anlagt for å øke sikkerheten og framkommeligheten i kryssene. Dette er et prøveprosjekt som evalueres med tanke på trafikksikkerhet og framkommelighet for syklister, fotgjengere og bilister. Sykling mot enveiskjøring er etablert i flere norske byer, men har ikke vært godt nok evaluert. Det er derfor stor interesse for evalueringen, som er klar høsten 2012.

Two-way cycling in Kvadraturen

Oslo's numerous one-way streets make safe cycling through the city centre a challenge. Despite the fact that Kirkegata and Skippergata are one-way streets, many cyclists cycle against the traffic there. In cooperation with the police, we have facilitated two-way cycling in these two streets. This is a trial project that will be evaluated in terms of road safety and accessibility for cyclists, pedestrians and drivers. Cycling against the traffic down one-way streets is a practice that has been established in several Norwegian cities but has not been sufficiently evaluated. There is a lot of interest in the evaluation, which will be ready in the autumn of 2012.





Møteplass ved Alnaelva

Beliggenhet / Location: Brynseng, Bydel Gamle Oslo

Entreprenør / Contractor: Dokken AS og Løvold AS

Kostnader / Project costs: Ca. 3 millioner

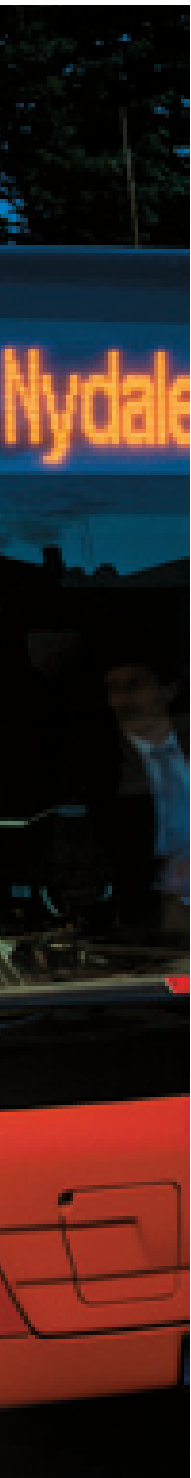
Finansiering / Funding: Statlige tiltaksmidler og Groruddalssatsingen

Tidligere var Brynsengfare 2 en forurenset parkeringsplass, hvor det lå mye avfall og skrot. P-plassen lå svært sentralt til langs Alnastien på en bakketopp rett ved Alnaelva. I dag er bilene borte, forurensningen fjernet og vegetasjonen ryddet. Den nye parken er en romslig grusplass med sitteplasser, hvor det også er belysning. Her er det plantet et eiketre, som med tiden vil skape et grønt tak over sitteplassene. En grusvei leder inn i parken og ender opp i en «spiralplass», hvor det står en buet benk som følger linjene til grusveien. Nedenfor bruser Alna vilt. I vest er det et utsiktspunkt hvor det er laget en gresskledd høyde. I tillegg er det hogd ut en siktzone i vegetasjonen her, slik at man kan se et stykke nedover Alna. Vi har skapt en lun og intim liten plass, hvor man kan sette seg ned, nyte sol og utsikt og høre elvebruset fra Alna.

Meeting place by the Alna River

Brynsengfare 2, centrally located on a hilltop by the Alna River, used to be a car park polluted with waste and junk. Today the cars are gone, the pollution removed and the vegetation tidied up. A gravel path leads into the park and ends in a spiral shape where a curved bench has been installed. The new park has a spacious gravelled space with seating and lighting where one can sit down, enjoy the sunshine and the view and hear the rushing sound of the Alna, Oslo's longest city river.





Høystandardholdeplasser

Beliggenhet / Location: Flere bydeler

Entreprenør / Contractor: Oslo Vei AS og Østlandske Vei og Betong AS

Kostnader / Project costs: Ca. 13 millioner

I flere år har vi systematisk kartlagt og oppgradert holdeplassene i Oslo. Målet er at de mest populære linjene i Oslo skal ha høystandardholdeplasser som er tilrettelagt for alle. En høystandardholdeplass er universelt utformet, slik at det er trinnfri på- og avstigning og ledelinje fram til transportmiddelets første dør. I tillegg bør holdeplassen utstyres med lehus og sanntidsinformasjon der dette er mulig.

Ved årsskiftet 2011/2012 var 49 prosent av holdeplassene ombygd til høystandardholdeplasser på de mest trafikkerte linjene i det kommunale veinettet (linje 20, 21, 30, 31, 34, 37, 54 og 79).

For å oppnå trinnfri av- og påstigning må holdeplassene heves til kantsteinshøyde, og tilhørende gangfelt må senkes. Oppgradering til høystandardholdeplasser gjør det mulig for alle å reise kollektivt, og holdeplass-tiden blir kortere siden det er lettere å komme seg av og på. Kollektivtransporten får bedre framkommelighet, og oppgraderingen gjør holdeplassene mer synlige og gjenkjennelige i bybildet.

High-standard bus and tram stops

For many years now we have been systematically identifying and upgrading Oslo's bus and tram stops. Our aim is that the most popular routes in Oslo should be equipped with high-standard stops that are designed to accommodate everyone. A high-standard bus or tram stop is universally designed in such a way that it accommodates step-free embarking and disembarking and has tactile markings leading to the first door of the vehicle. In addition, the bus/tram stop ought to be equipped with a shelter and real-time transport information wherever possible. Upgrading of high-standard bus/tram stops enables everyone to travel by public transport, and the fact that it is easier to embark and disembark means that stop times are reduced.





Det er strekningen fra der Arendalsgata møter Maridalsveien og vestover til Kristiansands gate som nå er oppgradert. Maridalsveien er oppgradert på strekningen fra Arendalsgata og nordover til Kongsvingergata.

It is the section from the junction of Arendalsgata and Maridalsveien running west to Kristiansands gate that has now been upgraded. The section of Maridalsveien running north from Arendalsgata to Kongsvingergata has also been upgraded.



Miljøgater på Sagene

Beliggenhet / Location: Sagene sentrum, Bydel Sagene

Entreprenør / Contractor: Oslo Vei AS

Kostnader / Project costs: Ca. 7 millioner

Arendalsgata og Maridalsveien er «sentrumsgater» i Bydel Sagene og var preget av stor trafikk og smale fortau. Området er nå omgjort til miljøgate. En miljøgate er bygd med sikte på å dempe farten og gjøre miljøet tryggere og triveligere. Miljøgater er ikke rene transportårer hvor bilistene råder, men mer et kompromiss, hvor det også er rom for myke trafikanter. Fortauene er derfor utvidet, og kjørebanelen tilsvarende redusert for å få ned hastigheten. De bredere fortauene oppfyller behovene til ulike målgrupper. Det er større muligheter for uteservering og tryggere å ferdes for myke trafikanter. I Maridalsveien er utvidelsen av fot-

gjengerarealene viktig for å skape en tryggere skolevei for barna som går på Bjølsen skole. I tillegg er gamle trikkeskinner i Arendalsgata fjernet fordi de reduserte framkommeligheten for syklister, kjørende og andre.

Environmental enhancement of streets: Sagene

Arendalsgata and Maridalsveien were streets that were characterised by heavy traffic and narrow pavements. This area has now been transformed into environmentally friendly streets. An environmentally friendly street is built with a view to reduce speeds and provide a safer and more pleasant environment. The pavements were therefore widened and the road lane proportionately narrowed in order to reduce driving speeds. Widening the pedestrian areas in Maridalsveien was important for creating a safer school route for children attending Bjølsen School. In addition, the old tramlines were removed because they made the roads less accessible for cyclists, drivers and others.



Miljøgate Ensjøveien

Beliggenhet / Location: Ensjø, Bydel Gamle Oslo

Entreprenør / Contractor: Oslo Vei AS

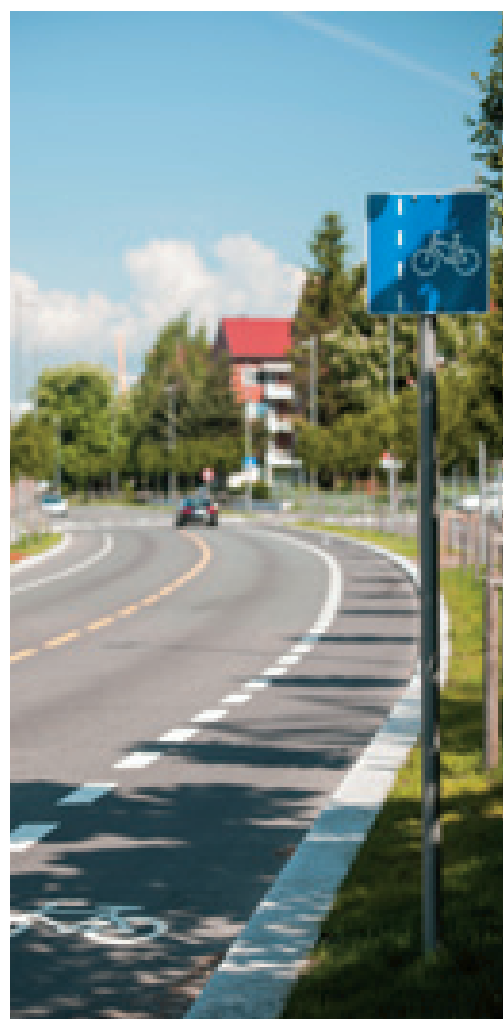
Kostnader / Project costs: Ca. 86,4 millioner

Ensjø er ett av Oslos store forvandlingsprosjekter, der store deler av området skal endres fra industri- og næringsområde til boligområde. Ensjøveien er en av de to nye hovedgatene på Ensjø. Gata er regulert som miljøgate med brede fortau, sykkelfelt og grøntrabatter med trær. Hele Ensjøveien er nå universelt utformet med varselheller ved fotgjengerfeltene og ledelinjer laget av granittkantstein. Både sykkelfelt og brede fortau er anlagt på begge sider av veien.

Den østre delen av Ensjøveien (Rolf Hofmos gate–Strømsveien) er opparbeidet i full bredde på cirka 22 meter, og her er det anlagt grøntrabatter med kirsebærtrær. I tillegg til ny teknisk infrastruktur under bakken er denne delen av Ensjøveien også bygd med infiltrasjonsanlegg for rensing av veivann. Ikke minst er høyspentmastene som gikk langs hele Ensjøveien og ga området et industripreg, nå lagt under bakken.

Environmental enhancement of streets: Ensjøveien

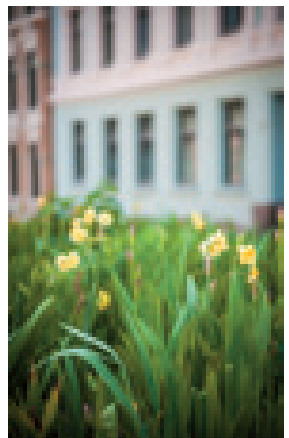
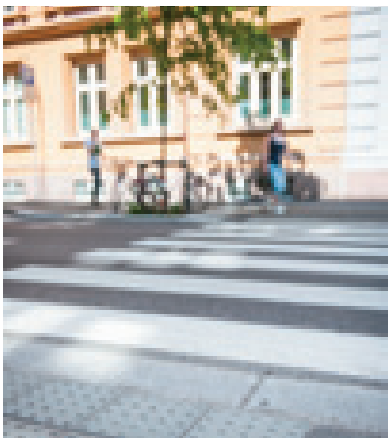
Ensjø is one of Oslo's major transformation projects, where large sections of the area will be transformed from industrial and commercial areas to residential areas. Ensjøveien is one of the two new main streets in Ensjø. This street is zoned as an environmentally friendly street, with wide pavements, cycle lanes and tree beds. Cycle lanes and wide pavements have been built on both sides of the street. The reduced speed limit of 40 kilometres/hour and the raised pedestrian crossings (on top of speed bumps) help to increase road safety. The overhead power pylons that ran along the length of the street and gave the area an industrial appearance have now been replaced by underground cables. Universal design has also been a key element in this project.



Redusert fartsgrense til 40 km/t og opphøyde gangfelt (gangfelt over fartshump) bidrar til å øke trafikksikkerheten.

The reduced speed limit of 40 kilometres/hour and the raised pedestrian crossings (on top of speed bumps) help to increase road safety.







Miljøgate Thor Olsens gate

Beliggenhet / Location: Bydelene St. Hanshaugen og Grünerløkka

Entreprenør / Contractor: Steen & Lund as

Konsulent / Consultant: ViaNova Plan og Trafikk AS

Kostnader / Project costs: Ca. 4,5 millioner

Thor Olsens gate, som binder sammen bydelene St. Hanshaugen og Grünerløkka, er nå ombygd til miljøgate. Kort fortalt innebærer dette smalere kjørefelt og mer plass til fotgjengere. Fortauet er utvidet, trær er plantet langs gata, og vi har etablert parkeringslommer med storgatestein. Videre har vi strammet opp det uoversiktlige krysset ved Fredensborgveien. Dette er gjort ved å utvide fortauene for å oppnå lavere hastighet og øke trafikksikkerheten.

Der Thor Olsens gate slutter, fortsetter Wilses gate. Øvre del av Wilses gate er samtidig rustet opp til en liten møteplass. Møteplassen i Wilses gate har et dekke av granitt og er beplantet. Rundt den lille plassen har vi lagt gjenbrukt gatestein. Arbeidet er en videreføring av miljøgateprosjektene i de nærliggende gatene Fredensborgveien og Rostedsgate.

Environmental enhancement of streets: Thor Olsens gate

Thor Olsens gate, which joins the districts of St. Hanshaugen and Grünerløkka, has been transformed into an environmentally friendly street. In brief, this means narrower traffic lanes and more space for pedestrians. The pavement has been widened, trees planted along the street, and cobblestoned parking slots have been installed. We have also improved the dangerous crossing at Fredensborgveien and upgraded the upper section of Wilses gate to create a small meeting place. This was provided with granite paving and plant beds, and recycled cobblestones were laid in the area surrounding the site.



Før og etter / Before and after

Her presenteres noen av prosjektene før og etter / Here is a «before and after» presentation of some of our projects.



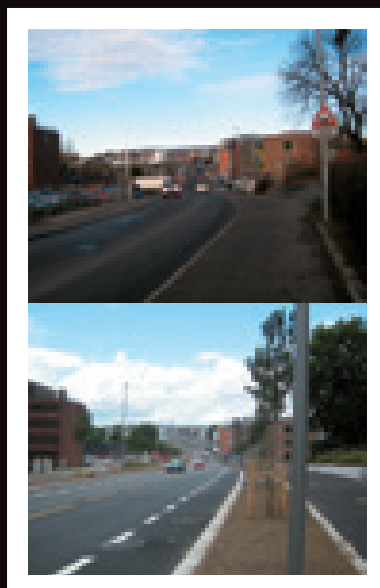
Rundkjøring ved John Colletts plass / Roundabout at John Collett's Square



Sofies plass / Sofie's Square



Møteplass ved Alnaelva / Meeting place by the Alna River



Miljøgate Ensjøveien / Environmental enhancement of streets: Ensjøveien



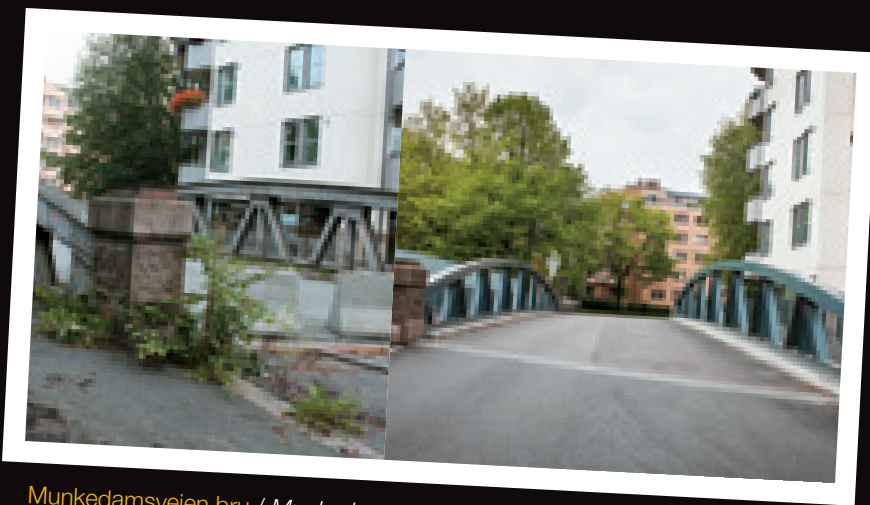
Lambertseter kunstgressbane / Lambertseter artificial grass pitch



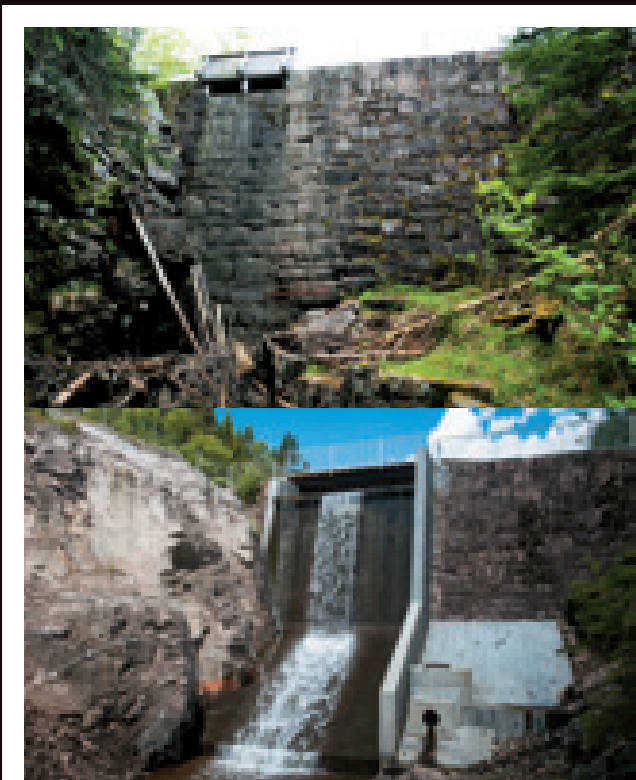
Turistskilt i sentrum. Her ser vi de gamle gateskiltene som turistskiltene er basert på / Tourist signage in downtown Oslo. Here are the old street signs on which the new tourist signs are based.



Fortau i Hukerveien / Pavement in Hukerveien



Munkedamsveien bru / Munkedamsveien Bridge

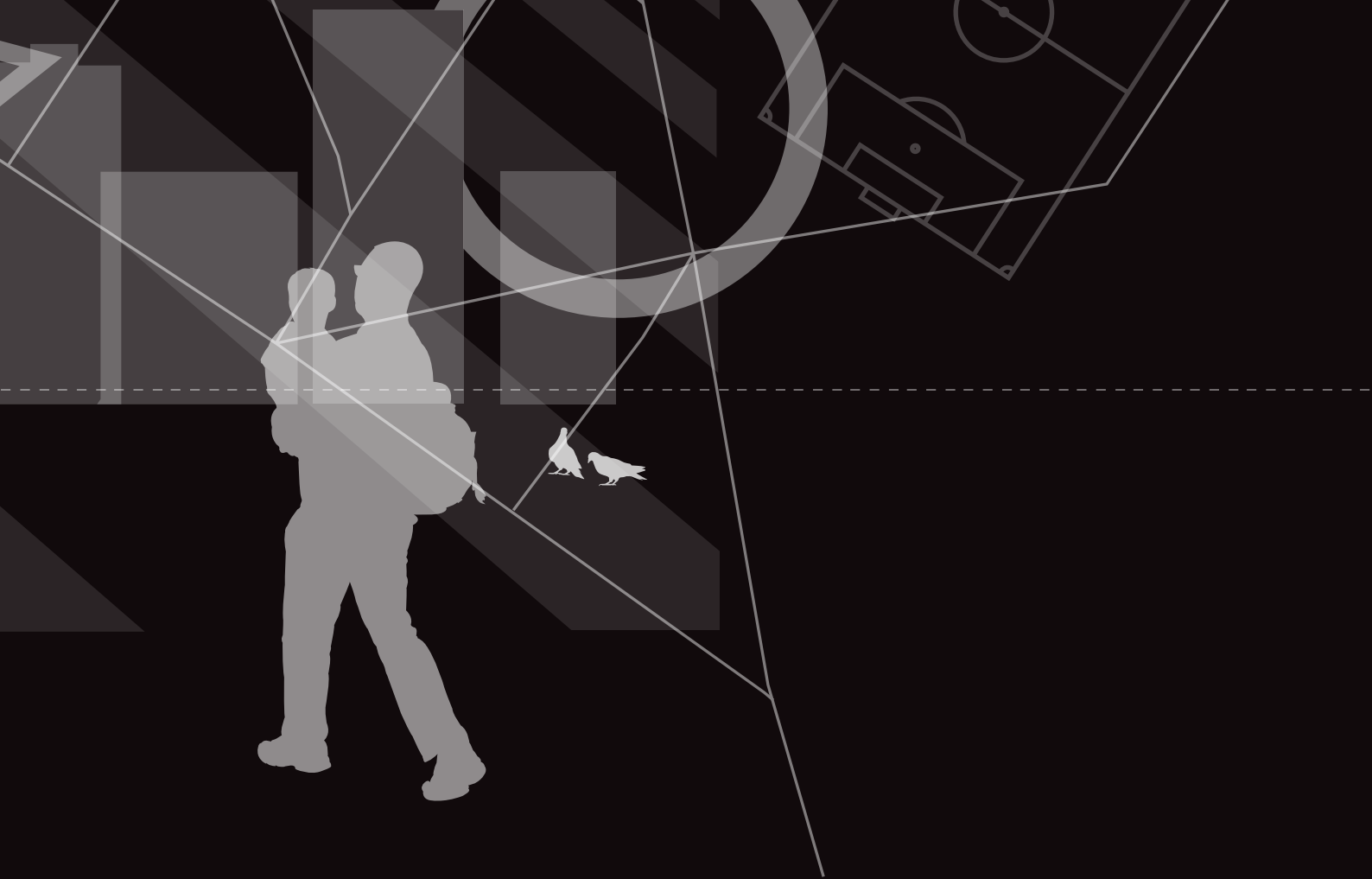


Dam Lille Åklungen / Lille Åklungen Lake



«Lille Rådhusgata» / «Lille Rådhusgata»

Alle bildene er tatt av Bymiljøetaten unntatt de fleste etter-bildene, som er tatt av Eivind Röhne / All the photos were taken by the Agency for Urban Environment, except for most of the «after» photos, which were taken by Eivind Röhne.



Hvor ligger Oslos første limtrebru? Kan et skilt både være veiviser for turister og vise oss veien tilbake til vår egen fortid? Hva er forsvunnet under jorda på Ensjø? Går det an å vandre fra Kuba til Jerusalem i Oslo? Langs hvilken elv ligger Oslos nye minikunstgressbane? Gjennom presentasjon av 32 prosjekter blir du mer kjent med byen vår og utviklingen av den.

Where is Oslo's first bridge made from laminated wood located? Can a sign be used not only to guide tourists but also to open our eyes to our historical past? What has disappeared underground in Ensjø? Is it possible to take a stroll from Cuba to Jerusalem in Oslo? Along which river is Oslo's new miniature artificial grass pitch located? This presentation of 32 projects will help you learn more about our city and its development.

BYMILJØETATEN

Postboks 9336 Grønland
0135 OSLO

TELEFON: 02 180

E-POST: postmottak@bym.oslo.kommune.no

INTERNETT: www.bymiljoetaten.oslo.kommune.no

FACEBOOK: www.facebook.com/bymiljoetaten



ISBN 978-82-92205-30-3