

Alette Schreiner

Deres ref.:

Vår ref. (saksnr.):
22/15616 - 123

Saksbehandler:
Maria Kristina Rustad Nordang

Dato: 10.08.2023

Oppsummering og svar på uttalelser om planlagt prosjekt med tilrettelegging for syklende og gående i Eventyrveien

I tråd med bystyrets vedtak i sak om *Oslos sykkelstrategi 2015-2025* og *Plan for sykkelveinettet i Oslo* har Bymiljøetaten startet arbeidet med å tilrettelegge for sykling og gange i Eventyrveien i Ullevål Hageby. Grunnet parkerte biler er Eventyrveien i dag for smal til at gaten er egnet for sykling i blandet trafikk. Syklende kan ikke passere møtende biler og må derfor opp på fortauet for å komme seg frem.

Prosjektet planlegger å stramme inn krysset mellom Per Gynts vei og Eventyrveien, reasfaltere strekningen og rehabilitere fortau, samt bedre siktforhold, trafiksikkerhet og fremkommelighet for gående og syklende ved å innføre parkeringsforbud i gata. Samlet vil disse tiltakene gjøre det tryggere og mer attraktivt å sykle og gå i Eventyrveien.

I mai 2023 ble det sendt ut e-post med informasjon om planlagt prosjekt for syklende og gående i Eventyrveien mellom Sognsveien og Nils Henrik Abels vei. E-posten inviterte til å gi innspill til prosjektet, og ble sendt til 381 naboer i og rundt den aktuelle strekningen. I e-posten var det også en lenke til Oslo kommunes nettsider med ytterligere informasjon om prosjektet. Fristen for å komme med innspill var 13. juli 2023.

Vi takker for de 102 innspillene som er kommet inn i saken. Av disse stilte 83 av dem seg negative til tiltaket, ti stilte seg positive, seks nøytrale og tre delvis negative og delvis nøytrale. I dette brevet oppsummerer vi innspillene som har kommet inn, besvarer spørsmål og kommenterer tilbakemeldinger. Dette gjøres ved å slå sammen og sammenfatte innspillene etter tematisk innhold. Bymiljøetatens svar og kommentarer til innspillene følger deretter med tekst i kursiv. Alle tilbakemeldinger og innspill er lest og vurdert.

Trafiksikkerhet og løsning for gående

Den hyppigste tilbakemeldingen gjelder bekymringer for at prosjektet vil medføre økt gjennomgangstrafikk, letekjøring og høyere hastighet i Eventyrveien. Flere oppfatter at gateparkeringen har en fartsreduserende effekt, og at dagens utforming av Eventyrveien gir bedre trafiksikkerhet enn tiltakene Bymiljøetaten foreslår. Mange er opptatt av

trafikksikkerheten for barn og unge, og trekker fram at strekningen er skolevei, og at mange barn og unge i nærområdet bruker Eventyrplassen til fritidsaktiviteter. Flere mener at gateparkeringen fungerer som en beskyttelse mellom kjørebane og portutgangene på østsiden av gata, der det ikke er fortau. Enkelte har stilt spørsmål ved om det er behov for å stramme inn krysset Eventyrveien x Per Gynts vei, og bedt om nærmere detaljer rundt løsning for krysset og hva det vil si for trafikksikkerheten for gående.

Bymiljøetaten har også fått innspill fra personer som stiller seg positive til fjerning av parkering fordi det vil gjøre forholdene bedre for gående, syklende, barn og universell utforming. Vi har i tillegg mottatt forslag om forlengelse av fortauet i Eventyrveien helt ned til Niels Henrik Abels vei for å bedre forholdene for gående.

Bymiljøetatens svar:

Med utgangspunkt i Eventyrveiens funksjon og rolle i gatenettet, vurderes det som lite sannsynlig at omfanget av biltrafikk vil øke som følge av tiltakene i prosjektet. Vi erfarer fra tilsvarende prosjekter at reduksjon i gateparkering ikke gir merkbare effekter på trafikkvolum som følge av leting etter parkeringsplass. Dette er imidlertid noe Bymiljøetaten vil følge med på i etterkant av tiltaket.

Gateparkeringen i Eventyrveien hindrer sikt og reduserer fremkommelighet på strekningen. Smalt gatesnitt gjør ofte at kjørende velger å holde lav fart, men gevinsten av lav fart må veies opp mot risikoen som skyldes dårlig sikt og manglende plass til å passere. Selv om parkerte biler gir en større avstand fra hageportene til trafikken skaper de også trafikkfarlige situasjoner, ettersom de minimerer sikten for kjørende og syklende. På samme måte som barn ikke blir sett når de kommer ut av portene i hagebyen kan også parkerte biler skjule personer i alle aldre når de går ut i gaten. Av den grunn vurderer Bymiljøetaten at å bedre sikten er viktigere for trafikksikkerheten enn effekten av parkerte kjøretøy som beskyttelselement eller hastighetsdemper. Undersøkelser viser at fjerning av gateparkering totalt sett kan ha en positiv effekt på trafikksikkerheten, men også at det kan medføre økt fart. Bymiljøetaten vurderer derfor ikke fjerning av gateparkering isolert, men ser dette i sammenheng med andre tiltak. I Eventyrveien planlegger vi å heve kantsteinen mot fortauet og å stramme inn krysset mot Per Gynts vei. Vi ønsker også å følge med på effekten av tiltakene. Dersom hastigheten øker, vil Bymiljøetaten vurdere fartsreducerende tiltak.

Kryssinnstrammingen i Per Gynts vei og Eventyrveien er primært ment for å bedre forholdene for gående. I dag er dette krysset svært utflytende. Det er ikke naturlig for gående å følge fortauet, da dette gir en betydelig omvei. Derfor krysser gående som regel tvers over kjørearealet i dagens kryss. Dette er spesielt uheldig for barn, eldre og personer med funksjonsnedsettelser. Bymiljøetaten jobber for tiden med å ferdigstille planleggingen av ny kryssutforming. Vi har mottatt innspill fra bydelen, og vil be om tilbakemelding fra Byantikvaren for å sikre en utforming som ivaretar verneverdier. I tillegg vil løsningen sikre god fremkommelighet, trafikksikkerhet, driftsforhold og funksjon som utrykningstrasé for nødetatene. Innstrammingen vil omdisponere areal på plassen for å tydeliggjøre hvor man skal kjøre og hvor man skal gå. Det vil også senke hastigheten til kjørende som skal svinge. Tiltaket skaper en trygg, universelt utformet overgang som ivaretar alle gående, også de minste trafikantene, som ofte ferdes her for å komme til Eventyrplassen eller til og fra skolen.

Ved å løfte kantsteinen på fortauet til riktig høyde vil vi unngå at biler kjører opp på fortauet. Dette gjør fortauet tryggere for alle gående. Ved å fjerne gateparkering og tilrettelegge for sykling i gata reduserer vi antallet som sykler på fortauet. Dette er viktig for at fortausarealet forbeholdes de gående. Reasfalteringen av veien bidrar også til at underlaget i gata blir tryggere for syklende.

Vi vurderer forslaget om å forlenge fortauet til Niels Henrik Abels vei som godt og tar dette med oss. Vi vil imidlertid ikke kunne prioritere å gjennomføre dette innenfor prosjektet vi nå jobber med. Fortausbygging vil innebære en omlegging av løsningen for overvannshåndtering både over og under bakken. Et nytt fortau vil også forutsette enveiskjøring av deler av Eventyrveien mellom Vestgrensa og Nils Henrik Abels vei.

Parkeringsfjerning og plassmangel

Flere innsendere mener at fjerning av parkering i Eventyrveien vil føre til for lav parkeringsdekning i området der parkering også er fjernet i andre gater i nærheten. Det blir argumentert for at fjerning av parkering vil endre demografien i nærområdet. De som er bekymret for dette mener at barnefamilier, eldre og personer med funksjonsnedsettelser er mer avhengige av bilen enn andre. Mange skriver at de ikke bruker bilen til hverdagsreiser, men frykter at det blir vanskeligere å foreta seg større innkjøp samt av- og pålessing om man må parkere 100-300 meter unna bolig. Det er noen av innsendere som uttrykker en spesifikk bekymring for parkeringsmuligheten til hjemmetjenesten og hva dette vil si for brukere som bor i Eventyrveien. Det er også flere som argumenterer med at ettersom det er beboerparkering i området, medfølger et ansvar for å opprettholde parkeringsdekningen fra Bymiljøetatens side. Det er flere som uttrykker en bekymring for at tiltaket vil føre til at de private hagene blir omgjort til parkeringsareal. Dette er både en bekymring for verneverdiene i Ullevål Hageby og for tap av grøntområder.

Flere av innsenderne foreslår å gjeninnføre en enveisregulering av gata og argumenterer for at dette ville løst problematikken møtende kjøretøy har på strekningen i dag uten å fjerne gateparkering. De som ønsker dette, legger vekt på at kjørende benytter Eventyrveien for å kjøre til bolig og at det derfor ikke er behov for å beholde begge kjøreretninger. Flere innsendere mener dagens krav til gatebredde ikke burde gjelde for Eventyrveien fordi den ble planlagt og bygget for over 100 år siden og oppfatter ikke at dagens gatebredde skaper fremkommelighetsproblemer for utrykningskjøretøy.

Bymiljøetaten har fått inn innspill der det argumenteres for at forholdene i gata på vinterstid skyldes at det blir driftet for sjelden og at problemene med vinterføret ikke skyldes plassmangel. Noen etterspør sammenlikningsanalyser av vinterdriften i andre gater i nærheten, og da spesielt Jutulveien. Andre innsenderne etterlyser informasjon om hvordan vinterdrift vil bli etter at krysset Eventyrveien x Per Gynts vei blir strammet inn.

Bymiljøetatens svar:

Vi har forståelse for at fjerning av parkering vil føre til ulemper for de som parkerer i Eventyrveien i dag. Bymiljøetatens rolle er å realisere politiske vedtak. Når vi gjør dette, etterstreber vi å imøtekomme lokale ønsker og behov som best det lar seg gjøre. I dette tilfellet vil bevaring av gateparkering utelukke gjennomføring av det politiske vedtaket om tilrettelegging

for syklende og gående i Eventyrveien. Det vil fortsatt være gateparkeringsplasser i andre gater i nærheten, selv om det vil være noe lengre å gå til enkelte adresser. Hvis gaten skiltes parkering forbudt vil det være tillatt å stanse en bil i veibanen for av- og pålessing og av- og påstigning. Dette vil gi mulighet til å stoppe nærmere egen bolig enn i dag når det er parkerte biler i veien. Vi jobber løpende med å tilfredsstille behovet for HC-parkering i nærheten av brukernes adresse. Bymiljøetaten er i dialog med bydel Nordre Aker om hjemmetjenestens behov. Vi vil også kunne tilpasse parkeringstilbudet i ettertid av tiltaket, dersom behov skulle oppstå.

Beboerparkering er et tilbud som er knyttet til hver enkelt bydel. Hensikten med beboerparkering er å begrense fremmedparkering i bolig-gater, og sikre at de som bor der får benyttet seg av gateparkeringsplassen. Beboerparkering garanterer ikke ledig parkeringsplass, men beboere kan benytte parkering i alle gater i sin bydel.

Enveisregulering vil kunne løse problemet med møtende trafikk for kjørende, men det vil ikke bedre problemet med møtekonflikt mellom syklende og kjørende eller plassmangel for drifts- og utrykningskjøretøy. Parkeringsfjerning vil altså være nødvendig selv om gaten skulle enveisreguleres. Dersom strekningen enveisreguleres vil det kunne bli nødvendig å lage et sykkelfelt mot kjøreretning for å ivareta sykkeltilretteleggingen i gata, noe som ville gjort det ulovlig å stanse midlertidig i veibanen, eksempelvis for av- og pålessing. Siden enveisregulering ikke er tilstrekkelig som løsning for å bedre trafikkforholdene i Eventyrveien og vil føre til ulemper for beboere, vil ikke dette være et tiltak vi vurderer for gjennomføringen av dette prosjektet.

Bymiljøetaten jobber med arealdisponering i mange gater over hele byen som er bygd i en annen tid og for andre kjøretøy enn de som benyttes i dag. Denne oppgaven blir ytterligere utfordrende for kommunen etter hvert som privatbilparken består av stadig større kjøretøy. Over hele byen ser vi at eldre gater ikke lenger har plass til de funksjonene gaten har vært brukt til i senere tiår, som for eksempel gateparkeringsplasser og biltrafikk. I tillegg til vernehensyn, må kommunen vurdere hvilke løsninger som både forvalter fellesarealet på en god måte og som kostnadseffektive. I dette tilfellet, finnes en fysisk løsning som ikke fordrer kjøp av grunn og utvidelse av veien.

Det er ikke utarbeidet lokale sammenligningsstudier om vinterdrift. Bymiljøetaten har lang erfaring med vinterdrift og vår erfaring er at brøyting i vintermånedene gir bedre resultater på strekninger der tilstrekkelig bredde er ivaretatt, som i Jutulveien. Grunnene til dette er at driftsmaskinene kan komme til i en større del av veiens bredde og at vi kan komme inn med flere typer driftsmaskiner. Dette gjør at kjørespor i mindre grad lar seg bygge opp slik at den driftede flaten er lettere å opprettholde når det snør over tid. Ved å fjerne parkering kan også brøytebilene legge snø langs veien i stedet for å legge brøytekanter på fortaut, noe som er viktig for gående. En ytterligere gevinst er at snøen som er ryddet ikke dras ut i kjørearealet igjen i forbindelse med at det kjøres inn og ut fra parkeringsplassene. Trygt dekke på vinterføre er en viktig forutsetning for økt sykling om vinteren og er noe Bymiljøetaten har jobbet mye med de siste årene. Etter gateparkeringsplassen ble fjernet i Jutulveien, ble det mulig å sette strekningen på prioriteringslista i driftsnett, noe vi også planlegger å gjøre i Eventyrveien etter gjennomføring av prosjektet. Ved utforming av kryssinnstrammingen involveres Bymiljøetatens driftsmiljø for å sikre gode forutsetninger for deres arbeid.

Behovet for sykkeltilrettelegging i Eventyrveien:

Flesteparten av innspillene Bymiljøetaten har mottatt støtter ikke at gaten tilrettelegges for sykling. Vi har mottatt innspill der oppfatningen er at Bymiljøetaten ikke har et godt nok vurderingsgrunnlag for å velge Eventyrveien som en del av det fremtidige sykkelveinettet. I den sammenheng har flere innsendere etterspurt dokumentasjon knyttet til steds- og trafikkanalyser, konsekvensutredninger og vurdering av nullalternativ. I noen av innspillene trekkes det frem at kommunens egne retningslinjer for utbygging av sykkelveinettet åpner for endringer underveis, og at dette gir grunnlag for å revurdere om Eventyrveien skal inngå i sykkelveinettet.

Mange hevder at Eventyrveien ikke er egnet som en del av sykkelveinettet ettersom det vil øke trafikken i en rolig boliggate. Flere ønsker heller at hovedveinettet skal tilrettelegges for sykling, og at eksisterende sykkelfelt i Sognsveien er tilstrekkelig for å dekke syklistenes behov. Andre traseer som pekes på som bedre alternativer til Eventyrveien er John Collets allé, Nils Henrik Abels vei, Moltke Moes vei og sykkelveien langs Ring 3. Flere oppfatter at prosjektet innebærer å anlegge eget sykkelanlegg med rød asfalt på strekningen. Det er en misforståelse av tiltaket, som vi kommer tilbake til i besvarelsen under.

Flere har stilt spørsmålstegn ved behovet for sykkeltrasé ettersom det ikke oppleves å være en rute med mange daglige sykkelreiser. Andre innsendere mener at det allerede er mange syklende på denne strekningen, og trekker fram høy sykkelandel i gata som en indikasjon på at strekningen fungerer godt slik den er i dag. Det er også flere som stiller seg positive til tiltaket og mener at gaten bør tilrettelegges ytterligere for syklende. Noen innspill har pekt på at den viktigste delen av tiltaket er reasfaltering av gata som gir et bedre dekke å sykle på. Andre innspill mener at det dårlige asfaltdekket bør forbli fordi det senker farten til kjørende og syklende. Noen mener at dagens sykkeltrafikk er negativ for gående og at flere syklende i Eventyrveien vil forverre situasjonen. I den sammenheng er det flere innsendere som mener at dette tiltaket kun vil gagne syklende som bruker strekningen som gjennomfartsåre og ikke er noe som vil komme beboere i nærområdet til gode.

Bymiljøetatens svar:

Grunnlaget for valg av trasé og Bymiljøetatens arbeidsmetode:

Oslos sykkelstrategi 2015-2025 og Plan for sykkelveinettet i Oslo legger grunnlaget for det arbeidet Bymiljøetaten gjør innenfor tilrettelegging for sykling. Visjonen i Oslo kommunes sykkelstrategi er at Oslo skal bli en sykkelby for alle. Vi tilrettelegger altså ikke bare for de som sykler i dag, men for de som ønsker å sykle, men som opplever dagens situasjon som utrygg. Undersøkelser viser at Oslo oppfattes som en tryggere sykkelby enn før sykkelstrategien ble vedtatt, men at det ennå er mye som må gjøres på dette punktet, spesielt for de yngste og eldste syklistene. Målet i Oslo kommune er å øke andel hverdagsreiser i Oslo til 25% innen 2025 ved å styrke sykkelens konkurransefortrinn og å gjøre det trygt og attraktivt for alle å sykle, også barn og eldre. Det viktigste virkemidlet er å opparbeide et finmasket sykkelveinett der 80% av befolkningen skal bo i 200 meters avstand fra sykkelveinettet. Oslos mål innen sykkelsatsning er i tråd med Nasjonal Transportplan 2022-2033 og bygger på kunnskap som er dokumentert i underlagsrapportene til Oslos Sykkelstrategi. Der kommer det frem at den beste fremgangsmåten for å øke sykkelandelen er en kombinasjon av tilrettelegging for sykling i gater med blandet trafikk og egne arealer for syklende der det er behov.

Vurderingsgrunnlaget til Plan for sykkelveinettet i Oslo ble utarbeidet ved hjelp av befaringer, flyfoto, lokalkunnskap og romsyntaksanalyser. Betingelsene for det fremtidige sykkelveinettet var at det skulle være:

- Sammenhengende
- Bestå av direkte ruter mellom bydelene, arbeid, skole, bolig og handel
- Tettest i områder med høy konsentrasjon av arbeidsplasser og boliger
- Gi tilgjengelighet til aktuelle målpunkter, som handel, kultur og idrett
- Godt forbundet til fylkeskryssende ruter

Det foreslåtte sykkelveinettet har blitt gjennomgått av bydelene, kollektivselskapene, Syklistenes landsforening, Utdanningsetaten, Statens vegvesen og Bymiljøetaten. Det ble også gjennomført en sykkelreiseundersøkelse der syklende kunne tegne inn sykkelruter i en kartapplikasjon. Rutene ble gjennomgått og kvalitetssikret bydel for bydel. Det ble også tatt stilling til større utbyggingsplaner og veiprosjekter. Både **Oslos sykkelstrategi 2015-2025** og **Plan for sykkelveinettet i Oslo** ble vedtatt med bredt flertall i Bystyret i henholdsvis 2015 og 2018.

Valget av strekning kommer altså fra et grundig forarbeid med Plan for sykkelveinettet. Planlegging av prosjektet i Eventyrveien er avgrenset til trafikale vurderinger, endring av skilting og alminnelige trafikksikkerhetstiltak som å fjerne parkering, istandsette fortau og stramme inn kryss. Dette utløser ikke krav om konsekvensutredning etter Plan- og bygningsloven §14.1 eller krav om nullalternativ etter Forskrift om konsekvensutredninger §20. For å sikre god forvaltning er det lagt vekt på å informere lokalpolitikere og nabolaget, samt be om innspill, først i 2020 og deretter i 2023.

Plan for sykkelveinettet i Oslo åpner for endret valg av trasé eller løsning dersom forutsetningene endrer seg fra planen ble utarbeidet i 2015. På side 7 kan man lese om dokumentets plassering i planhierarkiet og at utgangspunktet er at det skal opparbeides tilrettelegging for sykkel i henhold til planen. Avvik fra planen skal begrunnes og godkjennes av Oslo kommune og Statens vegvesen. I noen tilfeller har Bymiljøetaten tatt initiativ til endringer i planen, oftest fordi trafikale forhold tilsier at det bør etableres separat sykkelanlegg selv om planen foreslår sykling i blandet trafikk, eller omvendt. I tilfellet Eventyrveien ser vi ikke endrede forutsetninger. Bymiljøetaten vil derfor ikke ta initiativ til å legge sykkelveinettet utenom Eventyrveien. Imidlertid har mange signert et opprop slik at dette spørsmålet vil løftes til Oslo bystyre for ny vurdering der.

Eventyrveien som boligstrøkgate og andre rutealternativer:

Eventyrveien egner seg godt til å være en del av sykkelveinettet nettopp fordi den er en rolig boligstrøkgate og har en lokal funksjon. Grunnet parkerte biler kan ikke syklende passere møtende biler og må derfor opp på fortauet for å komme seg frem. Ved fjerning av parkering, rehabilitering av fortau, innstramming av kryss og reasfaltering kan gaten tilrettelegges for sykling uten tidkrevende og kostbar utvidelse og gateombygging.

Oslos sykkelveinett er tegnet opp som et finmasket nett. En viktig hensikt med dette er at det gir mange rutevalg og alternativer til de som sykler avhengig av hvor de kommer fra og hvor de skal. Eventyrveien er en naturlig forlengelse av sykkeltilretteleggingen i Jutulveien og et

hensiktsmessig rutevalg for syklister som kommer fra Bjølsen og skal til den nordre delen av Blindern, til Forskningsparken eller det nye Livsvitenskapsbygget. Enkelte har trukket fram John Colletts allé og Prestegårdsveien som et alternativ til Eventyrveien. Disse to boligstrøgsgatene er allerede tilrettelagt for sykling, og er det logiske rutevalget for de som skal til søndre eller midtre del av Blindern, noe som også er med å avlaste sykkeltrafikken i Eventyrveien. Øvrige rutevalg som foreslås som alternativ; ring 2, ring 3 og Sognsveien, innbyr til at syklister som skal til nordre del av Blindern, Forskningsparken eller Livsvitenskapsbygget bruker Nils Henrik Abels vei på fortau eller i blandet trafikk med trikk. Dette gir ulempe for gående eller fare for syklistene. Strekingen inngår i sykkelveinetten, men kan ikke tilrettelegges på kort sikt ettersom det er snakk om et prosjekt av en annen størrelsesorden.

Ettersom Eventyrveien er en rolig boligstrøgsgate med lav trafikkmengde og lav fartsgrense, planlegger vi å tilrettelegge for sykling i blandet trafikk. Det skal altså ikke anlegges eget sykkelanlegg i form av sykkelfelt, sykkelvei eller lignende. Derimot vil tilretteleggingen bestå av å bedre fremkommeligheten til syklende, både ved å gi bedre plass for at syklende kan møte bilister og ved å oppgradere gatedekket. Samtidig vil forholdene for gående forbedres ved at fortouene oppgraderes. Løsningen vil også gjøre det enklere å brøyte og fjerne snø vinterstid.

Tellinger Bymiljøetaten har foretatt i mai 2023 viser at det i gjennomsnitt var omtrent 550 personer som syklet i Eventyrveien på hverdager. Tiltakene vi foreslår vil tilrettelegge bedre for de som allerede sykler i Eventyrveien, og ikke minst for de som ønsker å sykle her i fremtiden, spesielt de med lavere ferdighetsnivå og de som opplever det som utrygt å sykle i dag.

Oppsummering og status for videre arbeid

Prosjektet Bymiljøetaten planlegger vil gjøre strekingen mer trafikksikker og attraktiv for syklende og gående i alle aldre og med ulikt ferdighetsnivå. Gående får bedre fortau med mindre bilkjøring og sykling, og slipper å gå gjennom et stort og utflytende kryss med uforutsigbare kjøremønstre. De som sykler vil få bedre siktforhold, og slippe å sykle opp på fortauet ved møtende biltrafikk. Sammen med Jutulveien er Eventyrveien den traseen som gir best forbindelse mellom to viktige reisemål. Bymiljøetatens vurdering er derfor at gateparkering bør fjernes på denne strekingen slik at prosjektet kan gjennomføres som planlagt.

Bymiljøetaten avventer gjennomføring av prosjektet til bystyret har behandlet innbyggerforslaget "Aksjon Eventyrveien: Gjør om vedtaket - stopp fartsbanen i Eventyrveien", som ble sendt inn til bystyret den 13. juli 2023. Dersom bystyret ønsker sykkeltilrettelegging i Eventyrveien, vil vi tidligst kunne gjennomføre dette senhøsten 2023.

Vennlig hilsen

Heidi Tomten
avdelingssjef

Mari Svolsbru
seksjonssjef

Mottakere
Amalie Louise Olsen

Mottakere

Anders Sørnes
Ane Aurora Brynildsen
Ane Ulrikke Berdal Haga
Anette Wold Nilsen
Anita Kjølrsrud
Bernt Olav Røttingsnes
Bjørn Ravneberg
Borettslaget Oslo Havebyselskap v/ Tor Langø
Bydel Nordre Aker
Christian Hall
Christian Schøyen
Christine Torp
Eivind Alf Jacobsen
Eivind Grimsø Moe
Ellen K. Furuseth
Erik Alexander Høyem
Erik J. Joner
Erik Jarl Bertil Malgerud
Erik Løv
Espen Graff
Eva Simonsen
Gard Fosslund
Grunde Grimstad
Gunvor Mejdell
Guri Norstrom
Halvor Hanneborg
Hanne Eeg-Henriksen
Hans Martin Momyr
Helge Forfang
Henrik Gordon Stiff
Henrik Ræder
Herborg Bryn
Hilde Lea Næss
Ida Simonsen
Inger M Tradin
Ingrid Kjelsvik
Jan Adam Riis Von Krogh
Jan von Krogh
Jesper Brynildsen
Jo Waaler
John Lauring Pedersen
Jon Anders Halvorsen
Jonas Bøe
Julie Høegh
Ketil Sauarlia
Kjetil Selvik
Knut Andre Bøgh
Knut Ivar Karevold
Kristi Svidal
Kristin Hofseth
Kristin Rustad Høiset
Lars Gunnar Brynildsen

Mottakere
Lars Aarrestad
Lorentz Svidal Bolstad
Mansika Knut
Marianne Elisabeth Lien
Marianne Marstrand
Marianne Thømt
Max Neurauter
May Brynildsen
May Brynildsen
Morten Wolland
Morten Wolland
Nicolas Armas Wærenskjold
Nina Tollefsen
Nordre Aker MDG
Olav Djupvik
Ole Geir Johansen
Ole Rasmus Asbjørnsen
Oslo Havebyselskap / Sven Arne Buggeland
Per Arne Holman
Petter Dahler Kateraas
Petter Einar Thorsrud
Petter Privat Thorsrud
Petter Thorsrud
Pål Kristiansen
Ragnhild Lie
Rikke Stener
Simen Sørgaard Kongshaug
Siri Haukenes
Stine Arnet Høyem
Tom Remlov
Tommy Halvorsen
Tone Marie Ektvedt
Tonya Sue Hall Madsen
Tore Nils Hegna
Trond Endre Urdal
Ullevål Hageby vel v/Geir Knudsen
Vegard Larsen
Vicky Klaveness
Vilde Wiig Hanssen
Øyvind H. Walding