



Oslo kommune
Bydel Ullern
Bydelsadministrasjonen

Mulighetsstudie for Bestumkilen- sluttrapport

Datert 22.10.2010

Forord

Arbeidet med rapporten er initiert og ledet av Bydel Ullern, og rapportens innhold står for bydelens regning.

Mulighetsstudien er en del av oppfølgingen av bydelens strategiske handlingsplan 2008-2010 der det bl.a. fremgår at det er et mål at bydelen skal bidra til å utvikle en løsning for at "fjord møter by" ved Bestumkilen. Utarbeidelse av mulighetsstudien er vedtatt av bydelsutvalget, jfr sak PS 08/11 i Ullern byutviklings- og samferdselskomite.

Arbeidet med mulighetsstudien har vært ledet av en styringsgruppe sammensatt av administrativt personell og politikere. Leder av bydelsutvalget har ledet gruppen.

Styringsgruppen har bestått av følgende medlemmer:

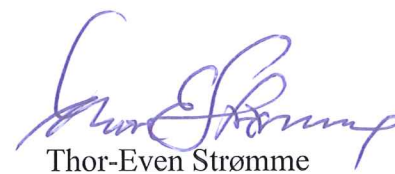
Leder bydelsutvalget	Carl Oscar Pedersen	Bydel Ullern
Nestleder bydelsutvalget	Liv H. Wiborg	Bydel Ullern
Leder Ullern byutviklings- og samferdselskomite	Arne Helgerud	Bydel Ullern
Leder Ullern kultur- og oppvekstkomite	Anny Skarstein	bydel Ullern
Leder Ullern helse- og sosialkomite	Berit Jensen	bydel Ullern
Bydelsdirektør	Thor-Even Strømme	Bydel Ullern

Det praktiske arbeidet med rapporten er utført av en prosjektgruppe bestående av:

Prosjektleder:	Spesialkonsulent	Svein Hjelmtveit	Bydel Ullern
Prosjektdeltakere:	Leder politisk sekretariat	Tore Gleditsch	Bydel Ullern
	Prosjektingeniør	Mads Lindahl	PBE*
	Kontaktperson(er)	Marit Engseth/	FRI*
		Kjetil Lønborg Jensen	
	Leder KUV*	Eivind Bødtker	KUV*



Carl-Oscar Pedersen
leder bydelsutvalget



Thor-Even Strømme
bydelsdirektør

*Forklaring av forkortelser:

KUV: Kontaktutvalget for Velforeninger i Oslo

PBE: Plan- og bygningsetaten

FRI: Friluftsetaten

1. Sammendrag	4
2. Prosjektets mål og gjennomføring	5
2.1. Mål	5
2.2. Gjennomføring av prosjektet.....	6
3. Beskrivelse av planområdet	7
3.1. Dagens arealbruk	7
3.2. Eiendomsforhold	8
4. Forslag til fremtidsbilde for Bestumkilen anno 2020.....	9
4.1. Overordnede forutsetninger – Bestumkilens lokalisering	9
5. Drøfting av tre fremtidsbilder	13
5.1. Båtopplag.....	13
5.2. Elver og bekker.....	14
5.3. Turvei/kyststi	14
5.4. E-18.....	14
5.5. Vækerø hovedgård.....	14
5.6. Sollerudstranda	14
5.7. Båtplasser.....	15
6. Viktige planer og retningslinjer	15
7. Alternative båtplasser og opplagsplasser	18
8. Videre arbeid	19
8.1. Utarbeiding av juridisk bindende plan.....	19
8.2. Fyrtårntiltak	20
9. Vedlegg: Oppsummering arbeidsmøte den 19.10.09	21
9.1. Rapport fra arbeidsgruppe for velforeninger/borettslag/m.fl.....	22
9.2. Rapport fra arbeidsgruppe for båtinteresserte (motorbåt).....	24
9.3. Rapport fra arbeidsgruppe for båtinteresserte (roing/padling)	27

1. Sammendrag

Bydelen ønsker med denne rapporten å rette oppmerksomheten mot Bestumkilen og vise hvilke muligheter området kan ha og bør ha på lang sikt.

Bestumkilens sentrale beliggenhet og nærhet til fjorden bør kunne utnyttes bedre enn i dag av både bydelens innbyggere og innbyggere utenfor bydelens grenser.

I bydelens forslag til fremtidsbilde Bestumkilen anno 2020 foreslås bl.a. endret bruk av opplagsplassen innerst i kilen. Denne endringen innebærer bruk av området til for eksempel idrettspark, balløkke, park, galleri/kunst/kultur, gjestebrygge og kyststi langs denne, dvs aktiviteter rettet mot allmennheten. Andre tiltak i bydelens fremtidsbilde er følgende:

Tiltak som bør gjennomføres i nær fremtid:

- Sammenhengende kyststi/kultursti. Kyststien legges i utgangspunktet langs sjøen hele veien, men senere detaljregulering må avklare endelig trase
- Faste grillplasser
- Turveiforbindelse til Bygdøy med universell utforming som standard
- Forbedre tilgjengeligheten langs elveutløpene til Hoffselva, Mærradalsbekken og Lysakerelva, og restaurere/utvikle elvene videre oppover, herunder dam i Mærradalsbekken
- «Costa del Sollerudstranda»: Sollerudstranda og området rundt rustes opp. Det etableres toaletter og garderober
- Etablere vedtatt robane, herunder krysningskorridorer for padlere og roere
- Samordne aktivitetene ved Lysakerelva med aktiviteter i Lysakerområdet/Bærum
- Etablere tilbud til alle generasjoner
- Etablere sykkelstier som binder sammen aktiviteter i området, helst separert fra gående
- Gratis parkering hos Maxbo utenfor åpningstidene
- Område for tidligere bomstasjon tas i bruk til allmenn bruk/rekreasjon

Tiltak som bør gjennomføres innen 2015

- Bestumkilen og strandområdet bør gjøres mer tilgjengelig for alle, også ved å etablere flere og bedre gjestebrygger
- Etablere nye serveringssteder
- Realisere det kulturelle potensialet som ligger i Vækerø-villaen/parken og Vækerø-stuene/politistasjonen
- "Vegetaparken" oppgraderes (området nord for E18 og øst for Mærradalsbekken før den går i rør under E18, mellom Bestumstubben 2 og 13)
- Etablere ulike kunst- og kulturaktiviteter, gjerne knyttet til det maritime miljø
- Ro- og padleklubber flyttes til en side av kilen og samles i et ro- og padlesenter. For å unngå konflikt mellom roere og padlere som driver konkurranse- og treningsvirksomhet og vanlige turpadlere/turroere, bør turpadlere/turroere kunne benytte nåværende baser inntil trafikkforholdene er avklart. Byttehandel med båtforeningene

Tiltak som bør gjennomføres innen 2020

- Flytte E-18 (i tunnel)
- Akvarium
- Parkeringshus og opplagsplasser for båter i fjell (under Hengsåsen)
- Bedre kollektivdekning (trikk, båt, ferge)
- Vannfontene i kilen. Endelig plassering tilpasset trafikale forhold bestemmes senere
- Det etableres ny molo med nye båtplasser utenfor Sollerudstranda (uten tilhørende opplagsplasser)
- Grønne lokk for gående og syklende over Drammensbanen
- Marinaen innerst i kilen gir plass for sjøboder med virksomhet som café, restaurant, bakeri, kiosk osv. Det anlegges en gjestebrygge. Kyststi legges langs ny gjestebrygge. Det stimuleres til økt bruk av rampe/utleie av båtengerplasser. Badeferge på sommerhalvåret via f.eks. Bygdø Sjøbad, Huk, Bjørvika og Sørenga. Fergeanløp anlegges et stykke ut i kilen, eksempelvis v/ Maxbo
- Verneverdige rorbuer kan lånes av Folkemuseet
- Flytte båtplassene lengre ut i kilen der det er bedre plass
- Etablere enkle idrettsanlegg (ikke motorbaserte aktiviteter)
- Etablere underjordisk parkering v/ Maxbo

En viktig del av arbeidet med foreliggende rapport har vært innspill fra deltakere på et arbeidsmøte den 19.10.09 i Bydel Ullern. Her deltok representanter for ulike interesser i området, herunder grunneierinteresser, kommunale og statlige instanser med ansvar for infrastruktur. I tillegg deltok velforeninger, representanter for roere, padlere og motorbåteiere. Bydelens forslag til fremtidsbilde bygger på tre fremtidsbilder som ble utarbeidet på dette arbeidsmøtet (se vedlegg).

En juridisk bindende arealplan for Bestumkilen understøtter Oslo kommunes visjon i kommuneplanen der det bl.a. heter at "Fjorden og Marka gir Oslo et blågrønt preg som skal bevares og styrkes".

I det videre planarbeidet bør det legges til rette for høy grad av medvirkning slik at dagens og fremtidige brukere av Bestumkilen, organisasjoner, grunneiere og offentlige instanser kan delta i arbeidet ved å komme med synspunkter og innspill til hvordan bruken av Bestumkilen i større grad enn i dag kan komme allmennheten til nytte.

2. Prosjektets mål og gjennomføring

2.1. Mål

Effektmål:

Det foreligger en plan for fremtidig bruk av området som er bedre tilpasset områdets potensiale i forhold til prinsipper for "god" byutvikling og kommunens visjon om et blågrønt preg, herunder at Bestumkilen på sjø og land i fremtiden tiltrekker seg et mangfoldig publikum fra hele Oslo for rekreasjon og aktiviteter om dagen, ettermiddag og kveld hele året.

Det viktigste resultatmålet er:

Ha skissert et mulig fremtidsbilde av Bestumkilen anno 2020 med prinsipper for utvikling av området, og tiltak i videre planprosess for å realisere prinsippene.

2.2. Gjennomføring av prosjektet

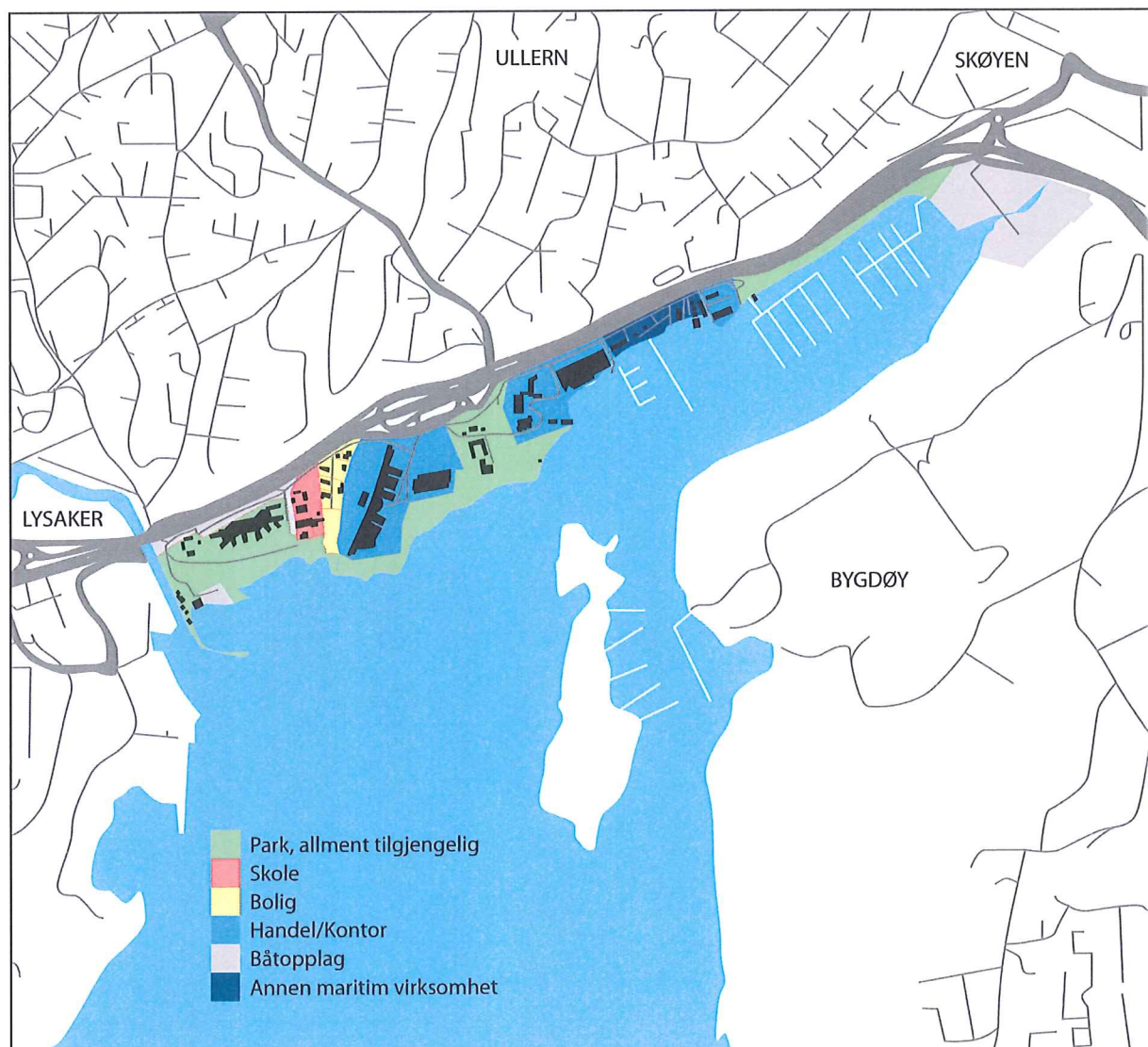
Prosjektgruppen har stått for utarbeiding av rapporten under ledelse av bydelen. Representantene fra Plan- og bygningsetaten og Friluftsetaten har bistått bydelen med planfaglige råd og utarbeidet kartmateriale/illustrasjoner.

En viktig del av arbeidet med denne rapporten har vært innspill fra deltakere på et arbeidsmøte den 19.10.09 i Bydel Ullern sine lokaler "Stoppestedet". Her deltok representanter for ulike interesser i området, eksempelvis grunneierinteresser, offentlige instanser, velforeninger, representanter for roere, padlere og motorbåteiere. Oppsummering av arbeidsmøtet følger i vedlegget til rapporten.

Deltakerne på nevnte arbeidsmøte har senere mottatt utkast til hovedkonklusjoner i sluttrapporten med anmodning om å uttale seg til disse. Sluttrapportens konklusjoner er noe justert som følge av innkomne uttalelser.

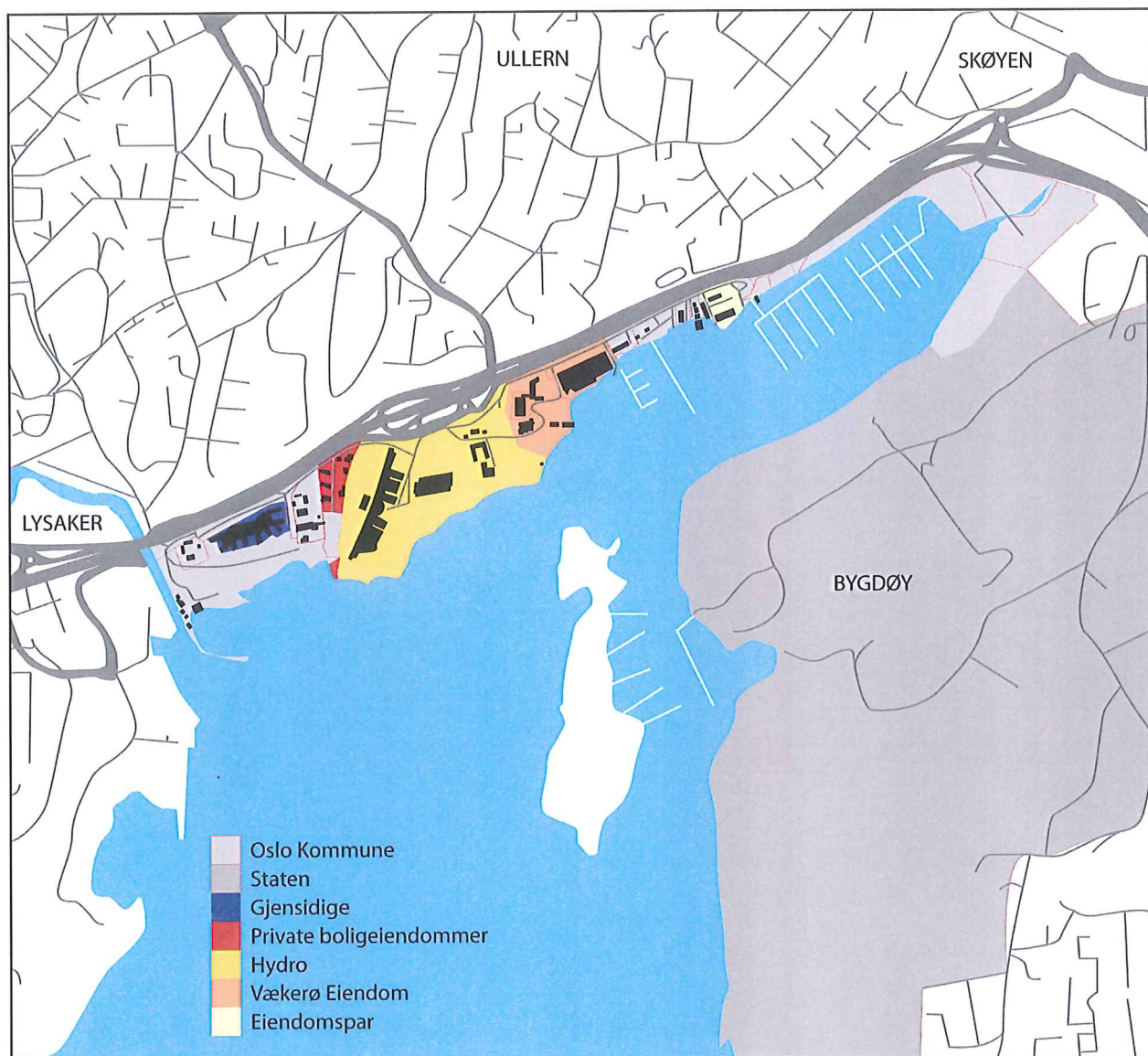
3. Beskrivelse av planområdet

3.1. Dagens arealbruk



Kilde: Plan- og bygningsetaten, Oslo kommune.

3.2. Eiendomsforhold



Kilde: Plan- og bygningsetaten, Oslo kommune.

4. Forslag til fremtidsbilde for Bestumkilen anno 2020

I dette kapittelet presenteres bydelens forslag til fremtidsbilde for Bestumkilen anno 2020.

4.1. Overordnede forutsetninger – Bestumkilens lokalisering

Dagens arealbruk i Bestumkilen må sees i forhold til Bestumkilens lokalisering i forhold til byens overordnede arealbruk. Karakteristisk for kilens lokalisering i dette perspektiv er en beliggenhet inntil Oslos sentrale byggesone med et allsidig bymiljø med en høy andel boliger samt sentrumsfunksjoner, og i umiddelbar nærhet til Skøyen som er et område for knutepunktutvikling. Denne lokaliseringen påvirker hvilken arealbruk som er naturlig i Bestumkilen. I denne sammenheng er det naturlig å legge til rette for en arealbruk som tilfredsstiller allmennhetens behov og som samtidig reflekterer kilens sentrale beliggenhet. Dagens arealbruk innerst i kilen med båtopplag tilfredsstiller ikke disse kravene.

Båtopplag er en arealkrevende lagervirksomhet som ikke bør legge beslag på sentrumsnært areal. Dette synspunkt understrekes av at det her er snakk om arealer i strandsonen, og båtopplaget kan i denne sammenheng sees på som privatisering av strandsonen.

Den øvrige delen av arealet i Bestumkilen bør i fremtiden tilpasses kilens lokalisering i et overordnet perspektiv, dvs at der det skjer endringer i arealbruken skal denne styres av en arealpolitikk som reflekterer sentrumsnærhet og allmennhetens behov.

Fysisk sett kan en se på Bestumkilen som en fortsettelse av Frognerkilen som omfattes av Fjordbyplanen. Slik sett kunne Bestumkilen vært en del av Fjordbyplanen.

Bruken av såkalt fremtidsbilde innebærer bl.a. at man frigjør seg fra dagens arealbruk som avspeiler fortidens behov og retter oppmerksomheten mot fremtidens behov. Hva som er fremtidens behov må defineres. Det er ikke likegyldig hvem som definerer disse behovene og hvordan dette utføres. Vi må unngå at snevre utbyggingsinteresser eller pressgrupper tar for seg et lite areal og gjennom planprosesser skreddersyr bruken til sitt formål, og at slike prosesser gjentas inntil store arealer er disponert uten at overordnede samfunnsmessige hensyn tilgodeses.

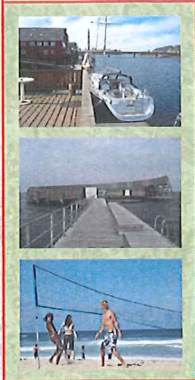
Derfor bør offentlige planmyndigheter gjennom planprosesser vurdere området samlet, og slik definere hva som er overordnede fremtidige samfunnsmessige interesser i Bestumkilen.

Konseptskisse

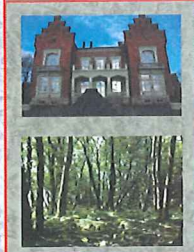
Under vises en konseptskisse som deler planområdet i fem områder. Meningen med denne skissen er å se prinsipielt på arealbruken innen hvert område uten å gå inn på konkrete tiltak. Skissen angir altså typer av arealkategorier som ethvert tiltak i området bør innordne seg etter. Konseptskissen danner utgangspunkt for bydelens forslag til fremtidsbilde.

1: Rekreasjonsområde

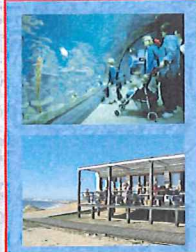
- _Maritimt miljø
- _Fasiliteter for besøkende
- _Balansert utvikling av strandområde og marina

**2: Kjerneområde**

- _Tilrettelegging
- _Historisk park
- _Skogområde
- _Skjøtsel og vern

**3: Serviceområde**

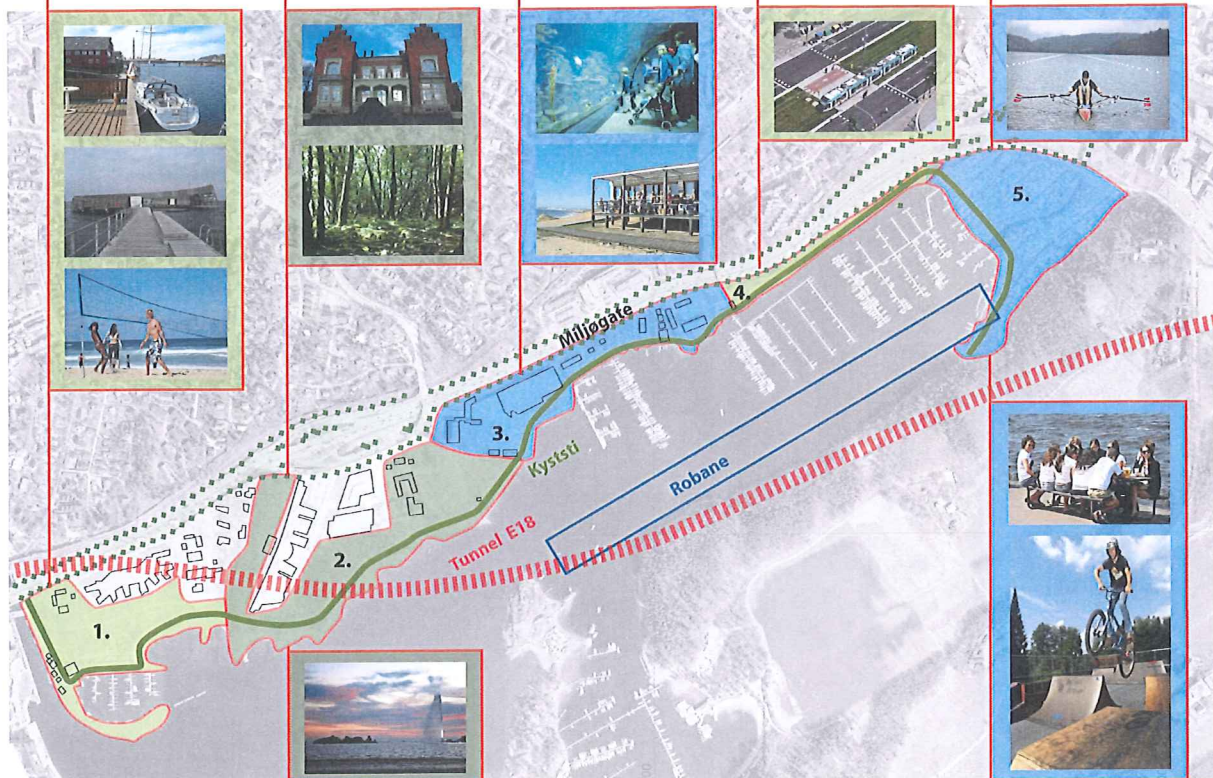
- _Adkomstsoner
- _Offentlig tilgjengelig
- _Nye publikumsrettede funksjoner

**4: Infrastruktur**

- _Miljøgate
- _Gang- og sykkelvei
- _E-18 i tunnel
- _Estetisk oppgradering

**5: Aktivitetsområde**

- _Nedskalert marina
- _Multifunksjonelt rekreasjonsområde
- _Maritim kultur



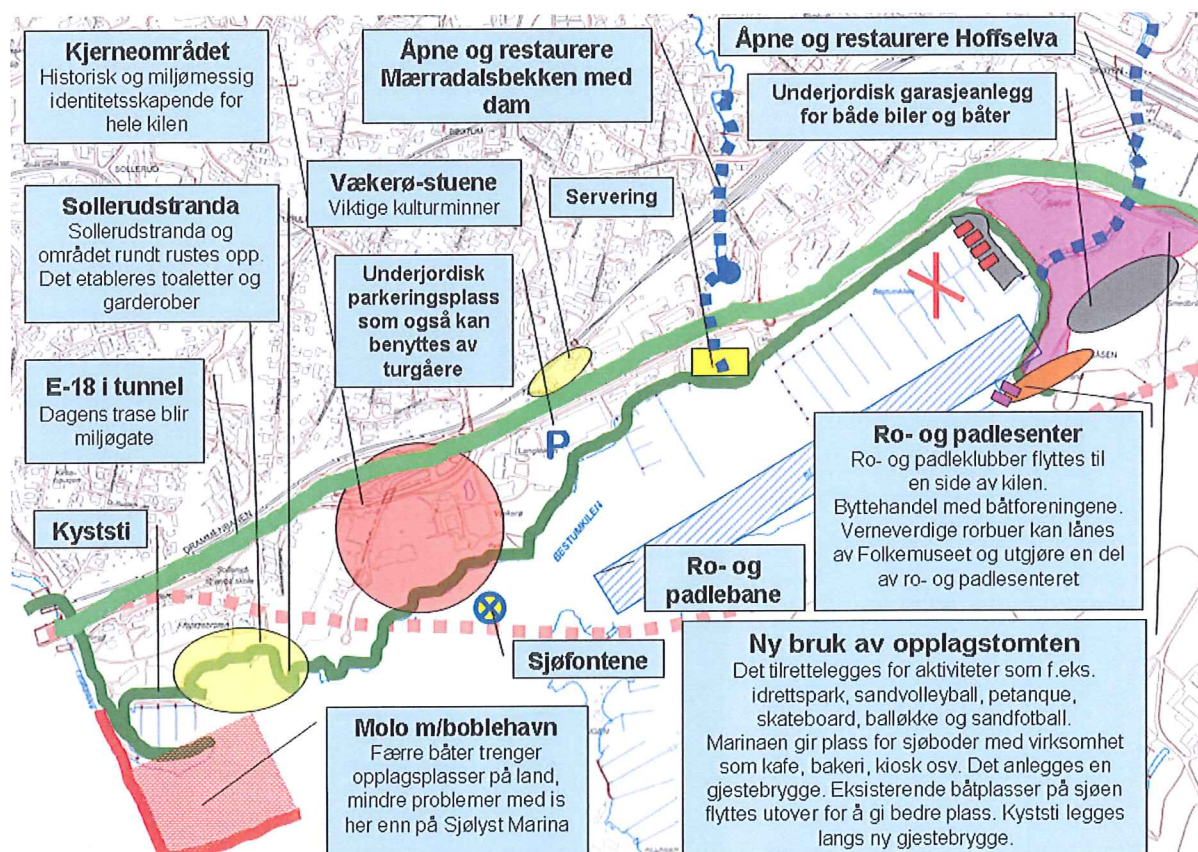
MULIGHETSSTUDIE BESTUMKILEN - KONSEPTSKISSE

Illustrasjonen under viser bydelens forslag til fremtidsbilde for Bestumkilen anno 2020. Dette fremtidsbildet oppsummerer og kombinerer det beste i de tre fremtidsbildene som er referert i oppsummeringen fra arbeidsmøtet den 19.10.09 (se vedlegg). Det ”beste” betyr her de elementer i fremtidsbildene som bidrar til å realisere målene med prosjektet.

Bydelens forslag til fremtidsbilde anno 2020 og konseptskissene utfyller hverandre ved at fremtidsbildet er en konkretisering av konseptskissen.

Tiltakene som listes opp etter illustrasjonen er stort sett hentet fra gruppearbeidene som ble gjennomført i forbindelse med arbeidsmøtet den 19.10.09. Alle tiltakene bereder grunnen for at forslaget til fremtidsbilde kan realiseres.

I tillegg er det redegjort for tiltak som utgår på grunn av at de kan oppfattes som urealistiske.



Bydelens forslag til fremtidsbilde av Bestumkilen anno 2020

Tiltak som bør gjennomføres i nær fremtid:

- Sammenhengende kyststi/kultursti. Kyststien legges i utgangspunktet langs sjøen hele veien, men senere detaljregulering må avklare endelig trase
- Faste grillplasser
- Turveiforbindelse til Bygdøy med universell utforming som standard

- Forbedre tilgjengeligheten langs elveutløpene til Hoffselva, Mærradalsbekken og Lysakerelva, og restaurere/utvikle elvene videre oppover, herunder dam i Mærradalsbekken
- «Costa del Sollerudstranda»: Sollerudstranda og området rundt rustes opp. Det etableres toaletter og garderober
- Etablere vedtatt robane, herunder krysningskorridorer for padlere og roere
- Samordne aktivitetene ved Lysakerelva med aktiviteter i Lysakerområdet/Bærum
- Etablere tilbud til alle generasjoner
- Etablere sykkelstier som binder sammen aktiviteter i området, helst separert fra gående
- Gratis parkering hos Maxbo utenfor åpningstidene
- Område for tidligere bomstasjon tas i bruk til allmenn bruk/rekreasjon

Tiltak som bør gjennomføres innen 2015:

- Bestumkilen og strandområdet bør gjøres mer tilgjengelig for alle, også ved å etablere flere og bedre gjestebrygger
- Etablere nye serveringssteder
- Realisere det kulturelle potensialet som ligger i Vækerø-villaen/parken og Vækerø-stuene/politistasjonen
- "Vegetaparken" oppgraderes (området nord for E18 og øst for Mærradalsbekken før den går i rør under E18, mellom Bestumstubben 2 og 13)
- Etablere ulike kunst- og kulturaktiviteter, gjerne knyttet til det maritime miljø
- Ro- og padleklubber flyttes til en side av kilen og samles i et ro- og padlesenter. For å unngå konflikt mellom roere og padlere som driver konkurranse- og treningsvirksomhet og vanlige turpadlere/turroere, bør turpadlere/turroere kunne benytte nåværende baser inntil trafikkforholdene er avklart. Byttehandel med båtforeningene

Tiltak som bør gjennomføres innen 2020:

- Flytte E-18 (i tunnel)
- Akvarium
- Parkeringshus og opplagsplasser for båter i fjell (under Hengsåsen)
- Bedre kollektivdekning (trikk, båt, ferge)
- Vannfontene i kilen. Endelig plassering tilpasset trafikale forhold bestemmes senere
- Det etableres ny molo med nye båtplasser utenfor Sollerudstranda (uten tilhørende opplagsplasser)
- Grønne lokk for gående og syklende over Drammensbanen
- Marinaen innerst i kilen gir plass for sjøboder med virksomhet som café, restaurant, bakeri, kiosk osv. Det anlegges en gjestebrygge. Kyststi legges langs ny gjestebrygge. Det stimuleres til økt bruk av rampe/utleie av båthengerplasser. Badeferge på sommerhalvåret via f.eks. Bygdø Sjøbad, Huk, Bjørvika og Sørenga. Fergeanløp anlegges et stykke ut i kilen, eksempelvis v/ Maxbo
- Verneverdige rorbuer kan lånes av Folkemuseet
- Flytte båtplassene lengre ut i kilen der det er bedre plass
- Etablere enkle idrettsanlegg (ikke motorbaserte aktiviteter)
- Etablere underjordisk parkering v/ Maxbo

Tiltak som utgår:

- Flytende skøytebane om vinteren
- Undersjøisk tunnel m/vinduer til Bygdøy/Killingen
- Badeland anlegges ved utløpet av Mærradalsbekken
- Taubane over Bestumkilen

5. Drøfting av tre fremtidsbilder

Dette kapittelet gir bakgrunnen for bydelens forslag til fremtidsbilde for Bestumkilen anno 2020. Her drøftes tre fremtidsbilder som er gjengitt i vedlagte oppsummering av arbeidsmøte om Bestumkilen den 19.10.09. Fremtidsbildene er utarbeidet av tre arbeidsgrupper med forskjellige interesser.

De tre fremtidsbildene har mange fellestrekk. Nedenfor gjennomgås hovedelementene i forslagene og det argumenteres for hvorfor elementer er videreført i konklusjonen, dvs bydelens forslag til fremtidsbilde av Bestumkilen anno 2020.

Drøftingen relateres til offentlige planer og retningslinjer/bestemmelser som har betydning for bruken av området. Disse planene og retningslinjene etc. er nærmere omtalt i neste hovedkapittel.

5.1. Båtopplag

Gruppene som består av velforeninger, borettslag m.fl. (heretter benevnt som "nabogruppen") og gruppen som består av båtinteresserte, dvs. roing/padling (heretter benevnt som "rogruppen") har i sine fremtidsbilder foreslått endret bruk av opplagsplassen innerst i kilen. Det foreslås aktiviteter/bruk som for eksempel idrettspark, balløkke, park og galleri/kunst/kultur. En slik arealbruk er i pakt med områdets lokalisering inntil byggesonen med et allsidig bymiljø med en høy andel boliger samt sentrumsfunksjoner. Arealbruken er også i pakt med rikspolitiske retningslinjer (RPR) for samordnet areal- og transportplanlegging, da endret arealbruk legger til rette for å utnytte transportsystemet effektivt, herunder kollektivtilbudet. I tillegg har nevnte arealbruk gode forutsetninger for å støtte oppunder RPR for barn og unges interesser. Dessuten har foreslått arealbruk gode muligheter for å oppfylle arealpolitikken i kommunedelplan for torg og møteplasser. Sist men ikke minst er endret bruk av opplagsplassen i tråd med fjordbruksplanen, der det i "veiledende områderammer" heter følgende: "Sjølyst/Karenslyst utvikles slik at området åpnes for andre typer aktiviteter enn småbåtopplag, men slik at rekreasjonsinteressene tilgodesees".

Nabogruppen har foreslått underjordisk garasjeanlegg for biler og båter øst for Sjølyst båtopplag. På samme sted har rogruppen foreslått fjellhall til idrettsformål. Tiltaket gjør det mulig å flytte deler av båtopplaget på Karenslyst og Sjølyst inn i fjellhallen og dermed gi plass for en bruk av arealet som er mer i tråd med allmennhetens behov.

Andre tiltak som kan settes i verk for å avhjelpe behovet for vinteropplagsplasser kan være effektivisering av båtopplaget og økt bruk av utsettingsramper for båthengere.

Med bakgrunn i ovenstående argumentasjon er endring av arealbruken innerst i kilen videreført i bydelens forslag til fremtidsbilde.

5.2. Elver og bekker

Alle tre arbeidsgruppene har i sine fremtidsbilder foreslått å åpne og restaurere Hoffselva og Mærradalsbekken. Disse tiltakene er godt forankret i kommunal arealpolitikk, jfr forslag til byøkologisk program 2008-2024 og forslag til kommunedelplan for den blågrønne strukturen i Oslos byggesone. Derfor er også tiltakene tatt inn i konklusjonen.

5.3. Turvei/kyststi

I kommunedelplan for den blågrønne strukturen er nevnt en sammenhengende turvei/kyststi langs sjøfronten. Dette tiltaket er tatt med i konklusjonen, da det også er en del av fremtidsbildene til "nabogruppen" og arbeidsgruppen bestående av båtinteresserte, dvs. motorbåt (heretter benevnt som "motorbåtgruppen").

I bydelens uttalelse av 30.06.2010 til nylig oppstartet reguleringsplanarbeid (i regi av Statens vegvesen) for utbedring av gang- og sykkelveg mellom Vækerø og Maritim er følgende poengtert: Med bakgrunn i kyststiens trase forbi Maritim, er det ønskelig at utbedringen av nevnte gang- og sykkelvei i en første fase begrenser seg til dagens regulerte veiareal m/gang- og sykkelveg frem til snuplass v/Maritim. (Dette gjør det mulig å koble sammen kyststi og dagens gang- og sykkelsti.)

5.4. E-18

I konklusjonen som viser fremtidsbildet av Bestumkilen anno 2020, er dagens trase for E-18 vist som miljøgate og ny trase er tegnet (stiplet rød strek) inn som tunnel under kilen. Denne tunnelen er en del av kommuneplanens arealstrategi og bør derfor inngå i bydelens fremtidsbilde. I rogruppens fremtidsbilde er E-18 lagt i tunnel, mens i nabogruppens forslag til tiltak fremgår at E-18 tas "bort fra overflaten".

5.5. Vækerø hovedgård

Vækerø hovedgård m/ parkanlegg er i konklusjonens fremtidsbilde angitt som kjærneområde – historisk og miljømessig identitetsskapende for hele kilen. I en mulig fremtidig transformasjon av kilen er det viktig at denne utføres slik at områdets historie er synlig, og at historien gir premisser for endringene av arealbruken. For øvrig er Vækerø hovedgård m/ parkanlegg en del av nabogruppens fremtidsbilde, mens de andre gruppene ikke har dette elementet med i sitt fremtidsbilde.

5.6. Sollerudstranda

Dette område fungerer allerede godt som et rekreasjonsområde, og er en viktig del av bydelens forslag til fremtidsbilde anno 2020. For at området skal fungere optimalt må det opprustes, dvs etablering av toaletter og garderober. Videre bør båtoppslaget fjernes eller i alle fall reduseres.

Motorbåtgruppen har foreslått ny molo utenfor Sollerudstranda med plass for 400-600 nye båtplasser. Også rogruppen har foreslått molo her, men forutsetter at det her anlegges boblehavn slik at færre båter trenger opplagsplasser på land, og det nevnes at det her er mindre problemer med is enn i/ved Sjølyst Marina. En tolker forslaget fra rogruppen dit hen at molo med boblehavn kan minske behovet for opplagsplasser innerst i kilen, dvs på Sjølyst og Karenslyst, og således bidra til en annen bruk av opplagsplassen.

5.7. Båtplasser

To av gruppene (rogruppen og motorbåtgruppen) har begge foreslått å flytte eksisterende båtplasser utover i kilen der det er bedre plass. Denne tankegangen er videreført i bydelens forslag til fremtidsbilde anno 2020 ved at de innerste plassene flyttes utover i kilen. Det understrekes at tanken om å flytte båtplassene utover i kilen er et prinsipp som må bli gjenstand for nøye utredning før tiltak gjennomføres. I denne sammenheng kan det vurderes om båtplassene som flyttes kan reetableres innenfor ny molo.

6. Viktige planer og retningslinjer

I dette kapittelet gjennomgås viktige planer og retningslinjer som har betydning for planområdet.

Rikspolitiske retningslinjer (RPR) for samordnet areal- og transportplanlegging

Disse retningslinjene tar sikte på å samordne planlegging av utbyggingsmønsteret og transportsystemet for å tilrettelegge for en mest mulig effektiv, trygg og miljøvennlig transport, og slik at transportbehovet kan begrenses. Viktige tema er kollektivbetjening, gode forhold for sykkel, hensynet til gående og bevegelseshemmede, tilknytning til hovedveinettet, grøntstruktur, biologisk mangfold og estetiske kvaliteter.

Rikspolitiske retningslinjer (RPR) for barn og unges interesser i planlegging

Retningslinjene synliggjør og styrker barn og unges interesser i all planlegging og byggesaksbehandling etter plan- og bygningsloven. Retningslinjene skal ivareta at arealer som brukes av barn og unge skal sikres mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare. Videre skal sikres varierte og store nok lekearealer i nærmiljøet.

”Rikspolitiske retningslinjer (RPR) for planlegging i kyst- og sjøområder i Oslofjorden”

(Rundskriv nr T-4/93) angir at naturverdier, kulturminneverdier og rekreasjonsverdier skal forvaltes som en ressurs av nasjonal betydning. Dessuten skal mulighetene for allment friluftsliv, basert på båtferdsel, ferdsel til fots og på sykkel og strandopphold forbedres. Det skal også legges stor vekt på å opprettholde og forbedre tilgjengeligheten til strandsonen fra landsiden og sjøsiden samt mulighetene for å ferdes langs sjøen (retningslinjene er nærmere omtalt i kapittelet om videre arbeid).

Kommuneplan 2008

Planen har følgende visjon:

”Oslo skal være en åpen og inkluderende hovedstad med rom for mangfold og livsutfoldelse.

Oslo skal være en by hvor det er lett å lykkes og vanskelig å gå til grunne.

Oslo skal være blant de mest innovative byene i Europa og gi rom for kreativitet og verdiskaping. Oslo skal ha en byutvikling med gode steds- og miljøkvaliteter og et

miljøeffektivt transportsystem. Oslo skal være en av verdens mest miljøvennlige byer. Fjorden og Marka gir Oslo et blågrønt preg som skal bevares og styrkes. Oslo skal være en by hvor innbyggere deltar aktivt og er med på å påvirke byens utvikling. (Understreking er utført av forfatterne av rapporten.)

I planens arealstrategi er E-18 lagt i tunnel sør for Bestumkilen.

Fjordbruksplanen

I tillegg til Bestumkilen omfatter fjorbruksplanen et stort område sørøst for Bygdøy helt til Oppegård kommune og inkluderer øyene i Oslofjorden. (Planen vedtatt 1991).

Innholdet i fjordbruksplanen kan sammenfattes i følgende tre hovedprinsipper:

- Fjordområdet legges til rette for friluftslivet
- Tilgjengeligheten i fjordområdet bedres ved en rekke tiltak
- Verdifulle arealer og forekomster på øyer og i strandområder får et styrket vern.

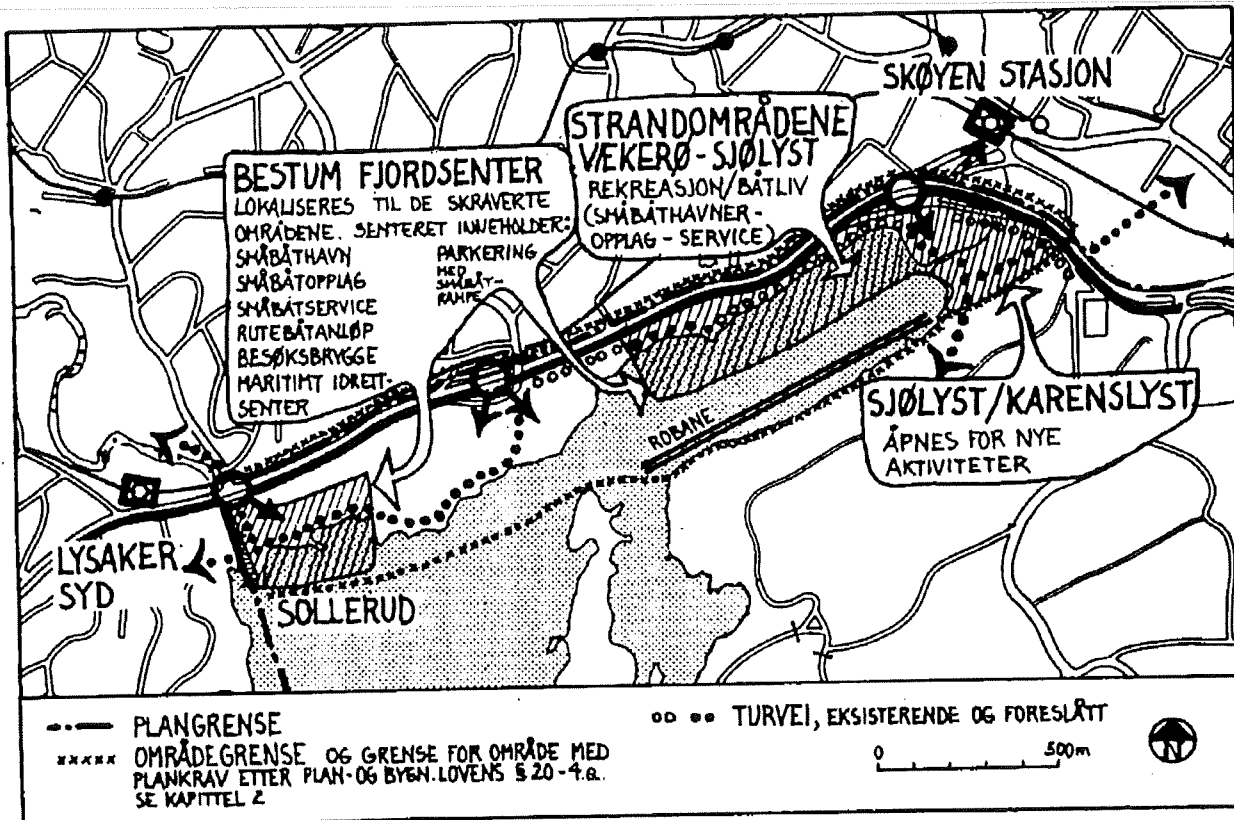
En del av det organiserte friluftslivet konsentreres til to fjordsentra, ett i vest ved Bestumkilen og ett i syd ved Ljansbruket. Med fjordsentra menes en sambruk og effektivisering av de landfaste funksjoner som er knyttet til rekreasjon på sjøen. Fjordsentra skal inneholde småbåthavn, småbåtopplag, småbåtsservice med slipp og maritimt idrettssenter. Dessuten skal det legges vekt på god tilknytning til kollektivnettet.

Fjordbruksplanens begrensninger og muligheter i forhold til prosjektet:

Planen er juridisk bindende innenfor område 1 Sollerud – Bestumkilen – Sjølyst på følgende punkter:

- To private mindre strandområder avsettes til byggeområde/friområde (plan- og bygningslovens § 20-4, 1. ledd pkt 1; medfører ikke kommunal innløsningsplikt).
- For hele området gjelder at utbygging ikke kan skje før det foreligger regulerings- eller bebyggelsesplan (plan- og bygningslovens § 20-4, 2. ledd pkt a)

Arealet i illustrasjonen under som er avgrenset som ”områdegrense og grense for område med plankrav etter plan- og bygningslovens § 20-4, 2. ledd pkt a,” er identisk med området som nevnes i andre kulepunkt over. Dette området sammenfaller i store trekk med det område som foreliggende prosjekt har i fokus. Nevnte kulepunkt innebærer at utbygging ikke kan skje før det foreligger regulerings- eller bebyggelsesplan. Utover dette kravet gjelder ”veiledende områderammer” til fjordbruksplanen. Disse er gjengitt under, og må oppfattes som veiledende bestemmelser til arealbruken i fjordbruksplanen. Slik bestemmelsene er utformet, gir de mulighetsstudien både muligheter og begrensninger, og dette er det redegjort for i kapitlet om drøfting av tre fremtidsbilder.



Illustrasjonen viser Fjordbruksplanen arealbruk i Bestumkilen.

Kommunedelplan for torg og møteplasser

Torg/møteplass skal lokaliseres på steder med god utsikt, gode solforhold og utformes med lett tilgang til offentlig gatenett eller gang/ sykkelforbindelser.

Byøkologisk program 2010-2026

Byøkologisk program beskriver hvordan Oslo kommune skal arbeide for å nå sine visjoner vedrørende blant annet bærekraftig utvikling preget av økonomisk, sosial og kulturell vekst innenfor naturens økologiske bæreevne. I programmets punkt 5.3 fremgår at elver og bekker skal gjenåpnes og behandles som blågrønne korridorer. Videre heter det i punkt 5.5 at friluftsliv skal ha høy prioritet og at det er en strategi å tilrettelegge og vedlikeholde grøntområdene.

Gjeldende regulering

Stort sett hele planområdet er regulert (eller under regulering), og dagens arealbruk er stort sett i tråd med reguleringsformålene. Plan for sjøområdet m/ robane er vedtatt i 2010.

Grøntplan for Oslo - kommunedelplan for den blågrønne strukturen i Oslos byggesone

Planen ligger i skrivende stund til behandling i rådhuset. I planforslaget fremgår under strategi 4 at som et langsiktig mål bør alle elvene som renner gjennom byggesonen gjenåpnes på hele strekningen fra Marka til fjorden, og det bør utvikles en sammenhengende turvei langs disse elvestrekningene. Videre heter det at sammen med etablering av en sammenhengende turvei/kyststi langs sjøfronten vil dette kunne utgjøre "stamturveinettet" i byggesonen.

Bydel Ullerns strategiske handlingsplan 2008-2010

I kapittel 5 fremgår at et mål er å bidra til å utvikle en løsning for at "fjord møter by" ved Bestumkilen. Det er en strategi å ta initiativ til et helhetlig planarbeid for utviklingen av områdene langs sjøen og elvedragene, herunder videreføre mulighetsstudien for Bestumkilen.

7. Alternative båtplasser og opplagsplasser

I dag gir arealet innerst i kilen plass til ca 1500-1600 båter i vinteropplag. Arealet som gir plass til vinteropplag utgjør ca 40-50 daa. Dersom en forutsetter at ny molo med bobleanlegg kan romme 500 båter, kan tilsvarende antall båter flyttes fra dagens opplagsplass til ny molo. Dette frigjør en tredjedel av nevnte 40-50 daa, dvs et areal i størrelsesorden 13-17000 m². Dettas arealet kan da benyttes til allmenn bruk i tråd med prosjektets mål. (Disse beregningene må kvalitetssikres i det videre planarbeid. Eksempelvis er forutsetningen om at ny molo med bobleanlegg kan romme 500 båter svært usikker)

Andre måter å frigjøre areal innerst i kilen som i dag benyttes til vinteropplag for derved å øke arealet som kan benyttes til allmenn bruk:

- En del av båtene på dagens vinteropplag kan plasseres i fjellhall (under Hengsåsen). Denne løsningen gir utfordringer i forhold til grunnvannsnivå (uttørring av jordsmonn) og muligheten for skjemmende naturinngrep.
- Mange av båtene som i dag ligger i opplag i Bestumkilen ligger i båtplasser utenom Bestumkilen om sommeren (for eksempel Frognerkilen). For disse båtene kan en vurdere bobleanlegg ved båtplassen, slik at båtene kan ligge i båtplassen også om vinteren.
- Effektivisering av dagens vinteropplag innerst i kilen. Et tiltak kan være å lagre båtene i høyden.
- Vinteropplag utenbys. En slik løsning forutsetter at det er interessant for private aktører.

For øvrig er det vanskelig å finne vinteropplagsplasser annet sted i Oslo som ikke legger beslag på rekreasjonsarealer og som ikke medfører ødeleggende/skjemmende terrenginngrep. Imidlertid bør tiltakene over kunne frigjøre areal til bruk for allmennheten.

I det videre planarbeidet bør en også vurdere typer båter og størrelse på båtene, eksempelvis krav til minimumsstørrelse for båter som får plass i vinteropplaget. Dersom man her velger å prioritere store båter (for eksempel over 20 fot) for vinterlagring, kan man lett transportere de mindre båtene andre steder (på land). På den annen side får flere plass på opplagsplassen dersom båtene er små. Dessuten kan store båter kjøres lengre (i sjøen) enn små båter for eventuelt å legges i opplag et annet sted.

For å frigjøre deler av arealet som inngår i båtopplaget innerst i kilen, kan en fase ut båter fra nevnte opplag som har båtplass andre steder enn i Bestumkilen.

Det totale antallet båtplasser (i sjøen) bør holdes konstant på dagens nivå. Arealet (i dagen) som kan anvendes til båtopplag på land bør gradvis reduseres over tid. Imidlertid må det være et langsiktig mål at areal (i dagen) ikke skal benyttes til båtopplag, men til formål rettet mot allmennheten. Dette gjelder også Sollerudstranda i tillegg til opplaget innerst i kilen.

8. Videre arbeid

For at rapportens innhold skal bli virkelighet, må det utarbeides en formell plan etter plan- og bygningsloven slik at planen blir juridisk bindende. En forutsetning for at dette skal skje er en politisk beslutning sentralt i Oslo kommune om at en slik plan skal utarbeides.

Markedsføring av sluttrapporten

Markedsføring av prosjektrapporten må støtte opp under dette, dvs rette seg mot sentrale beslutningstakere som har myndighet til å bestemme at en slik plan skal utarbeides. Dessuten må markedsføringen rette seg mot potensielle fremtidige brukere av Bestumkilen, da det antas at oppslutning om prosjektets mål blant brukerne vil motivere politikerne til å vedta å utarbeide en formell plan.

I tillegg må markedsføringen rette seg mot grunneiere og organisasjoner som har tilknytning til området.

Nedenfor er det listet opp noen enkle markedsføringstiltak.

Markedsføringstiltak	Målgruppe	Tidspunkt for gjennomføring av tiltak
Informasjonsmøter	Beslutningstakere i Byrådsavdeling for byutvikling	Når hovedkonklusjonene i sluttrapporten er klare/oppfølging etter at sluttrapporten er ferdig.
Pressekonferanse	Fremtidige brukere av kilen, grunneiere og organisasjoner.	Når sluttrapporten er ferdig
Utsendelse av sluttrapport	Vel og deltakere på arbeidsmøtet om Bestumkilen den 19.10.09.	Når sluttrapporten er ferdig
Publisering av sluttrapporten på bydelens hjemmeside	Allmennheten	Når sluttrapporten er ferdig

8.1. Utarbeiding av juridisk bindende plan

Sluttrapporten oversendes byrådsavdeling for byutvikling med anmodning om at sluttrapporten danner grunnlag for utarbeidelse av en formell arealplan i medhold av plan- og bygningslovens regler slik at planen blir juridisk bindende.

Planprosessen bør ta sikte på utarbeidelse av en områdereguleringsplan i regi av plan- og bygningsetaten. Den geografiske avgrensning av denne planen bør omfatte arealet som i fjordbyplanen er juridisk bindende for Bestumkilen. For dette arealet gjelder at utbygging ikke kan skje før det foreligger regulerings- eller bebyggelses plan (plan- og bygningslovens § 20-4, 2. ledd pkt a).

Når slikt planarbeid blir igangsatt, innebærer dette en mulighet for modernisering og oppdatering av den delen av fjordbyplanen som omfatter Bestumkilen.

Før planarbeidet starter, bør det vurderes å nedlegge bygge- og deleforbud for arealet som skal inngå i planprosessen.

Planprosessen bør legge til rette for høy grad av medvirkning, dvs større grad av medvirkning enn det som er minstekravet i plan- og bygningsloven. I medvirkningsarbeidet bør det vurderes å benytte såkalte plansmier (metoden er brukt i kommunene Evje, Gjerstad og Åfjord). Det bør også vurderes om erfaringer fra medvirkningsprosesser i planarbeidet knyttet til Fjordbyen kan benyttes.

RPR-sonen i "Rikspolitiske retningslinjer for planlegging i kyst- og sjøområder i Oslofjorden" på land omfatter ikke Oslo, men i det videre planarbeid bør retningslinjene gjøres gjeldene for Bestumkilen så langt det er mulig og hensiktsmessig. Imidlertid gjelder retningslinjene for Oslo i sjø, "herunder vannflate, vannvolum og sjøbunn, ut til grunnlinjen" (jfr retningslinjenes punkt 2.1).

I skrivende stund pågår et arbeid i Miljøverndepartementet med forslag til " -statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen". Formålet med disse retningslinjene er å stanse nedbyggingen av strandsonen. I et fremtidig arbeid med en områderegulering kan disse retningslinjene være aktuelle.

8.2. Fyrtårntiltak

Med fyrtårntiltak menes tiltak som bør settes ut i livet straks for å trekke folk til området, slik at områdets kvaliteter blir synliggjort.

Følgende tiltak kan egne seg til dette formålet:

- a) Anlegge kyststi mellom Drammensveien og sjøen, til nord for Oslo Motorbåtforenings klubbhus og videre langs båtopplagstomten til Hoffselva, så langs Hoffselva til elvas utløp og videre langs sjøen til "kneiken" opp forbi Hengslia og inn på nåværende kyststi på Hengsåsen. En slik løsning bør omfattes av en sone på ca 15m langs kilen der det ikke lagres båter. Denne traseen behøver ikke i første omgang å ha en perfekt fysisk utforming, men tilrettelegges i en slik grad at den er tilstrekkelig attraktiv til at publikum begynner å ta den i bruk. I så henseende antas at stiens endepunkt Bygdøy sjøbad motiverer publikum til å bruke stien.
- b) Revitalisering/"gjenåpning" av Sollerudstranda. Dette forutsetter etablering av toaletter, eventuelt også omkleddningsrom.
- c) Arkitektkonkurranse/studentprosjekter om mindre tiltak og områder i Bestumkilen i samarbeid med høyskoler som for eksempel AIO, UMB og kunsthøgskolen.
- d) Kunstutstillinger, jfr skulpturer på Solastranda.
- e) Fontene ved innløpet av Bestumkilen

9. Vedlegg: Oppsummering arbeidsmøte den 19.10.09

Denne oppsummeringen er tidligere sendt deltakerne på arbeidsmøtet

Bakgrunn for arbeidsmøtet

Møtet ble avviklet i Bydel Ullern sine lokaler "Stoppestedet" (Sponhoggveien 2). Møtet inngår som en del av bydelens arbeid med mulighetsstudien for Bestumkilen som bydelen har initiert. Bydelen samarbeider om prosjektet med Friluftsetaten, Plan- og bygningsetaten, velforeningene i bydelen og dagens og fremtidens brukere av kilen.

Bydelen ønsker med dette prosjektet å sette fokus på Bestumkilen og undersøke hvilke muligheter dette området kan ha og bør ha på lang sikt. Studien er motivert ut fra områdets sentrale beliggenhet og nærhet til fjorden, og bydelens muligheter for å utnytte denne beliggenheten til fordel for bydelens og Oslos innbyggere.

Gjennomføring av møtet

I overkant av 40 adressater ble invitert til arbeidsmøtet. Adressatene ble utvalgt slik at de representerte ulike interesser i området, eksempelvis grunneierinteresser, kommunale og statlige instanser med ansvar for infrastruktur og allmennheten representert med velforeninger. I tillegg deltok sentrale bydelspolitikere.

Program for møtet følger vedlagt.

Mads Lindahl fra Plan- og bygningsetaten redegjorde for dagens arealbruk og eiendomsforhold i Bestumkilen. Redegjørelsen er vedlagt som eget dokument.

I invitasjonen til møtet ble alle oppfordret til å melde fra om hvilke type interesser de representerte, slik at sammensetningen av diskusjonsgruppene/arbeidsgruppene reflekterte de ulike interessene i området. På denne bakgrunn ble det dannet følgende tre arbeidsgrupper:

Velforeninger/borettslag/næringsinteresser/Annet
Båtinteresserte (motorbåt)
Båtinteresserte (roing/padling)

Alle gruppene besvarte følgende oppgaver:

Gruppearbeid del 1:

Kritisk refleksjon over dagens arealbruk i Bestumkilen:
Hva er svakheten(e) med dagens arealbruk? Hva er positivt med dagens arealbruk?

Gruppearbeid del 2:

Her er dagens virkelighet satt ut av kraft og fremtidige muligheter i Bestumkilen 2020 skal beskrives.

Oppgave:

Beskriv et ønsket fremtidsbilde av Bestumkilen i 2020, hvem er brukere og hva skjer på sjø og land.

Beskriv hvilke tiltak som må iverksettes for å komme frem til fremtidsbildene.

Gruppelederne sørget for at stikkord/momentene fra diskusjonen ble notert på flippover. Disse stikkordene/momentene er referert nedenfor for hver arbeidsgruppe under avsnittene om gruppearbeid del 1 og 2.

For å ivareta rapporteringen fra gruppearbeidet del 2, hadde alle gruppene fått utdelt et kart som viste dagens situasjon i Bestumkilen. Gruppelederne sørget for at hver av gruppene utarbeidet et omforent fremtidsbilde m/tiltak vist på det utdelte kart. Kartene gjengis nedenfor.

Slik skal kartene/illustrasjonene tolkes

Dette er ingen plan. Kartene må oppfattes som illustrasjoner av ønsker og ideer. Den fysiske avgrensning av arealbruk og tiltak må ikke oppfattes bokstavelig, men som prinsipper som egner seg for videre bearbeiding. For å få frem disse prinsippene har det vært hensiktsmessig å tegne kart uten å ta hensyn til målestokk og den endelige avgrensningen av arealbruk og tiltak.

9.1. Rapport fra arbeidsgruppe for velforeninger/borettslag/m.fl.

Gruppearbeid del 1

Hva er svakheten(e) med dagens arealbruk?

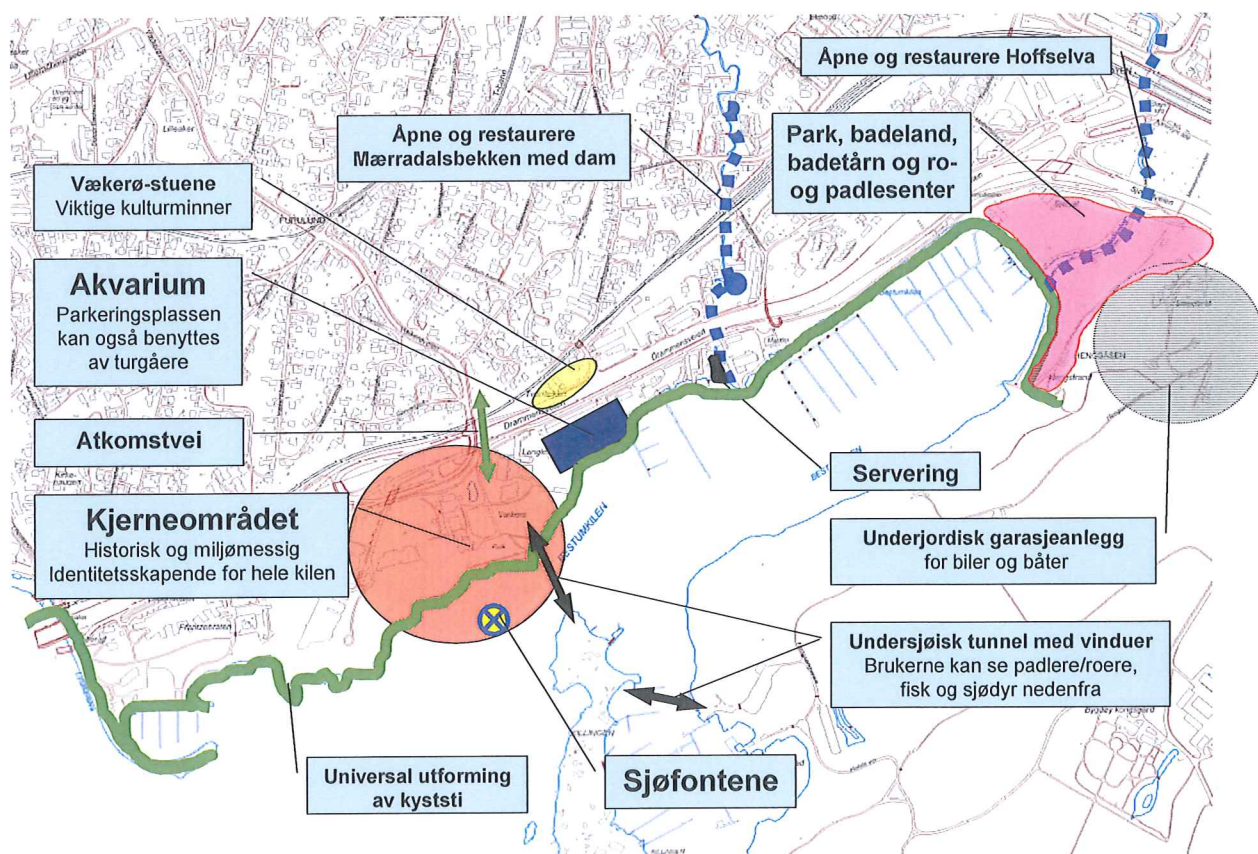
1. Dårlig tilgjengelighet til området
2. Kyststien er vanskelig å finne og lite tilgjengelig
3. Støv og støy fra E-18
4. Lite parkeringsmuligheter
5. Veistasjon under bygging
6. Båtopplag er ingen pryd for området og opptar verdifull plass som kan brukes til andre formål
7. Maxbo og andre næringseiendommer stenger for tilkomsten til sjøen
8. Syklister og gående er ikke adskilt langs E-18. Dette skaper farlige trafikkforhold
9. Bilvei krysser sykkelvei ved Gjensidige
10. Dårlig ivaretagelse av Mærradalsbekken og "Vegetadammen"
11. Hoffsbekken har igjengrodde kantsoner
12. Mangler turvei langs Mærradalsbekken
13. Oppstilling av gamle brannbiler langs gml. Drammensvei er lite pent og opptar plass
14. Mange planer for området, men ingen helhetlig plan
15. Manglende koordinering av planene
16. Bydelen har for liten myndighet over byutvikling i bydelen
17. For mange båter

Hva er positivt med dagens arealbruk?

1. Vakker
2. Tilknytning til vann

3. Vækerøparken og Sollerud gård (kulturminner)
4. Fjord møter by er et godt konsept
5. Området er tilgjengelig for gående og syklende
6. Båtliv (motorbåt/padlere/roere)
7. Bygdøysiluetten (ubebyggt)
8. Tre elveoser
9. Båtplasser
10. Aktivitetstilbud
11. Alle vet hvor kilen ligger
12. Historisk navn
13. Mudring er nettopp gjennomført
14. Rent vann
15. Fisk
16. Denne prosessen er positiv
17. Vækerøstuene

Gruppearbeid del 2



Kartet viser innspill fra arbeidsgruppe bestående av velforeninger, borettslag, og næringsinteresser.

Forslag til tiltak og kommentarer til kartet:

1. Bestumkilen og strandområdet bør gjøres mer tilgjengelig for alle, også ved å etablere flere og bedre brygger
2. E-18 bort fra overflaten
3. Bort med asfalten , inn med park m/badetårn (stupe/ hoppetårn og /eller vannsklie)
4. Badeplass m/vannsklie
5. Badeland
6. Akvarium
7. Nasjonalt/internasjonalt ro- og padlesenter
8. Sammenhengende kyststi/kultursti
9. Faste grillplasser
10. Turveiforbindelse til Bygdøy med universell utforming som standard
11. Parkeringshus i fjell
12. Opplagsplass for båter i fjell
13. Klart vann m/spiselig fisk
14. Bedre kollektivdekning (trikk, båt, ferge)
15. Flytende skøytebane om vinteren
16. Åpne elveutløpene (Hoffselva, Mærradalsbekken og Lysakerelva)
17. Vannfontene i kilen
18. Undervannsbro m/vinduer til Bygdøy/Killingen
19. Serveringssteder
20. Ro/padleklubber flyttet til Bygdøysiden
21. Videreføre intensjonene med Vækerøvillaen/-parken og Vækerøstuene
22. Turveiforbindelse til Bygdøy
23. "Vegetaparken" oppgraderes (området nord for E18 og øst for Mærradalsbekken før den går i rør under E18, mellom Bestumstubben 2 og 13)

9.2. Rapport fra arbeidsgruppe for båtinteresserte (motorbåt)

Gruppearbeid del 1

Hva er svakheten(e) med dagens arealbruk?

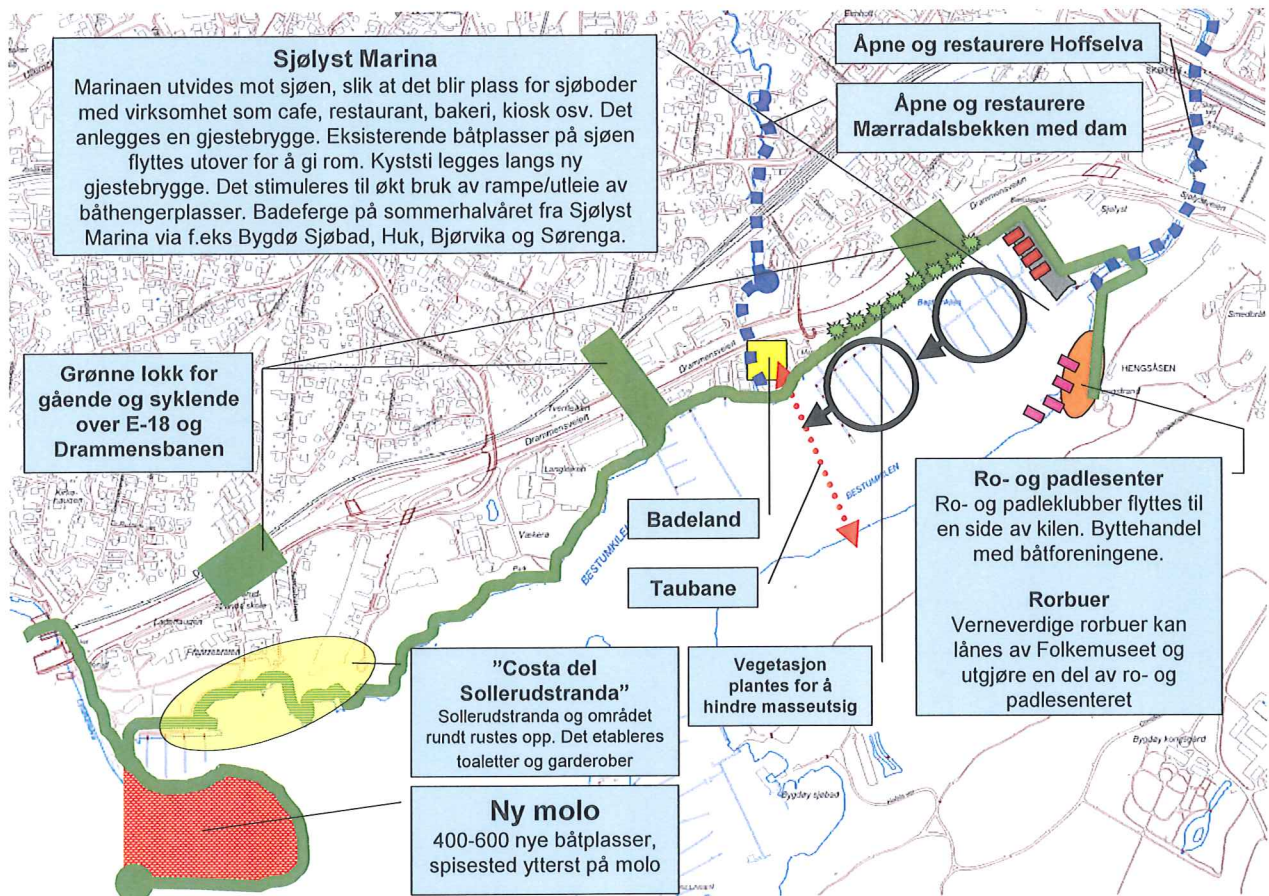
1. E-18 er en sterk fysisk barriere.
2. Toglinjen like bak E-18 er en sterk fysisk barriere.
3. Sjølyst-Maritim: masser siger ut, området er i bevegelse.
4. Hull i kyststien ved Maxbo.
5. Stygg dominerende asfaltflate; Sjølyst Marina.
6. Sykkelveien langs E-18 har mange uoversiktlige og farlige inn- og utkjøringer.
7. Dårlig oppmerking på selve Sjølyst Marina.
8. Utkjøringsrampene for båter er ikke gode.
9. Skummel utkjørsel særlig for syklende fra Sjølyst Marina.
10. Støv- og støyproblemer fra E-18.
11. Manglende vegetasjon langs E-18 ved opplagsområdet.
12. Sjenerende parkering av bilvrak v/ Maxbo.
13. Manglende aktiviteter for allmennheten som ikke er båteiere eller roere/padlere.
14. Dårlig oppmerket sti fra Sjølyst til Hengsåsen.
15. Sollerudstranda, dårlig vedlikeholdt perle
16. Stadige kloakkutslipp ved Sollerudstranda
17. Dårlig merket sykkelsti ved Sollerud

18. Dårlig parkeringsmuligheter for turgåere ved Maxbo
19. Dårlig båtveit blant enkelte (overholder ikke 5 knops-sonen)

Hva er positivt med dagens arealbruk?

1. Fullstendig opprydding/mudring
2. Sjølyst Marina, viktig uformelt møtested for mange
3. Sjøbodene ved Sollerud
4. Hydro-parken
5. Sollerudstranda skoles maritime virksomhet
6. Muligheter ved det gamle mørtelverket, som f.eks badeland og taubane over til Bygdøy
7. Miljøløkket ved Sjølyst er positivt; mye mindre støv og støy
8. Godt skjermet havn
9. Plass til både småbåter og roere/padlere
10. Populær campingbilplass
11. Utkjøringsramper til båt, viktig for de som ikke har fast båtplass
12. Gode parkeringsmuligheter for hengere (kostpris)
13. P-plasser for turgåere som skal til Bygdø på Sjølyst Marina
14. Heis for bevegelseshemmede til båt underveis ved Sjølyst Marina
15. Mest miljøvennlige opplagsplass i Oslo.
16. Hoffselva har blitt "tydeligere", bedre tilgjengelighet etter opprydding.
17. Høyt aktivitetsnivå pga maritim virksomhet.
18. Maritime idrettsaktiviteter viktig for unge i bydelen.

Gruppearbeid del 2



Kartet viser innspill fra arbeidsgruppe bestående av båtinteresserte (motorbåt)

Forslag til tiltak og kommentarer til kartet:

1. «Costa del Sollerudstranda»: Sollerudstranda og området rundt rustes opp. Det etableres toaletter og garderober.
2. Ny molo med 400-600 nye båtplasser, spisested ytterst på molo.
3. Grønne lokk for gående og syklende over E18 og Drammensbanen.
4. Marinaen utvides mot sjøen, slik at det blir plass for sjøboder med virksomhet som café, restaurant, bakeri, kiosk osv. Det anlegges en gjestebrygge. Eksisterende båtplasser på sjøen flyttes utover i kilen der det er bedre plass. Kyststi legges langs ny gjestebrygge. Det stimuleres til økt bruk av rampe/utleie av båthengerplasser. Badeferge på sommerhalvåret fra Sjølyst Marina via f.eks. Bygdø Sjøbad, Huk, Bjørvika og Sørenga.
5. Åpne og restaurere Mærradalsbekken med dam.
6. Åpne og restaurere Hoffselva.
7. Vegetasjon plantes for å hindre masseutsig på strekningen Sjølyst-Maritim.
8. Ro- og padlesenter.
9. Ro- og padleklubber flyttes til en side av kilen. Byttehandel med båtforeningene.
10. Verneverdige rorbuer kan lånes av Folkemuseet og utgjøre en del av ro- og padlesenteret.
11. Badeland anlegges ved utløpet av Mærradalsbekken.
12. Taubane over Bestumkilen.

9.3. Rapport fra arbeidsgruppe for båtinteresserte (roing/padling)

Gruppearbeid del 1

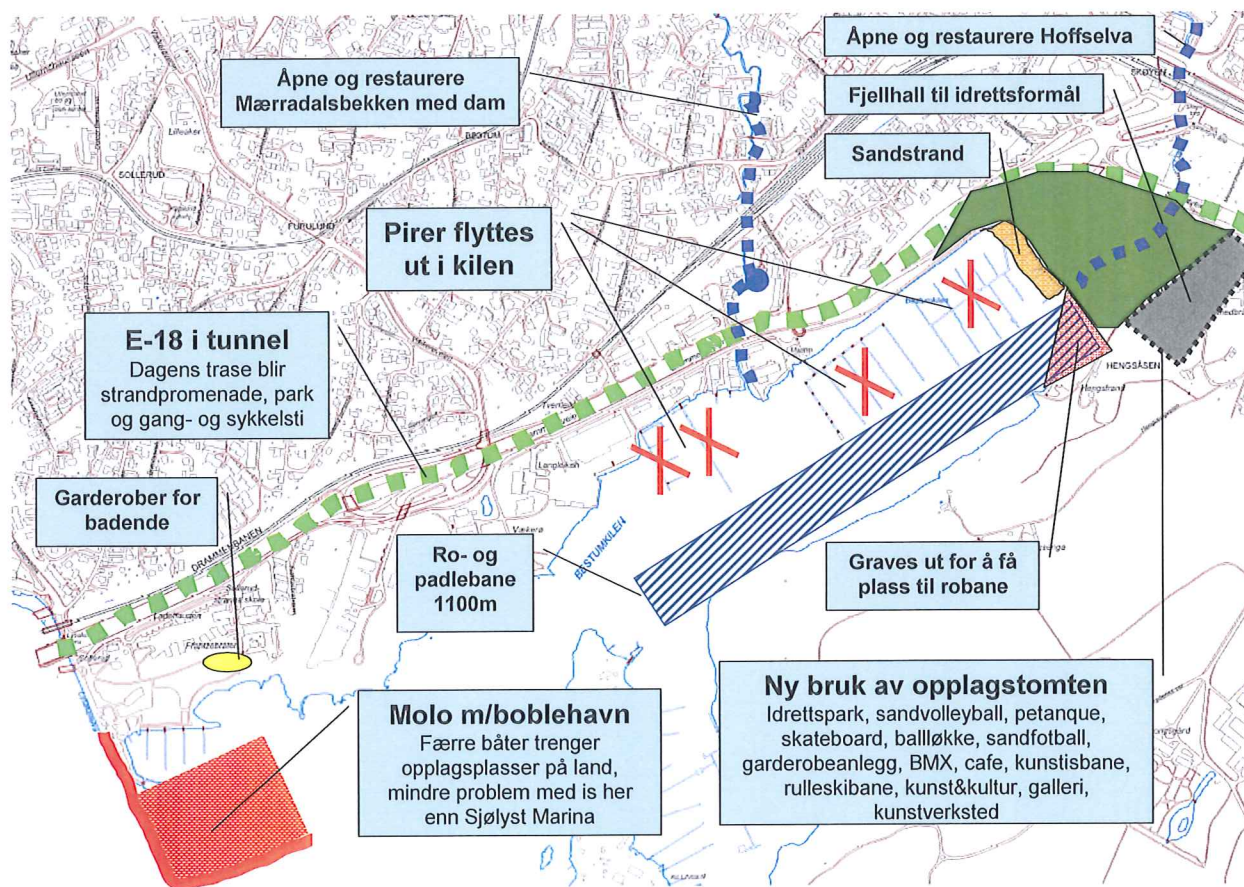
Hva er svakheten(e) med dagens arealbruk?

1. E-18 er en barriere mot sjøen
2. Få tilgjengelige områder for allmennheten
3. Næringsområdene ikke tilgjengelige for allmennheten
4. Parkeringsrestriksjoner ved Maxbo i helgene
5. Transportsykling parallelt med E-18 skiller ikke mellom syklende og gående (det er for trangt for begge typer trafikanter i samme trase)
6. Hensatte brannbiler på strekningen fra Maxbo til Maritim skjemmer området og opptar plass
7. Støyskjerming mot E-18 mangler
8. Området er sentralt plassert men likevel vanskelig tilgjengelig
9. Bruken av opplagsområdet sommer (bobil) og vinter (opplag)
10. Utglidning av strandområdet på strekningen fra Maritim til innerst i kilen
11. Noen steder preges området av "tilfeldigheter" (arealbruken lite gjennomtenkt).

Hva er positivt med dagens arealbruk?

1. Sollerudstranda og Hydro-området er attraktive områder for publikum
2. Eneste område som kan tilrettelegges for 1100 m bane
3. Bydelen støtter 1100 m robane
4. Bestumkilen er et "lunt"/vindstille område for roerne
5. Vakkert område
6. Etablering av "miljøløkket" v/ Sjølyst knytter områdene på begge sider av E-18 sammen
7. Turstier fra Bestumkilen mot Bygdøy
8. Etablerte parkområder og skoleaktiviteter på/ved Sollerudstranda
9. Kyststi under etablering
10. Kontraster
11. Store muligheter
12. Området ligger nært inntil befolkningskonsentrasjoner
13. Tilgangen til sjøen beholdt på flere steder
14. Områdene innerst i kilen lett tilgjengelig for alle og har stort potensiale.

Gruppearbeid del 2



Kartet viser innspill fra arbeidsgruppe bestående av båtinteresserte (roing/padling)

Forslag til tiltak og kommentarer til kartet:

1. Etablere 1100 m robane
2. Skilte tillatt høyde på bølger skapt av båttrafikk
3. Flytte båtplassene til lengre ut i kilen
4. Flytte E-18 (i tunnel)
5. Samordne aktivitetene ved Lysakerelva med aktiviteter i Lysakerområdet/Bærum
6. Bestumkilen passer for de "myke" brukerne
7. Frognerkilen passer for de "harde" brukerne
8. Rense opp kilen og lage badeplasser
9. Er det behov for båtopplagsplasser på land?
10. Etablere idrettsanlegg
11. Etablere tilbud til alle generasjoner
12. Utvikle bekkedragene
13. Etablere sykkelstier som binder sammen aktiviteter i området
14. Etablere strandbasert idrettsanlegg (ikke motorbaserte aktiviteter)
15. Redusere antall motorbåter
16. Etablere ulike kunst- og kulturaktiviteter, gjerne knyttet til det maritime miljø

17. Etablere kafevirksomhet
18. Gratis parkering hos Maxbo utenfor åpningstidene
19. "Fjordbyen" må ta hensyn til alle grupper av befolkningen
20. Kan båtene legges opp mer effektivt (legge beslag på mindre areal)?