



Oslo kommune
Bydel Ullern
Bydelsadministrasjonen

Møteinnkalling

Utvalg: Ullern byutviklings- og samferdselskomitè
Møtedato: 25.08.2011
Møtested: Hoffsveien 48
Møterom: Sollerud
Tidspunkt: 17:00

Til behandling foreligger:

Åpen halvtime Vedtakssaker

Saksnr	Tittel	SIDE
PS 11/27	Godkjenning av innkalling og saksliste til komiteens møte den 25.08.2011	3
PS 11/28	Protokoll fra Ullern byutviklings- og samferdselskomite 26.05.2011	5
PS 11/29	E-18 - gang- og sykkelveg parsell Vækerø-Maritim - planforslag til offentlig ettersyn	13
PS 11/30	Konventveien - forslag om gjenåpning - høring	59
PS 11/31	Sollerud - høring vedrørende skisseprosjekt/mulighetsstudie om marina	75
OS 11/15	Møllefossen bro Lysakerelva-planinitiativ - hastesak behandlet av leder og nestleder	119
OS 11/16	Lilleakerveien 26 m.fl.-offentlig ettersyn av reguleringsplan med konsekvensutredning - hastesak behandlet av komiteens leder og nestleder	147
OS 11/17	Tingstuveien 31 - planinitiativ - hastesak behandlet av komiteens leder og nestleder	185
OS 11/18	Askekroken og Nedre Skøyen vei - skilting og parkering/ikke parkering	203
OS 11/19	Anlegg av turvei langs Lysakerelven	223
OS 11/20	Arbeidsplan for Ullern byutviklings- og samferdselskomite	229
OS 11/21	Saker fra komitemedlemmene	

Ullern, 11.08.2011

Marit Jansen

Marit Jansen

fungerende bydelsdirektør

Vedlegg: Saksdokumenter
Saksliste Ullern helse- og sosialkomite (ettersendes)
Kopi: Ullern helse- og sosialkomite (kun saksliste)
Ullern kultur- og oppvekstkomite (kun saksliste)
Rådet for mennesker med nedsatt funksjonsevne i Bydel Ullern
Eldrerådet i Bydel Ullern
Ungdomsrådet i Bydel Ullern

Planlagt møte i Ullern kultur- og oppvekstkomite 25.08.2011 er avlyst



Oslo kommune
Bydel Ullern
Bydelsadministrasjonen

Saksframlegg

Dato: 28.06.2011

Saksmappe:
2011/6

Saksbeh:
Svein Hjelmtveit, 953 07 138

Arkivkode:
026.2

Saksgang

Saksnr	Utvalg	Møtedato
11/27	Ullern byutviklings- og samferdselskomitè	25.08.2011

GODKJENNING AV INNKALLING OG SAKSLISTE TIL KOMITEENS MØTE DEN 25.08.2011

Bydelsdirektørens forslag til vedtak

Innkalling og saksliste til komiteens møte 25.08.2011 godkjennes

Ullern, 11.08.2011

Marit Jansen
fungerende bydelsdirektør

100

100

4



Oslo kommune
Bydel Ullern
Bydelsadministrasjonen

Saksframlegg

Dato: 07.06.2011

Saksmappe:
2011/6

Saksbeh:
Tore Gleditsch, tlf. 95298337

Arkivkode:
026.2

Saksgang

Saksnr	Utvalg	Møtedato
11/25	Ullern bydelsutvalg	16.06.2011
11/28	Ullern byutviklings- og samferdselskomitè	25.08.2011

PROTOKOLL FRA ULLERN BYUTVIKLINGS- OG SAMFERDSELSKOMITE 26.05.2011

Bydelsdirektørens forslag til vedtak i Ullern byutviklings- og samferdselskomite 25.08.2011

Protokoll fra Ullern bydelsutvalg 26.05.2011 godkjennes.

Ullern bydelsutvalg fattet følgende enstemmige vedtak i utvalgets møte 16.06.2011:
Protokoll fra Ullern bydelsutvalg 26.05.2011 tas til orientering.

Trykte vedlegg:

Protokoll fra Ullern bydelsutvalg 26.05.2011

Ullern, 11.08.2011

Marit Jansen
fungerende bydelsdirektør

5



Oslo kommune
Bydel Ullern
Bydelsadministrasjonen

Møtebok

Utvalg: Ullern byutviklings- og samferdselskomitè
Møtedato: 26.05.2011
Tidspunkt: 17:00
Møtested: Hoffsvæien 48
Møterom: Sollerud

Følgende medlemmer møtte:

Navn	Funksjon	Repr	Vara for
Arne Helgerud	Leder	H	
Anatole Ouedraogo	Nestleder	A	
Anne Sofie Tølsby	Medlem	H	
Gunnar Juriks	Medlem	H	
Svein Fredrik Hjeltnæs	varamedlem	A	Marit Zahl Rindal
Jan-Vidar Hansen	Medlem	F	
Bente Marie Nørgård	Medlem	V	
Terje Farestveit	Medlem	SV	

Følgende møtte fra administrasjonen:

Navn	Stilling
Svein Hjeltnæs	Spesialkonsulent

Arne Helgerud
Leder

Svein Hjeltnæs
for Svein Hjeltnæs
komitesekretær

Saksnr	Tittel
PS 11/17	Godkjenning av innkalling og saksliste til komiteens møte den 26.05.2011
PS 11/18	Protokoll fra Ullern byutviklings- og samferdselskomite 14.04.2011
PS 11/19	Utkast til regional planstrategi og regionalt planprogram for areal og transport i Oslo og Akershus - offentlig ettersyn
PS 11/20	Øvre Skogvei 2B, 4, 6 og 8 - varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid - omregulering fra bolig til bolig i kombinasjon med kulturmiljø
PS 11/21	Lilleakerveien 26 med flere- Mustad nord - endret planforslag med konsekvensutredning - varsling om utvidet planområde
OS 11/11	Høring - utkast til forskrift om midlertidige trafikkregulerende tiltak ved høy luftforurensning i Oslo kommune
OS 11/12	Arbeidsplan for Ullern byutviklings- og samferdselskomite
OS 11/13	Saker fra komiteedlemmene

Rune Ovesen fra Bymiljøetaten divisjon Friluft orienterte komiteen om etatens mulighetsstudie om kyststi fra Lysaker bro til Sjølyst/Karenslyst.

- PS 11/17 Godkjenning av innkalling og saksliste til komiteens møte den 26.05.2011**
Ullern byutviklings- og samferdselskomité fattet følgende enstemmige vedtak:
"Innkalling og saksliste godkjent med følgende nye saker:
PS 11/22 Drammensveien 134 – oppstart detaljregulering
PS 11/23 Snødeponi – mulig lokalisering i Bydel Ullern
PS 11/24 Gnr/bnr 10/1187 Ullern alle /Hoffsjef Løvenskiolds vei – oppstart detaljregulering
PS 11/25 Beboerparkering i Oslo – høringsuttalelse om forskrift
PS 11/26 Fortau i Bestumveien mellom Sollerudveien og Lilleakerveien
OS 11/14 Vestveien 48 – varsel om små reguleringsendringer"
- PS 11/18 Protokoll fra Ullern byutviklings- og samferdselskomite 14.04.2011**
Ullern byutviklings- og samferdselskomité fattet følgende enstemmige vedtak:
"Protokoll fra Ullern byutviklings- og samferdselskomite 14.04.2011 godkjennes."
- PS 11/19 Utkast til regional planstrategi og regionalt planprogram for areal og transport i Oslo og Akershus - offentlig ettersyn**
Anne Sofie Tølfesby(H) fremmet følgende forslag til endring i bydelsdirektørens forslag til vedtak:
"I forslaget til vedtak endres 3. avsnitt til: Av miljømessige årsaker (støy, luftforurensning og barrierevirkning) behandles spørsmålet om *Vestkorridoren* og å legge E-18 i tunnel mellom Lysaker og Hjortnes/Filipstad i planprogram og konsekvensutredes, jfr arealstrategi i Oslo kommuneplan 2008."
Vestkorridoren og legges til i forslaget.
Forslaget fra Anne Sofie Tølfesby ble vedtatt med 7 stemmer (3H, 2A, 1F og 1V) mot 1 stemme (1SV).

Etter dette er Ullern byutviklings- og samferdselskomites vedtak:
"Planstrategi og planprogram for areal og transport i Oslo og Akershus datert 16.03.2011 støttes med følgende tillegg:

Da behovet for økt persontrafikk frem mot år 2030 i hovedsak må løses gjennom en betydelig vekst i kollektivtrafikken, behandles 4 jernbanespor i tunnel mellom Lysaker og Skøyen i planprogram og konsekvensutredes.

Av miljømessige årsaker (støy, luftforurensning og barrierevirkning) behandles spørsmålet om *Vestkorridoren* og å legge E-18 i tunnel mellom Lysaker og Hjortnes/Filipstad i planprogram og konsekvensutredes, jfr arealstrategi i Oslo kommuneplan 2008.

Med bakgrunn i høringsnotat fra Helse- og omsorgsdepartementet om forslag til ny folkehelselov, tas folkehelse inn i planstrategi/planprogram og som et eget tema i konsekvensutredningen."
- PS 11/20 Øvre Skogvei 2B, 4, 6 og 8 - varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid - omregulering fra bolig til bolig i kombinasjon med kulturmiljø**
Ullern byutviklings- og samferdselskomité fattet i hht. vedtak om delegasjon av myndighet gitt av Ullern bydelsutvalg følgende enstemmige vedtak:
"Byantikvarens forslag til omregulering av eiendommene Øvre Skogvei 2B, 4, 6 og 8 støttes slik det fremgår i byantikvarens brev av 01.05.2011."

- PS 11/21** **Lilleakerveien 26 med flere- Mustad nord - endret planforslag med konsekvensutredning - varsling om utvidet planområde**
Ullern byutviklings- og samferdselskomité fattet i hht. vedtak om delegasjon av myndighet gitt av Ullern bydelsutvalg følgende enstemmige vedtak:
"Ullern bydelsutvalg har ikke innvendinger til forslag til endringer i reguleringsplanen iht brev av 14.04.2011 fra Lund Hagem Arkitekter AS. Ullern bydelsutvalg stiller seg derimot allerede nå kritisk til bebyggelsen på B2 både med hensyn til høyde og plassering."
- OS 11/11** **Høring - utkast til forskrift om midlertidige trafikkregulerende tiltak ved høy luftforurensning i Oslo kommune**
Ullern byutviklings- og samferdselskomité fattet følgende enstemmige vedtak:
"Utkast til forskrift om midlertidige trafikkregulerende tiltak ved høy luftforurensning i Oslo kommune, slik det fremgår i brev av 05.05.2011 fra Bymiljøetaten tas til orientering."
- OS 11/12** **Arbeidsplan for Ullern byutviklings- og samferdselskomite**
Ullern byutviklings- og samferdselskomité fattet følgende enstemmige vedtak:
"Pkt. 12 i arbeidsplanen utgår (lokalisering av snødeponi)."
- OS 11/13** **Saker fra komitemedlemmene**
Bente Marie Nørgård(V) orienterte om byggingen av tur- og gangvei nord og syd for Fådpassasjen og ber om at komiteen blir orientert om:
- Saksbehandlingsprosessen
 - Plangrunnlaget
 - Tillatelser/rammetillatelse
 - Videre fremdrift
- Arne Helgerud(H) orienterte om:
- Arbeidet med Bestum skoletorg
 - Bydelsforum 24.05.2011, Groruddalsprosjektet
 - Arbeidet med revisjon av kommuneplanen
 - Ny Bymiljøetat
 - Ny våtromsnorm
- Spesialkonsulent Svein Hjelmtveit delte ut kopi av brev fra bydelen til Samferdselsetaten vedr. trafikk sikkerhet i Vækerøveien ved Møllefaret holdeplass til orientering.
- PS 11/22** **Drammensveien 134 – oppstart detaljregulering**
Ullern byutviklings- og samferdselskomité fattet følgende vedtak med 7 stemmer (3H, 2A, 1V og 1SV) mot 1 stemme (1F):
"Ullern bydelsutvalg opprettholder vedtak formidlet i brev av 03.11.2010 fra Bydel Ullern til Plan- og bygningsetaten."
- PS 11/23** **Snødeponi - mulig lokalisering i Bydel Ullern**
Ullern byutviklings- og samferdselskomité fattet i hht. vedtak om delegasjon av myndighet følgende enstemmige vedtak:
"Bydelene er bedt om å identifisere mulige områder som kan brukes til å deponere snø som ikke kan håndteres som primært ønsket. Det vil si at dette skal være reserveareal og at det vil være behov for relativt små mengder snø som vil bli deponert. Det vil også si at disse deponiene skal være avsluttet i løpet av mars hvert år.

Ullern bydelsutvalg har på denne bakgrunn lagt følgende kriterier til grunn for sine vurderinger av hvilke områder som kan ha potensiale og være egnet:

1. Området må ha en viss størrelse, trolig minst 4 mål effektivt areal
2. Det må være rimelig enkelt å kjøre lastebiler til og fra aktuelt område uten sjenanse for beboere eller andre
3. Området må ikke ligge nær vassdrag, da avrenning kan gi uakseptabel forurensning
4. Avrenning må kunne håndteres på en miljømessig god måte, avrenning må ikke skape forurensningsproblemer og det som holdes tilbake må kunne samles opp på en slik måte at området ikke framstår som forurenset i ettertid
5. Det må ikke være uakseptable brukerkonflikter mellom deponi og annen aktuell(e) bruk

Bydelsutvalget har i utgangspunktet basert seg på kart med oversikt over kommunale eiendommer, og supplert dette med lokal kunnskap. De områdene som er antatt mulige må selvsagt (følges opp med nærmere vurdering(er) før det kan endelig fastslås om de er egnet.

Bydelsutvalget har etter befaringer ikke funnet noe kommunalt områdesom tilfredsstiller disse kriteriene. Alle grøntområder har stor brukerverdi, som oftest året rundt. I tillegg ligger de ofte nær vassdrag, turstier, lekeområder eller tilsvarende.

Bydelsutvalget har likevel kommet fram til ikke-kommunale områder som kan vurderes nærmere:

Jernbaneverkets område mellom Olsens Enke og Harbitzalleen 12, nær skinnegangen. Området brukes i dag til baneformål tilknyttet blant annet anleggsvirksomhet. Det kan undersøkes om det er mulig å få leie området vinterstid når nåværende bruk avsluttes om ca 2 år. Området er trolig stort nok og et snødeponi vil tidvis gi enn viss støyskjerming

Tingstuveien 31. Området brukes i dag som parkeringsplass for Harbitzalleen 4 og drives av Europark. Området er forsøkt omregulert til annet formål og det er derfor mulig at eier vil kunne leie ut (den øvre delen av) området i en periode. Området er noe eksponert for brukere av Hoffsvæien, men vil trolig kunne skjermes uten for store problemer.

Bydelsutvalget har i tillegg vurdert områder som i liten grad er i bruk vinterstid, det vil si parkeringsplasser for båtforeninger. Det vil her være konflikter i overganger mellom sesonger som gjør deponering lite aktuelt. Slike områder er også ofte asfaltert, noe som vil gi avrenning til sjø eller vassdrag. Etablering av deponi her vil da lett kunne skape uklare ansvarsforhold knyttet til forurensning mellom tidligere utslipp og det som måtte renne av fra deponiene."

PS 11/24

Gnr/bnr 10/187 Ullern alle/Hoffsjef Løvenskiolds vei – oppstart detaljregulering

Ullern byutviklings- og samferdselskomité fattet i hht vedtak om delegasjon av myndighet gitt av Ullern bydelsutvalg følgende enstemmige vedtak:
"Ullern bydelsutvalg opprettholder vedtak formidlet i brev av 16.08.2010 fra Bydel Ullern til Plan og bygningsetaten."

PS 11/25

Høringsuttalelse om forskrift for innføring av beboerparkering i Oslo

Ullern byutviklings- og samferdselskomité fattet i hht vedtak om delegasjon av myndighet gitt av Ullern bydelsutvalg følgende enstemmige vedtak:

”Ullern bydelsutvalg støtter i prinsippet forslaget til forskrift men finner at begrensningen til en sone pr bydel som lite hensiktsmessig for Ullern.”

PS 11/26

Fortau i Bestumveien mellom Sollerudveien og Lilleakervei
Ullern byutviklings- og samferdselskomité besluttet i hht vedtak om delegasjon av myndighet enstemmig å sende følgende brev til Byrådet:

”FORTAU I BESTUMVEIEN FRA SOLLERUDVEIEN TIL LILLEAKERVEIEN

En oppfordring om å gjennomføre Samferdselsetatens beslutning i 1999

Fra en historie som begynte med oppstarten av ”CC Vest” (ca 1990) – og som ikke engang åpningen av Granfosslinjen maktet å mildne – vedlegger vi kopi av to milepeler som taler for seg selv:

- 1 - Samferdselsetatens brev av 26.11.1999 ”Varsel om bygging av fortau” til oppsittere langs veien.
- 2 - Ullern byutviklings- og samferdselskomites enstemmige vedtak PS01/72 i møte 15.11.2001 ”Fremmedparkering i Sollerudveien...” og bydelsutvalgets enstemmige bekreftelse og presisering av komitevedtaket i sitt møte 29.11.2001 PS01/105.

Saksbehandlingstid til reguleringer/forhandlinger/evt ekspropriasjon gjør det ønskelig med snarlig oppstart pga flere store regulerte/planlagte byggeprosjekter i nabolaget:

- Lilleakerveien 4 m fl (Mustad Eiendom/Elvetunet AS) ved Mølledammen (fylkesmannen avviste sist høst klage på reguleringen av Lilleaker Syd)
- Bestumveien 99 (Bestumveien 99 AS) Bestumhjemmet søkes ombygget/påbygget til ca 40 boliger
- Lilleakerveien 26 m fl (Mustad Nord) er i ferd med å bli tilpasset Veidirektoratets krav til lokket over Faabrokrysset

Fra tidligere store utbygginger i området er vi kjent med at anleggsfasen betyr en sterk trafikk- og parkeringsbelastning på boligveiene i området, og med hver utbygging reduseres areal tilgjengelig for rigging og mellomagring av materialer.

Inntil fortau er bygget bør Bestumveien skiltes med ”Innkjøring forbudt” fra Sollerudveien.

Hvis det skulle være spørsmål til denne anmodningen deltar representanter for bydelsutvalget gjerne i et møte om dette.”

OS 11/14

Vestveien 48 - varsel om små reguleringsendringer
Ullern byutviklings- og samferdselskomité fattet følgende enstemmige vedtak:
”Varsel om små reguleringsendringer for Vestveien 48 tas til orientering.”



Oslo kommune
Bydel Ullern
Bydelsadministrasjonen

Saksframlegg

Dato: 01.07.2011

Saksmappe:
2009/658

Saksbeh:
Svein Hjelmtveit, 953 07 138

Arkivkode:
612.2

Saksgang

Saksnr	Utvalg	Møtedato
11/29	Ullern byutviklings- og samferdselskomitè	25.08.2011

E-18 - GANG- OG SYKKELVEG PARSELL VÆKERØ-MARITIM - PLANFORSLAG TIL OFFENTLIG ETTERSYN

Bydelsdirektørens forslag til vedtak

Bydel Ullern har nå slutført arbeidet med "Mulighetsstudie for Bestumkilen" med et perspektiv frem til 2020. Sentralt i det bildet er en form for strandpromenade/gangfelt (universelt utformet) fra Maxbo til kjerneområdet innerst i Bestumkilen videre tilknyttet turveinettet på Bygdøy og langs Frognerkilen.

På denne bakgrunn er det ønskelig at den annonserte helt nødvendige utbedring i en første fase begrenser seg til dagens regulerte veiareal m/gang- og sykkelvei frem til en snuplass. Parkering langs veien bør opphøre. Bredden på de to kjørefeltene til sammen bør reduseres med ca en meter, og resten av den regulerte bredde deles likt mellom sykkelfelt og gangfelt med en regulær fortauskant mellom (evt. gjerde).

For å få universelt utformet tilknytning for fotgjengere til gangbroen til Bestumveien og til Maritim bussholdeplass bør sykkelfeltet passere under gangfeltet som avgrenser mot venstre til bro/holdeplass. Universelt utformet gangfelt avgrenser mot høyre til naturlig strandpromenade."

På grunn av mange utkjørsler på vegstrekningen, etableres det fysiske tiltak for å redusere farten til de kjørende ved utkjørsler.

Forslagsstiller må fremskaffe erstatningsareal for de park- og friområderegulerte arealene som foreslås omregulert til samferdselsanlegg/teknisk infrastruktur. Dette på grunn av at det særlig i strandsonen er viktig å sikre allmennhetens tilgang til rekreasjonsarealer.

Saksfremstilling

Den opprinnelige fristen for uttalelse den 15.08.2011 er endret til 29.08.2011.

Det vises til kart side 4 i vedlegg 2 (jfr oversikt over trykte vedlegg under) der dagens og fremtidig situasjon er skissert. For øvrig siteres følgende fra vedlegg 2,:

"Planforslaget legger til rette for en standard- og sikkerhetsmessig oppgradering av eksisterende gang- og sykkelvestrekning mellom Maxbo i vest og Maritim i øst. Den ca 440

meter lange strekningen er en del av den høyt trafikerte sykkelrute E18 mellom Lysaker og Oslo, som inngår i Oslos hovedsykkelveinett.”

Videre heter det følgende:

”Eksisterende atkomstvei er 6 meter bred, med mulighet for kantparkering på sørsiden mot gang- og sykkelveien. Atkomstveien ender i en snuplass øst i planområdet. Avstand mellom atkomstveien og E18 er 4 til 6 meter. Eksisterende gang- og sykkelvei er 4 meter bred, med et 1 meter bredt skille i armert gress mot atkomstveien. Gang- og sykkelveien opphører over snuplassen, som gående og syklende derfor må krysse. Åtte avkjørsler fra atkomstveien til eiendommene i sør krysser gang- og sykkelvegen. Det kjøres ulovlig over gang- og sykkelveien for parkering i grøntbeltet langs sørsiden.

Sikkerhetsforholdene i gang- og sykkelveien er ifølge Statens Vegvesen ikke tilfredsstillende, på grunn av manglende skille mellom gående og syklende, ulovlig kjøring på gang- og sykkelveien, mange og utflytende avkjørsler, og kantparkering langs atkomstveien som hindrer sikt ved kjøring til og fra eiendommene. Hovedformålet med planforslaget er derfor økt trafiksikkerhet.”

For øvrig vises til bydelens mulighetsstudie for Bestumkilen, der det argumenteres for en arealbruk i Bestumkilen mer tilpasset allmennhetens behov med hensyn til rekreasjon og aktiviteter i pakt med arealenes nærhet til sjøen.

I Plan- og bygningsetatens kommentar til forhåndsuttalelse fra Friluftsetaten (side 7 vedlegg 2) fremgår at Plan- og bygningsetaten ikke finner grunn til å kreve at forslagsstiller erstatter de park- og friområderegulerte arealene (ca 1,3 da) som foreslås omregulert til samferdselsanlegg/teknisk infrastruktur - slik Friluftsetaten foreslår. Som begrunnelse for sitt syn viser Plan- og bygningsetaten til at disse arealene lenge har vært i bruk til virksomhet i tråd med Fjordbruksplanens føringer om utvikling av et ”fjordsenter” i Bestumkilen, dvs virksomhet knyttet fritidsbåter.

Økonomiske konsekvenser

Ingen

Administrative/organisatoriske konsekvenser

Ingen

Bydelsdirektørens vurderinger

Vedlagte brev (vedlegg 5) fra Oslo politidistrikt støtter opp under bydelens tidligere uttalelse (se vedlegg 4) vedrørende fysisk skille mellom gående og syklende.

I tillegg foreslår politiet å bruke fysiske tiltak for å redusere farten til de kjørende ved utkjørsler. På grunn av mange utkjørsler langs vegstrekningen bør bydelen føye dette momentet til i sin tidligere uttalelse.

Bydelsdirektøren er av den oppfatning at forslagsstiller må fremskaffe erstatningsareal for de park- og friområderegulerte arealene som foreslås omregulert til samferdselsanlegg/teknisk infrastruktur. Dette på grunn av at det særlig i strandsonen er viktig å sikre allmennhetens tilgang til rekreasjonsarealer. I den grad allmennhetens tilgang til nevnte rekreasjonsarealer ikke skulle være i tråd med fjordbruksplanen, må det nevnes at denne planen er over 20 år gammel og trenger kanskje å bli revidert. I tillegg er ikke planen i dette området juridisk bindende på annen måte enn at det kreves reguleringsplan dersom tiltak skal gjennomføres. Når

reguleringsplan utarbeides som i dette tilfellet, er det derfor både forsvarlig og ønskelig utfra allmenne hensyn å be forslagsstiller om å fremskaffe erstatningsareal.

Bydelsdirektøren foreslår at ovennevnte synspunkter innarbeides i bydelens tidligere uttalelse.

Trykte vedlegg:

- 1) Brev av 16.06.2011 om kunngjøring om offentlig ettersyn.
- 2) Plan- og bygningsetatens saksfremstilling m/ reguleringsbestemmelser og vedtak om offentlig kunngjøring datert 09.06.2011.
- 3) Forslagsstillerens planbeskrivelse (udatert).
- 4) Brev av 30.06.2011 fra bydelen til Plan- og bygningsetaten.
- 5) Brev av 15.07.2011 fra Oslo politidistrikt til plan- og bygningsetaten.

Ullern, 11.08.2011



Marit Jansen

fungerende bydelsdirektør



Oslo kommune
Plan- og bygningsetaten

Oslo kommune
Bydel Ullem

21 JUN 2011

Bydelsutvalget i Bydel Ullem
v/bydelsadministrasjonen
Pb. 43 Skøyen
0212 Oslo
INTERNPOST

BYDELSPORVA TILNEMNING I ULLEMN
Dato: 21.06.11 Søker: 61/688
Saksbeh.: [blank] Dato: [blank]
Arkiv: 612.1

Bydelsadministrasjonen

Dato: 16.06.2011

Deres ref:

Vår ref (saksnr): 200903221-20 Saksbeh: Pål Damskau
Oppgis alltid ved henvendelse

Arkivkode: 512.1

**KUNNGJØRING OM OFFENTLIG ETTERSYN
FRA 20.06.2011 TIL 15.08.2011
FORSLAG TIL DETALJREGULERING UTEN
KONSEKVENsutREDNING
E18 GANG- OG SYKKELVEG, PARSELL VÆKERØ - MARITIM**

Plan- og bygningsetaten har 09.06.2011, med hjemmel i plan- og bygningslovens § 12-10 og i henhold til delegert myndighet, vedtatt å legge ovennevnte planforslag ut til offentlig ettersyn og sende det på høring.

Området er i dag regulert til formål for vei, gang-/sykkelvei, park, friområde m.fl. og foreslås omregulert til

- Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur – kjøreveg, fortau, gang-/sykkelveg, gangveg, sykkelveg, annen veggrunn – grøntareal
- Grønnstruktur – friområde
- Hensynssone – friskt
- Midlertidig anleggsområde

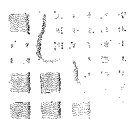
som foreslått av Statens Vegvesen, vist på kart merket Plan- og bygningsetaten, BIS-200903221, og datert 30.05.2011.

Hensikten med planforslaget er å legge til rette for standard- og sikkerhetsmessige oppgradering av eksisterende gang- og sykkelveg langs sørsiden av E18 fra Maxbo i vest til Maritim i øst, en strekning på ca 440 meter. Strekningen er en del av sykkelrute E18 mellom Lysaker og Oslo, som inngår i Oslo hovedsykkelveinett.

Planforslag til offentlig ettersyn er tilgjengelig som plankunngjøring og i saksinnsyn på Plan- og bygningsetatens nettsider <http://www.pbe.oslo.kommune.no> på vår referanse.

Orientering om planforslaget kan fås ved henvendelse til Plan- og bygningsetatens kundesenter, Vahlsgate 1. Varslingsbrev med planforslaget kan også ses på:

- Informasjonssenteret i Rådhuset,
- Deichmanske bibliotek i Henrik Ibsens gate 1 og
- Opplysningstjenesten i bydel Ullem, Hoffveien 48



Plan- og bygningsetaten
Boks 364 Sentrum
0102 Oslo

Besøksadresse:
Vahlsgate 1, 0187 Oslo
www.pbe.oslo.kommune.no

Sentraltbord: 02 180
Kundesenteret: 23 49 10 00
Telefaks: 23 49 10 01
E-post: postnotak@pbe.oslo.kommune.no

Bankgiro: 6003.05.58920
Org.nr.: 971 040 823 MVA

Høringsfrist

Eventuelle bemerkninger til planforslaget må sendes Plan- og bygningsetaten 15.08.2011. Vi gjør oppmerksom på at også innsigelser fra myndigheter med innsigelsesrett må sendes innen fristen. Vennligst oppgi saksnummer.

Vi ber om at bemerkningen gjøres kort, evt. at det lages et sammendrag på 1/2-1 side egnet for trykking. Bemerkninger som kommer inn er grunnlaget for å bearbeide planforslaget og saksfremstillingen før saken sendes videre til byrådet. Vi har dessverre ikke kapasitet til å gi hver enkelt innsender et personlig svar, men vil kommentere bemerkningene samlet i vår fremstilling til byrådet. Kopi av bemerkningene følger saken når den sendes til politisk behandling.

Byrådet avgir sin innstilling til byutviklingskomiteen som behandler saken med de bemerkninger som er kommet inn. Deretter vil saken bli lagt frem for bystyret til endelig godkjenning. Når endelig vedtak er fattet, vil det bli gitt melding både ved brev og ved kunngjøring i Aftenposten samt som plankunngjøringer på etatens nettsider <http://www.pbe.oslo.kommune.no>. Vedtaket kan da påklages.

PLAN- OG BYGNINGSETATEN

Kundesenteret

Ragnhild Sigvartsen (sign)
Kundekonsulent

Vedlegg



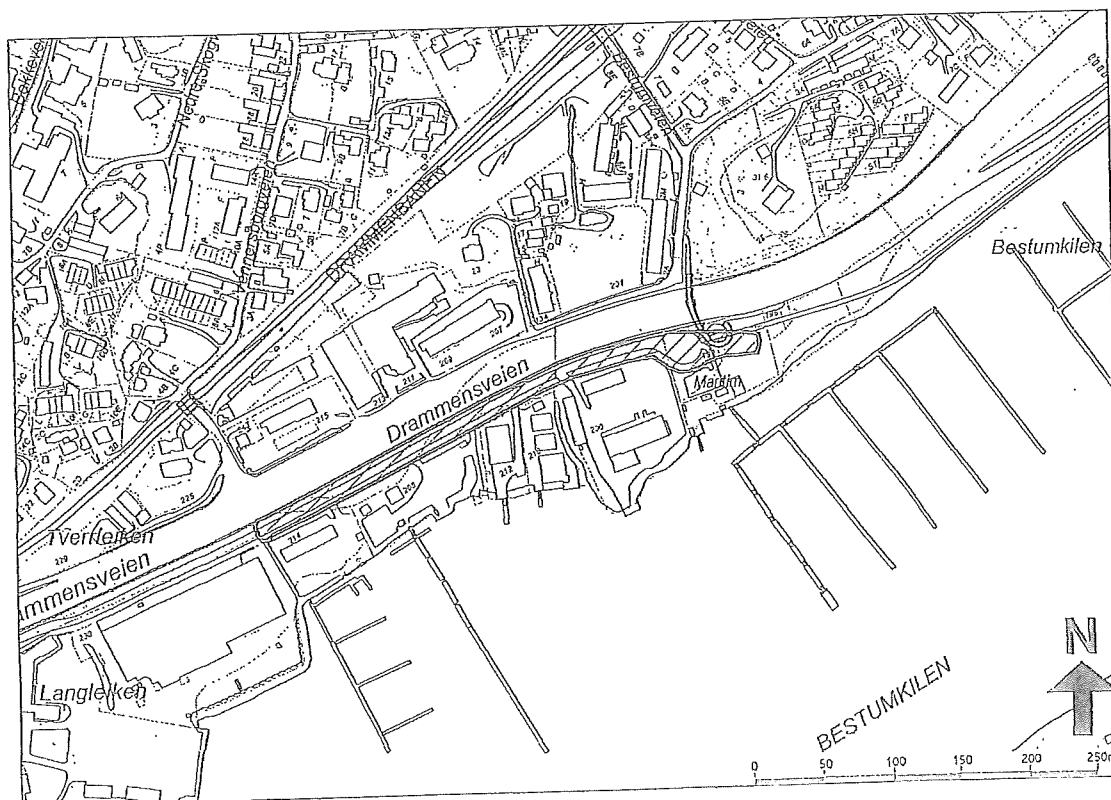
Oslo kommune
Plan- og bygningsetaten
Avdeling for byutvikling

E18 Gang- og sykkelveg, parsell Vækerø - Maritim Planforslag til offentlig ettersyn Detaljregulering

Planforslaget legger til rette for standard- og sikkerhetsmessig oppgradering av eksisterende gang- og sykkelvei langs sørsiden av E18 fra Maxbo i vest til Maritim i øst, en strekning på ca 440 meter. Strekningen er en del av sykkelrute E18 mellom Lysaker og Oslo, og inngår i Oslo hovedsykkelveinett. Plan- og bygningsetaten anbefaler planforslaget.

Plan- og bygningsetaten ber om bemerkninger til forslaget i løpet av høringsperioden som er oppgitt i varslingsbrev.

Utarbeidet av: Hjellnes Consult as for Statens vegvesen, Region øst



Bydel: Ullern
Gnr. 2/bnr.: 6/2 m.fl..

Saksnummer: 200903221
Dokumentnummer: 19

Saksnummer oppgis alltid ved henvendelse

INNHold

Plan- og bygningsetatens saksfremstilling	
Faktaark	side 3
Saksgang	side 3
Sammendrag	side 5
Plan- og bygningsetatens kommentarer til forhåndsuttalelser	side 7
Plan- og bygningsetatens foreløpige vurdering	side 8
Forminsket plankart	side 10
Planbestemmelser	side 11
Vedtak om offentlig ettersyn	side 12

Trykte vedlegg

1. Forslagsstillers planbeskrivelse
2. Teknisk plan
3. Samrådsinnspill
4. Forhåndsuttalelser
5. Innspill underveis i planprosessen
6. Innspill underveis i planprosessen – sammendrag og kommentarer
7. Sjekkliste for risiko og sårbarhet
8. Geoteknisk notat 01 og 02
9. Varslingsmateriale

Utrykte vedlegg

Plankart i målestokk 1:1000

Både trykte og utrykte vedlegg kan ses på saksinnsyn på Plan- og bygningsetatens nettside (www.plan-og-bygningsetaten.oslo.kommune.no)

FAKTAARK

Forslagsstiller: Statens vegvesen, Region øst – Postboks 1010, 2605 Lillehammer – Tlf.; 815 22 000 – E-post; firmapost-ost@vegvesen.no

Konsulent: Hjeltnes Consult as v/Knut Balke – Postboks 91 Manglerud, 0612 Oslo – Tlf.; 22 57 4800 – E-post; post@hjeltnesconsult.no

Eieropplysninger

Gnr. 6 bnr. 13 og 206 Herbert Sontum
Gnr. 6 bnr. 316 Magda Sontum
Gnr. 6 bnr. 98 Eiendomsspar AS
Gnr. 6 bnr. 2, 176,188, 202 og 692 Oslo kommune
Gnr. 6 bnr. 293 Oslo kommune (Oslo kajakkklubb fester)
Gnr. 6 bnr. 635 Oslo kommune (KS LA-SA Bygg AS fester)
Gnr. 6 bnr. 349 Oslo kommune (Bestumkilen roklubb fester)
Gnr. 250 bnr. 1 og 4 Eiendommen er ikke tinglyst (veigrunn)
Gnr. 999 bnr. 2 Eiendommen er ikke tinglyst (veigrunn)

Foreslått arealbruk

Planområdet totalt: 10 875 m²
Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur – Kjøreveg 2 466,6 m²
Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur – Sykkelveg 1 541,8 m²
Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur – Gang- og sykkelveg 429,5 m²
Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur – Gangveg 157,3 m²
Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur – Fortau 725,6 m²
Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur – Annen veggrunn - Grøntareal 3 963,8 m²
Grønnstruktur – Friområde 20,8 m²
Hensynssone – Frisikt 37,2 m²
Midlertidig anleggsområde 1 588,0 m²

Utnyttelse, parkering m.m.

Ref. reguleringsplan S-794.

Vurdering av forskrift om konsekvensutredning

Planforslaget er vurdert i henhold til plan- og bygningslovens § 12-10 første ledd, jf. § 4-2 med tilhørende forskrift. Planforslaget faller ikke inn under forskriftens virkeområde og skal derfor ikke konsekvensutredes.

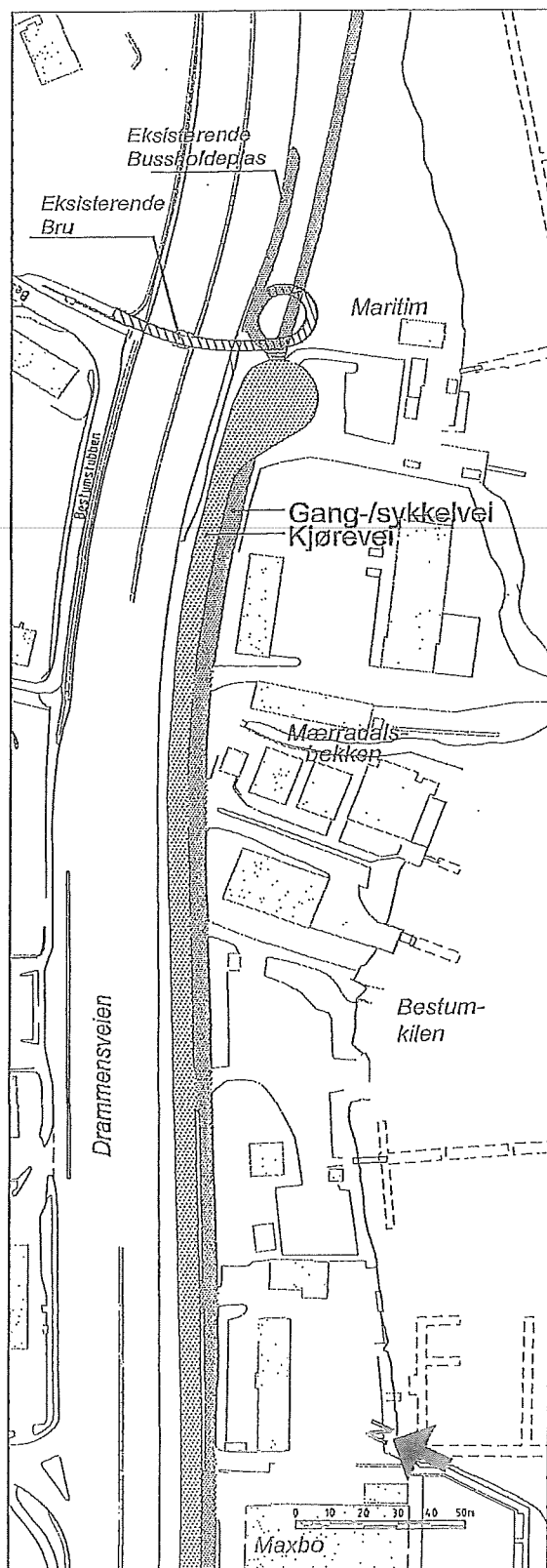
Kunngjøring og varsling

Igangsetting av planarbeidet ble kunngjort i Aftenposten 2. juni 2010 og i Akersposten 3. juni 2010, samt digitalt på Statens vegvesens hjemmesider. Grunneiere, offentlige myndigheter og andre berørte er varslet ved brev datert 27. mai 2010.

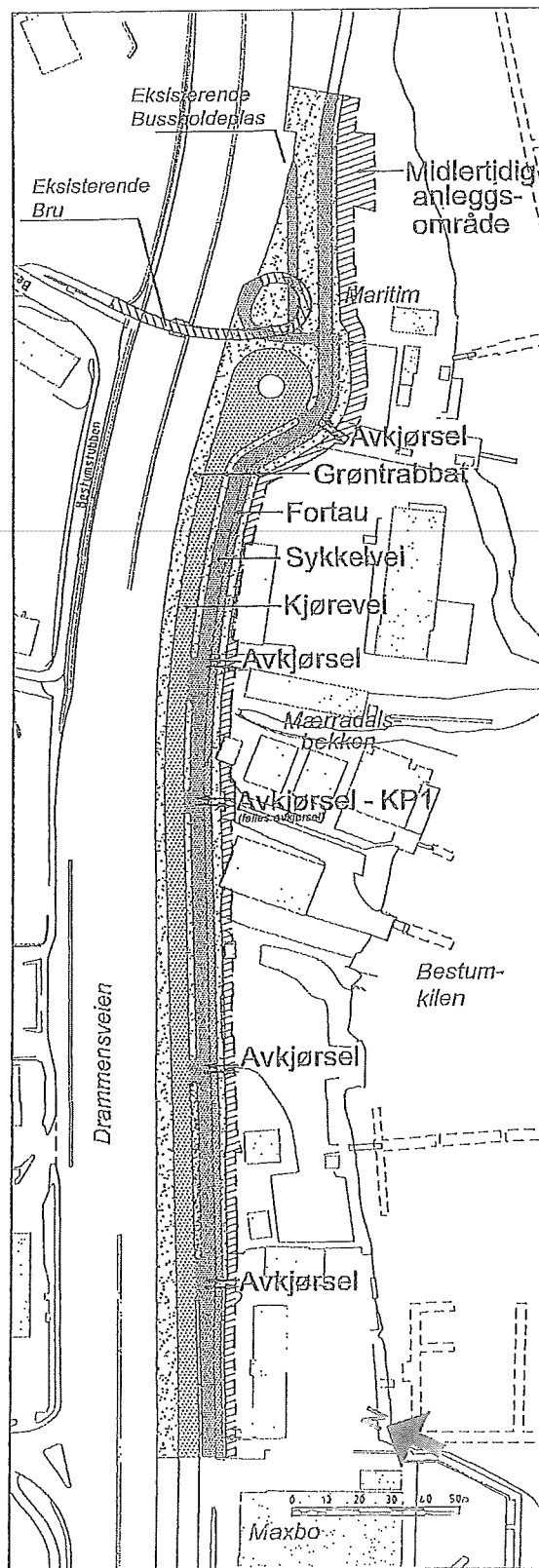
SAKSGANG

Etter offentlig ettersyn vil innkomne bemerkninger bli referert, kommentert og eventuelle endringer innarbeidet. Saken er planlagt oversendt rådhuset for politisk behandling 4. tertial.

Dagens situasjon (illustrasjon)



Framtidig situasjon (illustrasjon)



SAMMENDRAG

Bakgrunn

Planforslaget legger til rette for en standard- og sikkerhetsmessig oppgradering av eksisterende gang- og sykkelveistrekning mellom Maxbo i vest og Maritim i øst. Den ca 440 meter lange strekningen er en del av den høyt trafikerte sykkelrute E18 mellom Lysaker og Oslo, som inngår i Oslos hovedsykkelveinett.

Planområdet på ca. 10,9 daa omfatter den eksisterende gang- og sykkelveistrekningen, den kommunale atkomstveien (Drammensveien) mellom gang- og sykkelveien og E18 på nordsiden, og deler av eiendommene langs Bestumkilen på sørsiden. Den største av eiendommene, Drammensveien 200, er privat, regulert til industri og benyttet til kjøkkenutsalg. De øvrige er kommunale, regulert til park eller friområde, og langtidsfestet av ulike ro- og padleklubber og vinteropplag for fritidsbåter med tilknyttet servicevirksomhet. Mærradalsbekken går i kulvert under planområdet, og videre i åpent løp ut i Bestumkilen.

Eksisterende atkomstvei er 6 meter bred, med mulighet for kantparkering på sørsiden mot gang- og sykkelveien. Atkomstveien ender i en snuplass øst i planområdet. Avstand mellom atkomstveien og E18 er 4 til 6 meter. Eksisterende gang- og sykkelvei er 4 meter bred, med et 1 meter bredt skille i armert gress mot atkomstveien. Gang- og sykkelveien opphører over snuplassen, som gående og syklende derfor må krysse. Åtte avkjørsler fra atkomstveien til eiendommene i sør krysser gang- og sykkelvegen. Det kjøres ulovlig over gang- og sykkelveien for parkering i grøntbeltet langs sørsiden.

Sikkerhetsforholdene i gang- og sykkelveien er ifølge Statens Vegvesen ikke tilfredsstillende, på grunn av manglende skille mellom gående og syklende, ulovlig kjøring på gang- og sykkelveien, mange og utflytende avkjørsler, og kantparkering langs atkomstveien som hindrer sikt ved kjøring til og fra eiendommen. Hovedformålet med planforslaget er derfor økt trafiksikkerhet.

Gjeldende overordnede planer

Ifølge *Kommuneplan 2008 Oslo mot 2025*, vedtatt av bystyret 11.06.2008, skal syklisters sikres bedre plass med lett identifiserbare og ensartede sykkelanlegg. *Plan for Hovedsykkelveinettet*, vedtatt 23.09.1999, skal videreføre utbyggingen av hovedsykkelveinett i Oslo. Grøntplan for Oslo, vedtatt 15.12.1993, skal sikre bevaring av naturområder og vassdrag i byggesonen. *Fjordbruksplan for Oslo*, vedtatt 19.06.1991, legger til rette et "fjordsenter" i Bestumkilen, med småbåthavn, småbåtopplag, småbåtsservice med slipp og verksted og senter for sjøidretter som roing, padling, seiling, brettseiling og dykking. Fjordsenteret skal ha gode parkeringsforhold.

Beskrivelse av planforslaget

Det foreslås regulert:

- kjørevei (atkomstveien) i 5,5 meters bredde. Forslagsstiller har avklart med politiet som skiltmyndighet at dagens mulighet til kantparkering i veien fjernes. Dagens avstand mellom kjørevei og E18 beholdes
- ny sentraløy i kjøreveiens snuplass ved Maritim.
- 4 meter bred sykkelvei og 2 meter bredt fortau langs sørsiden av kjøreveien fra Maxbo til gang- og sykkelveibrua over E18 ved Maritim
- 4 meter bred gang- og sykkelvei fra sykkelveibrua til plangrensen i øst.
- 2 meter bred grøntribatt mellom sykkelvei og kjørevei, unntatt langs Drammensveien 214 der det foreslås 1 meter bred rabatt for å begrense inngrep i eksisterende parkeringsplass.
- ny universelt utformet atkomst fra snuplassen til bussholdeplass ved E18 ("Maritim"), knyttet til omlagt rampe opp til gangbrua og ny gang- og sykkelveg.

- fem i stedet for dagens åtte avkjørsler fra kjøreveien over sykkelvei/fortau til eiendommene mot Bestumkilen.
- Hensynssone – friskt i tilknytning til avkjørslene

Tiltaket foreslås detaljvklart i teknisk plan, se trykt vedlegg 2, som det vises til i reguleringsbestemmelsene. Den tekniske planen innebærer at det nye samferdselsanlegget vil bli gjennomført etter Statens vegvesens normer for god utførelse og materialbruk, og at prosjektet ikke skal byggesaksbehandles.

Plan- og bygningsetaten har i samråd med forslagsstiller endret innsendt planforslag slik at eksisterende reguleringsformål i frisktsoner foreslås opprettholdt.

Det vises ellers til forslagsstilleres saksfremstilling, trykt vedlegg 1, og Teknisk plan, trykt vedlegg 2, for en mer detaljert planbeskrivelse.

Forhåndsuttalelser og forslagsstilleres kommentarer (i kursiv) til disse
Det er innkommet i alt 18 forhåndsuttalelser ved oppstart samt 7 senere innspill.

Bydel Ullern ønsker at ny gang- og sykkelvei avgrenses til dagens regulerte veiareal frem til snuplassen. Parkering langs veien bør opphøre, veibredden reduseres og arealet bør tilfalle gang- og sykkelveien.
Forslagsstiller: ønsket økt bredde for å oppnå bedre sikkerhet medfører at ny gang- og sykkelvei går utenfor det arealet som er regulert til gang- og sykkelveg i dag.

Byantikvaren forutsetter at nyere tids kulturminner i planområdet ikke blir berørt. Potensialet for funn av automatisk fredede kulturminner er lavt. Dersom det likevel gjøres funn skal arbeidene stanses og Byantikvaren varsles.

Forslagsstiller: Planforslaget berører ikke nyere tids kulturminner.

Friluftsetaten ber forslagsstiller fremskaffe erstatningsareal for regulert park eller friområde som foreslås omregulert. Parkering til ulike virksomheter bør kunne løses innenfor respektive eiendommer, og kantsteinparkering kan derfor fjernes. Det anbefales at utvidelse av veianlegget over Mærradalsbekken skjer i bro, og at vegetasjonsbeltet mot bekken blir minimum 6 m bredt.
Forslagsstiller: Kant på den nye gang- og sykkelveien vil være mer enn 6 meter fra Mærradalsbekkens utløp. Kryssing i bro er derfor ikke aktuelt.

Ruter AS informerer om pågående utredning av alternative kollektivløsninger til Fornebu, blant annet mulig bybane til Fornebu gjennom eller langs planområdet. De ber om at det planlegges for å utvide bussholdeplassen på E18 ved Maritim, med universell utforming av hele holdeplassområdet.
Forslagsstiller: Avklaring av kollektivløsning til Fornebu foreligger ikke ved innsendelse av planen. Utforming av selve bussholdeplassen ivaretas i en egen gjennomgang av bussholdeplassene på E18, og er derfor ikke innlemmet i planforslaget. Det legges til rette for en universelt utformet atkomst til holdeplassen på E18 ved Maritim.

Eiendomsspar AS v/Adv. Wikborg Rein AS ønsker (som flere av de berørte) ny gang- og sykkelvei lagt på nordsiden av kjøreveien. Dersom den likevel legges på sørsiden kan ikke Eiendomsspar godta endret atkomst og avsigelse av tomtegrunn.

Forslagsstiller: Gang- og sykkelveg på nordsiden av atkomstveien vil kreve langt større inngrep i eiendommene langs strekningen, fordi det vil utløse krav om minst 7 m sikkerhetsavstand til E1. Dette kravet trer i kraft kun ved etablering av nytt anlegg. Planforslaget innebærer et permanent

24

eiendomsinngrep på 528 m² på Drammensveien 200, ikke medregnet arealet som i dag er avsatt til trafikkformål, samt et midlertidig eiendomsinngrep på 908 m². Dette er nødvendig for å få til det ønskede tverrsnittet på gang- og sykkelvegen.

Einar Fjøsne ønsker støyskjerm langs E18. *Forslagsstiller: Statens vegvesen vurderer støytiltak kun i tilknytning til boligområder/ boligeiendommer og annen støyømfintlig bebyggelse.*

Oslo kajakkklubb ønsker økte og ikke reduserte parkeringsmuligheter nær klubben og etterlyser vurdering av konsekvenser for særlig funksjonshemmede og barn og unge.

Bestumkilen roklubb ønsker ikke felles innkjøring og parkering med Oslo Kajakklubb, og beklager at de ikke har fått brev med varsel om oppstart. *Forslagsstiller: planforslaget innebærer ikke felles parkering med Oslo Kajakklubb. Statens vegvesen har fulgt vanlig prosedyre og sendt varselbrev til berørte hjemmelshavere registrert i eiendomsregisteret. Bestumkilen roklubb er her fortsatt registrert med sitt tidligere navn Oslo kvinnelige roklubb.*

Det vises til forlagsstillers saksfremstilling, vedlegg 4-6, for en fullstendig gjengivelse av forhånduttaelser, andre innspill underveis i planprosessen, og forlagsstillers kommentarer til disse.

PLAN- OG BYGNINGSETATENS KOMMENTARER TIL FORHÅNDSUTTAELSER

Til Byantikvaren: Krav om arbeidsstans og varsling av Byantikvaren ved funn av automatisk fredede kulturminner følger av kulturminneloven, og tas derfor ikke med i reguleringsbestemmelsene.

Til Friluftsetaten: Plan- og bygningsetaten finner ikke tilstrekkelig grunn til å kreve at forlagsstiller erstatter de park- og friområderegulerte arealene, i alt 1345 m², som foreslås omregulert til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur. Det vises til at disse arealene lenge har vært i bruk til virksomhet knyttet til fritidsbåter, og at denne bruken er i tråd med Fjordbruksplanens føringer om utvikling av et "fjordsenter" i Bestumkilen. Det vises også til at Friluftsetaten i sin forhåndsuttalelse selv anfører at all parkering til dagens virksomheter bør skje inne på de respektive park- eller friområderegulerte eiendommene.

Til Ruter: Løsninger for eventuell fremtidig bybane gjennom eller langs planområdet vil måtte tas opp i en egen planprosess. Planforslaget innebærer uansett ikke tiltak som vil være til ekstra hinder for en framtidig bybaneløsning.

Til Oslo kajakklubb: Fjerning av kantparkering i atkomstveien er nødvendig for å oppnå tilfredsstillende trafiksikkerhet for syklister og gående, herunder også barn og unge. Det er godt mulig å erstatte dagens parkering i atkomstveien med et tilsvarende antall nye parkeringsplasser inne på eiendommene i området, og i den forbindelse ta spesielle hensyn til funksjonshemmede.

Generelt: For å oppnå god nok trafiksikkerhet for syklende og gående er det nødvendig å øke bredden på samferdselsanlegget inn på eiendommene mot Bestumkilen. For likevel å ta minst mulig av eiendommene foreslås det at atkomstveien gjøres smalere, og at dagens avstand mellom kjørevegen og E18 beholdes. Denne avstanden er 4-6 meter, mens det for helt nye anlegg kreves 7 meters sikkerhetsavstand.

PLAN- OG BYGNINGSETATENS FORELØPIGE VURDERING

Overordnede mål

Planforslaget er i tråd med rikspolitiske retningslinjer og overordnede kommunale planer om bedre tilrettelegging for syklende og gående.

Natur- og ressursgrunnlaget

Planforslaget berører ikke landbruks-, fiskeri-, eller friluftsinnteresser.

Landskap, estetikk og utforming

Planforslaget innebærer at eksisterende gang- og sykkelveg utvides inn på grøntbeltet langs sørsiden av denne. Her fjernes dagens blant annet sytten lønnetrær, men også dagens muligheter for omfattende og skjemmende parkering i dette grøntbeltet. Det anlegges ny og bred grøntrabatt med trær mellom sykkelveien og atkomstveien, der dagens kantparkering fjernes. Det nye samferdselsanlegget vil bli gjennomført etter Statens vegvesens normer for god utførelse og materialbruk. Plan- og bygningsetaten mener at det samlet sett oppnås en landskapsmessig og estetisk oppgradering av området.

Naturmangfold

Oslo kommune har kartlagt vilt- og naturtypeområder som er viktige for bevaring av biologisk mangfold i kommunen, etter metoder fastsatt av Direktoratet for naturforvaltning. Opplysningene er systematisert i kommunens naturdatabase, som anses som tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag for offentlig beslutningstaking, jf. naturmangfoldslovens §§ 8 og 9. Det er ikke registrert verdifullt naturmangfold i eller i umiddelbar nærhet til planområdet. Det er ikke kjent at det er andre forhold vedrørende naturmangfoldet som burde vært bedre undersøkt. Etter Plan- og bygningsetatens vurdering, vil ikke gjennomføring av planen medføre at forvaltningsmålene i naturmangfoldslovens ml §§ 4, 5, 11 og 12 fravikes. Vurdering etter naturmangfoldslovens nml § 10 ansees derfor ikke relevant.

Kulturminner

Ifølge Byantikvaren vil planforslaget ikke berøre nyere tids kulturminner, og det er lite potensial for funn av uregistrerte automatisk fredede kulturminner i grunnen. Ved eventuelt funn forutsettes det at arbeidet stanses og Byantikvaren varsles i henhold til kulturminneloven.

Miljøfaglige forhold

Planforslaget medfører vurdering ikke økt støy, og berører ikke støyfølsom virksomhet. Det er derfor ikke aktuelt å kreve støyskjerm langs E18. Et bredere veganlegg vil medføre økt overvannsavrenning som vil ledes til og fanges opp av sluk/sandfang. Eventuell forurensning grunn som registreres under bygging vil bli krevet håndtert i henhold til gjeldende regelverk.

Trafikkforhold

Planforslaget innebærer at veganlegget oppgraderes sikkerhetsmessig, i tråd med Statens vegvesens gjeldende normer. Kjøreveien får økt framkommelighet ved at kantparkering fjernes og biler kan møtes på hele strekningen. Trafikksikkerheten øker ved at sykkelveien blir bredere, ulike trafikantgrupper skilles, antall avkjørsler over sykkelveien reduseres, og ved at kjøring på sykkelveien for parkering i grøntbeltet på sørsiden ikke lenger blir mulig. Det er gode muligheter for å erstatte bortfallet av kantparkering i kjøreveien med flere allment tilgjengelige parkeringsplasser inne på de kommunale eiendommene i området, for eksempel sørøst for snuplassen, slik Friluftsetaten ifølge forslagsstiller vurderer.

Risiko- og sårbarhet

ROS-analysen, se vedlegg 7 og 8, viser at deler av planområdet er utsatt for stormflo, men at foreslått arealbruk ikke innebærer endret eller uakseptabel risiko for liv, helse, miljø og materielle verdier.

Sosial infrastruktur

Planforslaget påvirker ikke behovet for, eller mulighetene for utbygging av, sosial infrastruktur i området/bydelen.

Teknisk infrastruktur

Enkelte av dagens løsninger for teknisk infrastruktur som el, vann og avløp må justeres. Justeringer skjer i samråd med eiere av anlegg i forbindelse med detaljprosjekteringen.

Barns interesser

Planforslaget innebærer økt trafiksikkerhet, også for barn og unge. Park- og friområdeareal som omreguleres til samferdselsanlegg er ikke egnet for barn og unges lek og opphold.

Universell utforming

Planforslaget legger til rette for et samferdselsanlegg som tilfredsstiller Statens vegvesens krav til universell utforming.

Økonomiske konsekvenser

Statens vegvesens gjennomføringskostnader inklusive grunnerverv er estimert til ca 15,8 millioner kroner. Plan- og bygningsetaten antar at planforslaget ikke vil ha vesentlige økonomiske konsekvenser for Oslo kommune.

Juridiske forhold

Planforslaget forutsetter at Statens vegvesen erverver i alt 3 188 m² grunn, hvorav 1879 m² eies av Oslo kommune, 271 m² av Statens vegvesen, 877 m² av private, og 421 m² er umatrikulert. I alt 1585 m² grunn vil beslaglegges midlertidig i anleggsperioden, hvorav 679 m² eies av Oslo kommune, 139 m² av Statens vegvesen, 541 m² av private, og 226 m² er umatrikulert. 7 m² vil klausuleres permanent (felles avkjørsel for Drammensveien 210 og 212).

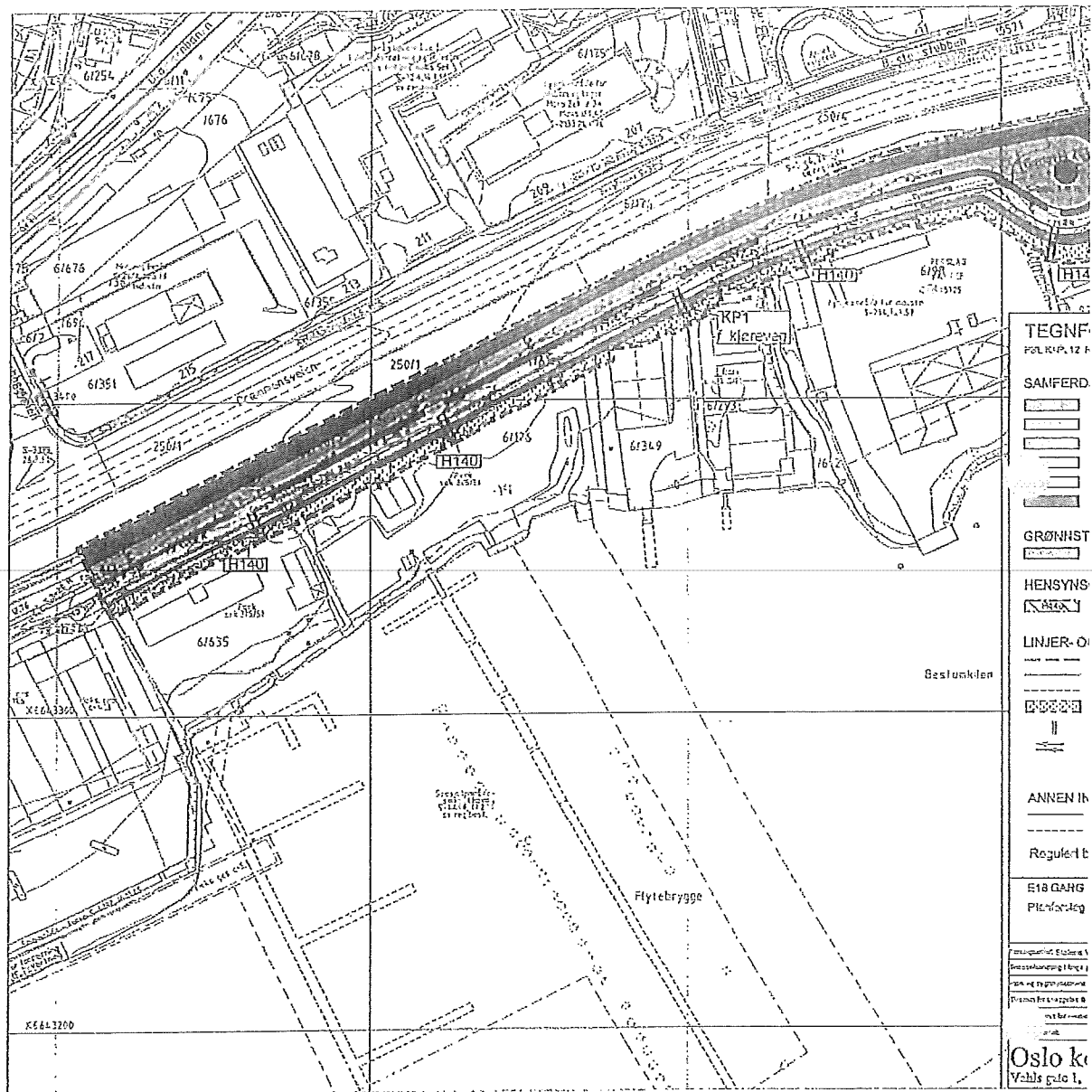
I tillegg berøres 4 483 m², som i dag er regulert til trafikkformål og som ikke vil bli ervervet, hvorav 679 m² eies av Oslo kommune, 655 m² av Statens vegvesen, 1075 m² av private, og 187 m² er umatrikulert.

Interesse motsetninger

Oslo kajakkklubb ønsker å beholde dagens kantparkering i atkomstveien. Som nevnt under "trafikkforhold" forutsettes disse erstattet med flere allment tilgjengelige parkeringsplasser inne på Oslo kommunes eiendommer i området. Eiendomspår, eier av Drammensveien 200, kan ikke godta endret atkomst og avgivelse av tomtegrunn.

Foreløpig konklusjon

Plan- og bygningsetaten anbefaler planforslaget med forbehold om at det gjennom offentlig ettersyn vil komme opp nye momenter av betydning for etatens vurdering.



**REGULERINGSBESTEMMELSER FOR
E18 GANG- OG SYKKELVEG, PARSELL VÆKERØ - MARITIM
Gnr. 6, bnr. 188 m.fl.**

§ 1 Avgrensning

Det regulerte området er vist på plankart merket BIS-200903221 og 30.05.2011

§ 2 Arealformål

Området reguleres til:

- Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur – kjøreveg, fortau, gang-/sykkelveg, gangveg, sykkelveg, annen veggrunn - grøntareal
- Grønnstruktur-friområde
- Hensynssone - frisikt
- Midlertidig anleggsområde

Alle samferdselsanlegg er offentlige, med unntak av felt KP1, som er privat, og som er merket med "P" (for "felles") på plankartet

§ 3 Detaljtegninger

Tiltaket er detaljvklart i "Teknisk plan. Prosjekt Gang- og sykkelveg, parsell Vækerø - Maritim, Oslo kommune (Statens vegvesen Region øst, januar 2011)".

§ 4 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur - kjøreveg

Kjøreveg merket KP1 er felles atkomst til gnr./bnr. 6/293, 6/349 og senere utskilte eiendommer.

§ 5 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur, annen veggrunn – grøntareal

Det tillates etablert gress, belegningsstein, beplantning, støttemurer og andre konstruksjoner / installasjoner/anlegg i tilknytning til veganlegget.

§ 6 Avkjørsler

Fra Drammensveien tillates avkjørsel over regulert sykkelveg og fortau til gnr./bnr. 6/98, 6/176, 6/188, 6/293, 6/349, 6/635 og senere utskilte eiendommer i henhold til plankart.

§ 7 Hensynssone – frisikt

Innenfor sikringssoner for frisikt tillates ikke etablert beplantning eller konstruksjoner/installasjoner med en høyde over 0.5 meter.

§ 8 Midlertidig anleggsområde

Det tillates opparbeidet midlertidig anleggsområde ved gjennomføring av samferdselsanlegget, som angitt på plankartet. Midlertidige anleggsområder opphører ved ferdigstillelse av anleggsarbeidene. Opprinnelig reguleringsformål skal da gjelde. Arealene skal istandsettes når gang- og sykkelveganlegget er ferdigstilt. Området skal tilbakeføres opprinnelig reguleringsformål senest ett år etter at anlegget er avsluttet.

VEDTAK OM OFFENTLIG ETTERSYN

Plan- og bygningsetaten vedtar med hjemmel i plan- og bygningslovens § 12-10 og i henhold til delegert myndighet vedtatt av bystyret 17.06.2009, lagt ut til offentlig ettersyn:

Forslag til detaljregulering med reguleringsbestemmelser for E18, gang- og sykkelvei, parsell Vækerø-Maritim, som omreguleres fra formål vei, gang-/sykkelvei, park, friområde m.fl. til:

- Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur – kjøreveg, fortau, gang-/sykkelveg, gangveg, sykkelveg, annen veggrunn - grøntareal
- Grønnstruktur-friområde
- Hensynssone - friskt
- Midlertidig anleggsområde

som foreslått av Statens vegvesen, vist på kart merket Plan- og bygningsetaten, BIS - 200903221, og datert 30.05.2011.

PLAN- OG BYGNINGSETATEN, DEN

Inger Merete Vereide
Inger Merete Vereide
enhetsleder

9 16 - 2011

Pål Damskau
Pål Damskau
saksbehandler

Forslagsstillers planbeskrivelse
E18 Gang- og sykkelveg, Vækerø - Maritim
Planforslag til offentlig ettersyn
Detaljreguleringsplan

Utarbeidet av: Hjellnes Consult as for Statens vegvesen, Region øst

Innhold

1. FORENKLET ILLUSTRASJON.....	2
1.1 Skisse – eksisterende/framtidig situasjon.....	2
2. BAKGRUNN.....	5
3. EKSISTERENDE FORHOLD.....	6
3.1 Lokalisering og bruk	6
3.2 Planområdet og forholdet til tilleggende arealer	7
4. PLANSTATUS	9
4.1 Overordnede føringer og gjeldende planstatus.....	9
5. MEDVIRKNING.....	11
5.1 Innspill ved kommunalt samråd	11
5.2 Kunngjøringsinnspill.....	12
5.3 Forhåndsuttalelser	12
6. FORSLAGSSTILLERS FAGLIGE BEGRUNNELSE	16
7. PLANFORSLAGET	19
8. KONSEKVENSER AV FORSLAGET	20
9. ILLUSTRASJONER.....	24
10. VEDLEGG.....	25

1. FORENKLET ILLUSTRASJON

1.1 Skisse – eksisterende/framtidig situasjon

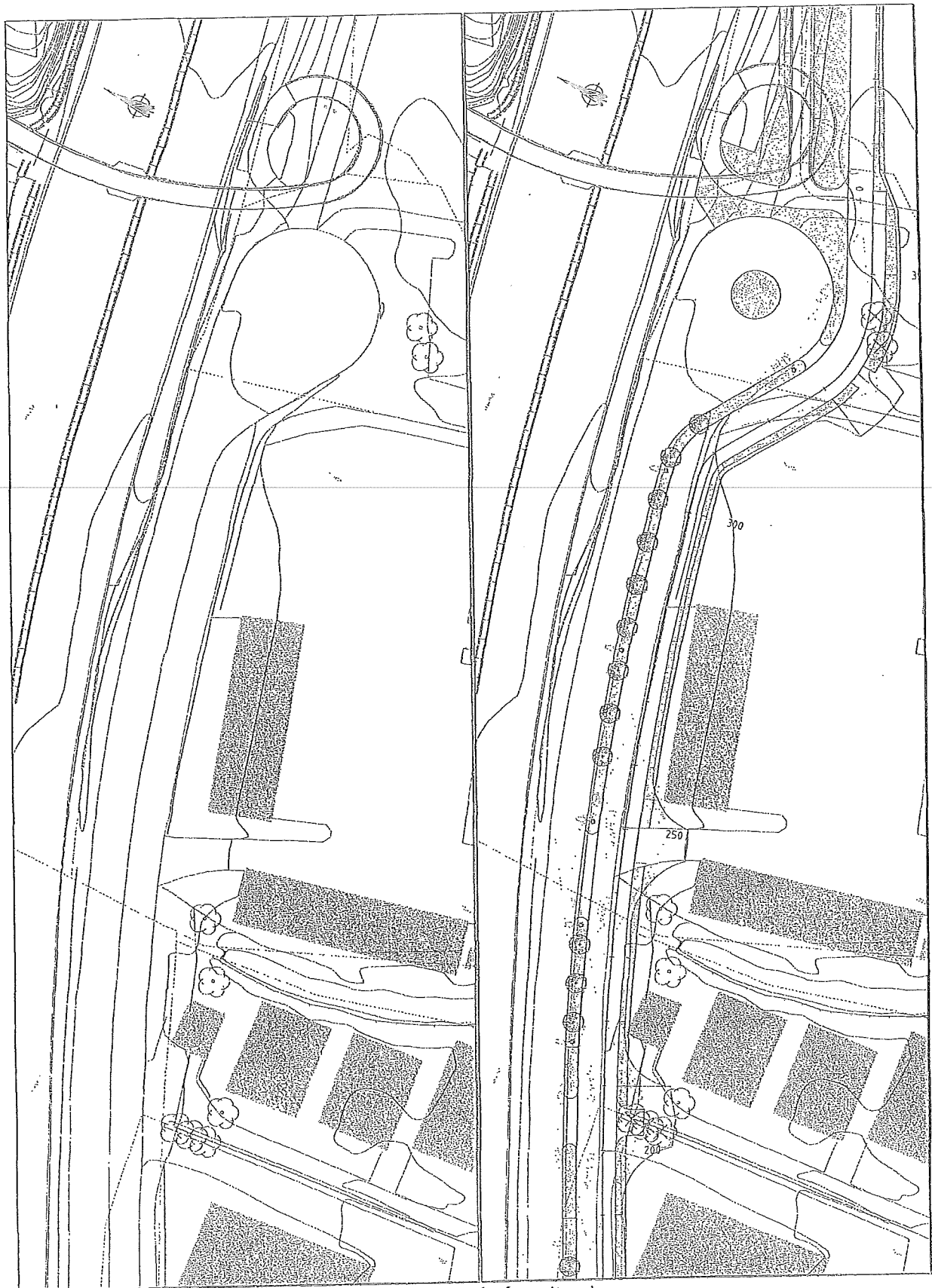
Utsnittene nedenfor og på de neste 2 sidene viser eksisterende og mulig framtidig situasjon, forutsatt at planforslaget blir vedtatt, på strekningen mellom Vækerø og Maritim



Eksisterende situasjon

Planlagt situasjon

Illustrasjonene viser delstrekningen fra Drammensveien 214 til Drammensveien 212.



Eksisterende situasjon

Planlagt situasjon

Illustrasjonene viser delstrekningen fra Drammensveien 214 til gang- og sykkelvegbru over E18.



Eksisterende situasjon

Planlagt situasjon

Illustrasjonene viser strekningen fra Drammensveien 198 til og med "Maritim" holdeplass.

2. BAKGRUNN

Tiltaket som denne detaljreguleringsplanen legger til rette for er et ledd i gjennomføringen av tiltak i henhold til "Plan for hovedsykkelveinettet i Oslo" (1998), utarbeidet av Statens vegvesen, Samferdselsetaten og Plan- og bygningsetaten i Oslo kommune og vedtatt i Oslo bystyre den 23. september 1999.

Utviklingen av et hovednett for sykkel er et ledd i arbeidet med å legge til rette for mer miljøvennlig transport i Oslo. I planen for hovedsykkelveinettet for Oslo fra 1998 ble de viktigste målene med å bygge ut et hovedsykkelveinett formulert slik:

- Gjøre sykkel til et alternativt transportmiddel for flere, og dermed oppnå økt bruk av sykkel som transportmiddel. Dagens tilbud er fortsatt for dårlig til at det kan forventes en betydelig økning i sykkelbruken. Det er særlig ønskelig at flere arbeidsreiser gjennomføres med sykkel, noe som vil medføre avlastning av veg- og kollektivsystemet i rushtiden.
- Forbedring av sikkerhet. Utbygging av et hovedsykkelveinett med gode løsninger vil redusere ulykkesrisikoen for syklister, samtidig som andre trafikanter vil oppleve tryggere og mer ordnede/forutsigbare forhold.
- Bedre generell framkommelighet for syklister.

Denne planen omfatter strekningen fra Vækerø til Maritim, langs den kommunale atkomstvegen på sydsiden av E18. Strekningen utgjør en delstrekning av sykkelrute E18 mellom Lysaker og Oslo sentrum. Konkret delmål for den strekningen prosjektet omfatter, er å få gjennomført fysiske tiltak som legger bedre til rette for syklister enn det som er tilfellet i dag. Prosjektet som denne detaljreguleringsplanen omfatter er omtrent 440 meter langt.

Hjellnes Consult as har på vegne av Statens vegvesen utarbeidet teknisk plan for tiltak på strekningen. Teknisk plan er lagt til grunn for utarbeidelse av forslag til detaljregulering. I tillegg til "Plan for hovedsykkelveinettet i Oslo" (Statens vegvesen, Samferdselsetaten, Plan- og bygningsetaten, 1998) baserer den tekniske planen seg på "Forprosjekt E18 Gang- og sykkelveg mellom Vækerø – Maritim" (Statens vegvesen, 2009).

I plan- og bygningslovens § 12-1, andre og tredje ledd, står det følgende om utarbeidelse av reguleringsplaner;

Kommunestyret skal sørge for at det blir utarbeidet reguleringsplan for de områder i kommunen hvor dette følger av loven eller av kommuneplanens arealdel, samt der det ellers er behov for å sikre forsvarlig planavklaring og gjennomføring av bygge- og anleggstiltak, flerbruk og vern i forhold til berørte private og offentlige interesser.

For gjennomføring av større bygge- og anleggstiltak og andre tiltak som kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn, kreves det reguleringsplan. Tillatelse etter § 20-1, jf. § 21-4 for slike tiltak, kan ikke gis før det foreligger reguleringsplan. Krav til reguleringsplan gjelder ikke for konsesjonspliktige anlegg for produksjon av energi etter energiloven, vannressursloven eller vassdragsreguleringsloven.

Som følge av at etablering av sykkelvei og fortau på strekningen er et større anleggstiltak er det nødvendig å utarbeide reguleringsplan før gjennomføring av tiltaket.

Prosjektet er prioritert i handlingsplanperioden for 2010 - 2013, og vil foreslås i budsjettet for 2013.

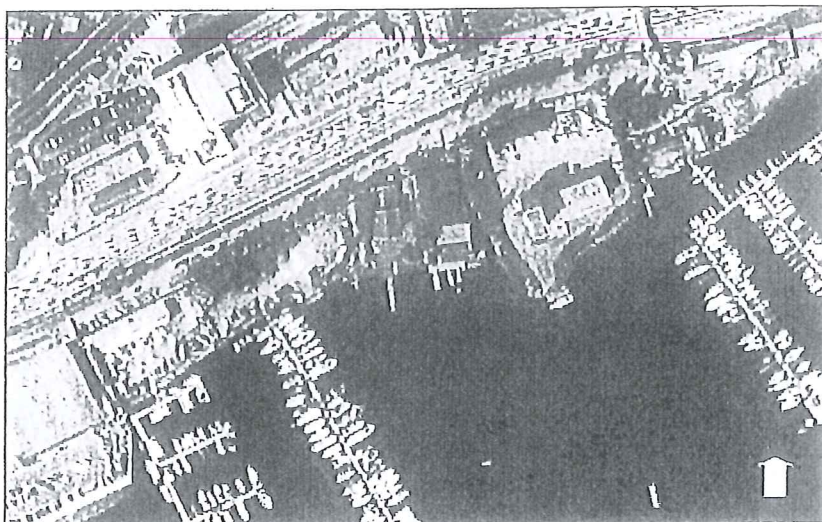
3. EKSISTERENDE FORHOLD

3.1 Lokalisering og bruk

Planområdet befinner seg mellom Vækerø og Maritim, i bydel Ullern, nærmere bestemt på og langs med den kommunale atkomstvegen mellom Drammensveien 214 og Drammensveien 196.

Planområdet er på 10 875 m² og er avgrenset av tiltakets utstrekning, som relaterer seg til tidligere nevnte adresser. Det er gjort tilpasninger til eksisterende reguleringsgrenser der hvor det har vært hensiktsmessig.

Dagens arealbruk innenfor planområdet er i stor grad offentlige anlegg for vei med tilhørende grøntanlegg. Breddeutvidelse av veganlegg medfører at også deler (randsoner) av eksisterende tilgrensende eiendommer omfattes av planområdet. Tilliggende områder mot sjøen preges av varierende næringsvirksomhet, nærmere bestemt varehandel og kontor, samt maritim virksomhet, herunder klubbhus, parkeringsplasser, båtopleg og bryggeanlegg. Både Maritim Båtforening, Bestumkilen roklubb, Oslo kajakklubb og Ullern båtforening er etablert i eller i nærhet av planområdet.



Illustrasjonene ovenfor viser dagens situasjon i form av henholdsvis et ortofoto over planområdet med tilgrensende områder påført planavgrensning (hentet fra norgebilder.no og bearbeidet av

forslagsstiller) og et bilde av eksisterende gang- og sykkelveg tatt fra vest mot øst (tiltakshavers eget). Eksisterende gang- og sykkelvegbru over E18 kan skimtes i bakgrunnen.

3.2 Planområdet og forholdet til tiliggende arealer

Natur- og ressursgrunnlaget

Det finnes lite sammenhengende natur- eller ressursgrunnlag i eller i nærhet av planområdet, utover spredte, mindre grøntanlegg i tilknytning til veganlegget og private eiendommer.

På sydsiden av eksisterende gang- og sykkelveg finnes en markert rekke med lønnetrær. I tillegg til dette er det naturlig vegetasjon av busker og trær. Skråningen opp mot E18 består av gressbakke med noen klynger med løvtrevegetasjon. Øst for snuplassen i enden av den kommunale atkomstvegen er det åpne gressletter langs sjøen, innover mot Skøyen i øst.

Landskap

Planområdet er relativt flatt. Fra sjøkant til E18 stiger terrenget ca. 3 meter. Mellom eksisterende gang- og sykkelveg og bebyggelsen mot sjøen finnes det løvtrevegetasjon, som i en viss grad fungerer som en "buffer" mot bakenforliggende anlegg. Rett øst for Oslo kajakkklubb ligger utløpet av Mærradalsbekken, som går i kulvert under E18 og den kommunale atkomstvegen og kommer ut i dagen ca. 10 meter sør for ytterkant eksisterende fortau.

Det er gjennomført geotekniske vurderinger av planområdet. For detaljer vedrørende dette vises det til vedlagte notater (Notat RIG 01/Notat RIG 02), utarbeidet av Multiconsult AS (2010).

Verneinteresser

Det er registrert nyere tids kulturminner i nærhet av planområdet. Drammensveien 210 (gnr./bnr. 6/293) er oppført på Byantikvarens gule liste. I tillegg er Drammensveien 225 (gnr./bnr. 6/45), som ligger på andre siden av E18 for planområdet, også oppført på Byantikvarens gule liste. Det er gjort funn av arkeologisk gjenstandsmateriale i form av pilspiss fra steinalder og spydspiss fra jernalder i nærhet av planområdet.

Mærradalsbekken har sitt utløp syd for eksisterende gang- og sykkelveg, rett øst for Oslo kajakkklubb. I "Kommundelplan for den blågrønne strukturen i Oslos byggesone" (høringsutkast, juni 2009), er en sone rundt bekkeløpet, også den delen som ligger i kulvert under E18 og lokalveg/gang- og sykkelveg, vist som "Hensynssone langs elveløp og dammer". I slike soner gjelder følgende retningslinjer:

I hensynssoner langs elveløp bør tiltak som forringer naturopplevelse, landskaps- og naturverdier som hovedregel unngås. Ved søknads- og meldepliktige tiltak innenfor hensynssonen skal konsekvenser for naturopplevelse, natur- og landskapsverdier i og langs elveløpet dokumenteres.

Miljøfaglige forhold

Biologisk mangfold

Forslagsstiller kjenner ikke til spesielle forhold som berører biologisk mangfold.

Støy

E18, som ligger i umiddelbar nærhet til planområdet, gir stor støybelastning i området. Det er imidlertid ikke gjennomført støymålinger eller støyberegninger for å kartlegge eksisterende situasjon.

Luftforurensning

Det er ikke gjennomført målinger eller beregninger av eksisterende luftforurensningsnivå, men mengden trafikk på E18 tyder på at det vil være luftforurensning i planområdet.

Forurensset grunn

Det er ikke gjennomført miljøtekniske registreringer/undersøkelser i området. Det antas at grunnen er noe forurensset. Dette skyldes i hovedsak avrenning fra eksisterende veianlegg, samt muligens fra

tilgrensende næringsvirksomhet. Helse- og velferdsetaten har imidlertid ikke uttalt seg til samråd eller til varsel om oppstart av planarbeid.

Trafikkforhold

Vegstandard

Den kommunale atkomstvegen betjener virksomhetene som er beskrevet innledningsvis i dokumentet. Veggen er en blindvei med en kjørebanebredde på 6 meter og betjener derfor kun dette området. I enden av vegen i øst er det en snuplass med diameter ca. 24 meter.

Forhold til hovedveier

Planområdet ligger sentralt i forhold til hovedvegnettet i Oslo kommune. Atkomst til E18 skjer ca. 500 meter mot vest via lokalveg og påkjøringsrampe.

Trafikktall

Den kommunale atkomstvegen har i planområdet en ÅDT på 1000.

Det er foretatt tellinger av syklist og fotgjengere i mai 2009. Tellingene viser at andelen syklist er svært høy, med 820 syklist i maks. timen. Antall fotgjengere i samme tidsrom var ca. 50.

Trafikksikkerhet

Det er risiko for konflikt mellom gående/syklende og kjøretøy der hvor avkjørsler fra den kommunale atkomstvegen skjer over gang- og sykkelveg. Det er videre risiko for konflikt mellom gående og syklende på gang- og sykkelvegen grunnet svært høy sykkeltrafikk.

Nasjonal vegdatabank viser at det i perioden 2004- 2009 har vært en ulykke med syklist som kjørte på parkert bil ved snuplassen ved Maritim.

Avkjørsel

Det finnes i eksisterende situasjon 8 avkjørsler til eiendommene på sydsiden av den lokale atkomstvegen. Disse krysser eksisterende gang- og sykkelveg. Det forekommer også avkjøring mellom de regulerte avkjørslene for parkering i grøntbeltet utenfor gang- og sykkelvegen.

Parkering

Det er i eksisterende situasjon tillatt å parkere langs den kommunale atkomstvegen innenfor planområdet. I praksis parkeres det langs kantstein på sydsiden av vegen. Ved Oslo kajakklubb og Bestumkilen roklubb parkeres det i sonen mellom eksisterende gang- og sykkelveg og eiendommene. I tillegg er det observert parkering i grøntbeltet på sydsiden av gang- og sykkelvegen.

Risiko- og sårbarhet

Utover Mærradalsbekken er det ikke registrert spesielle objekter eller forhold knyttet til risiko og/eller sårbarhet i eller i nærhet av planområdet i eksisterende situasjon. Se også temaet "Risiko og sårbarhet" under kapittel 8 og vedlagt risiko- og sårbarhetsvurdering.

Sosial infrastruktur

Kollektivtrafikk

Holdeplassen "Maritim", som betjener busstrafikk på E18 i østgående retning, ligger innenfor planområdet. Holdeplassen trafikkeres av linjene 31, 32 og 151 med høy frekvens.

Servicetilbud

Det er ikke registrert noen spesielle offentlig rettede servicetilbud innenfor planområdet.

Teknisk infrastruktur

Planområdet består i en stor grad av veganlegg som i seg selv er teknisk infrastruktur.

I eksisterende gang- og sykkelveg ligger det vann- og avløpsledninger, styringskabler for Statens vegvesen, kabler for Telenor, lavspentkabler, samt kryssende høyspentkabler. I kjørebane er det

sandfang langs eksisterende kantsteinslinje. Langs ytterkant eksisterende gang- og sykkelveg finnes det belyningsanlegg med metallmaster, som forsynes med strøm fra jordkabel.

Estetikk og byggeskikk

Planområdet består i hovedsak av et veganlegg som er utført i henhold sin tids rådende estetiske retningslinjer for veganlegg. I dag oppfattes det som noe preget av tidens tann. Det finnes ikke bebyggelse innenfor planområdet, men en gang- og sykkelvegbru over E18.

I nært tilgrensende områder mot syd finnes næringsbebyggelse fra ulike tidsepoker med varierende materialbruk og uten et sammenfallende estetisk uttrykk. Et bygg i Drammensveien 210 er oppført i 1935 og står på Byantikvarens gule liste. Objektet beskrives av Byantikvaren på følgende måte: *"Et særpreget og flott maritimt kulturminne knyttet til fritid og sport tilbake til 1930-tallet. Bygningen har gjennom sitt nøkterne funksjonalistiske formspråk også stor arkitektonisk verdi. Formspråket er godt bevart."*

Stedsutvikling

Det foregår per dags dato ikke noen konkret stedsutvikling i området som forslagsstiller kjenner til.

Barns interesser

Barn benytter eksisterende gang- og sykkelvegnett innenfor planområdet. Tidligere nevnte maritime virksomheter i og i nærhet av planområdet tilbyr aktiviteter for barn og har barn som medlemmer. Det er utover dette ikke registrert noen spesielle interesser for barn eller ungdom i eller i nærhet av planområdet.

Universell utforming

Det er liten høydeforskjell internt i planområdet. Eksisterende veganlegg er for øvrig prosjektert i henhold til tidligere tiders standarder for veganlegg, hvor universell utforming ikke hadde et slikt fokus som i dag. Eksisterende gangatkomst til bussholdeplass har ikke tilfredsstillende stigningsforhold.

Juridiske forhold

Etter forslagsstillers kjennskap eksisterer det ikke juridiske forhold med betydning for planarbeidet innenfor planområdet.

Planområdet berører eiendommer hvor andre enn forslagstiller Statens vegvesen er hjemmelshaver.

Interessemotsetninger

Forslagsstiller har ikke registrert betydelige interessemotsetninger i eksisterende situasjon.

4. PLANSTATUS

4.1 Overordnede føringer og gjeldende planstatus

Rikspolitiske bestemmelser eller retningslinjer

Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging

Målet med rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging er å utvikle arealbruk og transportsystem

"slik at de fremmer samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, med miljømessig gode løsninger, trygge lokalsamfunn og bomiljø, god trafikk sikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Det skal legges til grunn et langsiktig, bærekraftig perspektiv i planleggingen. Det skal legges vekt på å oppnå gode regionale helhetsløsninger på tvers av kommunegrensene."

Blant retningslinjene som for å oppnå samordnet areal- og transportplanlegging er følgende spesielt relevant:

"Planlegging av utbyggingsmønsteret og transportsystemet bør samordnes slik at det legges til rette for en mest mulig effektiv, trygg og miljøvennlig transport, og slik at transportbehovet kan begrenses. Det bør legges vekt på å få til løsninger som kan gi korte avstander i forhold til daglige gjøremål og effektiv samordning mellom ulike transportmåter.

Ved utforming av boligområder og trafikksystem skal det tas hensyn til statlige normer og retningslinjer for miljøkvalitet. Ved planlegging av nye boligområder og veganlegg bør en søke lokalisering og utforming som ivaretar miljøkvalitet slik at behov for avbøtende tiltak i ettertid unngås."

Rikspolitiske retningslinjer for universell utforming

Retningslinjene skal blant annet sikre at transport-infrastruktur planlegges og utformes på en slik måte at det tilrettelegges for bruk av alle, i så stor utstrekning som mulig.

Gjeldende overordnede planer

Kommuneplan 2008 – Oslo mot 2025

Kommuneplanen angir sentrale visjoner og mål for framtidig utvikling av Oslo kommune. Det er definert 5 spesifikke mål, hvor det femte målet er at "Oslo skal ha en bærekraftlig utvikling". Blant strategiene for å nå dette målet angis "Bidra til at Oslo-regionen får en samordnet areal- og transportstrategi", "Videreutvikle et effektivt og miljøvennlig transportsystem" og "Redusere miljøbelastningene i det sentrale byområdet".

Kommunedelplan for torg og møteplasser (2009)

I kommunedelplanen er planområdet vist som en viktig gangforbindelse mot Skøyen i øst og Lysaker i vest, samt over E18 mot Huseby i nord.

Plan for hovedsykkelveinettet i Oslo (1998)

Planområdet inngår i rute E18 i Plan for hovedsykkelveinettet i Oslo. Hovedhensikten med etablering av et hovedsykkelveinett er å øke antall reiser til skole og arbeid med sykkel på bekostning av bilbruk. Blant målene i planen er økt bruk av sykkel på alle daglige reiser, bedring av trafikksikkerhet for gående og syklister ved etablering av mer oversiktlige og forutsigbare løsninger og økning av fremkommelighet ved blant annet å unngå systemskifter.

Byøkologisk program, 2002 – 2014

Programmet omhandler blant annet bærekraftlig utvikling, kretsløp, fornybare energikilder, miljøeffektivt transportsystem, miljøeffektiv kommuneforvaltning og samarbeid.

Gjeldende regulering

Bygeområde – Industri, S-794, vedtatt 16.09.59

Friareal, S-602, vedtatt 28.06.55

Friområde, S-756, vedtatt 20.12.58

Friområde – turvei, S-4192, vedtatt 16.11.05

Park, sak 305/50

Offentlig trafikkområde – Kjøreveg, S-2184, vedtatt 07.12.76

Offentlig trafikkområde – Gang- og sykkelvei, S-2184, vedtatt 07.12.76

Offentlig trafikkområde – Annet veiareal, S-2184, vedtatt 07.12.76

Offentlig trafikkområde – Annet veiareal, S-3094, vedtatt 21.06.89

Deler av planområdet er uregulert.

Pågående planarbeid

Det er igangsatt planarbeid for reguleringsplan for Drammensveien 200, som omfatter omregulering fra industri til blandet formål kontor, industri, forretning og bevertning (Plan- og bygningsetatens saksnummer 200905725). Det pågår også utredning av trasé for ny bane mellom Fornebu og Skøyen.

Endelig politisk vedtak er ikke fattet. Forslagsstiller kjenner ikke andre pågående planarbeid i eller i umiddelbar nærhet av planområdet.

5. MEDVIRKNING

5.1 Innspill ved kommunalt samråd

Kommunalt samråd er et prøveprosjekt der enkelte etater kan gi innspill til forslagsstiller i starten av planarbeidet i forbindelse med innsendelse av et planinitiativ. Samrådsuttalelser følger som eget vedlegg. I denne saken er det Statens vegvesen som har innhentet samrådsuttalelser etter liste fra Plan- og bygningsetaten.

Liste over samrådsuttalelser

1. Bydel Ullern	01.07.09
2. Byantikvaren	25.06.09
3. Eiendoms- og byfornyelsesetaten	17.06.09
4. Friluftsetaten	17.06.09
5. Samferdselsetaten	24.06.09
6. Trafikketaten	17.06.09
7. Vann- og avløpsetaten	22.06.09
8. Undervisningsbygg Oslo KF	05.06.09
9. Hafslund Nett AS	08.06.09
10. Ruter AS	24.06.09

Sammen drag av samrådsuttalelser

1. Bydel Ullern er positiv til etablering av gs-vegen. Det er viktig at gående og syklende separeres for å ivareta sikkerheten til gående. Bydelen forutsetter at ny og eksisterende gs-veg kobles sammen på en trafiksikker måte. Videre anbefaler bydelen skilting av kryssende inn- og utkjøringer og understreker betydningen av at det etableres gode siktsoner. Bydelen anbefaler at bussholdeplassen langs E18 på Maritim tilrettelegges for universell utforming.
2. Byantikvaren opplyser om at det ikke finnes kjente forhold med betydning for forslagene når det gjelder nyere tids kulturminner. Etaten vil ikke stille krav om gjennomføring av arkeologisk registrering for å avdekke eventuelle automatisk fredete kulturminner. Det minnes om kulturminnelovens § 8 i forbindelse med bygge- og anleggsarbeid.
3. Eiendoms- og byfornyelsesetaten stiller seg positiv til den anbefalte løsningen. Etaten gjør samtidig oppmerksom på at de fester bort tre eiendommer og at Friluftsetaten forvalter eiendommene gnr./bnr. 6/176 og 6/188.
4. Friluftsetaten ber Statens vegvesen fremskaffe erstatningsareal for areal som i dag er regulert til park eller friområde. Dette bør være av samme kvalitet og størrelse som areal som i dag foreslås omregulert. Erstatningsareal bør ligge i samme område. Etaten mener parkering til ulike virksomheten bør kunne løses innenfor respektive eiendommer, og at kantstensparkeringsplasser derfor kan fjernes, slik at inngrep i friområder ikke bør være nødvendig. Videre anbefales det at utvidelse av kryssingen Mærradalsbekken skjer i bro og at vegetasjonsbeltet mot bekken blir minimum 6 meter bredt. Dette er i dag 8 meter. Etaten anser foreslått tiltak som positivt.
5. Samferdselsetaten mener forprosjektet bør referere til Sykkelhåndboka med tanke på dimensjonering av gang- og sykkelvegen. Det bør vurderes oppmerking av sykkel i sykkelbanen. Etaten mener det bør være mulig å lage en løsning med 2 meter istedenfor 2,5 meter til gående. Det stilles spørsmålsteget ved om bredden på rabatten til magnoliatrær er bred nok, og om man bør velge en annen type beplantning eller utvide rabatten. Etaten mener alternativet med beplantning er bedre enn alternativene uten beplantning.
6. Trafikketaten opplyser om at planen ikke kommer i konflikt med avgiftsparkeringsplasser. Etaten er enig i at tiltaket forbedrer siktforhold, hindrer av bilen krysser gs-vegen utenfor inn- og utkjøringer, samt strammer opp inn- og utkjøringer. Etaten mener dette fører til færre konflikter mellom kjøretøy og mange trafikanter.
7. Vann- og avløpsetaten uttaler at det kan bli aktuelt å bygge om/justere enkelte nedstigningsåpninger til hovedledninger. Utover dette kjenner ikke etaten til forhold av betydning for prosjektet. VAV ber i denne sammenheng om å bli kontaktet på detaljplanstadiet.

8. Undervisningsbygg Oslo KF har ingen kommentarer til prosjektet, men forutsetter at tiltaket tar hensyn til skoler og skoleveier i anleggsperioden. Undervisningsbygg ber om at det samarbeides med berørte skoler om HMS-tiltak mens området er under utbygging.

9. Hafslund Nett AS opplyser om at de har anlegg i planområdet, og at dette må hensyntas i planarbeidet. Det skrives videre at utbygger må bekoste alle utgifter knyttet til eventuell omlegging av anlegget. Nettselskapet må kontaktes tidlig. Konkret effektbehov må meldes inn for at Hafslund skal kunne ta stilling til om eksisterende strømmett har kapasitet. Videre legger Hafslund Nett as frem inforamsjon om etablering av nye strømforsyningsanlegg. I tillegg medfølger det et vedlegg der Hafslund redegjør for prosedyrer ved etablering av vegbelysning.

10. Ruter AS opplyser om at en av de aktuelle traseene for bybane mellom Fornebu og Skøyen er langs samme område som gs-vegen. Ruter AS kan ikke på det nåværende tidspunkt avgjøre om traseen langs E18 er uaktuell, da det avhenger av endelig politisk vedtak om traséføring. I november 2009 vil administrativ behandling overleveres til politisk behandling.

Forslagsstillers kommentarer til samrådsuttalelsene

1. Bydel Ullern – Uttalelsen tas til etterretning. Skilting av inn- og utkjørsler er vurdert, men ikke funnet nødvendig.

2. Byantikvaren – Uttalelsen tas til etterretning.

3. Eiendoms- og byfornyelsesetaten – Uttalelsen tas til etterretning.

4. Friluftsetaten – Uttalelsen tas til etterretning. Beregninger viser at 1346,6 m² regulert park eller friområde omreguleres til samferdselsanlegg som følge av planforslaget. Store deler av dette arealet har ikke en faktisk bruk som samsvarer med reguleringsformålet. Kantstensparkering er foreslått fjernet i detaljreguleringsplanen. Mærradalsbekken berøres ikke som følge av planforslaget. Ytterkant fortau vil i framtidig situasjon ligge ca. 8 meter fra åpningen.

5. Samferdselsetaten – Uttalelsen tas til etterretning. Det foreslås fortau med bredde på 2,0 meter. 2,0 meter rabatt er vurdert som tilstrekkelig. Det reguleres ikke type beplantning i planforslaget, men det forventes etablert løvtrær og gressplen.

6. Trafikketaten – Uttalelsen tas til etterretning.

7. Vann- og avløpsetaten – Uttalelsen tas til etterretning.

8. Hafslund Nett AS – Uttalelsen tas til etterretning. Kostnader vil løses etter avtale mellom tiltakshaver og netteier.

9. Ruter AS – Uttalelsen tas til etterretning.

5.2 Kunngjøringsinnspill

Innkomne kunngjøringsinnspill er opplistet, referert, kommentert og vedlagt sammen med forhåndsuttalelser, se punkt 5.3 forhåndsuttalelser.

5.3 Forhåndsuttalelser

Innkomne forhåndsuttalelser følger som eget vedlegg.

Liste over forhåndsuttalelser

1. Bydel Ullern	30.06.10
2. Byantikvaren	01.07.10
3. Friluftsetaten	17.06.10
4. Renovasjonsetaten	30.06.10
5. Samferdselsetaten	30.06.10
6. Trafikketaten	15.06.10
7. Vann- og avløpsetaten	18.06.10
8. Fylkesmannen i Oslo og Akershus	16.06.10
9. Forsvarsbygg	25.06.10
10. Hafslund Nett AS	08.06.10
11. Oslo Elveforum	30.06.10
12. Ruter AS	22.06.10
13. Syklistenes landsforening	29.06.10
14. Eiendomsspar AS v/Adv. Wikborg Rein AS	29.06.10
15. Bjørn Smørgrav	12.05.10
16. Binar Fjøsne	02.06.10

42

17. Magnus Nereng
18. Willy Knutsen

02.06.10
07.06.10

Sammen drag av forhåndsuttalelsene

1. **Bydel Ullern** uttaler at "Mulighetsstudie for Bestumkilen" tar for seg en strandpromenade på strekningen. Det er derfor ønskelig at utbedringen av eksisterende gang- og sykkelvei begrenser seg til dagens regulerte veiareal frem til snuplassen. Parkering langs veien bør opphøre, bredden på kjøreveien bør reduseres og arealet tilfalle gang- og sykkelveien. Videre anbefales det at sykkelfeltet bør passere under gangfeltet som tar av mot holdeplassen.
2. **Byantikvaren** uttaler følgende om nyere tids kulturminner: Det er kulturminner fra nyere tid i planområdet, men det forutsettes at eksisterende situasjon ikke endres. Eventuelle endringer må presiseres nærmere. Staten uttaler følgende vedrørende automatisk fredete kulturminner: Det er gjort funn av arkeologisk gjenstandsmateriale i nærområdet, men noe høyere i terrenget. Det stilles ikke krav til arkeologisk registrering innenfor prosjektområdet. Dersom man blir oppmerksom på automatisk fredete kulturminner skal arbeidene stanses og Byantikvaren varsles.
3. **Friluftsetaten** viser til brev av 17.06.2009, i forbindelse med høring av forprosjektet (samrådsuttalelse): Friluftsetaten ber SVV fremskaffe erstatningsareal for areal som i dag er regulert til park eller friområde. Dette bør være av samme kvalitet og størrelse som areal som foreslås omregulert. Erstatningsareal bør ligge i samme område. Friluftsetaten mener parkering til ulike virksomheter bør kunne løses innenfor respektive eiendommer, og at kantparkering derfor kan fjernes, slik veien kan snevres inn med 2 meter og at inngrep i friområder ikke blir nødvendige. Kravet om erstatningsareal vil da falle bort. Videre anbefales det at utvidelse av kryssingen av Merradalsbekken skjer i bro og at vegetasjonsbeltet mot bekken blir minimum 6 m bredt. Dette er i dag 8 m. Staten anser foreslått tiltak som positivt.
4. **Renovasjonsetaten** forutsetter at det blir tatt hensyn til den lovpålagte renovasjonen for husholdsavfall slik at det kan utføres forsvarlig for de tilstøtende eiendommene. Ber om å bli kontaktet for eventuelle avklaringer.
5. **Samferdselsetaten** viser til brev datert 24.06.2009 (samrådsuttalelse): Det bør vurderes en oppmerking av sykkel i sykkelbanen. SAM mener det bør være mulig å lage en løsning med 2 meter istedenfor 2,5 meter til gående. Det stilles spørsmålstegn ved om bredden på rabatten til magnoliatrærne er bred nok, og om man bør velge en annen type beplantning eller utvide rabatten. SAM mener alternativet med beplantning er bedre enn alternativene uten beplantning. Videre opplyses det om at skilting med parkeringsforbud krever forskrift og godkjenning av politiet og at dette bør avklares så tidlig som mulig.
6. **Trafikketaten** har ingen kjente forhold som har betydning for planarbeidet i dette området
7. **Vann- og avløpsetaten** har ingen merknader. Det ligger vann- og avløpsledninger i planområdet som tiltakshaver må ta hensyn til.
8. **Fylkesmannen i Oslo og Akershus** uttaler at en vurdering av planen i forhold til kommunens overordnede planer må synliggjøres. Kommunen må vurdere om planen krever konsekvensutredning og planprogram. Fylkesmannen ber videre om at følgende faglige hensyn vurderes og ivaretas: Universell utforming, støy, barn og unges interesser, grønnstruktur, biologisk mangfold, landskap, jordvern, vassdrag, vilt, friluftsliv og vann- og luftforurensning.
9. **Forsvarsbygg** informerer om at de ikke har bygg, anlegg eller installasjoner som berøres av planen og har derfor ingen innspill til reguleringsplanarbeidet.
10. **Hafslund Nett AS** informerer om at det er Oslo kommune ved Samferdselsetaten som eier og drifter gatebelysningen i Oslo fra 01.01.2010. Det vises også til brev av 08.06.2009: Bebyggelse og tiltak som kommer i konflikt med Hafslunds anlegg må tas hensyn til i det videre planarbeidet. Hafslund skriver at utbygger må bekoste alle utgifter med eventuell omlegging av anlegget. Nettselskapet må tas kontakt med tidlig. Konkret effektbehov må meldes inn for at Hafslund skal kunne ta stilling til om eksisterende strømmnett har kapasitet. Videre legger Hafslund Nett frem informasjon om etablering av nye strømforsyningsanlegg. I tillegg medfølger det et vedlegg der Hafslund redegjør for prosedyrer ved etablering av vegbelysning.
11. **Oslo Elveforum** informerer om at man i foreningen ønsker å "feire" møtet mellom elvevann og fjord. Oslo elveforum ønsker så vidt det lar seg gjøre at gang- og sykkelveien passerer over Merradalsbekken i bro fremfor fylling over rør.
12. **Buter AS** informerte om sitt arbeid med utredning av kollektivløsning til Fomebu. Gang- og sykkelveien vil ha størst konsekvens for alternativet med bybanen på strekningen. Vedtak om

kollektivløsning vil foreligge høsten 2011. Videre er det behov for kapasitet for buss på holdeplasser. Ruter ber om at det planlegges for å utvide kapasiteten på holdeplassen, samt tilrettelegging for universell utforming av hele holdeplassområdet.

13. **Syklistenes landsforening** uttaler at problemene på strekningen er knyttet til blanding mellom gående og syklende, samt at det er mange enkeltavkjørsler. Syklistenes landsforening mener det bør anlegges sykkelvei med fortau, avkjørsler bør saneres, det bør ryddes opp i siktforholdene og syklistene bør ledes utenfor snuplassen ved Maritim.

14. **Eiendomsspar AS v/Adv. Wikborg Rein AS** uttaler at de er positive til planleggingen, men mener det ikke tas tilstrekkelig høyde for Eiendomsspars interesser. Eiendomsspar mener den beste løsningen er å legge gang- og sykkelveien på nordsiden av veien og ber Statens vegvesen om å vurdere denne løsningen. Videre opplyser Eiendomsspar om at eventuell endret adkomst og avsigselse av tomtegrunn vil være i strid med Eiendomsspars forpliktelser til leietaker og fremtidig utnyttelse av eiendommen. Eiendomsspar kan ikke godta dette. Dersom gang- og sykkelveien kommer på sørsiden av veien må gang- og sykkelveien avgrenses av eiendomsgrensen mot Drammensveien 200.

15. **Bjørn Smørgrav** uttaler at dagens gang- og sykkelvei på strekningen er bred og ble nyasfaltert noen år tilbake. Gang- og sykkelveien videre mot Sjølyst er smalere, utsatt for stormflo, og trenger oppgradering. Denne delen bør prioriteres først.

16. **Einar Fjøsne** uttaler at planstrekningen framstår som lite oversiktlig på grunn av alle utkjørsler. Fjøsne har selv ikke vært ute for noen "episoder" i dette området, men var vitne til to ulykker som skyldtes uholdbare forhold for myke trafikanter under arbeidet med nytt Maxbo og sykkelveg under innkjøringen inn hit. Fjøsne påpeker at det er viktig at sikkerheten blir tatt på alvor under byggeperioder. Hele strekningen fra Aker Brygge til Lysaker er Norges mest trafikkerte transportetappe. Likevel blir gående og syklende blandet som om det var "shared space". Det er mange kryssinger på strekningen der syklisten har vikeplikt. Videre mener Fjøsne dette kan kalles diskriminering, med E18 ved siden av med en hastighet på 80 der bilene slipper å ta hensyn til andre trafikanter. Forurensning og støy fra E18 oppleves ubehagelig for de som ferdes langs der. En støyskjerm hadde vært det passende. Videre nevnes det at det vinterstid er blanding fra bilene på E18.

17. **Magnus Nereng** uttaler at det i dag er dårlig sikring mot E18 der gangbrua kommer ned på gangveien ved bussholdeplassen på Maritim, og ønsker at det etableres et bedre skille mellom gangveien og E18, gjerne helt frem til bussholdeplassen. Videre spør Nereng om det er mulig å etablere en sikring som et starkstiltak. Å forlenge betongskillet 3-5m videre fra eksisterende mur vil bedre situasjonen betraktelig.

18. **Willy Knutsen** uttaler at han sykler strekningen daglig og er positiv til at gående og syklende separeres på strekningen. Videre påpeker Knutsen at eksisterende anlegg er dårlig skiltet og merket, og ber om at dette oppgraderes ifm. prosjektet. Svingen rundt snuplassen på Maritim bør få kurveradius som er egnet for sykling

Forslagsstillers kommentarer til forhåndsuttalelsene

1. **Bydel Ullern** – Uttalelsen tas til etterretning. For å sikre god nok plass for ønsket tverrsnitt for gang- og sykkelveien medfører planen at gang- og sykkelveien store deler av strekningen går utenfor det arealet som er regulert til gang- og sykkelveg i dag.

2. **Byantikvaren** – Uttalelsen tas til etterretning. Eksisterende situasjon for nyere tids kulturminner endres ikke. Dersom man blir oppmerksom på automatisk fredete kulturminner vil arbeidene stanses og Byantikvaren varsles.

3. **Friluftsetaten** – Planforslaget medfører at 1345 m² omreguleres fra friområde til vegformål. Statens vegvesen anbefaler å fjerne kantparkeringen på strekningen og mener som Friluftsetaten at parkering til ulike virksomheter bør kunne løses innenfor respektive eiendommer. 0,5 meter av vegbredden vil derfor kunne benyttes til det nye gang- og sykkelveianlegget. Kant på den nye gang- og sykkelveien vil være mer enn 6 meter fra Mørradalsbakkens utløp. Kryssing i bro blir derfor ikke aktuelt.

4. **Renovasjonsetaten** – Uttalelsen tas til etterretning. Planforslaget er ikke til hinder for at den lovpålagte renovasjonen for husholdsavfall skal kunne utføres forsvarlig for de tilstøtende eiendommene.

5. **Samferdselsetaten** – Uttalelsen tas til etterretning. Planforslaget innebærer separat gang- og sykkelveg med 2 meter til gående, 4 meter til syklende og et skille mot kjøreveien på 2 meter. Skillet mot kjøreveien er 2 meter bredt for å sikre tilstrekkelig med plass til å plante trær. Endelig valg av type beplantning gjøres i byggeplanfasen. Skilting med parkering forbudt er tatt opp med avdeling Trafikkplan i Politiet. Politiet er positive til å skilte parkering forbudt på strekningen.

6. **Trafikketaten** – Uttalelsen tas til etterretning.

7. **Vann- og avløpsetaten** – Uttalelsen tas til etterretning. Endringer i infrastruktur behandles nærmere i byggeplanfasen. Eksisterende VA-ledninger ventes å kunne ligge i eksisterende trasé.

8. **Fylkesmannen i Oslo og Akershus** – Uttalelsen tas til etterretning. For forholdet til overordnede planer, se planbeskrivelsens kapittel 4.1 og 8. Planforslaget omfattes ikke av forskrift om konsekvensutredninger, og det er ikke krav om planprogram. Statens vegvesen mener at planen hensyntar universell utforming, støy, barn og unges interesser, grøntstruktur, biologisk mangfold, landskap, jordvern, vassdrag, vilt, friluftsliv og vann- og luftforurensning, se planbeskrivelsens kapittel 8 om "konsekvenser av planforslaget". Fagområdene vilt og jordvern anses ikke for å være relevante i dette prosjektet.

9. **Forsvarsbygg** – Uttalelsen tas til etterretning.

10. **Hafslund Nett AS** – Uttalelsen tas til etterretning. Endringer i teknisk infrastruktur behandles nærmere i byggeplanfasen. Eksisterende kabler ventes å kunne ligge i eksisterende trasé. Ang. kostnader ved eventuelle endringer vil dette løses på etter spesialavtaler mellom Statens vegvesen og Hafslund Nett AS.

11. **Oslo Elveforum** – Uttalelsen tas til etterretning. Gang- og sykkelvegen vil krysse Mærradalsbekken før bekkens utløp. Løsning som foreslått i uttalelse blir derfor ikke aktuell.

12. **Ruter AS** – Uttalelsen tas til etterretning. Avklaring vedrørende kollektivløsning til Fomebu foreligger ikke ved innsendelse av planen. Utforming av selve bussholdeplassen ivaretas i en egen gjennomgang av bussholdeplassene på E18, og er derfor ikke innlemmet i prosjektet. Det legges til rette for en universelt utformet atkomst til holdeplassen på E18 ved Maritim.

13. **Syklistenes landsforening** – Uttalelsen tas til etterretning. Planforslaget er i tråd med de momentene som Syklistenes landsforening bringer opp.

14. **Eiendomsspar AS v/Adv. Wikborg Rein AS** – Uttalelsen tas til etterretning. En gang- og sykkelveg på nordsiden av den kommunale veien vil kreve langt større inngrep i eiendommene langs strekningen, da kravet til minimum 7 m sikkerhetsavstand til E18 trår i kraft. Statens vegvesen anbefaler ikke denne løsningen. Planen innebærer et permanent eiendomsinngrep på 528 m² på eiendommen Drammensveien 200 (ikke medregnet arealet som i dagens situasjon er avsatt til trafikkformål), samt et midlertidig eiendomsinngrep på 908 m². Dette er nødvendig for å få til det ønskede tverrsnittet på gang- og sykkelvegen.

15. **Bjørn Smørgrav** – Uttalelsen tas til etterretning. Hovedårsaken til at gang- og sykkelvegen mellom Vækerø og Maritim skal utbedres er at det på denne strekningen er spesielt mange konfliktpunkter mellom syklende og andre trafikantgrupper. Nedenfor er det listet opp noen faktorer som regnes som uheldig på strekningen:

- Det er mange enkeltavkjørsler til ulike virksomheter. Avkjørslene er tildels "utflytende".
- Parallell adkomstveg er smal, og benyttes til kantsteinsparkering. Parkerte biler hindrer sikt.
- Det står ofte parkerte biler på grøntbeltet mellom g/s-vegen og virksomhetene mot sjøen. Dette er ikke opparbeidede p-plasser. Bilene rygger ut i gang- og sykkelveien.
- Ved snuplass i enden av prosjekstrekningen er gang- og sykkelvegen ikke tydelig definert.
- Det er ingen separering mellom gående og syklende

Adkomst til bussholdeplassen på E18 er bratt og tilfredsstillende ikke kravene til universell utforming.

16. **Einar Fjøsne** – Uttalelsen tas til etterretning. Statens vegvesens håndbøker og retningslinjer skal følges ved utbygging av gang- og sykkelveien, og vil ivareta HMS for alle trafikantgrupper i anleggsfasen. Planen innebærer bedre forhold for syklistene, ved bl.a. at gående og syklende separeres, siktforholdene bedres, gang- og sykkelveien legges utenom snuplassen på Maritim. Statens vegvesen vurderer støytiltak kun i tilknytning til boligområder/ boligeiendommer og annen støyømfintlig bebyggelse.

17. **Magnus Nereng** – Uttalelsen tas til etterretning. Saken er videresendt til Oslo fylkesenhet i Statens vegvesen. Forlengelsen av rekkverket inn i busslomma ved gangveien tas med sammen med strakstiltakene etter gjennomført TS-inspeksjon langs E18.

18. **Willy Knutsen** – Uttalelsen tas til etterretning. Det nye sykkelanlegget vil få ny skilting og merking. Statens vegvesen mener at ny geometri med gang- og sykkelveien utenfor snuplassen på Maritim vil være attraktiv for syklistene.

6. FORSLAGSSTILLERS FAGLIGE BEGRUNNELSE

Tiltaket som detaljreguleringsplanen legger til rette for er en utvidelse av eksisterende veganlegg der hovedhensikten er å legge forholdene bedre til rette for syklende og gående, enn det som er tilfellet i dag. Det er stor trafikk av syklist langs strekningen, samtidig som det også er en betydelig mengde fotgjengere. Det er i dag ikke fysisk skille mellom syklist og fotgjengere, noe som er uheldig, da det kan utløse trafikkfarlige konflikter mellom disse gruppene. Den kommunale atkomstvegen er en blindveg med begrenset trafikk. Parkerte biler som hindrer sikt, utflytende avkjørselsforhold, utflytende parkering, svakt skille mellom kjørebane og gang- og sykkelveg, samt blanding av alle trafikantgrupper i området ved snuplassen, gjør imidlertid at dagens løsning ikke er tilfredsstillende.

Valgt løsning

Hovedgrepet i planforslaget er å skape klart definerte skiller mellom de ulike gruppene av trafikanter, og at dette gjennomføres som en sammenhengende og ensartet løsning på hele strekningen. Det er lagt spesiell vekt på å bedre forholdene for syklist, fordi denne strekningen inngår i en sykkelrute som er en av de mest trafikkerte i landet. Dette medfører blant annet at syklist etter gjennomføring av tiltaket ikke lenger må sykle over snuplass, men kan passere snuplass på egen sykkelveg.

I den kommunale atkomstvegen innsnevres kjørebane til 5,5 meter bredde mellom kantstein. Videre anlegges det i hovedsak 2 meter bred grøntribbe, 4 meter bred sykkelveg og 2 meter bredt fortau parallelt med den kommunale atkomstvegen. Det gjøres enkelte tilpasninger i overgangen til eksisterende veganlegg mot vest. På den første delen av planstrekningen, dvs. fra Maxbo og forbi eiendommen Drammensveien 214, innsnevres rabatten mot kjørebane til 1 meter bredde for å begrense inngrep i eksisterende parkeringsplass.

Ved gang- og sykkelvegbru over E18 opphører fortauet, og sykkelveg omdefineres til gang- og sykkelveg videre i retning Skøyen, hvor den kobler seg på eksisterende gang- og sykkelveg etter ca. 60 meter. Fra enden av snuplassen og opp til vestre ende av bussholdeplass ved E18 ("Maritim") er det i dag en gangatkomst. Denne er bratt og tilfredsstillende ikke dagens krav til universell utforming. I planforslaget er det etablert en ny atkomst under gangbrua og opp til østre ende av bussholdeplassen. Den nye atkomsten har maksimum stigning på ca. 6,9 % og tilfredsstillende krav til universell utforming i henhold til Statens vegvesens håndbok 278. Atkomsten knyttes til omlagt rampe opp til gangbrua og ny gang- og sykkelveg, som her ligger ca. 15 meter lenger syd enn dagens gang- og sykkelveg.

Åtte eksisterende avkjørsler langs Drammensveien foreslås redusert til fem. Ved Drammensveien 214 beholdes eksisterende avkjørsel. Ved Drammensveien 208 beholdes eksisterende avkjørsel midt på området, mens avkjørselen lengst øst stenges. Dette valget begrunnes med avstand mellom videreførte avkjørsler, samt plassering på eiendommen. Avkjørsel til offentlig båtslipp vil også skje via denne avkjørselen. Avkjørslene til Bestumkilen roklubb og Oslo kajakklubb slås sammen til en felles avkjørsel midt mellom de to eksisterende. Ved Drammensveien 200 beholdes eksisterende avkjørsel. Ved Drammensveien 198 beholdes eksisterende avkjørsel nærmest grensen mot Drammensveien 200, mens avkjørsel fra enden av snuplassen stenges.

Eksisterende snuplass i enden av Drammensveien beholdes med sin ytre avgrensning, omtrent som i dag. For å skape et klarere trafikkbilde etableres det en sentraløy.

For gjennomføring av tiltaket etableres det midlertidige anleggsområder langs hele strekningen, hovedsakelig i en bredde på 0-5 meter. Det er gjort tilpasninger til eksisterende bebyggelse, samt innplassert muligheter for et riggområde sør for gang- og sykkelvegen ved bussholdeplassen.

Det etableres frisisiktsoner fra privateiendommer av hensyn til trafiksikkerhet. Friskt er tilpasset større kjøretøy (2,7 meter høyde).

Langs nordre del av strekningen er det regulert samferdselsanlegg (kjøreveg) i større utstrekning enn det som er nødvendig for å gjennomføre de konkrete tiltakene som er prosjektert. Dette skyldes tilpasning til eksisterende reguleringsgrenser. Planforslaget er imidlertid avgrenset mot eksisterende bussholdeplass langs E18. I de tilfeller hvor planavgrensning strekker seg utover hva som er

nødvendig for å gjennomføre de konkrete tiltakene i teknisk plan, vil eksisterende reguleringsformål tilpasses formålene i ny kartforskrift til plan- og bygningsloven og videreføres.

For detaljer vedrørende plassering og utforming av teknisk plan og detaljregulering vises det til vedlagt tegningsmateriale.

Detaljløsninger for veganlegget

Det foreslås parkeringsforbud langs den kommunale atkomstvegen. Dette vil gi bedre siktforhold og tryggere ferdsel for syklistene og fotgjengere.

Mellom kjørebane og grøntrabatt på strekningen skal det være kantstein med 13 cm vis. Mellom grøntrabatt og sykkelveg settes det kantstein med 0 vis. Mellom sykkelveg og fortau settes det ikke-avvisende kantstein.

I tilknytning til avkjørsel til Drammensveien 210 vil rabatt mellom kjøreveg og sykkelveg få overkjørbart belegg for å sikre atkomst for større kjøretøyer (vogntog). Også ny sentraløy på snuplass ved enden av den kommunale atkomstvegen utformes med overkjørbart areal slik at snuplassen blir fremkommelig for større kjøretøyer.

Rabatten mellom kjørebane og sykkelveg opparbeides med gress og en trerekke med oppstammede løvtrær. Ved valg av løvtrær er det lagt vekt på at de skal ha smal krone og at løvet faller sent, for å minimalisere problemer med sleip sykkelveg på høsten. Vegetasjonen vil gi en buffer og skjerming mot den kommunale atkomstvegen og mot E18. I rabatten legges det ut et sammenhengende lag med vekstjord i ca. 0,8 m dybde. Gang- og sykkelvegen bygges opp med rotvennlig forsterkningslag.

På sydsiden av eksisterende gang- og sykkelveg må 17 lønnetrær og deler av et belte med blandet løvtrevegetasjon fjernes for å gi plass til utvidelsen samt nødvendig anleggsbelte. Dette vil på enkelte strekninger, spesielt forbi østre del av Maritim båtforenings område, føre til at skjerming mellom ny sykkelveg og tilgrensende tomt vil bli borte. For oversiktighet og sikt ut mot fjorden vil dette være en fordel. Det er derfor foreslått at berørte arealer på utsiden av ny gang- og sykkelveg generelt istandsettes og tilsås med gress. Det samme gjelder øvrige arealer fra enden av snuplassen og østover, som skal istandsettes.

Kjørebane, fortau og sykkelveg vil få dekke av asfalt. Rabatt mellom kjørebane og sykkelveg, der denne er 2 meter bred, vil få dekke av gress. Der rabatten er 1,0 meter bred, er det foreslått dekke av smågatestein. Det samme gjelder overkjørbart areal i sentraløy på snuplassen, samt avkjørsel til Drammensveien 210. All kantstein vil være av granitt.

Langs ny rampe opp til busstopp på E18 ved Maritim settes det opp enkelt rekkverk mot skråning på utsiden. Ved valg av rekkverk vil det tas hensyn til det estetiske uttrykket til eksisterende gang- og sykkelvegbru.

Skilting vil bli omtrent som i eksisterende situasjon bortsett fra at det må settes opp skilt med parkering forbudt langs den kommunale atkomstvegen. Sykkelvegen skal merkes opp med gul, stiplet midtstripe og sykkelssymboler for begge retninger.

Hele strekningen skal være åpen for trafikk i hele anleggsperioden. Adkomst til eiendommene må opprettholdes under hele anleggsperioden. Praktisk gjennomføring av trafikkavviklingen må vurderes nærmere ved utarbeidelse av byggeplan. Det vil i anleggsperioden tas spesielt hensyn til sykkeltrafikk.

Alternativsvurderinger

I forprosjektet som ble utarbeidet av Statens vegvesen i 2009, ble ulike alternative løsninger vurdert. I prinsippet gikk de alternative løsningene ut på følgende:

Alternativ 1

Sykkelfelt i kjørebane, eksisterende gang- og sykkelveg reduseres til fortau for fotgjengere.

49

Alternativ 2

Sykling i blandet trafikk med biler, eksisterende gang- og sykkelveg reduseres til fortau for fotgjengere.

Alternativ 3

Gang- og sykkelvegen flyttes til motsatt side av lokalvegen. Gang- og sykkelveg med standard 3 + 2,5 meter (sykkelveg + fortau). Det etableres opphøyd gangfelt over lokalvegen i vestre ende.

Alternativ 4

Utvide eksisterende gang- og sykkelveg mot sjøen. Gang- og sykkelvegen får standard 3 + 2,5 meter gang- og sykkelveg (sykkelveg med fortau). Parkering langs lokalvegen flyttes til nordsiden.

Alternativ 5

Flytte lokalvegen mot E18, utvide eksisterende gang- og sykkelveg i samme retning. Gang- og sykkelvegen får standard 3 + 2,5 meter gang- og sykkelveg (sykkelveg med fortau). Parkering langs lokalvegen flyttes til nordsiden.

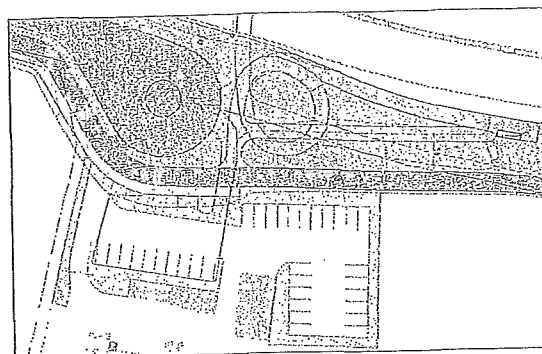
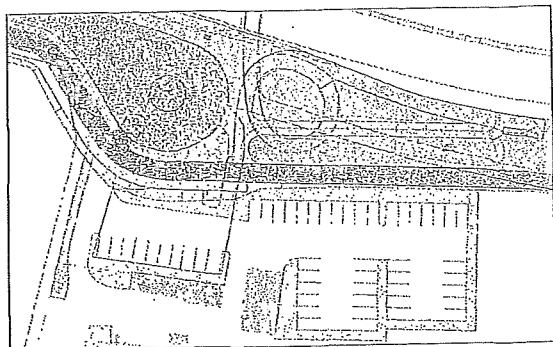
Vurdering av alternativ 1-5

Det finnes i dagens situasjon gang- og sykkelveger i begge ender av planområdet. Det vurderes som uheldig å legge opp til et systemskifte to ganger på en så kort strekning. Alternativ 1 og 2 er derfor ikke aktuelle. Det vurderes også som uheldig at traseen krysser Drammensveien. Alternativ 3 er derfor ikke aktuelt. Alternativ 4 tilfredsstiller kravene til at det skal være helhetlig, ensartet, enkelt, attraktivt for syklende og trafikksikkert. I tillegg er alternativet kvalitetssikret av fagperson på drift og vedlikehold, ihht. "Krav til sykkelanlegg". Alternativ 5 innebærer å benytte det grønne arealet mellom Den lokale atkomstvegen og E18 for å utvide eksisterende gang- og sykkelveg til standarden 3 + 2,5 meter. Dette arealet er regulert til "offentlige trafikkområde - annet vegareal", men alternativet utløser likevel krav om full reguleringsprosess. Den kommunale atkomstvegen ligger i dag svært nært inntil E18. Det ses på som uheldig å forskyve vegen ytterligere inntil E18. Alternativ 5 er derfor ikke aktuelt.

Forprosjektet konkluderte med at alternativ 4 skulle legges til grunn for det videre arbeidet med teknisk plan, og det er dette prinsippet, med noen justeringer, som vises i denne detaljreguleringen.

I startfasen av detaljplanarbeidet kom det, i møte med grunneierne, opp ønske om å legge gang- og sykkelvegen på nordsiden av den kommunale atkomstvegen, dvs. i prinsippet samme løsning som i alternativ 3 over. Det ble da foretatt en ny og grundig vurdering av dette, og det ble laget et eget notat med vurderinger og konklusjon. Innspillet ble etter en helhetsvurdering forkastet.

Sør for snuplassen finnes det et område som Ullem båtforening bruker til parkering for sine medlemmer. I festekontraktens kartdel er parkeringsarealet ikke vist som en del av området som Ullem båtforening fester av kommunen. Friluftsetaten vurderer å gjøre dette parkeringsarealet tilgjengelig for alle. Det er gjennomført kapasitetsvurdering av parkeringsarealet. Kapasitetsvurderingene er nedenfor vist som to mulige alternativer; det ene begrenset til areal som er opparbeidet med fast dekke i dag, det andre omfatter også areal som benyttes til parkering, men som ikke har fast dekke. De to alternativene gir plass til henholdsvis 33 eller 50 parkeringsplasser. Se skisser på neste side (forslagsstillers egne). Arealet er regulert til friområde i eksisterende situasjon.



7. PLANFORSLAGET

Reguleringsformål

Bebyggelse og anlegg – Industri

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur – Kjøreveg
Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur – Sykkelveg
Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur – Gang- og sykkelveg
Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur – Gangveg
Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur – Fortau
Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur – Annen veggrunn – Grøntareal

Grønnstruktur - Friområde

Bestemmelsesområde – Anlegg- og riggområde

Hensynssone – Sikringssone - Frisikt

Landskap

Det reguleres "samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur – annen veggrunn – grøntareal" i varierende bredder i tilknytning til veganleggene.

Trafikkforhold

Planforslaget regulerer samferdselsanlegg, herunder kjøreveg (5,5 meters bredde), sykkelveg (4 meters bredde), gang- og sykkelveg (4 meters bredde), gangveg (3,5 meters bredde) og fortau (2 meters bredde), samt annen veggrunn – grøntareal i varierende utstrekning i tilknytning til hovedformålene. Offentlighet sikres gjennom reguleringsbestemmelsene. Eksisterende gang- og sykkelveibru reguleres som juridisk linje i nivå over hovedformålet "samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur".

Kjøreveg merket KP1 (felles atkomst til gnr./bnr. 6/293, 6/349 og senere utskilte eiendommer) reguleres med bestemmelse om at den skal være privat.

Det reguleres fem avkjørsler over regulert sykkelveg og fortau til gnr./bnr. 6/98, 6/176, 6/188, 6/293, 6/349, 6/635 og senere utskilte eiendommer. Nordøstre avkjørsel til Drammensveien 208 reguleres sanert. I tillegg saneres eksisterende gangatkomst direkte fra snuplass mot eksisterende bussholdeplass.

Langs nordre del av strekningen er det regulert samferdselsanlegg (kjøreveg) i en større utstrekning enn det som er nødvendig for å gjennomføre de konkrete tiltakene som er prosjektert i detaljplan. Dette skyldes tilpasning til eksisterende reguleringslinjer og er en videreføring av eksisterende regulerings situasjon.

Risiko- og sårbarhet

Det reguleres frisisiktsoner i tilknytning til avkjørsler til private eiendommer. Det er utover dette ikke knyttet spesielle bestemmelser til forhold som omhandler risiko og sårbarhet i planforslaget.

Teknisk infrastruktur

Planforslaget er i seg selv teknisk infrastruktur. Det reguleres ikke traseer for annen teknisk infrastruktur som for eksempel vann- og avløpsanlegg.

Estetikk og byggeskikk

Det tillates etablert støttemurer og andre konstruksjoner eller installasjoner knyttet til veganlegget innenfor formålet "Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur – Annen veggrunn – Grøntareal" gjennom reguleringsbestemmelse.

I tilknytning til frisisiktsoner for 4 private eiendommer reguleres det byggeområde for industri, samt friområder, i tråd med gjeldende regulering.

Juridiske forhold

Det reguleres bestemmelsesområder som midlertidige anleggsområder langs hele strekningen, som grunnlag for tiltakshavers privatrettslige avtaler om disponering av grunn.

Midlertidig anleggsområde

Det reguleres "midlertidig anleggsområde" gjennom bestemmelse i et belte på hovedsakelig 0-5 meter langs søndre siden av strekningen for å sikre forslagsstiller midlertidig tilgang til arealer for gjennomføring av tiltaket som planforslaget legger til rette for. Det reguleres i tillegg "midlertidig anleggsområde" i et større omfang sør holdeplassen "Maritim" til rigg. Arealer regulert til midlertidig anleggsområde reguleres ikke i permanent situasjon. Eksisterende regulering videreføres.

8. KONSEKVENSER AV FORSLAGET

Overordnede planer og mål

Planforslaget er i henhold til tidligere beskrevne overordnede planer og mål. Se kapittel 4.1.

Natur- og ressursgrunnlaget

Planforslaget medfører små konsekvenser for natur- og ressursgrunnlaget i området. Rabatten mellom kjøreveg og sykkelveg opparbeides med gress og en trerekke med oppstammede løvtrær. Dette vil gi en buffer og en viss skjerming mot den lokale atkomstvegen og E18. I rabatten legges det ut et sammenhengende lag med vekstjord i ca. 0,8 meter dybde. Gang- og sykkelvegen bygges opp med rotvennlig forsterkningslag. På sydsiden av eksisterende gang- og sykkelveg må 17 lønnetrær og noe blandet løvtreevegetasjon fjernes på grunn av utvidelsen og nødvendig anleggsbelte. Det vil likevel fortsatt gjenstå noe vegetasjon, som vil ha en skjermende effekt. Berørte arealer på utsiden av ny sykkelveg/gang- og sykkelveg vil istandsettes og tilsås med gress.

Planforslaget medfører permanent omregulering av 1345 m² av eksisterende park- eller friområderegulerte arealer til ulike underformål av hovedformålet samferdselsanlegg, samt omregulering av 27 m² eksisterende veiregulert areal til "grønnstruktur – friområde". I tillegg medfører planforslaget regulering av 3972 m² til formålet "samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur – annen veggrunn – grøntareal". Majoriteten av de arealene som i eksisterende situasjon er regulert til fri- eller parkområder er ikke opparbeidet og tatt i bruk i tråd med reguleringsformålene. For eksempel er deler av eksisterende veganlegg regulert til friområder, mens regulerte parkområder langs den kommunale atkomstveien festes bort av Oslo kommune til private virksomheter. Dette medfører at arealregnskapet i forhold til reguleringssituasjon gir et feilaktig bilde når det gjelder faktisk bruk.

Landskap

Det vurderes at gjennomføring av tiltakene som planforslaget legger til rette for ikke vil få merkbare konsekvenser for landskap.

Et belte med varierende bredde beslaglegges midlertidig i forbindelse med anleggsarbeidet. Deler av dette beltet består av grøntarealer. Berørte arealer skal tilbakeføres til opprinnelig stand ved avslutning av anleggsarbeidet.

Verneinteresser

Det vurderes at tiltakene som planforslaget legger til rette for ikke vil få konsekvenser for nærliggende verneinteresser.

Gjennomføring av planforslaget innebærer ikke nye inngrep i sonen rundt Mærradalsbekken da utvidelsen vil ligge innefor allerede opparbeidede arealer. Friluftsetaten har uttalt at nytt anlegg bør ha en minimumsavstand fra bekkeutløpet, dvs. fra kulvertåpning, på 6 meter. Ytterkant fortau vil ligge ca. 8 meter fra åpningen.

Miljøfaglige forhold

Biologisk mangfold

Planforslaget får ikke kjente konsekvenser for biologisk mangfold. Tiltaket medfører ikke at kravene i Naturmangfoldloven trer i kraft.

Støy

Det er ikke gjort beregninger av støy i framtidig situasjon. Gjennomføring av tiltakene som planforslaget legger til rette for vil ikke medføre økt støy. Det ligger ikke boliger eller annen støyømfintlig bebyggelse innenfor eller i nærhet av planområdet.

Forurensset grunn

Gjennomføring av tiltaket som planforslaget legger til rette for vil medføre avrenning av overvann fra veibane. Dette vannet vil ledes til og fanges opp av sluk/sandfang.

Eventuell forurensset grunn som registreres under gjennomføring av anleggsperioden vil håndteres i henhold til gjeldende regelverk.

Trafikkforhold

Vegstandard

Gjennomføring av tiltakene som planforslaget legger til rette for medfører at sykkelveg fram til snuplass og gang- og sykkelveg fra snuplass langs den aktuelle strekningen utvides. Eksisterende kjøreveg innskrenkes noe, men nødvendig framkommelighet opprettholdes. Samtlige veganlegg innenfor planområdet oppgraderes til en tidsmessig standard, i tråd med forslagsstiller Statens vegvesens normer.

Spesielt syklist vil få bedre framkommelighet enn i dag. De vil i mindre grad behøve å tilpasse seg til fotgjengere samtidig som de får en bredere sykkelveg.

For biler vil fjerning av kantsteinsparkering gi bedre framkommelighet enn i dag. Biler vil kunne passere hverandre på hele strekningen.

Trafikktall

Gjennomføring av tiltakene som planforslaget legger til rette for forventes ikke å medføre en økning i biltrafikk. Gjennom økt tilrettelegging for myke trafikanter (gående og syklende) er det håp om at størrelsen på trafikktallene for denne trafikanthgruppen vil økes.

Trafikksikkerhet

Prinsippet for løsningen i teknisk plan og planforslag er at trafikanthgruppene skilles og at de tildeles hver sin definerte del av vegprofilen. I tillegg legges gang- og sykkelvegen utenom snuplassen i enden av den kommunale atkomstvegen slik at syklist og fotgjenger slipper å krysse kjørebane. Totalt sett medfører prosjektert løsning langt bedre overordnet trafikksikkerhet for de ulike trafikanthgruppene.

Skillet mellom syklist og fotgjenger vil ha en svært positiv effekt. Konflikter mellom disse trafikkantgruppene kan være et stort problem der det er mye trafikk. Trolig skjer det flere ulykker med syklist og fotgjenger enn det som inngår i ulykkesstatistikken. Sykkel- og fotgjengerulykker har en betydelig grad av underrapportering. Mens man antar at ca. halvparten av personskadeulykker hvor motorkjøretøy er involvert blir rapportert, antas bare 1 – 5 % av ulykkene der motorkjøretøy ikke inngår å bli rapportert. Eneulykker med sykkel (f. eks. velt) eller sammenstøt mellom syklist og fotgjenger, er typiske eksempler på ulykker som er underrapportert i den offisielle ulykkesstatistikken.

For biltrafikk vil planen ikke gi store utslag når det gjelder trafiksikkerhet. Det vil allikevel ha en viss positiv effekt at trafikkantgruppene skilles, at parkering fjernes fra den kommunale atkomstvegen og at antall avkjørsler reduseres.

I forhold til avkjørsler, så vil reduksjon i antall, tydeligere svingbevegelser, forbedret sikt, fjerning av vegparkering og oppstramning av utforming (klarere definerte avkjørsler) føre til positive effekter.

Avkjørsel

Åtte eksisterende avkjørsler langs Drammensveien foreslås redusert til fem. Ved Drammensveien 214 beholdes eksisterende avkjørsel. Ved Drammensveien 208 beholdes eksisterende avkjørsel midt på området, mens avkjørselen lengst øst stenges. Avkjørselene til Bestumkilen roklubb og Oslo kajakkklubb slås sammen til en felles avkjørsel midt mellom de to eksisterende. Ved Drammensveien 200 beholdes eksisterende avkjørsel. Ved Drammensveien 198 beholdes eksisterende avkjørsel nærmest grensen mot Drammensveien 200, mens avkjørsel fra enden av snuplassen stenges.

Reduksjon i antall avkjørsler medfører at det interne kjøremønsteret endres på berørte eiendommer. For Drammensveien 208 vil atkomst til båtslipp skje via hovedatkomst midt på eiendommen etter sanering av egen atkomst til båtslipp.

Parkering

Parkering i kjørevege vil forbys, noe som vil medføre redusert antall parkeringsplasser i området. Parkering for tilgrensende virksomheten må løses på egen eiendom. Friluftsetaten vurderer offentlig tilgjengelig parkering i området. Se siste avsnitt i kapittel 6 for nærmere detaljer.

Snøopplag

Grøntarealer/skråninger langs strekningen kan benyttes til snøopplag.

Risiko- og sårbarhet

Det er gjennomført vurderinger av risiko og sårbarhet med utgangspunkt i temaer i Plan- og bygningsetatens standardiserte skjema. Se vedlegg for nærmere detaljer om dette.

Tiltakets laveste punkt er estimert til kote +1,30. Dette medfører at deler av tiltaket kan være eksponert mot stormflo. Planforslaget forventes ikke få vesentlige konsekvenser for risiko- og sårbarhetsforhold.

Sosial infrastruktur

Tilgjengelighet til bussholdeplassen forbedres gjennom etablering av ny gangveg, som tilfredsstiller kravene til universell utforming. Selve bussholdeplassen berøres ikke av planforslaget.

Teknisk infrastruktur

Enkelte av dagens løsninger for teknisk infrastruktur som el, vann og avløp må justeres. Justeringer skjer i samråd med eiere av anlegg.

El-anlegg

Det er forutsatt at eksisterende kabler stort sett kan videreføres. Noe omlegging kan kanskje bli aktuelt ved planting av trær. Dette vil man først kunne få oversikt over ved kabelpåvisning/prøvegraving.

Eksisterende belysningsmaster i bakkant av eksisterende gang- og sykkelveg kommer i konflikt med nytt veganlegg og må fjernes. Nytt belysningsanlegg med 8 meter høye master etableres i rabatten mellom kjørebane og sykkelveg. I østre ende av parsellen, der eksisterende gang- og sykkelveg legges

om over en strekning på ca. 75 meter, settes det opp to nye lysmaster på nordsiden av gang- og sykkelvegen. Disse tilpasses og kobles til eksisterende belysningsanlegg videre østover.

Vann- og avløpsanlegg

På grunn av at kantsteinslinjen på sørsiden av Den lokale atkomstvegen vil bli flyttet på hele strekningen, er det forutsatt at det må foretas justering/flytting av eksisterende sandfang. Det kan også være aktuelt å etablere hjelpesluk som knyttes til eksisterende sandfangskummer. Det er forutsatt at sandfang som justeres eller flyttes/kobles til eksisterende overvannsledninger. Utover dette er det ikke forutsatt omlegging eller nybygging av vann- og avløpsanlegg.

Estetikk og byggeskikk

Tiltaket som planforslaget legger til rette for vil medføre en estetisk standardheving innenfor planområdet. Det er ikke etablerte spesifikke krav til estetikk/byggeskikk, herunder materialbruk, i reguleringsbestemmelsene, men materialer av god kvalitet vil benyttes. Kjørebane, fortau og sykkelveg vil få dekke av asfalt. Rabatt mellom kjørebane og sykkelveg, der denne er 2 meter bred, vil få dekke av gress. Der rabatten er 1,0 meter bred, er det foreslått dekke av smågatestein. Det samme gjelder overkjørbart areal i sentraløy på snuplassen, samt areal i tilknytning til avkjørsel til Drammensveien 210. All kantstein skal være av granitt. Endelige løsninger avgjøres i byggeplan.

I tilknytning til regulerte avkjørsler reguleres frisiktsoner. Arealformål for frisiktsoner videreføres i henhold til eksisterende regulerings situasjon. For 3 avkjørsler medfører dette regulering til formålet "grønnstruktur – friområde". For én avkjørsel, nemlig avkjørsel til Drammensveien 200, medfører dette regulering til formålet "bebyggelse og anlegg – industri". Reguleringsbestemmelse setter begrensning i forhold til høyde på vegetasjon/konstruksjoner/installasjoner/anlegg innenfor frisiktsoner.

Stedsutvikling

Tiltaket som planforslaget legger til rette for fremmer god stedsutvikling på generelt grunnlag gjennom å legge til rette for utvikling av trafikkanlegg for myke trafikanter (syklister og gående), som kan føre til redusert støy- og støvforurensning, som igjen vil være positivt for det fysiske miljøet.

Barns interesser

Planforslaget forventes å ha positive konsekvenser for barns interesser gjennom økt tilgjengelighet og trafiksikkerhet på en strekning som benyttes av barn og unge.

Universell utforming

Tiltakene som planforslaget legger til rette for prosjekteres i henhold til forslagsstiller Statens vegvesens krav til universell utforming. Utvidelsen/oppgraderingen av veganlegget vurderes å ha positive konsekvenser for universell utforming. Dette gjelder spesielt tilgjengelighet til eksisterende bussholdeplass ved E18 ("Maritim"), hvor eksisterende gangatkomst med ikke tilfredsstillende stigningsforhold saneres og erstattes av ny gangatkomst prosjektert etter prinsippene om universell utforming.

Juridiske forhold

Planforslaget medfører at det må erverves noe grunn for etablering av tiltakene som planforslaget legger til rette for. Totalt vil det erverves 3 188 m², mens 1 585 m² vil beslaglegges midlertidig i anleggsperioden til anleggsbelte og riggområde. 7 m² vil klausuleres permanent. I tillegg berøres 4 483 m², som i dag er regulert til trafikk-formål, men som ikke eies av Statens vegvesen. Disse arealene vil ikke erverves. For detaljer vises det til grunnverstegetninger (W-tegninger) i teknisk plan for prosjektet.

Det er ikke avdekket andre konsekvenser for juridiske forhold.

Økonomiske forhold

Gjennomføring av prosjektet er estimert til 15,8 millioner kroner med en usikkerhetsgrad på +/- 10 %.

53

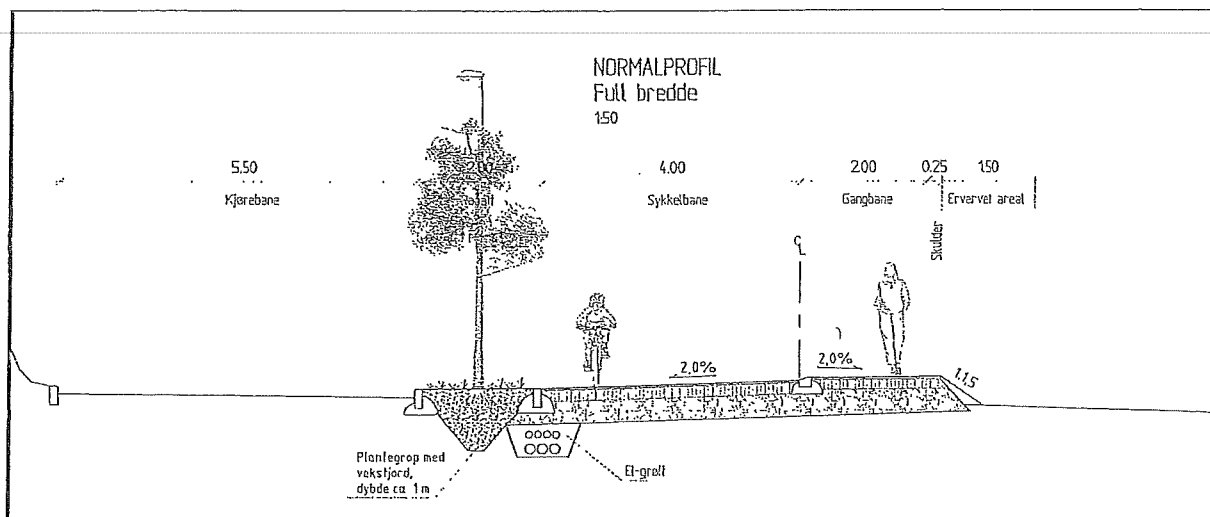
Interessemotsetninger

Planforslaget inneholder ikke vesentlige interessemotsetninger etter forslagsstillers vurdering. Enkelte berørte grunneiere ønsker ikke frivillig å avgi grunn til gjennomføring av planforslaget. Det er i tillegg interessemotsetninger hva gjelder parkering i veg, hvor berørte grunneiere/festere ønsker å beholde parkering i vei, mens forslagsstiller foreslår å fjerne dette.

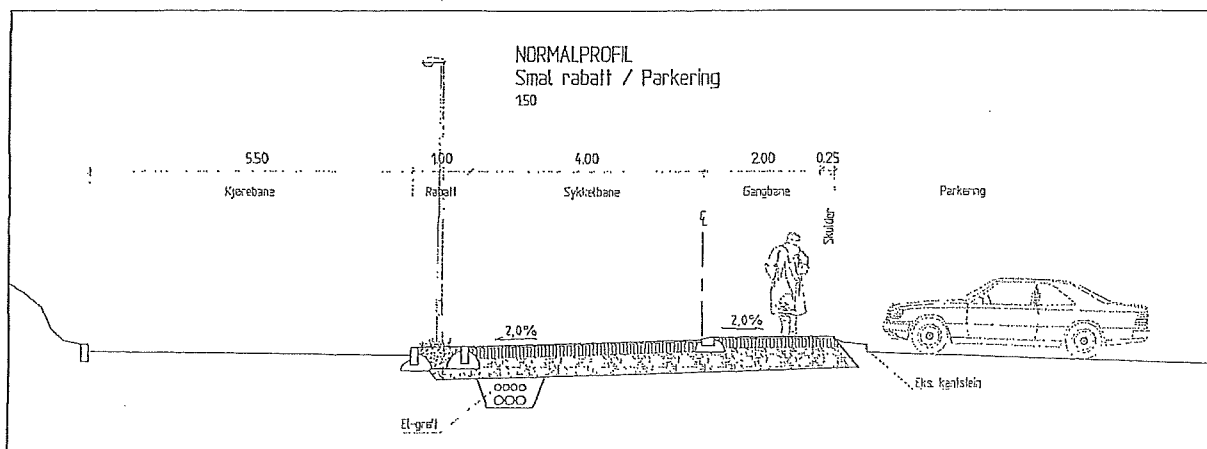
9. ILLUSTRASJONER

Følgende illustrasjoner, som ikke er gjenstand for vedtak og derfor ikke juridisk bindende, viser utbygging i henhold til forslaget.

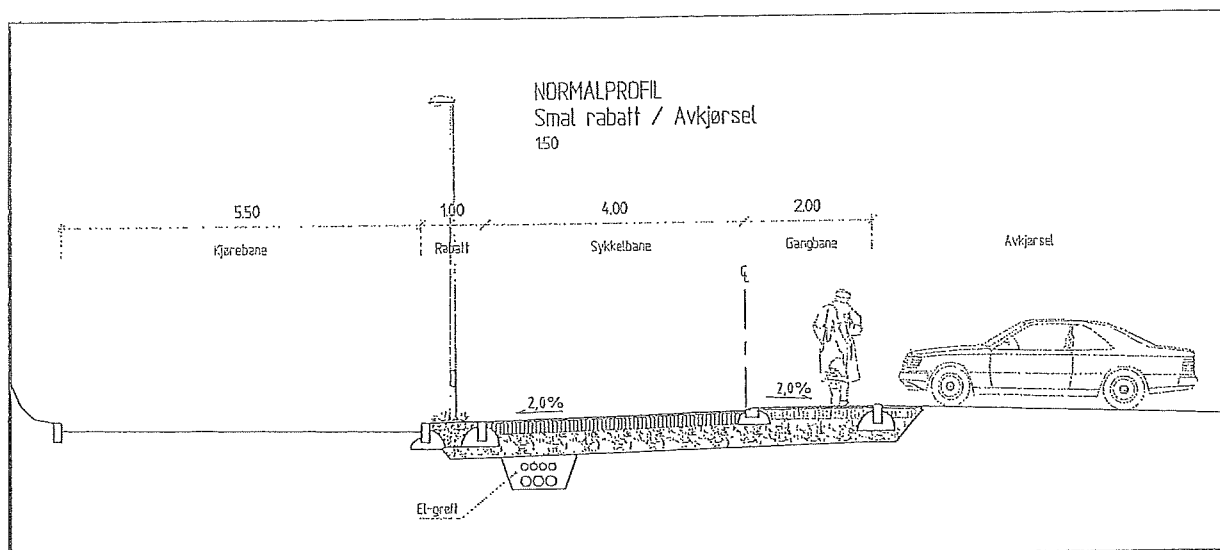
Det er i område- og prosessavklaring fra Plan- og bygningsetaten bedt om visualisering av forholdet til E18 og Mærradalsbekken gjennom utarbeidelse av veiprofiler. Dette kravet ble fremsatt på et tidspunkt hvor det ble vurdert flere alternative løsningsvalg for prosjektet. Endelig konsept for strekningen medfører uendret plassering av ytterkant eksisterende kjøreveg (mot E18). Avstand fra ytterkant asfalt gang- og sykkelveg til Mærradalsbekken vil bli ca. 8 meter. Friluftsetatens minimumskrav er 6 meter. Det anses nå ikke for å være behov for å visualisere dette.



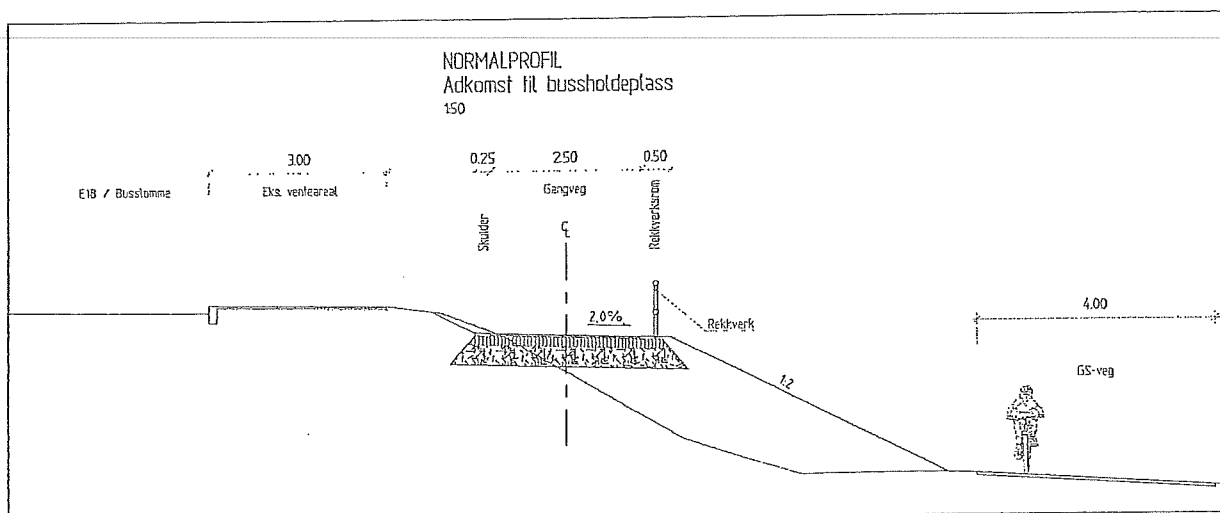
Illustrasjonen viser normalprofil ved Drammensveien 208.



Illustrasjonen viser normalprofil ved Drammensveien 214.



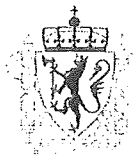
Illustrasjonen viser profil ved Drammensveien 214.



Illustrasjonen viser normalprofil ved eksisterende bussholdeplass ("Maritim").

10. VEDLEGG

- Vedlegg – Sjekkliste for risiko og sårbarhet – Hjeltnes Consult as
- Vedlegg – Geoteknisk notat (Notat RIG 01) – Multiconsult as
- Vedlegg – Geoteknisk notat (Notat RIG 02) – Multiconsult as
- Vedlegg – Teknisk plan – Hjeltnes Consult as



POLITIET

Oslo kommune Plan- og bygningsetaten
Boks 364 Sentrum
0102 OSLO

Deres referanse
200903221

Vår referanse
2010/04156-3 008

Dato
15072011

Saksbehandler
Inge E. Brekke

Bemerkning til planforslag - detaljregulering E-18 Gang og sykkelveg, parsell Vækerø - Maritim

Vi viser til oversendt planforslag, detaljregulering E18 Gang og sykkelveg, parsell Vækerø – Maritim.

Politiet har følgende bemerkning til planforslaget. Vi anser det som vesentlig at det er et tydelig fysisk skille mellom gående og syklende. Vegmerking har liten effekt vinterstid. Det er grunn til å anta at hovedtyngden trafikkanter på gang og sykkelveien er syklende. Vi mener en således bør vurdere en regulering med sykkelveg sammen med fortau.

Vi anser det som vesentlig at antallet avkjørsler reduseres så mye som mulig. Dette vil bidra til å redusere faren for ulykke med kryssende trafikk. Politiet vil og foreslå bruk av fysiske tiltak for å redusere farten til de kjørende ved avkjørsler. Dette gjelder både for motorvogn og de syklende.

Med hilsen

Alf A. Frid
Politiforstebetjent

Inge E. Brekke
Politibetjent III

Oslo politidistrikt

131 Trafikkplan, besøk: Grønlandsleiret 25, 0190 OSLO
Post: Postboks 8101 Dep, 0032 OSLO
Tlf: 22 66 90 50

Org. nr.: 961398142
Postgiro: 7694.05.08319

56



Oslo kommune
Bydel Ullern
Bydelsadministrasjonen

Statens vegvesen Region øst
Postboks 1010
2605 Lillehammer

Dato: 30.06.2010

Deres ref:

Vår ref (saksnr):
09/658

Saksbeh:
Svein Hjelmtveit, 953 07 138

Arkivkode:
612.2

**UTTALELSE TIL VARSEL OM OPPSTART AV REGULERINGSPLANARBEID FOR
UTBEDRING AV GANG- OG SYKKELVEG VÆKERØ - MARITIM
MERKET "2010023422"**

Det vises til brev at 27.05.2010 fra Statens vegvesen.

Ovennevnte sak er behandlet som hastesak av komiteleder Arne Helgerud og komitemedlem Gry Hovland i Ullern byutviklings- og samferdselskomite, i hht. delegasjon av myndighet gitt av Ullern bydelsutvalg. Det er fattet følgende vedtak:

"Bydel Ullern har under arbeid "Mulighetsstudie for Bestumkilen" med et perspektiv frem til 2020. Sentralt i det bildet er en form for strandpromenade/gangfelt (universelt utformet) fra Maxbo til kjerneområdet innerst i Bestumkilen videre tilknyttet turveinettet på Bygdøy og langs Frognerkilen.

På denne bakgrunn er det ønskelig at den annonserte helt nødvendige utbedring i en første fase begrenser seg til dagens regulerte veiareal m/gang- og sykkelvei frem til en snuplass. Parkering langs veien bør opphøre. Bredden på de to kjørefeltene til sammen bør reduseres med ca en meter, og resten av den regulerte bredde deles likt mellom sykkelfelt og gangfelt med en regulær fortauskant mellom (evt. gjerde).

For å få universelt utformet tilknytning for fotgjengere til gangbroen til Bestumveien og til Maritim bussholdeplass bør sykkelfeltet passere under gangfeltet som avgrener mot venstre til bro/holdeplass. Universelt utformet gangfelt avgrener mot høyre til naturlig strandpromenade."

Med hilsen

Birgit Aakre
assisterende bydelsdirektør

Svein Hjelmtveit
spesialkonsulent



Bydel Ullern
Bydelsadministrasjonen

Besøksadresse:
Hoffsveien 48
Postadresse:
Postboks 43 Skøyen
0212 OSLO

Telefon : 02 180
Telefaks: 22 51 58 69
E-post: postmottak@bun.oslo.kommune.no
Internett adresse : www.bun.oslo.kommune.no
Bankgiro : 6004 06 25103
Org.nr : 971 022 051

57



Oslo kommune
Bydel Ullern
Bydelsadministrasjonen

Saksframlegg

Dato: 30.06.2011

Saksmappe:
2008/579

Saksbeh:
Svein Hjelmteit, 953 07 138

Arkivkode:
615.1

Saksgang

Saksnr	Utvalg	Møtedato
11/30	Ullern byutviklings- og samferdselskomité	25.08.2011

KONVENTVEIEN – HØRING VEDRØRENDE GJENÅPNING

Bydelsdirektørens forslag til vedtak

Forslag i brev av 16.06.2011 fra Bymiljøetaten, divisjon samferdsel, om plassering av veiumper og gjenåpning av Konventveien tiltres.

Saksfremstilling

I vedlagte brev fra Bymiljøetaten fremgår at Byrådsavdeling for miljø og samferdsel har bedt etaten om å fremme sak om gjenåpning av Konventveien, og at det i denne saken skal foreslås fartsdempere fremfor stengning for å redusere gjennomgangstrafikken. I samme brev heter det følgende:

”I traseen Engebrets vei - Konventveien er det pr i dag 7 humper og i traseen Heggeliveien - Bekkeliveien er det pr i dag 5 humper. Samferdselsetaten foreslår at det etableres ytterligere 3 humper i Konventveien, en ny hump i Engebrets vei og en ny hump i Bekkeliveien for å gjøre det mindre attraktivt å benytte traseene til gjennomkjøring.

I nedre del av Konventveien parkeres det til tider slik at kjørende ved møtende trafikk har problemer med å passere hverandre. Sørgående trafikk i Konventveien har da ofte valgt å kjøre inn Ladeveien - Damliveien (vestsiden) som er en mindre adkomstvei. For å gjøre det mindre attraktivt for sørgående trafikk i Konventveien å kjøre denne traseen foreslås det en hump i Ladeveien og en hump i Damliveien”.

Plassering av nye humper er vist på kart i vedlegg fra Bymiljøetaten datert 10.06.2011.

Fra vedlagte nummerskiltanalyse siteres følgende:

”For å finne omfanget av gjennomgangstrafikken i Konventveien mellom Hoffveien og Monolitveien, er det foretatt en nummerskiltanalyse. Registreringene fant sted onsdag 13. mai 2009.

Analysen viste at det i en 3-timers periode om morgenen var 582 kjøretøy som kjørte inn til området, og 212 av disse kjørte rett igjennom. Dette gir andel gjennomgangstrafikk på 36 %. 24 % av trafikken mot nord og 55 % av trafikken mot sør om morgenen var gjennomgangstrafikk.

Tilsvarende var det i en 3-timers periode om ettermiddagen totalt 686 kjøretøy som kjørte inn mot området. 332 av disse kjørte rett igjennom området, hvilket vil si at andelen gjennomgangstrafikk var 48 %. 52 % av trafikken mot nord og 44 % av trafikken mot sør om ettermiddagen var gjennomgangstrafikk.”

Økonomiske konsekvenser

Ingen

Administrative/organisatoriske konsekvenser

Ingen

Bydelsdirektørens vurderinger

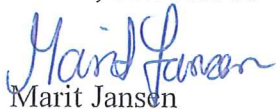
Bydelsdirektøren er kjent med at meningene om stenging/gjenåpning av Konventveien blant lokalbefolkningen er delte.

Foreslått løsning i brev av 16.06.11 fra Bymiljøetaten er et kompromiss som tilgodeser både behovet for tverrforbindelse mellom Hoffesveien og Monolitveien, og lokalbefolkningens behov for fremkommelighet og et sikkert og miljømessig (eksempelvis ift. støy) forsvarlig nærmiljø, ved at veiumpene vil dempe omfanget av gjennomgangstrafikken.

Trykte vedlegg:

- Brev av 16.06.2011 fra Bymiljøetaten, divisjon samferdsel, inkludert vedlegg om nummerskiltanalyse i Konventveien datert 02.07.2009 og kart (datert 10.06.2011) som viser plassering av nye humper.
- Brev av 29.11.2010 fra bydelen til Plan- og bygningsetaten.

Ullern, 11.08.2011



Marit Jansen

fungerende bydelsdirektør



Oslo kommune
Bymiljøetaten

Divisjon samferdsel

Bydel Ullern
Postboks 43, Skøyen
0212 OSLO

Oslo kommune
Bydel Ullern

7 JUN 2011

Bydelssamferdselssjefen

BYDELSSAMFERDSELSSJEFEN	
Dato	17/6-11
Saksbeh.	SSA
Arkiv	6151

Dato: 16.06.2011

Deres ref.:

Vår ref.: 10/03050-12

Saksbeh.: Hilde Gundersen

Arkivkode: 512

Org. enhet: Trafikkplan
Tlf: 23493066

SAK OM GJENÅPNING AV KONVENTVEIEN - HØRING

Bystyret vedtok 17.6.2010 at Konventveien skulle stenges midlertidig i påvente av en permanent stenging. Bakgrunnen for vedtaket var foruten en opparbeidelse i henhold til gjeldende regulering (ca. 50m av veien på kvartalet mellom Bekkeliveien og Ladeveien er regulert som Friområde) å hindre gjennomkjøring mellom Hoffveien og Monolittveien. Veien ble stengt midlertidig ved bruk av betongelementer 1.9.2010.

Forut for stengingen ble det foretatt en nummerskiltanalyse for å finne hvor stor andel av trafikken som var ren gjennomkjøringstrafikk. Kopi av denne analysen er vedlagt.

I brev av 11.4.2011 fra Byrådsavdeling for miljø og samferdsel er Bymiljøetaten bedt om å fremme sak for gjenåpning av Konventveien. I denne saken skal det foreslås fartsdempere framfor stenging for å redusere gjennomgangstrafikken.

Vanlige humper er det tiltak som i forhold til kostnadene er best egnet for å gjøre det mindre attraktivt å benytte veiene mellom Hoffveien og Monolittveien til gjennomkjøring. Tiltak i form av innsnevring er mer kostnadskreven og tiltak som gir liten fartsreduserende effekt når det ikke er møtende trafikk. Innsnevring er først og fremst et tiltak som brukes ved gangfelt i veier som er busstraseer og har større trafikk og hvor vanlige humper derfor ikke kommer til anvendelse.

I traseen Engebrets vei - Konventveien er det pr i dag 7 humper og i traseen Heggeliveien - Bekkeliveien er det pr i dag 5 humper. Samferdselsetaten foreslår at det etableres ytterligere 3 humper i Konventveien, en ny hump i Engebrets vei og en ny hump i Bekkeliveien for å gjøre det mindre attraktivt å benytte traseene til gjennomkjøring.

I nedre del av Konventveien parkeres det til tider slik at kjørende ved møtende trafikk har problemer med å passere hverandre. Sørgående trafikk i Konventveien har da ofte valgt å kjøre inn Ladeveien - Damliveien (vestsiden) som er en mindre adkomstvei. For å gjøre det mindre attraktivt for sørgående trafikk i Konventveien å kjøre denne traseen foreslås det en hump i Ladeveien og en hump i Damliveien.



Bymiljøetaten
Divisjon samferdsel

Besøksadresse:
Stromsveien 102
Postadresse:
Postboks 6703 Etterstad
0609 OSLO

Telefon: 02 180
Telefaks: 23 49 30 69

E-post: postmottak@sam.oslo.kommune.no
Internett: www.sam.oslo.kommune.no

Bankgiro: 6004 06 55045
Org.nr: NO 976 062 035

64

Forslaget til plassering av nye humper er vist på vedlagte kart, datert 10.6.2011.

Det er Byråden for miljø og samferdsel som er vedtaksmyndighet for humper. Forslag om å etablere nye humper sendes på høring til Bydel Ullern, politiet og Fellesutvalget for utrykningspersonell. Saken vil deretter bli fremmet Byråden for miljø og samferdsel for eventuelt vedtak. I tillegg er Plan- og bygningsetatens bedt om å vurdere gjeldende regulering og om det må foretas en omregulering før veien eventuelt kan gjenåpnes.

Med sikte på sak videre til Byrådsavdelingen for miljø og samferdsel ber vi om uttalelse innen 1.9.2011.

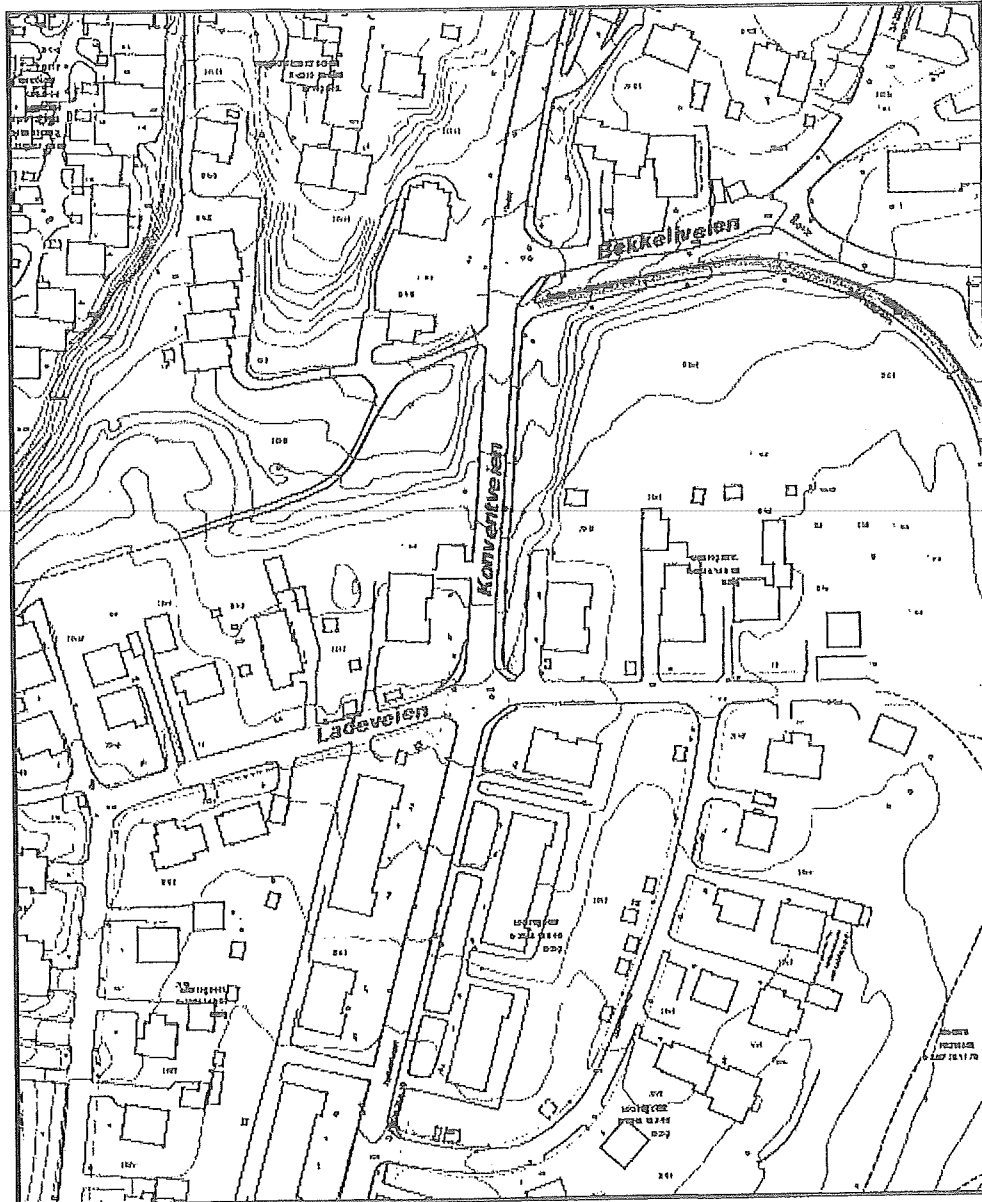
Med vennlig hilsen

Helge Jensen
avdelingsdirektør
Godkjent elektronisk

Bente Flesvig
seksjonssjef

Vedlegg: Nummerskiltanalyse og kart som viser plassering av humper

Oslo kommune, Samferdselsetaten



Nummerskiltanalyse i Konventveien

RAPPORT

Nummerskiltanalyse Konventveien

Rapport nr.: 1	Oppdrag nr.: 252501	Dato: 02.07.2009
Kunde: Oslo kommune, Samferdselsetaten		
Nummerskiltanalyse i Konventveien		
Sammendrag: For å finne omfanget av gjennomgangstrafikken i Konventveien mellom Hoffsveien og Monolitveien, er det foretatt en nummerskiltanalyse. Registreringene fant sted onsdag 13. mai 2009. Analysen viste at det i en 3-timers periode om morgenen var 582 kjøretøy som kjørte inn til området, og 212 av disse kjørte rett igjennom. Dette gir andel gjennomgangstrafikk på 36 %. 24 % av trafikken mot nord og 55 % av trafikken mot sør om morgenen var gjennomgangstrafikk. Tilsvarende var det i en 3-timers periode om ettermiddagen totalt 686 kjøretøy som kjørte inn mot området. 332 av disse kjørte rett igjennom området, hvilket vil si at andelen gjennomgangstrafikk var 48 %. 52 % av trafikken mot nord og 44 % av trafikken mot sør om ettermiddagen var gjennomgangstrafikk. For å sjekke trafikksituasjonen i Hoffsveien, ble det tatt ut reisetidsdata fra sanntidsinformasjonssystemet (SIS) for linje 24 mellom Hoff terrasse og Smestad. Dataene indikerer at det var en normalsituasjon i Hoffsveien på registreringsdagen.		
Rev.	Dato	Revisjonen gjelder
Utarbeidet av: Stein Emilsen	Sign.:	
Kontrollert av: Kimme Arnesen	Sign.:	
Oppdragsansvarlig / avd.:	Oppdragsleder / avd.:	
Snorre Lægran/ Areal og transport	Kimme Arnesen/ Areal og transport	

rap4n 2008-01-23

Oppdrag 252501;

p:\141\252501 konventveien nummerskiltanalyse\08
 rapporter\rapporter\20090702nummerskiltanalyse konventveien.docx

64

Innhold

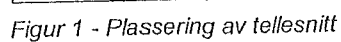
1	Innledning.....	1
2	Metode	2
3	Resultater	4
3.1	Registrert trafikk morgen.....	4
3.2	Registrert trafikk ettermiddag	5
3.3	Sammenligning med SIS-data.....	6
4	Oppsummering	6

1 Innledning

Konventveien er en boligvei vest i Oslo mellom Skøyen og Smestad. Veien går fra Engebrets vei i syd til Monolitveien i nord. Det har kommet ønsker fra nærområde og bydel om å stenge Konventveien for å unngå gjennomkjøringstrafikk.

Sweco er engasjert av Oslo kommune ved Samferdselsetaten for å kartlegge omfanget av gjennomgangstrafikk i Konventveien. Kontaktperson i Oslo kommune har vært Hilde Gundersen. Hos Sweco er arbeidet utført av Kimme Årnesen (oppdragsleder) og Stein Emilsen.

For å finne ut hvor mange biler som kjører gjennom området, er det gjennomført en såkalt nummerskiltanalyse. En slik analyse foregår ved at man registrerer hele eller deler av registreringsnumrene til samtlige biler som kjører inn og ut av et gitt område i et gitt tidsrom. I dette prosjektet ble registreringsnumrene til bilene registrert i tre snitt, se Figur 1 nedenfor.



De to nordligste snittene ligger i henholdsvis Konventveien og Heggeliveien. Snittet i syd ligger i Engebrets vei.

Registreringsnumrene ble registrert onsdag 13.05.2009 i periodene kl. 0700-1000 og kl. 1400-1700. Alle sifrene i registreringsnumrene ble registrert, men bokstavene ble utelatt. Også på utenlandske biler med flere bokstaver enn siffer, var det kun sifrene som ble registrert.

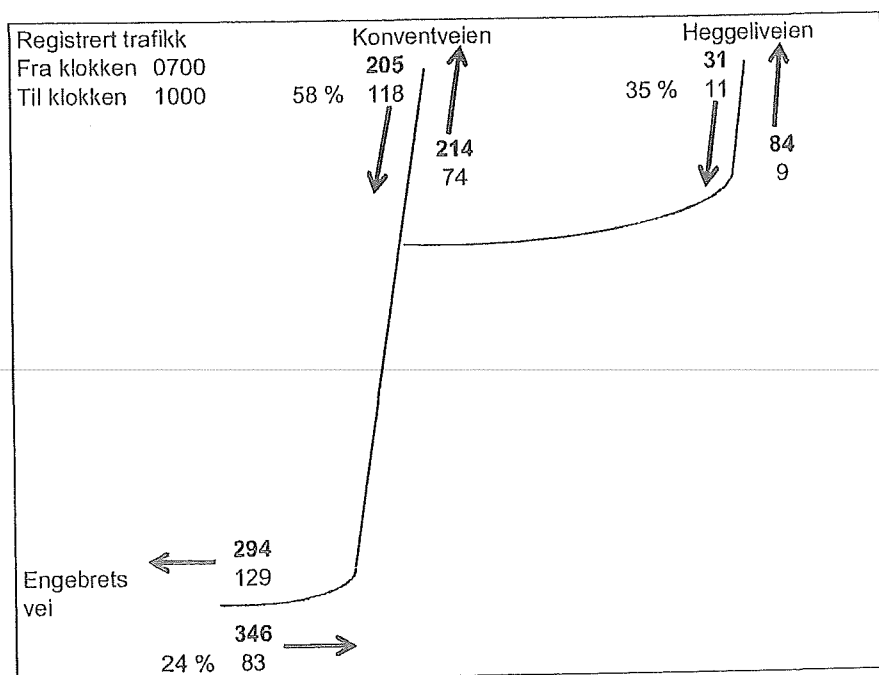
Ved hver registrering ble også klokkeslettet notert. Dette ble gjort for å finne ut hvor lang tid et kjøretøy eventuelt brukte gjennom området. Denne tiden ble så brukt til å vurdere hvorvidt kjøretøyet kjørte rett gjennom området, eller om det hadde en stopp på veien. For å lette analysearbeidet ble hver registrering plassert i tidsintervaller med lengde på 5 minutter (0700-0705, 0705-0710, osv.). Et kjøretøy ble regnet for å ha foretatt en gjennomkjøring dersom det kjørte ut av området i samme eller neste tidsintervall som det kom inn. Eksempel:

Et kjøretøy kjørte inn i området klokken 0704 (noteres i intervallet 0700-0705), og ut av området klokken 0707 (noteres i intervallet 0705-0710). Bilen kjørte ut av området i intervallet rett etter intervallet den kom inn i, og har således foretatt en gjennomkjøring.

3 Resultater

3.1 Registrert trafikk morgen

Figur 2 viser registrert trafikk i perioden kl. 0700-1000.



Figur 2 - Registrert trafikk kl. 0700-1000

Tallene i fet skrift viser hvor mange kjøretøy som passerte det aktuelle snittet. Tallene i normal skrift viser hvor mange kjøretøy som foretok en gjennomkjøring. For eksempel kjørte det i morgenperioden 205 kjøretøy inn i Konventveien fra nord. 118 av disse 205 kjøretøyene kjørte rett gjennom området og ut fra Engebrets vei i sør.

Om morgenen var det totalt 582 kjøretøy som kjørte inn til området, og 212 av disse kjørte rett igjennom. Dette gir andel gjennomgangstrafikk på 36 %.

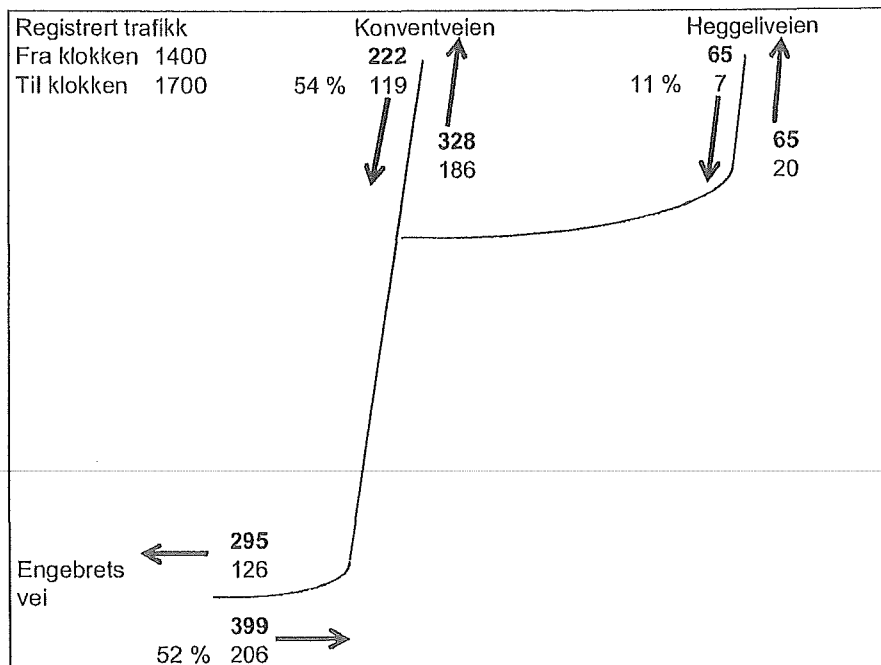
I nordgående retning, fra Engebrets vei, var det 346 kjøretøy som kjørte inn i området i morgenperioden. Av disse kjørte 83 kjøretøy rett gjennom området, noe som tilsvarer 24 %.

I sørgående retning, mot Engebrets vei, var det 236 kjøretøy som kjørte inn til området i morgenperioden. 129 av disse kjørte rett gjennom området, noe som gir andel gjennomkjøring mot sør på 55 %.

Heggeliveien hadde under 10 % av den totale gjennomgangstrafikken i morgenperioden.

3.2 Registrert trafikk ettermiddag

Figur 3 viser registrert trafikk i perioden kl. 1400-1700.



Figur 3 - Registrert trafikk kl. 1400-1700

Om ettermiddagen kjørte det totalt 686 kjøretøy inn mot området. 332 av disse kjørte rett igjennom området, hvilket vil si at andelen gjennomgangstrafikk var 48 %.

I nordgående retning, fra Engebrets vei, var det 399 kjøretøy som kjørte inn i området om ettermiddagen. Av disse kjørte 206 kjøretøy rett gjennom området, noe som tilsvarer 52 %.

I sørgående retning, mot Engebrets vei, var det 287 kjøretøy som kjørte inn i området om ettermiddagen. 126 av disse kjørte rett gjennom området, noe som gir andel gjennomgangstrafikk på 44 %.

Heggeliveien hadde under 10 % av gjennomgangstrafikken i ettermiddagsperioden. Figurene viser at det er om ettermiddagen det er mest gjennomgangstrafikk i området.

3.3 Sammenligning med SIS-data

Det er sannsynlig at gjennomkjøringstrafikken i Konventveien vil påvirkes av trafikksituasjonen i Hoffsveien. For å undersøke om dette var tilfelle på den aktuelle dagen, er det samlet inn data fra sanntidsinformasjonssystemet for kollektivtrafikken i Oslo (SIS). Dataene gir en oversikt over reisetiden for bussene på rute 24 mellom holdeplassene Hoff terrasse og Smestad i begge kjøreretningene. Det er hentet data fra tirsdag, onsdag og torsdag i uke 17-20 i periodene klokken 0700-1000 og 1400-1700.

Ut fra dataene fra SIS er det ingen grunn til å si at det var spesielt mye eller lite trafikk på registreringsdagen. Dette gir grunn til å tro at det er en normalsituasjon som er registrert.

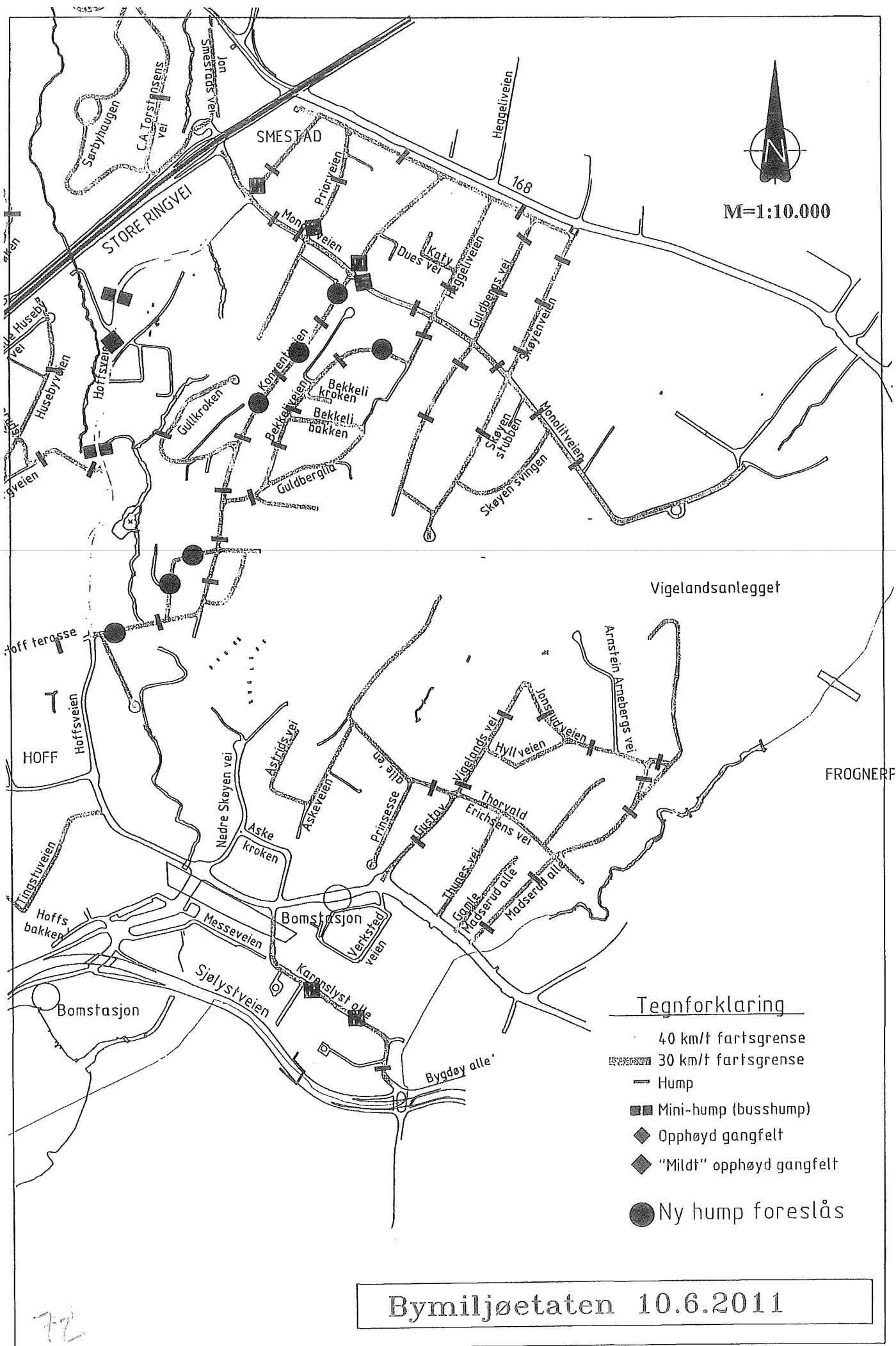
4 Oppsummering

For å finne omfanget av gjennomgangstrafikken i Konventveien mellom Hoffsveien og Monolitveien, er det foretatt en nummerskiltanalyse. Registreringene fant sted onsdag 13. mai 2009.

Analysen viste at det i en 3-timers periode om morgenen var 582 kjøretøy som kjørte inn til området, og 212 av disse kjørte rett igjennom. Dette gir andel gjennomgangstrafikk på 36 %. 24 % av trafikken mot nord og 55 % av trafikken mot sør om morgenen var gjennomgangstrafikk.

Tilsvarende var det i en 3-timers periode om ettermiddagen totalt 686 kjøretøy som kjørte inn mot området. 332 av disse kjørte rett igjennom området, hvilket vil si at andelen gjennomgangstrafikk var 48 %. 52 % av trafikken mot nord og 44 % av trafikken mot sør om ettermiddagen var gjennomgangstrafikk.

For å sjekke trafikksituasjonen i Hoffsveien, ble det tatt ut reisetidsdata fra sanntidsinformasjonssystemet (SIS) for linje 24 mellom Hoff terrasse og Smestad. Dataene indikerer at det var en normalsituasjon i Hoffsveien på registreringsdagen.





Oslo kommune
Bydel Ullern
Bydelsadministrasjonen

Underretning om vedtak

Byrådsavdelingen for miljø og samferdsel
Rådhuset
0037 Oslo

Dato: 29.11.2010

Deres ref:

Vår ref (saksnr):
08/579

Saksbeh:
Tore Gleditsch, tlf. 95298337

Arkivkode:
615.1

FORSLAG OM GJENÅPNING AV KONVENTVEIEN FOR GJENNOMKJØRING

Ovennevnte sak er behandlet av Ullern bydelsutvalget i utvalgets møte 04.11.2010. Ullern bydelsutvalg fattet følgende vedtak med 8 stemmer (6H og 2F) mot 7 stemmer (1H, 3A, 2V og 1SV):

”Konventveien åpnes og undergis fartsbegrensende fysiske tiltak i det aktuelle området ved turveien.”

Med vennlig hilsen
Bydel Ullern

Thor-Even Strømme
bydelsdirektør

Tore Gleditsch
rådgiver - leder politisk sekretariat



Bydel Ullern
Bydelsadministrasjonen

Besøksadresse:
Hoffsveien 48
Postadresse:
Postboks 43 Skøyen
0212 OSLO

Telefon : 02 180
Telefaks: 22 51 58 69
E-post: postmottak@bun.oslo.kommune.no
Internett adresse : www.bun.oslo.kommune.no

Bankgiro : 6004 06 25103
Org.nr : 971 022 051

73

100

100



Oslo kommune
Bydel Ullern
Bydelsadministrasjonen

Saksframlegg

Dato: 03.08.2011

Saksmappe:
2011/698

Saksbeh:
Svein Hjelmtveit, 953 07 138

Arkivkode:
187.5

Saksgang

Saksnr	Utvalg	Møtedato
11/31	Ullern byutviklings- og samferdselskomitè	25.08.2011

SOLLERUD - HØRING VEDRØRENDE SKISSEPROSJEKT/MULIGHETSSTUDIE OM MARINA

Bydelsdirektørens forslag til vedtak

Utredning utarbeidet av Norconsult i regi av småbåtutvalget: "Lysaker marina – urban marina og marin park – mulighetsstudie for Sollerudstranda", datert mai 2011, er et godt utgangspunkt for det videre plan- og utredningsarbeidet, men følgende må få større vekt i det videre arbeidet:

- Utrede mulighetene for å skaffe nye lokaliteter til vinterlagring av båter, også utenfor Oslo kommunes grenser.
- Gjennomgående kyststi må være en forutsetning og premiss for den nye marinaen

For øvrig er det positivt at studien vektlegger så sterkt at arkitekturen både på anleggene i sjø og på land skal utformes på en innbydende måte både estetisk og funksjonelt.

I det videre arbeid anmodes om at bydelens mulighetsstudie for Bestumkilen inngår som en del av grunnlagsmaterialet.

Saksfremstilling

Frist for uttalelse til saken var opprinnelig 05.08. Denne er nå forlenget til 29.08.2011.

Tiltaket innebærer en betydelig utvidelse av dagens båthavn ved Sollerudstranda. (Sidetall i parantes refererer til vedlagte utredning/mulighetsstudie utarbeidet av Norconsult). Fra avsnittet om mulighetsstudiens overordnede konsept (s. 18) gjengis følgende:

"Lysaker marina ligger svært sentralt på Lysaker og i umiddelbar nærhet til rekreasjons- og fritidsarealer. Det vil derfor være naturlig at marinaen opparbeides som urban marin park på en måte som tilrettelegger for en offentlig tilgjengelighet, og legger vekt på å tilføre kvaliteter til offentligheten samtidig som man legger tilrette for en attraktiv småbåthavn.

Området har innholdmessig tre hovedkomponenter i dag; Sollerud skole, småbåtmarinaen og parkareal. Utfordringen i dette området blir å integrere disse komponentene, få dem til å fungere godt sammen, og side om side. Området har i dag mange fine kvaliteter, men mangler en sammenhengende helhet, og området oppleves fragmentert og uoversiktlig.

Målet med studien er å tilrettelegge for marine aktiviteter og rekreasjon i et bredt spekter, ved å utvikle delområdenes særpreg, legge til rette for sambruk av arealer og å skape et tydeligere fysisk miljø med bedre sammenhenger og overganger. Det skal også legges vekt på identitetsskapende arkitektur og landskapsarkitektur som tiltrekker brukere og skaper tilhørighet”.

Andre viktige elementer i utredningen/mulighetsstudien:

- Forslaget om marina er utarbeidet i to alternativer, alternativ 1 gir 1315 båtplasser, alternativ 2 1480 båtplasser (s.20)
- Kostnader for molo/bølgebryter er estimert til kr 90-100 mill. (denne kostnaden er likt for begge alternativer). I tillegg kommer ca kr 40-60 mill ved henholdsvis 1000 og 1500 båtplasser (s. 24)
- Tiltaket generer økt behov for parkeringsplasser utover dagens ca 100 plasser , og dette tema må kartlegges i det videre arbeid, herunder muligheter for sambruk av parkeringsanlegg - eksempelvis i nærliggende næringsbygg (s. 15 og 25).
- Kapasitet på adkomst må utredes (s. 25).
- I den grad marinaen ikke baseres på bobleanlegg, må alternative opplagsplasser på annet sted skaffes (s. 25).
- I utredningen heter det at man skal ”Se på mulighet for gjennomgående kyststi”, herunder utrede ny bro over Lysakerelva for dermed å koble sammen boligområder på Lysaker brygge og marina m/friareler (s. 4 og 26).
- I forhold til eksisterende badeplass/parkareal nevnes at på østsiden av marinaen mot land er det foreslått en brygge til rekreasjonsformål, som kan skape en visuell buffer mellom båthavn og badestrand. Bryggen kan brukes til bading, stuping etc. Videre er det påpekt at planlagt klubbhus kan inneholde funksjoner som toaletter, avfallshåndtering og kiosk som også kan betjene park og badeplass (s. 20).
- Utredningen konkluderer med at nåværende informasjon om blant annet fremherskende vindretninger, dybdeforhold, geotekniske forhold etc. tilsier at tekniske løsninger for promenade og bølgedemper er gjennomførbare, og at det er mulig å etablere en trygg havn med de ønskede kvaliteter (s. 23).
- Utredningen inneholder mange eksempler på hvordan molo/bølgebryter og anleggene på land kan utformes på en innbydende måte både estetisk og funksjonelt (s. 27-35).

For øvrig vises til utredningens sammendrag og en detaljert innholdsfortegnelse.

Det vises også til tidligere tilsendt ”Mulighetsstudie for Bestumkilen-sluttrapport”, datert 22.10.2010, initiert av Bydel Ullern.

Økonomiske konsekvenser

Ingen

Administrative/organisatoriske konsekvenser

Ingen

Bydelsdirektørens vurderinger

Det er bydelsdirektørens oppfatning at tiltaket i prinsippet er i tråd med bydelens ”egen” mulighetsstudie for Bestumkilen (heretter kalt ”bydelens studie”). I denne foreslås molo m/ boblehavn samme sted som i småbåtutvalget sin utredning, men antallet båtplasser er her ca 500, dvs ca en tredel av hva som foreslås i utredningen fra småbåtutvalget.

Et svært viktig element i bydelens studie er på sikt å kunne ta i bruk arealene innerst i Bestumkilen til rekreasjonsformål for allmennheten. Dette forutsetter at vinterlagring innerst i kilen skjer et annet sted. Realisering av foreliggende prosjekt øker behovet for areal til vinterlagring av båter, og kan dermed bidra til at det blir enda vanskeligere å skaffe areal til vinterlagring av båtene innerst i kilen, dvs vanskeliggjøre gjennomføring av et viktig element i bydelens studie.

På den annen side kan det økte behovet for vinterlagring av båter øke sannsynligheten for at private aktører kan finne det lønnsomt å tilby slik vinterlagring. I den grad det er vanskelig å skaffe areal til dette formålet innen Oslo kommunes grenser, må det være interessant å utrede mulighetene for denne type arealbruk utenfor Oslo kommunes grenser, herunder Bærum kommune (eksempelvis Bærum Maritime Senter). I det videre arbeid med småbåtutvalgets studie bør spørsmålet om nye lokaliteter til vinterlagring bli et viktig tema. Det er også interessant å utrede i hvilken grad boblehavn gjør det mulig å lagre båtene i sjøen om vinteren for dermed å minske behovet for opplagsplasser på land vinterstid.

Andre viktige elementer i bydelens studie er kyststi, parkområde og badestrand. Alle disse elementene inngår i småbåtutvalgets studie og bydelsdirektøren anser derfor at studien omtaler tema som også bydelen er opptatt av. I denne sammenheng er det positivt at funksjoner som toaletter, avfallshåndtering og kiosk også kan betjene parkområdet.

Imidlertid må det påpekes at formuleringen "Se på mulighet for gjennomgående kyststi" på side 4 i småbåtutvalgets utredning må endres slik at gjennomgående kyststi inngår som en forutsetning og premiss for det videre arbeid. I så henseende er tanken om ny bro over Lysakerelva - som en del av kyststien - meget interessant.

For øvrig er det positivt at studien vektlegger så sterkt at arkitekturen både på anleggene i sjø og på land skal utformes på en innbydende måte både estetisk og funksjonelt.

I det videre arbeid anmodes om at bydelens studie inngår som en del av grunnlagsmaterialet.

Trykte vedlegg:

Brev av 22.06.2011 fra småbåtutvalget til diverse høringsinstanser.

Utredning utarbeidet av Norconsult i regi av småbåtutvalget: "Lysaker marina – urban marina og marin park – mulighetsstudie for Sollerudstranda", datert mai 2011.

Utrykt vedlegg:

"Mulighetsstudie for Bestumkilen-sluttrapport", datert 22.10.2010.

Ullern, 11.08.2011

Marit Jansen

fungerende bydelsdirektør



Oslo kommune
Småbåtutvalget

Se adresseliste

Oslo kommune
Bydel Ullern

24 JUN 2011

Bydelsadministrasjonen

BYDELSFORVALTNINGEN ULLEARN	
Dato 27/6-11	Saksnr. 11/698
Saksbeh.	Dok. nr. 1
Arkiv: 187-5	

Deres ref:

Vår ref (saksnr):

Saksbeh:

Dato: 22.06.2011

10/01665-9

Truls Korsæth,

Arkivkode:

Oppgis ved alle henvendelser

187.5

OVERSENDELSE AV SKISSEPROSJET/MULIGHETSSTUDIE: LYSAKER MARINA

Norconsult har på vegne av Småbåtutvalget i Oslo kommune utarbeidet et skisseprosjekt/mulighetsstudie som beskriver utvikling av et nytt bryggeanlegg for småbåter ved utløpet av Lysakerelva. Bryggeanlegget og tilhørende serviceanlegg er i forprosjektet kalt Lysaker Marina.

Før Småbåtutvalget tar stilling til hvordan man går videre med skisseprosjekt/mulighetsstudie ønsker vi å innhente kommentarer fra ulike aktører og interessegrupper. Kommentarene/høringsuttalelser vil bli registrert og bli lagt ved og danne grunnlaget for videre arbeider med en ev. realisering av Lysaker Marina.

Frist for tilbakemelding settes til fredag 5. august 2011. Tilbakemeldinger sendes til: Småbåtutvalget co/Bymiljøetaten Oslo kommune v/ Truls Korsæth, Postboks 1443, 0115 Oslo eller til: postmottak@bym.oslo.kommune.no.

Med hilsen

Erik Wilvang
Leder av Småbåtutvalget

Vedlegg: Skisseprosjekt/mulighetsstudie – Lysaker Marina (mai 2011)

Kopi til: Byrådsavdeling for miljø og samferdsel v/Jan Olav Nybø
Plan og Bygningsetaten
Småbåtutvalget

79



Småbåtutvalget

Postadresse:
Postboks 1443 Viken
0115 Oslo

Besøksadresse:
Semmerrogata 1, inngang Inkognitogata
Postmottak@bym.oslo.kommune.no

Telefon: 02180
Telefaks: 22 44 90 89
Bankgiro nr.: 6097 05 04543
Org.nr.: 971 185 600

Adresseliste:

Byrådet for byutvikling, BYA

Undervisningsetaten, UDE

Bydel Ullern

Oslofjorden Friluftsråd

Flerskrogklubben

Viken flerskrogseilere

Sollerud Båtforening

Bymiljøetaten

Bærum kommune

Bestumkilen Roklubb

Oslo Kajakklubb

Oslo Havnevesen

Hydro

Sameiet - Sollerudstranda - Gnr/Bnr 9/162 v/Katrin Koch

LYSAKER MARINA

Urban marina og marin park

**Mulighetstudie for
Sollerudstranda**

Mai 2011

INNHOOLD

3	Bakgrunn
4	Bakgrunn
5	Planavgrensing
6	Planer og føringer
7	Overordnede planer
8	Reguleringsplan
9	Dagens situasjon
10	Arealbruk
10	Eksisterende aktiviteter og interessegrupper
10	Knutepunktutvikling på Lysaker
12	Historisk oversikt
12	Landskapsrom
13	Vind, bølger og is
14	Trafikkmønster
16	Premisser for fysisk miljø
17	Alternative løsninger
18	Konsept
19	Urban marina og marin park
20	Alternativ 1
21	Alternativ 2
22	Alternativer
23	Teknisk løsning
24	Kostnadsoverslag
25	Konsekvensvurdering
26	Mulige øvrige tiltak
27	Arkitektoniske referanser
28	1. Fjordpark
29	2. Bølgebryter og promenade
30	3. Akvarium
31	4. Verksted og serviceareal
32	5. Gangbro
33	6. Båtforeningshus
34	7. Park
35	8. Havnebad
36	Planprosess
37	Innspill fra aktører
38	Videre planprosess

BAKGRUNN

BAKGRUNN

SAMMENDRAG

Mulighetsstudien utreder mulige løsninger for en urban marin park og marina for småbåter ved Sollerudstranda på Lysaker.

FORMÅL OG BAKGRUNN

Mulighetsstudien skal ta for seg og vise mulige løsninger for etablering av en større marina inklusive parkering, og serviceanlegg. Mulighetsstudien skal danne grunnlag for videre arbeid.

Lysakerfjorden, utenfor Sollerudstranda er blant de få områdene innen Oslo kommunes grenser med et potensial for å utvikle en større marina (1000 - 1500 båter). I nærheten av området er det offentlig kommunikasjon, gode veiforbindelser og parkering.

Hensikten med mulighetsstudien har vært å se på muligheten for å utvide småbåthavnen på en måte som tilrettelegger for rekreasjon med særlig vekt maritim idrett og service for småbåtlivet, og som samtidig ivaretar området som et rekreativt grøntområde sentralt på Lysaker.

I studien skal det både vurderes forslag til tekniske løsninger (brygger og opplag), og ideer for en kvalitetsmessig utvikling av land- og friområder.

Oppgaven innebærer å ta vare på, veksle og balansere mellom allmennhetens interesser og særinteresser i området.

Oppgaven har vært å komme frem til et løsningsforslag som er mest mulig omforent og gjennomførbart.

Prosess

For å få en god og gjennomarbeidet mulighetsstudie har det vært fokusert på en god kontakt med oppdragsgiver, og det har vært jevnlig møte mellom oppdragsgiver og konsulent. I tillegg har det blitt avholdt møter med aktuelle aktører. Innspillene fra disse møtene er oppsummert i mulighetsstudien.

Arbeidsgruppen har bestått av:

Friluftsetaten - Truls Korsæth
Norconsult - Hanne Sophie Solhaug, byplanlegger
Anette Flygansvær, planarkitekt
Trygve Isaksen, havneingeniør

Forutsetninger og premisser

Følgende forutsetninger, premisser og program er lagt til grunn for arbeidet:

Marinaen

- ca. 1500 båtplasser. Vurdere to alternativ.
- En gjennomsnittsstørrelse på 4m x 7m, med 35 m avstand mellom utriggere.
- Opprettholde forbipasserende trafikk og farleder.
- Det vil være en fordel å holde seg innenfor kommunegrensen, men ikke en premiss.
- Eksisterende marina / utfylling bør i hovedsak bli liggende, men kan bygges om for å bedre gjennomstrømming av vann / vannkvalitet
- Marinaen bør sikre god vanngjennomstrømning i/ til omkringliggende områder
- Må ikke forhindre utstrømning fra Lysakerelva

Serviceområdet

- 1500 båtplasser krever vesentlig større servicearealer. Ingen konkrete tall/ krav.
- Lagringsplass ivaretas ved bobleanlegg / lagring andre steder
- Parkering blir delvis ivaretatt på eget areal.
- Avsette areal for av-/ pålossing og serviceanlegg
- Diesel / bensintank kan vurderes
- Plass for reparasjon
- Plass til å helse opp båter

Adkomst

- Uendret adkomst for bil
- Bedre tilgjengelighet/synlighet til av/påstigning og av/pålessing

Parkering

- Det vil bli kapasitetsutfordringer knyttet til parkering.
- En mindre del av parkeringen kan legges på tilknyttet serviceareal. Øvrig parkering må dekkes i området rundt. Parkeringskjellere i næringsbygg rundt Lysaker har størst dekning i arbeidstiden, båthavnen vil ha størst pågang utenom arbeidstid og i helger. Sambruk vil kunne være en løsning her.

Strandlinje

- Se på mulighet for gjennomgående kyststi. Avgrensning mot brygge øst for området.
- Eventuell bro over elven om driftsmessig mulig mtp båter fra Redningsselskapet.
- Bevare sjøutsikt fra sandstrand.

PLANA VGRENSING

EIENDOMSFORHOLD INNENFOR PLANOMRÅDET

Oslo kommune eier hele det definerte planområdet, eiendom 9/1, Drammensveien 281.

AVGRENSING AV PLANOMRÅDET

Avgrensingen av planområdet er satt med hensyn til gitte premisser men er til dels fleksibel. Grensa mot vest bør overholdes med tanke på elv, båttrafikk og kommunegrense. Mot øst er grensa satt for å ivareta utsikt fra stranden, mens mot sør regnes grensa fleksibel med hensyn til størrelse på havn, og antall båtplasser som ønskes.



PLANER OG FØRINGER

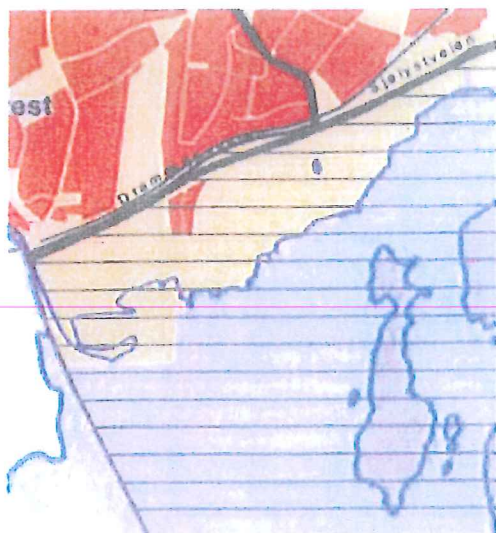
OVERORDNEDE PLANER

Rikspolitiske retningslinjer for Oslofjordregionen

Planområdet omfattes av rikspolitiske retningslinjer for Oslofjordregionen.

Oslo kommune - kommuneplanens arealdel

Under vises et utsnitt av gjeldende kommuneplan for Oslo kommune vedtatt 16.12.2009. Områder i gult markerer regulert areal. Skravuren markerer områder som omfattes av fjordbruksplanen.



Oslo kommune - Fjordbruksplanen

Planområdet omfattes av Fjordbruksplanen - kommunedelplan for fjorden og fjordområdene, vedtatt 19.6.1991.

Fjordbruksplanen har 4 hovedprinsipper i området:

1. Området legges til rette for rekreasjon med særlig vekt på maritim idrett og service for småbåtlivet.
2. Eksisterende bruk og ferdsel på sjøen opprettholdes
3. Tilknytning til byområder er viktig.
4. Turveinettet forbedres.

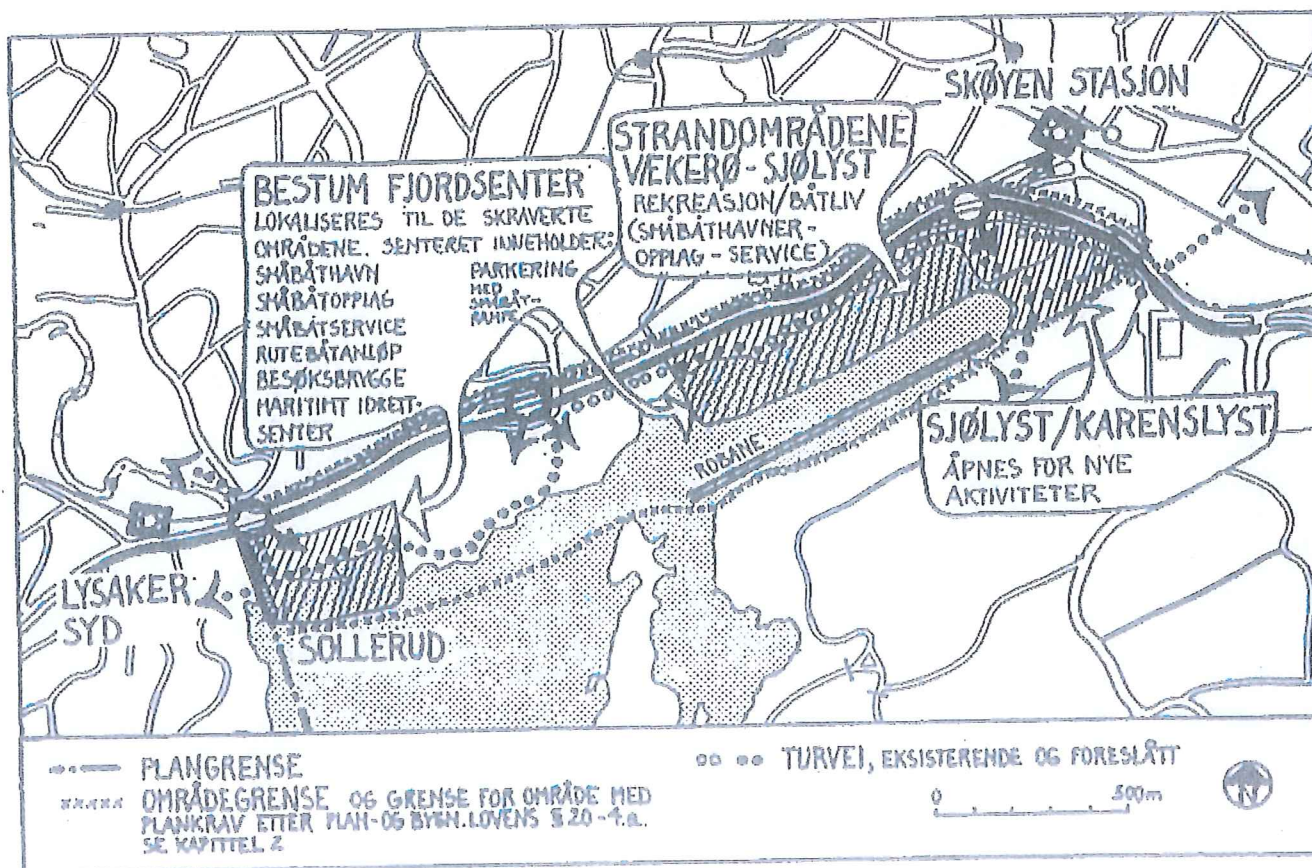
Planen vist under av viser målsettingene for området Sollerud - Bestumkile - Sjølyst.

Kommunedelplan for torg og møteplasser

Møteplasser skal lokaliseres på steder med god utsikt, gode solforhold og utformes med lett tilgang til offentlig gatenett letter gang- og sykkelnett.

Byøkologisk program 2010-2026

I punkt 5.5 heter det at friluftsliv skal ha høy prioritet og at det er en strategi å tilrettelegge og vedlikeholde grøntområder.



REGULERINGSPLAN

Oslo kommune - gjeldende reguleringsplan

Hele planområdet er regulert og ligger innenfor sammen reguleringsplan. Dagens arealbruk er i tråd med reguleringsformålene.

- S-2984 stadfestet den 31.08.1988

I henhold til reguleringsplankartet som her er vist, er området i grønt avsatt til friområde / park. Området rundt dagens marina er avsatt til friområde/spesialområde for maritim virksomhet. Det er her også avsatt arealer til formål for trafikkområder. Bebyggelsen i rosa er avsatt til skoleformål.

PLANER UNDER ARBEID

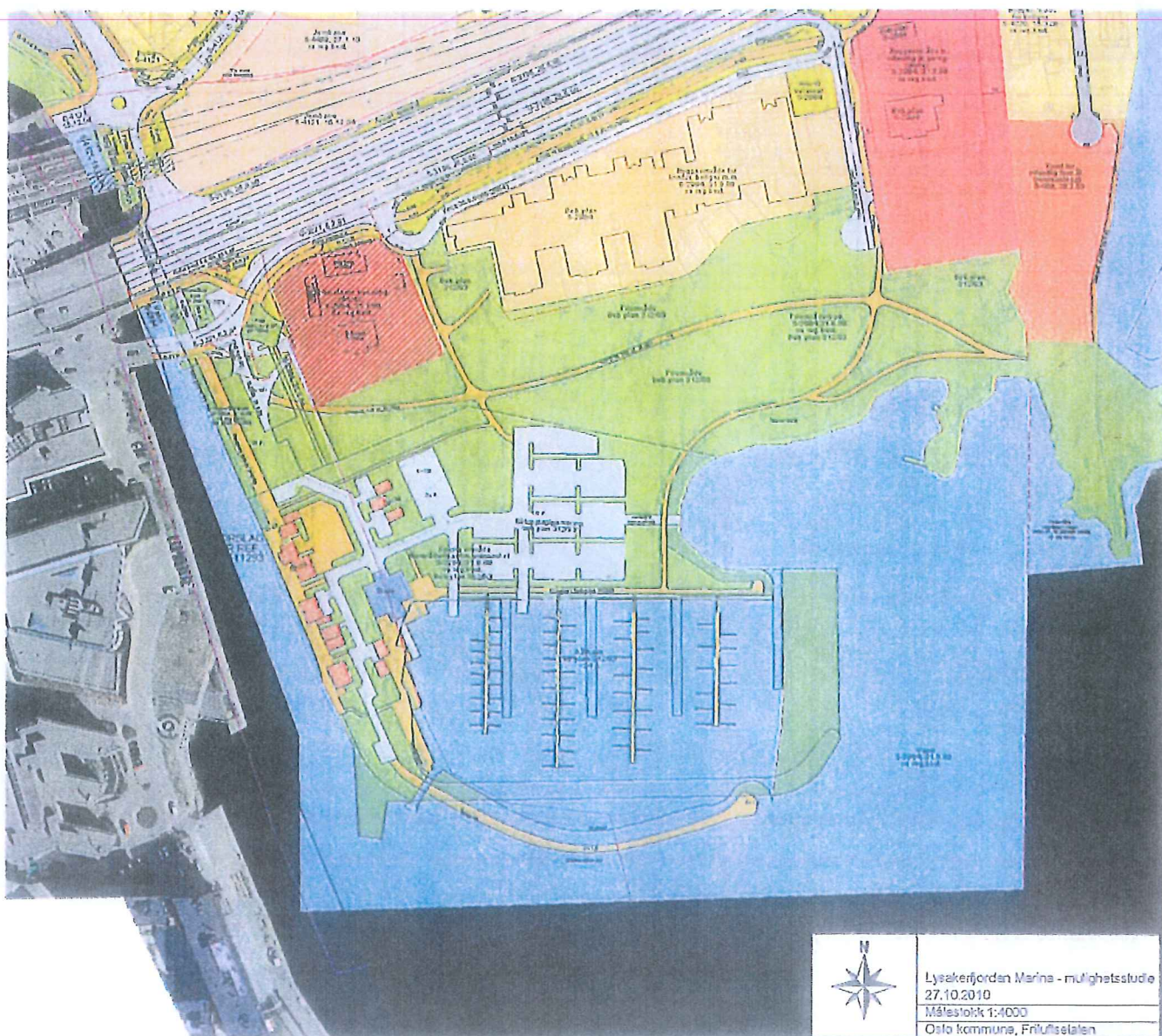
Kommunedelplan for Lysaker- og Sørkedalsvassdraget

Det arbeides med en ny kommunedelplan for

Lysaker- og Sørkedalsvassdraget. Denne planen er et samarbeid mellom Oslo, Bærum og Ringerike kommune og ledes av Friluftsetaten i Oslo kommune. Målet med kommunedelplanen er bærekraftig, samfunnsøkonomisk og samordnet arealbruk i vassdraget over kommunegrensene.

Kommunedelplan for den blågrønne strukturen i Oslos byggesone

Planen er en revidering av gjeldende Grøntplan for Oslo, vedtatt 15.12.1993. I kommuneplan 2004, vedtatt av bystyret 26.5.2004, er det bedt om en gjennomgang og oppdatering av Grøntplanen fra 1993, med tanke på å sikre turveilener der disse mangler, og å prioritere overordnede grøntarealer planmessig.



DAGENS SITUASJON

DAGENS SITUASJON

DAGENS AREALBRUK

Planområdet benyttes i dag hovedsakelig til friluftformål og maritim virksomhet. Det består av et parkområde med sandstrand, og et maritimt bygningsmiljø rundt småbåthavnen, i tillegg til opplagsplasser og parkeringsplasser.

Tilgrensende planområdet finnes kontor- og boligbebyggelse, Sollerudstranda skole, en barnehage, offentlige trafikkområder og skogkledd kulle.

EKSISTERENDE AKTIVITETER OG INTERESSE GRUPPER

Sollerud båtforening

Det er i dag Sollerud båtforening som administrerer marinaen på Lysaker. Båtforeningen har 120 plasser, og det er flere på venteliste som ønsker plass her. Båtforeningen har ingen egne bygg og opplagsplasser i dag, men leier dette av Sollerudstranda skole.

Sollerudstranda skole

Sollerudstranda skole holder til innenfor planområdet, og disponerer et stort uteområde med strandlinje og brygger, en opplagsplass for båter, flere gamle og nye hus, samt verksteder. Sollerudstranda skole er et praktisk og yrkesrettet alternativ for ungdom i Oslo. Skolen er et frivillig tilbud til elever på ungdomstrinnet (fortrinnsvis 9. og 10. klasse) i Oslo kommune. På båtoppslaget driver elevene en liten bedrift. De løfter i dag opp ca. 100 båter og setter dem på land, i tillegg til å sette dem ut igjen om våren. På dette tjener de ca. kroner 400 000 pr. år. Elevene er med i alle ledd i driften

fra opptak til fakturering og kundebehandling. (<http://www.sollerudstranda.gs.oslo.no/>)

Redningsbåtene

I dag ligger både Redningsselskapets redningsskøyte på Sollerud i tillegg til Sjøredningskorpset. Redningsskøyten er en høyberedsskapsbåt til utrykning, mens Sjøredningskorpset også patrulljerer.

UiO Forskningsfartøyene

Universitet i Oslo ved det matematisk-naturvitenskapelige fakultet har to forskningsfartøyer i Oslofjorden. Fartøyene har sine hovedbase på Sollerud, hvor det er kaianlegg og naust med verksted, lager for spesiell forskningsredskap, kontor og briefingrom.

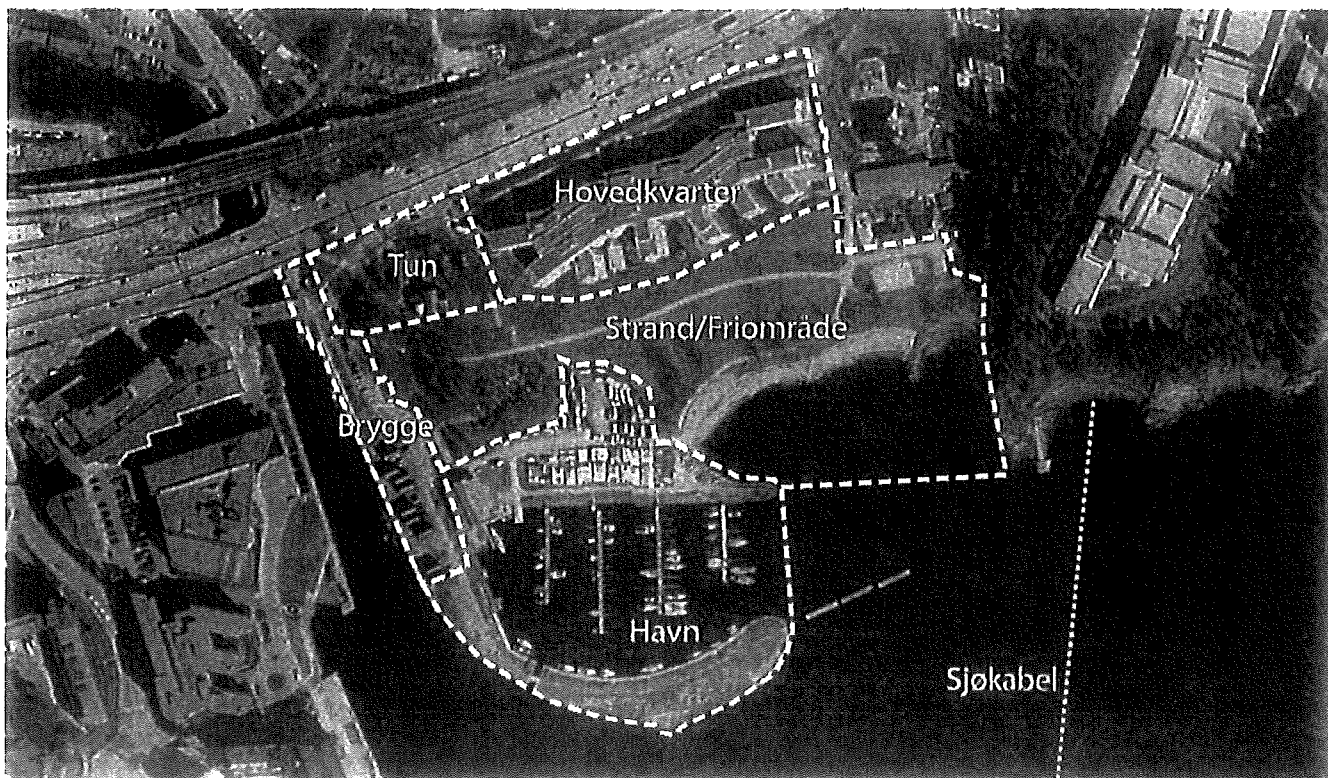
F18 båter

Sollerudstranda har et aktivt og voksende miljø for F18 båter.

KNUTEPUNKTUTVIKLING PÅ LYSAKER

Lysaker er som trafikknutepunkt en del av et regionalt bolig- og arbeidsmarked. Sentralt på Lysaker har det foregått en bolig- og næringsutvikling ved fortetting. Jernbanestasjonen har den siste tiden blitt utvidet og oppgradert.

Planområdet ligger sentralt på Lysaker med en avstand på 300 meter til togstasjonen. Det er viktig at planområdet videreutvikler Lysaker som lokalmiljø med ulike offentlige tilbud. Området må derfor bevare det grønne preget, og marinaen bør utvikles på en måte som skaper og ivaretar tilgjengeligheten til fjorden.





Molo



Strand og gangsti



Sollerudskole



Opplagsplasser og verksted



Sollerud har et aktiv miljø for F 18 båter.



Småbåthavn

HISTORISK OVERSIKT

Vernet bebyggelse

Det finnes ingen vernet bebyggelse innenfor planområdet.

Eiendommen tilgrensende planområdet, Drammensveien 290, er regulert til spesialområde for bevaring.

Funnsteder

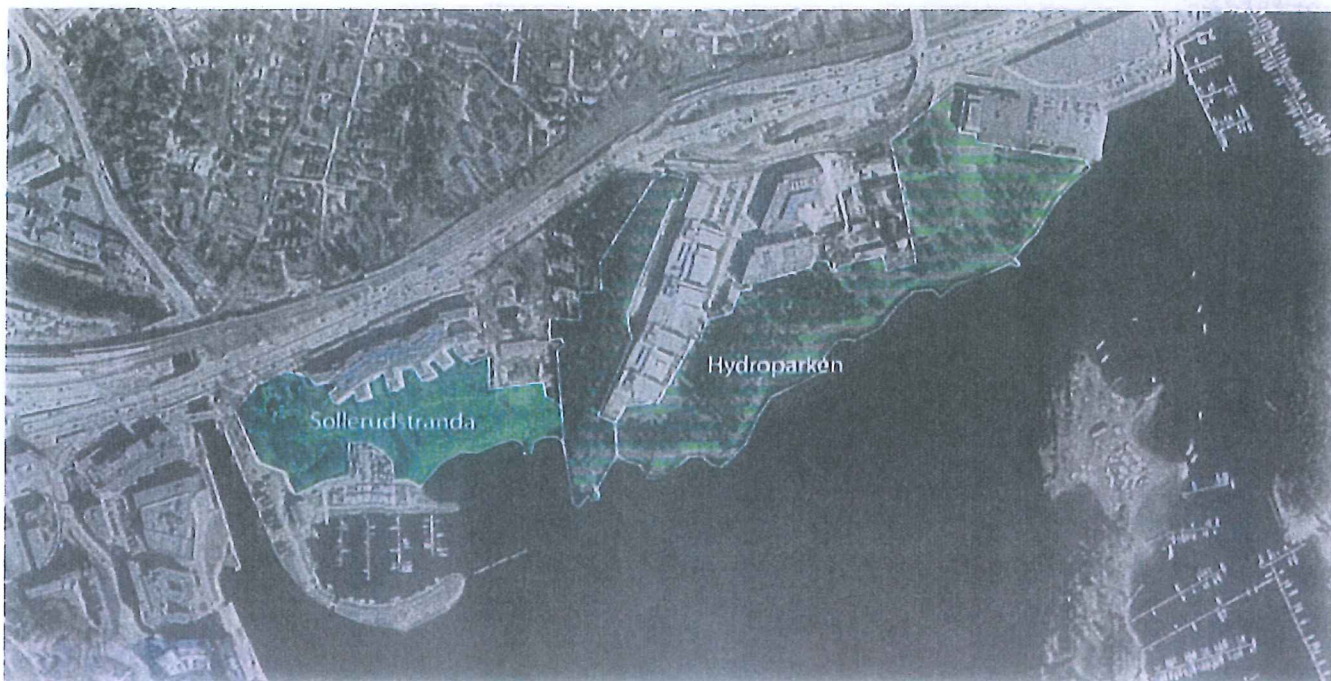
Innenfor planområde er det på Riksantikvarens kulturminnesøk registrert 2 funnsteder, et på land og et i sjøen, datert steinalder og middelalder. Vernestatusen er i begge tilfeller definert som uavklart.

LANDSKAPSROM

Planområdet er det eneste store offentlig eide grøntarealet på Lysaker. Grøntområdet er opparbeidet som park med stier, og med sandstrand i strandlinjen. Landskapsrommet avgrenses mot nord øst av en skogkledd kolle, og i vest av Lysaker vassdraget og blokkbebyggelse. Området ligger godt skjermet mot støyen fra E18 ved at Gjensidiges kontorbygg skaper en støybarriere. Sør er området åpent, med utsikt over sjøen til Bygdøy, Fornebu og Nesodden.



Park og sandstrand



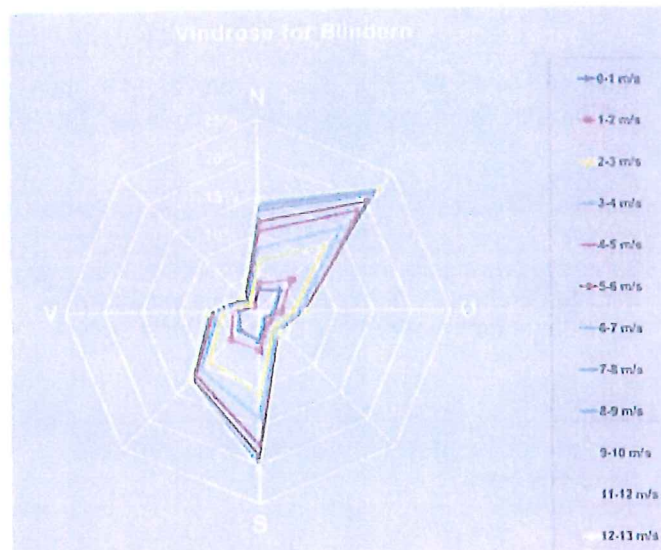
Sollerudstranda har det eneste store offentlig eide grøntarealet, tilliggende grøntarealer er skogkledd, privat og med kupert terreng.

VIND, BØLGER OG IS

Planområdet ligger utsatt til med hensyn til vind og bølgebelastning.

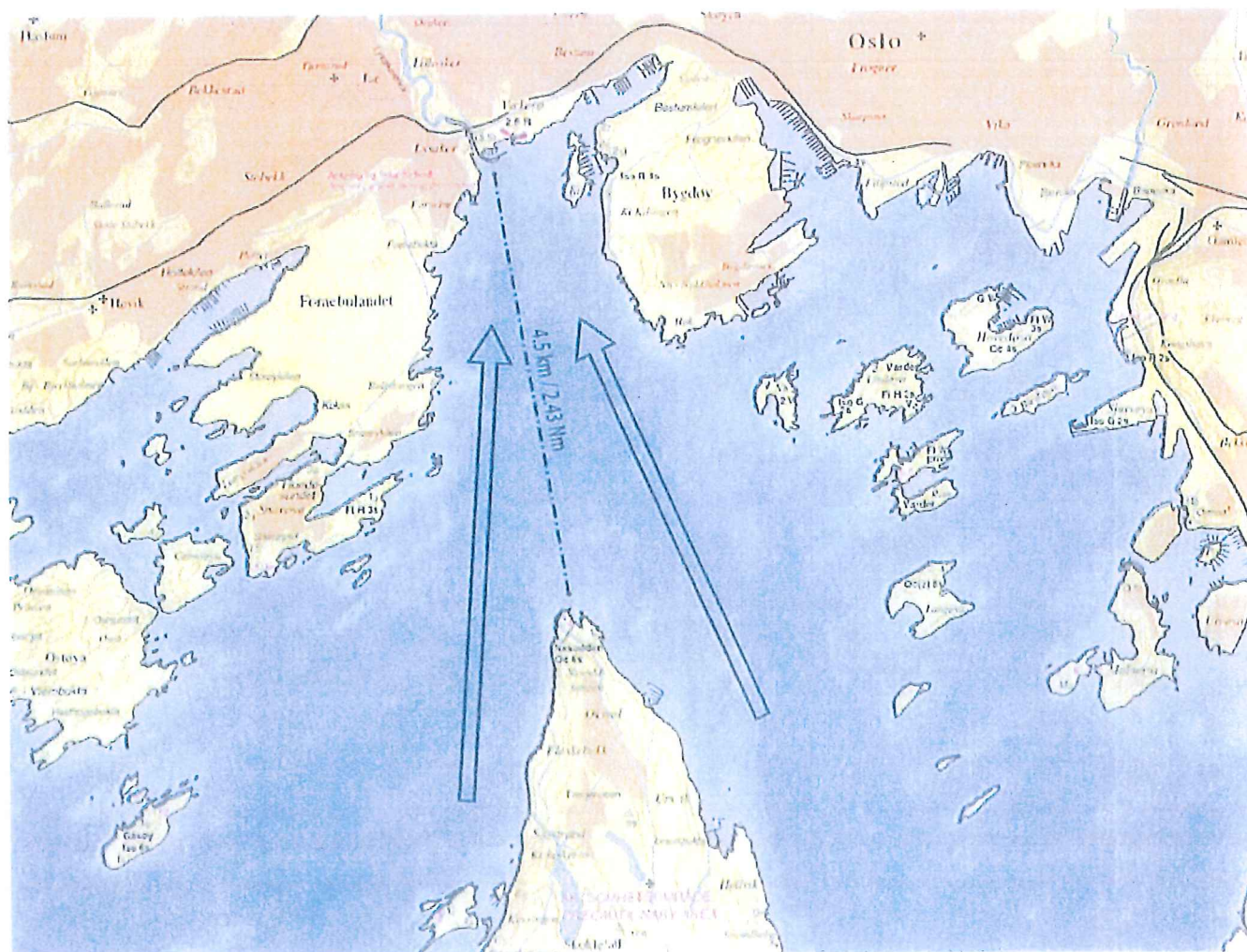
Dominerende vindretninger er vist på vindrosen hvor det fremgår at vind fra sør-vest og nord-nordøst er sterkest. Marinaen ligger sørvendt og i stor grad i le mot vinden fra nord, men mot sør er det åpent strøk på ca. 4 km til Nesodden. I mindre sektorer mot hver side av Nesoddetangen er strøket lengere, noe som må tas hensyn til ved prosjektering av konstruksjoner for demping av vind og bølger. I følge lokale observasjoner er det også registrert at vind fra øst/Bygdøy også kan skape sjø som bør dempes.

Ovennevnte forhold er utfordrende men ikke av en slik art at prosjektet ikke er gjennomførbart. I forbindelse med neste fase av prosjektet anbefales en nærmere studie av opptredende vind og bølgehøyder.



Vindrosen viser dominerende vindretninger

Området er også utsatt for is som må tas hensyn til ved prosjektering av faste og flytende konstruksjoner.



Lysaker marina ligger utsatt i forhold til vind fra sør. Det er et åpent strøk på ca. 4,5 km til Nesodden

Parkering

Marinaen har omlag 100 parkeringsplasser totalt i dag. I tillegg er det et område for båtopplag, som kan brukes til parkering i sommersesongen.

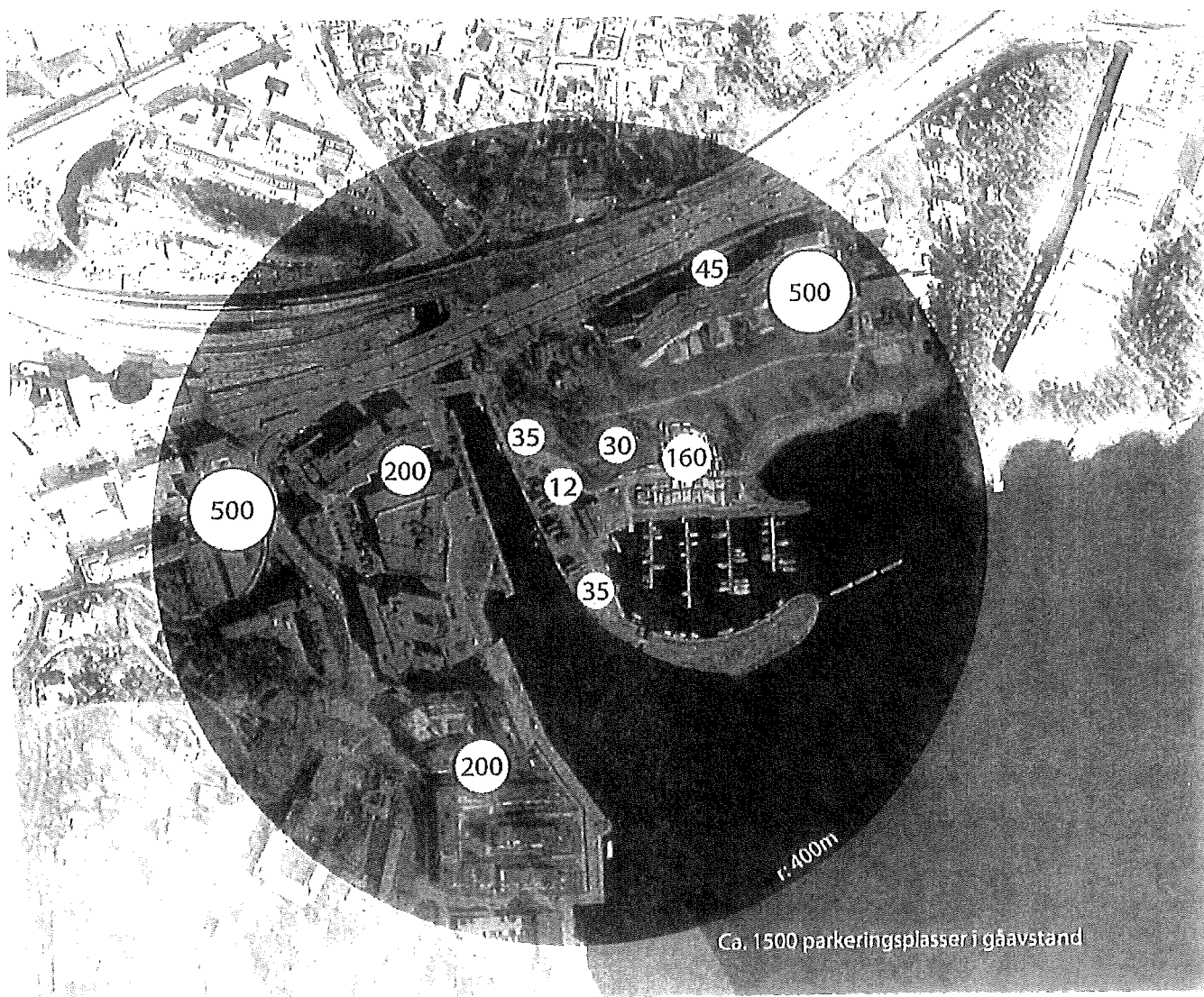
Det eksisterer flere parkeringskjellere i næringsbygg rundt på Lysaker med størst dekning i arbeidstiden. Båthavnen vil ha størst pågang utenom arbeidstid, i helger og ferier. Sambruk vil dermed kunne være en løsning her.

Det er gjennomført en undersøkelse på hvor mange plasser som finnes på Lysaker (se kart under). Disse tallene stammer fra telefonsamtaler med blandt annet Q-park og forvalningsfirmaet for Gjensidigebygget.

Trafikktelling (ADT)

Følgende trafikktellinger er hentet fra Nasjonal Vegdatabank (NVDB / vegvesen.no). Det kan antas at tellingene er ca. et år gamle.

- 72200 ÅDT - Drammensveien / E18
- 6500 ÅDT - Strandveien / FV610



PREMISSER FOR FYSISK MILJØ

Miljø

Med kort avstand mellom marina og strand, blir det viktig å legge vekt på vannkvalitet og å ta vare på miljøet. Blått flagg er en miljøsertifiseringsordning for marinaer og strender. Sertifiseringsordningen setter svært strenge krav innen sikkerhet og service, miljøledelse, vannkvalitet, informasjon og opplæring. Kriteriene som må oppfylles omhandler følgende fire hovedområder:

- Vannkvalitet
- Miljøundervisning og informasjon
- Sikkerhet og service
- Miljøledelse

For gjestene betyr det blå flagget blant annet at de kan være sikre på at stranden og marinaen har rent vann, rene omgivelser, tilstrekkelige toaletter som rengjøres regelmessig. Det er også krav til førstehjelpsutstyr, livredningsutstyr og nødtelefon. Og det skal finnes fasiliteter for handikappede, oppslått sikkerhetsregler, adferdsregler, informasjon om sårbare nærliggende naturområder/økosystemer og tilbud om miljøaktiviteter for strandens/marinaens brukere. I tillegg stilles det krav til miljøledelse. (www.fee.no)

Universell utforming

Tilgjengelighet til bygninger og uteområder er avgjørende for at alle, inkludert personer med nedsatt funksjonsevne, skal kunne delta i samfunnet på lik linje. Ved planlegging og utforming av alle typer bygg og offentlige uterom er det viktig at prinsippene for universell utforming legges til grunn. For gode resultater er det avgjørende at man tenker tilgjengelighet og deltakelse fra overordnet plannivå ned til minste detalj. For at bygninger og uteområder skal være tilgjengelige og gi like muligheter for bruk, er det avgjørende med helhetlig planlegging på tvers av områder. Ett hinder kan gjøre hele anlegget utilgjengelig.

Sikkerhet

I dag er båtplassene beskyttet mot hærverk og tyveri ved hjelp av låste porter, høye gjerder og piggråd. Dette påvirker opplevelsen av stedet og virker fremmedgjørende. Ved utvikling av marinaen anbefales det å unngå disse fremmedgjørende tiltakene, men tenke alternative tiltak. Belysning, bedre tilknytning til Lysaker brygge og et mer helhetlig og estetisk bearbeidet miljø kan bidra til å endre opplevelsen av stedet fra bakside til forside. Erfaringer viser at dette har forebyggende effekt i forhold til hærverk og tyveri.



Eksempler på fremmedgjørende sikkerhetstiltak på Sollerud i dag.



ALTERNATIVE LØSNINGER

97

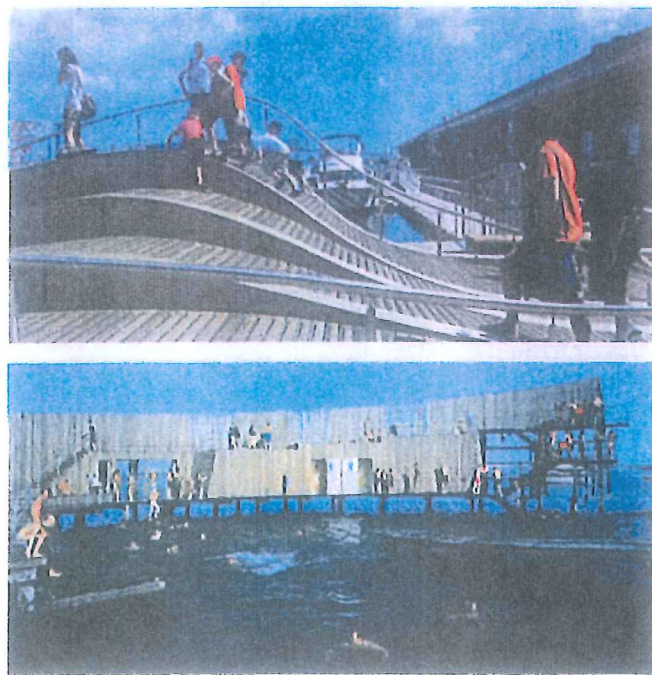
KONSEPT

OVERORDNET KONSEPT - URBAN MARINA OG MARIN PARK

Lysaker marina ligger svært sentralt på Lysaker og i umiddelbar nærhet til rekreasjons- og fritidsarealer. Det vil derfor være naturlig at marinaen opparbeides som urban marin park på en måte som tilrettelegger for en offentlig tilgjengelighet, og legger vekt på å tilføre kvaliteter til offentligheten samtidig som man legger tilrette for en attraktiv småbåthavn.

Området har innholdsmessig tre hovedkomponenter i dag; Sollerud skole, småbåt marinaen og parkareal. Utfordringen i dette området blir å integrere disse komponentene, få dem til å fungere godt sammen, og side om side. Området har i dag mange fine kvaliteter, men mangler en sammenhengende helhet, og området oppleves fragmentert og uoversiktlig.

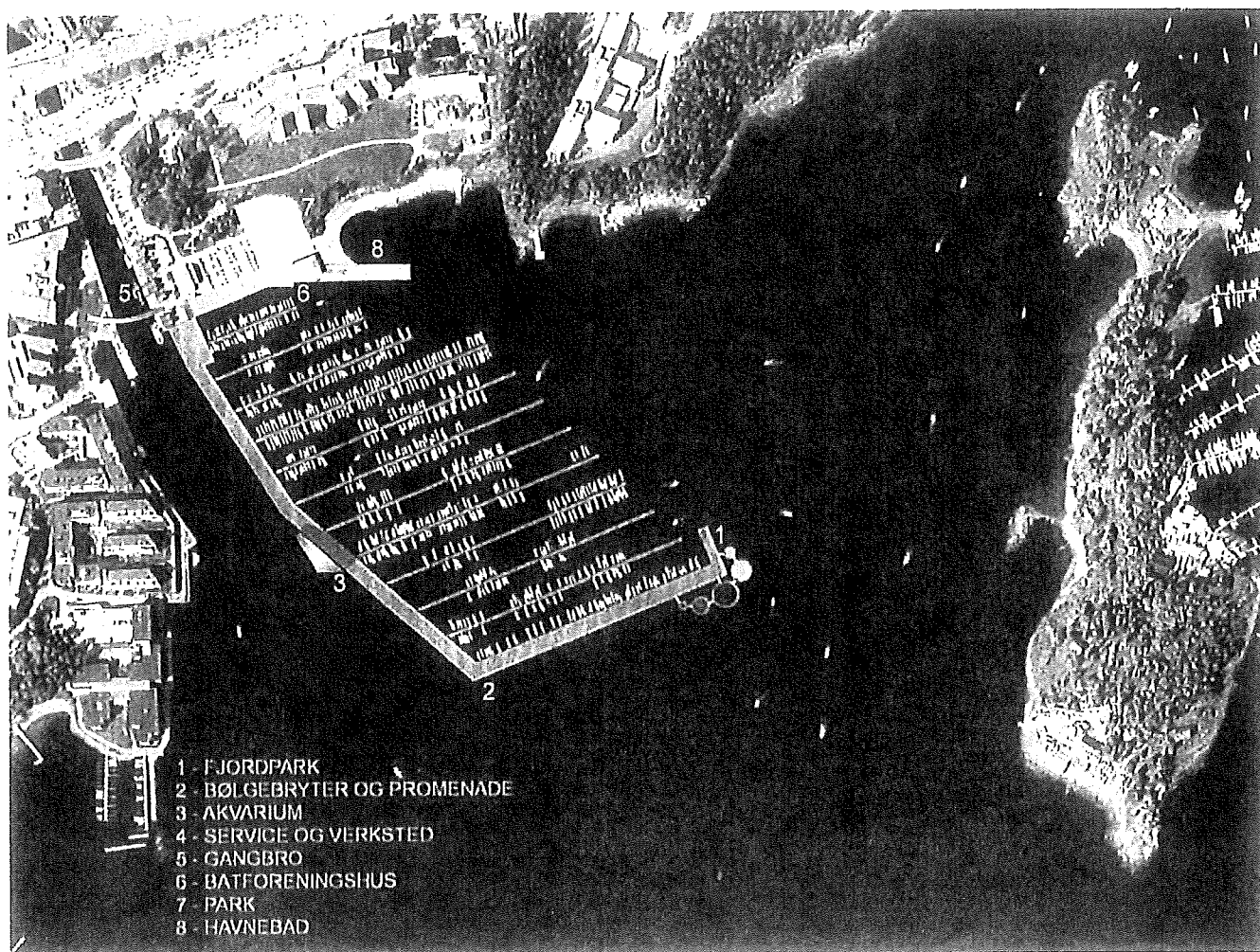
Målet med studien er å tilrettelegge for marine aktiviteter og rekreasjon i et bredt spekter, ved å utvikle delområdenes særpreg, legge til rette for sambruk av arealer og å skape et tydeligere fysisk miljø med bedre sammenhenger og overganger. Det skal også legges vekt på identitetsskapende arkitektur og landskapsarkitektur som tiltrekker brukere og skaper tilhørighet.



Fra privat båthavn til urban og marin park.

URBAN MARINA OG MARIN PARK

Området har potensial til å bli et attraktivt fritidsområde med et bredt spekter av marine aktiviteter. I tillegg til å være et sted tilrettelagt for spesifikke funksjoner knyttet til småbåthavnen, kan det ved god utforming gi rom for en mer utvidet bruk og større almann interesse. Under er en illustrasjonsplan over en alternativ ny situasjon med ulike aktiviteter strategisk plassert med hensyn til kvaliteter, sikkerhetshensyn og potensial.



ALTERNATIVER

ALTERNATIV 1

Marinaen:

Alternativ 1 gir ca. 1 315 båtplasser. Løsningen kobler seg til og viderefører eksisterende molo og båthavn, ved at havnen utvides på utsiden av moloen. Hovedatkomst til havnen vil være via eksisterende molo, og baseres på eksisterende infrastruktur. Om eksisterende infrastruktur har kapasitet til dette er ikke kjent.

Orientering av bølgebryter og båtplasser er gjort etter hva som er mest hensiktsmessig med tanke på dominerende vindretning mot sør-vest.

Gangaksene ved en havn av denne størrelsesorden vil bli lange. Det bør derfor vurderes om bølgebryteren bør gjøres helt eller delvis kjørbart for å lette adkomst, av og pålossing.

Ved videreføring av eksisterende molo blir det nødvendig å åpne mer mot Lysakervassdraget for å skape en bedre gjennomstrømning. Vannkvaliteten på stranden er ikke god nok som den er, og dette må forbedres.

På østsiden av marinaen mot land er det foreslått en brygge til rekreasjonsformål, som kan skape visuell buffer mellom småbåthavn og badestrand. Bryggen kan benyttes til bading, stuping, kajakk, etc.

Landareal:

Arealet på land vil være tilsvarende dagens areal, men det må omdisponeres noe for å tilpasses behovene ved en større marina. Dagens opplagsplasser må sannsynligvis vike for å gjøre plass til et større serviceareal. Dagens antall parkeringsplasser er ca. 200.

Det bør i størst mulig grad skilles mellom offentlig tilgjengelige arealer og arealer som forbeholdes båtforeningen. Dette for å ivareta behovet for sikkerhet i forbindelse med småbåthavnen. Det er lagt til rette for klubbhus på østsiden av servicearealet. Dette kan skape et skille mellom serviceområdet og rekreasjonsarealet, og kan inneholde funksjoner for begge formål, som toaletter, avfall og kiosk.

ALTERNATIV 2

Marinaen:

Alternativ 2 gir ca. 1 480 båtplasser. Løsningen samlokaliserer havnen, og omdisponerer massene i dagens molo. Adkomst til havnen vil samles på vestsiden av området, og dermed frigjøre mer landareal til serviceformål.

Dette forslaget gir også lange gangakser til de ytterste båtplassene, og det bør vurderes å gjøre hele eller deler av bølgebryteren kjørbart. Bølgebryteren er skissert med god bredde for å kunne tilrettelegge for funksjoner tilknyttet båtplassene, som elektrisitet og vann, i tillegg til å utgjøre en attraksjon for allmennheten.

Massene i dagens molo er regnet å være på rundt 600 000 m³, og det kan bli kostbart å omdisponere dette i sin helhet. Alternativt kan man her tilrettelegge med båtplasser for mindre båter, og dermed bare omdisponere deler av massene.

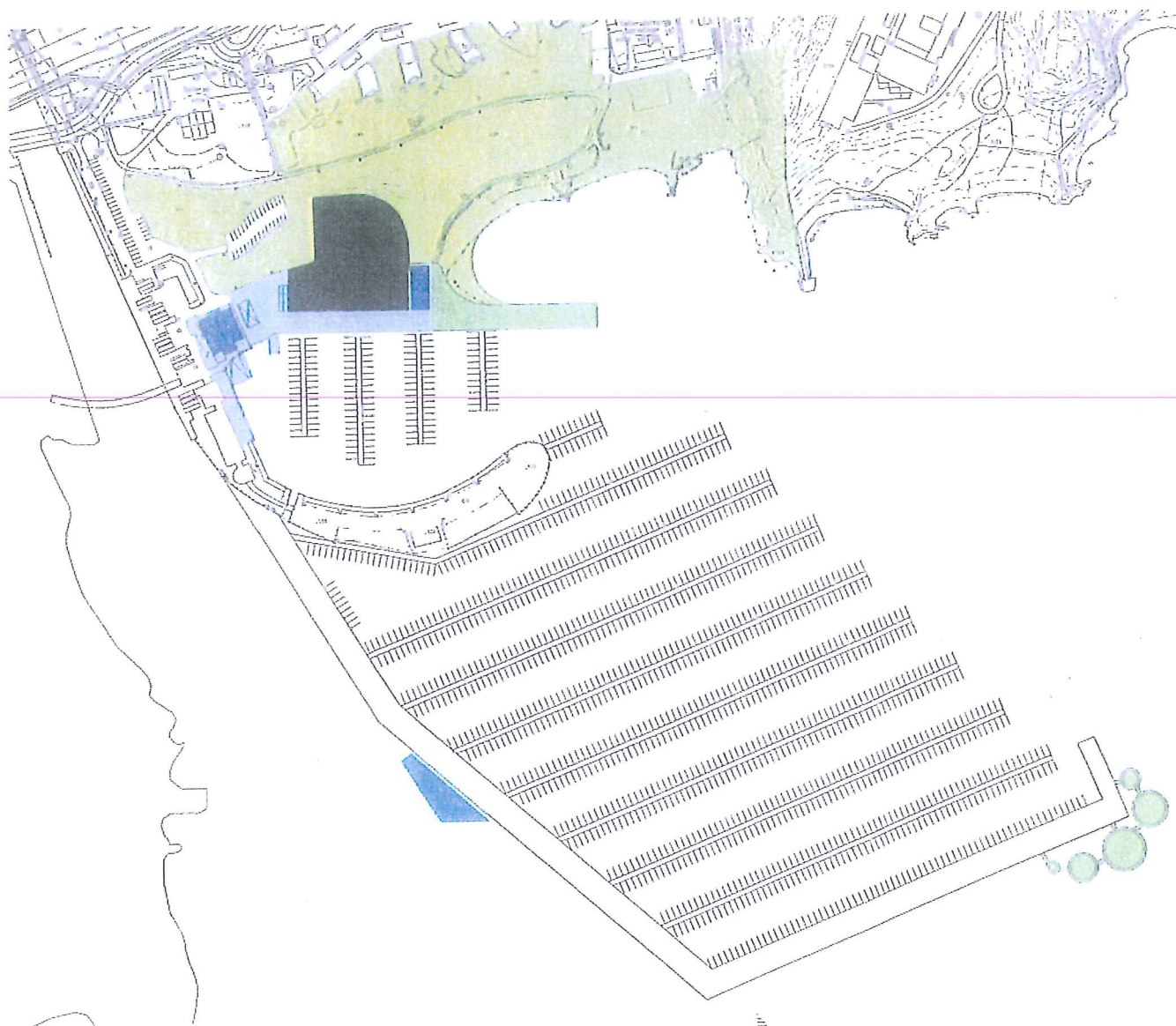
Landareal:

Det er her foreslått å fylle ut litt av dagens havnebasseng for å få et mer helhetlig service- og parkeringsareal. Den nye situasjonen vil gi mulighet for ca. 290 parkeringsplasser.

Servicebygg og verksted er lokalisert på vestsiden av området for å videreføre miljøet rundt eksisterende bryggehus. Dette gir også lettest tilgjengelighet både for marinaen og servicearealet. Fremste del av landarealet er skissert som område for bevegelse for truck og rampe for bil med tilhenger.

Det bør i størst mulig grad skilles mellom offentlig tilgjengelige arealer og arealer som forbeholdes båtforeningen. Dette for å ivareta behovet for sikkerhet i forbindelse med småbåthavnen. Det er lagt til rette for klubbhus på østsiden av servicearealet. Dette kan skape et skille mellom serviceområdet og rekreasjonsarealet, og kan inneholde funksjoner for begge formål, som toaletter, avfall og kiosk.

ALTERNATIV 1

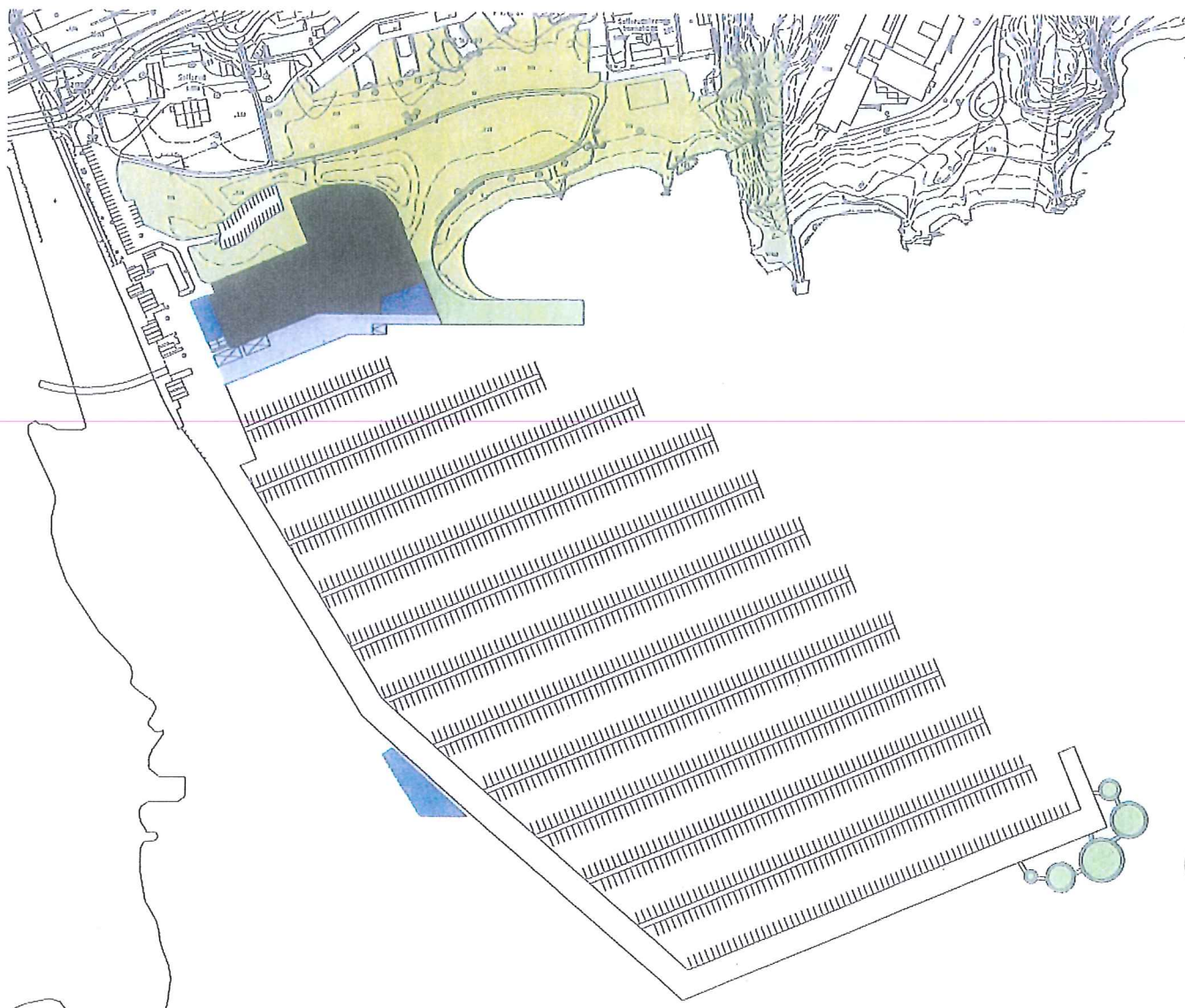


TEGNFORKLARING:

- BEBYGGELSE
- REKREASJONSOMRÅDER
- SERVICE OMRÅDE
- OPPLAGSPLASSE OG PARKERING

① NORD

ALTERNATIV 2



TEGNFORKLARING:

- BEBYGGELSE
- REKREASJONSOMRÅDER
- SERVICE OMRÅDE
- OPPLAGSPASSER OG PARKERING

⌚ NORD

TEKNISK LØSNING

TEKNISKE LØSNINGER FOR PROMENADE OG BØLGEDEMPER

Teknisk løsning for havnens ytre begrensning er vital for skjerming av marinaen. Viktige premisser og rammevilkår for valg av løsning vil være:

- Dominerende vindretning og bølgehøyde
- Dybdeforhold
- Ønsket bredde på kaidekke
- Vanngjennomstrømning
- Eksisterende molo
- Geotekniske forhold

Vi har vurdert tre aktuelle løsninger; flytende bølgebryter, rausmolo og bølgebryterkai fundamentert på peler.

Dominerende vindretning vil være fra nord nordøst og syd sydvest. Vind fra syd syd vest vil generere størst bølger på grunn av det lange strøket mot Nesodden landet. Det er imidlertid også rapportert om at vindretning fra øst/Bygdøy kan gi en del sjø.

Dybdeforholdene varierer fra ca. -10 til -35 m med noen lokale grunner.

Flytende bølgedempere vil være gunstig i områder med stort vanddyb og hvor det skal etableres vanngjennomstrømning til badestranden, men standard bølgebryterelementer på 4 – 6 meters bredde ansees normalt ikke å være egnet i områder hvor strøklengden er større enn 6 km. I enkelte sektorer vil dette være tilfelle og en rausmolo kan vise seg å være eneste alternativ i de mest utsatte retningene.

Både alternativ 1 og alternativ 2 medfører en meget lang promenade/bølgedemper og det er derfor et ønske og behov for en større bredde enn det som normalt leveres som standard. Dette kan løses ved å prosjektere og bygge spesialtilpassede elementer for dette prosjektet. Sammenkobling av standardelementer anbefales ikke til dette formålet. Vanngjennomstrømning kan også etableres ved bygging av bølgebryterkai og/eller kombinert med bruer for å oppnå fritt vannspeil. Dette er spesielt aktuelt lengst inn hvor det er lite eller ingen bølgeproblematikk.

Eksisterende molo er uhensiktsmessig for å få en ryddig havn og må uansett åpnes for å gi vanngjennomstrømning. Det er derfor aktuelt å fjerne eksisterende molo og benytte massene i andre deler av promenaden/bølgedemperen. Dersom eksisterende molo skal fjernes vil det være mest aktuelt å kun fjerne den til et dyp som er tilstrekkelig for dimensjonerende lystbåter, ca 3 – 4 m.

Ved vanddybder større enn ca 20 m blir massebehovet for en rausmolo stort, men lokalt kan større dyp aksepteres og kan bli nødvendig da denne løsningen ansees som best for å dempe bølger.

Vi kjenner ikke til prosjekter med tilsvarende forhold, men i nærområdet har småbåthavnen på Ljansbruket og på Nesoddtangen også betydelig bølgebelastning. Disse skjermes kun av standard bølgebryterelementer.

I denne fasen av prosjektet har vi ikke tatt stilling til konstruksjonstype, men har antydnet tre aktuelle konstruksjonstyper. Det vil trolig være mest gunstig med en kombinasjon av flere løsninger. Endelig valg kan ikke tas før en nærmere studie er utført og når geotekniske forhold kjent. Konklusjonen ut fra nåværende informasjon er imidlertid at prosjektet er gjennomførbart og at det er mulig å etablere en trygg havn med de ønskede kvaliteter.

KOSTNADSOVERSLAG

KOSTNADER

Marina

Før det er gjennomført et forprosjekt hvor bølgeproblematikk, geotekniske forhold og valg av konstruksjonsløsninger er valgt vil det være meget vanskelig å estimere kostnader for molo/bølgebryter. Vi har imidlertid gjort noen grove overslag som kan være retningsgivende for kostnadene på molo/bølgebryter og bryggeanlegg. Kostnadene er eksklusiv møblering bygg og andre fasiliteter på promenaden.

Etablering av en bølgebryterkai, eller flytende bølgebryter i ønsket bredde på 15 m ansees å ligge på ca 10 – 12 000 kr/m². En rausmolo på et gjennomsnittlig vanddyp på 20 m ansees å koste 4 – 6 000, kr/m². Sistnevnte løsning er avhengig av at det finnes relativt rimelig stein tilgjengelig i området. For selve bryggeanlegget kan det estimeres med en budsjettpris på kr 40 000 pr båtplass. Ved å forutsette en bredde på 15 m i hele lengden blir arealet 10 500 m². Sannsynligvis vil det være riktig å variere/ redusere denne bredden langs lengden og man kan da redusere kostnader.

Basert på ovennevnte forutsetninger og ved å anta en fordeling mellom molo og kai på 50/50 er entreprisekostnadene for molo/bølgebryter kostnadsberegnet til kr 90 – 100 000 000,-. I tillegg kommer bryggeanlegget til 40 000 000,- ved 1000 båtplasser og 60 000 000 ved 1500 båtplasser. I og med at moloanlegget er likt for begge løsningene ser man at kostnader pr. båtplass vil kunne variere mye avhengig av antall båtplasser i havneanlegget.

Bebyggelse

Servicebygg og klubbhus vurderes til en pris på rundt 25 000 kroner per m² i følge Norsk Prisbok 2010. Beregningen har tatt utgangspunkt i offentlig og universelt tilrettelagt bygg med våtrom, uten kjeller.

Omrisset av bebyggelsen som tegnet i alternativene ligger for verksted og båtforeningshus i størrelsesorden 700 m², mens akvariet tenkes 2-3 x 500 m². Disse størrelsene må vurderes videre ved utarbeidelse av romprogram før et kostnadsoverslag kan vurderes mer presist.

KONSEKVENSVURDERING

ADKOMST OG PARKERING

Adkomst- og parkeringsforhold er en mulig utfordring for utvidelsen av småbåthavnen. Kapasitet på adkomst må utredes i videre planarbeid og det er mulig at alternativene og kryss til Strandveien må utbedres med økt kapasitet.

Parkeringssituasjonen må kartlegges videre, og konkrete muligheter for sambruk med parkeringsanlegg i området må avklares med eiere av parkeringsanlegg gjennom eventuell formell avtale. Om hvorvidt sambruk med parkeringsanlegg på Bærum siden av Lysakervassdraget er en god løsning avhenger av gangavstand til båthavnen. Videre arbeid med en ny bro over elven vil derfor kunne bidra til lettere bruk og tilgjengelighet til eksisterende parkeringsanlegg.

OPPLAGSPLASSE

Dagens opplagsplasser vil forsvinne og i den grad småbåthavnen ikke baseres på bobleanlegg, må alternative opplagsplasser på annen lokalitet skaffes.

LANDSKAPSBILDE OG NATURMILJØ

Marinaen vil gi endret opplevelse av landskapsrommet. Utsikt og vannspeil fra parkområdet reduseres, men opplevelsen av åpent landskap og fjordutsikt vil fremdeles være tilgjengelig fra bølgebryteren.

Eventuell mololøsning med utfylling med utfylling av masser vil kunne ha konsekvenser for det lokale marine naturgrunnlag. Elveløpet for Lysakervassdraget endres ikke og småbåthavnen antas ikke å ha konsekvenser for elven.

STEDSUTVIKLING OG REKREASJON

En ny marina med tilhørende rekreasjonsarealer vil bidra betraktelig til stedsutviklingen på Lysaker. Inntrykket av Lysaker sentrale deler preges i dag av knutepunkt med vei, buss- og togstasjon. Dette kan gi ny identitet og videreføre Lysaker som del av fjordbyen.

Prosjektet har utvilsomt positive konsekvenser for friluftsliv og rekreasjonsmulighetene på Lysaker. Prosjektet har potensial til å romme en variasjon av marine aktiviteter og vil bidra til å tilrettelegge for økt offentlig tilgjengelighet og bedre forhold for eksisterende maritimt miljø.

MULIG ØVRIGE TILTAK

BRO OVER LYSAKER VASSDRAGET

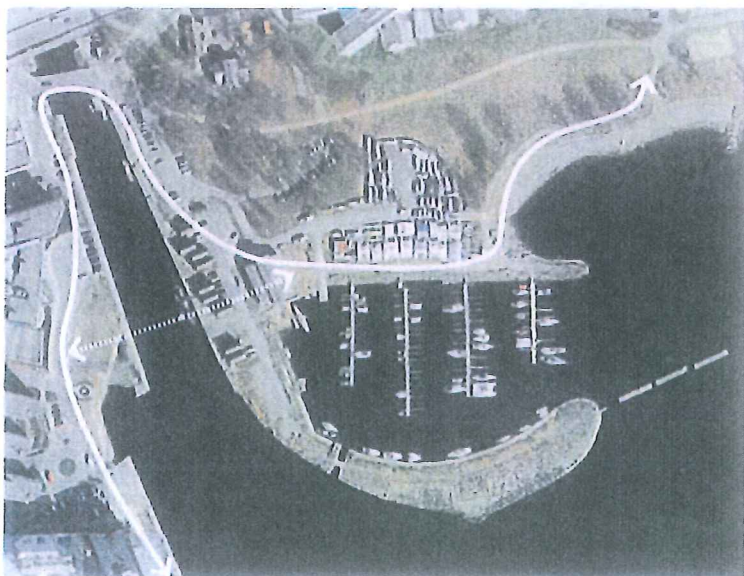
Det anbefales å se på muligheter for en ny bro over Lysaker vassdraget. Dette vil skape en mer kontinuerlig kyststi og en sterkere kobling mellom boligområder på Lysaker brygge og marina / friarealer innenfor planområdet. I tillegg vil dette kunne forbedre tilgjengeligheten til parkeringsplasser i kontorbyggene på Bærum siden av Lysaker, og lette trykket i planområdet.

I dag ligger redningsskøyten fortøyd i Lysaker vassdraget og det kan skape konflikt med en eventuell bro. Men ved en utbedring av marinaen kan man legge til rette for at redningsskøyten får fortøyningsplass lenger ute i vassdraget og dermed skape rom for en ny kobling på tvers av elven.

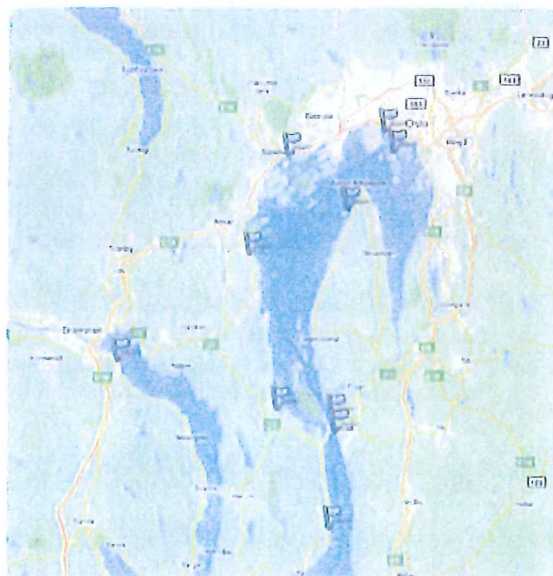
DRIVSTOFF

Det vurderes plassering av en ny bensin/dieselpumpe i tilknytning til marinaen. Eksisterende muligheter for fylling av bensin / diesel i Oslo og Akershus ligger spredd med stor avstand. Nærmeste alternativer til Lysaker vil i dag være Solvik marina ved Sandvika, Kongen marina ved Frognerstranda og Marine service på Lindøya. Følgende er en liste over alle alternativer i Oslo og Akershus, (også vist i kart):

- Kongen marina, Frognerstranda, Esso
- Marine Service, Lindøya
- Solvik marina, Sandvika, 24 timers kortautomat
- Karvingen marina, 24 timers kortautomat (Nesodden)
- Vollen marina, Vollen (i Asker)
- Sjøsentret Drøbak, Drøbak, Vindfangerbukta, Nord i Drøbak
- Drøbak havn, Follo Oljeservice, Kun diesel



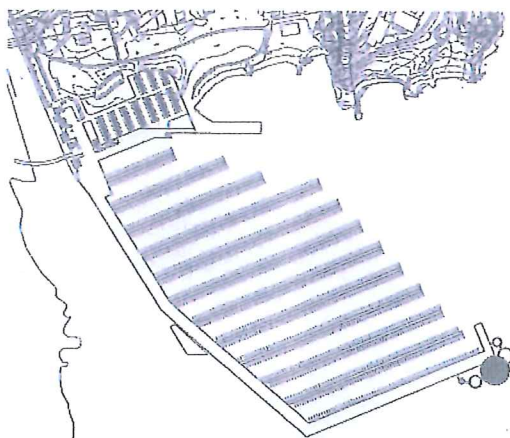
Ny bro over Lysakervassdraget



Kartet viser dagens punkt for drivstoff i Oslo og Akershus

ARKITEKTONISKE REFERANSER

1. FJORDPARK



En marina på denne størrelsen er arealkrevende, og det vil generere en lang gåtur til ypperste punkt. På ypperste punkt bør det ligge et målpunkt, for eksempel en badebrygge. Dette vil også kunne kompensere for at badestranden længre inne vil bli noe forringet ved en stor marina.

Bildene under viser Karstруп sjøbad utenfor København i Danmark. "En skulptur å gå på" sies det om badeanlegget som ligger 100 meter ut fra strandlinjen.

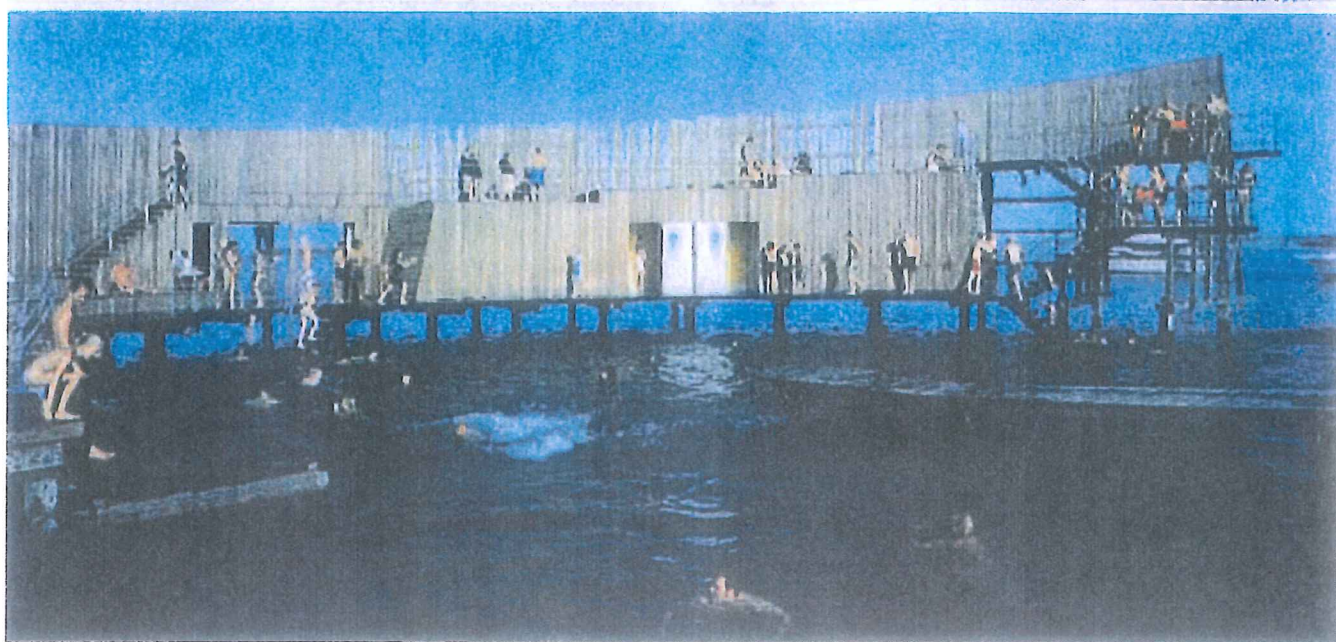
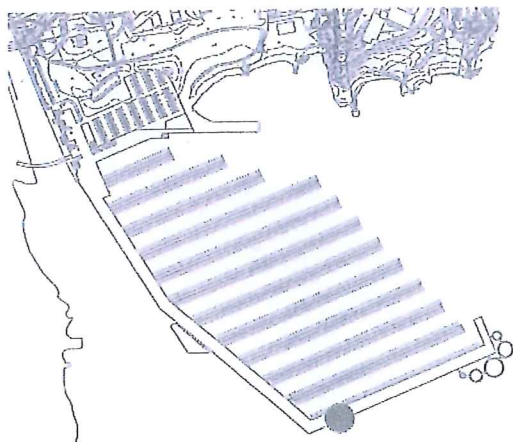


Foto: Kastrup sjøbad, White arkitekter

2. BØLGEBRYTER OG PROMENADE



For å gjøre vandringen langs bølgebryteren mer interessant, tenkes den brutt ned i mindre sekvenser. Bølgebryteren formes med knekkpunkter som minsker den visuelle lengden. Samtidig kan bølgebryteren gjøres bredere for å gi rom for promenade med benker, belysning, skilting, vann og elektrisitet.

Bildene under viser eksempler på hvordan man ved arkitektoniske grep kan gjøre vandringer stemningsfulle og innholdsrike.



Foto: Kastrup sjøbad

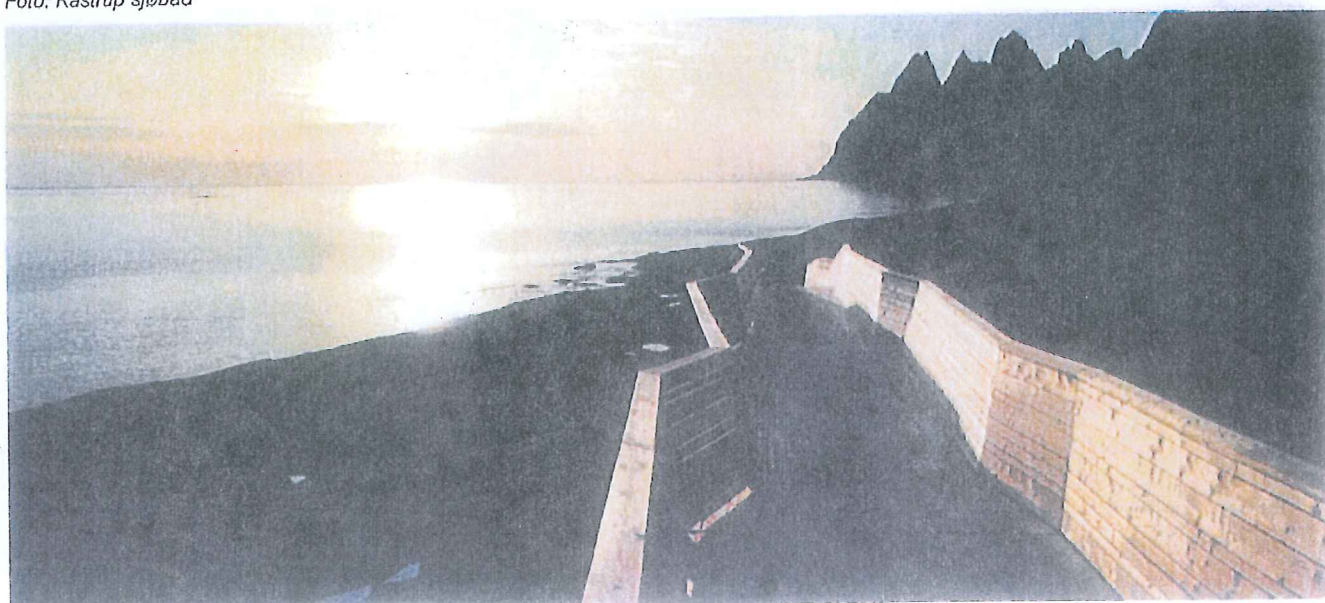
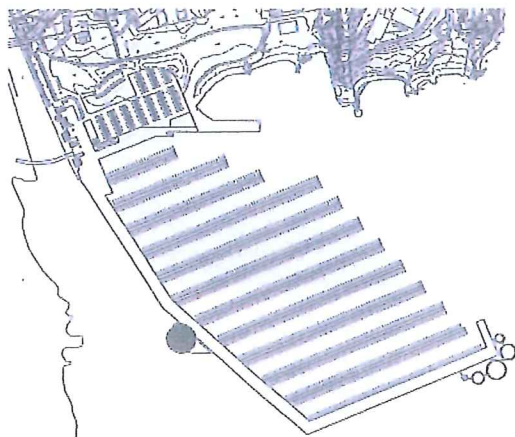


Foto: Tungeneset, Nasjonale turistveier

3. AKVARIUM



Langs bølgebryteren er det tenkt plassert et akvarie. Et akvarie her kan bidra til å åpne området for almenheten og gi en helhetlig og variert opplevelse av marin park.

Lofotakvariet og Monterey Bay Aquarium er to referanser på akvarier i sjøkanten, hvor man kan oppleve sjøen på nært hold på flere måter.

Lofotakvariet er et saltvanns-akvarium som ligger i Storvågan ved Kabelvåg i Vågan kommune, Nordland. Lofotakvariet har 23 små og store akvarier hvor man kan studere Lofotens undersjøiske verden, og har egne bassenger for sel og øter.

Monterey Bay Aquarium ligger i California og har et stort utvalg av akvarier og marint dyreliv man kan oppleve. De har i tillegg et sterkt fokus på bærekraft med mange tilbud innen undervisning, forskning og aktiviteter.

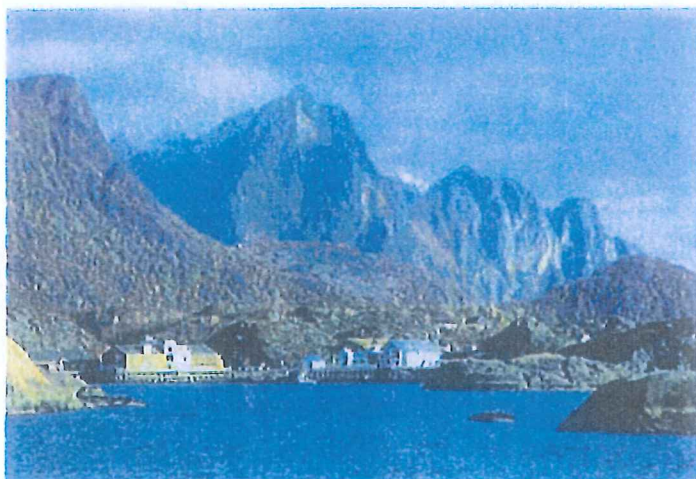
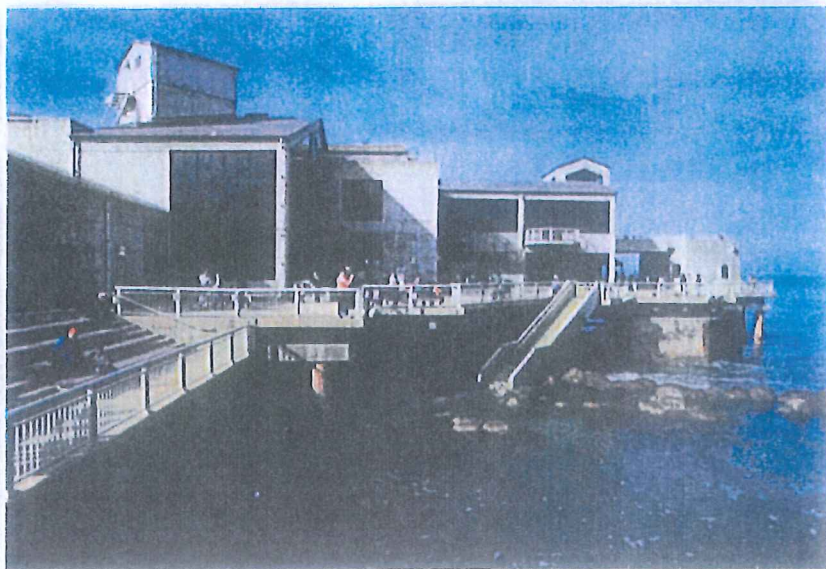


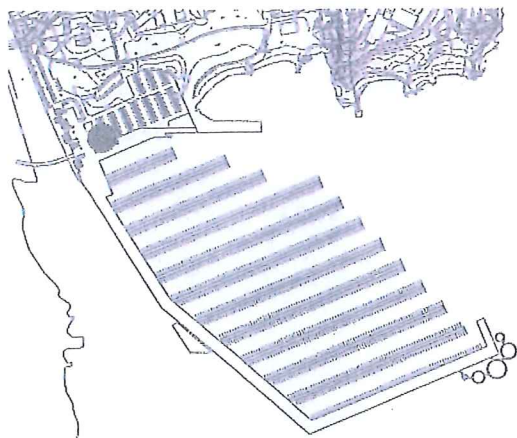
Foto: Lofotakvariet



Foto: Monterey Bay Aquarium



4. VERKSTED OG SERVICEAREAL



Bevegelsen i området er både orientert utover sjøen, og langs ved strandlinjen. Servicebygget er tenkt plassert på en måte som tar minst mulig sikt, men ved små smau på tvers unngår man å skape barriere, men gir lettvinnt bevegelse mellom funksjoner.

Funksjoner som avfall og toaletter kan plasseres i tverrsmauene, og dermed ivareta et helhetlig og ryddig fellesområde uten baksider.

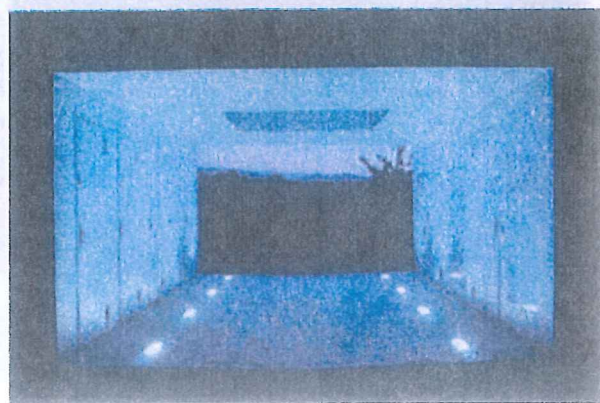
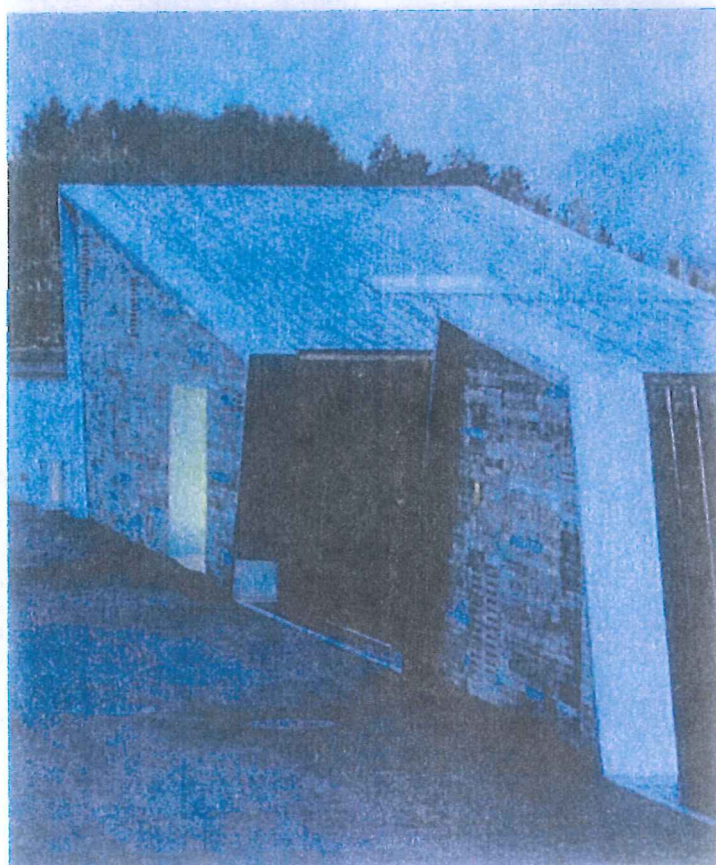
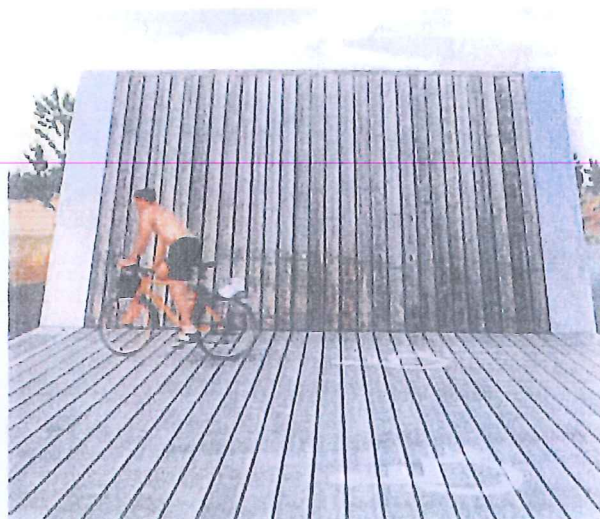
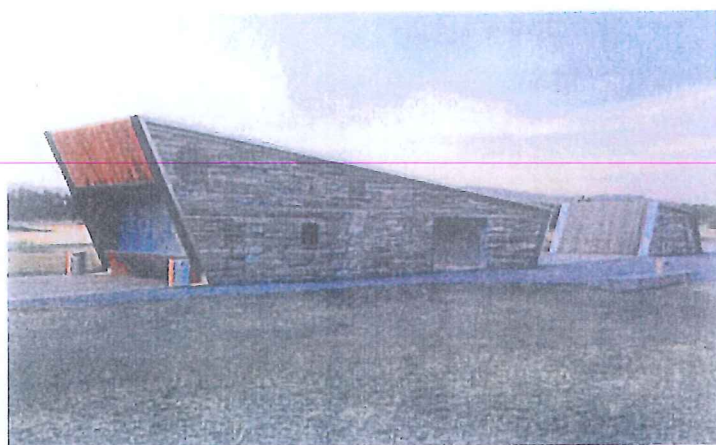
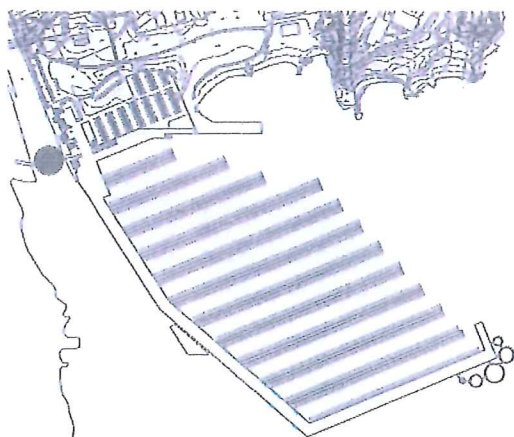


Foto: Storøyodde Fomebu, Solbjør Arkitektur og Element arkitekter

5. GANGBRO



Det er behov for forbedring av kyststien i området og å få koblet den bedre på tvers av Lysakervassdraget. Et alternativ er å utvide og gjøre forbedringer på eksisterende bro. Med et bredere fortau, ved å utvide broen, kan man gi rom for opphold i tillegg til bevegelse, med et annet tempo enn hva det er i dag. Man kan også på denne måte trekke kvaliteter fra fjordbyen lenger inn til de sentrale delene av Lysaker.

Et annet alternativ er å tilrettelegge for en ny bro lengre ute i elveløpet. Dette kan gi mulighet for en større grad av sambruk av f.eks parkeringsplasser ved at avstanden mellom park, marina og Lysaker brygge blir kortere.

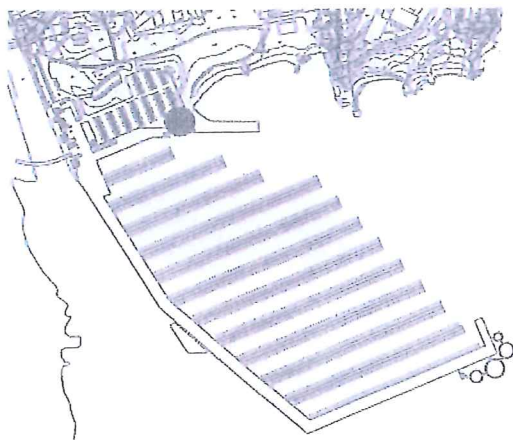
Under vises bilder av en fotgjenger bro i Toronto som åpner for ny bruk, og gir identitet til stedet ved alternativ utforming.



Foto: Simcoe WaveDeck, Toronto, West 8

112

6. BÅTFORENINGSHUS



Klubbhuset skal være et samlingspunkt for folk ved marinaen. Det vil i hovedsak være noe som drives av båthavnen, men det kan også være et selskapslokale til utleie. Her kan det holdes årlige grillfester på en terrasse og arrangementer som kan bidra til å skape tilhørighet og trivsel for folk her.

Klubbhusets plassering ligger i overgangen mot parken og stranden. Det danner dermed en buffer mellom service- og rekreasjonsarealet. Ide for utforming av bygget er derfor tenkt som et landskap, et sted for opphold også når dørene er låst.

Bildene under viser et eksempel på hvordan et bygg også kan utformes som offentlig og rekreativt oppholdsrom.

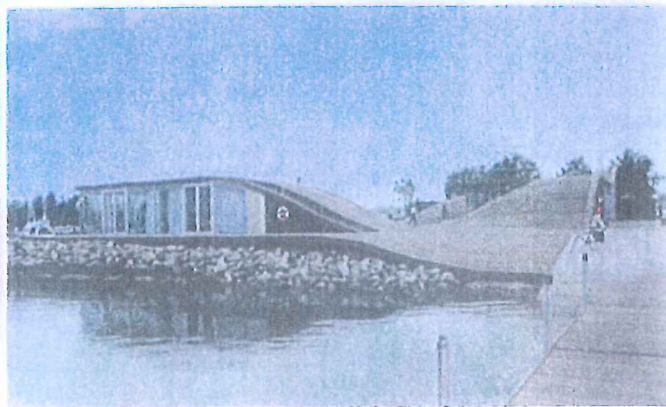
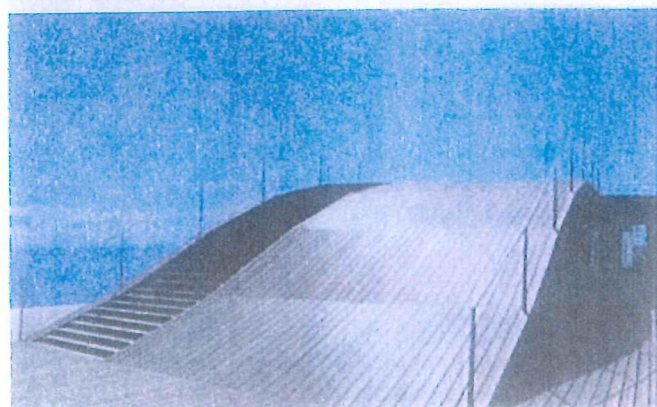
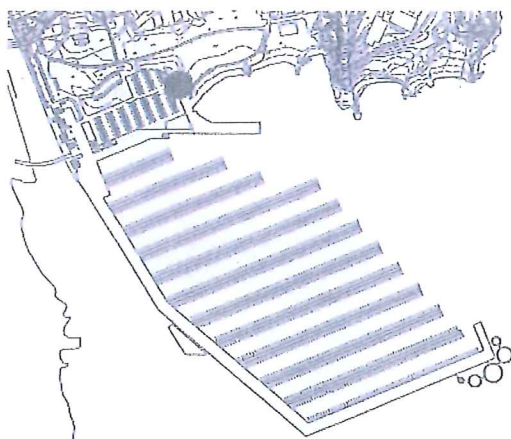


Foto: Maritimt ungdomshus, København, Plot arkitekter

7. PARK



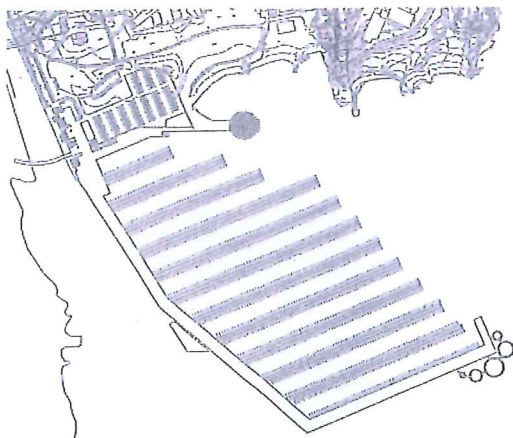
I møtet mellom service- og rekreasjonsområdet, må det være en tydelig overgang for å unngå konflikt og ivareta sikkerheten. En ide for dette kan være å la flaten gli over i et kupert landskap, dette kan videreføre uttrykk og materialbruk fra marinaen over i rekreasjonsområdet, og skape en sone med alternativ bruk.

Bildene under viser hvordan en asfaltert flate tilrettelegges for ny bruk ved hjelp av alternativ utforming.



Foto: Südliche Lohmühleninsel, Berlin, Rehwaldt
landskaps arkitekter

8. HAVNEBAD



Situasjonen er tenkt som en buffer mellom marinaen og badestranden. Dette kan være brygge med en annen utforming enn marinaen og bølgebryteren. Her kan det tilrettelegges for bading, soling, stuping, kajakk etc.

Bildene under viser to ulike prosjekter som tilrettelegger for rekreasjon og bading på en trygg og god måte i havneområder. Spree Bridge badeschiff i Berlin (nederst) har også en avtagbar teltkonstruksjon som gjør at dette er et sted som kan brukes aktivt året rundt.

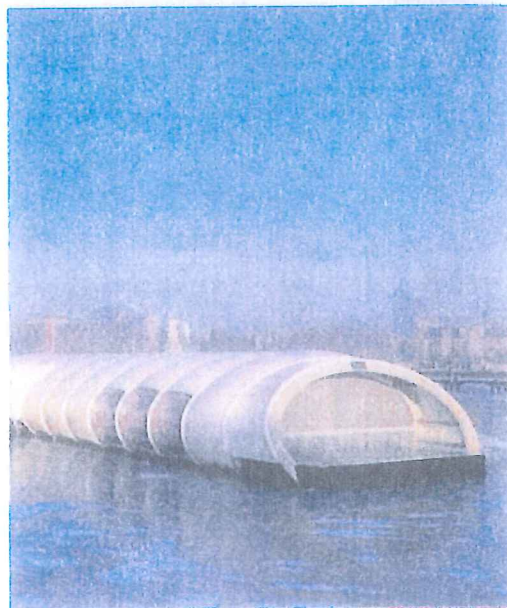
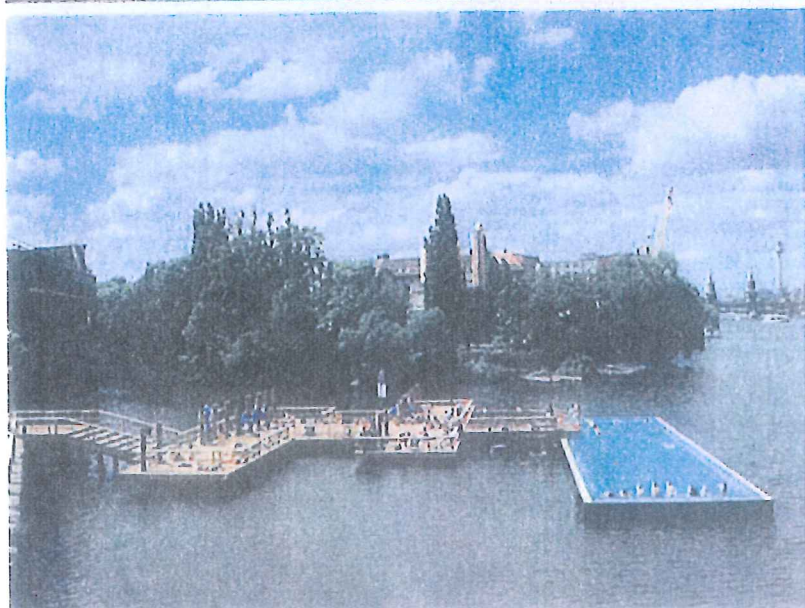


Foto: øverst - København havnebad, Plot arkitekter, nederst - Spree Bridge badeschiff, Berlin, AMP arquitectos

PLANPROSESS

INNSPILL FRA AKTØRER

INNSPILL FRA SENTRALE AKTØRER

For å få et mest mulig tydelig bilde av muligheter og utfordringer rundt utvidelsen av Lysaker marina, er det underveis i arbeidet med denne mulighetsstudien invitert sentrale aktører til informasjonsmøte hvor Hensikten var å informere om pågående prosess, vise foreløpige tanker og løsningsforslag samt å gi rom for tilbakemeldinger og innspill.

Aktører som deltok på møtene var: Sollerud Båtforening, Bydel Ullern, Oslofjorden Friluftsråd, Flerskrogklubben, Viken flerskrogeilere, Småbåtutvalget, Kongelig Norsk Seilforening og Friluftsetaten.

Aktører som ble invitert men ikke deltok: Bærum kommune, Fylkeskommunen, Fylkesmannen, Oslo havn og Sjøfartsdirektoratet.

INNSPILL SOM BLE DISKUTERT UNDER INFORMASJONSMØTE:

Økonomi:

Det er viktig å vektlegge økonomi, båthavnen skal være økonomisk tilgjengelig for alle som ønsker å drive med båt. Vurdere hvordan båtforening kan samarbeide med Friluftsetaten om utviklingen. Bør unngå privat drift av havnen, det hever prisen på båtplassene. Finansiering bør være delt mellom offentlig og privat. Eksisterende molo består av ca. 600 000 m³ masse, en økonomisk utfordring å omdisponere denne.

Klima:

Lysakerfjorden er værhard, viktig å skjerme båter godt mot vind og bølger. Dominerende vindretning kommer fra sør vest, men vindene og bølgene i området vrir seg, og det er dermed også behov med skjerming mot øst. Vurdere å utvikle havnen i flere trinn for å kontrollere hvordan havnen tåler hard sjø. Stor havn vil skape behov for mye vedlikehold, særlig med hensyn til isgang om vinteren. Utfordring med administrasjon og vedlikehold.

Farleden:

Må ha kontakt med Kystverket for å avklare farleden ut. Sjøflyhavnen på Fornebu blokkerer en del av ferdselsveien til sjøs.

Vannspeilet er regulert til fritidsbåttaktiviteter.

Ny båthavn vil komme i konflikt med regattabane 1 (KNS). Dette er en bane som hovedsakelig brukes ved store arrangementer, og av for eksempel brett som ønsker nærhet til land.

Parkering og båtplasser:

Norm for parkering ved båtmarinaer; en parkeringsplass per tredje båtplass.

Logistikken i området fungerer bra, ikke nødvendig

med full parkeringsdekning innenfor planområdet. Bestumkilen og Frognerkilen båthavner har lav parkeringsdekning, omkring 5 prosent. Småbåtforeningen har ført statistikk over gjennomsnittstørrelsen på båter i Oslofjorden, denne har ligget på rundt 8 x 2,7 m de siste ti årene.

Bobleanlegg og opplagsplasser:

Bobleanlegg bør planlegges for hele havnen, det er stor mangel på opplagsplasser. Dette genererer helårsdrift. Store og små båter har ulik forutsetning for å ligge i boblehavn på vinterstid, små båter kan risikere å synke ved store snømengder, i tillegg til å være mer sårbar for is.

Opplagsplasser er svært viktig å inkludere i planleggingen, bør redegjøre for alternative plasser om det ikke er dekning innenfor planområdet. Forslagsvis har Bærum Maritime senter mulighet til å utvide sin kapasitet på opplagsplasser.

Eksisterende aktiviteter på Sollerud:

Sollerud har et voksende og aktivt miljø for F18 båter. Viktig for disse båtene å ha god bredde på ramper, forslagsvis på 2,6 meter, i tillegg til alternative steder å sjøsette båtene. Ofte mange båter som skal sjøsettes samtidig.

Sollerud har et riksdekkende miljø på båtbygging, viktig å beholde opplagsplasser for å ivareta dette miljøet. Sollerud skole er under omorganisering, viktig å inkludere skolen i videre arbeid.

Barne- og ungdomsaktivitetene til seilforeningen (KNS) skjer i hovedsak på Bygdøy siden. I gang med oppføring av nytt klubbhus (600m²) og baner.

Fysisk miljø:

Har vært en del hærverk i området, derfor er det satt opp gjerder i dag. Området oppleves øde på kveldstid. Mulig at en fornying av området, med en bedre belysning og bedre tilkobling over elven kan forbedre situasjonen.

VIDERE PLANPROSESS

Rapporten sendes til begrenset høring mai 2011, videre skal den behandles i Småbåtutvalget.

Forutsatt videre interesse må det utarbeides et planinitiativ og planprogram for konsekvensutredning, i tillegg til ny reguleringsplan i henhold til plan og bygningsloven.