



Oslo kommune
Bydel Gamle Oslo
Bydelsadministrasjonen

BU-SAT 02/2012
BU*-SAT 02/2012

Til Bydelsutvalget

Dato: 19.12.2011

Deres ref:

Vår ref (saksnr):

Saksbeh:

Arkivkode:

2011/1611-

Silje Gitlestad, 23431109

612.2

KUNNGJØRING AV PLANFORSLAG TIL OFFENTLIG ETTERSYN - FORSLAG TIL DETALJREGULERING - SYKKELRUTE: RYENKRYSET LANGS ENEBAKKVEIEN TIL KONOWS GATE

Bydelsadministrasjonen mottok 05.12.2011 "Kunngjøring om offentlig ettersyn – fra 05.12.2011 til 23.01.2012 Forslag til detaljregulering – Sykkelerute: Ryenkryset langs Enebakkveien til Konows gate". Saken er oversendt Bydel Gamle Oslo fra Plan- og bygningsetaten (PBE). Planen er tilgjengelig på PBEs nettsider <http://www.pbe.oslo.kommune.no> saksnummer 200900802-30.

Fristen for å komme med bemerkninger til saken er satt til 23.01.2012.

Saksopplysninger

Forslagsstiller Statens vegvesen, Region Øst med konsulent Hjeltnes Consult AS, ønsker å regulere området Sykkelerute E6 – Enebakkveien, Parsell Ryen – Konows gate til kjøreveg med separat gang-/sykkelfelt og kjøreveg med sykling i blandet trafikk. Strekingen inngår i hovedsykkelveinettet og hensikten er å legge til rette for syklistene.

Plan- og bygningsetaten stiller spørsmål ved løsningen som er valgt for deler av strekingen.

Planområdet

Planområdet ligger i bydelene Nordstrand og Gamle Oslo. Sykkeleruten starter ved krysset mellom Ljabruveien og Enebakkveien på Klemetsrud og ender ved St. Halvards gate/Bispegata i Gamlebyen. Planstrekingen består av eksisterende veger; Enebakkveien, Ryenbergveien, Valhallveien og Konows gate, som alle i praksis har funksjon som samleveger, men delvis med direkte adkomster til boligeiendommer og noen næringsseiendommer. På den aktuelle strekingen er det ikke gjort noen spesielle tiltak for tilrettelegging for syklistene. Dvs. at syklistene i dag må benytte kjørebane (blandet trafikk) eller fortauene.

Strekingen utgjorde tidligere hovedforbindelsen mellom Ryen og sentrum. Denne funksjonen er nå overtatt av Svartdalstunnelen, men forbindelsen er sammen med Svartdalsveien alternativ rute når tunnelen er stengt.

Planstrekingen går i en relativt bratt skråning, men flater ut i sør mot Ryenkryset. Den totale strekingen, som er i underkant av 1500 meter har en gjennomsnittlig stigning på 5,8%, mens



Bydel Gamle Oslo
Bydelsadministrasjonen

Besøksadresse:
Platousgate 16

Postadresse:
Postboks 9406 Grønland
0135 Oslo

Telefon : 02180
Telefaks: 23431001
Bankkonto: 13150100431
Org.nr.: 974778742

Internett: www.oslo.kommune.no

E-post: postmottak@bgo.oslo.kommune.no

en strekning på 600 meter, fra krysset Valhallveien/Ryenbergsveien og opp til eksisterende gangbro over Enebakkveien har en stigning på rundt 9%. Denne særlig bratte strekningen har relativt smale fortau, og deler av gangbanen går på utkraget gitterrist på topp av støttemur. Den krevende topografien i deler av planområdet vanskeliggjør utvidelse av veibanen uten omfattende tiltak. Planstrekningen ligger hovedsakelig i bebygget strøk, og det finnes i hovedsak lite natur- eller ressursgrunnlag i nærheten av planområdet.

I forhold til trafikktall har Enebakkveien, på strekningen fra Ryenkrysset til Plogveien, ÅDT ca. 5000 og videre fra Plogveien og ned til Valhallveien ca. 4000. Valhallveien, mellom Ryenbergsveien og Konows gate har ÅDT ca. 8000. Konows gate, fra krysset med Valhallveien, har ÅDT ca. 6000.

To bussruter trafikkerer søndre del av strekningen. Dette gjelder rute 23 mellom Ryenkrysset og Vårveien og rute 70 mellom Ryenkrysset og Plogveien. Rute 70 trafikkerer også Konows gate fra krysset med Valhallveien og nedover mot sentrum. I Valhallveien/Konows gate går bussrute 34. I tilknytning til Ryenkrysset ligger Ryen t-banestasjon med gangforbindelser til bussholdeplasser på bussrute 23 og 70 i Enebakkveien.

Planforslaget

Prosjektet som dette planforslaget legger til rette for er et ledd i gjennomføringen av tiltak i henhold til "Plan for hovedsykkelveinettet i Oslo" (vedtatt 23. september 1999), utarbeidet av Statens vegvesen, Samferdselsetaten og Plan- og bygningsetaten i Oslo. Aktuell rute kalles i planen for Rute "E6 Enebakkveien".

Planforslaget kan deles i 3 strekninger:

- 1) Delstrekning 1 fra Ryenkrysset til eksisterende gangbro over Enebakkveien.
Planforslaget på denne strekninger viser separat sykkelvei med fortau. Dette innebærer en innsnevring av kjørebane fra 7,7 meter til 6 meter, samt at det etableres sykkelveg med fortau på nord-østre side.
- 2) Delstrekning 2 fra eksisterende gangbro over Enebakkveien til krysset Ryenbergsveien/Valhallveien. Tilbudet til syklende på denne strekningen vil være sykling i blandet trafikk. Kjørefeltet foreslås innsnevret fra 7,4 – 6,1 meter til 6 meter, samt at fortauet utvides.
- 3) Delstrekning 3 fra krysset Valhallveien/Ryenbergsveien, via krysset Valhallveien/Konows gate til Konows gate 75b. Tilbudet til syklende vil være sykling i blandet trafikk, med unntak av en strekning fra krysset Konows gate/Valhallveien hvor det foreslås sykkelfelt som kobles til eksisterende sykkelfelt på begge sider av Konows gate mot sentrum. Begge kryssene på strekningen foreslås oppgradert opp med nye trafikkøyer. Fortau foreslås utvidet og kjørebane innsnevret til 6 meter. Fortauet vil på noen strekninger være betydelig utvidet på grunn av skarpe svinger.

Tidligere uttalelser

I sak "Planinitiativ for sykkelveirute E6 – Enebakkveien, Strekningen Ryenkrysset til Konows gate" datert 27.03.2009 uttalte bydelsdirektøren følgende:

Bydelsdirektøren ser positivt på at det settes i gang reguleringsplanarbeid for sykkeltrasé E6 Enebakkveien på strekningen Ryenkrysset til Konows gate.

Bydelsdirektøren er skeptisk til å legge til rette for blandet trafikk og mener det er viktig å skille gående, syklende og kjørende. Hvis det likevel skal legges opp til blandet trafikk, bør det legges stor vekt på trafiksikkerhet.

Bydelsdirektøren mener det er fornuftig å velge den traséen som flest benytter i dag.

Bydelsdirektøren mener det er positivt at det legges opp til nivåforskjell mellom gangfelt og sykkelfelt, samt at kjørefeltet skrenkes gradvis inn for å gi bedre plass til gang- og sykkelfelt.

Bydelsdirektørens kommentarer:

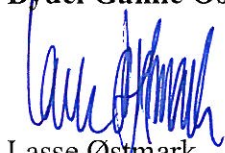
Bydelsdirektøren stiller seg positiv til tiltak som bedrer fremkommeligheten for syklistene i Oslo.

Bydelsdirektøren viser til tidligere uttalelse om ønske om fokus på trafiksikkerhet og skepsis til å legge til rette for blandet trafikk. Bydelsdirektøren støtter Plan- og bygningsetatens vurdering i at foreslått løsning for delstrekning 1 er god, men at det er vanskelig å se at forslagene for delstrekning 2 og 3 bedrer situasjonen for syklistene i forhold til dagens situasjon. Ensidig sykkelfelt eller regulering av biltrafikk er alternativer som bør utredes nærmere.

Bydelsdirektøren innstiller til bydelsutvalget å fatte følgende vedtak:

- 1) Bydelsutvalget stiller seg positive til tiltak som bedrer fremkommeligheten for syklistene i Oslo.
- 2) Bydelsutvalget viser til tidligere uttalelse om ønske om fokus på trafiksikkerhet og skepsis til å legge til rette for blandet trafikk. Bydelsutvalget støtter Plan- og bygningsetatens vurdering i at foreslått løsning for delstrekning 1 er god, men at det er vanskelig å se at forslagene for delstrekning 2 og 3 bedrer situasjonen for syklistene i forhold til dagens situasjon. Ensidig sykkelfelt eller regulering av biltrafikk er alternativer som bør utredes nærmere.

Bydel Gamle Oslo



Lasse Østmark
bydelsdirektør



Randi Nagelhus
avdelingsjef

VEDLEGG:

1. Oversendelsesbrev PBE, 2 s.
2. Sammendrag, 4 s.
3. Plan- og bygningsetatens foreløpige vurdering, 6 s.
4. Forslagsstillers planbeskrivelse, 8 s.



Oslo kommune
Plan- og bygningsetaten

Bydelsutvalget i Bydel Gamle Oslo
v/bydelsadministrasjonen
Pb. 9406 Grønland
0135 Oslo
INTERNPOST

SCANNET

BYDEL GAMLE OSLO			
Saksnr.	41/1611		
Dato	5 DES 2011		
Saksbeh.	SIGI		
Arkivnr.	6122	Dok.nr.	1
Avskr.måte		Sign.	

Dato: 01.12.2011

Deres ref:

Vår ref (saksnr): 200900802-30
Oppgis alltid ved henvendelse

Saksbeh: Gunnar Berglund

Arkivkode: 512.1

**KUNNGJØRING OM OFFENTLIG ETTERSYN
FRA 05.12.2011 TIL 23.01.2012
FORSLAG TIL DETALJREGULERING - SYKKELRUTE: RYENKRYSET
LANGS ENEBAKKVEIEN TIL KONOWS GATE**

Plan- og bygningsetaten har 24.11.2011, 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 foreslås regulert til kjøreveg med separat gang-/sykkelfelt og kjøreveg med sykling i blandet trafikk. Strekingen inngår i hovedsykkelveinettet og hensikten er å legge til rette for syklistene. Plan- og bygningsetaten setter spørsmålstegn ved løsningen som er valgt for deler av planforslaget.

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, Vahlsgt 1. Varslingsbrev med planforslaget kan også ses på:

- Informasjonssenteret i Rådhuset,
- Deichmanske bibliotek i Arne Garborgs plass 4 og
- Opplysningstjenesten i bydel Gamle Oslo, Platous gate 16.
- Opplysningstjenester i bydel Nordstrand, Ekebergveien 243.

Høringsfrist

Eventuelle bemerkninger til planforslaget må sendes Plan- og bygningsetaten **senest 23.01.2012**. 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.



Plan- og bygningsetaten

Boks 364 Sentrum
0102 Oslo

Besøksadresse:
Vahls gate 1, 0187 Oslo

www.pbe.oslo.kommune.no

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

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

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://http://www.pbe.oslo.kommune.no/>. Vedtaket kan da påklages.

PLAN- OG BYGNINGSETATEN
Kundesenteret

Sign.
Heike Knoll, kundekonsulent

SAMMENDRAG

Bakgrunn

Strekningen er del av "rute E6 – Enebakkveien" i det definerte hovedsykkelveinettet vedtatt i 1999. Det ble i 2007 utarbeidet et forprosjekt som vurderte fire ulike traser for hovedsykkelveinettet på strekningen Ryenkrysset – Konowsgate. Forprosjektet konkluderte med at strekningen som inngår i dette planforslaget var å foretrekke. Begrunnelsen var basert på at strekningen er en logisk og direkte linje mellom endepunktene og har god linjeføring. Sykkeltellinger viste at de fleste syklistene sykler her framfor i alternative traseer.

Planområdet ligger i bydelene Nordstrand og Gamle Oslo. Området omfatter deler av Enebakkveien, Ryenbergveien, Vallhallveien og Konows gate, langs strekningen mellom Ryenkrysset og Konows gate 75. Strekningen utgjorde tidligere hovedforbindelsen mellom Ryen og sentrum. Denne funksjonen er nå overtatt av Svartdals tunnelen, men forbindelsen er sammen med Svartdalsveien alternativ rute når tunnelen er stengt.

Trafikkmengden varierer relativt mye på de ulike delstrekningene. Høyest trafikkmengde har Vallhallveien mellom Ryenbergveien og Konows gate, ÅDT ca 8000. Lavest trafikkmengde har strekningen Enebakkveien-Ryenbergveien fra Plogveien til Vallhallveien, ÅDT ca 4000. 30 juni 2009 ble det registrert 77 syklistene og 19 fotgjengere om morgenen, og 52 syklistene og 35 fotgjengere om ettermiddagen. Begge registreringsperioder var på 1t, 45min. I perioden 2004 – 2010 ble det registrert 10 trafikkulykker på strekningen, hvorav 7 involverte sykler. En av sykkelulykkene medførte alvorlig skade.

Planstrekningen går i en relativt bratt skråning, men flater ut i sør mot Ryenkrysset. Den totale strekningen, som er i underkant av 1500 meter har en gjennomsnittlig stigning på 5,8%, mens en strekning på 600 meter, fra krysset Vallhallveien/Ryenbergveien og opp til eksisterende gangbro over Enebakkveien har en stigning på rundt 9 %. Denne særlig bratte strekningen har relativt smale fortau, og deler av gangbanen går på utkraget gitterrist på topp av støttemur. Den krevende topografien i deler av planområdet vanskeliggjør utvidelse av veibanen uten omfattende tiltak.

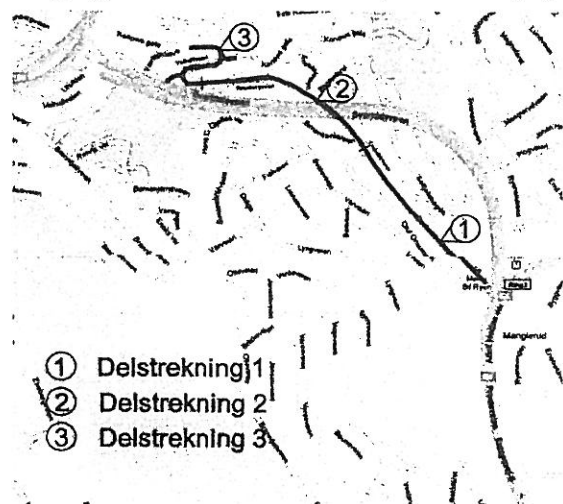
Strekningen betjenes av buss i søndre og nordre del av planområdet, fra Ryenkrysset til Plogveien i sør, og i nord fra krysset Vallhallveien/Ryenbergveien til plangrense i Konowsgate.

Beskrivelse av planforslaget

Planforslaget kan deles inn i tre strekninger. Det foreslås å etablere adskilt sykkelvei med fortau langs nordsiden av Enebakkveien, fra Ryenkrysset til eksisterende gangbru over Enebakkveien (delstrekning 1) og å utvide fortau på begge sider videre i Enebakkveien, Ryenbergveien og Vallhallveien til Konows gate (delstrekning 2 og 3). I kryssene Vallhallveien/Ryenbergveien og Vallhallveien /Konows gate foreslås i tillegg nye øyer. Kjørebane innsnevres generelt til 6 meter på hele strekningen, med nødvendige breddeutvidelser i kurver.

I nord vil tiltaket kobles sammen med eksisterende tosidig sykkelfelt fra krysset Vallhallveien /Konows gate mot sentrum. I sør vil tiltaket kobles mot eksisterende løsning med gang/sykkelundergang gjennom Ryenkrysset.

På delstrekning 1 vil sykling foregå på separat sykkelvei med fortau, mens det i resten av planområdet legges opp til sykling i blandet trafikk, eventuelt sykling/trilling på fortau.



1 Delstrekninger

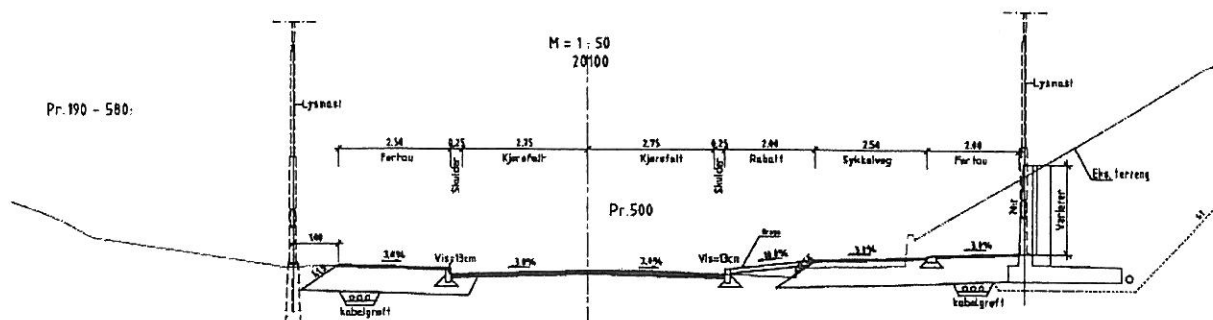
Delstrekning 1 går fra Ryenkrysset til eksisterende gangbro over Enebakkveien. Planforslaget på denne strekningen viser separat sykkelvei med fortau. Planforslaget innebærer en innsnevring av eksisterende kjørebane fra ca 7,7 til 6 meter brutto bredde mellom kantstein, og at det etableres sykkelveg med fortau på nord-østre side. Sykkelvegen med fortau vil få en totalbredde på 4,5 meter, fordelt på 2,5 meter sykkelvei og 2 meter fortau. Sykkelveien adskilles fra kjørebanen med to meter bred rabatt. Forslaget medfører at det må bygges omfattende støttemurer på nord-østre side.

På sør-vestre side legges det opp til 2,5 meter brede fortau, og planforslaget fører ikke til inngrep utover eksisterende bakkant fortau.

Eksisterende busslomme i sørgående retning nord for Ryenkrysset endres og tilpasses ny løsning, mens eksisterende busslommer på begge sider av Enebakkveien ved eksisterende gangbro fjernes, da denne delen av planområdet ikke betjenes av buss.



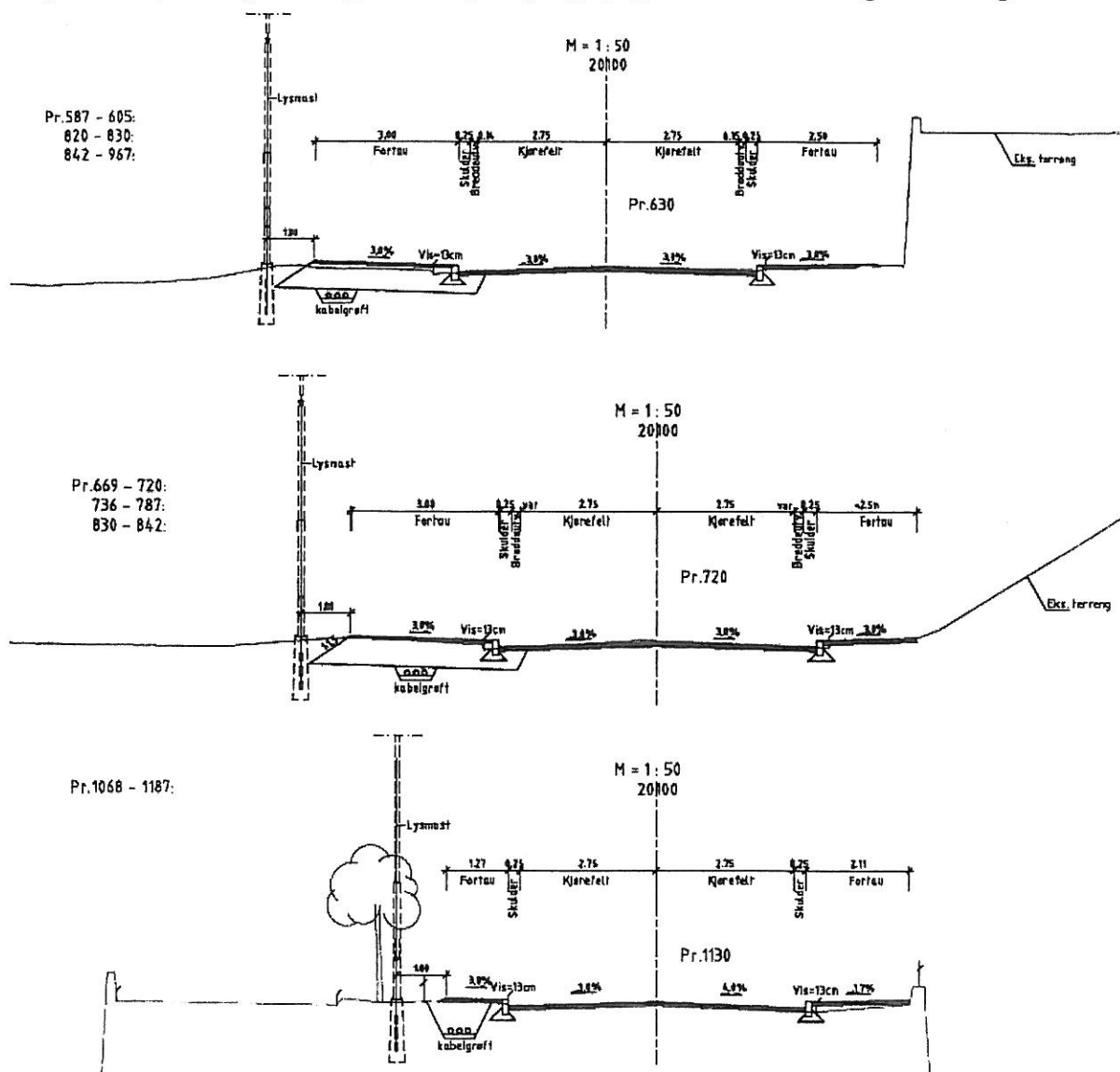
Delstrekning 1, planforslag sett nordover fra krysset Enebakkveien / Plogveien



Typisk normalprofil, delstrekning 1

Delstrekning 2 går fra eksisterende gangbro over Enebakkveien til krysset Ryenbergveien/Vallhallveien. Tilbudet til syklende vil på denne strekningen være sykling i blandet trafikk. Forslaget innebærer en innsnevring av eksisterende kjørebane fra en varierende brutto bredde kantstein til kantstein på mellom 7,4 og 6,1 til 6 meter. Eksisterende tosidig fortau utvides med 0-80 cm. Bredde på fortau etter utvidelser vil variere fra 127 cm på det smaleste til 300 cm på det bredeste. Planforslaget innebærer ikke inngrep utover eksisterende bakkant av fortau.

For denne strekningen ble det i forprosjektet vurdert ulike alternativer for tilrettelegging for sykkel. Ensidig sykkelfelt ble vurdert for begge retninger, men dette ble forkastet i frykt for sykling i begge retninger i et ensidig sykkelfelt. Sykkelfelt ville også gitt svært smale fortau. Det ble antatt at mange ville velge å trille sykkelen på fortau gitt den tunge stigningen, og et smalt fortau ville gi disse dårlige forhold.

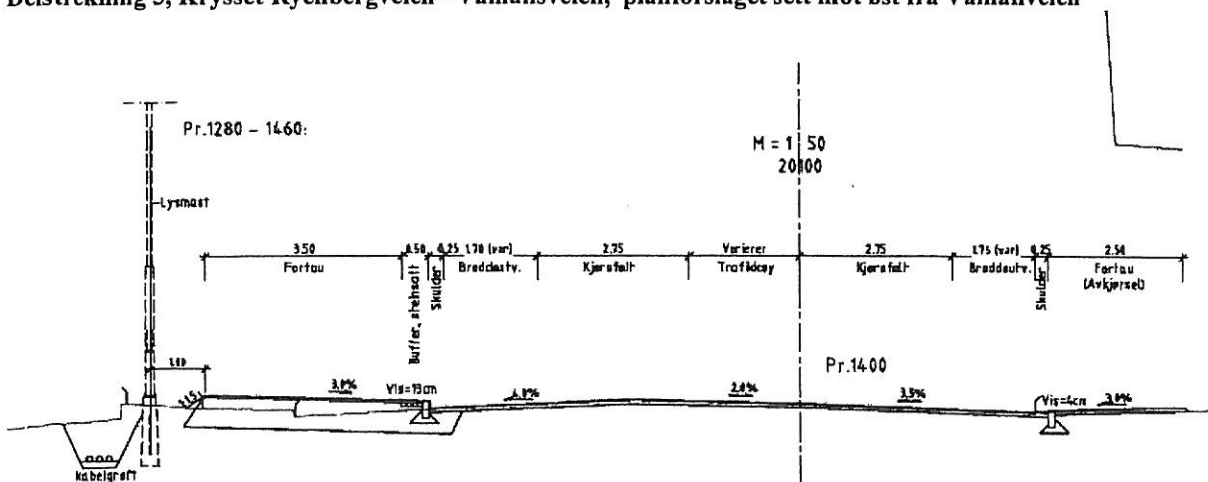


Typiske normalprofiler, delstrekning 2

Delstrekning 3 går fra krysset Vallhalveien/Ryenbergveien, via krysset Vallhallveien/Konows gate, og ender ved Konows gate 75 b. Tilbudet til syklende vil være sykling i blandet trafikk, med unntak av en strekning fra krysset Konowsgate/Vallhallveien hvor det foreslås sykkelfelt som kobles til eksisterende sykkelfelt i på begge sider av Konows gate mot sentrum. Begge kryssene på strekningen foreslås oppgradert opp med nye trafikkøyer. Fortau foreslås utvidet og kjørebane innsnevret til 6 meter, som de andre delstrekningene. Strekningen har imidlertid flere skarpe svinger, og det er derfor betydelige breddeutvidelser i svingene, både i eksisterende og foreslått løsning. Foreslått fortau i retning mot sentrum har en bredde på 2,5 meter. Foreslått fortau i retning fra sentrum har en gjennomgående bredde på rundt 4 meter. Eksisterende bussholdeplass i retning mot sentrum foreslås flyttet om lag 50 meter lenger ned i Konows gate. Etter krysset Konowsgate/Vallhallveien utvides kjørebane gradvis for tilslutning til eksisterende kjørebane ved Konows gate 75.



Delstrekning 3, Krysset Ryenbergveien - Valhallsveien, planforslaget sett mot øst fra Valhallveien



Typisk normalprofil, delstrekning 3

PLAN- OG BYGNINGSETATENS FORELØPIGE VURDERING

Overordnede mål

Plan for Hovedsykkelveinettet, vedtatt 23.09.1999, skal sørge for videreføring av utbyggingen av et hovedsykkelveinett i Oslo. Strekningen som foreslås er del av rute E6-Enebakkveien i hovedsykkelveinettet. Utbyggingen av hovedsykkelveinettet vil primært dekke behovene til transportsyklistene, altså de syklistene som først og fremst skal fort fram til skole og arbeid, og som i hovedsak består av ungdom og voksne yrkesaktive personer. Hovedmålene med utbygging av et hovedsykkelveinett er:

- Øke bruken av sykkel på daglige reiser
- Bedre sikkerheten gjennom gode løsninger som gir ordnede og forutsigbare forhold
- Bedre framkommeligheten for syklistene

Kommuneplan 2008 Oslo mot 2025, vedtatt 11.06.2008, viderefører stort sett strategiene fra forrige kommuneplans visjoner for Oslo som fjordby, kunnskapsby, kulturby og miljøby, men med økt fokus på miljø- og bærekraftaspekter, sikring av areal til sosial infrastruktur (barnehage og skole)/idrett/friarealer/møteplasser. Oslos utforming, historisk, estetisk og visuelle karaktertrekk skal tas vare på og videreutvikles. Oslo har et potensial for økt sykkeltrafikk, bystyrets mål er å øke sykkelandelen av alle reiser i Oslo til 12 % innen 2015. Sykkelen har stor konkurranseflate mot bil og kollektivmidler på reiser kortere enn fem kilometer. God tilrettelegging med lette identifiserbare og ensartede sykkelanlegg vil sikre syklistene bedre plass i trafikken. Det er derfor viktig å fullføre utbyggingen av hovedsykkelveinettet.

Naturmangfold

Planforslaget er vurdert i forhold til naturmangfoldlovens (nml) § 1, forvaltningsmålene i §§ 4 og 5, samt prinsippene i §§ 8-12, jfr § 7.

Oslo kommune har gjennom mange år kartlagt områder som er viktige for bevaring av biologisk mangfold i kommunen. Dette er såkalte vilt- og naturtypeområder, kartlagt etter metoder fastsatt av Direktoratet for naturforvaltning. Opplysningene er systematisert i kommunens naturdatabase. I arbeidet med reguleringsplanen har man forholdt seg til informasjonen fra kommunens naturdatabase.

Området nord for krysset Enebakkveien – Ryenbergveien er i kommunens naturdatabase beskrevet som et område med tørr kalkfurskog av regional verdi. Dette området grenser til planområdet, men vil ikke bli berørt av tiltaket.

Planarbeidet er så langt det er kjent basert på den best tilgjengelige kunnskap om naturmangfoldet i området..

Kunnskapsgrunnlaget ansees som tilstrekkelig for offentlig beslutningstaking, jf. nml §§ 8 og 9 og forvaltningslovens § 17.

Bestemmelsene i § 11 om at kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver og § 12 om miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder anses ikke å få betydning i denne saken.

Reguleringsplanen for sykkelrute E6 - Enebakkveien, Parsell Ryen - Konows gate anses ikke å få negative effekter for naturmangfoldet (jf. bl.a. forvaltningsmålene i nml §§ 4 og 5)

Hensynet til naturmangfoldet og kravene om dette i naturmangfoldloven anses således ivaretatt i planarbeidet.

Kulturminner

Enebakkveien, mellom Konows gate og Ryenbergveien er regulert til spesialområde bevaring, blandet, mens et tilgrensende belte langs strekningens vestre side er regulert til spesialområde bevaring, friområde. Dette planforslaget berører randområdet til disse reguleringene. I planforslaget omreguleres eksisterende opparbeidet fortau i Ryenbergveien fra spesialområde bevaring, friområde til fortau. Området som omreguleres er ca 15 meter langt med brede på om lag 1 meter.

Miljøfaglige forhold

Støy:

Det er utført støyvurdering for dagens situasjon, for fremtidig situasjon med nytt sykkelanlegg og generell trafikkvekst, prognose 20 år fram i tid, samt punktregninger ved fasade for støyutsatte boliger, framtidig situasjon.

Beregningene viser at etablering av ny sykkeltrase ikke vil medføre støyøkning på over 3 dB for boligene langs veien. Støynivået langs deler av trasen er imidlertid svært høyt i dag, og vil få en økning neste 20 år.

Som ansvarlig planmyndighet har kommunene et stort ansvar for å sikre at arealplanleggingen ikke bidrar til å skape nye støyproblemer og økt støyplage for innbyggerne i kommunen.

Miljøverndepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T- 1442) skal legges til grunn for kommunenes planlegging etter Plan- og bygningsloven. Retningslinjen har som ambisjonsnivå at det som hovedregel bør legges til grunn *avbøtende tiltak i alle prosjekter der det kreves ny plan etter plan- og bygningsloven*. Dette kan imidlertid fravikes dersom planen ikke medfører økning fra støykilden med mer enn 3 dB.

I retningslinjen står det også at dersom tiltakshaver har dokumentert at kostnadene ved støyisolering eller andre avbøtende tiltak er uforholdsmessige høye, kan de anbefalte støygrensene fravikes. Det bør da legges vekt på at boenhetene får en stille side og tilgang til egnet uteareal med tilfredsstillende støyforhold. Statens Vegvesen har utarbeidet rapporten Ambisjonsnivåmetoden, som er et verktøy for planlegging av støyreduksjonstiltak i tråd med T-1442. Her er det definert 3 ambisjonsnivå. Dersom ambisjonsnivå 1 ikke kan oppfylles, skal nivå 2 forsøkes oppfylt, og dersom heller ikke dette kan oppfylles skal nivå 3 forsøkes oppfylt.

Det er utført en grov kostnadsberegning for støyskjerming av alle boliger med minst en fasade med støy over 65 dBA. Overslaget omfatter fasadetiltak på alle fasader slik at innendørsstøy kommer under 30dBA, og lokale støyskjermer på alle terrasser. Kostnaden på disse støytiltakene er beregnet til 4 800 000,- mens total normkostnad for tiltakene er beregnet til 3 456 000,-. Prisen på tiltakene kan dermed anses å være uforholdsmessig høye. Deler av ambisjonsnivå 1 kan dermed ikke innfris.

Forslagstiller har ikke kostnadsvurdert andre støytiltak, men anser støyskjermer langs vei som lite hensiktsmessig fordi det må lages åpninger til avkjørsler, noe som vil minske effekten av skjermene. I tillegg vil slike støyskjermer kun avbøte støy for 1. etasje. Det er dermed ikke vurdert om ambisjonsnivå 2 kan innfris.

Plan- og bygningsetaten er opptatt av at støyskjerming av egnet uteoppholdsareal kostnadsvurderes. Etaten etterspør synspunkter på om tiltak som kan sikre egnet uteoppholdsareal likevel bør vurderes.

Trafikkforhold

Tiltaket vil knytte sammen eksisterende tilrettelegging for syklistar nordover mot sentrum, og sørover fra Ryen, og dermed bidra til komplettering av rute E6-Enebakkveien i hovedsykleveinettet. Utfordringen i planområdets delstrekning 2 og 3 dreier seg om å kunne tilrettelegge for syklistar innefor et begrenset veitverrsnitt i en sterk stigning – et gjennomgående tema for flere veier i Ekebergskrånningen mellom Fiskevollbukta og Bryn.

Delstrekning 1

Plan- og bygningsetaten mener at løsningen med sykkelvei med fortau på delstrekning 1, fra Ryenkrysset til eksisterende gangbro over Enebakkveien er god, og vil skape en oversiktlig trafikksituasjon.

Delstrekning 2

Foreslått løsning på delstrekning 2, fra eksisterende gangbro over Enebakkveien til krysset Ryenbergveien/Vallhallveien er en delvis utvidelse av fortau på begge sider, innskrenking av kjørebane og sykling i blandet trafikk. Plan- og bygningsetaten er ikke sikker på at dette fullt ut skaper en bedre situasjon for transportsyklistene en i dag.

Strekningen har ÅDT på 4000, og skiltet hastighet er 40 km/t. Sykkelhåndboka anbefaler sykling i blandet trafikk eller sykkelfelt under slike forhold og forslaget er følgelig i tråd med sykkelhåndboka. Det bratte terrenget på strekningen er imidlertid en utfordring. For syklende i retning sentrum vil farten være høy, og sykling i blandet trafikk uproblematisk. For syklende i retning fra sentrum, vil imidlertid stigningen på 9% gi forholdsvis lav fart i forhold til biltrafikken, og dette kan gjøre at syklistar vil skape køsituasjoner, og dermed føle seg presset til å benytte fortauet, eventuelt bidra til uheldige forbikjøringer. Forslaget innbærer en innskrenking av kjørebane, og vil således kunne føre til at denne effekten forsterkes. Oppgradering av fortau vil gi en fortauskant på 13 cm, noe som vil gjøre en smidig overgang fra sykling i veibanen til sykling på fortau vanskelig.

I sykkelhåndboka anbefales det ikke "at et fortau inngår som en del av en hovedrute for syklende", men det oppgis at en slik løsning kan være et alternativ "i områder med få gående". 30 juni 2009 ble det registrert 77 syklistar og 19 fotgjengere om morgenen, og 52 syklistar og 35 fotgjengere om ettermiddagen. Begge registreringsperioder var på 1t, 45min.

Forslagsstiller har i forprosjektet vurdert ensidig sykkelfelt på strekningen, men dette er forkastet i frykt for sykling i begge retninger i et slikt sykkelfelt. Ensidig sykkelfelt ville også gitt svært smalt fortau.

Delstrekning 3

Tredje delstrekning går fra krysset Vallhallveien/Ryenbergveien, via krysset Vallhallveien/Konows gate, og ender ved Konows gate 75 b. Tilbudet til syklende vil være sykling i blandet trafikk, med unntak av en strekning fra krysset Konowsgate/Vallhallveien til plangrense hvor det foreslås sykkelfelt som kobles til eksisterende sykkelfelt i på begge sider av Konows gate mot sentrum. Begge kryssene på strekningen foreslås oppgradert opp med nye trafikkøyer. Fortau foreslås utvidet og kjørebane innsnevret til 6 meter, som de andre delstrekningene, men med betydelige breddeutvidelser på grunn av skarpe svinger. Foreslått fortau i retning mot sentrum har en bredde på 2,5 meter. Foreslått fortau i retning fra sentrum har en gjennomgående bredde på rundt 4 meter, med unntak av området som grenser mot delstrekning 2, der fortauet har en bredde på 2 meter. Det 4 meter brede fortauet har en steinsatt buffer på 50 cm mot kjørebane.

Etter krysset Konowsgate/Vallhallveien utvides kjørebane gradvis for tilslutning til eksisterende kjørebane ved Konows gate 75. Eksisterende bussholdeplass i retning mot sentrum foreslås flyttet om lag 50 meter lenger ned i Konows gate.

Plan- og bygningsetaten mener at foreslått løsning på delstrekning 1 er god. Det er imidlertid vanskelig å se at forslagene for delstrekningene 2 og 3 vil bedre situasjonen for transportsyklistene i forhold til dagens situasjon, slik målsetningen for prosjektet er. Etaten ser problemene knyttet til krevende topografi og smale snitt, men mener at ambisjonsnivået i løsningen for delstrekning 2 og 3 er lavt, og at andre tiltak burde vært vurdert i sterkere grad. Plan- og bygningsetaten mener at ensidig sykkelfelt i retning fra sentrum ville gitt syklistene bedre vilkår på denne strekningen, og at sykling i begge retninger i sykkelfeltet kunne vært forsøkt unngått ved merking. Bredden på det foreslåtte fortauet fra sentrum på delstrekning 3 tilsier at en slik løsning burde vært vurdert. Regulering av biltrafikk er et kontroversielt tiltak, men kunne gjennom deler av området gitt syklistene som velger sykling i veibanen bedre vilkår.

Risiko og sårbarhet

Forslagsstiller har vurdert risiko- og sårbarhetselementer i henhold til Plan- og bygningsetatens sjekkliste for risiko og sårbarhet. Denne vurderingen konkluderer med at det for skråningen fra Enebakkveien og opp til Ryenhjemmet må gjennomføres supplerende grunnundersøkelser før endelig prosjektering. Utover dette mener Plan- og bygningsetaten at risiko- og sårbarhet er tilstrekkelig belyst i materialet fra forlagsstiller.

Teknisk infrastruktur

Plan- og bygningsetaten forutsetter at nødvendige justeringer av teknisk infrastruktur gjøres i samråd med eiere av anlegget. Der eksisterende kabelstrekk må flyttes skal disse graves ned.

Estetikk og byggeskikk

Støttemurer

I alt fem støttemurer er foreslått bygget, tre plasstøpte murer samt 2 natursteinsmurer.

Delstrekning 1

På delstrekning 1 er det på grunn av utvidelse for gang-/sykkelveg og høydeforskjeller foreslått 3 omfattende plasstøpte murer langs planområdets nordøstre side.

Mur 1: bak busslomme rett nord for Ryenkrysset etableres mur med lengde ca 60 meter og største høyde i underkant av 2 meter.

Mur 2: Nord for krysset Enebakkveien/Plogveien etableres mur med lengde ca 35 meter og største høyde 1,5 meter.

Mur 3: Fra Enebakkveien 150 og nordover etableres mur med lengde ca 250 meter og største høyde 2,8 meter. Gjennomsnittshøyde ca. 1 meter.

Delstrekning 3

På delstrekning 3 er det på grunn av mindre utvidelser av fortau og høydeforskjeller foreslått to murer utført i naturstein.

Mur 4: Mot øst, bakkant fortau gjennom krysset Vallhallveien/Ryenbergsveien etableres ca 135 m lang mur med høyde varierende mellom 0,5 og 1 meter.

Mur 5: I bakkant av fortau ved Konows gate 75 etableres en ca 15 meter lang mur med største høyde ca 1 meter.

Barns interesser

Det finnes ingen leke- eller oppholdsarealer i planområdet. Tiltaket vil gjøre det enklere for barn å bevege seg langs søndre del av planområdet, og gjennomføringen vil gi økt trafikksikkerhet på deler av strekningen.

Universell utforming

Terrenget innenfor planområdet er krevende og deler av strekningen har en stigning på 9%. Det er imidlertid ikke mulig å gjennomføre tiltak for å avbøte dette.

Økonomiske konsekvenser

Statens Vegvesen er tiltakshaver, mens Oslo kommune ved Bymiljøetaten vil drifte anlegget etter ferdigstillelse.

Juridiske forhold

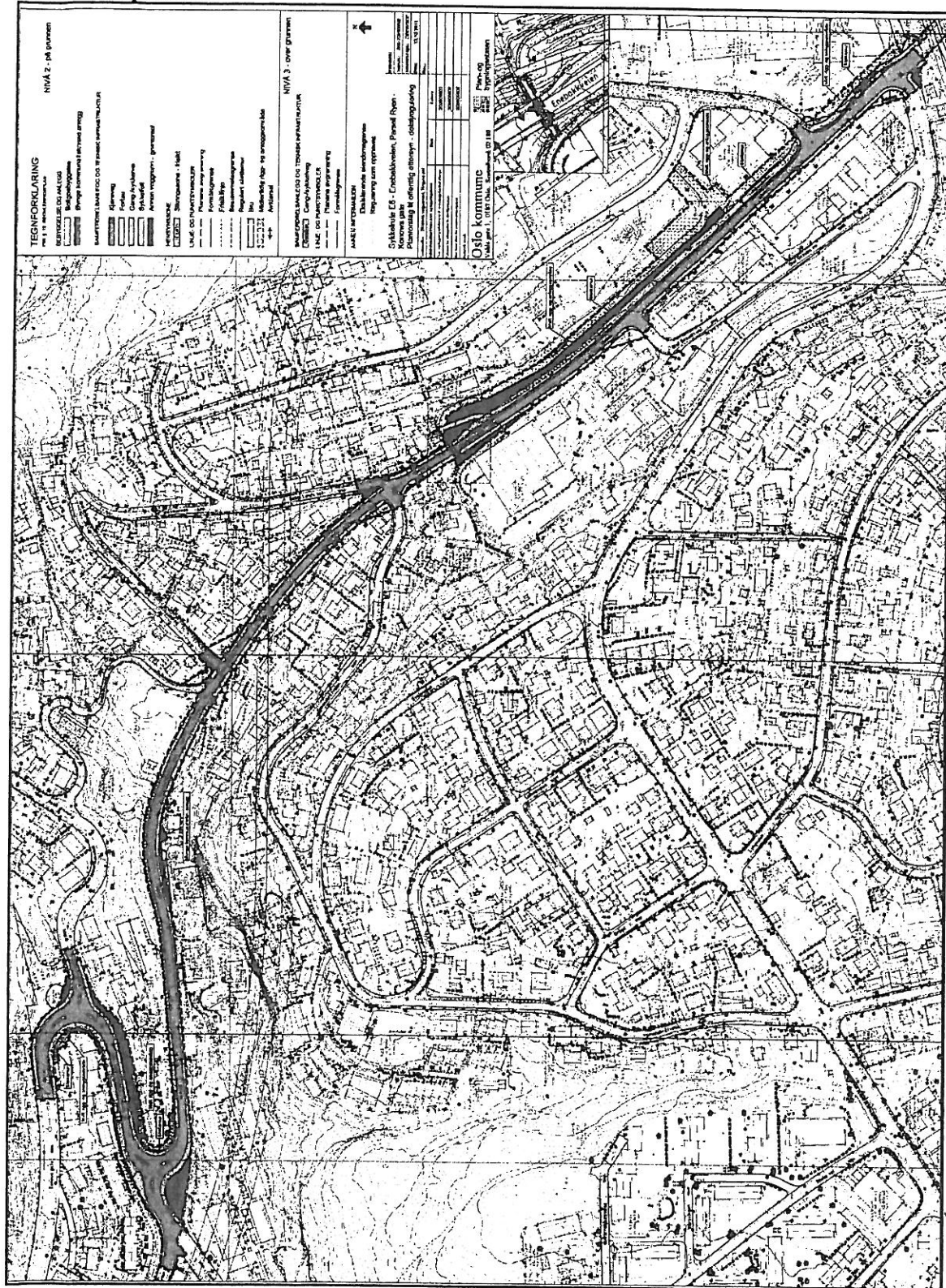
Det må erverves areal for å sikre deler av gang- og sykkelveien. Forslagstiller avklarer dette i forkant av byggeperioden med de aktuelle grunneierne. Se vedlegg for detaljer.

Foreløpig konklusjon

Planforslaget viser en sykkelvei med fortau på delstrekning 1. Plan- og bygningsetaten mener at denne løsningen er god, og vil skape en oversiktlig trafikksituasjon.

Plan- og bygningsetaten setter imidlertid spørsmålstegn ved om løsningen som er valgt for resterende deler av planforslaget oppfyller sin målsetning om å legge til rette for syklistene. På delstrekning 2 og 3 er sykling i blandet trafikk, eventuelt sykling/trilling på fortau valgt som løsning fordi tverrsnittene er smale. Etaten ser problemene knyttet til krevende topografi og smale snitt, men mener at ambisjonsnivået i denne av løsningen er lavt.

Nedskalert plankart



2. BAKGRUNN

Prosjektet som dette planforslaget legger til rette for er et ledd i gjennomføringen av tiltak i henhold til "Plan for hovedsykkelveinettet i Oslo" (vedtatt 23. September 1999), utarbeidet av Statens vegvesen, Samferdselsetaten og Plan- og bygningsetaten i Oslo.

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 sykkelen til et alternativt transportmiddel for flere, og dermed få flere til å sykle. Dagens tilbud er fortsatt for dårlig til at det kan forventes en betydelig økning i sykkelbruken. Det er særlig ønskelig å få flere arbeidsreiser over på sykkel. Dette vil avlaste vei- og kollektivsystemet i rushtiden.
- Forbedret 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.
- Forbedret framkommelighet for syklister.

Denne planen omfatter strekningen fra Ryenkrysset til Konows gate, og berører følgende veger: Enebakkveien, Ryenbergveien, Valhallveien og Konows gate. Strekningen utgjør en delstrekning av det som i "Plan for hovedsykkelveinettet i Oslo" er kalt Rute "E6 Enebakkveien". Denne ruten starter ved krysset mellom Ljabruveien og Enebakkveien på Klemetsrud og ender ved St. Halvards gate/Bispegata i Gamlebyen. Planen skal utarbeides på bakgrunn av et forprosjekt som ble avsluttet i desember 2007. Det konkrete delmålet 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.

Detaljplanen bygger på følgende tidligere planer og utredninger:

- "Forprosjekt sykkelveggrute E6-Enebakkveien, strekning Ryenkrysset – Konows gate", utarbeidet av Statens vegvesen Region øst, 2007.
- "Sykkelveggrute E6-Enebakkveien, Parsell Ryen – Konows gate, Kvalitetssikring av forprosjekt", Hjeltnes Consult, desember 2009.
- "Sykkelveggrute E6-Enebakkveien, Parsell Ryen – Konows gate, Optimalisering av forprosjekt", Hjeltnes Consult, januar 2010.

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 gang- og sykkelveg på strekningen er et større anleggstiltak er det nødvendig å utarbeide reguleringsplan før gjennomføring av tiltaket.

Byggeplan, og eventuelt bygging, kan starte når det er bevilget penger til prosjektet. Dette forventes i løpet av 2013.

3. EKSISTERENDE FORHOLD

3.1 Lokalisering og bruk

Planområdet befinner seg i bydel Nordstrand og omfatter deler av Enebakkveien, Ryenbergveien, Vallhallveien og Konows gate mellom Ryen-krysset og Konows gate 75.

Planområdet er på 31 552,6 m² og er avgrenset av tiltakets utstrekning, som i lengde grovt sett er Ryen-krysset i sør og Konows gate 75 i nord. I bredde er planområdet hovedsakelig avgrenset av det prosjekterte samferdselsanlegget og de midlertidige anleggsområdene. Det er gjort tilpasninger til eksisterende reguleringsgrenser langs hele strekningen. Planforslaget vil da i enkelte områder avvike fra detaljplan.

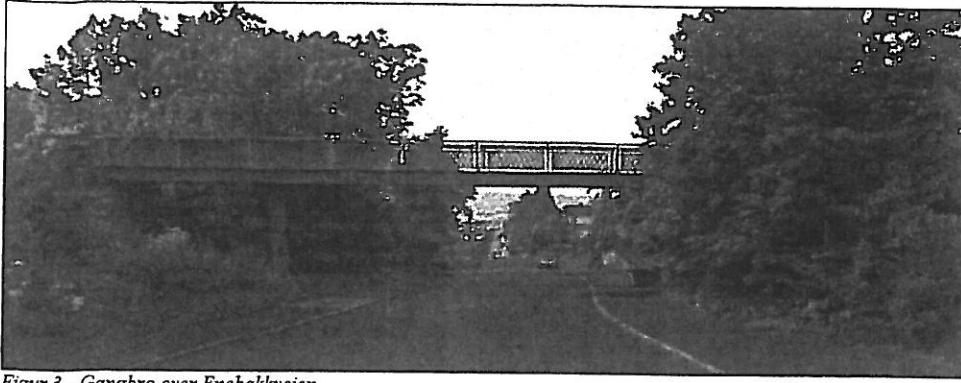
Dagens arealbruk innenfor planområdet er i all hovedsak offentlige anlegg for vei med tilhørende grøntanlegg. Sør i planområdet berører midlertidige anleggsområder grønnstrukturen til nærliggende næringsbebyggelse. Øst for krysset Ryenbergveien/Vallhallveien opprettholdes eksisterende regulering til trafikkformål, noe som medfører at eksisterende bebyggelse bygd i strid med gjeldende reguleringsplan blir delvis liggende innenfor regulert samferdselsanlegg.

På de første ca. 600 meter av strekningen fra Ryenkrysset og nedover mot byen går traséen gjennom et næringsområde med sammenhengende bebyggelse på vestsiden og noe mer spredt på østsiden. Bebyggelsen ligger stort sett godt tilbaketrukket fra veien. På østsiden, fra Enebakkveien 150 og ned til eksisterende gangbro, er det et lengre parti med en skråning (løsmasser) som starter i bakkant eksisterende fortau og opp til et nivå ca. 5 meter høyere. På platået ovenfor skråningen ligger Ryenhjemmet som er et sykehjem.

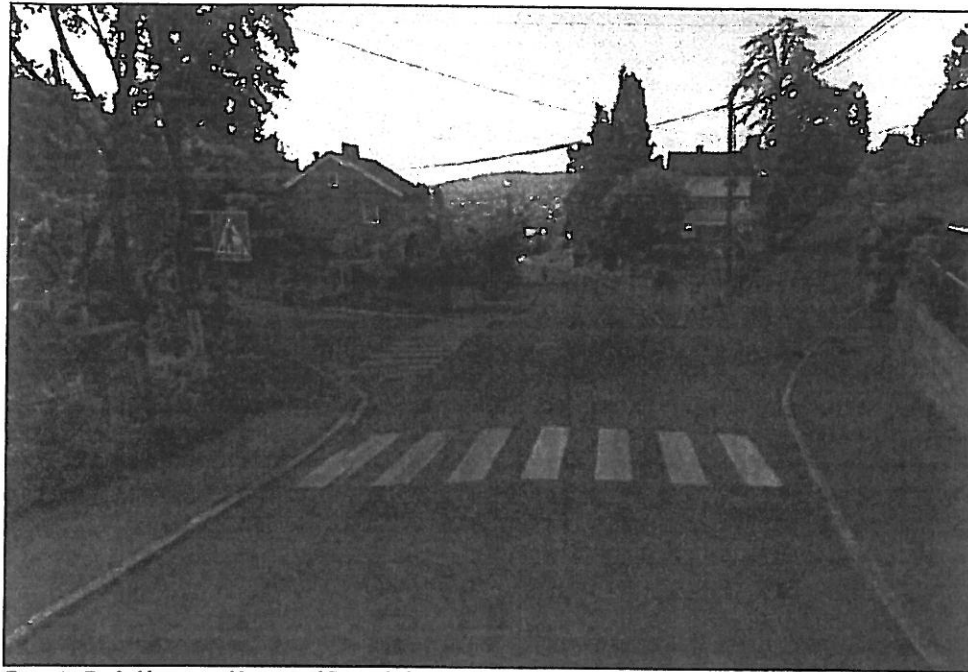


Figur 2 - Enebakkveien nord for krysset med Plogveien.

På partiet fra gangbroen over Enebakkveien og ned til Vallhallveien er det boliger, garasjer og støttemurer som ligger tett på veien. I øvre del er det mest eneboliger, mens det lenger ned i bakken er boligblokker på vestsiden. Veien er bratt med relativt smale fortauer. På østsiden, på det nedre partiet, er det utkraget gangbane (gitterrist) på topp støttemur.

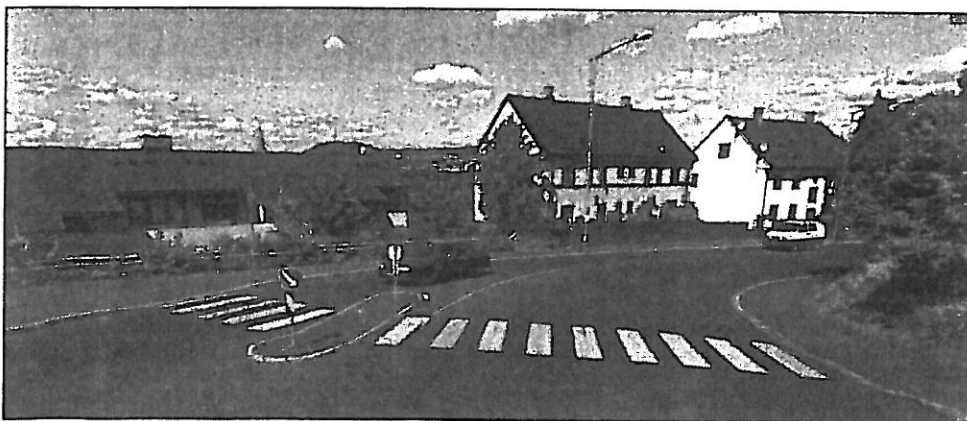


Figur 3 - Gangbro over Enebakkveien.



Figur 4- Enebakkveien ved kryss med Simensbråtveien og Gabbi Lunds vei.

På resten av strekningen ned mot Konows gate er det i hovedsak boligbebyggelse av mer konsentrert karakter (blokker) og noen næringseiendommer nedover mot Konows gate.



Figur 5- Valhallveien ved kryss med Ryenbergveien.

3.2 Planområdet og forholdet til tilleggende arealer

Natur- og ressursgrunnlaget

Det finnes lite natur- eller ressursgrunnlag i og i nærhet av planområdet. Planstrekningen ligger i hovedsak i bebygget strøk. På strekningen fra Plogveien og ned til eksisterende gangbru over Enebakkveien, er det på østsiden en skråning med naturlig vegetasjon, i hovedsak grasbakke med innslag av løvtrær.



Figur 6 - Vegetasjon i skråning.

Landskap

Planstrekningen beveger seg langs foten av en bratt skråning opp mot Simensbråten syd og vest for Enebakkveien/Ryenbergsveien. Opp mot Ryenkrysset flater terrenget noe ut og åpner seg mot selve krysset og industriområder, trafikkområder og boligområder mot syd. Nedover mot byen følger veiene forsenkninger og skar som har dannet naturlige traséer for ferdselsårer fra tidligere tider. Landskapet er generelt preget av de bratte åsene opp mot Simensbråten/Ekeberg som danner en tydelig avgrensning av Oslo sentrum mot syd. I dette relativt voldsomme landskapet er veistrekningene tilpasset terrenget og blir derfor ikke særlig fremtredende.

Multiconsult har på vegne av Hjeltnes Consult AS utført grunnundersøkelser. Undersøkelsene av grunnforholdene og beskrivelse av grunnforhold gjelder skråningen fra Enebakkveien opp til Ryenhjemmet. Grunnforholdene består generelt av ca. 1 – 1,5 meter fyllmasser over leire/siltig leire. Det er stedvis lag med silt, sand, grus/morene og fast leire. Det er altså store variasjoner i massene, med mange forskjellige lagdelinger. Dybde til fjell ligger rundt 5,8 – 11,1 meter og enkelte steder er det ikke påvist fjelldybder selv ved boring 19 meter ned i leirelag.

Detaljer om resultatene av grunnundersøkelsene finnes i rapporten: "E6 Sykkelfrute Ryenkrysset – Konows gate, Geoteknisk vurdering av profil 300 - 550", 4. mai 2010, utført av Multiconsult AS, som er vedlagt planbeskrivelsen som del av dokumentasjonen for planforslaget.

Verneinteresser

Forslagsstiller har ikke registrert verneinteresser innenfor planområdet. Fraværet av registrerte kulturminner og andre verneinteresser bekreftes av Byantikvaren i uttalelse til varsling av oppstart.

Miljøfaglige forhold

Støy

Støyberegninger er utført av Brekke & Strand Akustikk AS og presentert i rapporten "Sykkelfrute strekning Ryenkrysset – Konows gate, vurdering av støyforhold", 18. mai 2010. Oppsummert viser beregningene at noen boliger har støyntivåer over anbefalte grenseverdier. Dette gjelder eiendommene

gnr./bnr. 236/131, 236/133 og 236/57. Alle disse eiendommene ligger langs Valhallveien, på venstre side, mellom krysset med Ryenbergveien og krysset med Konows gate.

Luftforurensning

Det er ikke gjennomført målinger/registreringer av eksisterende luftforurensningsnivå.

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

Trafikkforhold

Vegstandard

Planstrekningen består av eksisterende veger; Enebakkveien, Ryenbergveien, Valhallveien og Konows gate, som alle i praksis har funksjon som samleveger, men delvis med direkte adkomster til boligeiendommer og noen næringseiendommer.

Strekningen utgjør en del av den tidligere hovedforbindelsen mellom sentrum og Ryenkrysset. Denne funksjonen er nå overtatt av Svartdalsstunnelen. Planstrekningen og Svartdalsveien fungerer som alternative ruter når Svartdalsstunnelen er stengt.

På den aktuelle strekningen er det ikke gjort noen spesielle tiltak for tilrettelegging for syklistene. Dvs. at syklistene må benytte kjørebane (blandet trafikk) eller fortauene. Det er fortau av varierende bredde, i stor grad svært smale, på begge sider av veien på hele planstrekningen.

Forhold til hovedveier

Planområdet ligger sentralt i forhold til hovedvegnettet i Oslo kommune. I nord grenser planområdet til Ryen-krysset, som er et betydelig trafikk-knutepunkt, hvor E6 gjennom Oslo mot Gardermoen møter E18 fra Oslo sentrum gjennom Svartdalsstunnelen.

Trafikktall

Enebakkveien, på strekningen fra Ryenkrysset til Plogveien, har ÅDT ca. 5000 og videre fra Plogveien og ned til Valhallveien ca. 4000. Valhallveien, mellom Ryenbergveien og Konows gate har ÅDT ca. 8000. Konows gate, fra krysset med Valhallveien, har ÅDT ca. 6000.

Det er foretatt tellinger av syklistene og fotgjengere 30. juni 2009. Tellingene ble foretatt mellom kl. 07:00 og 08:45 om morgenen og mellom kl. 15:00 og 16:45 om ettermiddagen, i overgangen mellom Enebakkveien og Ryenbergveien. Tellingene viste totalt 77 syklistene og 19 fotgjengere om morgenen og 52 syklistene og 35 fotgjengere om ettermiddagen, i de angitte tidsintervaller.

Trafikksikkerhet

Nasjonal vegdatabank viser at det i perioden 2004- 2009 har vært totalt 10 ulykker på strekningen. Av disse er 7 ulykker med sykkel, 2 med fotgjenger og 1 med motorsykkel. Av de 7 sykkelulykkene var 6 med lettere skade og 1 med alvorlig skade. Ulykken med alvorlig skade skjedde i krysset mellom Enebakkveien og Baglerfarete. De øvrige sykkelulykkene er spredt over hele strekningen, men med størst konsentrasjon (4 stk.) i området Valhallveien/Konows gate. De to fotgjengerulykkene var begge med lettere skade, en ved krysset med Vårveien og en like syd for gangbrua over Enebakkveien. Motorsykkelulykken var med alvorlig skade og skjedde i Enebakkveien rett nord for Enebakkveien 150.

Avkjørsel

Innenfor planområdet finnes det en rekke avkjørsler til private bolig- og næringseiendommer.

Parkering

Det er ikke lagt til rette for parkering innenfor planområdet i eksisterende situasjon, men det finnes boligbebyggelse med tilhørende parkeringsplasser i nært tilgrensende områder langs majoriteten av traseen.

Snøopplag

På grunn av til dels betydelige terrengforskjeller internt i planområdet og mellom planområdet og tilstøtende arealer er det i svært liten grad avsatt areal til snøopplag i eksisterende situasjon. I søndre del av planområdet er terrenget noe flatere, noe som medfører at snøen praktisk sett kan avsettes til siden, men det er ikke lagt spesielt til rette for dette gjennom grøfter, rabatter eller lignende.

Risiko- og sårbarhet

Utover veganlegget og bensinstasjoner (i krysset Enebakkveien/Vårveien og krysset Vallhallveien/Konows gate) er det ikke registrert spesielle objekter eller forhold knyttet til risiko og/eller sårbarhet i eller i nærhet av planområdet i eksisterende situasjon. Multiconsult AS har utført geotekniske undersøkelser. Se eget vedlegg og for øvrig temaet "Risiko og sårbarhet" under kapittel 8 for en nærmere beskrivelse.

Sosial infrastruktur**Kollektivtrafikk**

To bussruter trafikkerer søndre del av strekningen. Dette gjelder rute 23 mellom Ryenkrysset og Vårveien og rute 70 mellom Ryenkrysset og Plogveien. Rute 70 trafikkerer også Konows gate fra krysset med Valhallveien og nedover mot sentrum. I Valhallveien/Konows gate går bussrute 34. I tilknytning til Ryenkrysset ligger Ryen T-banestasjon med gangforbindelser til bussholdeplasser på bussrute 23 og 70 i Enebakkveien.

Servicetilbud

I tilknytning til planområdet langs nordre og søndre del finnes en rekke kontor- og næringseiendommer.

Teknisk infrastruktur

Planområdet består i en stor grad av veganlegg som i seg selv er teknisk infrastruktur. Det ligger ulike typer kabler samt VA-ledninger i vei/fortau gjennom hele planområdet. Området fra Ryenkrysset til Konows gate er per dags dato belyst av eldre type belysningsanlegg. Enkelte vegstrekninger har tosidig belysning, mens andre belyses fra tremaster med luftlinjer. Det er også observert belysning fra master med overheng, samt belysning fra wire. Da Enebakkveien 135 og Ryenbergveien 77 er bensinstasjoner, må forhold vedrørende eksplosive områder ivaretas. Det ligger et stort antall kabler i bakken langs Enebakkveien fra Ryenkrysset og frem til krysset med Simensbråtteveien og Gabbi Lunds vei. Videre langs Enebakkveien og Ryenbergveien er det tremaster med luftlinjer og lysarmaturer.

Estetikk og byggeskikk

Innenfor planområdet eksisterer det i dag et veganlegg som er utført i henhold sin tids rådende estetiske retningslinjer for veganlegg. Det eksisterer ingen bebyggelse innenfor planområdet med unntak av boligbebyggelse oppført i strid med gjeldende trafikkområde-regulering rett øst for krysset Ryenbergveien/Vallhallveien.

I nært tilgrensende områder finnes bolig- og næringsbebyggelse fra ulike tidsepoker med varierende materialbruk og uten et sammenfallende estetisk uttrykk.

Stedsutvikling

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

Barns interesser

Det er ikke registrert noen spesielle interesser for barn eller ungdom i eller i nærhet av planområdet. Det må antas at Enebakkveien benyttes som skolevei av barn som bor i området, men det finnes ikke skoler i eller i umiddelbar nærhet av planområdet.

Universell utforming

Kombinasjonen av et eldre veianlegg og krevende stigningsforhold i deler av planområdet medfører at planområdet i dagens situasjon i liten grad er spesielt tilrettelagt for bevegelses- og funksjonshemmede.

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 trafiksikkerhet 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 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."

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".

Byøkologisk program, 2002 – 2014

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

Gjeldende regulering

Byggeområde for forretning/kontor/industri/lager/verksted/bensinstasjon, S-4029, vedtatt 11.02.04

Byggeområde for boliger, allmennyttig formål, S-3929, vedtatt 28.08.02

Byggeområde for boliger, S-444, vedtatt 22.07.52

Byggeområde for boliger, S-2291, vedtatt ?

Byggeområder for boliger, S-4220, vedtatt 15.03.06

Byggeområder for boliger, S-4136, vedtatt 16.02.05

Byggeområde for industri, S-441, vedtatt 27.10.58 (med flere vedtaksdatoer)

Byggeområde for allmenntilgjort formål (sykehjem), S-2287, vedtatt 22.02.78

Forstadsbane, S-441, vedtatt 24.06.63 (med flere vedtaksdatoer)

Område avsatt til sporvogn/trikk, S-441, vedtatt 24.06.63

Veg, S-444, vedtatt 22.07.52

Veg, S-441, vedtatt 24.06.63 (med flere vedtaksdatoer)

Veg, S-990, vedtatt 22.06.62

Gang- og sykkelvei, S-2703, vedtatt 03.02.84

Gang- og sykkelvei, S-3929, vedtatt 28.08.02

Annet veiareal, S-3929, vedtatt 28.08.02

Annet veiareal, S-2826, vedtatt 25.11.85

Annet veiareal, S-444, vedtatt 22.07.52

Gangbro, S-2826, vedtatt 25.11.85

Fortau, S-4136, vedtatt 16.02.05

Fortau, S-3702, vedtatt 27.01.99

Busslomme, S-3702, vedtatt 27.01.99

Busslomme, S-2826, vedtatt 25.11.85

Veitunnel, S-3627, vedtatt 11.12.97

Felles avkjørsel, S-3929, vedtatt 28.08.02

Friområde, S-2294, vedtatt 08.03.78

Beplantet offentlig plass, S-444, vedtatt 22.07.52

Forhage, S-444, vedtatt 22.07.52

Beplantningsbelte, S-1000, vedtatt 13.08.62

Parkbelte, S-3702, vedtatt 27.01.99

Pågående planarbeid

Det er ikke registrert 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. Samrådsinnspillene følger som eget vedlegg.

Liste over samrådsinnspill

1. Bydel Nordstrand	31.03.09
2. Bydel Gamle Oslo	27.03.09
3. Gravferdsetaten	23.03.09
4. Trafikketaten	27.03.09
5. Vann- og avløpsetaten	31.03.09
6. Renovasjonsetaten	02.04.09
7. Byantikvaren	02.04.09
8. Friluftsetaten	02.04.09
9. Samferdselsetaten	02.04.09
10. Eiendoms- og byfornyelsesetaten	03.04.09
11. Oslo Havn KF	24.03.09
12. Undervisningsbygg Oslo KF	11.04.09
13. Hafslund Nett AS	26.03.09