



Oslo kommune
Bydel Gamle Oslo
Bydelsadministrasjonen

Til bydelsutvalget

BU-sak 81/2013
BUK-sak 17/2013

Dato: 22.04.2013

Deres ref: 201203416

Vår ref (saksnr): 2012/436

Saksbeh: Marianne Netland, 23431109

Arkivkode: 512.1

**BU-sak 81/2013 BYDELENS UTTAELSE TIL KUNNGJØRING AV OPPSTART AV
DETALJREGULERING OG PLANPROGRAM TIL OFFENTLIG ETTERSYN -
KONGSVEIEN FRA KONOWSGATE TIL SJØMANNSKOLEN**

Bydelsadministrasjonen mottok den 16.04.2013 kunngjøring om oppstart av detaljregulering med konsekvensutredning og planprogram til offentlig ettersyn for Kongsveien fra Konowsgate til Sjømannskolen på vegne av Bymiljøetaten. Det er gitt en frist for uttalelse til den 7.juni 2013.

Saksopplysninger

Hensikten med planprogrammet er å avklare hvilke problemstillinger/tema som skal konsekvensutredes og hvilke alternativer som skal inngå i konsekvensutredningen, i denne sammenhengen hvilke alternative traséer/løsninger som skal konsekvensutredes, hvilke problemstillinger som er vesentlig i arbeidet, avklare hvordan beslutningsrelevante problemstillinger skal utredes, og synliggjøre hvordan ulike interesser kan delta i planarbeidet. Planprogrammet skal sikre at det foreligger nødvendig informasjon til å kunne ta beslutninger om tiltaket kan gjennomføres og på hvilke vilkår, samt at det skal være mulig å ta et valg mellom de ulike alternativene.

Hovedformålet med planen er å bedre forholdene for syklende. Strekningen er en del av hovedsykkelveinettet i Oslo og skal opparbeides med sykkelfelt og bredere fortau. Videre skal Ekebergbanen oppgraderes iht gjeldende regelverk og det skal etableres høystandard holdeplass ved Sjømannskolen. Dette innebærer betydelig omlegging som bedrer sikkerheten i området.

Tidligere vedtak og uttalelser i saken

Bydelsadministrasjonen hadde saken til behandling på samråd og bemerket følgende til planinitiativet: Bydel Gamle Oslo er svært tilfreds med at det settes i gang arbeid, med mål om regulering av nødvendig areal, med sikte på bygging av ny og tryggere adkomst langs Kongveien fra Konowsgate til Sjømannsskolen for syklende og gående. Bydelen ser også positivt på at trikke trasé og trikkeholdeplass oppgraderes til kollektivknutepunkt å kunne betjene passasjerer og besøkende til blant annet skulpturparken. Holdeplassen blir bygget i henhold til dagens sikkerhetskrav og universell utforming.



Bydel Gamle Oslo
Bydelsadministrasjonen

Besøksadresse:
Platousgate 16

Postadresse:
Postboks 9406 Grønland
0135 Oslo

Internett: www.oslo.kommune.no

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

Telefon: 02180
Telefaks: 23 43 10 01
Bankkonto: 13150100431
Org.nr.: 974778742

Bydelsutvalgets leder uttalte at utvidelse av skjæring vil bli et betydelig inngrep i Ekebergskråningen. Ideelt burde Kongsveien beholde eksisterende bredde, men biltrafikken reduseres eller helt omdirigeres på annen måte.

Andre uttalelser

Oslo Elveforum har sendt brev til bydelen for å henlede oppmerksomheten mot mulighetene for å hensynta overvannsestetikk og –biologi, og spør om det kan gjøres noe ut av vannsigene fra Jomfrubråtbekken og fra den rehabiliterte Ekebergparken.

Planområdet

Planområdet omfatter 950 meter av Kongsveien til Konowsgate til Sjømannskolen. Kongsveien er i dag innfartsåre for dem som bor i områdene Ekeberg, Nordstrand og Sæter, men har også en betydelig andel gjennomfartstrafikk (7100 kjøretøy per døgn). Strekningen er også en hyppig brukt trasé av transportsyklister som kommer i konflikt med kjøretøy og gående på grunn av det smale veiarealet. Dagens situasjon for syklister og gående er ikke tilfredsstillende. Ekebergbanen er nedslitt. Banen er preget av at kurvaturen gjør at strekningen er utsatt for solslyng sommerstid som innebærer en sikkerhetsrisiko, og ulempe for de reisende. Sjømannskolen holdeplass tilfredsstillende i dag ikke dagens krav. Det er heller ikke mulig å oppnå universell utforming av holdeplassen uten at sporet legges om. Holdeplassen er viktig for kollektivbetjeningen, i sær når Sjømannskolen blir videregående skole fra høsten 2013, og skulpturparken åpner.

Alternativ som skal utredes

Det er utarbeidet en rekke ulike alternative løsninger for å bedre forholdene langs traséen, blant annet er det foreslått ulike tunnelloesninger. Da det er ønskelig å beholde strekningene som en attraksjon i seg selv på grunn av utsikten mot byen, er de ulike tunnelalternativene forkastet. I tillegg medfører tunnelloesninger store kostnader, og kommer i konflikt med arkeologiske kulturminner. Ønsker bydelen at flere alternativer enn de tre som nå er foreslått skal utredes, er det på dette tidspunktet dette ønsket må ytres. Når konsekvensutredningen er gjennomført, vil det ikke være mulig med nye forslag til trasévalg eller løsninger. Av de ulike alternativene i forslag til planprogram er det bestemt at tre alternativer skal konsekvensutredes: 0-alternativet, alternativ 6A og alternativ 6B.

0-alternativet

Dette alternativet betyr en videreføring av dagens situasjon med de løpende kostnader til vedlikehold og utbedringer som likevel må gjøres på bane og vei. Forholdene for gående og syklende endres ikke. 0-alternativet vil kreve utarbeidelse av reguleringsplan for området ved Sjømannskolen holdeplass. 0-alternativet vil omfatte tiltak på veien i eksisterende trasé.

Alternativ 6A

Alternativ 6A innløser bygningene på tomt 235/14 og 16, Kongsveien 14 og 16. Vei- og banetraséen legges nærmere bebyggelsen på sørvestsiden av veien (Kongsveien 6-14), videre legges traséen ut i skråningen på nedsiden av Kongsveien. Det er hittil vurdert stabiliseringstiltak i form av støttemurer fra profil 200 til 700.

Ca 30 meter av Kjærlighetsstien må omlegges nederst i Kongsveien. Det blir mindre inngrep i skråningen mellom profil 200 og 700-. De tre arkeologiske viktige områdene på oversiden av veien berøres ikke.

Kravene til høystandard holdeplass medfører store endringer og omlegginger av vei, bane og området ved Sjømannskolen.

Det blir gjort plass til bom på hver side av banetraséen ved avkjøringen mot Ekebergrestauranten.

Alternativ 6B

Alternativ 6 B inngår innløsning av bygninger, men 195 meter av Kjærlighetsstien må omlegges. Konsekvensen av å bevare bebyggelsen er en 20-22 meter høy fjellskjæring med betydelig fjernvirkning. Støttemurer vil på strekningen mellom profil 630 til 710 få en høyde opptil 16-17 meter. De arkeologiske områdene på oversiden av veien berøres ikke. Fra profil ca 560 er løsningen lik som for alternativ 6A. Dette gjelder tiltak for å etablere Sjømannskolen som en høystandard holdeplass iht. dagens regelverk.

Utredningstema

Denne omgangen handler ikke om å velge traséløsningen, men hvilke tema som skal utredes slik at det beste alternativet av de valgte blir synliggjort. Det er foreslått seks temaer som skal utredes for de ulike løsningsalternativene; støyforurensing, naturmiljø, kulturminnevern, landskap og fjernvirkning, og friluftsliv og nærmiljø, herunder forhold for barn og unge. Bydelsdirektøren mener at utredningene kan spisses mer mot forholdene for barn og unge, syklende og gående. Derfor er det foreslått at temaene endres litt for å synliggjøre dette.

Bydelsdirektøren har også foreslått at det skal legges til rette for medvirkning ut over det som er satt i planprogrammet, her kan gjerne sykkelorganisasjoner, friluftslivsorganisasjoner og barn og unge og andre inviteres inn for å sikre en god prosess og plan.

Bydelsdirektøren innstiller til bydelsutvalget å fatte følgende vedtak:

1. Bydelsutvalget ber om at temaet Medvirkning belyses bedre i planprogrammet. Økt medvirkning er ikke belyst i planprogrammet, og vedlagte fremdriftsplan viser et medvirkningsopplegg som kun tilfredsstiller minstekravet i henhold til plan- og bygningsloven. Bydelsutvalget er opptatt av at barn og unge, friluftslivsorganisasjoner og sykkelorganisasjoner gis mulighet til å medvirke.
2. Bydelsutvalget ønsker at temaet *Friluftsliv og nærmiljø herunder barn og unge* skilles ut i to separate tema, et som tar for seg *Friluftsliv og nærmiljø* og et tema som tar for seg *Trafikksikkerhet med spesiell vekt på syklende og gåendes vilkår, især barn- og unge*. På den måten kan det i de tre alternativene synliggjøres hvilken av alternativene som vil gi den mest trafikksikre, sykkel- og fotgjengervennlige løsningen. Under samme tema er det også ønskelig at valgte løsninger for å møte krav til universell utforming utredes, sammen med barrierer og hindre for gående og syklende som følge av tiltakene.
3. Det er også ønskelig at et eget tema *Anleggsfase* konsekvensutredes.
4. Det er ønskelig at en gjennomgang av overvannshåndtering av bekker og drag i området inngår i konsekvensutredningen.
5. Bydelsutvalget ønsker også at det vurderes lavere fartsgrense for biler langs strekket for å bedre forholdene for gående og syklende, spesielt i områdene hvor det vil være mye fotgjengertrafikk, som ved Sjømannskolen.
6. Den foreslåtte planavgrensningen stopper ved rundkjøringen i Konowsgate. Bydelen er opptatt av at opparbeidelse av sykkeltrasé fra Sjømannsskolen til Konowsgate ikke ender brått i Konowsgate. Traséen er svært bratt, og både biler og syklistene nedover Kongsveien har høy fart. Det må arbeides med en sykkelvennlig avslutning/videreføring av sykkeltraséen inn i Konowsgate begge retninger og Mosseveien.

Bydel Gamle Oslo

Lasse Østmark
bydelsdirektør

Randi Nagelhus
avdelingsdirektør

Vedlegg:

1. Kunngjøring av oppstart av detaljregulering
2. Forslag til planprogram for detaljreguleringsplan med konsekvensutredning – Kongsveien, strekningen Konowsgate – Sjømannskolen
3. Ad oppstart planarbeid – Kongsveien – Konowsgate