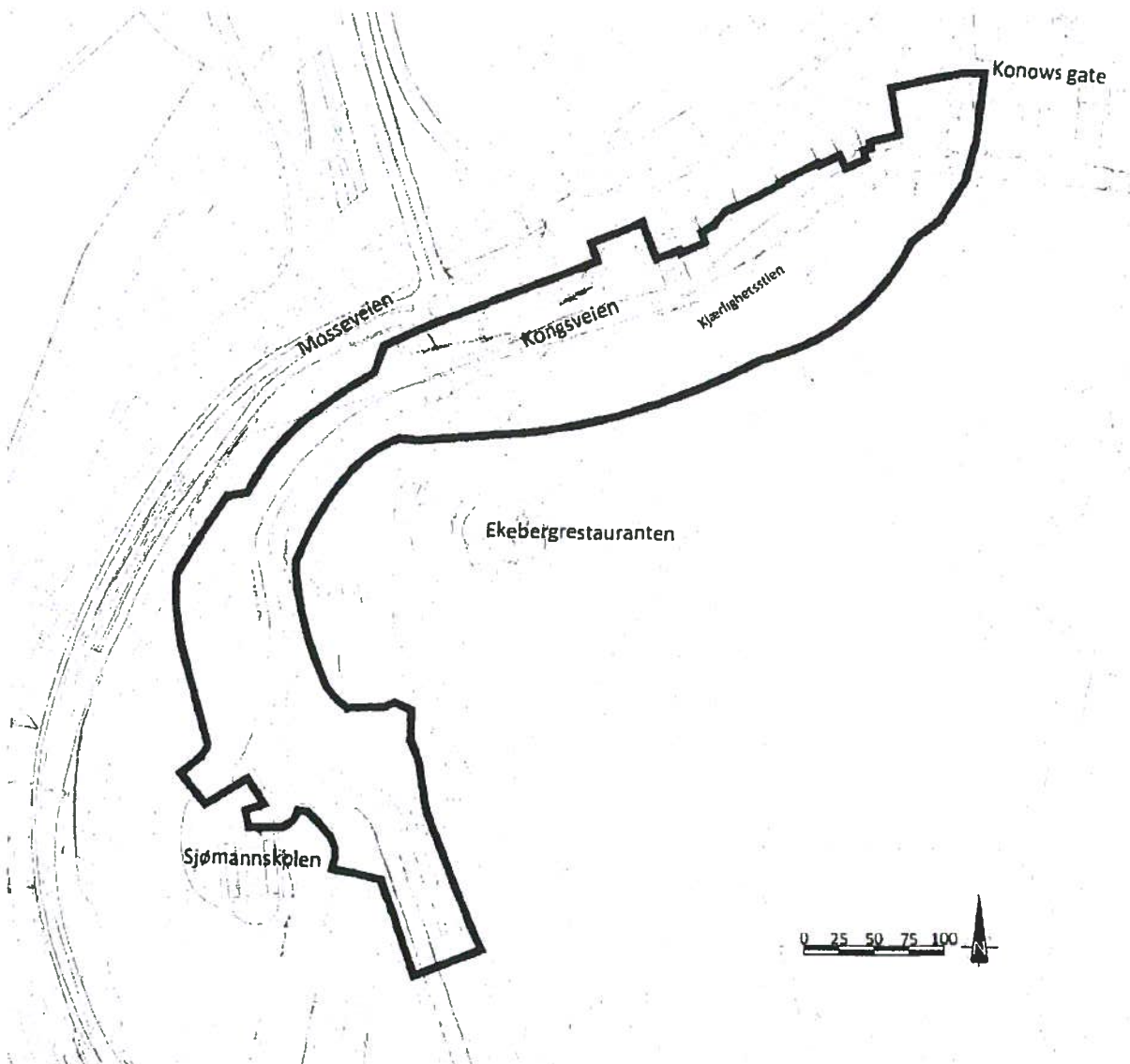


# KONGSVEIEN, STREKNINGEN KONOWS GATE - SJØMANNSSKOLEN

Forslag til planprogram for detaljreguleringsplan med konsekvensutredning



Revisjon:	Revisjonen gjelder:		Godkjent:	Dato:
I	Forslag til planprogram/varsel om offentlig ettersyn.		NH	16.4.2013
PlanID:	Saksnr.:	Utførende:	Kontroll:	Dato:
-	201203416-24	Martine Haaland	Nils Helleland	22.3.2013
Dokumenttittel:				
Kongsveien, strekningen Konows gate – Sjømannskolen				
Forslag til planprogram for detaljreguleringsplan med konsekvensutredning				
Redaksjon: Norconsult AS Norconsult AS Vestfjordgaten 4, 1338 Sandvika Norge				
Epost: martine.haaland@norconsult.com				

## **Innhold**

<b>1</b>	<b>BAKGRUNN .....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>PLANOMRÅDET .....</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>HENSIKTEN MED TILTAKET.....</b>	<b>8</b>
<b>4</b>	<b>TIDLIGERE UTREDNINGER .....</b>	<b>10</b>
<b>5</b>	<b>PLANSTATUS – FØRINGER FOR PLANARBEIDET.....</b>	<b>11</b>
<b>6</b>	<b>VURDERTE ALTERNATIV.....</b>	<b>13</b>
6.1	Alternativ som ikke foreslås utredet videre.....	13
6.2	Alternativ som foreslås utredet videre .....	20
<b>7</b>	<b>PLANPROGRAM.....</b>	<b>21</b>
7.1	Planprogrammets formål .....	21
7.2	Beskrivelse av tiltaket .....	21
7.3	Krav iht. KU-forskriften.....	22
7.4	Alternativ som skal utredes.....	23
7.5	Utredningstema .....	29
7.6	Planprosess og medvirkning .....	31
<b>8</b>	<b>FRAMDRIFTSPLAN .....</b>	<b>31</b>

## 1 BAKGRUNN

Bymiljøetaten mottok 9. februar 2012 en bestilling fra byrådsavdelingen for miljø og samferdsel for utarbeidelse av detaljreguleringsplan for Kongsveien. Planen skal etablere et tilbud for syklistene på strekningen fra Konows gate til Sjømannskolen.

Planbestillingen legger til grunn alternativ 2 fra vurderingen av ulike alternativer i 2011. Planinngrepet innebærer «å utvide skjæringen langs Ekebergbanen med pigging og flytte banen østover de nederste 350 meterne. Videre oppover mot Sjømannsskolen bygges støttemurer for utvidelse vestover». Alternativ 2 var det minst kostbare og mest realistiske med tanke på gjennomføring.

Det foreligger også planer for oppgradering av Ekebergbanen på planstrekningen samt oppgradering og flytting av Sjømannskolen holdeplass iht. dagens regelverk (Fornyelsesplan for Ekebergbanen, KTP 2009). Planarbeidet samordnes derfor med planene for oppgraderingen av Ekebergbanen.

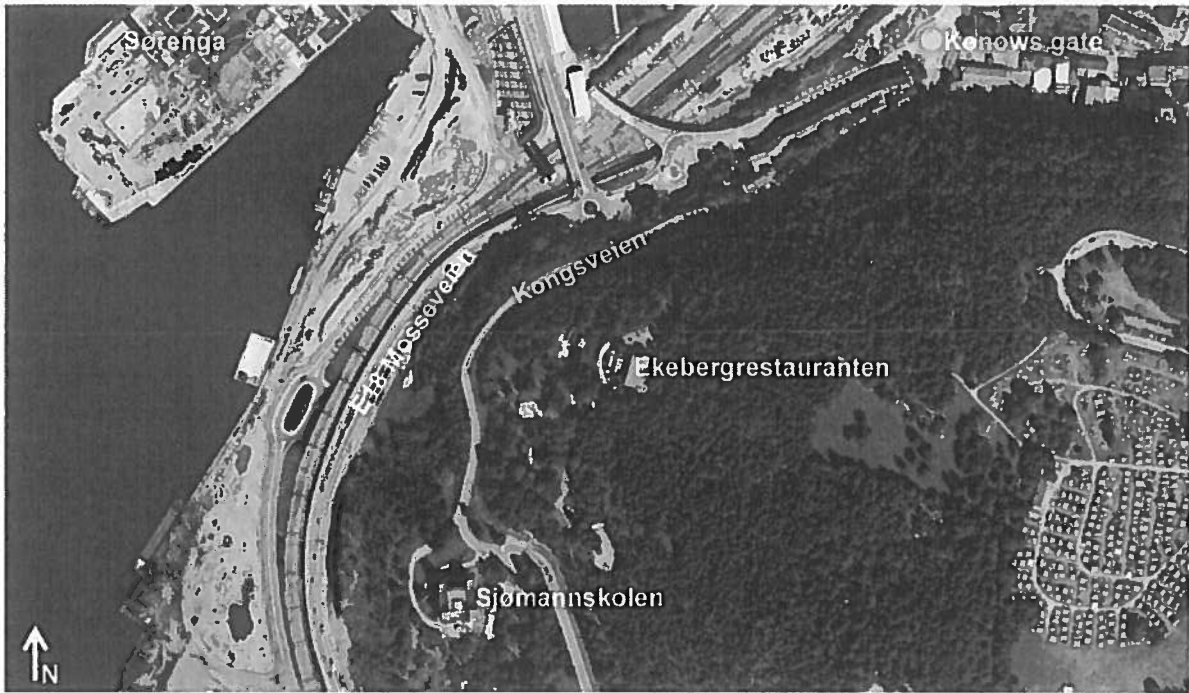
Planinitiativet er vurdert iht. plan- og bygningslovens § 12–10 første ledd, jf. § 4-2. I henhold til forskrift om konsekvensutredning er tiltaket vurdert utredningspliktig og dette planprogrammet er derfor utarbeidet.

Forslagstiller: Oslo kommune, Bymiljøetaten  
Konsulent: Norconsult AS

## 2 PLANOMRÅDET

Forslag til planområde, som vist på forsiden, omfatter ca. 950 m av Kongsveien fra Konows gate til Sjømannskolen. Kongsveien ble anlagt på 1890-tallet, for blant annet å erstatte den bratte stigningen i Ekebergskrenten. Fra Mosseveien, slynger Kongsveien seg forbi verneverdige bygårder, opp langs Ekebergskrenten og sørover til Ekebergveien.

Ekebergbanen, frem til Sæter, ble åpnet i 1917 med dobbeltspor opp til Sjømannskolen. Banen ligger parallelt med veien store deler av planstrekningen. Eksisterende bane ligger på en eksponert, utsprengt hylle i landskapet som er synlig fra store deler av Oslo. Kongsveien er en del av hovedsykkelveinettet i Oslo sør, som strekker seg fra sentrum til bygrensen i sør.



Flyfoto over planområdet (Kilde: Plan- og bygningsetaten)

Terrenget langs hele strekningen er bratt i tverrsnitt og stiger jevnt i lengdesnitt. Tverrsnittet i Kongsveien er smalt og inneholder banetrasé, vei og fortau. Det er fjellskjæring på oversiden av veien, og skrent/støttmurer/bygninger på nedsiden. Kongsveien er i dag en innfartsåre til Oslo sentrum for dem som bor i området Ekeberg, Nordstrand og Sæter, men veien har også en betydelig andel gjennomfartstrafikk (7100 kjøretøy per døgn). Kongsveien er meget hyppig brukt trasé av transport-syklister som ofte kommer i konflikt både med kjøretøy og gående på grunn av det smale veiarealet. Figurene under viser at dagens situasjon for syklister og gående ikke er tilfredsstillende.



Trangt tverrsnitt, sørvestover Kongsv.8



Dårlig kurvatur på veg og bane, retning nord

Ekebergbanen er nedslitt og sporgeometri og vedlikeholdsstandard er dårlig på strekningen. Banen er også preget av trangt tverrsnitt, en sammensatt sporgeometri med mange elementer og hastighetsbegrensinger. Utformingen av kurvaturen her gjør også at strekningen er utsatt for solslyng sommertid som igjen innebærer en sikkerhetsrisiko samt store ulemper for de reisende pga. innstilte avganger.

Sjømannskolen holdeplass ligger i dag i en kurve noe som ikke tilfredsstiller dagens sikkerhetskrav. Det er heller ikke mulig å oppnå universell utforming ved holdeplassen uten at sporet legges om.



*Atkomstveien til Ekebergrestauranten*



*Sjømannskolen holdeplass i kurve*

Stenging av holdeplassen har blitt vurdert og forkastet. Holdeplassen er en viktig portal til friområdene på Ekeberg og til Ekebergrestauranten. Den vil også være viktig for kollektivbetjening av Sjømannskolen som skal bli videregående skole fra høsten 2013, samt skulpturparken som er under arbeid. Holdeplassen vil underbygge Ekebergbanens rolle i forbindelse med turisttrafikk. Dette gjelder også i forbindelse med byutviklingen i Bjørvika og på Sørenga. Banen vil kunne få en rolle ved at Ekebergskrenten og Ekebergsetta er en del av rekreasjonsområdet for de nye bydelene.

Ved atkomstveien til Ekebergrestauranten kan det oppstå trafikkfarlige situasjoner mellom bil og bane. Atkomstveien er bratt og om vinteren er det fare for at bilister sklir inn i bommen til Ekebergbanen.

#### **Arkeologiske verneverdier**

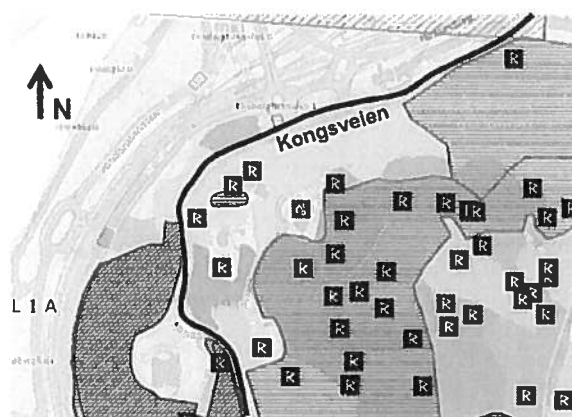
Nordligste del av planområdet, ligger innenfor automatisk fredet byggrunn. Bygårdene mellom Kongsveien og Mosseveien (Mosseveien 6-24) er oppført på byantikvarens gule liste for verneverdig bebyggelse. I Ekebergskrånningen på oversiden av Kongsveien er det høy konsentrasjon av kulturminner, hovedsakelig automatisk freda bosetningsområder fra eldre steinalder. Ved Sjømannskolen ligger bergkunstfelt fra eldre steinalder.

#### **Friområder og kjærlighetsstien**

Kjærlighetsstien går fra krysset med Konows gate opp mot Ekebergrestauranten på oversiden av Kongsveien. Stien er mye brukt som tursti mellom gamlebyen og tur- og friområdet i Ekebergåsen.

#### **Naturmangfold**

Sør i planområdet, vest for Kongsveien, ligger Ekebergskrånningen naturreservat: grunnfjellsområde med bratt skrent med variert vegetasjon, registrert verneverdig kalkfuruskog og forekomster av rødlistede arter og et høyt naturmangfold.



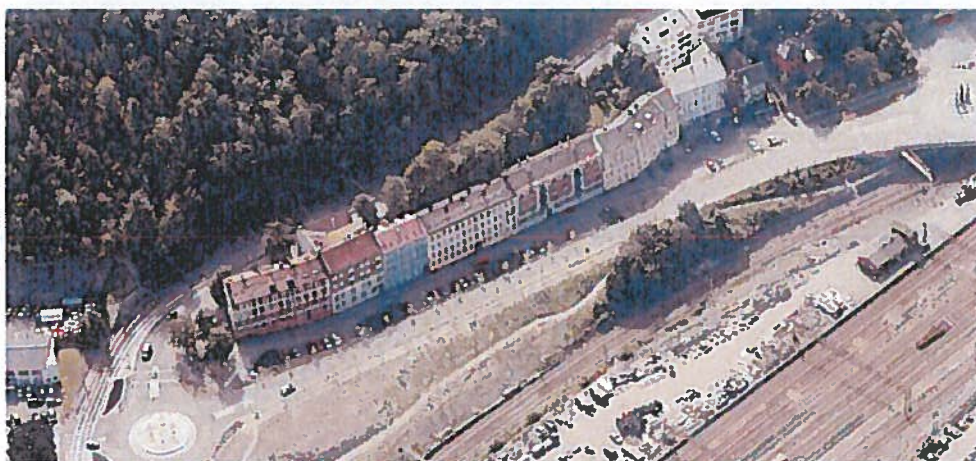
*Registrerte naturverdier og kulturminner i og ved planområdet Rød skravour: Ekebergskrånningen naturreservat, grønn skravour: svært viktig og viktig naturtype. Brun skravour: Middelalderbyen, R: Kulturminner. (dir. for naturforvaltning).*

På østsiden av Kongsveien er det registrert viktige områder for naturmangfold: rik edelløvskog i nord og parklandskap med flere store bøketrær ved avkjøring til Ekebergrestauranten. Skulpturparkens stiftelse har gjennomført botanisk kartlegging på og rundt kollen på motsatt side av Sjømannskolen, og det er gjort artsobservasjoner av verdifull engflora og buskvegetasjon. Kollen har landskapsverdi med bøketrær.

For et større område øst for Kongsveien, i skråningens vest- og nordvendte side, er det ikke gjennomført registreringer. Etter befaring i området er det antatt at de biologiske verdiene kan være større ovenfor Kongsveien enn nedenfor. Det må derfor tas høyde for at tiltak på østsiden vil berøre biologisk mangfold.

Langs Kongsveiens østside helt sør i planområdet er det til dels bratt med vegetasjon bestående av i hovedsak lønn, ask, bjørk og furutrær. Jomfrubråtveien går i bakkant i skråningen.

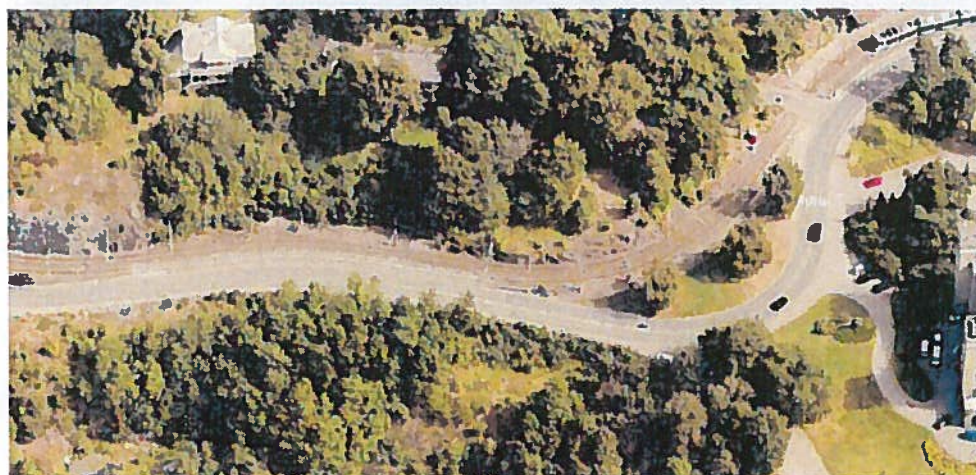
Det er for planområdet og områdene nær planområdet ingen registreringer på database for Utvalgte naturtyper og prioriterte arter med økologisk funksjonsområde.



*Murgårdene nord  
i Kongsveien*



*Kongsveien og  
Ekebergrestauranten  
ovenfor*



*Kongsveien ved  
Sjømannskolen*

### 3 HENSIKTEN MED TILTAKET

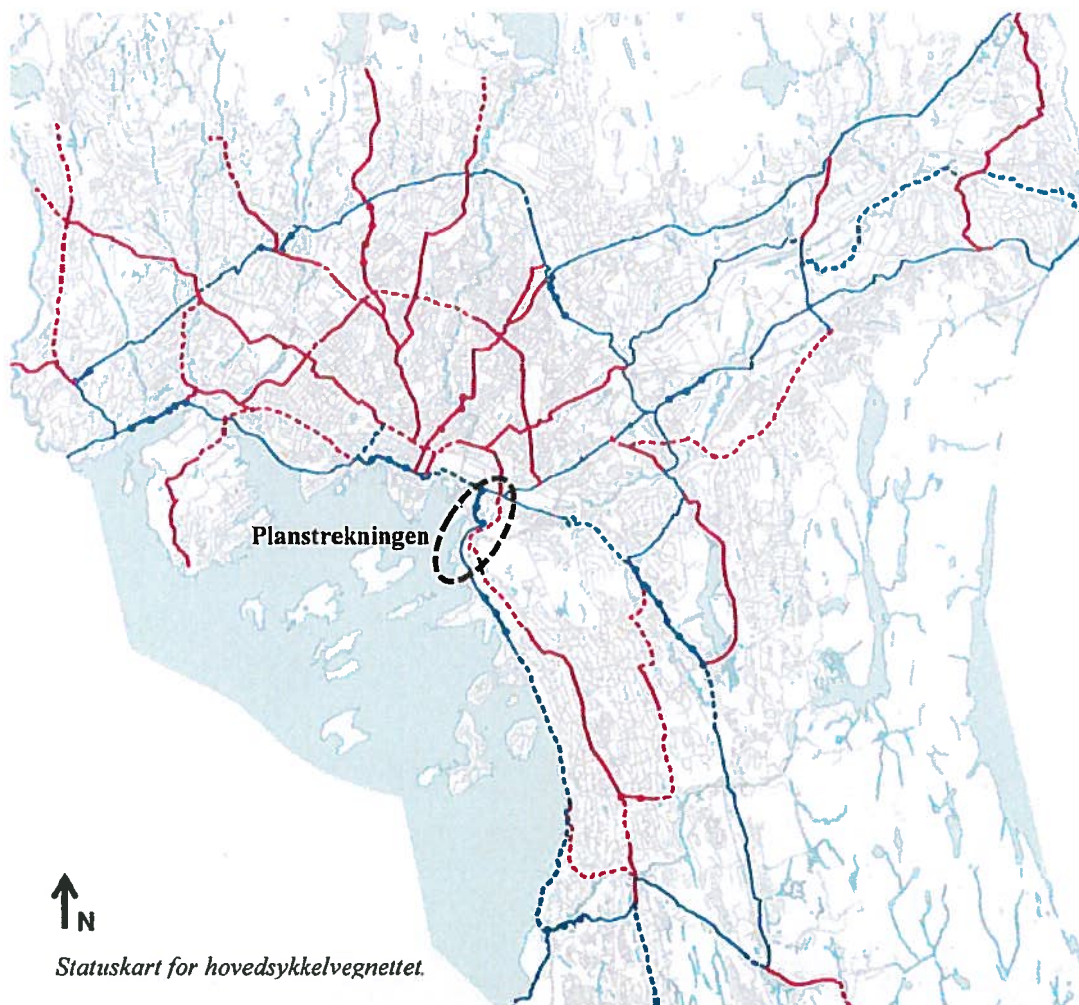
#### God og trafikksikker fremkommelighet for syklende

Målsettingen med planarbeidet er å etablere et tilbud for syklister på planstrekningen. I plan for hovedsykkelveinettet i Oslo (vedtatt av bystyret 22. september 1999) og sykkelstrategi for Oslo (vedtatt i bystyret i april 2005) er Kongsveien definert som en del av hovedsykkelveinettet i Oslo sør (Rute Ekebergveien). Ruten strekker seg fra sentrum og følger Oslo gate, Kongsveien, Ekerbergveien og Nedre Prinsdals vei til bygrensen i sør.

Strategiplanen definerer et sammenhengende hovedveinett for transportsyklister og har som målsetting å gjøre sykkel til et fullverdig alternativt transportmiddel ved å etablere et trafikksikkert sykkelveinett med god framkommelighet. Det er primært transportsyklistenes behov som skal tilfredsstilles.

Målet er at det skal være attraktivt å velge sykkel som fremkomstmiddel, og dette planarbeidet utgjør en viktig brikke i å ferdigstille hovedsykkelvegnettet i Oslo. Som statuskart for hovedsykkelvegnettet viser, mangler det tilrettelegging for sykkel på planstrekningen (rød stiple linje).

Oslo gate mangler tilrettelegging for sykkel. Det er i dag ensidig sykkelfelt i nordgående retning fra Sjømannskolen til Sportsplassen holdeplass, her arbeides det med reguleringsplan. Videre sørover til Ekebergveien er det etablert tosidig sykkelfelt. Fra Ekebergveien til Lambertseterveien er det tosidig sykkelfelt, også videre sørover mot Nordstrandveien. Strekningen fra Nordstrandveien til Ljabrubakken har vedtatt regulering av sykkelfelt og er i byggeplanfasen. Ved ferdigstilling vil det være tilrettelagt for sykkel helt frem til Hauketo.





## **God og trafikksikker fremkommelighet for gående**

Det er målsetting å forbedre fremkommeligheten for gående. Dagens fortau er stedvis svært smalt. Dette forsterkes ved at veibanen også er smal og bilene kan tidvis føles tett på de gående. På grunn av manglende tilrettelegging for syklister velger mange å sykle på fortauet på veg opp Kongsveien.

## **Sikker og forutsigbar avvikling av banetrafikken**

Det er et mål å utvikle en bane som kjennetegnes av høy sikkerhet, universell utforming, tilgjengelighet for alle, høy komfort samt rask og forutsigbar avvikling av banetrafikken. For å få til dette trengs rehabilitering og fornying.

Strekningen fra Konows gate mot Ljabru er definert som forstadsbane. Kravene til forstadsbane er vesentlig høyere enn for trikk som gjelder for banen i sentrum. I tillegg til at anlegget på strekningen er så sterkt nedslitt at det utgjør en risiko, har Ekebergbanen også et stort etterslep for å oppfylle regelverket som gjelder for en forstadsbane, dette gjelder sikkerhet, universell utforming mm.

Det er derfor mye å spare på ved å samordne utskiftning/vedlikehold med en fornyelse av banen iht. gjeldende regelverk.

Det foreligger planer for fornyelse og oppgradering av Ekebergbanen på planstrekningen. Det foreligger også planer for oppgradering og flytting av Sjømannskolen holdeplass iht. dagens regelverk. For å tilfredsstille krav til sikkerhet og universell utforming må Sjømannskolen holdeplass flyttes ut av kurven til rettstrekning samt forlenges vesentlig fra i dag (Fornyelsesplan for Ekebergbanen, KTP 2009).

I Ruters strategiske kollektivtrafikkplan, I K 2012 er Ruters planer for oppgradering av Ekebergbanen (Gamlebyen-Ljabru) kostnadsestimert til 260 mill. kr., tidsperspektiv kort eller mellomlangt sikt. Det framkommer ikke av K2012 at Ruter har noen planer om trikk i tunnel langs Kongsveien.

## 4 TIDLIGERE UTREDNINGER

### Trafikkanalyse (Norconsult, 2010)

I forbindelse med oppstartsmøtet, med de mest berørte myndigheter/etater i Oslo, fremmet Fylkesmannen forslag om å stenge Kongsveien for biltrafikk. Det ble derfor utarbeidet en trafikkanalyse som belyser konsekvensene av å stenge, eller delvis stenge deler av Kongsveien for biltrafikk. Målet var å løse problemene knyttet til fremkommelighet og trafikksikkerhet for syklister uten å utvide dagens tverrsnitt. Analysen viser i hovedsak at stenging/delvis stenging fører til negative konsekvenser for trafikkfordeling, samt at det ikke er mulig å etablere en fullgod løsning for gående og syklende. Stenging anbefales ikke.

Ved stenging av Kongsveien helt for gjennomgangstrafikk vil trafikkmengden på strekningen reduseres betydelig, men det må likevel tillates trafikk til to eiendommer nord i Kongsveien samt Sjømannskolen og Ekebergrestauranten. Omdisponering av bruken av dagens to kjørefelt vil ikke være mulig og det frigjøres derfor ikke areal til å etablere en fullgod løsning for de gående og syklende. Pga. redusert trafikk kan veien aksepteres som sykkeltrase i blandet trafikk. Stenging av Kongsveien for gjennomgangstrafikk vil heller ikke medføre nok areal til å utbedre banens kurvatur til ønsket standard.



Det er svært få boliger langs Kongsveien noe som gjør at den er en av de få veiene i Oslo som er godt egnet for trafikk. Ved å stenge Kongsveien i begge retninger må trafikken finne alternative ruter, se figur, og det blir større belastning og kø på allerede overbelastede transportårer mot Oslo. Det vil også føre til økt trafikk gjennom boligstrøk med negative konsekvenser for trafikksikkerhet og miljøbelastning som støy og støv.

*Alternative ruter ved stenging av Kongsveien helt for gjennomgangstrafikk.*

Ved å stenge Kongsveien delvis for gjennomgangstrafikk ved kun å tillate envegskjøring i Kongsveien frigjøres areal ved å omdisponere det ene kjørefeltet til å etablere et akseptabelt sykkelfelt. Arealet som frigjøres er imidlertid begrenset og en vil kun oppnå en halvgod løsning for alle trafikantgrupper. Det vil ikke være nok areal til å kunne utbedre banens trasé til ønsket standard samtidig som en ønsker å etablere fullverdige løsninger for syklister og gående, og i tillegg beholde et kjørefelt.

Trafikkens retningsfordeling i de to rushperiodene, morgen og ettermiddag, er en stor utfordring med tanke på å stenge Kongsveien i én retning. Ved stenging av en retning bør morgenrushet bør prioriteres. En retningsbestemt stenging av veien vil være gjeldene fra Konows gate i nord til Holtet i sør. Stenges veien i retning mot nord vil alle beboere nord i Kongsveien, samt besøkende ved Ekeberg restauranten eller Sjømannskolen måtte kjøre en omveg sørover via Holtet om de skal mot Oslo – en omveg på omtrent ti kilometer. Det motsatte vil være gjeldende om en stenger i retning mot sør.

## 5 PLANSTATUS – FØRINGER FOR PLANARBEIDET

<b>Rikspolitiske retningslinjer</b>
<i>T-5/93 Areal- og transportplanlegging</i> Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging har til hensikt å bidra til en best mulig samordning av areal- og transportplanleggingen slik at den fremmer «samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, med miljømessig gode løsninger, trygge lokalsamfunn og bomiljø, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Sykkel som transportform skal tillegges vekt der det ligger til rette for det.
<i>T-1442 Støy i arealplanleggingen</i> Formålet med retningslinjen er «å legge til rette for en langsiktig arealdisponering som forebygger støyproblemer». Retningslinjen gir anbefalte utendørs støygrenser ved etablering av nye støykilder, som for eksempel vei- og baneanlegg. Planforslaget legger ikke opp til ny støykilde. Flytting av Kongsveien og Ekebergbanen nærmere bebyggelse samt fysiske tiltak (skjæring) kan endre refleksjonsforhold og således føre til endret støysituasjon.
<i>Verneplan for Oslofjorden, delområde Ekebergskråningen naturreservat</i> Verneplan for Oslofjorden, delplan Oslo og Akershus, ble vedtatt i kongelig resolusjon 27. juni 2008. Verneplanen har sin hjemmel i naturvernloven. Ekebergskråningen naturreservat er ett av 37 delområder. Det kan gis dispensasjon fra forskriften for arbeider av vesentlig samfunnsmessig betydning.
<b>Kommuneplan og kommunedelplaner</b>
<i>Kommuneplan 2008</i> Gjeldende kommuneplan gir føringer for arbeidet med Kongsveien. Kommuneplanens arealdel viser Ekebergbanen i Kongsveien som eksisterende forstadsbane og Ekebergskråningen som friområde. Spesielt relevant er målet om at "Oslo skal ha en bærekraftig byutvikling", og strategien om å "videreutvikle et effektivt og miljøvennlig transportsystem". Her fremheves viktigheten av å tilrettelegge og gi syklistene bedre plass i trafikken og fullføre utbyggingen av hovedsykkelveinetten. Tiltak for å bedre forholdene for gående samt for kollektivtransporten i rushtiden fremheves også. Andre mål og strategier handler om å tilrettelegge for økt friluftsliv, videreutvikle den blågrønne strukturen samt å ta vare på nasjonale kulturminneverdier.
<i>Forslag til kommunedelplan for den blågrønne strukturen</i> Ekebergskråningen er vist som et park-, natur- og friområde. Området nedenfor og vest for Kongsveien er vist som vernet område etter Naturmangfoldloven. Kjærlighetsstien er markert som eksisterende hovedturvei – et viktig ledd i kommunikasjonsystemet. Turveikryssing av Kongsveien, i området ved holdeplassen ved Sjømannsskolen, er vist som krysningspunkt som krever tiltak.
<i>Kommunedelplan 17 for torg og møteplasser vedtatt i Bystyret 22.4.2009</i> Planen stiller krav til torg- og møteplasser i byutviklingsområder. Områdene i Ekebergskråningen som eksisterende overordna møteplass, samt en overordna forbindelse (turvei) gjennom området, med utgangspunkt nederst i Kongsveien.
<i>Forslag til kommunedelplan for byutvikling og bevaring i indre Oslo</i> Grensen for kommunedelplanen går i Kongsveien. Bygningene langs nordsiden av Kongsveien er vist som konsolideringsområde, Konows gate 1 (nederst i Kongsveien) er vist som utviklingsområde.
<b>Andre overordnede bystyrevedtak</b>
<i>Plan for hovedsykkelveinetten (bystyrevedtak 1999) / sykkelstrategi for Oslo (bystyresak april 2005)</i> Strategiplan som definerer et sammenhengende hovedveinett for transportsyklister. Har som målsetting å gjøre sykkel til et fullverdig alternativt transportmiddel ved å etablere et trafiksikkert sykkelveinett med god framkommelighet. Kongsveien er del av definert hovedsykkelveinett i Oslo sør (rute Ekebergveien).
<b>Analyser</b>
<i>K 2012 – Ruters strategiske kollektivtrafikkplan</i> Ruters planer for oppgradering av Ekebergbanen (Gamlebyen-Ljabru) er kostnadsestimert til 260 mill. kr., tidsperspektiv kort eller mellomlangt sikt. Det framkommer ikke av K2012 at Ruter har noen planer om trikk i tunnel langs Kongsveien.

## Reguleringsplaner



Utsnitt av reguleringsgrunnlaget i området langs planstrekningen.

### Områderegulering for Ekebergsletta

S-444 (22.7.1952): Kongsveien, Ekebergbanen m.m. Planen er gjeldende regulering på strekningen. Eldre byregulering som inkluderte bl.a. Kongsveien, samt regulering av Ekebergbanen i tunnel fra Konows gate og i utvidet skjæring i øvre del av Kongsveien, banen i trasé forskjøvet mot øst i forhold til dagens situasjon (ikke realisert).

S-219 (27.5.1950): Eldre byregulering som bl.a. regulerer murgårdsrekken i Mosseveien (nord for Kongsv) til industri.

S-2334 (24.07.1978): Kongsveien sør for Sjømannsskolen: Regulering av gang-/sykkelvei langs vestsiden av veien.

S-2776 (18.3.1985): Sjømannsskolen: Sjømannsskolen regulert til bevaring og offentlig formål.

S-3982 (18.6.2003) Veianlegg, tunnelmunninger m.m: Regulering av veianlegg i Mosseveien.

S-4096 (09.6.2004) Ekebergrestauranten m/ atkomst: regulert fra Kongsveien (v/ trikkestopp Sjømannssk.).

S-4448 (30.6.2009) Mosseveien 24: Eiendom nord for Kongsveien. Regulering til bevaring, kultur/forsamlingslokale.

S-4601 (24.8.2011) Ekeberg skulptur- og kulturpark: Inneholder bl.a. regulering av deler av Ekebergskrånningen til naturområde, og turvei som munner ut nederst i Kongsveien. I øvre del er det en ikke-realisert, trikkeregulering.

S-4626 (14.12.2011) Konows gate 1-3: Regulering til blandet formål, med torg, grenser til trikketrasé i Kongsveien.

### Pågående plan- og byggesaker i området

Kongsveien, Konows gt-Jomfrubråten (sak 200603369): Tidligere planinitiativ for sykkeltiltak på denne strekningen. Saken forutsettes sanert og at strekningen sør for Sjømannsskolen tas opp i ny sak på senere tidspunkt.

Sjømannsskolen (reg.forslag, sak 200913448): Ny videregående skole: viser avkjørsel i to punkter fra Kongsveien.

Follobanen (reg.forslag, sak 201006489): Follobanen – nytt dobbeltspor Oslo-Ski: Vestalternativet i KU forutsatte innløsning av Mosseveien 8a-b og 6b. Alternativet er nå forlatt og vil ikke bli sendt ut på offentlig ettersyn.

Konows gate 1-3 (byggesak, sak 201206031): Byggesak for blant annet opparbeidelse av torg ut mot trikketrasé.