



Oslo kommune
Plan- og bygningsetaten



Deres ref:

Vår ref (saksnr): 201117379-46 Saksbeh: Hanne G. Torkildsen
Oppgis alltid ved henvendelse

Dato: 25.04.2014

Arkivkode: 512.1

SYKKELROUTE TRONDHEIMSVEIEN, PARSELL KORSGATA FORSLAG TIL DETALJREGULERING BEGRENSET HØRING

Ovennevnte planforslag lå ute til offentlig ettersyn i perioden 27.05.2013 til 22.07.2013. På bakgrunn av innkomne bemerkninger ved offentlig ettersyn og påfølgende bearbeiding av saken foreslås endringer i planforslaget. Det justerte forslaget sendes derfor på høring til de som berøres direkte av endringene.

Endringer i planforslaget

Ved kontrollmåling er det avdekket at gatetverrsnittet er smalere enn forutsatt i forslagene som var til offentlig ettersyn. Det foreslås derfor en justering av planforslaget hvor det anlegges sykkelfelt bare i en retning, mot kjøreretningen for bil. Med kjøreretningen foreslås det å sykle i kjørebanelen. Parkering/ varelevering på en side ønskes opprettholdt.

Planområdet foreslås regulert kun til kjøreveg og tosidig fortau, men reguleringsbestemmelse § 4 legger til rette for ensidig parkering og ensidig sykkelfelt i areal regulert til kjøreveg. For at det senere skal være mulig å endre kjøreretningen i Korsgata uten å omregulere, fastsettes det ikke på hvilken side sykkelfeltet og parkering/ varelevering skal etableres.

Etter innspill fra Syklistenes landsforening til offentlig ettersyn, anbefales parkering/ varelevering etablert på motsatt side av sykkelfeltet, slik at konflikter mellom biler som skal inn og ut fra parkeringsplassene og syklistene unngås.

I justert planforslag opprettholdes bredden på dagens fortau. Arealet mellom fortauene utgjør min 7,5 m. Her avsettes 1,5 m til sykkelfelt, 3,5 m til enveiskjørefelt hvor det sykles sammen med bilene i kjøreretningen og 2,5 m til parkering/ varelevering.

Plan- og bygningsetatens vurdering av endringene

Hensikten med tiltaket er å forbedre sikkerheten for syklistene og legge til rette for opparbeiding av en manglende lenke i hovedsykkelveinettet.

Da det er ønske om å opprettholde ensidig parkering/varelevering på strekningen, vil det ikke være plass til tosidig sykkelfelt. Foreslått løsning med sykkelfelt kun i en retning, er ikke en ideell løsning for hovedsykkelveinettet. Siden Korsgata har liten biltrafikk, med ÅDT under 500, og foreslåtte bredder er i henhold til sykkelhåndboka, vil Plan- og bygningsetaten likevel anbefale det justerte planforslaget.



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: 1315 01 01357
Org nr: 971 040 823 MVA

Eventuelle bemerkninger til endringene

Høringen gjelder bare endringene og vi ber om at eventuelle uttalelser omhandler disse.
Tidligere innkomne bemerkninger til forslaget vil følge forslaget til politisk behandling.

Eventuelle bemerkninger til endringene må være Plan- og bygningsetaten i hende senest 12.05.2014.

Ved henvendelse til Plan- og bygningsetaten om denne aktuelle saken ber vi om at saksnummeret oppgis som referanse. All henvendelse med e-post går gjennom vårt sentrale e-postmottak, og saksnummeret i emnefeltet forenkler fordelingen av innkommet e-post.

PLAN- OG BYGNINGSETATEN

Avdeling for områdeutvikling

Enhet for infrastruktur

Dette dokumentet er elektronisk godkjent 25.04.2014 av:

Hanne G. Torkildsen - Saksbehandler

Inger Merete Vereide - enhetsleder

Vedlegg: Beskrivelse og illustrasjon av endringene
 Forslag til justert plankart
 Forslag til justerte bestemmelser

Forslagsstiller:	Bymiljøetaten
Skrevet av:	Sissel Vestervik, Bymiljøetaten
Dato:	20.03.14
Prosjekt:	Sykkelrute «Trondheimsveien» parsell Korsgata

JUSTERINGER AV PLANFORSLAG FØR POLITISK BEHANDLING BEGRENSET HØRING

INNHALDSFORTEGNELSE

1 BAKGRUNN FOR ENDRINGEN	1
1.1 BESKRIVELSE AV ENDRINGEN	2
1.2 VURDERING AV KONSEKVENSENE	3
1.2.1 Trafikksikkerhet	3
1.2.2 Parkering og varelevering.....	3
1.2.3 Gjennomføring	3
1.2.4 Kostnad.....	3
2 FORSLAG TIL JUSTERT PLANKART	3

1 BAKGRUNN FOR ENDRINGEN

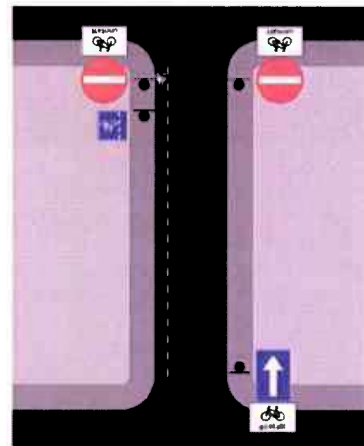
Reguleringsplan for sykkelrute «Trondheimsveien» parsell Korsgata, hadde høringsfrist 22.07.13. Det ble fremmet to alternativer, ett med en parkeringsrekke og sykkelfelt med minimumsløsninger, og ett med fjerning av begge parkeringsrekkene og sykkelfelt. En overvekt av innspillene ønsket alternativ 1, med en parkeringsrekke. Syklistenes landsforening, SLF, gikk inn for en parkeringsrekke, men mente selve sykkelløsningen måtte løses på en mer tilfredsstillende måte. SLF mente det var lagt opp til for liten buffer mellom parkerte biler og syklister, samt at raden med parkerte biler burde plasseres på nordsiden av veien, på grunn av sikkerheten for syklister mot kjøreretningen.

Etter innspillene ble sykkelløsningen igjen vurdert av Bymiljøetaten (BYM). I den sammenheng ble det foretatt kontrollmåling av faktiske gatebredder i Korsgata. Det viser seg at gata er 0,5 m smalere enn hva kartgrunnlaget viste. Siden alternativ 1, med en parkeringsrekke i utgangspunktet var basert på minimumsbredde for sykkelfelt (1,3 m), var det vanskelig å oppnå bedre buffer og sikkerhet for syklistene slik SLF etterspurte. BYM startet derfor arbeidet med ny sykkelløsning.

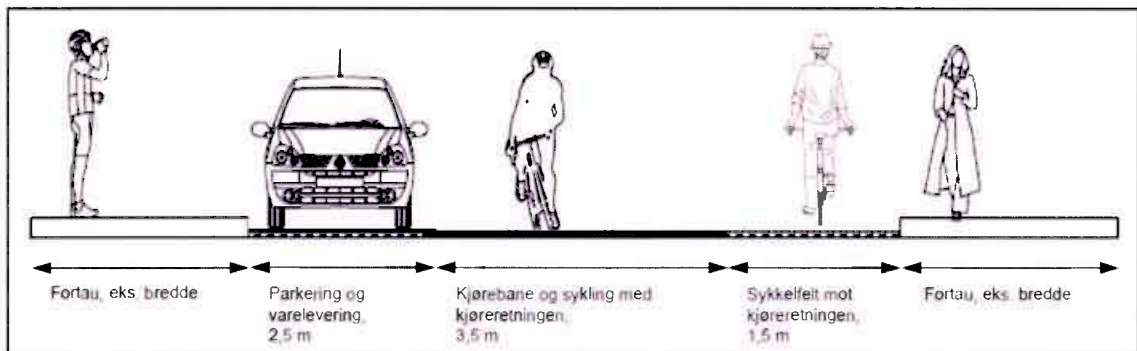
1.1 BESKRIVELSE AV ENDRINGEN

I stedet for sykkelfelt i begge retninger, foreslås det kun å anlegge sykkelfelt mot kjøreretningen for bil. Dermed oppnås tilfredsstillende bredde på 1,5 m på sykkelfeltet mot kjøreretningen. Syklende fra Toftes gate (vestover) sykler med kjøreretningen sammen med bilene. Dette er en løsning som fremgår av den nye sykkelhåndboka fra 2013. Forslaget tilfredsstiller også øvrige kriterier i sykkelhåndboka for sykling mot enveiskjøring.

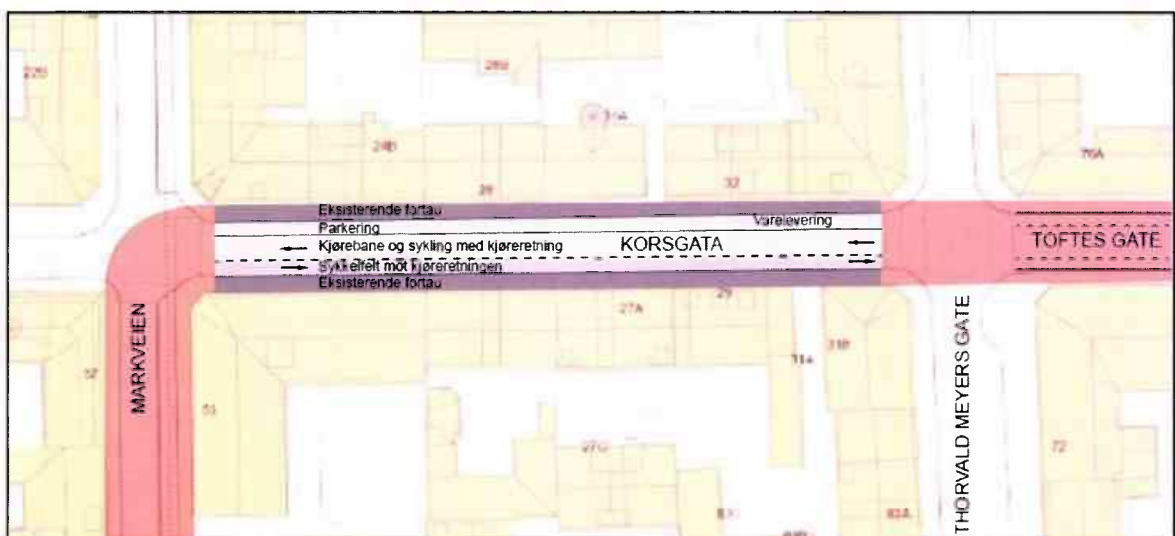
I og med at parkeringsrekken plasseres på motsatt side av sykkelfeltet, unngås konflikter mellom syklister og biler som skal inn og ut fra parkeringsplassene.



Figuren er hentet fra den nye sykkelhåndboka, vedtatt 2013, og viser prinsippet som foreslås i Korsgata.



Snitt av forslag til ny løsning i Korsgata, sett mot øst, Thorvald Meyers gate.



Illustrasjonen viser fordelingen av gatesnittet i plan. Det røde veiløpet illustrerer hovedsykkelveinettet.

1.2 VURDERING AV KONSEKVENSENE

1.2.1 Trafikksikkerhet

Korsgata har lav biltrafikk, årsdøgntrafikken (ÅDT) er under 500. Kjørebanelen i ny foreslått løsning blir 3,5 m bred. Syklende med kjøreretningen vil derfor ha få konflikter med kjøretøy og kan benytte kjørebanelen med god klaring til parkerte biler.

Syklistene mot kjøreretningen får et eget felt, og vil ikke ha noen konflikter med kjøretøy parkert på innsiden av sykkelfeltet.

1.2.2 Parkering og varelevering

Vareleveringen vil opprettholdes med to plasser på nordsiden av Korsgata, ved Thorvald Meyers gate. Øvrig parkering vil også opprettholdes på nordsiden av gata.

1.2.3 Gjennomføring

Foreslått løsning kan gjennomføres raskt etter eventuelt vedtak av planen, da planen ikke krever endring av kantsteinslinjer og dermed heller ikke behov for å endre overvannsløsning. Tiltaket krever kun skiltendring og vedtak fra skiltmyndighet, samt oppmerking av vareleverings- og parkeringsplasser og sykkelfelt. Behovet for reasfaltering av gata vil bli vurdert.

1.2.4 Kostnad

På grunn av få og enkle tiltak for å gjennomføre foreslått løsning, se punkt 1.2.3, vil denne delen av hovedsykkelveinettet også kunne gjennomføres med en svært lav kostnad.

2 FORSLAG TIL JUSTERT PLANKART

Det pågår planarbeid i Markveien som har innvirkning på Korsgata. Derfor er det ønskelig at reguleringen for Korsgata blir fleksibel og ikke låser seg til kjøreretning og hvilken side av gata som tilrettelegges for parkeringen. Dette foreslås ivaretatt av reguleringsbestemmelsene som fastsetter at det skal opprettholdes parkering og varelevering, samt muligheter for å anlegge sykkelfelt mot kjøreretningen. En slik regulering gjør det mulig i fremtiden f.eks. å snu enveiskjøringen uten å omregulere, samtidig som hovedsykkelveinettet, parkering og varelevering blir opprettholdt. Se forslag til justerte bestemmelser.

FORSLAG TIL REGULERINGSBESTEMMELSER FOR SYKKELRUTE TRONDHEIMSVEIEN, PARSELL KORSGATA

§1 Avgrensning

Det regulerte området er vist på plankart merket kartnummer OIS-201117379, datert 19.03.2013 og revidert 10.04.2014

§2 Arealformål

Området reguleres til følgende formål:

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

- Kjøreveg
- Fortau

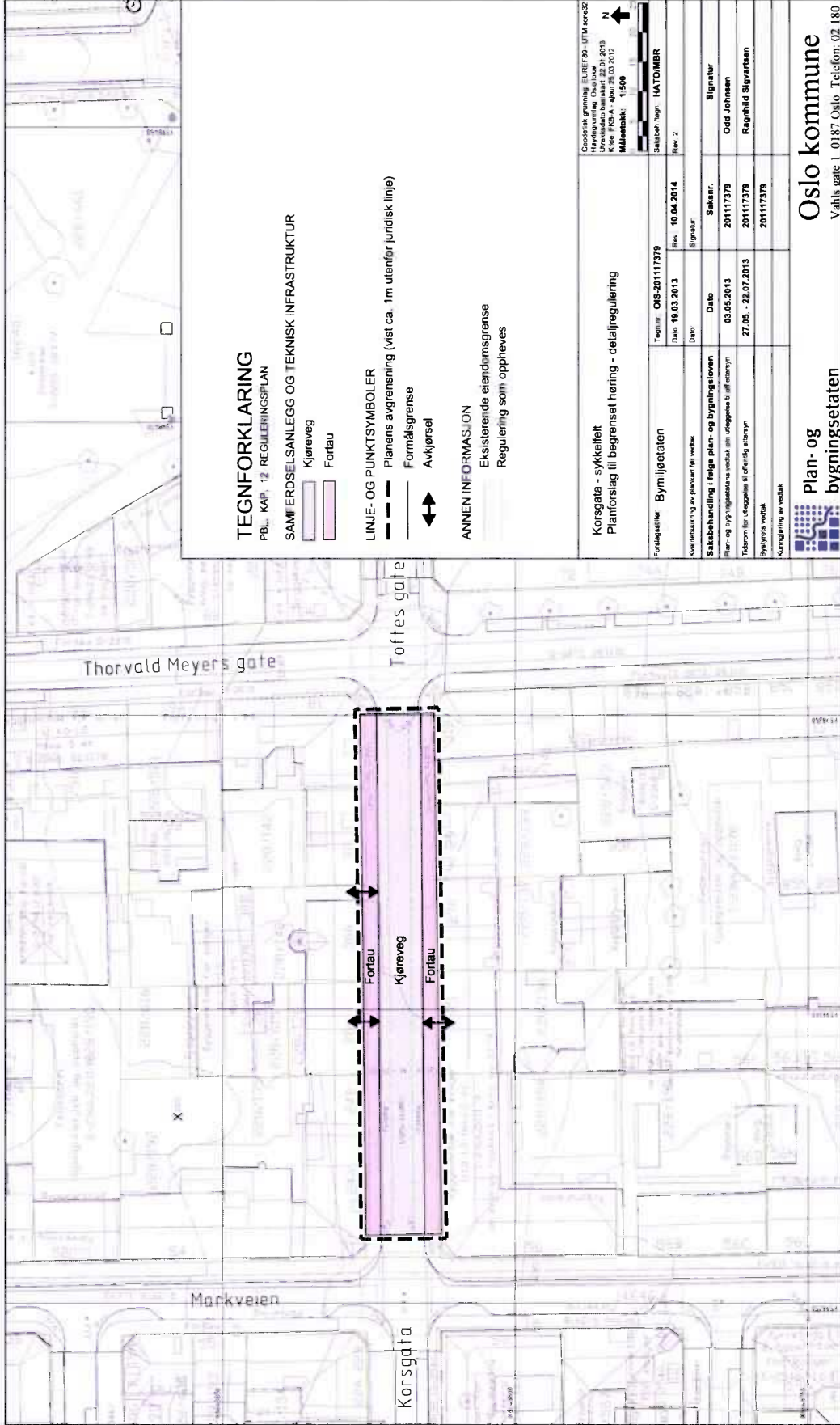
§3 Fellesbestemmelser

§3.1 Avkjørsler

Atkomster tillates i henhold til pilmarkeringer på plankartet.

§4 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

På areal regulert til kjøreveg kan det etableres parkering på en side av gaten, inkludert to vareleveringsplasser. På areal regulert til kjøreveg kan det også etableres sykkelfelt.






TEGNFORKLARING

PBL, KAP. 12 REGULERINGSPLAN



SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR

-  Kjørveg
-  Fortau

LINJE- OG PUNKTSYMBOLER

-  Planens avgrensning (vist ca. 1m utenfor juridisk linje)
-  Formåtgrensning
-  Avkjørsel

ANNEN INFORMASJON

-  Eksisterende etendomsgrensne
-  Regulering som oppheves

Geografisk referanse: UTM/EUREF, ITM 30W02

Hydrograviditet: Oslo kommune

Utsendelsesdato: 22.01.2013

Komm. FROA - oppr. 25.03.2012

Målestokk: 1:500


Skalbarhet: HATOMB

Rev. 2

Korsgata - sykkelfelt
Planforslag til begrenset høring - detaljregulering

Forklaringer	Bymiljøetaten	Trapp nr.	OIS-2011/7379	Rev.	10.04.2014
		Dato:	19.03.2013		Bilgruvar

Kontrollering av planar for vedtak	
Saksbehandling i følge plan- og bygningsloven	Saksnr.
Plan- og bygningssakenes rettsak etter utøpning av klagefrist	Dato
Tidspunkt for utøpning av klagefrist	27.05.2013
Byggesaksnummer	2011/7379
Kommisjonering av vedtak	2011/7379

 Oslo kommune
Plan- og bygningsetaten

Vahls gate 1 0187 Oslo Telefon: 02 180