

**Sak 60/06 Ekebergveien - strekningen Ljabrubakken - Tallbergveien
- hovedsykkelvei - planforslag til offentlig ettersyn -
reguleringsplan**

Arkivsak: 200400221

Arkivkode: 611.5

Saksbehandler: Vegard Jensen

Saksgang	Møtedato	Saknr
Byutvikling, miljø og samferdsel	07.11.06	
Bydelsutvalget	16.11.06	
Arbeidsutvalget	30.10.06	60/06

Tidligere vedtak i saken:

Vedtak fra tidligere behandling(er) mangler.

**EKEBERGVEIEN - STREKNINGEN LJABRUBAKKEN - TALLBERGVEIEN -
HOVEDSYKKELVEI - PLANFORSLAG TIL OFFENTLIG ETTERSYN -
REGULERINGSPLAN**

Bakgrunn:

Hensikten med planforslaget er å tilrettelegge for etablering av sykkelfelt samt tosidig fortauløsning i Ekebergveien. Samlet veibredde vil utvides til 14 meter fra eksisterende hhv. opparbeidede på 8-9 meter og regulerte 12,5 meter. Nåværende kjørefeltsbredde reduseres noe.

Bydelen har uttalt seg tidligere i forbindelse med forhåndsvarsling. Uttalelsen fremgår av planforslaget.

Bydelen har fått utsatt frist til å komme med bemerkninger til planforslaget. Fristen er satt til mandag 20.11.2006.

For utfyllende saksfremstilling, se vedlegg.

Bydelsdirektørens forslag til vedtak

Saken legges frem uten innstilling.

Per Johannessen
bydelsdirektør

Berit Nissen-Meyer
avdelingssjef

Vedlegg: Ekebergveien, strekningen Ljabrubakken – Tallbergveien, hovedsykkelvei –
Planforslag til offentlig ettersyn, reguleringsplan



Oslo kommune
Plan- og bygningsetaten
Kundesenteret

16 OKT 2006

Bydelsadministrasjonen i Bydel Nordstrand
v/ barnas repr. i plansaker
Ekebergveien 243
1166 Oslo
INTERNPOST

Dato: 12.10.2006

Deres ref:

Vår ref (saksnr): 200401338-18 Saksbeh: Astrid Ådnanes
Oppgis alltid ved henvendelse

Arkivkode: 512.1

**EKEBERGVEIEN, STREKNINGEN LJABRUBAKKEN -
TALLBERGVEIEN, HOVEDSYKKELVEI - PLANFORSLAG TIL
OFFENTLIG ETTERSYN, REGULERINGSPLAN**

Plan- og bygningsetaten har 04.10.2006, med hjemmel i plan- og bygningslovens § 27-1 nr.2 og i henhold til delegert myndighet, lagt ovennevnte planforslag ut til offentlig ettersyn.

Området foreslås regulert til byggeområde (bolig, offentlig/allmennyttig formål), offentlige trafikkområder (vei, fortau, gang- og sykkelvei, sykkelfelt, annet veiareal, bussholdeplass) og spesialområde (grav- og urnelund). Hensikten med planforslaget er å tilrettelegge for etablering av sykkelfelt samt to-sidig fortausløsning i Ekebergveien. Samlet veibredde vil utvides til 14 m fra eksisterende hhv. opparbeidede 8-9 m og regulerte 12,5 m. Nåværende kjørefeltsbredde reduseres noe. Plan- og bygningsetaten anbefaler planforslaget.

Orientering om planen kan De få i Kundesenteret i Plan- og bygningsetaten, Vahlsgate 1.

De kan også se planforslaget på følgende steder:

- Informasjonssenteret i Rådhuset,
- Deichmanske bibliotek i Henrik Ibsens gate 1 og
- Opplysningstjenesten i bydel Nordstrand, Ekebergveien 243

Planforslaget kan også lastes ned fra etatens hjemmesider: www.pbe.oslo.kommune.no.

Eventuelle bemerkninger til planforslaget må sendes Plan- og bygningsetaten **senest 15.11.2006**.

Bemerkninger sendes gjerne per e-post til adressen: postmottak@pbe.oslo.kommune.no.

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
Kundesenteret
Kontorservice
Internett:
www.pbe.oslo.kommune.no

Besøksadresse:
Vahls gate 1, 0187 Oslo
Postadresse:
Boks 364 Sentrum,
0102 Oslo

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

Bankgiro:
6003.05.58920
Organisasjonsnummer:
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 og Dagsavisen. Vedtaket kan da påklages.

PLAN- OG BYGNINGSETATEN
Kundesenteret

Sign.
Heike Knoll, kundekonsulent



Oslo kommune
Plan- og bygningsetaten
Avdeling for Byutvikling

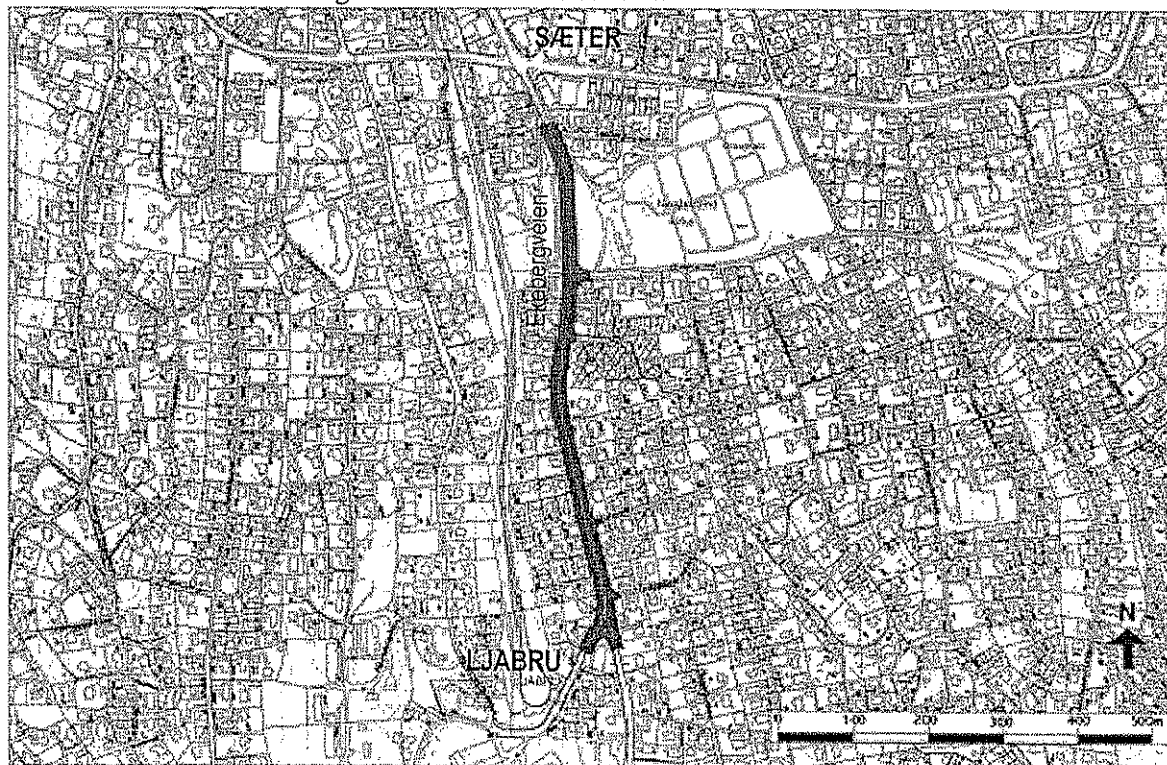
Ekebergveien, strekningen Ljabrubakken – Tallbergveien Hovedsykkelvei Planforslag til offentlig ettersyn Reguleringsplan

Området foreslås regulert til byggeområde (bolig, offentlig/allmennyttig formål), offentlige trafikkområder (vei, fortau, gang- og sykkelvei, sykkelfelt, annet veiareal, bussholdeplass) og spesialområde (grav- og urnelund). Hensikten med planforslaget er å tilrettelegge for etablering av sykkelfelt samt to-sidig fortausløsning i Ekebergveien. Samlet veibredde vil utvides til 14 m fra eksisterende hhv. opparbeidede 8-9 m og regulerte 12,5 m. Nåværende kjørefeltsbredde reduseres noe. Plan- og bygningsetaten anbefaler planforslaget.

Plan- og bygningsetaten ber om bemerkninger til forslaget i løpet av høringsperioden fra: 16.10.06 til: 15.11.06

Vi gjør oppmerksom på at også innsigelser må sendes innen fristen.

Utarbeidet av: Rambøll Norge AS for Samferdselsetaten



Bydel: Nordstrand

Saksnummer: 200401338

Dokumentnummer: 13

Saksnummer oppgis alltid ved henvendelse



Plan- og bygningsetaten
Avdeling for Byutvikling
Infrastruktur
Internett:
www.pbe.oslo.kommune.no

Besøksadresse:
Vahls gate 1, 0187 Oslo
Postadresse:
Boks 364 Sentrum,
0102 Oslo

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

Bankgiro:
6003.05.58920
Organisasjonsnummer:
971 040 823 MVA

INNHold

Plan- og bygningsetatens saksfremstilling

Faktaark	side	3
Saksgang	side	4
Sammendrag	side	5
Plan- og bygningsetatens kommentarer til bemerkninger	side	10
Plan- og bygningsetatens foreløpige vurdering	side	10
Forminsket plankart	side	17
Reguleringsbestemmelser	side	18
Vedtak om offentlig ettersyn	side	19

Trykte vedlegg

1. Forslagsstillers planbeskrivelse
2. Forhåndsuttalelser
3. Utdrag fra detaljplan (C- og W- tegninger), datert Rambøll Norge AS 21.06.2006
4. "Sykkeltiltak i Ekebergveien – vurderinger av alternativ blandet trafikk", notat datert Rambøll Norge AS 26.05.2004.
5. "Alternativ med blandet trafikk" (inkl. C-tegninger), notat datert Rambøll Norge AS 08.02.2006

Utrykte vedlegg

1. Plankart i målestokk 1:1000.
2. "Sykkeltiltak i Ekebergveien – forprosjekt", datert Scandiaconsult 07.11.2003.
3. Referat fra møter med referansegruppa v/ utarbeidelse av planforslaget (3 møter + befaring)
4. Kopi av brev datert 18.05.2006 fra Aksjonsgruppen GLA' Nordstrand til byråd for miljø og samferdsel (omfatter forslag til trafikk løsninger på kort og lang sikt for reduksjon av gjennomgangstrafikken på Nordstrandsplatået)
5. Detaljplan - tegningshefte, datert Rambøll 21.06.2006

FAKTAARK

Forslagsstiller: Samferdselsetaten
Postboks 6703 Etterstad, 0609 OSLO
Tlf: 02 180
E-post: postmottak@sam.oslo.kommune.no

Konsulent: Rambøll Norge as
Postboks 427 Skøyen, 0213 OSLO
Tlf: 22 51 80 00
E-post: oslo@ramboll.no

Eieropplysninger

Gnr. 183	bnr. 24	Oslo kommune
Gnr. 183	bnr. 38	Anne-Sophie og Ole-Martin Hexeberg
Gnr. 183	bnr. 28	Oslo kommune
Gnr. 183	bnr. 13	Oslo kommune
Gnr. 183	bnr. 640	Oslo kommune
Gnr. 183	bnr. 1	Sameiet Ekebergveien 249 v/ Thor Stjernstrøm
Gnr. 183	bnr. 380	Aud Helen Kleven og Håkon Othar Bjønness
Gnr. 183	bnr. 193	Sameiet Ekebergveien 244 v/ Mary Strøm-Madsen
Gnr. 183	bnr. 506	Lars Erik Grydeland
Gnr. 183	bnr. 507	Thomas Danielsen
Gnr. 183	bnr. 413	Alfhild og Asbjørn Samuel Dahle
Gnr. 183	bnr. 619	Trine-Lise Høiby
Gnr. 183	bnr. 194	Jan Ulleberg
Gnr. 183	bnr. 222	Ekebergveien 253 AS
Gnr. 183	bnr. 410	David Bergan og Siri Charlotte Skjerve
Gnr. 183	bnr. 255	H.M Gjølberg
Gnr. 183	bnr. 221	Sameiet Ekebergveien 253 B
Gnr. 183	bnr. 76	Oslo kommune
Gnr. 183	bnr. 179	Hanne I. Flom-Halvorsen og Jon Roald Muggerud
Gnr. 183	bnr. 216	Sameiet Ekebergveien 255 B
Gnr. 183	bnr. 74	Granly brødrene ANS
Gnr. 183	bnr. 165	Malene og Ole Hagbarth Bremnes
Gnr. 183	bnr. 181	Arne Økstad
Gnr. 183	bnr. 169	Nina Berntsen og Hallvard Vassbotn
Gnr. 183	bnr. 23	Bjarne G. Hansen Tangen og Marianne Johanne Tangen
Gnr. 183	bnr. 144	Aud og Ruth Nygaard
Gnr. 183	bnr. 565	Sverre Wear Andersen
Gnr. 183	bnr. 142	Sølvi Marianne Andersen
Gnr. 183	bnr. 633	Bjarne G. Hansen Tangen og Marianne Johanne Tangen
Gnr. 183	bnr. 151	Helge Lausten Petersen
Gnr. 183	bnr. 43	Randi Nilsen
Gnr. 183	bnr. 493	Inger Marie Jernberg
Gnr. 183	bnr. 30	Tore Oddvang
Gnr. 183	bnr. 112	Birthe Thorud Egeland
Gnr. 183	bnr. 162	ANS Utleiebygg v/ Bjørn Fjellheim
Gnr. 183	bnr. 110	Pernille Jacobsen
Gnr. 183	bnr. 109	Einar Asbjørn Sørland
Gnr. 183	bnr. 42	Sameiet Tuengbråtveien 4 v/ Nils Bjørnar Øfstaas
Gnr. 183	bnr. 432	Quy Liem Do Dinh Dung Pham og Hoai Thuong Thi Pham
Gnr. 181	bnr. 907	Elise Hjorth
Gnr. 181	bnr. 584	Elsa og Kjell Per Syversen
Gnr. 184	bnr. 26	Björg T. Schierning Eide, Per Kristian Schierning og Liv Inger Skytterholm
Gnr. 183	bnr. 65	Pål Oliver og Rita Haldor Øyan

Arealstørrelse – planområde

Planområdet totalt: 11 592 m2

Areal for hvert formål:

Byggeområde -bolig:	351 m2
Offentlige trafikkområder – vei:	5065 m2
Offentlige trafikkområder – fortau:	3144 m2
Offentlige trafikkområder – gang- og sykkelvei:	76 m2
Offentlige trafikkområder – sykkelfelt:	1711 m2
Offentlige trafikkområder – bussholdeplass:	180 m2
Offentlige trafikkområder – annet veiareal:	335 m2
Spesialområde – grav- og urnelund:	730 m2

Parkering

Parkering reguleres ikke.

Vurdering av forskrift om konsekvensutredning

Planforslaget er vurdert iht. plan- og bygningslovens kapittel VII-a "Konsekvensutredninger", med tilhørende forskrift.

Tiltaket faller ikke inn under forskriftens oppfangskriterier og skal derfor ikke konsekvensutredes.

Kunngjøring og varsling

Igangsetting av planarbeidet ble kunngjort 21.01.04 i Dagsavisen og Aftenposten. Grunneiere og andre rettighetshavere er varslet ved brev datert 27.01.04.

Folkemøte m.v.

Som et ledd i lokal medvirkning ble det 17.02.2004 avholdt orienteringsmøte for beboerne i Bydelshuset på Sæter.

Videre har det vært avholdt møter med referansegruppe for prosjektet. Referansegruppen var sammensatt av representanter fra Oslo Sporveier, Byantikvaren, Gravferdsetaten, Kirkelig fellesråd, Oslo politidistrikt, bydel Nordstrand, Nordstrand skole, Munkerud skole, Plan- og bygningsetaten samt beboerorganisasjonene GLA' Nordstrand og Nordstrand vel.

SAKSGANG

Etter offentlig ettersyn vil innkomne bemerkninger bli referert, kommentert og eventuelle endringer innarbeidet. Saken er planlagt oversendt Rådhuset for politisk behandling ved årsskiftet 2006/2007.

SAMMENDRAG

Bakgrunn

Planområdet omfatter Ekebergveien sør for Sæter lokalsenter på den ca. 700 m lange strekningen mellom Ljabrubakken og Tallbergveien (se bilde).

Tilliggende småhusbebyggelse med hageanlegg gjør at Ekebergveien på planstrekningen framstår som en villavei med til dels frodig grøntpreg.

Eksisterende kjøreveibredde varierer mellom 6,3 - 7,0 m. Langs vestsiden er det anlagt fortau med 1,5-2 m bredde. Samlet regulert veibredde på 12,5 m er ikke gjennomført noen steder på strekningen.



Sør for Sæter danner Ekebergveien i dag skillet mellom skolekretsene for hhv. Nordstrand og Munkerud skole, men skolekretsenes avgrensning vil kunne variere fra år til år.

Området langs planstrekningen betjenes kollektivt av busslinje 79 mellom Grorud T og Holmlia (holdeplasser ved Amund Hellands vei og ved Ljabrubakken) samt av Ljabrutrikken (holdeplasser på Ljabru og Sæter).

Trafikalt har Ekebergveien rolle som hovedsamlevei på Nordstrandsplataet, samtidig som veien også fungerer som avlastning av de to hovedveiene E18 Mosseveien og E6 Europaveien. Biltrafikkteellinger utført i 2004 tilsier en årsgdntrafikk (ÅDT) i Ekebergveien sør for Sæter på ca. 10.000 kjøretøyer pr. dogn. Sykkelftrafikkteellinger gjennomført kl 7-9 og kl. 15-17 over to dager i mai 2004 ga som resultat 460 syklist, hvorav en fjerdedel syklet på fortauet. Syklistene som benyttet fortauet besto hovedsakelig av barn og unge på vei til skolen. I samme periode ble det registrert 75 fotgjengere.

Målinger viser at fartsnivået i Ekebergveien på planstrekningen ligger 8-10 km/t høyere enn skiltet hastighet på 40 km/t. Nåværende støynivå er beregnet til ca. 65 dBA ved husfasadene (gjennomsnitt over dognet).

Den gamle innfartsåren til Oslo fra sør, den Fredrikshaldske kongevei, gikk omtrent der Ekebergveien/Ljabrubakken går i dag og planstrekningen kan således inneholde historiske spor fra det gamle veifaret. Enkelte av boligeiendommene langs plantraseen, Ekebergveien 250-258 samt Ekebergveien 249, er oppført som verneverdige på Byantikvarens gule liste over verneverdige

kulturmiljøer og kulturminner i Oslo. Dette innebærer at eiendommene har anlegg av så stor kulturhistorisk og/eller arkitektonisk verdi at de ønskes bevart, men uten juridisk vern er på plass.

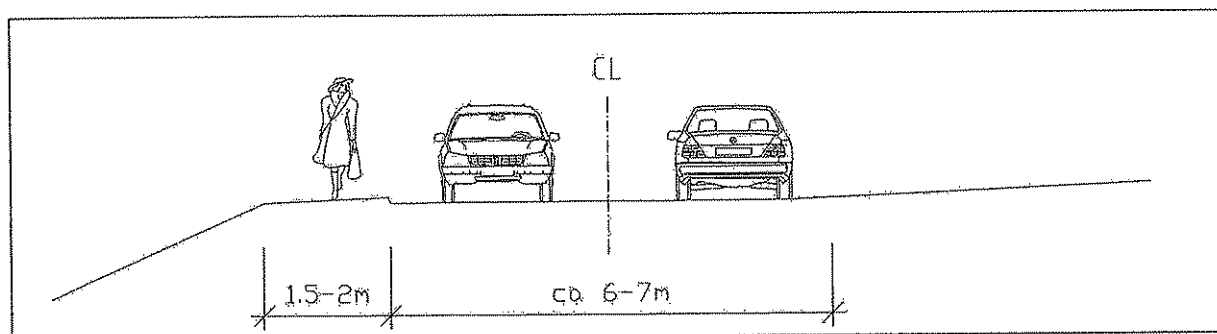
Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal og transportplanlegging har bl.a som strategi at sykkel som transportform skal tillegges vekt der det ligger til rette for det. Når kapasitetsproblemer i vegsystemet oppstår, skal andre alternativer enn økt vegkapasitet vurderes på lik linje, f.eks. regulering av trafikk og forbedring av kollektivtransporttilbudet.

Konkrete rammer for planarbeidet er gitt gjennom "Plan for hovedsykkelveinettet i Oslo", vedtatt av bystyret i 1999. Hovedsykkelveiplanen har som hovedmål å gjøre sykkel til et mer attraktivt transportmiddel og å få flere til å sykle, bedre trafiksikkerheten for syklister og andre trafikanter samt bedre framkommeligheten for syklister. Det er primært transportsyklistenes behov som skal tilfredstilles. Foreliggende planstrekning omfatter en av de gjenværende mangelfullt opparbeidede lenkene i hovedsykkelrute "Ekebergveien". Ruten går fra bygrensa til Gamlebyen og følger samleveiene Nedre Prinsdals vei, Ekebergveien, Kongsveien og Oslo gate. Fra Ljabru anses Ljabrubakken som aktuelt alternativ til Ekebergveien ettersom veien er mer direkte i fht. rutens videre trase.

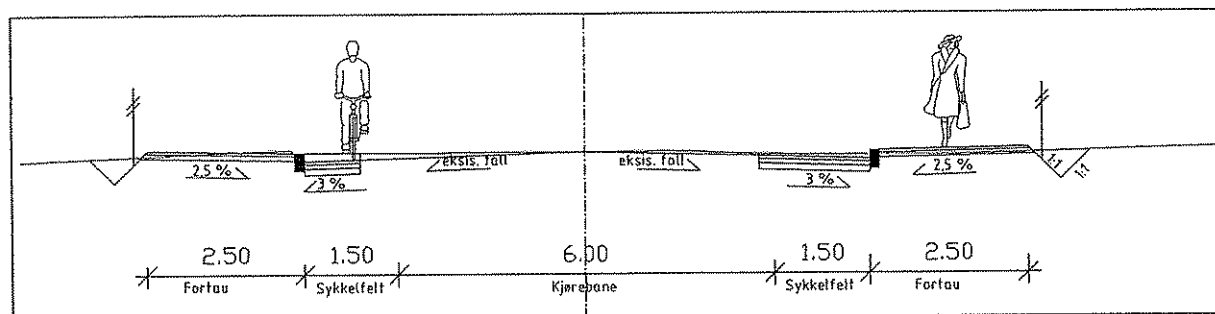
Beskrivelse av planforslaget

Hensikten med planen er å etablere sykkelfelt på strekningen mellom Ljabrubakken og Tallbergveien og på den måten bidra til etablering av et sammenhengende og enhetlig utformet sykkelveinett fra Ljabrubakken i sør til bomstasjonen i Kongsveien i nord. Det pågår for øvrig for tiden parallelt planarbeid for videreføring av sykkelanlegg fra bomstasjonen og videre til Gamlebyen.

Foreslåtte løsning bygger på vurderinger av ulike løsninger i forprosjekt, jf. uttrykt vedlegg, samt senere alternativsvurderinger, der det i samarbeid med referansegruppen spesielt er sett på løsning med blandet trafikk.¹ Det foreslås en løsning med to-sidig sykkelfelt og to-sidig fortau. Skissene nedenfor viser typisk veisnitt for eksisterende og for planlagt ny situasjon (alle illustrasjoner hentet fra forslagstillers planbeskrivelse/detaljplan).



Eksisterende situasjon med en-sidig fortau – samlet veibredde ca. 8-9 m



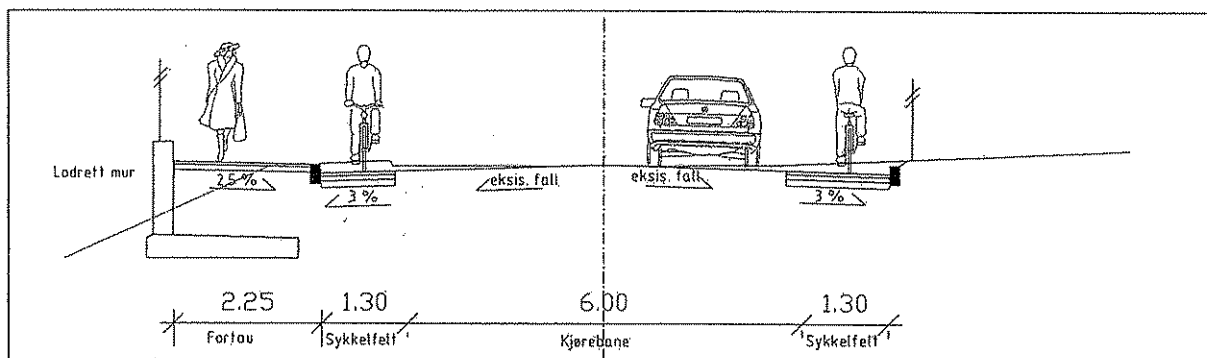
Foreslått standardtverrsnitt på strekningen mellom Ljabrubakken og Breiens vei – samlet veibredde 14 m

Samlet veibredde etter anleggelse av sykkelfelter vil bli 14 m, fordelt på hhv. 6 m kjørebane, 2 x 1,5 m sykkelfelt og 2 x 2,5 m fortau. Eventuelle murer kommer i tillegg.

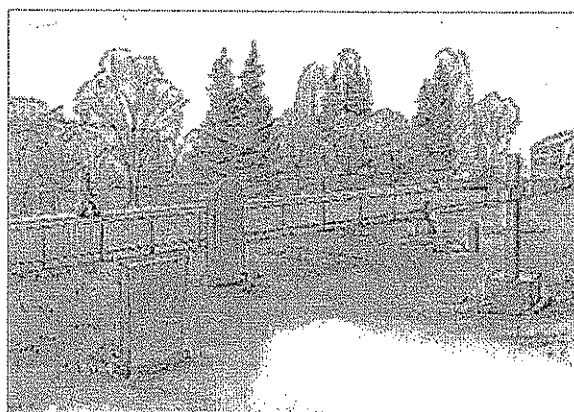
¹ Alternativ løsning som er vurdert nærmere omtales mer utdypende nedenfor.

Som tilpassing til eksisterende verneverdige anlegg er det enkelte steder lagt til grunn noe smalere tverrsnitt.

Forbi Nordstrand kirke sløyfes fortau på østsiden av Ekebergveien for å unngå inngrep i fredede graver. Bredde for gjenværende fortau og sykkelfelt knipes ned til hhv. 2,25 m og 1,3 m. For at det skal bli minst mulig inngrep i gravlunden samt for å unngå de fredede gravene foreslås det på vestsiden etablert en lodrett mur langs hele gravlunden og videre nordover langs parkeringsplassen. Murens høyde vil variere mellom ½ m til vel 2 m. Løsningen er illustrert med tverrsnitt og perspektivskisser nedenfor.



Foreslått tverrsnitt forbi Nordstrand kirke (strekningen Breiens vei – Tallbergvn) - samlet veibredde 10,85 m



Perspektivskisser av mulig utforming av veianlegget forbi Nordstrand kirke (sett fra hhv. vest- og østsiden)

Langs den bevaringsverdige villaen i Ekebergveien 258 på østsiden på Ekebergveien foreslås fortauet langs eiendommen snevret inn til 2 m. Det foreslås nye murer som erstatning for dagens murer langs eiendommene i Ekebergveien 250 – 258 og 234. Videre etableres det mur langs Ekebergveien 242A.

Planforslaget innebærer at opparbeidet veiareal på det meste av strekningen utvides med inntil 5-6 m. Kjørefeltbredde for biler reduseres til 6 m fra nåværende opptil 7 m.

Krysset Ljabrubakken/Ekebergveien foreslås i samsvar med gjeldende regulering strammet opp, slik at Ljabrubakken treffer Ekebergveien i en rett vinkel.

I stedet for busslommer som i dag, foreslås etablert bussholdeplasser der bussene stopper i veibanen. Holdeplassen ved Ljabrubakken foreslås flyttet nord for Ljabrubakken. Bussholdeplassen nord for Amund Hellands vei foreslås også flyttet litt i forhold til i dag, bort fra boligatkomsten.

Det foreslås fire opphøyde gangfelt på hele strekningen, noe som vil bidra til å senke hastighetsnivået i Ekebergveien.

Planforslaget vil innebære inngrep i de fleste eiendommene langs Ekebergveien. Nærmere 50 trær må felles og erstattes med nye, men det vil ta tid før ny vegetasjon vokser til og gjensker nåværende grøntpreg og landskapskarakter.

Planforslaget medfører likeledes inngrep i eiendommene med bevaringsverdige sveitervillaer langs østsiden av Ekebergveien. Aktuell veiutvidelse ved den bevaringsverdige villaen i Ekebergveien 258, som alt i dag ligger relativt nært inntil Ekebergveien, vil være i overkant av 3 m selv om fortauet smalnes inn til 2 m forbi eiendommen. Ved Nordstrand kirke er inngrepene i hovedsak begrenset til 1-2 m veiutvidelse mot grav- og urnelunden på vestsiden.

Et par nåværende parkeringsplasser utenfor ICA-butikken i Ljabrubakken 1 må fjernes. Disse står i dag på areal regulert til offentlig veggrunn og forslaget medfører herav ingen arealmessig reguleringsinngrep for næringsseiendommen i fht. nåværende regulering.

Detaljer vedrørende utforming av murer, beplantning m.v. vil avklares i samarbeid med beboerne i forbindelse med utarbeidelse av byggeplan for tiltaket.

Kostnader for opparbeidelse er foreløpig anslått til 11 mill. kroner.

Med gjennomføring av planforslaget gis det et bedre tilbud til syklist, fotgjengere og kollektivtrafikk. Biltrafikken får tilnærmet samme forhold som i dag, dog med fartsreducerende tiltak.

For utdypende beskrivelse av forslaget se forslagstillers planbeskrivelse samt utdrag fra detaljplan i hhv. trykt vedlegg 1 og 3. Detaljplanen i sin helhet vedlegges saken som uttrykt vedlegg.

Alternativ løsning med blandet trafikk

Ut fra Vegdirektoratets utformingsveileder for sykkelanlegg (sykkelhåndboka) kan blandet trafikk, dvs. sykling i kjørebane sammen med biltrafikken, vurderes ved trafikk lavere enn ÅDT 8000 og fartsgrense 30 km/t eller lavere.

Etter ønske fra beboere og med tanke på å spare flest mulig av trærne langs Ekebergveien har forslagstilleren tegnet opp en løsning med to-sidig fortau og forutsetning om blandet trafikk. Forslagstilleren har videre sett nærmere på hvordan trafikkmengde og fartsnivå i Ekebergveien kan reduseres til et nivå som gjør at løsning med blandet trafikk kan anbefales.

Ut fra at det tett opptil eksisterende fortau langs vestsiden av Ekebergveien ligger flere garasjer som ikke kan flyttes på fordi det ikke finnes alternative steder å plassere dem, vil mesteparten av veiutvidelsen måtte legges til østsiden. Det er tatt utgangspunkt i bakkant av eksisterende fortau langs vestsiden av Ekebergveien, slik at trærne på denne siden ikke berøres. Det etableres to-sidig fortau med bredde 2 m. Med en kjørebanebredde på 6,25 m blir total veibredde på 10,25 m, noe som medfører rundt 2 meters inngrep i eiendommene på østsiden av veien.

Konklusjonen fra forslagstillers vurderinger er at det ikke er mulig å opparbeide Ekebergveien med tosidig fortau og samtidig bevare trærne på begge sider av veien. De viktige trærne langs de bevaringsverdige sveitervillaene langs østsiden av Ekebergveien vil således ikke kunne bevares i et alternativ med blandet trafikk og tosidig fortau.

Når det gjelder trafikkforhold konkluderes det med at en løsning med blandet trafikk som utgangspunktet ikke er å anbefale som sykkeltiltak i Ekebergveien. Dersom et slikt alternativ skal gjennomføres må det dels gjennomføres tiltak for å redusere ÅDT med i størrelsesorden minst 2000 kjøretøyer pr. døgn og dels tiltak for å redusere hastighetsnivået til 30 km/t. Som sannsynlig beste opplegg for trafikkkontroll slik at forutsetning for blandet trafikk oppnås mht. ÅDT oppgis mulighet for tidsstyrt bom på broen over Ljanselva.

Løsningen legges i foreliggende sak ikke fram som eget reguleringsplanalternativ, men presenteres nærmere gjennom vedlagte dokumentasjon, herunder plantegning, jf. trykt vedlegg 5 "Alternativ med blandet trafikk". Det vises også til forslagstillers tidligere vurderinger av blandet trafikk, oppsummert i trykt vedlegg 4 "Sykkeltiltak i Ekebergveien – vurderinger av alternativ blandet trafikk".

Forhåndsuttalelser

Det er innkommet 21 forhåndsuttalelser. Kopi av uttalelsene kan sees i trykt vedlegg 2.

Bydel Nordstrand går inn for løsning med tosidig sykkelfelt og etablering av nytt fortau på østsiden av Ekebergveien. Byantikvaren opplyser at det på den aktuelle strekningen er knyttet betydelige kulturminneinteresser både til veien og tilliggende bebyggelse, spesielt på østsiden. Det anbefales at det tas tilstrekkelige hensyn til dette. Vann- og avløpsetaten krever at overvann fra nye flater håndteres lokalt. Helse- og velferdsetaten er positive til at det legges til rette for syklistene. Det ønskes fysisk skille mellom bilister og syklistene pga problemer med å håndheve parkeringsforbud. Dersom eksisterende støyskjermingsanlegg endres, må disse erstattes av nye støyskjermingsanlegg med tilsvarende støyskjermende virkning. Undervisningsbygg Oslo KF er positive til at det planlegges sykkelfelt langs den trafikkerte hovedveien. Konsekvenser for barn og unges interesser må utredes. Statens vegvesen er positive til tiltaket. Oslo Sporveier påpeker bl.a. at framkommelighet for buss må ivaretas. Viken Nett AS opplyser at de har anlegg innenfor området. Veianlegget må inkludere kostnader for opprusting av veibelysning til kommunal standard.

Nordstrand vel ber om at inngrepene utover dagens gjerdelinjer utføres så skånsomt som mulig. Hele strekningen bør reguleres til miljøgate med fartsgrense 30 km/t og blandet trafikk. Fortauet langs vestsiden bør gjøres så bredt som mulig. Langs østsiden må det vurderes fortau på delstrekninger. Det påregnes at Mosseveien må legges i tunnel og at transportsyklisten da får et godt tilbud langs eksisterende Mossevei.

Beboere langs Ekebergveien som har uttalt seg til saken har i stor grad sammenfallende synspunkter: De mener bl.a. at sykkeltiltak med veiutvidelse vil gi økt framkommelighet og fart for biltrafikken. Landskapet og bomiljøet vil raseres og det vil bli økte støyplager. Det er behov for breiere fortau og fartsdempende tiltak, i stedet for sykkelfelt bør det etableres miljøgate med 30 km/t og blandet trafikk innenfor en smalere veibredde. Evt. kan Ekebergveien stenges. Forkjørsvei bør oppheves. Sykkeltrase langs Ekebergbanen fram til Holtet vil være en bedre løsning for syklistene. Det bes om at tiltaket sees i sammenheng med planene for Sørkorridoren, herunder mulighet for stengning av Ekebergveien slik at det tilrettelegges for en enklere løsning. Tiltakets nytte kontra kostnad, tomteverdi, bokvalitet samt forholdet til utbygging i sørkorridoren må belyses. Av andre innspill nevnes forslag om å legge sykkelfeltene høyere enn kjørebane slik at busser ikke kan stoppe i sykkelfeltet og biler kjøre forbi buss ved holdeplass. Det ønskes opphøyd gangfelt i Ekebergveien ved Tallbergveien. Det foreslås at fortauet langs østsiden Ekebergveien forlenges til terrassehusene i Ekebergveien 290, evt. til trikkeholdeplassen, fotgjengerfeltet i krysset er farlig i dag. Videre bør det eksproprieres grunn i Kransen for å få etablert en gangvei som kan knytte Kransen sammen med Amund Hellands vei eller Ole Moes vei. Det stilles spørsmål ved hvordan tiltaket samkjøres med Sæterreguleringen.

Tilsvar fra forslagsstiller til forhåndsuttalelsene

I det følgende refereres forslagsstillers merknader til forhåndsuttalelsene, tematisert av Plan- og bygningsetaten etter hva som framkommer som vesentligste innvendinger mot planforslaget:

Hensyntagen til verneverdige villaer med hageanlegg og hager for øvrig

Eksisterende murer og trær/vegetasjon m.v. vil erstattes med nytt etter avtale med grunneier der det gjøres inngrep i hager.

Trafikale konsekvenser og vurdering av alternative løsninger

Trafikkmengden vil ikke øke som følge av tiltaket. I planforslaget ligger det inne flere opphøyd gangfelt, noe som erfaringsmessig er et virksomt virkemiddel for å få ned hastigheten. I fht. Sørkorridorutredningene vises det til pågående arbeid mtp. fastleggelse av planprogram for planarbeidet. Det er ikke trukket noen konklusjoner ennå.

Sykkelfelt er i hht. Statens vegvesens håndbok 233 (Sykkelhåndboka) anbefalt løsning på veier med trafikkmengde og hastighet som for Ekebergveien. Både forprosjekt og vurderinger som er gjort i forbindelse med alternativ løsning med blandet trafikk underbygger at løsningen med sykkelfelt er den beste løsningen i Ekebergveien.

Når det gjelder innspill med ønske om en løsning med fysisk skille mellom bilister og syklister anbefales ikke dette i hht. sykkelhåndboka. Sykkelfelt slik det er foreslått er vurdert som den beste løsningen fordi dette skiller syklister og fotgjengere. God oppmerking og skilting vil vektlegges og vil gjøre det enklere for bilister å overholde trafikkreglene og for trafikketaten å håndheve parkeringsrestriksjoner.

Støytiltak

Ettersom tiltaket ikke medfører at bredden av selve kjøreveien øker eller kommer nærmere husfasadene er dette i prinsippet eksisterende veianlegg og støysituasjonen endres ikke i forhold til i dag. Det medfører derfor ikke krav om videre utredning av støytiltak siden tiltaket er et miljøtiltak. Eksisterende støyskjermer som berøres vil erstattes med tilsvarende nye. Ut over dette kan eiendommer som blir støyselastet over et fastsatt nivå, søke om tilskudd til støyskjerming fra Samferdselsetaten.

Snarvei fra Kransen til lokalveinett østover

En snarvei mellom Kransen og Amund Hellands vei/ Ole Moes vei kan ikke erstatte en hovedsykkelvei men kan være et supplement spesielt for gående. Det har så langt ikke lyktes å få til minnelige avtaler med grunneierne. Evt. tiltak vil derfor kreve at det vedtas en reguleringsplan som muliggjør grunnerverv.

Tiltakets nytte

Det vil være opp til de bevilgende myndigheter å beslutte om kostnadene knyttet til opparbeidelse av det foreslåtte tiltaket står i forhold til det som oppnås ved tiltaket.

PLAN- OG BYGNINGSETATENS KOMMENTARER TIL BEMERKNINGER

Det vises til etatens foreløpige vurdering.

PLAN- OG BYGNINGSETATENS FORELØPIGE VURDERING

Overordnede mål

Planforslaget bygger opp under om mål i kommuneplan 2004 om at flest mulig reiser i Oslo skal skje til fots eller på sykkel og at bilens andel av transportarbeidet i Oslo skal søkes redusert. Med vektlegging av sykkel som transportform er forslaget således også i tråd med rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal og transportplanlegging.

Det foreslåtte tiltaket følger videre opp plan for hovedsykkelveinettet i Oslo, vedtatt av bystyret i 22.09.1999, der hovedmålsetting er etablering av et konkurransedyktig overordnet sykkelveinett som et reelt alternativ til bil. Det planlagte tiltaket legger godt til rette for et syklistrettet tilbud på en nåværende mangelfull delstrekning av hovedsykkelveinettet og vil i så måte kunne bidra til økt andel syklende, jf. byens målsetting om at sykkelandelen av alle reiser skal doubles til 12% innen 2015 vedtatt i bystyrets behandling av sykkelstrategi for Oslo i møte 01.02.2006. Gitt at kommunens budsjetter følger opp vedtatt utbyggingstakt vil det med en snarlig avklaring av foreliggende plan tilrettelegges for at ytterligere en mangelfull lenke av hovedsykkelveinettet bygges innen målåret 2009.

Bylandskap og estetikk

Selv om planforslaget i forhold til gjeldende regulering, ut fra at foreslått økning i regulert veibredde kun utgjør halvannen meter, vil innebære en relativt beskjeden endring oppleves endringen som betydelig større ut fra at nåværende regulerte vei med to-sidig fortau ikke er gjennomført og at arealene inntil eksisterende veikant i hovedsak inngår i beplantede hageanlegg.

Planforslaget medfører at Ekebergveien vil forandre karakter på planstrekningen, fra nåværende til dels svært smale og lokalt pregede villavei til en byvei med et tydelig veisnitt som avgrenser og markerer ferdelsarealer for ulike trafikantgrupper. I forhold til hva som oppleves som bylandskapsverdier kan endringen i så måte sees på både som positiv og negativ. For at landskapsverdiene ikke skal forringes

mener Plan- og bygningsetaten det er viktig at anlegget etableres med gjennomgående høy kvalitet og med en god tilpasning til omgivelsene.

Med gjennomføring av det foreslåtte tiltaket vil noe av dagens til dels frodige grøntpreg langs planstrekningen gå tapt. Dette vil i stor grad kunne repareres på sikt ved nyplantning, men vil være avhengig av hvordan de enkelte grunneierne ønsker at deres eiendom skal framstå, jf reguleringsbestemmelsenes §3. Plan- og bygningsetaten har vurdert behovet for å stille nærmere krav til nyplantning mtp. at det kunne oppnås en sammenhengende allé for planstrekningen, men finner at det for aktuelt området bør vektlegges hvordan eiendomsbesitterne selv ønsker at eiendommene deres skal framstå. For et par av eiendommene ligger eksisterende boliger så nært inntil framtidig veikant at evt. plantning av ny storvoksende vegetasjon også bør avveies i fht. boligenes lysforhold m.v.

For å opprettholde nåværende mangfold og personlige uttrykk langs Ekebergveien kan det for øvrig være et vel så viktig poeng at det ved gjennomføring av tiltaket bygges lokalt tilpassede løsninger (gjerder, evt. støyskjermer, beplantning m.v.) slik at det individuelle preget mot boligbebyggelsen opprettholdes. Plan- og bygningsetaten har også vurdert hvorvidt dette burde vært et forhold som fastlegges gjennom reguleringsplanen, men ser foreløpig ikke dette som hensiktsmessig.

Verneinteresser

Plan- og bygningsetaten oppfatter at planforslaget i akseptabel grad vil kunne hensynta de verneverdige kulturminneinteressene knyttet både til Ekebergveien som historisk veifar og i forhold til tilliggende bevaringsverdig bebyggelse.

Det forutsettes at tiltakshaver ved bygging av anlegget i fht. potensialet for kulturminnehistoriske funn i veitraseen, gjør de nødvendige undersøkelser som kreves gjennom kulturminneloven.

Gitt at det vil kunne ha en betydningsfull positiv effekt for verneinteressene knyttet til bebyggelse i Ekebergveien 254 og 256 ser Plan- og bygningsetaten det som aktuelt å innskrenke fortausbredde langs eiendommene til 2 m tilsvarende som foreslått for Ekebergveien 258.

Når det gjelder foreslått løsning forbi Nordstrand kirke er Plan- og bygningsetaten som utgangspunkt skeptisk til et brudd i fortausføringen så tett opp mot Sæter lokalsenter. Etaten oppfatter at forslagstiller gjennom samråd med Gravferdsetaten og Kirkelig Fellesråd i Oslo har kommet fram til dette som en omforent løsning. Da det vil være mulig å krysse Ekebergveien på fotgjengerfeltene nord og sør for Nordstrand kirke er fotgjengernes behov i noen monn ivare tatt, men Plan- og bygningsetaten skulle gjerne sett at muligheten for å flytte de historiske gravmonumentene ble vurdert nærmere slik at fortauet kunne vært bygget sammenhengende også på østsiden av Ekebergveien.

Dersom det viser seg helt utelukket å føre frem to-sidig fortau bør ikke fortausbredden på vestsiden innsnevres slik foreliggende forslag viser.

I forhold til den historisk interessante kongeveitraseen forutsetter Plan- og bygningsetaten at det for det foreslåtte ombygge krysset Ekebergveien/Ljabrubakken ved nærmere detaljplanlegging mht. plassering av leskur, materialbruk m.v. tillegges særlig oppmerksomhet på å sikre god lesbarhet av den historiske leden.

Det vises til tilsvarende problemstilling for Ekebergveien der denne krysser Konows gate i Gamlebyen. Ved ombygging av nevnte kryssområde ble det etablert en fysisk markering av den historiske veitraseen. Plan- og bygningsetaten anser at det kan være aktuelt å supplere reguleringsbestemmelsene i foreliggende sak med tanke på fastlegge evt. hensyns krav nærmere. Høringspartene inviteres til særskilt å gi synspunkter på dette forhold.

Miljøfaglige forhold

Støy

Når det gjelder støyforhold og eventuelt krav om støyskjerming har Plan- og bygningsetaten vurdert dette ut fra Miljøverndepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442). Retningslinjen skal legges til grunn for kommunens planlegging etter Plan- og bygningsloven og 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. Retningslinjen angir videre at "Miljø- og sikkerhetstiltak som ikke endrer støyforholdene ved eksisterende virksomhet bør som hovedregel kunne gjennomføres uten samtidig utbedring av støyforholdene, herunder for eksempel bygging av gang- og sykkelvei".

Ut fra at foreslått tiltak ikke endrer støykilden samt kan karakteriseres som miljøtiltak kan Plan- og bygningsetaten foreløpig støtte forslagstillers vurdering av at det i foreliggende sak ikke vil være påkrevd med videre utredning av støytiltak med tanke på å oppnå støyretningslinjens grenseverdi på 55 L_{den}. Høringsinstansene inviteres imidlertid til spesielt å gi synspunkter på dette.

Reguleringsbestemmelsene sikrer at nåværende støyskjermer som berøres reetableres med minimum tilsvarende støydempningseffekt. Som et mulig supplerende avbøtende tiltak kunne det for de tilfeller der eksisterende gjerder erstattes vært reetablert nye med støydempende effekt. Dette kunne evt. vært et forhold som ble avklart i byggeplanfasen som et ledd i utbyggers erstatningsavtaler med de enkelte grunneierne. Gitt at dette skulle vise seg aktuelt, forutsettes det at det gjøres en avveining sett i fht. Ekebergveiens åpne preg. Lange sammenhengende støyskjermer vil kunne være uheldig estetisk dersom de medfører at veien framstår som "lukket" mot sideområdene.

Plan- og bygningsetaten merker seg forslagstillers redegjørelse for at økt høyde på murene på østsiden av veien lokalt kan gi noe effekt på støynivået i forhold til eksisterende situasjon. Gitt at endringen er hørbar bør boligene vis-a-vis i så fall være aktuelle å vurdere mht. eventuelle supplerende støytiltak.

Ut fra at støynivået i dag ligger på 65 dBA antar Plan- og bygningsetaten at det er lite sannsynlig at det vil være påkrevd med støytiltak for å tilfredsstille Forurensningslovens forskrift om oppryddningstiltak i regi av veiholder. Bakgrunn for denne antagelse er at fasadedemping etter grenseverdiforskriften til Forurensningsloven generelt anslås til 29 dBA for trehus og 31 dBA for murhus, og forskriften stiller krav om tiltak når innendørs støy overskrider en grense på 42 dBA.

Biologisk mangfold

Ut fra at det ikke er registrert områder med biologisk mangfold i tilknytting til planområdet kan ikke Plan- og bygningsetaten se dette som et relevant tema i foreliggende sak. Med utvidelse av nåværende veigrunn og fjerning av eksisterende trær/vegetasjon vil grønstrukturen i planområdet i noen grad svekkes. Betydningen av dette oppfattes å være av mest visuell betydning ut fra at området for øvrig er relativt godt beplantet samt at det plantes ny vegetasjon som erstatning for den som fjernes.

Trafikkforhold

Hovedsykkelveirutens trase

Den foreslåtte trase for hovedsykkelveien oppfattes som den mest logiske i forhold til rutens videreføring sør og nord for planstrekningen. Parallell lokalveier og eksisterende/planlagte turveier vil fungere som supplerende traseer, men vil ikke kunne erstatte en hovedsykkelveitrase i Ekebergveien.

Sørkorridorutredninger i fht. alternativ løsning med blandet trafikk

I regi av Statens vegvesen pågår det for tiden en utredning av veisystemet i Sørkorridoren mtp. å avklare aktuelle miljø- og kapasitetsfremmende tiltak på hovedveisystemet i Oslo Sør og utbyggingsrekkefølgen av dem. I denne forbindelse er det beregnet en betydelig vekst i persontrafikken i Oslo de kommende ti år, foreløpige beregninger tilsier en vekst i persontrafikken i Sørkorridoren på 30% eller mer fram til 2025.

Plan- og bygningsetaten ser det som påkrevd med tilrettelegging av et godt og sammenhengende sykkelveinett for å bidra til at en ikke ubetydelig del av veksten gjøres på sykkel (jf. bystyrets målsetting om doblet sykkelandel av reisene i 2015).

Når det gjelder foreliggende planforslag sett i sammenheng med pågående utredninger for hovedveisystemet i Sørkorridoren, kan det på lang sikt tenkes nye hovedveiløsninger som kan legge til rette for redusert gjennomgangstrafikk på Nordstrandsplataet (først og fremst utbygging av E6 og Ljabrudidiagonal) og herav evt. mulig grunnlag for utforming av alternativ løsning med blandet trafikk i Ekebergveien.

Perspektivet for evt. videre hovedveiutbygging er imidlertid foreløpig så usikkert og uansett såpass langt fram i tid at Plan- og bygningsetaten, ut fra foreliggende klare behov for utvikling av byens hovedsykkelveinett, ikke kan anbefale at planavklaring og mulig iverksetting av sykkeltiltak utsettes i påvente av evt. veiutbygging i korridoren.

Plan- og bygningsetaten kan se betenkelighetene knyttet til at en miljøopprusting av Ekebergeien kan brukes som argument for at veien miljømessig øker sin tålegrense i fht. biltrafikk og at dette kan gjøre det mindre sannsynlig at området trafikksaneres slik en evt. framtidig hovedveiutbygging i Sørkorridoren vil kunne åpne for. Ekebergveien har et forløp gjennom og tett opp mot boligområder. Plan- og bygningsetaten mener generelt at gjennomgangstrafikk bør styres bort fra boligområder og til hovedveinettet der den hører hjemme.

Aksjonsgruppen GLA' Nordstrand har i brev datert 18.05.2006 stilet til byråd for miljø og samferdsel fremmet forslag til trafikkløsninger på kort og lang sikt mtp. reduksjon av gjennomgangstrafikken på Nordstrandsplataet (kopi sendt Plan- og bygningsetaten vedlegges denne sak som uttrykt vedlegg). Som midlertidig løsning og i påvente av evt. utbygging av hovedveisystemet på lengre sikt foreslås det at Ekebergveien/Ljabruveien og Herregårdsveien stenges utenom rushtid.

En fysisk stengning av gjennomkjøringsmulighet avgrenset til periodene utenom rushtrafikken, slik foreslått av lokal aksjonsgruppe som strakstiltak, vil kunne gi teoretisk grunnlag for å oppnå så lav ÅDT at det i hht. sykkelhåndboka kunne vært anbefalt en blandet løsning. Plan- og bygningsetaten finner i så måte forslaget interessant. Ut fra at morgen- og ettermiddagsrush også vil være de tidspunkt da det ferdes flest transportsyklister, med behov for egne arealer for å sikres god framkommelighet, vil det etter Plan- og bygningsetatens mening også med denne trafikale forutsetning være en løsning med sykkelfelt som best ivaretar syklistenes behov. Vurderte mulig alternativ løsning med blandet trafikk kan etter dette ikke ses som et reelt alternativ.

Planforslaget sett i sammenheng med situasjonen videre nordover og sydover

Nord for planområdet er kryssområdet ved Sæter vedtatt ombygget etter miljøgateprinsipper, dvs. lav fartsgrense og prioritering av fotgjengere foran kjøretrafikk. Konkret løsning for opparbeidelse av miljøgaten er ikke avklart ennå, men etter hva Plan- og bygningsetaten er kjent med har private utbyggere i næringsområdet iverksatt arbeid med bebyggelsesplan for fastlegging av veiens utforming.

Ut fra at det ikke er fysisk plass til å trekke en sykkelfeltsløsning gjennom Sæterkrysset vil det vil her bli et systemskifte for syklister før det videre nordover i Ekebergveien foreligger etablerte sykkelfelt. Ettersom det dreier seg om et avgrenset kryssområde der fartsnivå forutsettes lavt, antakelig begrenset til 30 km/t og underbygget gjennom fysiske løsninger, tror Plan- og bygningsetaten ikke det vil være til vesentlig ulempe for syklister at de ved passering av kryssområdet må forholde seg til en løsning med blandet trafikk, selv om det ideelt sett kunne vært ønskelig at de kunne bevege seg på eget areal. Plan- og bygningsetaten forutsetter at det ved nærmere detaljplanlegging fokuseres spesielt på overgangspunktet mellom de to ulike systemløsningene (ved krysset med Tallbergveien) mtp. å etablere en mest mulig funksjonell løsning.

Plan- og bygningsetaten påpeker at vedtatt plan for Sæter senter fastlegger at miljøgate med veibredde 12,5 m for Ekebergveiens vedkommende skal legges til grunn for hele strekningen fra Sæterkrysset til kryss med Breiens vei. I det foreliggende planforslag er føringene fra senterplanen på sett og vis

fraveket ut fra at det foreslås to-sidig sykkelanlegg og en-sidig fortau på strekningen mellom Breiens vei og Tallbergveien. Plan- og bygningsetaten stiller herav spørsmål om, gitt at det viser seg uoppnåelig å oppnå en breiere veibredde gjennom kirkegården, i stedet bør legges til grunn to-sidig fortau og blandet trafikk tilsvarende som gjennom Sæterkryssområdet.

Det vil det også bli et systemskifte for hovedsykkelveiruten i retning sørover der traseen svinger inn i Ljabrubakken. Ljabrubakken har svært begrenset biltrafikk og framstår lengst sør som gang- og sykkelvei. Det anses derfor berettiget at sykkelfeltsløsning avsluttes ved krysset. Ut fra at krysset markerer en tydelig overgang vil et systemskifte i seg selv være mindre uheldig her. Det er imidlertid viktig at overgangen anlegges så enkel og med så god lesbarhet som mulig mtp. å unngå konflikter.

For øvrig er det i tilknytting til foreslåtte satsning på hovedsykkelveirute Ekebergveien også viktig at tilsynelatende noe anstrengte kryssingspunkt med Ljabruveien følges opp i forhold til evt. behov for å gjøre sikkerhetsmessige tiltak.

Plan- og bygningsetaten merker seg at eksisterende fotgjengerfelt ved nåværende busslomme utenfor Ljabrubakken 1 (ICA) foreslås fjernet for å erstattes av kryssingsfelt på nordsiden av omlagt kryss med Ljabrubakken. Ut fra hensynet til venstresvingende syklistar til Ljabrubakken og antatt behov for å kunne krysse Ekebergveien på hensiktsmessig sted for gående for å benytte buss- eller trikkeholdeplass ved Ljabrutrikkens endepunkt anser Plan- og bygningsetaten at omtalte fotgjengerfelt bør opprettholdes. Videre burde det vært utformet opphøyd slik at fysisk fartsnedsettelse iverksettes før bilistene sørfra kommer til krysset med Ljabrubakken.

I forhåndsuttalelsene gis det også innspill knyttet til Ekebergveien sør for planområdet. Ut fra at omgivelsene til Ekebergveien ved Ljabru skifter tydelig områdekarakter, fra tilliggende nære småhusbebyggelse til mer tilbaketrukket og tettere bebyggelse, ser Plan- og bygningsetaten ikke det som unaturlig at Ekebergveien i tråd med omgivelsene endrer sin utforming. Plan- og bygningsetaten er imidlertid enig med beboerne i at veien her framstår som utrygg og ser behov for tiltak knyttet til kryssingssted ved turvei E11/Ljabru terrasse. Det synes som det også her bør være aktuelt med fysiske tiltak for å dempe kjørefarten. Dette kan avklares og gjennomføres uavhengig av reguleringsplan og vurderes, etter hva Plan- og bygningsetaten forstår, som en egen sak av Samferdselsetaten. I denne sammenheng bør det evt. revurderes hvorvidt to-sidig fortausløsning kan trekkes ned til Ljabru terrasse.

Detaljutforming

Det er positivt med rekkefølgebestemmelse som sikrer at viktig opprydding av kryssområder gjennomføres som en del av anlegget. Oppstramming av Ekebergveiens kryss med Ljabrubakken oppfattes nødvendig ut fra hensynet til trafikksikkerhet.

Plan- og bygningsetaten påpeker at det av hensyn til trafikksikkerhet og områdets miljøbelastning er av vesentlig og avgjørende betydning at planlagte fysiske fartsdempende tiltak gjennomføres. Plassering av busstopp i kjørebane vil være positivt i så måte. For å sikre gjennomføring av andre fysiske tiltak (herunder spesielt opphøyde gangfelt) kan det være aktuelt å supplere reguleringsbestemmelsene med spesifikke krav. Plan- og bygningsetaten vil vurdere behovet for dette nærmere etter offentlig ettersyn.

De foreslåtte bredder synes påkrevd for å sikre nødvendig ferdelsareal for de ulike trafikantgruppene. En ytterligere innsnevring av kjørebane kunne eventuelt medvirke til redusert kjørefart, men hensynet til kollektivtrafikken tilsier at kjørefeltbredden på 6 m bør beholdes. Ideelt sett burde fortauene vært ført gjennomgående som på begge sider av Ekebergveien for hele planstrekningen, men etaten har forståelse for at hensynet til gravmonumenter er tillagt avgjørende betydning i planforslaget.

Ut fra at tilliggende område i hovedsak består av boligbebyggelse med parkering på egen tomt synes det lite sannsynlig at parkering i sykkelfeltene vil bli et problem. Faren for slik opptreden kan være større nærmere Sæter senter. Det forutsettes skikkelig oppmerking samt håndheving av parkeringsforbud.

Det foreslåtte veisnittet vil ikke gi tilstrekkelig bredde til å dekke behovet for snøopplag lokalt. Dersom snøen ikke kjøres bort vil dette periodevis innebære redusert framkommelighet for gående og syklistar.

Plan- og bygningsetaten ser det imidlertid som uaktuelt å øke veibredden ytterligere mtp. å reservere egen veggrunn til snøopplag.

Risiko- og sårbarhet

Ut fra tiltakets karakter og omfang kan ikke Plan- og bygningsetaten se at det er behov for egen analyse for å ivareta beredskap og sikkerhet (ROS-analyse) i tilknytning til planforslaget.

Barns interesser

Etablering av to-sidig fortau på det vesentligste av planstrekningen anses å bidra til tryggere ferdsel for barn. Den foreslåtte løsning med sykkelfelter er tenkt først og fremst med tanke på transportsyklister og vil således i begrenset grad være til direkte bruksnytte for barn.

Universell utforming

Gjennomføring av det planlagte tiltaket med to-sidig fortausløsning og sykkelfelter som tydelig separerer trafikantene sammen med oppstramming av kryssområdene tilsier en klar bedring av tilgjengelighet i forhold til dagens situasjon.

Økonomiske konsekvenser

Etter hva Plan- og bygningsetaten kan se vil bygging av det planlagte tiltaket måtte bekostes i sin helhet av kommunen da det er satt som premiss at garasjer (som det evt. foreligger midlertidighetserklæring for) ikke behøves å flyttes. Gitt at det skulle vise seg aktuelt å utføre supplerende støyskjermingstiltak ut over det som kreves gjennom reguleringsplanen, kunne dette vært aktuelt at dette ble avtalt som et spleiselag mellom utbygger og hjemmelshaver. Slik avtale kunne i så fall kommet på plass gjennom erstatningsforhandlingene som uansett vil måtte gjennomføres vis-a-vis den enkelte grunneier før gjennomføring av anlegget.

Interessemotsetninger

Motsetningene i nåværende situasjon er først og fremst knyttet til ulempene gjennomgangstrafikken i Ekebergveien påfører det lokale beboermiljøet, spesielt sett i forhold til nåværende mangelfulle tilrettelegging for myke trafikanter.

Andre forhold

Snarvei til Ole Moes vei/Amund Hellands vei

Når det gjelder innspill fra lokalmiljøet vedr. ønske om etablering av fotgjengersmett mellom Kransen og Ole Moes vei/Amund Hellands vei er Plan- og bygningsetaten enig med forslagstillers vurdering av at en evt. snarvei i området ikke vil erstatte behovet for framkommelighetstiltak for syklister i Ekebergveien.

Plan- og bygningsetaten anser imidlertid generelt at det er viktig med et godt nettverk av myke forbindelser som gjør det enkelt og trygt å bevege seg gjennom boligområdene og til/fra skole med videre. I så måte er det uheldig at Kransen framstår som blindvei også for gående, spesielt med tanke på boligene her hører til Munkerud skolekrets.

I aktuelt område oppfattes det terrengmessig å ligge til rette for etablering av en snarvei. Flere traseer synes mulig dersom det lempes på standardkrav og eksempelvis etableres en gangsti innenfor en bredde på 2 m. Ut fra at det i saken framgår at det ikke har vært råd å få til en minnelig avtale om ferdselsrett er det, slik forslagstillers påpeker, nødvendig med en omregulering for å kunne ekspropriere grunn til snarveien.

En evt. omregulering som grunnlag for ekspropriasjon og opparbeidelse bør fremmes som en egen sak i regi av ansvarshavende. Etter hva Plan- og bygningsetaten så langt kan se vil aktuelt reguleringsformål være friområde/turvei eller fellesområde/felles gangsti. Etter førstnevnte kategori vil etatsansvar trolig tilfalle bydelen ut fra at det dreier seg om en lokal forbindelse. Gitt at det som følge av offentlig ettersyn av foreliggende sak tilkommer andre forhold som medvirker til ny høring, vil det likevel være av interesse at bydelen og lokalmiljøet gir nærmere innspill på eventuell løsning som grunnlag for evt. utvidelse av planområdet før foreliggende sak fremmes for politisk behandling.

Felt OA2 i senterplanen

Plan- og bygningsetaten påpeker at hensynet til Nordstrand kirkegård har medført en markant kurveutretting av Ekebergveiens trase like sør for kryss med Tallbergveien. Dette vil innebære noe reduksjon i regulert byggeområde for bydelsfunksjoner m.v. for felt OA2 (gnr. 183, bnr. 667) i senterplanen for Sæter. Videre får tidligere regulerede byggegrense mot Ekebergveien et forløp noe nærmere veikant enn det som ble fastlagt gjennom senterplanen.

Eiendommen benyttes i dag til parkering for bydelshuset. Etter hva Plan- og bygningsetaten er kjent med foreligger det så langt ingen planer fra bydelens side om utvikling av eiendommen. Det anses ikke derfor ikke hensiktsmessig å drøfte detaljene rundt eventuelt nytt bygg for bydelen nå. Nærmere avklaring av eiendommens bebyggelse sett i forhold til forløp mot Ekebergveien forutsettes avklart i evt. byggeplan for utvikling av eiendommen.

Tiltakets berettigelse

I likhet med flere av de øvrige gjenværende mangelfullt opparbeidede lenkene i hovedsykkelveinettet framstår det foreslåtte tiltaket i Ekebergveien som relativt kostnadskreven. Hvorvidt det kan regnes en positivt nytte i kroneverdi vites ikke, men gitt at Oslos målsetting om at sykkel skal framstå som et konkurransedyktig alternativ til bil må det utvilsomt tas et krafttak i sykkelsatsningen.

Reguleringsteknisk oppretting aktuelt

Når det gjelder plankartets utseende ser Plan- og bygningsetaten at det reguleringsteknisk ikke bør reguleres kollektivformål for busstoppene når de legges i kjørebane slik foreslått. Av hensyn til forslaget lesbarhet legges plankartet fram med slik påtegning ved offentlig ettersyn, men det vil før sluttbehandling av forslaget være aktuelt å rette opp forholdet som en kartteknisk endring.

Foreløpig konklusjon

Plan- og bygningsetaten mener det er viktig at det i tråd med vedtatt utbyggingstakt tilrettelegges for en snarlig utbygging av kommunens gjenværende del av hovedsykkelveinettet i Oslo.

Når det gjelder foreliggende planforslag sett i sammenheng med pågående utredninger for hovedveisystemet i Sørkorridoren, kan det på lang sikt tenkes nye hovedveiløsninger som kan legge til rette for redusert gjennomgangstrafikk på Nordstrandsplatået og herav evt. mulig grunnlag for utforming av alternativ løsning med blandet trafikk i Ekebergveien. En evt. utvikling av hovedveisystemet vil imidlertid komme så langt fram i tid at Plan- og bygningsetaten, ut fra foreliggende klare behov for utvikling av byens overordna sykkelveinett, ikke kan anbefale at tiltak for hovedsykkelveilenken i Ekebergveien utsettes med tilsvarende langsiktige utbyggingsperspektiv. Vurderte mulige alternative løsninger med blandet trafikk kan herav ikke ses som et reelt alternativ.

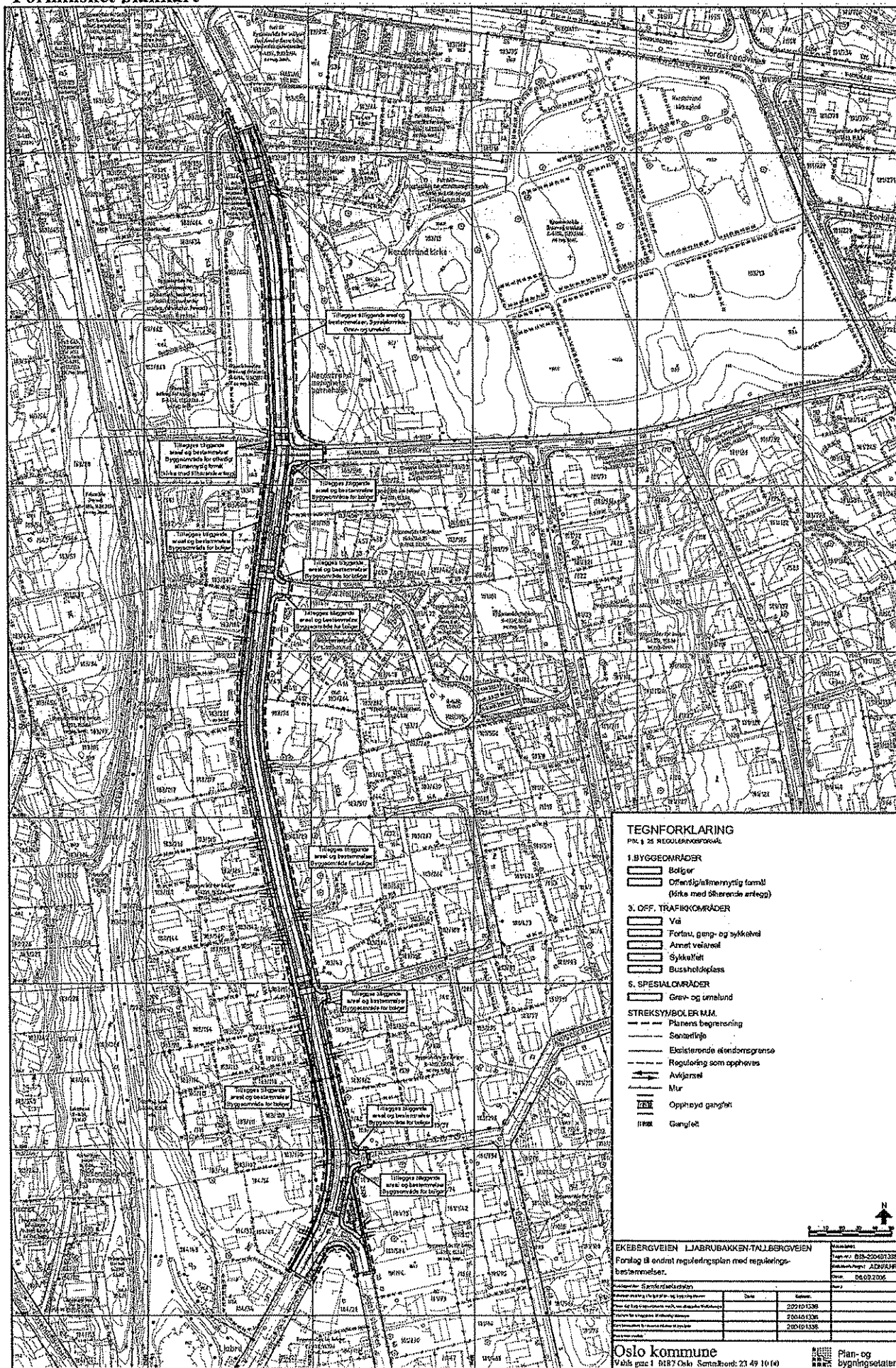
Etablering av sykkelfelt langs Ekebergveien vil være kostnadskreven, men anses nødvendig for å framheve syklistens rolle som kjørende og for å gi syklistene tilstrekkelig plass i veinettet. Foreslåtte tosidig fortausløsning anses som en stor forbedring for gåendes framkommelighet og trygghet.

Den foreslåtte veiutvidelsen vil endre Ekebergveiens nåværende karakter på strekningen, men oppfattes å gi grunnlag for en utforming som vil kunne virke godt sammen med omgivelsene, der det på sikt vil være mulig å gjenskape det vesentligste av grøntpreget som vil gå tapt under byggingen.

Bevaringsinteresser vil bli berørt av forslaget. Sett i forhold til ønsket tilrettelegging for syklist, og i foreliggende sak vel så viktige ønskede utbedring av tilbudet for gående, avveier planforslaget etter Plan- og bygningsetatens mening disse interesser opp mot hverandre. Det kan evt. stilles spørsmål om ikke hensynet til Nordstrand kirkegård er veid vel tungt i planforslaget, Plan- og bygningsetaten imøteser gjerne høringspartenes synspunkter på dette forhold.

Plan- og bygningsetaten konkluderer med å anbefale foreliggende planforslag, men påpeker at det av hensyn til trafiksikkerhet og områdets miljøbelastning er av vesentlig og avgjørende betydning at nødvendige planlagte fysiske fartsdempende tiltak gjennomføres, fortrinnsvis som opphøyde gangfelt.

Forminsket plankart



REGULERINGSBESTEMMELSER FOR

Ekebergveien, strekningen Ljabrubakken – Tallbergveien. Hovedsykkelvei.

§ 1 Avgrensning

Det regulerte området er vist på plankart merket BIS-200401338 og datert 06.09.2006.

§ 2 Formål

Området reguleres til:

Byggsgeområde: - boliger, offentlig/allmennnyttig formål (kirke med tilhørende anlegg)
Offentlige trafikkområder: - vei, fortau, gang- og sykkelvei, sykkelfelt, bussholdeplass, annet veiareal
Spesialområde: - grav- og urnelund

§ 3 Utforming og beplantning

Veianlegget inkludert mur, skjæringer / fyllinger og støyskjerming skal framstå med et tiltalende uttrykk tilpasset Ekebergveiens grøntpregede villakarakter.

Eksisterende vegetasjon og trær som må fjernes skal erstattes med ny beplantning i samråd med grunneier.

§ 4 Støy

Eksisterende støyskjermingstiltak som berøres av anlegget skal erstattes med ny støyskjerming med støydempende effekt minst tilsvarende nåværende skjerm.

Nødvendig støyskjermingstiltak skal ferdigstilles før det gis midlertidig brukstillatelse for tiltaket.

§ 6 Avkjørsel

Avkjørsler til eiendommer fra Ekebergveien er vist med piler på plankartet.

Det tillates kjøring på gang- og sykkelveien til eiendommene med gnr./bnr. 181/907 og gnr./bnr. 181/584.

§ 7 Dokumentasjon

Byggesøknad for veiopparbeidelse skal inkludere opparbeidelsesplan. Planen skal vise opphøyde gangfelt, avkjørsler, beleg, kantstein, skilt, belysning, møblering, beplantning, mur, støyskjerming mv.

§ 8 Rekkefølgebestemmelser

Kryssområdene skal opparbeides i hht regulering samtidig med etablering av sykkelfelter og tilhørende veianlegg.

VEDTAK OM OFFENTLIG ETTERSYN

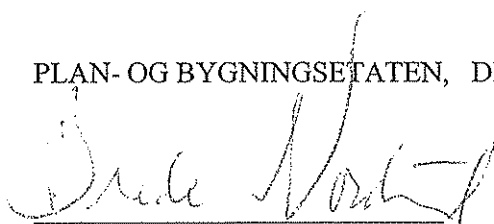
Plan- og bygningsetaten vedtar med hjemmel i plan- og bygningslovens § 27-1 nr.2 og i henhold til delegert myndighet vedtatt av bystyret 06.05.1997, lagt ut til offentlig ettersyn:

Forslag om reguleringsplan med reguleringsbestemmelser/reguleringsplan med konsekvensutredning og med reguleringsbestemmelser for Ekebergveien, strekningen Ljabrubakken - Tallbergveien, hovedsykkelvei., som omreguleres til:

- byggeområder – boliger, offentlig/allmennyttig formål (kirke med tilhørende anlegg)
- offentlige trafikkområder – vei, fortau, gang- og sykkelvei, annet veiareal, sykkelfelt, bussholdeplass
- spesialområder – grav- og urnelund

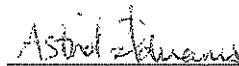
som foreslått av Samferdselsetaten, vist på kart merket BIS-200401338 og datert Plan- og bygningsetaten 06.09.2006.

PLAN- OG BYGNINGSETATEN, DEN



Brede Norderud
fung. avdelingsenhetsleder

4.10.2006



Astrid Ådnanes
saksbehandler

Forslagsstillers planbeskrivelse

Ekebergveien. Strekning Ljabrubakken til Tallbergveien

Planforslag til offentlig ettersyn

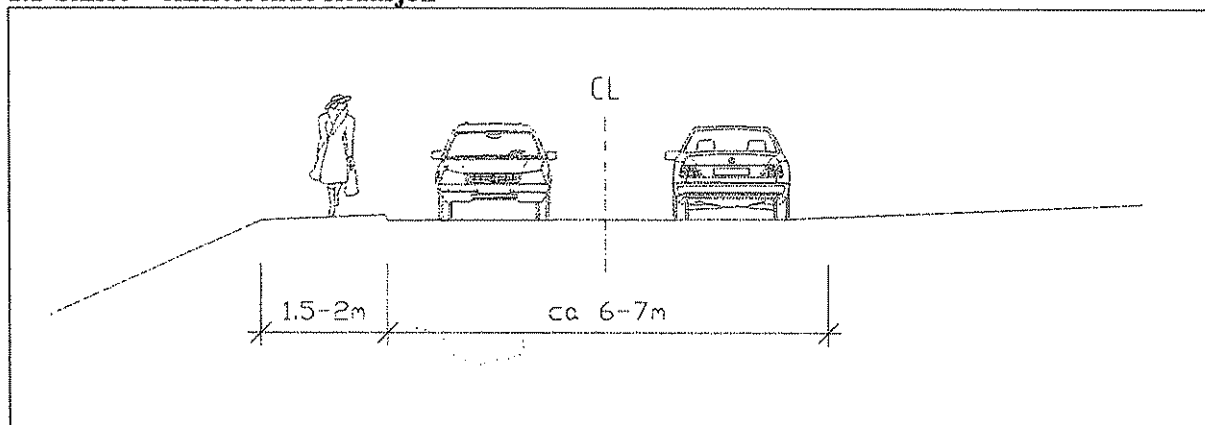
Forslagsstiller: Rambøll Norge AS for Samferdselsetaten

Innhold

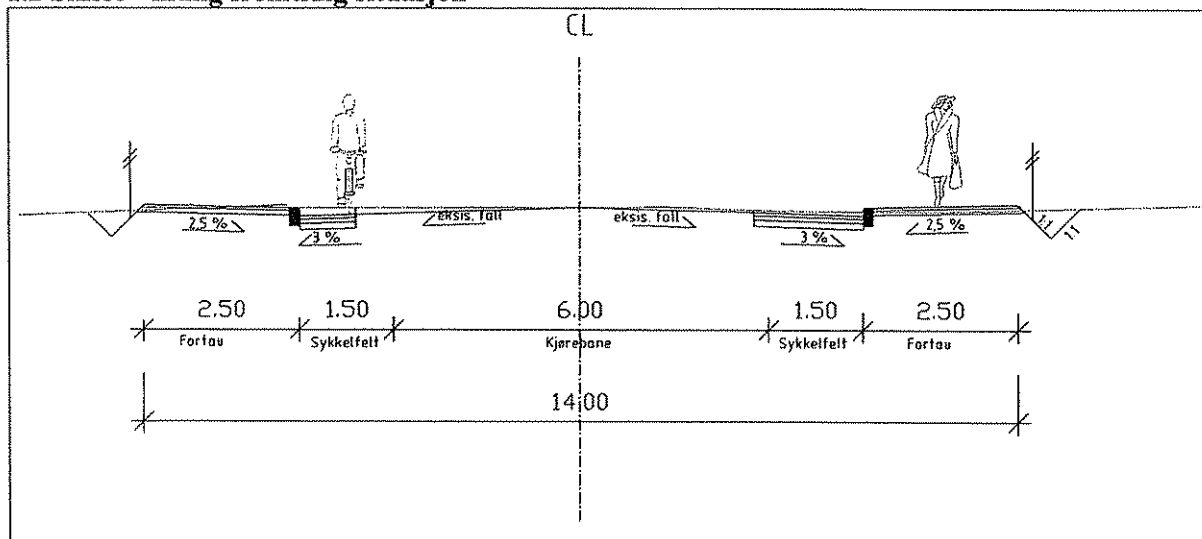
1. FORENKLET ILLUSTRASJON	2
1.1 Skisse – eksisterende situasjon.....	2
1.2 Skisse - mulig fremtidig situasjon.....	2
1.2 Skisse - mulig fremtidig situasjon ved gravlund	2
2. BAKGRUNN.....	3
3. EKSISTERENDE FORHOLD	4
3.1 Lokalisering og bruk	4
3.2 Planområdet og forholdet til tilleggende arealer.....	4
4. PLANSTATUS	6
5. MEDVIRKNING.....	8
5.1 Innspill ved kommunalt samråd	8
5.2 Kunngjøringsinnspill.....	8
5.3 Forhåndsuttalelser	8
6. FORSLAGSSTILLERS FAGLIGE BEGRUNNELSE	13
7. PLANFORSLAGET	14
8. VURDERTE ALTERNATIV	16
9. KONSEKVENSER AV FORSLAGET	17
10. ILLUSTRASJONER	20

1. FORENKLET ILLUSTRASJON

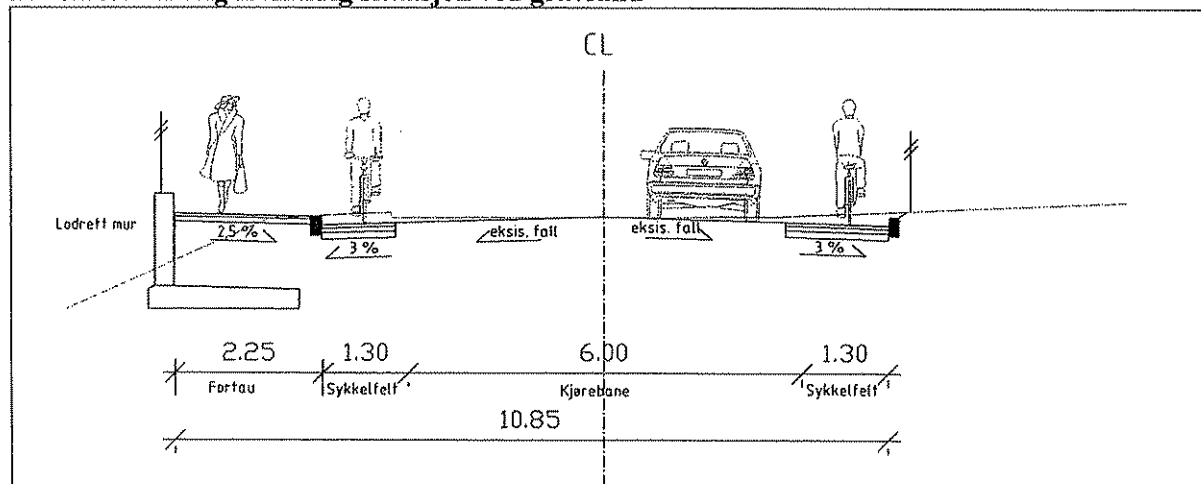
1.1 Skisse – eksisterende situasjon



1.2 Skisse - mulig fremtidig situasjon



1.2 Skisse - mulig fremtidig situasjon ved gravlund



2. BAKGRUNN

Hensikt

Planen er et ledd i Samferdselsetatens Handlingsplan 2002- 2005 for gang- og sykkeltrafikk. "Plan for hovedsykkelveinettet i Oslo" ble vedtatt av Bystyret 22. september 1999.

Rute "Ekebergveien" inngår i "Plan for hovedsykkelveinettet i Oslo". Langs deler av ruta er det gjennomført sykkeltiltak. Nord for Nordstrandveien, fram til Kongsveien, er det etablert sykkelfelt delvis i veibanen og delvis på fortau. Fra krysset Ekebergveien / Kongsveien og fram til bomstasjonen i Kongsveien er det nylig bygget sykkelfelt. "Planen for hovedsykkelveinettet" forutsetter blandet trafikk i Ljabrubakken. På strekningen Ljabrubakken til Tallbergveien er det i dag ikke noe tilbud for syklist.

Hensikten med planen er å etablere sykkelfelt på strekningen mellom Ljabrubakken og Tallbergveien og på den måten være med på å få etablert et sammenhengende og enhetlig utformet sykkelveinett, fra Ljabrubakken i sør til bomstasjonen i Kongsveien i nord.

Historikk

Rambøll har tidligere utarbeidet et forprosjekt for ovennevnte strekning. Hensikten med forprosjektet var å vurdere mulige løsninger samt gi en anbefaling på hvilke tiltak som bør gjennomføres på denne strekningen. Forprosjektet konkluderte med at de mest aktuelle løsningene var sykkelfelt eller blandet trafikk. Sykkelfelt vil gi syklistene en bedre sikkerhet og framkommelighet enn en løsning med blandet trafikk. Sykkelfelt bidrar dessuten til å synliggjøre syklistene som trafikantgruppe. Forprosjektet anbefalte sykkelfelt som den beste og ønskede løsningen. Det vises til vedlegg 1: "Sykkeltiltak i Ekebergveien – forprosjekt", 07.11.03.

Det er i forbindelse med arbeidet med detaljplanen for denne strekningen utarbeidet et notat: "Vurderinger av alternativ blandet trafikk" hvor alternativet med blandet trafikk i Ekebergveien er utredet videre. Det sentrale i denne vurderingen var hvordan trafikkmengden og fartsnivået i Ekebergveien kunne reduseres til et nivå som gjør at blandet trafikk kan anbefales gjennomført. Det vises til kapittel 8 i saksframstillingen samt vedlegg 2: "Sykkeltiltak i Ekebergveien – vurderinger av alternativ med blandet trafikk", 26.05.04.

I forbindelse med detaljplanarbeidet er det opprettet en referansegruppe bestående av representanter fra Plan- og bygningsetaten, Oslo Sporveier, Byantikvaren, Gravferdsetaten, Kirkelig fellesråd, Oslo Politidistrikt, bydel Nordstrand, Nordstrand skole, Munkerud skole, representanter for beboerne (Nordstrand vel og GLA Nordstrand), Samferdselsetaten og Rambøll. Det er avholdt fire møter med referansegruppa; tre møter lokalt i bydelen og ett møte hos Samferdselsetaten.

Etter ønske fra referansegruppa ved beboerne ble det tegnet opp en løsning med tosidig fortau og med forutsetning om blandet trafikk, dvs sykling i kjørebane. Utgangspunkt var et ønske om å bevare flest mulig av trærne langs Ekebergveien. Konklusjonen er at det ikke er mulig å opparbeide Ekebergveien med tosidig fortau og samtidig bevare trærne på begge sider av veien. De viktige trærne langs de bevaringsverdige sveitservillaene langs østsiden av Ekebergveien vil ikke kunne bevares i et alternativ med blandet trafikk og tosidig fortau. Dette alternativet er beskrevet i kapittel 8 i saksframstillingen, men er ikke lagt fram som et eget planalternativ. Det vises til vedlegg 3: "Alternativ med blandet trafikk", 08.02.06.

Planen som legges fram viser en løsning med sykkelfelt på begge sider av Ekebergveien på hele den aktuelle strekningen.

3. EKSISTERENDE FORHOLD

3.1 Lokalisering og bruk

Området ligger på Nordstrand og omfatter Ekebergveien på strekningen mellom Tallbergveien og Ljarbrubakken. Størrelsen på planområdet er 11 592 m².

Ekebergveien er en viktig samlevei som både avvikler regional trafikk og trafikk med tilknytning til boligene / øvrige funksjoner på Ekeberg. Den regionale andelen av trafikken er i hovedsak rushtidstrafikk som på grunn av køsituasjoner overføres fra E18 og E6. Ekebergveien er også trasé for regional sykkeltrafikk på samme måte som den benyttes av skolebarn og andre for sykkelturner av mer lokal karakter. Det er ikke etablert sykkeltiltak i veien.

Omgivelsene domineres av boligbebyggelse, i hovedsak eneboliger med forholdsvis store tomter grensende til Ekebergveien. I sør, ved krysset Ljarbrubakken / Ekebergveien ligger en matbutikk. I nord, ved Sæterkrysset (Nordstrandveien / Ekebergveien), er det etablert ulike typer forretningsvirksomhet. På strekningen passerer Ekebergveien Nordstrand kirke med tilhørende gravlund som ligger på begge sider av veien. Det ligger flere graver tett opp til Ekebergveien.

3.2 Planområdet og forholdet til tilliggende arealer

Landskap

Det er i dag en mer eller mindre sammenhengende allé med trær langs vestsiden av Ekebergveien på strekningen fra Ljarbrubakken til Amund Hellands vei. Langs østsiden av veien er det også flere trær, men det er ingen sammenhengende allé som på vestsiden, bortsett fra langs et par eiendommer.

Området preges av villaer med hager ut mot Ekebergveien. Noen hager har relativ tett vegetasjon og hekker ut mot veien mens andre er mer åpne med gressplener ut mot veien.

Rett sør for gravlunden, på vestsiden av Ekebergveien, er det en bauta omgitt av høye sypresser.

Langs gravlundens vestside er det en "vegg" av trær / busker langs veien. Østsiden av gravlunden er mer åpen med gressplen ut mot veien, bortsett fra i sørenden hvor det er flere store gran- og furutrær.

Generelt har området en frodig karakter og framstår som et grønt og etablert villastrøk.

Verneinteresser

Veistrekningen inneholder rester av veifar fra middelalderen. Bebyggelsen langs deler av østsiden av Ekebergveien består av sveitservillaer med bevaringsverdi.

Trafikkforhold

Veistandard

Den aktuelle strekningen avgrenses av Ljarbrubakken i sør og Tallbergveien i nord, og er ca 700 meter lang.

Veibredden varierer fra 6,3 meter til 7,0 meter og fortauet langs vestsiden har en varierende bredde fra ca 1,5 til drøyt 2 meter. Ekebergveien er forkjørsvai med fartsgrense 40 km/t. Det er parkeringsforbud langs hele strekningen. Ekebergveien er busstrasé.

Trafikktall

Samferdselsetaten har gjennomført trafikktellinger og hastighetsmålinger i Ekebergveien (perioden 30.03.04 til 01.04.04) i et snitt ved Ekebergveien 257b.

ÅDT ble beregnet til 10.000 kjt/d. Retningsfordeling var 50/50.

Fartsnivået (85 % - fraktilen) ble målt til 48 km/t retning nord og 50 km/t i retning sør. Skiltet hastighet er 40 km/t.

Det er utført tellinger av syklist i Ekebergveien (02.05.04 og 03.05.04) morgen kl 07:00-09:00 og kveld kl 15:00-17:00 ved Breiens vei.

Tabellen nedenfor viser antall syklist i Ekebergveien mot hhv mot Sæter og Ljabru.

	<i>Mot Sæter Ant. syklist tot.</i>	<i>Mot Sæter Ant. syklist på fortau</i>	<i>Mot Ljabru Ant. syklist tot.</i>	<i>Mot Ljabru Ant. syklist på fortau</i>
<i>Morgen</i>	172	53	20	6
<i>Kveld</i>	34	18	122	35

Tabell 1: Antall syklist i Ekebergveien

Syklistene som benyttet fortaket besto hovedsakelig av barn og unge på vei til skolen.

Det er også utført tellinger av fotgjenger i Ekebergveien på samme sted og under samme tidsrom som det ble telt syklist.

Tabellen nedenfor viser antall fotgjenger i Ekebergveien mot hhv Sæter og Ljabru.

	<i>Mot Sæter Ant. fotgjenger tot.</i>	<i>Mot Ljabru Ant. fotgjenger tot.</i>
<i>Morgen</i>	34	9
<i>Kveld</i>	15	17

Tabell 2: Antall fotgjenger i Ekebergveien

Ulykker

I perioden 1999-2002 inntraff det 8 politirapporterte personskadeulykker langs strekningen. Ulykkene inntraff på følgende steder:

Sted	Antall ulykker
Krysset Ekebergveien/Tungebråtveien	2
Krysset Ekebergveien/Breien vei	2
Krysset Ekebergveien/Nordstrandveien	2
Krysset Ekebergveien/Kransen	1
Ekebergveien v/ Ljabrubakken 1	1

Tabell 3: Politirapporterte personskadeulykker 1999-2002

Alle ulykkene bortsett fra én inntraff i kryss. Det er ingen kryss som peker seg ut som spesielt ulykkesbelastet. Det synes heller ikke å være noe entydig mønster i ulykkesforløpene.

Framkommelighet for fotgjenger og syklist

Det er i dag begrenset framkommelighet for syklist langs Ekebergveien på denne strekningen. Syklistene må enten benytte fortaket eller sykle i gata. For fotgjengerne er tilbudet et ensidig og smalt fortak.

Kollektivtrafikk

Det går vanlig rutebuss, busslinje 79, samt en servicebussrute i Ekebergveien.

Sosial infrastruktur

Planområdet grenser til næringsområdet på Sæter i nord og en matbutikk i sør. Ljantrikken har endeholdeplass rett sør for planområdet. Munkerud skole og Nordstrand skole ligger i nærheten av planområdet og Ekebergveien benyttes som skolevei.

Teknisk infrastruktur

Kabler

Viken har nettstasjon samt høy- og lavspentkabel / luft-anlegg innenfor planområdet.

UPC og Telenor har også kabler innenfor området.

Ledninger

Innenfor planområdet finnes både vannledninger, overvannsledninger, spillvannsledninger og fellesavløpsledninger.

Stedsutvikling

I nord berøres planområdet av vedtatt plan for Sæter, som forutsetter bymessig fortetting og næringsutvikling i området rundt Sæterkrysset.

Øvrig del av planområdet grenser til rene boligområder.

Barns interesser

Ekebergveien har i dag et smalt, ensidig fortau og er lite tilrettelagt for ferdsel langs veien av barn.

Universell utforming

Ekebergveien er i dag, generelt sett, lite tilrettelagt for myke trafikanter og trafikanter med spesielle behov siden det kun er et smalt, ensidig fortau.

Juridiske forhold

Det foreligger ingen rekkefølgekrav, utbyggingsavtaler eller spesielle rettigheter, men det må erverves grunn og inngås avtaler for å få gjennomført det planlagte tiltaket.

Interessemotsetninger

I følge Byantikvaren er det knyttet betydelige kulturinteresser både til veien og bebyggelsen på den aktuelle strekningen.

Det foreligger interessemotsetninger i den forstand at mange grunneiere langs veien må avstå grunn for at tiltaket kan gjennomføres.

4. PLANSTATUS

Kommuneplan for Oslo, vedtatt av bystyret 26. mai 2004

Kommuneplanen har bl.a. som mål at flest mulig reiser i Oslo skal skje til fots eller på sykkel og at bilenes andel av transportarbeidet i Oslo skal søkes redusert.

Plan for hovedsykkelveinett i Oslo, vedtatt av bystyret 22. september 1999

Rute "Ekebergveien" inngår i vedtatt plan for hovedsykkelveinettet i Oslo.

Sykelstrategi for Oslo, vedtatt 1. februar 2006

Gang- og sykkeltrafikk, handlingsplan 2002 – 2005, Samferdselsetaten, april 2002

Gjeldende reguleringsplaner

Ekebergveien er, bortsett fra helt i sør ved Ljabrubakken, regulert i en bredde på 12,5 m på hele strekningen. Opparbeidet veibredde er 6-7 m. Ekebergveien grenser langs planstrekningen til områder

regulert til bolig og grav- og urnelund. I sør omfattes planområdet av reguleringsplan for Sæter og Nordstrand lokalsenter (S-4054). I denne planen gjelder prinsippet MPG (miljøprioritert gjennomkjøring) i Ekebergveien.

Innenfor området gjelder følgende reguleringsplaner:

S – 214 GA 04.03.40
S – 3338 16.12.92
S – 1618 20.02.70
S – 2681 10.10.83
S – 4054 11.02.04
S – 1503 27.11.68
S – 3591 25.06.97

Pågående planer og utredninger

Sørkorridoren – vegnettsanalyser

Det er gjennom årene utarbeidet flere utredninger og analyser for Sørkorridoren. Samferdselsdepartementet har bedt Statens vegvesen fortsette arbeidet med å få flere avklaringer knyttet til E18 Mosseveien. Det pågår nå arbeid med en utredning som grunnlag for et Planprogram for utviklingen i Sørkorridoren. Dette skal etter planen sendes til politisk behandling sommeren 2006. En av grunnlagsutredningene er en vegnettsanalyse som avgrenser seg til Oslo-delen av Sørkorridoren. Det er beregnet trafikale virkninger av 4 hovedløsninger for Mosseveien og samt for en del andre mulige veg- og trafikktiltak i korridoren. Videre er kombinasjoner av disse tiltakene trafikkberegnet. Utredningen foreligger kun i en foreløpig versjon.

Referanseåret er satt til 2025. Det er kun lagt inn bundne vegprosjekter og planlagt arealutvikling som grunnlag for referansesituasjon. Beregningene viser at det vil kunne bli 30 % trafikkøkning i korridoren hvis dagens bomring opprettholdes. Uten trafikantbetaling vil veksten bli større.

Det er begrenset kapasitet på snittet inn mot indre by. Det er denne kapasitetsbegrensningen som er avgjørende for hvor mye trafikk som kan entre indre by. Åpnes det opp for økt kapasitet i korridoren, vil trafikkbelastningen mot indre by bli større. Dette vil gi en kapasitetsmessig ubalanse i veinettet. Hvis kapasiteten på hovedveinettet økes, må trafikken styres for å unngå trafikkvekst.

Det er foreløpig ikke trukket noen endelige konklusjoner om hvilke tiltak eller kombinasjon av tiltak som vil kunne anbefales. Det er avhengigheter mellom tiltakene. Noen tiltak anbefales ikke bygget alene, men kan bli akseptable hvis de bygges ut i kombinasjon med andre løsninger (pakkeløsninger). Det er foretatt trafikkvurderinger i 4 snitt (Bygrensen, Ljanselven, Bomringen, møte mot Indre by). Trafikkbelastningen over snittene varierer fra tiltak til tiltak.

Beregningene viser:

- E6 og lokalveinettet får størst trafikkvekst fordi disse fortsatt har ledig vegkapasitet. Det er særlig på lokalvegnettet mot Indre snitt (Konowsgate og lokal Mossevei) som øker mest.
- Hovedveinettet fylles raskt opp hvis kapasiteten økes. En utvidelse av E6 til 6 felt vil avlaste lokalvegnettet på den sydlige delen av Nordstrandsplatået samt føre til at trafikken totalt sett øker. Dette vil igjen føre til at lokalvegnettet i den nordre delen vil få økt trafikkvekst (utover referanse) fordi hovedvegsystemet i det Indre snitt mot Indre by ikke har tilsvarende kapasitetsøkning.
- Redusert veikapasitet på hovedveinettet kan medføre økt trafikk på lokalveinettet. Innføres det trafikkstyrende tiltak kan trafikken holdes på et akseptabelt nivå.

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. Denne saken er ikke behandlet som planinitiativ og har derfor ikke vært til samråd.

5.2 Kunngjøringsinnspill

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

5.3 Forhåndsuttalelser

Innkommne forhåndsuttalelser følger som eget vedlegg.

Liste over forhåndsuttalelser

1. Bydel Nordstrand	01.03.04
2. Byantikvaren	23.02.04
3. Vann- og avløpsetaten	12.03.04
4. Helse- og velferdsetaten	27.02.04
5. Undervisningsbygg Oslo KF	26.02.04
6. Statens vegvesen	04.02.04
7. Oslo Sporveier	23.01.04
8. Viken Nett AS	22.01.04
9. Nordstrand vel	24.02.04
10. Sameiet Ekebergveien 249 b-g	23.02.04
11. Huseierforeningen Ljabru Terrasse v/Kristin Bachken	27.01.04
12. Ans Utleiebygg	20.02.04
13. Arne Økstad	31.01.04
14. Sverre W. Andersen	25.02.04
15. Ole-Marthin og Anne Sophie F. Hexeberg	25.02.04
16. Siri Charlotte Skjerve og David Bergan	23.02.04
17. Jon Roald Muggerud	25.02.04
18. Bjørg Bakken	18.02.04
19. Randi Nilsen	26.02.04
20. Solveig og Geir Moreite	24.01.04
21. Beboergruppa i Ekebergveien	06.04.04

Sammendrag av forhåndsuttalelsene

1. Bydel Nordstrand

Bydelsutvalget går inn for alternativet med tosidig sykkelfelt og etablering av nytt fortau på østsiden av Ekebergveien.

2. Byantikvaren

Veistrekningen inneholder rester av veifar fra middelalderen og representerer betydelige kulturminneinteresser og tiltak i grunnen må derfor overvåkes av arkeolog. Bebyggelsen langs Ekebergveien består av sveitervillaer med stor bevaringsverdi, gjelder spesielt bebyggelsen på østsiden av veien. Det må tas tilstrekkelig hensyn til bevaringsverdige hager, gjerder og porter.

3. Vann- og avløpsetaten

VAV aksepterer ikke at det blir satt ned flere sluk enn i dag. Overvann fra de nye flatene må håndteres lokalt med LOD-løsninger etc.

4. Helse- og velferdsetaten

Helse- og velferdsetaten er positive til at det legges til rette for syklistene. De ønsker fysisk skille mellom bilister og syklistene pga problemer med å håndheve parkeringsforbud. Dersom støyskjermingsanlegg må endres, må eksisterende støyskjerming erstattes av nye støyskjermingsanlegg med samme støyskjermende virkning som eksisterende anlegg.

5. Undervisningsbygg Oslo KF

Undervisningsbygg er meget positive til at det planlægges sykkelfelt langs den trafikerte hovedveien. Konsekvenser av planarbeidet i forhold til barn og unges interesser må utredes.

6. Statens vegvesen

Statens vegvesen er positive til tiltaket, men har forøvrig ingen bemerkninger siden tiltaket kun berører kommunal vei.

7. Oslo Sporveier

Stoppested for buss må bygges som høystandard stoppested og må ikke legges i kurve og framkommelighet for buss må ivaretas.

8. Viken Nett AS

Viken har nettstasjon samt høy- og lavspentkabel / luft – anlegg innenfor området. Nybygging, omlegging og opprusting av veibelysningen til kommunal standard i henhold til den kommunale veinormalen må tas med som en del av pålagt infrastruktur i prosjektkostnadene for anlegget.

9. Nordstrand vel

Inngrepet utover dagens gjerdelinjer må utføres så skånsomt som mulig. Hele strekningen bør reguleres til miljøgate med fartsgrense 30 km/t og blandet trafikk. Fortauet langs vestsiden bør gjøres så bredt som mulig. Langs østsiden etableres det fortau langs kortere delstrekninger.

10. Sameiet Ekebergveien 249 b-g

Sameiet går i mot forslaget om å etablere sykkelfelt og fortau da det dette vil medføre ekspropriasjon av tomteareal dvs garasjer, plener, trær mm vil bli borte. Planforslaget innebærer at bokvaliteten til mange mennesker nedprioriteres i forhold til en prioritering av syklistene. Sameiet mener at følgende må belyses nærmere:

- Behov for foreslåtte tiltak
- Kostnader i forhold til nytte
- Vedlikeholdskostnader
- Kostnader ved ekspropriasjon
- Utbygging i sørkorridoren
- Bokvalitet til berørte grunneiere
- Avkjørsler
- Parkering
- Trafikkmengde
- Grøntmiljø
- Tomteverdien

11. Huseierforeningen Ljabru Terrasse v/Kristin Bachken

Huseierforeningen påpeker det farlige fotgjengerfeltet i svingen ved Ekebergveien 290-296 og ønsker å forlenge fortauet langs østsiden av Ekebergveien ned til Ekebergveien 290-296.

12. Ans Utleiebygg

Ans ønsker ikke å avstå grunn (Ekebergveien 258b). Behovet for tiltak må sees i sammenheng med planlagt utbygging i sørkorridoren. Ans mener at miljøprioritert gjennomkjøring med fartsgrense 30 km/t og tosidig fortau på hele strekningen vil være den beste løsningen. Sykkeltrasé langs Ekebergbanen vil være et bedre alternativ enn langs Ekebergveien.

13. Arne Økstad

Planen som behandler et lite område og som utelukkende har som mål å etablere sykkelfelt, kan i følge Økstad risikere samme skjebne som Sæterreguleringen, nemlig at den berører en liten del av en påkrevet helhetsløsning.

Økstad mener at intensjonen om å bedre forholdene for syklistene er positiv, men at det er uheldig at planen fremmes uavhengig av andre planer og behov i distriktet. Når Ekebergveien blir kvitt

gjennomkjøringstrafikken vil problemene kunne løses på en gunstigere og rimeligere måte, slik at beboerne vil komme gunstigere ut.

Tiltaket vil fortsatt medføre støyplager og disse vil i vesentlig grad bli forsterket ved at det må bygges høye støttemurer mot øst, fra Kransen til nordende av Ekebergveien 250.

I forbindelse med Sæterplanen har Økstad utarbeidet et omfattende materiale om trafikkforholdene i veien og i lokalsamfunnet samt fremmet forslag til løsning. Bakrunnen var et håp om at noe skulle bli gjort for å skjerme boligveiene for gjennomgangstrafikk. Materialet ble oversendt Bydelsutvalget, men Økstad har ikke fått noe svar.

Sammen med uttalelsen har Økstad lagt ved en omfattende egenprodusert dokumentasjon med beskrivelse av utviklingen langs Ekebergveien og dagens problemer i forbindelse med de svært høye trafikkmengdene og gjennomkjøringstrafikken på strekningen. Økstad har også beskrevet en rekke tiltak for å løse dagens problemer.

14. Sverre W. Andersen

Andersen mener at en utvidelse av Ekebergveien vil medføre økt trafikk og økte hastigheter. Det må derfor etableres fartsdempende tiltak. Fortauet langs østsiden Ekebergveien bør forlenges til terrassehusene i Ekebergveien 290, evt til trikkeholdeplassen.

Andersen mener at sykkelfeltene må legges høyere enn kjørebane for å forhindre at busser stopper i sykkelfeltet noe som medfører at biler kan kjøre forbi buss på holdeplass. Andersen mener at Ekebergveien bør opparbeides med tosidig fortau på 2,5 og en kjørebane på 6,5 m.

15. Ole-Marthin og Anne Sophie F. Hexeberg

Hexeberg har følgende spørsmål:

Skal fortau/sykkelfelt på østsiden mot Sæterkrysset avsluttes ved enden av Ekebergveien 234 /Tallbergveien?

Hvor skal veien gå på strekningen fra Breiens vei til Tallbergveien?

Hvordan skal sykkelprosjektet samkjøres med Sæterreguleringen?

Antall transportsyklister på strekningen kontra det totale kostnadsbildet.

Hexeberg foreslår stenging av Ekebergveien noe som vil gi syklistene et like bra tilbud som sykkelfelt.

16. Siri Charlotte Skjerve og David Bergan

Skjerve / Bergan mener at ny regulering av Ekebergveien må sees i sammenheng med overordnede planer for sørkorridoren og fjerning av gjennomgangstrafikken over Nordstrandsplatået

Utvidelse av Ekebergveien til 14.5 meter vil forringe både landskapet på strekningen Ljabrubakken – Sæter og de enkelte eiendommer og bomiljøet.

Skjerve / Bergan mener at det må innføres fysiske, fartsdempende tiltak og at fartsgrensen bør reduseres til 30 km/t.

Det etableres miljøprioritert gjennomkjøring på hele strekningen med utbyggingsbredde 12.5.

17. Jon Roald Mugerud

I følge Mugerud vil tiltaket kun føre til at framkommeligheten for biltrafikken blir bedre og fartsnivået blir høyere. Boligmiljøet vil bli rasert. Det bør eksproprieres grunn i Kransen for å få etablert en gangvei som kan knytte Kransen sammen med Amund Hellands vei eller Ole Moes vei.

Det bør etableres opphøyd gangfelt i Ekebergveien ved Tallbergveien. Fartsgrensen bør reduseres til 30 km/t og forkjørretten i Ekebergveien bør fjernes. Det bør settes opp fotobokser. Gjennomgangstrafikken kan reduseres ved struping av trafikken ved Ljabruveien.

18. Bjørg Bakken

Bakken ønsker parkeringsforbud i eksisterende sykkelfelt, nord for Sæterkrysset.

19. Randi Nilsen

Forslaget vil medføre betydelige inngrep i Ekebergveien 256. Støy og forurensning er et betydelig problem for beboerne.

20. Solveig og Geir Moreite

Moreite ønsker ikke et alternativ med tosidig fortau og sykkelfelt med total bredde på 14,5 m, men alternativet med bredere fortau og sykkelfelt som i hovedsak kan realiseres innenfor dagens regulering på 12 m.

21. Beboergruppa i Ekebergveien

Brevet er undertegnet av beboerne langs og i nærheten av Ekebergveien sør for Sæter. Felles for disse er at de berøres av dagens trafikksituasjon. Brevet har 176 underskrifter.

- En ny regulering av Ekebergveien må sees i sammenheng med de overordnede planene for sørkorridoren med blant annet Mosseveien i tunnel, Ljabrudiagonalen og andre tiltak som bidrar til å fjerne gjennomgangstrafikken over Nordstrandplatået, slik også lokale myndigheter har tatt til orde for de siste tiårene.
- Reguleringen må ta hensyn til det eksisterende landskapet. Den foreslått veiutvidelsen vil ikke bare forringe de enkelte eiendommene og bomiljøet, men landskapet mellom Sæter og Ljabrubakken. Det er flere verneverdige eiendommer på strekningen og det er verneinteresser knyttet til selve veitraseen.
- Hensynet til bomiljøet må veie tungt. Hastighetsnivået er i dag betydelig over fartsgrensen. Det er negativt både av hensyn til trafiksikkerhet, trafikkstøy og luftforurensning. For at en utbedring av Ekebergveien skal ha noen positiv betydning for bomiljøet må det legges opp til fysisk begrensning av trafikkhastigheten. Med fartsreduksjon til 30 km/t vil man kunne lage en atskillig enklere og mer skånsom løsning for eiendommer og landskap.

Oslo kommune må:

1. Redegjøre for hvordan den planlagte reguleringen er sett i sammenheng med allment aksepterte behovet for å minimalisere gjennomgangstrafikken over Nordstrandplatået og planene for Sørkorridoren, inkl Mossevei i tunnel og Ljabrudiagonal.
2. Foreta en analyse av den planlagte reguleringen og se på konsekvensene for beboere, eiendommer, kulturlandskapet og trafikksituasjonen.
3. Stille garantier når det gjelder maksimalt hastighetsnivå og trafikkmengde i Ekebergveien i framtiden.
4. Den nylig vedtatte reguleringsplanen for Sæterområdet med miljøprioritert gjennomkjøring bør beholdes og fullføres til Ljabrubakken.
5. Som berørte beboere har vi i følge PBL rett til å delta aktivt i planprosessen. Beboerne ber om at det etableres en referansegruppe.

Forslagsstillers kommentarer til forhåndsuttalelsene

1. Bydel Nordstrand

Planforslaget er i hht til bydelens ønsker.

2. Byantikvaren

Planen medfører inngrep i hagene til de bevaringsverdige sveitervillaene langs Ekebergveien. Eksisterende murer og trær / vegetasjon må erstattes med nytt etter avtale med grunneier.

3. Vann- og avløpsetaten

VAV's kommentarer vil bli ivaretatt i det videre planarbeidet.

4. Helse- og velferdsetaten

Det er lite ønskelig med fysisk skille mellom bilister og syklistene. En slik løsning er ikke anbefalt i sykkelhåndboka. Sykkelfelt slik det er foreslått er vurdert som den beste løsningen fordi den skiller syklistene og fotgjengere. SAM vil legge vekt på god oppmerking og skilting. Dette vil gjøre det

enklere for bilister å overholde trafikkreglene og for trafikketaten å håndheve parkeringsrestriksjoner. Støy er kommentert under punkt 10-21.

5. Undervisningsbygg i Oslo

Dette er ivare tatt i planen.

6. Statens vegvesen

Ingen kommentarer.

7. Oslo Sporveier

Planforslaget legger opp til høystandard stoppesteder.

8. Viken Nett AS

Ved bygging av anlegget vil Vikens merknader tas til følge.

9. Nordstrand vel

Alternativ med blandet trafikk er vurdert (se kapittel 8). Både Forprosjektet og vurderingene som er gjort i forbindelse med alternativet med blandet trafikk underbygger at løsningen med sykkelfelt er den beste løsningen i Ekebergveien. Det er foreslått opphøyde gangfelt på hele strekningen, noe som vil senke hastighetsnivået i Ekebergveien. Det er foreslått nytt fortau langs hele østsiden, bortsett fra langs gravlunden. Fortauet på vestsiden er utvidet til 2,5 m (2,25 m langs gravlunden).

10-21. Beboere langs Ekebergveien (Bemerkningene er kommentert under ett, temavis)

Ekebergveien ligger inne som en del av hovedrutene i "Plan for hovedsykkelveinettet i Oslo" vedtatt i Oslo Bystyre 22.09.99. Dvs at planforslaget er en oppfølging av et tidligere politisk vedtak.

Sykkelfelt er en anbefalt løsning (Håndbok 233: Sykkelhåndboka, Statens vegvesen) på veier med trafikkmengde og hastighet som Ekebergveien. Noe av hensikten med tiltaket er også å få flere til å bruke sykkel. Se også kommentar under punkt 9.

Når det gjelder Sørkorridoren henvises det til avsnittet om pågående planer og utredninger og arbeidet med utredningen som skal danne grunnlag for et Planprogram for utviklingen i Sørkorridoren. Det er ikke trukket noen endelige konklusjoner ennå.

I planforslaget ligger det inne flere opphøyde gangfelt. Dette er et utprøvd og virksomt middel for å få ned hastigheten. Trafikkmengden vil ikke øke som følge av tiltaket. Foreslått veibredde er smalere enn i dag. Det er ingen erfaringer som tilsier at sykkelfelt tas i bruk som kjørebane av bilister. Det må forutsettes at sykkelfeltene merkes opp i hht gjeldende regler og at trafikantenes atferd skjer i hht trafikkreglene.

Det er riktig at verdifulle hagearealer og vegetasjon går tapt. All vegetasjon som fjernes skal erstattes med ny, men det vil selvsagt ta lang tid før den nye vegetasjonen får dimensjoner tilsvarende den eksisterende. Inngrepene i hagene varierer. Ytterbegrensningene på veianlegget, dvs bakkant nytt fortau vil gjennomgående komme nærmere bebyggelsen enn i dag.

Det er gjort støyberegninger av tiltaket. Støynivået langs husfasadene mot Ekebergveien ligger på ca 65 dBA (overgang mellom gul og rød støysone). Siden tiltaket ikke medfører at bredden av selve kjøreveien øker eller kommer nærmere husfasadene er dette i prinsippet eksisterende veianlegg og støysituasjonen endres ikke i forhold til i dag. Det medfører derfor ikke krav om videre utredning av støytiltak siden tiltaket er et miljøtiltak. Planlagte murer langs østsiden av veien vil få en høyde fra ca 0,5 m til ca 1 m. Altså noe høyere enn dagens mur. Dette kan lokalt ha noe effekt på støynivået i forhold til eksisterende situasjon. Eksisterende støyskjerming som blir berørt blir erstattet med tilsvarende nye. Støysaker følger en egen saksbehandling i Samferdselsetaten, ved at utsatte eiendommer som blir støybelastet over et fastsatt nivå, kan søke om tilskudd til støyskjerming. Tilskuddet avhenger av belastningsgraden, og kan variere fra 0-100 %. I de mest ekstreme tilfellene (over 42 dBA innendørs støynivå) kommer forskriften til forurensningsloven til anvendelse, og da er Samferdselsetaten 100 % ansvarlige for støyskjermingstiltak.

Smett / gangforbindelser fra Tungebråtveien til Kransen, fra Kransen til Amund Hellands vei og fra Kransen til Ole Moes vei kan ikke erstatte en hovedsykkelvei, men kan være et supplement spesielt for gående. Det er til nå ikke klart å få til minnelige avtaler om slike smett med grunneierne. Et slikt tiltak krever derfor at det utarbeides en reguleringsplan slik at grunn kan erverves.

Det har i forbindelse med planprosessen vært opprettet en referansegruppe med representanter bl.a. fra ulike kommunale etater, velforeninger og beboere. Det har vært flere møter samt en befaring med referansegruppa. På bakgrunn av innspill fra gruppa er det utredet og tegnet opp et alternativ med blandet trafikk, dvs syklistene benytter kjørebane sammen med bilistene. Det er også utarbeidet et notat med vurderinger av ulike løsninger for å få ned trafikkmengdene i Ekebergveien i et alternativ med blandet trafikk. Det vises til vedlegg 2 og 3.

Parkerings- og avkjørselsforholdene blir i prinsippet uendret i forhold til i dag.

Temaene tomteverdi og ekspropriasjon vil bli tatt opp med hver enkelt beboer etter et evt vedtak av planen og i forbindelse med opparbeidelse av tiltaket.

Når det gjelder stenging av Ekebergveien vises det til kapittel 8 og vedlegg 2.

Det vil være opp til de bevilgende myndigheter å beslutte om kostnadene knyttet til opparbeidelse av det foreslåtte tiltaket står i forhold til det som oppnås ved tiltaket.

Forslag til tiltak og bemerkninger som tar opp tema som ligger utenfor planområdet er ikke kommentert.

6. FORSLAGSSTILLERS FAGLIGE BEGRUNNELSE

Planforslaget følger opp planen for "hovedsykkelveinettet i Oslo" (vedtatt 22.09.1999) hvor rute "Ekebergveien" inngår og "Sykkelstrategien i Oslo" (vedtatt 01.02.06) som bla sier at hovedsykkelveinettet ønskes utbygd innen 2009. Planen følger dessuten opp "Handlingsplanen for sykkel" fra mars 2006 som er et internt arbeidsdokument for Samferdselsetaten.

Det er i forprosjektet utarbeidet i november 2003 vurdert tre hovedprinsipper for utforming av sykkelanlegg: sykkelfelt i kjørebane, sykkelvei (eller gang- og sykkelvei) og blandet trafikk (dvs sykling i kjørebane). Forprosjektet anbefalte sykkelfelt som den beste og ønskede løsningen. Sykkelfelt gir syklistene en bedre sikkerhet og framkommelighet enn en løsning med blandet trafikk. Sykkelfelt bidrar dessuten til å synliggjøre syklistene som trafikantgruppe. En løsning med blandet trafikk og tosidig fortau, ville sannsynligvis gitt mye fortaussykling.

Gjennomføring av planen vil gi et anlegg for syklist som er i tråd med anbefalingene gitt av Statens vegvesen (Sykkelhåndboka 233) som sier at sykkelfelt skal være normalløsningen i by og tettsted. Håndboken sier videre at det skal anlegges tosidig sykkelfelt med anbefalt bredde 1,5 m og minimumsbredde 1,3 m.

Opparbeidelse av fortau langs østsiden og utbedring av fortauet langs vestsiden er et trafikksikkerhetstiltak som er svært viktig for fotgjengertrafikken i området.

7. PLANFORSLAGET

Reguleringsformål

- Byggeområde: bolig
- Offentlige trafikkområder: vei, annet veiareal, bussholdeplass, fortau, gang- og sykkelvei, sykkelfelt
- Spesialområde: grav- og urnelund

Landskap

Generelt

Ekebergveien foreslås opparbeidet i en totalbredde på 14 m med følgende typiske snitt:

- tosidig fortau på 2,5 m
- tosidig sykkelfelt på 1,5 m
- kjørebane på 6,0 m

Murer

Det foreslås nye murer langs eiendommene i Ekebergveien 258, 256, 254, 252, 250 og 234. Disse erstatter dagens murer. Murene blir fra ca 0,5 m og til i overkant av 1 m høye.

Ved eiendommen i Ekebergveien 242A vil det på grunn av at veien utvides inn i skråningen bli nødvendig å etablere en mur langs eiendommen.

Det foreslås at det etableres tørmurer av naturstein med en helling på 3:1. I bakkant mur, evt på toppen av murene, foreslås det satt opp gjerder. Dette må detaljeres videre i samarbeid med beboerne og i forbindelse med utarbeidelse av byggeplan for tiltaket.

Langs gravlunden, på vestsiden av Ekebergveien, er det en skråning. Skråningen ligger til dels tett inn på enkelte av de fredede gravene. For at det skal bli minst mulig inngrep i gravlunden samt at man skal unngå de fredede gravene foreslås det at det etableres en loddrett betongmur langs hele gravlunden inkludert langs parkeringsplassen nord for gravlunden. Parkeringsplassen er regulert til byggeområde. Muren foreslås kledd med naturstein. Høyden på murer vil være fra ca 0,5 til i overkant av 2 m. På toppen av muren foreslås det satt opp et gjerde, for eksempel et smijernsgjerde. Tilsvarende gjerde foreslås satt opp langs østsiden av gravlunden.

Vegetasjon

Trær og vegetasjon som må fjernes på grunn av utvidelsen av Ekebergveien foreslås erstattet med nytt.

Miljøfaglige forhold

Støy

Det er beregnet støy for den aktuelle strekningen. Beregningene viser at støynivået ligger på ca 65 dBA ved husfasadene ut mot Ekebergveien.

Trafikkforhold

Sykkelfelt

Det foreslås etablert sykkelfelt på hele strekningen fra Ljabrubakken i sør til Tallbergveien i nord. Sykkelfeltene foreslås etablert i en bredde på 1,5 m med unntak av strekningen langs gravlunden tilhørende Nordstrand kirke. Flere av gravene ligger til dels tett opptil veien. Alle graver er fredede. For å unngå konflikt med de fredede gravene foreslås sykkelfeltene redusert til 1,3 m på denne strekningen.

Sykkelfeltene er regulert gjennomgående siden Ekebergveien er forkjørsvai. Det medfører at kryssene trafikk har vikeplikt for syklistene.

Fortau

Vestsiden av Ekebergveien:

Fortauet foreslås utbedret på hele strekningen fra Ljabrubakken til Tallbergveien. Fortausbredden utvides til 2,5 m på hele strekningen bortsett fra langs gravlunden hvor fortausbredden av hensyn til de fredede gravene foreslås til 2,25 m.

Østsiden av Ekebergveien:

Det foreslås at det etableres nytt fortau på hele strekningen bortsett fra langs gravlunden, hvor det på grunn av konflikt med fredede graver ikke er mulig på nåværende tidspunkt å etablere et fortau. Foreslått fortausbredde er 2,5 m bortsett fra langs eiendommen i Ekebergveien 258 (gnr.183 / bnr.30) hvor fortausbredden foreslås redusert til 2,0 m. Bakgrunnen er at boligen på denne eiendommen blir liggende svært nærme veien, når total veibredde (kjørebane, sykkel felt og fortau) utvides. For å minske eiendomsinngrepet noe er det derfor foreslått å redusere fortausbredden med 0,5m.

Krysset Ekebergveien / Ljabrubakken

Krysset foreslås strammet opp slik at Ljabrubakken treffer Ekebergveien i en vinkel tilnærmet lik 90 grader. Dette er i tråd med eksisterende regulering.

Bussholdeplasser

I steden for busslommer som det er i dag, foreslås det etablert høystandard bussholdeplasser. Høystandard bussholdeplass vil si at bussen stopper i veien og at kantsteinen langs holdeplassen har en høyde på 18 cm. Bussholdeplassen ved Ljabrubakken foreslås flyttet til nord for Ljabrubakken. Bussholdeplassen nord for Amund Hellands vei foreslås også flyttet litt i forhold til i dag, dvs bort fra boligatkomsten.

Atkomst / veikryss

Atkomstforholdene til eiendommene langs Ekebergveien er i prinsippet uendret. Det er foreslått en radius på 6 m i hjørneavrundingene i veikryss med Ekebergveien.

Gangfelt

Det foreslås opphøyde gangfelt på hele strekningen. Gangfeltene foreslås å være av typen "mildt opphøyde", slik at bussene kan forsere dem uten for stor ulempe.

Gangfeltet ved Tungebråtveien foreslås flyttet og lagt i tilknytning til den nye bussholdeplassen. Dette gangfeltet foreslås opparbeidet som et vanlig gangfelt.

Teknisk infrastruktur

Drenering, VA

Det foreslås at eksisterende overvannsledning beholdes. Nye sandfang tilpasses den nye kantsteinslinja og eksisterende kumløkk høyde- og sidejusteres for å tilpasses den nye situasjonen.

Kabler og belysning

Det foreslås at det etableres nytt belysningsanlegg og omlagt kabelanlegg langs vestsiden av Ekebergveien på hele strekningen mellom Ljabrubakken og Tallbergveien. Eksisterende luftstrekk inn til husene foreslås beholdt, men flyttes der det er nødvendig.

Juridiske forhold

Reguleringsplanen er nødvendig for å få hjemmel til å opparbeide tiltaket.

8. VURDERTE ALTERNATIV

På bakgrunn av ønske fra beboerne ble det tegnet opp en løsning med tosidig fortau og med forutsetning om blandet trafikk, dvs syklistene skal sykle i kjørebanelen sammen med bilene. Utgangspunktet var et ønske om å bevare flest mulig av eksisterende trær. Det er, som nevnt i avsnittet om planområdet, i dag en mer eller mindre sammenhengende allé med trær langs vestsiden av Ekebergveien på strekningen fra Ljabrubakken til Amund Hellands vei. Langs østsiden av veien er det også flere trær, men det er ingen sammenhengende allé som på vestsiden, bortsett fra langs et par eiendommer.

Det ble tatt utgangspunkt i at bakkant av eksisterende fortau langs vestsiden av Ekebergveien skulle beholdes, slik at trærne langs vestsiden ikke ble berørt. Fortauet ble utvidet slik at det fikk en minimumsbredde på 2 m på hele strekningen. Tilsvarende ble det etablert et 2 m bredt fortau langs østsiden av Ekebergveien. Med en foreslått kjørebanelbredde på 6,25 m ble total veibredde 10,25 m.

Med utgangspunkt i at bakkant fortau langs vestsiden av Ekebergveien ble beholdt kunne trærne langs vestsiden av veien bli stående. Alternativet innebar at ca 17 trær langs østsiden av Ekebergveien måtte fjernes samt at eiendomsinngrepene langs boligeiendommene på denne siden av veien ble ca 2 m i forhold til dagens veikant.

Langs gravlunden ble eiendomsinngrepene stort sett fordelt likt på begge sider av veien og varierte fra underkant av 1 m til i underkant av 2 m. Breddeutvidelsen av veien var ikke i konflikt med de fredede gravene.

Dagens kjørebanelbredde varierer fra i underkant av 6,5 m til i underkant av 7 m. Forslaget innebar en smalere kjørebanelbredde enn den vi har i dag.

Konklusjonen ble at det ikke er mulig å opparbeide Ekebergveien med tosidig fortau og samtidig bevare trærne på begge sider av veien. De viktige trærne langs de bevaringsverdige sveitservillaene langs østsiden av Ekebergveien vil ikke kunne bevares i et alternativ med blandet trafikk og tosidig fortau. Bakgrunnen er at Ekebergveien må utvides mot øst siden det ligger flere garasjer tett opptil eksisterende fortau langs vestsiden. Disse bygningene kan ikke fjernes, da det ikke finnes alternative steder på eiendommene å plassere disse.

I henhold til anbefaling i sykkelhåndboka bør ikke blandet trafikk gjennomføres når ÅDT er større enn 8 000 kj/t, og fartsgrensen bør være 30 km/t. Et alternativ med blandet trafikk er derfor i utgangspunktet ikke å anbefale som sykkeltiltak i Ekebergveien. Dersom et slikt alternativ skal gjennomføres i Ekebergveien må det dels gjennomføres tiltak for å redusere ÅDT med i størrelsesorden 2 000 kj/t og dels tiltak for å redusere hastighetsnivået til 30 km/t. Det vises til vedlegg 3 til saksframstillingen: "Alternativ med blandet trafikk".

Det er også utarbeidet en rapport med vurdering av alternativet med blandet trafikk. Det sentrale i denne vurderingen var hvordan trafikkmengden og trafikknivået i Ekebergveien kan reduseres til et nivå som gjør at blandet trafikk kan anbefales gjennomført. Konklusjonen i rapporten var at dersom det skal legges til rette for blandet trafikk som sykkeltiltak i Ekebergveien gjennomføres dette sannsynligvis best med en tidsstyrt bom på broen over Ljanselva. Bommen må minimum være stengt i perioden kl. 06-10. Det forutsettes dessuten at fartsgrensen i Ekebergveien reduseres til 30 km/t på strekningen Ljabrubakken til Nordstrandveien. Sistnevnte forutsetter supplering med fysiske, fartsdempende tiltak i form av minihumper og opphøyde gangfelt. Det vises til vedlegg 2 til saksframstillingen: "Sykkeltiltak i Ekebergveien – vurderinger av alternativ med blandet trafikk".

9. KONSEKVENSER AV FORSLAGET

Det er i dag ikke noe tilbud for syklende på strekningen. De er henvist til å sykle i veien. Siden Ekebergveien har stor trafikk og en relativ smal veibredde er denne situasjonen ikke tilfredsstillende for syklistene.

Det er i dag et ensidig, smalt fortau langs vestsiden av Ekebergveien på hele strekningen. Dagens situasjon er lite tilfredsstillende for framkommeligheten og trafikksikkerheten for fotgjengerne. Situasjonen er spesielt dårlig for barn siden strekningen er skolevei for barn som skal til Nordstrand skole og Munkerud skole.

Overordnede planer og mål

Planforslaget er i henhold til vedtatt plan for hovedsykkelveinett i Oslo, vedtatt i bystyret 22.09.1999. Strekningen en del av rute "Ekebergveien" og planforslaget bidrar til å få etablert et sammenhengende og enhetlig utformet sykkelveinett, uten bruk av systemskifte, fra Ljabrubakken i sør til bomstasjonen i Kongsveien i nord.

Landskap

Planforslaget innebærer inngrep i de fleste eiendommene langs Ekebergveien. Det medfører at eksisterende vegetasjon / hekker og i underkant av 50 trær må felles og erstattes med nye. De aller fleste av trærne står på privat grunn. I følge Friluftsetaten er mange av trærne i relativt dårlig kondisjon, men kan være verdifulle for det biologiske mangfoldet, dersom de skjottes tilfredsstillende. Trærne som må fjernes er til dels meget store og gir i dag landskapet karakter. Enkelte av trærne har kulturhistorisk verdi. Dette kan være tilfelle ved Ekebergveien 259. Ved at et stort antall trær og vegetasjon fjernes vil uttrykket langs Ekebergveien endres. Det vil ta tid før ny vegetasjon vokser opp og i mellomtiden vil Ekebergveien få et mer åpent preg. Selv om ikke kjørebanebredden øker i forhold til eksisterende kjørebanebredde vil total veibredde, dvs asfaltert område, øke fra 8-9 m til 14 m. Det vil gi et annet landskapsbilde enn det vi har i dag.

Verneinteresser

Planforslaget er ikke i konflikt med de fredede gravene på gravlunden tilhørende Nordstrand kirke. Den planlagte muren langs vestsiden av gravlunden "strammer opp" skråningen mot gravlunden og hinderer at utvidelsen av Ekebergveien berører gravene som ligger tett opptil veien.

Planforslaget medfører inngrep i eiendommene til de bevaringsverdige sveitervillaene langs østsiden av Ekebergveien. I følge Byantikvaren er det knyttet betydelige kulturinteresser både til veien og bebyggelsen på den aktuelle strekningen.

Miljøfaglige forhold

Støy

Støyberegningene viser at støynivået ligger på ca 65 dBA ved husfasadene siden overgangen mellom rød og gul støysoner ligger langs husfasadene. Det medfører at videre utredning av støytiltak ikke er nødvendig siden dette i prinsippet er eksisterende veianlegg (trafikken kommer ikke nærmere husfasadene) og at tiltaket er et miljøtiltak.

Eksisterende støyskjerm / støyvoll langs Ekebergveien 242A og 244 må erstattes med ny støyskjerming.

Biologisk mangfold

Felling av et stort antall, til dels store, trær og vegetasjon kan ha betydning for det biologiske mangfoldet langs Ekebergveien på strekningen.

Trafikkforhold

Totalt sett gir tiltaket et bedre tilbud for syklist, fotgjenger og kollektivtrafikk, mens biltrafikken får tilnærmet like forhold som i dag, dog med fartsreduserende tiltak.

Sykkelfelt

Langs øvrige deler av rute "Ekebergveien" hvor det er gjennomført sykkeltiltak, er det valgt sykkelfelt. Det er nylig etablert sykkelfelt langs Kongsveien fra krysset Ekebergveien / Kongsveien og nordover fram til bomstasjonen i Kongsveien. Det er allerede sykkelfelt langs Ekebergveien fra krysset med Kongsveien og sørover til krysset med Nordstrandveien. Sykkelfeltene er delvis anlagt i kjørebane og delvis på fortauet. Sistnevnte er en løsning man har gått bort fra og strekningen er i "Plan for hovedsykkelveinettet" omtalt som en strekning som bør utbedres / ombygges. Bakgrunnen er at løsningen med sykkelfelt på fortau gir mange kryssulykker og konflikter med gående.

Gjennom etablering av sykkelfelt på strekningen mellom Ljabrubakken og Tallbergveien vil vi på sikt få et sammenhengende og enhetlig utformet sykkelveinett, uten bruk av systemskifte, fra Ljabrubakken i sør til bomstasjonen i Kongsveien i nord. Unntak fra dette blir strekningen fra Tallbergveien til Nordstrandveien hvor prinsippet for MPG (miljøprioritert gjennomkjøring) ble valgt i Sæterreguleringen (S-4054).

Ved at det etableres sykkelfelt vil syklistene bli bedre synlig i trafikkbildet. Dette vil bidra til økt sikkerhet, spesielt i kryss.

Framkommeligheten vil bli bedre ved at syklister i køsituasjoner kan sykle forbi køen uten å måtte ta hensyn til motgående trafikk.

Fortau

Gjennom etablering av tosidig fortau på hele strekningen, bortsett fra langs østsiden av veien ved gravlunden (Nordstrand kirke), får fotgjengerne et trygt og godt tilbud på hele strekningen.

Bussholdeplasser

Dagens busslommer erstattes av holdeplasser i kjørebane, noe som medfører at biler må stoppe bak bussen og vente når bussen står på holdeplassen. Bussholdeplassene blir liggende på rettstrekninger og vil få høystandard utforming. Sistnevnte innebærer høy kantstein (18 cm) noe som letter på- og avstigning til bussene.

Risiko- og sårbarhet

Tiltaket berører ikke temaer som ligger innenfor risiko- og sårbarhet. Det er derfor ikke krav om ROS - analyse.

Teknisk infrastruktur

Eksisterende belysningsanlegg må skiftes ut og eksisterende kabelanlegg må legges om på hele strekningen.

Barns interesser

Foreslått utbedring av fortauet langs vestsiden og etablering av nytt fortau langs østsiden er spesielt positivt for barn. Ekebergveien er skolevei for mange barn og det er derfor viktig at strekningen har tosidig fortau med god standard.

Etablering av opphøyde gangfelt er også positivt for barn. Det medfører redusert hastighet i Ekebergveien og en tryggere kryssing av veien.

For de største barna vil etablering av sykkelfelt også være positivt.

Universell utforming

Foreslåtte tiltak er positivt for orienterings- og bevegelseshemmede. Dette gjelder spesielt opparbeidelsen av tosidig fortau av god standard, etablering av opphøyde gangfelt samt at fotgjengere og syklister separeres. Ved gangfeltene vil det bli etablert nedsenket kantstein med en utforming som følger normen for disse trafikantgruppene.

Juridiske forhold

Dagens eiendomsgrenser ligger stort sett i nærheten av eksisterende veikant eller bakkant fortau. Planforslaget medfører inngrep i en rekke eiendommer langs Ekebergveien. Inngrepene varierer i

størrelse fra noen få kvadratmeter til over 300 m2 (gravlunden). Planforslaget medfører derfor grunnerverv av et stort antall kvadratmeter av privat grunn.

Interessemotsetninger

Det er interessemotsetninger ved at grunneiere langs veien er motstandere av at tiltaket gjennomføres. Tiltaket krever inngrep i mange eiendommer.

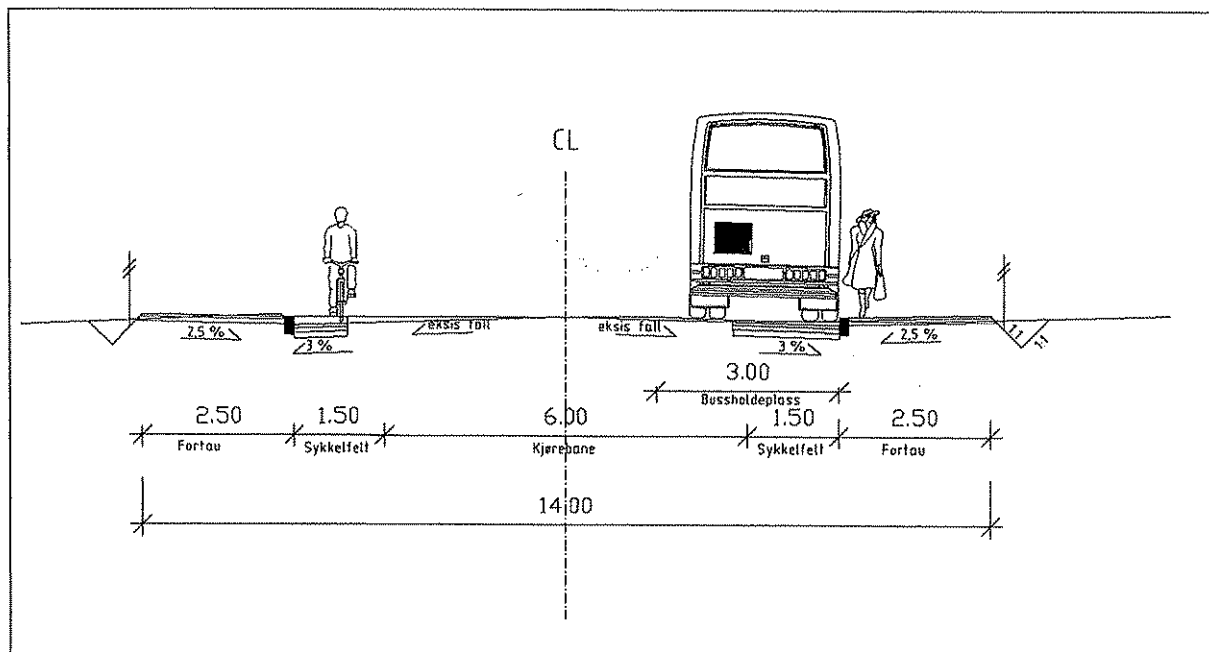
Kostnader

Tiltaket er kostnadsberegnet til ca 11 millioner kroner, inkl mva.

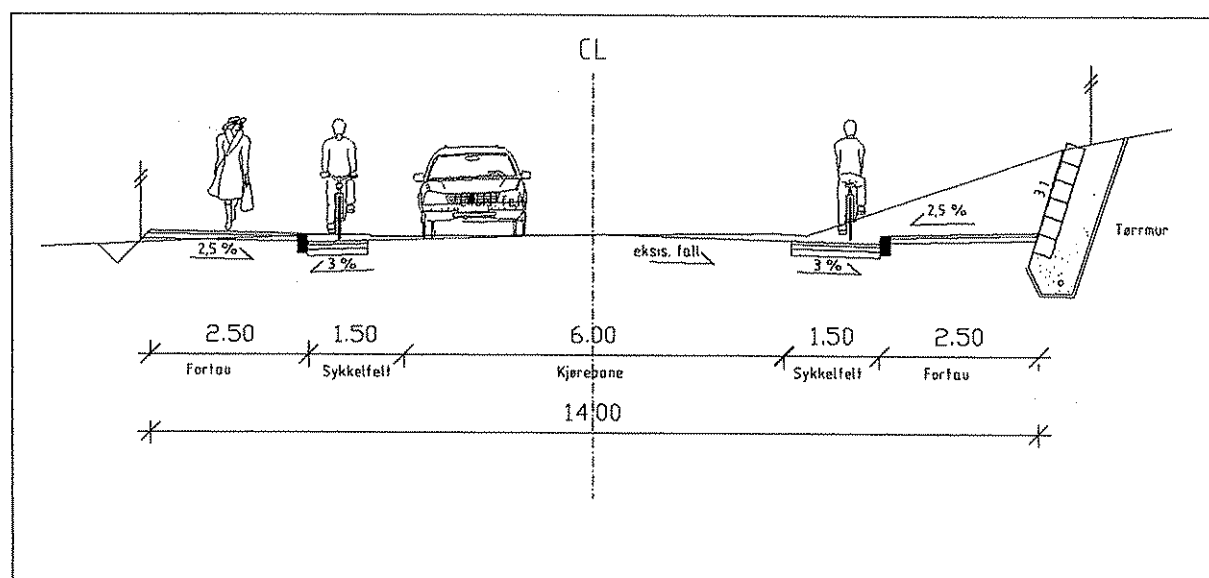
10. ILLUSTRASJONER

Følgende illustrasjoner, som ikke er gjenstand for vedtak og derfor ikke juridisk bindende, viser typisk veisnitt iht. forslaget.

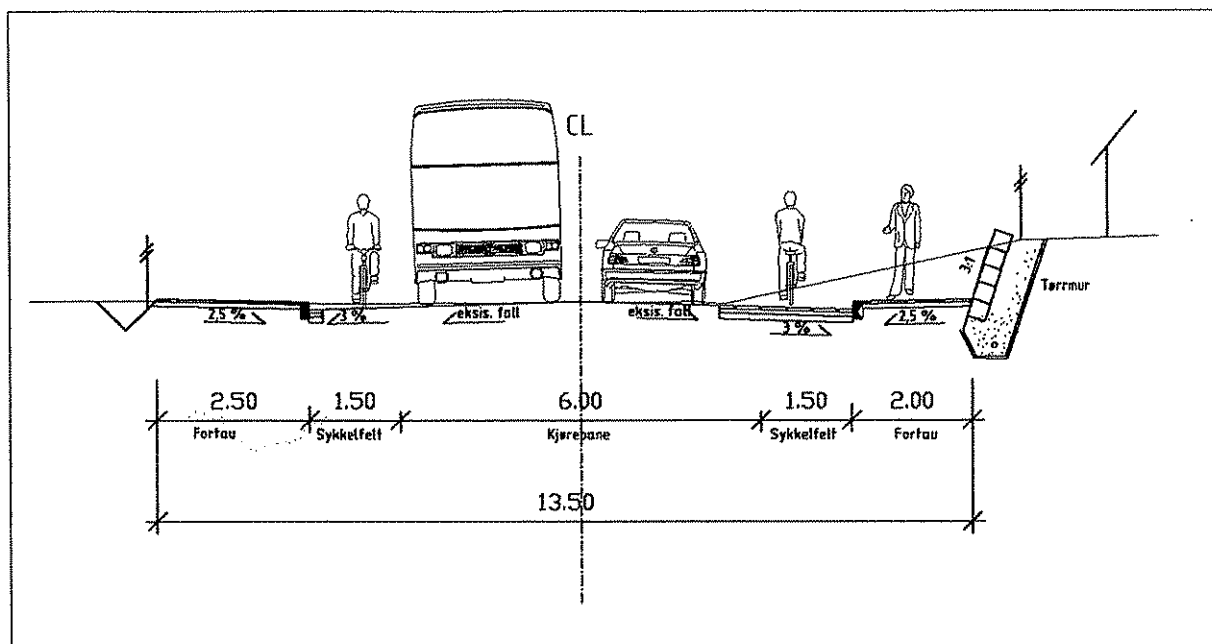
Typisk snitt, flatt terreng



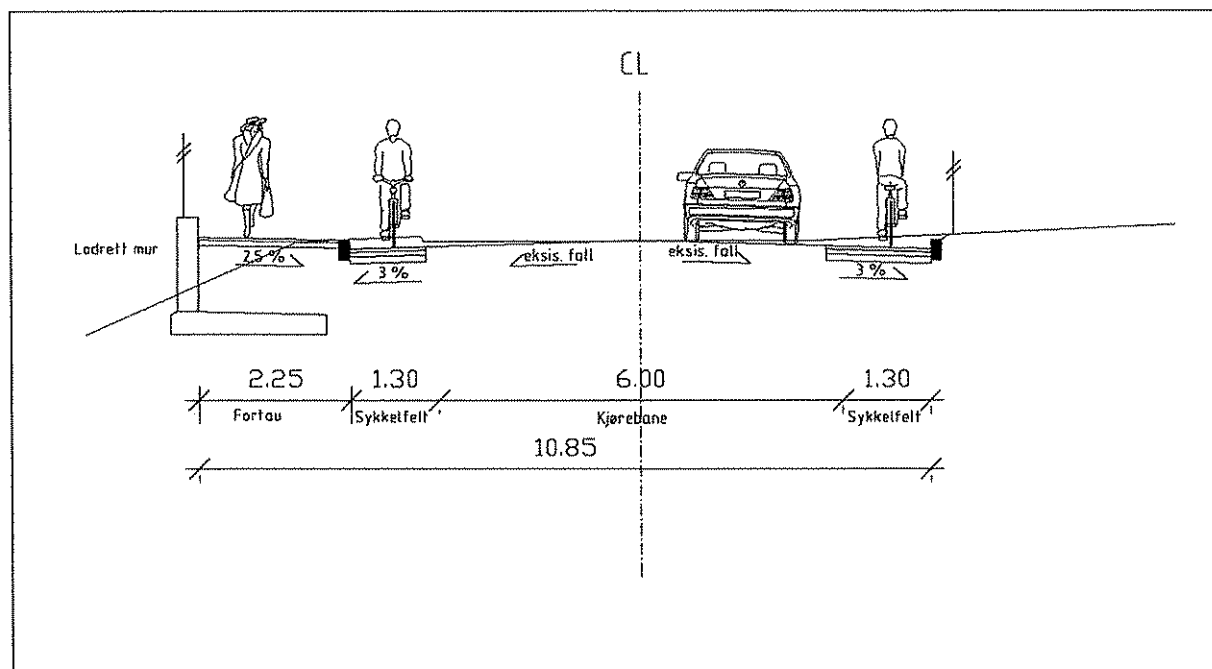
Typisk snitt, ved støttemur



Snitt ved Ekebergveien 258



Typisk snitt, ved gravlund



VEDLEGG

Vedlegg 1: "Sykkeltiltak i Ekebergveien – forprosjekt", 07.11.03.

Vedlegg 2: "Sykkeltiltak i Ekebergveien – vurderinger av alternativ med blandet trafikk", 26.05.04.

Vedlegg 3: "Alternativ med blandet trafikk", 08.02.06.

KUNNGJØRINGSINNspill OG FORHÅNDSUTTALELSER



Oslo kommune
Byantikvaren

Samferdselsetaten
Helge Heyerdahl Larsen
Postboks 488 Sentrum
0105 Oslo

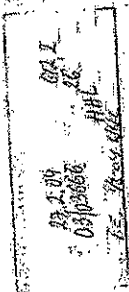
Deres ref.:
KFTL

Vår ref. (saksnr.):
2004/72

Saksbehandler:
Solveig Østnes

Dato: 22.01.2004
Arkivkode:
512 Ekebergveien

2



EKEBERGVEIEN - REGULERING - FORHÅNDSVARSSEL

Vi viser til ekspedisjon av 22.01.04 vedtatte versjon om regulering av Ekebergveien mellom Ljånebakken og Nordstrandveien. Saken er vedlagt kartutsnitt som viser den aktuelle veistrekningen.

Veistrekningen inneholder resten av veifar fram til delstrekningen, og representerer betydelige kulturminnerinteresser. Tiltak i grunnen må derfor overvåkes av arkolog.

Bebyggelsen langs denne delen av Ekebergveien består dessuten av sveitservillaeier med stor bevaringsverdi. Dette gjelder særlig bebyggelsen på østsiden av veien. Det må tas tilstrekkelig hensyn til bevaringsverdige hager, fjell og porter.

Det er knyttet betydelige kulturminnerinteresser både til veien og bebyggelsen langs veien på den østlige strekningen. Byantikvaren anbefaler at det tas tilstrekkelig hensyn til disse kulturminneverdier i det pågående planarbeidet.

Med vennlig hilsen

Solveig Østnes
Solveig Østnes
antikvar

Ledolf Myrdal
Ledolf Myrdal
fungerende byantikvar

Telefon: 23460200
Telefax: 23460201
E-post: byantikvaren@oslo.kommune.no

Besøksadresse:
Arkiv og Byantikvare
0105 Oslo

Postadresse:
Postboks 488 Sentrum
0105 Oslo



Oslo kommune
Bydel Nordstrand
Administrasjonen

Samferdselsetaten
Helge Heyerdahl Larsen
Postboks 488 Sentrum
0105 Oslo

Deres ref:

Vår ref (saksnr):

Saksbehandler: Vegard L. Jensen

Dato: 01.03.04
Arkivkode:

Forhåndsuttalelse - Varsel om regulering av Ekebergveien

Varsel om igangsettelse av arbeid med reguleringsplan for Ekebergveien ble behandlet i bydelstvalgets møte 26. februar, sak 20/2004. Følgende forhåndsuttalelse ble enstemmig vedtatt:

Bydelstvalget gir inn for alternativ 1. Torsdagsskolefelt og enkle bygning av nytt fortan på østsiden av Ekebergveien.

Med hilsen

Berit Nissen-Meyer
Berit Nissen-Meyer
Avdelingssjef barn,
Ungdom og nærmiljø

Vegard L. Jensen
Vegard L. Jensen
Førstekonsulent



Oslo kommune
Vaun- og avklipsetaten

T. C. 276-311 M

5

MOITTATT
22 MAR 2004

Scandiacanisult,

Postboks 427 Skøyen,
0213 OSLO

V&S ref: 04216-2
 020 499955 VERBAAL E HUNDEVEELSTIG
 S&S ref: Morten Kristensen Andersson - 513.1
 Dato: 12.03.04

KEKEBERGVEIEN MELLOM LÅBRUKAKKEN OG NORDSTRANDVEIEN - VÆRSEL OM UMGANGSAFT REGULERINGSARBEID

Vann- og avløpsraten (VAV) har liggende hovedledninger for vann og avløp i Ekolbergveien mellom Ljånebakken og Nordstrandseien.

Det ligger fællessystem i Ekkebergvejen, det vil si at avlopsledningen fører kloakk og vann til felles utløp i VAV vil ikke akseptere at det blir nedlagt flere stikk enn i dag på grunn av kapasitetsproblemer på avlopsledningene i området.

Overværn fri de nye flåser og håndtæres lokalt ved hjælp af IOD-løsninger etc.

VAV har ingen andre bemærkninger på dette indspunkt.

Med hilsen
Vann- og avløpsetaten

[Signature]
Jan Aksøy

Morten Krøstensen
Spezialingenieur

OSLO

Verantwortung und Kooperation
Postadresse: Tel.: 089 23 43 70 03 Fax: 089 23 43 70 83
Postbox 4704 Saffenburg Tel.: 089 23 43 70 80 Org.-nr.: 971 185 589 MYA
85596 Osdorf E-post: postmaster@wv.vsn.karlsruhe.de

Oslo kommune
Helse- og velferdsetaten

10.3.04

62

7/11/14 1:00-3:15 PM
T.C. 7/13-07 14/14

Sauferdselsten
Kjelle Heyerdahl Larsen
Pb 488 Sentrum
0105 OSLO

Dewey ref. KFL	Vår ref. (skjemt):	Solstebø, Ingunn Hagen	Dato: 2004-02-27
Kallt Flingsund	00351/04-2		Arkivkode: PL 269.1

Saksbehandler: Luftforurensning: Suzanne Lützebachsen
Saksbehandler: vann- og grønt emråder: Kirsti Bøng
Saksbehandler: forurensel: grønt: Gina Mikarlsen
Saksbehandler: støy og inneklima: Erling Kinnstad

REGULERINGSPLAN EKEBERGVÆIEN

HØRINGSUTTALELSE

Helse- og velferdsetaten viser til brev datert 22. januar 2004.

Nedenfor har vi gitt kommentarer og innspill til planen innenfor våre fagfelt.

Helse- og velferdsstaten utfører seg som helsemyndighet. Lov om helsevesensten i kommunenes §1-4, pålegger helsevesensten, gjennom råd og utførelser, å medvirke til at helsemessige hensyn blir ivarettatt i andre offentlige organers planlegging.

Luffforurensningsforhold

Det er positivt at det legges til rette for syklistene i Oslo. Planen berører forøvrig ikke forhold som påvirker luftkvaliteten i særlig grad.

Vann- og grøntområder

Helse- og velferdsetaten er generelt positive til tiltakslegging for syklistar, da dette bidrar til økt fysisk aktivitet, samt sikrere ferdsel. Imidlertid har mange bilister liten respekt for sykkelstier som kan skjele fra bilveien med høye stuper og kantsteinsparkeringer i sykkelfeltet. Dette er en vanlig problemstilling, og sykkelstiene mellom sykkelfelt og bilvei løser dette problemet, og øker sikkerheten for syklistene.

[illegible]

Størførhold og innelukkning
Derfor gjennomføring av planen medfører at støyskjermingsanlegg må endres på
eksisterende støyskjerming erstattes av nye skjermingsanlegg med samme støyskjermende
virkning som eksisterende anlegg.

Forurensningsgrunn

Helse- og velferdsetaten har pr. i dag ingen informasjon om påviste grunnforurensninger
innenfor planområdet. Men vi er kjent med at masser som ligger under og ved veier ofte er
forurenset med blant annet olje, færestoffer og bly. Forurensede masser må håndteres
forskriftsmessig.

Med hilsen


Torodd Nordahl-Olsen
Ass. direktør


Torodd Nordahl-Olsen
Seksjonsleder

Kopi:

Bydelshovding bydel 14, Nordstrand v/ postmottak

UNDERVISNINGSBYGG

T.E. 58-014 HNL

5

MOTTATT
11 MAR 2004

SCC Scandiaconault AS
Postboks 427 Skøyen
0213 Oslo

Att.: Kari Flåstad

Deres ref: 01/21 Vår ref (saknr): Saknr: Bistru Engesveien Arkivkode: 512.1 Dato: 26.02.2004

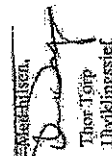
BEMERKNING TIL VARSEL OM I GANGSETTING AV REGULERING FOR EKEBERGVEIEN

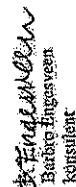
Det vises til Deres brev datert 22.01.2004.

Det fremgår av innholdet at hensikten med arbeidet er å regulere sykkelfelt langs Ekebergveien, mellom
Nordstrandveien og Ljambakkveien.

Undervisningsbygg Oslo KF har som oppgave blant annet å ivareta et godt skoleanlegg og fysisk miljø i
samarbeid med skoleeieten, som i tillegg har ansvar for å ivareta barns utdannings- og oppvekstmiljø.
Dette innebærer at enhver reguleringsplan blir interessent enten ved mulige miljøkonsekvenser eller ved
endring i aretall. Med hjemmel i pkt. 4.1 RPR for å styrke barn og unges interesse i planarbeidet,
vedtatt ved kongelig resolusjon den 01.09.1989, krever disse interessene utredet i reguleringsplanen.

Undervisningsbygg Oslo KF er meget positiv til at det planlegges sykkelfelt langs den meget trafikkerte
hovedveien. Det vil innebære en sterk bedring av trafiksikkerheten for blant annet barn og unge i
området.


Thor Tjørrum
Utviklingssjef


Bård Engesveien
Konsulent

Kopir: Nordstrand og Munkrud skoler

Undervisningsbygg Oslo KF
www.undervisningsbyggoslo.kommune.no
e-post: info@undervisningsbyggoslo.kommune.no

Postadresse:
Postboks 427 Skøyen
0213 Oslo

Postkoder: Tlf.: 22 06 09 70
Faks: 22 06 09 98
Orgnr: 984 070 659
Bank: 0803 6707



Statens vegvesen

Oslo kommune
Plan- og bygningsetaten
Postboks 364 Sentrum
0102 OSLO

Bekjendtgjort enhet
Regionast
Stor-Oslo distrikt

Saksbehandler/innvalgsnr
Lars Pedersen - 23054053

Vår referanse:
3094094511-002

Dokumentreferanse

Vår dato
04.02.2004

6

OTTATT
06 FEB. 2004

T.E. 6/2-04 WLL

Ekebergveien mellom Ljabrubakken og Nordstrandveien i Oslo. Varsel om igangsetting av arbeid med reguleringsplan.

Vi viser til brev av 22.01.2004 fra Scandiagconsult AS på vegne av Samferdselsetaten.

Statens vegvesen har i brev av 14.01.2004 til Samferdselsetaten avgitt uttalelse til forprosjekt. Vi mener at tilrettelegging for sykkel i Ekebergveien mellom Ljabrubakken og Nordstrandveien vil tilfredsstille behovet for en mangfoldig leuke i hovedsykkelen "Ekebergveien". Prosjektet berører bare kommunal veg, og vi har forøvrig ingen bemerkninger.

Plan - Stor-Oslo distrikt.
Med hilsen

Marit Ulvseth
seksjonsleder

Lars A. Pedersen
Lars A. Pedersen

Kopi: Oslo kommune Samferdselsetaten v/Helge Høyerdahl Larsen

Kontaktperson
Statens vegvesen
Regionast
Postboks 1100 Sluppen
2005 TRONDHØIM

Kontaktperson
Statens vegvesen
Regionast
Postboks 364 Sentrum
0102 OSLO

Fakultetssjef
Statens vegvesen
Regionast
Postboks 1100 Sluppen
2005 TRONDHØIM
Telefon 75 94 15 50
Telefax 75 95 33 32



AS Oslo Sporveier

Samferdselsetaten
Postboks 488 Sentrum
0105 Oslo

OSLO KOMMUNE	
SAMFERDSELETATEN	
Brev til: 112-04	Arkivnummer: 112-04
Dokument: 030846	Dokument: 24
Dato: 11.02.04	

Dokumentreferanse
2094094511-002
Jo Inge Kaaestad

Dato
23.01.2004

Ekebergveien - Forhåndsuttalelse til reguleringsplanforslag

AS Oslo Sporveier viser til brev fra Samferdselsetaten, datert 25.11.2003, med vedlagte detaljplan for sykkel i Ekebergveien på strekningen mellom Nordstrandveien til Ljabrubakken.

Sporveien mener at følgende forhold bør ivaretas i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplanforslag:

- Fremkommeligheten for trikk og buss må ivaretas
- Stoppested for buss må bygges som høy standard stoppested og kan ikke legges i kurve

Om alternativet med gang- og sykkelvei skulle bli aktuelt vil dette føre til endring av kjøreforholdene i Oslo. Samferdselsetaten må i så tilfelle be om et møte med Oslo Sporveier for gjennomgang av beskrivelse av sikkerhetsstyring og sikkerhetsplan for prosjektet. Tone Manum vil i så fall være kontaktperson.

Sporveien ser av planforslaget at bussløp skal legges i kurve (bøyd buss). Dette er ikke en akseptabel løsning for sikkerhet og tilgjengelighet for bussen. Stoppested for buss ønskes primært lag på begge sider av veien og ikke med lang avstand mellom de to forskjellige retningene. For detaljer om stoppested og løsning for buss kan Samferdselsetaten ta kontakt med Stein Salomonsen.

Med vennlig hilsen
AS Oslo Sporveier

Tone Kaaestad
Planlegger

Kopi: Plan- og bygningsetaten

AS Oslo Sporveier
Postboks 488 Sentrum
0105 Oslo
www.sporveien.no

Forsakingsleder
HBO 81-5070-5327 MVA
Bredtveit 1058 06 84347

Forsakingsleder
Østervangen 9
Tøyen

8

Prosjektleder
Arne Ringstad
02 23 01 43 35 e-post: arne.ringstad@viken.no

Møtedato
2004-02-20
Møtested
2004-02-20
Varamødested
0180 04 00 28 62 60 04
Dokument
KLP

Oslo kommune
Samferdselsetaten
Pb. 488 Sentrum
0105 Oslo

Att: Helge Heyerdahl Larsen

Varsel om regulering av Ekebergveien
Bydel Nordstrand

2.3.04	02.2.20
03.10.5666	PHL
3.5.747.04	404

Vi viser til brev av 22/1-04.

Viken har nettsasjon samt høy- og lavspenn. kabel/luft- anlegg innenfor det regulerte området.

Nybbygg må ikke reduserer adkomsten til og ventilasjonen fra nettsasjonsnet.

Plytting av eksisterende eller bygging av nye anlegg må i sin helhet bekostes av byggherre.

For strømforsyning til ny bebyggelse må det avsettes nødvendig plass/areal til nettsasjon.

Nbygging, omlegging og opprusting av veibelysningen til kommunal standard i henhold til den kommunale veinormalen må tas med som en del av pålagt infrastruktur i prosjektkostnadene for anlegget.

Vedlagt følger brev som viser den formelle saken for etablering og rehabilitering av veibelysanlegg.

Med hilsen
Viken Nett AS

Arne Ringstad
nettplanlegger

Vedlegg:
Rammebetingelser og ny Infrastruktur

Prosjektleder
Arne Ringstad
02 23 01 43 35 e-post: arne.ringstad@viken.no

Møtedato
2004-02-20
Møtested
2004-02-20
Varamødested
0180 04 00 28 62 60 04
Dokument
KLP

9

Nordstrand Vel
STIFTET 24. APRIL 1932

Oslo Kommune
Samferdselsetaten
Pb 488 - Sentrum
0105 Oslo

STIFTET 24. APRIL 1932	STIFTET 24. APRIL 1932
STIFTET 24. APRIL 1932	STIFTET 24. APRIL 1932
STIFTET 24. APRIL 1932	STIFTET 24. APRIL 1932
STIFTET 24. APRIL 1932	STIFTET 24. APRIL 1932

Nordstrand, 2004-02-24

Sykkelstilt langs Ekebergveien mellom Sæter og Ljødalsbakken.

Nordstrand Vel var til stede på møte 17.2. og har følgende innspill:
Inngrepet ulover dagens gjerdingspostering bør bli så skånsom som mulig.
Hole strekning bør reguleres til "miljøgate" med "blandet trafikk" og max 30 km/t.
Transportkategoriene vil da kunne holde samme (normalt større) hastigheter som bilene.
Fortau må legges så bredt som mulig på vestsiden. Fortau på østsiden må vurderes på kortere strekninger. Ved kirken kan eksisterende vei føre kirketoppen kunne benyttes.

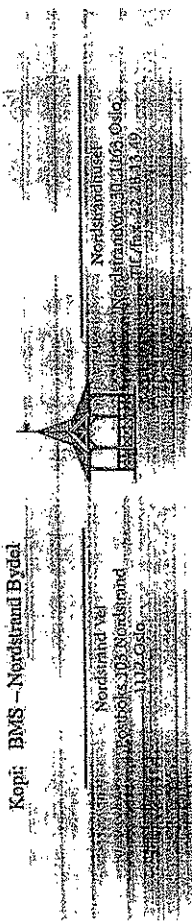
Vi regner med at Mosseveien MÅ legges i tunnel og at tiltrafikken på den aktuelle strekning vil reduseres betraktelig. Også transportsyklisten får da et attraktivt alternativ langs eksisterende Mosseveien.

Vi vil gjerne holde underrettet om den videre saksgang.

Med vennlig hilsen
for Nordstrand Vel

Sverre Samuelssen
nærmiljøgruppen

Kopi: BMS - Nordstrand Bydel



Nordstrand Vel
STIFTET 24. APRIL 1932



Samlet Ekebergveien 249 b - g

Samferdselsetaten
v/Helge Heyerdahl Larsen
Postboks 488 Sentrum

0105 OSLO

Oslo, 23.2.2004

Regulering av Ekebergveien

Viser til brev av 22.1.04 fra Samrådspunkt og informasjonsskilt 17.2.04 i Bydelshuset vedr. Varsel om regulering av Ekebergveien – planlegging av sykkelstier og fortau.

Vi er inneforstått med intensjonen med planen som er å etablere tosidig sykkelstier i Ekebergveien på strekningen Nordstrandsveien – Ljåbrubakken og nytt fortau på østsidan av Ekebergveien, og planprosessen med Oppstart i reguleringssamarbeid, ferdig midten av april 2004. Offentlig ettersyn, for sommeren 2004 og Vedtak av reguleringsplan, forventet før jul 2004.

Etter informasjonsmøtet i Bydelshuset sitter en igjen med mange spørsmål som det ikke ble gitt svar på, som ekspropriasjon, kostnader, forringelse av tomteverdien etc., noe som er veldig viktig for den enkelte grunneier å få orientering om for å kunne uttale seg om saken.

På møtet ble det også vist til "Plan for hovedsykkelveinettet i Oslo" som ble vedtatt i 1999 og at reguleringen av Ekebergveien er en del av denne, men selve planen ble ikke lagt fram. Det ble også vist til "Reguleringsplan for Sæter", som det ble opplyst om på møtet, ble vedtatt 11.2.2004. Denne reguleringsplanen stopper jo som kjent ved Breiens vei, så der er lite av den planen som vedgår reguleringen av Ekebergveien fra Breiens vei til Ljåbrubakken. At det ikke er samsvarende mellom Plan for hovedsykkelveinettet i Oslo og Reguleringsplan for Sæter er vanskelig å forstå, da den ene ble vedtatt i 1999 og den andre i 2004.

Vi som bosatte oss på Nordstrand i 1980-årene var vel vitende om den økende trafikken i Ekebergveien og at den ikke ville bli mindre med årene. Men vi bygde allikevel våre hus og garasjer, og anta pletter og parkeringsplasser uten tanke for at det en dag ville komme en reguleringsplan.

10

4.2.04 03/03/04 HHL
03/03/04 HHL
T.E. 31.4.4 HHL

En reguleringsplan som, så langt vi kan skjønne, vil ekspropriere en del av tomtearealet. I praksis vil dette innebære at garasjer, pletter og parkeringsplasser vil bli borte sammen med alle fræne som har stått der en menneskealder til glede og nytte for oss alle.

Vi har forståelse for at hensynet til enkelte grupper i samfunnet blir prioritert og at enkelte hensyn blir prioritert fremfor andre. Vi vet også at sykkelstier, allesteds er en prioritert gruppe som med loven i hånd kan benytte både fortau, sykkelstier og veibaner til sin fremkomstmulighet. At samfunnet ivaretar og tilrettelegger det offentlige rom på best mulig måte for alle samfunnsgrupper er prisverdig. Men av og til må det være lov å stoppe opp og tenke over hva som egentlig skjer. At bokvaliteten til så mange mennesker det her er snakk om nedprioriteres er vanskelig å forstå.

I det videre arbeidet med planleggingen av reguleringsplanen er det viktig for oss at følgende punkter belystes nærmere.

- Er det behov for den foreslåtte reguleringsplan
- Hva vil prosjektet koste i forhold til nytteverdien
- Kostnader til vedlikehold
- Kostnader ved ekspropriasjon
- Mosseveitumellen
- Bokvaliteten til berørte grunneiere
- Utkjørsel fra tomteene
- Parkering
- Trafikktettheten
- Grønntilgj
- Tomteverdien

Som nevnt for i brevet er det ikke lett å utale seg om noe man ikke vet ringvirkningene av og hva det vil si for den enkelte grunneier. På bakgrunn av de foreliggende opplysninger går Samlet i Ekebergveien 249 b - g mot den foreslåtte reguleringsplanen.

Med hilsen
for Samlet

Tord Sjøerød
Tord Sjøerød

Huseierforeningen Ljabru Terrasse
v/ Kristin Bachken
Ekebergveien 296
1166 Oslo

Oslo Kommune
Samferdselssetaten
v/ Helge Heyerdahl Larsen
Postboks 488 Sentrum

0105 OSLO

Oslo, 27.01.04

OSLO KOMMUNE	
SAMFERDSELSETATEN	
Emnet dato: 27/1-04	Mottaker: 62-2
Saksbehandler: 03/03/04	Dokument: 21
S. 1/1	4HLL

VEDR. REGULERINGSPLAN FOR EKEBERGVEIEN MELLOM LJABRUBAKKEN OG NORDSTRANDSVEIEN

Vi viser til kunngjøring i Aftenposten samt telefon idag og oversender som avtalt billemateriale. Bildene viser forgjengerfelt i sving ved Ekebergveien 290-296.

Vi har ved flere anledninger påpekt den farlige plasseringen av dette forgjengerfeltet som er svært uoversikkelig både sør- og nordfra. Mange barn krysser over her på vei til fra skolen. Barna i Ekebergveien 290 – 296 sogner til Munkrud skole og må således krysse Ekebergveien to steder for å komme til skolen, med det faremoment dette innebærer. Videre er det nå også flere barn som går på Steinerskolen og har dette forgjengerfeltet i sin skolevei.

Det bør også en god del eldre og uføre i vårt samle som svært gjerne skulle ønske et fortau på østsiden av Ekebergveien slik at handleturen til Rimi kunne foretas uten forsening av Ekebergveien på to steder.

Vi har tidligere fremsatt ønske om lysregulering, men ser nå også mulighet for å forlenge fortau fra Rimi i Ljabrubakken ned til Ekebergveien 290-296 slik at Ekebergveien kan krysses på et mer oversikkelig sted.

Vi håper med dette at en slik forlengelse kan tas med i den foreslåtte reguleringsplan for fortau på Ekebergveiens østsida. Vi ønsker tilbakemelding på vårt forslag.

Med hilsen
for Huseierforeningen Ljabru Terrasse

Kristin Bachken
Kristin Bachken

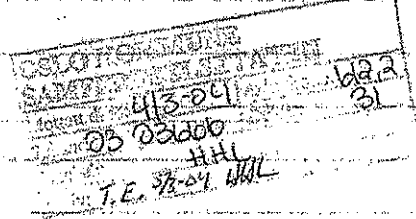
41

*Kopi sendt
Bachken*

HANS UTVEIERBYGG
RADARUN 80
1152 OSLO

OSLO 20.12.2002

12 1



iii

SANFRODSFELSFIRSEN

u/HELGE HEYEROAHL LARSEN

PostBoks 488 SEXTANT

0108 OSLO

Re: VARSEL OM REGULERING AV FVEBERGUN.

Son FIER OG HØRTELIGHETER TIL FIFENOMTEN
FVEBERGUN 208b son i STERK GRAD vil bli BERØRT
AV FREMLAGTE REGULERINGSFORSLAG til v. FRENKORNE
MED FØLGENDE KOMMENTARER TIL SVORINGER:

ONRÅDER SON BERØRER ER ET HEGET ATTRAKTIVT
BOLOONRÅDE SON I EN ÅRREKKE HAR BLITT PÅRØRT
BETYDELIGE TRAFIKK BELASTNINGER SON FOLGE AV
VENSIGET BOGNOMGANGSTRAFIKK. Det er OPPARBEIDET
FORTAV PÅ EN SIDE AV GATEN, MEN DETTE ER TIL
DEL SÅ DÅRLIG VEDLIEHOLD OG SNØRYDDINGEN
SÅ TILFØRTE AT FRENKOMNELIGHETEN FOR MYKE
TRAFIKANTER OGSÅ ER HENT UAKSEPTABEL. DERN,
PUNKTSONS HENDERE OG FLØRER SON SIKAL FORFØRER
DENNE STREKNINGEN LEVER ET FARLIG LIV.

DET FREMLAGTE FORSLAGET ANGRIPER ETHER VÅR
SYN PROBLEMER I FIFENOMTE OG VILT BESTE
FAN BLI EN DYE OG LITE HELHELTIC LAGNING FOR
EN SØRST I DEN NESTEN IKKE FIKSITERENDE BRUKER

(3)

GRUPPE - TRANSPORTSYKLISTEN

Vi forstår ikke hvorfor man ikke tar noe hensyn til de planer som anvendes gjennomgangstrafikken til Europavegen som er under utvidelse til 4/6 felt, planer for nye hovedinnfartstråder i sør i korridoren - Ellerbek tunnel og siveveg og det forhold at en sykkeltrasé bør adskilles fra biltrafikk og ferdsel.

Den desidert beste løsningen vil etter vårt syn være å etablere, tilpasse og prioritere gjennomkjøring fra Labru til Nordstranden. Dette vil ivareta beboernes interesser og i vesentlig grad øke livskvaliteten og fremkommeligheten for både tunge trafikanter og syklistene og gi god fremkommelighet for bilister som søker til og fra. Pengene bør prioriteres til opparbeidelse av fortan og nødvendig vedlikehold av fortan på begge sider av gaten innenfor dagens regulerings/vegbrekke ved redusert hastighet til 30 km/t. Vi vil syklistene både lokale som videre hovedtyngde av brukere og transportsyklisten på et langt bedre tilbud enn i dag. Ønsker man å gi syklistene et enda bedre tilbud vil en sykkeltrasé langs Ellerbekbanen fra til Høyte være en lang bedre løsning. Vi ønsker ikke å nekte gjennomgangstrafikken.

Dette forslaget er vedtatt.



Arne Østgaard
Reguleringssjefen 237 06, 1166 Oslo
Tlf. 22 29 35 47, e-post: arne.ostgaard@hordaland.kommune.no

HORDALAND KOMMUNE	
SAMFERDSELSEKSIJONEN	
INNTAK Dato: 22.04.04	Arkivnr: 22.04.04
Saksnr: 2102/04	Dokument: 23
Behandler: JHL	
Aksept: 22-04-04	L: 5

Samferdseletaten
Viktorie Heyerdahl-Larsen
Postboks 488 Sentrum
0105 Oslo

Oslo 31.01.04

VARSEL OM REGULERING AV EKEBERGVEIEN, HYDEL NORDSTRAND
Jeg viser til informative og hyggelige telefonisamtaler 26.01.04 og 28.01.04.

1. **Reguleringssplaner for Sæter sentrum og sykkelstøt i Ekebergveien.**
Planprosessen omkring Sæterreguleringen (Byrådsak 268/03) har bare behandlet et lite område, og har derfor liten praktisk verdi for lokalsamfunnet. Den nå varslede reguleringssplan, som urettslig har som mål å etablere sykkelstøt, kan risikere samme skjelepe ved at også den bare berører en liten del av pøkrerte helhetstilstand.

I pkt. 8.1. ønsket nedfor nevnes bydelstilsvalget og Samferdseletatens uttale forutsetninger for innkretsing av Byrådsak 268/03 (opplær av gjennomgangsstrafikk og behov for trafikkanalyse). Den nå varslede reguleringssplan gjør det derfor umulig å ivareta Sæterplanen.

Det er uheldig at det faste utvalget for planarbeid ikke har sørget for en samlet og helhetlig behandling av disse to saker, sammen med andre påtrengende tiltak i bydelen.

2. Intensjonen.

Intensjonen om bedre forhold for syklistene er positiv, isolert sett. Det uheldige er som sagt at planen fremses utenfor en av andre planer og behov i distriktet. På den måten settes også aktivt miljøplanprosjekt opp i mot hverandre, men man ikke gir seg i kast med hovedproblemet. Det synes som om det lett oppstår interessekonflikter mellom trafikantgrupper, der syklistene ofte kommer i en utakt i forhold til bilister og fotgjengere. I Ekebergveien har dette stort sett løst seg ved at barn og foreldre stort sett sykler på det smale fortøyet, mens "rushtids/hurtigsyklistene" holder seg til (høyre) kjørbane. Når Ekebergveien blir kvitt gjennomgangsstrafikken vil problemene bli løst på gunstige og rimeligere måte, slik at alle beboere vil komme gunstiger ut.

3. Bakgrunn for min uttalelse.

Det er påkrevet å sende uttalelse om den varslede regulering både på grunn av lokalisering av egen bolig, og på grunn av mer overordnede miljø hensyn. Det påtatte tiltak vil selvsagt fortsatt medføre store plager, og disse vil bli vesentlig forsterket ved at det nå bygges høyere forstærkingsmurer mot sør, fra Kransen til nordenden av Ekebergveien 250. Søyen vil bli kastet tilbake i mot boligene på vestsiden. Avkjøring på østsiden vil bli problematiske.

4. Forholdet til Sæterreguleringen.

I tilknytning til Sæterplanen har jeg utarbeidet omfattende materiale om trafikkforholdene i veien og i lokalsamfunnet, og bistått fremmed forslag - både gamle og nye. Dette i håp om at noe skulle bli gjort for å skjemme boligveiene for gjennomgangsstrafikken. Adressat var i første omgang Bydelstilsvalget. Svar i henhold til Forvaltningsloven er imidlertid ikke mottatt.

5. Regulering av Ekebergveien.

Regulering er tidligere blitt varslet flere ganger, blant annet i 1970-årene. Da nedla Trafikksaksjonen og Nordstrand Vel et betydelig arbeid i forrige forsøk på å få noe gjort. I mellomtiden har trafikken bare tiltatt, uten noen tiltak for å beskytte beboere og nytt trafikanter. Det synes vanskelig for de ansvarlige å komme over i en offensiv fase med overordnede målsettinger, selv om det foreligger normgivende standarder for bo-miljø, helse og trafikk. Ellers sier bydelstilsvalget og politiet til at vi etter mere enn 25 år står på stedet hvil?

6. Sykkelveiprosjektet som premisseleverandør.

Behovet for en helhetlig plan for Nordstrand trenger ikke bery at det i dagens situasjon arbeidet med Ekebergveien vil være berørt. Forutsattingen må imidlertid være at arbeidet defineres så omfattende at det kan bli en viktig premisseleverandør for å løse også områdeste mest sentrale problemer.

7. Min egenproduserte dokumentasjon.

Vedlagt følger utskrift av materiale som jeg har utarbeidet:

1. 10-siders problemnotat til Nordstrand bydelstilsvalg, sendt i august 2003.
2. Tre-siders oppfølgingsskisse "Trafikkplanering på Nordstrand - oktober 2003".
3. "Light-ingave" (2 sider) av oppfølgingsskissene - for å lette totaloversikten.
4. Skisse som viser hvordan problemene kan løses i alle fall på kort sikt.

8. Korrigert gjennomgang av de viktigste momentene i min dokumentasjon.

I det følgende omtales relevante punkter i saken. Jeg legger til grunn at omhandlede reguleringssplan ses i sammenheng med Sæterreguleringen. Sistnevnte behandlet bare et snevert område, og dette gjør at bydelssaken allerede i utgangspunktet er så mangelfull at den bør legges på is til det kan fremlegges en samlet og helhetlig trafikkplan for hele området. I denne må tas hensyn til tilhørende behov for å bedre, næringstilt, kollektivtrafikk, fotgjengere, syklistene og bilister. Se i denne sammenheng vedlegg 2, pkt. 2. Det der vises til uttalelser fra bydelstilsvalget om nødvendigheten av å få fremtids gjennomgangsstrafikk for saken om Sæterregulering kan bli ivertsett, og Samferdseletatens etterlysning av trafikkanalyse. Nøk en gang. Det er uheldig at det faste utvalget for planarbeid ikke har sørget for en samlet og helhetlig behandling av disse to saker, sammen med andre påtrengende tiltak i bydelen.

I vedlegg 1, punkt 5.3. er korrigert historikk. (Dersom saken som er nevnt i pkt. 5.1. var blitt fulgt opp, ville dagens problemer vært betydelig mindre - områdene fra Hauket til Nordstrandveien var den gang stort sett ubebygget. Dette nevnes her for å understreke at vanskelighetene ikke blir mindre ved at tiltak ikke ivertsettes - se pkt. 9 om risikoen til Klemetsrud.)

Når det gjelder saken om Ekebergveiens utvidelse viser jeg til omtale av trafikkproblemer i kollektivpunktene på side 2 og 4 i vedlegg 1, punkt 8, og forslag om forebyggende strålesettinger nevnt i samme vedlegg punkt 9.01 - 9.0.8. Videre vises til vedlegg 2, som i underpunkt 2.2 omtaler tilfelle i området for Sæterreguleringen. I de påfølgende punkter i sistnevnte vedlegg behandles et forslag til mer overordnet løsning. Vedlegg 3 gir en stikkordsmessig oversikt over vedlegg 2. Vedlegg 4 gir et visuelt bilde av foreslått løsning for å komme trafikkproblemene til livs.

De eneste praktiske løsninger som på kort sikt kan avhjelpe de foreliggende trafikkproblemer omtales i vedlegg 1, pkt. 1 i pkt. 5.2 og 5.3 og på 9.1.1 og 9.1.2.

I tilknytning til den løsning som foreslås nevnes i vedlegg 1, pkt. 5.2 - Historikk, kan nevnes følgende konsekvenser av den løsning som nå foreslås som ny regulering:

- Utvidelse av veien fra nåværende bredde på totalt 9 meter til planlagte 14,5 meter vil naturligvis kunne løse gjennomfarten, men dette vil ha den store ulempe at trafikken kommer rett inn på boligene. Gjeldende størrelsesforhold må overholdes.
- Veien vil i tiden framover få økt trafikkbelastning. Sæterplanene angir en økning gjennom krysset på 2 - 5.000 ADT. I tillegg kommer "naturlig" trafikkøkning og ny trafikk til og fra planlagt Lidl-senter på Holmlia.
- Nåværende beboere vil få større vansker med å komme inn på og ut av veien.
- Det er en kjennetegnning at større kjøretøyer med lang akselavstand kommer inn over fortjål tussel (sykkelsst) i svingene. (Midtpartiet på kjøreforveien legger seg på rett linje mellom fortjål og bakthull. Siden veien er så smal, må fortjål legges så langt som mulig til høyre.) Det må følge med innføres gjennomkjøringsforbud for store kjøretøyer fortsatt fra bussen, samt redusert hastighet og kontinuerlig fartsovervåking. I tillegg må det monteres autover i svingene. (Forebyggende tiltak er nevnt i vedlegg 1, pkt 9.0.1 - 9.0.8, mens dagens trafikkbilde er omtalt i vedleggets pkt. 8.)
- Kjørbane med bredde tilsvarende nåværende på 6,5 - 7 meter med toveis trafikk representerer fortsatt uendelig stor fare for myke trafikanter: brede fortøyer, sykkelbaner vil si et åpent, visuelt inntrykk som inviterer til større hastighet enn den vi allerede har i dag.

- Mykje trafikkster vil muligens ikke kunne få fullt utbytte av tanken om bedre og tryggere trafikkforhold ved at forholdene ligger dårlig til rette (også) gjennom kirkegården. – Er det etisk akseptabelt å legge bilveien under løkke i området?
- Et vesentlig problem ved reguleringsplanen vil vere at tet og fyllig gjennomgangstrafikk ikke vil bli redusert. Alternativene til storutvidelse av Ekebergveien er omtalt i problemnotatets (vedlegg 1) pkt. 9.1.1 og 9.1.2, og disse alternativene kan vere aktualisert ved Statens planens tanke om utvidelse av Rosendalsveien i nordlig ende. Jeg kan ikke se det annerledes enn at ønsket om utvidelse av Rosendalsveien skyldes behov for effektiv trafikkavvikling – kanskje enveiskjøring sydover (og Ekebergveien nordover)? Det er en løsning, men nok en gang vil det bety at en skyver problemene fram seg.

En gang må det einjenes ipeit at det er påtravet å sette inn tiltak for å skilje miljøet for gjennomgangstrafikk, se vedlegg 1, punkt 9.1.1. På denne bakgrunn har jeg utarbeidet forslag til midlertidig eller permanent løsning i oppfølgingsnotatet av 12.10.03 (vedlegg 2), pkt. 5.5f, samt i lighutgaven av av 14.10.03 (vedlegg 3). Saly om slik løsning ligger utenfor det mandat som er gitt, må det vere lov å tenke litt framover. Jeg kan her vise til innleielse fra Lars Pedersen i Statens Vegvesen den 27.10.03 om at E6 mellom Klensrud og avkjøring til Løngjens søtt er ferdigstilt, og at en i staten har drøftet løsning av trafikkproblemane på Hønefoss ved å sprengje tunnel under området for Hønefoss gård. Dermed kan utvidelsen i krysset ved Løngjens bli redusert, og tillegg blir det anklare å lede trafikken mot Klensrud – altså i rikseveitrafikk følge riksvei og ikke boligveier på Nordbrund. Staten tenker på Oslos vegnet

Under enhver omstendighet presenterer jeg tanken om 3 – 4 rundkjøringer, og håper dette kan bli vurdert nærmere – trafikkstyringen i området synes prioritert (se vedlegg 4). Hva sier ekspertisen?

9. Et forutsetelig problem.
Biter å ha jobbet med trafikk- og miljøspørsmål i snart en måned, har jeg et unall-ganger spurt meg selv (og andre) om hvorfor myndighetene i Oslo har mer hensyn til utenlandske trafikanters ønsker, enn egne innbyggjes behov. Helt grunne får de slite med kommunale boligveier, mens Osloboere fortviler over svor, forurensing og fyllig trafikk. Og vi alle måker søv for dem!

Mellom Hønefoss og Klensrud går en rimelig godt opparbeidet riksvei. Trassen følger stort sett ubetygget område, og har separat gang- og sykkelvei. Fra Klensrud har E6 god standard videre, hvorfor betynte boligveier i vår område?

Det hevdes at "ingen vil kjøte bakover" (ut fra en slik tankegang skal altså den totale egoisme få råde). Er dette i tråd med god politikk – og folkeskikk? – Ingen ønsker å stenge besøkende ute, og heller ikke stenge "sogebarn" inne. Det hele dreier seg om å følge spilleregler i samfunnet, og en informasjonskampanje kunne kanskje bidra til løsning. Bilstene bør dessuten heller tenke tid ein meter – og vise en smule ansvor. Ellers må myndighetene tenke for andre.

10. Sluttford
Materiet er omfattende, også dette brev. Her er mange gjentagelser, og også gjentatte henvisninger. Dette kunne sikkert vært gjort bedre. Men saken er sammensatt, og for å klargjøre hellekretsingene må detaljene belyses tilstrekkelig. Nå ser jeg fram til neste fase i prosjektet – som må vere helhetlig.

Med venlig hilsen


Arne Øksrud

Vedlegg 1 – 4.

Flr: Ndljo og samfndel.doc

Sverre W. Andresen
Ekebergveien 261 B
1166 Oslo

14

813-04
03 2366
7.6.2004
HHL

Oslo, 25. februar 2004

Oslo Kommune
Samferdselsseksjonen
Akersgt. 59
PB. 8010, Dep.
0050 OSLO.

VEDR. VAKSEL OM SYKKELTILTAK I EKEBERGVEIEN

Ved en veitvidelse til 14,5 meter inkl. forlaur og sykkelfelt så vil hastigheten øke og flere vil benytte veien til gjennomgangstrafikk. For meg som beboer så er dette ikke ønskelig.

Jeg ber derfor om at ved en utvidelse av veien så må trafiksikkerheten toes vare på. Det må utarbeides tiltak for å bremse bilenes hastighet. Dette kan f. eks. gjøres ved å opphøye gangfelt og lage kjørebane smalere på dette punkt (gangfeltet). På strekningen Breiens vei til og med Tungebråveien bør det være minst fem slike overganger.

Jeg håper at det vil bli utarbeidet en miljøprofil på den foreslåtte reguleringen som forteller bilistene at de skal ta det med ro på strekningen. Veien er i dag sterkt trafikkbelastet av gjennomgangstrafikk og uløst på de som kjører i gjennom som ble lagt frem på møtet høstes altfor lavt.

Den rette strekningen mellom nr. 255 og 277 benyttes av mange idag til forbikjøring av biler som holder fartsgrensen på 40 km/t, selv om det er fartshump ved avkjøringen til Kransen. Idag ligger gjennomsnittshastigheten på 50 km/t og denne vil øke med bredere og rettete vei.

På påvarende reguleringsplan er gangfeltet ved RIMI butikken flyttet lenger nord. Hvis det ikke settes opp sperrer som hindrer forgjengerne i å gå over veien nærmere Ljabru stasjon, så vil mange med dårlig tid til trafikken i snarveien utenom gangfeltet.

Det må være bedre å forlenge fortauet på denne siden minst ned til trikkeholderplassen, men helst til terrasshusene (Ekebergvn. 290)

Sykkelfelt og fortau må legges høyere enn kjørbane. Dette på bakgrunn av det som ble opplyst på informasjonsmøtet tirsdag 17. februar, at bussene skal stoppe i veibanen for å slippe av og på passasjerer. Hvis bussen stopper i sykkelfeltet så vil bilistene ta sjansen på å passere bussen allikevel, selv om det kommer biler imot. Ved Ljabru trikkestasjon kjører bussen litt inn for å slippe av passasjerer, og stadig vekke tar bilister sjansen på å kjøre forbi, selv om det lett kan komme biler imot da det er en uoversiktlig sving like etter.

Skal veien utvides bør det gjøres med hensyn til de som bor i veien og ikke bare for de få sykkelister som bruker veien som transportstrekning. Jeg har lagt merke til at sykkelister som sykler mellom Sæther og Hollet bruker veibanen istedenfor sykkelfeltet. Grunnen til dette er det dårlige vedlikeholdet med mye sand, småsten, kvister og annet avfall som ligger i sykkelfeltet.

Når jeg først skriver så vil jeg også nevne at når ny firefelts vei fra Kløvsrud til Tusenfryd åpnes, så håper jeg at biltrafikken strupes mer i krysset på Hauketo for å minske gjennomgangstrafikken over Nordstrandplatået, selv om jeg vil rammes da jeg arbeider på Kolbotn.

Jeg mener at den beste løsningen er fortau på 2,5 meter på begge sider med en kjørebane på 6,5 meter.

Med vennlig hilsen

Sverre W. Andresen
Sverre W. Andresen

15

2

Ole-Martin og Anne Sophie P. Hoveberg
Ekebergveien 234, 1166 Oslo
Telefon privat: 22 88 50 69
Telefon mobil: 93 25 24 60

Sanfterdselsetaten i Oslo kommune
Att: Helge Heyerdahl Larsen
Postboks 488, Sentrum
0105 Oslo
Telefon: 23 49 30 96
Faks: 23 49 30 09

Oslo 25 feb. 2004

Innspill/spørsmål vedrørende sykkelutleier og fortau langs Ekebergveien

Viser til informasjonen 17. februar 2004 vedrørende sykkelutleier i Ekebergveien. Vår hus og kontor ligger mellom Kohre blomster og Nordstrand Kirkegård. Det foreligger i planene forslag om utvidelse av Ekebergveien i forbindelse med utbygging av fortau og sykkelvei. Vi har følgende spørsmål/innspill:

Spørsmål:

- 1.) Skal fortau/sykkelvei på østsiden mot Seterkrysset avsluttes ved enden av Ekebergveien 234/Tallbergveien? Skissen uteløst på informasjonsmateriale viser ikke hvordan utvidelsen videre frem mot Seterkrysset skal gå?
- 2.) Alternativ 1 (som anbefales og innebærer sykkelfelt og tosidig fortau bredde 2,5 m) tilsier at veien må utvides med inn til ca. 6,5 meter. I område som strækker seg fra Ekebergveien 234/Tallbergveien til enden av Grønvinden (Bjørnsval), ble det informert om at veien måtte flyttes noe vestover fordi gravens ikke kunne fjernes. Hvordan er det tenkt at veien skal gå i dette strøket?
- 3.) På den andre siden av vår tomt er det i dag en parkeringsplass. Hvilke kriterier bestemmer hvor man skal utvide?
- 4.) Hvordan skal Sykkelvei-prosjektet i Ekebergveien samkjøres med Seterreguleringen?

Innspill:

- 1.) Elektroprøring av Ekebergveien 234 (Østsiden) tilster følgende kostnader:

- * Riving og oppbygging av mur
- * Riving og oppbygging av gjerd
- * Riving og beplantning av hest
- * Sprenging av fjell, rydding og bortkjøring
- * Fjerning av trær
- * Generell opparbeidning av hage

Konkret kostnadsberegning av ovenstående kan fremskaffes.

Alternativet på vestsiden er fjerning av trær og utfylling av masse.

- 2.) Antall Transportykkelister på denne strekningen kontra det totale kostnadsbildet

- 3.) Nytt alternativ - Alternativ 6:
Stenging av Ekebergveien innebærer en klar forbedring i forhold til dagens situasjon og vil gi finansiell den samme sikkerhet for syklist. Dette alternativet vil ha en kostnad tilsvarende lik 0. Trafikken kan omdirigeres via Mossveien. (Ref. Pågående reguleringsplaner)

Vi ønsker tilbakemelding på ovennevnte spørsmål og innspill.

Med vennlig hilsen

Ole-Martin og Anne Sophie Hoveberg
Ole-Martin og Anne Sophie Hoveberg

Side 2 av 2

Vår dato: 25.02.04

Da dette er utført og Samferdselssetaten har spart økonomiske midler, kan de spare økonomiske midlene benyttes til å få forgang på etablering av Ljåbrudialen og Miljøtunnel på Mosseveien. Kanskje Dere kan få kredit for noe som Deres forgjengere ikke har greid på 35 år?

Jeg mener at dersom Samferdselssetaten jobber med disse og får utført disse planene kan gjennomgangstrafikken sluses ut på disse hovedveiene. Dette fører til at alle både syklist, fotgjenger og beboere vil få et bedre miljø i Ekebergveien.

Jeg har svært så liten tro på Deres påstand om at flere vil sette fra seg bilen og bli såkalt transportsyklist dersom Ekebergveien blir utvidet. Må jo bare kommunisere sykkeltiltak foretatt på Mosseveien. Er det noen som kan fortelle meg hvor mange flere transportsyklist det er blitt på grunn av denne flotte sykkelstien (Må jo være Norges bredeste og flateste sykkelsti)? Personlig har jeg nesten til gode å se syklist benytte denne sykkelstien. Kan videre ikke se at det er så vanvittig mange transportsyklist i Ekebergveien mot Hofset heller, selv om denne pønsken har bredt fortau, bredt sykkelstie og bred kjørebane.

Vi i Ekebergveien begynner også å bli noe lei av Deres argument om at det kun er 50 % av bilismen som er gjennomgangstrafikk. Vi som bor langs Ekebergveien ser jo daglig at gjennomgangsbilistene står stoffanger mot stoffanger nedover Ekebergveien mot Ljåbrudialen og videre til Søndre, Nordstrand og Oppsgård.

Argumentet påstår jeg også videre er et angrep på innbyggelsen til beboerne på Nordstrandpladset. Det er vel ingen som setter seg i bilen og kjører ned på Ekebergveien for der og stå i kø istedenfor å kjøre sine egne småveier

Med vennlig hilsen

Ronald Muggenud
Ronald Muggenud

Adr: Ekebergveien 255
1166 Oslo

17

Samferdselssetaten
Pb 488 - Sentrum

0105 Oslo

Donaal ref.
Larsen

Vår ref.

Vår dato
25.02.04

Ekebergveien - Sykkeltiltak

Jeg viser til pågående prosess vedrørende Ekebergveien og som benevnes som sykkeltiltak.

Jeg greier ikke å se på dette som noe annet enn et tiltak for bilen og gjennomgangstrafikken, og en rasering av bomiljøet for oss som bor i Ekebergveien. Den planlagte utvidelsen fører kun til at bilens framkommelighet blir bedre. Bilenes hastighet vil automatisk øke, noe som medfører mer støy og fare for alle som benytter og bor ved veien.

Allt smørket om sikrings- og styrtillat er vel noe som er brakt på banen uallige ganger opp gjennom årene. Hva har skjedd? Ingen ting!

Radarcontrollen kan du vel på en hånd i løpet av mine 35 år i Ekebergveien. Farstumpen ble ikke aktuelt pga bussens framkommelighet, (i den sammenheng må det sies at etter mye om og men og flere års arbeid fra Kransens beboere ble det etablert en farstump ved Kransen). Ekebergveien ble til alt overmål gjort til forskjøvet. Stykskjermer mot bebyggelse blir ikke prioritert og gitt noen form økonomisk støtte da dette kan gå til området med høy eksaktant støybelastning innendørs > 42 dB og utendørs > 65 dB

Er dette gjort for å få ned hastigheten og øke trafiksikkerheten eller som vanlig øke framkommeligheten for gjennomgangstrafikken?

Nøi, man får begynne å kalle en spade for en spade.

Skal man bedre trafiksikkerheten og beholde, og helst bedre, bomiljøet langs Ekebergveien og tiliggende veier må det pr i dag beste løsningen være følgende:

- Ekspropriere grunn i Kransen for å få etablert en gangvei som kan knytte Kransen med Amund Hellands vei eller Øye Moes vei. Det medfører at ingen skole- og barnehagebarn behøver å gå langs Ekebergveien for å komme til skolen og barnehage. Videre slipper Samferdselssetaten å foreta mange grunnnervery av utallige tomtar i Ekebergveien.
- Einblore en sikker overgang i Ekebergveien ved Tallbergveien
- Redusere hastigheten i Ekebergveien til 30 km / t
- Sette opp fotobokser

Plone forlignelsen i Ekebergveien
Redusere gjennomgangstrafikken med struping av trafikken ved Ljåbrudialen
Måke og små klesstrønde fortau

Bjerg Bakken
Via Nova 5 B
1162 OSLO

Oslo kommune
Samferdselsstaten
Postboks 488 Sentrum
0105 OSLO

Oslo, 18.02.2004

FRAMDRIFTSPLANEN FOR SYKKELTILTAK I EKEBERGVEIEN

Det var interessant å være til stede på møtet i bydelshuset i går om Sykkeltiltak i Ekebergveien, og jeg ønsker å benytte anledningen som ble gitt til å sende inn kommentarer, med frist: 17. ds.

På bakgrunn av at alle tre forslag til alternative løsninger understreker hensynet til sikkerhet og framkommelighet for syklistene, vil jeg håpe at den løsning som blir valgt inneholder fortløpende bilparkeringsmuligheter i sykkelfeltet på Ekebergveiens vestsida, utenfor Ekebergveien 233, nordover fra Sæterkrysset. Ikke sjelden parkeres det så langt fram som til nr. 229, ca. 120 m fra krysset, og mange parkerer delvis på fortauet. Er sykkelfeltet her fylt opp, eller tar noen sjansen til det av bekvemmelighetsgrunner (faren for å bli oppdaget og bøtlagt er minimal, for å si det pene), parkeres det også på motsatt side. Ofte tas også det deler av fortauet i bruk til dette formål.

Det er jo ikke lov å parkere i sykkelfelt. Denne parkeringen må derfor opphøre. Det blir jo dobbelt ulovlig når det parkeres i sykkelfelt i en forkjørsvei. I dagens situasjon opplever jeg at bilistene nærmest presser meg til å ta i bruk fortauene. Men det fører til problemer for alle dem som ferdes der, ikke minst tenker jeg på beboerne i Skøyheim Ekdreboliger, Ekebergveien 268 som trenger gåstoler og andre hjelpemidler for å ta seg fram. Som syklist må jeg derfor kjøre på utsiden av de parkerte bilene. Biliste som går fra fortauet ut i veien for å sette seg bak rattet representerer en fare både for seg selv og for syklistene. Besøkende bilister til 7-eleven, Ekebergveien 225, øker ikke nettopp sikkerheten her, det gjør heller ikke den store trafikken gjennom Sæterkrysset.

Ekebergveien 233 inneholder virksomheten til bl.a. trykkekortet og Sæter legesgruppe og er muligens grunnen til at sykkelfeltet ble tatt i bruk til parkering. Etter eneste virkedag, fra tidlig morgen til ettermiddag parkeres biler her, og til stadighet legger jeg merke til at bilføreren er godt oppegående, ofte med arend også til steder på den andre siden av Ekebergveien. Det er alltid noen som tar seg til rette. Jeg håper Samferdselsstaten og politiet ved Trafikk- og miljøavdelingen vil gå sammen om å få en slutt på denne ulovlige parkeringen.

Vennlig hilsen

Bjerg Bakken
Bjerg Bakken

12. 12. 2004

19

MOTTATT
11 MAR 2004

Scandiconsult AS
Engelbreets vei 5
PB 427 Skøyen
Oslo

Oslo, 26. februar 2004

FORHÅNDSVARSEL OM REGULERING AV EKEBERGVEIEN

Jeg viser til Samferdselsstatens invitasjon til informasjonsmøte 17. februar 2004.

På grunn av sykdom hadde jeg desverre ikke anledning til å være til stede på møtet.

Av planskissen ser jeg at reguleringen vil medføre et betydelig innbrep i Ekebergveien 256. Trafikkstøy og forurensning er dessuten allerede i dag et alvorlig problem for oss som bor her.

Hilsen

Randi Nilsen
Randi Nilsen

20

24 januar 2004

Samferdselsdepartementet	Samferdselsdepartementet
Postboks 488 Sentrum	Postboks 488 Sentrum
0105 Oslo	0105 Oslo
Samferdselsdepartementet	Samferdselsdepartementet
Postboks 488 Sentrum	Postboks 488 Sentrum
0105 Oslo	0105 Oslo

Solveig og Geir Moreite
Ekebergvn 241 c
1166 Oslo

Samferdselsdepartementet v/Helge Beyer Dahl Larsen
Postboks 488 Sentrum
0105 Oslo

Høringsuttalelse på bakgrunn av varsel om regulering av Ekebergvn pr 22 jan 2004

Vi bor i Ekebergvn 241 c og har i den sammenheng blitt varslet om regulering av Ekebergveien i den hensikt å tilrettelegge for transportkyster. På bakgrunn av varselet var jeg tilstede på informasjonsmøtet som ble arrangert i Bydelshuset på Nordstrand.

På dette møtet ble det fremmet 5 alternative løsninger. Disse ble etter min mening drøftet utelukkende basert på faktorer effektiv trafikkutvikling, uten vurdering opp mot andre faktorer slik som kostnader og beboernes ønsker. I den sammenheng er det let å forstå Samferdselsdepartementets anbefaling om valg av alternativ 1. Dette alternativet, med full kjørebane, dobbelt fortun og dobbelt sykkelstøtte, gir selv sagt best trafikkflyt og sikkerhet, men til kostnaden av 14,5 meters veibredde. Dette er betraktelig mer enn dagens regulering og vi etter min mening koste mer av ødelagte hager, bygninger og hennelse enn den mer nyttige dette alternativet gir i forhold til de andre mulighetene. Dette er et synspunkt jeg også fikk inntrykk av at flere beboere delte da jeg fremla det på informasjonsmøtet.

Som sagt bor jeg selv ved Ekebergveien og vi er de første til å ønske oss bedre forhold langs en ny trafikkert vei. Vi har ønske om både bredere forfengertfelt enn dagens lille sti, sykkelstøtte og gjerne lavere fart. Men i et kost/nytte perspektiv er det min mening at Samferdselsdepartementets alternativ 2 med enkelt men bredere fortun og sykkelstøtte som i hovedsak kan realiseres innenfor dagens regulering på 12 meter gir oss en kjempenytt i forhold til dagens situasjon, uten at bevilgning vil ødelegges i større grad enn de fleste allerede er innstilt på. Hvis denne løsningen i tillegg kan realiseres raskere vil dette være et bonus for oss beboere. I tillegg vil man spare kostnaden ved erverv av grunn på 2,5 meter i 1 km lengde, som vil utgjøre en betydelig kostnad.

Ønsker med dette å anmode om at Samferdselsdepartementet endrer sin anbefaling til alternativ 2. Hvis dette ikke er mulig ønsker jeg innsyn i den analyse som viser at kostnadene ved å øke veibredden med 2,5 meter vil lønne seg i nytte for de involverte og berørte.

Mvh

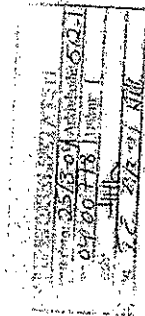
Geir Moreite

nr. 16. 21

Oslo, 12. mars 2004

Oslo Kommune:
Samferdselssetaten
Postboks 486 Sentrum
0105 Oslo

Karl Lå.
Plan- og bygningssetaten
Brimarkveien 2
Bråstadveien 100
Nordstrand Vest
Bredt Nordstrand
Nordstrands torg



Ang. forslag til regulering av Ekebergveien syd for Sæter

Dette brevet er undertegnet av beboere langs og i nærheten av Ekebergveien syd for Sæter. Felles for oss som undertegner er at vi er berørt av dagens trafikksituasjon. Vi krever at det videre planarbeid tar hensyn til at dette er et boligområde og vi etterlyser konkrete tiltak for å redusere gjennomgangstrafikken. Våre kommentarer til den planlagte reguleringen bygger på skriftlig informasjon fra Samferdselssetaten og informasjonsmøte 17. februar i bydelshuset på Nordstrand. Flere av oss berørte beboere møttes sist uke for å diskutere reguleringsplanen. Dette brevet sammenfatter synspunktene som kom frem på møtet og synspunkter fra naboer som ikke kunne delta.

Vi mener at det prioriterte reguleringsalternativet presentert av Samferdselssetaten 17. februar ikke er noen god løsning. Vi vil med dette brevet begynne hvorfor vi mener planarbeidet har kommet uheldig ut og komme med noen konkrete forslag til hvordan kommunale myndigheter kan rette opp dette.

Reguleringen må ses i sammenheng med trafikkløsløst for hele området. Beboerne langs Ekebergveien har siden 1970-tallet forsøkt å få til en forbedring av trafikksituasjonen. Trass i gjentatte henvendelser og skriftlige forslag til de folkevalgte og myndigheter, har det ikke blitt gjennomført nevneverdige tiltak for å få til en permanent gjennomgangstrafikk på Nordstrand lar imot en stor andel av rush- og gjennomgangstrafikken fra Søndre Nordstrand, Akerhus syd og Østfold. Ekebergveien har i følge Samferdselssetaten i dag en gjennomsnittlig dagstrafikk på minst 10.000 biler. Det er derfor skuffende å se at kommunens planarbeid for Ekebergveien kun tar utgangspunkt i et vedtak om å forbedre sykkelveihelhet. Sykkelveihelhet er i seg selv viktig, men kan ikke ses isolert fra andre behov og interesser som knytter seg til en overtraffert veistrekning gjennom et boligområde.

En ny regulering av Ekebergveien må ses i sammenheng med de overordnede planene for Sørkorkdøren med blant annet Mossveien i tunnel, Ljabrudialen og andre tiltak som bidrar til å fjerne gjennomgangstrafikken over Nordstrandplatået, slik også lokale myndigheter har tatt til orde for de siste årene.

Reguleringen må ta større hensyn til det eksisterende landskapet

En utbygging som utvider Ekebergveien fra mellom 6 og 9 meter til hele 14,5 meter i bredde – slik det legges opp til i Samferdselssetatens prioriterte alternativ – er et uforholdsmessig stort inngrep, som vil forringe ikke bare de enkelte eiendommene og miljøet, men landskapet mellom Sæter og Ljabrubakken i sin helhet. Vi vil minne om at man på den aktuelle veistrekningen blant annet har verneverdige eiendommer som den gamle prestegården, Lensmannssetra (Nordstrands eldste bolighus) og andre eiendommer av historisk verdi. Disse vil bli direkte berørt av utbyggingen. I følge Byantikvaren er det også betydelige verneverdier knyttet til selve veitraseen.

2

Hensynet til bomiljøet må veie tungt

Dagens veisandard på Ekebergveien syd for Sæter er med på å holde farten nede, men likevel kjøres det betydelig over fartsgrensen. Dette er negativt både med hensyn til trafikksikkerhet, trafikkstøy og luftforurensning. For at en utbedring av Ekebergveien skal ha noen positiv betydning for bomiljøet må det legges opp til fysisk begrenset av trafikksikkerheten.

Politikere, forskere og lagfolk har tatt for å innføre generell 30-soner i sentrums- og boområder i Oslo. Ellers vil den allmenne bevisstheten om miljøets betydning for folks helse forsette å øke, kan vi regne med at en mer utstrakt bruk av 30-grenser vil være en realitet om noen år. Det henvises her til erfaringer fra andre europeiske byer.

Den foreslåtte reguleringen omfatter en strekning på ca. 1 km, hvorav bodmot halsarten allerede er regulert som miljøprioritert gjennomkjøring (Sæterkrysset – Breilens vei), og hvor boligene langs den resterende halvparten allerede etter dagens forhold ligger til dels tett opp til veien. En fartsreduksjon til 30 km i timen på denne strekningen vil bety minimalt med tidslap for trafikantene, men svært mye for beboerne på Ekebergveien i mange år. Det finnes i dag teknologi og gode løsninger for å lage gode fartsdempende tiltak uten å påvirke fremkommeligheten til kollektivtrafikken og nyttekjøretøyer. Med en fartsreduksjon til 30 kilometer i timen vil man også kunne legge en attraktiv enklere og mer skånsom løsning for eiendommer og landskap.

I og med at det allerede foreligger en ny regulering for Sæterområdet, inkludert veistrekningen Sæter – Breilens vei gjennom kikkedalen, virker det uunndvendig og økonomisk å foreta en ny regulering av samme strekning kort tid etter.

På denne bakgrunnen vil vi komme med følgende krav:

1. Vi ber Oslo kommune redegjøre for hvordan den planlagte reguleringen er sett i sammenheng med det allment aksepterte behovet for å minimalisere gjennomgangstrafikken over Nordstrandplatået og planene for Sørkorkdøren, inkludert Mossveien i tunnel og Ljabrudialen.
2. Vi ber Oslo kommune foreta en analyse av den planlagte reguleringen og se på konsekvensene for beboere, eiendommer, kulturlandskapet og trafikksituasjonen.
3. Vi ber Oslo kommune stille garantier når det gjelder maksimalt hastighetsnivå og trafikkmengde i Ekebergveien i fremtiden.
4. Den nye vedtatte reguleringen for Sæterområdet med miljøprioritert gjennomkjøring, bør beholdes. Videre bør man se hele strekningen Sæter – Ljabrubakken under ett og viderføre regulering med miljøprioritert gjennomkjøring fra Breilens vei til Ljabrubakken.
5. Som berørte beboere har vi i følge Plan og Bygningsloven (Kap. III, § 16) rett til å delta aktivt i planprosessen. Vi ber om at kommunen følger opp dette og etablerer en referansegruppe for reguleringen.

Hilsen

Berørte beboere i og rundt Ekebergveien – se vedlagte underskriftsliste

Kontaktperson: David Bergan, Arund Helland, vei 5, 1165 Oslo

[illegible]

Undertegnede slutter seg til innholdet i fellesbrevet til Oslo Kommune Samferdselsietaten dater 12. mars 2004 angående regulering av Ekebergveien syd for Søster

[illegible]

Undertegnede stiller seg til innholdet i fellesbrevet til Oslo Kommune Samferdselsstaten dater. 12. mars 2004 angående regulering av Ekebergveien syd for Sæter

[illegible]

Undertegnede slutter seg til innholdet i fellesbrevet til Oslo Kommune-
Samfunnselskapet datert 12. mars 2004 angående regulering av Ekebergveien syd
for Sæter.

[illegible]

Sak 61/06 Avstikkeren på Lambertseter - planforslag til offentlig ettersyn - reguleringsplan

Arkivsak: 200600441
Arkivkode: 512.1
Saksbehandler: Vegard Jensen

Saksgang	Møtedato	Saknr
Byutvikling, miljø og samferdsel	07.11.06	
Bydelsutvalget	16.11.06	
Arbeidsutvalget	30.10.06	61/06

Tidligere vedtak i saken:

Vedtak fra tidligere behandling(er) mangler.

AVSTIKKEREN PÅ LAMBERTSETER - PLANFORSLAG TIL OFFENTLIG ETTERSYN - REGULERINGSPLAN

Bakgrunn:

Planområdet ligger på Lambertseter 300 meter fra Bergkrystallen T-banestasjon og 150 meter fra E6 med en høydeforskjell på 35 meter. Eiendommen er i dag bebygget med 36 garasjer i to plan og er regulert til garasjeanlegg. Garasjeanlegget eies av Oslogarasjene AS og er leid ut til beboere i strøket. I planprogrammet for Lambertseter, vedtatt 23.05.2006, heter det at nye utbyggingsprosjekt må tilrettelegge for tapte p-plasser i tillegg til parkering for det nye prosjektet.

Planområdet foreslås regulert til byggeområde for boliger i to etasjer med garasjer i to underetasjer. Det foreslås 10 rekkehusleiligheter. Forslaget innebærer BYA-30%, mønehøyde 12 meter og gesimshøyde 10 meter over gjennomsnittlig terrenghøyde, som forslagstiller oppgir til å være 159 m.o.h. Parkering skal være i tråd med de til en hver tid gjeldende parkeringsnormer for Oslo og i tillegg skal det avsettes 36 plasser som erstatning for dagens garasje.

Bydelen har uttalt seg tidligere i forbindelse med planinitiativ som ble innsendt 02.03.2006. Uttalelsen fremgår av planforslaget.

Bydelen har fått utsatt frist til å komme med bemerkninger til planforslaget. Fristen er satt til mandag 20.11.2006.

For utfyllende saksfremstilling, se vedlegg.

Bydelsdirektørens forslag til vedtak

Saken legges frem uten innstilling.

Per Johannessen
Bydelsdirektør

Berit Nissen-Meyer
avdelingssjef

Vedlegg: Avstikkeren, Lambertseter
 Planforslag til offentlig ettersyn - Reguleringsplan



Oslo kommune
Plan- og bygningsetaten
Kundesenteret

Bydel Nordstrand	
Dato: 06 OKT 2006	Saksnr.:
Saksbeh.:	Dok. nr.:
T. klipp:	

Bydelsutvalget i Bydel Nordstrand
v/bydelsadministrasjonen
Ekebergveien 243
1166 Oslo
INTERNPOST

Dato: 05.10.2006

Deres ref:

Vår ref (saksnr): 200602527-31 Saksbeh: Britt Huse Eriksen
Oppgis alltid ved henvendelse

Arkivkode: 512.1

AVSTIKKEREN, LAMBERTSETER
PLANFORSLAG TIL OFFENTLIG ETTERSYN - REGULERINGSPLAN

Plan- og bygningsetaten har 28.09.2006 med hjemmel i plan- og bygningslovens § 27-1 nr.2 og i henhold til delegert myndighet, lagt ovennevnte planforslag ut til offentlig ettersyn.

Området er i dag regulert til garasjeanlegg og foreslås omregulert til byggeområde for boliger.

Hensikten med planforslaget er å bygge ti rekkehusleiligheter og to underetasjer med garasjer.

Orientering om planen kan De få i Kundesenteret i Plan- og bygningsetaten, Vahlsgate 1.

De kan også se planforslaget på følgende steder:

Informasjonssenteret i Rådhuset, Deichmanske bibliotek i Henrik Ibsens gate 1 og Opplysningstjenesten i bydel Nordstrand, Ekebergveien 243.

Planforslaget kan også lastes ned fra etatens hjemmesider: www.pbe.oslo.kommune.no.

Eventuelle bemerkninger til planforslaget må sendes Plan- og bygningsetaten **08.11.2006**.

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 saksframstillingen før saken sendes videre til byrådet. Vi har dessverre ikke kapasitet til å gi hver enkelt innsender et personlig svar, men vil kommentere bemerkningene samlet i vår fremstilling til byrådet. Kopi av bemerkningene følger saken når den sendes til politisk behandling.

Byrådet avgir sin innstilling til byutviklingskomiteen som behandler saken med de bemerkninger som er kommet inn. Deretter vil saken bli lagt frem for bystyret til endelig godkjenning. Når endelig vedtak er fattet, vil det bli gitt melding både ved brev og ved kunngjøring i Aftenposten og Dagsavisen. Vedtaket kan da påklages.

PLAN- OG BYGNINGSETATEN
Kundesenteret

Ragnhild Sigvartsen (sign)
kundeconsulent



Plan- og bygningsetaten
Kundesenteret
Kontorservice
Internett:
www.pbe.oslo.kommune.no

Besøksadresse:
Vahls gate 1, 0187 Oslo
Postadresse:
Boks 364 Sentrum,
0102 Oslo

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

Bankgiro:
6003.05.58920
Organisasjonsnummer:
971 040 823 MVA



Oslo kommune
Plan- og bygningsetaten
Avdeling for områdeutvikling

Avstikkeren, Lambertseter Planforslag til offentlig ettersyn Reguleringsplan

Området foreslås regulert til byggeområde for boliger i 2 etasjer med garasjer i to underetasjer. Det foreslås 10 rekkehusleiligheter, BYA=30%, og et garasjeanlegg til 60 biler. Dette vil kompensere for dagens 36 plasser som rives. Hensikten med reguleringsendringen er å gi eiendommen en bedre utnyttelse.

Plan- og bygningsetaten anbefaler ikke planforslaget.

Plan- og bygningsetaten ber om bemerkninger til forslaget i løpet av høringsperioden fra: 09.10.2012 til: 03.11.2012.

Vi gjør oppmerksom på at også innsigelser må sendes innen fristen.

Utarbeidet av: Arkitektene Dahl og Myrhol AS for Avstikkeren Garasjelag AS



Bydel: Nordstrand
Gnr./bnr.: 159/219

Saksnummer: 200602527

Dokumentnummer: 23

Saksnummer oppgis alltid ved henvendelse



Plan- og bygningsetaten
Avdeling for områdeutvikling
Områdeplaner 1, Åpen by
Internett:
www.pbe.oslo.kommune.no

Besøksadresse:
Vahls gate 1, 0187 Oslo
Postadresse:
Boks 364 Sentrum,
0102 Oslo

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

Bankgiro:
6003.05.58920
Organisasjonsnummer:
971 040 823 MVA

INNHold**Plan- og bygningsetatens saksfremstilling**

Faktaark	side	3
Saksgang	side	4
Sammendrag	side	5
Plan- og bygningsetatens kommentarer til bemerkninger	side	5
Plan- og bygningsetatens foreløpige vurdering	side	6
Forminsket plankart	side	8
Planbestemmelser	side	9
Vedtak om offentlig ettersyn	side	10

Trykte vedlegg

1. Forslagsstillers planbeskrivelse
2. Samrådsinnspill
3. Kunngjøringsinnspill
4. Snitt med eksisterende og nytt terreng

Utrykte vedlegg

1. Plankart i målestokk 1:500.

FAKTAARK

Forslagsstiller: Avstikkeren Garasjelag AS, Kjell Herje, Postboks 1098, 1510 MOSS

Tlf: 69278200, kjell.herje@karihaugensenter.no

Konsulent: Arkitektene Dahl og Myrhol AS, Morten Dahl, Wilsesgate 4, 0178 OSLO, Tlf 23292770, morten@dahl-myrhol.no

Eieropplysninger

Gnr. 159	bnr219	Oslogarasjene AS
Gnr. 159	bnr1	Oslo kommune, v/EBY

Arealstørrelse – planområde

Planområdet totalt: 1582 m²

Areal for hvert formål:

Byggeområde - boliger 1582 m²

Arealstørrelse – ny bebyggelse

Over terreng: 480 m² BRA

Under terreng: Garasjeanlegg, ca 60 p-plasser, der hele arealet oppå garasjene opparbeides for opphold og bebyggelse

Utnyttelse m. m.

Bebygd areal – %-BYA: 30 % (Garasjer under terreng er ikke inkludert)

Bruksareal bolig – BRA: 480 m²

Bruksareal – BRA: Garasjeanlegg under terreng, ca 1.200 m²

Antatt antall boligenheter: 10 stk.

Antatt boligtype: rekkehus

Antatt leilighetsfordeling: 10 fireroms

Parkering

Parkering skal være som følger:

Plasser i parkeringsanlegg: 60 stk.

Plasser for sykkelparkering: Minimum 25 plasser, jfr normer for boligparkering, innpasses i garasjeanlegget

Vurdering av forskrift om konsekvensutredning

Planforslaget er vurdert iht. plan- og bygningslovens kapittel VII-a "Konsekvensutredninger", med tilhørende forskrift.

Tiltaket faller ikke inn under forskriftens oppfangskriterier og skal derfor ikke konsekvensutredes.

Varsling

Igangsetting av planarbeidet ble kunngjort 06.06.2006 i Aftenposten og Dagsavisen.

Grunneiere og andre rettighetshavere er varslet ved brev datert 01.06.2006.

SAKSGANG

Etter offentlig ettersyn vil innkomne bemerkninger bli referert, kommentert og eventuelle endringer innarbeidet. Saken er planlagt oversendt Rådhuset for politisk behandling I tertial 2007.

SAMMENDRAG

Bakgrunn

Planområdet ligger på Lambertseter 300 meter fra Bergkrystallen T-banestasjon og 150 meter fra E6 med høydeforskjell på 35 meter.

Eiendommen er i dag bebygget med 36 garasjer i to plan og er regulert til garasjeanlegg i sak 444/65 og eies av Oslo Garasjene AS. Garasjene er utleiet til beboere i strøket.

I planprogrammet for Lambertseter, vedtatt 23.05.2006, heter det at nye utbyggingsprosjekter må tilrettelegge for tapte P-plasser i tillegg til parkering for det nye prosjektet.

Beskrivelse av planforslaget

Planområdet foreslås regulert til byggeområde for boliger. Forslaget innebærer BYA=30%, mønehøyde 12 meter og gesimshøyde 10 meter over gjennomsnittlig terrenghøyde, som forslagstiller oppgir til å være 159 m.ø.h.

Parkering skal være i tråd med de til en hver tid gjeldende parkeringsnormer for Oslo og i tillegg skal det av settes 36 plasser som erstatning for dagens garasje.

Kunngjøringsinnspill

Det er innkommet fire innspill etter varsel om oppstart.

Vann- og avløpsetaten kommenterer at det må påregnes at det skal utarbeides egen plan for håndtering av overvann.

Helse- og velferdsetaten påpeker at det ikke er noen støyforhold av betydning for planområdet.

Byantikvaren har i forbindelse med samråd uttalt at det ikke er registrert kulturminneverdier innenfor det aktuelle planområdet og de kommer ikke til å kreve arkeologiske registreringer.

Forslagstiller kommenterer at overvann vil bli håndtert på egen grunn.

PLAN- OG BYGNINGSETATENS KOMMENTARER TIL BEMERKNINGER

Ingen kommentarer.

For øvrig vises det til etatens foreløpige vurdering.

PLAN- OG BYGNINGSETATENS FORELØPIGE VURDERING

Overordnede mål

Boligformål er i tråd med overordnede planer og er hovedformålet i området. Dessuten ligger eiendommen i et område som grenser til boligbebyggelse i øst og vest.

Planprogrammet for Lambertseter anbefaler at det tilrettelegges for flere større leiligheter og forutsetter at det tilrettelegges for tapte parkeringsplasser i tillegg til parkeringsdekning for nye prosjekt.

I Bystyrets vedtak av planprogrammet, pkt.2, fremgår det at for Bergkrystallen skal fortetting foregå i mer begrenset grad, som for eksempel ved rekkehusbebyggelse.

Landskap

Eiendommen er østvendt.

Verneinteresser

Byantikvaren har uttalt at det ikke er registrert kulturminneverdier innenfor det aktuelle planområdet og de kommer ikke til å kreve arkeologiske registreringer.

Miljøfaglige forhold

E6 ligger i en avstand av 150 meter fra planområdet og med en høydeforskjell på ca. 35 meter.

Forslagsstiller har beregnet støy fra E6 til å være 50 dB(A) utendørs. Når trafikken på Avstikkeren medregnes blir det 52 dB(A). Staten vil stille krav til at Miljøverndepartementets retningslinjer for utendørs støy må følges for utomhusarealer. Teknisk forskrift håndterer innendørs støynivå

Sol- og skyggeforholdene er tilfredsstillende.

Biologisk mangfold berøres ikke.

Trafikkforhold

Avstikkeren er en blindvei uten gjennomkjøring. Maks 280 biler pr. døgn fra eksisterende og ny bebyggelse, skaper ingen problemer for trafikkavviklingen. Det er mangel på parkering for eksisterende bebyggelse. De eksisterende 36 garasjene blir erstattet med nye og i tillegg blir det 12 nye plasser for eksisterende bebyggelse.

Risiko- og sårbarhet

Helse- og velferdsetaten har uttalt at de ikke kjenner til forhold med betydning for planområdet når det gjelder forurensset grunn, vann, støyforhold eller luftkvalitet. De anbefaler imidlertid at tiltak mot radon utføres ved bygging av boliger.

Sosial infrastruktur

Planområdet ligger sentralt til i forhold til offentlig kommunikasjon (T-bane). Barnehage og skole ligger i nærområdet.

Teknisk infrastruktur

Planområdet ligger innenfor konsesjonsområdet for fjernvarme.

Estetikk og byggeskikk

Bebyggelsen i nærheten består av lameller, terrassehus og punkthus. Bebyggelsen i området har ingen stram struktur. Lenger nord, nærmere Lambertseter, er det enkelte områder med rekkehus. Rekkehus i Avstikkeren vil skille seg ut fra eksisterende bebyggelsesmønster i nærområdet, men vil gi et tilbud om

annen type bolig enn blokkleilighet. Dette muliggjør endring av bosituasjon uten å måtte flytte fra området.

Rekkehusene foreslås lagt over garasjeanlegget som er i to nivåer. Det blir innkjøring til garasjen langs huset på baksiden og to innkjørsler fra Avstikkeren. Dette medfører en delvis toetasjes mur mot nord og øst. Vist fasade mot Avstikkeren blir uten liv og gir ikke noe til omgivelsene. Anlegget er ikke terrengtilpasset. En løsning med parkering under terreng ville muliggjort en mer estetisk utforming av bebyggelsen. På grunn av at tomten er smal, 16 til 23 meter frem til kant regulert vei, vil det ikke la seg gjøre med innvendig rampe mellom parkeringsnivåene.

Parkeringsanlegg over terreng må regnes med i utnyttelsen.

Minimumskravet til utomhusareal settes til 50 m² som i Småhusplanen for boenheter under 100 m².

Kjørbar gangvei og areal mellom veien og garasjen egner seg ikke til oppholdsareal, heller ikke areal med større stigning enn 1:3 og kan medregnes som tilfredsstillende uteoppholdsareal.

Stedsutvikling

Planprogram Lambertseter, vedtatt 23.05.2006, har blant annet som mål å øke antall større familieleiligheter slik planforslaget foreslår.

Barns interesser

Uteoppholdsareal må være minimum 50 m² pr. boenhet under 100 m² og 100 m² for boenheter over 100 m².

Universell utforming

Universell utforming forutsettes løst i forbindelse med en eventuell byggesak.

Økonomiske konsekvenser

Kommunen eier en stripe langs Avstikkeren, som vil bli solgt hvis reguleringsplanen blir vedtatt.

Foreløpig konklusjon

Plan- og bygningsetaten er i utgangspunktet positive til boligformål som er i tråd med overordnede planer, og planprogrammet for Lambertseter. Staten mener det foreslåtte prosjektet som gir rammene for regulerings forslaget, ikke er løst med hensyn til tilfredsstillende utforming, terrengtilpasning og uteareal. Staten er også i tvil om eiendommens størrelse og beskaffenhet er egnet for utvikling med garasjer med boliger på toppen.

Tomten har en avlang, smal form som gjør den vanskelig å bebygge. Vist høyde på mur mot nord og øst er ikke akseptabel. Fasade mot Avstikkeren blir uten liv og gir ikke noe til omgivelsene. Avstand fra kant regulert vei må være minimum 5m.

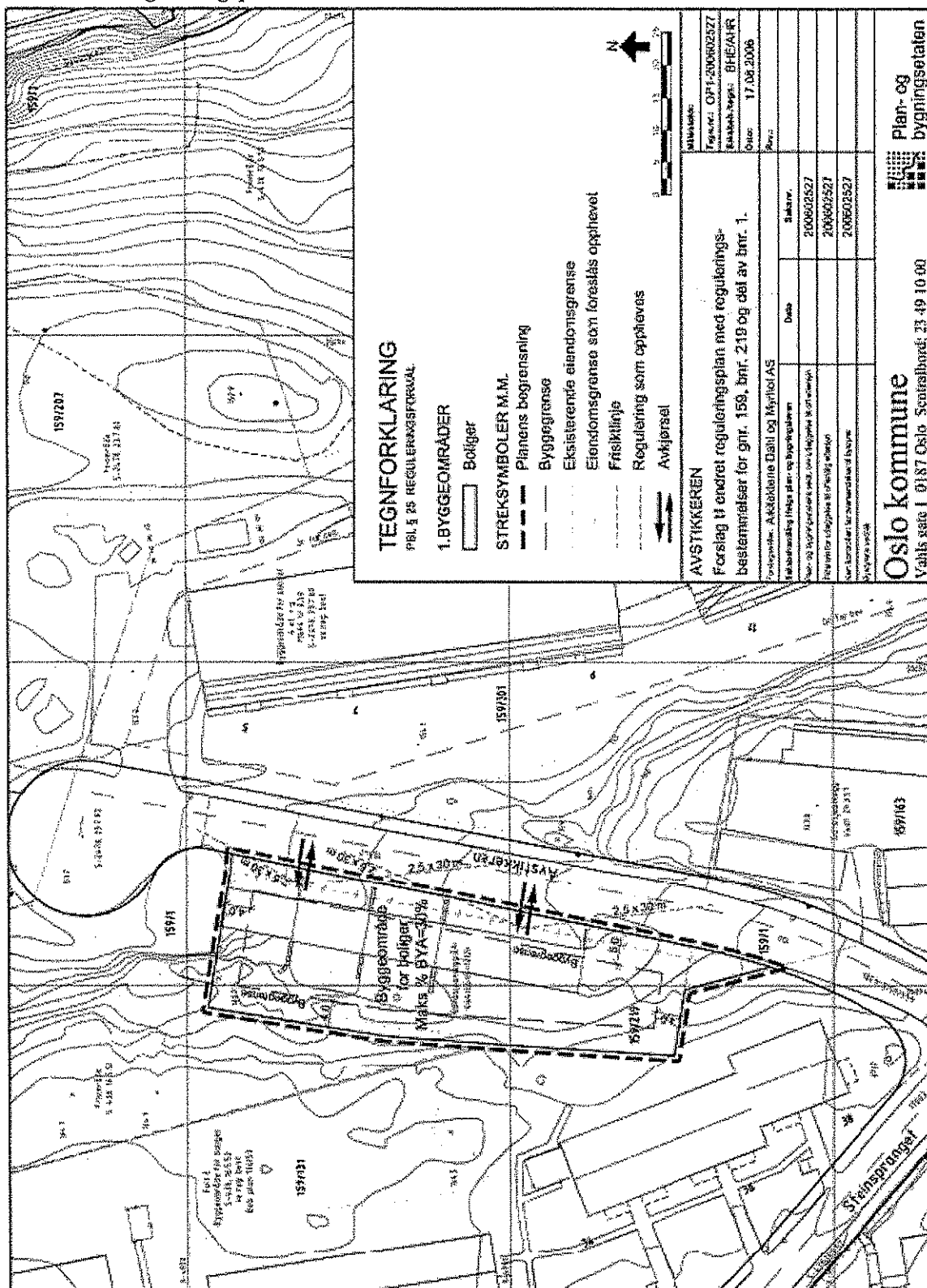
Vist uteoppholdsareal er ikke tilfredsstillende, kjørbar gangvei og areal mellom Avstikkeren og garasjen egner seg ikke til oppholdsareal og heller ikke areal med større stigning enn 1:3.

Parkeringsanlegg over terreng må medregnes i % BYA.

Planområdet ligger innenfor konsesjonsområde for fjernvarme.

Plan- og bygningsetaten anbefaler ikke planforslaget.

Forminsket reguleringsplankart



REGULERINGSBESTEMMELSER FOR AVSTIKKEREN, BERGKRISTALLEN

Gnr. 159, bnr. 219

§ 1 Avgrensning

Det regulerede området er vist på plankart merket kartnr. OP1-200602527 og datert 17.08.2006.

§ 2 Formål

Området reguleres til;

- Byggeområde for bolig.

§ 3 Byggeområde for bolig:**§3.1 Utnyttelse**

Maksimum BYA = 30%.

§3.2 Plassering og høyder

Byggegrenser er vist på plankartet.

Tillatt mønehøyde maksimum 12 meter over gjennomsnittlige terrenghøyde.

Tillat gesimshøyde maksimum 10 meter over gjennomsnittlige terrenghøyde.

§3.3 Utforming

Bebyggelsen skal utformes som rekkehusbebyggelse, med saltak.

Takeene skal vurderes som del av byens taklandskap og behandles som del av tiltakets samlede arkitektoniske uttrykk. Ved nybygg og ombygginger skal tekniske anlegg som heisoppbygg og ventilasjonsanlegg m.m. integreres i den arkitektoniske utformingen.

§3.4 Avkjørsel

Planområdet skal ha avkjørsler til Avstikkeren som vist med piler på plankartet.

§3.5 Parkering

Bil- og sykkelparkering skal anordnes etter den til enhver tid gjeldende parkeringsnorm for Oslo. Videre avsettes 36 plasser som erstatning for dagens garasjer og 12-18 nye plasser til utleie. Parkering skal anordnes under terreng.

§4 Utomhusplan

Sammen med søknad om rammetillatelse skal det innsendes utomhusplan i målestokk 1:500.

Utomhusplanen skal vise opparbeidelse av utearealer med terrengbehandling, beplantning, gangarealer, lekeplasser, parkering for biler og sykler, samt plassering av nettstasjon og avfallsbeholdere. Planen skal redegjøre for eksisterende og fremtidig terreng samt vegetasjon.

Utomhusplanen skal godkjennes samtidig med rammetillatelse.

Uteoppholdsarealene skal være opparbeidet iht. godkjent plan før midlertidig brukstillatelse gis.

Ved etappevis utbygging kan imidlertid brukstillatelse gis når en rimelig andel av utearealet er opparbeidet.

§5 Uteoppholdsareal

For hver boenhet skal det settes av uteoppholdsareal etter følgende norm:

Det skal avsettes minimum 50 m² pr. boenhet med inntil 100 m² BRA og minimum 100 m² pr. boenhet større enn 100 m² BRA. Areal med større stigning enn 1:3 kan ikke medregnes.

§6 Overvann

Lokal overvannshåndtering skal legges til grunn ved detaljutføring og prosjektering av tiltaket. Det skal redegjøres for behandling av alt overvann, både takvann og drensvann, ved søknad om rammetillatelse.

§7 Støy

Miljøverndepartementets til enhver tid gjeldende retningslinjer for utendørs støy skal tilfredsstilles. Til grunn for avbøtende tiltak skal det foreligge en støyfaglig utredning som skal ligge ved søknad om rammetillatelse. Støytiltakene skal være ferdigstilt før midlertidig brukstillatelse gis.

VEDTAK OM OFFENTLIG ETTERSYN

Plan- og bygningsetaten vedtar med hjemmel i plan- og bygningslovens § 27-1 nr.2 og i henhold til delegert myndighet vedtatt av bystyret 06.05.1997, lagt ut til offentlig ettersyn:

Forslag om reguleringsplan med reguleringsbestemmelser for Avstikkeren, Bergkrystallen, som omreguleres fra garasjeanlegg til:

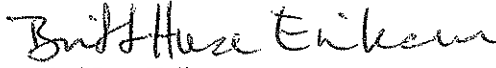
- Byggeområde for boliger

som foreslått av Avstikkeren Garasjelag AS, vist på kart merket OP1-200602527 og datert Plan- og bygningsetaten 17.08.2006.

PLAN- OG BYGNINGSETATEN, DEN

28, 09 - 2006


Sigmund Omang
avdelingsleder


Britt Huse Eriksen
saksbehandler

Forslagsstillers planbeskrivelse

Avstikkeren 3A, Lambertseter

Gnr 159 Bnr 219

Planforslag

Reguleringsplan

Forslagsstiller: Arkitektene Dahl og Myrhol AS for Avstikkeren Garasjelag AS



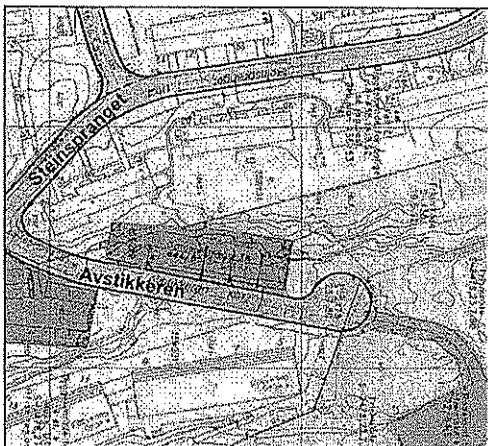
28 august 2006
Avstikkeren Garasjelag AS

INNHold

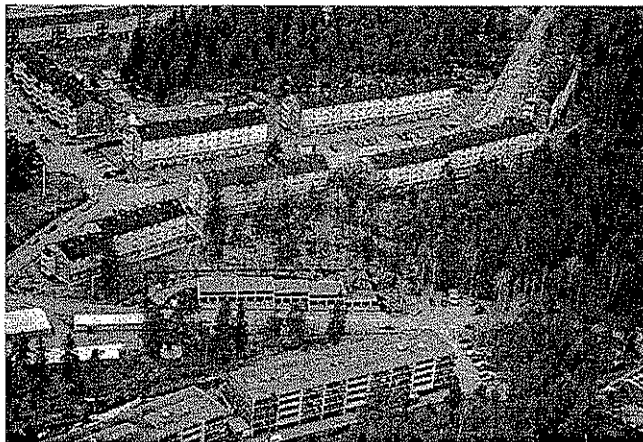
INNHold	2
1. FORENKLET ILLUSTRASJON.....	3
1.1 Skisse – eksisterende situasjon	3
1.2 Skisse - mulig fremtidig situasjon	3
2. BAKGRUNN.....	4
3. EKSISTERENDE FORHOLD.....	4
3.1 Lokalisering og bruk	4
3.2 Planområdet og forholdet til tiliggende arealer	5
4. PLANSTATUS	6
5. MEDVIRKNING	7
5.1 Innspill ved kommunalt samråd	7
5.2 Kunngjøringsinnspill	8
6. FORSLAGSSTILLERS FAGLIGE BEGRUNNELSE	9
7. PLANFORSLAGET	10
8. KONSEKVENSER AV FORSLAGET	13
9. ILLUSTRASJONER.....	14
10. TIDLIGERE POLITISKE VEDTAK	17

1. FORENKLET ILLUSTRASJON

1.1 Skisse – eksisterende situasjon



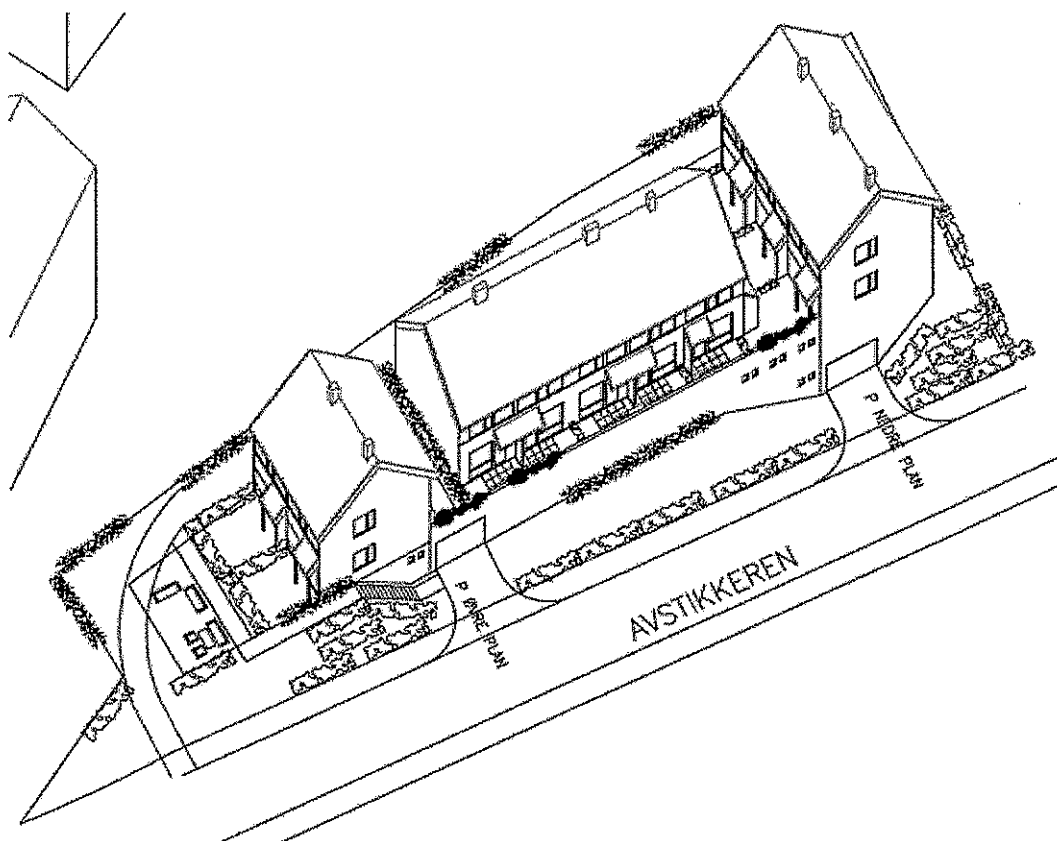
Gjeldende regulering



Flyfoto av eksisterende garasjeanlegg

På tomten står det i dag 36 garasjer i to plan. Brukerne av disse vil bli tilbudt plass i nytt garasjeanlegg under de foreslåtte rekkehus (se løsning under).

1.2 Skisse - mulig fremtidig situasjon



Skisse aksiometri av mulig ny bebyggelse

2. BAKGRUNN

På tomten står i dag 36 garasjer i to plan, eiet av Oslogarasjene AS. Garasjene er utleid til beboere i strøket. Det er stor mangel på garasjer fordi drabantbyen Lambertseter i sin tid ble bygget uten annet enn gateparkering.

Samtidig er tomten attraktiv, med beliggenhet bare 300 meter fra Bergkrystallen T-banestasjon. I tillegg til behov for garasjer har området behov for en mer variert boligsammensetning. Dagens beboere i blokkene kan ønske en bolig med hage, uten at de skal være nødt til å flytte fra strøket.

Formålet med planforslaget er å kunne utnytte tomten til både boliger og garasjer, og det foreslås 10 rekkehusleiligheter med et garasjeanlegg med plass til ca 60 biler. Det betyr plass til dagens 36 leietakere, 12 plasser til anleggets egne beboere og et tillegg på 12 plasser som bidrar til en bedre parkeringssituasjon for beboere i strøket.

3. EKSISTERENDE FORHOLD

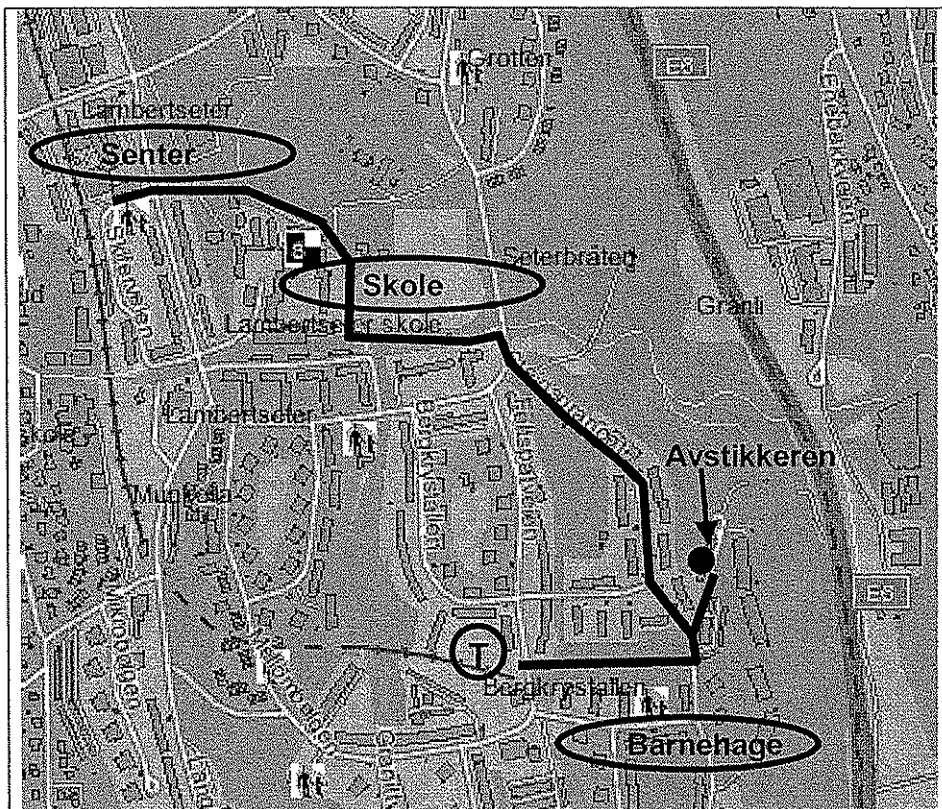
3.1 Lokalisering og bruk

Planområdet er på 1582 m², og er i dag regulert til Garasjeanlegg 444-65 (S-1212). Planområdet ligger i en blindvei med adresse Avstikkeren 3A, med ca 300 meters gangavstand til Bergkrystallen T-banestasjon. To eiendommer har i tillegg adkomst fra blindveien: Et boligområde med 48 boliger i to terrasseblokker, og en rodetomt for kommunale tekniske etater.

4 etasjes boligblokker er lokalisert både ca 10 meter vest og 20 meter øst for planområdet.

Fra planområdet er det ca 200 meter til barnehage, ca 800 meter til Lambertseter grunnskole og ca 1200 meter til Lambertseter senter (se kart under).

Nærmeste dagligvare ligger ved T-banestasjonen, 300 meters gangavstand.



3.2 Planområdet og forholdet til tiliggende arealer

Natur- og ressursgrunnlaget

Planområdet ligger inneklemt mellom bolig- og friområder. På boligarealene er det 4 etasjes blokker og på friområdene er det i hovedsak gran- og noe løvskog.

Landskap

Planområdet ligger i svakt hellende terreng mot nord og øst.

Verneinteresser

På planområdet finnes ingen verneinteresser, men byantikvaren har i sin uttalelse til planinitiativ i 2005 uttalt at "dersom eksisterende garasjeanlegg skal omreguleres til boligformål, bør det oppføres rekkehusbebyggelse som erstatning for garasjeanleggene."

Miljøfaglige forhold

Sol og skyggeforhold er vist med egne diagrammer i kapittel 9.

Støy og forurensning fra trafikk er ubetydelig, og kildene er beskrevet i fire punkter under.

Avstikkeren er en blindvei som, i tillegg til planområdet, er adkomst til tre eiendommer. Disse utgjør de tre første punktene i listen:

- 1) To terasseblokker med til sammen 48 leiligheter. Etter "Veg- og gateutforming. Håndbok 017". (Statens vegvesen) gir dette ca 200 bilturer pr døgn.
- 2) De 36 garasjene stipuleres til å generere ca 70 bilreiser pr døgn.
- 3) Rodetomt for kommunale tekniske etater brukes etter informasjon fra Samferdselsetaten til gruslager. Det betyr at lastebiler fyller sand, som tas ut fra E6 om vinteren. E6 ligger lavere i terrenget og trafikken til og fra uttaket belaster ikke Avstikkeren. Antall tunge biler som fyller sand via Avstikkeren varierer med klima og etter hvor mye det er behov for å strø, anslagsvis 0-20 biler pr døgn (20 når det kommer en båtlast med sand) Dette gir mindre enn 10 i gjennomsnitt. Totalt gir dette en trafikk på 280 biler pr døgn, som er helt ubetydelig når det gjelder støy og forurensning.
- 4) E6 ligger nær planområdet, i en avstand på 150 meter, og med en høydeforskjell på ca 35 meter. Trafikken er på 55.000 (ÅDT). Beregnet utendørs støy fra E6 er i størrelsesorden 50 dB(A). Forutsetningene for denne beregningen er
 - 55.000 (ÅDT)
 - 10% tungtrafikkandel
 - Fartsgrense 80 km/t
 - Avstand 150 meter, høydeforskjell 35 meter, og en terrengmodell der terrenget går bratt opp fra E6, og slik danner en skjerm

Summen av de to støykildene, Avstikkeren (46) og E6 (50), blir på 52 dB(A), eller 52 $L_{ekv,24 \text{ timer}}$.

Støyen er beregnet med "Forenklet metode" av Nordisk beregningsmetode for vegtrafikkstøy, $L_{ekv,24 \text{ timer}}$ (Statens vegvesen 1983). Den nye metoden "Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442)" innebærer at døgnet skal deles i 3, L_{den} (dag: 07-19, ettermiddag: 19-23 og natt: 23-07). Vi har antatt 10% av ÅDT om natten, og resten fordelt på resten av døgnet, og finner at støynivået L_{den} blir det samme som beskrevet over, ($L_{ekv,24 \text{ timer}}$ er det samme som dB(A)).

Helse- og velferdsetaten har i sin samrådsuttalelse uttalt at de ikke kjenner til forhold med betydning for planinitiativet når det gjelder forurensning grunn, vann, støyforhold, luftkvalitet eller for rekreasjon og nærmiljø. Staten anbefaler at tiltak mot radon utføres ved bygging av boliger i Oslo.

Trafikkforhold

Maksimalt 280 biler pr døgn, inn og ut av Avstikkeren, skaper ingen problemer for trafikkavviklingen, verken lokalt eller i kryss med hovedveinettet..

Det er mangel på parkeringsplasser for eksisterende beboere, fordi utbyggingen av drabantbyen Lambertseter skjedde på 1950-tallet da man anså at det var tilstrekkelig med parkering langs gatene. Noen garasjeanlegg er etablert siden, blant annet de 36 garasjene som er bygget på planområdet.

Risiko- og sårbarhet

Se kommentar fra Helse- og velferdsetaten under "Miljøfaglige forhold".

Sosial infrastruktur

Se kapittel 3.1.

Teknisk infrastruktur

Planområdet ligger innenfor konsesjonsområde til Viken Fjernvarme. Området har god kapasitet innen vei, vann, kloakk og energi.

Estetikk og byggeskikk

Drabantbyen Lambertseter ble i hovedsak bygget på 1950-tallet, mens de to terrasseblokkene i Avstikkeren er fra 1980-tallet. I planområdets umiddelbare nærhet er det bare boligblokker i 4 etasjer, med andre ord en svært ensartet sammensetning av boligmassen.

Stedsutvikling

I Planprogram Lambertseter, datert mai 2004, heter det om boliger: *"Bydelen har lavere andel boliger med ett, fire, fem og seks rom enn bygjennomsnittet. Over 50% av boligene er på tre rom. Lambertseter har en beliggenhet og struktur (lite trafikk, store grøntområder) som tilsier at området er svært godt egnet for barnefamilier. Det bør være et mål i størst mulig grad å supplere eksisterende bebyggelse med større leiligheter.*

Ved foreliggende planforslag med boliger som formål, anbefales det der forholdene vurderes som velegnet for barnefamilier i forhold til trafikk og uteoppholdsarealer, stilles krav om en viss prosentandel boliger med 4 rom eller mer."

Barns interesser

Planområdet er bebygget med 36 garasjer og er derfor i dag ikke egnet for barns lek. Området rundt gir derimot gode muligheter, både mellom boligblokkene og i de skogdekkede friområdene.

Juridiske forhold

Planområdet er pr i dag eiet av Oslogarasjene AS (gnr/bnr 159/219) og en stripe langs veien (del av gnr/bnr 159/1) er eiet av Oslo kommune ved EBY.

EBY har i brev av 14.03.2006 skrevet at de "er innstilt på at salg lar seg gjennomføre" når reguleringsplan er vedtatt.

Interessekonflikter

Eksisterende beboere ønsker både en variert boligsammensetning og flere garasjer. Soldiagram i kapittel 9 viser at et nytt prosjekt ikke vil gi ulemper for naboene.

4. PLANSTATUS

Rikspolitiske retningslinjer

Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging skal sikre at utbygging samordnes med transportsystemet på en slik måte at transportbehovet reduseres, og at utbyggingen bygger opp om miljøvennlige transportformer (kollektivtrafikk, sykkel og gange).

Rikspolitiske retningslinjer for barn og unge skal styrke barn og unges interesser i all planlegging etter Plan- og bygningsloven, på en slik måte at arealer som brukes av barn og unge skal sikres mot støy, forurensning, trafikk- og helsefare.

Overordnede planer

Kommuneplanen 2004 legger blant annet opp til en økning av boligmassen i Oslo, med en prioritering av fortetting rundt kollektivknutepunkter og banestasjoner.

Gjeldende regulering

Eiendommen er regulert til garasjeanlegg i stadfestet plan S-1212, 12.05.1965. Endring av planen, fra 26 til 36 garasjer, ble godkjent i sak 444/65.

Planområdet inngår ikke i det arealet som er regulert i "Reguleringsplan for småhusområder i Oslo's ytre by", vedtatt i bystyret 15.03.2006.

Pågående planarbeid

Lambertseter Planprogram, Plan- og bygningsetaten, mai 2004, var i 2004 ute til offentlig ettersyn og er nå oversendt byrådet for vurdering og politisk behandling. I planprogrammet heter det blant annet:

"Bakgrunn for arbeidet med planprogrammet ligger i at det foreligger flere konkrete planforslag om fortetting i Lambertseterområdet. Det har også vært møter om ytterligere utbyggingsforslag rundt Lambertseter senter. Forslagene kan innebære 400-600 boliger.

Bystyrets vedtak av Kommuneplan 2000 peker på områdene rundt T-banestasjonene Lambertseter og Bergkrystallen som to av flere stasjonsnære områder der en kan vurdere fortetting. Oppfølging av dette inngår i foreliggende dokument."

5. MEDVIRKNING

5.1 Innspill ved kommunalt samråd

Planinitiativ ble innsendt 02.03.2006. PBE sendte ut invitasjon til samråd 07.04.2006.

Samrådsinnspillene følger som eget vedlegg.

Liste over samrådsinnspill

1. Samferdselsetaten	28.04.06
2. Byantikvaren	02.05.06
3. Helse- og velferdsetaten	26.04.06
4. Friluftsetaten	20.04.06
5. Undervisningsbygg (Oslo kommune)	
6. Bydel Nordstrand	28.04.06
7. Hafslund Nett	27.04.06

Sammendrag av samrådsinnspill

- 1 Samferdselsetaten har følgende kommentarer:
 - Avkjørsler må ha stignings- og siktforhold etter kommunale normer
 - Bredde for avkjørsler skal være maks 4 meter
 - Krav til støyskjerming må være i tråd med nye retningslinjer T-1442
- 2 Byantikvaren viser til Lambertseter Planprogram, hvor det er uttalt at eksisterende garasjeanlegg bør erstattes av rekkehus, dersom de skal omreguleres til boligformål. Det opplyses at det ikke er registrerte kulturminner på planområdet og at det ikke vil bli krevd arkeologisk registrering.
- 3 Helse- og velferdsetaten har følgende kommentarer:
 - De har ingen informasjon som tilsier forurensset grunn i planområdet
 - Det anbefales generelt tiltak mot radon i alle nye boliger i Oslo
 - Overvann bør ikke belaste avløpsnett, men håndteres lokalt
 - Det er ingen kjente forhold innen støy, luftkvalitet eller rekreasjon og nærmiljø som har betydning for planinitiativet
 - Det anbefales 50m² uteareal av god kvalitet, i tråd med veileder om universell utforming fra Norges Handikapforbund, samt normkrav til soleksponering, som sier at utearealet bør ha 5 timers sol 1. mai.

- 4 Friluftsetaten uttaler at det er ingen kjente forhold som har betydning for planinitiativet.
- 5 Undervisningsbygg har for få opplysninger, og vil komme tilbake med kommentar ved varsel om oppstart.
- 6 Bydel Nordstrand stiller krav til fysisk utforming, blant annet garasjedørene og krav om en stille side, for å skjerme mot støy og forurensning fra garasjeanlegget og fra E6. Sol- og skyggeforhold må dokumenteres.
- 7 Hafslund Nett opplyser følgende:
 - Det er ikke eksisterende nett på planområdet, men i Avstikkeren
 - Nye anlegg bekostes av utbygger
 - Behov for ny nettstasjon må avklares tidlig
 - Netteier må sikres rett til drift, vedlikehold og fornyelse
 - Veibelysning må inkluderes i prosjektkostnadene
 - Formell saksgang for etablering av veibelysning er vedlagt.

Samrådsinnspillene kan leses i sin helhet i vedlegg.

Forslagsstillers kommentarer til samrådsinnspill

- 1 Kravene fra Samferdselsetaten er fulgt i dette planforslaget.
- 2 Ingen kommentar
- 3 Kravene fra Helse- og velferdsetaten er fulgt i dette planforslaget
- 4 Ingen kommentar
- 5 Ingen kommentar
- 6 Sol- og skyggeforhold er dokumentert, og i forhold til E6 har alle leilighetene en stille side. Utforming av garasjeanlegget vil ta de hensyn som bydelen anbefaler.
- 7 Kravene fra Hafslund Nett vil bli fulgt i prosjekteringsarbeidet.

Utbygger har dessuten hatt samtaler med representanter for Avstikkeren og Steinspranget borettslag, 07.01.2006, som uttrykte seg positive til prosjektet, forutsatt tilfredsstillende solforhold og at antall garasjeplasser minst ble opprettholdt.

5.2 Kunngjøringsinnspill

Varsel om oppstart ble annonsert i Aftenposten og Dagsavisen 06.06.2006, og ved brev til berørte grunneiere og til offentlige institusjoner (annonse og adresseliste er vedlagt). Innkomne kunngjøringsinnspill er opplistet, referert, kommentert og vedlagt.

Liste over kunngjøringsinnspill

- | | |
|---------------------------------------|----------|
| 1. Lambertseter 2003 – Nå og fremover | 06.06.06 |
| 2. Vann- og avløpsetaten | 12.06.06 |
| 3. Friluftsetaten | 13.06.06 |
| 4. Helse- og velferdsetaten | 21.06.06 |

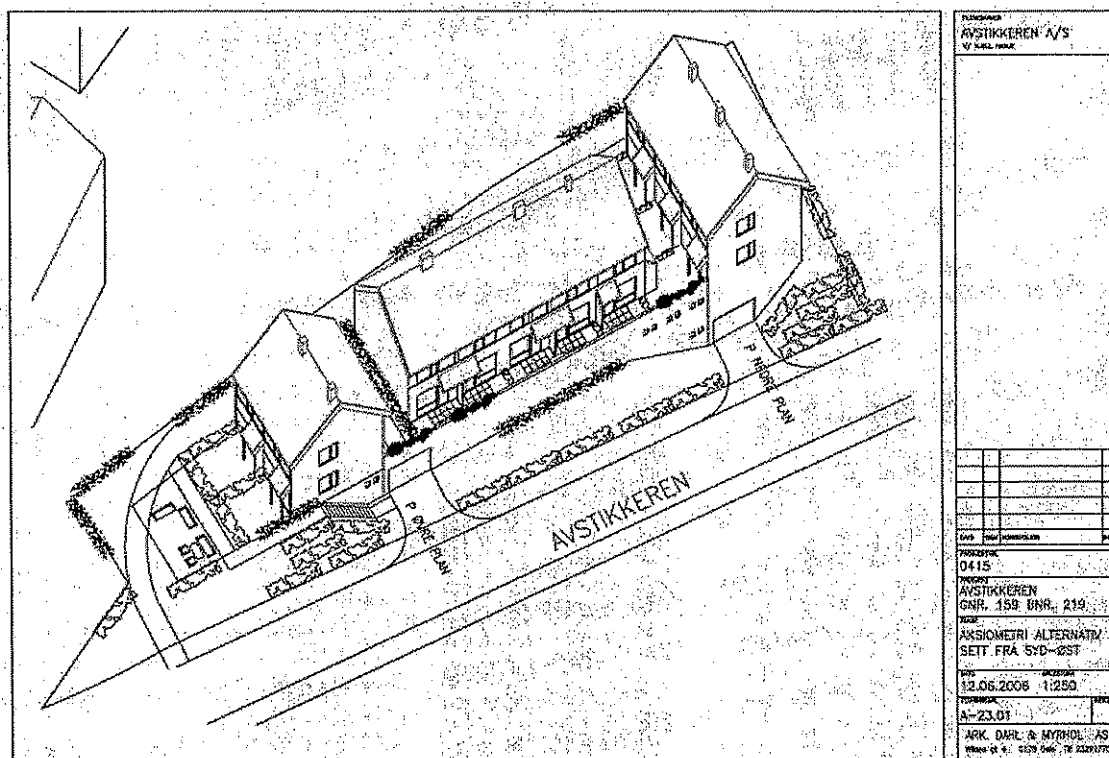
Sammendrag av kunngjøringsinnspill

1. Lambertseter 2003 ønsker relevante opplysninger om prosjektet.
2. Vann- og avløpsetaten skriver at ingen hovedledninger berøres av planområdet, og at overvann må fordrøyes på egen grunn. Dette bør vurderes i sammenheng med utomhusplanen.
3. Friluftsetaten har ingen merknader på det nåværende tidspunkt.
4. Helse- og velferdsetaten har sendt en generell kommentar. Se kommentar under samrådsinnspill.

Forslagsstillers kommentarer til kunngjøringsinnspill

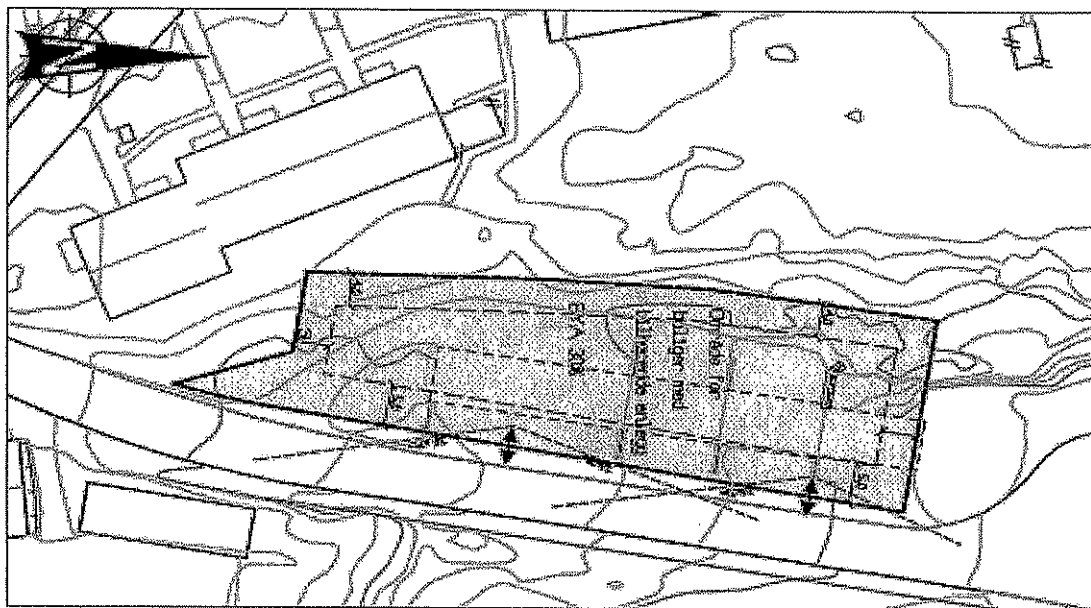
1. Lambertseter 2003 er kontaktet pr telefon.
2. Overvann vil bli håndtert på egen grunn.
3. Ingen kommentar.
4. Ingen kommentar.

Forslaget er også i tråd med forslag til Planprogram Lambertseter (2004) som ønsker flere familieleiligheter med 4 rom eller mer i området. Alle de 10 leilighetene i forslaget har 4 rom.



7. PLANFORSLAGET

Planforslaget inkluderer denne planbeskrivelsen (28.08.2006), plankart (28.08.2006) og reguleringsbestemmelser (28.08.2006).



Utsnitt av plankart. Plankart med tittelfelt er vedlagt.

Reguleringsformål

Hele planområdet foreslås regulert til byggeområde for boliger, vist på vedlagte plankart.

Grad av utnyttning og høyder

Forslaget innebærer BYA = 30%. Garasjeanlegget er ikke inkludert i beregningen, fordi det ligger delvis under terreng og fordi arealet oppå garasjene opparbeides for opphold. Intensjonen med å benytte BYA som et mål på utnyttelse er å vise hvor mye areal som står igjen for annen bruk enn bebyggelse. I dette tilfellet opparbeides alt arealet over garasjene til enten bebyggelse eller opphold, og det kan derfor ikke være riktig å inkludere garasjene i BYA.

Gjennomsnittlig terrenghøyde for planområdet er beregnet til 159 moh. Taket på garasjeanlegget vil ligge ca 2 meter over dette, som samtidig utgjør byggeflaten for boligbebyggelsen. For boligene settes gesimshøyde til 8 meter og mønehøyde til 10 meter.

Uteareal pr boenhet er beregnet til ca 90 m², inkludert en kjørbare gangvei. Illustrasjon med skravert uteareal vises i kapittel 9. Beregningen er i tråd med Miljøverndepartementets veileder "Grad av utnyttning" (1.7.1997), der det i kapittel 3 om "Minste uteoppholdsareal" står at "gangveier og kjørbare gangveier" kan regnes som uteoppholdsareal.. Uten gangveien er utearealet ca 70 m² pr boenhet.

Arealene langs veien kan benyttes til opphold, fordi trafikken er liten. Men dette er avhengig av utformingen, og at de ikke utformes med en stigning større enn 1:3. Arealene langs veien utgjør ca 20 m² pr boenhet.

Bebyggelsens plassering

Illustrasjon av ny bebyggelse er vist i kapittel 6, som 10 rekkehusleiligheter. Dette er bare en illustrasjon på framtidig bebyggelse, og for å vise at det er mulig å plassere 10 leiligheter innenfor den generelle byggegrense på 4 meter. Vi vedlegger også en alternativ illustrasjon, som også viser 10 leiligheter, men med en annen orientering. I denne vil byggegrensen mot nabo være mindre enn 4 meter på 3 steder.

Natur- og ressursgrunnlaget

Planområdet er omgitt av boligblokker, med friområder og spredt granskog mellom husene.

Avstikkeren Garasjelag AS

Side 10 av 17

Landskap

Planområdet heller svakt mot nordøst.

Verneinteresser

Ingen verneinteresser.

Miljøfaglige forhold

Sol- og skyggef forhold er vist i egne illustrasjoner i kapittel 9.

Støy fra trafikk er vurdert i forhold til retningslinjene T-1442. Trafikk i Avstikkeren er i dag 280 biler pr døgn, med 5% tungtrafikkandel. De 10 nye leilighetene skaper 35 bilturer, pluss 24 turer fra 12 nye parkeringsplasser, totalt 60 nye turer pr døgn. Dette gir totalt 340 biler i Avstikkeren pr døgn. 340 biler med 5% tungtrafikk gir støy på i størrelsesorden 46 dB(A).

Støy fra E6 er beregnet i kapittel 3.2, til å være i størrelsesorden 50 dB(A), og summen av de to kildene er beregnet til 52 dB(A) eller 52 $L_{\text{ekv},24 \text{ timer}}$

Som tabellen under viser er dette under maksgrensen for hvit sone.

T-1442	Restriksjoner/ tiltak	Nedre grense for utendørs støy fra veitrafikk
Rød sone	Ikke egnet til støyfølsomme formål	65 L_{den}
Gul sone	Støyfølsom bebyggelse kan oppføres, dersom avbøtende tiltak gir tilfredsstillende støyforhold	55 L_{den}
Hvit sone	Normalt ikke behov for spesielle hensyn	< 55 L_{den}

Trafikkforhold

60 nye bilturer pr døgn vil ikke gi noen endring i forhold som trafikkavvikling, behov for veistandard eller trafiksikkerhet.

Det bygges ca 12 nye parkeringsplasser i garasjeanlegget, til bruk for beboere i området, i tillegg til de 36 som har garasje der i dag, og i tillegg til de 12 som skal disponeres av de 10 leilighetene.

Det bygges fortau langs planområdet.

Det foreslås to avkjørsler fra det nye garasjeanlegget, en i hvert plan, og sikten er sikret ved at det er 5 meter fra husvegg til kant kjørebane. Siktlinjer er inntegnet på plankartet.

Risiko- og sårbarhet

Helse- og velferdsetaten har anbefalt tiltak mot radon i alle nye boliger i Oslo. Det vil bli innarbeidet i det foreslåtte prosjekt.

Sosial infrastruktur

Eksisterende sosiale infrastruktur er beskrevet i kapittel 3.1. 10 nye boliger vil ikke skape behov for utvidelse av disse eller etablering av nye tilbud.

Teknisk infrastruktur

Vi viser til beskrivelse i kapittel 3.2. 10 nye leiligheter vil bli tilknyttet eksisterende anlegg for vann, avløp, teletjenester og energi.

Estetikk og byggeskikk

Det foreslås rekkehus med saltak i to etasjer oppå et garasjeanlegg i to plan. På grunn av terrenget vil bare gavlene mot øst vise hele høyden, på en slik måte at bare gavlen lengst mot nord vil vise 4 etasjer (se illustrasjon i kapittel 6).

Stedsutvikling

Vi viser til Planprogram Lambertseter (se kapittel 3.2), der det er et mål å øke antall familieleiligheter med størrelse 4 rom eller mer. Alle de 10 leilighetene i planforslaget har 4 rom.

Vi viser også til Kommuneplan 2004 som ønsker boligfortetting ved T-banestasjoner.

Barns interesser

Hver av de 10 leilighetene vil få privat hage på ca 25 m². Totalt 90m² pr leilighet er løst ved de øvrige grønne arealer på tomten, samt en kjørbare gangvei, vist ved illustrasjon i kapittel 9. I tillegg er det skogkledt friområde både mot vest, mot nord og mot øst. Det er opparbeidet fortau langs veien Steinspranget til Lambertseter skole.

Juridiske forhold

Leietakere i dagens garasjeanlegg vil få tilbud om å leie plass i det nye anlegget.

8. KONSEKVENSER AV FORSLAGET

Overordnede planer og mål

Planforslaget er i tråd med Kommuneplan 2004, som ønsker boligfortetting ved T-banestasjoner, og det er i tråd med Planprogram Lambertseter som ønsker flere leiligheter med 4 rom eller mer.

Natur- og ressursgrunnlaget

Friluftsinnteresser i området berøres ikke av forslaget.

Miljøfaglige forhold

60 nye bilturer inn og ut av Avstikkeren pr døgn gir ingen merkbare konsekvenser for støy eller luftforurensning.

Sol- og skyggeforhold er vist på diagram i kapittel 9, og disse viser ingen konsekvenser for omkringliggende boliger.

Trafikkforhold

60 nye bilturer inn og ut av Avstikkeren gir ingen merkbare konsekvenser for trafikkavvikling, behov for ny veistandard eller for trafiksikkerhet.

Parkeringsforholdene i området blir forbedret ved at det bygges ca 12 nye parkeringsplasser.

Forholdene for gang- og sykkeltrafikk blir bedre enn i dag fordi det bygges fortau langs planområdet.

Sosial infrastruktur

10 nye leiligheter gir ikke behov for økt kapasitet på sosial infrastruktur.

Teknisk infrastruktur

Tekniske anlegg for vann, avløp, energi, elektrisitet og trafikkavvikling har kapasitet for 10 nye boliger.

Estetikk og byggeskikk

Garasjeanlegg i to plan og rekkehus i to etasjer vil bli dempet av det fallende terreng, og den opparbeidede terrengtilpasning. 4 etasjer vil bare synes på en av gavlene.

Eksisterende boligblokker både mot øst og mot vest har 4 etasjer, slik at de nye boligene ikke vil gi fjernvirkninger utover det som eksisterer i dag.

Stedsutvikling

Området får et tilskudd på 10 familieleiligheter med 4 roms, i en avstand på 300 meter fra Bergkrystallen T-banestasjon.

Barns interesser

Uteareal pr leilighet er beregnet til ca 90 m².

Universell utforming

Trappene mellom garasjeanlegg og boliger vil ikke være tilgjengelige for alle, men gangveisystemet vil ivareta alles behov.

Juridiske forhold

Leietakere i dagens garasjeanlegg vil få tilbud om å leie plass i det nye anlegget.

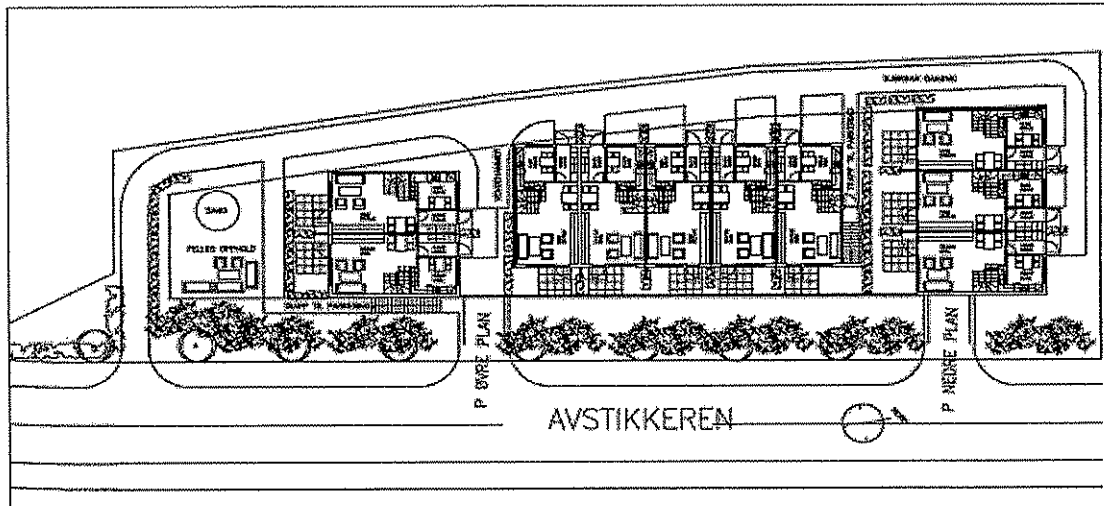
Interessekonflikter

Solforhold gir ingen ulemper for naboene. Nye garasjeplasser bidrar til å løse et behov.

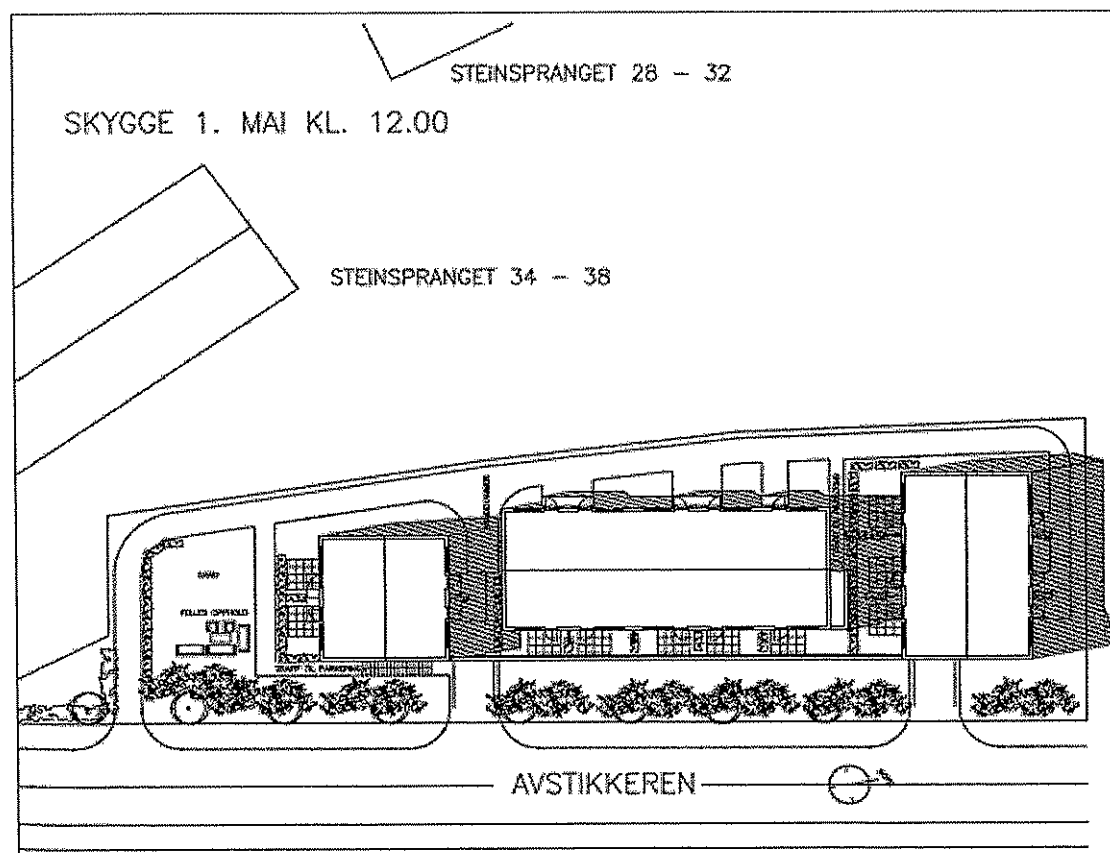
9. ILLUSTRASJONER

Følgende illustrasjoner, som ikke er gjenstand for vedtak og derfor ikke juridisk bindende, viser en mulig maksimal utbygging iht. forslaget.

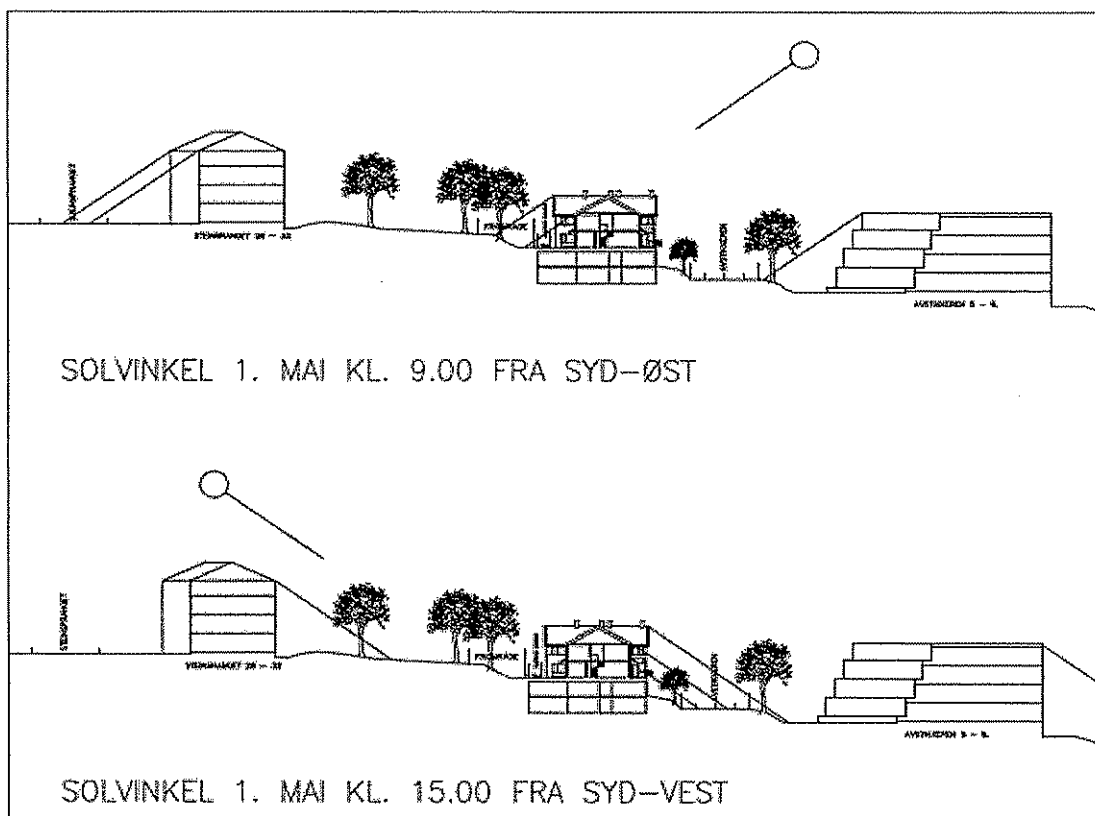
Nedenfor vises ulike illustrasjoner for de to alternative forslagene (Aksiometri for den foreslåtte utbygging er vist i kapittel 6):



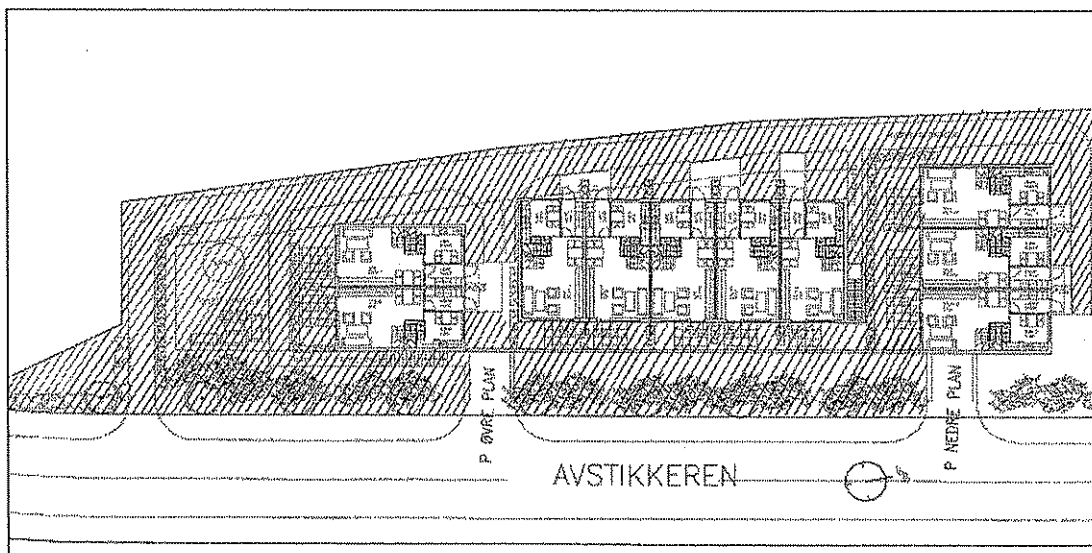
ILLUSTRASJON 1: Den foreslåtte utbygging. Plan 1.etasje.



ILLUSTRASJON 2: Den foreslåtte utbygging. Soldiagram 1. mai kl 12.



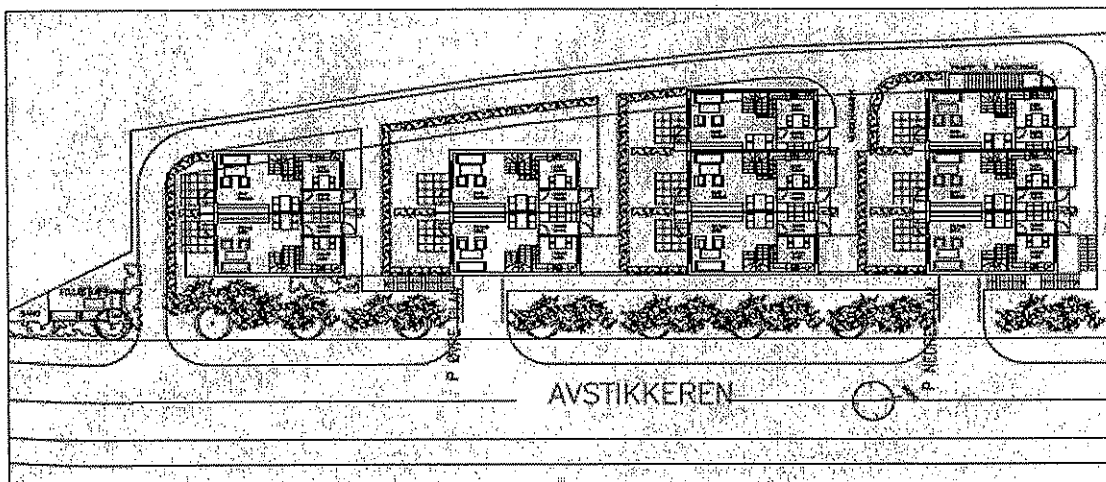
ILLUSTRASJON 3: Den foreslåtte utbygging. Terreng, nabobygninger og solforhold



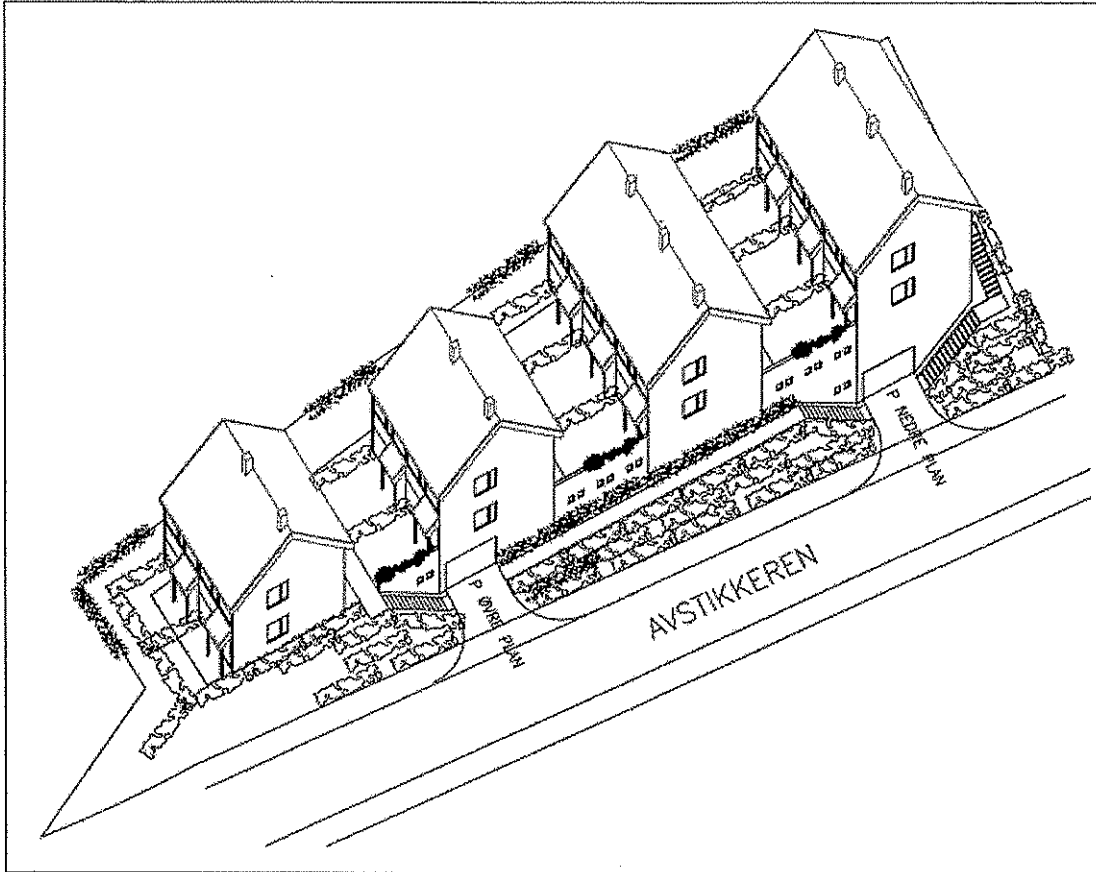
ILLUSTRASJON 4: Den foreslåtte utbygging. Skravert uteareal.

(ettersendes)

ILLUSTRASJON 5: Den foreslåtte utbygging. Snitt av bebyggelse med eksisterende terreng



ILLUSTRASJON 6: Alternativ utbygging. Plan 1.etasje.



ILLUSTRASJON 7: Alternativ utbygging. Aksiometri.

10. TIDLIGERE POLITISKE VEDTAK

Det er ikke tidligere gjort politiske vedtak i denne saken.

VEDLEGG

- Plankart, datert 28.08.2006
- Plankart i DWG-format
- Reguleringsbestemmelser, datert 28.08.2006
- Samrådsinnspill
- Varslingsuttalelser

Vedlegg 3: Innspill ved kommunalt samråd

Oslo kommunes Samferdselsetaten

Plan- og bygningsetaten
postmottak@pba.oslo.kommune.no

Dato: 20.04.2009

Dokument:
200902287

Vg ref (saknr):
200902287-2

Saksbeh.
Jøran M. Ellertsen, 23450000

Arkivkode:
152.1

AVSTIKKEREN INVITASJON TIL SAMRÅD.

Samferdselsetaten viser til plannummer med saknr 200602287 og har følgende kommentarer i saken:

Regge utkjørsene skal ha saks- og seigningsforhold i henhold til gjeldende kommunale bestemmelser. Videre skal bredde for utkjørsel fra offentlig vei være minst 4,0 meter ut fra en trafikkulikebeteinstrengt vurdering.

Det må for øvrig tas med i reguleringsbestemmelsen at krav til støykjenning skal tilfredstilles i henhold til Miljøoverordningsbestemmelser, T1002.

Med vennlig hilsen

Anders Arild
sakshandler

Jøran M. Ellertsen
overingeniør



Samferdselsetaten

Besøksadresse:
Postboks 6500 Stovner
0407 Oslo

Telefon 02 100
Telefax 02 49 79 10

E-post: postmottak@oslo.kommune.no
Nettside: <http://www.oslo.kommune.no>

Besøksnr: 020404.57645
Org.nr: 020404.57645

Journalpost: 200602527/12

Fra: Karina Nagell-Erichsen

E-Post: karina.nagell-erichsen@bya.oslo.kommune.no

Dato: Tue, 2 May 2006 10:05:11 +0200 (MEST)

Til: postmottak@pbe.oslo.kommune.no, britt.eriksen@pbe.oslo.kommune.no

Emne: Uttalelser - Avstikkeren

Saksnr. 200602527-3, Planinitiativ for Avstikkeren

Vi viser til Plan- og bygningsetatens e-post datert 07.04.06 med invitasjon til samråd, område- og prosessavklaring for Avstikkeren.

Det er ar ikke registrert kulturminneverdier innenfor det aktuelle planområdet, eller i planområdets nærliggende område.

Arkeologiske forhold

Planområdet er allerede bebygget, og opprinnelig undergrunn er fjernet og omrotet. Byantikvaren kommer derfor ikke til å kreve arkeologisk registrering i henhold til Lov om kulturminner av 9. juni 1978 nr 50 Â§ 9.

Vennlig hilsen

Karina Nagell-Erichsen
antikvar/sivilarkitekt



Oslo kommune
Helse- og velferdsetaten

Plan- og bygningsetaten
Avdeling for områdestilling

Dato: 28 april 2006

Brev ref: 20060237- Helse- og velferdsetaten Vår ref: (saksnr.) 20060237-3
3 000 Helse Etabler

Apskrift: 2006

Sakshandling: Helse- og velferdsetaten 20 40 31 20
Sakshandling: Helse- og velferdsetaten 20 40 31 20
Sakshandling: Helse- og velferdsetaten 20 40 31 20
Sakshandling: Helse- og velferdsetaten 20 40 31 20

AVSTIKKERN
SAMRÅDSINNSPILL

Helse- og velferdsetaten viser til e-post datert 7. april 2006, og ønsker ikke å delta i
Planforum. Nedensfor har vi gitt kommentarer og innspill til planen innenfor våre fagfelt.

Ifølge lov om helsevesen i kommunene § 1-4, skal helsevesenets "medvirke til at helsevesenets hensyn
blir ivarettatt i andre offentlige organer hvis virksomhet har betydning for helsevesenets virksomhet. Slik
medvirking skal ikke blant annet gjøres ved og utøvelse av vedtatte planer i plan- og
utviklingsorganer som blir oppnevnt". Helse- og velferdsetaten uttaler seg som helsevesenets myndighet.

Forurenset grunn

På grunn av midlertidig omprioritering av oppgaver ved faggruppe for jordforurensning, vil
denne reguleringsaken ikke behandles individuelt, men gis en generell kommentar. Vi viser
særlig til tidligere uttalelser i saken.

Kan grunnene være forurenset?

SFTs grunnarbeide gir en oversikt over lokaliteter hvor det er mistanke om eller er påvist
forurensning i Oslo kommune (se [http://www.oslo.kommune.no](#)). Det vil være grunn til mistanke om
forurensning i sentrale områder i Oslo (særlig i området innenfor ring 2). Dette på grunn av
langvarig påvirkning fra blant annet trafikk og potensielt forurensette virksomheter/industri
(som for eksempel bensinstasjoner, trykkerier, mekaniske verksteder, avfallsbehandling,
deponeringsanlegg med mer). Det vil være mistanke om forurensning på og ved etendommer
hvor potensielt forurensette virksomheter av denne typen har vært lokalisert. Erfaringsmessig
vil gammel byggegrunn hvor det er foretatt rivningsarbeider eller rehabilitering av bygninger
i perioden 1950-1960, kunne være forurenset.



Helse- og
velferdsetaten

Kontaktperson
Stratagem 10

Kontaktperson
Postboks 30 Skrudten
0104 OSLO

Telefon: 20 40 30 00
Telefax: 20 40 30 00
Org nr. 988 997 007

Forurensningsrap

Dermed prosjektert innebærer tetsengjenningsrap gjelder kap. 3. Opprydding i forurennet grunn ved bygge- og grøntearbeider i forurensningsfaktorkartet¹. Dette innebærer at tiltakskraver skal vurderes om det er forurennet grunn i området der et tetsengjenningsrap er planlagt gjennomført. Dermed det er grunn til å tro at det er forurennet grunn i området, skal tiltakskraver sørge for at det blir utført nødvendige undersøkelser for å få kartlagt omfanget og betydningen av eventuell forurensning i grunnen.

Tinglysning

Forurennete masser som deponeres innenfor planområdet må tinglyses som en betingelse på eiendommen.

Radon

I forskrift om krav til byggverk og produkter til byggverk (Kap VII, § 8-43, punkt 4) står det: "Byggingenomsig utføres skal sikre at mennesker som oppholder seg i et byggverk ikke eksponeres for radonkonsentrasjoner i inneluften som kan gi forhøyede risiko for helseeskader". Undersøkelser i fire bydelar i Oslo viste at over fem prosent av de målte boligene hadde et innhold av radon over tiltaksgrensen på 200 Bq/m³ luft (se www.mpa.no). Helse- og velferdsstaten anbefaler at tiltak mot radon utføres ved bygging av nye boliger, barnehager og skoler i Oslo. I eksisterende boliger med en radonkonsentrasjon i oppholdsrom på mellom 200 og 400 Bq/m³ bør raske og billige tiltak for å redusere konsentrasjonen gjennomføres. Hvis radonkonsentrasjonen overstiger 400 Bq/m³ anbefales alltid gjennomføre omfattende.

Helse- og velferdsstaten har ansvar for kartlegging og overvåking av forurennet grunn i Oslo kommune, og sender derfor å få tilsendt rapporter fra gjennomførte grunnundersøkelser og eventuell annen relevant informasjon fra prosjekter som involverer forurennet grunn.

Støyforhold

Det er ingen kjente støyforhold som har betydning for planinitiativ i dette området.

Luftkvalitet

Planen berører ikke forhold som påvirker luftkvalitet i særlig grad.

Rekreasjon og nærmiljø

For rekreasjon og lignende bebyggelsestyper anbefaler Helse- og velferdsstaten at det opparbeides minimum 50 m² utareal av god kvalitet pr beboer, eventuelt 50 % av boligens T – BRA.

Utarealet bør ha god romlighet og sol eksponering. Som retningsgivende anbefaler vi at minimum 2/3 av uteoppholdsarealer bør være sol eksponert i. med et 13:00², eventuelt 3 timer sol eksponering på samme dato. Utrealet bør ha varert opparbeiding og vegetasjon bør brukes aktivt som romskapende element. Uteoppholdsarealer bør innby til ulike typer lek slik at barn og voksne kan bruke det både sammen og hver for seg. Begleitingsbestemmelsene bør stille krav om at utearealplanen viser minimum: anleggning, tetsengforhold,

¹ Faktatt av Miljøvernsdepartementet 04.04.2004 med vedlegg fra 03.07.2004.

² Bygger på: Thoren, Anne-Kristin Halvorsen; Utan, Ron og Fløgen, John 1997, Utreale i boligprosjekt. Enk og betingning. Riksmiljødepartementet, MEF 1997, 119 og Solen, Lasse og Anne-Kristin Halvorsen Thoren 2000, Boligprosjekt og betingning i by. Enk og betingning. MEF, prosjektingen 2001-2 og Miljøvernsdepartementet vedtatte "Gul av utbygging" (1997, Vedlegg til Teknisk forskrift til Plan- og bygningsetaten kapittel 10) slik at utareale berører ikke er en del av utareale.

trafikkforhold, vegetasjon, lekearealenes utforming og innhold, tekniske forhold, materiellbruk og vedlikehold.

Utvalget bør opparbeides etter prinsippet om universell utforming, se veiledningen "Kommunalt boligpolitikk. Universell utforming av boliger og uteområder"^{1b} fra Norges Handikappedforbund.

Med hilsen

Torkill Nordahl-Olsen
avdelingsdirektør

Kjell Sandnes
avdelingssjef

Køpt: Bydel Nordstrand

Journalpost: 200602527/8

Fra: Ola Raade
E-Post: ola.raade@fri.oslo.kommune.no
Dato: Thu, 20 Apr 2006 07:57:12 +0200 (MEST)
Til: postmottak@pbe.oslo.kommune.no

Emne: Uttalelse - Avstikkeren

Ingen kjente forhold som har betydning for planinitiativ i dette området.

Med vennlig hilsen
Ola Raade
Oslo kommune
Friluftsetaten

Undervisningsbygg har følgende bemerkning:

Det foreligger for få opplysninger i planinitiativet til å gi en endelig uttalelse fra Undervisningsbygg.

Undervisningsbygg kommer tilbake til vurdering vedr. skolekapasitet samt planfaglige forhold i forbindelse med barn og unge ved varsel om oppstart av regulering.

Dette til orientering.

Med vennlig hilsen

Ragnhild Bævre
reguleringsarkitekt
Undervisningsbygg

Tlf: 98 23 00 66
Faks: 23 06 09 98

Journalpost: 200602527/11

Fra: Vegard Jensen
E-Post: vegard.jensen@bns.oslo.kommune.no
Dato: Fri, 28 Apr 2006 14:07:07 +0200 (MEST)
Til: postmottak@pbe.oslo.kommune.no

Emne: Bemerkninger - Avstikkeren

Har følgende bemerkning:

På grunn av tidsfristen avgis en administrativ uttalelse.

Støy og luftkvalitet

Administrasjonen ber om at støybelastningen i området blir vurdert, blant annet på grunn av planområdets beliggenhet nær skråningen over europaveien, samt foreslått plassering fra kant kjørebane.

Boligene foreslås bygget oppå parkeringsanlegget. Erfaringsvis vil slag fra bildør og garasjeport, kjøring på lavt gir, bilstereo, m.v. kunne gi støy som sjenerer og vekker folk med soveromsvindu nærmere enn ca. 30 meter. Dørmekanismen for garasjeporten må være støysvak. Døra bør ha et oppheng på eget fundament for ikke å gi strukturbåren lyd. Fjernåpning er gunstig (slipper start/stopp og dørmell fra biler). Soverom som ligger utsatt til kan eventuelt beskyttes med særskilt isolering og støydempende luftvekslingssystem. Det må stilles strenge krav til lydisolering mellom boligene og garasjeanlegget.

Det må legges vekt på at alle boenhetene får en stille side.

Nødvendige støybeskyttelsestiltak må ivaretas og dokumenteres.

Mulige konflikter knyttet til utslipp fra personbiler i form av eksos, benzendamp og støy knyttet til inn- og utkjøring bør utredes nærmere.

Sol og skyggeforhold

Tomten er østvendt. Det bør utarbeides et sol og skyggediagram i forbindelse med det videre planarbeidet, herunder hvordan de skisserte tiltakene vil innvirke på lys og sikt forhold for omkringliggende bebyggelse.

Trafikale forhold

Administrasjonen viser til bydelens uttalelse i forbindelse med at Lambertseter planprogram lå ute til offentlig ettersyn.

Utearealer/Områder satt av til lek

Det er viktig områdene satt av til disse formålene er av god kvalitet, blant annet med tanke på lys- og skyggeforhold, samt støy.

Med hilsen

Vegard L. Jensen
førstekonsulent, Bydel Nordstrand
Tlf. 23 49 50 26

Vi viser til deres brev av 2006 - 04 - 07 i tilknytning til ovennevnte.

Hafslund Nett kan ikke se å ha nett på den aktuelle tomten. Se vedlagte kart.

- **Dokumentasjonen gjelder kun som underlag for forespurt jobb**
- Dokumentasjonen bør slettes etter bruk. Husk at nettet endrer seg kontinuerlig.
- Dokumentasjonen må ikke oversendes andre uten netteiers samtykke
- Dokumentasjonen er å betrakte som orientering og må IKKE anses som kabelpåvisning
- Gi snarlig tilbakemelding dersom dokumentasjonen viser seg å inneholde feil

Forespørsel vedrørende kabelpåvisning for graving rettes til Bravida Geomatikk tlf. 09146

En eventuell flytting av eksisterende anlegg eller bygging av nye anlegg må i sin helhet bekostes av utbygger.

I tilknytning til strømforsyning til nye anlegg, må det tas tidlig kontakt med Hafslund Nett, slik at nødvendige tiltak kan igangsettes. Effektbehovets størrelse og avstand til eksisterende nett vil være avgjørende for om effekten kan hentes fra dagens nett eller om det er behov for avsettelse av plass/areal til ny nettstasjon.

Det er en forutsetning at det inngås overenskomster mellom Hafslund Nett AS og tiltakshaver som sikrer netteier rett til drift, vedlikehold og fornyelse av anleggene. Avtalene inngås mellom grunneier(hjemmelshaver) og netteier på basis av nettselskapets standard maler for slike overenskomster.

Nybygging, omlegging og opprusting av veibelysningen til kommunal standard i henhold til den kommunale veinormalen må tas med som en del av pålagt infrastruktur i prosjektkostnadene for anlegget.

Vedlagt følger brev som viser den formelle saksgangen for etablering og rehabilitering av veilysanlegg.

Med vennlig hilsen

Hafslund Nett

Bjørn-R. Kjærnsmo

Lambertseter 2003 Nå og fremover

Vista Utredning
Hambros plass 5
0164 Oslo

Oslo 6. juni 2006

Varsel om regulering

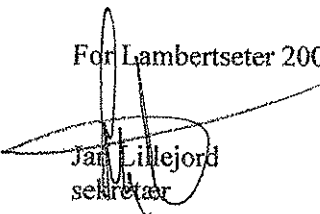
Att: Paal Sørensen

Det vises til annonse i pressen om varsel om ny regulering i Avstikkeren 3 a, gnr 159 bnr 219.

Vi ber om å få oversendt relevante opplysninger for det tiltenkte prosjektet og ber samtidig om å bli holt løpende orientert om kommende endringer i prosjektfasen.

Med hilsen

For Lambertseter 2003, Nå og fremover.



Jan Lillejord
sekretær



Oslo kommune
Vann- og avløpsetaten

VISTA UTREDNING AS
C. J. HAMBROS PL. 5
0164 OSLO

Dato: 12.06.06

Deres ref:

Vår ref:

06/1254-4

(NB! OPPGIS VED ALLE HENVENDELSER)

Saksbeh:

Ellen Dahl,

Arkivkode:

512.1

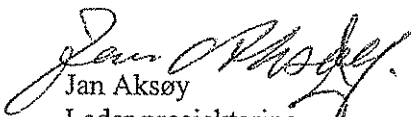
**AVSTIKKEREN 3 A - GNR 159 BNR 219 - OPPSTART AV REGULERINGSARBEID -
REGULERING - OMREGULERING FRA GARASJEANLEGG TIL BOLIG**

Det vises til vedlagt kartutsnitt, og som det fremgår vil ikke hovedledninger bli berørt av planer her, VAV har derfor ingen bemerkninger til planarbeidet.

Vi vil orientere om at utbygger må påregne at det skal utarbeides egen plan som viser håndteringen av overvannet. Det er ønskelig at takvann, overvann og vann fra tette flater i størst mulig grad tilføres grunnen ved bruk av lokal overvannshåndtering, dvs fordrøyes på eget område, og fordrøyningsvolum bør derfor ses i sammenheng med utviklingen av utomhusplanen.

Med hilsen

Vann- og avløpsetaten


Jan Aksøy
Leder prosjektering
Produksjonsavdelingen


Ellen Dahl
Overingeniør

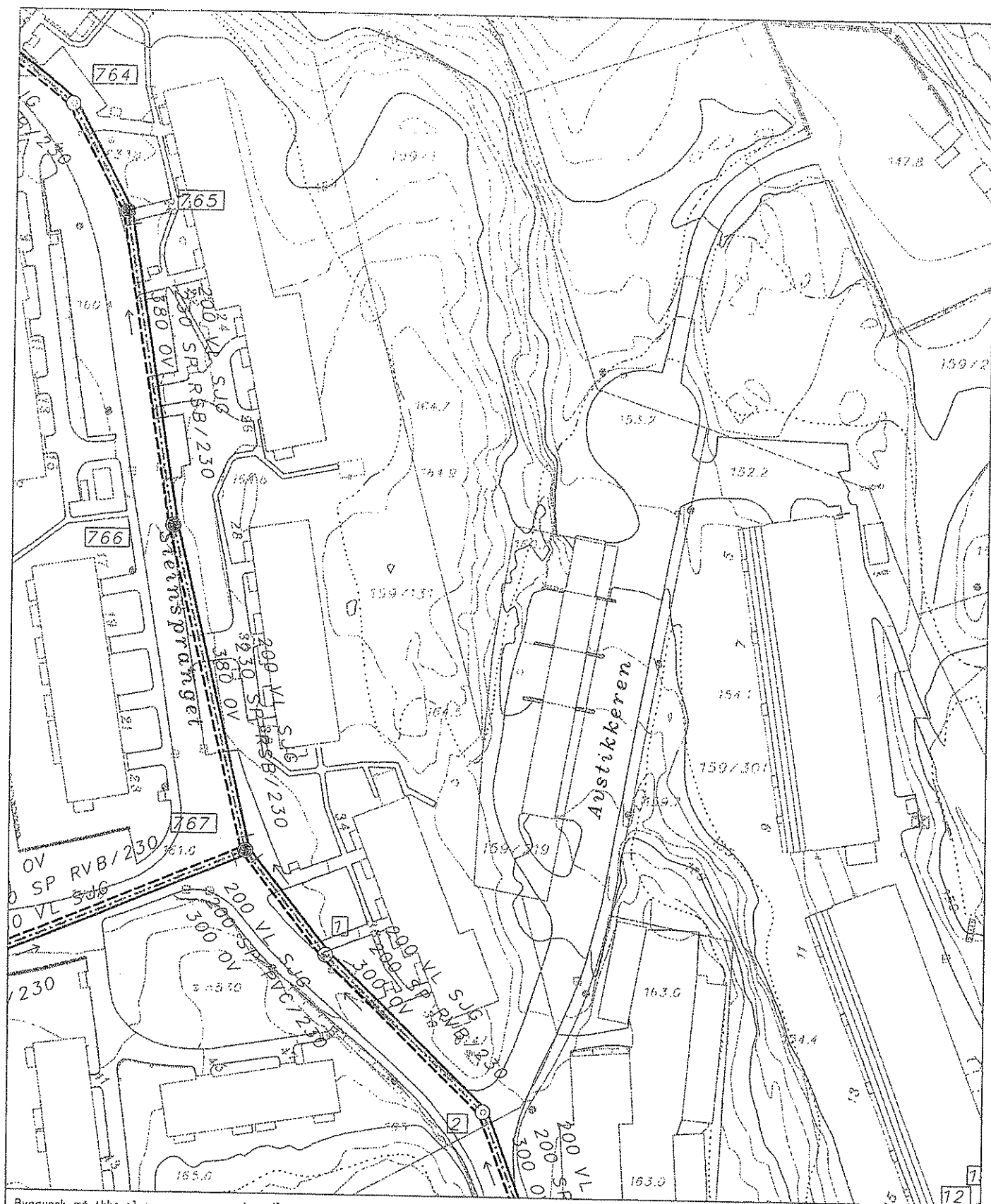
Vedlegg



Vann- og avløpsetaten

Postadresse:
Postboks 4704 Sofienberg
0506 Oslo

Telefon: 02 180 Bankgiro: 6045.05.20643
Telefaks: 23 43 70 80 Org.nr.: 971 185 589 MVA
E-post: postmottak@vav.oslo.kommune.no
Internett: www.vav.oslo.kommune.no



Byggverk må ikke plasseres nærmere hovedledning enn 2.0m. Andre arbeider over eller nær hovedledning må meldes til VAV.
 Beliggenhet og høyder på ledninger må oppfattes som orienterende. Det er ikke alltid ledningene går rettlinjet mellom kummene.
 Påvisning i marken utføres ved henvendelse til VAV.

Oslo kommune
 vann- og avløpselaten

Postadresse: Besøksadresse: Telefon:
 Postboks 4704 Sofienberg Herslebs gate 5 23 43 70 00
 0506 Oslo Norge 0561 Oslo

Dato: 12.6.2006 Målestokk 1:1000
 Sign: ED Kartplate: SOH09

VEDLEGG



Oslo kommune
Friluftsetaten
Miljø og planavdelingen

VISTA Utredning AS
Hambros plass 5
0164 OSLO

Deres ref:
Paal Sørensen

Vår ref (saksnr):
06/00713
Oppgis ved alle henvendelser

Saksbeh:
Ola Raade, 23426873

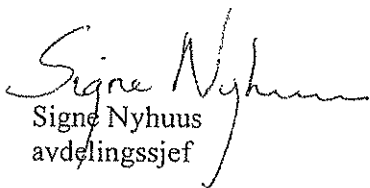
Dato: 13.06.2006

Arkivkode:
512

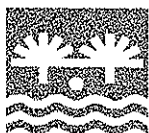
AVSTIKKEREN 3A - GNR/BNR 159/219 - AVSTIKKEREN GARASJELAG AS

Vi viser til varsel om oppstart av reguleringsarbeid på ovennevnte eiendom.
Friluftsetaten har ingen merknader til reguleringsendringen på det nåværende tidspunkt.

Med hilsen


Signe Nyhuus
avdelingssjef


Ola Raade
faglig leder



Friluftsetaten
Miljø og planavdelingen

Postadresse:
Postboks 1443 Vik
0115 Oslo

Besøksadresse:
Sommerrogata 1, inngang Inkognitogata
Friluftsetaten@fri.oslo.kommune.no

Telefon: 02180
Telefaks: 23 42 70 01
Bankironr.: 6097 05 04543
Org.nr.: 971 185 600



Oslo kommune
Helse- og velferdsetaten

VISTA Utredning AS
V/ Paal Sørensen
Hambros plass 5
0164 OSLO

Dato: 21. juni 2006

Deres ref.:

Saksansv.: Tone Høysæter

Vår ref. (saksnr.): 20060872-4

Arkivkode: 269.1

Saksbehandler luftkvalitet: Ingrid Myrtveit 23 48 31 16
Saksbehandler forurensset grunn: Tore Joranger 23 48 31 25
Saksbehandler støy og inneklime: Erling Rimstad 23 48 31 07
Saksbehandler rekreasjon og nærmiljø: Dag Yttri 23 48 31 23

AVSTIKKEREN 3 A (GNR 159 BNR 219)
FORHÅNDSUTTAELSE

Helse- og velferdsetaten viser til e-post datert 1. juni 2006, og ønsker ikke å delta i Planforum. Nedenfor har vi gitt kommentarer og innspill til planen innenfor våre fagfelt.

I følge lov om helsetjenesten i kommunenes § 1-4, skal helsetjenesten "medvirke til at helsemessige hensyn blir ivare tatt i andre offentlige organer hvis virksomhet har betydning for helsetjenestens arbeid. Slik medvirkning skal skje blant annet gjennom råd og uttalelser og ved deltakelse i plan- og samarbeidsorganer som blir opprettet". Helse- og velferdsetaten uttaler seg som helsefaglig rådgiver.

Støyforhold

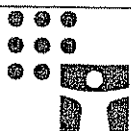
Det er ingen kjente støyforhold som har betydning for planinitiativet.

Forurensset grunn

På grunn av midlertidig ubesatt stilling ved faggruppe for jordforurensning og radon, vil denne reguleringsaken ikke behandles individuelt, men gis en generell kommentar. Vi viser eventuelt til tidligere uttalelser i saken.

Kan grunnen være forurensset?

SFTs grunndatabase gir en oversikt over lokaliteter hvor det er mistanke om eller er påvist forurensset grunn i Oslo kommune (www.sft.no/grunn). Det vil være grunn til mistanke om forurensning i sentrale områder i Oslo (hovedsakelig innenfor ring 2). Dette på grunn av langvarig påvirkning fra blant annet trafikk og potensielt forurensende virksomhet/industri (som for eksempel bensinstasjoner, trykkerier, mekaniske verksteder, avfallshåndtering, deponivirksomhet med mer). Det vil være mistanke om forurensning på og ved eiendommer hvor potensielt forurensende virksomhet av denne typen har vært lokalisert. Erfaringsmessig vil gammel byggegrunn hvor det er foretatt rivningsarbeider eller rehabilitering av bygninger i perioden 1950-1980, kunne være forurensset. Etatens registreringer i Oslo finnes på www.hev.oslo.kommune.no under miljørettet helsevern/jordforurensning og databaser.



Helse- og
velferdsetaten

Besøksadresse
Stenersgata 1D

Postadresse
Postboks 30 Sentrum
0101 OSLO

Telefon: 23 48 30 00
Telefaks: 23 48 30 99
Org.nr. 986 597 093

Terrenginngrep

Dersom prosjektet innebærer terrenginngrep gjelder kap. 2. *Opprydding i forurensset grunn ved bygge- og gravearbeider* i forurensningsforskriften¹.

Radon

Undersøkelser i fire bydeler i Oslo viste at over fem prosent av de målte boligene hadde et innhold av radon over tiltaksgrensen på 200 Bq/m³ luft (se www.nrpa.no). Forhøyede verdier av radon i inneluft medfører helsefare, og Helse- og velferdsetaten anbefaler at tiltak mot radon utføres ved bygging av nye boliger, barnehager, skoler og arbeidslokaler i Oslo dersom en lokal vurdering ikke tilsier noe annet².

Luftkvalitet

Saken er ikke behandlet for dette fagområdet.

Rekreasjon og nærmiljø

Saken er ikke behandlet for dette fagområdet.

Med hilsen



Torkill Nordahl-Olsen
avdelingsdirektør



Kjell Sandaas
avdelingssjef

Kopi: Bydel Nordstrand

¹ Fastsatt av Miljøverndepartementet 01.06.2004 med virkning fra 01.07.2004.

² Jf. forskrift om krav til byggverk og produkter til byggverk kap. VIII, § 8-33, punkt 4: Bygningsmessig utførelse skal sikre at mennesker som oppholder seg i et byggverk ikke eksponeres for radonkonsentrasjoner i inneluften som kan gi forhøyet risiko for helseskader.

AVSTIKKEREN A/S

V/ KJELL HERJE

[illegible]

PROSJEKT

G.N.R. 159 B.N.R. 219

SNITT MED EKSISTERENDE
OG NYTT TERRENG

29.08.2006	1:200
------------	-------

A-22.1

Wilkes gl 4 · 0178 Oslo · TH 23292770

