

Notat

Til: Anne Sofie Strømberg Durkis
Fra: Caroline Chebriot Ovaska, Sykkelpplan
Telefon:

Deres ref.: Vår ref. (saksnr.): Saksbehandler: Dato: 24.01.2024
22/42163 - 36 Caroline Chebriot Ovaska

Svar på spørsmål fra åpent møte om " Bedre tilrettelegging for syklende og gående over Etterstadsletta" den 14. juni 2023

Hvorfor legge bedre til rette for syklister akkurat her

1. *Hvorfor må denne veien bygges ut og ikke heller bygge ut andre veier?*

Plan for sykkelveinettet beskriver hvor det planlegges sykkeltilrettelegging i Oslo. Planen er utarbeidet av Oslo kommune og Statens vegvesen, og er et resultat av grundig kartleggingsarbeid hvor det blant annet er tatt hensyn til viktige målepunkter som skoler, kollektivholdeplasser, butikker og arbeidsplasser. Det er også sett på hvor folk sykler i dag og hvor de oppgir at de ønsker å sykle i fremtiden, og målet er å lage et tett og mest mulig tilgjengelig sykkelveinett.

Denne strekningen langs Etterstadsletta inngår i planen, det gjør også for eksempel Østensjøveien, Strømsveien og Etterstadkroken. Tiltak på denne strekningen kommer ikke på bekostning av andre nærliggende strekninger i sykkelveinettet. Det er ikke hensikten å lede syklister som benytter andre gater over på denne ruten.

2. *Hvorfor skal denne veien oppgraderes til sykkelvei med fortau?*

I 2015 vedtok bystyret **Sykelstrategi for Oslo 2015–2025**. Sykelstrategien ligger til grunn for arbeidet med **Plan for sykkelveinettet**. Et av hovedmålene i strategien er å øke andelen syklister i Oslo.

For å finne gode og trygge løsninger for syklister og gående langs Etterstadgata til Bryn ble det gjennomført en **konseptvalgutredning (KVVU)** i 2021. Rapporten viser at dagens gang- og sykkelvei skaper konflikter mellom gående og syklende siden den er en mye brukt pendlerrute for syklister og en viktig turvei for beboere. KVVU-en konkluderte derfor at det er behov for en

separering av trafikantgruppene og at gang- og sykkelveien skal oppgraderes til sykkelvei med fortau.

Følgende effektmål ligger til grunn for prosjektet:

- Antall syklende skal øke med minst 50 % fem år etter ferdigstillelse sammenlignet med trafikkmengden før oppstart av gjennomføring.
- Det skal ikke være politirapporterte ulykker på strekningen ti år etter ferdigstillelse.

Trafikksikkerhet for gående

3. **To til fire barnehager går tur i området hver dag. Behov for fartshumper for å senke farten til syklistene.**

Bymiljøetaten har dårlig erfaring med tiltak som rumlefelt og fartshumper. Syklister velger ofte å svinge rundt, de vil da svinge over på fortau og det kan skape konfliktfylte og farlige situasjoner.

4. **Behov for fotgjengerfelt over gang- og sykkelvei ned til Svartdalsparken. Det er mange barnehager som krysser og det er utrygt i forhold til syklistene i høy hastighet.**

Prosjektet vil vurdere forslaget opp mot trafikksikkerhet som vil vurdere gangfelt over sykkelvei.

5. **Syklistene er trafikkfarlige de kjører fort og har tunge sykler (transportsykler)**

Uavhengig av om syklistene holder for høy hastighet eller ikke, er det stor forskjell på hastighet mellom syklistene og fotgjengere. Separat sykkelvei og fortau vil gi bedre trafikksikkerhet for både fotgjengere og syklistene.

6. **Prosjektet er i konflikt med akebakken. Barna aker over veien og helt bort til gjerdet**

Ut ifra trafikksikkerhetshensyn bør ikke barn ake over dagens gang – og sykkelvei. Dette vil også gjelde etter at veien er oppgradert.

7. **Bra med adskillelse av gående og syklende. I dag kan ikke barna gå trygt til skolen. De må ha følge.**

Med en oppgradering fra gang-/sykkelvei, hvor gående og syklende må dele areal, til adskilt sykkelvei med fortau, vil øke trafikksikkerheten og gi en tryggere skolevei for barna.

8. **Bra at gang- og sykkelveien skal utvides for den er for trang nå for syklistene.**

Ja, det er prosjektets hensikt å skille syklistene fra gående ut ifra hverandre

9. **Syklistene kommer bare til å sykle enda fortare som vil gjøre det mer trafikkfarlig.**

Hensikten med tiltaket er å øke trafikksikkerheten og redusere konflikten mellom syklistene og fotgjengere ved å gi fotgjengere og syklistene separate arealer.

Hvordan prosjektet skal ta hensyn til beboerne

10. **Hvordan tas det hensyn til beboerne i dette prosjektet?**

Målet med prosjektet er å gjøre det tryggere og mer attraktivt å sykle og gå langs

Etterstadsletta - både for de som bor der og alle andre som bruker området. Beboere i nærområdet vil også få glede av en bedre sykkelvei og fortau.

For å gi beboerne en mulighet til å komme med innspill til **konseptvalgutredningen (KVU)** sendte Bymiljøetaten brev 25.08.2020 til følgende sameier og velforeninger; Etterstad vel, Nygård terrasse, Alna terrasse boligsameie, Etterstadkroken vel, Stang terrasse boligsameie. Bymiljøetaten etterspurte tilbakemelding på utfordringer eller kvaliteter beboere ser på strekningen og for å høre om behov ved en eventuell oppgradering. Etaten fikk svar fra et sameie som støttet initiativet og viste til tidligere korrespondanse der de hadde etterspurt en separering av gående og syklende.

I nåværende fase av prosjektet sendte Bymiljøetaten 05.06.2023 e-post til alle beboere langs strekningen med invitasjon til åpent møte 14. juni for å orientere om prosjektet og svare på spørsmål.

Som nevnt på beboermøtet, har Bymiljøetaten opprettet en nettside for å holde beboere og andre interesserte oppdatert om prosjektet. Her er også kontaktinformasjon til prosjektledere. Når nettsidene oppdateres med ny informasjon, sender etaten e-postvarsel til beboerne.

Ved en eventuell ombygging av strekningen vil Bymiljøetaten erstatte all vegetasjon som må fjernes for å opprettholde en tilsvarende situasjon som i dag.

11. *Borettslaget planlegger å plante busker opp mot støyveggen til Gjøviksbanen for å hindre tagging. Hvis ikke buskene kan plantes må kommunen fjerne taggingen.*

Prosjektet vil undersøke hvem som drifter støyveggen, og tar kontakt med borettslaget i senere fase av prosjektet.

12. *Hvordan blir gang- og sykkelveien og snarveien belyst?*

Veibelysningen langs gang- og sykkelveien blir som i dag. Belysningsavstand, mastehøyde og armaturer beholdes, ettersom veibredden ikke påvirker belysningsstyrken og jevnheten. Snarveien er planlagt å belyses i håndløpere.

13. *Hvordan skal prosjektet tilrettelegge for betongrehabilitering av borettslaget Nygårdsterasse?*

Arbeidet skal koordineres sammen med Nygårdsterasse når arbeidet med strekningen starter.

Tekniske spørsmål om selve prosjektutførelsen

14. *Hva blir lengden på broen?*

Broen som er anbefalt i KVU-fasen har en lengde på 60-70 m., men vi ser nå på andre alternativer.

15. *Blir hele strekningen 6 meter i bredde?*

Hele strekningen er planlagt med 3 m sykkelvei og 2,5 m fortau som til sammen blir 5,5 m bredde.

16. *Når blir ferdigstilling av prosjektene?*

For Etterstadsletta øst er forprosjektfasen planlagt å pågå til årsskiftet 2025/2026. Tidsplan for

bygging og ferdigstilling er ikke satt opp foreløpig. For Etterstadsletta vest nærmer seg forprosjektfasen seg sluttet. Bygging er planlagt høsten 2024 og ferdigstilling i 2025.

17. Hvorfor ikke vente med det første prosjektet til det andre er klart?

De to delstrekningene har ulike plankrav for å kunne gjennomføres og er derfor delt i to prosjekter. For den østlige delen forutsettes det ny reguleringsplan, den prosessen vil være tidkrevende og går uavhengig av prosjektet i Etterstadsletta vest.

Naturhensyn som berører prosjektet

18. Hvordan vil prosjektet påvirke naturen?

Bymiljøetaten tar naturverdiene i området på alvor og søker etter løsninger som ivaretar verdifull natur.

19. Hvilke naturhensyn ligger til grunn for den nye traseen?

Etterstadsletta vest: Ved utvidelse av gang- og sykkelveien til 5,5 meter er det ikke mulig å unngå inngrep enten i trerekken på nordsiden eller i den spesielt vernede naturtype C. (Kommuneplanen § 7.6 Naturmiljø (jf. pbl § 11-9 nr. 6) andre punkt. I områder hvor det er registrert naturverdier med lokal verdi (C-områder) skal tiltak som kan forringe naturverdiene søkes unngått. Som er registrert på sørsiden).

Etter vurderinger av arborist tas hele utvidelsen på nordsiden ved at trerekken fjernes. Hovedårsaken til at trærne ikke kan bli stående er at det prioriteres å verne om det sjeldne naturområdet mellom gang- og sykkelveien og Alnaelva. I tillegg unngås det å gjøre inngrep i et geoteknisk krevende område. Trerekken vil gjenopprettes ved å plante nye trær og vegetasjon.

Etterstadsletta øst: Hensynet til natur har stor vekt i valget av trasé i den østre delen av prosjektet området der gang- og sykkelveien snor seg på toppen av elveskråningen mot Alnaelva. Det arbeides videre med å finne en løsning med slakere stigning enn eksisterende gang- og sykkelvei.

20. Blir det mer støy langs stekningen hvis antall syklistene øker?

En oppgradering fra gang- og sykkelvei, hvor gående og syklende må dele areal til adskilt sykkelvei med fortau vil gi bedre plass og færre konflikter mellom gående og syklende, som i sin tur vil forbedre fremkommeligheten og trafiksikkerheten på strekningene. Bymiljøetaten har ikke erfaring med at flere syklistene gir mer støy.

Kopi til
Åse Synnøve Rasmussen