

Svar på innspill i forbindelse med valg av alternativ for sykkelvei med fortau

Etterstadsletta øst (avgrenses fra Etterstadsletta 82 til Brynsengfaret).

I prosjektet Etterstadsletta øst – bedre tilrettelegging for syklende og gående er det utredet fire alternative løsninger. For mer informasjon om prosjektet og de alternative løsningene se prosjektets [nettside](#) og rapporten [Etterstadsletta øst - Vurdering av alternative traseer](#). Det er også gjennomført en naturkartlegging i forbindelse med prosjektet: [Traséalternativer for ny sykkelvei langs Alna, Etterstad, Oslo. Vurdering av naturverdier](#).

Bymiljøetaten har gjennom ulike kommunikasjonskanaler informert om de alternative løsningene og bedt om innspill til valg av alternativ. 14.02.2024 sendte Bymiljøetaten ut e-post med invitasjon til å gi innspill på rapporten «Etterstadsletta øst - Vurdering av alternative traseer» og forestående valg av alternativ til 3500 naboer i og rundt Etterstadsletta. Styrene i de nærmeste borettslagene, grunneier av Brynsengfaret 4 og 6 samt bydel Gamle Oslo ble informert og bedt om å gi innspill. Videre ble det publisert en sak på *Sykkel i Oslo* sin profil på Facebook og Instagram, hvor det ble linket til prosjektets nettside og oppfordret til å gi innspill. Avisen Vårt Oslo publiserte en sak om mulighet til å gi innspill 16.02.2024. Frist for innspill var 22.03.2024.

Bymiljøetaten takker for de 24 innspillene som er kommet inn i saken, hvorav 21 var fra privatpersoner. Kun et fåtall av innspillene peker på et konkret alternativ, og av de er det ikke et enkelt alternativ som peker seg ut. Alternativ trase er det alternativet som er foretrukket av flest med fire innsendere som likte alternativ trase best, mens tre innsendere foretrekker alternativ 0+ med ny bro. Derimot peker mange på ulike kriterier som Bymiljøetaten bes om å vektlegge, samt ulike kvaliteter både i området og som gjelder utforming av sykkelvei med fortau. Videre er det mottatt innspill både om å avslutte prosjektet og innspill om at prosjektet ønskes gjennomført. Av de 24 innspillene er det 7 innsendere som mener at prosjektet bør nedskaleres eller ikke gjennomføres. De øvrige 17 innspillene er positive til prosjektet. Innspillene er svart ut tematisk under.

Alle innspille legges frem sammen med rapportene for Styringsgruppen i Bymiljøetaten. Styringsgruppen tar den endelige beslutningen om hvilket alternativ som skal videreføres i prosjektet.

Naturverdier

Flere av innspillene som er mottatt oppfordrer Bymiljøetaten til å velge det alternativet som gir minst påvirkning på naturverdier. Det har også vært et viktig kriterium når Bymiljøetaten har vurdert alternativene. Norsk institutt for naturforskning (NINA) har utført en vurdering av naturverdier og de ulike alternativene for sykkelvei med fortau. NINA konkluderer med at alternativ trasé er klart å foretrekke med hensyn til å spare viktige naturverdier for nye inngrep. Begge 0+ alternativene vil ha større negativ effekt på naturverdiene, da de vil redusere kantvegetasjon langs elva. Videre anbefaler NINA at alternativer fra konseptvalgutredningen (KVU) fra 2021 ikke gjennomføres, da det vil splitte opp og negativt påvirke det sammenhengende og mest verdifulle våtmarksområdet.

Rekreasjon

Enkelte har uttrykt ønske om tilrettelegging for rekreasjon, for eksempel ved å sette opp benker. Det er innspill som blir tatt med i neste fase for prosjektet. Videre vektlegges vegetasjon i flere innspill, både fordi vegetasjon i seg selv gir økt kvalitet, men også fordi vegetasjon tiltrekker seg insekter,

fugler og dyreliv.

Det er potensial til å etablere en mer artsrik vegetasjon på nordsiden av elva, i området mellom gangvei som ender i trappen ved Brynsengfaret og elva. Det vil ha verdi både som kantvegetasjon og økt naturverdi samtidig som det øker kvaliteten i området for rekreasjon og varierte naturopplevelser.

Konflikt gående og syklende

Behovet for å etablere en løsning som separerer fotgjengere og syklister ble identifisert i arbeidet med konseptvalgutredningen. Det er ikke registret ulykker på gang- og sykkelveien langs Etterstadsletta. Gang- og sykkelveien benyttes både til gåturer, skolevei, rekreasjon, lek og transportsykling. Den store variasjonen i bruk er grunnlag for at det kan oppleves som utrygt eller mindre attraktivt for enkelte å benytte strekningen. Ved å etablere separat sykkelvei og fortau vil opplevelsen av konflikt mellom gående og syklende reduseres og strekningen blir mer attraktiv for begge trafikantgrupper.

All planlegging av gate, sykkel- og ganganlegg i Oslo skal være i tråd med Gatenormal for Oslo. På Etterstadsletta er det planlagt sykkelvei på 3 m og fortau på 2,5 m, begge er minimumsbredde iht. gatenormalen.

TABELL 4-6 Bredde på sykkelvei.

Timetrafikk for syklende (makstime)	Sykkelvei (m)	Fortau (m) (minimum)*
<400	3.0	2.5
400-700	3.5	2.5
700-900	4.0	2.5
>900	5,0	2.5

*Fortausbredden økes med antall gående/time vist i kapittel 4.2.1

Tabell 1 Utdrag fra Gatenormal for Oslo

Høydeforskjeller/stigning

Det er store høydeforskjeller i området, og det er ingen av alternativene som oppfyller krav til maks stigning iht. Gatenormal for Oslo. Alternativ trasé er det alternativet som har den lengste stigningen, men samtidig det alternativet som har klart slakest stigning og som har størst fleksibilitet til å bearbeide stigningen i videre detaljprosjektering.

Retning / flyt / intuitiv linjeføring

Flere har kommentert at alternativ trasé har en lite intuitiv 90 graders sving ved prosjektavgrensning i øst nærmest Brynsengfaret og at det gir risiko for at folk tar feil vei. Det er et innspill som prosjektet vil ta med i neste fase dersom alternativ trasé blir valgt. Utforming av krysset /svingen samt skilting vil være vesentlig for å synliggjøre traséen.

Gjeldende regulering og eiendomsforhold

Prosjektet som avgrenses fra Etterstadsletta 82 til Brynsengfaret legger til grunn at det skal utarbeides ny reguleringsplan og om nødvendig erverve grunn for å realisere prosjektet. Gjeldende regulering inneholder en gang- og sykkelvei med 3 meter bredde og det er dermed ikke grunnlag til å etablere sykkelvei med fortau innenfor gjeldende regulering.

Arealbruk

Prosjektet er i tidlig fase og det er dermed noe usikkerhet rundt omfang av arealbruk for de ulike alternativene, det gjelder særlig hvor det er høydeforskjeller og det dermed blir behov for fylling. For begge 0+ alternativene blir det behov for fylling ut mot elven i et område med registrerte naturverdier. Alternativ trasé krever også fylling, det er derimot på nordsiden av elven i et område uten trær og med mindre naturverdier. Både 0+ alternativene og alternativ trasé gjenbruker trasé for eksisterende gang- og sykkelvei eller gangvei.

Alternative ruter

Gang- og sykkelvei langs Alnaelva inngår i Plan for sykkelveinettet. Det samme gjør Østensjøveien og ruten som inkluderer Brynsengfare, Etterstadkroken og Etterstadsletta. De ulike traséene i sykkelveinettet vil bli vurdert i egne prosjekter, og en strekning i sykkelveinettet kan ikke erstatte en annen som også inngår i sykkelveinettet.



Figur 1 Utsnitt fra Plan for sykkelveinett

Vintervedlikehold

Innspill angående behov for vintervedlikehold og bekymring for avrenning av salt blir tatt med videre til neste fase i prosjektet.

Fartsreduserende tiltak og skilting

En av intensjonene med prosjektet er å gjøre det attraktivt å sykle på strekningen. Bommer og fartshumper er i den sammenheng ikke ønskelige virkemidler å ta i bruk. Bommer utgjør også en risiko for syklistene ved sammenstøt. I neste fase av prosjektet er det imidlertid naturlig å se på om det kan gjøres grep i utformingen av anlegget som gjør det mindre naturlig å oppnå uønsket høy hastighet på strekningen.

Innspill om bedre skilting i Østensjøveien for å lede syklistene under broen blir videreformidlet til riktig avdeling internt i Bymiljøetaten.

Angående fartsgrense i Biskop Jens Nilssøns gate og Etterstadsletta så har Bymiljøetaten planer om å sette ned fartsgrensen til 30 km/t i løpet av 2024.

Etterstadsletta vest (avgrenses fra gangbroen i Biskop Jens Nilssens vei til Etterstadsletta 82).

Sykkelvei og fortau

Det er uttrykt bekymringer om at tverprofilen er for bred, at sykkelveien på 3 meter og fortau på 2,5 meter ikke er nødvendig. For å minske konflikten mellom gående og syklende må trafikantgruppene separeres, og breddene er i henhold til minimumsbredden på sykkelvei og fortau i Gatennormal for Oslo (Oslo kommune, 2021). Utvidelsen medfører fjerning av eksisterende trær og busker, men det vil plantes nytt der vegetasjon fjernes og på steder der utvidelsen av gang- og sykkelvei fører til mindre avstand mellom gang- og sykkelvei og boligfasade enn dagens situasjon. Vegetasjon kan også flyttes for optimal skjerming. Hensynet til natur har hatt stor vekt i valg av løsning, nyplanting vil ta inspirasjon fra naturområdet i sørøst og på den måten styrke buffersonen. En naturlignende prosjektering av nyplanting vil være i tråd med prosjektets mål om å bevare eksisterende naturmiljø. En kombinasjon av arter som styrker biologisk mangfold og gir pryddverdi vil gi både estetisk verdi til nærområdet og er i tråd med Bymiljøetaten sitt arbeid for å styrke Oslos naturmangfold.

Håndtering av overvann

For best mulig håndtering av overvannet er det planlagt takfall på det meste av strekningen. Det betyr at både fortauet og sykkelveien har avrenning mot det grønne, dvs. at vannet i hovedsak ledes til grønt og infiltreres der. For å forbedre overvannssituasjonen i perioder med frossen mark eller store nedbørsmengder, som når det oppstår en isdam, anbefales det å etablere nye infiltrasjonssandfang.

Akebakke og tagging

Innspill om å trygge akebakken i tilknytning av sykkelveien og beplantning langs støyskjermen ved jernbanen for å minske tagging tas videre i løsningene.

Nye benker og ballnett

Innspillet om at det settes opp nye benker tar vi til etterretning. Det skal også etableres et ballnett langs Etterstad ballplass og skøyteis, som et sikkerhetstiltak hvis det spretter baller ut i sykkelveien.