

Fra: Maja Bakkehaug
Sendt: fredag 22. mars 2024 10:01
Til: Postmottak Bymiljøetaten
Emne: Bydel Gamle Oslos uttalelse til sak 23/12066 - alternative traseer for sykkelvei over Etterstadsletta øst

Oppfølgingsflagg: Følg opp
Status for flagg: Flagget

Kategorier: PRO Prosjekt

Under følger Bydel Gamle Oslos uttalelse til alternative traseer for sykkelvei over Etterstadsletta øst. Uttalelsen oversendes med forbehold om at det ikke kommer rettinger til protokollen. Godkjent protokoll legges ut [her](#) 26.03 kl. 12.00.

1. Bydelsutvalget stiller seg positiv til en løsning som gjør det tryggere for alle brukergrupper å ferdes langs turveien ved Alnaelva.
2. De unike naturverdiene langs Alnaelva må ikke lide som følger av den foreslåtte oppgraderingen av sykkelveien, verken under anleggsfasen eller når ny sykkeltrasé står ferdig.
3. De som bor i området og bruker turveien må blir hørt, og det er viktig at de innspillene som kommer inn i høringsrunden hensyntas i det videre prosjektarbeidet.
4. Bydelsutvalget oppfordrer Bymiljøetaten til å gå videre med det alternativ som gir den beste kombinasjonen av lav påvirkning på naturverdiene langs Alnaelva, minst sjanse for konflikt mellom ulike brukergrupper, og størst grad av universell utforming, dvs. at stigningsforhold bør møte retningslinjene i gatenormalen.
5. Bydelsutvalget har innspill til Etterstad vest-delen av prosjektet, som det er naturlig å se i sammenheng med behandling av reguleringsplanen for Etterstad øst-delen av prosjektet. Bydelsutvalget ønsker:
 - At det på nytt vurderes fartsdempende tiltak i Etterstad vest-delen av prosjektet.
 - At det vurderes konkrete løsninger som kan trygge akebakken og minske risikoen for konflikt mellom akende og syklende.
 - At BYM vurderer en løsning med gangfelt og fartsreduserende tiltak i sykkelfeltet der sykkelveien krysser turveien fra Alnaelva i et «T-kryss».

Vennlig hilsen

Maja Bakkehaug
spesialkonsulent byutvikling
+47 99 44 97 10

Bydel Gamle Oslo

avdeling lokalsamfunn

oslo.kommune.no

sentralbord: 21 80 21 80



**Oslo kommune
Bymiljøetaten**

Sendt pr epost til:
postmottak@bym.oslo.kommune.no

Dato: 22.03.2024

Deres ref: 23/12066

**Sykkelvei over Etterstadsletta øst
Høringsmerknad fra Brynsengfarete 4 og 6 AS**

Vi viser til brev 12.02 der Bymiljøetaten anmoder om tilbakemelding / høringsmerknad til tidligfasevurderinger av alternative sykkelveitraseer bl.a forbi eiendommen Brynsengfarete 4 og 6.

Bakgrunn

Bymiljøetaten er i tidlig fase av vurderinger av mulige måter å forbedre hovedsykkelvei langs Alnaelva forbi Brynseng, ned til Etterstadsletta. Norconsult har utarbeidet underlag for alternativsvurderingen samt en anbefaling av alternativ. I brevet datert 12.02 ber Bymiljøetaten om innspill til valg av alternativ, og er interesserte i å høre om eventuelle fremtidige planer for eiendommene.

Merknader

Entra (som eier av Brynsengfarete 4 og 6) har stort engasjement i området, og er generelt sett veldig positive til initiativet og intensjonen om å styrke infrastrukturen for gående og syklende gjennom området. Vi har følgende innspill til Bymiljøetatens prosess:

Ang. fremtidige planer for eiendommene:

Brynsengfarete 4 og 6 strekker seg mellom Alnaelva og T-banelinjen, og er i direkte berøring med fremtidig oppgradert T-banestasjon og knutepunktet i utviklingsområdet på Bryn. Eiendommen inngår i PBEs avgrensning av utviklingsområdet, både i gjeldende KPA og i foreliggende forslag til revidert KPA. Det er derfor naturlig for oss å vurdere utviklingspotensialet for disse eiendommene, innenfor rammene av både kommuneplanens samfunnsdel med byutviklingsstrategi og arealdelen. Denne vurderingen pågår nå for vår del, uten at vi kan gi mer konkrete konklusjoner pr. i dag. På kort sikt kan det likevel bli aktuelt å diskutere både synergier og evt koordineringsbehov mellom BYMs eventuelle regulering og utredninger for sykkelveien, og en eventuell planstrategi for eiendommen Brynsengfarete 4 og 6. Vi vil derfor anmode om mer dialog med BYM også etter høringsfristen for disse første innspillene.

Innspill til alternativvalg:

Slik vi leser foreliggende kartlegging og underlag er det alternativ 0+ med ny bro, og ny trasé med ny bro som er de to beste utgangspunktene for videre arbeid. Vi registrerer at det foreløpig pekes på en anbefaling av ny trase med ny bro. Det er ikke tydelig for oss at ny trase er det klart beste alternativet av de to, og vi har følgende begrunnelser for dette synet:

- 0+ alternativet med ny bro (langs eksisterende trase) er vesentlig mer i tråd med gjeldende regulering, og bør i så måte bety en enklere gjennomføringsprosess for tiltaket.
- 0+ alternativet er mer i tråd med rapportens egen anbefaling om at generelle høydeforskjeller fortrinnsvis bør tas i kortere og brattere stigninger (nevnt både i rapportens pkt. 2.3 og pkt. 4.4). Alternativet som foreløpig anbefales ser for oss ut til å gå mot prinsippet som anbefales for stigning, ettersom ny trase med ny bro vil ha jevn stigning over anbefalt stigningsgrad gjennom hele strekningen.
- Traseen i 0+ alternativet ser ut til å gi bedre flyt, uten store retningsendringer, og en mer intuitiv linjeføring spesielt for syklistene som skal effektivt inn mot sentrum. Opprettholdelse av denne

traseen er viktig for trygghetsfølelsen i parken som gjennomgangstrafikk gir. Uten denne vil det kunne medføre at større grøntarealer i praksis blir mindre tilgjengelige.

- Ny trase og ny bro beslaglegger totalt sett mer areal, ettersom store deler av eksisterende trase må bli liggende ifm. stien videre nedover på elvens østside. En fjerning av broen vil medføre risiko for at folk går feil og ender opp i en blindende når man kommer ovenfra, samtidig som det vil gi en omvei for de som kommer nedenfra.
- Det arealet som en totalt sett "vinner" på å utnytte eksisterende trase for gang-/ sykkelvei, bør etter vårt syn utnyttes til andre grøntstrukturformål, rekreasjonsformål og styrking av naturmangfold. Vestsiden av elven (elvebredd og nærmeste kantsone) gjennom Brynsengfaret 4 og 6, bør etter vårt syn videreutvikles for disse formålene.

Vi mener at summen av disse begrunnelsene peker på at justeringer og videreutvikling av 0+ alternativet (med ny bro i tilnærmet samme trase som i dag) fremstår vel så godt som ny trase og bro over Brynsengfaret 4 og 6.

Parallelt med dette vil vi imidlertid oppfordre til å se på hvordan sykkelveien går videre oppover elva, særlig for trafikkanter som kommer fra Østensjøveien og skal ned i dette sykkelveinettet. Her har vi observert en rekke farlige situasjoner grunnet høy fart og løsningen er ikke god slik den er i dag.

Vi stiller gjerne i oppfølgende møte om denne saken.

Med vennlig hilsen

Entra ASA



Ina Todal

Leder Oslo øst

Innspill 3

Fra: post@alnaelva.no
Sendt: tirsdag 2. april 2024 23:50
Til: Postmottak Bymiljøetaten
Emne: saksnummer 23/12066

Oppfølgingsflagg: Følg opp
Status for flagg: Flagget

Kategorier: PRO Prosjekt

"Alnaelvas venner mener at man ved valg av alternativ først og fremst bør ta hensyn til elveskogen rundt Alna og unngå unødige inngrep.

Vi anbefaler derfor det som i Rapporten "Sykkelvei over Etterstadsletta øst" kalles Alternativ trasé, altså en bro fra Brynsparken. Dette er i følge rapport fra NINA det alternativet som tar mest hensyn til naturverdiene i området.

Prismessig er det heller ikke så store forskjeller i forhold til de andre alternativene at det kan forsvares å ikke spare naturen mest mulig.

En ny bro vil også gi mulighet for en helt ny opplevelse av fossen, og vil i seg selv kunne bli en attraksjon og et turmål i området."

Med vennlig hilsen
Helen Svensson
leder
Alnaelvas venner

Innspill 4

Hei.

Jeg sykler mellom Bøler og sentrum hver dag året rundt. Stort sett er traseen langs Alnaelva på min vei. Unntaket er når det er svært isete i bakken før brua det er snakk om å gjøre noe med i denne høringen, da sykler jeg langs t-banen ved Brynsenget istedet.

Som aktiv syklist er det alternativet jeg mener at er det beste den alternative traseen med ny bru og ny trasé.

Bakgrunnen er:

- bratt bakke som blir isblank og glatt om vinteren. Jeg har prøvd å trille sykkelbåden både opp og ned den bakken, men det har vært svært utfordrende og skummelt da jeg ikke får feste på bena. Jeg sykler ikke med brodder på skoene.
- bratt bakke på generelt grunnlag. Om sommeren sykler syklistene i ulikt tempo og jeg har vitnet flere farlige forbikjøringer nedover bakken hvor det har kommet gående og /eller syklende i motsatt retning i svingen som har måtte "kaste" seg unna.
- krapp sving etter bakken hvor syklistene ofte kommer over på motsatt side og det oppstår farlige situasjoner.

En forutsetning for at den nye traseen kan brukes også om vinteren er at den saltes eller strøs. Hele traseen langs Alnaelva er utfordrende å sykle når den er sporete eller glatt.

En siste ting som delvis hører til dette er traseen som kommer i forkant av dette tiltaket når man kommer fra Bryn. Dere bør der gjøre noe med skiltingen på Bryn bru retning sentrum. Majoriteten av syklistene krysser den sterkt trafikkerte veien på mer eller mindre gode måter og sykler ned en svingete privat gangvei. Det eneste skiltet som viser den merkede, og mer trafikksikre traseen, er rett før krysset inn mot Nils Hansens vei. Da har syklistene allerede krysset veien og jeg er rimelig sikker på at mange ikke kjenner til at den traseen eksisterer. Skiltet bør derfor flyttes til starten av brua, gjøres større og illustrere bedre at det er en u-sving under brua. Dette ettersom det for de fleste er ulogisk å svinge den veien for å komme til sentrum.

Innspill 5

Hello,

Apologies for using English, but my Norwegian is not so good - I have included considerations in Norwegian below (using Translate, so might be with errors).

I am writing in relation to the planned Ettetstadsletta West for improved pedestrian and cycling infrastructure. Having reviewed the alternative plans available, and also often using the path where (living in Kværnerbyen), I feel that:

- Option 0+ with new bridge would be the best middle-ground among all suggested. The gradient would be slightly less than currently and turns/curves and angles would be cycle friendly and help with visibility.
- Option 0+ with the existing bridge retains a gradient that is too high, whilst also not improving visibility.
- Alternative route with new bridge has a bigger impact visually and also would likely require more work including tree felling; additionally, it presents a turn at the top that is not cycle friendly, not ideal.
- The alternative from the concept selection study (KVU) would be best for gradient, cycle and pedestrian friendliness, but not be considered if required based on current and forecast path use.

Whichever alternative it's chosen, it would be important that the connection to the unpaved path coming up from the other side of the Alna is maintained - lots of people also use it :)

Jeg skriver inn i forhold til planlagt Ettetstadsletta Vest for utbedret gang- og sykkelinfrastruktur. Etter å ha gjennomgått de alternative planene som finnes, og også ofte brukt stien der (bor i Kværnerbyen), føler jeg at:

- Alternativ 0+ med ny bro vil være den beste mellomtingen blant alle foreslåtte. Gradienten vil være litt mindre enn nå, og svinger/kurver og vinkler vil være sykkelvennlige og hjelpe med sikten.
- Alternativ 0+ med eksisterende bru beholder en stigning som er for høy, samtidig som sikten ikke forbedres.
- Alternativ trasé med ny bro har en større innvirkning visuelt og vil sannsynligvis kreve mer arbeid inkludert trefelling; i tillegg presenterer den en sving på toppen som ikke er sykkelvennlig, ikke ideell.
- Alternativet fra konseptvalgutredningen (KVU) vil være best for stigning, sykkel- og gangvennlighet, men parti vurderes ved behov ut fra dagens og varslet stibruk.

Uansett hvilket alternativ det velges, vil det være viktig at forbindelsen til den ikke-asfalterte stien som kommer opp fra andre siden av Alna opprettholdes - mange bruker den også :)

Innspill 6

Hei,

Jeg bor og bruker dette området mye. Både som syklist, jogger, hundelufter og barne..lufter. Jeg synes det er for smalt i dag til å sykle på. Enten skremmer man fotgjengere eller så blir man liggende bak til man får en luke. Noe som gjør det enda vanskeligere er at sykkelruten gjerne er folk i transportetapper som skal raskt og effektivt frem, mens hvis man går der er man ofte på tur, gjerne med vimsete hund eller barn.

Jeg er veldig for å separere trafikantene her, med skrå kantstein så man enkelt kan svinge opp og ned hvis det er noen som går i sykkelfeltet, noe som kommer til å skje.

En forutsetning for dette prosjektet føler jeg at er at gsv'en må bli bredere.

Jeg liker dette forslaget godt, håper det blir gjennomført!

Innspill 7

Hei.

Mitt innspill er at forholdene for syklistene er mer enn bra nok på Etterstadsletta og at disse tiltakene er ren ødsling med offentlige midler.

Innspill 8

Hei

Jeg har noen innspill til prosjektet med sykkelvei dere er i gang med.

Jeg mener at oppgraderingen må beslaglegge så lite natur som mulig. Vi er mange beboere som bruker dette som tur- og rekreasjonsområde, og det er viktig å ta vare på nærmaturen vår. Målet per capita i området er det ikke mye på hver. :) I planområdet er det både syrener og sjasmin langs jernbanelinja, de er høyt elsket av oss som bor her.

Det er nok riktig å skille gående fra syklende, men de på sykkel trenger ikke 3 meter til seg alene. Som trafikant må du ta hensyn til andre trafikanter, og det er mulig å møte hverandre på en sykkelvei uten å ha 3 meter til rådighet. For meg, som beboer i området, er det mye viktigere å ta vare på nærmiljøet og nabolaget vårt, enn at noen som kommer syklende fra andre bydeler skal spare...hva kan det bli...noen sekunder på sykkelturen ned til byen.

At sykkelveien skal være 5,5 meter i bredden (inkl fortau) mener jeg er altfor bredt og ødelegger for mye dyrebar nærmatur.

Jeg er også negativ til å rive og bygge ny bro, og å endre traseen for at det skal bli mindre bratt. Det er høydeforskjeller her i byen, det må man hankses med enten man går eller sykler.

Vi er midt i en naturkrise der arealendringer bit for bit ødelegger naturen som er vi avhengige av.

Sykkelvei for sykkelvei, utbygging for utbygging. Min oppfordring er at dere i prosjektet aktivt og bevisst går inn for å ødelegge så lite natur som overhodet mulig.

Innspill 9

Hei

Vi kan ikke skjønne at det ikke er 30 km fartsgrense i Biskop Jens Nilssønsgt og Etterstadsletta. Dette bør sees på iforbindelse med sykkelsti.

Innspill 10

Viser til e-post av 14.02.24 til beboere i Etterstadkroken.

Innspill

- Skal syklist prioriteres fremfor fotgjengere eller fremfor biler? Sykkelvei med fortau eller turvei med sykkelsti?

Som forklart i e-posten virker det som vi mister en viktig turvei til fordel for syklende. I dag brukes området til turgåing akkurat for å unngå syklende, særlig når turveien brukes som skolevei til flere barnehager og skoler i området. Syklistene kan bruke sykkelveien foran Brynseng skole og videre langs Etterstadkroken.

- Det er viktig med et tydelig skille mellom sykkelvei og gangvei, som eksempel i Amsterdam med kantstein/forskjellige høyder.

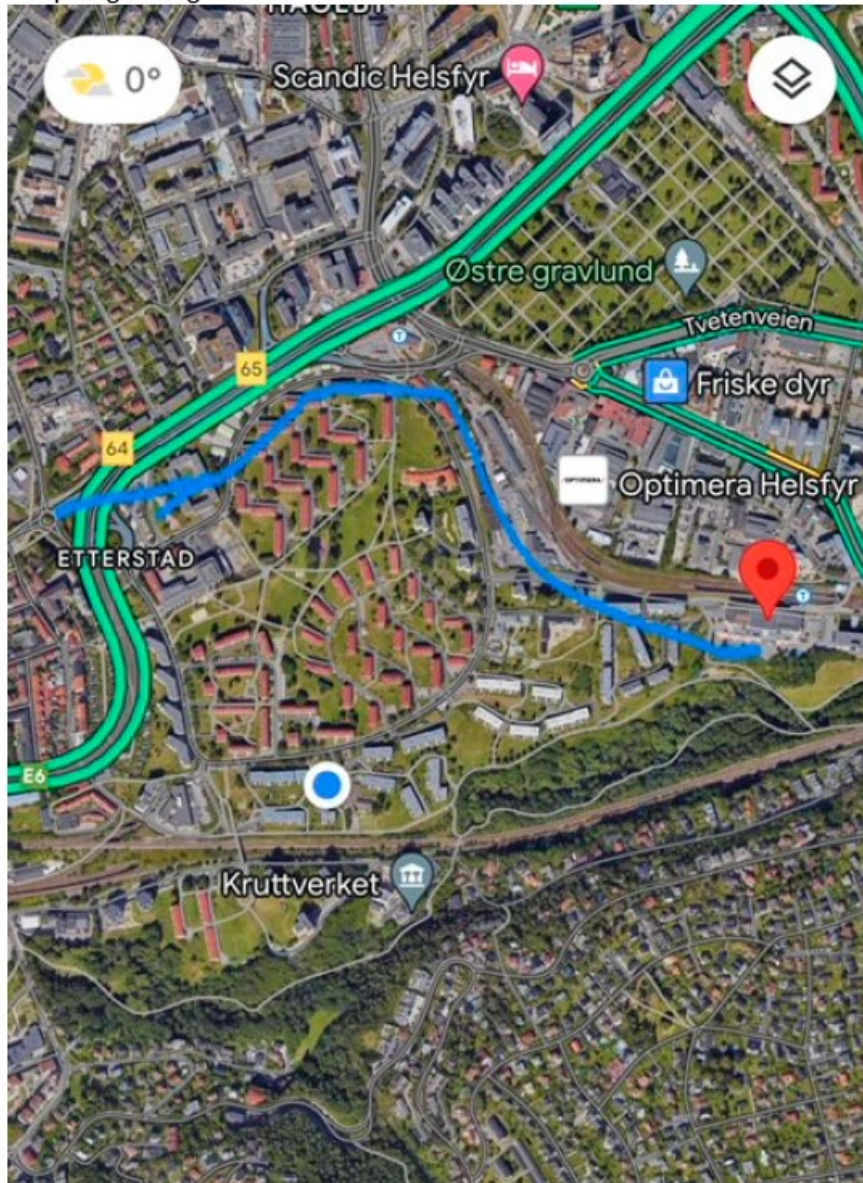
Gangveien brukes som skolevei til og fra flere barnehager i området og til/fra Brynseng skole, Vålerenga skole, Etterstad vg skole. Beboere i området har dårlige erfaringer med sykkel-/gangvei foran Brynseng skole. Det er ikke tydelig nok skille mellom sykkel- og gangveiene. Syklistene sykler i stor fart på en veistrekning med mange skole- og barnehage barn. «Fartsstripene» hjelper ikke. Syklistene sykler på gangveien om vinteren fordi den er mer nedtråkket enn sykkelveien.

- Maks hastighet – sykling i sykkelfeltet må ikke overstige 20 km/t. Målerbokser som oppgi antall passerende og fart kan virke forebyggende.
- Vurdere skilting for «oversized» sykler.

Innspill 11

Hei!

Innspill og forslag



Det er allerede sykkelvei trase fra Brynseng skole ut til etterstadkroken. Ved å forlenge denne slik at den kobles på eksisterende trasé og følge Etterstadsletta ned til Strømsveien (istedet for langs trasén langs elva som er foreslått) vil det være flere fordeler:

- 1) syklistene får en sammenhengende rute og allerede oppmerket sykkelvei blir gjenbrukt
- 2) syklistene ledes da ned til Strømsveien hvor sykkelvei fortsetter både mot Ensjø og nedover Strømsveien- da unngår vi så mange syklist gjennom Vålerenga parken som har en skolegård med mye barn samt via Etterstadgata som er trang fra før (som de da må bruke for å komme til Strømsveien)
- 3) turvei og vegetasjon som i dag er på trasén langs elva forblir urørt og kan brukes av hovedsaklig forgjengere
- 4) lavere total kostnad da deler av foreslått rute allerede har sykkelvei og ny sykkelvei som må bygges er kortere og på allerede asfaltert vei.

Innspill 12

Hei!

Jeg er veldig glad for at sykkelveien over Etterstadsletta blir tatt tak i. Den er per i dag farlig både for syklistene og fotgjengere.

Hva gjelder øst-delen er jeg ønsker jeg at man prøver å gjøre så få inngrep i naturen som mulig. Selv om det hadde vært ønskelig med en sykkelbru a'la "Alternativ trasé" så raserer dette i min mening alt for mye av det allerede begrensede trebestandet her. Derfor er en "0+ med ny bro"-løsning bedre.

I tillegg *må* det legges opp for vintervedlikehold for hele strekningen, spesielt bakken mellom broen og opp mot parkeringen er vanskelig nok å gå vinterstid. Varmekabler hadde vært en fin løsning her.

Innspill 13

Hei

I denne saken tar vi mer av naturlig natur for å bygge sykkel veier.

For sykkel veier skal saltes for å være bare for snø på vinteren. Dette renner ned i vann som gir forurensning av området.

Det skal jo heller være bedre med gang veier for gående som blir måket for snø på vinteren.

Disse inngrepene av nye sykkelveier legger bort mindre av naturen for humler og bier. Som er noe av de viktige insektene vi trenger for å ha mat på bordet til alle.

Det blir store inngrep i naturen rundt graving og mer ødeleggelse av fri natur uten at menneske skapte inngrep skader naturen.

Er det tatt hensyn til natur inngrep, forurensning og mye avrenninger ved inngrep og ut i naturen?

Innspill 14

Hei

Synes dette evirker uheldig. Grønne områder blir hele tiden kuttet inn på. I

Fengselsparken nedenfor Galgeberg har veiene i parken blitt for brede og en har til og med lagt inn større områder med grus der tidligere planter fikk vokse fritt blitt for brede.

På nedsiden av etterstadsletta - mot Alna har hastigheten blant sykler gått så opp at det begynner å bli risikabelt for barn å bevege seg fritt. Å legge en sykkelvei med sykler i 30 km./time pluss fortau tvers gjennom parken -hvis det er det som er tenkt - vil virke ødeleggende på parken som en grønn, fredfull slette!

Innspill 15

Heui!

Jeg går ofte til byen langs denne turveien.

Jeg kan ikke se at det er behov for å bruke masse penger på noen ny sykkelvei.

Noen går og noen sykler. Det er ingen konflikt om ikke noen "håpløse" syklistar klager for å måtte senke farten litt på grunn av fotgjengere.

Dette må vi kunne forvente at man klarer.

Bruk pengene på noe fornuftig!

Innspill 16

Hei, Ser det er stor motstand blant beboere i området ifbm. denne "oppgraderingen" av sykkelstien.

Summert: Alle forslagene vil medføre radikale inngrep i dagens området mht. fjerning av trær langs stien (hvor skal ellers den røde sykkelstien være ?)
Vi vil få en trase hvor syklistene vil gasse på max på sin røde sti, dette vet alle!

Her er barn som leker / går til skolen / som helt klart IKKE vil holde seg på "sin" side av veien, og man kan jo bare tenke seg de farlige trafikksituasjonene som vil oppstå når denne røde autobahn for sykkel er på plass. :-)

Vi vil ikke ha dette inngrepet i vår natur ! La denne stien være "as-is" !!

Innspill 17

Hei

flott dere skal oppgradere sykkelveien langs etterstadssletta. Som daglig bruker av denne traseen store deler av denne traseen mener jeg dette er problemene med dagens gang og sykkelvei:

- felles trase med gående/syklende, som gjør det ubehagelig å være fotgjenger der
- for krapp sving der broa slutter opp mot SVV.
- for bratt bakke med for krapp sving i bunn
- mye løv i gangveien om høsten som gjør bakken såpeglatt og isete om vinteren
- manglende brøyting. Det mangler en god trase fra Østensjø/Alna til sentrum som er vinterbrøyta. Enten så bør denne traseen inkluderes i hovedsykkelveinettet eller så bør strekningen forbi Brynseng tbanestasjon defineres som del av det prioriterte sykkelveinettet slik at det er mulig å sykle til sentrum uten å måtte bale med isvuller og masse snø
- Det må utbedres drenering ca midt på etterstadsletta (der det kommer en gangvei ned fra borettslaget). Her samler det seg vann som blir til en gigantisk isdam om vinteren.

Det er videre viktig å ta vare på naturen langs alnaelva, og det er viktig å vektlegge det alternativet som svarer best på utfordringene med dagens trase samtidig som man velger det alternativet som innebærer minst mulig inngrep i terreng og har minst mulig påvirkning på naturen. I så måte bør ikke stigningen på traseen vektlegges i stor grad dersom man klarer å gjøre mindre endringer i traseen så svingen ikke blir så krapp.

Dette leder meg til å konkludere med at mitt foretrukne alternativ er 0+ (gitt at man får noe mindre krapp sving) eller 2a som ser ut som det mest skånsomme alternativet.

Uansett, viktig at denne strekningen blir definert inn i det prioriterte sykkelveinettet når den er opparbeidet da det er håpløst i dag å sykle fra nord-øst til sentrum.

Lykke til med det videre arbeidet!

--

Innspill 18

Innspill:

Hei så nice med bedre sykkel opplegg her! Jeg forstår det sånn at dette er rett på andre siden av Altaelva til det Statens Vegvesen har kontor

Den bakken er dævelsk bratt og ekkel både når man går og sykler, særlig med løs grus, hunder, turgåere, headsett, syklistene som vil ha fart opp bakken og syklistene med bakken som prøver å bremse i tide til å svinge over broa.

I tillegg har jo Statens vegvesen trapp på vestsida av elva, så det er jo vanskelig å sykle der.

Så en ny bro med bedre kurvatur er nok kjempesmart. Koster sikkert penger men det synes jeg det er verdt.

Lykke til med det videre arbeidet og finansiering 💰

Innspill 19

Heisann!

Innspillet mitt er at alternativ 0+ med eksisterende bro ikke burde velges. Bakken fra broa og opp mot SVV er i dag veldig bratt for oss med akustiske sykler, og jeg kan ikke tenke meg at den er spesielt behagelig for rollestolbrukere, barnevogner, rullatorer o.l. heller.

Den er så bratt at jeg ikke får nok grep før veien er børsta for grus om våren, og jeg tør ikke sykle der vinterstid, i frykt for at det er glatt.

Av de tre andre alternativene, så er det viktig at området rundt Alnaelva blir tatt hensyn til i størst mulig grad.

Innspill 20

Til Oslo Kommune

Bymiljøetaten.

Takk for epost av 14. februar om sykkelvei på Etterstadsletta. Her er mine reaksjoner på planen, jeg bor selv på Etterstadsletta.

Det er selvsagt viktig at Oslo Kommune legger til rette for syklende og gående. Det skal i utgangspunktet skje på bekostning av bilen. Miljøvern er også et prioritert område for Oslo Kommune, som forbilledlig har sørget for nye grøntområder og plantet mange nye trær. Svært viktig for miljøet.

Jeg siterer fra planen: «Hensikten med strategien er å bidra til realisering av miljøvennlige transportløsninger, redusere press på byens transportsystem og gatearealer.»

Men vi som bor på Etterstadsletta er forundret over kommunens prioriteringer. For her skal sykkelen fram i enda større grad enn før, på en gangvei som allerede er godt brukt for turgåing av bydelens beboere. For å få dette til, må det tas et godt stykke natur, og hugges flere trær og busker underveis. Det går altså ikke ut over byens transportsystem i det hele tatt, men ut over del av byens grønne lunge. Den som kommunen nettopp ønsker å bevare og mangfoldiggjøre.

Vi er mange som protesterer mot dette, ikke la den fine gangveien bli en ny autostrada for syklistene, som etter de nye planene kan suse av sted enda mye raskere enn før. Finn et alternativ som stemmer med planen: Reduserer press på byens transportsystem. Altså ved innsnevring av eksisterende bilvei.

Jeg sender styrerepresentant i Nygård Terrasse kopi av mitt personlige svar.

Innspill 21

Innspill til rapport om sykkelvei over Etterstadsletta øst.

Som beboer på Etterstadsletta er området langs elva et viktig rekreasjonsområde. Jeg har ikke et klart foretrukket alternativ, men ønsker at det legges vekt på å bevare mest mulig natur og vegetasjon. Det gjelder også sykkelveien på Etterstadsletta vest. Vi håper også det settes opp nye benker hvis noen av de eksisterende fjernes.

Sykkel/gang vei prosjekt Etterstad Øst (og Vest)

Sykkel/gang vei prosjektet Etterstad Øst og Vest er to prosjekter som bør skaleres ned til en utbedring av sykkel/gang traseen. Dvs. en utbedring av dagens vei, med nytt dekke, endring av bredde og trase bør ligge slik den ligger i dag. Traseen er totalt på 800m, og det har liten mening at dette veistykket skal ha en langt større bredde enn tilførselsveiene i øst(Brynsengfarete) og vest(Etterstadgata/Vålerenga parken). Kostnadmessig (min. 50.mill.) er det betydelig midler som skal brukes. Trafikksikkerheten for sykelister og andre brukere av gangveien er det svært vanskelig å beregne og videre at dette gir noen sikkerhetsmessig effekt.

De foreliggende forslagene fra Bymiljøetaten bygger på en utvidet sykkel/gang vei med brede på 6 meter mot dagens 3,5 meter i dag, med forhøyet fortaus løsning for sykelistene. Dette er begrunnet i at sikkerheten øker for alle brukergruppene ved en slik løsning.

Alle andre virkninger av prosjektet blir overskygget av dette premisset om at sikkerheten for brukergruppene bedres, og dette begrunnes i løsningen som deler sykelister og andre brukere, og større bredde på veien. Økt trafikk, økt hastighet, og mindre fokus på at andre brukergrupper enn sykelistene bruker sykkel delen av veien, er ikke vurdert. Dette er en meget godt brukt tur/gangvei, med familie og barn og husdyr som medfører at økt trafikk og hastighet på sykkel delen av veien vil øke ulykkeshyppigheten. I tillegg vil sykelisten ha et eierforhold til sykkel delen og ta mindre hensyn til gående, i motsetning til slik situasjonen er i dag.

Todelt fortausløsning er ikke heldig og det krever langt mer vedlikehold og særlig fjerning av snø/is i vinter halvåret, som ved snøfall og kulde. Forskjell i høydeforskjell midt i veien vil da bli en utfordring.

Det er et faktum at det har vært få ulykker (noe miljø- og bydelsetaten har oppsummert).

Tiltaket vil også føre til at større deler av sykelistene fra Manglerud-, Østensjø- og Alna området vil bruke denne sykkelveien, og motvirker spredning av sykelister på sykkeltrasene i Østensjøveien, Etterstadkroken, Fagerlia og Svartdalsveien.

Ny sykkel/gangveien Etterstad Vest vil i all hoved sak medføre at veien mot terrasseblokkene i Stang-, Nygård- og Alna terrasse kommer svært nærme en del av bakkeleilighetene og forringe privat sfæren i forhold til dagens vei.

Likeledes vil friområdene som akebakken mellom Stang og Nygård og fotball/skøytebanen mellom Alna og Nygård forringes. Ti flotte store trær i bakken langs sameiet Stangs elveside må også fjernes. Dette må sies å være lite miljøvennlig og bærekraftig.

Etterstad Øst prosjektet er det prosjektet som setter størst press på vernet av Alnaelva og dalen. I dag finnes det rev, grevling, tidvis rådyr i området og et svært rikt plante og fugleliv.

En tilnærmet doblet veibredde fra Etterstadsletta 82 til Brynsengfareet vil legge et sterk press på dyrelivet i denne delen av dalen. Dalen i dette området er formet som en lomme, med flukt/tilførselsveier som er svært begrensede og gjør større dyr svært sårbare. Kraftig vegetasjon og unike vekster i dalen er essensielt for fortsatt slik dyreliv.

Etterstad Øst prosjektet bør derfor minimeres, som innebærer at bredden på veien bør reduseres til dagens bredde og at dagen broløsning bør beholdes. Endring av veibredden vil føre til store ombygginger i den sårbare vestre delen av dalen mot Brynsengfareet.

Hele prosjektet Etterstad Øst og Etterstad Vest vil forringe trivselen for gående voksne, barn og dyr kun for en liten gevinst i at sykelistene får en forbedret 800 meter lang trase, hvor de kan sykle raskere.

Jeg mener det er viktig å stille kritiske spørsmål til de to prosjektene, da effekten av økt sikkerhet for brukerne av ny sykkel/gang vei på 800m er svært usikker, videre at tilførselsveiene til Etterstad Øst /vest trasen (Brynsengfareet, Etterstadgata/Vålerenga parken) ikke vil få samme standard som sykkelvei forslaget, på lang tid. Etterstad Vest prosjektet med tilførselsvei gjennom Vålerenga parken og Etterstadgata (bru over Gjøvikbanen) har foreløpig ingen reguleringsløsning, og er svært problematisk med at veien brukes som vei for unger til Vålerenga skole og flere barnehager (Etterstad og Vålerenga).

Byggingen av den nye sykkel/gangveien Etterstad Øst /Etterstad vest vil bli et dyrt utstillingsprosjekt på 800 meter, med en nærmeste ubetydelig bedring for sykelisten, men en betydelig forverring for natur og dyr. Ikke minst vil de andre brukergruppene, som voksne, mosjonerende, barn og våre firbente få en dårligere trivsel og nærhet til naturen.

Det er trafiksikkerhetsmessig svært uheldig at overgangen til tilførselsveiene uten samme standard ikke er løst og kostnadsberegnet. Sannsynligheten for at ulykkesfrekvensen øker i disse områdene er stor.

Oppsummert:

1) Ingen omregulering av Etterstad øst traseen. La traseen ligge urørt.

2) Stopp hele Etterstad vest prosjektet, ny vurdering av prosjektet når det er en sammenhengende løsning for tilknytningsveiene for Etterstad vest (BJ. Nilssens gt./Etterstadgata, Vålerenga parken).

Innspill 23

Altså alternativ i ny trasé.

- >
- > Innspill til videre planarbeid;
- >
- > Som helårssyklist er det en klar oppfordring fra meg å gjøre traséen så slak som mulig, altså siste alternativ med ny bru og max 10% stigning.
- >
- > Verken 15% og 17% som de andre alternativene skisserer vil tiltrekke seg syklist som ikke allerede ferdes der, antakelig med unntak av noen elsyklister.
- >
- > Selv 10% er i og for seg voksent, men terrenget der er jo som det er.
- >

Innspill 24

Til Bymiljøetaten.

Jeg viser til saksnummer 23/12066. Frist for innspill til Bymiljøetaten er fastsatt til 22.03.2024. Mine rettidige innspill inngis herved.

Dere planlegger å utvide dagens gang- og sykkelvei fra 2,5 meter til 5,5 meter i bredden (gangvei + sykkelvei med fortau). Det er dette som er det sentrale i hele prosjektet, og som reiser en rekke problemstillinger som jeg ikke kan se at dere har drøftet eller nevnt i det hele tatt. Dere skal gjøre gang- og sykkelveien over dobbelt så bred som i dag. Dere må fremheve hvilke utfordringer dette medfører for oss som bor langs gang- og sykkelveien. Hvordan skal dere få til en 5,5 meter bred gang og sykkelvei med fortau (les: racervei for syklister) på denne strekningen? Hvordan skal dette – uten vesentlige ulemper – gjøres forbi Dumpa barnehage, fotballbanen og basketballbanen der (Etterstad ballplass og skøyteis) og Etterstadsletta akebakke? Skal dere bygge denne sykkelveien med fortau over eiendommen til Alna Terrasse Boligsameie? Skal dere fjerne trær og busker som i dag vokser langs støyveggen til jernbanen? Dette er en enorm inngripen som dere neppe har hjemmel til. Har dere fått aksept for å gjøre dette av privat grunneier av tomten, som dagens gang- og sykkelvei går over? Jeg foreslår at dere begynner i denne enden, altså at dere undersøker og avklarer først og fremst med Alna Terrasse Boligsameie om hvorvidt det lar seg gjøre å bygge en 5,5 meter bred gang- og sykkelvei med fortau. Jeg tror ikke dette lar seg gjøre uten vesentlige ulemper som ikke veier opp for «fordelene» ved «oppgraderingen».

På denne bakgrunn ber jeg dere om å særskilt kommentere i e-post og/eller brev til meg følgende punkter:

- Brynseng skole har begrenset uteplass i skolegården. Kommunen har allerede gjort unntak fra kravet til uteplass for elevene. En ny sykkelvei med fortau på 5,5 meter i bredden vil gå på bekostning av elevene ved Brynseng skole. Elevene bruker dagens gang- og sykkelvei og den lille parken like nedenfor skolen, i undervisning, på fritiden og som skolevei. En ny sykkelvei med fortau, hvor jobbsyklisterne kan sykle i 40-50 kanskje helt opp til 60 km/t ned den bratte bakken, og forbi den lille stien opp til Brynseng skole, vil være farlig for elevene.
- Det kommer til å bli farligere for jobbsyklister, treningssyklister, tursyklister og fotgjengere som bruker gangveien hvis det lages en sykkelvei med fortau. Det vil

også blir farligere for alle barnehagene som går tur i området daglig. Det er svært mange barn og unge som bruker gangveien i dag. Særlig forbi Dumpa barnehage og fotballbanen/basketballbanen ved Alna Terrasse / Dumpa barnehage, som ligger helt inntil gang- og sykkelveien. Her vil det bli langt mer utrygt for barn, unge og også voksne. Det kryr av barn og unge i dette området. Fotballbanen og basketballbanen er samlingssted med aktivitet, ballspill og hygge for barn, unge og voksne, stort sett hele tiden. Har dere vurdert dette godt nok? Syklistene sykler gjerne i 30-40-50 km/t nedover veien mot sentrum. Hva skjer når det spretter et barn, fotball/basketball ut i sykkelveien og treffer en syklist? Hva skjer når barnet løper over sykkelveien mot støyskjermen for å hente en ball i busken eller på gresset? Mange syklistene sykler dessuten på tunge el-sykler som gjør det enda farligere på sykkelveiene.

- Det samme gjelder akebakken på Etterstadsletta. Her hender det titt og ofte at barn og unge aker over gangveien og helt til gjerdet. Her vil det oppstå kollisjonsfare. Hvis dere skal utvide til 5,5 meter vil dette dessuten gå på bekostning av akebakken og barn og unge som leker i akebakken. I tillegg må trær og busker fjernes. Akebakken betyr mye for alle på sletta. Dere må ikke finne på å redusere denne bakken / underrennet.
- Jeg foreslår at dere i stedet setter opp en rekke bommer på tvers av dagens gang- og sykkelvei, og/eller fartshumper. Syklistene og gående kan da bruke veien trygt sammen. Syklistene må da sykle sakte og ta hensyn til fotgjengere og turgåere. Det spiller liten rolle at en jobbsyklist må bruke 2-3 minutter ekstra på denne veien til og fra jobb, på grunn av bommer eller fartshumper. Hvis dere gjør det, stenger og/eller reduserer farten til jobbsyklistene, så kan dagens gang- og sykkelvei også brukes som trygg skolevei for elever ved Brynseng skole. Beboere på Etterstad Vest savner en tryggere skolevei til Brynseng skole. I dag går barna fra Etterstad Vest langs Etterstadsletta gjennom Etterstadkroken, parallelt med 37-bussen. Dette er ingen god løsning. Det er utrygt, særlig fordi fortauet ved bussholdeplass Etterstad Sør er smalt. Dersom syklistene langs dagens gang- og sykkelvei ledes bort, f.eks. over Bryn langs Østensjøveien, så kan barna bruke dagens gangvei som skolevei til Brynseng skole.
- En annen utfordring ved å lage en sykkelvei med fortau på denne strekningen, er at syklistene gis forrang hva angår vikeplikt etter trafikkreglene. Fotgjengere og andre turgåere må da ta hensyn til syklistene i større utstrekning enn i dag, og ikke motsatt. Dette vil innebære at syklistene tar enda mindre hensyn enn i dag, og sykler enda raskere i risikable områder (akebakken og Dumpa barnehage). Fordi alle må ta hensyn til syklistene på sykkelveien. Dette vil igjen føre til økning av risikable situasjoner. Dette bør vi ikke legge til rette for.
- Alternativt kan dere stenge dagens gang- og sykkelvei helt for gjennomsykling / hurtige jobbsyklistene, og legge til rette for at jobbsyklistene i stedet kan sykle over Bryn langs Østensjøveien eventuelt langs Etterstadsletta (hovedveien på sletta hvor 37-bussen kjører i dag). Det er en bedre løsning enn den dere legger opp til. Sykkelstien gjennom Vålerenga skole er stengt/begrenset for sykling gjennom

skolegården, og syklistene blir i stedet ledet ut i Strømsveien. Ved å sykle Bryn langs Østensjøveien og/eller Etterstadsletta vil syklistene automatisk bli ledet til Strømsveien og videre ned til sentrum på en trygg og rask måte. Østensjøveien er godt egnet for sykkelvei. Også Etterstadsletta er egnet. Veibanen er bred, og det er bilparkering bare på den ene siden. Det er bare positive tilbakemeldinger fra Vålerenga / Vålerenga skole på bommene som i sin tid ble satt opp der.

- I tillegg må dere ta hensyn til taggingen i området. Dette er et viktig punkt. Hvis dere fjerner busker og trær som nå vokser ved gang- og sykkelveien langs støyskjermen/veggen mot jernbanen, vil støyskjermen langs gangveien bli fullstendig nedtagget og ødelagt. Dette gjelder særlig fra og med gangbroen i Biskop Jens Nilssens vei til Etterstadsletta 82. Jeg vedlegger bilder som belyser problemet. Hvis dere fjerner busker og trær langs nåværende gang- og sykkelvei ved boligsameiet Alna Terrasse og alle terrasseboligene langs gangveien, vil området bli ubeboelig på grunn av tagging. Nabolaget klarer dessverre ikke bli kvitt taggingen i området, men vi kan legge til rette for at taggingen ikke skjer gjennom beplantningen og tilrettelegging. Når det ikke er trær, planter og busker foran støyveggen og andre vegger, kommer taggingen. Se vedlagte bilder. Jeg viser også til den provisoriske veggen rundt Etterstad videregående skole. Gjerdet/veggen blir stadig nedtagget (til stor frustrasjon). Det samme skjer på busstoppene, gangbroen i Biskop Jens Nilssens vei over til Arnljot Gellines vei, undergangen fra Helsfyr busstopp på Etterstadsletta til Helsfyr. Taggingen kommer stadig tilbake fordi veggene er åpne og lett tilgjengelige.

Taggeproblematikken må dere ta på alvor. Nabolaget er avhengig av busker og trær for å kunne opprettholde fine uteområder og godt nabolag. Politi, natteravner, nabolag m.m. har ikke kapasitet til å forhindre taggingen. I stedet for ny sykkelvei med fortau bør kommunen plante buskvekster langs hele gang- og sykkelveien slik at hele skjermveggen blir dekket av busker/planter.

- I dag er det også mye småfugler (bl.a. spurv, meis, bokfink og dompap) som holder til i buskene langs gang- og sykkelveien ved Alna Terrasse samt Stang Terrasse Boligsameie og Etterstadkroken. Dette gir mye hyggelig fuglekvitring som øker trivsel i området og styrker lokalbefolkningens mentale helse. Også dette vil forsvinne fra nabolaget hvis kommunen bygger ny sykkelvei med fortau.
- Ny sykkelvei med fortau vil innebære en nyetablering. Det stilles da strenge krav til tiltak for hindring av støy og trafikk. Hvis kommunen fjerner planter, busker og trær, vil dette medføre en betydelig økning av støy for alle beboere langs gangveien. Passasjertog og godstog medfører fra før enorm støybelastning for beboerne. Hvis dere fjerner busker og trær langs gangveien, vil det medføre en betydelig økning av støyverdiene fordi veggen gir grunnlag for gjenklang som buskene/trær i dag skåner for. En slik økning av støynivå vil kunne medføre brudd på lovgivningen.

- Hvis gangveien utvides vil fotgjengere spasere helt inntil eiendommen / leilighetsterrassene til Alna Terrasse Boligsameie. Dette er uheldig, spesielt for de som bor i første etasje.
- Kommunens foreløpige plantegninger tyder på at utvidelsen av sykkelvei med fortau skal skje på bekostning av eiendommen til sameiet Alna Terrasse. Alna Terrasse Boligsameie eier tomten på begge sider av nåværende gang- og sykkelvei. Jeg foreslår at kommunen avklarer eiendomsspørsmålet med Alna Terrasse Boligsameie før dere eventuelt går i gang med å bygge halve strekningen. Jeg uttaler meg her kun som en enkelt sameier av Alna Terrasse Boligsameie. Men jeg ser ikke bort ifra at jeg trolig har styret og resten av sameiet i støtte når jeg skriver at det ikke kommer på tale å gi en eneste kvadratcentimeter av sameiets tomt til kommunen for bygging av ny racervei for syklistene tett inntil terrasseblokken vår, med rasering av dagens beplantning langs støyveggen som en konsekvens. I tillegg kan det se ut som at den nye gang- og sykkelveien er planlagt bygd over deler av parkeringsplassen til Alna Terrasse samt over veibanen inn til parkeringsplassen. Renovasjonsbilen trenger sannsynligvis veibanens størrelse slik den er i dag for å kunne hente avfallet.

Hvis ovennevnte er korrekt, bes kommunen varsle grunneier om planene. Ekspropriasjon kan bare skje så langt det trengs for det aktuelle formål det eksproprieres til. I tillegg må inngrepet utvilsomt være mer til gagn enn skade, fordelene må være større enn ulempene. Disse vilkår er neppe oppfylt. Jobbsyklistene kan i stedet sykle over Bryn langs Østensjøveien, eventuelt Etterstadsletta, og videre i Strømsveien ned til sentrum. Dette er en bedre løsning.

For øvrig er det i utgangspunktet fint at dere ser nærmere på dagens konflikt mellom gående og syklende langs denne strekningen. Dette gjelder uavhengig av om dere forankrer prosjektet i denne konkrete konflikten eller kommunens generelle strategi om å gjøre Oslo til en sykkelby. Oppsummert vil det være en bedre løsning å stenge veien for hurtig gjennomfart og/eller sette opp bommer for å redusere farten. Under enhver omstendighet må dere ikke finne på å fjerne busker og trær langs veien. Fjerner dere buskvekstene langs støy/skjermveggen vil området garantert bli ødelagt av tagging som igjen vil gjøre nabolaget ubeboelig. Dette er et flott boligområde i bydel Gamle Oslo som dere ikke må ødelegge.

Vedlegg: PDF-dokument med 18 bilder



































