
Oppdragsgiver: Oslo kommune - Plan- og bygningsetaten
 Oppdrag: 616664-01 – Smestad trafikkutredninger for områderugulering
 Dato: 23.03.2018
 Skrevet av: Erik Sivertsen
 Kvalitetskontroll: Hans Ola Fritzen

DEL 4 SMESTAD ANBEFALING



INNHold

1	Oppsummering av tre alternativ.....	3
1.1	Alternativ 100% Smestad	3
1.2	Alternativ 50% Tweed	5
1.3	PBEs alternativ 75% områdeutnyttelse.....	6
2	Anbefaling	7

1 OPPSUMMERING AV TRE ALTERNATIV

Asplan Viak AS har gjort en gjennomgang med hensyn til å vurdere tre alternativ for områdeutvikling i forbindelse med PBEs arbeid med områdeplan Smestad. Det er trafikale vurderinger som er gjort, med hovedfokus på kapasitetsanalyse og byromsutvikling av ulike forslag til kryssløsninger i et nytt vei- og gatenett i området.

De tre alternativene er omtalt i del 2 og 3 av dette oppdraget. Del 2 beskriver PBEs alternativ som har områdeutnyttelse 75%. I del 3 beskrives 100% Smestad og Tweed 50%, som har hhv. 100% og 50% områdeutnyttelse.

1.1 Alternativ 100% Smestad

Alternativet som vises i 100% Smestad har to T-kryss som erstatter dagens 4-armede hovedkryss som er omtalt i del 1. De to T-kryssene gir god avvikling i fremtidig situasjon og busstrafikken vil få god fremkommelighet. Det blir også god plass til nytt torg på et nivå over T-banen. Dette gir større mulighet til å etablere et areal/byrom rundt T-banestasjonen. Dette gir et mer konsentrert kollektivknutepunkt med kort gangavstand mellom T-bane og buss.



Figur 1 Hovedgrep byplan sentrum av Smestad 100% (Grape Architects og Topic Architecture)

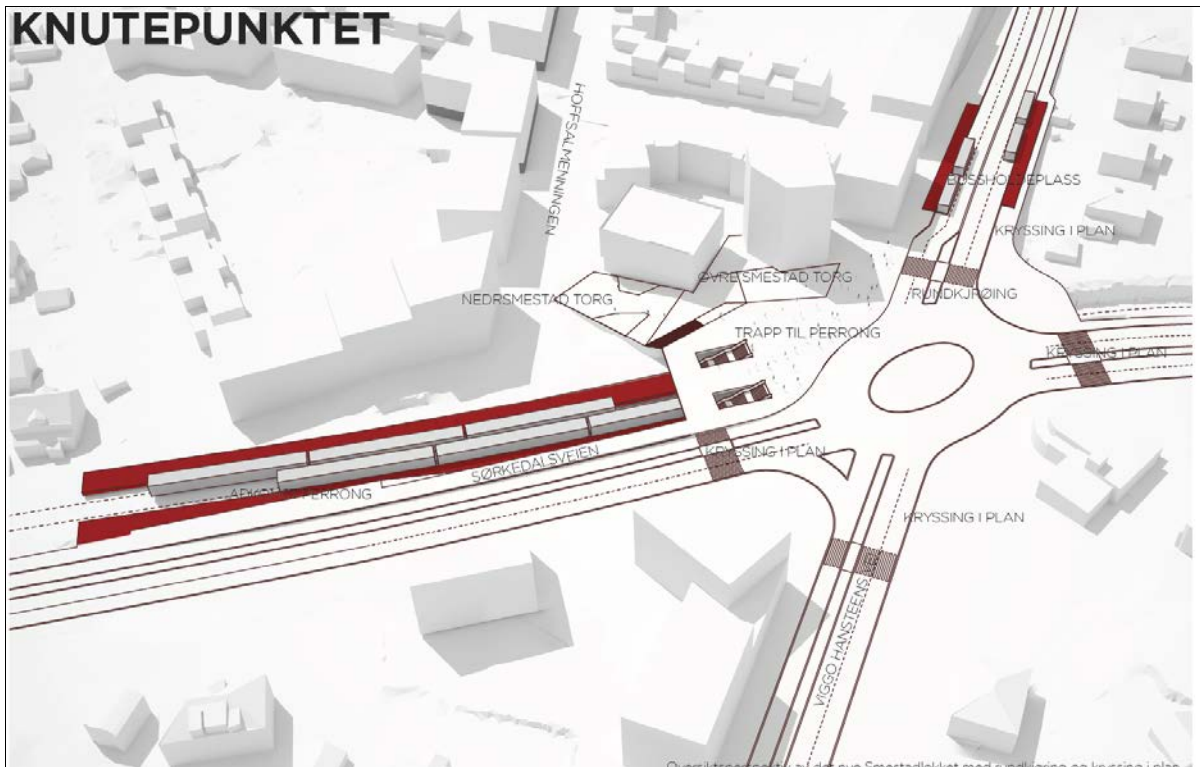
Det er sett på konsekvensene for de to T-kryssene av å ikke ha de nye veiforbindelsene som forslaget viser i Munkengveien og Jon Smestads vei. Det blir noe større belastning og kø spesielt for det vestligste T-krysset i ettermiddagstimen og morgentimen. For det østligste T-krysset blir det mindre forskjell i beregnet køsituasjon.



Figur 2 Illustrerer hvilke veiforbindelser som er omtalt som fjernet fra forslaget. Markert med rød strek. (Grape Architects og Topic Architecture).

1.2 Alternativ 50% Tweed

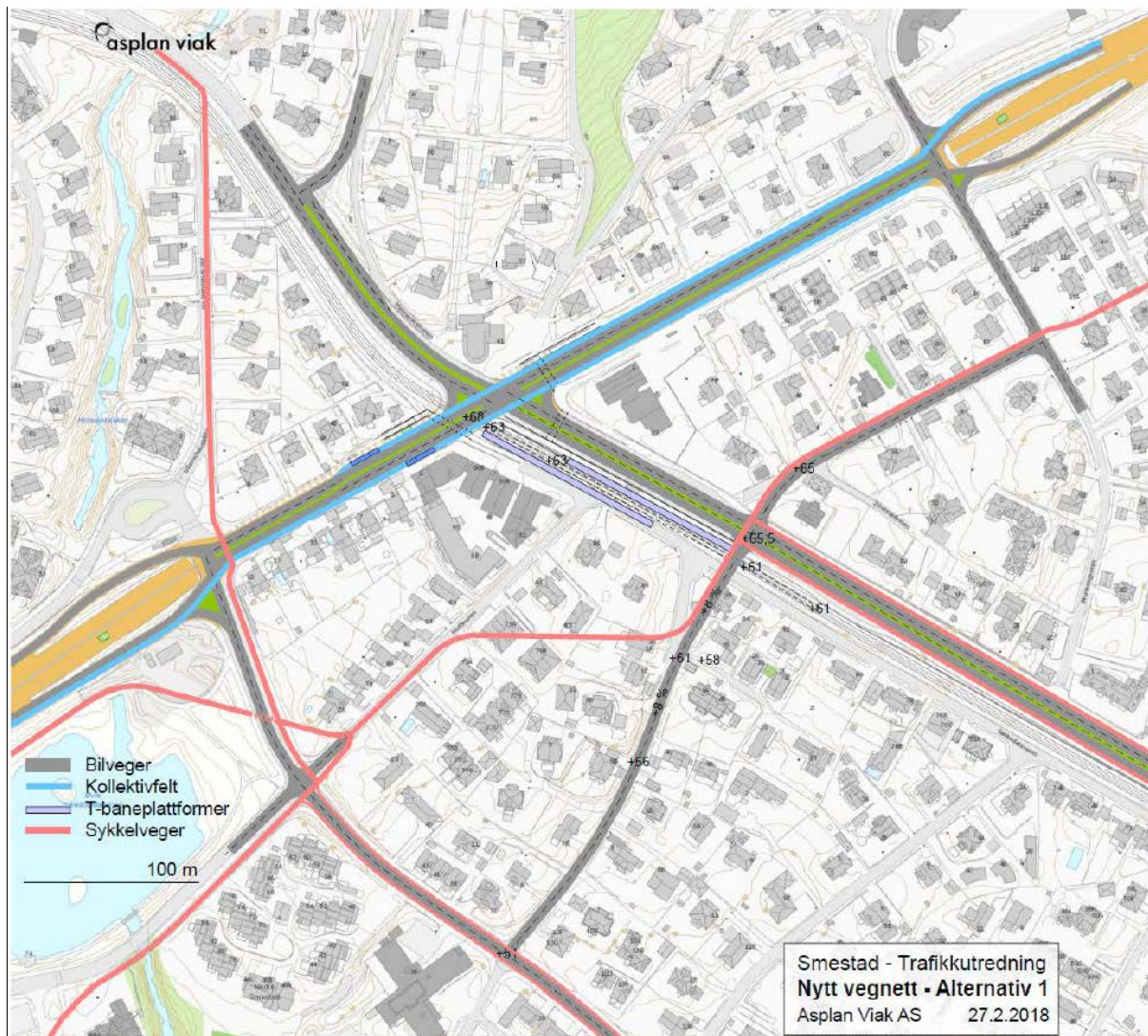
I alternativ 50% Tweed er det foreslått en ny rundkjøring på et utvidet lokk i stedet for dagens signalregulerte kryss. Forslaget gir god avvikling, men det gir en veiløsning og ikke en gateløsning med plass rundt T-banestasjonen.



Figur 3 Oversiktperspektiv av et nytt Smestadlokk (Dyrvik Arkitekter, Rambøll, Østengen & Bergo og Vista Analyse).

1.3 PBEs alternativ 75% områdeutnyttelse

Forslaget innebærer at Konventveien og Smestadveien knyttes direkte til Sørkedalsveien. Dette leder noe av trafikken vekk fra det 4-armede hovedkrysset, og dette gir bedre kapasitet i hovedkrysset. Det er likevel lagt opp til kollektivfelt på lokket for å gi akseptabel fremkommelighet for busstrafikken, ettersom krysset blir overbelastet i rushtiden.



2 ANBEFALING

Trafikkløsningen som er foreslått i 100% Smestad anbefales fordi den gir god trafikkavvikling. Denne løsningen med to T-kryss bidrar til å forsterke koblingen mellom Ring 3 og områdene i nordvest (Bærum øst og Oslo vest). Utformingen Sørkedalsveien har i dag, med 4 felt mellom Smestad og Majorstuen vil ikke passe med ønsket om transformasjon til bygate på Smestad. I tillegg ønskes det ikke å lede biltrafikk inn mot sentrum. Samtidig er det nødvendig å beholde den viktige trafikale koblingen mellom områdene nordvest for Smestad og Ring 3. Ring 2 prioriteres nå og fremover i sterkere grad for kollektivtrafikk og sykkeltrafikk. Biltrafikken vil dermed i større grad bli ledet mot Ring 3, etter hvert som Ring 2 får mindre kapasitet for biltrafikk.

Løsningen i 100% Smestad gir også en mulighet til å lage et større byrom ved T-banestasjonen. En første fase i omleggingen til en slik løsning kan være å etablere det østlige T-krysset først. Da etableres ny Sørkedalsvei mellom Smestadveien og Viggo Hansteens vei og dagens Sørkedalsvei mellom hovedkrysset og Smestadveien kan stenges.