

Notat

Vår ref. (saksnr.):
24/89453

Saksbehandler:
Ola Bognøy Jonassen

Dato: 19.06.2025

Sykkeltilrettelegging mellom Bygdøylokket og Folkemuseet

- Oppsummering av innspill med Bymiljøetatens kommentarer
- Oppdaterte kommentarer ifm. ferdigstilling forprosjekt/optimalisering

Dette notatet er oppdatert i forbindelse med ferdigstilling av optimalisering/forprosjekt. I tillegg til endring av denne innledningen er det bare enkelte av Bymiljøetatens kommentarer som er endret. Kommentarene er endret hvor svaret har endret seg, eller det ble lovet å komme tilbake med en avklaring på et senere tidspunkt.

I forbindelse med oppstart av arbeider for bedret tilrettelegging for myke trafikanter mellom Bygdøylokket og Folkemuseet inviterte Bymiljøetaten interesserte til å komme med spørsmål og innspill i etterkant av digitalt informasjonsmøte 9. september og åpen kontordag på Bygdøy skole 13. september. Innspillfristen var 30. september.

Tilbakemeldingene vi har mottatt er blandede. Kort oppsummert uttrykker tilbakemeldingene:

- Et ønske om en bedre tilrettelegging og et bedre tilbud for gående og syklende.
- Et ønske om at prosjektet ikke gjennomføres da dagens tilbud er godt nok. Eventuelt med mindre justeringer som endret skilting og bedre belysning.
- Et ønske om en tilpasning av tiltaket langs regulert trase, men slik at det i uttrykk ligner mer på eksisterende turveinett.

Uttalelsene er nedenfor sammenstilt og oppsummert tematisk da flere av uttalelsene berører samme tema. Hvert tema blir svart ut under oppsummeringen av temaet. Innspill som faller klart utenfor prosjektets avgrensning er ikke tatt med her, men er videreformidlet internt.

Innhold

1. Engasjement og holdning til prosjektet	3
2. Trasévalg og målpunkt.....	3
3. Sikkerhet	4
4. Fart	4
5. Raske syklistene	5
6. Skilting og merking.....	6
7. Tiltak/utforming	6
8. Bemerkninger om vinterdrift	7
9. Vegetasjon og trær	8
10. Busslommer/kantstopp	9
11. Busstrafikk.....	9
12. Ferge- og båttransport	9
13. Dekke	9
14. Regulert løsning	10
15. Kulturminnefredning	11
16. Stedstilpasning og begrensede inngrep.....	12
17. Kobling mot øvrig turveinett, start/avslutning (systemskifter)	13
18. Eksisterende turveinett	13
19. Fortau.....	13
20. Arealbeslag.....	14
21. Dispensasjoner	15
22. Skolevei.....	16
23. Trafikale konsekvenser	16
24. Vegetasjon	17
25. Anleggsgjennomføring	17
26. Tiltak i andre gater og utenfor prosjektområdet.....	17

1. Engasjement og holdning til prosjektet

Mange av innspillene hevder å representere majoriteten med sitt innspill, både dem som er positive og dem som er negative. Dette gjelder ikke bare den overordnede holdning til prosjektet, men også tilknyttet spesielle tema.

Bymiljøetatens kommentar:

Det ble sendt ut epostvarsel til 3537 unike mottakere i området, utover dette vil også andre ha kunne fanget opp informasjon om prosjektet gjennom andre kanaler. Generelt sett har vi opplevd en del interesse for prosjektet, dette gjenspeiles ved at prosjektsiden er godt besøkt. På tross av en relativt stor interesse har vi ikke mottatt mer enn, ca. 50 innspill.

Tilbakemeldingene har fokus på den enkelte er opptatt av. Det være seg, skolevei, kulturmiljø, trafikksikkerhet, fremkommelighet for myke trafikanter, trær og natur, dyrket mark, ski/akebakke, separering av trafikantgrupper, bussfremkommelighet, kobling til turveinett, skilting, dekke, vinterdrift, belysning, trasevalg og kostnader.

2. Trasévalg og målpunkt

Mange av innspillene og tilbakemeldingene har gått på trasevalg og målpunkt. Det er påpekt at Folkemuseet ikke er et naturlig endepunkt for særlig mange og at en annen trasé burde vært valgt. Videre at koblinger til øvrige veier og systemskifter må være gode.

Enkelte etterlyser en «helhetlig plan for sykkel og gange på Bygdøy» forespurt fra Bystyret ifm. en tidligere behandling av en reguleringsplan for Langviksveien.

Alternative traseer utenfor regulert løsning og eksisterende turveinett, samt nye forbindelser mellom Bygdøy og Filipstad ved bygging av bro eller undersjøisk tunnel er også nevnt.

Bymiljøetatens kommentar:

Ettersom prosjektet baserer seg på en allerede vedtatt reguleringsplan er startpunkt, sluttunkt og trasé allerede gitt. Uten en ny regulering er frihetsgraden begrenset, og bestillingen vår innebærer ikke å jobbe med en ny reguleringsplan.

For dem som bor i området, som er den interessentgruppen medvirkningsaktivitetene primært har rettet seg mot, vil Folkemuseet trolig ikke være det endelige målet for reisen. Men en forbedret tilrettelegging på denne trafikkerte strekningen, vil forhåpentligvis gjøre deler av reisen bedre. Museene er et viktig målpunkt for mange turister, som vi gjennom forbedret tilrettelegging, håper vil forflytte seg ved miljøvennlige og aktive transportmidler.

Bymiljøetatens kommentar til ønske om utarbeidelse av en «helhetlig plan for sykkel og gange på Bygdøy», er at en slik plan allerede foreligger for sykkeldelen (Plan for sykkelveinettet i Oslo), hvor prosjektet/strekningen inngår med eget anlegg. Gå delen håndteres sammen med øvrig arbeid med kommunens gåstrategi og ses i sammenheng med resten av byen.

Strekningen er da som nevnt en del av det overordnede sykkelveinettet. Og ligger inne med eget anlegg i «Plan for sykkelveinettet i Oslo».

Flere av innspillene vi har mottatt går på at det er behov for et bedre tilbud med en høyere standard enn dagens situasjon.

Vi vil tilstrebe å lage gode koblinger og systemskifter i begge ender og til øvrig turveinett. Ved Bygdøylokket forventer vi å få løst dette godt. Statens vegvesen har et tilstøtende prosjekt med ny kulvert for separering av gående og syklende langs E18 under Dronning Blancas vei. Andre steder medfører regulering og normer at mange av overgangene må skje via gangfelt/fotgjengerovergang.

Bro og tunnel ligger utenfor prosjektmandatet.

3. Sikkerhet

En del av innspillene handler om trafiksikkerhet. Herunder hva den enkelte opplever som mest utrygt på strekningen og hvilke løsninger som gir best trafiksikkerhet. Hva løsninger angår knytter innspillene seg både til trasevalg og utforming.

Bymiljøetatens kommentar:

En tilrettelegging langs eksisterende vei som legger opp til separering av myke og harde trafikanter vil gi en mer trafiksikker situasjon. Alvorlige ulykker skjer særlig ved konflikt mellom harde og myke trafikanter.

Man kan selvsagt hevde at bruk av andre traseer også vil kunne gi god trafiksikkerhet. Men gitt at noen uansett vil velge å sykle i/langs hovedveien som er den traseen vi nå tilrettelegger, mener vi behovet for en utbedring foreligger. Mulighetene for oppgradering av alternative traseer er også begrenset, ref. andre punkter som omtaler dette.

En separering av gående og syklende vil også hindre konflikt mellom disse to gruppene. Ved å bygge sykkelvei med fortau, kan de gående ferdes trygt og sikkert på fortauet uten å være i konflikt med syklende.

4. Fart

Det er flere som har spørsmål og innspill om fart. Både hvilke fartsgrenser det burde være på det eksisterende veinettet og hvilke hastigheter man kan forvente blant syklende på ny infrastruktur.

Bymiljøetatens kommentar:

Vi foreslår som en del av prosjektet å senke fartsgrense på strekningen til 40 km/t. Inn mot

Folkemuseet blir fartsgrensen 30 km/t. Det etableres også opphøyde gangfelt som et fartsreducerende tiltak.

Vi tilstreber å tilrettelegge for alle typer syklende, enkelte trygghetssøkende grupper som vi fokuserer særlig på, har større behov for tilrettelegging enn andre. De aller raskeste syklister velger erfaringsvis stadig gjerne kjørebane hvor dette er tillatt. I motsetning til langs E18 vil det være et alternativ her. Prosjektets beliggenhet medfører også at det har en litt annen funksjon og brukergruppe enn pendlingsruten langs E18.

Vi har trafiksikkerhet i tankene ved utforming av sykkelveien. Gangfelt som krysser over sykkelveien tilstrebes plassert på punkter med god sikt, og hvor farten ikke er som høyest. Vi foreslår også å legge inn et oppholdsareal mellom kjørebane og sykkelvei ved gangfelt, for en bedre og tryggere tilrettelegging.

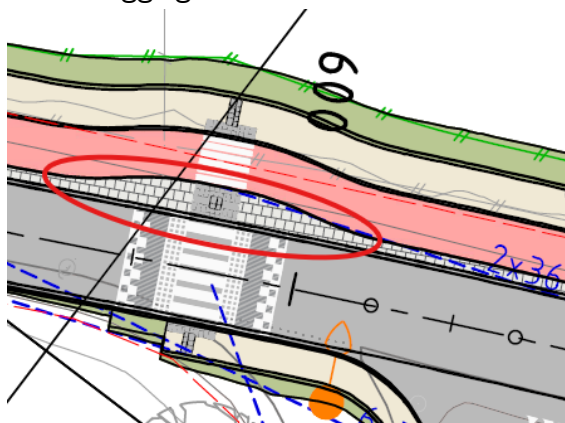
5. Raske syklist

Mange av henvendelsene nevner raske syklist og utfordringer tilknyttet eksisterende anlegg langs E18. Det påpekes at deler av strekningen mellom Kongsgården og Bygdøylokket har en helning som kan danne grunnlaget for høye hastigheter. Og at et separat anlegg kan legge opp til høyere hastigheter.

Bymiljøetatens kommentar:

Prosjektet har som mål å gi myke trafikanter (både gående og syklende) bedre sikkerhet, fremkommelighet og opplevd trygghet.

Vår faglige vurdering er at den beste måten å realisere disse målene på er ved å separere de ulike trafikantergruppene. Dette gir mindre konflikt og bedre trafiksikkerhet. Med det sagt fjerner man ikke konfliktene fullt og helt, særlig i krysningspunkt vil det stadig være en utfordring. Men vi vil tilstrebe å tilrettelegge også disse på en best og tryggest mulig måte. Vi foreslår å legge inn et oppholdsareal mellom kjørebane og sykkelvei ved gangfelt, for en bedre og tryggere tilrettelegging.



Vi tilstreber å tilrettelegge for alle typer syklende, enkelte trygghetssøkende grupper som vi fokuserer særlig på, har større behov for tilrettelegging enn andre. De aller raskeste syklistene velger erfaringsvis stadig gjerne kjørebane hvor dette er tillatt. I motsetning til langs E18 vil det være et alternativ her. Prosjektets beliggenhet medfører også at det har en litt annen funksjon og brukergruppe enn pendlingsruten langs E18.

Som nevnt under andre punkt er det stor forskjell mellom skadepotensialet i en bil og en sykkel, de mest alvorlige ulykkene involverer kjøretøy.

6. Skilting og merking

Vi har mottatt diverse ønsker og forslag om spesifikk skilting og oppmerking. Særlig at en endret/forbedret veivisningsskilting er den eneste tilretteleggingen det egentlig er behov for.

Bymiljøetatens kommentar:

Skilting og oppmerking er strengt regulert gjennom lover og forskrifter, og skilting må være i tråd med regelverket. Det er derfor en del begrensninger i hva og hvordan man kan skilte og merke. I dialog med Riksantikvaren ser vi av hensynet til kulturmiljøet, på å begrense omfanget av skilt til det som er nødvendig. Samt å få plassert flest mulig av skiltene på lyktestolper hvor det lar seg gjøre i henhold til regelverket.

Veivisningsskiltingen utover Bygdøy er forsøkt utbedret tidligere. Vi erfarer dog at skilting har en begrenset veiledningseffekt på syklende, de navigerer primært etter infrastruktur, kjente ruter og veivisningsapplikasjoner.

7. Tiltak/utforming

Mange av innspillene går på utformingen av tiltaket, både tilknyttet bredder, separering og underlag/dekke.

Det nevnes behov for skreddersøm, og at man i et område som Bygdøy ikke bør la gatenormalen legge for strenge føringer.

Noen ønsker sambruksarealer uten separering, andre uttrykker et tydelig ønske om separering av trafikantgruppene og brede formålsbredder.

Noen ønsker et grusdekke tilsvarende det som finnes på eksisterende turveinett i området. Andre uttrykker ønske om et anlegg med et mer trillevennlig dekke.

Mange av innspillene går inn på hva som er nødvendige bredder på de ulike formålene, og hvilken adferd utformingen vil kunne lede til.

Bymiljøetatens kommentar:

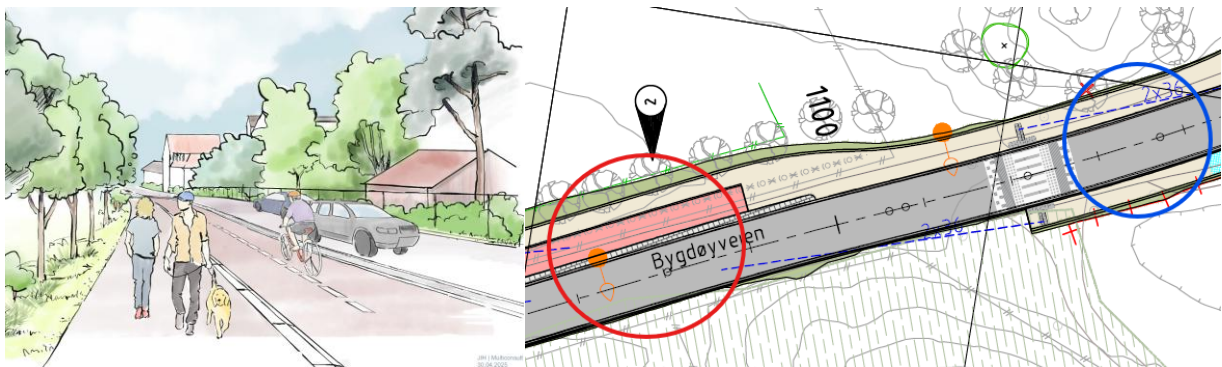
Hensynet til trafiksikkerhet, fremkommelighet og opplevd trygghet medfører at våre normaler legger opp til, og anbefaler separering av ulike trafikantgrupper i områder som dette. Normalene sier også på hvilken måte man skal utforme separeringen. Videre sier de noe om hvilke bredder formålene bør ha for å fungere godt. Normerte bredder er ikke valgt for å beslaglegge mest mulig areal, men for å oppnå best mulig trafiksikkerhet, fremkommelighet, drift og vedlikeholdsmuligheter.

Trafikknivå, fartsnivå og andel tunge kjøretøy medfører at det er behov for separering om man skal oppnå tilfredsstillende trafiksikkerhet, fremkommelighet og opplevd trygghet.

Gatenormalen stiller også krav til dekker, herunder trillevennlighet, friksjon og farge. Ved valg av dekke er det flere avveininger som må gjøres, herunder; hensyn til fremkommelighet, drift og vedlikehold og kostnader ved legging og opprettholdelse. Materialvalg vil bli gjort i senere faser, blant annet i dialog med grunneier og antikvariske myndigheter.

Reguleringsplanen sier også noe om utforming, ref. punkt 14. Regulert løsning.

Hovedprinsippet er en ensidig sykkelvei med fortau langs kjøreveien, som vist i illustrasjon og på tegning med rød sirkel nedenfor. På enkelte punkter fravikes dette snittet, for eksempel ved en kolle vis a vis turstien som går langs Kongens sommerresidens, vist i blå sirkel på tegningen nedenfor.



8. Bemerkninger om vinterdrift

Det har kommet innspill om at vinterdrift er et problem, at fortau ikke er godt nok driftet og at ferdselsformål blir smalere på vinterstid grunnet snøopplag.

Bymiljøetatens kommentar:

Vinterdrift er krevende, særlig hvor gatens utforming medfører behov for spesialutstyr.

Vinterdrift er noe vi har i bakhodet ved prosjektering både med tanke på bredder, geometri, dekke og sidearealer. Krav i gatenormalen er blant annet satt av hensyn til drift og vedlikehold. God vinterdrift er spesielt viktig ved tilrettelegging for sykkel. På deler av sykkelnettet stilles det veldig høye krav til vinterdriften.

Ved å benytte de formålsbreddene vi nå legger til grunn, mener vi å ha tilrettelagt god for vinterdriften utfra prosjektets forutsetninger.

9. Vegetasjon og trær

Det har kommet flere innspill angående vegetasjon og trær. Mange av disse innebærer et ønske om å beholde mest mulig av det grønne og begrense arealbeslaget.

Bymiljøetatens kommentar:

Ved anleggsarbeider og en utvidelse av eksisterende veiareal inn i nærliggende områder med vegetasjon og trær er det noen ganger umulig å komme utenom behovet for trefelling. Bevaring av trær er et politisk satsningsområde og noe av det vi har størst fokus på i våre prosjekter, eventuelt at man får erstattet trær man finner det nødvendig å felle.

Det har blitt gjennomført en kartlegging og økonomisk verdivurdering av alle trærne langs strekningen, inkludert allétrær, av arborist. De har kartlagt til sammen 345 trær innenfor området, medregnet en buffer på fem meter fra ytterste formålsgrense. Trærne er spredt langs store deler av prosjektet, enten som trekker og alléer eller som naturområder.

En del eksisterende trær står i areal regulert til sykkelvei/fortau og er ikke mulig å bevare ved anleggsgjennomføringen. Vi regner med å måtte felle 120 trær som en del av tiltaket, da de er vurdert å ikke ha muligheter for å bli bevart. Det er gjort noen tilpasninger i geometrien for å bevare enkelte trær, men prosjektets lange utstrekning og nærhet til trær resulterer dessverre i at det er et stort antall trær som må felles. Trær i nærheten av anlegget som er vurdert til å kunne bli bevart, vil vi ha et stort fokus på å beskytte under anleggsarbeidene.

Vi planlegger å reetablere en flott ny alle opp til Kongsgården, samt erstatte og replante trær hvor det ellers er plass til dette. Reguleringen har et relativt smalt snitt, med begrenset plass til treplanting innenfor prosjekt-/veiområdet. Vi vil i det videre arbeidet og i dialog med grunneier og Riksantikvaren se på hvor vi kan replante trær slik at de får gode vekstforhold og passer inn i kulturmiljøet med en historisk korrekthet hva gjelder både art og plassering.

Hvilke trær som berøres vises på landskapstegningene vedlagt rammesøknadens nabovarsling.

10. Busslommer/kantstopp

Det har kommet inn flere tilbakemeldinger og spørsmål vedrørende busslommer/busstopp. Mange ønsker at bussen skal svinge ut av veibanen og inn i en lomme slik at man kommer forbi med bil. Og at det oppstår trafikkfarlige situasjoner hvor det ikke er tilrettelagt for dette.

Bymiljøetatens kommentar:

Det er fra bussoperatørenes side ønskelig at holdeplasser langs slike typer veier etableres som kantstopp. Dette er også i tråd med gatenormalen og mindre arealkrevende enn busslommer. Kantstopp gir bedre fremkommelighet, forutsigbarhet og punktlighet for kollektivtrafikken. Bilister oppfordres til å vente bak bussen, og er etter trafikkreglene pålagt dette hvor oppmerking eller hensynet til hensynsfull adferd fordrer dette.

11. Busstrafikk

Flere av innspillene nevner busstrafikk på Bygdøy. Særlig charter og turistbusser. Det blir påpekt at det er utfordringer med bredder og fremkommelighet.

Bymiljøetatens kommentar:

Bedret fremkommelighet og beredskap er noe vår Byrådsavdeling eksplisitt har bedt oss om å se på og sikre som en del av prosjektet. Vi vil derfor se på hele gatesnittet og ha med oss behovet for breddeutvidelser i sving, som er særlig viktig for store kjøretøy. Ellers forholder vi oss til gatenormalen som stiller krav til kjørefeltbredder tilpasset aktuelle kjøretøy som trafikkerer strekningen.

12. Ferge- og båttransport

Flere av innspillene nevner et generelt utnyttet mulighetsrom i ferge og båttransport til Bygdøy. Det er også nevnt som et eksplisitt avbøtende tiltak i en eventuell kommende anleggsperiode med redusert fremkommelighet på vegnettet.

Bymiljøetatens kommentar:

Ferge- og båttransport ligger utenfor hva prosjektet skal jobbe med, men vil videreformidles.

Et styrket båttilbud tar vi med oss som et mulig avbøtende tiltak mot redusert fremkommelighet i anleggsperioden. Behovet for dette vil vi se nærmere på i en eventuell kommende gjennomføringsfase.

13. Dekke

En del av innspillene og spørsmålene dreier seg om dekke og materialbruk, og peker særlig på en reguleringsbestemmelse som sier at «veianlegg skal utformes slik at det fremstår med et

arkitektonisk og materialmessig uttrykk som harmonerer med landskapet». Vi forstår det slik at innspillet uttrykker et ønske om, og mener at reguleringsplanen sier at det skal etableres en turvei for gående og syklende langs eksisterende kjørevei.

Bymiljøetatens kommentar:

Som påpekt av enkelte sier reguleringsbestemmelsene at «veianlegg skal utformes slik at det fremstår med et arkitektonisk og materialmessig uttrykk som harmonerer med landskapet», men det omtales som et veianlegg («sykkelvei med fortau»), og ikke en «turvei», som ellers er nevnt andre steder i planen. Til veianlegg stilles det standardkrav. Se for øvrig vår kommentar under punkt 14. Regulert løsning.

Vår faglige vurdering er at en separering av syklende og gående er viktig for trygghet, sikkerhet og fremkommelighet. Videre må underlaget ha en utforming og oppbygning som både tydeliggjør dette, samt tilrettelegger for hensiktsmessige drift- og vedlikeholdsforhold året rundt.

Ved valg av dekke er det flere avveininger som må gjøres, herunder; hensyn til fremkommelighet, drift og vedlikehold og kostnader ved legging og opprettholdelse. Av hensyn til kostnader og drift anbefaler og forutsetter forprosjektet asfalterte dekker. Materialvalg er imidlertid en detalj som vanligvis bestemmes i gjennomføringsfasen, og det vil potensielt kunne gjøres endringer på dette, blant annet etter dialog med antikvariske myndigheter.

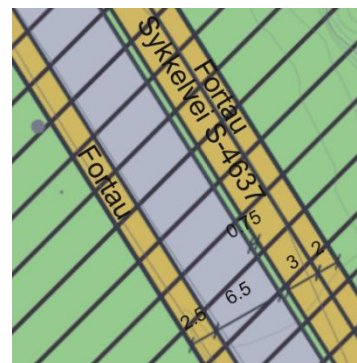
14. Regulert løsning

Prosjektets bestilling sier at tilretteleggingen skal gjøres «innenfor gjeldende regulering, eventuelt med nødvendige justeringer». Det har blitt stilt spørsmål ved- og kommet innspill til hva som ligger i den regulerede løsningen. Blant annet hvordan gang- og sykkelløsningen konkret er forutsatt utformet etter reguleringsplanen.

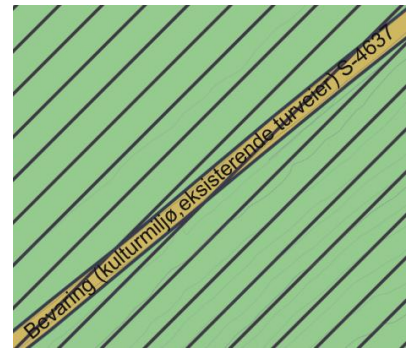
Enkelte innspill bemerker at reguleringen gjelder en «Folkepark» og at alle tiltak, herunder en sykkeltilrettelegging derfor skal være parkmessig.

Bymiljøetatens kommentar:

Det er av enkelte hevdet at regulert løsning ikke sier at det skal være en separering av gående og syklende. Dette stemmer ikke. I planen ligger det gjennomgående inne fortau på nordvestlig side av veien, og sykkelvei med fortau på sydøstlig side av veien.



Som påpekt av enkelte sier reguleringsbestemmelsene at «veianlegg skal utformes slik at det fremstår med et arkitektonisk og materialmessig uttrykk som harmonerer med landskapet», men det omtales som et veianlegg («sykkelvei med fortau»), og ikke en «turvei», som for øvrig er nevnt andre steder i planen, både som eksisterende og tillatt nyetablert. Videre spesifiseres det at «forstøtningsmurer skal være i naturstein» og at «skjæringer og fyllinger skal ha mindre fall enn 1:2».



Selv om reguleringsplanen har navnet «Bygdøy Kongsgård og folkepark», så inneholder planen også andre formål enn rene parkformål. Herunder museumsområder, idrettsanlegg, kjørevei og overnevnte gang- og sykkelvei.

15. Kulturminnefredning

Flere innspill nevner kulturmiljøet og fredningen, og mener prosjektet slik det nå og tidligere er presentert ikke er i tråd med denne. Det blir vist til utdrag fra fredningen:

Formålet med fredningen er: «Å sikre et unikt kulturmiljø på Bygdøy til kunnskap, opplevelse og bruk for allmennheten gjennom å ta vare på kulturminnene, landskapstrekkene og naturverdiene som særpreger miljøet og vitner om områdets historie»

Fredningen sier at: «Ingen må iverksette tiltak innenfor det fredete området som vil utgjøre vesentlige inngrep i, skade eller skjemme kulturmiljøet, eller på annen måte motvirke formålet med fredningen.»

Bymiljøetatens kommentar:

Reguleringsplanen som ble vedtatt og stadfestet ifm. fredningen inneholder en gang og sykkelveiløsning med gjennomgående sykkelvei med fortau på traseens østside samt fortau på vestsiden foruten strekningen forbi Kongsgården.

Byggeplanen fra sist runde fikk innvilget dispensasjon fra kulturmiljøfredningen og vedtaket konkluderte med at det "forelå særlige grunner for å dispensere fra fredningsvedtaket" og at det foreslåtte tiltaket "ikke medfører et vesentlig inngrep i det fredede området".

På bakgrunn av det overnevnte mener vi at fredningen ikke er i veien for at det skal kunne etableres et anlegg for syklende og gående på strekningen. Hva man kan få tillatelse til å etablere er opp til plan-, byggesak- og vernemyndighet å bestemme. Dispensasjon- og søknadsspørsmål er ikke avklart på nåværende tidspunkt. Vi arbeider med å søke nødvendige dispensasjoner og tillatelser til forprosjektets valgte løsning.

16. Stedstilpasning og begrensede inngrep

Det etterlyses informasjon vedrørende hvordan Bymiljøetaten fulgte opp tidligere vedtak om å stanse prosjektet og utarbeide en mer stedstilpasset løsning.

Bymiljøetatens kommentar:

Det var i perioden 2017-2019 en dialog mellom Byrådsavdelingen og etaten vedrørende muligheter for stedstilpasning. Viser her til nærmere beskrivelse av alternativene nedenfor, samt gjennomførte endringer av skiltingen i området. Etatens anbefaling har tidligere vært å gjennomføre prosjektet med enkelte tilpasninger (les beskrivelsen "Stedstilpasning" nedenfor).

Eksisterende turveinett

Etatens faglige vurdering er at turveiene ikke kan erstatte behovet for tilrettelegging langs Dronning Blancas vei, Bygdøyveien og Museumsveien. Hovedårsaken til dette er at fredningsvedtakene ikke gir rom for å oppgradere turveiene med belysning, breddeutvidelse eller asfaltering. Dermed vil turveiene ikke kunne imøtekomme kravene til standard på sykkelveinettet, ei heller oppgraderes for å muliggjøre helårsdrift og tilby sosial trygghet.

Bygdø Vels forslag

Det illustrerte forslaget som er presentert er håndtegnet og kan vanskelig sammenlignes med en teknisk plan slik den Bymiljøetaten utarbeider. Detaljeringsgraden, belyste konsekvenser (herunder stigning, sideterreng og påvirkning på trær) og estetisk uttrykk er egentlig ikke sammenlignbart.

- Planforslaget tilrettelegger ikke for sykkeltrafikk på en tilfredsstillende måte
- Forslaget innebærer et bredt anlegg og er dermed svært arealkrevende
- Planforslaget forutsetter sannsynligvis ny reguleringsplan
- Planforslaget er svært optimistisk i forhold til hvor tett på anlegget man kan bevare eksisterende trær
- Forslagets arealinngrep, behandling av Kongsgårdalléen og nyplanting langs Dronning Blancas vei samsvarer ikke med kulturminnemyndighetenes forvaltning av de kulturhistoriske verdiene i området. Det anses som lite sannsynlig at forslaget ville fått nødvendig dispensasjon fra kulturmiljøfredningen.

Stedstilpasning

Bymiljøetaten mener at en stedstilpasset løsning kan utformes innenfor regulert trasé. Stedstilpasning i dette prosjektet bør, etter vår vurdering, handle om en tilpasning av de estetiske kvalitetene og materialbruken. Avklaringer med Riksantikvaren viser med all tydelighet at andre traseer enn den regulerte ikke vil aksepteres i det fredede kulturlandskapet.

Vi oppfatter nå å ha mottatt en bestilling på å realisere løsningen i reguleringsplanen med noe tilpasning/oppmykning fra byggeplanforslaget som tidligere ble utarbeidet. Det er dette vi nå mener å ha utarbeidet et forprosjektforslag for.

17. Kobling mot øvrig turveinett, start/avslutning (systemskifter)

Mange av innspillene tar opp behovet for gode koblinger mot øvrig turveinett, og gode systemskifter i møte med annen infrastruktur.

Bymiljøetatens kommentar:

Vi vil tilstrebe å lage gode koblinger og systemskifter i begge ender og til øvrig turveinett. Ved Bygdøylokket forventer vi å få løst dette godt. Statens vegvesen har et tilstøtende prosjekt med ny kulvert for separering av gående og syklende langs E18 under Dronning Blancas vei. Andre steder vil regulering og normer trolig medføre at mange av overgangene må skje via gangfelt/fotgjengerovergang.

I enden ved Folkemuseet avsluttes sykkelveiene ved gangfeltet med en avbøying for best mulig trafiksikkerhet. I mangel på egen sykkeltilrettelegging i fortsettelsen er tilbudet sykling i blandet trafikk eller på fortauet sammen med de gående.

18. Eksisterende turveinett

En del av innspillene går på at eksisterende turveinett dekker behovet for sykkeltilrettelegging. Eventuelt at det bare er behov for litt bedre skilting og en mindre oppgradering (herunder belysning) av dette turveinettet. Og at bruk av eksisterende turveinett vil være en rimeligere og mindre inngripende løsning.

Andre innspill gir uttrykk for at de ikke synes eksisterende turveinett er et godt nok tilbud, og at de ulike brukergruppene er i konflikt med hverandre.

Bymiljøetatens kommentar:

Reguleringsplanen, fredningsforskrift og eierskap begrenser mulighetene for utbedring, belysning og vinterdrift av disse veiene.

Mange av innspillene går på at eksisterende turveinett ikke er et tilfredsstillende tilbud for de syklende. Dette er også vår faglige mening. Grusdekke og sammenblanding av gående og syklende gir ikke tilfredsstillende fremkommelighet, sikkerhet og opplevd trygghet.

19. Fortau

Mange av innspillene og tilbakemeldingene nevner fortau. Det er ønsket om større bredde, bedre vinterdrift, m.m.

Ettersom reguleringsplanen innebærer en ensidig sykkelveiløsning, er det etterspurt gode fortau på motsatt side hvor den regulerte traseen ikke treffer så godt eller ligger på motsatt side av

øvrige vegnett og traseer. Eksempelvis mellom Bygdøyveien og Christian Fredriks vei, langs Kongsgårdsalleen. Samt forbi Kongsgården, på tross av at det ikke er med i regulert løsning og uønsket fra Kongsgårdens side.

Mange innspill tar opp mangel på, eller mangler ved eksisterende, fortau utenfor prosjektområdet.

Bymiljøetatens kommentar:

Gående skal i henhold til gatenormalens føringer gis høyest prioritet. I den forbindelse vil fortau langs en vei med mye trafikk og høy tungbilandel være viktig. Når det er sagt har regulert løsning en begrenset bredde, både totalt og til de enkelte formål. Ved sist runde med gjennomføring ble det, for å begrense det totale arealbeslaget prosjektert med bare ensidig fortau langs store deler av traseen. Reguleringsplanen har stort sett en tosidig fortausløsning, men det er ikke regulert inn nødvendig sidearealer og breddeutvidelse i sving. Fortauet på ene siden ble "byttet" mot dette.

Grepet med primært ensidig fortau langs sykkelveien er videreført i forslaget som nå er utarbeidet. Dette suppleres med tosidig fortau tilknyttet krysningspunkt, holdeplasser og målpunkt på motsatt side av sykkelveien. Fortausbreddene er tilpasset tilgjengelig areal i reguleringsplanen, men er minimum 2 meter, og bredere på de stedene hvor reguleringen har plass til dette. I motsetning til løsningen fra sist runde, foreslår vi nå et tosidig fortau langs Kongsgårdsalleen.

Et ordentlig tilbud til syklende vil flytte syklistene bort fra fortauene slik at det blir mindre konflikt og mer areal tilgjengelig for de gående.

Henvendelser angående områder og strekninger utenfor prosjektområdet er videreformidlet internt.

20. Arealbeslag

Mange av innspillene påpeker at arealbeslaget av tiltaket er uønsket og unødvendig. Andre stiller spørsmål om omfanget og utstrekningen av arealbeslaget. Særlig inn i enkelte områder som Musejordet, arealer med eksisterende trær og andre terrengformasjoner (koller o.l.).

Bymiljøetatens kommentar:

Tilretteleggingen vil dessverre kreve et arealbeslag. Både til selve trafikkarealet man ferdes på, men også nødvendige sidearealer for oppstøtting av ferdselsarealene. Arealbruken er i utgangspunktet styrt og bestemt av den vedtatte reguleringsplanen vi skal basere prosjektet på. Men gitt at denne delvis bygger på et noe mangelfullt prosjekteringsunderlag og ikke har tatt med nødvendige sidearealer er det behov for enkelte fravik for å kunne realisere tiltakene og hensynet bak planen/formålene.

Reguleringsplanen og fredningsbestemmelsene legger opp til at tiltaket på best mulig måte skal tilpasses området, herunder er det bestemmelser om helning på sideareal og materialvalg for murer. Vi tilstreber å begrense arealbeslaget til det som er nødvendig, og forsøker å bevare viktige elementer langs traseen. Men vi må samtidig sikre at anlegget ivaretar hensyn til trafiksikkerhet og fremkommelighet for alle trafikanter. For å begrense arealbeslaget går vi bort fra sykkelvei med fortau på et kortere strekke forbi et viktig landskapselement. Vi foreslår også en del veldig slake skråninger for en mykere tilpasning til sidearealene, og muliggjøre for landbruksdrift helt inn mot veien. Murer er planlagt bygget med naturstein, alternativt i alle fall natursteinblending om det av konstruksjonsmessige hensyn er behov for bruk av betong i bakkant.

21. Dispensasjoner

En del av innspillene nevner dispensasjoner. Både behovet for dette, hva man burde kunne få dispensasjoner til, gyldigheten av dispensasjonene som ble gitt ved sist tidligere gjennomføringsforsøk og muligheter/begrensninger tilknyttet dette.

Bymiljøetatens kommentar:

Bestillingen sier at man skal basere prosjektet på vedtatt reguleringsplan. Men gitt at denne i all hovedsak bare har tegnet opp ferdselsarealene, og ikke har med nødvendig arealer til skulder, terrengutslag, støttemurer og kurveutvidelse, er det behov for enkelte fravik for å kunne realisere tiltakene og hensynet bak planen/formålene. I tillegg til reguleringsplanen, er det da behov for fravik fra fredningsforskriften.

Ved sist runde med forsøk på realisering ble den tosidige fortausløsningen gjennom dialog tilknyttet dispensasjoner tatt bort for å begrense det totale arealbeslaget til prosjektet. Dette grepet er i all hovedsak videreført også denne gangen, men vi foreslår et tosidig fortau ved Kongsgårdsalléen.

Reguleringsplanen og fredningsbestemmelsene legger opp til at tiltaket på best mulig måte skal tilpasses området, herunder er det bestemmelser om helning på sideareal og materialvalg for murer. Vi tilstreber å begrense arealbeslaget til det som er nødvendig, og forsøker å bevare viktige elementer langs traseen. Men vi må samtidig sikre at anlegget ivaretar hensyn til trafiksikkerhet og fremkommelighet for alle trafikanter. For å begrense arealbeslaget går vi bort fra sykkelvei med fortau på et kortere strekke forbi et viktig landskapselement. Vi foreslår også en del veldig slake skråninger for en mykere tilpasning til sidearealene, og muliggjøre for landbruksdrift helt inn mot veien. Murer er planlagt bygget med naturstein, alternativt i alle fall natursteinblending om det av konstruksjonsmessige hensyn er behov for bruk av betong i bakkant.

Hva det blir gitt dispensasjoner til er noe plan- og bygningsetaten, Statsforvalteren og Riksantikvaren styrer. Vi har hatt en dialog med disse i forprosjektfasen, men det er først nå i det videre vi får en formell behandling. Vi tror prosjektforslaget slik det er planlagt i forprosjektet,

skal kunne få nødvendige dispensasjoner og tillatelser, men det er noe som ligger litt utenfor prosjektets kontroll.

Slik vi ser det er det mer realistisk å få innvilget nødvendige dispensasjoner til et tiltak som i utforming ligner regulert løsning, enn andre løsninger som ikke ligner det som er regulert.

22. Skolevei

En del av innspillene løfter problemstillingen rundt skolevei og bruk av tiltaket som skolevei til Bygdøy skole fra forskjellige lokaliteter, særlig området ved Hensenga. Behovet for kryssing av bilvei, samt planlagt sykkelvei problematiseres fra et trygghet- og trafikksikkerhetsperspektiv. Det er ytret ønske om tosidig fortau på (i alle fall) deler av strekningen, for å fjerne/begrense kryssningsbehovet.

Bymiljøetatens kommentar:

En oppgradering av anlegget langs eksisterende kjørevei mener vi vil gi et bedre tilbud til skolebarna, både for de som går og sykler til skolen. Hva fortau angår er dette omtalt under punkt 19. Vi har et stort fokus på trafikksikkerhet ved utforming av våre anlegg, særlig ifm. kryssningspunkt. Utforming, sikt, plassering og belysning er nøkkelord i den forbindelse. Vi mener å ha funnet gode plasseringer av gangfelt i prosjektet. Disse er blant annet forsøkt plassert hvor syklistene ikke har størst fart.

I motsetning til slik løsningen var planlagt ved sist runde med gjennomføring, har vi nå fått med et tosidig fortau ved Kongsgårdsalléen, etter innspill fra beboerne. Dette tilrettelegger for kryssing av sykkelveien på toppen av bakken ved Kongsgårdsalléen, hvor de syklende har lavere fart.

23. Trafikale konsekvenser

Det hevdes at tiltaket legger opp til en kraftig økning i bil- og busstrafikk.

Bymiljøetatens kommentar:

Målet med prosjektet er på ingen måte å legge opp til en økning i motorisert trafikk, men å bedre tilretteleggingen for myke trafikanter, og med det flytte reisende over på aktive og miljøvennlige transportformer. Det er også et ønske om å bedre fremkommeligheten generelt. I dette ligger det ikke et ønske om å øke den motoriserte trafikken, men å sikre at nødetater og kollektivtrafikken faktisk kommer frem.

24. Vegetasjon

Noen av innspillene nevner vegetasjon og andre sikthindre, både innenfor og utenfor prosjektområdet.

Bymiljøetatens kommentar:

Sikt og trafikksikkerhet er noe vi har i bakhodet i alle våre prosjekter, særlig tilknyttet vegetasjon.

Vi vil benytte anledningen til å minne om at eier (eller bruker) av en eiendom er ansvarlig for at vegetasjonen på eiendommen ikke skaper trafikkfarlige situasjoner. Vi oppfordrer derfor alle til å se etter, og eventuelt iverksette tiltak på egen eiendom. Se kommunens informasjonsbrosjyre om beskjerping av privat beplantning.

25. Anleggsgjennomføring

En del innspill nevner allerede nå anleggsgjennomføring. Særlig behovet for fremkommelighet under anleggsperioden og eventuelle avbøtende tiltak som et bedre tilbud med båttransport i anleggsperioden.

Bymiljøetatens kommentar:

Anleggsgjennomføringen i dette prosjektet forventes å bli utfordrende. Veien er eneste ordentlige kjøreadkomst til Bygdøy, og veien er relativt høyt trafikkert, med en høy andel tunge kjøretøyer. Prosjektets nærhet til E18 medfører også at problemer med trafikkavvikling vil kunne få store konsekvenser. Prosjektets beliggenhet i et verdifullt natur- og kulturområde, begrenser også mulighetene for utstrekningen av det midlertidige anleggsområdet og med det midlertidig trafikkomlegging. Dype gravearbeider og dårlige grunnforhold er også en utfordring. Gjennomføring er tenkt på allerede nå i tidlig fase av prosjekteringsarbeidene, men vil detaljeres ytterligere under byggeplanleggingen. Gjennomføring vil også avhenge av hvordan valgt entreprenør ønsker å løse oppgaven.

Anleggsarbeider alltid være en ulempe og belastning for nærområdet, men vi har fokus på at det skal kunne foregå på en tryggest og best mulig måte for alle involverte og berørte.

26. Tiltak i andre gater og utenfor prosjektområdet

Det er kommet en del innspill som ønsker tiltak og trafikale grep i andre gater enn det prosjektet tar for seg. Blant annet den delen av Bygdøyveien som går mellom Dronning Blancas vei og Ferd Stadion, her ønsker flere en opprydning i parkeringssituasjonen. Det samme gjelder lenger ute på Bygdøy hvor det er ytret ønsker om endret kjøremønster og enveisregulering.

Bymiljøetatens kommentar:

Prosjektet ser nærmere på nærliggende gater som kan sies å ha en tilknytning til prosjektet, og

vil vurdere å ta med enklere tiltak også der. Det er i utgangspunktet dog ønskelig å ha et litt stramt grensesnitt for prosjektet, men hvor det er nødvendig/naturlig å justere skilting i tilstøtende gater vil det tas som en del av en eventuell gjennomføring. Hvor det ikke er aktuelt å ta innspillet med som en del av prosjektet blir innspillet videreformidlet internt.