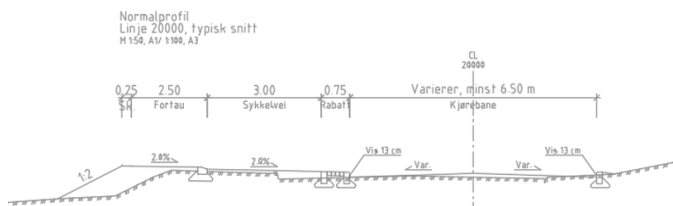


DRONNING BLANCAS VEI

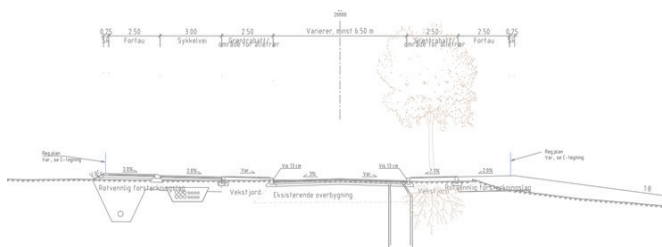
Den regulerte løsningen er basert på foreldede normer og krav. Den prosjekterte løsningen har derfor noen avvik fra den regulerte løsningen. I den prosjekterte løsningen er dagens minimumskrav fra normer lagt til grunn, som innebærer et kjørefelt på 3,25 meter, sykkelvei på 3 meter og et fortau på 2,5 meter.

På enkelte strekninger, der breddene vil være i større konflikt med sideterreng og regulert løsning, er det gjort avvik fra dagens krav og normer. Hensikten med å gå bort fra regulerte bredder og bruke dagens minimumskrav er å gi alle trafikanter tilstrekkelig plass til å ferdes trafiksikkert og uten konflikt mellom trafikktypene. Veien fra Bygdøylokket til Folkemuseet er en høyt trafikkert vei for både harde og myke trafikanter.

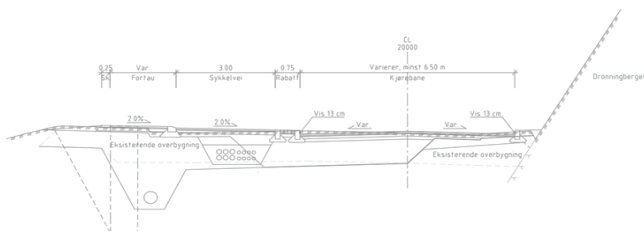
I veianlegget er det etablert en rabatt på 0,75 meter som har til hensikt å separere myke trafikanter fra andre kjøretøy. Rabatten har en estetisk funksjon ved at den bryter opp veianlegget, slik at ferdselsåren kan oppleves «mykere». Rabatten vil også kunne brukes til belysning og skilting.



Dagens veilysk skal fornyes, og luftstrekk langs linjen skal legges i bakken. Det etableres ny fellesgrøft for kabler, hvor nye og evt. gamle kabler samles. I tillegg skal det etableres grøft for overvann og stedvis grøft for vann og avløp. Ny infrastruktur i bakken vil stedvis komme i konflikt med røtter fra tærne. Prosjektet har, og vil ha storfokus på dette under anleggsgjennomføringen. Det skal være arborist til stedet ved graving nær trær.



Langs hele strekningen vil eksisterende trær være i konflikt med tiltaket. Da trærne står så tett på dagens vei har det dessverre ikke vært mulig å gjøre tiltak, som bla å redusere bredder på fortau og sykkelvei, for å redde flere trær. Der det er mulig vil man, for å redusere inngrepet i sideterrenget, tilstrebe å beholde deler av dagens overbygning. Dette gjelder blant annet mot Dronningberget.

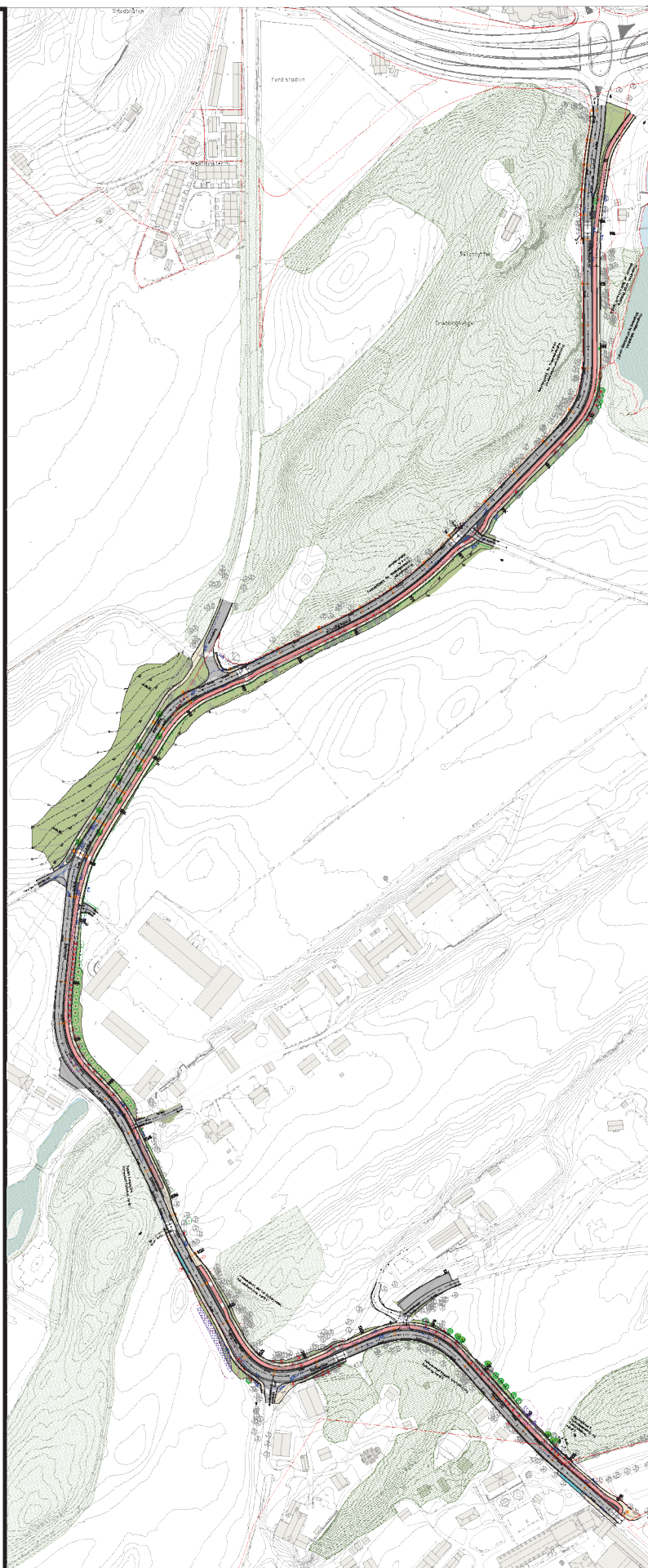
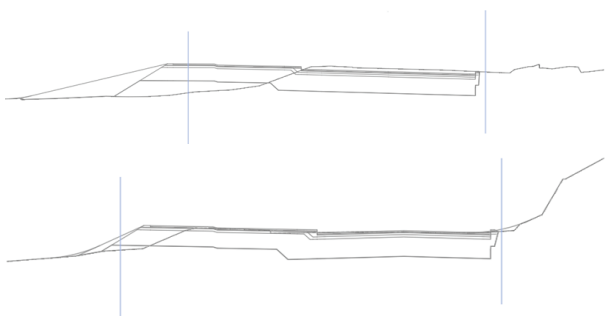


Dagens fartsgrense på 50 km/t er planlagt redusert til 40 km/t. Denne endringen vil hovedsakelig øke trafikksikkerheten og skape et tryggere miljø for fotgjengere og syklister. I tillegg kan lavere hastighet bidra til å redusere støy og utslipp fra kjøretøy, noe som vil hjelpe til med å bevare Bygdøy som et attraktivt turområde.

Selv om fartsgrensen reduseres, vil kjøretøyene fortsatt kreve like mye plass i kjørebanelen, noe som betyr at man ikke kan redusere breddene på kjørefelt og breddeutvidelser.



Det vært fokus på å holde behovet for dispensasjon fra reguleringsplanen til et minimum. Tiltaket ligger i et fredet området, og gjeldende reguleringsplan er basert på foreldede normer og krav. Den prosjekterte løsningen har derfor lagt dagens minimumskrav fra normer til grunn. Ytterkant tiltak vil likevel stedvis gå utenfor areal avsatt i reguleringsplanen.



1. Dronning Blancas vei - første del av strekningen

Fra Bygdøylokket til den første stien opp mot Dronningsberget er det planlagt tosidig fortau. Det prosjekterte kjørefeltet er flyttet mot vest i forhold til det eksisterende kjørefeltet, noe som medfører at fortauet på vestsiden frem til stien opp mot Dronningsberget går noe over dagens asfalterte ytterkant. Selv om det planlagte fortauet legges nærmere Dronningsberget naturreservat, vil det asfalterte arealet aldri gå over linjen for naturreservatet. Fortausskulder og små tilpasninger til terrenget vil derimot være noe innenfor naturreservatet.

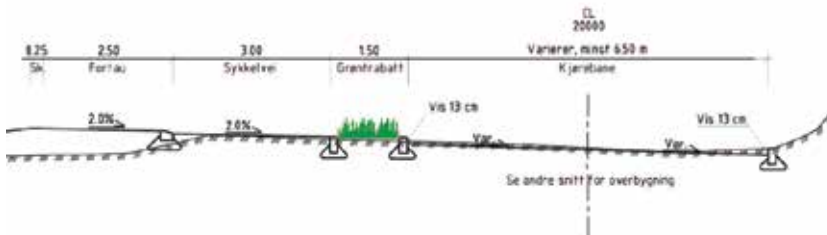
Videre mot krysset Bygdøyveien x Dronning Blancas vei opphører det tosidige fortauet. Kjørefeltet er fortsatt sidestilt i forhold til dagens løsning, men tiltaket vil ikke gå tettere inn på naturreservatet enn dagens løsning, med unntak av en venteseone i forbindelse med gangfeltet.

På tiltakets østside (mot byen) i første del av strekningen er det naturtypeområder av type A og C. Tiltaket vil ikke berøre område for naturtype A, men vil så vidt berøre naturtype C. Det vil også etableres en mur i dette området for å begrense veifyllingens inngrep. Det planlagte tiltaket ligger også godt innenfor regulert løsning i dette området.



2. Grøntbelte

På strekningen fra Wedels vei til overgangen ved Krysset Dronning Blancas vei og Bygdøyveien er det lagt inn et grønt belte på 1,5m mellom kjørebane og sykkelfelt. Dette vil myke opp intrykket langs strekningen.



3. Krysset ved Bygdøyveien og Dronning Blancas vei.

I forbindelse med tiltaket strammes krysset opp. I tillegg til et grønnere preg, får man et oversiktlig og trafikksikkert kryss.



4. Alléen

Omtrent halvparten av alléens trær er fjernet tidligere. Flere av de gjenværende trærne er svekket og har begrenset gjenværende levealder. Graving i trærnes rotsone på begge sider vil medføre kritisk svekkelse av samtlige eksisterende træs vitalitet og stabilitet.

Som en langsiktig løsning erstattes derfor alléen med nye trær i tilsvarende plantemønster og i tilnærmet samme punkt som opprinnelig allé. Linjeføring og aksial sammenheng bevares og anleggets symmetrivirkning forsterkes som helhet. En komplett, mer homogen allé, likeverdige grøntbelter og mulighet for tosidig ferdsl underbygger dette. Sammenhengende grøntbelter og rotvennlig forsterkningslag under sykkelvei og fortau er planlagt for å gi trærne gode vekstforhold. Løsningsforslagets tverrsnitt er mer symmetrisk enn reguleringsplanen legger opp til.



5. Sikkerhetssone Kongsgården

I reguleringsplanen er det satt av ca. 2 m til sikkerhetssone mellom kjørebane og gjerde mot Kongsgården. Ved å fjerne denne sonen har man redusert inngrepet på motsatt side mot låven. I tidligere byggeplan var dette området utformet som rabatt.



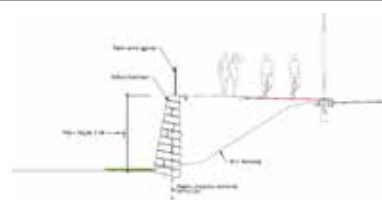
6. Kolle

Det har vært et ønske om å gjøre tilpasninger for å skåne kollen for store inngrep. I den prosjekterte løsningen opphører sykkelveien, og går over til gang- og sykkelvei. Sett fra et trafiksikkerhetsperspektiv er dette en mindre ideell løsning, da syklist og gående ikke er separert, noe som kan skape konflikter. Sett fra et inngreppsperspektiv vil denne løsningen skåne kollen ved å redusere behovet for fjellskjæring betydelig. Sykkelveien vil bli etablert igjen etter at man har passert kollen.



9. Mur

Langs Musejordet etableres det en mur i ytterkant fortaur for å minimere arealinngrepet.



7. Kantstopp

Dagens løsning med kantstopp for buss er ivarettatt. Dette sikrer god fremkommelighet for kollektivtrafikken og er mindre arealkrevende. Kantstoppet ved kollen i sørgående retning vil forbli uberørt, da det nylig er ombygget. Det er omforent med Ruter om at kantstopp er en god løsning langs tiltaket.



8. Krysset Museumsveien og Strømsborgveien

Krysset er dimensjonert for buss, noe som krever store breddeutvidelser. Da tiltaket avviker fra regulert løsning i dette området, har det vært ønskelig å unngå ytterligere utvidelse av krysset og bruke minimumsbredder for fremkommelighet. For å redusere inngrepet er det lagt opp til at bussen kan bruke deler av motgående kjørefelt både i Museumsveien og Strømsborgveien, samt dagens trafikkøyer fjernet. Dette går ikke på bekostning av trafiksikkerheten i primærveien, Bygdøyveien og Museumsveien.

Krysset er i tillegg strammet noe inn for å redusere krysningslengden for gangfeltet over Strømsborgveien. Selv om krysset er strammet inn, blir krysningslengden 9 meter uten trafikkø, noe som har gjort det nødvendig å søke fravik fra gatenormalen.

