

Oppdragsgiver: Oslo kommune Bymiljøetaten
Oppdragsnavn: MK98 KVV Sykkeltilrettelegging i Holmenveien, Rasmus Winderens
Oppdragsnummer: 622706-25
Utarbeidet av: Liv Siri Syvertsen
Oppdragsleder: Øyvind Dalen
Dato: 31.03.2023

Vedlegg Konsekvenser av bro over Slemdalsveien

Sammendrag

1. Grunnlag

- 1.1. Teknisk regelverk, Sporveien
- 1.2. Håndbok N100
- 1.3. Gatenormalen
- 1.4. Jernbaneloven §10
- 1.5. Slemdalsveien 70
- 1.6. Apotekergården, Slemdalsveien 63B

2. Beskrivelse av tiltaket

- 2.1. Alternativ 1 - 2,5m fra spormidt
- 2.2. Alternativ 2 - Utenfor Sporveiens eiendom
- 2.3. Alternativ 3 - Justert sørover

3. Konsekvenser av tiltaket

- 3.1. Nærhet til T-banespor
- 3.2. Kjøremønster
 - 3.2.1. Konsekvenser av alternativ 1 og 3
 - 3.2.2. Konsekvenser av alternativ 2
- 3.3. Varelevering til Vinmonopolet
 - 3.3.1. Konsekvenser av alternativ 1 og 3
 - 3.3.2. Konsekvenser av alternativ 2
- 3.4. Nærhet til Apotekergården (Slemdalsveien 63B)
 - 3.4.1. Konsekvenser av alternativ 1 og 2
 - 3.4.2. Konsekvenser av alternativ 3

4. Oppsummering

Versjonslogg:

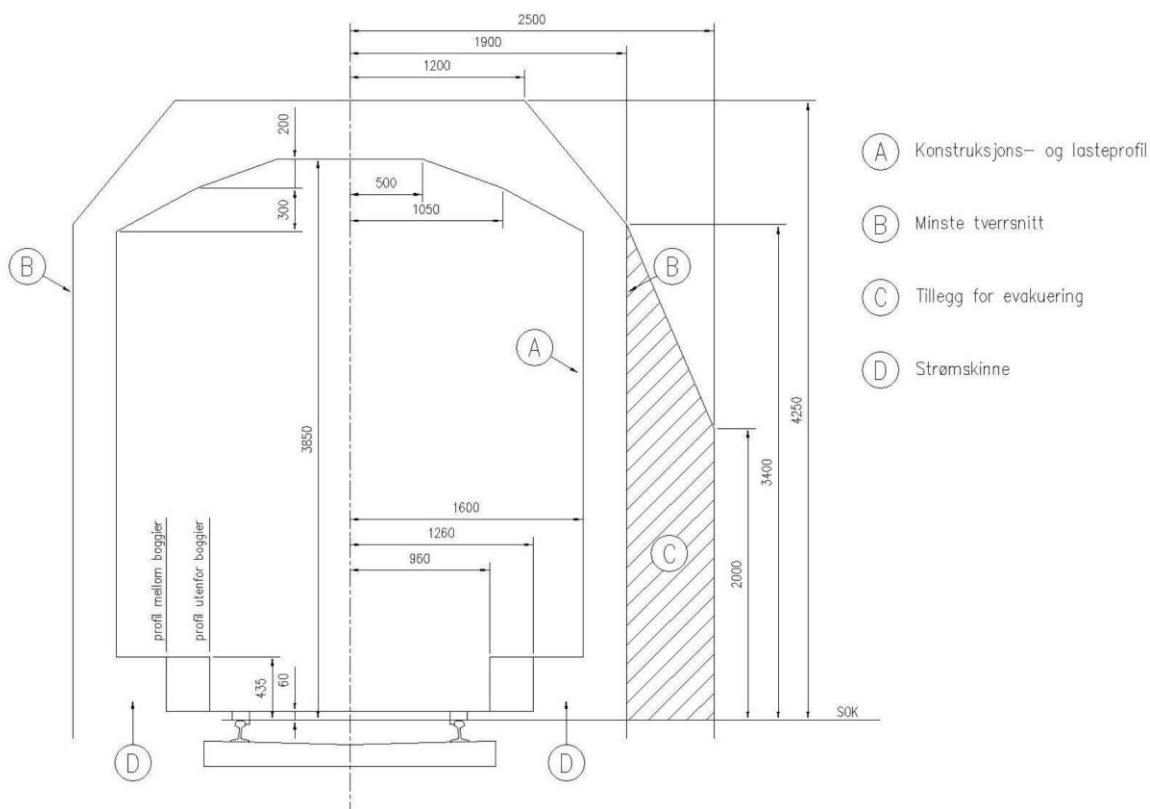
01	31.03.23	Endelig notat	LSS	AH
VER.	DATO	BESKRIVELSE	AV	KS

Sammendrag

Dette notatet redegjør for tre alternative plasseringer og utforming av gangbro over Vinderen T-banestasjon og Slemdalsveien, og vurderer forhold knyttet til Sporveiens tekniske regelverk, Jernbaneloven, kjøremønster, varelevering og nærhet til bygninger. Notatet er et vedlegg til Forenklet KVVU for Rasmus Winderens vei, Holmenveien og Borgenveien.

1. Grunnlag

1.1. Teknisk regelverk, Sporveien



Figur 1-1: Teknisk regelverk, minste tverrsnitt for baner med strømskinne (kap.2.1)

Til hver side av sporet, over sporet og også mellom skinnene skal et visst rom være fritt for hindringer slik at man har den forutsatte klaring for framføring av tog. Tverrsnittet av dette rom benevnes minste tverrsnitt, se Figur 1-1.

Det skraverte feltet (C) er tillegg for evakuering langs toget. Signaler og utstyrsinstallasjoner skal ikke monteres innenfor denne delen av tverrsnittet.

For planlegging av bro over T-banespor legger vi til grunn at minimum avstand fra spormidtd må inkludere tillegg for evakuering, dvs. 2,5 meter.

1.2. Håndbok N100

Statens vegvesens håndbok N100¹ stiller krav til minimum frihøyde over kjørebane i kapittel 5.4: *Fri høyde for bruer over veg eller bruer med overliggende bæresystem skal minst være 4,90 m. Høydekravet gjelder både for kjørebane og skulder. Det skal tas hensyn til vegens tverrfall.*

1.3. Gatenormalen

Gatenormalen stiller blant annet krav til bredde på kjøreveier, avkjørsler og anlegg for gående og syklende. Minimum bredde på enveiskjørt kjørevei er fastsatt i kapittel 4.5.1²:

SKAL

I en enveisregulert gate skal bredden på kjørebanen være minst 4,0 meter på rettstrekninger.

1.4. Jernbaneloven §10

Uten tillatelse fra Sporveien er det forbudt å gjøre tiltak innenfor 30 meter fra spormidt, jamfør Jernbanelovens §10:

*§ 10.(Byggegrenser mv. under, over og langs jernbanen)*³

Det er forbudt uten tillatelse fra kjøreveiens eier å oppføre bygning, anlegg eller annen installasjon, foreta utgraving eller oppfylling mv. innen 30 meter regnet fra nærmeste spors midtlinje. Dette gjelder også dersom det foreligger reguleringsplan med annen byggegrense eller det med grunnlag i annen lov er gitt rett til å etablere anlegg eller installasjon innenfor 30 meter regnet fra nærmeste spors midtlinje. (...)

Formålet med byggegrensebestemmelsen kan oppsummeres som følgende⁴:

- Bidra til kontroll med anlegg og bygninger inntil sporet bl.a. av sikkerhets-, vedlikeholds- og driftshensyn.

¹ <https://store.vegnorm.vegvesen.no/n100>

² <https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/134032-1674027225/Tjenester%20og%20tilbud/Gate%2C%20transport%20og%20parkering/Sykkel/Sykkelstrategier%20og%20dokumenter/Veiledere/Gatenormal%20for%20Oslo.pdf>

³ <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1993-06-11-100>

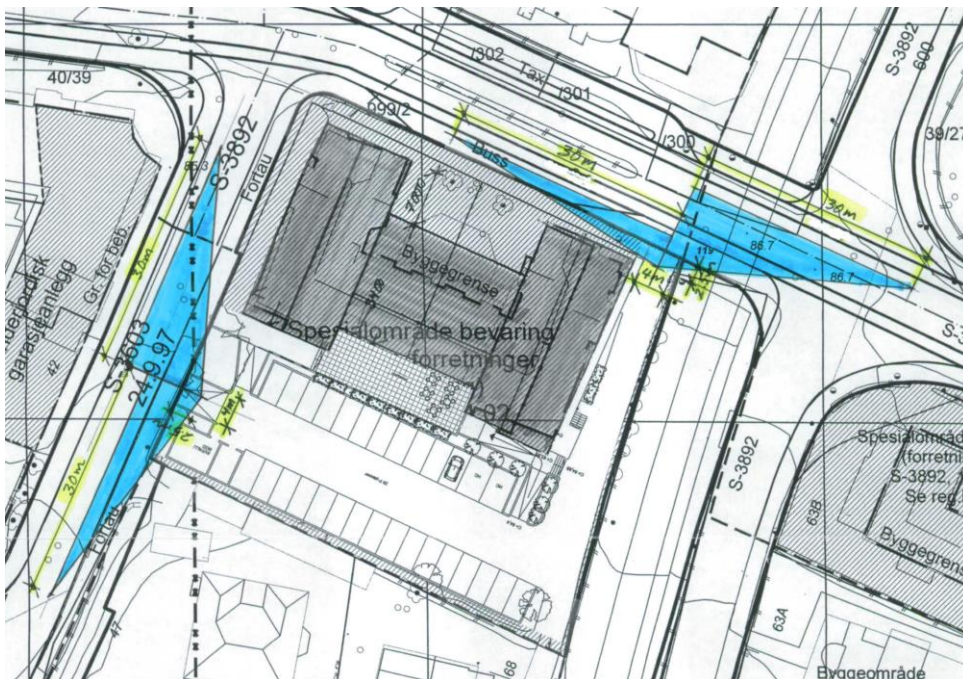
⁴ https://sporveien.com/inter/omtbanen/artikkel?p_document_id=2527150

- Kontroll på mulige svekkelser av skinnegang og kjørevei på grunn av anleggsaktiviteter.
- Unngå aktiviteter som kan komme i konflikt med Sporveiens elektriske anlegg.
- Hindre konflikter mellom anleggsaktiviteter og togavvikling.
- Ekstra tiltak dersom det skal sprenges nærmere enn 50m fra spor.
- Sikre tilstrekkelig sikt for førerne.

Dispensasjoner fra jernbaneloven § 10 er blant annet avhengig av om det foreligger planer for nye baneprosjekter som kan være i konflikt med tiltaket og hvor lang tid det er til gjennomføring av slike. Planer som ikke kan forventes gjennomført i nær fremtid muliggjør midlertidig dispensasjon.

1.5. Slemdalsveien 70

Slemdalsveien 70 ble bygget opp etter brann i 2008 på grunnlag av gjeldende regulering. I søknad om rammetillatelse (sak: 200908267) ble det lagt til grunn avkjørselsplan i Figur 1-2.



Figur 1-2: Avkjørselsplanen legger opp til inn- og utkjøring fra både Borgenveien i vest og Holmenveien i nord.

Avkjørselsplanen som ble lagt til grunn i rammetillatelsen tilsvarte en tidligere godkjente avkjørselsplan fra 2005, som ble utarbeidet ifm søknad om parkering i to plan med samme plassering. Avkjøring mot Vinderenkrysset og avkjøring mot Borgenveien ble opprettholdt

omtrent som i godkjennelsen fra 2005. Om varelevering ble det beskrevet bruk av Holmenveien som inn- og utkjøring til varelevering og adkomst til eiendommer i sør:

«Det er ikke lagt opp til et stort vareleveringsområde. Forretningslokalet i kjeller er tenkt servet utvendig fra bil ved det sydøstre hjørnet av bygget. Innkjøring av større biler foreslår fra Holmenveien, og utkjøring gjennom parkeringsareal mot Borgenveien. Inn og utkjøring mot Holmenveiene vil primært være for naboeiendommene mot syd som i dag.»⁵

1.6. Apotekergården, Slemdalsveien 63B

Apotekergården ble oppført i 1913 i nybarokk stil og er regulert til spesialområde bevaring i plan S-3892 Reguleringsplan for Vinderen, vedtatt april 2002⁶.

I reguleringsbestemmelsene sikres det at bygningens eksteriør, karakter eller eksisterende elementer som tilhører bevaringsobjektet ikke skal endres. Byantikvarens uttalelse skal innhentes i forbindelse med nye tiltak.

«§ 10. Spesialområde bevaring

For områder som er merket som spesialområde bevaring, tillates ikke på- eller ombygginger som endrer bygningenes/anleggenes eksteriør eller karakter. Byantikvarens uttalelse skal innhentes i forbindelse med nye tiltak. (...)

Eksisterende elementer som tilhører bevaringsobjektet for eksempel trapper, murer, gjerder, terrasser og lignende, tillates ikke revet eller fjernet med mindre fraværet av verneverdier kan dokumenteres av Byantikvaren. (...)»

2. Beskrivelse av tiltaket

Det er skissert en løsning med gangbro over Slemdalsveien og T-baneområdet, som grunnlag for kostnadsestimat i konseptvalgutredningen. Gangbroen er på vestsiden plassert innenfor Sporveiens gjerde. På det aktuelle punktet er det lysregulering for T-

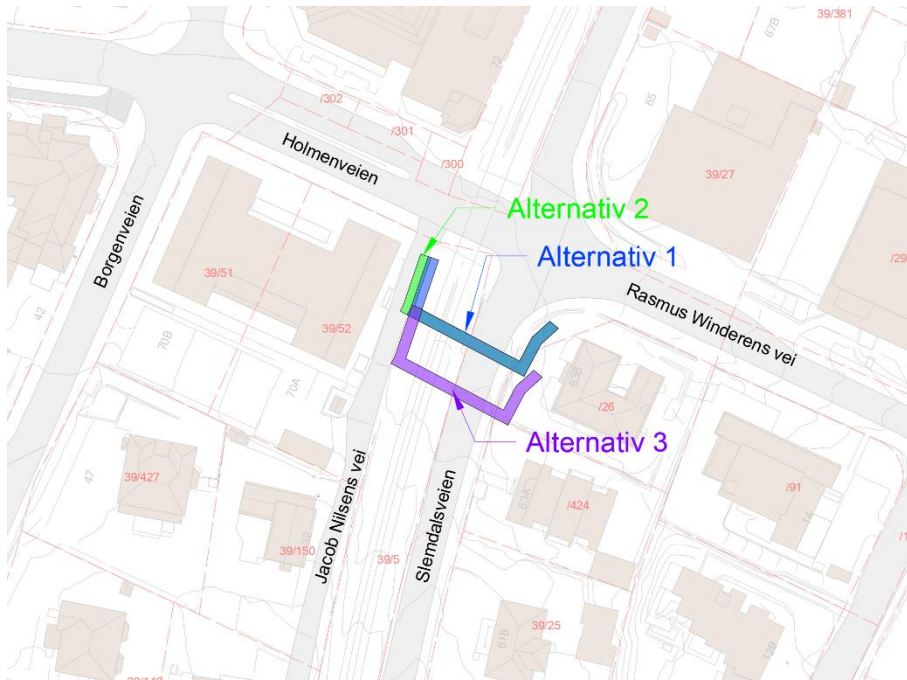
⁵ Beskrivelse ved søknad om rammetillatelse, vedlegg E-1

<https://innsyn.pbe.oslo.kommune.no/saksinnsyn/showfile.asp?jno=2009068523&fileid=2335578>

⁶

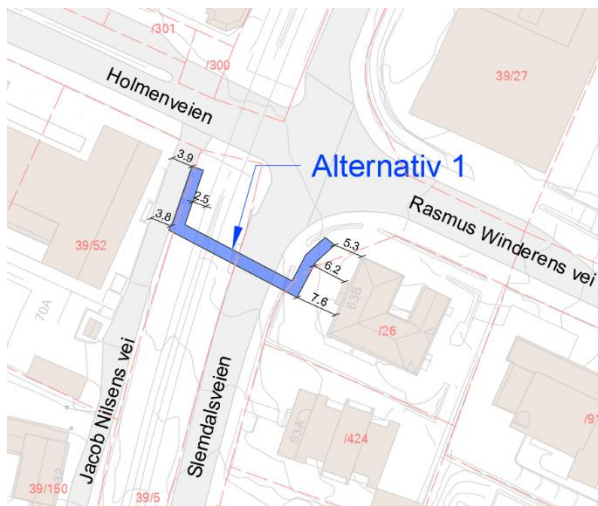
<https://innsyn.pbe.oslo.kommune.no/saksinnsyn/casedet.asp?caseno=199605968&wfl=N&Dateparam=03/28/2023&sti=>

bane, bom mellom T-bane og bil, kum og annen teknisk infrastruktur tilknyttet T-banen. Alternativene for gangbro over Vinderenkrysset, presentert under, er varianter av denne for å unngå konflikt med Sporveiens infrastruktur og det verneverdige bygget i Slemdalsveien 63B.



Figur 2-1: Aktuelle alternative broplasseringer

2.1. Alternativ 1 - 2,5m fra spormidt

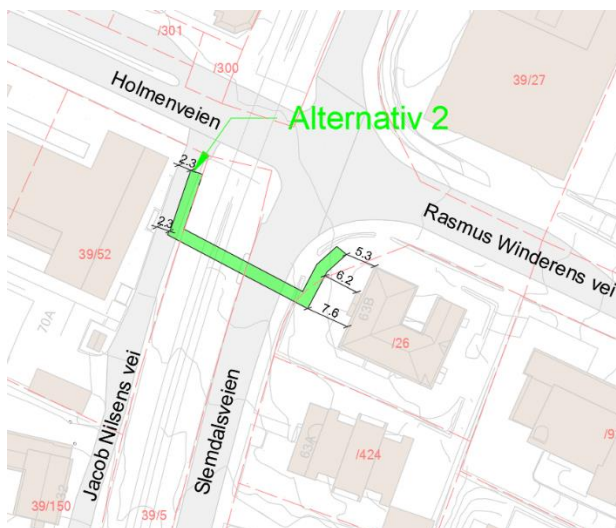


Figur 2-2: Alternativ 1 - plassering av gangbro 2,5m fra spormidt

I alternativ 1 er gangbroen plassert i henhold til minimumskravene i Sporveiens tekniske regelverk, jmfør kapittel 1.1. Trappen på vestsiden av sporområdet blir liggende delvis på Sporveiens eiendom, ca 1,5m.

Alternativet medfører kun mindre justeringer av Jacob Hansens vei og bredden kan opprettholdes som i dag.

2.2. Alternativ 2 – Utenfor Sporveiens eiendom

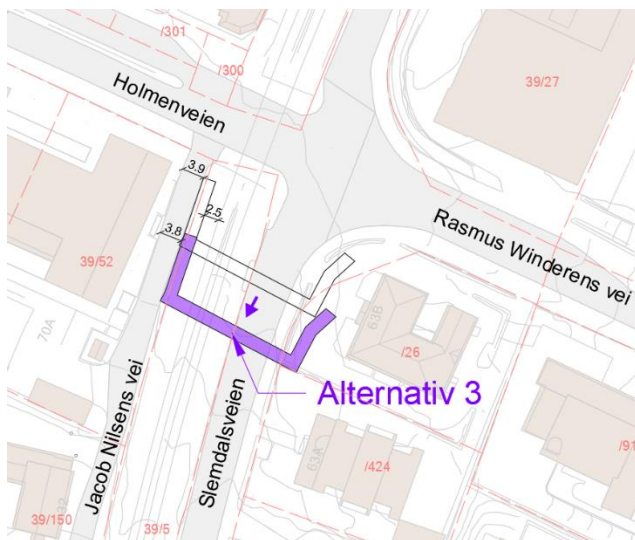


Figur 2-3: Alternativ 2 - plassering av gangbro utenfor Sporveiens eiendom

I alternativ 2 er gangbroen plassert i utenfor Sporveiens eiendom vest for sporområdet.

Alternativet medfører kun justeringer av bredden på Jacob Hansens vei, som reduseres fra dagens ~4 m til 2,3 m.

2.3. Alternativ 3 - Justert sørover



Figur 2-4: Alternativ 3 - Alternativ 1 justert sørover

Alternativ 3 tilsvarer alternativ 1, men er flyttet 7-8 m sør av hensyn til verneverdig bygg i Slemdalsveien 63B.

Alternativet medfører kun mindre justeringer av Jacob Hansens vei og bredden kan opprettholdes som i dag.

3. Konsekvenser av tiltaket

3.1. Nærhet til T-banespor



Figur 3-1: Alle alternative plasseringer av gangbro over Slemdalsveien blir liggende innenfor 30-meterssonen til T-banesporene

Alle alternativer ligger innenfor 30 meter fra spormidt og det må søkes dispensasjon fra Jernbanelovens §10 før gjennomføring av tiltaket.

3.2. Kjøremønster

Det er i dag tillatt å kjøre inn og ut Jacob Hansens vei til Holmenveien. Veien brukes både til varelevering og som inn- og utkjøring fra parkeringsplasser og boligområdet sørover langs veien. Her beskrives konsekvenser for privatbiler.



Figur 3-2: Bilde av bil som kjører ut på Holmenveien via Jacob Hansens vei.

Det anbefales at kjøremønsteret inn- og ut av Holmenveien endres uavhengig av alternativ, på grunn av begrenset kjørebredde. I Alternativ 1 er det plass til enveiskjørt biltrafikk, mens det i alternativ 2 kun er plass til gang- og sykkeltrafikk. Krav til sikt i kryss/avkjørsler og nærhet til kryss og T-bane må vurderes mer i detalj.

3.2.1. Konsekvenser av alternativ 1 og 3



Figur 3-3: Jacob Hansens vei enveiskjøres fra Holmenveien.

I alternativ 1 anbefales det at Jacob Hansens vei enveisreguleres mot sør på grunn av reduserte bredder.

3.2.2. Konsekvenser av alternativ 2



Figur 3-4: Jacob Hansens vei stenges mot Holmenveien og kjørende må via Borgenveien i begge retninger.

3.3. Varelevering til Vinmonopolet

Vinmonopolet har i dag en egen vareleveringsluke på den østre fasaden mot Jacob Hansens vei.



Figur 3-5: Gatebilde fra tidspunkt for varelevering til Vinmonopolet (kilde: Google Maps, november 2020)



Figur 3-6: Varelevering i dag

3.3.1. Konsekvenser av alternativ 1 og 3



Figur 3-7: Varelevering alternativ 1, enveiskjøring fra Holmenveien, ut Borgenveien

I alternativ 1 anbefales det at Jacob Hansens vei enveiskjøres mot sør på grunn av reduserte bredder. Varelevering kan foregå fra dagens luke langs veien, med innkjøring fra Holmenveien og utkjøring mot Borgenveien.

3.3.2. Konsekvenser av alternativ 2



Figur 3-8: Varelevering alternativ 2, inn- og utkjøring fra Borgenveien

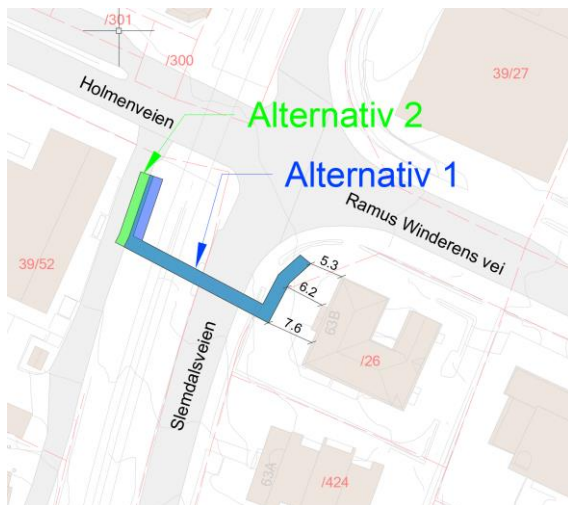
I alternativ 2 anbefales det at Jacob Hansens vei stenges mot Holmenveien på grunn av reduserte bredder. Varelevering til Vinmonopolet må flyttes til parkeringsplassen sør for bygget. Det legges opp til inn- og utkjøring fra Borgenveien.

3.4. Nærhet til Apotekergården (Slemdalsveien 63B)

Ingen alternativer endrer bygningens eksteriør, karakter eller eksisterende elementer som tilhører bevaringsobjektet, jamfør reguleringsbestemmelsen referert i kapittel 1.6.

Byantikvarens uttalelse skal innhentes i forbindelse med nye tiltak.

3.4.1. Konsekvenser av alternativ 1 og 2



Figur 3-9: Avstand mellom gangbro og Apotekergården

Alternativ 1 og 2 vil ha relativt god avstand til Apotekergården, men vil være en visuell barriere foran bygningen, sett fra vest. Plassering av bro strider ikke mot reguleringsplanens bestemmelser, men må godkjennes av Byantikvaren. Det er noe risiko knyttet til om Byantikvaren godkjenner plasseringen.

3.4.2. Konsekvenser av alternativ 3



Figur 3-10: Alternativet er flyttet sør for inngangspartiet til Apotekergården

I alternativ 3 er broen flyttet sør for inngangspartiet til Apotekergården, som vil redusere barrierevirkningen mot Apotekergården. Plassering/utforming av broen bør justeres slik at man unngår å berøre flere eiendommer.

4. Oppsummering

Gangbro blir liggende innenfor 30-meter fra T-banens spormidt, og det må søkes dispensasjon fra Jernbaneloven. Avstand til spor kan (2,5 meter eller utenfor Sporveiens eiendom) kan være avgjørende for om tillatelse vil gis fra Sporveien. Det anbefales dialog med Sporveien for å forankre hvilket alternativ som skal legges til grunn.

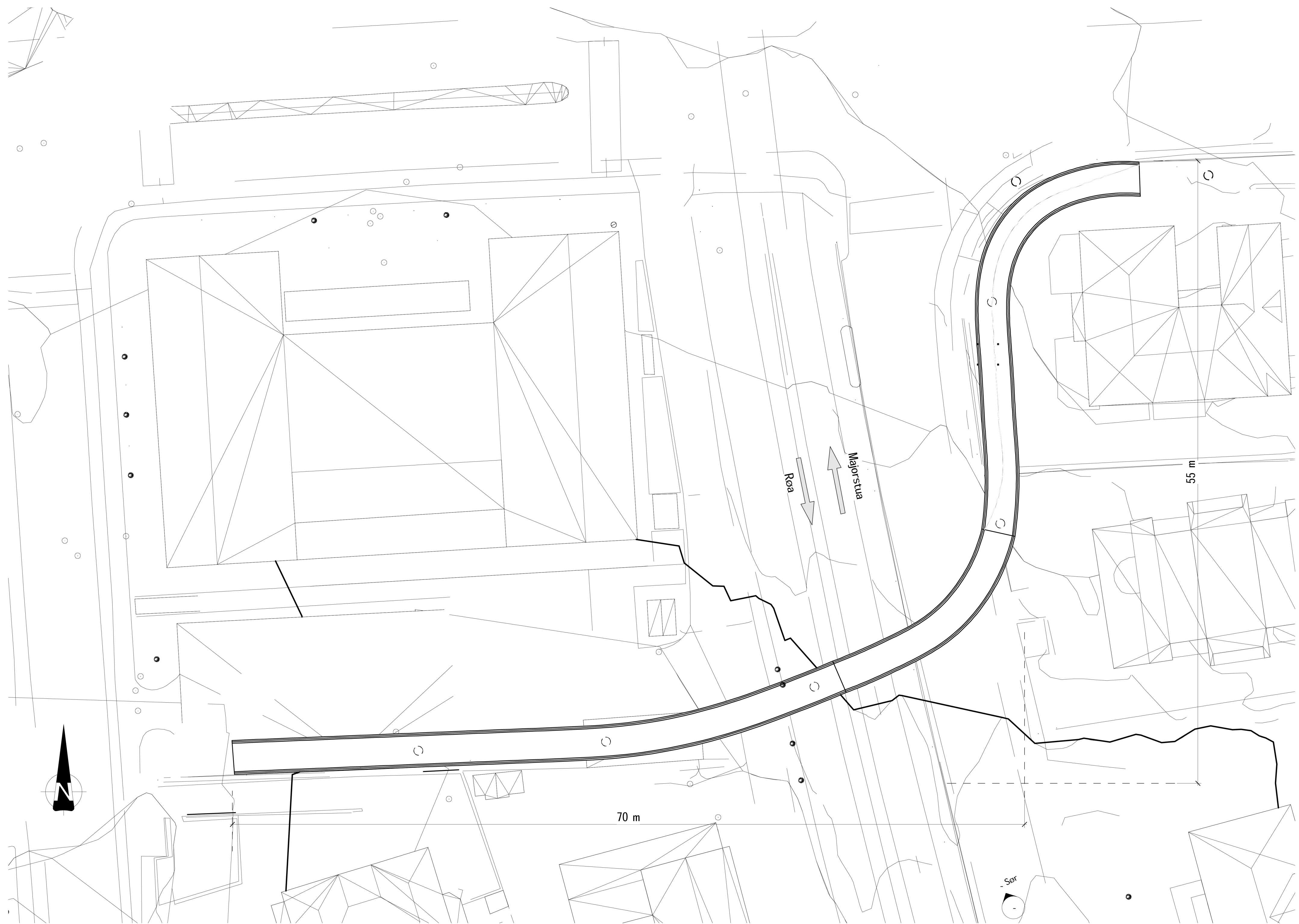
Gangbro over Vinderenkrysset vil påvirke kjøremønsteret rundt Slemdalsveien 70. Det er risiko knyttet til hva slags kjøremønster og avkjørselsplan som godkjennes av relevante aktører, og det anbefales å gå i dialog med Plan- og bygningsetaten, Bymiljøetaten, Statens vegvesen og Sporveien for å forankre hvilket alternativ som skal legges til grunn.

Vi anbefaler at innkjøring til Jacob Hansens vei stenges uavhengig av alternativ, da denne ligger i et lyskryss og inntil en sporovergang. Varelevering til Vinmonopolet må da flyttes, men det antas at det er mulig å finne en annen løsning som dekker det behovet.

Gangbro blir liggende nær den verneverdige Apotekergården på Slemdalsveien 63B. Det anbefales å opprette dialog med Byantikvaren ang. plassering av gangbro ved Slemdalsveien 63B.



Overgangsbru med trapper
Plan
25.08.2022



Øvergangsbru med ramper
Plan
25.08.2022