



Oslo kommune  
Bymiljøetaten

# Turvei**strategi**





**«Eg er ute veldig tidleg  
Eg er ute og går  
med folka dei søv  
og maskinene står  
Og rutene er isa  
på alle bilar eg ser  
Og sjøen ligg der som ein spegel  
og ubrukt nedi der  
Eg prøvar kunsten å gå»  
Odd Nordstoga «Kunsten å gå»**

# FORORD

---

Kunsten å gå er, ifølge Odd Nordstoga, den første kunsten som mennesket kom på. Denne kunsten kan utøves langs byens mange turveier, der man kan bevege seg gjennom landskap og langs ferdselsårer som får en til å føle seg vel.

Turveiene har vokst seg fram i takt med byens vekst. Flere av dem har vært ferdselsårer i mange hundre år og er en uløselig del av byens infrastruktur. Turveiene binder sammen fjorden og Marka og er kjernen i byens blågrønne nettverk.

I nyere tid har turveiene vært et viktig grep for å bidra til gode omgivelser. Veiene skulle være gode turområder i seg selv, samt viktige utfartsårer både ned til fjorden og opp og ut i Marka.

Turveiene og den grønnstrukturen de er en del av, må tas vare på og utvikles i takt med at byen endrer seg. Bymiljøetaten har ansvar for å ta vare på disse veiene, til glede og nytte for byens innbyggere.

Turveistrategien er en videreføring av det langsiktige arbeidet for å etablere og forvalte Oslos turveier. Turveistrategien omfatter turveiene i byggesonen, inkludert kyststien, samt turveier og -stier på øyene.



KYSTSTIEN (TURVEI E13) – EKEBERGSKRÅNINGEN NATURRESERVAT. FOTO: TOM REESE LARSEN

Oslo har vedtatt en ny kommuneplan «Oslo mot 2030: Smart, trygg og grønn». I denne planen blir det lagt vekt på å styrke byens blå-grønne preg. Et viktig mål med denne turveistrategien er å bygge opp under denne delen av kommuneplanen.

I Behovsplan for idrett og fysisk aktivitet 2017-2027 går det frem at *«tilgang på gode friluftsområder og opparbeiding av et sammenhengende turveinett vil prioriteres for å stimulere til aktivitet i nærheten av der folk bor»*.

Kommunen har derfor etablert et prosjekt for den videre turveisatsingen, hvor målet er et ferdig utbygd turveinett med levende grøntkorridorer innen 2030. Prosjektet ledes av Bymiljøetaten, og gjøres i samarbeid med andre offentlige og private aktører og interessenter.

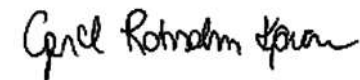
Bymiljøetaten har utarbeidet denne turveistrategien som et grunnlag for turveiprojektet. Et slikt prosjekt vil involvere mange ulike aktører og interessenter. Det vil også innebære utarbeidelse av mange ulike planer og tiltak.

Turveistrategien er grunnlaget for senere planer og tiltak. Det vil være ved utarbeidelsen av disse planene og tiltakene man får konkretisert de administrative og økonomiske konsekvensene. Det videre arbeidet vil også måtte innebære utarbeidelsen av ulike planer og konseptvalg i tråd med kommunens investeringsprosess.

Turveistrategien skal også være et grunnlag for alle pågående og planlagte turveiltak i byggesonen og på øyene. I tillegg skal den legge føringer for andre tiltak som berører turveiene.

Det gjelder ikke minst i forbindelse med store utbyggings- og transformasjonsområder.

Bymiljøetaten har ansvar for å ta vare på og foredle de kvalitetene byens turveier har for Oslos befolkning. Realiseres målet om et ferdig utbygget turveinett i god stand, vil Oslo bli en bedre by å bo i. Det er derfor vi har laget denne turveistrategien.



Gerd Robsahm Kjørven,  
Etatsdirektør, Bymiljøetaten  
Oslo, 09.12.2016

# INNHOOLD

---

<b>Forord</b>	<b>3</b>	5.3 Forvaltning	36
<b>Sammendrag</b>	<b>6</b>	5.4 Kart og merking	39
<b>1 Innledning</b>	<b>9</b>	5.5 Informasjon og kommunikasjon	39
1.1 Bakgrunn	10	5.6 Bruk av turvei og turveinettet	41
1.2 Rammebetingelser	13	<b>6 Turveiprojektet</b>	<b>47</b>
<b>2 Turveier blir stadig viktigere</b>	<b>16</b>	6.1 Delprosjekter	48
<b>3 Turveinettet 2000–2020</b>	<b>19</b>	6.2 Øvrige planer og tiltak	53
3.1 Fra årtusenskiftet og til i dag	19	<b>7 Status og viktige utfordringer</b>	<b>55</b>
3.2 Planlagte tiltak	21	7.1 Oslo vest – A-veier	56
<b>4 Visjon og mål</b>	<b>24</b>	7.2 Oslo sentrum og nord – B og C-veier	57
4.1 Visjon	24	7.3 Oslo øst – D-veier	59
4.2 Mål	24	7.4 Oslo sør – E-veier	60
<b>5 Strategi og satsingsområder</b>	<b>30</b>	7.5 Kyststien	62
5.1 Langsiktig samarbeid	30	7.6 Turveier og -stier på øyene	63
5.2 Ferdig utbygd nett	33	<b>8 Definisjoner</b>	<b>64</b>
		<b>9 Litteratur</b>	<b>69</b>

# SAMMENDRAG

---

Turen er kilde til gode opplevelser og økt livskvalitet og nesten alle går på tur i sitt nærområde. Turer krever en trasè og et landskapsrom du kan begi deg ut i. I dette rommet, i møtet mellom turgåeren og omgivelsene, skapes turopplevelsen – enten den store som man aldri glemmer eller den lille som gav deg et løft i hverdagen.

Oslo ligger innerst i fjorden, omkranset av grønne åser. Gamle ferdselsårer gikk fra fjorden, opp åssidene, og inn i skogen. Turveiene bygger derfor på generasjoners erfaring. I 1929 fremmet Harald Hals forslag til generalplan for «Stor-Oslo» med park- og ferdselsårer fra boligområder i byen til skogen eller fjorden. Etter det har Oslo delvis blitt bygget rundt og langs disse grønne og blågrønne turdragene. Turveinettet har dermed blitt en struktur knyttet til byen, en uløselig del av Oslos identitet.

## Behov

Grønn mobilitet blir stadig viktigere og vil kreve attraktive ferdselsårer for gående. Undersøkelser viser også at de fleste innbyggere bør være mer aktive, slik at jo flere som tar bena fatt, jo bedre er det for folkehelsen. Turveiene er også viktige for at vi både skal kunne nyte og ta vare på byens naturmiljø og landskapskvaliteter der folk bor og arbeider, og der barn vokser opp.



TURVEI E2 – NORDRE SKØYEN HOVEDGÅRD. FOTO: TOM REESE LARSEN

Byen vokser og i 2040 kan det være mer enn 900 000 innbyggere i Oslo. Mange flere vil derfor bruke turveiene i framtida. Veksten innebærer også økt press på å ta i bruk grøntområder og turveiarealer til andre formål. Byens utvikling krever et aktivt arbeid for å ta vare på og utvikle et godt turveinett, noe turveistrategien skal bidra til.

I tråd med dette har denne turveistrategien følgende visjon og mål:

### Visjon

«Sammenhengende turveier i et helhetlig blågrønt nettverk som binder byen sammen»

### Mål

1. «Et ferdig utbyggt turveinett i god stand innen 2030».
2. «Antall turveireiser skal dobles»
3. «Bidra til bedre folkehelse»
4. «Ved utbygging og forvaltning av turveier skal naturmiljøet og landskapskvaliteter ivaretas og styrkes»

### Turveisatsingen

Turveistrategien vil være retningsgivende for det videre arbeidet med turveier i byggeso-

nen, inkludert kyststien og turveier på øyene. Et godt turveinett er avhengig av felles innsats. I turveistrategien legges det derfor opp til en inkluderende prosess og gode samarbeidsrelasjoner med viktige aktører og interessenter.

I tråd med Behovsplan for idrett og fysisk aktivitet 2017–2027 er det etablert et prosjekt for en videre turveisatsing. Mandatet for prosjektet er å utarbeide forslag til planer og tiltak for et ferdig utbyggt turveinett i god stand innen 2030.

Prosjektet for en videre turveisatsing inneholder følgende fem delprosjekter:

*Delprosjekt 1 – Forvaltning*, der målet er å utarbeide en helhetlig forvaltningsplan for turveinettet, samt foreslå tiltak som fjerner vedlikeholdsetterslepet.

*Delprosjekt 2 – Sammenhengende nett*, der målet er å realisere et sammenhengende og attraktivt turveinett, blant annet ved å utarbeide planer og tiltak for å fjerne barrierer og for å bygge ut manglende turvestrekninger.

*Delprosjekt 3 – Sikring av areal*, der målet er at en så stor del av arealet som mulig skal

eies av Oslo kommune og at størst mulig areal skal være regulert til grønnstruktur. Delprosjektet skal også bidra til å sikre areal ved hjelp av tinglyste avtaler med private eller statlige grunneiere.

*Delprosjekt 4 – Informasjon og kommunikasjon*, der målet er å øke kunnskapen om, og interessen for, turveiene og turveinettet. Det innebærer å legge til rette for utarbeidelse av kart, merking og skilting, samt informasjon om hvilke muligheter turveinettet inneholder.

*Delprosjekt 5 – Naturmiljø og landskap*, er et delprosjekt som er nært knyttet til den blågrønne byen. Formålet er at hensynet til naturmiljøet og landskapskvaliteter skal være en grønn tråd i alle planer og tiltak for turveinettet.

I tillegg til disse delprosjektene foreslås det også tiltak for å bidra til mer miljøvennlig persontransport og at en så stor del av turveinettet som mulig kan brukes av personer med nedsett funksjonsevne. Det foreslås også å utarbeide folkehelseiltak i samarbeid med statlige og kommunale helsemyndigheter.

**«Til alle dere barna: Mas på foreldrene deres om å dra på tur så ofte dere kan dette året. Dra på skitur, båttur, aketur, telttur, topptur, bærtur, langtur eller bare kom dere ut en tur. Dette kan bli til opplevelser som dere husker hele livet»**

Kronprins Haakon, Tale ved åpning av Friluftslivets år, Tøyen, 13. januar 2015

# 1 INNLEDNING

---

Å gå på tur er noe nesten alle i Oslo gjør. Turen er vår vanligste fritidsaktivitet og kilde til gode opplevelser og økt livskvalitet. Noen turer har et mål, et sted man vil komme til. Andre turer har et formål, det være seg skitur, telttur eller bærtur. Atter andre har hverken mål eller formål, ut over det å komme seg ut en tur.

Turen krever veier og stier å bevege seg langs og natur og landskap å bevege seg i. I dette rommet, i møtet mellom turgåeren og omgivelsene, skapes turopplevelsen man aldri glemmer.

Oslo er rik på turmuligheter fra naturens side. Beliggenheten ved fjorden og naturen rundt byen gir mange gode muligheter for rekreasjon.

Selve byen er også rik på naturmiljøer og landskap langs turveiene. Det er naturområder med rik flora og fauna, mer eller mindre urbane landskap, parker og grøntområder, bade- og fiskeplasser. Noen områder, som Frognerparken og Akerselva, er verdenskjent, mens andre områder først og fremst er kjent av de som bor i nærheten.

De turveiene som brukes mest er de som ligger nærmest der man bor. Turer rundt i byen gir positive avbrekk i en ellers travel hverdag. Det er noe mange gjør ofte, kanskje hver dag. Det er likevel noe som oppleves som annerledes, noe ekstra man trenger og bør unne seg.



TURVEI E13 – CAFE UTSIKTEN (1993). FOTO: STEIN MARIENBORG/OSLOBILDER



TURVEI B8 – HAVNABAKKEN. FOTO: TRUDE H. OLSEN

Turveiene er ferdselsårer gjennom byen der man kan ta bena fatt og sansene i bruk. Lukter, lyder og bilder er alle deler av den gode turopplevelsen.

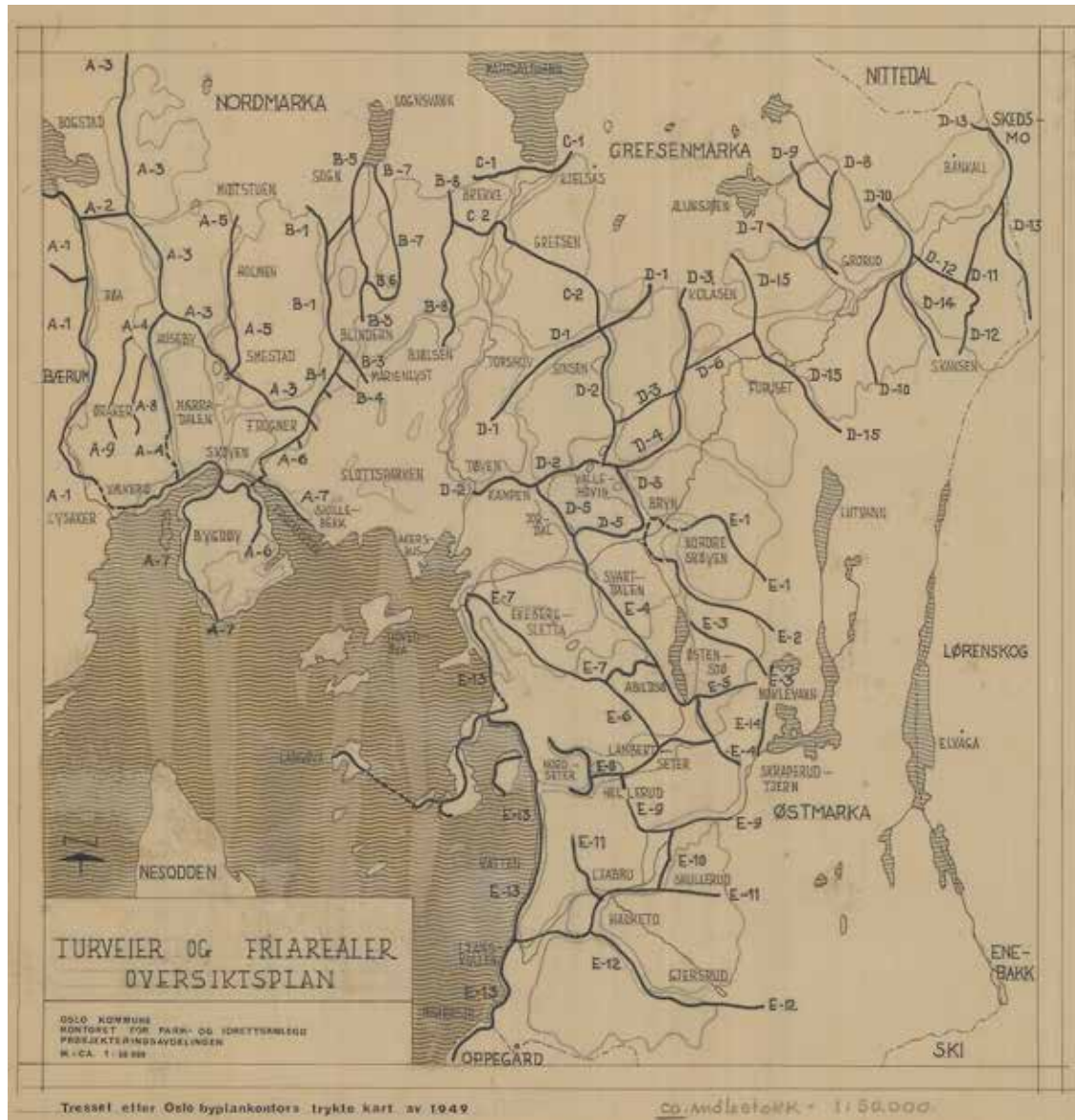
Oslo må gi rom for disse opplevelsene. Denne erkjennelsen har ligget til grunn for turveiarbeidet i nesten hundre år og denne turveistrategien skal fremheve og forsterke dette arbeidet.

### 1.1 Bakgrunn

Fra naturens side ligger mesteparten av byen i ei gryte, Oslogryta. Den ligger innerst i fjorden, omkranset av grønne åser. Vann fra elver og bekker renner fra de omkringliggende åsene, gjennom gryta, og ut i havet. Oslogryta var blågrønn lenge før den var en by.

Bosettingen var nært knyttet til de naturlige forutsetningene. Det gjaldt ikke minst muligheten til både å nyte og utnytte vannet som rant nedover åssidene. Fjorden og skogen var en del av livsgrunnlaget til de som levde i gryta. Gamle ferdselsårer gikk derfor fra fjorden, opp åssidene, og inn i skogen.

Mange av dagens turveier har derfor en lang historie. Noen av strekningene er fra tiden rundt byens grunnleggelse. Andre er gamle kongeveier fra den tid Norge lå under Danmark. Turer langs disse turveiene er derfor vandringer på historisk grunn.



Byens turveinett er av nyere dato, men mange strekninger følger gamle ferdselsårer. I 1929 fremmet Harald Hals det første forslaget til generalplan for Stor-Oslo («Fra Christiania til Stor-Oslo»). En viktig del av denne planen var å etablere en grønnstruktur bestående av et sammenhengende nettverk av parker og andre grøntområder.

Generalplanens «parkårer» var ikke bare forbindelseslinjer mellom grøntområder i byen. De skulle i tillegg være ferdselsårer fra boligområder i byen til skogen eller fjorden. Oslo ble delvis bygget rundt og langs disse grønne og blågrønne turdragene.

Dette bindeleddet har vært helt sentralt ved utformingen av Oslo. Turveinettet har dermed blitt en struktur knyttet til byen, en uløselig del av Oslos identitet.

Oppbyggingen av turveinettet i byggesonen har også vært tett knyttet til utviklingen av Marka som fritids- og rekreasjonsområde. Turen gikk, sommer som vinter, fra grøntområder i byen, via turveier og inn i Marka. På tredvetallet kunne over 100 000 mennesker benytte seg av denne muligheten på en utfartssøndag.

Utviklingen av turveinettet og turmulighetene i Marka har ikke vært uten konflikter. Protest mot planlagte veier gjennom Marka, førte til at Oslomarkas friluftsråd ble dannet i 1936. En av rådets oppgaver var «å arbeide for gjennomførelsen av egne skiveier og spaserveier fra bygrensene gjennom villabebyggelsen til skog-

straktene» (Gangdal (2011): side 81). En av ildsjelene i dette arbeidet, Nils Houge, utarbeidet planer for hovedturveinettet, inkludert skisser til utformingen av turveier og turdrag.

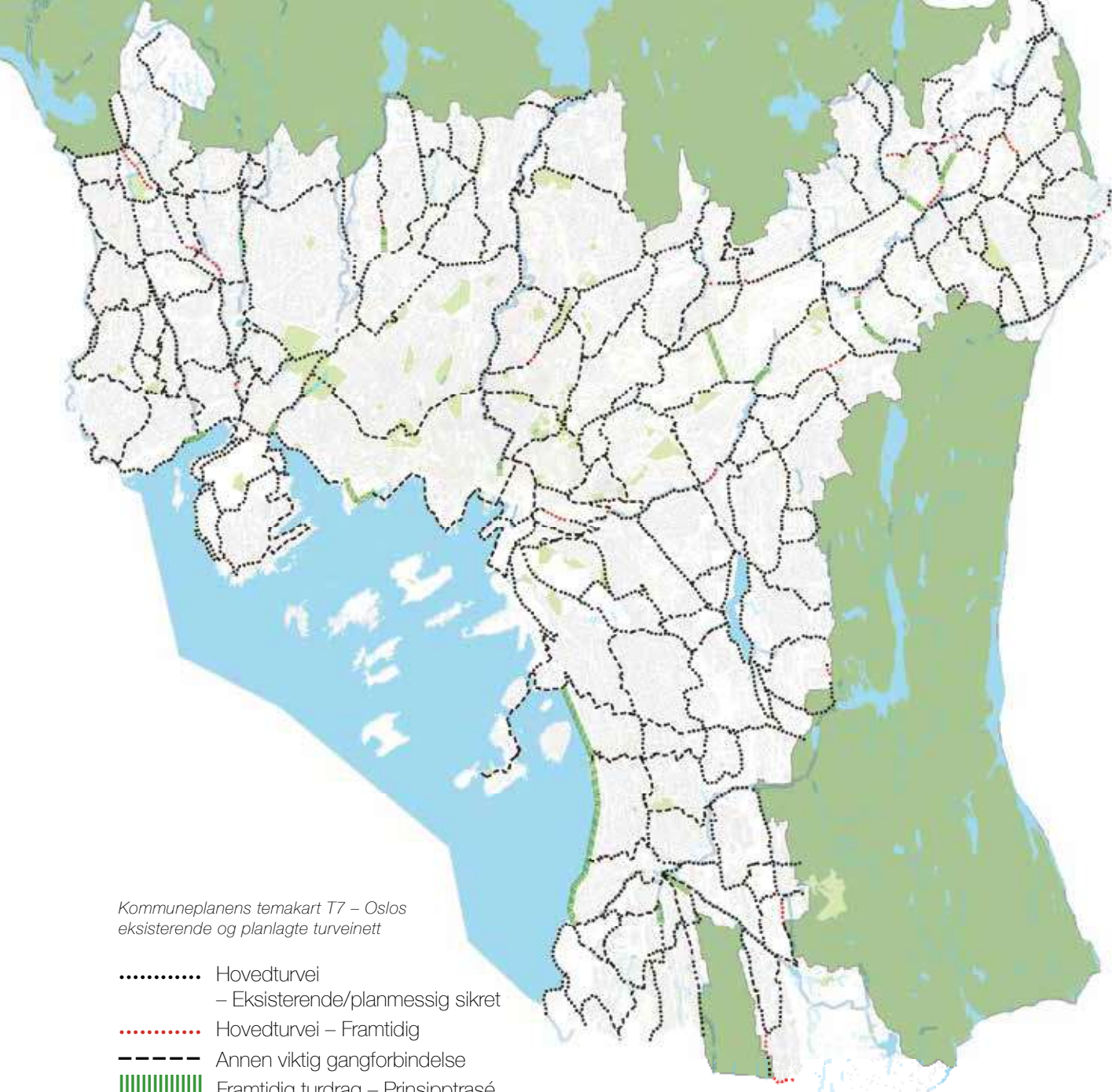
I 1949 kom den første turveiplanen. I denne planen, vedtatt i 1953, var hovedturveinettet grønne korridorer som bandt sammen de ulike natur- og parkområdene i byggesonen. Turveiplanen delte opp turveinettet i fem områder, fra A i vest til E i sør-øst. Turveiplanen omfattet den gang omtrent 140 km med turvei. Alle senere planer har bygget på denne planen.

Turveiplanen fra 1949 ble i årenes løp endret. En del av de planlagte strekningene ble bygget ut, mens andre strekninger har blitt omregulert. I tillegg har det kommet til flere nye strekninger. En del turveier og turdrag har også måttet vike for utbyggingsinteresser, noe som har ført til færre og smalere turveikorridorer. I kommunedelplanen «Plan for idrett og friluftsliv i Oslo 2009 – 2012» ble det utarbeidet en egen sektorplan for turveier. I arbeidet med denne planen ble det foretatt en detaljert kartlegging av turveienes tilstand og av behovet for oppgradering, vedlikehold, erverv og nyinvestering. Et hovedmål i denne sektorplanen var et ferdig utbygd hovedturveinett innen 2025. I denne planen ble det totale turveinettet anslått til 279 km, en dobling fra 1949.

I takt med at byen har vokst og endret seg, har hovedturveinettet også endret seg. Dette



TURVEIPLAN 1967. OSLO KOMMUNE – BYMILJØETATEN – ARKIVET



Kommuneplanens temakart T7 – Oslos eksisterende og planlagte turveinett

- ..... Hovedturvei  
– Eksisterende/planmessig sikret
- ..... Hovedturvei – Framtidig
- Annen viktig gangforbindelse
- ||||| Framtidig turdrag – Prinsipptrasé

nettets ble senest stadfestet i forbindelse med at bystyret høsten 2015 vedtok ny kommuneplan for Oslo, «Oslo mot 2030: Smart, trygg og grønn».

Denne turveistrategien bygger på kommuneplanen, sektorplan for turveier, samt øvrige reguleringer, investeringer og andre vedtak som angår turveinettet.

## 1.2. Rammebetingelser

Den viktigste rammebetingelsen for turveistrategien er kommuneplanen, vedtatt i bystyret 23.9.15. Et sentralt mål i kommuneplanen er å styrke Oslos blågrønne preg. Det skal derfor satses på å videreutvikle byens blågrønne struktur. Elver, bekker og turveiene er kjernen i denne strukturen.

Ifølge kommuneplanen skal det arbeides for å sikre og videreutvikle strategisk viktige grøntområder med betydning i en større sammenheng, som manglende lenker i turveinettet, områder med viktige naturverdier, samt byggefriske belter langs vassdrag. I tillegg skal nye grøntområder ivaretas i forbindelse med større utbyggingsprosjekt. Det skal i tillegg arbeides med å utvikle sammenhengende turveier langs elvene og sjøfronten.

I kommuneplanen er det et temakart, T7, som viser omfanget av turveinettet. Det er dette nettet som legges til grunn i denne turveistrategien.

I Behovsplan for idrett og fysisk aktivitet 2017 – 2027 går det frem at turveistrategien danner grunnlaget for prosjektet med videre satsing på turveier:

*Kommunen har etablert et prosjekt for den videre turveisatsingen, hvor målet er et ferdig utbygd turveinett med levende grøntkorridorer innen 2030. Prosjektet ledes av Bymiljøetaten, og gjøres i samarbeid med andre offentlige og private aktører og interessenter. Bymiljøetaten har utarbeidet en egen turveistrategi som grunnlag for prosjektet (kyststien og turveiene/turstiene på øyene inngår også i turveistrategien).*

I Behovsplanen legges følgende prioriteringer til grunn for å realisere et sammenhengende og attraktivt turveinett:

- Rehabilitering og oppgradering av eksisterende turvestrekninger.
- Opparbeiding av nye turvestrekninger som vil gi større sammenheng i turveinettet og som fjerner/reducerer eksisterende barrierer.
- Turveiltak i sentrumsnære deler av kommunen.
- Informasjonstiltak for å synliggjøre eksisterende turveier og adkomstmuligheter til Marka og fjorden.
- Gjennomføre elve- og bekkeåpningsprosjekter der turveier går langs lukkede elvestrekninger

Denne turveistrategien vil, i tråd med prioriteringene i behovsplanen, være et grunnlag for et prosjekt for en videre turveisatsing. Det innebærer en strategi hvor målet er et ferdig utbygd turveinett i god stand innen 2030.

I tillegg til turveiene i byggesonen, inkludert kyststien, omfatter denne strategien også turveier og -stier på øyene. Når det gjelder planer og tiltak for turveier og -stier på øyene, vil de først og fremst bli behandlet i forbindelse med utarbeidelsen av en egen konseptvalgutredning for øyene.



SOGNSVEIEN (1936). FOTOGRAF UKJENT. KILDE: OSLO OG OMLAND FRILUFTSRÅD

**«Det er av vesentlig betydning for byen, og dens befolkning at den for all fremtid er sikret mulighetene av å gå til fots fra sine hjem til friområdene i Oslomarka og ved Oslofjorden.»**

Generalplankomiteen for Stor-Oslo, 28. februar 1949

## 2 TURVEIER BLIR STADIG VIKTIGERE

Turveiene i byggesonen er en del av byens identitet. Uten turveiene og deres tilhørende natur- og parkomgivelser, ville ikke Oslo vært Oslo. Sammen med bekker og elver danner turveiene forbindelseslinjer mellom fjorden og Marka.

Utbygginger og investeringer de siste årene har ført til at målet om å skape et sammenhengende turveinett i byggesonen er rykket nærmere, men det kreves en videre satsing for å realisere et ferdig utbygd turveinett i god stand innen 2030.

Nesten alle går på tur der de bor. I følge Oslo kommunes brukerundersøkelser fra 2013 og 2014 hadde omtrent ni av ti gått på tur (fottur) der de bor i løpet av de siste 12 måneder.

Turveiene i byggesonen kan benyttes fritt og gir likeverdige muligheter for gode opplevelser. Terskelen for bruk er så lav at det eneste som kreves er at man, i overført betydning, mestrer kunsten å gå. Ingen annen friluftaktivitet omfatter en så stor andel av byens befolkning.

Noen går mye på tur, mens andre går lite. Statistisk sentralbyrås levekårsundersøkelse viser at seks av ti har vært på 25 eller flere slike turer, mens nesten tre av fire har vært på mer enn ti. I tillegg til å gå på tur, er det mange av



Sean Henry:  
Walking woman.

TURVEI E3 – EKEBERGPARKEN. FOTO: TOM REESE LARSEN

byens reiser som foregår til fots. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen viser at omtrent hver tredje daglige reise i Oslo foregår til fots.

Turveier og turveinettet fyller mange ulike behov. For den enkelte turgåer kan det noen ganger være behovet for å stresse ned og andre ganger behovet for å komme i form. Enkelte ganger er formålet bare å være ute i naturen, andre ganger er turen en måte å komme seg fra et sted til et annet. Det er denne allsidige nytten som gjør at turveier er så viktige og at viktigheten vil øke i årene som kommer.

Byen vokser. Ifølge Oslo kommunes «Oslo-trender 2015» forventer kommunen at byens befolkning vil øke til 926 000 i 2040. Det innebærer en gjennomsnittlig vekst på vel 11 000 innbyggere per år. Mange flere vil derfor bruke turveiene i framtida. Det at byen vokser, vil også innebære økt press på å ta i bruk grøntområder og turveiarealer til andre formål.

Grønn mobilitet blir stadig viktigere, ikke minst fordi målet er at økningen i persontransporten skal skje ved at man går, sykler eller reiser kollektivt. En slik økning vil kreve attraktive ferdselsårer for gående, noe byens turveinett er og fortsatt skal være.

Jo flere som tar bena fatt, jo bedre er det. Helsedirektoratets aktivitetsanbefalinger er at voksne og eldre bør være i moderat fysisk aktivitet minst 150 minutter i uka eller minimum 75 minutter med høy intensitet. For barn og unge



**Antall innbyggere i 2015: 650.000**

**Antall innbyggere i 2040: 926.000**



**9 av 10 har gått på fottur der de bor i løpet av de siste 12 måneder**



**Bare 38% av byens voksne innbyggere er tilstrekkelig fysisk aktive**

er anbefalingen minimum 60 minutter fysisk aktivitet hver dag, alternativt fordelt utover uka.

I følge en undersøkelse fra 2012, er det mange som ikke har det anbefalte aktivitetsnivået. Selv om Oslos befolkning var mer aktiv enn landsgjennomsnittet, var bare 38% av byens voksne innbyggere tilstrekkelig fysisk aktive. Det betyr at i størrelsesorden seks av ti innbyggere bør være mer aktive.

Selv en moderat økning i den fysiske aktiviteten, kan ha stor betydning for den fysiske helsen til mange mennesker. I regjeringens folkehelsemelding vises det også til at friluftsliv og naturkontakt er viktig for den psykiske helsen, blant annet ved forebygging mot, og behandling av, psykiske lidelser som depresjon og angst.

Det å gå på tur i sine nærområder er trolig den aktiviteten hvor terskelen for gjennomføring er lavest. Et bedre utbyggt og vedlikeholdt turveinett vil være et viktig tiltak for å gjøre denne terskelen enda lavere.

Den største relative befolkningsveksten vil komme i de eldste aldergruppene, slik at det blir mange flere eldre i byen. Oslo er med i Verdens helseorganisasjons globale nettverk for aldersvennlige byer, byer som har et inkluderende, tilgjengelig og urbant miljø som fremmer aktiv aldring. Turveier vil være viktig for å styrke muligheten for aktiv aldring. Flere eldre i en aldersvennlig by vil derfor innebære økt behov for gode turveier i årene som kommer.

Norge er også tilsluttet den europeiske landskapskonvensjonen. Formålet er å verne, forvalte og planlegge landskap. Landskap omfatter alt fra uberørt natur, fjell og fjord, til bygder og rene bylandskap. Den gjelder landskap vi betrakter som enestående, så vel som helt alminnelige hverdagslandskap og landskap i forfall. Formålet er å verne, forvalte og planlegge landskap.

Konvensjonen tar sikte på å påvirke endringene i landskapet i en retning som folk ønsker. Den legger særlig vekt på landskapet der folk bor og arbeider, og der barn vokser opp. Konvensjonen etablerer også ansvar og rettigheter for alle til å etterspørre landskaps-hensyn i omgivelsene sine og engasjere seg

for å ta vare på landskapskvaliteter. Det betyr også rett til deltakelse når fagfolk, byråkrater og politikere diskuterer landskapets verdier og forvaltning, samt mulighet til å bidra når myndigheter innarbeider landskaps-hensyn i planlegging og forvaltning.

Det er ikke bare mennesker som har behov for turveiene og grønnstrukturen. Oslo har mange verdifulle leveområder for dyr og planter i byggesonen og mange turdrag er en del av disse områdene. Turdragene er i tillegg en del av byens biologiske spredningskorridorer der ulike arter kan spre og/eller forflytte seg langs. Turveinettet er derfor en forutsetning for å kunne ta vare på og å oppleve byens naturmiljø og biologiske mangfold.

Norge er medlem av konvensjonen om biologisk mangfold. Landene som har tilsluttet seg konvensjonen er enige om å stanse tapet av naturmangfold innen 2020 og sikre verdens økosystemer. Dette er en meget ambisiøs målsetting og skal målet nås vil det innebære en betydelig innsats.

Fire av fem norske arter finnes i Oslo. Hovedstaden er dermed en av de mest artsrike områdene i Norge. Oslo har derfor et stort ansvar i å ta vare på artene og deres leveområder innenfor bygrensene. Dette ansvaret vil innebære økt behov for å ta vare på og videreutvikle grønne områder, inkludert turdrag og annen grønnstruktur i byggesonen.

# 3 TURVEINETTET 2000–2020

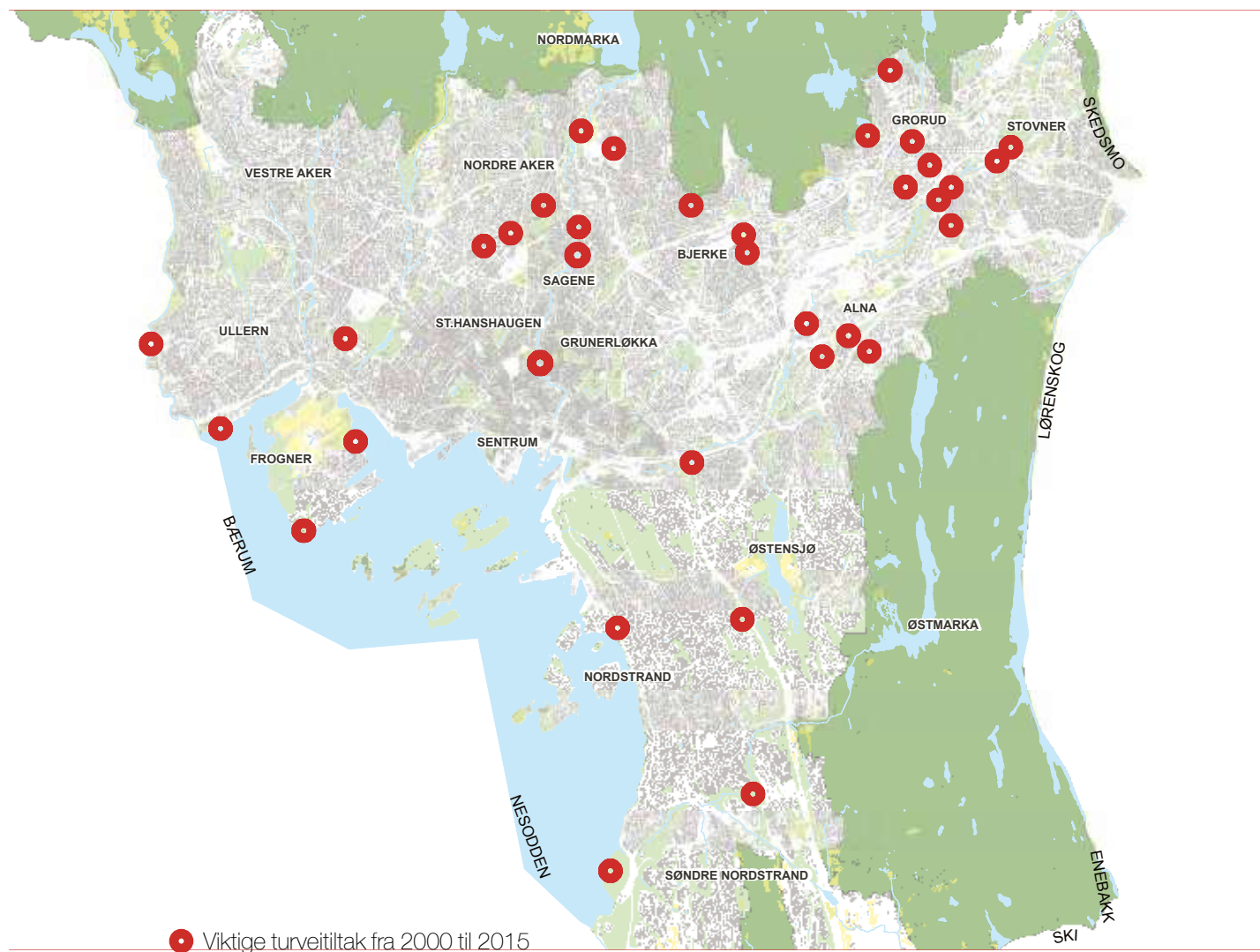
Det er foretatt et betydelig arbeid med å bygge ut og ruste opp byens turveier. I Behovsplan for idrett og fysisk aktivitet 2017–2027 inngår det planer for flere turveitiltak som vil forsterke denne innsatsen ytterligere i årene som kommer.

Status ved inngangen til 2009 var et turveinett på nesten 28 mil, hvorav ca. tre fjerdedeler var opparbeidet og omtrent en tredjedel lå på privat eller statlig grunn, eller hadde uavklarte eierforhold. Det ble også anslått at det var behov for planmessig sikring av 34 km turvei. En viktig del i det videre arbeidet vil være å få en oppdatert oversikt over eier- og reguleringsforhold, med sikte på å sikre og tilrettelegge byens turveiareal for allmenn ferdsel.

## 3.1 Fra årtusenskiftet og til i dag

Utbygging og rehabilitering de siste årene, har gitt byen attraktive naturmiljøer og landskap. Turer i disse områdene gir gode opplevelser.

I Groruddalen er det skapt nye parker og andre grøntområder som turveiene går igjennom, eksempelvis parkene på Furuset, Grorud og Bjerke. Det er også laget en turvei langs Alna fra Bryn og ned mot Kværnerdalen. Lengst vest har det kommet undergang som har skapt en større sammenhengende strekning langs





Lysakerelva og på Skøyen ble det laget turvei i Den engelske park. Nye parseller med kyststi har blitt anlagt på Sollerud/Vækerø og ved Oscarshall. I tillegg har nederste del av turveien langs Akerselva fått oppgradert lyssetting, delstrekninger av turveien langs Ljanselva er bygget ut og Hovinbekken har kommet i dagen i Bjerkedalen park.

Det ble i tillegg utarbeidet en kartserie for hele byggesonen og foretatt merking og skilting, blant annet på Bygdøy, i Groruddalen og i Ekebergåsen.

I sentrum har et stort og viktig tiltak i denne perioden vært Havnepromenaden. Ferdig utbygd vil den gå fra Frognerkilen til Kongs-havn og dermed være en del av den framtdi-

ge sammenhengende kyststien fra Bærum til Oppegård.

Turveisatsingen de siste årene peker også framover. Det er utarbeidet flere planer for framtidige turveier. Det gjelder blant annet et sammenhengende turdrag på tvers av Gro-ruddalen mellom Østmarka og Lillomarka, (tur-vei D15). Noen av planene for denne grønne

tverrforbindelsen er gjennomført, men fortsatt er det mye som gjenstår. Det er i tillegg utarbeidet omfattende planer knyttet til større utbyggingsområder som Løren, Ensjø, Vollebekk og Hovinbyen. Det samme gjelder for viktige strekninger langs fjorden, som kyststien langs Bestumkilen og strekningen fra Hvervenbukta til Ingierstrand. I tillegg er det planlagt å merke Pilegrimsleden gjennom Oslo på nytt i 2016.

Mange av tiltakene har vært resultat av godt samarbeid mellom Oslo kommune og statlige myndigheter. Det gjelder blant annet Friområdeprosjektet som har sikret viktige områder for friluftsliv og styrket sammenhengen i turveinettet. Friområdeprosjektet innebar også et tett samarbeid mellom ulike etater i Oslo kommune, ikke minst for å sikre friluftsområder reguleringsmessig og for å legge til rette for erverv av grunn. Det ble blant annet ervervet nesten 60 mål grunn til turveistrekninger mellom 2005 og 2008.

Groruddalssatsingen har vært et annet viktig samarbeid mellom Oslo kommune og staten og har bidratt til gjennomføringen av mange prosjekter som også har styrket turveinettet i denne delen av Oslo.

### 3.2 Planlagte tiltak

Behovsplanen for idrett og fysisk aktivitet 2017–2027 har et handlingsprogram for prioriterte friluftslivstiltak i de neste fire år (2017–2020) der



*Utøver Tor-Martin Trongmo Tangen utøver parkour i Norges første parkouranlegg*

TURVEI D7 – VERDENSPARKEN. FOTO: MIA KOLBEINSEN



flere tiltak knytter seg til kommunens turveinett. Det er satt av en ramme på 30 millioner for den kommende fireårsperioden til turveitiltak, og planen sier følgende om fordeling og prioritering:

*Midlene i posten «Turveier» vil gå til fortløpende rehabilitering av etablerte traseer i byggesonen og Marka samt tilrettelegging for turveier langs nye bekkeløp (Vann i by i samarbeid med VAV). Videre vil opparbeidelse av turveistrekning mellom Sognsvann og Grinda og turveistrekningen, E9 Stenbråtveien – Skulleruddumpa/Sagdammen (Østmarka) prioriteres. I tillegg vil det gjennomføres informasjonstiltak i form av tavler og skilting for å skape en helhetlig skilting og informasjonsformidling av turveinettet i byggesonen og i Marka.*

Dette danner nå utgangspunktet for det kommende satsingsarbeidet med å videreutvikle og styrke turveinettet frem mot 2030. Behovsplanens handlingsprogram vil rulleres årlig og gjennom turveiprojektet vil Bymiljøetaten utarbeide nye forslag til planer og tiltak for hvordan turveinettet skal utvikles på best mulig måte i årene fremover.

Utbygging av noen turveiforbindelser vil være spesielt kostnadskreven og vil kreve finansiering langt utover det som ligger i handlingsprogrammet for friluftslivstiltak i Behovsplanen. Dette gjelder for eksempel opparbeidning av turvei D15 gjennom Bredtvetområdet med ny gangbroforbindelse over Trondheimsveien. Tilsvarende gjelder for nye og oppgraderte turveiforbindelser i tilknytning til aktuelle gjen-

åpningsprosjekter av lukkede elver og bekker som for eksempel Hovinbekken gjennom Jordal-området og Klosterenga park.

Flere steder planlegges det dessuten turveier og grøntdrag i forbindelse med større utbyggingsprosjekter, som for eksempel østre parkdrag gjennom Ensjø-området og i Gaustadbekkdalen mellom Problemveien og Universitetskrysset. I slike utbyggings- og transformasjonsområdene vil opparbeidelse av turveier med tilhørende grøntområder følge av rekkefølgekrav som er satt i reguleringsplanene og dermed bli realisert som en del av utbyggingsavtaler som inngås mellom kommunen og utbygger.

# 4 VISJON OG MÅL

Et nett av turveier som binder sammen fjorden og marka, krever et målrettet arbeid gjennom mange år. Turveistrategien legger derfor følgende visjon og mål til grunn for den videre satsingen på byens turveier.

## 4.1 Visjon

*«Sammenhengende turveier i et helhetlig blågrønt nettverk som binder byen sammen»*

Visjonen er et helhetlig blågrønt turveinett med grøntområder, elver og bekker som binder byen sammen.

Byens innbyggere bruker dette blågrønne turveinettet stadig mer og bruken blir mer og mer allsidig. Turveinettet er byens mest allsidige areal og alle osloborgeres felleseie.

## 4.2 Mål

### Mål 1: Urbant friluftsliv

*«Et ferdig utbygd turveinett i god stand innen 2030».*

Turveistrategien skal legge grunnlaget for planer og tiltak der målet er et ferdig utbygd turveinett i god stand innen 2030. Det innebærer også en ambisjon om at andelen innbyggere som har adgang til blågrønne områder egnet



TURVEI B10 – AKERSELVA. FOTO: HELGE HØIFØDT/WIKIMEDIA COMMONS



TURVEI B10 – AKERSELVA (1920). FOTOGRAF UKJENT. OSLOBILDER

for urbant friluftsliv og annen fysisk aktivitet skal økes i årene som kommer.

Arbeidet med å bygge ut nettet skal bygge på foreliggende planer og tiltak for turveinettet i byggesonen, inkludert kyststien fra Bærum til Oppegård. I tillegg omfattes turveier og stier på øyene.

Turveinettet skal være i god stand. Det er et nettverk av ferdselsårer for gående der det er lagt til rette for gode turopplevelser og hvor alle strekninger er godt forvaltet og vedlikeholdt. Et turveinett i god stand innebærer også at det legges til rette for at turgåere som bruker rullestol eller rullator, samt de som triller barnevogner, skal kunne bruke en så stor del av nettet som mulig. Det skal i tillegg bygges ut strekninger som er universelt utformet, tilvarende strekningen som er opparbeidet rundt Ljanskollen.

Den allsidige bruken til turveiene gjennom året, innebærer at ulike strekninger stiller forskjellige krav til drift og vedlikehold. Forvaltningen må også ivareta naturmiljøer og landskapskvaliteter. Indikatoren på et nettverk i god stand er høy brukertilfredshet og fravær av vedlikeholdsetterslep over tid.

Det ferdig utbygde turveinettet må også ta vare på byens natur og landskap. Turveinettet rommer naturperler og unike landskapskvaliteter. Disse områdene er det viktig å ta vare på og videreutvikle. Natur og landskap som har gått tapt som følge av en feilslått byutvikling,

må tas tilbake gjennom opparbeidelse av grønne korridorer og gjenåpning av elver og bekker.

Det viktigste skrittet på veien mot et ferdig utbygd turveinett i god stand er å ferdigstille de planlagte delene av hovedturveinettet i kommuneplanens temakart T7. Det gjelder ikke minst opparbeidelse av manglende strekninger og forsering av barrierer.

I tråd med byens utvikling vil det også være behov for å sikre og bygge ut andre turveistrekninger, blant annet i forbindelse med gjenåpning av elver og bekker. Nye turveistrekninger vil også være aktuelle i forbindelse med store utbygninger, blant annet for å binde sammen park- og naturområder i en sammenhengende grønnstruktur.

Turveien var fra begynnelsen av veier ut i Marka eller ned til fjorden. En viktig del av et ferdig utbygd turveinett, er å videreutvikle slike innfallsporner til naturområdene som omkranser byen. Det gjelder ikke minst turveier fra viktige kollektivknutepunkter og ut i Marka.

## Mål 2: Grønn mobilitet

«Antall turveireiser skal dobles»

For å begrense de menneskeskapte klimaendringene, er målet at veksten i persontransporten i storbyområdene tas med kollektivtrafikk, sykkel og gange. Gange er den mest klimavennlige av disse tre persontransportfor-

mene og økt gange på turveiene er dermed et viktig bidrag for å nå dette målet.

Turveiene utgjør et eget transportnettverk i byen, et nettverk som først og fremst er beregnet på gående. For å få folk til å gå mer er det viktig med attraktive veier. Turveiene bør derfor utvikles som ferdselsåre for å øke andelen gående i persontransporten.

Bruk av turveier til daglige reiser kan økes betraktelig, ikke minst hvis det ble bedre kjent hvilke muligheter turveinettet gir for grønn mobilitet. Muligheten for å bruke turveiene som ferdselsåre vil i tillegg kunne øke betraktelig med et ferdig utbygd turveinett i god stand. Det gjelder ikke minst hvis det legges godt til rette for turveier ved store byutviklingsprosjekter.

Med den kunnskapen som i dag finnes om turveiene som ferdselsåre, er det god grunn til å tro at antallet turveireiser minst kan dobles fram til 2030. En slik dobling brukes derfor som mål for denne strategien. For å kunne følge opp dette målet, må det foretas det jevnlig målinger av bruk av turveier som ferdselsåre fram mot 2030.

## Mål 3: Folkehelse

«Bidra til bedre folkehelse»

Verdens helseorganisasjon (WHO) definerer helse som «en tilstand av komplett fysisk, psykisk og sosialt velvære og ikke bare fravær av



TURVEI E3 – ULSRUD. FOTO: TOM REESE LARSEN



TURVEI E5 – ØSTENSJØ MILJØPARK. FOTO: KRISTIAN S. MOEN

sykdom eller lyte». Denne definisjonen synliggjør at det å ha «god helse» er noe mer enn det å ikke være syk. Helse handler også om livskvalitet, velvære og trivsel.

Folkehelseplan for Oslo 2013-2016 fremhever betydningen av helsefremmende arbeid, definert som «den prosessen som gjør folk i stand til å bedre og bevare sin helse». Det er mange faktorer som har betydning for folkehelsen i Oslo, og det er derfor behov for flere ulike former for helsefremmende arbeid. Det å tilrettelegge for at flere skal gå på tur, er ett viktig bidrag i kommunens helsefremmende arbeid.

Friluftsliv langs byens grønne eller blågrønne turdrag gir gode opplevelser, både i form av rekreasjon og ro, og i form av trening og mosjon. I henhold til Verdens helseorganisasjons helsedefinisjon er gåturer helsebringende, blant annet fordi de innebærer fysisk aktivitet. Friluftslivet og kontakten med naturen er videre godt for den psykiske helsen, blant annet ved forebygging mot, og behandling av, psykiske lidelser som depresjon og angst. I tillegg er friluftslivet en kilde til sosialt samvær, velvære og trivsel.

Et viktig tiltak for bedre folkehelse i Oslo er å tilrettelegge for økt fysisk aktivitet. Helsedirektoratet anbefaler at voksne og eldre bør være fysisk aktive minst 150 minutter hver uke og at barn og unge bør være aktive minimum 60 minutter hver dag, alternativt fordelt ut over uka. Det at flere går på tur, eller går oftere, vil bidra til

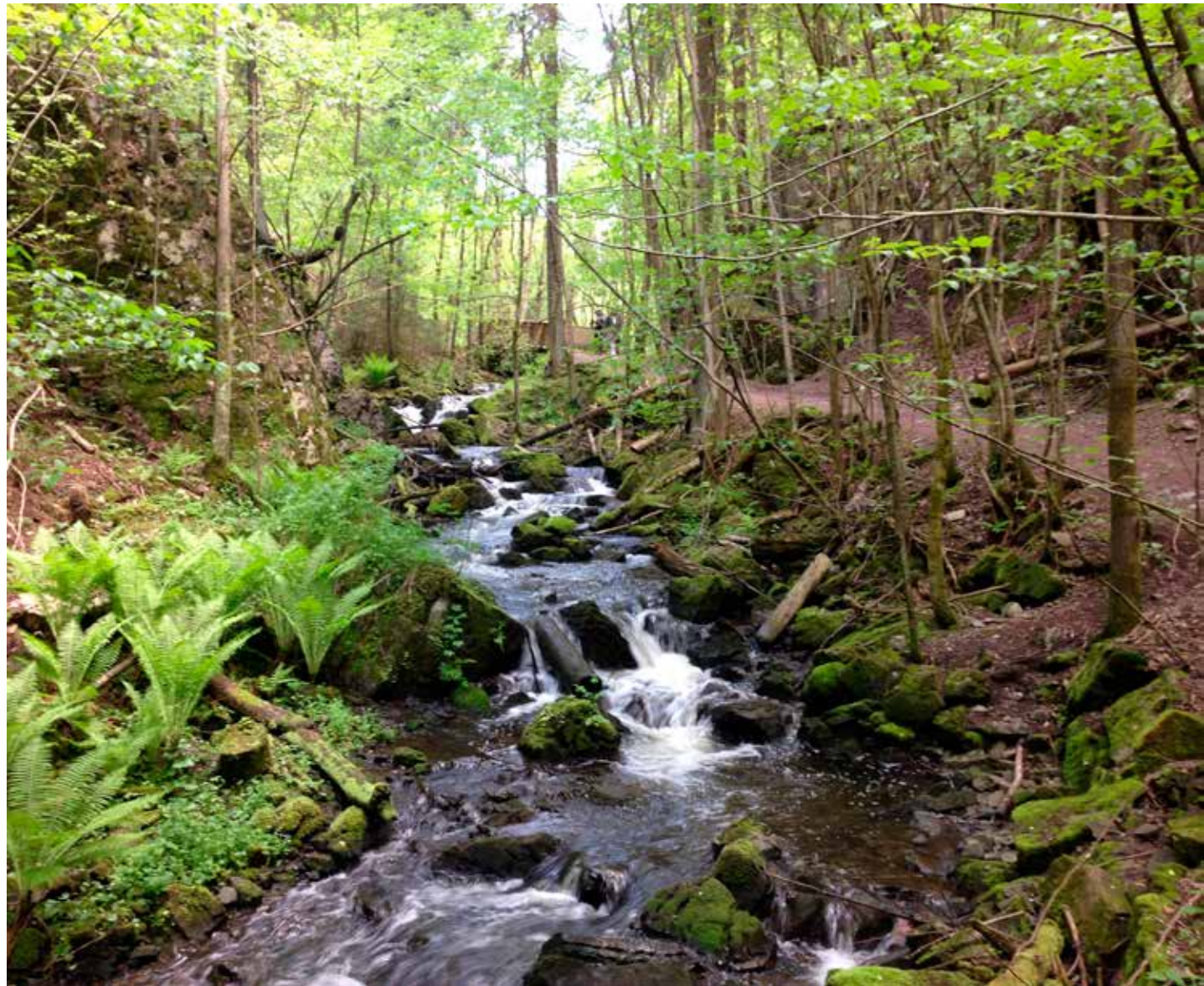
bedre helse, både fysisk og psykisk. Økt bruk av turveiene, ikke minst slik at en større andel av Oslos befolkning oppfyller Helsedirektoratets anbefaling, vil være en indikator på at turveiene bidrar til bedre folkehelse.

Kort avstand til nærmeste turvei er en forutsetning for hyppig bruk og hverdagsaktivitet, ikke minst for de som er lite fysisk aktive. Eldre, barn i følge med voksne, og mennesker med nedsatt funksjonsevne, er mest avhengig av kort vei til turveien. Avstanden skal helst ikke være mer 300 til 400 meter. For resten av befolkningen bør avstanden ikke være mer enn 500 meter. Andelen innbyggere som er bosatt henholdsvis 300, 400 og 500 meter eller nærmere en turvei, vil derfor være en viktig indikator for ulike gruppers mulighet til å benytte byens turveier.

#### **Mål 4: Bevaring av naturmiljø og landskapskvaliteter**

*«Ved utbygging og forvaltning av turveier skal naturmiljøet og landskapskvaliteter ivaretas og styrkes»*

Alle planer og tiltak for et ferdig utbygd turveinett i god stand må ta hensyn til naturmiljøet og landskapskvalitetene på den aktuelle strekningen. Utbygging og forvaltning må ikke gå på bekostning av verdifulle naturmiljøer eller landskap.



TURVEI A4 – MÆRRADALEN. FOTO: TOM REESE LARSEN

Oslo er den kommunen i Norge der det er påvist flest arter, og Oslo har også det høyeste antallet av påviste arter som er oppført på den nasjonale rødlista. Denne lista omfatter arter av blant annet sopp, planter, insekter og fugler som minker kraftig i antall, er svært fåtallige, eller på andre måter er, eller er i ferd med, å bli truet av utryddelse.

Oslo har også mange naturområder som er av spesiell verdi for det biologiske mangfoldet (naturtypeområder). Oslo kommune har derfor et særskilt forvaltningsansvar for å ta hensyn til disse artene og naturtypene. Målet for arbeidet fram mot et ferdig utbygd turveinett i god stand er at naturtyper og rødlistede arter skal ivaretas og at man skal bidra til at statusen til

disse forbedres. En indikator på om man når dette målet, er om det skjer skadelige inngrep i kartlagte naturtypeområder som en del av anleggelse eller drift av turveier. Med skadelig menes i denne sammenhengen inngrep som reduserer de biologiske verdiene i området.

Spredning av fremmede arter er blant de viktigste truslene mot biologisk mangfold. Anleggelse og drift av turveier skal ikke medføre spredning av svartelistede arter, blant annet ved forflytning av masser og innplanting. Tiltakene skal også gjennomføres uten at dyrelivet forstyrres unødige i hekke-/yngletiden. Langs turveiene er det også mange ulike landskap, fra uberørt natur til sterkt tilrettelagt urbane byrom. Landskapene har også ulike kvaliteter.

Noen er storslåtte, andre er hverdagslige. De ulike landskapene, og deres kvaliteter, må tas vare på og utvikles til gode landskap sammen med innbyggerne som lever og bor der.

Mange steder er det viktig å kunne beholde naturlandskap slik de er, med liten eller ingen grad av opparbeiding. Slike små uberørte naturområder er viktige leke- og fritidsområder for barn.

Grøntområder med naturlig vegetasjon og buffersoner langs vassdrag er også viktige for infiltrasjon, fordrøyning og rensing av overvann. Økte nedbørsmengder på grunn av klimaendring innebærer at denne overvannshåndteringen er et viktig klimatilpasningstiltak.

# 5 STRATEGI OG SATSINGSOMRÅDER

Dette kapitlet inneholder strategier og satsingsområder som er grunnlaget for de planer og tiltak som er nødvendig for å nå målet om et ferdig utbyggt turveinett i god stand innen 2030.

## 5.1 Langsiktig samarbeid

Arbeidet med å utvikle et ferdig utbyggt turveinett i god stand vil involvere mange institusjoner og enkeltpersoner. Bymiljøetaten ønsker derfor en inkluderende prosess og gode samarbeidsrelasjoner med viktige aktører og interessenter.

Denne delen av strategien følger opp Behovsplanen for idrett og fysisk aktivitet. I behovsplanen understrekes det at prosjektet for den videre turveisatsingen skal skje i samarbeid med andre offentlige og private aktører og interessenter.

### 5.1.1 Samarbeid med organisasjoner og lag

Mange av Oslos muligheter til å drive et aktivt friluftsliv året rundt, skyldes friluftsansjoner og deres ildsjeler.

Byens friluftsansjoner vil derfor være helt sentrale samarbeidspartnere. Det gjelder ikke minst Oslo og omland friluftsråd (OOF). I kraft av å være en paraplyorganisasjon for friluftsansjoner i Oslo, er OOF et samlingspunkt



TOR HOLTAN HARTWIGS BENK (TURVEI EG – LANSSELVA) FOTO: TOM REESE LARSEN



ÅRSMØTE I OSLO ELVEFORUM 2013. FOTO: OSLO ELVEFORUM

Fra venstre: Sigurd Tønsberg, Karsten Sølve Nilsen, Trine Johnsen, Ida Fossum Tønnessen og Tor Holtan Hartwig.

for organisasjoner og enkeltpersoner med kunnskap om, og interesse for, turveinettet.

Samarbeidet med friluftsansjone om sti- og løypenettet i Marka har foregått i mange år, til gjensidig glede og nytte. Bymiljøetaten ønsker å bygge på den tradisjonen i utviklingen av turveinettet i byggesonen. Det inviteres derfor til samarbeid med frivillige. Hvis det etableres et samarbeid med frivillige om forvaltning av turveistrekninger, så vil det være behov for økonomisk støtte for å dekke utgifter til forvaltning.

Turveinettet er bindeledd mellom boområder og skogen. Som et ledd i å gjøre disse båndene tettere og flere, er det viktig å samarbeide med Skiforeningen og Den Norske Turistforening Oslo og Omegn for å skape flere attraktive innfallsporter til Marka.

Utviklingen av turveinettet er nært knyttet til arbeidet med gjenåpning av elver og bekker. Oslo Elveforum er en paraplyorganisasjon som består av grupper knyttet til byens vassdrag. Samarbeid med Oslo Elveforum vil derfor være viktig for de strekningene som følger byens mange elver og bekker.

Turveisatsingen omfatter også kyststien og turveier på øyene. For å lage et godt turveinett langs Oslofjorden vil det være viktig å samarbeide med Oslofjordens friluftsråd. Det er i tillegg mange lokale vel og andre organisasjoner som første og fremst vil være opptatt av enkelt-

tiltak eller strekninger. Det bør derfor etableres samarbeid med disse ved gjennomføringen av viktige enkeltprosjekter.

Turveiene er en sentral del av byens grønnstruktur og naturmiljø som til sammen rommer et stort artsmangfold. En viktig del av arbeidet med turveinettet er å legge til rette for rike naturopplevelser, samtidig som man tar vare på byens biologiske mangfold. For å få til dette samspillet mellom bruk og vern, er det viktig å samarbeide med byens ulike naturvernorganisasjoner. Det er i tillegg andre organisasjoner som i varierende grad vil være opptatt av turveier og turveinettet, og som det også vil være nyttig å samarbeide med.

### **5.1.2 Samarbeid innad i Oslo kommune**

Bymiljøetaten vil ha det overordnede ansvaret for turveinettet og skal lede turveiprojektet. I tillegg er det flere andre kommunale aktører med innflytelse over beslutninger som gjelder turveier og turveinettet.

Videre satsing på turveier og turveinettet krever utstrakt samarbeid mellom ulike kommunale etater og institusjoner. Forslag til planer og viktige tiltak vil derfor sendes på intern høring, og berørte etater og institusjoner inviteres til å delta etter behov.

Det er i tillegg viktig å etablere et mer omfattende samarbeid med de mest sentrale etate-

ne for å sikre gode beslutningsprosesser og en effektiv gjennomføring av planer og tiltak. Plan- og bygningsetaten (PBE) har ansvar knyttet til alt fra overordnede arealplaner, via kommuneplaner og til reguleringsplaner og byggesaker. I tillegg har Plan- og bygningsetaten ansvar for transformasjons- og utbyggingsområder. Eiendoms- og byfornyelsesetaten (EBY) har et ansvar for erverv av grunn, samt avtaler knyttet til turveier og turveinettet, inkludert tinglyste bruksavtaler og utbyggingsavtaler.

Både Plan og bygningsetaten og Eiendoms- og byfornyelsesetaten vil være helt sentrale i det fremtidige arbeidet med turveier i Oslo.

En del av arbeidet med turveiene er dessuten knyttet til målet om at mest mulig av elve- og bekkeløp gjenåpnes. Vann- og avløpsetaten (VAV) leder et etatsovergrepene samarbeid, noe som har resultert i et styringsdokument med prinsipper for gjenåpning av elver og bekker i Oslo. Dette styringsdokumentet legges til grunn for det videre arbeidet med turveier langs byens elver og bekker.

Bydelene er også viktige samarbeidspartnere. De har større eller mindre deler av turveinettet innfor sitt område. I tillegg forvalter de deler av byens grønnstruktur, områder som også rommer deler av turveinettet. Bydelene har i tillegg kunnskap om lokale forhold som er viktig for den videre turveisatsingen.



TURVEI A1 – LYSAKERELVA. FOTO: SVEIN GRØNKVOLD

Det er i tillegg andre kommunale instanser det er viktig å ha et godt samarbeid med i det videre arbeidet. Det gjelder ikke minst kommunale foretak som Kultur- og idrettsbygg, Boligbygg, Omsorgsbygg og Undervisningsbygg.

### **5.1.3 Samarbeid med andre offentlige aktører og interessenter.**

#### **5.1.3.1 Statlige aktører og interessenter**

Statlige myndigheter er sentrale premissleverandører for planer og tiltak for turveinettet. Flere av målene som ligger til grunn for turveisatsingen er nært knyttet til sentrale statlige mål

og prioriteringer. Oslo kommune bør derfor ta initiativ til samarbeid med statlige myndigheter om hvordan grønnstrukturen og turveinettet kan brukes som middel for å nå disse målene i Norges mest folkerike kommune.

Staten eier også mange eiendommer i Oslo, enten direkte, eller gjennom hel- eller deleide statlige selskaper. Det er viktig med et aktivt samarbeid med staten for å få sikret eksisterende og framtidige turveistrekninger på statlig grunn.

Turveier kan også få støtte i form av statlige spillemidler og andre tilskuddsordninger. I den videre satsingen på turveier utarbeides det en

plan for å sikre at denne muligheten utnyttes optimalt.

#### **5.1.3.2 Nabokommuner**

Deler av turveinettet går enten langs eller krysser bygrensa. Det vil kunne innebære et felles interkommunalt ansvar for å utvikle og vedlikeholde viktige turveier, som for eksempel kyststien eller turveien langs Lysakerelva. Det er derfor behov for et samarbeid over kommunegrensene. Bymiljøetaten vil ta initiativ overfor aktuelle nabokommuner med sikte på en god felles forvaltning av slike strekninger.



KYSTSTIEN (TURVEI A10) – SOLLERUDSTRANDA. FOTO: STIAN RAA

## 5.2 Ferdig utbygd nett

Turveinettet har ikke på noe tidspunkt vært ferdig utbygd. Det har alltid vært strekninger som har manglet. Da forrige sektorplan ble utarbeidet, var det omtrent en femtedel av strekningene i byens hovedturveinett som ikke var fullført. Det er opparbeidet en del strekninger etter den tid, men det er fortsatt mange strekninger som gjenstår.

I denne strategien legges kommuneplanens temakart som viser hovedturveinettet, T7, til grunn for det videre arbeidet med planer og tiltak for et ferdig utbygd nett.

Byen vokser og endres. Det innebærer også at turveinettet må endres. Noen traséer må legges om og andre steder må turveinettet suppleres med nye traséer.

Utbygging og videreutvikling av turveinettet vil være den mest omfattende delen av arbeidet fram mot et ferdig utbygd turveinett i 2030. Det må lages en komplett oversikt over manglende strekninger og barrierer. I tillegg må det utarbeides konkrete planer og tiltak for utbygging av manglende strekninger, forsering av barrierer og sikring av arealer.

### 5.2.1 Sikring av arealer – regulering og erverv

I satsingen på å bygge ut et ferdig turveinett, er sikring av arealer i form av erverv og regulering en helt sentral del av arbeidet.

Store deler av dagens turveinett ligger i på kommunal grunn. Hensyn til utbygging og forvaltning innebærer at dette er den beste eierformen. Hovedprinsippet ved framtidig regulering av alle turveiarealer er at de reguleres som grønnstruktur. Der det er hensiktsmessig, kan arealene i tillegg reguleres med underformålet turdrag.

På en del eksisterende og fremtidige strekninger går turveien over statlig eller privat grunn. Det er et mål at denne grunnen overtas av kommunen.

Erverv i forbindelse med turveiene er et omfattende arbeid som krever et tett samarbeid på tvers av de kommunale etatene, og et tett samarbeid med andre private og offentlige aktører. Erverv fra private grunneiere tar i tillegg lang tid, ikke minst på grunn av knapphet på arealer og fordi erstatningsbeløpene som tilbys ofte ikke står i forhold til grunneierens forventninger. For å sikre gode resultater knyttet til erverv er det viktig med god informasjon og kommunikasjon med grunneierne. Det er også viktig med gode reguleringsplaner og – forslag, ikke minst i utviklings- og transformasjonsområder. Det må i tillegg gis adgang til å bruke ekspropriasjonsinstituttet om nødvendig.

Bymiljøetaten, i samarbeid med Eiendoms- og byfornyelsesetaten, utarbeider en handlingsplan for erverv av turveiarealer.

Det kan også være strekninger der det av ulike grunner ikke er mulig å erverve nødven-

dige arealer for å ivareta eller videreutvikle turveinettet. I slike tilfeller bør det inngås tinglyste bruksavtaler med grunneier. Hvis det ikke lar seg gjøre å erverve grunnen eller inngå en avtale med grunneier, må det arbeides frem en alternativ løsning for den aktuelle traséen.

Strekningene på dagens turveinett er regulert på ulike måter. En stor del av strekningene ligger på arealer som er regulert til friområder/grønnstruktur. Dette arealet er noen ganger også regulert til turvei/turdrag. En del av strekningene er regulert til gang/sykkelvei. Det er i tillegg arealer som enten er uregulert eller regulert til andre formål.

Den viktigste reguleringsmessige oppgaven er at alle arealer som hovedturveinettet går gjennom blir sikret. Det gjelder både eksisterende og framtidig hovedturveinett. For reguleringsmessig å sikre de gjenstående strekningene i hovedturveinettet, utarbeider Bymiljøetaten, i samarbeid med Plan- og bygningsetaten, en handlingsplan for regulering og omregulering.

Det er i tillegg turveistrekninger utenom hovedturveinettet, blant annet i parker og naturmiljøer. I tillegg er det strekninger som går gjennom uregulerte områder, boligområder og lignende.

Det finnes ingen samlet oversikt over slike mindre turveier og hvordan de er regulert. Bymiljøetaten, i samarbeid med Plan- og bygningsetaten og bydelene, gjennomfører en kartlegging

av turveier og stier utenom hovedturveinettet og en plan for sikring av strekningene.

Ved enkelte anledninger har naboer til friområder privatisert kommunal grunn eller gjort arealer utilgjengelige ved å etablere stengsler som hindrer ferdsel og friluftsliv. Denne praksisen krever en offensiv strategi knyttet til forvaltning av arealer kommunen allerede eier, slik at privatisering av kommunal grunn kan forhindres.

### 5.2.2 Sammenkobling av strekninger og forsering av barrierer

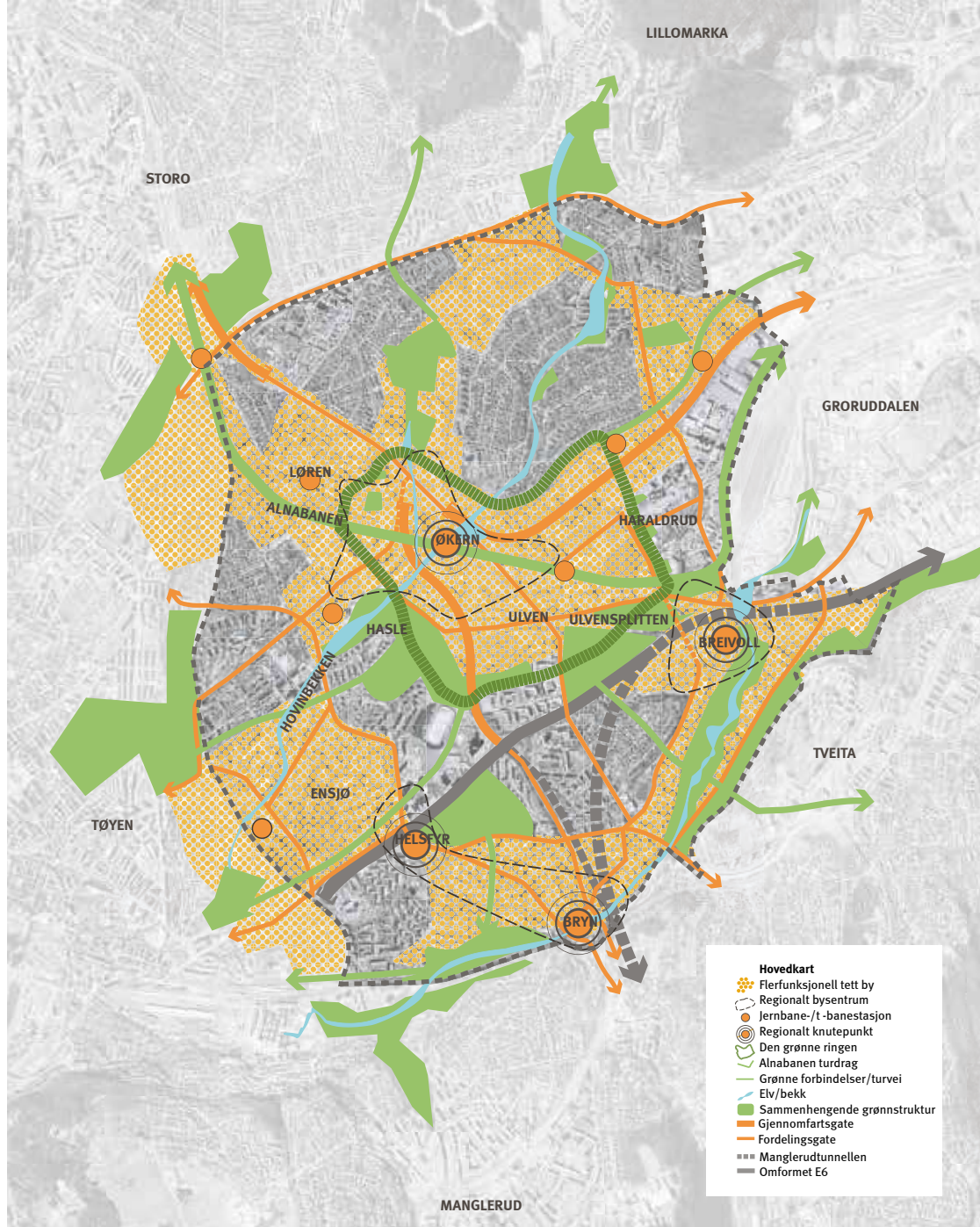
De største hindringene for et ferdig utbygd turveinett, er manglende strekninger og barrierer. Opparbeiding av nye strekninger og forsering av barrierer er derfor et prioritert tiltak.

I kommuneplanens arealdel, temakart grønnstruktur (T7), vises eksisterende, det vil si planmessig sikrede, og framtidige, det vil si ikke planmessig sikrede, turveistrekninger. I tillegg viser temakartet prinsippraseer og krysningpunkter der det mangler regulering. Med utgangspunkt i dette temakartet, utarbeides det en plan med konkrete tiltak for sammenkobling av turveistrekninger og forsering av krysningpunkt og andre barrierer.

Det vil i tillegg kunne være andre turveistrekninger som bør opparbeides og andre barrierer som bør forseres. En del av disse strekningene brukes allerede, men er ikke identifisert og registrert som en del av byens totale turveinett. En



TURVEI D10 – HAUGENPORTEN. FOTO: ESPEN BRATLIE



sentral del av turveiprojektet vil derfor være å identifisere slike strekninger og barrierer. Det må også utarbeides en plan for å fjerne slike hindre, slik at strekningene kan inngå som en del av det ferdige turveinettet. For å sikre et godt utbygget turveinett er det i tillegg viktig å identifisere og ta vare på smett og andre snarveier.

Bymiljøetaten, i samarbeid med Plan og bygningsetaten, bydelene og frivillige organisasjoner og lag, utarbeider en oversikt over strekninger som enten brukes eller som bør opparbeides for å skape et sammenhengende finmasket turveinett. Det utarbeides en plan med konkrete tiltak for sammenkobling av strekninger og forsering av barrierer.

### 5.2.3 Byutviklings- og transformasjonsområder

Grøntområder med attraktive turveier er viktige for gode bo- og bymiljø. Det må derfor planlegges med sikte på en rikholdig grønnsstruktur i forbindelse med store utbygginger eller andre viktige byutviklingstiltak.

Ved større utbygginger og i transformasjonsområder skal eksisterende og planlagte turveier ivaretas og videreutvikles. Det innebærer blant annet at denne strategien legges til grunn for all planlegging av turveier i slike områder. Det gjelder ikke minst ved utarbeidelse av veiledende plan for offentlige rom (VPOR) og ved inngåelse av utbyggingsavtaler.

### 5.2.4 Turveier langs elver og bekker

Gjenåpning av byens elver og bekker er nært knyttet til arbeidet med å utvikle byens turveinett. Det er utarbeidet et eget styringsdokument med prinsipper for gjenåpning av elver og bekker i Oslo. Dette styringsdokumentet legges til grunn for det videre arbeidet med turveier langs elver og bekker. Vann- og avløpsetaten, som har ansvaret for arbeidet, bør også delta i styringsgruppen for turveiprojektet.

## 5.3 Forvaltning

### 5.3.1 Forvaltning og vedlikehold

Velholdte og attraktive turveier krever en god og helhetlig forvaltning, jfr. definisjon av ulike turveier i kapittel 8. Noen strekninger er gjerne del av et grøntområde som i hovedsak forvaltes av Bymiljøetaten, mens andre er i naturområder der det brukes få ressurser på drift. I tillegg kommer de deler av nettet som er en del av byens gang- og sykkelveier. Forvaltningen skal bidra til at flest mulig kan bruke turveiene. Det gjelder ikke minst mennesker med nedsatt funksjonsevne.

Turveinettet er ikke godt nok vedlikeholdt og mangler en helhetlig forvaltning. For å forvalte et ferdig utbygd turveinett i god stand, legges det overordnede ansvaret for turveinettet i byggesonen til Bymiljøetaten. Dette gjelder uansett reguleringsformål eller eierforhold.

Bymiljøetaten utarbeider en forvaltningsplan i tråd med turveistrategien og med en klar an-



TURVEI D2 – TEGLVERKSDAMMEN FOTO: VIDAR MOLØKKEN/MULTILUX

svarsfordeling. Kravet til denne planen er også at det ikke skal være et vedlikeholdsetterlep over tid. I forvaltningsplanen skal det også foretas en deling av turveiene i henholdsvis primær- og sekundærturveier, der driftstiltak på primærturveiene prioriteres.

Forvaltning av turveiene vil stille ulike krav til ulike strekninger. Disse kravene vil delvis være bestemt av hvilke brukere strekningen er tilrettelagt for og omfanget av bruken. I tillegg vil hensynet til naturmiljø og landskap også stille krav til forvaltning av strekningen.

Ulik bruk stiller forskjellige krav til forvaltning og drift. Langs noen strekninger, som turstier, skal det kun gjennomføres mindre tiltak som rydding og merking. På andre strekninger er det helårsdrift med brøyting. I tillegg kan det være andre ting som krever drift, som for eksempel lys, benker og søppelkasser. I tillegg er det innfallsporter til Marka der det skal legges til rette for skigåing. Noen strekninger er universelt utformet og må forvaltes og driftes deretter.

I forbindelse med forvaltningsplanen utarbeides en mer detaljert oversikt over hvilken standard som skal følges for de enkelte strekningene. Dette vil for eksempel gjelde i forhold til bredden på turveien, hvilket dekke strekningen skal ha, om den skal være belyst, om kant-skjøtsel og om renhold. I forvaltningsplanen må det i tillegg tas høyde for mer ekstremvær som følge av klimaendring.

Hensynet til viktige naturmiljøer og landskapskvaliteter er også viktig ved forvaltning av turveinettet. Det innebærer blant annet å ivareta viktige leveområder for dyr og planter. I tillegg må det utføres landskapspleie, blant annet for å ivareta viktige opplevelses- og utkikkspunkter. Mesteparten av dette ivaretas allerede i dag, men må styrkes i forbindelse med utarbeidelsen av forvaltningsplanen for turveiene.

I tillegg må all forvaltning og drift være klimatilpasset for å ta høyde for mer ekstremvær som følge av klimaendring.

### **5.3.2 Forhindre nedbygging og forringelse**

Byens turveier skal by på rike friluftsliv- og naturopplevelser selv om man er midt i byen. Veiene skal fortrinnsvis gå gjennom grønne eller blågrønne turdrag og være en del av byens grønnsstruktur. Denne strategien legger til grunn kommuneplanens retningslinje (jfr. § 12.3.) om at fremtidige turdrag bør ha en bredde på 30 meter. Det vil i tillegg kunne være tiltak utenfor turdraget som må vurderes opp mot hvilke konsekvenser tiltaket vil kunne ha for turdragets opplevelses- og naturkvaliteter.

Turveien kan ha varierende bredde og opparbeiding, ikke minst for å ta hensyn til topografi, vegetasjon og andre naturverdier. Det man vanligvis forbinder med turveier er 2 til 3,5 meter brede grusveier. En del strekninger tilfredsstiller disse kravene og er godt tilpassede

turveier med opplevelsesmuligheter og naturkvaliteter av stor verdi.

Noen turveier følger turdrag som kan være mye bredere enn 30 meter. Inngrep i slike områder vil også innebære en forringelse av turveien, ikke minst fordi kvaliteten på turopplevelsen blir dårligere. I tillegg kan det føre til økt trussel mot sårbare eller truede arter, samt at viktige naturkvaliteter kan forsvinne ved slike inngrep.

Hensynet til eksisterende turveier og turveinett er spesielt viktig i forbindelse med store utbygginger og i transformasjonsområder. Det er ekstra viktig å sikre gode muligheter for urbant friluftsliv i slike områder.

### **5.3.3 Opprusting og rehabilitering**

På en del etablerte turveistrekkninger er det behov for opprusting og rehabilitering. En del av rehabiliteringen vil være mindre omfattende tiltak. Slike arbeider vil være en naturlig forlengelse av forvaltning og drift av turveiene og turveinettet. Det må derfor utarbeides planer for denne opprustningen og rehabiliteringen i forbindelse med avtaler om drift og vedlikehold.

Rehabilitering av turveier kan også innebære tilbakeføring av strekninger til sin opprinnelige form. Enklere tilbakeføring kan innebære at selve turveien endres, for eksempel ved å legge om traséen eller skifte dekke. I tillegg kan det være nødvendig med mer omfattende tilbake-

Høllaløkkka 2,0 km  
via Nordtvet gård



Økern 3,6 km  
via Veitvetparken

Østmarka 2,9 km  
via Trosterud Fløvestasjon

føringstiltak, for eksempel ved gjenåpning av et elveløp. I forbindelse med store utbygginger vil det også være gode muligheter for tilbakeføring.

## 5.4 Kart og merking

### 5.4.1 Opparbeiding av kartgrunnlag

Plan- og bygningsetaten har ansvar for kommunens grunnkart og reguleringskart. I tillegg har Bymiljøetaten et mer detaljert kartgrunnlag for hovedturveinettet i byggesonen, inkludert kyststien, samt turveier og turstier på øyene.

Bymiljøetatens kartgrunnlag må kontinuerlig oppdateres for å kunne bli et enda bedre verktøy for den videre satsingen på turveier. Det innebærer blant annet utviklingen av en fullstendig oversikt over turveier i byggesonen og på øyene, samt krysningspunkter, barrierer og manglende strekninger.

Vei- og parkanleggsregisteret i Bymiljøetaten inneholder oversikter over forvaltning og drift av store deler av turveinettet. Ved utarbeidelsen av en forvaltningsplan for turveiene, må dette anleggsregisteret gjennomgås og oppdateres for å sikre en god forvaltning og drift. I arbeidet med å sikre arealer, er det også behov for en helhetlig oversikt over regulering og eiendomsforhold, inkludert avtaler som berører turveinettet.

Ved utarbeidelse av planer og tiltak for et ferdig utbygd nett, skal Bymiljøetatens turveikartgrunnlag benyttes, i tillegg til andre relevante kart.

### 5.4.2 Turveinettets oppbygging

I dag er hovedturveinettet inndelt i fem områder, fra A i vest til E i sørøst, en inndeling fra turveiplanen i 1949. En viktig del av oppdateringen av kartgrunnlaget er en gjennomgang av denne oppbyggingen.

Det legges til grunn at nettet også i fremtiden vil bestå av to typer; hovedturveier og vanlige turveier. Hovedturveiene er først og fremst strekningene som binder fjorden og Marka sammen. I tillegg er det noen turveier som går fra øst til vest i byen. Det er for eksempel kyststien, grønn rute og turveiene fra Østmarka til Lillomarka. Vanlige turveier vil være resten av strekningene.

Det er i dag få som benytter seg av dagens alfanummerering av hovedturveinettet. Turen går langs Akerselva og ikke på B10 og det er dette navnet turveien er knyttet til. Mange turveier, ikke minst langs vassdrag, er på samme måte forbundet med et navn, og ikke et nummer. Det arbeides derfor videre med et system for navngiving av turveistrekningene som gir veiene en mer stedstilpasset forankring og identitet.

### 5.4.3 Merking og skilting

Turveiene skal være så godt merket at man skal kunne gå turer på ukjent sted uten kart. Turgåere skal vite at de går på en offentlig ferdselsåre og dermed kan føle seg på trygg

grunn. Samtidig skal merkingen være diskret slik at den ikke forstyrrer turopplevelsen. Merkingen skal også synliggjøre hvordan man kommer seg fra turveinettet i byggesonen eller fra kollektivknutepunkt og ut i Marka

I dag brukes det forskjellige merker på ulike strekninger. En del av turveiprojektet er å utarbeide en felles merking av alle turveier i byggesonen. Det utarbeides en egen manual som beskriver merkene og prinsipper for merkingen. Denne manualen skal bygge på den nasjonale merkehåndboka for turveier, men tilpasses turveier i byområder.

Det utarbeides i tillegg en plan med tiltak for å merke turveinettet i tråd med manualen. Bymiljøetaten får ansvar for gjennomføringen, i samarbeid med interesserte friluftsjansjoner.

## 5.5 Informasjon og kommunikasjon

Det er et stort potensiale for økt bruk av turveiene. Mange vet om turveien i sitt nærområde, men få har kunnskapen om det totale turveinettets muligheter for urbant friluftsliv og andre gode opplevelser.

En helt sentral del av den videre satsingen på turveinettet er å gjøre det bedre kjent.

### 5.5.1 Turer

Informasjon om det totale turveinettet vil gi innbyggere bedre mulighet til å velge flere turer.



TURVEI D10 – ALNA MILJØPARK. FOTO: OSLO ELVEFORUM

Det bør derfor produseres gode turkart for å bidra til økt bruk av nettet. Det bør i tillegg utvikles egne turveikart for blinde og svaksynte.

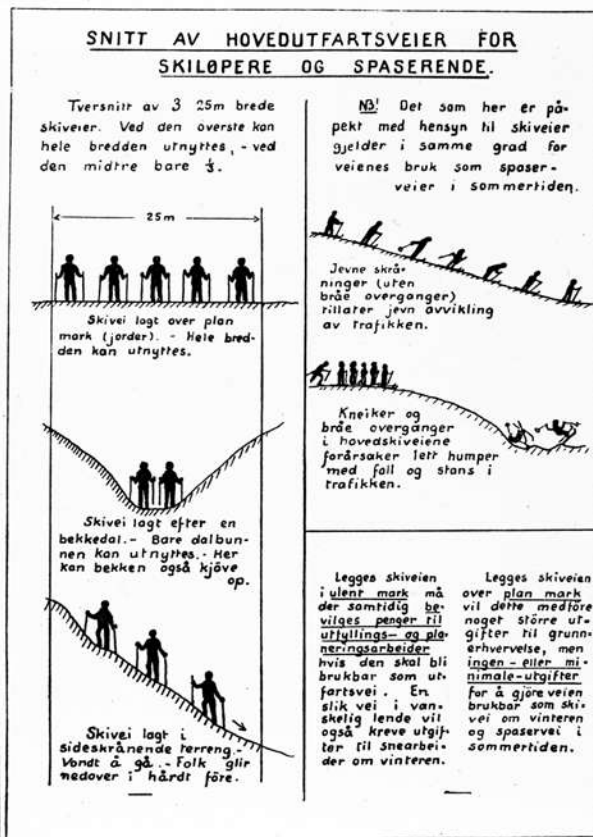
Turforslag kan være korte turer i nærområdet eller veier inn i Marka. I tillegg er det mange som ønsker å komme tilbake til startstedet, slik at det bør utvikles rundløyper. Det kan også være turer som passer for ulike mennesker eller for ulike formål. En viktig del av disse turforslagene er en oversikt over turer som er tilpasset mennesker med nedsatt funksjonsevne.

Det er en lang tradisjon i Norge for at frivillige organisasjoner utarbeider turforslag og arrangerer turer. Bymiljøetaten tar initiativ til et samarbeid med friluftsansjoner i Oslo for å utarbeide gode turtillbud. Det bør i tillegg utvikles en app med turforslag, tilsvarende den Ruter har utviklet for kollektivtrafikk i Oslo (RuterReise). En slik app bør foreligge på flere språk, ikke minst for å legge til rette for at turister skal kunne bruke turveiene.

Turveinettet kan også omfatte trygge skoleveier. Det tas initiativ til et samarbeid mellom Bymiljøetaten og Utdanningsetaten for å informere om slike skoleveier.

### 5.5.2 Opplevelser

Turgåeren vil ofte ha behov for å vite hva man kan se og oppleve der man går på tur. Slik informasjon kan spenne fra hvor man kan bade,



TURVEI 67 - DAMMEFALLENE (1960). FOTO: JARLE BIRKVEDT, OSLOBILDER

til kunnskap om byens natur og kultur. Oslo kommune har allerede utarbeidet en del informasjon, både i form av informasjonsskilt og egne trykksaker. I den videre satsingen skal det bygges på dette arbeidet.

Turer på turveinettet kan være mange ulike reiser. Det kan være turer for å observere Øst-sjøvannets rike fugleliv eller en reise gjennom byens industrihistorie langs Akerselva. Turveisatsingen skal legge til rette for å formidle den-

ne kunnskapen og for å fortelle disse historiene. Oslo kommune har kunnskap og materiale som bør gjøres mer tilgjengelig for interesserte turgåere og andre brukere. I tillegg er det mange kunnskapsrike frivillige organisasjoner og enkeltpersoner. Bymiljøetaten tar initiativ til et samarbeid med relevante offentlige og private aktører for å legge til rette for kunnskapsformidling langs turveinettet. En del av dette samarbeidet rettes mot skole og barnehager, slik at

turveinettet i enda større grad kan brukes som arena for læring og lek.

## 5.6 Bruk av turvei og turveinettet

Turveiene og turveinettet er ferdselsårer som først og fremst er planlagt og tilrettelagt for mennesker som ferdes til fots. De skal også i så stor grad som mulig kunne brukes av de som sitter i en rullestol, bruker rullator eller som er ute og triller en barnevogn. For å kunne bru-

kes av alle, er enkelte strekninger universelt utformet. Om vinteren er enkelte strekninger tilrettelagt for skiløpere.

### 5.6.1 Turvei og friluftsliv

I turveiplanen fra 1949 var friluftsliv og rekreasjon den viktigste hensikten med turveien. Byens innbyggere skulle ha lett adgang til attraktive friområder i selve byen, ved sjøen eller i Marka. Denne hovedhensikten har også ligget til grunn for senere planer for turveier i byggesonen.

I arbeidet med den videre turveisatsingen videreføres denne tradisjonen. Turveiene skal være områder for friluftsliv og rekreasjon. Man skal kunne være aktiv i gode omgivelser, der man skal kunne nyte byens natur og landskap. Det er selve turen og turopplevelsen som er, og fortsatt skal være, hovedhensikten med turveinettet.

Turveien som utfartsåre ut i Marka er fremdeles av stor verdi, men viktigheten av å gå på tur i byen har økt i takt med at byen har vokst. Overgangen til at flere også er opptatt av et mer urbant friluftsliv innebærer at behovet for gode naturmiljøer og landskapskvaliteter i byggesonen har økt. Et mer urbant friluftsliv innebærer også at adkomst til turveier lett bør skje med offentlig transport.

Det foregår også andre aktiviteter på turveier, som for eksempel trening av hunder eller riding. Dette er aktiviteter som også hører hjemme på

turveiene, men det er viktig at disse aktivitetene ikke kommer i konflikt med annen turgåing.

### 5.6.2 Turvei og transport

For å få flere til å ferdes til fots er det viktig å utvikle attraktive omgivelser med utgangspunkt i gåendes forutsetninger og behov. Det innebærer blant annet å utvikle sammenhengende og finmasket gangnett med vekt på framkommelighet, sikkerhet, attraktivitet og universell utforming.

Et attraktivt turveinett vil være et slikt gangveinett og Bymiljøetaten utarbeider derfor en plan for å få mange flere gående til å bruke turveinettet som ferdselsåre. I dette arbeidet er det viktig å bestemme hvilke strekninger som skal brøytes og hvor det skal være belysning.

### 5.6.3 Turvei og sykkel

Turveinettet og sykkelveinettet er to ulike nett, selv om de ofte går parallelt eller i samme trasé. Turveinettet er først og fremst ment for gående, og annen ferdsel på turveinettet må skje på gåendes premisser. Sykling på turveinettet må derfor foregå på en måte som gjør at gående kan ferdes trygt.

Det er en del som sykler seg en tur på turveinettet. I tillegg sykler en del til og fra arbeid. Så lenge syklistene tar hensyn til trafikanter som er «mykere» enn dem, vil ikke sykling på turveinettet føre til konflikter. Tvert imot. Turveinettet er

mange steder godt egnet til sykling, ikke minst fordi mange strekninger er laget med sikte på at både gående og syklende skal kunne bruke det samtidig.

Det er i dag et mål at andelen reiser med sykkel skal økes betraktelig i årene som kommer. I sykkelplanen for Oslo er målet en fordobling av sykkelandelen i Oslo og at minst 80 prosent av Oslos befolkning bor innen 200 meter fra sykkelveinettet. I planen foreslås det også utbygd 80 km sykkelvei fram til 2025, en økning på nesten 45 prosent fra dagens nett på 180 km.

I byrådserklæringen, datert 19.10.2015, varsles det en ytterligere satsing på sykkel. Byrådet vil øke sykkelandelen målt i daglige reiser til 25 prosent innen 2025 og bygge minst 60 km sykkelvei, sykkelfelt og bilfrie gater i løpet av bystyreperioden, dvs. innen 2019.

Den planlagte økningen, både i sykkelandelen og i antall km sykkelvei, må ikke gå på bekostning av gåendes behov for attraktive og trygge turveier. Det gjelder ikke minst på de deler av turveinettet hvor traséen er regulert til gang/sykkelveg. Den planlagte økningen vil også være så stor at det kan være nødvendig å treffe tiltak for å unngå fremtidige brukskonflikter mellom gående og syklistene.

I og med at gående alltid vil ha høyeste prioritet på turveinettet, er turveinettet ikke en del av eksisterende eller foreslått fremtidig sykkelveinett. Dette prinsippet, som er hentet fra Oslos



sykkelplan, legges til grunn for arbeidet med utbygging, rehabilitering og forvaltning av turveinettet. Turveinettet skal heller ikke anbefales til sykling på samme måte som sykkelveinettet.

Prinsippet fra sykkelplanen legges også til grunn for arbeidet med tiltak for å unngå fremtidige brukskonflikter mellom gående og syklister. Det gjelder blant annet valg av trasé og hvordan traséen utformes. Hovedprinsippet må være adskilte traséer for syklister og gående.

Der det ikke er separate traséer for gående og syklister, skal sykling skje på de gåendes premisser.

Bymiljøetaten vurderer tiltak for å unngå eventuelle fremtidige brukskonflikter mellom turgåere og syklister.

#### 5.6.4 Turvei og skigåing

Skigåing til og fra Marka var en av de viktigste begrunnelsene for turveinnettplanen fra 1949. Selv om skiløpernes bruk av nettet er blitt redusert med årene, er enkelte strekninger fortsatt viktige skiløyper.

Utgangspunktet er fortsatt en todelt bruk av byens turveinett. På strekninger som er innfallsporter til Markas løypenett, skal traséen brukes av skiløpere når det er snø. Slike strekninger skal ikke brøytes eller strøs. Ved nedbygging av barrierer på slike strekninger, skal man velge løsninger som innebærer at det faller snø på turveien.



TURVEI B7 – DAMEFALLENE. FOTO: HELGE HØIFØDT/WIKIMEDIA COMMONS



TURVEI E13 – LJANSKOLLEN. FOTO: SVEIN GRØNVOLD

Bymiljøetaten inviterer til et samarbeid med Skiforeningen for å utarbeide forslag til turveistrekninger tilrettelagt for skiløpere.

### **5.6.5 Turvei og idrett**

Turveiene brukes også til organisert idrett. En del idrettsaktivitet kan være til hinder for de som ønsker å gå på tur. De som organiserer slike aktiviteter må derfor ta hensyn til at veiene også skal kunne brukes av gående. Ved konkurranser skal det være mulig å stenge enkelte strekninger for allmenn ferdsel.

### **5.6.6 Turvei og universell utforming**

Et viktig mål for turveiene er at de i størst mulig grad er tilgjengelig for alle. Turveier og stier bør derfor i større grad tilrettelegges for personer i alle aldre og for de med rullator, rullestol eller som går på tur med barnevogn.

Mange brukere, som eldre og mennesker med nedsatt funksjonsevne, har i tillegg behov for at avstanden til turveien er så kort som mulig, helst ikke mer enn 300 til 400 meter. På en del strekninger bør det også være god belysning og tydelig skilting slik at det er lettere å ferdes også for de som har en synshemming.

Universell utforming bør derfor vektlegges i større grad slik at turveier blir tilrettelagt for personer i alle aldre og for personer med nedsatt funksjonsevne.

På en del strekninger vil det ikke være mulig med universelt utformede turveier. Noen strekninger vil fra naturens side være ufremkommelige, mens andre ikke kan tilrettelegges av hensyn til naturmiljøet eller landskapskvaliteter. Mange strekninger vil også kunne brukes av noen mennesker med nedsatt funksjonsevne, men ikke av alle.

Universell utforming må ikke gå på bekostning av verdifulle naturmiljøer eller landskap. Det er det samme prinsippet som for all annen utbygging og forvaltning.

I den videre satsingen utarbeides det en plan for gjennomføring av tiltak for at en så stor del av turveinettet som mulig gjøres tilgjengelig for alle. Planen utarbeides i samarbeid med Rådet for funksjonshemmede i Oslo, Det sentrale eldreråd og med organisasjoner som ivaretar interessene til mennesker med funksjonsnedsettelse.

### 5.6.7 Turvei og folkehelse

Et viktig folkehelseiltak er å bidra til økt fysisk aktivitet og til å skape og opprettholde gode nærmiljøer med mulighet for aktivitet og rekreasjon. Turgåing er derfor et viktig virkemiddel for bedre fysisk og psykisk helse. I det videre arbeidet må det legges bedre til rette for at flere skal på kjennskap til, og benytte seg av, dette tilbudet.

Målet er å gjøre turveinettet til byens viktigste virkemiddel for å få de som er lite fysisk aktive til å gå mer på tur. Det skal gjøres både ved fysisk planlegging og tiltak, men ikke minst ved hjelp av informasjon og inspirasjon.

Arbeidet for å bedre folkehelsen vil måtte involvere mange institusjoner, både offentlige og private. Bymiljøetaten vil delta i dette arbeidet for å bidra til at byens turveinett skal være et viktig virkemiddel.



TURVEI E13 – HIVERVEBUKTA. FOTO: STIAN RAA

## 6 TURVEIPROSJEKTET

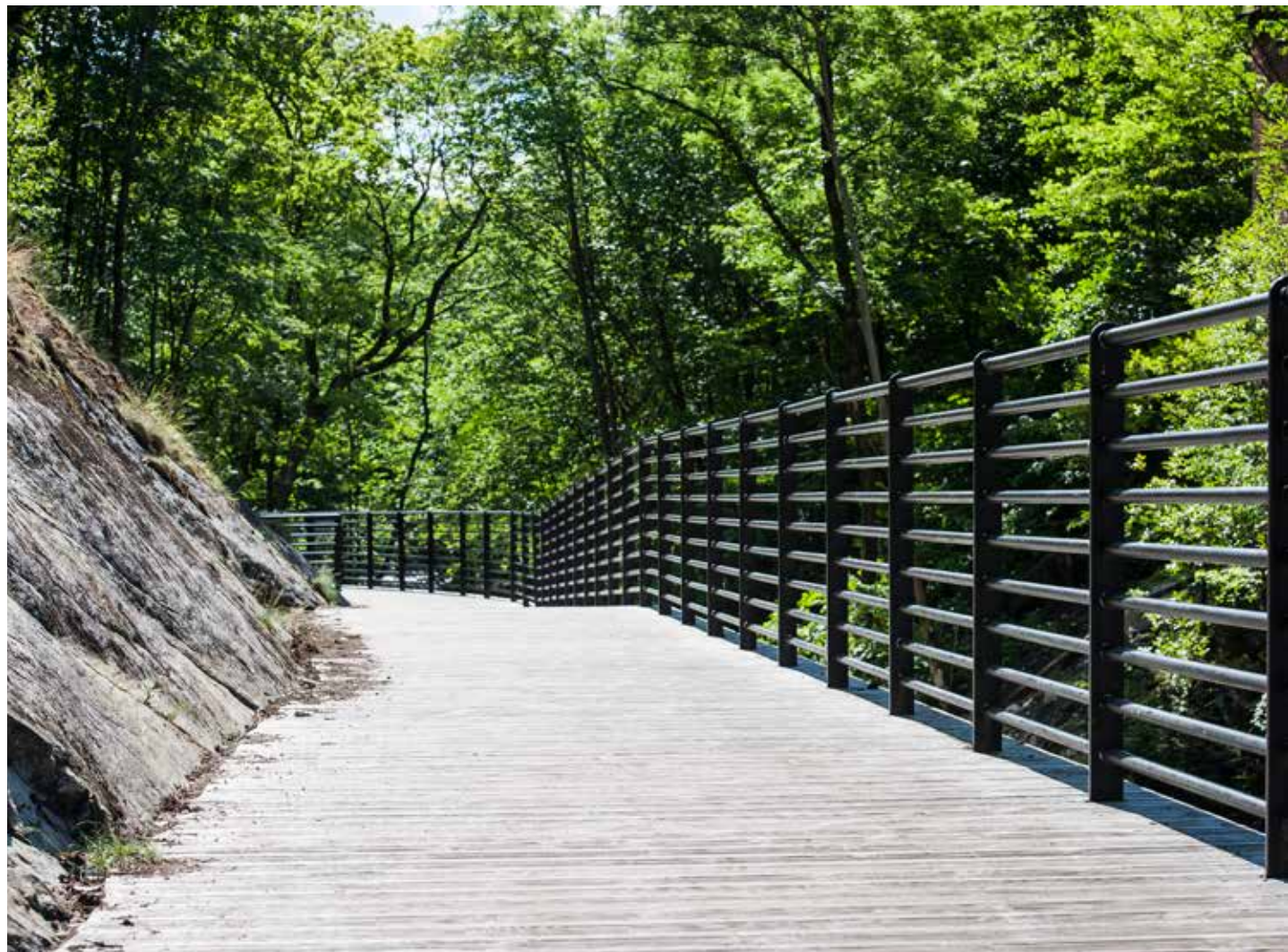
---

Kommunen har etablert et prosjekt for den videre turveisatsingen. Mandatet for prosjektet er å utarbeide forslag til planer og tiltak for et ferdig utbygd turveinett med levende grøntkorridorer innen 2030. Omfanget til prosjektet er turveier og – stier i byggesonen og på øyene, samt kyststien.

Prosjektet ledes av Bymiljøetaten, i samarbeid med andre offentlige og private aktører og interessenter. Plan- og bygningsetaten, Eiendoms- og byfornyelsesetaten og Vann- og avløpsetaten vil være helt sentrale kommunale samarbeidspartnere i dette arbeidet. I tillegg vil friluftsansjonene være viktige private interessenter. Prosjektet ledes av en styringsgruppe. Styringsgruppens arbeid ledes av Bymiljøetaten, i rollen som prosjekteier.

Det opprettes i tillegg en referansegruppe. Et bredt spekter av frivillige organisasjoner inviteres til å delta. I tillegg inviteres andre kommunale institusjoner, samt andre offentlige interessenter.

Turveiprosjektet vil være mangesidig og det vil derfor være behov for å opprette delprosjekter knyttet til deler av arbeidet. Hvor mange slike delprosjekter som vil være hensiktsmessig, vil variere i prosjektets levetid. Som et utgangspunkt for turveisatsingen foreslås fem delprosjekter.



TURVEI D10 – SVARTDALEN. FOTO: EIVIND RØHNE



TURVEI D10 – SVARTDALSPARKEN. FOTO: PER LASSE LANGLI

## 6.1 Delprosjekter

Turveiprojektet er så omfattende at det bør opprettes noen delprosjekter, blant annet i tråd med de prioriterte satsingsområdene i utkastet til behovsplan. I denne strategien foreslås følgende delprosjekter:

### Delprosjekt 1: Forvaltning

Det er behov for å utarbeide en helhetlig forvaltningsplan for turveinettet, ikke minst for å sikre at driftsbestillinger ivaretar hensynet til en helhetlig forvaltning. I tillegg er det behov for tiltak som fjerner vedlikeholdsetterslepet

### Planer og tiltak for en god forvaltning

- utarbeide en helhetlig forvaltningsplan for turveinettet
- utarbeide tiltak for å fjerne vedlikeholdsetterslepet

## Delprosjekt 2: Sammenhengende nett

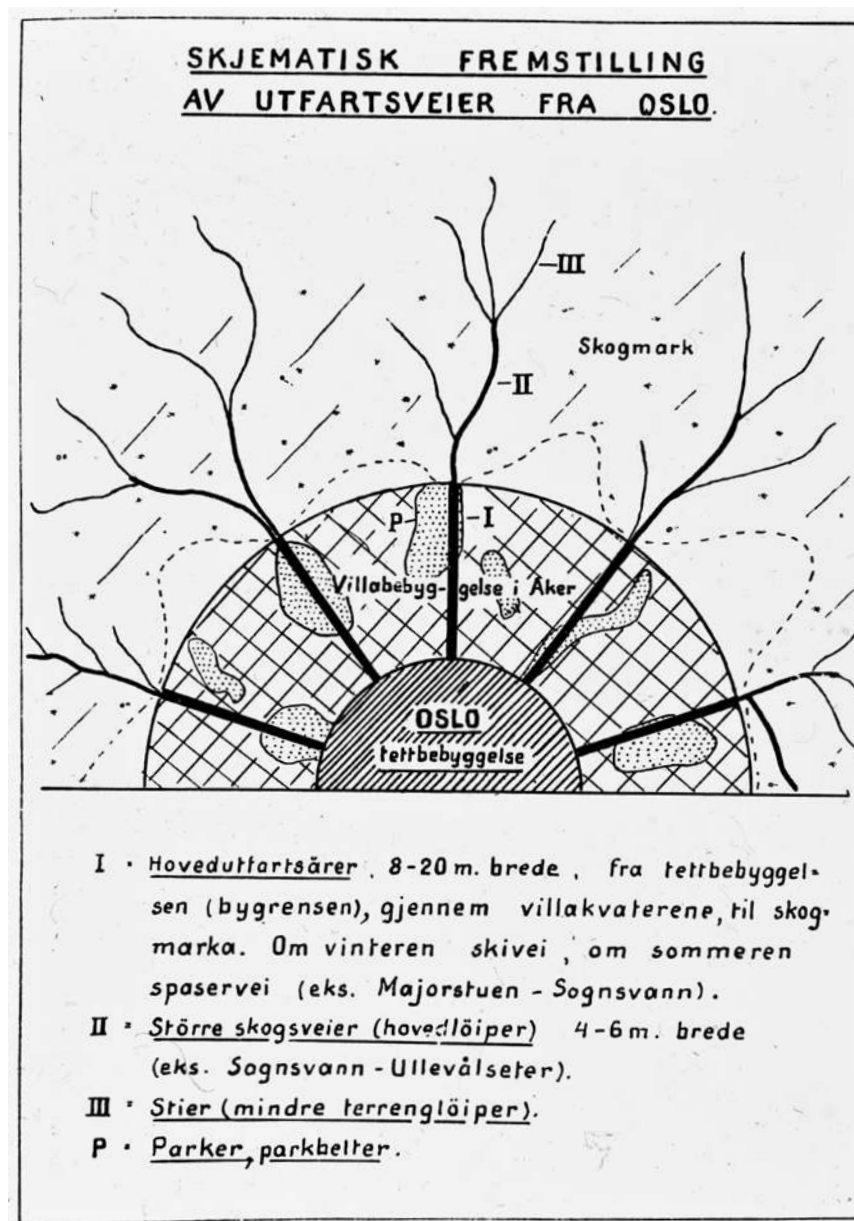
En av prioriteringene i Behovsplanen for idrett og fysisk aktivitet som legges til grunn for å kunne realisere et sammenhengende og attraktivt turveinett er:

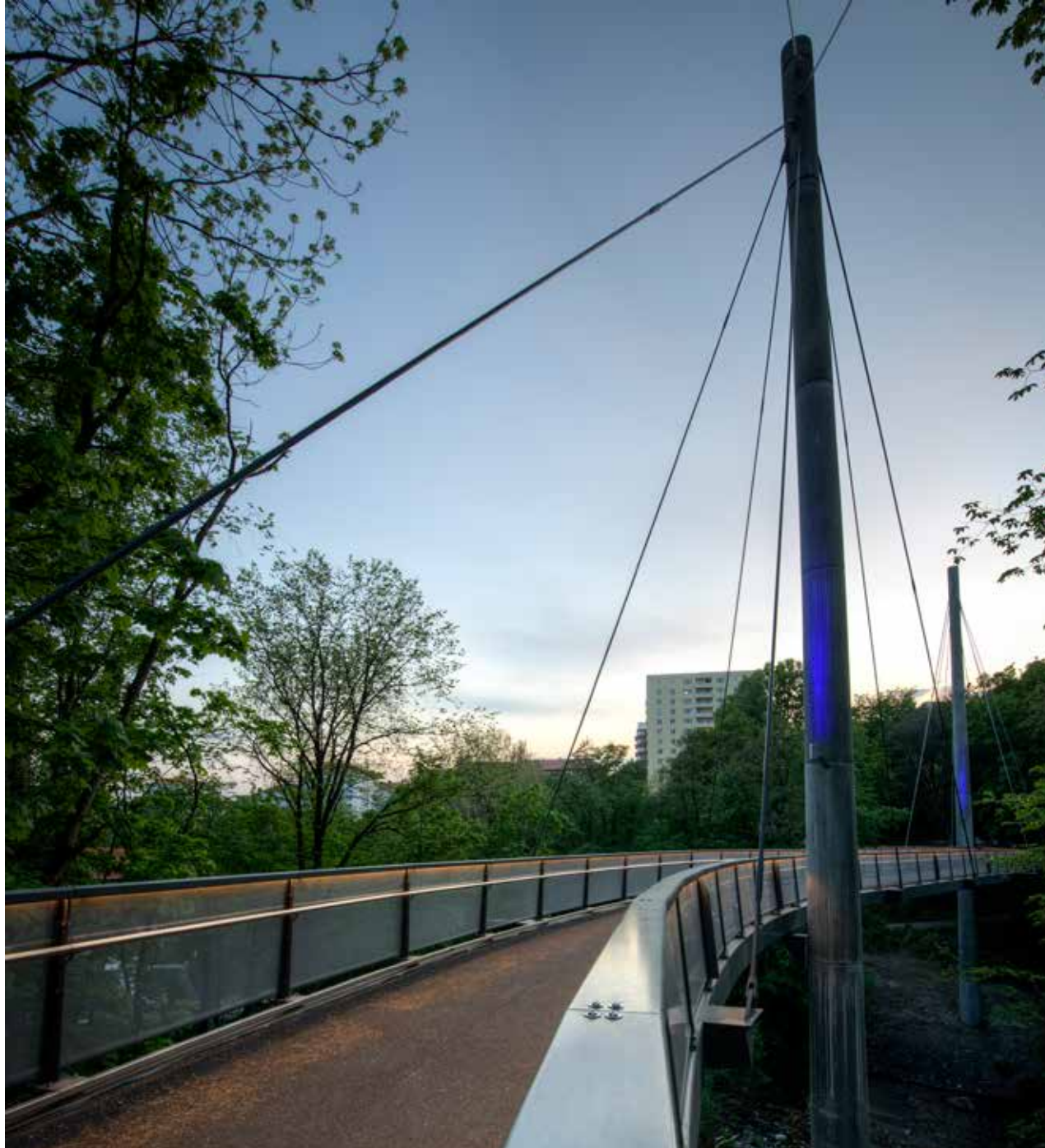
- *Opparbeiding av nye turveistrekninger som vil gi større sammenheng i turveinettet og som fjerner/ reduserer eksisterende barrierer.*

En stor del av turveiprojektets tid og ressurser vil måtte være viet arbeidet med å utarbeide planer og tiltak for å bygge ut manglende turveistrekninger og fjerne barrierer. Det bør derfor nedsettes en egen arbeidsgruppe som får i oppgave å identifisere ulike hindre for et sammenhengende nett, samt utarbeide en plan for å fjerne disse hindrene. Arbeidet med planer for et sammenhengende nett vil være avhengig av samarbeid mellom flere kommunale etater. Det gjelder ikke minst Plan- og bygningssetaten, Eiendoms- og byfornyelsesetaten og Vann- og avløpsetaten. Disse etatene inviteres derfor med i arbeidet.

### Planer og tiltak for et sammenhengende nett

- utarbeide en oversikt over barrierer og manglende strekninger i hovedturveinettet
- utarbeide oversikt over turveier og snarveier utenom dagens hovedturveinett.
- utarbeide en plan for et ferdig utbygd turveinett
- utarbeide retningslinjer for turveiarbeidet knyttet til store utbygginger og transformasjonsområder
- utarbeide en plan for opparbeidelse av en sammenhengende kyststi





GRØNN RUTE (TURVEI B10) – JERUSALEM BRO. FOTO: EVIND RØHNE

### **Delprosjekt 3: Sikring av areal**

Et ferdig utbygd nett innebærer behov for å sikre areal, både ved erverv og ved reguleringer. Sikring av areal er komplisert og tidkrevende. Det er derfor behov for å igangsette et eget delprosjekt. Målet for prosjektet er at en så stor del av arealet som mulig skal eies av Oslo kommune og at størst mulig areal skal være regulert til grønnstruktur.

Delprosjektet ledes av en egen arbeidsgruppe. Erfaringene fra Friområdeprosjektet viste at andre etater som Eiendoms- og byfornyelsestaten og Plan- og bygningsetaten var helt sentrale i arbeidet med å sikre areal. Det vil i tillegg være nødvendig å samarbeide med andre offentlige eller private eiere eller interessenter i enkeltsaker. Prosjektets oppgave er i første rekke å identifisere behov for å sikre areal og legge fram forslag til tiltak.

### **Planer og tiltak for sikring av areal**

- utarbeide planer og tiltak for erverv av grunn til eksisterende og fremtidige turveier
- gå igjennom eksisterende avtaler med grunneiere knyttet til turveier med sikte på eventuell tinglysning og oppdatering av avtalene
- utarbeide en oversikt over turveiarealer som ikke er tilfredsstillende regulert og en plan for å sikre arealene reguleringsmessig

#### Delprosjekt 4: Informasjon og kommunikasjon

En annen prioritering i Behovsplanen for idrett og fysisk aktivitet er:

*Informasjonstiltak for å synliggjøre eksisterende turveier og adkomstmuligheter til Marka og fjorden.*

Dette tiltaket krever utarbeidelse av kart, merking og skilting, samt informasjon om hvilke muligheter turveinettet inneholder. Dette grunnlaget vil være nyttig for ulike bruk av turveinettet, inkludert hvordan man kommer seg fra byggesonen og ut i Marka. I tillegg må det lages informasjon om Oslo, inkludert de gode fortellingene om byen og dens innbyggere.

Det opprettes et eget delprosjekt knyttet til informasjonstiltak. Delprosjektet ledes av Bymiljøetaten, i samarbeid med andre kommunale etater som for eksempel Byantikvaren og Utdanningsetaten. I tillegg inviteres sentrale friluftsansjoner, deriblant Oslo og omegn Turistforening, Skiforeningen og Oslo og omland friluftsråd med i arbeidet. Oslo bys vel og historielag inviteres også med i dette delprosjektet.

En viktig brukergruppe av turveiene er mennesker med nedsatt funksjonsevne. For å kunne legge bedre til rette for denne brukergruppen, inviteres en representant med i delprosjektets arbeidsgruppe.



TURVEI D10/D12 HAUGENPORTEN. FOTO: ESPEN BRATLIE



INFORMASJONSSKILT VED KORSVOLLTOPPEN. FOTO: TRUDE H. OLSEN

Planer for informasjon og kommunikasjon

- oppdatere og videreutvikle kartgrunnlaget
- videreutvikle merkesystemet for turveier
- utarbeide plan for merking med mål om at hele turveinettet er merket i tråd med merkesystemet
- gjennomgå turveistrukturen med sikte på en mer logisk oppbygging
- vurdere nye navn på turveier eller strekninger som har lokalhistorisk eller stedstilpasset forankring
- utvikle en app med turveiforslag
- utvikle forslag til trygge skoleturveier
- utvikle turveistrekninger til arenaer for kunnskapsformidling
- utarbeide turforslag i samarbeid med friluftsansjonene
- skape attraktive innfallsporter til Marka i samarbeid med Skiforeningen og Den norske Turistforening Oslo og Omegn.

## Delprosjekt 5: Naturmiljø og landskap

Behovsplanen for idrett og fysisk aktivitet går det også frem at eksisterende landskapskvaliteter og naturverdier skal bevares og videreutvikles ved nye turveiltak, og at opparbeiding av turveier og grøntområder i tilknytning til nye bekkeåpningsprosjekter skal prioriteres. naturmiljøet og landskapskvaliteter skal være en grønn tråd i alle planer og tiltak for turveinettet. For å kunne sikre at disse sentrale verdiene ivaretas, opprettes det et eget delprosjekt. Prosjektet ledes av Bymiljøetaten. I tillegg inviteres byens miljøorganisasjoner som for eksempel Naturvernforbundet i Oslo og Akershus. Ofentlige aktører som Miljødirektoratet og Fylkesmannen i Oslo og Akershus inviteres også med i arbeidet, samt andre organisasjoner avhengig av deres interesse- og kompetanseområde.

Mange strekninger går langs elver og bekker og vil først og fremst være knyttet til kommunens arbeid for gjenåpning av elver og

bekker, et arbeid Vann- og avløpsetaten har hovedansvaret for.

Klimaendringer vil føre til mer ekstremvær med sterkere vindkast og mer styrtregn. Ved utbygging, rehabilitering og drift av turveier er det derfor viktig med tiltak for klimatilpasning. Det gjelder ikke minst tiltak for at anleggene skal kunne tåle de økte påkjenningene mer ekstremvær fører med seg. Eksisterende og nye turveier må også brukes til klimatilpasning, ikke minst i forbindelse med overvannshåndtering.

### Planer for natur og landskap

- videreutvikle retningslinjer for bygging, rehabilitering og forvaltning for å ivareta og utvikle viktige naturmiljøer og landskap.
- samarbeide med Vann- og avløpsetaten om viktige tiltak for gjenåpning av elver og bekker.
- utarbeide retningslinjer for klimatilpasning ved bygging, rehabilitering og drift av turveier.

## 6.2 Øvrige planer og tiltak

Det er i tillegg en del planer og tiltak som også må gjennomføres, men som ikke naturlig hører hjemme i et av de fem delprosjektene. I denne turveistrategien foreslås følgende:

- utarbeide en plan for å bruke turveinettet for å bidra til målet om økt andel gange i persontransporten
- vurdere tiltak for å unngå eventuelle fremtidige brukskonflikter mellom turgåere og syklist
- kartlegge strekninger med sikte på at en så stor del av turveinettet mulig kan brukes av personer med nedsatt funksjonsevne
- utarbeide folkehelseiltak i samarbeid med statlige og kommunale helsemyndigheter
- utarbeide forslag til planer og tiltak for turveier og – stier på øyene i forbindelse med utarbeidelse av en egen konseptvalgutredning (KVU) for øyene

**Tabell 6.1. Turveiprojektet**

Prosjekt/delprosjekt	Formål	Planer og tiltak	Forslag til organisering
<b>Hovedprosjekt</b> – Videre turveisatsing	– Ferdig utbygd turveinett i god stand innen 2030	– Fem delprosjekter, samt øvrige planer og tiltak	– Hovedprosjektet ledes av Bymiljøetaten i samarbeid med andre offentlige og private aktører og interessenter
<b>Delprosjekt 1</b> – Forvaltning	– Turveinett i god stand innen 2030	– Helhetlig forvaltningsplan – Fjerne vedlikeholdsetterslepet	
<b>Delprosjekt 2</b> – Sammenhengende nett	– Ferdig utbygd turveinett innen 2030	– Plan for et ferdig utbygd turveinett – Retningslinjer for turveiarbeidet knyttet til store utbygginger og transformasjonsområder – Plan for en sammenhengende kyststi	– Samarbeid mellom Bymiljøetaten og andre kommunale etater, eksempelvis Plan- og bygningsetaten, Eiendoms- og byfornyelsesetaten og Vann- og avløpsetaten
<b>Delprosjekt 3</b> – Sikring av areal	– Størst mulig turveiareal skal eies av Oslo kommune – Størst mulig turveiareal skal være regulert til grønnstruktur	– Planer og tiltak for erverv av grunn til eksisterende og fremtidige turveier – Plan for å sikre arealene reguleringsmessig – Oppdatere og tinglyse avtaler med grunneiere knyttet til turveier	– Samarbeid mellom Bymiljøetaten, Plan- og bygningsetaten og Eiendoms- og byfornyelsesetaten
<b>Delprosjekt 4</b> – Informasjon og kommunikasjon	– Økt kunnskap om turveier og informasjon om hvilke muligheter turveinettet inneholder	– Nytt kartgrunnlaget og merkesystem – Plan for merking av turveinettet i tråd med merkesystemet – App med turveiforslag – Trykke skoleturveier – Attraktive innfallsporter til Marka	– Samarbeid mellom Bymiljøetaten og andre kommunale etater, eksempelvis Byantikvaren og Utdanningsetaten – Samarbeid med sentrale friluftsansjoner, deriblant Oslo og omegn Turistforening, Skiforeningen og Oslo og omland friluftsråd
<b>Delprosjekt 5</b> – Naturmiljø og landskap	– Ivareta og styrke naturmiljø og landskapskvaliteter	– Retningslinjer for å ivareta og utvikle viktige naturmiljøer og landskap – Samarbeide med Vann- og avløpsetaten om viktige tiltak for gjenåpning av elver og bekker – Retningslinjer for klimatilpasning	– Samarbeid mellom Bymiljøetaten, andre offentlige aktører som Miljødirektoratet og Fylkesmannen i Oslo og Akershus, samt miljøorganisasjoner – Delta i arbeidet ledet av Vann- og avløpsetaten med gjenåpning av elver og bekker
Øvrige planer og tiltak	– Ferdig utbygd turveinett i god stand innen 2030	– Plan for å bidra til målet om økt andel gange i persontransporten – Plan for at en så stor del av turveinettet som mulig kan brukes av personer med nedsatt funksjonsevne – Utarbeide folkehelseiltak – Utarbeidelse av en egen konseptvalgutredning (KVU) for øyene	

# 7 STATUS OG VIKTIGE UTFORDRINGER

---



Dette kapitlet vil omhandle status for de ulike turveiområdene og eksempler på noen viktige utfordringer knyttet til utbygging og opprusting for å realisere målet om et ferdig utbyggt turveinett i 2030.

Alle kartene i dette kapitlet, bortsett fra kyststillustrasjonen på side 62, er en oversikt over eksisterende hovedturveinett i byggesonen. Det er i tillegg en del planlagte traséer som ikke er med og noen av strekningene er ikke vanlige turveier, men gater eller fortau. Kartillustrasjonen på side 62 er en illustrasjon av dagens planlagte og eksisterende sammenhengende kyststi.

Det er i tillegg mange andre utfordringer, ikke minst til vedlikehold og drift på mange av strekningene, men slike mer generelle tiltak tas opp andre steder i denne turveistrategien.



DAGENS A-TURVEINETT I BYGGESONEN

## 7.1 Oslo vest – A-veier

A-veiene er byens vestligste turveier og mange av trasèene følger elve- og bekke drag som representerer noen av Oslos rikeste og mest varierte naturmiljøer; fra Lysakerelva (A1) Mærradalsbekken (A4), Makrellbekken (A3), Holmenbekken og Hoffselva (A5). I tillegg omfatter det kyststien fra Lysaker til Sørrenga, samt Bygdøys vestsida. Flere av disse turveiene inngår i sentrale deler av byens grøntstruktur, som for eksempel Husebyskogen, Mærradalen med Hovseterdalen og Røahagan, Kongeskoen på Bygdøy, Holmendammen og Øvre- og Nedre Smestaddammen.

En del av disse turveiene har blitt rustet opp de siste årene. Et eksempel er undergangen gjennom Jarfyllingen slik at man ikke lenger må krysse Bærumsveien når man går langs Lysakerelva. I tillegg har det blitt opparbeidet en ny turvei gjennom den engelske park, som ligger mellom Skøyen og Frognerparken. Det er også blitt opparbeidet nye strekninger med kyststi mellom Sollerudstranda til Hydroparken og deler av turvei B1 fra Dronninghavnveien til Oscarshall. Langs de mer sentrale delene av Oslos sjøsida har dessuten utviklingen av Fjordbyen banet vei for Havnepromenaden som strekker seg mellom Frognerkilen og Sørrenga og er en del av turvei A10 og den gjennomgående kyststien.

Hovedutfordringene for de fleste A-veiene er barrierer og manglende strekninger. Dette problemet er størst i området mellom Ring 3 og fjorden. Viktige forbindelser mangler både langs Hoffselva (A3) og Mærradalsbekken (A4). I tillegg er det behov for utbedringer langs Lysakerelva (A1), og det er generelt underdekning på gode turforbindelser som går i retning øst-vest.

Det gjenstår også viktige kyststistrekninger, blant annet fra Vækerø til Frognerkilen (A10). Lenger øst er deler av Havnepromenaden ikke ennå realisert, Utviklingen av Havnepromenaden henger sammen med Oslo kommunes fjordbyprosjekt.

Lengre nord og vest er det også en del strekninger som må opprustes og bygges ut. I tillegg bør det vurderes å forlenge enkelte strekninger mot Sørkedalen. Det gjelder blant annet en forlengelse av A1 til Bogstadvannet, noe som eventuelt må gjøres i samarbeid med Bærum kommune. I tillegg bør det vurderes å forlenge A4 til Bogstad gård.

Langs turvei A5 er det også behov for tiltak for å få mer sammenhengende strekninger. Det bør blant annet vurderes å opparbeide en turveitrasé mellom Midtstuen og Voksenkollen slik at det blir en sammenhengende trasé helt til Lillevann.

I Ullernområdet bør det gjennomføres tiltak for at både A8 og A9 blir mer sammenheng-

ende strekninger nord for Ring 3, blant annet mot Mærradalen og turvei A12. Lengre øst må det også sikres og opparbeides en arm av A3 fra Makrellbekken, via Holmen stasjon og videre nordover. Litt lenger nord, i grøntområdet langs Mærradalsbekken fra Voksen kirke og til Bogstad camping, bør det også vurderes å opparbeide en turveiarmløp til A3 eller A4. I tillegg bør turvei langs Ankerveien i dette området sikres.

## 7.2 Oslo sentrum og nord – B og C-veier

De fleste turveiene som har B-betegnelse kommer fra byen og ender ved Sognsvann eller ved inngangen til Maridalen, det vil si at de hovedsaklig går i retningen nord - sør. Den mest kjente er veien langs Akerselva (B10). Det er også en trasé (C2) som går fra øst til vest, mellom Grefsenkollen (Lillomarka) og Brekke (Nordmarka).

Veien langs Akerselva er den mest kjente og kanskje den mest varierte av byens turveier. Den går gjennom bylandskap og tidligere industriområder som i dag huser ulike aktiviteter som mathall, studentboliger og høyskole. Den går også gjennom en mer eller mindre sammenhengende grønnstruktur fra Grønland til Maridalen.

Turveien langs Akerselva, som en del av Akerselva miljøpark, viser hvor mye man kan

oppnå ved å ruste opp og bygge ut gode tur-områder. Den viser også hvor viktig turveier kan være for byens identitet.

Det er mange B-turveier som har behov for omfattende tiltak, ikke minst forsering av barrierer. En av de største er barrieren ved Sjølyst som må forseres for å få en sammenhengende turvei B1 fra Bygdøy, langs Frognerelva og til Frognerparken.

Langs Ring 3 er det flere barrierer som må forseres for å få sammenhengende turveier fra Marka og ned mot byen. Det gjelder blant annet en ny overgang vest for Sogn hagekoloni der ny turveitrasé planlegges i forbindelse med gjenåpning av Gaustadbekken. Det er også behov for en bedre forbindelse mellom Damefallene (B7) og turveien gjennom Bergskogen på sørsiden av Ringveien.

I tillegg utgjør Majorstuområdet, med veier og sporområde, en stor barriere for en sammenhengende turvei mellom Frognerparken og Tørterbergfeltet. I forbindelse med planene for området, deriblant flytting av Majorstuen stasjon, bør det sikres en turveiovergang over området. Det bør også vurderes hvordan denne overgangen kan bidra til gjenåpning av Frognerelva, samt turvei langs elva opp til Ring 3. Det bør i tillegg vurderes om det kan opparbeides en turvei fra Majorstuen til Blindern stasjon som delvis kan gå langs Gaustadbekken. I tillegg bør det vurderes en bed-



DAGENS B- OG C-TURVEINETT I BYGGESONEN

re tilpasset overgang over banen ved Blindern stasjon.

B-turveiene inneholder flere av de klassiske innfallsportene til Marka, både Damefallene (B7) og turvei B8 langs Havnabakken. Det bør i tillegg utarbeides tiltak for at B1 føres helt fram til Sognsvann. I tillegg bør det opparbeides en sammenhengende trasé for B5 fra Sognsvann via vestsiden av Solvang kolonihage og over Ring 3 vest for Sogn kolonihage.

«Grønn rute» mellom Skøyen og Torshovdalen har vært et viktig plangrunnlag for å styrke gang- og sykkelforbindelsen mellom øst og vest. Det er utført betydelige arbeider på denne strekningen, blant annet byggingen av Jerusalem bro over Akerselva ved Sagene brannstasjon, men det er fortsatt flere barrierer som må forseres. Det bør i det videre arbeidet også vurderes hvordan grønn rute kan kobles sammen med D-turveinettet over Sinsen og Ola Narr til Tøyenparken og Kampen park. I tillegg bør det vurderes å opparbeide en turvei fra Torshovdalen, via Sinsen og Løren og til Økern i forbindelse med den pågående og planlagte utbyggingen av Løren og Økern.

Langs Akerselva, B10, er den største utfordringen som gjenstår å få til en sammenhengende turtrasé fra Vaterland til elvas utløp i fjorden. Her er sporumrådet ved Oslo sentralstasjon en utfordrende barriere å forseres. I forbindelse med utviklingsplaner for Frysja-om-



DAGENS D-TURVEINETT I BYGGESONEN

rådet er det dessuten viktig å styrke ferdsel- mulighetene med ny turvei langs vestsiden av Akerselva

C2 er den eneste C-veien og også den eneste turveien i Grefsen-Kjelsås-området. Det bør derfor vurderes å bygge ut et bedre nett i dette området, blant annet en sammen- kobling mellom C2 og D-turveinettet, både til Lofthus, men ikke minst fra Grefsenplatået, via grøntområdene på Disen og Nordre Åsen, og til Sinsenkrysset. Det bør i tillegg vurderes å opparbeide en turvestrekning fra «Akebakken» langs grøntområdene til Myrerfeltet og Kjelså- sjordet og videre fram til Akerselva. I tillegg er det behov for å sikre en strekning på C2 rett øst for Akerselva.

### 7.3 Oslo øst – D-veier

D-veier er hovedsakelig veier som går gjen- nom Groruddalen. De går fra byen til Lillom- arka, mot Gjelleråsen og til Østmarka. I tillegg er det veier som går på tvers av Grorudda- len, blant annet fra Lindeberg til Rødtvet. Den lengste er Alnastien (D10) fra Grønland langs Alna, Fossumbekken og Tokerubekken og til Gjelleråsen.

Det er utført mange turveiltak på D-veie- ne de siste årene. Det gjelder blant annet ved Bjerkedalen park og langs Svartdalen. I tillegg er det gjort et omfattende arbeid med merking

og skilting, blant annet langs Alna. Mange av tiltakene er gjennomført som en del av Groruddalssatsingen.

En viktig utfordring langs D-veiene er knyttet til åpning av elver og bekker, ikke minst langs Hovinbekken og Alna. En del av tiltakene, som ved Alnabru, vil være omfattende. Tiltak ved Alnabru henger også sammen med den øvrige utviklingen i området, inkludert utbyggingen av Alnabruterminalen.

Store transformasjonsområder, som Hovinbyen, berører mange strekninger på D-turveinettet. Det er derfor viktig å sikre et godt utbygd nett i forbindelse med veiledende planer for offentlige rom (VPOR) og utbyggingsavtaler i disse områdene.

Firefeltsveier, T-bane- og jernbanelinjer skaper mange barrierer i Groruddalen. Det gjelder ikke minst for D-veier som binder sammen Østmarka og Lillomarka. Flere av dem vil kreve omfattende tiltak. Det gjelder blant annet en ny overgang fra Bredtvet til Rødtvet, turvei D15. Langs denne veien er det i tillegg andre utfordringer, blant annet mellom E6 og Østre Aker vei.

Eksempler på andre strekninger hvor det er mange utfordringer er D2 gjennom Løren og Økern, D3 mellom Lunden og Økern, D4 fra Østre Aker kirke og til Alfaset og D 6 fra Bjerkedalen park og ned til Økern.

Det er mange tverrforbindelser i Groruddalen, eksempelvis D9, D11, D12, D13 og D15. Mange av disse tverrgående strekningene er ikke gode sammenhengende turveier i dag. For en del av disse turveistrekningene er det også behov for å avklare trasévalg. Mange av disse avklaringene er knyttet til framtidig utvikling av områder i dalbunnen, fra Økern og helt til kommunegrensa både til Skedsmo og til Lørenskog. Det er derfor behov for et betydelig arbeid for å planlegge og utvikle et godt turveinett på tvers av dalen, blant annet for å møte de utfordringer som vil komme i forbindelse med framtidig utvikling i denne delen av Oslo. Målet er å skape en tydeligere turveistruktur i Groruddalen, noe som ikke minst henger sammen med utviklingen av Alnastien, turvei D10.

## 7.4 Oslo sør – E-veier

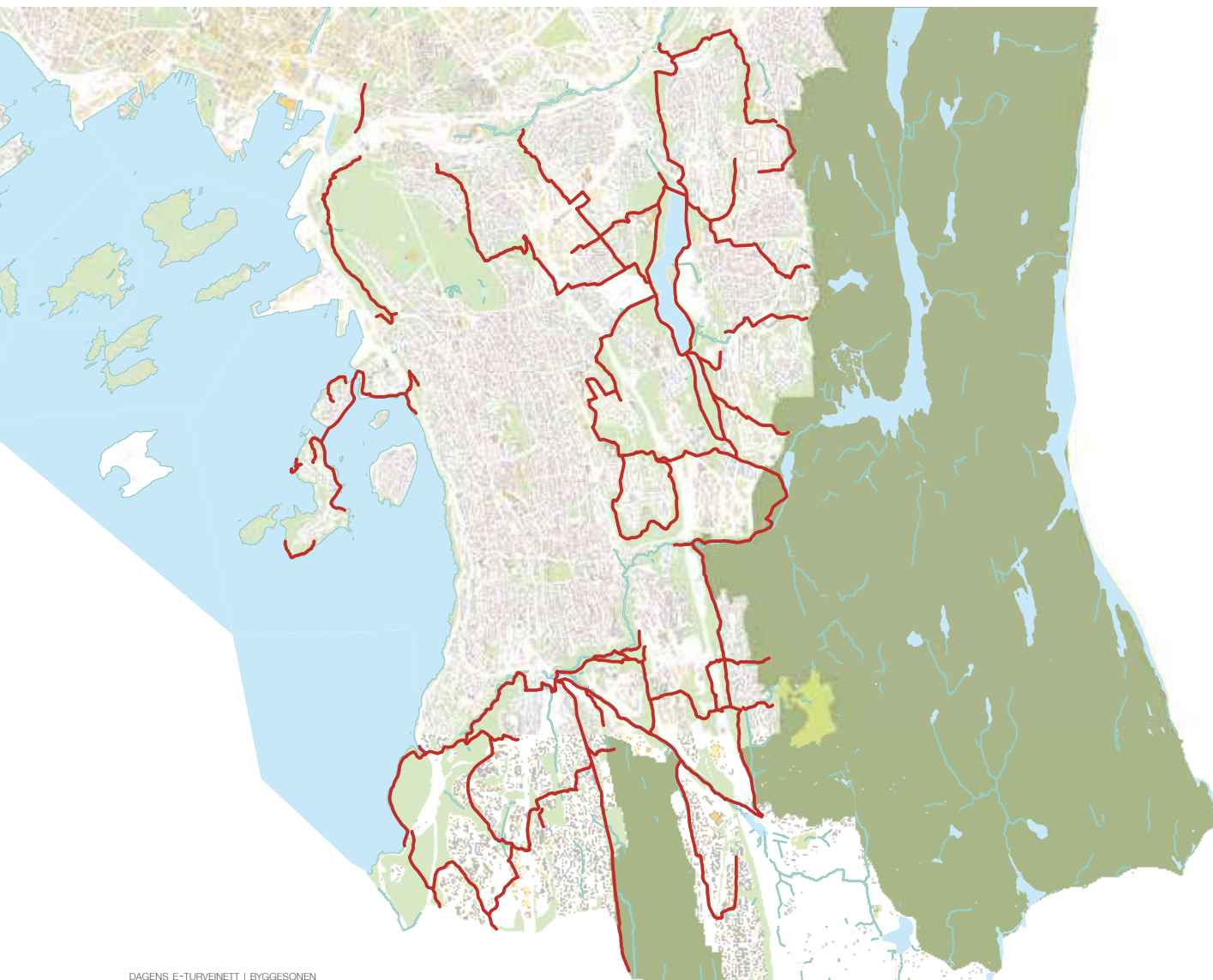
E-veiene går fra byen i retning øst eller sørøst. En del av dem går inn i Østmarka ved Trasop, Ulsrud, Rustadsaga og Haraløkka. Andre følger Ljanselva og Østensjøvannet. I tillegg går det turvei langs Ekebergåsen. Kyststien fra Oppegård til Ulvøya er også en del av E-veiene.

Et av de viktigste turveiltakene de siste årene i denne delen av byen er byggingen av turveien rundt Ljanskollen, en turveistrekning som er universelt utformet. Det er i tillegg utført tiltak

langs Østensjøvannet, opparbeidet og rehabilitert delstrekninger av turveien langs Ljanselva (E9), samt gjennomført en del tiltak langs kyststien på Ormøya/Malmøya og langs Mosseveien gjennom erverv av strandeiendommer.

Hovedutfordringen for turveinettet i denne delen av byen er kyststien fra Bekkelaget til Fiskevollbukta, turvei E13, jfr. kommuneplanens temakart T7. Det er en del friarealer langs strekningen, men arealene er ikke sammenhengende, først og fremst på grunn av eiendommer i privat eie. Opparbeiding av E13 vil derfor også kreve et omfattende arbeid knyttet til å sikre seg arealer. Opparbeiding av E13 inngår i den helhetlige planen for kyststien, jfr. punkt 7.5. i denne strategien.

I tillegg til kyststien er det også en del andre manglende strekninger og barrierer. For E1 bør det opparbeides en turveitrasé til Godlia stasjon for å få en innfallsport til Marka. For E2 er det viktig å lage en god trasé fra E1, over Skøyen hovedgård og ned til Østensjøvannet. Turvei E4 har ikke en naturlig trasé på grunn av Ring 3, en barriere som må forseres for å få en god sammenhengende turvei fra Svartdalen til Rustadsaga. Når det gjelder E5 er det behov for tiltak på strekningen mellom Østensjøvannet og Bøler kirke. Vest for Europavei 6 er det også behov for tiltak. For turvei E6 bør det vurderes en ny sammenkobling med E8



DAGENS E-TURVEINETT I BYGGESONEN

fra Lambertseterveien til Lambertseter idrettsplass.

Turvei E9 går langs Ljanselva og det er behov for en turvei fra Stenbråtveien til Leirskallen for å sikre et sammenhengende turdrag fra Ljabru til Skraperudtjern. Ljabru-Hauketoområdet er et knutepunkt for mange turveier (E9, E11, E15, E20). Det bør derfor utarbeides en områdeplan for turveier ved dette knutepunktet. Viktige deler av denne planen vil være framtidig trasé langs Ljanselva gjennom området, turvei fra Hauketo opp til Grønliåsen, og turvei opp til Ljabru trikkeholdeplass og fram til Nordstrandsveien. Det bør også vurderes å opparbeide en turvei fra Mortensrud skole, over Ljabruveien og fram til Oldtidsveien på Grønliåsen.

Det er et stort område fra fjorden til Lambertseter mellom Ekeberg og Ljabru der det knapt finnes turveier. Det bør derfor settes i gang et arbeid for å identifisere og opparbeide gode ferdselsårer for gående, både nord-syd over Nordseterjordet, men også fra fjorden og opp på platået.

En viktig utfordring for E-turveiene er at mange traséer er sammenfallende med viktige sykkelveier. Eksempler på slike strekninger finnes på turveiene E12, E15, E17 og E22. Det bør derfor vurderes om det er behov for tiltak langs disse strekningene for å unngå eventuelle fremtidige brukskonflikter.



DAGENS PLANLAGTE OG EKSISTERENDE SAMMENHENGENDE KYSTSTI.

## 7.5 Kyststien

Kyststien er prioritert av byrådet. I byrådsreklæringen står det at byrådet vil fullføre kyststien langs fjorden.

Deler av kyststien er opparbeidet og det er foretatt betydelige investeringer, ikke minst i utviklingen av Havnepromenaden. I tillegg er det bygget ut strekninger ved Sollerudstranda, Bygdøy, Malmøya og en universelt tilgjengelig strekning ved Ljanskollen.

Det antas at bygging av en sammenhengende kyststi fra Oppegård til Bærum vil være turveisatsingens mest ressurskrevende enkeltstrekning, blant annet på grunn av behov for erverv. Arbeidet med Havnepromenaden viser at utbyggingen også vil involvere mange ulike private og offentlige aktører. Det planlegges også å bygge ut en kyststistrekning i Oppegård fra kommunegrensa og til Ingierstand.

Det utarbeides en helhetlig plan for kyststien, inkludert tiltak for sikring av arealer. Planen bør bygge videre på Strandsoneprosjektet og deles opp i etapper for gjennomføring, tilsvarende planen for fjordbyen.

## 7.6 Turveier og -stier på øyene

Det er behov for å gjennomføre en bedre kartlegging av turveier og – stier på øyene. Denne kartleggingen gjennomføres i forbindelse med utarbeidelse av en egen konseptvalgutredning (KVU) for øyene.



HØVEDØYA, FOTO: TRUDE H. OLSEN

# 8 DEFINISJONER

---

## Grønnstruktur

Med grønnstruktur menes et sammenhengende, eller tilnærmet sammenhengende, vegetasjonspreget område som ligger innenfor eller i tilknytning til en by eller et tettsted.

I Miljødirektoratets veileder er det listet opp hva man gjerne regner med at grønnstrukturen består av. Det er:

- turdrag i byggesonen, parker, lekeområder, kirkegårder, alléer og andre opparbeidede grønne områder
- store og små naturområder i byggesonen, som naturparker og «hundremeterskoger», også «restområder» med grønt preg
- naturinnslag og vegetasjon, bl.a. i privathager og fellesarealer i boligområder
- romdannende grøntområder og viktige landskapselementer med naturpreg
- områder langs vann og vassdrag og sjø
- overgangssonen mellom bydeler eller tettsted og jordbrukslandskapet og natur- og markaområdene rundt,
- jordbruksarealer og kolonihager i byggesonen

Plan- og bygningsloven av 2008 har definert grønnstruktur både som et hovedformål på lin-



TURVEI D10 RAGNA HANSENS BRO. FOTO: ESPEN BRATLIE



TURVEI A5 – SMESTADAKSEN. FOTO: HELGE HØIFØDT/WIKIMEDIA COMMONS

je med samferdselsanlegg, teknisk infrastruktur, bebyggelse og anlegg, og som et hensyn som kan ivaretas uavhengig av arealformål i arealplaner etter plan- og bygningsloven.

Intensjonen er at disse nye virkemidlene skal gi arbeidet med planlegging av grønnstruktur bedre juridisk forankring og større gjennomslagskraft i kommunal styring av arealbruk. Samtidig ligger det i endringen i loven en forutsetning om at grønnstrukturplanlegging skal være en integrert del av kommuneplanarbeidet.

### **Turdrag**

Turdrag er sammenhengende grønnstruktur i byggesonen med en turvei som gir muligheter for sammenhengende turer i naturomgivelser. Turdragene kan binde sammen parker, friområder og naturområder og gi forbindelser til markaområder, mot strandsonen osv. I plan- og bygningsloven er turdrag et av underformålene til formålet grønnstruktur.

Turdragene er en del av det «myke» transportnett, og er en kontrast til bystrukturens «harde» bygningsmasser og tekniske infrastruktur. Turdragene skal gi de som ferdes her gode opplevelser og rekreasjon.

Turdragene kan ha ulik karakter og ulikt skjøtselnivå. Grad av tilrettelegging kan variere fra det naturlike til det urbane og tilrettelagte.

Turdrag bør ikke være smalere enn 30 meter.

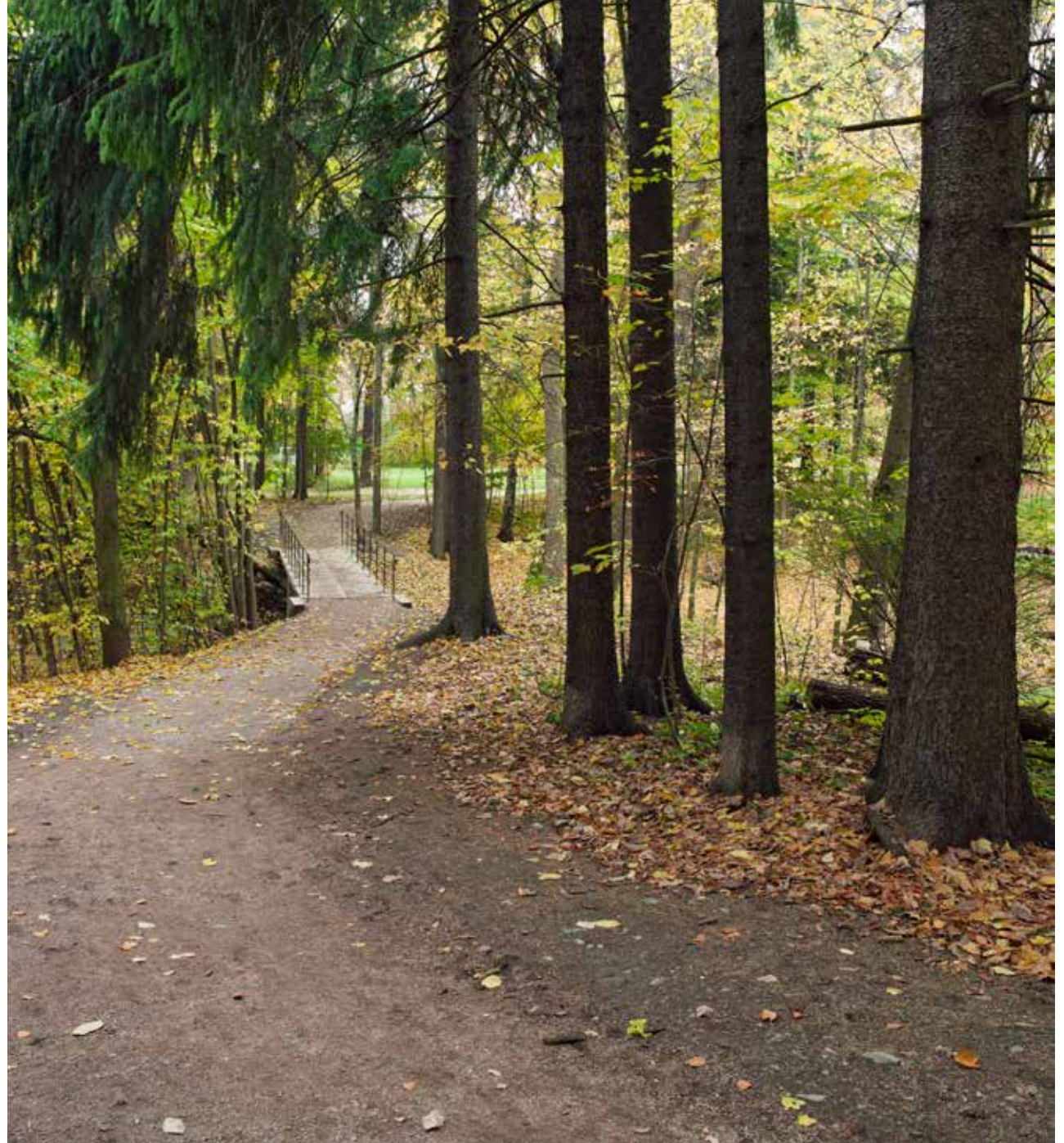
Turdrag som sammenfaller med bekkeløp må være brede nok til at flom ikke skader turveien.

### Turveityper

Den klassiske turveien er en grusvei med en bredde på 2 til 3,5 meter som går gjennom et turdrag, binder grønnstrukturen i byggesonen sammen, og er ferdselsåre ut i Marka eller ned til fjorden.

Grusturveien føyer seg mykt inn i omgivelsene og er mer tilpasset naturlandskapet i byggesonen enn turveier med asfaltdekke. Grusveien vil som regel være best egnet til å ivareta natur- og landskapskvaliteter ved turdraget eller grøntområdet. Grus er også et mykere underlag og turgåere flest foretrekker derfor grus, ikke minst hvis man skal gå langt. Samtidig kan forvaltningen av grusveiestrekninger være mer omfattende enn tilsvarende strekninger med asfaltdekke, noe man må ta høyde for i forbindelse med utarbeidelsen av forvaltningsplanen.

Forskjellige turveistrekninger har ulik grad av opparbeiding. Hensynet til naturmiljøet og landskapskvaliteter er viktig for å bestemme hva slags opparbeiding en turveistrekning skal ha. Det samme er hensynet til velfungerende forvaltning og drift, samt at turveiene skal være mest mulig tilgjengelige for alle uavhengig av funksjonsevne.



TURVEI A3 – DEN ENGELSKE PARK. FOTO: SVEIN GRØNVOLD



I byggesonen skilles det mellom to hovedkategorier av strekninger; tursti og turvei.

### Tursti

Turstier er strekninger som fortrinnsvis ligger i natur- eller kulturhistoriske områder. Stiene er den delen av nettet som er smalest og hvor det er ingen eller liten grad av opparbeiding. Opparbeiding på stier er enkle tiltak som for eksempel en klopp, noen trinn eller tråkksteiner og merking. Det er naturlig dekke på stier, for eksempel i form av skogsbunn. Stier kalles derfor også for tråkk.



### Turvei

Turveiene er opparbeidede strekninger og er som regel bredere enn stier. Det er tre typer av turveistrekninger, avhengig av graden av opparbeiding.

*Turvei med grusdekke, smal* er gjerne mellom 0,6 og 1,5 meter bred og har et toppdekke av grus. I tillegg kan det være andre, mer omfattende tilretteleggningstiltak som bro over en bekk eller lignende. Smale turveier er strekninger som fortrinnsvis ligger i natur- eller kulturhistoriske områder.

*Turvei med grusdekke, bred* har som regel en bredde på mellom 2 og 3,5 meter (ikke inkl.

veiskulder og grøft). De bør være minimum 2,5 meter på strekninger med vinterdrift på grunn av krav til regelmessig drift med behov for fremkommelighet for anleggsmaskiner. Hvis turveien skal kunne prepareres med skiløyper bør det være en bredde på 3,5 meter. Den klassiske turveistrekningen er ofte innfallsporter til Marka og følger et grønt turdrag. I tillegg går mange av dem gjennom parker og andre grøntområder.

*Turvei med asfaltdekke* er en strekning som ofte er en del av en gang/sykkelvei eller beliggende i parker eller andre områder med stor ferdsel.

***«Tap for all del ikke lysten til å gå:  
jeg går meg til det daglige velbefinnende hver dag og  
går fra enhver sykdom; jeg har gått meg til mine beste tanker  
og jeg kjenner ingen tanke så tung at man ikke kan gå fra den.»***

Søren Kierkegaard (1847)

## 9 LITTERATUR

- Abend, Lisa (2015): «The Akerselva River» I «Favorite Streets in 12 European Cities», New York Times (16.04.15)
- Den Norske Turistforening, Friluftsrådernes Landsforbund og Innovasjon Norge (2013): *Merkehåndboka*
- Figari, Helene, Hanne Haaland og Olve Krangle (2009): *Friluftsliv som hverdagsliv*, NINA Rapport 479
- Funder, Frithjof (2008): *Oslo turveiguide*, Gardaros forlag
- Gangdal, Jon (2011): *Drømmen om Marka*, Oslo, Aschehoug
- Gehl Architects (2014): *Bylivsundersøkelse - Oslo sentrum*
- Hals, Harald (1929): *Fra Christiania til Stor-Oslo; et forslag til generalplan for Oslo*, Aschehoug
- Helse- og omsorgsdepartementet (2015): *Folkehelsemeldingen – mestring og muligheter*, St.meld.nr. 19 (2014–2015)
- Hjorthol, Randi, Øystein Engebretsen og Tanu Priya Uteng (2014): *Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14 – nøkkelrapport*, TØI rapport 1383/2014
- Hvoslef, Ida m.fl. (2004): *Elvelangs*, Aschehoug
- Miljøverndepartementet (2008): *Om lov om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven) (plandelen)*, Ot.prp. nr. 32 (2007–2008)
- Miljøverndepartementet (2013): *Nasjonal strategi for et aktivt friluftsliv*
- Miljødirektoratet (2014): *Planlegging av grønnstruktur i byer og tettsteder*, Veileder
- Moland, Tallak (2014): *Oslos byrom gjennom 200 år*, Forlaget Press
- Mydland, Leidulf (red.) (1997): *Pilegrimsleden*, Oslo, Byantikvaren i Oslo
- Oslo kommune (2015): *Oslo mot 2030: Smart, trygg og grønn* Kommuneplan 2015: Samfunnsdel og byutviklingsstrategi
- Oslo kommune (2015): *Oslo mot 2030: Smart, trygg og grønn* Kommuneplan 2015: Juridisk arealdel
- Oslo kommune (2015): *Sykelstrategi for Oslo 2015–2025*,
- Oslo kommune (2015): *Prinsipper for gjenåpning av elver og bekker i Oslo*, Styringsdokument,
- Oslo kommune – Bymiljøetaten (2014): *Strategi for bytrær*
- Oslo kommune – Bymiljøetaten (2015): *Konseptvalgutredning for behovsplan for idrett, friluftsliv og fysisk aktivitet*
- Oslo kommune – Bymiljøetaten (2015): *Behovsplan for idrett, friluftsliv og fysisk aktivitet 2016–2026*
- Oslo kommune – Byrådsavdeling for finans (2015): *Oslo-trender 2015*
- Oslo kommune – Friluftsetaten (2008): *Plan for idrett og friluftsliv i Oslo 2009–2012 – Sektorplan friluftsliv – Turveier*
- Oslo kommune – Generalplankontoret for Stor-Oslo (1949): *Turveier i Oslo*
- Oslo kommune – Plan og bygningsetaten (2009): *Grøntplan for Oslo*
- Oslo kommune – Plan og bygningsetaten (2014): *Løren og Økern – Veiledende plan for det offentlige rom*, Høringsutkast
- Oslo kommune og Staten Vegvesen (2015): *Plan for sykkelvegnettet i Oslo*, Høringsutgave
- Oslo kommune – Teknisk rådmann (1967): *Turveier i Oslo*
- Oslo kommune – Utviklings- og kompetanseetaten (2015): *Oslo-speilet nr 1*
- Staten Vegvesen (2012): *Nasjonal gåstrategi*, rapport nr. 87
- Store medisinske leksikon (2014): «Verdens helseorganisasjon» [https://sml.snl.no/Verdens\\_helseorganisasjon](https://sml.snl.no/Verdens_helseorganisasjon)
- Tønnesen, Ida Fossum & Dagfinn Tveito (red) (1991): *Den grønne by*, Oslo, Grøndahl & Søn Forlag AS



## **Bymiljøetaten**

Postboks 636 Løren, 0507 Oslo

**Telefon:** 02180 **E-post:** [postmottak@bym.oslo.kommune.no](mailto:postmottak@bym.oslo.kommune.no)

**Internett:** [www.oslo.kommune.no](http://www.oslo.kommune.no) **Facebook:** [www.facebook.com/bymiljoetaten](https://www.facebook.com/bymiljoetaten)

FORSIDEBILDE: TURVEI D10 ALNASTIEN. FOTO: EIVIND RØHNE  
BAKSIDEBILDE: TURVEI E3 - EKEBERGPARKEN. FOTO: TOM REESE LARSEN