

Konseptvalgnotat for Abildsøkrysset



Revisjonslogg:

Ver.nr.	Beskrivelse	Utarbeidet av	KS	Dato
1	Første versjon	Mak Cemalovic, Aron Sandell		23.09.24
2	Andre versjon	Aron Sandell		14.11.24

Superside - produkt

Rammer og avgrensninger	
Problembeskrivelse	Abildsøkrysset er et stort kryss med høye trafikkmengder. Dette oppleves uoversiktlig og avvisende for myke trafikanter, spesielt syklende.
Behovsanalyse	Trafikksikkert og lesbart trafikkmiljø, trygg fremkommelighet for myke trafikanter, god og forutsigbar fremkommelighet for kollektivtrafikken, opprettholde trafikkavviklingskapasitet for beredskapssituasjon
Kommunemål	Abildsøkrysset er et trafikksikkert og oversiktlig kryss som oppleves trygt for myke trafikanter. Utformingen sikrer god fremkommelighet for kollektivtrafikk og beredskap, uten å overføre gjennomgangstrafikk fra riksveinettet.
Effektmål	E1: Kryssområdet tilbyr høy trafikksikkerhet for alle trafikantergrupper E2: Gående opplever høy grad av trygghet og god fremkommelighet gjennom kryssområdet E3: Intuitivt og fremkommelig for syklende, med høy grad av opplevd trygghet. E4: God fremkommelighet og pålitelighet for kollektivtrafikk E5: Unngå overføring av gjennomgangstrafikk fra riksveinettet (E6) til kommunalt veinett
Skal-krav	S1: Opprettholde avvikstrasé for E6
Vurderingskriterier (Bør-krav)	V1: Trafikksikkerhet for alle trafikantergrupper V2: Fremkommelighet, opplevd trygghet og gangavstand for fotgjengere V3: Opplevd trygghet, intuitiv tilrettelegging og fremkommelighet for syklistene V4: Fremkommelighet og pålitelighet for kollektivtrafikken V5: Trafikkreduksjon V6: Tilgjengelighet til holdeplassområder
Konseptvalg	
Oversikt over alternative konsepter	Konsept 0+ Kvalitet beskrivelse: Gjennomgående sykkelfelt og endret holdeplassstruktur Investeringskostnad: N/A Regulerings- og gjennomføringsrisiko: Lav
	Konsept 1 – Stort kryss Kvalitet beskrivelse: X-kryss i tråd med gatenormal for Oslo. Investeringskostnad: 37,9 MNOK (estimat 2020) Regulerings- og gjennomføringsrisiko: Svært høy
	Konsept 3 – Liten rundkjøring

	Kvalitet beskrivelse: Rundkjøring innenfor dagens kryssareal. Investeringskostnad: 25,5 MNOK (estimat 2020) Regulerings- og gjennomføringsrisiko: Høy Konsept 3 – Stor rundkjøring Kvalitet beskrivelse: Rundkjøring med separat, gjennomgående sykkeltilrettelegging i tråd med gatenormal for Oslo. Investeringskostnad: 40,3 MNOK (estimat 2020) Regulerings- og gjennomføringsrisiko: Svært høy
Rangering av konsept /Tilrådning	Prosjektets tilrådning er alternativ 0+, eventuelt å opprettholde dagens situasjon (nullalternativet). 0+ har noen tydelige styrker som vurderes å forbedre situasjonen for syklende i området, og en mindre forbedring for trafikksikkerheten totalt. Alternativet krever ikke reguleringsplan eller erverv. Øvrige konsepter har betydelige usikkerheter og risikoer knyttet til seg, og forutsetter reguleringsplan og grunnerverv. Usikkerhetene forsterkes av eksterne, uavklarte faktorer, blant annet utviklingen på Skullerud og løsning for sykkeltilrettelegging i Lambertseterveien. Når det råder større klarhet rundt utviklingen i området kan det foretas en ny vurdering av de mer krevende konseptene.
Føringer for neste fase (i utvalg, se s. 46)	
- Opprette dialog med PBE for å avklare krav til prosess. - Nedsette en intern gruppe i Bymiljøetaten for arbeide med utbedring av trafikksikkerhetssituasjonen i Lambertseterveien x E6 i dialog med Statens vegvesen. - Videre dialog med Ruter om plassering og utforming av holdeplasser og fremkommelighet for bussen gjennom Abildsøkrysset. - Gjennomføre en trafikkanalyse der omfang avklares basert på det alternativ som blir valgt. - Koordinere med VAV (ingen kritiske behov identifisert). - Ved valg av 0+ eller Alternativ 1 må konsekvensene av endret forkjørsregulering ved gulblinksituasjon utredes nærmere, og Statens vegvesen involveres og til slutt søkes om endret forkjørsregulering.	

Superside - prosess

Generelle opplysninger			
Type prosjekt	Prosess: Forenklet KVN		Format: Notat
Utførende	PE: Heidi Tomten	PA: Simon Kollerøs	PL: Mak Cemalovic / Aron Sandell
Organisering	Divisjon: MOB	Avdeling: GSK	Seksjon: Infrastruktur
Prosess Eierstyring			
B0	Februar 2020		
Godkjent prosjektforslag	N/A		
Forankring i Styringsgruppen	15.02.24/Beslutningssak/Behov, mål og krav 20.06.24/Beslutningssak/Revidert fremdrift og budsjett 14.11.24/Beslutningssak/HM1 - KVN-rapport klar for kvalitetssikring 06.02.25/Beslutningssak/KS av KVN-rapport 10.04.25/Beslutningssak/Forankring av alternativ		
HM1	14.11.2024		
Prosess Involvering			
Involverte aktører og interessenter i behovsanalysen		- FAU Abildsø skole - Ruter - Bymiljøetaten (BYM) - Vann- og avløpsetaten (VAV) - Brann- og redningsetaten (BRE)	
Involverte aktører og interessenter i alternativutvikling/ vurdering av konsept		- Statens vegvesen - Ruter - Bymiljøetaten	

Innhold

1	Hva er et konseptvalgnotat (KVN)?	8
2	Grunnlag for KVN	8
2.1	Bestilling/mandat for utredningen	8
2.2	Organisering og styring av utredningen	8
3	Problembeskrivelse	9
3.1	Bakgrunn og historikk	9
3.2	Situasjonsbeskrivelse	9
3.2.1	Omgivelser	10
3.2.2	Gjeldende regulering	12
3.2.3	Bussbom i Enebakkveien nord	13
3.2.4	Trafikkmengde og fartsgrense	13
3.2.5	Abildsøkryssets rolle i veisystemet	14
3.2.6	Trafikksikkerhet	15
3.2.7	Gange	15
3.2.8	Sykkeltilrettelegging og sykkeltrafikk	17
3.2.9	Myke trafikanter sett samlet	18
3.2.10	Kollektivtrafikk	18
3.2.11	Barn og unge	20
3.2.12	Reisevaneundersøkelse 2022/2023	21
3.3	Forventet utvikling	21
3.3.1	E6 Oslo øst/Manglerudtunnelen	21
3.3.2	VPOR for Skullerud	22
3.4	Problembeskrivelse	22
3.5	Konsekvensen av dagens situasjon (0-alternativ)	23
4	Behovsanalyse	24
4.1	Normative behov	24
4.2	Etterspørselsbaserte behov	25
4.3	Aktør- og interessent analyse	26
4.4	Et klart uttrykt behov	29
5	Mål	29

5.1	Kommunemål	29
5.2	Effektmål	29
6	Krav	30
6.1	Skal-krav.....	30
6.2	Vurderingskriterier (bør-krav)	30
7	Alternativutvikling og analyse	32
7.1	Metode	32
7.2	Konseptbeskrivelse	33
7.2.1	Alternativ 0+	33
7.2.2	Alternativ 1 – Stort kryss	35
7.2.3	Alternativ 2 – Liten rundkjøring.....	36
7.2.4	Alternativ 4 – Stor rundkjøring.....	37
7.3	Ikke prissatte virkninger	38
7.4	Prissatte virkninger.....	42
7.5	Gjennomføring- og reguleringsrisiko	42
7.6	Samlet vurdering og tilrådning.....	43
8	Føringer for neste fase	46
Vedlegg 1.....	48	
	Kvalitetssikring av konseptvalgnote (KVN) for Abildsøkrysset	48

1 Hva er et konseptvalgnotat (KVN)?

Konseptvalgnotat (KVN) følger en forenklet prosedyre (intern prosess) for investeringer innenfor virksomhetens budsjetttrammer. Intern prosess er nærmere beskrevet i Bymiljøetatens prosedyre for prosjekteierstyring.

En rekke investeringer er relativt små, med begrenset risiko og kompleksitet. Da er det behov for forenklete prosesser, og i slike tilfeller vil det ikke bli gitt oppdrag om å utarbeide en fullstendig KVVU. I stedet har etaten en generell fullmakt til å initiere, utrede og planlegge slike investeringer i tråd med tildelingsbrevet, og styringsdialogen med Byrådsavdelingen.

Konseptvalgnotat er en virksomhetstilpasset mal av Vedlegg 6 (Veileder for KVVU for små prosjekter) til Oslo kommunes veileder for utarbeidelse av KVVU i Oslo kommune.

Mange KVN har en nedskalert fremgangsmåte i kapittel 6, Alternativutvikling. Handlingsrommet er i stor grad definert gjennom vedtatte strategier, planer og normaler for disse prosjekter. Prosessen er derfor i større grad en verifikasjonsprosess sammenlignet med en full KVVU der et bredere mulighetsrom utforskes gjennom en mulighetsstudie.

2 Grunnlag for KVN

2.1 Bestilling/mandat for utredningen

I 2020 ble det utarbeidet et beslutningsgrunnlag for sykkeltilrettelegging i Abildsøkrysset. Utredningen så behov for at hele Abildsøkrysset skulle ses på under ett, for å finne egnet sykkel-, trafikk sikkerhet- og kollektivtiltak i kryssområdet. Utredningen vurderte løsninger for ulike trafikantergrupper, både innenfor regulert areal og dersom reguleringsgrensene utfordres.

Den intern kvalitetssikring av rapporten så imidlertid behov for å utvide prosessen (involvering av sentrale aktører), revurdere målbildet med tilhørende krav, oppdatere alternativanalysen og omformulere utredningens bruk av resultatmål.

Grunnet at mye av materialet fra 2020 er utdatert har det videre vært behov for å oppdatere behovsanalysen. Denne KVN er en oppfølging av de funn og anbefalinger som ble gjort i intern KS1, utarbeidet i 2021.

Dette konseptvalgnotatet tar ikke for seg hvordan Lambertseterveien mellom Abildsøkrysset og Lambertseter senter inklusive kryssning av E6, som også inngår i Plan for sykkelveinettet, kan utvikles på sikt.

2.2 Organisering og styring av utredningen

Arbeidet med KVN for Abildsøkrysset svarer under styringsgruppen til Avdeling Gang, sykkel og kollektiv, som ledes av Heidi Tomten (Prosjekteier). Mak Cemalovic har vært prosjektleder med assistanse fra Simon Kollerøs (Prosjektansvarlig) og John Aron Sandell (assisterende prosjektleder). Øvrige medlemmer av den interne arbeidsgruppen har vært Reidun Hauken (Trafikkstyring og analyse), Alan Alamo (Trafikk sikkerhet), Kyra Byrne (Gange, sykkel og kollektiv) og Aslak Heggland (Gange, sykkel og kollektiv).

I arbeidet har Ruter, FAU Abildsø skole, Vann- og avløpsetaten (VAV), Statens vegvesen og Brann- og redningsetaten (BRE) blitt involvert.

3 Problembeskrivelse

3.1 Bakgrunn og historikk

Enebakkveien, Østensjøveien og Lambertseterveien inngår i vedtatt *Plan for sykkelveinettet i Oslo kommune* (2018). Enebakkveien nord og sør for krysset ble tilrettelagt for sykling ved anleggelse av røde sykkelfelt i 2021, med unntak av tilrettelegging gjennom krysset.

Østensjøveien ble tilrettelagt med sykkelfelt før 2008 og oppgradert med rød asfalt i 2016. Lambertseterveien mellom Abildsøkrysset og Lambertseter senter er ikke tilrettelagt for syklende.

Abildsøkrysset er også grensesnittet mellom statlig og kommunalt investeringsansvar på Plan for sykkelveinettet, der Statens vegvesen har ansvar for Enebakkveien nord for krysset.

3.2 Situasjonsbeskrivelse

Abildsøkrysset er et signalregulert X-kryss, med høy trafikkbelastning. Dagens utforming er vist i figur 1. Krysset har fire armer med Østensjøveien fra øst, Lambertseterveien fra vest, og Enebakkveien fra nord og sør, videre omtalt som hhv. Enebakkveien N og Enebakkveien S. Fra Lambertseterveien er det i dag tre kjørefelt inn mot krysset; ett felt per svingebevegelse. Fra øvrige armer inn mot krysset er det to kjørefelt der høyresving og rett frem går samlet i ett kjørefelt.



Figur 1: Dagens utforming av Abildsøkrysset, flyfoto for 2023 fra finn.no

Bredden på kjørefeltene inn og ut mot krysset er varierende fra 3 til 3,5 meter. I Enebakkveien er det i begge retninger et kantstopp rett i etterkant av krysset. Bredden på feltet med kantstopp er i Enebakkveien nord på 2,8 meter og i Enebakkveien sør 3,4 meter.

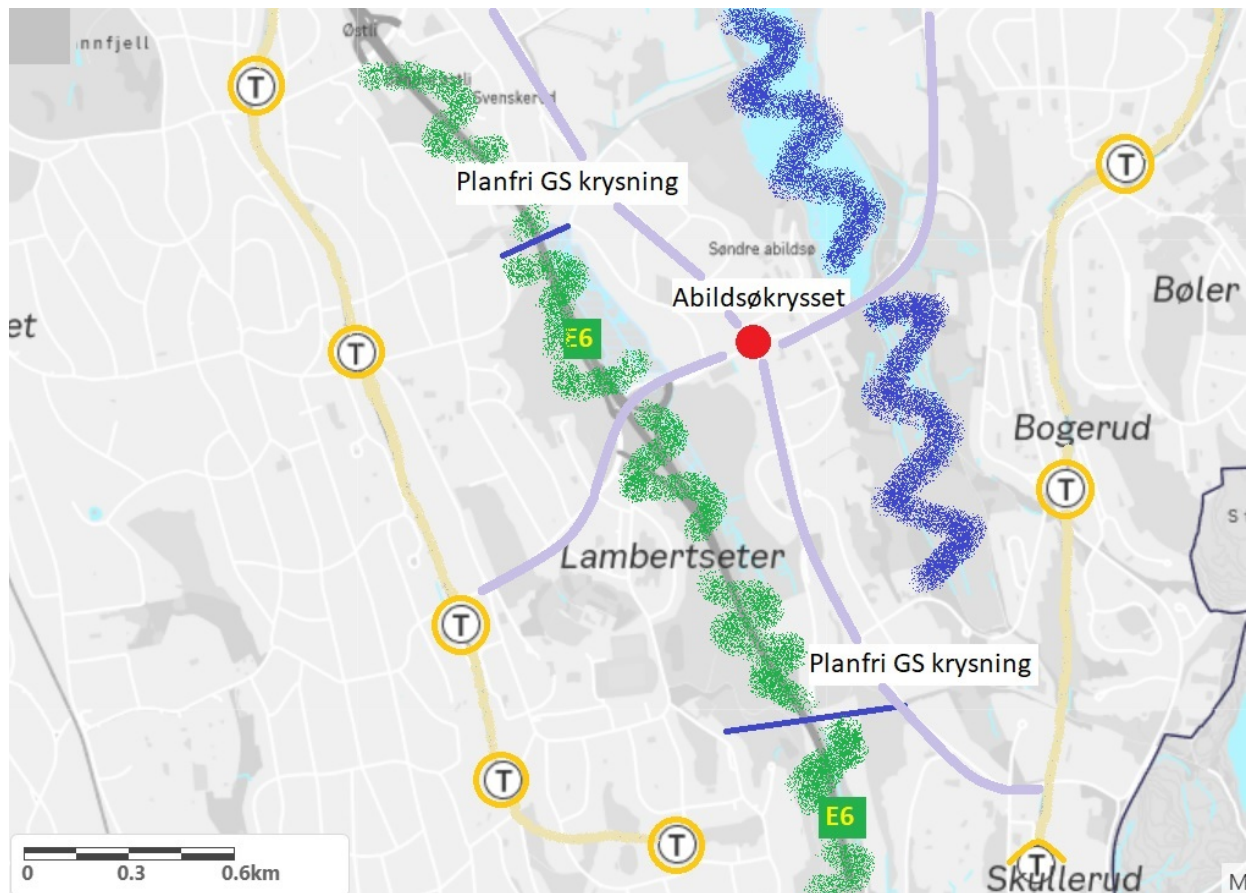
3.2.1 Omgivelser

Abildsøkrysset ligger i Bydel Østensjø, der Østensjøveien møter Enebakkveien. Enebakkveien var frem til 1970-tallet en av hovedfartsårene inn mot Oslo, før dagens E6 (motorvei) ble bygget. Siden utbyggingen av E6 på 70-tallet har Enebakkveien fått en gradvis lavere betydning i veisystemet, med endringer blant annet knyttet til plassering av bomstasjon og etablering av bussbom. Området rundt Abildsøkrysset preges av småhusbebyggelse av varierte størrelser, som eneboliger, rekkehus og flerfamiliehus. Like nordøst for kryssområdet ligger barne- og ungdomsskolen Abildsø skole, som områdets barn sokner til.

Abildsøkrysset ligger omtrent midt imellom de to T-banelinjene som betjener Oslo sør, nemlig Lambertseterbanen (linje 4) og Østensjøbanen (linje 3) mot Skullerud og Mortensrud. Det er likevel godt over en kilometer fra Abildsøkrysset til nærmeste T-banestasjon, hvilket betyr at området i all hovedsak betjenes av ulike busslinjer.

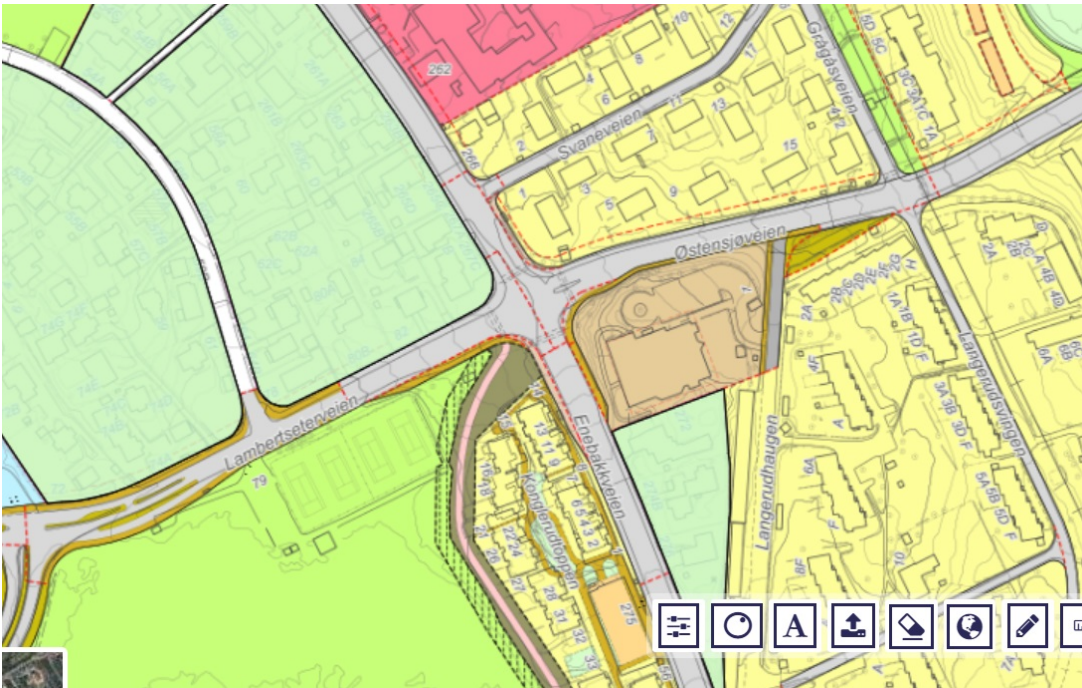
E6 ligger ca. 400 meter vest for krysset og utgjør en vesentlig barriere mellom Abildsøområdet i øst og Lambertseter i vest. Områdene knyttes sammen via Lambertseterveien, som er en toveiskjørt vei med ensidig fortau på nordsiden. I tillegg til Lambertseterveien er det to gang- og sykkelforbindelser i nærområdet som knytter sammen øst og vest over E6. Det er ca. 1,2 km til kryssningen sør for Lambertseterveien og 800 meter til den planfrie kryssningen i nord. Øst for

kryssområdet ligger Østensjøvannet som er et naturreservat. Østensjøvannet er også en naturlig barriere for mobiliteten i området og kanaliserer mye av øst-vestbevegelser til Østensjøveien som krysser vannets deltaområde i sør, og knytter seg opp mot Enebakkveien via Abildsøkrysset.



Figur 2: Barrierer og koblinger i området rundt Abildsøkrysset. E6 markert med grønt, Østensjøvannet markert med blått.

3.2.2 Gjeldende regulering



Figur 3: Gjeldende reguleringsplan og pågående reguleringsplaner (kilde: Planinnsyn, Oslo kommune)

Det pågår ikke noen reguleringsplaner i direkte tilknytning til kryssområdet, med unntak for Småhusplanen som er markert med et lysegrønt felt over deler av boligbebyggelsen nordvest og sørøst for krysset. Småhusplanen er i stor grad en bevaringsplan og kan ikke forventes påvirke konseptvalget for kryssområdet i større grad.

Alle reguleringsplaner som inngår i kryssarealet er listet i Tabell 1.

Det er siden 2012 regulert in en sykkelvei fra Abildsøkrysset retning sørvest som en del av sykkelrute E6 Klemetsrud- Ryen, men det eksisterer per høst 2024 ingen konkrete planer for å opparbeide den.

Tabell 1: Reguleringsplaner som inngår i kryssarealet (kilde: Planinnsyn, Oslo kommune)

PlanID	Plannavn	Vedtatt
S-412	Regulering av Enebakkveien (vei 651) fra Lambertseterveien til ca. 400 meter for Nordstrandveien,Oslo	25.09.1951
S-477	Europaveien fra Manglerud til Lambertseter, samt Sandstuveien, Abildsøvn. og Lambertsetervn. i tilknytning til Europaveien.	20.04.1953
S-942	Regulering av avsvingningskurver for sideveier til Enebakkveien mellom Smedbergveien og Løvset.	13.11.1961

S-1177	Regulering av busslommer i Enebakkveien mellom Sandstuvn. og Løvset.	18.12.1964
S4194	LANGERUDHAUGEN 1, ABILDSØ MENIGHETSHUS. Endret regulering med reguleringsbestemmelser for gnr. 161 bnr. 6. Endres fra bolig til allmenntilgjengelig formål (bygning for religionsutøvelse, forsamlings- hus, barnehage)	16.11.2005
S-4656	E6 Sykkelrute Klemetsrud - Ryen, parsell Abildsø.	29.08.2012
V080389	Mindre vesentlig endring av reguleringsplan for del av gnr.160 bnr. 9 og gnr. 161, bnr. 6 som omreguleres til offentlig trafikkområde/fortau i krysset Lambertseterveien/Enebakk veien.	08.03.1989

3.2.3 Bussbom i Enebakkveien nord

I 2021 ble det satt opp en bussbom i Enebakkveien nordgående retning etter krysset med Sandstuveien (ca. 1.5km nord for Abildsøkrysset) for å redusere forsinkelser for kollektivreisende. Etterundersøkelser viser at bussbommen har bidratt til en trafikkreduksjon med ca. 13% ved bommen, en endring som sannsynligvis også har gitt en reduksjon i trafikken gjennom Abildsøkrysset.

3.2.4 Trafikkmengde og fartsgrense

Trafikkmengdene er basert på registreringer gjort oktober 2019 og 2021. Tungtrafikkandel stammer fra Nasjonal Vegdatabank (NVDB), registrert i perioden 2011/2012. Trafikkregistreringene som ble gjort av Bymiljøetaten i 2019 viste en betydelig nedgang i trafikken sammenlignet med tallene registrert i NVDB. Senere trafikkregistreringer i Enebakkveien og Lambertseterveien fra 2021 viser en svak nedadgående trend i trafikkmengdene i gatene inn mot Abildsøkrysset. Samtidig viser disse nyere tallene en høyere tungtrafikkandel i Enebakkveien N og S enn eldre tall for Lambertseterveien og Østensjøveien, noe som kan være resultatet av at busstrafikken er konstant samtidig som den øvrige trafikken har gått ned. I Enebakkveien S er det også noen målpunkt som byggevareforhandlere og lager som kan bidra til en høyere tungtrafikkandel her. Trafikktallene er vist i [tabell 2](#).

Tabell 2: Endring i trafikkmengder i Abildsøkrysset fra 2011/2012 til 2019 og 2021. * Det er forbundet usikkerhet ved tallene for tungtrafikkandel mtp. noen av tallene er av eldre dato

	Registrert trafikk 15.10.19	Beregnet ÅDT 2019, basert på SVV- metodikk	ÅDT fra NVDB, 2011/2012	Differanse	ÅDT fra Geobank 2021	Tungtrafikk- andel NVDB (årstall i parentes)*
Enebakkveien nord	5 833	5 200	10 000	-4 800	4879	8% (2021)
Enebakkveien sør	8 451	7 600	8 000	-400	7700	7% (2021)
Lambertseterveien	11 793	10 600	12 000	-1 400	11000	5% (2005)
Østensjøveien	8 429	7 600	10 000	-2 400		5% (2011)

Lambertseterveien har fartsgrense på 50 km/t, Enebakkveien sør for krysset og Østensjøveien har en fartsgrense på 40 km/t og Enebakkveien nord for krysset har en fartsgrense på 30 km/t forbi Abildsø skole, og siden 40 km/t.

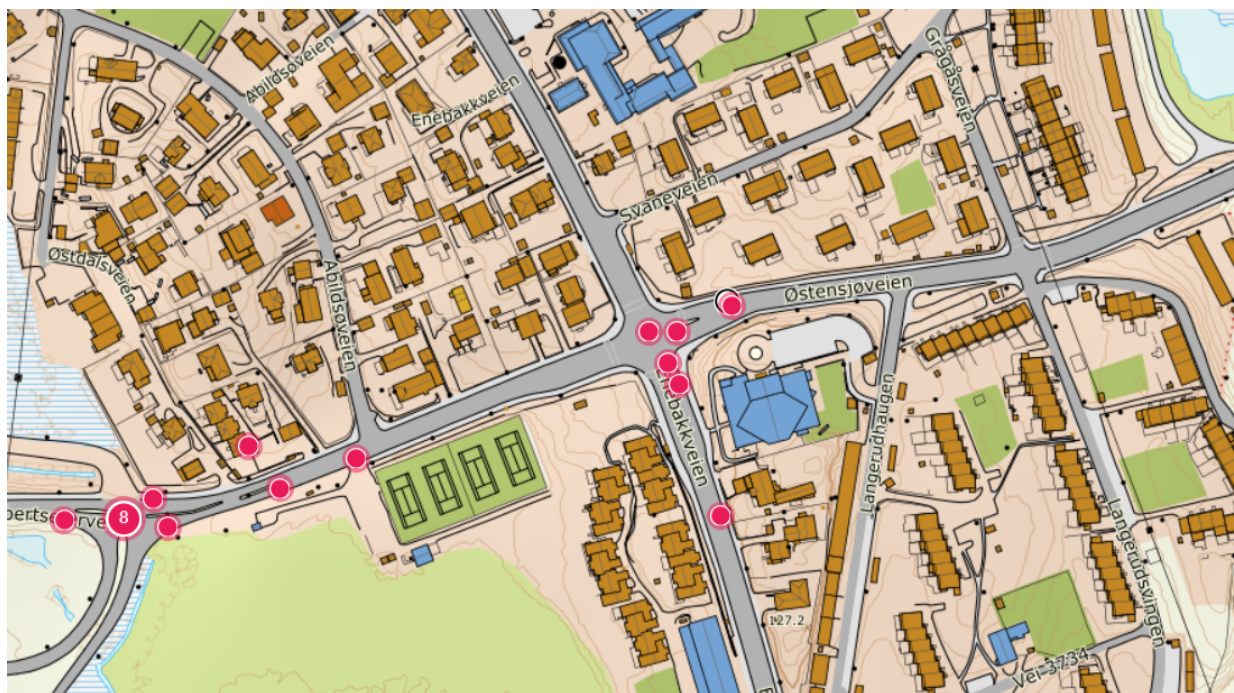
3.2.5 Abildsøkryssets rolle i veisystemet

Etter at bomstasjonen i Lambertseterveien i 2019 ble flyttet fra østsiden av E6 til vestsiden er det ikke lenger avgift for å velge E6 for reiser til Østensjø og øvrige destinasjoner øst for E6 i sørgående retning. Tidligere var det naturlig for kjørende å velge Enebakkveien for disse reisene, siden dette ikke medførte noen bomavgift. Endringene har gitt en trafikkreduksjon i Enebakkveien der trafikkregistreringer viser reduserte trafikkmengder, jf figur 8.

Enebakkveien fungerer som omkjøringstrase for E6 dersom den må stenges på grunn av ulykker, vedlikehold med mer. Derfor er det viktig at en viss avvikling i Abildsøkrysset opprettholdes for at omkjøringstrase skal ha kapasitet til å håndtere større trafikkmengder. Det er tilsvarende viktig å opprettholde avvikling på E6, og dermed unngå tilbakeblokkering fra Abildsøkrysset til E6.

Abildsøkrysset er viktig også med hensyn til utrykningstraseer. Lambertseterveien og Østensjøveien er en del av hovednettet for utrykningstraseer og Enebakkveien er markert som sekundær utrykningstrase. Det er derfor viktig at krysset møter behov for fremkommelighet ved beredskapssituasjon.

3.2.6 Trafikksikkerhet



Figur 4: Kart over trafikkuulykker (1.1.2013-31.12.2022, Statens vegvesen/Vegkart)

For perioden 2013-2022 er det registrert nitten trafikkuulykker i et utsnitt rundt Abildsøkrysset. De fleste ulykker har skjedd i nærheten av på- og avkjøringsrampene til E6 i Lambertseterveien eller i selve Abildsøkrysset. Åtte av ulykkene involverer myke trafikanter, der fem har vært kollisjoner mellom syklende og kjørende, og tre av ulykkene har ledd til alvorlige skader for den syklende. Alle ulykker med myke trafikanter foruten to, og alle som har resultert i alvorlig skadde, har skjedd i Lambertseterveien i tilknytning til påkjørsel til-/avkjørsel fra E6. For perioden er det rapportert en ulykke involverende en fotgjenger: en kollisjon mellom kryssende fotgjenger i Østensjøveien og høyre-svingende bil fra Enebakkveien sør.

3.2.7 Gange

Området rundt Abildsøkrysset er et utpreget forstadsstrøk dominert av småhus og rekkehus. Det er relativt få målpunkt for gående, og begrenset tilbud av service og næring. De viktigste destinasjonene for fotgjengere er Abildsø skole, et par barnehager, busstopp i Enebakkveien og Lambertseterveien/Østensjøveien og grøntområder rundt Østensjøvannet.

Hovedveiene Enebakkveien og Østensjøveien er opparbeidet med tosidig fortau. Lambertseterveien har tosidig fortau fram til tennisbanene på sørvestsiden av Abildsøkrysset og siden ensidig fortau på nordsiden av veien videre i retning Lambertseter. Mange av de omkringliggende boligstrøgsgatene er smale og de fleste har ikke fortau. Gående må her bruke veibanen for å komme seg fram. Langs Østensjøvannet og mot Abildsø kunstgressbane er det tilrettelagt med turveier og noen snarveier for fotgjengere.

I Abildsøkrysset er det signalregulerte fotgjengeroverganger i alle fire armer. Gående må krysse fire felt for hver arm, med en kryssingsavstand på mellom 13-16m. I Østensjøveien som har den lengste kryssingsavstanden, så er det trafikkøy mellom kjøreretningene. Grunnet høy trafikkbelastning i krysset så må gående som krysser gangfelt dele fase med svingende trafikk i noen av svingebevegelsene. I Enebakkveien N og Østensjøveien ca. 200m fra Abildsøkrysset er det signalregulert opphøyde gangfelt som gir adkomst mot Abildsø skole fra boligstrøk i vest og sør.

Utredningsarbeid som er gjennomført i samband med Hjertesoneprosjekt på Abildsø skole indikerer at den trafikale situasjonen rundt Abildsøkrysset oppleves som utrygg og utfordrende for skolebarn, grunnet en kombinasjon av mye trafikk, høy fart og stedvis manglende fortau.

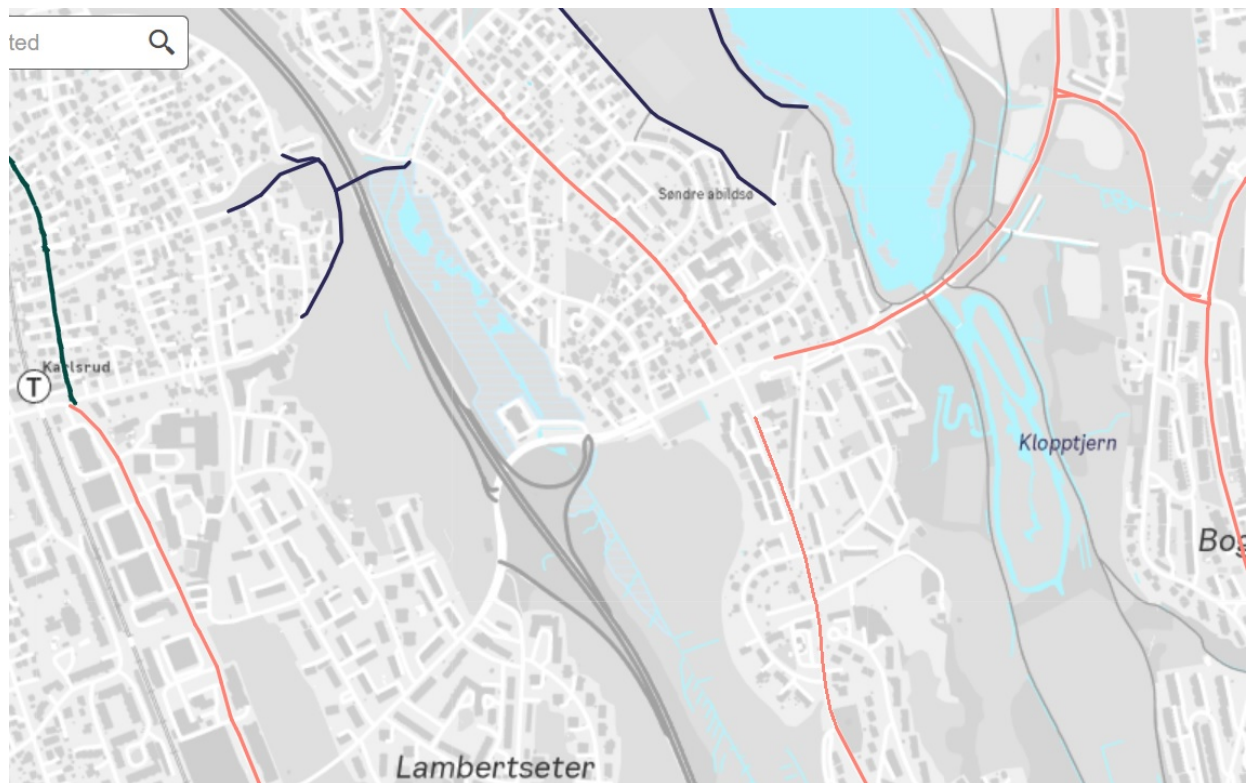
Det ble gjennomført tellinger av gående i Abildsøkrysset i morgen- og ettermiddagsrushet den 27.08.2024. Tellingene viser at det er flest gående som kommer til krysset fra Enebakkveien S både morgen og ettermiddag (se tabell 3). Færrest antall gående kommer in i krysset fra Lambertseterveien.

Tabell 3: Antall gående i Abildsøkrysset (27.08.2024)

Gående		
Fra	Morgen 07:00-08:30	Ettermiddag 15:00-16:30
Enebakkveien S	106	106
Enebakkveien N	52	73
Østensjøveien	50	48
Lambertseterveien	33	30
Sum	241	257
Totalt	498	

Mange av de gående ankommer krysset i puljer i forbindelse med ankomst og avgang for bussen. Abildsøkrysset er også et sted som nyttes for bytter mellom busser, og gående krysser da en eller et par av armene i krysset på vei fra et busstopp til et annet.

3.2.8 Sykkeltilrettelegging og sykkeltrafikk



Figur 5: Eksisterende sykkelinfrastruktur

Abildsøkrysset er en del av sykkelrute som går parallelt med E6 mellom Ryen og Skullerud. Ruten gir en relativt direkte kobling videre mot Oslo sentrum nordvest for Ryen, via blant annet Ryenbergveien, Konows gate og Dyvekes vei. Anslått reisetid med sykkel fra Abildsøkrysset til Oslo S er ca. 20 min., og fra Skullerud T til Oslo S under 30 min., noe som viser at sykling er konkurransedyktig sett opp mot andre transportformer. Abildsøkrysset er også koblingspunkt for syklende fra sør som skal videre mot Bryn via Østensjøveien. Det kan forventes at den pågående områderegulering for Skullerud, som legger opp til betydelig boligbygging i området sør for Abildsøkrysset, vil gi økt etterspørsel langs rutene i fremtiden.

Enebakkveien nord og sør for Abildsøkrysset er i dag opparbeidet med tosidige smale sykkelfelt (1,7-1,8m) som ender 60-70m før selve krysset (se figur 6). Det samme gjelder for Østensjøveien. Lambertseterveien savner helt sykkelinfrastruktur. Dagens situasjon gjør at syklende må flette med trafikken inn mot det relativt tungt trafikkerte Abildsøkrysset, noe som vil oppleves som utrygt for mange. At sykkelinfrastrukturen ender før krysset bidrar også til å gjøre den trafikale situasjonen uoversiktlig og lite intuitiv for syklende.

Det ble gjennomført tellinger av syklende i Abildsøkrysset i morgen- og ettermiddagsrushet den 26.08.2024. Tellingene viser at det i morgenrushet er flest syklende i Enebakkveien S, og at aller fleste fortsetter rett fram i retning Ryen. I ettermiddagsrushet går hovedstrømmen motsatt vei (se tabell 4). I tillegg er det også en del syklende begge retninger mellom Østensjøveien og Enebakkveien N. Omtrent en tredel av alle syklende passerer Abildsøkrysset helt eller delvis på

fortau og i fotgjengerfelt, heller enn i veibanen. Dette er en tydelig indikator på at dagens situasjon oppleves som utrygg og resulterer i dårlig fremkommelighet for syklende.

Syklende som kommer fra Enebakkveien S og skal videre i Østensjøveien kan også unngå Abildsøkrysset gjennom å sykle gjennom boligområdet Langerud. Anekdotiske fortellinger tilsier at dette er relativt vanlig forekommende, hvilket viser at antall syklende av syklende gjennom området sannsynligvis er større enn hva tellingene i krysset viser.

Tabell 4: Antall syklende i Abildsøkrysset (26.08.2024)

Syklende		
Fra	Morgen 07:00-08:30	Ettermiddag 15:00-16:30
Enebakkveien S	61	27
Enebakkveien N	19	65
Østensjøveien	28	36
Lambertseterveien	12	13
Sum	120	141
Totalt	261	

Når det kommer til sykkelparkering så er det nylig etablert 13 a-stativer (26 plasser) ved Abildsø skole som en del av Hjertesonearbeidet ved skolen.

3.2.9 Myke trafikanter sett samlet

Tellingene av myke trafikanter viser at det i dag er flere gående enn syklende som passerer Abildsøkrysset i rushtiden. Da tellingene er gjennomført på dager med noe forskjellige værforhold så bør likevel direkte sammenligning av tallene gjøres med forsiktighet. Videre er det relativt mange syklende på fortau, og andel som sykler på fortau ser også ut til å være størst i perioder når det totale antallet myke trafikanter er som størst. Observasjoner i forbindelse med tellinger av myke trafikanter viser at syklende ofte sykler opp på fortauet der sykkelfeltene tar slutt før krysset. Dagens situasjon med manglende sammenheng i sykkelnettet gjennom Abildsøkrysset bidrar derfor til utrygghet og redusert fremkommelighet også for gående.

Observasjoner i samband med tellinger indikerer at gruppene av myke trafikanter er sammensatt av trafikanter i forskjellige aldre, og med forskjellige målpunkt. Her er både lokal trafikk bestående av gående og syklende som skal til/fra skole og fritidsaktiviteter og pendlere som bruker kollektivtrafikk eller sykkel for transport til/fra/via Abildsøkrysset.

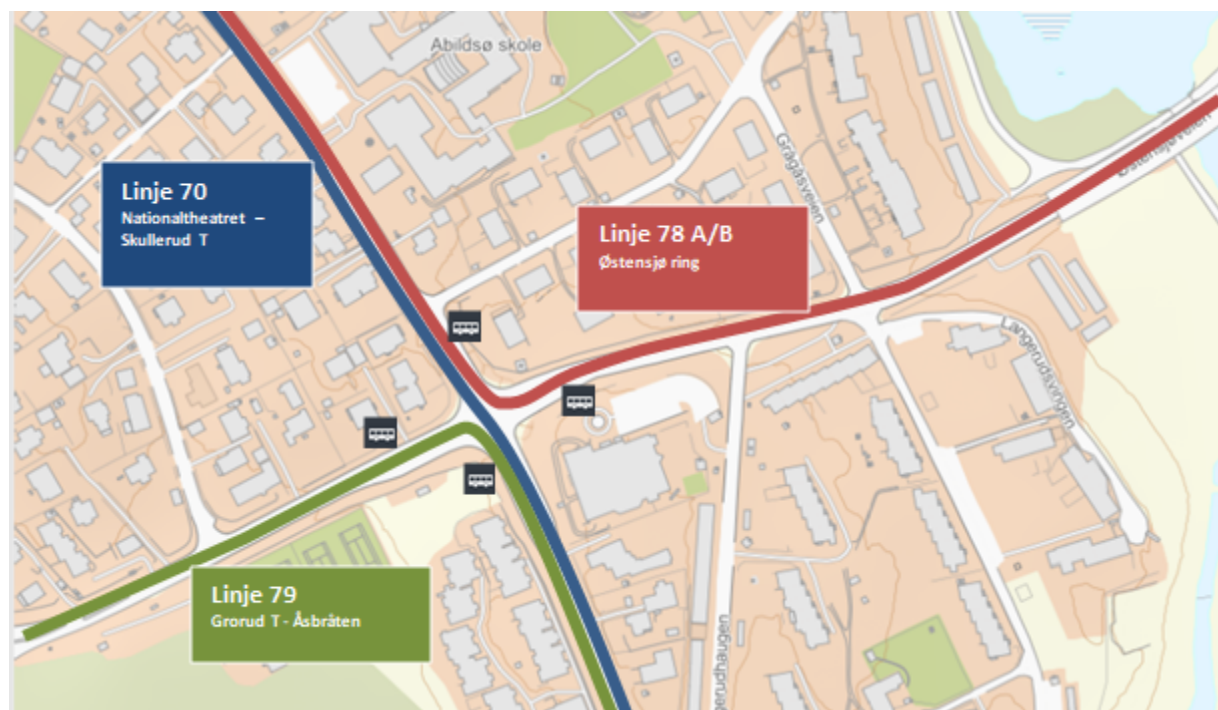
3.2.10 Kollektivtrafikk

I krysset frekventerer busslinje 70 Nationaltheatret – Skullerud T, 78 A/B Østensjø ring og 79 Grorud T- Åsbråten. Alle linjer stopper på holdeplasser tilknyttet Abildsøkrysset, som har en holdeplass i hver arm retning ut av krysset.

Tabell 5: Busslinjer i Abildsøkrysset (kilde: ruter.no)

Busslinje	Frekvens russtrafikk	Frekvens lavtrafikk
70 Nationaltheatret – Skullerud T	Hvert 7./8. min	Hvert 15. min
70E Nationaltheatret – Skullerud T	Hvert 15. min	Ingen
78A Østensjø ring 78B Østensjø ring Ringrute som kjøres begge retninger	Hvert 30. min Hvert 30. min	Hvert 30. min Hvert 30. min
79 Grorud T - Åsbråten	Hvert 7./8. min	Hvert 15. min

I desember 2024 starter det opp en prøveperiode med en ekspressbuss 70E som gir kortere reisetid til sentrum for beboere rundt Abildsøkrysset.



Figur 6: Busslinjer som passerer Abildsøkrysset og plassering av holdeplasser

Busslinjene som passerer Abildsøkrysset har i snitt drøyt 850 påstigende og knapt 800 avstigende per dag (se tabell 6). Det er relativt høye tall for et sted med få målpunkt, og indikerer at Abildsøkrysset også fungerer som et byttepunkt mellom busslinjer (primært mellom linje 79 og linje 70). Mest brukte holdeplasser er i Enebakkveien N og S.

Tabell 6: Av- og påstigende (snitt), uke 41, 42 og 43 i 2023 (Ruter, 2024)

Holdeplass	Påstigende	Avstigende
Abildsø (mot Lambertseter)	179	100
Abildsø (mot Oppsal)	22	86
Abildsø (mot Ryen)	464	116
Abildsø (mot Skullerud)	204	487
Total	869	789

Flere av busslinjene opplever problem forsinkelser gjennom Abildsøkrysset. Problemene gjelder særlig for busslinje 79.

3.2.11 Barn og unge

Abildsøkrysset med omegn er del av barn og unges vei til barnehage og skole. Abildsø skole ligger ca. 150 meter nord for krysset. Abildsø menighetsbarnehage ligger nært tilknyttet krysset på østsiden mellom Østensjøveien og Enebakkveien, og Lille Langerud barnehage ligger ca 200m sørøst for Abildsøkrysset i boligområdet med samme navn.

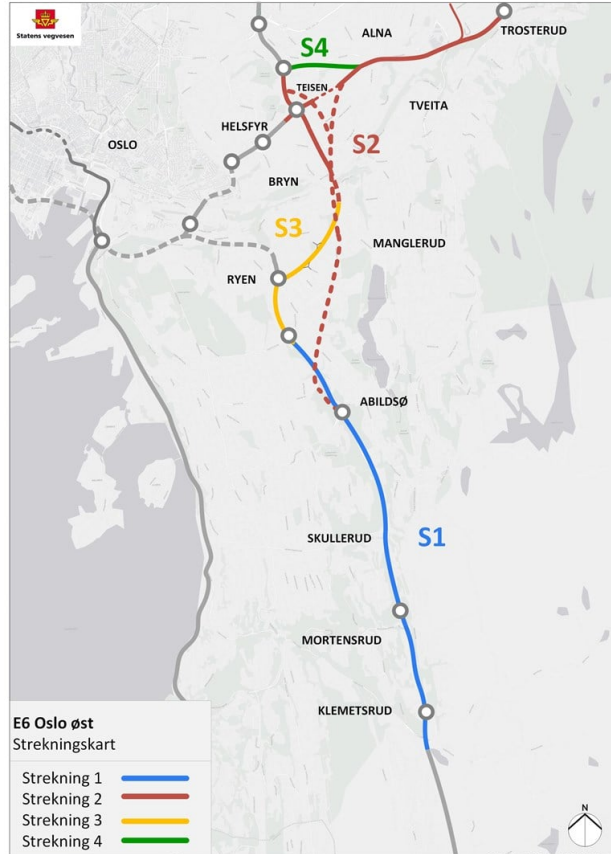


Figur 7: Skolekrets på Abildsø (kilde: Geobank, Oslo kommune)

Som vises i figur 14 så har skolekretsen til Abildsø skole hovedtyngden av elever på nordsiden av Østensjøveien/Lambertseterveien. Det er derfor i realiteten relativt få elever som må ferdes gjennom selve Abildsøkrysset på vei til og fra skolen. Det handler framfor alt om elever bosatt i sørvest for krysset, mellom Lambertseterveien og Enebakkveien sør. Elever bosatt på Langerud, som ligger på sørsiden av Østensjøveien/Lambertseterveien, bruker i hovedsak signalregulert gangfelt i enden av Langerudsvingen som leder inn til skolen via Grågåsvæien.

Det er nylig gjennomført undersøkelser av barn og unges mobilitetsutfordringer i området som en del av etablering av en Hjertesone ved Abildsø skole. En spørreundersøkelse blant foreldre som ble gjennomført før implementeringen av tiltak i området rundt skolen viset at bare 46% menet at skoleveien var trygg, noe som er betydelig under snittet på 57% for skoler i Oslo sør-

øst. Resultatet var noe forbedret i etterundersøkelsen, der i underkant av 50% mente at skoleveien er trygg, men tallet er fortsatt langt under snittet for skoler i området. Befaringer som er gjennomført med skoleelever viser at Abildsøkrysset oppleves som uoversiktlig og utrygt pga. mye trafikk og kryssets størrelse. Også Enebakkveien N og Østensjøveien ved Langerudsvingen peker seg ut som steder som oppleves som særlig utrygge og utfordrende pga. trafikkmengder og krysningspunkter som ikke oppleves trygge nok.



3.2.12 Reisevaneundersøkelse 2022/2023

Et uttak fra nasjonal reisevaneundersøkelse 2022/2023 viser at befolkningen i bydel Østensjø har tilgang til både bil (74%) og sykkel (71%) i større grad enn gjennomsnittet i Oslo (63% og 65%). Tilgangen på kollektivtrafikk er svært god for 84% av befolkningen i bydel Østensjø, hvilket er helt likt snittet for Oslo kommune. Om vi ser på reisemiddelfordeling for bydel Østensjø så gjøres 30% av reisene til fots, 8% på sykkel, og 22% med kollektivtrafikk, for en total andel grønn mobilitet på 60%. 40% av reisene skjer med bil, der 32% er bilreiser som fører og 8% som passasjerer. Sammenlignet med Oslo som helhet, der fordelingen er 38% til fots, 8% på sykkel, 24% med kollektivtrafikk og 27% med bil, så kjører folk i bydel Østensjø betydelig mer bil og går mindre enn gjennomsnittet.

Andelen gange-, sykkel, og kollektivreiser er 10% under snittet for Oslo, hvilket indikerer et potensiale for omstilling fra personbil til andre reisemiddel. Samtidig er tallene for Østensjø relativt like tallene for andre bydeler i ytre by, der det generelt er en lavere konsentrasjon av målpunkter, større avstander, og dårligere tilrettelagt for myke trafikanter.

3.3 Forventet utvikling

3.3.1 E6 Oslo øst/Manglerudtunnelen

Statens vegvesen valgte høsten 2020 å sette prosjektet E6 Oslo øst på vent på grunn av den politiske uenigheten rundt prosjektets omfang. Prosjektet har hatt som mål å redusere støy og luftforurensinger og samtidig øke kapasiteten på E6 gjennom Oslo øst.

E6 Oslo øst var ikke blant de foreslåtte prosjektene i regjeringens forslag til Nasjonal transportplan 2025-2036 som ble lagt frem våren 2024.

Manglerudtunnelen er nevnt i Hammersborgerklæringen (byrådsplattform 2023) og det er derfor knyttet usikkerhet til hvordan dette påvirker prosjektet fremover.

3.3.2 VPOR for Skullerud

Det er pågår arbeid med en veiledende plan for offentlige rom (VPOR) for Skullerud (Saksnummer 201411787). Saken er oversendt til politisk behandling pr. Oktober 2024. Planalternativene som er utredet innebærer ca. 105 000 BRA nye boliger og ca. 7500 ny BRA til varehandel. Alternativene innebærer en reduksjon i næringsareal på 8000-17'000. VPOR har ikke tatt stilling til parkeringsdekning. Det vil løses i detaljregulering i tråd med den til enhver tid gjeldende parkeringsnorm. Dette, samt eventuelle forbedringer i kollektivtilbudet og framkommelighet i veinettet vil påvirke reisemiddelfordeling mye. Det er derfor stor usikkerhet til hvordan utbygging på Skullerud, som ligger knapt 2km sør for Abildsø, vil påvirke personbiltransporten i området.

3.4 Problembeskrivelse

Abildsøkrysset er et stort kryss med høye trafikkmengder. Dette oppleves uoversiktlig og avvisende for myke trafikanter, spesielt syklende.

Videre utdyping:

- Høy trafikkmengde, hastighet og relativt høy tungtrafikkandel, samtidig som dagens situasjon for syklister tilbyr sykling i blandet trafikk i kryssområdet. Situasjonen er problematisk da dagens tilrettelegging i de tilgrensende veiarmene Østensjøveien og Enebakkveien inviterer til sykling, samtidig som det mest ulykkesutsatte punktet ikke gir noe areal eller veiledning til syklister ei heller skaper oppmerksomhet om syklister til andre trafikantergrupper. Mangel på tilrettelegging for syklende gjør at mange sykler på fortau, noe som skaper potensielle konflikter med gående i kryssområdet. Det er forventet flere syklende gjennom Abildsøkrysset i de kommende årene.
- Krysset er relativt stort og har flere kjørefelt, og oppleves som uoversiktlig og utrygt for gående Hvileområder/middeler for fotgjengere mangler i tre av armene. Det innebærer at gående må være sikre på å klare å krysse hele veien ila. en grønnfase, som kan være problematisk for særlig, barn, eldre og funksjonshemmede. Det er mange som går gjennom krysset i forbindelse med bytte mellom busslinjer, og problemene gjelder derfor også for reisende med kollektivtrafikk.

- Nærhet til motorveien gir bilister på det kommunale veinettet som akkurat har tatt av fra en konfliktfri vei. Når bilistene kommer inn i et boligstrøk og skoleområde kan systemskiftet være problematisk da det krever endret atferd. Utfordringen gjenspeiles i viss grad i ulykkesstatistikken.
- Busslinjer i alle veiarmene og mange ulike svingebevegelser gjør det vanskelig å prioritere en hovedstrøm.
- Nærhet til E6 stiller krav til kryssets avvikling for å ikke risikere tilbakeblokkering på rampene til motorveien. Det kan oppfattes som problematisk sett opp mot kommunens mål om at alle prosjekter skal bidra til trafikkreduksjon.
- Det antas at noe gjennomgående biltrafikk som burde kjørt på riksveisystemet, istedenfor bruker Østensjøveien via Abildsøkrysset, som snarvei når det oppstår kø på E6. At Østensjøveien konkurrerer tidsmessig mot E6 kan være problematisk sett opp mot gatenettets funksjon som beredskapsvei og kollektivtrase, som krever fremkommelighet for motoriserte kjøretøy, samtidig som økt fremkommelighet risikerer å styrke Østensjøveiens konkurransekraft mot E6.
- Abildsøkrysset ligger mellom to større nord-sørgående barrierer (E6 og Østensjøvannet). Dette begrenser mulighetsrommet for å fordele mobilitetsfunksjoner i området.
- Rampen mot E6 ved Abildsøkrysset er nærmeste påkoblingspunkt til riksveinettet for et stort geografisk område inkl. Skullerud. Videre byutvikling/fortetting innenfor dette område kan forventes å komme å belaste Abildsøkrysset trafikalt, med mindre E6-systemen endres i fremtiden. Dette vil være problematisk sett til areal knappheten innenfor kommunal grunn.

3.5 Konsekvensen av dagens situasjon (0-alternativ)

For å øke sykkelens attraktivitet i Oslo er det viktigste grepet å bygge et sammenhengende sykkelveinett med god standard, slik at raskt, enkelt, og trygt kan bevege seg rundt på sykkel i byen. Uten et sammenhengende sykkelveinett vil det være vanskelig å nå mål om 25 % sykkelandel i Oslo. Et sykkelveinett uten gode forbindelser gjennom kryss kan føre til økt antall ulykker. Det kan også bidra til utrygghet for gående, da flere velger å sykle på fortau og i gangfelt.

Det er mål om at 9 av 10 barn skal gå eller sykle til skolen i Oslo. For at målet skal være oppnåelig er det viktig at skoleveien er trafiksikker og trygg også for barn.

Det er viktig å sikre god fremkommelighet for kollektivtransport, slik at den er konkurransedyktig mot privatbil. Dårlig tilrettelegging for sykkel kan også bidra til mer trengsel på kollektivtransportmidlene.

Abildsøkrysset er lokalisert i ytre by, og er tilkoblingspunkt mot både riksveinettet og Oslo sentrum for Skullerud, der det planlegges utbygging av boliger og næring. Konsekvensene av en kommende utviklingen av Skullerud for situasjonen i Abildsøkrysset er fortsatt uklar, men det kan antas at en utbygging vil resultere i et økt transportbehov gjennom krysset, og en intensivering av de problem og utfordringer som er beskrevet i delkapittel 3.4.

4 Behovsanalyse

Metode

Behov i dette kapitelet er i hovedsak kartlagt basert på to forskjellige grunnlag: 1) den opprinnelige utredningens behovsanalyse og, 2) den oppdaterte situasjons- og problembeskrivelsen i dette konseptvalgnotatet. Den seinere bygger på delvis nytt datagrunnlag i form av blant annet tellinger og observasjoner av myke trafikanter, og rapporter fra Hjertesonearbeidet ved Abildsø skole.

På bakgrunn av de metodiske svakheter i behovskartleggingen og interessent- og aktøranalysen, som ble identifisert i kvalitetssikringen (KS1) av den opprinnelige utredningen, er det også gjennomført møter med følgende sentrale aktører og interessenter: Ruter, Statens Vegvesen og FAU Abildsø. Behov er også innhentet fra VAV og BRE via epost.

Normative behov er i hovedsak oppsummert basert på erfaringer fra andre utredninger.

4.1 Normative behov

Tabell 7: Oversikt normative behov

Normative behov	Kilde og referanse	Betydning
Nullvisjonen - Visjonen om et transportsystem der ingen blir drept eller hardt skadd. Ambisjon om at det innen 2030 maksimalt skal være 350 drepte og hardt skadde i veitrafikken, hvorav maksimalt 50 drepte, og at ingen skal omkomme i veitrafikken i 2050.	Nasjonal transportplan 2022-2033, Stortingsmelding 20 (2020-2021), vedtatt 19. mars 2021.	Veier og gater skal utformes på en måte som fremmer trafikksikker atferd hos trafikantene, og i størst mulig grad medvirker til at menneskelige feilhandlinger ikke fører til alvorlige skader eller død.
Mål om at 8 av 10 barn skal gå eller sykle til skolen.		
Innen 2025 skal 25 prosent av alle hverdagsreiser foregå på sykkel.	Kommuneplan for Oslo 2018. Vedtatt 30. januar 2019. Oslo kommune.	For å lykkes med å nå målsetningen må kommunale prosjekter aktivt prioritere infrastruktur til syklist: Nye sykkelveier, oppgradere eksisterende sykkeltraseer, sikre sykkelparkering ved store knutepunkter, etc.
Gående, syklende, kollektivtransport og nyttetransport skal prioriteres, i den rekkefølgen.	Oslopakke 3. Nasjonal transportplan 2022-2033, Stortingsmelding 20 (2020-2021).	I utgangspunktet gjelder det at gående har prioritet foran syklist, syklist prioritet foran kollektivtrafikk, og kollektivtrafikk foran privat biltrafikk.
I Oslo skal klima-, miljø- og helsevennlige transportløsninger være førstevalget.	Oslo kommune Bymiljøetaten Tildelingsbrev 2024, Byrådsavdeling for miljø og samferdsel, februar 2024	Prioritering av gående, syklende og kollektivtrafikk framfor privatbiler, både i funksjon og areal.
Mål om at biltrafikken i Oslo skal reduseres med en tredel innen 2030. Dette skal være førende i alle relevante tiltak og prosjekter.		Det skal identifiseres trafikkreduserende tiltak i relevante prosjekt, for eksempel ved å stenge eller enveisskilte gater.
Bymiljøetaten skal prioritere prosjekter som bidrar til å tette huller og manglende forbindelser som bryter opp sammenhengende sykkelinfrastruktur.		Tilrettelegge for at gange skal være det naturlige førstevalg på korte reiser. Prioritere og styrke arbeidet med klimatilpasning og overvannshåndtering.

Sikre og utvide byens blågrønne strukturer, det biologiske mangfoldet og tilrettelegge for friluftsliv og urbant landbruk.		Bidra til å øke andelen areal regulert til grønnstruktur, planlegge beplantning inn i prosjekter.
Prinsippet om universell utforming skal ivaretas i planleggingen og kravene til det enkelte byggetiltak.	Plan- og bygningsloven, Alminnelig del, Kapittel 1 Fellesbestemmelser, §1-1 Lovens formål.	Tiltak skal planlegges etter angitte krav til universell utforming. - Gater utformet så at de gir tilgjengelighet for alle - Universell utforming på holdeplass og for tilkomster - Universell utforming ved andre målpunkter
Andelen barn og unge som går eller sykler til skolen skal være på minst 90 %.	Oslos sykkelstrategi 2015-2025, Oslo kommune	Det skal være særlig fokus på god tilrettelegging for myke trafikanter til skolene i planområdet. Skjerping av tilsvarende mål i Nasjonal transportplan.
Eiendommer skal være sikret lovlig adgang til veg som er åpen for alminnelig ferdsel.	Plan- og bygningsloven, Byggesaksdel, Kapittel 27 Tilknytning infrastruktur, §27-4 Atkomst. Tilføyd ved lov 8 mai 2009.	Eiendommer langs strekningen må sikres kjørbare atkomst.
Overvann skal være en naturlig del av tidlig planlegging, og det skal benyttes åpne og fleksible overvannsløsninger. Møte klimautfordringene og minimere skader og ulemper.	Strategi for overvannshåndtering i Oslo 2013-2030.	Åpne lukkede elver og bekker, bruke grønne tak og grønne og gjennomtrengelige flater istedenfor tett asfalt, samt utnytte de grønne arealene vi allerede har. Identifisere og tilrettelegge for flomveier og fordrøyningsområder.

4.2 Etterspørselsbaserte behov

I tabell 8 oppsummeres de viktigste behovene som denne utredningen skal søke å løse. Behovene er vurdert opp imot prosjekttuløsende behov og gjeldende politiske føringer. I tabellen under er behovene rangert fra mest til minst viktig, med utgangspunkt i den «omvendte mobilitetspyramide» der gående, syklende og kollektivtrafikk prioriteres i den gitte rekkefølgen.

Tabell 8: Etterspørselsbaserte behov

Behov som investeringen søker å innfri	Rammebetingelse	Situasjonsbeskrivelse	Behovshaver
Lesbart trafikkbilde med høy trafikksikkerhet	Null-visjonen, trafikksikkerhetsplan for Oslo, Sykkelstrategi for Oslo 2015-2025, Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging, NTP 2022-2033	Krysset har viss ulykkesrisiko i dag, denne kan øke dersom trafikken øker	Gående og syklende Skolen

Trafikal trygghet og attraktivt gatemiljø	Oslo kommune Bymiljøetaten Gatenormal, Tildelingsbrev 2024	Krysset oppleves som utrygt for myke trafikanter, og sammen med støy og støv bidrar dette til at området ikke oppfattes som attraktivt. Potensialet for økt andel gange og sykkel blir ikke realisert.	Gående, syklende, beboere og besøkende til målpunkter rundt krysset
God fremkommelighet for gående og syklende	Sykelstrategi for Oslo 2015-2025, Plan for sykkelveinettet i Oslo, Klimastrategi for Oslo mot 2030	Mangel på sykkeltilrettelegging gjennom krysset gir dårlig fremkommelighet for syklende. Mange sykler på fortau, noe som reduserer fremkommelighet og trygghet for gående.	Gående og syklende
God fremkommelighet for kollektivtrafikk	Oslopakke 3, Byvekstavtale Oslo-området 2019-2029, Klimastrategi for Oslo mot 2030	Busstrafikken forsinkes av biltrafikk i rushtid	Ruter Kollektivreisende
Tilgjengelighet til målpunkter og hovedveinettet	Enebakkveien er utrykningstrasé og beredskapsvei for E6	God tilgjengelighet i dag, men begrenset fremkommelighet i krysset. Særskilt behov for å ivareta Enebakkveien som beredskapsvei til E6	Statens Vegvesen Utrykningsetatene Bilister Varetransportører Næringsdrivende

4.3 Aktør- og interessent analyse

I tabell 9 og 10 gis oversikt over sentrale aktører og interessenter som er kartlagt som en del av utredningen. Uttrykt eller antatt behov og holdning til utredningen er også beskrevet.

Tabell 9: Aktøranalyse

Aktører	Uttrykte behov	Forventet holdning til utredningen
MOS	Prioritere prosjekter som bidrar til å tette huller og manglende forbindelser som	Positiv

	bryter opp sammenhengende sykkelinfrastruktur	
Bymiljøetaten	Trygge og trafikksikre forhold for alle trafikanter på strekningen. God fremkommelighet for primært gående, syklende og kollektivreisende.	Positiv
Staten vegvesen	Unngå tilbakeblokkering mot E6 i rushtid Tilstrekkelig trafikkaviklingskapasitet når Abildsøkrysset brukes som omkjøringstrase for E6	Nøytral
Ruter	God framkommelighet for busslinjene gjennom krysset. God standard på holdeplasser.	Positiv
Brann- og redningsetaten	God fremkommelighet gjennom krysset (inkl. for lange brannbiler)	Nøytral
VAV	Koordineringsbehov når det kommer til planlegging og gjennomføring av tiltak i området.	Nøytral
PBE	Sikre at eventuelle reguleringsendringer er i tråd med overordnede planer og føringer.	Nøytral

Tabell 10: Interessentanalyse

Interessenter	Uttrykte behov	Forventet holdning til utredningen
Gående	Trafikksikker og trygg fremkommelighet Oversiktlig trafikal situasjon	Positiv

Syklende	Trafikksikker og trygg fremkommelighet gjennom området. Sammenheng i sykkelnettet Oversiktlig trafikal situasjon	Positiv
Kollektivreisende	God og forutsigbar fremkommelighet gjennom krysset. Gode og universelt tilgjengelige holdeplasser. Trygge og oversiktlige krysningspunkter	Nøytral/positiv
Naboer/beboere	Godt lokalmiljø (lite støy og god luftkvalitet) Trafikksikkerhet og attraktivt gatemiljø Minst mulige inngrep i privat areal Adkomst til eiendommer	Positiv/nøytral Enkelte negative ved ev. behov for inngrep i privat areal
Kjørende	Trafikksikre og oversiktlige forhold	Nøytral
Abildsø skole	Trafikksikker og trygg fremkommelighet for myke trafikanter i og rundt Abildsøkrysset.	Positiv
FAU	Trafikksikker og trygg skolevei. Trygge krysningspunkter. Unngå økt trafikk gjennom området.	Positiv
Bydel Østensjø	Trygge og trafikksikre forhold for gående og syklende. Trafikksikre krysningspunkter. Redusere gjennomgangstrafikk	Positiv
Bylogistikk	God og forutsigbar fremkommelighet	Nøytral

Interessekonflikter

Tabell 11: Oversikt mulige interessekonflikter

Interessekonflikt	Mulige løsninger/ avbøtende tiltak
Arealknapphet. Dersom man skal holde seg innen gjeldene regulering må det gjøres en prioritering av trafikantene.	• Erverve areal • Søke dispensasjon fra gjeldene regulering
Fremkommelighet kollektivtrafikk vs. gående og syklende	• Prioritering i signalanlegget
Fremkommelighet personbil vs. myke trafikanter	• Prioritering i signalanlegget • Omdisponere areal fra vei til fortau og sykkelfelt

4.4 Et klart uttrykt behov

Det er behov for et trafiksikkert, oversiktlig og trygt kryss for myke trafikanter, samtidig som veiutformingen sikrer kollektivtrafikkens fremkommelighet og beredskap.

5 Mål

5.1 Kommunemål

Abildsøkrysset er et trafiksikkert og oversiktlig kryss som oppleves trygt for myke trafikanter. Utformingen sikrer god fremkommelighet for kollektivtrafikk og beredskap, uten å overføre gjennomgangstrafikk fra riksveinettet.

5.2 Effektmål

Tabell 12: Effektmål

	Effektmål	Indikator	Kilde
--	-----------	-----------	-------

E1	Kryssområdet tilbyr høy trafiksikkerhet for alle trafikantgrupper	Ingen drepte eller alvorlig skadde i løpet av en 5 års periode etter gjennomført prosjekt.	BYM/TS
E2	Gående opplever høy grad av trygghet og god fremkommelighet gjennom kryssområdet		BYM/PUS
E3	Intuitivt og fremkommelig for syklende, med høy grad av opplevd trygghet.	Reduksjon i sykling på fortau og over gangfelt	BYM/PUS
E4	God fremkommelighet og pålitelighet for kollektivtrafikk	a) Reisetiden for buss er lik eller bedre enn i dag b) Påliteligheten (varians i reisetid) er lik eller bedre enn i dag	Ruter
E5	Unngå overføring av gjennomgangstrafikk fra riksveinettet (E6) til kommunalt veinett	Lik eller lavere trafikkmengde i Lambertseterveien og Østensjøveien (referanseår: 2019)	BYM

6 Krav

6.1 Skal-krav

På bakgrunn av tidligere konseptvalgutredning for Abildsøkrysset er det formulert ett skal-krav:

S1 – Opprettholde avvikstrasé for E6

Ettersom det ikke er gjennomført en ny grovsiling i dette konseptvalgnotatet så er skal-kravet fremst inkludert her for å beskrive et sentral premiss som har avgrenset mulighetsrommet i den tidligere utredningen, og som ligger til grunn for de konsepter som er videreutviklet i kapittel 7 i dette notatet.

6.2 Vurderingskriterier (bør-krav)

Følgende vurderingskriterier (tabell 13) er avledet fra behov og mål, og er brukt i vurderingen av ikke prissatte virkninger i alternativanalysen i kapittel 7.

Tabell 13: Vurderingskriterier

	Vurderingskriterier	Betydning (Noen, middels, stor)	Begrunnelse og forankring
--	---------------------	---------------------------------------	------------------------------

V1	Trafikksikkerhet for alle trafikantergrupper	høy	Effektmål 1
V2	Fremkommelighet, opplevd trygghet og gangavstand for fotgjengere	høy	Effektmål 2
V3	Opplevd trygghet, intuitiv tilrettelegging og fremkommelighet for syklist	høy	Effektmål 3
V4	Fremkommelighet og pålitelighet for kollektivtrafikken	høy	Effektmål 4
V5	Trafikkreduksjon	middels	Effektmål 5
V6	Tilgjengelighet til holdeplassområder	middels	Normative og etterspørselsbaserte og behov

7 Alternativutvikling og analyse

7.1 Metode

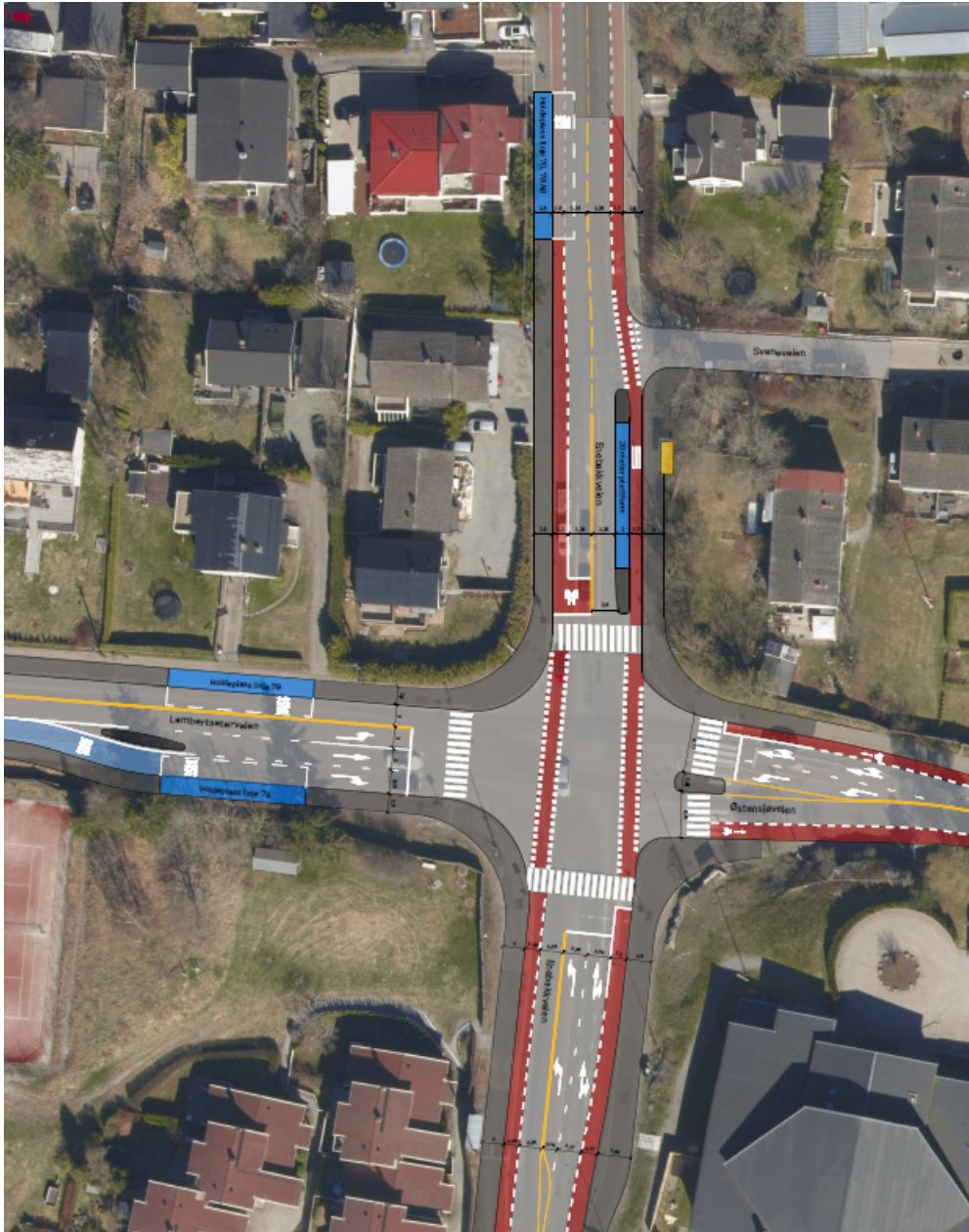
Alternativutviklingen har tatt utgangspunkt i arbeidet som ble gjennomført i KVV Abildsøkryss (2021). Grunnet et begrenset prosjektområdet og handlingsrom er det ikke gjennomført en ny mulighetsstudie med grovsiling for dette notatet. Med begrenset handlingsrom menes det at det bare er to aktuelle hovedutforminger av et kryss som Abildsøkryss: Lysregulering og rundkjøring. Større konstruksjoner (over- og underganger) er også blitt forkastet.

På bakgrunn av svakheter avdekket i KS1-rapporten er det utviklet et 0+ alternativ som ikke forutsetter reguleringsplan. Videre er det gjort tilpasninger og videreutvikling av tre konsepter fra KVV Abildsøkryss med utgangspunkt i den oppdaterte problem- og behovsanalysen.

Alternativene sammenlignes opp mot dagens situasjon (alternativ 0), som beskrevet i kapittel 2.

7.2 Konseptbeskrivelse

7.2.1 Alternativ 0+



Figur 8: Alternativ 0+

Figur 9 - Alternativ 0+

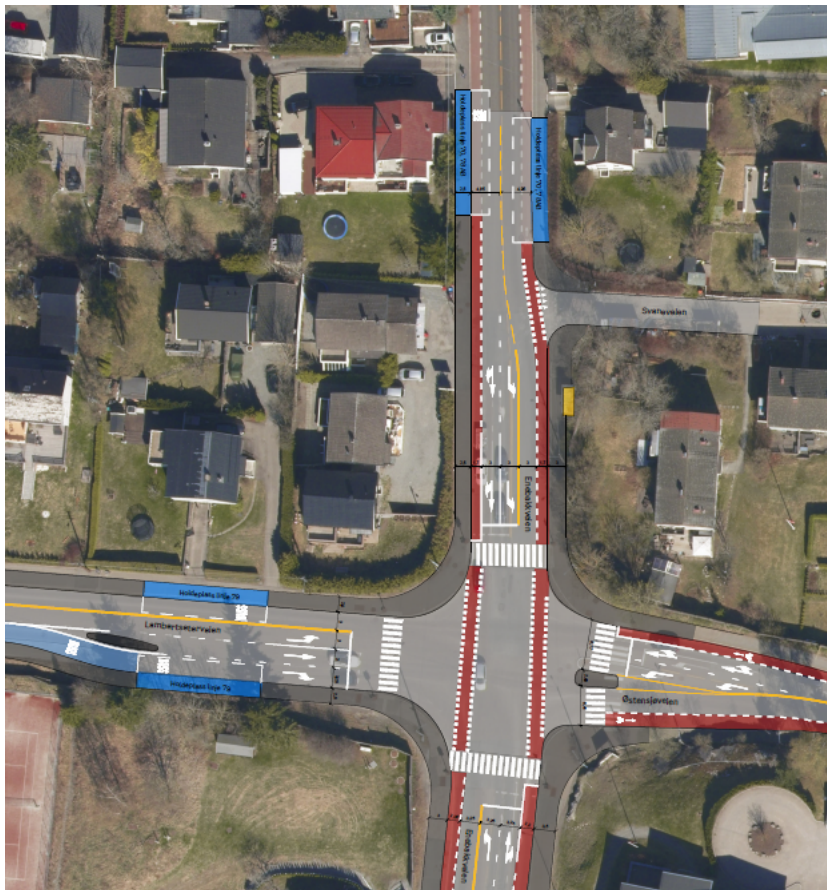
Alternativ 0+ har to hovedgrep:

- 1) Endret holdeplassstruktur
- 2) Gjennomgående sykkelfelt i Enebakkveien

Holdeplasser samles i Enebakkveien nord og Lambertseterveien. Dette gir plass til å trekke sykkelfelt frem til kryssområdet, som skaper bedre sammenheng for syklende. Det blir lagt sykkelfelt bak holdeplass i Enebakkveien, retning sentrum. Lambertseterveien tilrettelegges ikke med sykkelfelt, for å unngå å lede syklende mot ulykkespunkt ved E6-rampen. I stedet blir det lagt et kollektivfelt i Lambertseterveien, med deleøy inn mot holdeplass.

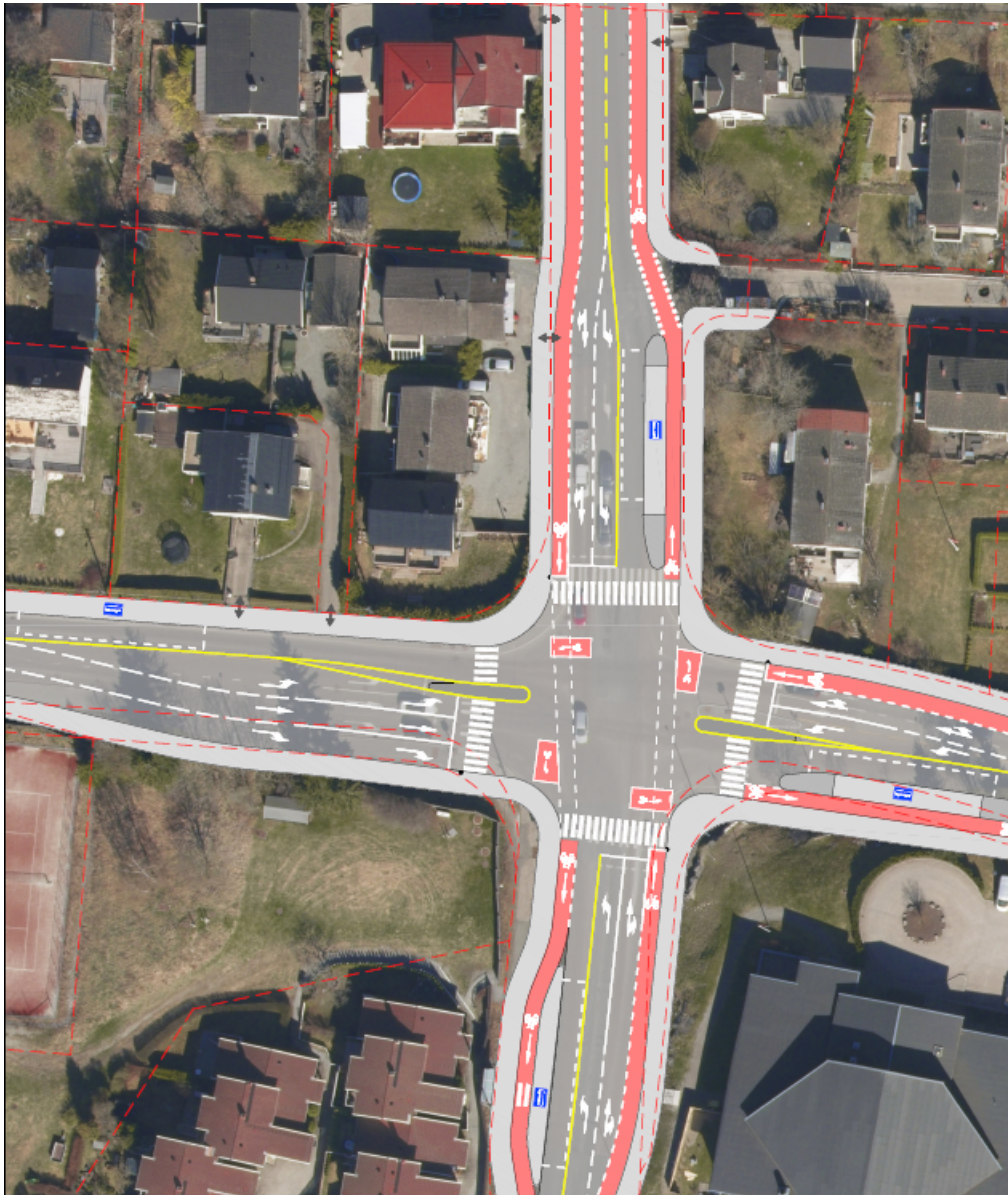
I tillegg trekkes sykkelfelt gjennom kryssområdet langs Enebakkveien. Dette krever endring av forkjørreguleringen: Både Enebakkveien og Lambertseterveien/Østensjøveien er i dag forkjørsvier, men førstnevnte har vikeplikt i krysset ved signalfeil (gulblink) eller avslått signal. Endring må søkes til Statens vegvesen.

I alternativet er også ett svingefelt i Enebakkveien nord fjernet. Dette grepet er ikke undersøkt isolert i trafikkanalyse for KVV Abildsøkrysset (2020). Det mulig å nedskalere til dagens feltbruk dersom senere detaljering og analyser viser behov for det. Dette krever flytting av holdeplass i Enebakkveien, retning sentrum.



Figur 10: Variant av 0+ med dagens feltbruk

7.2.2 Alternativ 1 – Stort kryss



Figur 11: Alternativ 1 - Stort kryss (NB! Sykkelbokser for stor venstresving i kryssarealet inngår ikke i alternativet, men kunne ikke fjernes fra skissegrunnlaget)

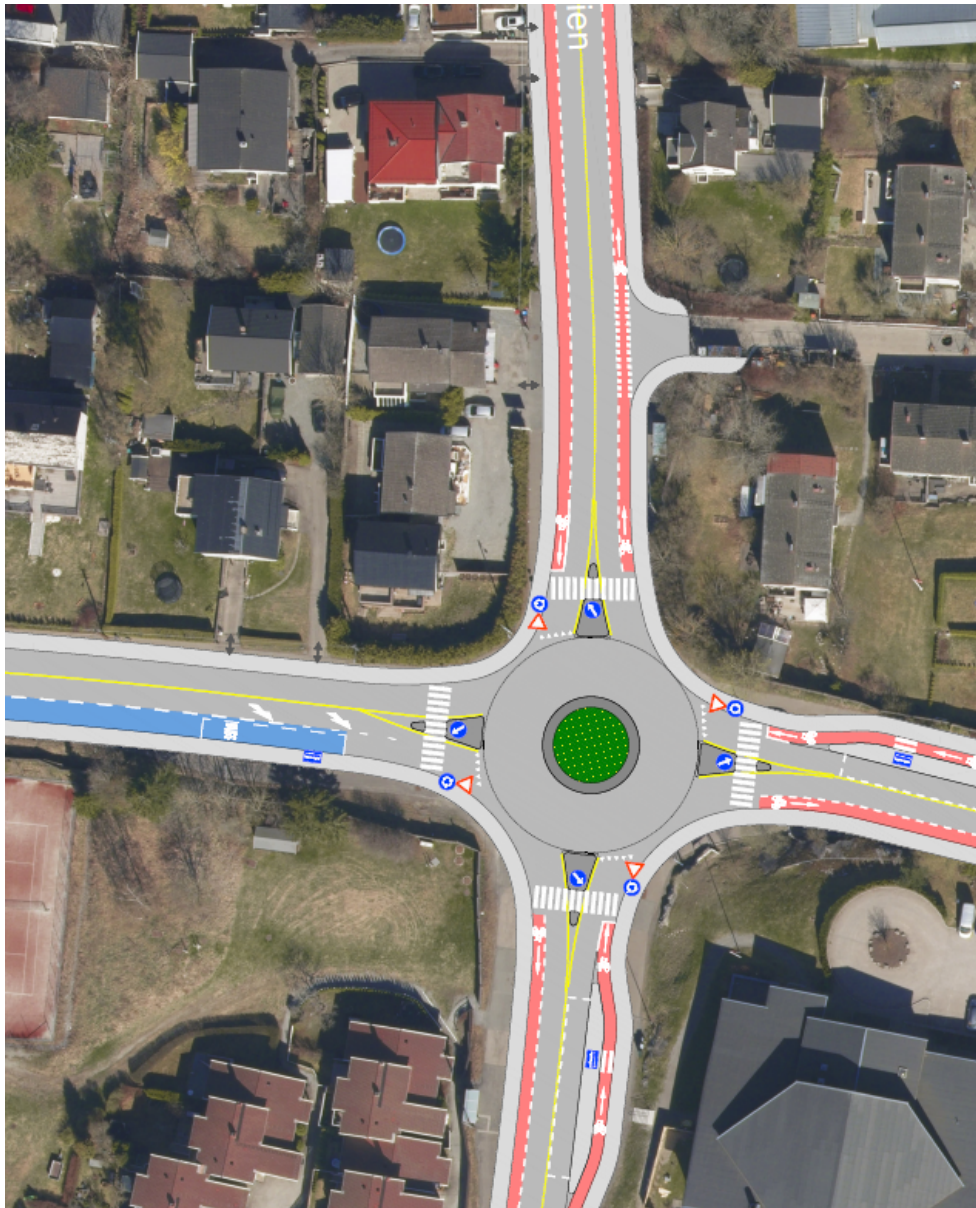
Alternativ 1 er et X-kryss i tråd med gatenormal for Oslo. Det har to hovedgrep:

- 1) Sykkelfelt med normert bredde i tre armer
- 2) Sykkelfelt bak holdeplass, dagens holdeplasstruktur

Sykkelfelt trekkes frem til kryssområdet, som skaper bedre sammenheng for syklende. Lambertseterveien tilrettelegges ikke med sykkelfelt, for å unngå å lede syklende mot ulykkespunkt ved E6-rampen. Det blir lagt sykkelfelt bak alle holdeplasser, og dagens holdeplasstruktur opprettholdes.

Dagens feltinndeling opprettholdes i alle armer. Alternativet krever grunnnerverv og reguleringsplan.

7.2.3 Alternativ 2 – Liten rundkjøring



Figur 12: Alternativ 2 - Liten rundkjøring

Alternativ 2 har tre hovedgrep:

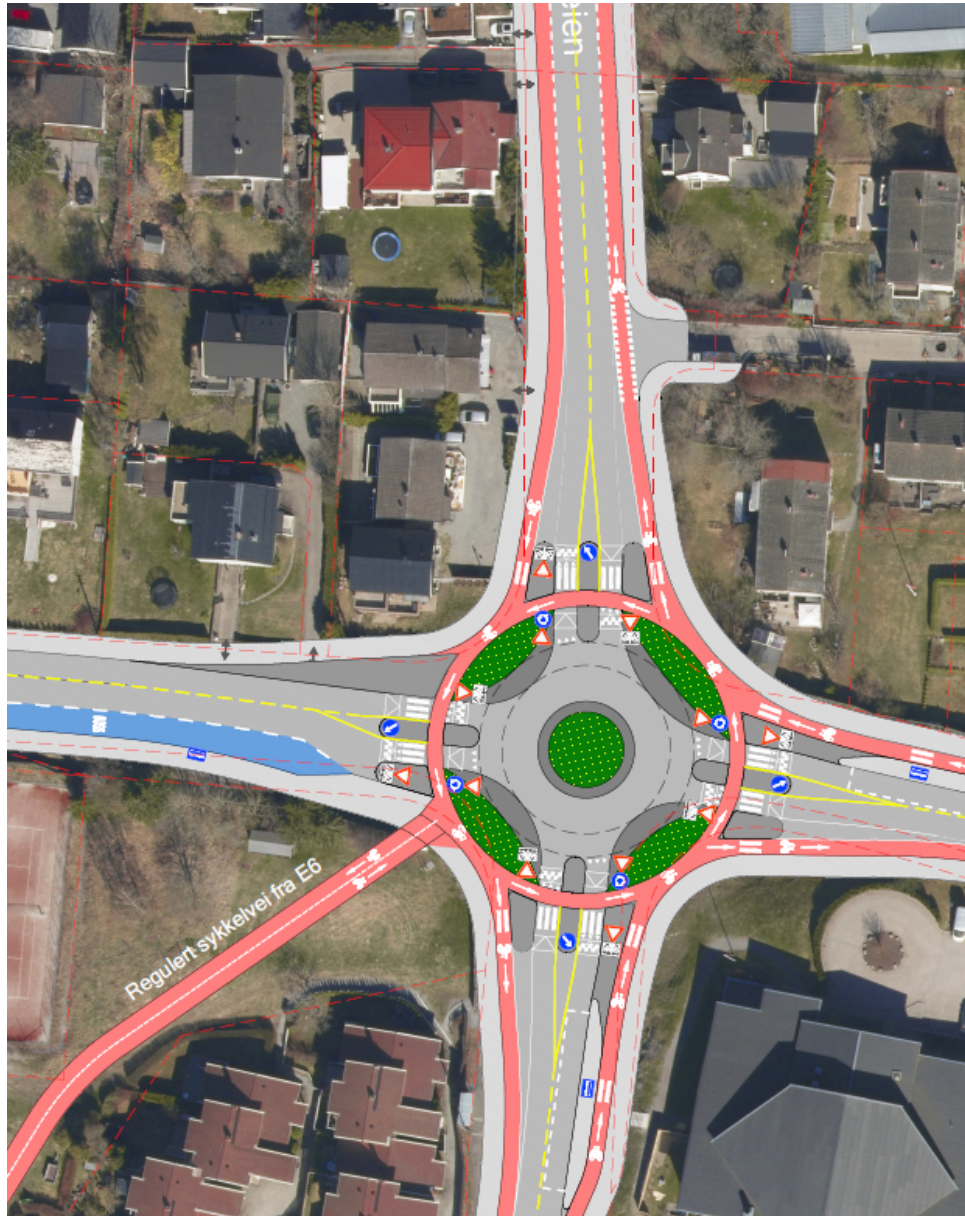
- 1) Etablering av liten rundkjøring, med innsnevring til ett felt inn/ut i alle armer
- 2) Endret holdeplasstruktur

Rundkjøring etableres innenfor dagens kryssareal. Sykkelfelt (1,7-1,8 m) trekkes frem til kryssområdet, som skaper bedre sammenheng for syklende. Lambertseterveien tilrettelegges ikke med sykkelfelt, for å unngå å lede syklende mot ulykkespunkt ved E6-rampen.

Holdeplassene i Enebakkveien mot sentrum og Skullerud flyttes sørover, og det blir lagt sykkelfelt bak alle holdeplasser. Færre felt i hver arm gir kortere krysningsavstander for gående.

Alternativet krever grunnnerv og reguleringsplan.

7.2.4 Alternativ 4 – Stor rundkjøring



Figur 13: Alternativ 3 - Stor rundkjøring

Alternativ 3 er en rundkjøring med separat, gjennomgående sykkeltilrettelegging i tråd med gatenormal for Oslo. Det har tre hovedgrep:

- 1) Etablering av rundkjøring med separat sykkeltilrettelegging, med innsnevring til ett felt inn/ut i alle armer
- 2) Endring av holdeplasstruktur
- 3) Mulighet for systemskifter til/fra toveis sykkelvei

Rundkjøring etableres utenfor dagens gategrunn. Sykkelfelt trekkes frem til kryssområdet, som skaper bedre sammenheng for syklende. Syklende vil ha forkjørsrett i rundkjøringen og motortrafikk på vei inn/ut av rundkjøringen må vike. Lambertseterveien tilrettelegges ikke med sykkelfelt, for å unngå å lede syklende mot ulykkespunkt ved E6-rampen. Holdeplassene i Enebakkveien mot sentrum og Skullerud flyttes sørover, og det blir lagt sykkelfelt bak alle holdeplasser. Færre felt i hver arm gir kortere krysningsavstander for gående, men gående må nå krysse sykkelfelt i alle armer.

Alternativet krever grunnerverv og reguleringsplan. Det forutsetter videre godkjenning fra Statens vegvesen for vikepliktskilting. Løsningen er pr. september 2024 ikke bygget i Norge.

7.3 Ikke prissatte virkninger

Konsekvensen er endringen sammenlignet med Nullalternativet vurderes ved hjelp av en skala basert på plusser og minuser for hvert konsept opp mot prosjektets børkrav/vurderingskriterier. Dette gjøres gjennom en trinnsvis tilnærming:

1. Definisjon av områdets betydning
Abildsøkrysset er trasé for utrykning, men med unntak for avvikssituasjonene vil ikke dårlig funksjon i Abildsøkrysset påvirke kritiske kommunale funksjoner eller ramme en majoritet av befolkningen i byen. På den andre siden har området stor betydning for lokalbefolkningen i Bydel Østensjø og gjennomgangstrafikanter fra omliggende områder, da Abildsøkrysset utgjør et primært koblingspunkt til/fra resten av byen.

Betydningen av området angis derfor som middels.

2. Vurdering av tiltakenes omfang
Tiltakene skal vurderes etter hvilken grad de påvirker området (omfang) sammenlignet med nullalternativet (dagens situasjon). Dette, sammen med definisjon av områdets betydning i pkt. 1, danner grunnlag for vurderingene i tabellen under.

Tabell 14 - Konsekvensmatrise for vurdering av ikke-prissatt nytte

Betydning		Noen	Middels	Stor
Omfang				
Stort positivt		+ / ++	++ / +++	+++
Middels positivt		0 / +	++	++ / +++
Litt positivt		0	0 / +	+ / ++
Intet		0	0	0
Litt negativt		0	0 / -	- / --
Middels negativt		0 / -	--	-- / ---
Stort negativt		- / --	-- / ---	---

Tabell 15 - Vurdering av ikke-prissatt nytte, samletabell

Vurderingskriterier		0	0+	1	2	3
V1	Trafikksikkerhet for alle trafikantgrupper	0	+	+	0	++
V2	Fremkommelighet, opplevd trygghet og gangavstand for fotgjengere	0	0	0	+	+
V3	Opplevd trygghet, intuitiv tilrettelegging og fremkommelighet for syklister	0	++	++	0	+++
V4	Fremkommelighet og pålitelighet for kollektivtrafikken	0	0	0	-	--
V5	Trafikkreduksjon	0	0	0	-	0
V6	Tilgjengelighet til holdeplassområder	0	-	+	-	0
	Rangering (ikke-prissatt nytte)	4	3	2	5	1

Vurdering av Alternativ 0+ - Utdyping

Kontinuerlige sykkelfelt frem til kryssarealet og gjennomgående sykkelfelt i Enebakkveien sikrer syklende egne arealer (1.7-2.2 meter) og separasjon fra motortrafikk, som vurderes som litt positivt for trafikksikkerheten. Variant av 0+ der venstresvingefelt i Enebakkveien N fjernes gir ny sekundærkonflikt med gående som krysser Østensjøveien og vurderes derfor som noe dårligere når det kommer til trafikksikkerhet enn variant av 0+ der venstresvingefelt opprettholdes.

Alternativ 0+ gis også middels positiv helhetsvurdering for syklende. Mer sammenheng i sykkelnettet gjør trasévalg for syklende mer intuitivt, og reduserer antallet systemskift mellom blandet trafikk og separat trasé. For gående vil gjennomgående sykkelfelt gi færre syklende på fortauene, noe som vil gi forbedret fremkommelighet og trygghet særlig i rushtiden. Ellers er forholdene i stor grad uendret. Det er vurdert som mulig at det er noe mer konflikt mellom gående og ventende på holdeplass på grunn av endring i holdeplasstruktur, men dette er trolig marginalt og vurderes som litt negativt, og poengsettes som 0.

Tilgjengeligheten til holdeplassområder er som helhet vurdert som noe redusert. Holdeplass i Enebakkveien (retning Skullerud) flyttes lengre unna krysningspunkter for gående og blir plassert i et område med mindre areal til plattform. Dette er vektlagt noe mer enn fordelene: Plasseringen i Enebakkveien (mot Skullerud) er nærmere majoriteten av bebyggelsen nordvest for Abildsøkrysset, som gjør at passasjerer til/fra dette området får færre kryssinger over kjørearealer. Videre er det også vurdert som litt positivt at holdeplass Enebakkveien (mot sentrum) oppgraderes, men øvrige består som kantstopp.

Reduksjon av svingefelter i Enebakkveien nord er vurdert som litt positivt for trafikkreduksjon, men ikke markant nok for krysset som helhet til at det gis pluss. Det er en risiko for tilbakeblokkering i krysset grunnet holdeplass i Enebakkveien (retning sentrum), men denne er ikke vektlagt i vurderingen.

Alternativet er ellers vurdert å være likt eller neglisjerbart forskjellig fra dagens situasjon.

Vurdering av Alternativ 1 Stort kryss – Utdyping

Majoriteten av vurderingene (V1-V5) for alternativ 0+ og alternativ 1 har betydelige overlapp, siden begge er X-kryss der en ikke gjør større systemendringer på signalfaser eller i kryssets armer. For tilgjengelighet til holdeplass vurderes det som litt positivt at alle holdeplasser etableres med bred plattform og universell utforming. Videre kommenteres aspekter der alternativ 1 skiller seg fra alternativ 0+.

For gående regnes det som litt positivt at det etableres midtøy i kryssingen over Lambertseterveien. Gjennomgående sykkelfelt gir færre syklende på fortauene, noe som vil virke positivt når det kommer til fremkommelighet og trygghet for gående, særlig i rushtiden. Krysningsavstander for gående blir økt i alle armer fordi krysset utvides, og vurderes som litt negativt. Som helhet er forholdene for gående vurdert å være tilsvarende dagens situasjon.

Ved å legge sykkelfelt bak holdeplass økes fremkommeligheten og separasjonen for syklende også forbi holdeplass. Det er ikke tilrettelagt gjennomgående sykkelfelt i Enebakkveien. Som helhet er det vurdert som middels positivt.

Ingen av endringene i krysset vurderes å bidra til trafikkreduksjon. Dagens feltinndeling og signalfaser er forutsatt videreført.

Vurdering av Alternativ 2 Liten rundkjøring – Utdyping

I teorien skal rundkjøringer gi bedre trafiksikkerhet enn X-kryss. Rundkjøringer gir bedre oversikt gjennom en reduksjon i svingebevegelser (all trafikk kjører en retning), og forenklete vikepliktsregler (en skal vike for trafikk i rundkjøringen, ingen sekundærkonflikter). Skarpere kurver og avbøying (trafikken må kjøre rundt midtøyen, ikke rett gjennom krysset) medfører redusert fart. For alternativ 2 er det likevel en usikkerhet ved om denne gevinsten oppnås. Dette skyldes i hovedsak at det er en liten rundkjøring i et miljø med så høye trafikkmengder som her, og at avbøyingen potensielt blir for liten til å skape nok fartsreduksjon. Med høye motortrafikkmengder og bare stedvis høy tilstedeværelse av gående (i rushtid) er det også usikkerhet ved om trafiksikkerheten i krysningspunktene blir forbedret eller ikke når en fjerner signalregulering. Helhetsvurderinger for kriteriet V1 er derfor 0, intet til litt positivt.

Krysningsavstandene blir vesentlig forkortet ved at man reduserer til to kjørefelt i hver arm, og dette vurderes som svært positivt for gående. Det er usikkert hvorvidt opplevd trygghet blir forbedret når gående er i miljø med så høye trafikkmengder som her uten lysregulering, og tilsvarende usikkert om fremkommeligheten blir forbedret. Dersom gående er til stede i høye volum store deler av døgnet kan de i en rundkjøring fungere som dimensjonerende trafikant, altså at de styrer trafikkflyten. Når gangtrafikken er sporadisk og motortrafikken høy, slik som her, vil

trolig motortrafikk være dimensjonerende, og fotgjengere kan bli forhindret fra fri kryssing ved kødannelse over fotgjengerfelt. Helhetsvurderingen for gående er i sum litt positiv.

Syklende må i rundkjøringen flette og samhandle med motortrafikk i høyere grad enn i dagens kryss, der samtidige bevegelser er begrenset. Da området har høy motortrafikk vurderes dette som tilsvarende negativt som det er positivt at sykkelfelt føres helt frem til kryssområdet og at sykkelfelt føres bak holdeplass. Et eksempel på dette er at erstatning av ett konfliktpunkt for syklende i dagens situasjon (eks. konflikt mellom syklende som skal rett frem og høyresvingende kjøretøy) erstattes med en ny konflikt (eks. fletting med kjøretøy før kryssarealet).

I rundkjøring er det ikke mulig å prioritere kollektivtrafikk på lik måte som med lyssignal, som reduserer fremkommeligheten for kollektiv. Holdeplasstrukturen er lite gunstig i forhold til hvor de store boligfeltene rundt krysset er. Begge forholdene vurderes som litt negative.

Rundkjøringer har generelt sett høyere kapasitet og bedre avvikling enn lysregulerte kryss. Det er usikkert hvor godt en liten rundkjøring vil fungere med trafikkmengder som her, men alternativet vurderes som litt negativt for trafikkreduksjon.

Vurdering av Alternativ 3 Stor rundkjøring – Utdyping

Rundkjøringer gir bedre oversikt gjennom en reduksjon i svingebevegelser (all trafikk kjører en retning), og forenklete vikepliktsregler (en skal vike for trafikk i rundkjøringen, ingen sekundærkonflikter). Skarpere kurver og større avbøying medfører redusert fart. I denne type rundkjøring må i tillegg trafikk vike for syklende i «sykkelringen», som videre skal bidra til redusert fart og redusert konfliktflate mellom syklende og motortrafikk. På papiret skal løsningen i alternativ 3 være den mest trafiksikre krysstypen å bygge, men siden løsningen er uprøvd i Norge (september 2024) så vil det trolig være noe tilvenning. Det er også usikkert om løsningen vil fungere optimalt med høye trafikkmengder som her. Helhetsvurderinger for kriteriet V1 er derfor ++, middels.

Krysningsavstandene blir noe forkortet ved at man reduserer til to kjørefelt i hver arm, men fotgjengere må nå også krysse sykkeltilretteleggingen. Endringen vurderes som positivt for gående. For øvrig er vurderingen for alternativ 3 lik som for alternativ 2, med ett unntak: At motortrafikken får vikeplikt for syklende i kryssarealet kan bidra til fartsreduksjon og økt trygghet for gående. Det er usikkert hvor betydningsfull denne effekten vil være, og helhetsvurderingen for gående er i sum lik som for alternativ 2: Litt positiv.

Syklende får i rundkjøringen eget areal og forkjørsprioritering, med god separasjon fra motortrafikk ved bruk av buffere i kryssarealet. Løsninger gir høy grad av sammenheng og lesbarhet, og vurderes å gi høyest grad av opplevd trygghet av de som er vurdert, og vurderes å gi maksimal uttelling på ikke-prissatt nytte.

I rundkjøring er det ikke mulig å prioritere kollektivtrafikk på lik måte som med lyssignal, som reduserer fremkommeligheten for kollektiv. Holdeplasstrukturen er lite gunstig i forhold til hvor de store boligfeltene rundt krysset er. I denne type rundkjøring vil også kollektivtrafikken måtte vike for syklende, som avhengig av volum kan redusere fremkommeligheten ytterligere. Dette vurderes totalt som middels negativt.

Rundkjøringer har generelt sett høyere kapasitet og bedre avvikling enn lysregulerte kryss. At motortrafikk her må vike for både gående og syklende vurderes å være tidvis betydelig friksjon, men at det i sum er litt negativt (0) for trafikkreduksjon.

7.4 Prissatte virkninger

Det er i prosjektet ikke gjort kostnadsanslag etter anslagsmetoden, og derfor ikke hentet ut P50 og P85. Estimater for alternativ 1, 2 og 3 er basert på KVV Abildsøkrysset (2020), og oppgitt i 2020-kroner. Alternativ 0+ er ikke kostnadsvurdert, men vurdert å plassere seg mellom dagens situasjon og det nest billigste alternativet da det har minst omfang av tiltaksalternativene.

Tabell 16 - Prissatte virkninger, samletabell

	0	0+	1 – Stort kryss	2 – Liten rundkjøring	3 – Stor rundkjøring
Estimat	0	-	37,9 MNOK	25,5 MNOK	40,3 MNOK
Rangering	1	2	4	3	5

7.5 Gjennomføring- og reguleringsrisiko

Gjennomføring- og reguleringsrisiko vurderes på en skala med fem trinn: Svært lav, lav, moderat, høy, svært høy.

Risiko ved Alternativ 0+

Primærrisikoen ved alternativ 0+ er hvorvidt Statens vegvesen vil tillate endring av forkjørsvai gjennom krysset fra Lambertseterveien/Østensjøveien til Enebakkveien. Dette vil kun være relevant ved signalfeil/avslått signal/gulblink. Prosjektet har hatt dialog med Statens vegvesen, som ønsker at gulblink-situasjon belyses i trafikkanalyse. Risikoen vurderes som lav til moderat, og alternativet kan også tilpasses dersom dette grepet ikke lar seg realisere, med tap av ikke-prissatt nytte som konsekvens.

Det er usikkerhet rundt hvordan reduksjon til ett svingefelt i Enebakkveien nord vil påvirke kollektivtrafikken. Dette bør belyses i senere prosjektfaser.

Alternativ 0+ har behov for fravik fra Gaternormal for Oslo for smalt sykkelfelt forbi holdeplass. Videre fravik kan bli nødvendige. Videre vurderes alternativet å ha lav reguleringsrisiko og forutsettes løst uten reguleringsplan.

Total gjennomføring- og reguleringsrisiko: Lav

Risiko ved Alternativ 1 Stort kryss

Alternativ 1 forutsetter reguleringsplan og grunnnerverv på flere tomter.

Det er en betydelig usikkerhet knyttet til hvorvidt alternativet kan realiseres som skissert i sørøstre hjørne av Abildsøkryss. Gjennomførbarhetsrisikoen skyldes høydeforskjeller og eksisterende mur.

Alternativet har ikke behov for fravik fra Gatenormal for Oslo.

Total gjennomføring- og reguleringsrisiko: Svært høy.

Risiko ved Alternativ 2 Liten rundkjøring

Alternativ 2 forutsetter reguleringsplan og grunnnerverv.

Det er usikkerhet rundt hvorvidt løsningen vil være funksjonell, og hvorvidt det vil avdekkes behov for større dimensjonering i senere detaljering.

Alternativet har behov for fravik fra Gatenormal for Oslo for smale sykkelfelt og løsning med syklende i blandet trafikk.

Total gjennomføring- og reguleringsrisiko: Høy.

Risiko ved Alternativ 3 Stor rundkjøring

Forutsetter reguleringsplan og grunnnerverv på flere tomter. Det er det mest arealkrevende av alle alternativer. Løsningen krever endring av nasjonalt regelverk eller godkjenning av ikke-normert vikepliktsskilting fra Statens vegvesen. Det er betydelig usikkerhet knyttet til dette siden løsningen ikke er bygget i Norge før, og det er usikkert om dette er et egnet område for førsteetablering grunnet arealkonsekvensene og trafikkmengdene.

Alternativet har ikke behov for fravik fra Gatenormal for Oslo.

Total gjennomføring- og reguleringsrisiko: Svært høy.

7.6 Samlet vurdering og tilrådning

Samlet vurderinger og tilrådning er en kvalitativ sammenstilling og rangering av ikke-prissatte og prissatte virkninger, og risiko.

Tabell 17: Samlet vurdering

	0-alt.	0+	1 – Stort kryss	2 – Liten rundkjøring	3 – Stor rundkjøring
Ikke prissatte virkninger	4	3	2	5	1

Prissatte virkninger	1	2	4	3	5
Gj.føring- og reguleringsrisiko	1	2	4	3	5
Samlet rangering	2	1	3	4	5

Prosjektets tilrådning er alternativ 0+, eventuelt å opprettholde dagens situasjon (nullalternativet).

0+ har noen tydelige styrker som vurderes å forbedre situasjonen for syklende i området, og en mindre forbedring for trafikksikkerheten totalt. Alternativet krever ikke reguleringsplan eller erverv.

Verken dagens situasjon eller 0+ vurderes som best på ikke-prissatt nytte, men de øvrige konseptene har betydelige usikkerheter og risikoer knyttet til seg. Gitt at dagens situasjon preges av flere av eksterne, uavklarte faktorer, blant annet utviklingsarbeid på Skullerud, regulert sykkeltrasé langs E6 og Statens vegvesens prosjekt E6 Oslo øst, så vurderer prosjektet at det er mest hensiktsmessig å prioritere mindre kostbare, tidskrevende, og ambisiøse løsninger på dette stadiet. Dersom dette og øvrige usikkerheter reduseres eller avklares kan det foretas nye vurderinger av alternativ 1, 2 og 3.

I forholdet i vurderingen mellom 0+ og 1 der sykkelfeltene bygges 2,2 meter brede i alternativ 1 i tråd med Oslostandard, vurderes dette gi begrenset merverdi, sett opp mot at sykkelfeltene som fører inn mot krysset langs Østensjøveien og Enebakkveien er dimensjonert likt utformingen i 0+ (ca. 1.7 meter).

En annen relevant faktor som bør avklares, før et eventuelt større og mer tidskrevende konsept vurderes, er hvordan sykkelveinettet skal knyttes sammen mellom områdene Abildsø og Lambertseter. Disse områder har i dag ikke tilfredsstillende forbindelser i sykkelveinettet, men i Plan for sykkelveinettet skal Lambertseterveien opparbeides med separat anlegg i en fremtidig situasjon, og møte eksisterende sykkeltilrettelegging i Østensjøveien via Abildsøkrysset. Lambertseterveien krysser E6 via en bro og hvordan denne koblingen i sykkelveinettet skal løses er et stort nok prosjekt for en egen utredning. Dersom det viser seg at en fremtidig utvikling av sykkelveinettet bør bygge på en sykkelveiløsning og det blir behov for systemskifte mellom sykkelvei og sykkelfelt i Abildsøkrysset, kan et rundkjøringsalternativ være egnet for å håndtere et systemskifte.

Med lavere risiko og mulighet for raskere gjennomførelse kan 0+ alternativet fungere som en trinnvis utvikling som forbedrer dagens situasjon og gir en bedre sammenheng i sykkelnettet i påvente av et tydeligere bilde av fremtidig utvikling og behov i området.

For å øke trafiksikkerheten i området på kort sikt vil det også være viktig å prioritere tiltak ved rampene til E6 i Lambertseterveien, som i dag utpeker seg som et alvorlig ulykkespunkt for syklende.

8 Føringer for neste fase

Generelle:

I oppstart av neste fase bør det straks opprettes dialog med Plan- og bygningsetaten (PBE) for å avklare krav til prosess. Krav om reguleringsplan vil ha stor betydning for varigheten og omfang av neste fase.

Bymiljøetaten bør snarest nedsette en intern gruppe for å arbeide med å utbedre trafikksikkerhetssituasjonen i Lambertseterveien x E6. Gruppen bør kontakte Statens vegvesen og søke et samarbeid. Statens vegvesen har signalisert at de vil være imøtekomende til dette.

Endelig plassering og utforming av holdeplasser ved Abildsøkrysset forutsetter videre dialog med Ruter. Per møtereferat og etterfølgende epost er Ruter opptatt av at endringer i krysset resulterer i en optimalisering for kollektivreisende, både når det kommer til framkommelighet for bussen, men også når det kommer til plassering og utforming av holdeplasser i forhold til målpunkter og byttemuligheter. Se vedlagt møtereferat.

Det bør gjennomføres en trafikkanalyse der omfang avklares basert på det alternativ som blir valgt.

Vann- og avløpsetaten (VAV) melder ingen umiddelbare oppgraderingsbehov i vann- og avløpsnettet i selve krysset, men forprosjektet bør likevel koordinere videre arbeid med VAV for å sikre at eventuelle oppståtte behov ivaretas. Kritiske vannledninger i området må ivaretas under anleggsarbeid. Se vedlagt behovsnotat fra VAV for detaljert beskrivelse av steder i området der VAV har potensielle behov.

Alternativsspesifikke:

Ved valg av 0+ er det behov for å nærmere vurdere konsekvensene av fjerning av svingefelt og lokalisering av holdeplass i Enebakkveien N for trafikkavvikling. Vurderingene gjøres på bakgrunn av en trafikkanalyse.

Ved valg av 0+ eller Alternativ 1 må konsekvensene av endret forkjørsregulering ved gulblinksituasjon utredes nærmere, og Statens vegvesen involveres og til slutt søkes om endret forkjørsregulering.

Ved valg av 0+ eller alternativ 1 skal det etableres sykkelbokser før krysningsarealet, for å redusere konflikt mellom syklende og høyresvingende kjøretøy.

Ved valg av alternativ 1, 2 eller 3 må det gjøres nøyere grunnundersøkelser og innmålinger i oppstart av neste fase. Det må også gjøres mer detaljerte vurderinger av hjørnet mellom Enebakkveien S og Østensjøveien, og hvorvidt det er realistisk å etablere alternativene som skissert her.

Ved valg av alternativ 3 bør det omgående opprettes dialog med Statens vegvesen med mål om å kunne etablere løsningen slik den er omtalt her og i Gatennormal for Oslo.



Vedlegg 1

06.02.2025

Kvalitetssikring av konseptvalgnotat (KVN) for Abildsøkryssset

Kvalitetssikring (KS) av konseptvalgnotat (KVN) for Abildsøkryssset er utført av Håvard Havro Bjørnstad og Catrine Carlsen. I arbeidet har vi hatt fokus på å påse om observasjonene med påfølgende anbefalinger i KS1 rapporten fra 2020 er fulgt opp på en tilfredsstillende måte i arbeidet med KVN for Abildsøkryssset. KVN rapporten skal svare ut anbefalingene fra KS1 rapporten i 2020, og har i tillegg gjort noen andre utredninger og analyser som et videre arbeid.

KS teamets vurdering

Anbefalingene fra KS1 er fulgt opp og svart ut på en tilfredsstillende måte og det vurderes at KVN er tilstrekkelig utarbeidet for å fatte beslutning om valg av konsept og deretter beslutning om å sende bestilling av forprosjekt til Prosjektdivisjonen. Svar merket med *er innhentet etter første gjennomgang i møte 23.01.2025 med Mak Cemalovic.

Dette KS-dokumentet legges som vedlegg til KVN rapporten. KVN rapporten endres ikke som resultat av denne kvalitetssikringen og vil danne grunnlag for bestilling av forprosjekt for oppgradering av Abildsøkryssset.

	Anbefaling etter KS1 for opprinnelig KVVU for Abildsøkryssset levert i 2020	KS teamets vurdering av KVN rapporten levert i 2024
A1	Det bør innhentes noen opplysninger om dagens situasjon med forsinkelser, regularitet eller gjennomsnittlige reisetider.	Det er innhentet en rapport fra Ruter om behov og opplysninger om dagens forsinkelser og reisetider. Ingen vesentlige endringer fra dagens situasjon.
A2	Det bør gjøres en prioritering basert på utilfredsstilte behov og føringer i dette konkrete krysset som gjelder prioritering av trafikantgrupper.	Det er gitt en grundig gjennomgang av normative behov, etterspørselsbaserte behov og en interessant og aktøranalyse tabell 7, 8, 9 og 10.
A3	Det bør beskrives hvor store kjøretøy som typisk trafikkerer krysset og hvilken betydning det har i vurderingene.	Det er synliggjort tungtrafikkandel i KVN rapporten. Tallene for Lambertseterveien og Østensjøveien er usikre på grunn av alder på tallene.
A4	Det bør presiseres fra bestiller av KVVU at suboptimal løsning uten reguleringsbehov kan ansees som trinnvis utvikling frem mot endelige løsninger med høy fremtidig kvalitet.	*Anbefalingen er tatt til orientering i KVN arbeidet. Dette tas videre som et læringspunkt. Det er presiseres fra prosjektet at den anbefalte løsningen er første ledd i en trinnvis utbedring av situasjonen.

A5	I bestillingen burde man vært mer konkret på hvor førende gjeldende regulering skal være.	Det kommer ikke frem i hvor stor grad gjeldende regulering er førende. Gitt den betydelige gjennomføringsrisikoen for de øvrige alternativene (enn 0 og 0+) kan det likevel sies å være belyst.
A6	Det bør utføres en interessent- og aktøranalyse med reelle interessenter og aktører i området med den stedfortredende analysen som grunnlag.	I arbeidet med KVN har Ruter, FAU Abildsø skole, Vann- og avløpsetaten (VAV), Statens vegvesen og Brann- og redningsetaten (BRE) blitt involvert. Punkt 2.2
A7	Løsningene bør eksplisitt vurderes med hensyn til hvor bred gruppe mennesker den antas å være egnet for.	*Det opplyses fra tidligere PL for KVN rapporten at vurderingen knyttet til ulike brukergruppen ligger som et premiss i gjennomgang av alternativene i KVN rapporten. Skåring av alternativene vil ta opp i seg hensyn til trafikksikkerhet og opplevd trygghet i alternativene.
A8	Hvis anbefalt konsept er avhengig av fravik for å kunne realiseres skal søknad om være godkjent før beslutning B1.	Fravik fra gatenormalen søkes om i forprosjektfasen
A9	Forskjellene mellom yngre og eldre, erfarne og uerfarne bør beskrives som en støtte til vurderingene av løsningene.	*se svar overfor på A7
A10	Skåring av måloppnåelse bør gjennomgås på nytt og man bør referere til det mest relevante kunnskapsgrunnlaget.	Skåring og analyse er gjennomført på tilfredsstillende måte. Se tabeller i kap 7
A11	Metoden basert på resultatskår bør justeres eller revurderes.	Justering er gjennomført.