



Oslo kommune  
**Plan- og bygningsetaten**  
Avdeling for byutvikling

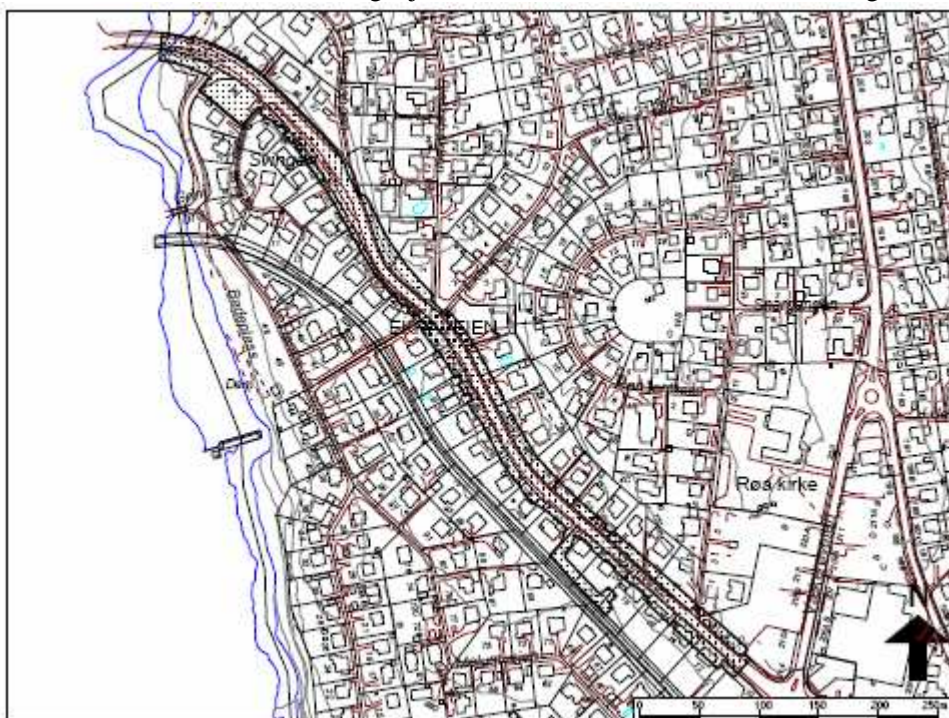
## **Griniveien fra Røakrysset til bygrensen** **Planforslag til offentlig ettersyn** **Reguleringsplan**

Området foreslås regulert til offentlige trafikkområder: sykkelvei med fortau (sørsiden av Griniveien) og fortau (nordsiden av Griniveien). Med forslaget blir enda en bit i hovedsykkelveinettet etablert, og beboerne i området får tryggere veier til ulike målpunkter i området. Plan- og bygningsetaten anbefaler planforslaget.

Plan- og bygningsetaten ber om bemerkninger til forslaget i løpet av høringsperioden fra: **19.05.2008** til: **18.06.2008**.

**Vi gjør oppmerksom på at også innsigelser må sendes innen fristen.**

Utarbeidet av: Norconsult AS og Bjørbekk & Lindheim AS for Statens vegvesen Region øst



Bydel: 7, Vestre Aker.  
Gnr./bnr.: 12/ 465, 532, 467, 429, 434, 410,  
322-S12,405, 433, 432, 260, 436,  
228, 315, 373, 324, 320, 261, 256, 116,  
183, 113, 114, 152, 153, 158, 155, 231,  
322-Sx, 426, 427, 428, 435, 195, 194, 678

Saksnummer: 200601973

Dokumentnummer: 9

**Saksnummer oppgis alltid ved henvendelse**



Plan- og bygningsetaten  
Avdeling for Byutvikling  
Infrastruktur  
Internett:  
[www.pbe.oslo.kommune.no](http://www.pbe.oslo.kommune.no)

Besøksadresse:  
Vahls gate 1, 0187 Oslo  
Postadresse:  
Boks 364 Sentrum,  
0102 Oslo

Sentralbord: 02 180  
Kundesenter: 23 49 10 00  
Telefaks: 23 49 10 01  
E-post: [postmottak@pbe.oslo.kommune.no](mailto:postmottak@pbe.oslo.kommune.no)

Bankgiro: 6003.05.58920  
Organisasjonsnummer: 971 040 823 MVA

**INNHold****Plan- og bygningsetatens saksfremstilling**

Faktaark	side	3
Saksgang	side	3
Sammendrag	side	4
Plan- og bygningsetatens kommentarer til bemerkninger	side	8
Plan- og bygningsetatens foreløpige vurdering	side	9

**Forminsket plankart** **side 14**

Planbestemmelser	side	15
Vedtak om offentlig ettersyn	side	17

**Trykte vedlegg**

1. Forslagsstillers planbeskrivelse
2. Forhåndsuttalelser
3. Kantstein og detaljer (J- 2002)
4. Støykart (X1001)
5. Grunnerverv (W- 2001)
6. Landskapsplan (O- 2001)

**Utrykte vedlegg**

1. Plankart i målestokk 1:1000.
2. Skråningsutslag utenfor veigrunn (X- 2002)

## FAKTAARK

**Forslagsstiller:** Statens vegvesen Region øst, Pb 1010 Skurva, 2605 Lillehammer  
Tlf. 815 22 000, [firmapost-ost@vegvesen.no](mailto:firmapost-ost@vegvesen.no)  
Anne B. Fagerheim, tlf: 24 05 83 74, [anne.fagerheim@vegvesen.no](mailto:anne.fagerheim@vegvesen.no)

**Konsulent:** Norconsult AS, Vestfjordgaten 4, 1338 Sandvika, tlf. 67 57 10 00  
Finn O. Blakstad, tlf: 67 57 17 52, [fob@norconsult.no](mailto:fob@norconsult.no)

**Eieropplysninger** Se vedlegg

### **Arealstørrelse – planområde**

Planområdet totalt: 18.566 m<sup>2</sup>  
Planområdet uten anleggsområde: 12.589 m<sup>2</sup>  
Spesialområder, midlertidig anleggsområde: 5.977 m<sup>2</sup>

#### Areal for hvert formål:

Offentlige trafikkområder, kjørevei 5.427 m<sup>2</sup>  
Offentlige trafikkområder, gang- og sykkelvei 3.992 m<sup>2</sup>  
Offentlige trafikkområder, fortau 1.756 m<sup>2</sup>  
Offentlige trafikkområder, annet veiareal 1.414 m<sup>2</sup>

#### Areal som del av midlertidig anleggsområde:

Byggeområder for boliger, forretninger, kontorer, off. bygning mm. 5.184 m<sup>2</sup>  
Friområder 335 m<sup>2</sup>  
Fellesområder, felles avkjørsel 458 m<sup>2</sup>

### **Parkering**

Parkering reguleres ikke.

### **Vurdering av forskrift om konsekvensutredning**

Planforslaget er vurdert iht. plan- og bygningslovens kapittel VII-a "Konsekvensutredninger", med tilhørende forskrift. Tiltaket faller ikke inn under forskriftens oppfangskriterier og skal derfor ikke konsekvensutredes.

### **Kunngjøring og varsling**

Igangsetting av planarbeidet ble kunngjort i Aftenposten og Dagsavisen og varslet ved brev datert 02.02.2006 til grunneiere og andre rettighetshavere.

## SAKSGANG

Etter offentlig ettersyn vil innkomne bemerkninger bli referert, kommentert og eventuelle endringer innarbeidet. Saken er planlagt oversendt Rådhuset for politisk behandling i 3 tertial.

## **SAMMENDRAG**

Det foreslås å etablere sykkelvei med fortau langs sørsiden av Griniveien og utvide fortauet langs nordsiden fra Røa sentrum til bygrensen. Strekingen er del av "rute Sørkedalsvei" i det definerte hovedsykkelveinettet vedtatt i 1999. Hensikten med forslaget er å gjøre sykkelruten mer sammenhengende slik at sykkelene kan bli et transportmiddel som konkurrerer med bil på arbeids- og skolareiser, og samtidig bedre trafikksikkerheten til fotgjengere i området.

Tiltaket kobles sammen med samme type løsning fra Røa og sørøstover på østsiden, og sykkelvei som er under planlegging på Bærumsiden. Løsningen på Bærumsiden vil mest sannsynlig også bli sykkelvei med fortau. Den foreslåtte løsningen vil slik medføre en større strekning uten systemskifter med unntak av kryss og avkjørsler.

Beboerne frykter at en tilrettelegging for gang- og sykkelvei vil forpurre planen om Røatunnel. Dette mener Statens vegvesen ikke vil bli tilfelle da vurdering av Røatunnel vurderes på grunnlag av at Griniveien er overbelastet og at utformingen opprinnelig ikke var planlagt for en riksvei, ikke på grunn av mangelfullt tilbud for fotgjengere og syklist.

### **Bakgrunn**

Planområdet ligger i bydel 7, Vestre Aker, og omfatter riksvei 168, Griniveien, samt arealer på begge sider av veien. Griniveien var tidligere lokalvei, men har den senere tiden fått status som riksvei med en årsdøgntrafikk på 14 800 i 2006 med en andel i overkant av 6 % av lange biler på  $\geq 5,6$  meter. Veien er i dag overbelastet, myke trafikanter har dårlig plass og området preges av trafikkstøy. Lange bilkøer preger området både i rushtiden og til andre tider på døgnet. Køene strekker seg også langs tilfartsveiene i området grunnet overbelastning i Røkrysset. Det har forekommet noen ulykker i området, men risikoen for trafikkulykker betegnes som lav i forhold til andre, tilsvarende veier.

De fleste eiendommene på sørsiden har hver sin avkjørsel som munner direkte ut i Griniveien. På nordsiden av Griniveien er noen sideveier i dag prøvestengt. Samferdselsetaten foreslår at veiene fortsetter å være stengt til etablering av Røatunnel er avklart. Dette gjelder Røatoppen, Ekraveien og Bjerkebakken. Harald Løvenskiolds vei er stengt mot Griniveien, Nordengveien er fullstendig stengt for gjennomkjøring.

Det finnes tre skolekretser som berører planområdet. De to barneskolene har inntaksområde fra hver sin side av Griniveien. Ungdomsskolen betjener begge sidene av veien. For barneskolen som har inntaksområde fra sørsiden av Griniveien samt ungdomsskolen, går skoleveien om Røkrysset. Det er ikke fortau inn mot krysset fra sørsiden. For å komme seg over på nordsiden av Griniveien, må skolebarna som bor på sørsiden i dag krysse veien.

Røa sentrum fungerer som et nærsenter og innehar funksjon som kollektivknutepunkt for bybuss (linje 41 og 47), flybuss og T-bane (line 2). Ekraveien fungerer som atkomstvei til holdeplass "Ekraveien" for t-banen. Flybussen har holdeplass i planområdet for sørgående rute, for nordgående rute ligger holdeplassen like øst for Røkrysset.

Av tilbud for gående og syklende, foreligger det i dag felles gang-/ sykkelvei et lite stykke mot bygrensa. Videre mot Ekraveien er det kun etablert smale fortau. Mellom Ekraveien og Røkrysset er det fortau kun på nordsiden.

I dag har boligfasadene i nærmeste rekke langs Griniveien, et støynivå på 66- 72 dB. Dette tilsvarer rød sone i følge Miljøverndepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442)<sup>1</sup>. De fleste boligene nærmest veien vil mangle tilgang til utendørs oppholdsareal med det retningslinjen definerer som tilfredsstillende støynivå, som ligger på  $\leq 55$  dBA.

### **Beskrivelse av planforslaget**

Det er tidligere utarbeidet et forprosjekt for strekningen der man har sett på ulike løsninger. Her fant man at sykkelvei med fortau var den beste løsningen for strekningen med hensyn på trafikk tall og støy. Løsningen sykkelvei med fortau er også et gjenkjennelig element i nærområdet og er regnet som det foretrukne av sykkelhåndboka i denne type område både i dag og dersom Røatunnel etableres.

Den planlagte traséen går fra Røakrysset til bygrensen. Planforslaget strekker seg over 800 meter og har en høydeforskjell på 23 meter. Mesteparten av planområdet ligger innenfor områder i dag regulert til offentlig trafikkområde.

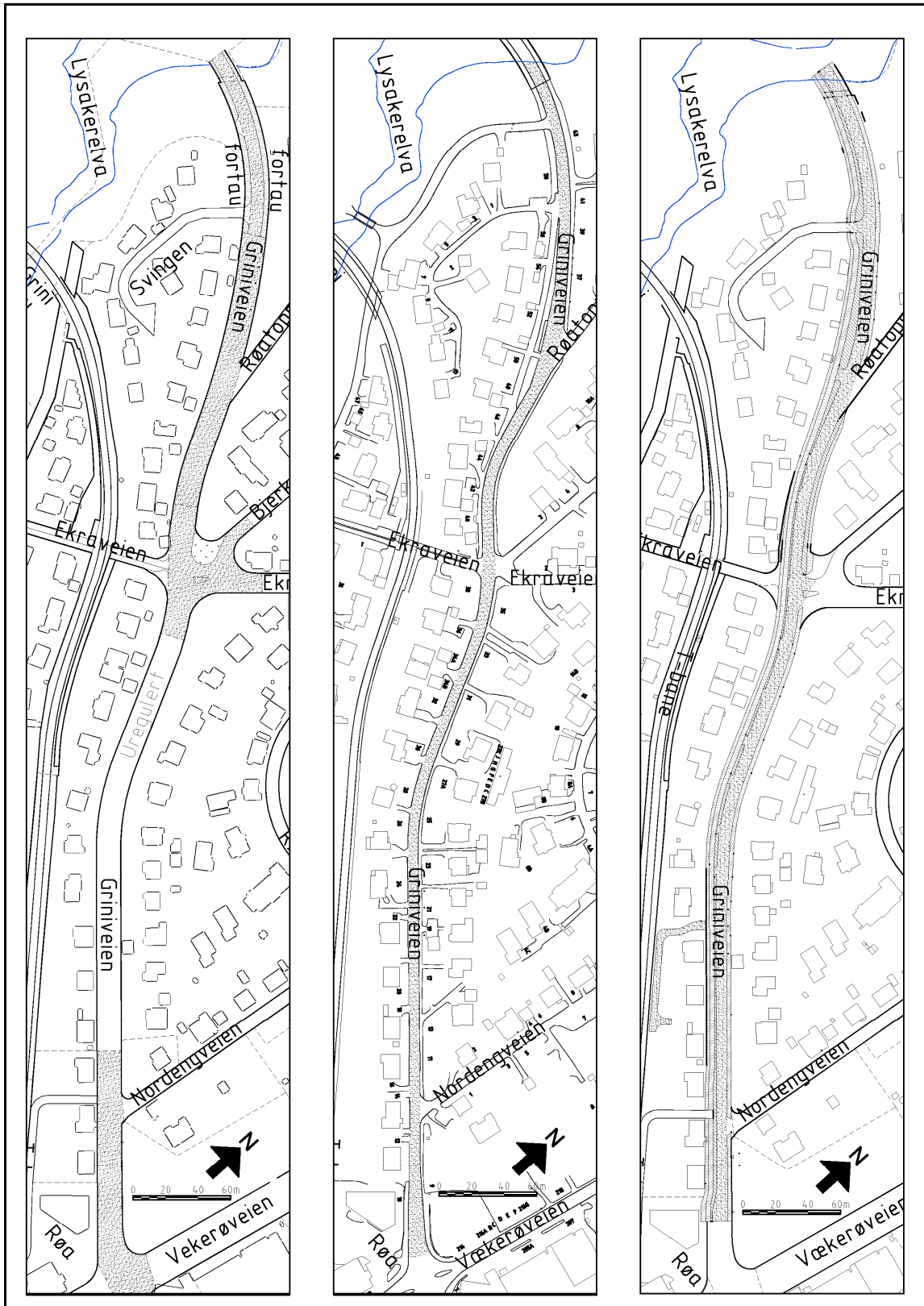
Planforslaget medfører en omdisponering og utvidelse av arealer allerede regulert til offentlig trafikkområde. Der omregulering blir aktuelt, foreslås byggeområder (boliger, forretninger, kontor, offentlig bygning m.m.) omregulert til offentlige trafikkområder. I tillegg reguleres enkelte arealer fra friområde og byggeområder langs veien til midlertidig anleggsområde. Disse områdene skal innen ett år tilbakeføres til tilsvarende standard som i dag og reguleres tilbake til gjeldende regulering (ett sted til byggeområde (boliger)). Det reguleres i tillegg inn spesialområde (frisiktsone ved vei) og fellesområder (felles avkjørsel).

Planforslaget innebærer at Griniveien skal ha en lokal hovedvei-/ samleveistandard med bredde på 6,5 meter. Dette er normal bredde på kjørevei hvor buss betjener et område, og vil være normal standard også etter at Røatunnel eventuelt etableres. Planforslaget medfører videre at kjørebanelen breddeutvides i kurver med inntil 0,8 meter slik at busser og store kjøretøy skal kunne møtes konfliktfritt. I tillegg er det foreslått at trafikkdeleren breddeutvides til minimum 1,5 meter nær Lysakerelva, øst for Ekra veien og inn mot Røakrysset da det her er foreslått beplantning. (Se landskapsplan). Grini bru som ligger over Lysakerelva, må også breddeutvides med ca. 2 meter da broa nå måler 13 meter.

Kjøreveien vil mellom ca. profil 260 og 375 (se vedlagte illustrasjoner) forskyves i forhold til eksisterende situasjon. En slik forskyvning samsvarer med gjeldende regulering.

---

<sup>1</sup>  $\geq 65$  dBA regnes som rød støysone, 55 – 65 dBA regnes som gul støysone.



Figur 1 Fra venstre til høyre: Gjeldende regulering - eksisterende situasjon - planforslag.

Gang- og sykkelveien fra Svingen terrasse og østover opprettholdes da veien benyttes som atkomstvei for tre eiendommer. På denne strekningen breddeutvides veien fra ca. 3 meter til 5,5 meter.

Røa sentrum er nå under utvikling med transformasjon og fortetting. Nærmest Røkrysset er tre eiendommer nylig regulert under reguleringsplan for Røa sentrum. For de tre eiendommene foreslås det å åpne for en felles atkomst vest for Griniveien 16. Atkomsten er inntegnet med piler i reguleringskartet.

For Griniveien 18, 20 og 22 er det i planforslaget foreslått felles kjøreatkomst fra Griniveien vest for nummer 22. Denne atkomstveien følger grensen mot Griniveien nummer 24 ned til T- banen og videre østover langs T- banen til Griniveien nummer 18. Ved enden av atkomstveien foreslås det en snuhammer for å redusere arealinngrepet på eiendommen.

I gjeldende reguleringsplan ligger reguleringsgrensen for offentlig trafikkområde: kjørevei (Griniveien) kun 1,5- 2 meter fra fasadelivet på de tilgrensende bolighusene til Griniveien 18, 20 og 22. Planforslaget følger denne formåls grensen. Det vil etableres støttemur langs eiendommene til Griniveien 18, 20 og 22 da planlagt fortau vil ligge på et noe høyere nivå enn terrenget ellers.

Ved avkjørslene på sørsiden av Griniveien, opparbeides det frisisiktsoner på 4 x 20 meter mot sykkelveien og 4 x 61 meter mot kjøreveien. Langs nordsiden er kravet på 4 x 61 meter mot kjøreveien. Antallet avkjørsler med direkte tilknytning til Griniveien vil som følge av planforslaget reduseres fra 28 til 20 avkjørsler. Avkjørselen til Griniveien 48 foreslås flyttet til sideveien Svingen terrasse da dette lå inne som betingelse i byggeplanen fra 02.11.1982 dersom Griniveien skulle opprustes til å ta mer trafikk.

**Tabell 1: Breddeprofil Griniveien, eksisterende og fremtidig situasjon.**

	<b>Eksisterende situasjon</b>	<b>Forslag til regulering</b>
<b>Kjørebane</b>	6,5 meter (størsteparten)	6,5 meter
<b>Trafikkdel mellom kjøre- og sykkelvei</b>	Varierende bredde	1 – 2 meter
<b>Gang-/ sykkelvei sør</b>	Varierende bredde	3 meter sykkelvei, 2 meter fortau
<b>Fortau nord</b>	Varierende bredde	2,5 meter
<b>Til sammen</b>	Ca. 9 – 13 meter	15 meter

### **Forhåndsuttalelser**

Det er innkommet åtte forhåndsuttalelser. Av de mest relevante for saken, oppsummeres:

#### Alternativ trasé

Bydelen mener en alternativ rute via Harald Løvenskiolds vei/ Melumveien og den gamle Grinibroen er et bedre alternativ med hensyn på forurensing og trafiksikkerhet.

#### Støy

Fylkesmannen i Oslo og Akershus forventer at kommunen foretar støymessige vurderinger i henhold til rundskriv T-1442. De minner også om krav til risiko- og sårbarhetsanalyse knyttet til planforslaget.

#### Eiendommer

Bydelen og beboere er bekymret for om planforslaget medfører riving av boliger og store inngrep i eiendommer. De legger vekt på at eiendommene tidligere har måttet avgi store arealer til etablering av Østeråsbanen.

### Avvente Røatunnel

Beboere mener det er viktig å avvente gang- og sykkelløsning til Røatunnel er avklart. Når Røatunnel er etablert, mener de at Griniveien slik den er i dag, vil kunne tilby tilstrekkelig areal for en sykkelsti.

## **Foreslagsstillers kommentarer til forhåndsuttalelsene**

### Alternativ trasé

Strekningen ligger innenfor en definert rute i hovedsykkelveinettet, vedtatt av bystyret i 1999. Den foreslåtte strekningen vil være med på å komplettere "rute Sørkedalsvei". Statens vegvesen som foreslagsstiller mener det er opp til Samferdselsetaten å se på skilting av alternative ruter da Statens vegvesen ikke har ansvaret for disse.

### Støy

Merknadene fylkesmannen har kommet med angående støy og risiko- og sårbarhetsanalyse, er i følge Statens vegvesen imøtekommet.

### Eiendommer

Griniveien 12, 14 og 16 er solgt og inngår i reguleringsplan for Røa sentrum av 22.09.2004 (S-4110). Det er ikke planlagt riving av boliger i forbindelse med gang- og sykkelprosjektet langs Griniveien. Planforslaget foreslås gjennomført for det meste innenfor allerede regulert veikorridor, og medfører ikke riving av boliger eller sløsing av samfunnets ressurser.

### Avvente Røatunnel

Foreslagsstiller mener det er behov for gang- og sykkeltiltak langs Griniveien uavhengig om Røatunnel etableres eller ikke.

## **PLAN- OG BYGNINGSETATENS KOMMENTARER TIL BEMERKNINGER**

### **Kommentarer til forhåndsuttalelser**

#### Alternativ trasé

Plan- og bygningsetaten legger vekt på at traséen ligger riktig i forhold til andre ruter i hovedsykkelveinettet samt målpunkter i området. Det er allerede etablert sykkeltilbud østover fra Røakrysset og det planlegges tilbud på Bærumssiden som vil kobles sammen med gang- og sykkelvei som nå er under planlegging. I Røkrysset vil planforslaget kobles til sykkelløsninger sørover og nordover i "rute Vækerøveien" når disse realiseres. Den ene av planene i Vækerøveien (mot nord) er i forprosjektfase, den andre (mot sør) er til politisk behandling.

### Avvente Røatunnel

Plan- og bygningsetaten er enig med foreslagsstiller om at det må etableres bedre tilbud til både fotgjengere og syklister i området. Det er svært viktig å separere fotgjengere og syklister og gi nok manøvreringsplass for alle trafikantgruppene for å unngå ulykker. Planforslaget medfører en god løsning for alle trafikanter som vil være passende også etter eventuell etablering av Røatunnel. Forslaget innebærer et tverrsnitt på rett strekning av kjørebane på 6,5 meter som er normalt for en bussbetjent lokal hovedvei. Etablering av tilfredsstillende tilbud for myke trafikanter kan ikke vente til en realisering av Røatunnel.

For øvrig vises det til etatens foreløpige vurdering.

## PLAN- OG BYGNINGSETATENS FORELØPIGE VURDERING

### Overordnede mål

Det er et mål både nasjonalt, og lokalt i Oslo, å øke sykkelandelen i trafikkbildet. Strekingen som foreslås, ligger inne som en strekning i "rute Sørkedalsveien" i "Plan for hovedsykkelveinettet i Oslo", vedtatt i 1999. Hensikten med å etablere et hovednettverk for syklist i Oslo, er å få flere til å sykle på arbeid- og skolereiser i stedet for å bruke bil. Det er et mål i Oslo om å:

- øke bruken av sykkel på alle daglige reiser
- bedre sikkerheten for syklist og fotgjengere ved å etablere mer oversiktlige og forutsigbare løsninger
- øke fremkommeligheten ved bl.a. å søke å unngå systemskifter

### Planer i området:

Planforslaget samsvarer med overordnede planer for Oslo kommune og går godt sammen med mindre planer for området. Planområdet omfattes ikke av vedtatte kommunedelplaner. I forslag til kommunedelplan for torg og møteplasser sendt til politisk behandling 31.12.2007, er området ved Røa kirke merket som lokal møteplass. Forslag til ny møteplass er markert ved navn "Røa torg" ved T-banestasjonen like sør for Røkrysset.

Griniveien 12, 14 og 16 ved Røkrysset, omfattes av reguleringsplan for Røa sentrum S- 4110, vedtatt 22.09.2004. Byggesaken for eiendommene har fått godkjent rammesøknad 15.11.2007. Det er innkommet to klager på vedtaket. Klagen er i skrivende stund til behandling hos Plan- og bygningsetaten.

I bystyresaken for reguleringsplan for Røa sentrum (sak 377, byrådsak 91 av 22.04.2004), vedtok bystyret følgende punkt i tillegg til byrådets innstilling: "*4. Byrådet bes finne alternative løsninger for en sykkelrute som kan fungere frem til endelig trafikk-løsning for Røa sentrum er ferdigstilt*". Den foreslåtte løsning tar utgangspunkt i Griniveiens funksjon som lokal hovedvei med et kjørebanelvernsnitt på 6,5 meter også etter eventuell ferdigstillelse av Røatunnel. Plan- og bygningsetaten ser det som riktig også i et langsiktig perspektiv å legge sykkeltrasé langs Griniveien. Griniveien er den mest hensiktsmessige traséen med hensyn på målpunkter samt direkteført kobling til hovedsykkelveinettet for øvrig med kobling øst-, sør- og nordover i Røkrysset samt til rute under planlegging på Bærumssiden i vest. Alternative traséer har dårligere vertikal- og horisontalkurvatur og vil sannsynligvis medføre at transportsyklist uansett vil velge Griniveien som trasé. Tilliggende traséer vil også medføre dårligere kobling til hovedsykkelveinettet for øvrig. Plan- og bygningsetaten anser det også som positivt med bedre gangveier langs Griniveien da mange benytter seg av veien som skolevei og på vei til og fra Røa sentrum.

### Reguleringsplaner som finnes i området:

- S-200GA: Griniveien vedtatt 08.11.1939.
- S-508: Krysset ved Ekraeveien vedtatt 10.12.1953.
- S-2257: Friområde ved Lysakerelva vedtatt 27.09.1977.
- S-3459: Ekraeveien ved T- banen vedtatt 25.01.1995.
- S- 4110: Røa kryssområde vedtatt 22.09.2004.
- S-4220: Boligområdene på hver side av Griniveien vedtatt 15.03.2006.

I alle reguleringsplanene, ligger veibredde for Griniveien regulert som en 15 meter bred korridor. Arealer ved Lysakerelva er regulert til friområde, arealer mellom Nordengveien og Røkrysset er regulert til byggeområde for boliger, forretninger, kontorer med mer, en strekning på Griniveien mellom Ekraeveien og Nordengveien er uregulert, mens resten er regulert til byggeområde for boliger.

Det er utført konsekvensutredning for alternative hovedveiløsninger i tunnel forbi Røakrysset. Byrådet anbefaler at det skal jobbes videre med alternativ 2, som går ut på lang tunnel. Det er derimot ikke konkludert noe om hvor tunnelmunningene skal munne ut i øst og vest, men den skal mest sannsynlig munne ut på nordsiden av Griniveien. Røatunnel inngår i Oslopakke 3 med oppstart rundt år 2018. Den konkrete tiltakspakken er imidlertid ikke vedtatt i skrivende stund. Gang- og sykkelvei på sørsiden av Griniveien vil ikke medføre konsekvenser for disse planene da det er behov for fortau på sør- og nordsiden av Griniveien samt tiltak for syklister, uavhengig om Røatunnel etableres eller ikke.

### Landskap

Plan- og bygningsetaten er positive til at det tilstrebes å opprettholde grøntdraget i gaten ved at vegetasjon som fjernes erstattes med ny vegetasjon, samt at det vil opprettes nye rabatter med beplantning der det er tilstrekkelig areal til dette. Plan- og bygningsetaten mener man bør se nærmere på muligheten for å kunne krympe de bredeste rabattene til maksimalt 1,5 meter, og likevel ha muligheter for beplantning i disse.

Forslag til enhetlig materialbruk med granitt som kantstein, smågatestein i trafikkdelere og trafikkøyer samt støttemurer av naturstein betraktes som positivt.



Figur 2 Landskapet langs Griniveien (Oslo kommune 2006).

### Grunnerverv

Plan- og bygningsetaten mener det er uheldig at det tas arealer fra hager, men mener dette er akseptabelt da formålet er å etablere tilbud for myke trafikanter og bedre trafiksikkerheten i området.

### Miljøfaglige forhold

#### Støy:

Planforslaget medfører at senterlinjen i kjørebanelen enkelte steder trekkes noe nærmere bebyggelsen. Kjøreveien vil mellom ca. profil 260 og 375 (se vedlagte illustrasjoner) forskyves i forhold til eksisterende situasjon. En slik forskyvning samsvarer med gjeldende regulering. Dette vil i følge foreslagsstiller medføre en mulig økning i støy på maksimalt 3 dB.

Som ansvarlig planmyndighet har kommunene et stort ansvar for å sikre at arealplanleggingen ikke bidrar til å skape nye støyproblemer og økt støyplage for innbyggerne i kommunen. Miljøverndepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T- 1442) skal legges til grunn for kommunenes planlegging etter Plan- og bygningsloven. Retningslinjen har som ambisjonsnivå at det som hovedregel bør legges til grunn *avbøtende tiltak i alle prosjekter der det kreves ny plan etter plan- og bygningsloven*. Dette kan imidlertid fravikes dersom planen ikke medfører økning fra støykilden med

mer enn 3 dB. I retningslinjen står det også at dersom tiltakshaver har dokumentert at kostnadene ved støyisolering eller andre avbøtende tiltak er uforholdsmessige høye, kan de anbefalte støygrensene fravikes. Det bør da legges vekt på at boenhetene får en stille side og tilgang til egnet uteareal med tilfredsstillende støyforhold. Videre anbefales det at støytiltak som hovedregel bør utføres senest samtidig med at ny virksomhet eller utvidelse av eksisterende virksomhet er ferdigstilt.

Foreslagningsstiller vurderer å etablere lokale støyskjermer rundt den enkelte bolig der nyttevurderingen står i et rimelig forhold til kostnadene, og for de eiendommer som tidligere ikke har fått tilbud om avbøtende støytiltak. Lokale støyskjermer vil skjerme utendørsområder mot høyere støynivå enn 55 dBA. Tiltakshaver har utarbeidet et støykart (vedlegg 4), men har foreløpig ikke dokumentert at kostnadene ved støyisolering eller andre avbøtende tiltak er uforholdsmessige høye i planforslaget, eller at avbøtende støytiltak skal etableres før tiltaket tas i bruk, evt. samtidig med ferdigstilling av tiltaket.

Det er ennå ikke fastlagt en entydig forvaltningspraksis vedrørende krav om avbøtende tiltak mot støy ved etablering av miljø- og sikkerhetstiltak (herunder gang- / sykkeltiltak) eller ved støyøkning av 3 dB ved eksisterende støykilde. Plan- og bygningsetaten mener lokale støyskjermer er et aktuelt tiltak i området, og mener det bør etableres støytiltak slik at alle boliger har større deler av uteområdene sine med et støynivå på  $\leq 55$  dBA. Dette grunnet mulig økning i støynivå på 3 dB (som regnes å være merkbar), sammen med et allerede for høyt eksisterende støynivå. Alle boliger bør, som retningslinjen sier, ha *en stille side og tilgang til egnet uteareal med tilfredsstillende støyforhold*. Det vurderes fra Plan- og bygningsetaten sin side å legge inn rekkefølgebestemmelse i planforslaget med en formulering som sier at støyskjerming skal etableres før tiltaket tas i bruk. Det etterspørres spesielt synspunkter på støybestemmelsen (§8) i høringen.

#### Grunnforhold:

Det er utført grunnundersøkelser for skråningen mellom profil 250 – 330 den 17.04.2008. Fjellgrunnen er av skifer og kalkstein av silurisk alder. Det anses ikke som aktuelt å utføre andre grunnundersøkelser i reguleringsplanstadiet.

Det foreligger ikke særlig biologisk mangfold i området og det er ikke ventet særlig endring i lokalklimaet med prosjektet.

#### **Trafikkforhold**

Dersom tilbud for sykkel i Wergelandsveien lenger ned mot sentrum vil bli realisert, vil etablering av planforslaget i Griniveien medføre en komplettering av rute Sørkedalsveien som går mellom ring 1 og bygrensen i nordvest. Tilbudet vil også kobles sammen med rute Vækerøveien i Røakrysset når planene sør og nord for Røakrysset blir realisert. Slik vil man kunne nå andre sykkelruter nedover mot sentrum som rute Hoffsvæien, ring 3, ring 2 og ring 1.

Plan- og bygningsetaten mener løsningen sykkelvei med fortau vil medføre en mer oversiktlig og sikker trafikk situasjon i området. Skolevei for området vil bedres da det etableres gang- og sykkelvei langs hele sørsiden i planområdet som medfører at skolebarn unngår unødig kryssing av veien. Med planforslaget vil strekningen fra bygrensen til toppen av Jon Smestads vei få et enhetlig tilbud uten systemskifter.

En samling av avkjørsler fra boliger langs strekningen, vil føre til færre uoversiktlige punkt og vil også medføre en oppgradering trafikk sikkerhetsmessig sett.

Ett opplegg der snøopplag vil legges langs gjerdelinje på fortauet i sør, samt i trafikkdeler mellom kjørebane og gang-/ sykkelvei, virker som en god løsning da hovedveiene i Oslo saltes slik at nedbør som

snø normalt vil dreneres til slukene langs veien. Drenering fra sidearealer ledes mot kantstein langs sykkelvei og kjørebane hvor de nødvendige sandfang/ sluk etableres.

### **Risiko- og sårbarhet**

Plan- og bygningsetaten mener risiko- og sårbarhet for planforslaget er tilstrekkelig belyst i materialet fra foreslagsstiller. Det ble utført en Risiko- og sårbarhetsanalyse 17.04.2008 der grunnforhold ble avdekket, samt mulige tiltak for sikring av fjell før fjellskjæring.

### **Sosial infrastruktur**

Med planforslaget vil Røa sentrum med dets handels-, service- og kollektivtilbud lettere nås ved hjelp av sykkel og gange.

### **Teknisk infrastruktur**

Eksisterende teknisk infrastruktur vil opprettholdes slik den er i dag med de nødvendige suppleringer og omlegginger.

### **Stedsutvikling**

Prosjektet vil i første rekke føre til at flere får mulighet til å gå eller sykle til Røa sentrum, til områdene rundt, og videre nedover mot Oslo sentrum. Et mer attraktivt og tilgjengelig tilbud kan medføre at flere går/ sykler i stedet for å bruke bil.

Når/ dersom Røatunnel kommer, vil trafikken i Griniveien minke betraktelig, og det vil bli enda mer attraktivt å gå eller sykle i området. Sammen med en fortetting av Røa sentrum, en mulig etablering av Røatunnel, og etablering av torg/ møteplass like sør for Røkrysset, vil etablering av gang- og sykkelveiprojektet medføre en betraktelig oppgradering i lokalområdet rundt Røa med tanke på trivsel og attraktivitet.

### **Barns interesser**

Det finnes ingen leke- eller oppholdsarealer i planområdet. Likevel omfatter planområdet del av skolevei, vei til lokal møteplass ved Røa kirke, og vil med tiden også omfatte vei til ny møteplass sør for Røkrysset. Med prosjektet vil barn i boligområder rundt Griniveien forflytte seg tryggere og sikrere mellom ulike målpunkter i området.

### **Universell utforming**

Planforslaget vil medføre økning i bevegelsesfriheten til bevegelses- og orienteringshemmede da det etableres et enhetlig og lettfattelig tilbud langs hele strekningen.

### **Juridiske forhold**

Det er foreslått å regulere et midlertidig riggområde mens arbeidet pågår. Når arbeidet er gjennomført, vil dette arealet tilbakeføres til dagens arealbruk med standard tilsvarende dagens.

Skråningene foreslås ikke omregulert for å ikke ødelegge utnyttelsesgraden på de enkelte eiendommene, men det settes visse restriksjoner på bruken av skråningene da skråningene er ømfintlige for sig dersom de utsettes for harde påkjenninger. Dette mener Plan- og bygningsetaten er akseptabelt da begrensingen ikke er noe beboerne vil merke til daglig.

### **Interessemotsetninger**

Beboere i området er engstelige for at en etablering av gang- og sykkelvei vil forpurre Røatunnel og fjerne biter av hagene deres. Faginstansene ser en etablering av gang- og sykkelvei som helt nødvendig for å få til

et tilbud for fotgjengere og syklister som er trygt og sikkert for alle trafikanter uavhengig av gjennomføring av Røatunnel

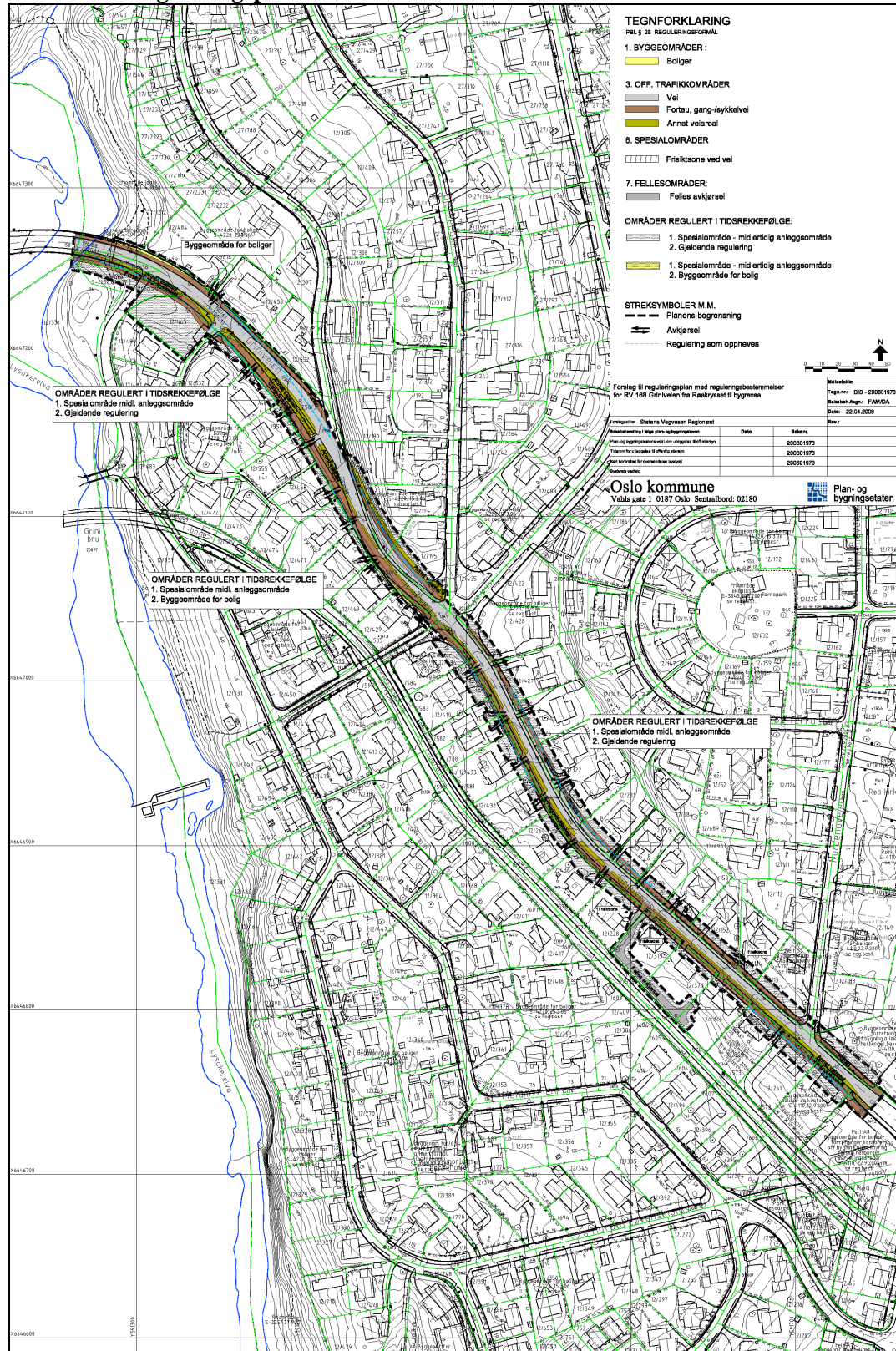
**Foreløpig konklusjon**

Plan- og bygningsetaten er enig med foreslagsstiller om at foreslått løsning er den beste for syklister og fotgjengere i området, særlig på grunn av:

1. høyt trafikkfall for Griniveien og høy andel tunge kjøretøyer
2. man unngår systemskifte på øst- og vestsiden av planområdet dersom dette også blir løsningen på Bærumssiden
3. mulig Røatunnel vil ikke påvirke planområdet da tunnelåpning vil ha utløp på nordsiden av Griniveien
4. foreslått løsning tar utgangspunkt i mulig etablering av Røatunnel som medfører nedgradering av Griniveien til lokal hovedvei.

Plan- og bygningsetaten anbefaler planforslaget.

# Forminsket reguleringsplankart



## **REGULERINGSBESTEMMELSER FOR Rv 168 Griniveien på strekningen Røa sentrum - bygrensen**

### **§ 1 Avgrensning**

Det regulerte området er vist på plankart merket BIS- 200601937 og datert 22.04.2008.

### **§ 2 Formål**

Området reguleres til:

- Byggeområder: Boliger
  - Offentlige trafikkområder: Vei, fortau, gang-/ sykkelvei, annet veiareal
  - Spesialområder: Frisiktsoner ved vei
  - Fellesområder: Felles avkjørsel
- Områder regulert i tidsrekkefølge:
1. Spesialområde midlertidig anleggsområde 2. Gjeldende regulering (S-4110, S- 4220, S- 2257),
  1. Spesialområde midlertidig anleggsområde 2. Byggeområde: boliger.

### **§3 Utforming**

Sykkelvei og fortau skal ha nedsenket kantstein ved alle kryss. Veianlegget inkludert murer, skjæringer/fyllinger og støyskjerming, skal fremstå med et tiltalende uttrykk tilpasset Griniveiens grøntpregede villakarakter.

### **§ 4 Spesialområde, frisiktzone ved vei.**

I området mellom frisiktlinje og veiformål (frisiktsoner) skal det være frisikt i en høyde av 0,5 m over tilstøtende veiers planum.

### **§ 5 Fellesområder, felles avkjørsel.**

Felles avkjørsel skal være felles for gnr. 12, bnr. 228, 315, 324 og 373. Fellesområdet utskilles som eget gnr/bnr. og skal være varig knyttet til de eiendommer som arealene skal være felles for.

### **§ 7 Terreng og beplantning.**

Opparbeidelse av anlegget mht. materialvalg skal skje i henhold til beplantningsplan for planforslaget, ref. tegning benevnt O2001 datert 10. oktober 2007.

Innenfor område med vegfylling eller vegskråning, markert på tegning benevnt X2002, datert 10. oktober 2007, kan oppføring av konstruksjoner eller andre innretninger samt graving eller fylling bare tillates dersom stabiliteten av vei ikke reduseres. Slike tiltak skal godkjennes av Statens vegvesen.

### **§ 8 Trafikkstøy.**

Det skal vurderes innendørs støytiltak for boliger med utendørsstøynivå over  $L_{den}$  65 dB, og innendørs støynivå over  $L_{A,eq,24h}$  35 dB.

Nødvendige støyskjermingstiltak skal ferdigstilles før tiltaket tas i bruk.

### **§9 Avkjørsler**

Avkjørsler er vist med piler på plankartet. Det tillates kjøring på gang- og sykkelvei til eiendommene på gnr/ bnr 12/ 467, 12/ 468 og 12/ 554.

**§ 10 Rekkefølgebestemmelse.**

1. Spesialområde midlertidig anleggsområde som vist på plankart merket BIS- 200601937 og datert 22.04.2008.

Området tillates brukt til anleggsområde for gjennomføring av veganlegget.

2. Arealer regulert i tidsrekkefølge tilbakeføres til opprinnelig reguleringsformål senest ett år etter at anlegget er gjennomført i tråd med ny regulering.

## **VEDTAK OM OFFENTLIG ETTERSYN**

Plan- og bygningsetaten vedtar med hjemmel i plan- og bygningslovens § 27-1 nr.2 og i henhold til delegert myndighet vedtatt av bystyret 06.05.1997, lagt ut til offentlig ettersyn:

Forslag om reguleringsplan med reguleringsbestemmelser for Griniveien på strekningen Røa sentrum - bygrensen, som omreguleres fra byggeområder (boliger, og boliger, forretninger, kontor, offentlig bygning, allmenntilgjengelige formål, herberger, serveringssteder), offentlig trafikkområde (kjørevei, gang- og sykkelvei, annet veiareal, fortau) og friområde til

- Byggeområder: boliger, og boliger, forretninger, kontor, offentlig bygning, allmenntilgjengelige formål, herberger, serveringssteder
- Offentlig trafikkområde: kjørevei, gang- og sykkelvei, annet veiareal, fortau.
- Friområder
- Spesialområder: frisisiktsoner ved vei
- Fellesområder: felles avkjørsel
- Områder regulert i tidsrekkefølge: spesialområde midlertidig anleggsområde.

som foreslått av Statens vegvesen Region øst vist på kart merket BIS- 200601937 og datert Plan- og bygningsetaten 22.04.2008.

PLAN- OG BYGNINGSETATEN, DEN

22/ 04 - 2008

Johan Borchgrevink  
avdelingsenhetsleder

Frid Ane J. Møster  
saksbehandler

PLAN- OG BYGNINGSETATEN  
Avdeling for Byutvikling  
Infrastruktur