

Oslo, den 26. april 2018

Oslo kommune
Bymiljøetaten

E-post: postmottak@bym.oslo.kommune.no.

Deres ref.: 18/05525-1

HØRINGSUTKAST – BEHOVSPLAN FOR IDRETT OG FRILUFTSLIV 2019-2028

Vi viser til etatens brev av 1. mars 2018, og vil berømme etaten for en grundig og omfattende redegjørelse for temaet. Her er det gjort mye bra arbeid. Det er en fornøyelse å lese om alle gode ønsker og alle fornuftige sider ved friluftsliv og idrett. Når vi i det følgende kommenterer planen, er det for å gjøre den bedre på noen sentrale punkter.

Generelt

Friluftslivets Samarbeidsutvalg (FSU)

Vi er enige i at en slik plan må utarbeides i samarbeid med organisasjoner som har førstehånds kunnskap fra områdene. Det fremgår ikke helt klart hvilke organisasjoner dette er på friluftslivssiden, bortsett fra OOF. Når det gjelder idretten, har man hatt kontakt med Idrettens samarbeidsutvalg (ISU) i bydelene, men mht friluftsområdet har man ikke kommet like langt. Etaten henstiller til bydelene å opprette Friluftslivets Samarbeidsutvalg (FSU), men vi er redd at en henstilling er for svakt. Man må etablere FSU fast i hver bydel og sørge for at de virker.

Overordnet ramme

Det er oppgitt at etaten må holde seg innenfor en ramme på 30 millioner kroner til friluftformål. Etter vår mening er beløpet alt for lite. Og vi vil begrunne det slik:

- Summen av alle gode forslag og behov som etaten selv har nevnt.
- Satsingen på folkehelseaspektet ved all friluftaktivitet. Friluftsliv er viktig og må gis prioritet!
- Endring i folks interesser og behov: Bruk av friluftsområder til uorganisert virksomhet er økende. Dette er tydelig dokumentert i rapporten.
- Man må øke og sammenlikne satsingen på friluftformål med satsingen på idrettsanlegg.
- Planen må utvides med prioriterte lister og bevilgningsrammer for å bli en reell plan.

Oslo Vest

Turvei A1 langs Lysakerelva

Turveien er generelt preget av manglende vedlikehold.

Tre turveistrekninger trenger oppgradering:

- 1) Strekningen Røa idrettsplass til Melumøra bru er sterkt utvasket flere steder der utrenning fra skråningen ovenfor har laget tverrgående grøfter inntil 20 cm dype og 1 meter brede. Langs samme strekningen trenger sikkerhetsgjerdet å bli erstattet fordi det stikker farlig fram i en sving.
- 2) Strekningen Roligheten-Lysejordet er en bratt bakke der turveien er kraftig utvasket pga tidligere dårlig drenering. Lysakervassdragets Venner (LvV) har ordnet dreneringen, men turvei bør oppgraderes.
- 3) På strekningen Kvernfare-Lysejordet er det behov enten for skilting og omlegging av turvei for å dirigere turgåere til den gamle kjerrevei, alternativt oppgradering av stien som går ned et bratt heng.

Manglende kobling langs A1:

Det mangler kobling i turvei A1 fra 1) Elvefaret 19 til Elvefaret 1, og 2) fra Harald Løvenskiolds vei 16 til Harald Løvenskiolds vei 46. Dette er store prosjekter med (1) store konstruksjonskostnader eller (2) store ervervskostnader fra 11 eiendommer. Nr. 2 er mest presserende.

I denne sammenhengen vil vi også nevne at utviklingsprosjektene ved Lysaker (Statens vegvesen, Fornebubanen og Mustad Eiendom) truer forbindelsen mellom kyststien og Turvei A1.

Turvei A5 langs Hoffselva

Både i kart på side 100 og i teksten er A5 gitt en uklar status. A5 er nå merket av Hoffselvens venner, i samarbeid med Bymiljøetaten, fra Bestumkilen til Smestad, og det jobbes med ulike prosjekter og delstrekninger i området. Veien videre er også klarlagt til Midtstuen. I planens del 6.6 Handlingsplan vises det til etablering av A5 som et fellesbegrep. Det er utmerket, men må utdypes

Turvei A5 er meget viktig for utviklingen i området fra Skøyen/Hoff til Smestad. Her er planlagt stor befolkningsøkning som trenger grøntområder og turveier. Nettopp sammenhengen fra fjord til fjell er viktig i tillegg til at A5 inneholder mange fine naturområder.

Hoffselva/Holmenbekken var nylig gjenstand for et omfattende studium utført av SINTEF. Turvei A5 langs Hoffselva / Holmenbekken må vises tydelig i turveisystemet og på kartene, og gis en samlet analyse, prosjektering, prioritering og bevilgning.

Delprosjektene 2.2 til 2.6 inngår i etablering av turvei A5, men kan løses enkeltvis.

Strekningen fra Bjørnebodammen til Smestaddammen og rensing av Bjørnebodammen

Strekningen mellom Bjørnebodammen (Nedre Smestaddammen) og Smestaddammen er en skjult perle i A5. Området er regulert til friområde, men privat eiet. Her bør Oslo kommune skaffe seg rett til å anlegge en turvei med start ved Hoffsvæien, senere gjerne med en bru øverst over Holmenbekken parallelt med Hoffsvæien.

Prosjektet er det høyest prioriterte blant de prosjektforslagene som Hoffselvens venner fremmer. Prosjektet støttes varmt av Ullern bydel. Prosjektet inneholder også rensing av Bjørnebodammen som er i ferd med å gro helt igjen.

Bymiljøetaten må sette rensing av Bjørnebodammen og etablering av turvei mellom Bjørnebodammen og Smestaddammen høyt på prioriteringslisten.

Tursti fra Konventveien til Engebretsvei

Dette er en kort strekning som er regulert til friområde på kommunal tomt, men det er ikke etablert noen tursti på Hoffselvens østre bredd, mens det er opparbeidet en tursti på vestre bredd som nylig er stengt av grunneier. Allmennheten har benyttet turstien i mer enn 20 år så her er det opparbeidet hevd, uten at det har påvirket eieren. Det er altså oppstått et klart brudd i turstien på dette punkt. Se vedlegg og kart.

Oslo kommune må etablere turstien på østre bredd eller ekspropriere grunn for turstien på vestre bredd.

Holmendammen

Området rundt Holmendammen er en mye brukt og vel opparbeidet rekreasjonsområde. Selve Holmendammen er i ferd med å gro igjen. Nordenden av dammen er gjenstand for en lokal opprensing. Selve dammen må tømmes helt og mudres opp i forbindelse med planlagt reparasjon / vedlikehold av demningen.

Oslo kommune må ta hensyn til dette prosjektet i budsjettet for 2019

Sør for Dagaliveien

For å forbinde turstien langs østre side av Styggedalsbekken med turstien mellom husene høyt oppe på vestre side av Styggedalsbekken, må det lages en hengebru over kløften, (eventuelt en sti i dalbunnen, en bro over bekken og en bratt bakke opp skrenten). Området vil gi verdifulle naturinstrykk av en trang dal og et spektakulært stiprosjekt. Hengebruen krever noe prosjektering, men lar seg fint gjøre.

Oslo kommune må skaffe tillatelser og prosjektere anlegget.

Båtopplaget

Tursti A5 starter ved Bestumkilen, men nettopp ved utløpet ligger det en kiosk / utsalgspod som stenger startstedet fullstendig. Turstien følger derfra kanten av båtopplaget et lite stykke fra elvekanten langs et vakkert stykke natur. Området vil bli endret totalt med realisering av

Områdeplan Skøyen, men inntil så skjer, og særlig etter at A5 gjenoppstår i ny drakt, må startpunktet være tilgjengelig.

Oslo kommune må erverve tilgang til området eller skape en forbipassering, i samarbeid med båtopplaget

Sti langs Makrellbekken

Det går en sti langs T-banen fra Makrellbekken til Holmen stasjon og videre oppover langs en lukket bekk gjennom bebyggelsen helt opp til Jarbakken. Bekken kan med tiden åpnes. Stien knyttes til A3.

Oslo kommune bør sette stien på planen for opparbeiding og merking, og prosjektere åpning av bekken i samarbeid med beboerne

Turvei B1 langs Frognerelva

Et langsiktig mål må være at det blir etablert en sammenhengende turvei fra Frognerkilen til Sognsvann. Det er også en forutsetning at turveien i størst mulig grad følger Frognerelva/Sognsvannsbekken. På den måten kan B1 bli en viktig del av rekreasjonstilbudet i Oslo Vest.

I dag kan kravet om en sammenhengende tursti virke urealistisk, men det er grunn til å minne om det planarbeidet som foregår i tilknytning til Områderegulering Skøyen og Fornebubanen.

- Områderegulering Skøyen

En del av planen innebærer gjenåpning av Frognerelvas nedre del.

- Fornebubanen.

Om Volvatsvingen realiseres i en seinere fase, blir det mulig å frigjøre dagens t-banetrasé som framtidig grøntdrag/turvei. Bystyrets vedtak av 31.1.2018 innebærer at denne muligheten holdes åpen.

Frognerelvdalen (Frognerbekkdalen) nedenfor Frognerparken, er en sjelden naturperle som bør gjøres kjent for alle turgåere. Bør markeres med eget nummer i kartet.

Oslo sentrum og nord

Turvei B10 langs Akerselva

Oslo Elveforum slutter seg til behovsplanens vurdering av hvor det er viktigst å få på plass en manglende turveiforbindelse langs Akerselva: «Langs Akerselva er det størst behov for en sammenhengende trasé fra Vaterland til sjøen» (s. 108). Ja, dette er kanskje den aller viktigste turveiforbindelsen som det gjenstår å etablere innenfor byens turveinett. Til tross for dette er turveilenken fra Vaterlandsparken til fjorden ikke eksplisitt omtalt under foreslåtte tiltak i perioden 2019–2028, hvor en prioriterer turveiforbindelser i Oslo sør (jf. s. 108). Dette bør rettes opp. Oslo Elveforum anbefaler at turveien legges i kulvert under jernbanesporene på Oslo S langs vestsiden av Akerselvas tvillingkulvert (og med trapp og heis opp til alle plattformene på Oslo S). Jf. Rambøll-rapporten «Gjenåpning av Akerselva og gangforbindelse under sporområdet» fra desember 2012.

Turveiparsellen fra Vaterlands bru sørover til fjorden er utelatt i bruttolista i vedlegg 8a over manglende turveiforbindelser i hovedturveinettet i byggesonen. For turvei B10 nevnes kun den manglende gangveien langs vestsiden av Akerselva fra Vaterlands bru nordover til Nybrua, hvor det for øvrig er behov for å etablere ca. 630 m gangvei, ikke 200 m som angitt i vedlegg 8a. Etter vårt syn bør gangveien forlenges med ytterligere ca. 190 m fra Nybrua opp til Ankerbrua.

På Lilleborg i Bydel Sagene må turvei B10 legges om etter bystyrets vedtak 28. februar 2018 i plansaken for Treschows gate 16. Bystyret har bedt byrådet om å erverve eiendommen så snart som mulig for å opparbeide den som grøntområde med turvei langs elvebredden. Dette må følges opp tidlig i planperioden for «Behovsplan for idrett og friluftsliv 2019–2028».

Det bør snarest etableres turvei gjennom hageanlegget ved Treschows gate 2–8, opp til Treschows bru og under denne. Dette gjør det mulig å oppleve Bjølsenjuvet på nært hold, og blir en alternativ rute til dagens B10-rute i partiet ved Bjølsenfossen («Lille Niagara»). Når hageanlegget istandsettes, bør det også opparbeides enkle gangstier lenger nede i selve juvet. Gangbrua over elva på toppen av Bjølsenfossen bør istandsettes og åpnes for allmennheten. På Akerselvas østside bør det etableres gangveier fra Lilleborg-området nede ved elva både opp til østsiden av Jerusalem bru og opp til Gamle Sandakervei ved Laboremusbygget (Sandakerveien 56). Dette vil samlet radikalt bedre tilgjengeligheten til dette flotte partiet langs Akerselva.

Turvei D1 langs Torshovbekken

På strekningen fra Malmøgata til Sofienberggata i Bydel Grünerløkka hvor turvei D1 i dag går på asfalt via Schleppegrells gate og sterkt trafikkerte Toftes gate, bør turveien legges om slik at den blir langt mer attraktiv. Københavngata bør avvikles som bilvei og omgjøres til et parkdrag med en gjenåpnet Torshovbekk med turveifølge. Turvei D1 vil da kunne få en flott trasé i et blågrønt drag helt ned til sørsiden av Sofienbergparken.

Gjenåpning av byens hovedvassdrag til fjorden

I tabell 29 Vassdragsprosjekter (s. 109) nevnes kun sju gjenåpningsprosjekter. Utover dette heter det at aktuelle tiltak vurderes løpende og behandles i ordinær budsjettprosess. Oslo Elveforum støtter disse sju gjenåpningsprosjektene, og også de sju vassdragstiltakene som er listet opp i vedlegg 8b.

Vi savner samtidig flere helt sentrale prosjekter som er høyt prioritert for gjenåpning i vedlegg A i det kommunale styringsdokumentet «Prinsipper for gjenåpning av elver og bekker i Oslo» av september 2015 (s. 20). Dette gjelder ikke minst nedre del av de fire hovedvassdragene Akerselva, Frognerelva, Hoffselva og Mærradalsbekken, samt nedre del av de to hovedvassdragene Alna (partiet fra Kværnerbyen til Middelaldervanspeilet, som ved en glipp ikke kom med i styringsdokumentet) og Hovinbekken (som er blitt høyaktuell for gjenåpning fra Klosterenga til Schweigaards gate 35, dvs. til strandlinjen i middelalderen, i forbindelse med planene for Schweigaards gate 35–51).

Oslo Elveforum ber om at gjenåpning av nedre del av disse seks hovedvassdragene settes på dagsordenen slik at alle prosjektene kan fullføres i planperioden 2019–2028. Opparbeiding av turveier og grøntområder bør prioriteres i tilknytning til disse gjenåpningsprosjektene.

Vi viser i denne sammenheng blant annet til Kommuneplan 2015, det juridisk bindende temakartet T7 for blågrønn struktur i byggesonen, områdereguleringen for Skøyen og KDP Alna miljøpark (2013).

Oslo Øst

Turvei D10 langs Alna

Det er mange strekninger av turveien langs Alna som trenger arbeid og forbedringer. Det er flere «hull» i turvei D10. Vi ønsker imidlertid nå å fremheve en strekning som den som er viktigst å få gjort noe med. Det er strekningen mellom Terminalveien og vei 3445. Da man vedtok at Alna ikke skulle åpnes i terminalområdet var det meningen at det skulle lages turvei under kraftlinjen ned til Terminalveien. I stedet må turgjengere gå en betydelig lengre omvei blant containere og tungtransport. Mange av hullene i turveisystemet vil være komplisert å få gjort noe med pga kryssende infrastruktur (f.eks. kryssing av E6). Men i dette området er det så vidt vi kan se ingen hindringer av betydning. Det aller meste av veien går gjennom åpent grøntområde.

Turvei D10 er den opplagt viktigste turveien øst for Akerselva. Vi kan ikke forstå hvordan det er mulig å la en så lang strekning halvveis mellom Grorud og Gamle Oslo ligge som den er år etter år.

Turvei D13 langs Ellingsrudelva

I utgangspunktet vil vi understreke at dagens vannføring i Ellingsrudelva bare er en tiendedel av vannføringen fra før reguleringen. Det vil si at man langs hele elveløpet må ta hensyn til at elva skal kunne tilbakeføres til normal vannføring i uregulert elv. Dette kan skje ved påtenkt drikkevannstilførsel for Oslo syd fra Holsfjorden og/eller Glomma.

Turvei D13 går fra Gjelleråsmarka til Markagrensa ved Munkebekken. Nord for Karihaugveien / Solheimsveien går det en gang-sykkelvei langs elva til Stasjonskrysset ved Lørenskog, med forbindelse langs elva til Langvannet i Lørenskog og videre - vekselvis på den ene eller andre siden av elva. Ved Karolinerveien følger turvei D13 opp langs Munkebekken.

Vi foreslår at man konsentrerer seg om en tursti på strekningen fra Karihaugveien / Solheimsveien sydover motstrøms elva til de mektige ruinene av mølle- og sagbruk. Det kan bli en variant av turvei D13. Starter vi fra broen ved Solheimsveien er turvei D13 merket og anlagt på Lørenskogsiden frem til Karolinerveien. Den biten trenger bedret vedlikehold.

Det bør etableres en elvepark med tursti langs elva.

Oslo Sør

Turvei E9 langs Ljanselva

Frostveien 20 B – Stenbråtveien / påkobling grusvei mot Engersbråten må opparbeides via Leirskallbråten og i skråningen vest for Stenbråtveien.

Omlegging av dagens trase: Ljabru Hovedgård – Hauketo st. – Kollstien – Liadalen. Ny trase: Ljabru Hovedgård- nordsiden Ljanselva i grøntområdet langs Ljabruveien (Hauketo naturpark) - kryssing av Kronveien og ned under jernbanesporene (i kulvert) og ut på sydvestsiden av togtunnellen og ned i Liadalen. Dette er elvas opprinnelige trase.

Forslag ny turvei langs Prinsdalsbekken:

Ljabrudiagonalen ved Hauketo st. – forbi moskeen i Olaves Hvervens vei - sydover til den møter turvei 21 ved Berglyveien / bru Lerdal / Asperud.

En turvei her vil gi mange muligheter til å komme til Hauketo st. uten å bruke bil eller buss.

Oslo Elveforums saksbehandlere har vært Leif Bertnes og Frithjof Funder.

Med hilsen

For Oslo Elveforum

Per Østvold
Leder