



Klima- og miljødepartementet
v/ statsråd Vidar Helgesen
Postboks 8013 Dep.
0030 Oslo

05.12.2016

NLAs uttalelse til plan for ny sykkelvei på Bygdøy

Norske landskapsarkitekters forening NLA har merket seg den gledelige utviklingen i tilrettelegging for sykkel i Oslo, med en markant økning i gjennomførte prosjekter de siste årene. Overgang til mer sykkel og gange har flere positive sider, ikke minst for folkehelsen.

Gjennomføring av sykkelveiprosjekter stiller planmyndigheten, i dette tilfelle Bymiljøetaten i Oslo kommune, overfor ulike utfordringer. Det er vesentlig forskjell på om traseen skal fram i den tette byen, eller i mer landlige – og til og med fredete omgivelser, som tilfellet for ny sykkelvei på Bygdøy. Det kan også være forskjell på formålet med sykkelveien, om det dreier seg om en transportsykkelvei (langs hoved-innfartsveiene) eller en tur-sykkelvei.

Vi viser til den aktuelle planen utarbeidet av Bymiljøetaten ved konsulentfirma Hjellnes Consult. Konsulentfirmaet har besvart kommunens oppdrag, med prosjektering av en gjennomgående to-felts sykkelvei, med gangbane ved siden av. Dagens veitrase er også justert og tilpasset til ens bredde m.v., for å øke trafikksikkerheten. Generelt vil en slik løsning oftest være den optimale og foretrukne løsningen, dersom det ikke må tas hensyn til særskilte verneinteresser, slik vi mener er tilfellet her.

Fredningen av Bygdøy kulturlandskap

Kulturlandskapet på Bygdøy er fredet som kulturmiljø etter kulturminnelovens § 20 og underlagt strenge restriksjoner med hensyn til tekniske inngrep både gjennom fredningsbestemmelsene og reguleringsbestemmelsene for området. I reguleringsplanen for Bygdøy Kongsgård og Folkepark (vedtatt 17.02.2012) har blant annet § 6 *Spesialområde bevaring (kulturmiljø, landskap og vegetasjon)* bestemmelser som omhandler tre-vegetasjonen. Det bynære kulturlandskapet på Bygdøy har høy skjøtelsgrad og beskrives som et parklandskap. Riksantikvaren har innvilget dispensasjon fra bestemmelsene i kulturmiljøfredningen, og Oslo kommune ved plan- og bygningsetaten har dispensert fra reguleringsbestemmelsene. Årsaken til dispensasjonen er å gi mulighet for framføring av ny sykkelvei gjennom kulturlandskapet. Omfanget av inngrepene i eksisterende terreng og i landskapsbildet, dvs konsekvensene for det fredete kulturlandskapet, vil ha stor betydning for fremtiden.

Bevaring av allétrær og øvrig eksisterende vegetasjon/ treplantinger

Bygging av ny sykkelvei vil medføre noe inngrep i terreng og landskap, uansett hvilket alternativ som velges. Graden av de tekniske inngrepene vil variere betydelig, ut fra valg av traseer og standard. NLA mener at en størst mulig grad av tilpasning til eksisterende landskapsbilde, terreng og vegetasjon, vil være å imøtekomme reguleringsplanens intensjoner. Det «enkleste» og sterkeste visuelle virkemidlet for å oppnå dette er å bevare eksisterende tre-vegetasjon i størst mulig grad, slik reguleringsbestemmelsene legger opp til. Det kan se ut til at det er utført ulike tilstandsvurderinger av vegetasjonen, og at konklusjonene varierer noe. Uansett vil bevaring av store trær ha stor positiv betydning for opplevelsen av kulturlandskapet. Bevaring av eldre tre-vegetasjon vil også spille en rolle for å tilfredsstille intensjonene i Naturmangfoldsloven (NMF), om å ta vare på stedets biologiske mangfold.

Langsgående rabatter med variert vegetasjon

Vi vil nevne flere fordeler ved å opprettholde langsgående vegetasjonsbelter mellom bil- og sykkelveien. Et fysisk skille med en grønn rabatt vil ha flere positive effekter, med hensyn til

- 1) lokal overvannshåndtering (funksjon som regnbed) og ved avrenning av veislam
- 2) som snødeponi
- 3) generelt vil sikkerheten – og ikke minst opplevelsen av trygghet og sikkerhet – øke med avstanden de gående og syklende beveger seg i, fra bilveien.

Tilpasning til eksisterende landskap og terreng

Utviklingen med hensyn til veibygging går i retning av mindre standardiserte løsninger. Det gis anledning til å avvike fra Veinormalene og å bruke skjønn og stedlige tilpasninger i større grad enn tidligere. I dette tilfellet mener NLA det er grunn til å vurdere muligheten av tilpasning til det eksisterende kulturlandskapet på nytt. Vi anbefaler at prosjektet gjennomgås med formål å tilpasse sykkelveien i størst mulig grad til det eksisterende kulturlandskapet og med minst mulig terrenginngrep. Med hensyn til regnestykket for arealbruk ved de ulike løsningene i forhold til reguleringsgrensene, bør beregningene ses på igjen – helst av en 3. part. Ved å legge sykkelveitraseen lavt i terrenget, dvs med avstand til bilveien, kan unødige fyllinger og skråninger lettere unngås og bedre massebalanse oppnås. Oftest utgjør god massebalanse en viktig forutsetning for god prosjektøkonomi.

Landskapskonvensjonen, PBL og brukervedvirkning

Vi tar det for gitt at Oslo kommune har overholdt plan- og bygningslovens (PBL) retningslinjer for brukervedvirkning i planprosesser, med informasjonsmøter i tillegg til kunngjøringer. Med visualiseringen av planforslaget har saken vakt stort engasjement blant innbyggerne i bydelen, som naturlig nok kjenner tilhørighet til kulturlandskapet slik det framstår i dag. Man ser at inngrepene og konsekvensene av det planlagte veianlegget vil endre landskapsbildet i uønsket retning. Den europeiske landskapskonvensjonen omhandler befolkningens rettigheter når det gjelder å mene noe om endringer av hverdagslandskapet og muligheten til å påvirke resultatet.

Oppsummering

NLA mener at på bakgrunn av både det folkelige engasjementet og dels faglig uenighet om vesentlige spørsmål av miljømessig, demokratisk, kulturfaglig og veiteknisk karakter, bør planen vurderes på nytt. Kulturlandskapet på Bygdøy er av nasjonal verdi. Målet må være framføring av en funksjonell sykkelvei tilpasset det historiske parklandskapet.

Vi stiller oss til rådighet for å svare ytterligere på spørsmål og ev. opptre som 3. part i saken.
Vi ønsker lykke til.

Med vennlig hilsen



Marit Hovi
Daglig leder NLA

Kopi:

Byråd for miljø og samferdsel v/Lan Marie Nguyen Berg
Oslo kommune Bymiljøetaten BYM
Riksantikvaren
Byantikvaren
Bydel Frogner
Fortidsminneforeningen
Nasjonal aksjon for sykkelvei på Bygdøy