BÆRUM KOMMUNE
OMRÅDEUTVIKLING

NOTAT

Dato:	09.03.2021
Arkivkode:	N-515.1, PLANID-2020014
J.postID:	21/48565
Arkivsaksnr:	20/17385

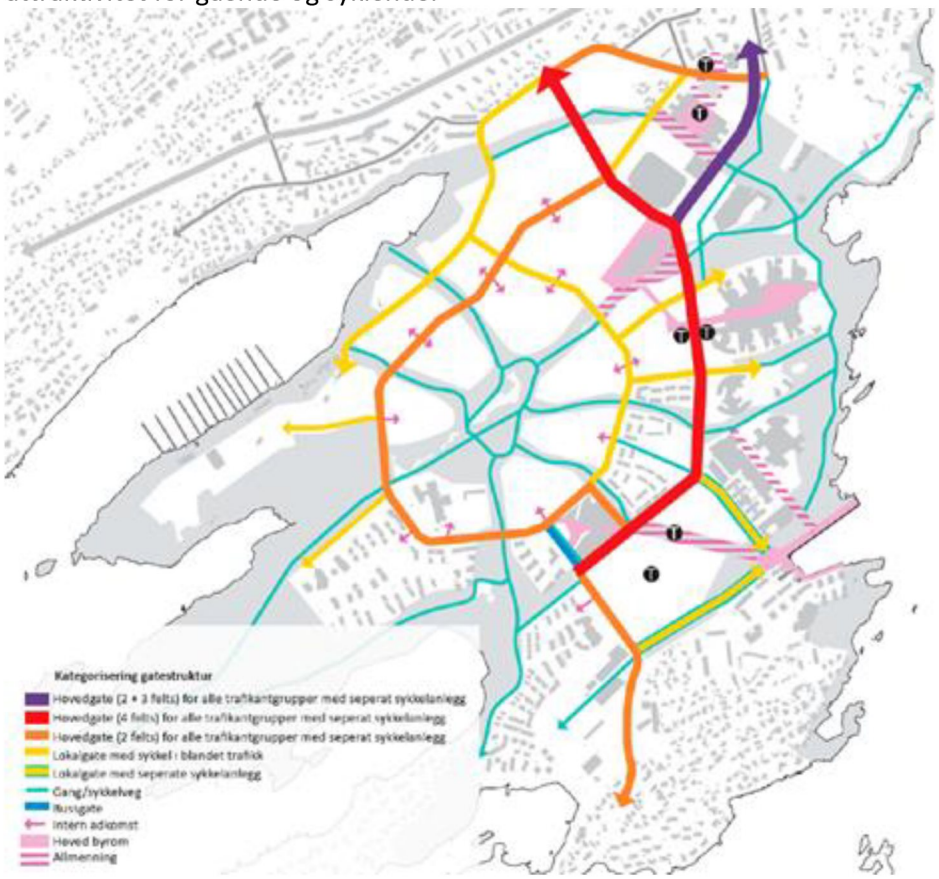
Oppfølging av vurderingsgrunnlag for valg av sykkelløsning på sørlige deler av Fornebu - premissavklaring

Hensikt

Hensikten med notatet er å få lederavklaring på valgt prinsippløsning for sykkeltilrettelegging i sørlige deler av Fornebu. Med sørlige deler mener vi gater sør for Vestre lenke, Widerøeveien og Snarøyveien nord.
Beslutning av prinsippløsning deles i nord og sør pga behov for avklaring for sørlige del for å komme videre med Forneburingen, og pågående konsulentoppdrag på nordlige del. Det er som presenteres i notatet er omforent mellom saksbehandlere i Områdeutvikling og Vei og trafikk.

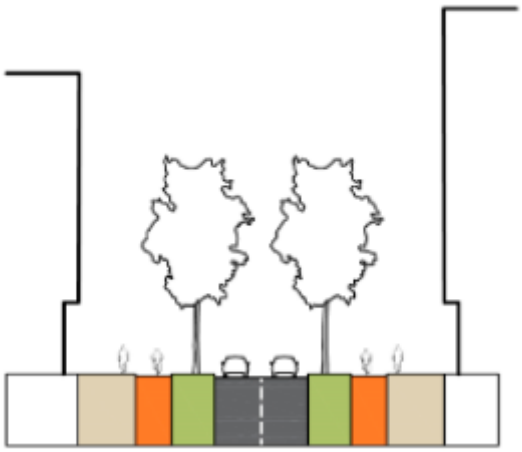
Bakgrunn

I Kommunedelplan 3 for Fornebu er det utarbeidet en overordnet prinsipplan for gatenettet for fremtidens Fornebu som skal være retningsgivende for videre utvikling. Hovedgatenettet skal i fremtiden ha en bymessig utforming der veier er omformet til gater med økt kapasitet og attraktivitet for gående og syklende.



Overordnet prinsipplan for gater og forbindelser fra KDP3

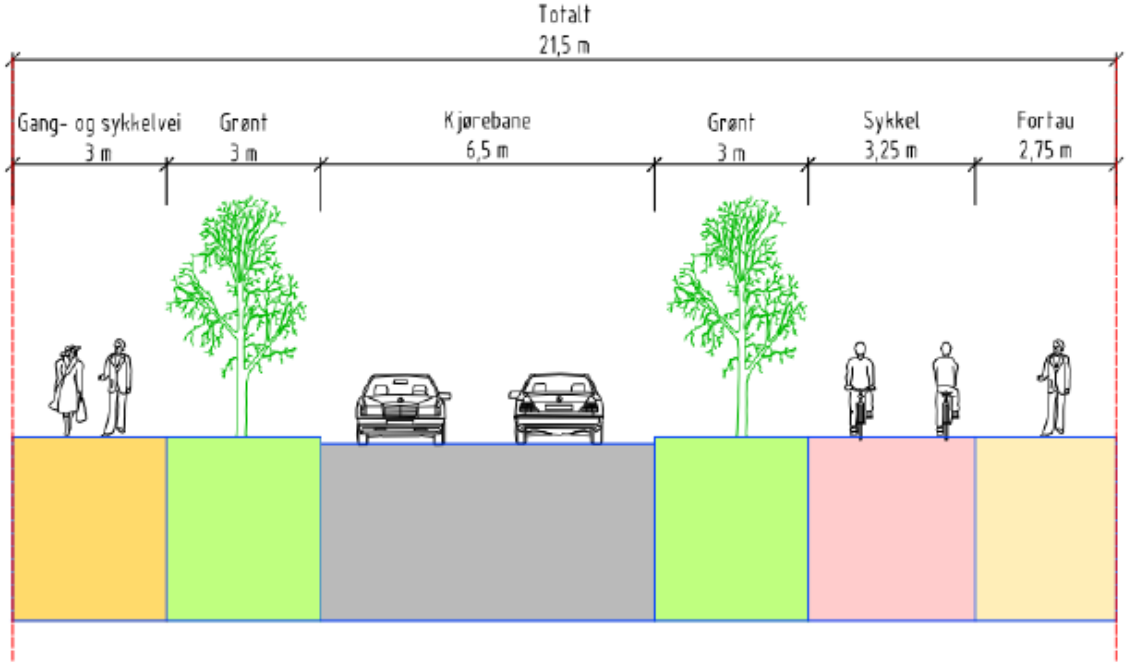
For alle hovedgater legger KDP3 til grunn et gjennomgående prinsipp for løsning for gående og syklende. Dette prinsippet er tosidig enveis-løsning, med separat løsning for gående og syklende. Merk at gatenettet definerer Forneburingen øst som lokalgate, og dermed et eget prinsipp for sykkel, sykkel i blandet trafikk.



Prinsipp for sykkel og gående, «KDP3-prinsippet», tosidig enveisløsning, uavhengig av antall kjørefelt.

Prosess med detaljering av løsning for sørlige del av Fornebu

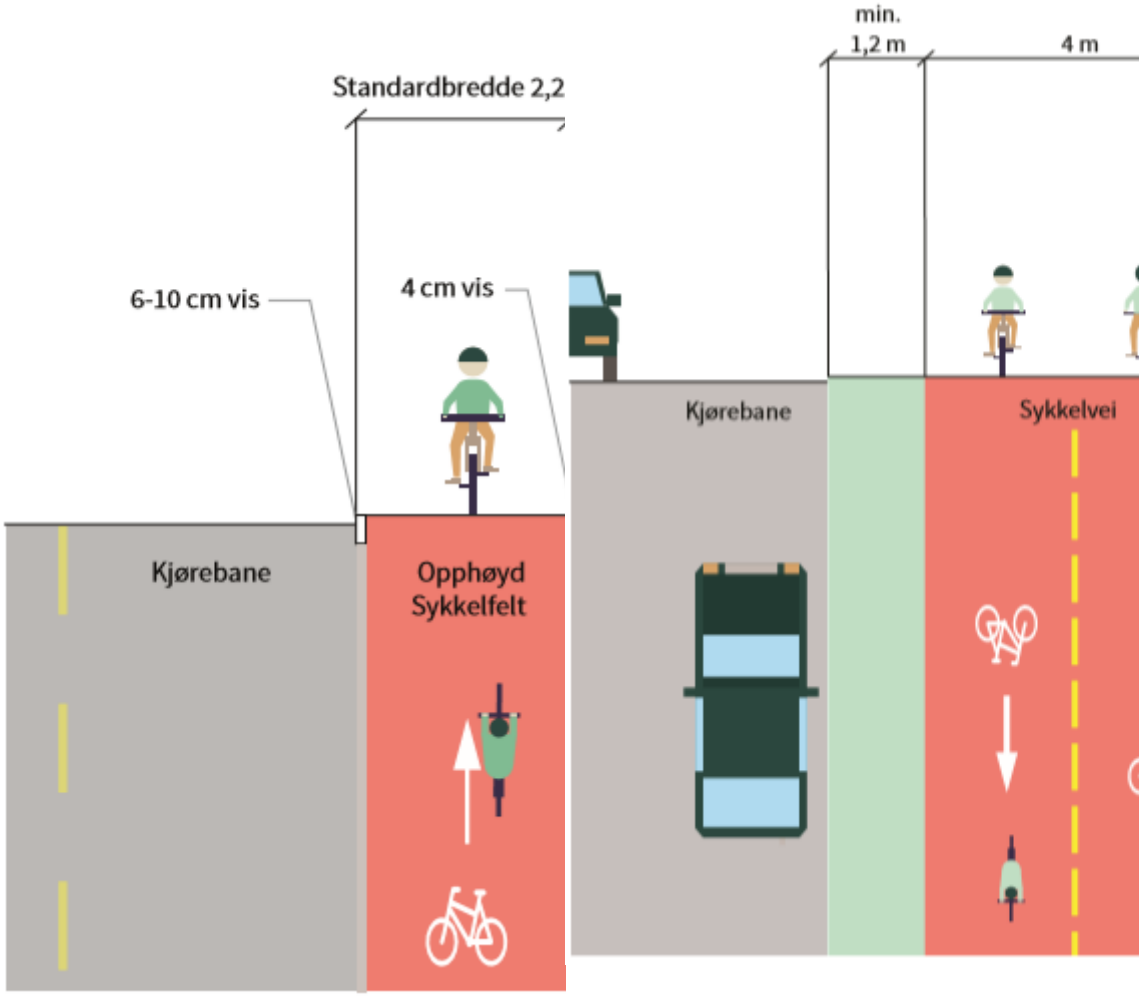
I videre planarbeid på Fornebu, har man sett på hvordan prinsippløsningene kan detaljeres og realiseres. I første omgang har man sett på dette i arbeidet med utvidelse av Forneburingen og John Strandruds vei for å tilrettelegge for toveis buss. Det ble her i interne prosesser, og i dialog med konsulenter, stilt spørsmålstegn ved om prinsippet i KDP3 var egnet, og man utformet alternative løsninger. I denne prosessen landet man på å anbefale følgende snitt med ensidig toveisløsning for sykkel og som forutsetter at minst en side av eksiterende trerekker må fjernes:



Arbeidsgruppen for Forneburingen og John Strandruds vei sin anbefaling for Forneburingen

Denne prosessen hvor man gikk bort fra KDP3-prinsippet om tosidig løsning for sykkel, var ikke godt nok forankret internt, og det ble dermed behov for en ny runde om valg av prinsippløsning. Videre prosess og bearbeiding, i tett dialog mellom Områdeutvikling og Vei og trafikk v/sykkel, har man landet på at KDP3-prinsippet er det mest egnede i sørlige deler av Fornebu. Dette fordi løsningen bygger opp om bygateløsninger, er godt egnet i tettbygde områder og med mange krysningspunkt. Det vil bli stor utbygging av både boliger og ulike målpunkt langs hovedgatene, og et finmasket nettverk for gående og syklende vil gi mange krysningspunkt. Tosidig sykkelløsning gir syklister på begge sider av gatene et sykkeltilbud, og det vil være korte avstander til krysningspunkt. Det vil også være krevende å plassere et ensidig toveisanlegg inn mot framtidig boligbebyggelse fordi restarealet som blir igjen til fortau innenfor snittet (hvis trærne forutsettes bevart) blir for smalt mellom sykkelanlegget og den urbane bebyggelsen. Her skal det være innganger rett mot fortau, kryssende avkjørsler etc, og det kan bli konflikter mht. sikt, trafikksikker kryssing etc.

Løsningen er i tråd med anbefalinger for tilsvarende gater i Oslos nye gatenormal. Sykkelfelt (opphøyd og ikke opphøyd) egner seg der trafikken og gatebruken er kompleks og/eller trafikantene har ulike hastigheter med små og store kjøretøy sammen. Sykkelvei med fortau (a la Fornebustandarden i dag) egner seg best på stekninger med få kryss og avkjørsler.



Prinsipp for sykkelfelt (opphøyd eller ikke). Gatenormal for Oslo.

Prinsipp for sykkelvei med fortau. Egner seg ikke ved mange krysningspunkt. Gatenormal for Oslo.

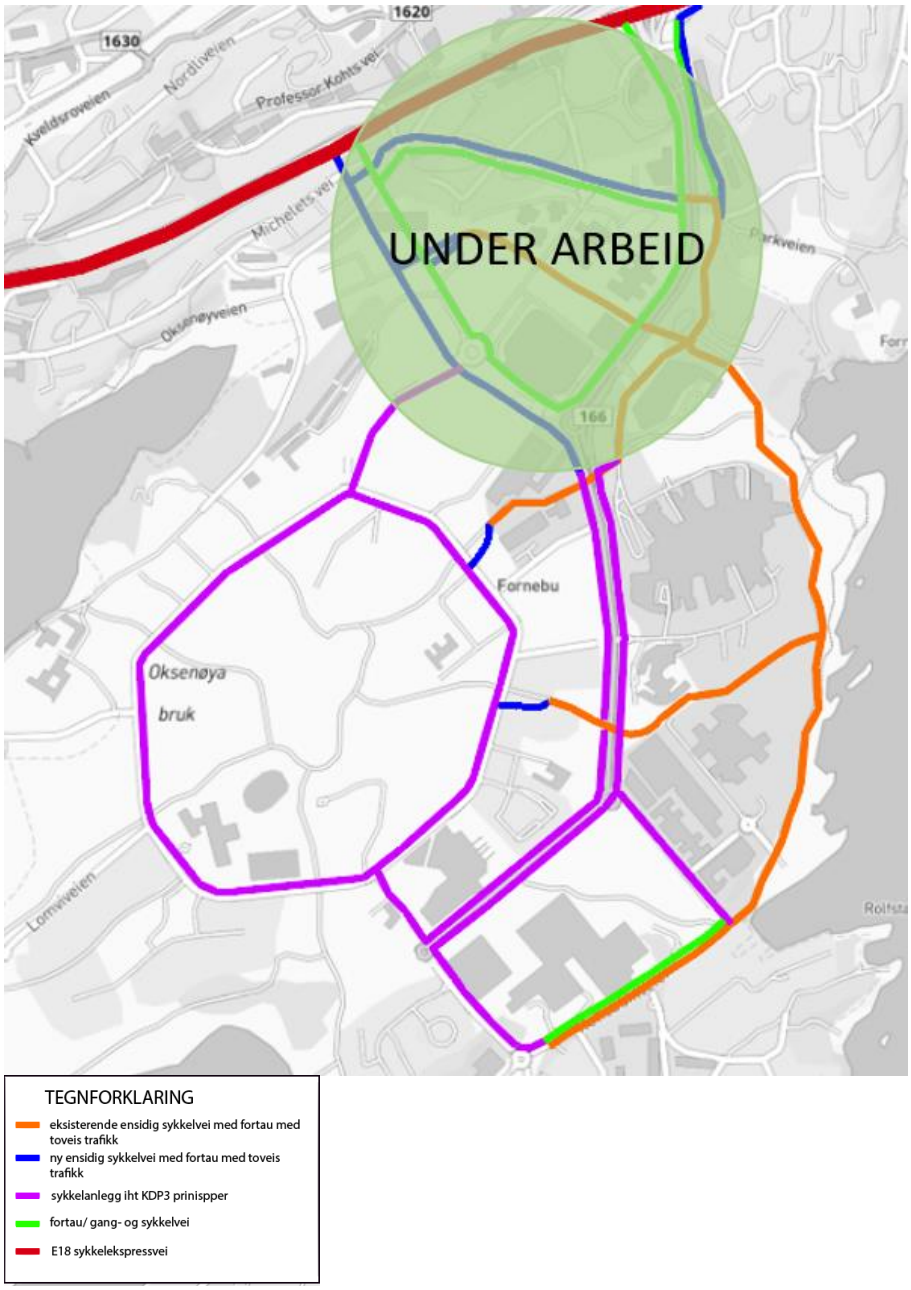
KDP3 har tatt høyde for krav i sykkelstrategi med plan for sykkelveinettet 2018- 2030 (06.03.19). For Fornebu sies det at det på strekninger angitt som hovedsykkelveier i sykkelstrategien skal sikres separate anlegg for syklende (og gående), enten i form av sykkelfelt, sykkelvei (med fortau) eller sykkelgate.

Prosess med detaljering av løsning for nordlige del av Fornebu

Nordlige del av Fornebu, med det menes Vestre lenke, Widerøeveien, Snarøyveien nord og Oksenøyveien, er trafikkbildet noe annerledes. Det er derfor satt i gang et eget arbeid med å vurdere sykkelløsninger for disse gatene. En hovedmålsetning er, i tillegg til god fremkommelighet for gående og syklende på Fornebu, og sikre gode koblinger til omkringliggende hovedsykkelveinett. Systemskifter er nødvendig innenfor et så stort område, men må være logiske og planlagte.
Dette arbeidet er pågående, så endelig løsning for sykkel er ikke landet.

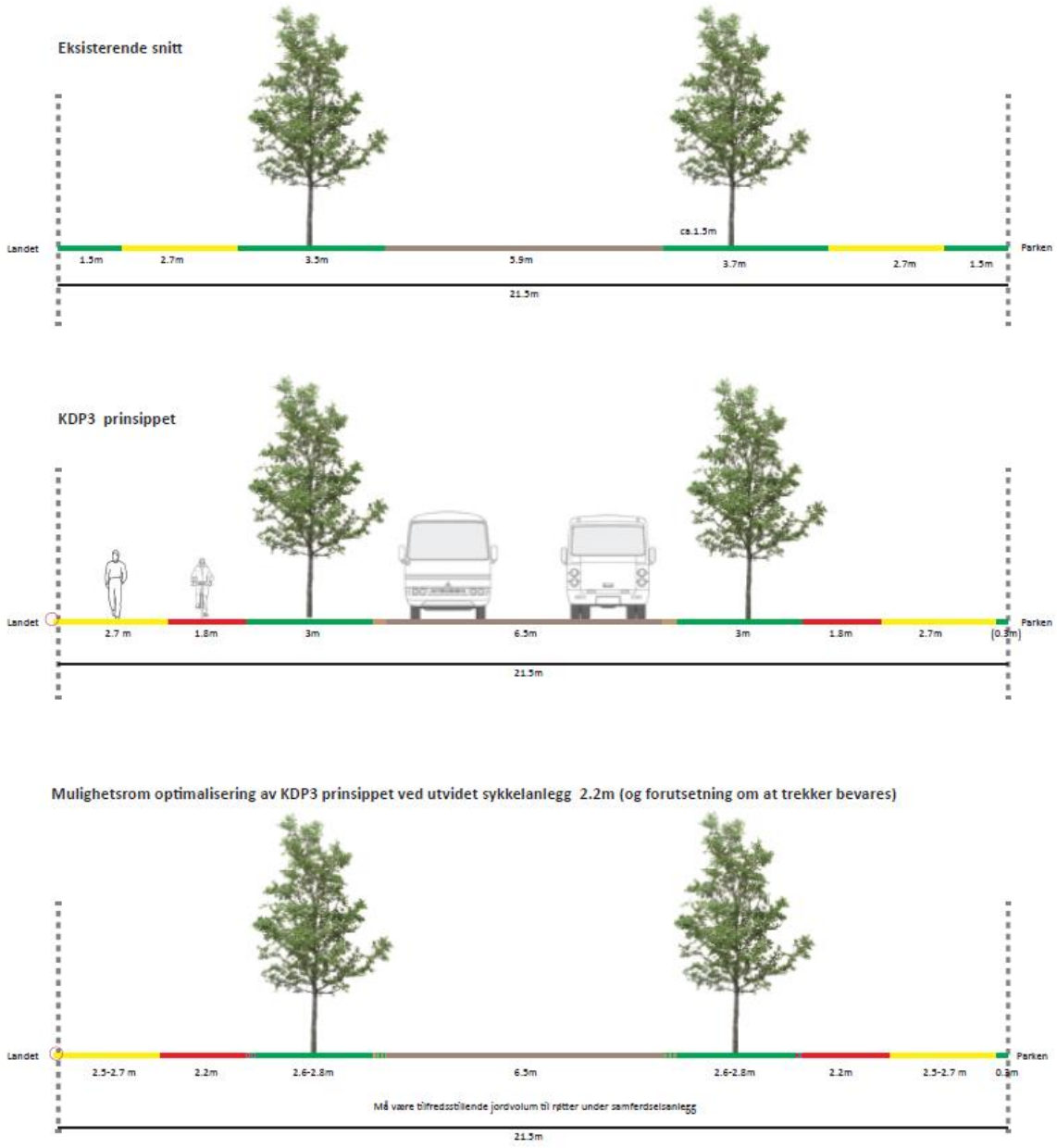
Anbefalt løsning for sørlige del av Fornebu

På bakgrunn av intern prosess, en intern kvalitetssikring av forslag til prinsippløsning i KDP3, velger man å anbefale å gå videre med KDP3-prinsippet for sørlige deler av Fornebu. Merk at man i prosessen foreslår at også Forneburingen øst defineres som en hovedgate, og dermed med KDP3-prinsippet for sykkel for denne strekningen. Dette er en omforent løsning mellom Områdeutvikling og Vei og trafikk v/sykkel.



Revidert overordnet prinsipplan for sykkelløsning på Fornebu, sørlige del

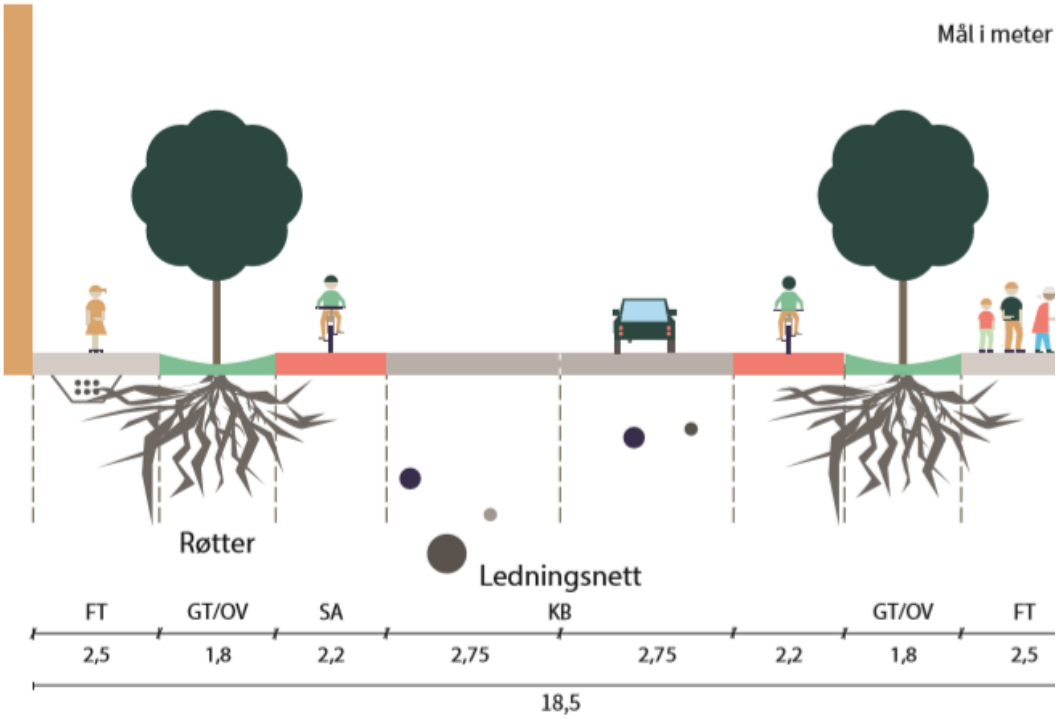
Vi har utarbeidet et prinsippsnitt som er en optimalisering fra KDP3, blant annet for å få til 2,2m bredde for sykkel. Prinsippet må undersøkes i detaljprosjektering, og det vil være behov for stedstilpasning.



Ny gateprofil for Forneburingen – KDP3-prinsippet og mulig optimalisering innenfor snittet

Premisser i videre prosjektering

1. Trerekker skal bevares, så langt dette er mulig. Trær må sikres gode vekstvilkår. Se til Gatenormal for Oslo om jordvolum/rotvennlig forsterkningslag. Det er behov for at reguleringsplanprosjektet benytter landskapsfaglige rådgivere i prosjektering av grunnlag for reguleringsplanen.



Prinsipp om jordvolum/rotvennlig forsterkningslag for trær i gate. Gatenormal for Oslo

2. Sykkelanlegget skal være på 2,2 m på begge sider
3. Det må avklares om det skal stilles krav til gatevarme da veinormalens krav til driftsareal ikke innfris.

Vedlegg

Notat – Sykkeltilrettelegging på Fornebu i kjølvannet av KDP3, premissavklaring.
Dette var grunnlaget for et arbeidsmøte mellom som var grunnlaget for et arbeidsmøte mellom Plan og Teknisk 24.11.2020. Merk Terjes anbefaling i mailen med utsending av grunnlaget, datert 22.11.2020:

Jeg er skeptisk til arbeidsgruppas anbefaling. Jeg mener ensidig toveis sykkelvei i for stor grad understreker kanalisering, vanskeliggjør kryssing på tvers for fotgjengere og er en lite urban løsning. Ensidig toveis sykkelvei som prinsipp benyttes der det er lite kryssing på tvers og få målpunkter langs strekningen. Dette er tilfelle på Fornebu i dag, men er ikke ønsket utvikling i følge KDP3. Minner om at fotgjengeren er øverst i prioriteringshierarkiet. Etablering av sykkelanlegg i Forneburingens østre del vil frigjøre gata for bilene, og redusere behovet for begrensninger på biltrafikken. Dette er heller ikke en ønsket utvikling.