

Multiconsult Norge A/S
v/Sonja Dragosavljevic

E-post: sand@multiconsult.no

Kopi til: postmottak@pbe.oslo.kommune.no

Deres ref: 10216575-03/sand/halle

Oslo 27.02.2024

MERKNADER TIL NABOVARSEL – NYE RIKSHOSPITALET – RAMMETILLATELSE FOR ANLEGGSGVEI 2 VEST/SLEMDALSVEIEN

1. INNLEDNING

Det vises til mottatte nabovarsel den 13.02.2024 der Multiconsult på vegne av Helse Sør Øst søker om rammetillatelse for etablering av anleggsvei i Slemdalsveien 87-91 som del av utbyggingen av Nye Rikshospitalet.

Som naboer og borgere av Oslo by har vi innvendinger til søknaden og vi ber om en grundig prosess når søknaden skal vurderes av kommunen.

Stikkveien er en kommunal vei, og en er en viktig inngang til Marka for store deler av Oslos befolkning. Via Slemdalsveien 87-91 kan marka nås med buss fra Lysaker/Ulleren/Skøyen i vest og Simensbråten via Bryn og Manglerud i øst, med t-bane fra alle deler av Oslo med bytte på Majorstua og med trikk fra Storo/Grefsen via Carl Berner, Grünerløkka, Bislett og Ullevål. Området veien leder inn til er et viktig friluftsliv- og rekreasjonsområde. Her starter skiløype og gangsti inn i skogen, her ligger bålplasser, lekeplasser med gapahuker og aktivitetsløypa Pusterommet i skogen og geologisk sti. Dette er den del av marka som strekker seg lengst ned mot Oslo sentrum. Slemdalsveien 87-91 brukes av barnehager, skoleklasser, syklistene, turgåere, skiløpere og idrettslag hver dag.

Anleggsveien som er planlagt vil ramme alle disse brukerne av marka. Ettersom begge broene over Sognsvannsbekken nå er stengt som følge av anleggsarbeid, er tilkomsten via Stikkveien enda mer viktig.

For å skille denne stikkveien hvor det planlegges anleggsvei fra selve Slemdalsveien som den munner ut i, kommer vi til å bruke betegnelsen Slemdalsveien 87-91 om denne veien.

Slemdalsveien 87-89 er regulert gjennom statlig reguleringsplan som ble vedtatt av Kommunal- og distriktsdepartementet 28. februar i fjor. Planen er avgrenset av selve veien, og boligene 91 A-H omfattes ikke av reguleringsplanen. Planen inneholder plankart, planbeskrivelse reguleringsbestemmelser og en rekke konsekvensutredninger og fagrapporter. Det er også lagt ved oppsummering av de to offentlige høringene. I tillegg følges de av et vedtaksbrev der departementet redegjør for bakgrunnen for vedtaket.

Vi har gjennomgått de foreslåtte tiltakene og dispensasjonssøknadene i lys av den vedtatte planen. Vi har innvendinger til tiltakene, dispensasjonssøknadene, og søkeres begrunnelse for tiltaket samt vurderingen av samlede fordeler opp mot ulempene dispensasjon vil føre med seg.

Våre innvendinger til søknaden knytter seg hovedsakelig til tre hensyn:

- 1) sikkerheten til myke trafikanter og tilgangen til marka for allmennheten for øvrig;
- 2) trafikksituasjonen når anleggstrafikken skal ut på Slemdalsveien og ned på Ring 3;
- 3) manglende risikovurdering som utelater flere sentrale risikomomenter.

Vi har også kommentarer til søkeres manglende involvering av oss gjenværende naboer. Av 21 eiendommer i Slemdalsveien 87-89 er alle eiendommer øst for veien innløst av Helse Sør Øst. Det gjør at området kan benyttes som riggområde for utbyggingen. Dette betyr også at vi har mistet et hyggelig nabolag, problemene som følger utbyggingen er forskjøvet mot oss, og ytterligere forsterket ved dette forslaget. - og antallet naboer som kan komme med merknader er mer enn halvert .

Med de konsekvensene det omsøkte tiltaket har for tilgangen til Gaustadskogen berører ikke varslet bare oss som naboer, men en langt bredere gruppe av Oslos befolkning, de mange andre brukerne av Slemdalsveien 87-91 og Gaustadskogen. Vi er kritiske til at ikke andre berørte, inkludert organisasjoner og politikere, er blitt konsultert og gitt anledning til å uttale seg.

2. MERKNADER

Innvendingene våre til det omsøkte tiltaket og dispensasjonssøknadene relaterer seg i hovedsak til tre reguleringsbestemmelser i reguleringsplanen, som vi mener brytes ved denne søknaden. Det gjelder

§ 24 Krav om at kjøreveg 6 (les Slemdalsveien 87-91) ikke skal benyttes til anleggsatkomst

§ 1.5.5 Krav om at det skal opprettholdes eller opparbeides gang- og sykkelforbindelser adskilt fra kjøreveg og anleggsplass frem til ... til marka, ... i anleggsfasen.»

§ 2.2.5 Som del av søknad om rammetillatelse skal det foreligge en risikovurdering av anleggsarbeidets påvirkning på egen virksomhet og annen nærliggende virksomhet og naboer, samt en plan som viser hvordan tiltakshaver ivaretar virksomhetene og naboene.

2.1. Brudd på statlig reguleringsplan Gaustad sykehusområde

2.1.1. Etablering av Slemdalsveien 87-91 som anleggsvei – jf. reguleringsbestemmelsenes § 24

Multiconsult ønsker å etablere anleggsvei i Slemdalsveien 87-91. Anleggsveien skal brukes i hele anleggsperioden fram til Nye Rikshospitalet står ferdig inntil 8 år + fra nå. Her skal det kjøre ut 70-80 anleggsbiler daglig (ref Multiconsult på nabomøte), på det meste 15-30 i timen, med masse og annet fra bygge- og graveaktivitetene i anleggsperioden.

Tiltaket er i strid med den vedtatte reguleringsplanen og Multiconsult søker dispensasjon fra reguleringsbestemmelsenes §24 som slår fast at kjøreveg 6 (les Slemdalsveien 87-91) ikke skal benyttes til anleggsatkomst.

Slemdalsveien 87-91, tidligere en del av Sognsvannsveien, er som hele Slemdalsveien en kommunal vei. Den ender blindt. Slemdalsveien 87-91 er eneste adkomst til eiendommene våre. Den er en av inngangene til marka, og brukes daglig av et stort antall myke trafikanter. Det er tillatt å parkere i Slemdalsveien 87-91 og eneste mulighet for gjesteparkering og parkering for besøkende til marka.

Det omsøkte tiltaket vil ha store negative konsekvenser for oss naboer og brukere av Slemdalsveien 87-91. Størst vil ulempene være i selve anleggsfasen for veien, med rystelser og støy fra grave- og sprengningsarbeider. Fresing av asfalt og anleggstrafikk (spesielt massetransport) vil føre til en økning av støv- og støybelastningen lokalt. Dette er belastende for oss som naboer, men ytterligere kritisk for myke trafikanter som skal bruke veien. Vi er særlig bekymret for barn.

Støvet utsetter både arbeiderne, beboerne og brukerne av Gaustadskogen for aktuelle eller potensielle helseplager som astma og allergi. Vi savner en redegjørelse for hvordan dette vil bli avbøtet.

Multiconsult lover at det hele tiden skal opprettholdes passasje for trafikk, men det står ingen ting om parkeringsforhold verken anleggsfasen eller i bruksfasen av dette tiltaket. Vi er bekymret for hvordan dette vil påvirke tilgang til eiendommene. Vi har dårlige erfaringer fra tidligere perioder med arbeid i veien, da både tilkomst og garasjeplasser har blitt stengt av anleggsbiler.

Tiltaket vil påvirke estetikken og den grønne opplevelsen av området i negativ retning. Trærne og hekken langs kjøreveien må fjernes når kjøre/anleggsveien utvides. Dette er ikke nevnt i følgebrevet som skal beskrive tiltaket, men følger av utvidelsen av kjørebanelen. Vi bemerker at det også søkes dispensasjon fra reguleringsbestemmelse § 4.9.1 om planting av trær langs kjørevei 6. Multiconsult sier rett ut i følgebrevet punkt 5.2 at det er utfordrende å skjerme rigg- og anleggsområdet mot innsyn fra høyereliggende areal/bebyggelse, men at de vil holde dialog med berørte naboer og bruker av området gjennom anleggstiden og samarbeide om skjermingstiltak der det er mulig og hensiktsmessig.

I anleggsfasen/byggeperioden for anleggsveien beskriver Multiconsult krevende atkomstforhold til eiendommene vest for veien, med seksjonsvis utbygging og avvikling av trafikk og lokal breddeutvidelse av veien for å passere anleggsområdet. Det loves likevel at det hele tiden skal opprettholdes passasje gjennom/forbi og at det skal tas hensyn til de som bor i området, inkludert besøkende til oss, samt de som benytter Slemdalsveien 87-91 som inngangsportal til marka. Mens utvidelse av rørkulvert over Risbekken foregår, vil likevel den vanlige tilgangen til skogen fra veien bli sperret. Vi har vanskelig for å se hvordan relevante hensyn kan ivaretas slik planene for anleggsveien er presentert og krever nærmere redegjørelse fra Multiconsult.

I bruksfasen for anleggsveien, fra anleggsveien er ferdig til sykehuset står ferdig, (punkt 3.1.3.3 i følgebrevet) sier Multiconsult at tilgangene til marka skal opprettholdes under hele anleggsperioden, og at myke trafikanters sikkerhet skal ivaretas ved at dagens smale fortau utvides til minimum 3 meters bredde. Dimensjoneringen er gjort i dialog med Bymiljøetaten.

Multiconsult lover at det igjennom hele prosessen planlegges nøye for å gi nødvendig trafiksikkerhet for både myke og harde trafikanter. Når det gjelder trafikk i bruksfasen anslår Multiconsult en årsdøgntrafikk (ÅDT) på 250 og er fornøyd med at det holder seg under 500 slik det er registrert i Planinnsyn. Vurderingen tar ikke hensyn til at 70-80 av disse er anleggsbiler. Anleggsbiler utgjør en betydelig større trafikkfare enn personbiler, særlig der det ferdes barn langs

fortauet. Innerst i veien er det trasé opp/ned langs Risbekken der langrennsløpere og aktive terrengsyklister kommer ned i stor fart. Bakken ned fra eiendommene 91 E-H er også bratt, og tidvis veldig glatt, slik at farten ut i veien kan bli høy. Også her bor det barn.

En anleggsvei vil således påvirke oss naboer negativt på en rekke måter og over lang tid. Dette kommer i tillegg de ulempene vi vet at selve utbyggingen allerede kommer til å påføre oss. Endringer av så stor karakter gjør at den forutsigbarheten vi forutsatte da planen ble vedtatt, brytes ved første korsvei. I reguleringsplanen står det at «anleggsatkomst skal etableres utenom kjøreveg 6 /Slemdalsveien 87-91, slik at det sikres forsvarlig atkomst for naboeiendommer i Slemdalsveien 91 og for atkomst til Gaustadskogen». Multiconsult sier selv, i søknaden, at forutsigbarhet for naboer og berørte parter er et viktig formål med slike planer. Denne endringen er et så inngripende tiltak for gjenværende naboer at det er noe vi på et senere tidspunkt må vurdere kompensasjon for.

Selv med et utvidet fortau vil tiltaket være klart uheldig og trafikkfarlig for de mange myke trafikantene som bruker veien som atkomst til marka. Tre meter fortau, uten skille mellom fotgjengere og syklister, er ikke mye i noe tilfelle. Her er det særlig uheldig, da en stor andel av de som ferdes på fortauet er barn og unge som ikke kan forventes å oppføre seg logisk i trafikken. De kan komme uforvarende ut i veibanen, og i veien for syklister. Når de går i gruppe, blir det vanskeligere for syklister å kjøre forbi som også gjør at barna eller syklistene lettere kommer ut i trafikken. En del av syklistene kommer i stor fart på terrengsykler med ballongdekk.



Figur 1 Figuren viser kartutsnitt som viser plassering av anleggsveien som også skal fungere som vanlig kjørevei og turvei. Til høyre og venstre bilder av tilfeldige og representative myke trafikanter en tilfeldig dag i februar.

Multiconsult begrunner etableringen av Slemdalsveien 87-91 som atkomstvei for anleggstrafikk med at Statens vegvesen ikke godkjente den løsningen som var beskrevet gjennom riggområdet i reguleringsplanen.

2.1.2. Slemdalsveien 87-91 sitt fortau som gang- og sykkelforbindelse til marka i anleggsperioden – jf. reguleringsbestemmelsens § 1.5.5

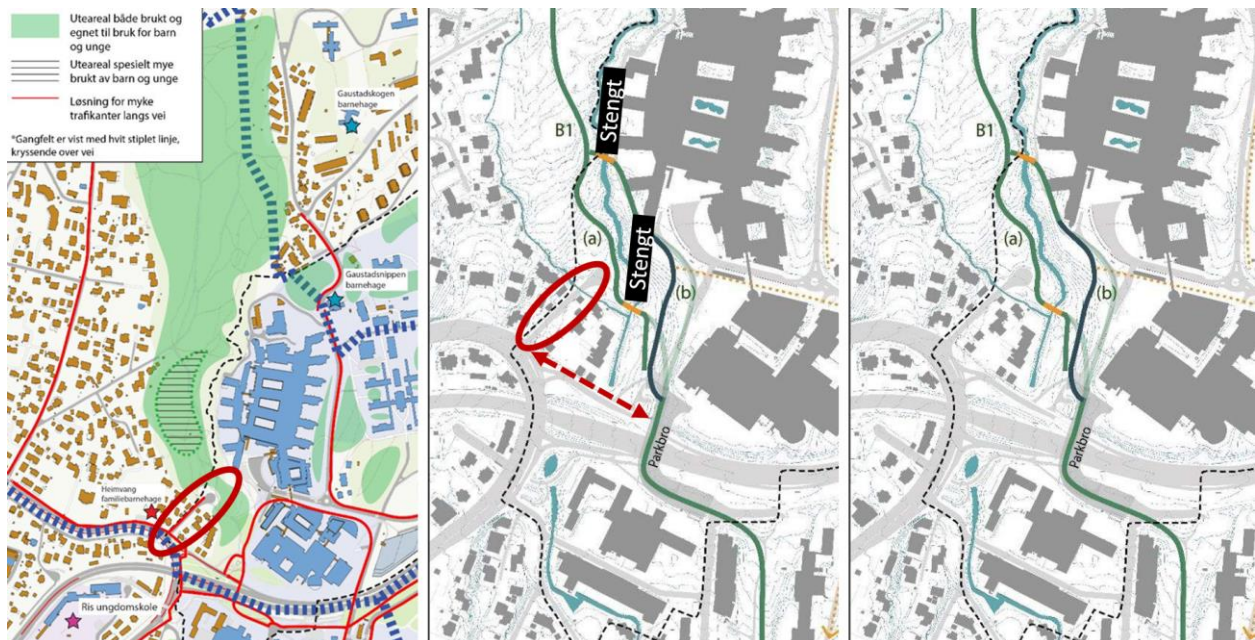
Fagrapport for Friluftsliv beskriver Gaustadskogen som et populært og mye brukt friluftsområde, både i seg selv og som atkomst til marka. Boligområder og sykehuset ligger tett på, og barnehager og skoler er innen kort gangavstand. Skogen brukes hyppig av barnehager og skoleklasser, både fra nærområdet og tilreisende fra andre steder i Oslo og av sykehusets barneavdeling. Samlingsplassen med gapahuk er mye brukt av denne gruppen. I tillegg til familier dette området. Folk som bor i området, barn i nabolaget og tilreisende bruker den for nærturer og som lekeområde og som startpunkt for tur i Marka. Gaustadskogen brukes i det hele mye av barn og unge. Også sykehusets personale og studenter, pasienter og pårørende bruker skogen for avkobling og rekreasjon. Skogen er beskrevet som særlig viktig av pasienter og pårørende i stress og sorg og brukes også av sykehuset som ledd i behandling, som arena for å styrke psykisk helse for barn og unge samt i undervisningen på Rikshospitalets egen skole. Her ligger «Pusterommet i skogen», som er Rikshospitalets egen aktivitetsløype for store og små, syke og friske.

Området er, eller har vært tilgjengelig for mange. Det ligger nær byen og har god tilkomst via turvei B1 og fra trikkeholdeplassen. Pasienter og andre fra Rikshospitalet har også benyttet gangbroene over Sognsvannsbekken. Mange fra nærområdet eller som kommer kollektivt med buss eller T-bane benytter Slemdalsveien 87-91 som atkomst, som allerede beskrevet i 2.1.1.

I hele anleggsperioden vil tilgangen via B1 og broene over Sognsvannsbekken være stengt. Dette betyr at de som benyttet denne ruta må finne alternativ vei. § 1.5.5 i reguleringsbestemmelsene for den statlige reguleringsplanen kreves det at *«det skal opprettholdes eller opparbeides gang- og sykkelforbindelser adskilt fra kjøreveg og anleggsplass frem til dagens Rikshospital og Universitetet i Oslo, til marka, og langs Sognsvannsveien gjennom planområdet i anleggsfasen»*. Inngjerding og sikring av riggområder betyr at atkomst til turveinettet blir noe lenger enn i dag.

Søknadens kapittel «Gang- og sykkelvei og nødvendig omlegging av ferdselsforbindelser (1.5.5.)» må tolkes som at denne omleggingen planlegges gjennom Slemdalsveien 87-91. Her beskrives det kort at broen over Sognsvannsbekken ikke lenger vil være tilgjengelig da den ligger inne i anleggsområdet. Gang- og sykkeltrafikken vil derfor flyttes til gang- og sykkelveien langs rampe fra Ring 3 og videre inn mot sykehusområdet. Etter at Slemdalsveien 87-91 er ferdigstilt (som anleggsvei), vil gående og syklende på tur til og fra marka benytte det nye fortauet. Oslo Universitetssykehus har allerede skiltet endret rute for gang- og sykkelvei grunnet byggearbeidet, og angir alternativ rute, merket i grønt fra sykehusinngangen, ut mot Slemdalsveien, langs rampen og inn til snuplassen i Slemdalsveien 87-91.

Dette må forstås som at Multiconsult og Helse Sør Øst anser at den omleggingen av gang- og sykkelforbindelsen som er skissert i følgebrevet oppfyller kravet om å opparbeide gang- og sykkelforbindelse til marka (jf. Figur 2).



Figur 2 Kartutsnitt til venstre som viser tilgangen til Gaustadskogen gjennom Slemdalsveien 87-91 (Rød oval). Kartutsnittet til høyre viser Oslo turvei B1 fram til nå med to alternative løp (a og b) over bekken til Gaustadskogen . I midten vises situasjonen i anleggsfasen der begge broovergangene er stengt av anleggsområdet for nytt sykehus, og må følge gang- og sykkelstien langs avkjørselsrampen fra Ring 3 mot anleggsveien Slemdalsveien 87-91, krysse den og videre inn på det utvidede fortauet i anleggsveien. Dette blir eneste tilgang til Gaustadskogens nedre del.

Det planlagte fortauet ved siden av anleggsveien i Slemdalsveien 87-91 er ikke en tilfredsstillende løsning. Halvparten av anleggstrafikken er knyttet til byggegropa for J-byggene, som anleggsveien Slemdalsveien 87-91 skal betjene. Fortauet ivaretar ikke retningslinjene som er gitt i den statlige reguleringsplanen for hvordan en skal tilrettelegge forholdet mellom myke trafikanter og anleggstrafikk. Det vises til:

Reguleringsbestemmelsene 1.5.5 Gang- og sykkeltrafikk i anleggsfasen:

«Det skal opprettholdes eller opparbeides gang- og sykkelforbindelser adskilt fra kjøreveg og anleggsplass frem til dagens Rikshospital og Universitetet i Oslo, til marka, og langs Sognsvannsveien gjennom planområdet i anleggsfasen.»

Samlerapport konsekvensutredning Kap. 7.5 Konsekvenser i anleggsfase, Trafikale tiltak:
«Tilgrensende gang- og sykkelforbindelser må sikres mot anleggsområder og anleggstrafikk. Sikring av myke trafikanter og avkjørselsutforming er sentrale element. Dette for å unngå ulykker og for å ivareta god fremkommelighet. Tydelig og logisk skilting er nødvendig. Det samme gjelder sikring av tilstrekkelig belysning og siktforhold, samt det å fysisk skille myke trafikanter fra kjørende.»

Planbeskrivelsen Kap. 3 Konsekvenser av planforslaget, Anleggsområde og anleggsatkomst
 «Traséer for myke trafikanter er lagt om for å i størst mulig grad begrense kryssing av anleggsveier».

Planbeskrivelsen Kap. 3 Konsekvenser av planforslaget, 3.4.10 Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS) Ulykker med myke trafikanter i anleggsfasen.
 «I anleggsfasen vil det bli en periodevis økning i antall tungtransporter og stedvis endring av trafikkbilde, noe som medfører at situasjonen må tilrettelegges for fotgjengere og syklist.»

Vi har allerede i 2.1.1 beskrevet hvorfor vi synes det utvidede fortauet ikke er en god nok tilrettelegging for den gruppen myke trafikanter som allerede benytter Slemdalsveien 87-91 som atkomst til Gaustadskogen. Situasjonen blir desto verre når antallet som skal benytte fortauet øker, og det ikke fins alternativer til denne atkomsten i nærheten.

Planbeskrivelsen slår fast at det er nødvendig med fysisk skille mellom myke trafikanter og anleggstrafikk for å unngå ulykker, og at traséer for myke trafikanter i størst mulig grad skal unngå å krysse anleggsvei. Dette er det motsatte av det som planlegges i anleggsveien Slemdalsveien 87-91. Her legges gang- og sykkelveien uten skjerming mot anleggsvei, og slik at gående og syklende østfra må krysse utkjørselen fra anleggsveien for å komme inn på fortauet. For oss er dette uforståelig, når det settes opp gjerder med hengelås rundt hele resten av anleggsområdet for å holde allmenheten unna.

Heller ikke i en vanlig kjørevei uten anleggstrafikk kan fortau tjene som gang- og sykkelvei. I forskrift om kjørende og gående er fortau definert som «*anlegg for gående adskilt fra kjørebane med kantstein. Sykling på gangveg, fortau eller i gangfelt er tillatt når gangtrafikken er liten og syklingen ikke medfører fare eller er til hinder for gående. Slik sykling må ved passering av gående skje i god avstand, i tilnærmet gangfart og uansett med en fart ikke over 6 km i timen*». Få eller ingen av de som sykler i Slemdalsveien 87-91 holder denne fartsgrensen.

Multiconsult anfører at løsningen er utformet i dialog med Bymiljøetaten. Da kan umulig Bymiljøetaten ha vært klar over kravet om en gang- og sykkel forbindelse adskilt fra kjørevei og anleggsplass frem til marka i anleggsfasen, og de videre føringene som er gitt i reguleringsplanen.

2.1.3. Manglende risikovurdering og plan for å ivareta virksomhetene og naboene- jf. reguleringsbestemmelsene § 2.2.5

Reguleringsbestemmelse §2.2.5 krever at: «Som del av søknad om rammetillatelse det skal foreligge en risikovurdering av anleggsarbeidets påvirkning på egen virksomhet og annen nærliggende virksomhet og naboer, samt en plan som viser hvordan tiltakshaver ivaretar virksomhetene og naboene.»

Risikovurdering følger ikke med søknaden fra Multiconsult, heller ikke plan for å ivareta nærliggende virksomheter og naboer De lover at dette skal foreligge før arbeidene settes i gang. Dette er selvfølgelig ikke tilstrekkelig. Det er et dokumentasjonskrav.

Manglende risikovurdering i søknadsfasen er særlig graverende da søknaden innebærer en betydelig endring i prosjektplanen som påvirker risikoforhold som vi, våre barn, barnebarn og øvrige brukere i nærområdet utsettes for. Mye av dette har vi redegjort for i foregående avsnitt 2.1.1 og 2.1.2. Dette gjelder betenkeligheter rundt risikoforhold i selve anleggsveien/kjøreveien. I tillegg kommer det en rekke betenkelig heter knyttet til området rundt utkjørselen med anleggstrafikk fra anleggsveien til hovedløpet av Slemdalsveien og videre ned Slemdalsveien og videre sving ned rampe mot Ring 3.

Områder rett utenfor og innerst i Slemdalsveien 87-91 fungerer som møteplass for barn og unge. Ved snuplassen innerste i veien møtes unge fra lag og grupper som har felles-aktiviteter, rett utenfor møtes barn som samles for gå-grupper til Slemdal skole. Slike forhold må inngå i en risikovurdering av den foreslåtte løsningen.

Vi har allerede nevnt trafikkfaren for syklende og gående som skal krysse anleggsveien østfra. Disse kan også fortsette videre oppover Slemdalsveien, eller komme ned Slemdalsveien. Mange syklistene kommer ned Slemdalsveien i stor fart langs fortauet på veiens venstre side, for å fortsette langs

gang- og sykkelveien mot Sykehusområdet langs avkjørselsrampen. Dette skaper jevnliges faresituasjoner for utkjøring på Slemdalsveien og denne faren vil øke betydelig med det store antallet anleggsbiler som nå skal svinge ut på veien.

Ved denne planlagte utkjørselen fra Slemdalsveien 87-91 er det for det første mye trafikk, dårlig sikt, trafikk i to retninger på Slemdalsveien, og anleggstilene vil møte biler fra både Slemdalsveien og Ring 3 fra venstre kjørebane og som de må krysse for å komme ut. Ved den vedtatte reguleringsplanen ville utkjørselen være oversiktlig og trafikken gå i en retning, som ville gjøre det trygt for både bilister og anleggsbiler å flette.

Vi er også bekymret for trafikkflyten i Slemdalsveien. Det er kødannelse i Slemdalsveien hver dag i forbindelse med morgen- og ettermiddagsrush, tidvis stillestående. Vi har vanskelig for å se hvordan anleggstrafikken kan forenes med dette, og er bekymret for krevende og trafikkfarlige situasjoner.

I nærområdet ligger det også en rekke kollektivholdeplasser. Vi har buss, bane og trikk i umiddelbar nærhet og mange myke trafikanter krysser veinettet i området. Til tider i store puljer. Dette oppleves som krevende i trafikkbildet i dag, og vil bli ytterligere krevende med anleggstrafikk.

Det er ingen løsning å erstatte en trafikkfarlig løsning med en annen og mer trafikkfarlig løsning. Vi mener en anleggsvei i Slemdalsveien 87-91 er langt mer trafikkfarlig enn den opprinnelige reguleringsplanen. Statens vegvesen og Bymiljøetaten har begge godkjent løsningen det søkes om. De har hver sine ansvarsområder i sakskomplekset. Statens vegvesen primært knyttet til avkjørslene fra anleggsvegen. Har vi forstått det rett så avviste de den opprinnelige utkjørselen ut mot avkjøringsrampen fra Ring 3 mot Slemdalsveien pga. et krav om bare en utkjørsel per rampe. Bymiljøetaten har slik det kommer fram av søknaden vurdert fortausbredde og naturmiljø. Slik vi forstår prosessen har vi ingen forståelse for at Statens vegvesen sine isolerte krav til antall avkjøringer per rampe skal gå foran andre krav som sikrer tilgjengelighet og trafiksikkerhet for myke trafikanter. Her må det være mulig å inngå en dialog som sikrer helhetlig forvaltning. Multiconsults saksfremstilling reiser tvil om Statens vegvesen og Bymiljøetaten har vært kjent med hele sakskomplekset da de godkjente denne løsningen.

Vi forventer en grundig utredning av konsekvensene for nærmiljø og sikkerhet før søknaden vurderes, og å bli invitert til dialog om mulige løsninger.

2.1.4. Samlet vurdering av vilkår for dispensasjoner fra reguleringsplanen for Gaustad sykehusområde

Multiconsult søker om dispensasjon fra ett reguleringsformål og to reguleringsbestemmelser som angår oss direkte. Det er reguleringsformål kjørevei, og reguleringsbestemmelsene §24 «Anleggsadkomst til området skal ikke skje via o_kjøreveg 6 (les Slemdalsveien 87-91)» og § 4.9.1: «Langs kjøreveg 6 skal det plantes en trekke med minimum 6 trær med minimum stammeomkrets 20 cm».

Plan- og bygningslovens § 19-2 setter vilkår for selve dispensasjonsvedtaket:
«Dispensasjoner kan ikke gis dersom hensynene bak bestemmelsen det dispenseres fra, hensynene i lovens formålsbestemmelse eller nasjonale eller regionale interesser blir vesentlig tilsidesatt. Fordelene ved å gi dispensasjon skal være klart større enn ulempene. Det kan ikke dispenseres fra saksbehandlingsregler.
Ved dispensasjon skal det legges særlig vekt på dispensasjonens konsekvenser for helse, miljø, jordvern, sikkerhet og tilgjengelighet.»

Multiconsults vurdering unnlater å ta stilling til en rekke forhold som klart er sentrale i vurderingen.

I det følgende vil vi gi vår vurdering av om vilkårene for dispensasjon punkt for punkt:

- **Dispensasjoner kan ikke gis dersom hensynene bak bestemmelsen det dispenseres fra, hensynene i lovens formålsbestemmelse eller nasjonale eller regionale interesser blir vesentlig tilsidesatt.**

Når det gjelder § 24 er hensikten med kravet beskrevet i planbeskrivelsen for reguleringsplanen: «Anleggsatkomsten skal etableres utenom kjøreveg 6 slik at det sikres forsvarlig atkomst for naboeiendommer i Slemdalsveien 91 og for atkomst til Gaustadskogen.

Vi viser til 2.1.1, 2.1.2 og 2.1.3 som peker på risikoene tiltaket vil medføre. Vi kan ikke se hvordan disse er vektet inn i Multiconsult sin vurdering. Multiconsult hevder at hensikten var et gammelt krav fra Oslo kommune om å unngå anleggsvei mellom to bebyggelser på hver side av veien. Reguleringsplanen er statlig, og hensikten tydelig annerledes.

- **Fordelene ved å gi dispensasjon skal være klart større enn ulempene.**

Multiconsult vurderer at fordelene ved dispensasjonen er klart større enn ulempene.

Vurderingen er i beste fall ubalansert. Det pekes på at løsningen gir mindre naturinngrep langs Risbekken og påvirker færre rødlistede trær, uten å gjøre rede for hvordan øvrige områder påvirkes. Trafikksikkerhet, trivsel og tilkomst til marka er ikke vektet inn i dette.

Vi reagerer sterkt på at Multiconsult i sin samlede vurdering av fordeler og ulemper hevder at en fordel ved å innvilge dispensasjon er at det kan etableres en trafikksikker anleggsvei, i tråd med føringer fra Bymiljøetaten og Statens vegvesen. Reguleringsbestemmelsene har et separat krav (1.5.5.) om å opparbeide en gang- og sykkelforbindelse til marka i anleggsfasen. Vi ser ingen positive effekter på trafikksikkerheten for myke trafikanter ved å samlokalisere den med en anleggsvei, spesielt når den ikke oppfyller kravene til hvordan myke trafikanter skal sikres ved nærhet til anleggsvei (skal ha fysisk skille og i størst mulig grad unngå at de krysser). Vi har tidligere i dokumentet i 2.1.1, 2.1.2 og 2.1.3 pekt på en rekke uheldige forhold som følge av tiltaket. Det ville ikke være noe i veien for å anlegge en gang- og sykkelsti i Slemdalsveien 87-91 uten at det går en anleggsvei der, slik tilfellet ville vært om det vedtatte plankartet ble fulgt.

Ved dispensasjon skal det legges særlig vekt på dispensasjonens konsekvenser for helse, miljø, jordvern, sikkerhet og tilgjengelighet Vi fester ingen lit til Multiconsults oppsummering om at fordelene for helse, miljø og sikkerhet klart overgår ulempene tiltaket har på naturmiljøet. Det er uklart hvilke HMS-fordeler det vises til, og effekten på naturmiljøet er tidligere fremstilt positivt.

Vi mener konsekvensene for helse, miljø og sikkerhet er alvorlige og har vanskelig for å se andre fordeler enn at tiltakene vil muliggjøre en rask igangsettelse av arbeidet og frigi arealer til andre formål inne på riggområdet. Multiconsult peker på sikkerhet for anleggsarbeiderne. Vi lurte på om situasjonen ved utkjøring i Slemdalsveien, og nærhet til myke trafikanter, er medregnet i vurderingen av HMS for dem. Vi mener også at tiltaket har store ulemper knyttet til både sikkerhet (og da trafikksikkerhet) og tilgjengelighet (til Gaustadskogen og marka).

- **Det kan ikke dispenseres fra saksbehandlingsregler**

Prosessuelt mener vi saksbehandlingsreglene er fraveket da søknaden mangler a) risikovurdering av anleggsarbeidets påvirkning på egen virksomhet og annen nærliggende virksomhet og naboer, og b) en plan som viser hvordan tiltakshaver ivaretar virksomhetene og naboene. Dette er et

dokumentasjonskrav til søknad om rammetillatelse. I 2.1.3 har vi også redegjort for hvorfor vi mener en slik mangel gjør at det blir vanskelig å vurdere konsekvenser av tiltaket.

Oppsummert ser vi ikke at søknaden tilfredsstiller noen av vilkårene for dispensasjon fra reguleringsbestemmelsenes §24 som sier at anleggsveien ikke skal legges i kjørevei 6/Slemdalsveien 87-91. Dermed faller grunnlaget for de andre dispensasjonene bort.

Fordi søknaden mangler risikovurdering og plan for å ivareta nærliggende virksomhet og naboer gjør at vi mener den heller ikke kan behandles.

2.2. Dispensasjon fra plan- og bygningslovens 4-meters grense for tiltaket – jf. PBL § 29-4

Arealet innenfor fortauet eies av oss naboer i Slemdalsveien 91 A-H. Fortauet ligger derfor helt inntil våre eiendomsgrense, og oppgradering krever dispensasjon. Etablering av anleggsvei som ligger nærmere enn 4 meter fra våre eiendomsgrenser vil også kreve også dispensasjon.

Som det går fram av merknadene våre i 2.1-2.3 mener vi det er en dårlig og trafikkfarlig ide å samle anleggsvei og fortau for myke trafikanter inn i samme kommunale kjørevei, ikke minst at et utvidet fortau som fortsatt er såpass smalt ikke er godt nok egnet for tilgjengeligheten, men særlig sikkerheten for grupper av myke trafikanter. Vi stiller spørsmål ved korrektheten av målinger av eksisterende fortau som er henvist til i dispensasjonssøknaden. Etter våre egne målinger har eksisterende fortau en bredde på ca. 1,6-1,8 meter i hele veiens lengde, og ikke på noe sted 2,5 meter. Dette medfører at kjøreveien blir liggende ca. 2,95-3,15 m fra eiendomsgrensene med omsøkt endring, og ikke opptil 3,8 meter slik som beskrevet i dispensasjonssøknaden.

Vi har ingen innvendinger mot fortau inntil vår eiendomsgrense, men vil motsette oss anleggsvei nærmere enn 4 meter.

2.3. Andre forhold – Kommunikasjon og nabomedvirkning

I nabovarselet punkt 5.4 står det at Helse Sør Øst har et etablert system for kommunikasjon med naboer og andre interessenter, og sørger for jevnlig informasjon til berørte av byggearbeidene. Til nå kan det virke som Multiconsult i liten grad har benyttet seg av den. Vi har nylig, i forbindelse med denne søknaden vært på vårt første nabomøte med Multiconsult. Gjennom hele prosessen har vi vært invitert til to informasjonsmøter. og i prosessen har vi kunnet bidra med høringsvar.

Nå er planen lagt og vedtatt. I planbeskrivelsen under punktet medvirkning er vi kommet til fasen der det handler om a) konkrete løsningsforslag innenfor det aktuelle planområdet, og b) løsningsforslagets påvirkning på miljø og samfunn. Da er det synd at vi ikke har vært orientert om dette omfattende løsningsforslaget før nå, vi kunne bidratt. I De kommenterer heller ikke på hvordan de ivaretar barn og unge, universell utforming eller estetikk, dette er også forhold der en involvering av naboer og andre brukere og interessenter kunne bidra.

I stedet benytter Multiconsult seg av en minimumsløsning hvor de skriver at selve **dispensasjonsprosessen, nabovarsling og mulighet til uttalelser fra berørte myndigheter har ivaretatt den demokratiske prosessen.** Verken vi eller andre brukere og interessenter i området har på noe tidspunkt vært orientert eller involvert.

Vi forventer dialog om problemer og løsningsforslag fremover, med oss og andre brukere og ansvarlige myndigheter og politikere. Vi påvirkes i stor grad, men har også lokalkunnskap som burde benyttes for å lage gode planer

For å gjøre allmennheten kjent med anleggsveien som kan komme i deres turvei, har vi sirkulert et opprop for å gi brukerne av turveien og Gaustadskogen en mulighet til å uttrykke sin bekymring.

Lenke her: https://www.opprop.net/vern_myke_trafikanter_til_gaustadskogen

På få dager i vinterferieuka har 52 personer signert oppropet.

Vi kommer også til å oversende våre merknader til dette nabovarslet om rammetillatelse for anleggsvei til et utvalg foreninger og organisasjoner med interesse for Gaustadskogen.

3. AVSLUTNING – OPPSUMMERING

- På grunn av den påvirkningen det omsøkte tiltaket har for allmennheten mener vi at saken primært burde behandles som endring av reguleringsplanen med offentlig høring.
- Uansett kan den ikke behandles før det foreligger en risikovurdering.
- Vi mener det er en svært dårlig og trafikkfarlig ide å presse behovet for anleggsvei sammen med behovet for gang- og sykkelforbindelse inn i samme kommunale kjørevei, og et brudd på reguleringsbestemmelsene 1.5.5. Det burde være helt mulig å anlegge en reell gang- og sykkelvei uten å etablere en anleggsvei samtidig.
- Det er ingen løsning å erstatte en trafikkfarlig løsning med en mer trafikkfarlig løsning. selv om. Statens vegvesen og Bymiljøetaten har godkjent løsningen De har hver sine isolerte ansvarsområder og vi er ikke sikre på at de har vært kjent med hele sakskomplekset underveis. Her må det være mulig å inngå en dialog som sikrer helhetlig forvaltning.
- En anleggsvei har et midlertidig tidsperspektiv, men for barna er det lang tid. Deres barndom er nå.

Med hilsen

Kristin Thorud Slemdalsveien 91 H
Petter Drefvelin Slemdalsveien 91 H
Constance Ursin Slemdalsveien 91 G
Stina Bredal-Rørvik Slemdalsveien 91 F
Øystein Rørvik Slemdalsveien 91 F
Ane Lerheim Mossige Slemdalsveien 91 E
Joachim Mossige Slemdalsveien 91 E
Magne Martin Haug Slemdalsveien 91 D
Eldbjørg Haug Slemdalsveien 91 D

Kopi:

Helse Sør Øst –

Statens Vegvesen –

Bymiljøetaten Oslo –

Vestre Aker Bydelsutvalg v/ leder Yngvar A Husebye –

Byutvikling, Miljø, Samferdsel og Næringskomiteen i Vestre Aker bydel v/ leder Ståle Hagen –

Nordre Aker Bydelsutvalg v/ leder Øyvind Lind-Fossen –

Marit Kristine Veaa, Byråd for miljø og samferdsel