



Statens vegvesen

Rambøll Norge AS – Hovedkontor
Postboks 427 Skøyen
0213 OSLO

Behandlende enhet:
Region øst

Saksbehandler/telefon:
Karin Andersen / 24058362

Vår referanse:
18/276471-2

Deres referanse:
Bjørnar Rutledal

Vår dato:
11.01.2019

Uttalelse til forslag om mindre reguleringsendring – Områderegulering for Mastemyr næringspark i Oppegård kommune – plan ID 0217-2009006.

Vi viser til brev datert 15.11.2019 med forslag til mindre endring i områdereguleringsplanen for Mastemyr næringspark.

Forslaget omfatter endring av områdeplanens bestemmelser, § 9.1 – *Veiareal* og § 20 – *Rekkefølgebestemmelser*. Forslagen medfører ingen endringer i plankartet.

Statens vegvesen har ingen innvendinger til de foreslåtte endringene i områdereguleringsplanen for Mastemyr Næringspark.

Vegavdeling Akershus, Planseksjonen
Med hilsen

Arne Kolstadbråten
Fagkoordinator

Karin Andersen

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Kopi
Akershus fylkeskommune, Postboks 1200 Sentrum, 0107 OSLO
Fylkesmannen i Oslo og Viken, Postboks 325, 1502 MOSS

Postadresse
Statens vegvesen
Region øst
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00
firmapost-ost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Østensjøveien 34
0667 OSLO

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Postboks 702
9815 Vadsø

RAMBØLL NORGE AS
Postboks 427 Skøyen
0213 OSLO

Att. Bjørnar Rutledal

Vår saksbehandler
Einar Midtsund

Telefon
22055623

Vår dato
14.01.2019

Deres dato
15.11.2018

Vår referanse (oppgis ved svar)
2012/9249-13/871/2019 EMNE L12

Deres referanse

Oppegård kommune - Områderegulering for Mastemyr næringspark

Det vises til kommunens oversendelse datert 15.11.2018, mottatt 19.12.2018, av forslag til mindre endring i områdereguleringsplan mht til rekkefølgebestemmelser.

Tiltaket er vurdert ut fra fylkeskommunens rolle som regional planmyndighet og som fagmyndighet for kulturminnevern.

Viktige regionale interesser

Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus (RP-ATP) ble vedtatt av Fylkestinget 14.12.2015. Et av planens hovedmål er at utbyggingsmønsteret skal være arealeffektivt, basert på prinsipper om flerkjernet utvikling og bevaring av overordnet grønnstruktur. Planen skal bidra til å nå det felles målet for Oslo og Akershus, fastsatt gjennom Stortingets klimaforlik og Oslopakke 3, om at persontransportveksten i området skal tas med kollektivtransport, gange og sykkel.

Samferdsel

For forhold som gjelder fylkesveg viser fylkesrådmannen til uttalelse fra Statens vegvesen Region øst.

Fylkesrådmannens vurdering

På bakgrunn av det tilsendte materialet har vi ingen merknader.

Med vennlig hilsen

Einar Midtsund
seniorrådgiver plan

Dokumentet er elektronisk godkjent.

Kopi til:

OPPEGÅRD KOMMUNE, STATENS VEGVESEN, FYLKESMANNEN I OSLO OG VIKEN

Postadresse Postboks 1200 sentrum 0107 OSLO	Besøksadresse Schweigaardsgt 4, 0185 Oslo	Telefon (+47) 22055000	Org. nr - juridisk NO 958381492 MVA
E-post post@afk.no	Fakturaadresse Pb 1160 Sentrum, 0107 Oslo	Telefaks (+47) 22055055	Org. nr - bedrift NO 874587222

Fra: Inge Matland [ingematland@me.com]

Til: bjornar.rutledal@ramboll.no [bjornar.rutledal@ramboll.no]

Kopi: postmottak [/o=ok/ou=First Administrative Group/cn=Recipients/cn=postmottak]

Sendt: 27.12.2018 11:31:31

Emne: OMRÅDEREGULERING FOR MASTEMYR N&Aelig;RINGSPARK - PlanID 0217-2009006

Vedlegg:

Har mottatt skriv fra arealplanlegger Bjørnar Rutledal i Rambøll Arkitektur & Plan ang. ovennevnte, og har følgende kommentar:

Det er ikke akseptabelt at fortau droppes på denne strekningen. I dag stopper gang- og sykkelveien brått ved Trollåsen bussholdeplass, og fotgjengere og syklister henvises til veikanten/grøften hvis de skal videre på Trollåsveien.

Henvisningen i skrivet fra Rambøll om «flere alternative gang- og sykkelforbindelser» er høyst misvisende. Det er riktig at det finnes gangveier i boligområdet inne på Trollåsen, men disse er omveier for alle som skal videre langs Trollåsveien. De er i tillegg tildels svært bratte.

At man i 2018 - snart 2019 - foreslår å droppe fortau/sykkelvei langs veier som dette, er mildt sagt oppsiktsvekkende. At det ved områdereguleringen tilrettelegges for myke trafikanter, må være et ufravikelig krav.

Eller vil Oppegård kommune være bekjent av at den sammenhengende gang- og sykkelveien fra Oslo stopper brått ved Trollåsen bussholdeplass?

Inge Matland
Flisveien 18
1414 Trollåsen

Erik Bye og Liv Marit Engene
Sagveien 46
1414 Trollåsen

Rambøll
Att.: Bjørnar Rutledal

Trollåsen, 11. januar 2019

Områderegulering for Mastemyr næringspark – Merknader til søknad om mindre reguleringsendring

Vi viser til brev datert 15.11.2018 med forslag om å fjerne/endre krav i rekkefølgebestemmelsen i Områdeplan for Mastemyr næringspark, § 9.1, som er vedtatt 10.12.2012.

Nasjonal transportplan vedtatt av Stortinget setter opp målene for den nasjonale transportpolitikken, herunder at all veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Gjennom Områdeplan for Mastemyr næringsområde har kommunen fulgt opp dette målet ved at det er lagt inn rekkefølgekrav om løsning for myke trafikanter på manglende lenke gjennom planområdet. Bare gjennom å legge til rette for attraktive og trygge anlegg for myke trafikanter og godt kollektivtilbud, vil det være mulig å oppnå det nasjonale målet om 0-vekst for persontrafikken.

Næringsområdet skaper mye av trafikken på Trollåsveien, både med personbiler og tunge kjøretøy som har varetransport til bedriftene. På Mastemyr er det bl.a. logistikkbedrifter som har lange kjøretøyer som veien ikke er bygget for. I tillegg er Trollåsveien en viktig busstrasè mellom Kolbotn og Oslo, med 6 avganger hver vei i rushperioden. Trafikkulykker der myke trafikanter er involverte er som kjent de mest alvorlige ulykkene. Statistikken viser også at det er flest ulykker der det sykles i bilvei i blandet trafikk, slik som i Trollåsveien.

I brevet begrunner Rambøll søknaden med at, sitat: «...det finnes flere alternative gang- og sykkelforbindelser i området som er bedre og mer relevante for boligområdene...». Vi som har bodd her i 30–35 år etterspør hvor de er. Om det tenkes på trasèen gjennom Trollaldalen, så er det delvis en gruset trasè (ikke fast dekke). Bakken inn i Trollaldalen sørfra er også så bratt at de fleste syklistene ikke kan greie å sykle opp, men må stige av og trille. Vi kjenner ikke til noen alternative gang- og sykkelruter som kan være et godt alternativ for trasè i Trollåsveien.

Videre er det ikke bare for oss som bor i området at gjennomføring av rekkefølgekravet i Trollåsveien er viktig. Vi ser allerede nå at det er trafikanter som

daglig går/syklar den aktuelle strekningen. Med et utbygd anlegg for myke trafikanter er det et stort potensial for økt gang- og sykkeltrafikk, og det kan være til arbeidsplasser i området eller arbeidspendlende mellom Follo og Oslo.

Videre tar Rambøll opp at krysset Trollåsveien x Lienga x Mellomåsveien kan håndtere økte trafikkmengder uten tiltak. Vi overlater til kommunen å vurdere hvilken krysstype som er best. Imidlertid har kommunen gjort et godt grep med å forkjørregulere Trollåsveien, slik at det nå har blitt tydeligere vikepliktsforhold og derav bedre trafiksikkerhet.

Rambøll hevder at de samlede rekkefølgekravene i områdereguleringen har vært et hinder for næringsetableringer. Til det kan det sannsynligvis trekkes fram mange mulige forklaringer. Vi tillater oss å betvile at kostnaden for fortau i Trollåsveien er det som hindrer næringsetableringer her. Samfunnsnyttene av sykkelveiutbygging er 4-5 ganger større enn kostnadene, jf. utredning fra Syklistenes Landsforbund. Kostnaden ved å bygge fortau (evt. gang- og sykkelvei) i Trollåsveien vil, etter vår vurdering, være ganske begrenset sammenlignet med i Oslo, pga. at det er lite rør og kabler langs Trollåsveien. Det er særlig kostnader som gjelder infrastruktur i undergrunnen som har betydning for total kostnaden for veianlegg.

Rundkjøringer har langt større kostnad, ikke minst rundkjøringen som virksomhetene ønsker i Mastemyrveien der det er veianlegg i to nivåer i dag. Anlegget for denne rundkjøringen må dessuten gjennomføres mens trafikken ledes forbi, og dette gir betydelig økte anleggskostnader og lang anleggsperiode. Videre gir det forsinkelse for kollektivtransporten som en uønsket konsekvens. Vår vurdering er at rundkjøringen i Mastemyrveien har svært liten nytte i forhold til ulemper for samfunnet, samt høy anleggskostnad. Dette tiltaket bør derfor være det som fjernes fra områdeplanen i tilfelle mindre reguleringsendring foretas.

Konklusjon:

Vi ber kommunen om å være pådriver for å etablere fortau (primært gang- og sykkelvei) i Trollåsveien på strekningen Trollåsen senter til Kolbotnveien som er en manglende lenke i et ellers godt tilbud i kommunen for myke trafikanter.

Med hilsen

Erik Bye og Liv Marit Engene

Kopi: Oppegård kommune