


Prosjekt:

# Nye Aker

Tittel:

## Trafikk- og veifaglig rapport for utforming av Sinsenveien

01		17.12.2021	NOCHFR	NOESKI	NOTROV	
Rev.	Beskrivelse	Rev. Dato	Utarbeidet	Kontroll	Godkjent	
Kontraktor/leverandørs logo: 		Bygg nr:	Etasje nr.:	Systemgr.:	Antall sider: <b>Side 1 av 16</b>	
Prosjekt: <b>NSA</b>	Utgivernr: <b>8201</b>	Fag: <b>T</b>	Dok.type: <b>RA</b>	Løpenr: <b>0013</b>	Rev.nr.: <b>01</b>	Status: <b>G</b>

# Revisjonsendringer

Rev.:	Beskrivelse av endring

## Innholdsfortegnelse

1	Innledning.....	3
2	Premisser og begrunnelse for valg av utforming .....	3
2.1	Sinsenveien er en prioritert utrykningstrasé .....	4
2.2	Sinsenveien er hovedatkomst til sykehuset .....	4
2.3	Atkomst til VDS/TS.....	4
2.4	Bevaring av seks eksisterende boliger langs Sinsenveien og atkomst til disse .....	6
3	Beskrivelse av anbefalt planforslag for Sinsenveien (alt. 5A) .....	6
3.1	Elementene i utformingen av Sinsenveien.....	6
4	Innspill fra Bymiljøetaten og vurdering av innspillene .....	7
4.1	Avkjørsel til VDS .....	7
4.2	Kjøremønster for utrykningskjøretøy.....	8
4.3	Behov for venstresvingefelt .....	9
4.4	Adkomst til boliger øst i Sinsenveien .....	9
4.5	Sykkeltilrettelegging i Sinsenveien .....	10
5	Oppsummering .....	15

## 1 Innledning

Hensikten med dette notatet er å utdype mer i detalj bakgrunnen for valg av utforming for Sinsenveien og å belyse hvordan innspill fra offentlige etater er tatt med i vurderingen. For mer informasjon og bakgrunn henvises det også til rapport NSA8201-L-RA-0002 som var vedlegg til avklaringsmøte med PBE, BYM, HSØ og Team Aker 09.11.2021. Foreliggende rapport er en videreføring av forrige rapport.

Innledningsvis er det viktig å påpeke at utforming av Sinsenveien tilpasset nytt sykehus på Aker er en sammensatt og utfordrende problemstilling. Det finnes ingen fullgod løsning som prioriterer alle trafikantgrupper og behov. Derfor er man nødt til å prioritere noen grupper/behov/funksjoner fremfor noen andre. Samtidig er vi i en tidligfase med planlegging av et stort sykehus. Det er derfor viktig å sikre robuste adkomstløsninger for Nye Aker.

## 2 Premisser og begrunnelse for valg av utforming

Ved valg av utforming av Sinsenveien er det flere forhold som det må tas hensyn til og det er spesielt fire premisser som sammen setter rammene for utformingen.

1. Sinsenveien er en prioritert utrykningstrasé
2. Sinsenveien er hovedatkomst til sykehuset
3. Adkomst til vare- og distribusjonssentral (VDS) og teknisk sentral (TS) er fra Sinsenveien
4. Bevaring av seks eksisterende boliger langs Sinsenveien og atkomst til disse

Premiss nr. 1 (prioritert utrykningstrasé) vektlegges høyt, da tid er en avgjørende faktor ved akutte situasjoner med behov for livsnødvendig hjelp. Det spesifiseres også i Oslo kommunes gatenormal at «det tas spesielle hensyn til framkommelighet for utrykningskjøretøy i prioriterte utrykningstraseer» (kap. 4.5.3, Gatenormal for Oslo kommune).

På grunn av premiss nr. 2 (hovedatkomst til sykehuset) vil trafikken i Sinsenveien være betydelig. En lav parkeringsdekning vil medføre at mye av biltrafikken er tilknyttet pasientene (pasientreiser og besøk). Mange av disse trafikantene er ukjent i området, de ferdes ikke her daglig og for disse er det viktig med en oversiktlig trafikksituasjon langs Sinsenveien.

Som følge av premiss 1 og 2 er det planlagt et venstresvingefelt for kjøretøy som skal svinge inn til VDS/ TS slik at disse ikke hindrer øvrig ferdsel i Sinsenveien. Funksjonene i VDS/TS er essensielle for driften av sykehuset. Derfor er det viktig at transporten hit kan foregå trygt, sikkert og effektivt. Arealet for disse sykehusfunksjonene er begrenset, og det er derfor ikke mulig å utvide Sinsenveien vestover.

Det forutsettes at eksisterende boliger (premiss 4) på østsiden av Sinsenveien bevares og det er dermed heller ikke mulig å utvide Sinsenveien mot øst. Premiss 3 og 4 gir derfor begrensinger i forhold til maksimal bredde av Sinsenveien.

I delkapitlene under, 2.1 til 2.4, beskrives de fire premissene mer i detalj.

## **2.1 Sinsenveien er en prioritert utrykningstrasé**

Sinsenveien er en av to utrykningstraseer til akutt- og ambulansemottaket ved det nye sykehuset (somatikk). Hovedadkomsten for ambulanser er via Trondheimsveien, mens Sinsenveien er kategorisert som en sekundær utrykningstrase. Likevel er dette en prioritert trasé da det i mange tilfeller kan være like raskt å benytte Sinsenveien.

Et eksempel er en ambulansesjåfør som vurderer at kjøring via Sinsenveien er mer hensiktsmessig på grunn av regelmessig kø ved Sinsenkrysset. I tillegg til utrykningskjøretøy vil mange akutte pasienter ankomme i privatbiler, såkalte selvhenvendere. De fleste av disse vil ankomme via Sinsenveien. Nye Aker vil også betjene de østligste bydelene i Oslo og mange av pasientene herfra vil ankomme østfra langs Ring3. For disse kan kjøring via Dag Hammarskjølds vei og Sinsenveien være et veivalg der de slipper å kjøre via Sinsenkrysset. I perioden november-april med 60 km/t miljøfartsgrense langs Ring 3 og Rv. 4 Trondheimsveien vil hastighetsforskjellen på kjøring på overordnet og lokalt veinett være noe mindre enn i sommerhalvåret. Dette gjør at kjøring via Sinsenveien relativt sett kan bli noe mer attraktiv om vinteren.

Sinsenveien er dessuten hovedutrykningstrasé for akuttmottaket for psykisk helsevern (PHA) som er lokalisert i parkeringshuset under adkomsttorget. For øvrig vil Sinsenveien være den viktigste adkomsten i forhold til brannberedskapen ved sykehuset.

## **2.2 Sinsenveien er hovedatkomst til sykehuset**

Sinsenveien er hovedatkomsten til Nye Aker. Dette vil bli en av de største sykehusene i Norge med en betydelig trafikk med ulike typer transportbehov. Dette er den eneste veien inn til parkeringshuset for besøkende og pasienter. Dette er også den viktigste veien inn til atkomsttorget der det er lagt opp til av- og påstigning for blant annet helsebuss, pasienttransporter, taxi og privatbiler. På grunn av en begrenset parkeringsdekning er det også mulig at flere av de ansatte vil bli kjørt og hentet via adkomsttorget hvor det også er kort vei til garderobes for sykehusansatte.

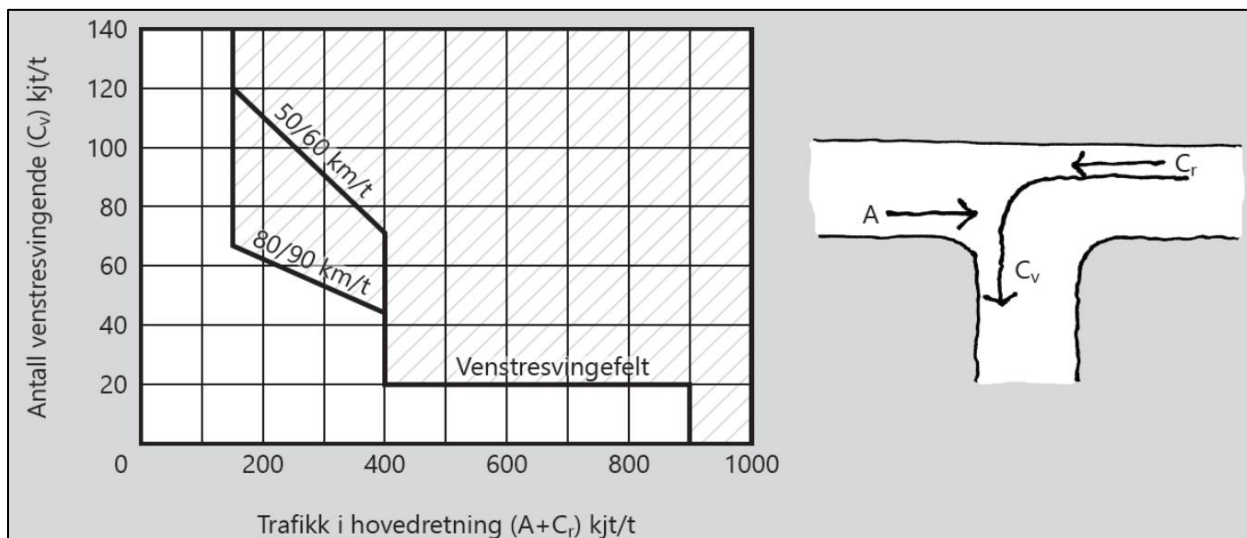
## **2.3 Atkomst til VDS/TS**

I hovedsak skal all vare- og godstransport, samt renovasjon til og fra sykehuset skje via VDS/TS som ligger langs Sinsenveien i den sør-østlige delen av planområdet. Avkjørselen til VDS/TS ligger i Sinsenveien. Ingen vareleveranser av betydning skal skje via adkomsttorget.

Det er usikkerhet knyttet til omfang av trafikken til/fra VDS/TS og trafikken kan bli større enn forutsatt. Logistikken tilsier mange store kjøretøy med trafikk både i rush og på dagtid i

hverdagene. Forutsatt 400 kjøretøy til/fra VDS/TS (dvs. 200 til- og 200 fra) per hverdag med en åpningstid på (8-) 10 t per dag tilsier en gjennomsnittlig timetraffikk på 40 kjt/t til/fra VDS/TS.

Hvis øvrig trafikk langs Sinsenveien overstiger en timetraffikk på 400 kjt/t, tilfredsstilles Statens vegvesen sitt «skal-krav» for venstresvingefelt i T-kryss. Sinsenveien har allerede i dagens situasjon en timetraffikk på rundt 300 kjt/t i rushen, derfor vil dette kriteriet sannsynligvis være oppfylt med god margin, se Figur 1 under. Selv om vegnormalen formelt sett ikke gjelder på det kommunale veinettet, gir den et godt faglig grunnlag for å vurdere behov for venstresvingefelt.



Figur 1 Kriterier for venstresvingefelt basert på trafikk i dimensjonerende time (kilde: Statens vegvesen håndbok N100 fra juni 2021).

Store kjøretøy tar mer plass i trafikken og krever større tidsluker for å kunne krysse motgående trafikk. Kriteriet for venstresvingefelt i henhold til Statens vegvesens vegnormal (håndbok N100) er satt ut fra hensynet til fremkommelighet. Det er ikke spesielt tilpasset situasjonen med mange tunge kjøretøy i venstresving slik man har ved VDS/TS. Dette øker behovet.

Vegnormalen sier også at der det ikke er krav om venstresvingefelt, anbefales det likevel å vurdere om forhold i den enkelte situasjon, spesielt trafiksikkerhet og fremkommelighet, tilsier at venstresvingefelt likevel kan etableres.

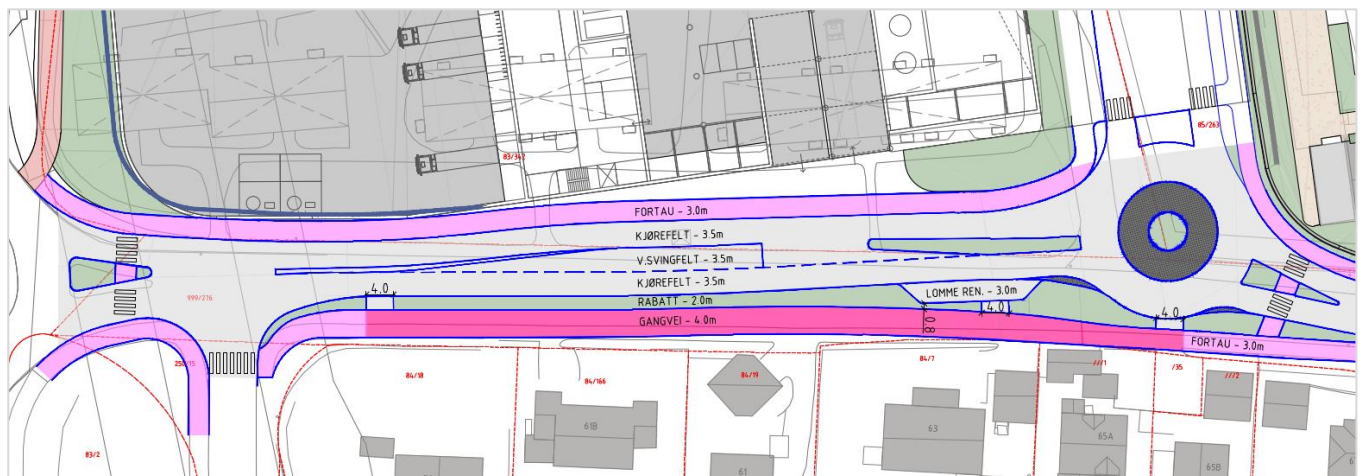
Det er forutsatt adgangskontroll for å hindre adkomst for uønsket trafikk til VDS/TS. Det vil lagres både medisiner og annet kritisk materiell på sykehuset som må sikres. Dette kan medføre at ankommende kjøretøy må vente litt før de slipper inn og ved ankomst av flere kjøretøy samtidig kan «køen» potensielt blokkere Sinsenveien. Et venstresvingefelt vil fungere som et ekstra kømagasin som reduserer muligheten for blokkering av nordgående trafikk langs Sinsenveien.

## 2.4 Bevaring av seks eksisterende boliger langs Sinsenveien og atkomst til disse

Det er seks boliger (Sinsenveien 61, 61B, 61C, 63, 65A og 65B) langs østsiden av Sinsenveien mellom Ribstonveien og ny planlagt rundkjøring. Det er forutsatt at disse boligene bevares. Boligene og tilhørende garasjer ligger tett på Sinsenveien i dag. Det er derfor ikke mulig å erverve grunn og samtidig bevare boligene. Adkomsten til disse boligene er foreslått løst som en kombinasjon av direkte adkomst og kjøring via gangvei. I tillegg er det foreslått etablert en separat renovasjonslomme langs Sinsenveien for disse boligene for å redusere omfanget av tungtrafikk på gangveien.

## 3 Beskrivelse av anbefalt planforslag for Sinsenveien (alt. 5A)

Anbefalt planforslag for Sinsenveien er vist i Figur 2 under.



Figur 2 - Utforming av Sinsenveien (alternativ 5A). Kilde: Team Aker

### 3.1 Elementene i utformingen av Sinsenveien

- **Venstresvingefelt** etableres for å sikre fremkommelighet for utrykningskjøretøy og sørge for god trafikkflyt. Mer om dette punktet i kapittel 2.3.
- **Siderabatt** som erstatter tidligere foreslått midtrabatt. Siderabatten skaper en buffer mellom gående og kjørende, og en grøntsone mot eksisterende boliger øst i Sinsenveien.
- **Tosidig fortau** og gående prioriteres fremfor syklende på grunn av manglende plass. Fotgjengere er mer avstandsfølsomme enn syklende, syklende skolebarn kan sykle på fortau og i tillegg er det gående hele året, mens sykkeltrafikken varierer mer. Utbyggingen av Nye Aker medfører at det blir relativt få boliger på vestsiden av Sinsenveien (ca. 42 leiligheter i Refstadhagen borettslag, Sinsenveien 78, 80, 82, 84).

Skolebarna her vil antagelig mest ferdes på østsiden av Sinsenveien hvor det også er fortau hele veien.

- **Atkomst til boliger** gjøres via kjørbar gangvei (primært personbiler til/fra Sinsenveien 61, 61B, 61C, 63) eller direkte fra rundkjøring (Sinsenveien 65A og 65B).
- **Renovasjon** er fjernet fra gangveien og benytter heller en renovasjonslomme etablert i siderabatten. Dette tiltaket reduserer antall store kjøretøy (lastebil) på gangveien.

## 4 Innspill fra Bymiljøetaten og vurdering av innspillene

Dette kapittelet beskriver hvordan innspill fra Bymiljøetaten i avklaringsmøte 3 holdt 09.11.2021 er tatt med i vurderingen. Etter dialogen med Bymiljøetaten er tidligere foreslått løsning i Sinsenveien endret på følgende vis:

- Avkjørselen til VDS/TS er endret slik at fortauet langs vestsiden av Sinsenveien er gjort gjennomgående.
- Tidligere skissert grøntrabatt i midten av Sinsenveien er flyttet til østsiden slik at avstanden mellom boliger og fortau/gangvei fra Sinsenveien er økt.
- Adkomsten til Sinsenveien 65A og 65B krysser over fortau direkte til rundkjøringen i Sinsenaksen og ikke via gangvei/fortau.

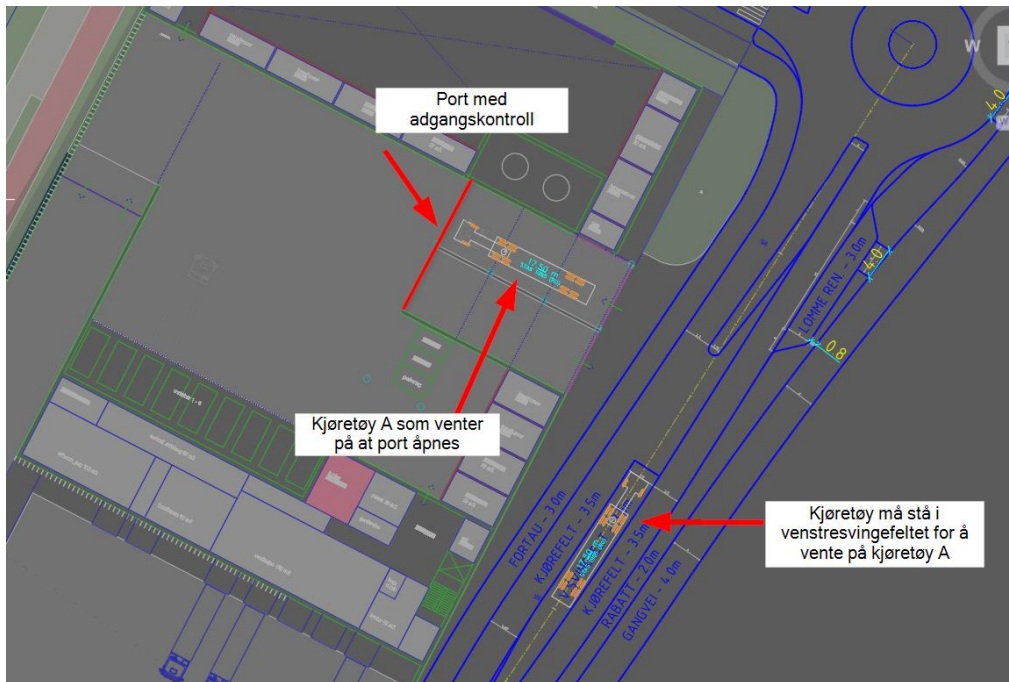
Delkapitlene under tar for seg hvert tema Bymiljøetaten har kommet med innspill på. Sykkelløsning er omtalt i eget kapittel, nummer 4.5.

### 4.1 Avkjørsel til VDS/TS

Bymiljøetaten har stilt spørsmål om behovet for at to store kjøretøy må kunne møtes i avkjørselen til VDS/TS.

Dimensjonerende kjøretøy for VDS/TS er semitrailer med lengde 17,5m. Avkjørselen utformes basert på at semitrailer skal kjøre inn fra venstresvingefelt i Sinsenveien, dvs. fra sør. Fra nord og inn til VDS/TS er lastebil (L=12m) dimensjonerende kjøretøy.

Det legges opp til kjøremåte B i avkjørselen. Det betyr at kjøretøyet benytter begge kjørefelt inne på VDS/TS for inn- og utkjøring, men ikke motgående kjørefelt i Sinsenveien. Det betyr at inn- og utkjøring fra VDS/TS ikke skjer samtidig. Lengde på nedsenket kantstein i avkjørselen overstiger 8 m. og det må derfor søkes fravik for dette kravet. Vi legger ikke opp til kjøremåte A, dvs. at to kjøretøy kan kjøre inn og ut samtidig, fordi dette vil føre til en enda bredere avkjørsel enn for kjøremåte B. Kjøremåte C kan ikke benyttes, da det i noen situasjoner vil stå et kjøretøy i venstresvingefeltet som venter på å kjøre inn. VDS/TS vil være et inngjerdet område med adgangskontroll for kjøretøy. Porten er plassert inne på VDS/TS slik at et kjøretøy kan vente innenfor området, se Figur 3.



Figur 3 - Situasjon med to kjøretøy som skal inn på VDS/TS. Kilde: Team Aker

## 4.2 Kjøremonster for utrykningskjøretøy

Bymiljøetaten har også stilt spørsmål om behovet for venstresvingefelt fordi utrykningskjøretøy som bruker blålys og eventuelt sirener vil sikre at øvrig trafikk viker/stopper.

Vår vurdering er at blålys og sirener ikke tilstrekkelig for å sikre framkommeligheten.

Bymiljøetaten skriver at utrykningskjøretøy ikke vil blokkeres dersom midtrabatt utgår og at de kan da benytte motgående kjørefelt. Vår vurdering er at forbikjøring av ventende tunge kjøretøy på venstre side er uheldig her tross blålys og sirener. Det er fordi det er etablert en deleøy i forkant av rundkjøringen (for kanalisering) som på grunn av relativt kort avstand mellom avkjørsel til VDS/TS og rundkjøringen medfører en krapp kontrabevegelse for å komme rett vei inn i rundkjøringen. Alternativet er å kjøre «feil vei» i rundkjøringen og det vurderes som uforsvarlig.

Bymiljøetaten skriver også at eventuelle sykkelfelt vil bidra til bedre passeringmulighet for utrykningskjøretøy. Vi synes dette ikke en god løsning. Vi mener at forbikjøring av ventende tunge kjøretøy på et relativt smalt sykkelfelt er uforsvarlig som en permanent trafikkløsning. En ambulanse vil få «humper» ved kjøring opp og av det potensielle opphevede sykkelfeltet ved en slik passering, og det kan være uheldig for pasienter og behandlere som ikke sitter fastspent/sikret bak i ambulansen. Slik kjøring kan også friste andre trafikanter til en slik kjøreadferd.



### 4.3 Behov for venstresvingefelt

Bymiljøetaten stiller spørsmål til behovet for venstresvingefelt.

Dette er beskrevet i kapittel 2.3 i denne rapporten. I tillegg til hensyn til utrykningskjøretøy er det også behov for venstresvingefelt fordi avkjørsel til VDS/TS ikke er dimensjonert for innkjøring av semitrailer fra nord. Konsekvensen av å ikke ha venstresvingefelt er at kjøretøy må vente på innkjøring, som medfører til blokkering av Sinsenveien. Å legge opp til at semitrailer snur i de to rundkjøringene for å vente på ledig innkjøring til VDS/TS er uakseptabelt på grunn av trafikkflyt, støyproblematikk og unødvendig kjøring.

### 4.4 Adkomst til boliger øst i Sinsenveien

Bymiljøetaten har nevnt i avklaringsmøte 3 den 09.11.2021 at gangveien med kjøreatkomst til boligene er problematisk fordi den ikke kan enveisreguleres etter dagens regelverk.

Løsning med direkte avkjørsler ut i Sinsenveien fra eiendommene i øst er vurdert og skissert.

Fordelen med en slik løsning er at man unngår en gangvei med tillat kjøring til boliger.

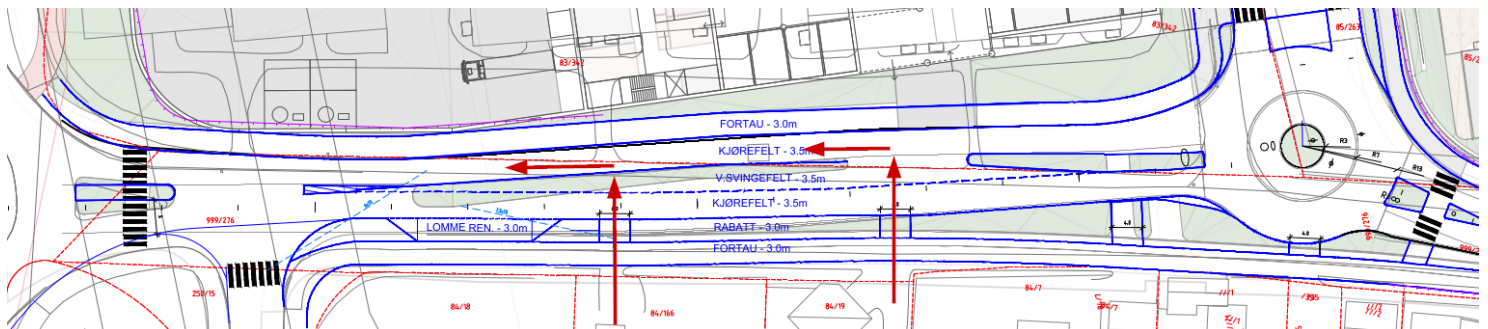
Ulempene er at inn- og utkjøring kan påvirke fremkommelighet i Sinsenveien og i

rundkjøringen. I tillegg kan direkte avkjørsler legge opp til et uheldig og lite trafiksikkert

kjøremønster, spesielt når midtrabatten er fjernet. Kjøretøy kan kjøre både til venstre og høyre

i Sinsenveien på grunn av manglende fysisk separasjon mellom motgående trafikk og i

forbindelse med avkjørsel til VDS/TS, se Figur 4 .



Figur 4 - Skisse av Sinsenveien med direkte avkjørsler. Blå linjer viser skissert løsning, kartgrunnlag er ikke oppdatert. Kilde: Team Aker

Spesielt utkjøringen ved Sinsenveien 61 og 61C vurderes som uheldig da man ved venstresving havner i en uoversiktlig «X-kryss-situasjon». Det kan også være fristende å foreta ulovlig og potensiell uoversiktig venstresving ut fra Sinsenveien 61B.

Det er beholdt tidligere forslått adkomst via gangvei til/fra Sinsenveien 61, 61B, 61C og 63, mens Sinsenveien 65A og 65B nå har en egen adkomst. Innkjøringen til/fra Sinsenveien 61, 61B, 61C og 63 er imidlertid flyttet noe nordover langs Sinsenveien. På gangveistrekningen som har biltrafikk er bredden 4 m, som gir mulighet for at myke trafikanter kan passere kjøretøy i lav

fart. Gjennomsnittlig ÅDT på strekningen anslås til 10. Samtidig er det foreslått en felles renovasjonslomme nær rundkjøringen for boligene for å begrense tungtrafikken på gangveien. Strekningen vil ikke «enveisreguleres», men i praksis vil utformingen tilnærmet gi et slikt kjøremønster fordi trafikken i stor grad skal til/fra sør. Bilister sørfra vil da kunne ta til høyre og derfra kjøre inn i sin avkjørsel. Utkjøring sørover vil være mer krevende og for disse vil det være enklere å kjøre til høyre nordover og ta U-sving i rundkjøringen i Sinsenaksen.

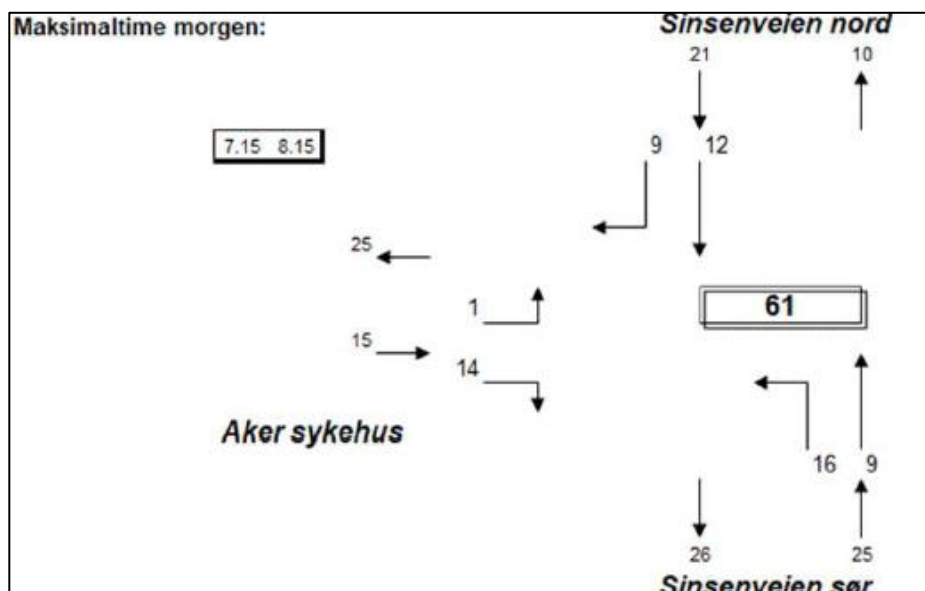
## 4.5 Sykkeltilrettelegging i Sinsenveien

Bymiljøetaten har ved flere anledninger etterspurt sykkelfelt i planforslaget. Det er ikke planlagt sykkelfelt i Sinsenveien i foreslått planforslag. Bakgrunnen og årsaken til det vil beskrives i dette kapitlet.

### 4.5.1 Sykkeltrafikk i Sinsenveien - dagens situasjon

Det er gjennomført manuelle trafikktellinger av sykkeltrafikken i Sinsenveien i rushperioden morgen (2 t) og om ettermiddag (2 t) henholdsvis onsdag 29. september og torsdag 30. september 2021 i to T-kryss langs Sinsenveien (Ribstonveien og adkomst Aker sykehus). Det var da antatt at trafikken var mer normalisert med tanke på koronapandemien.

Tellingene viser at sykkeltrafikken i Sinsenveien er relativt liten og at mye av sykkeltrafikken er tilknyttet eksisterende Aker sykehus. I sør har Ribstonveien nesten like mye sykkeltrafikk som Sinsenveien, men også noe sykkeltrafikk går til/fra boligene på østsiden av Sinsenveien.



Figur 5 Timetrafikk sykkel langs Sinsenveien i morgenrush (kjt/t) onsdag 29. september i adkomst T-kryss ved Aker sykehus.

Utbyggingen av ny Storbylegevakt med blant annet stengning av fortau/gang- og sykkelvei langs Rv.4 Trondheimsveien kan også ha medført at sykkeltrafikken langs Sinsenveien nå er noe

høyere enn det den normalt er. Koronapandemien har også medført en høyere sykkeltrafikk enn i 2019, men lavere enn i 2020.



Figur 6 Anbefalt rute for gående pga. bygging av Storbylegevakta (foto: Team Aker).

Sykeltrafikken er ikke like viktig hele året og det er viktigere med gode løsninger for gangtrafikken. Sykkeltrafikken om sommeren er gjerne 3-4 ganger større enn i perioden desember-mars. Sykkeltrafikken varierer også betydelig fra dag til dag på grunn av vær- og føreforhold.

#### 4.5.2 Foreliggende sykkelplan

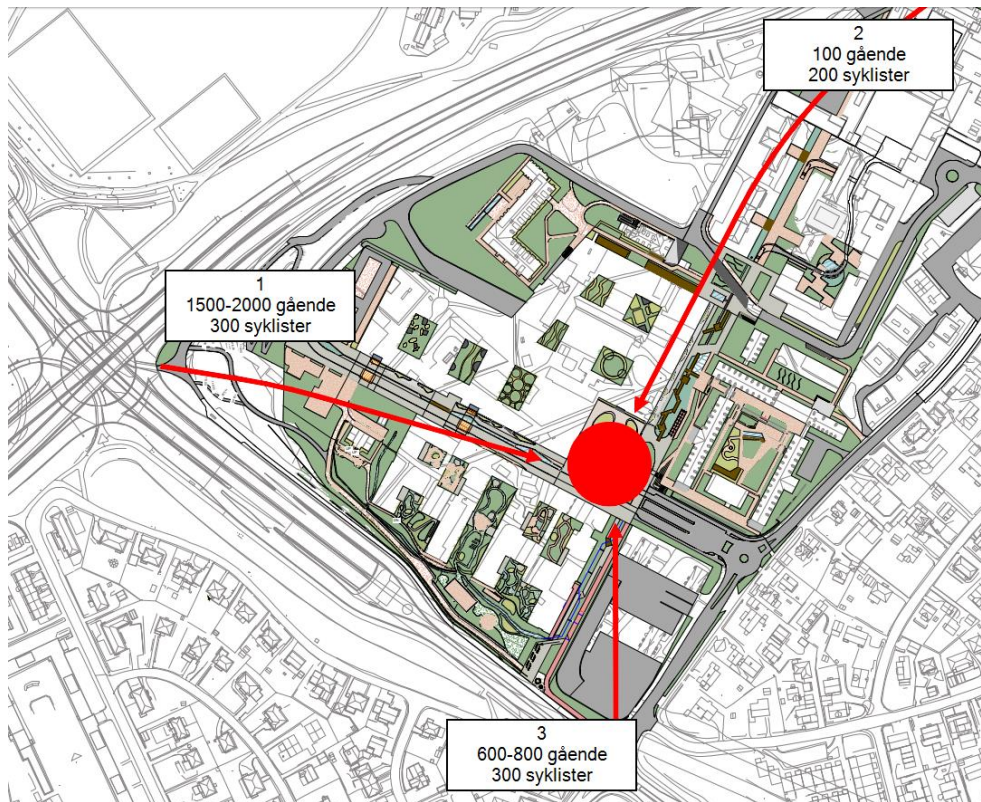
Plan for sykkelveinettet i Oslo ble vedtatt av bystyret i 2018. Denne planen viser Sinsenveien som en del av dette sykkelveinettet basert på sykling i blandet trafikk nord for Dag Hammarskjølds vei. Det aktuelle planforslaget er derfor i tråd med disse planene.

Som følge av sykehusplanene så planlegges det i stedet et nytt sykkelveinett sørfra via den såkalte Akerløperen som går parallelt med Sinsenveien. Denne sykkelforbindelsen vil føre fram i retning mot den planlagte sykkelparkeringen i Akerløperen. I forhold til sykling til og fra det nye sykehuset vil sykling via Akerløperen være kortere og raskere enn å sykle via Sinsenveien. I tillegg vil konfliktene med biltrafikk være mindre enn ved sykling via Sinsenveien.

#### 4.5.3 Framtidig situasjon

Utbyggingen av Nye Aker vil medføre en stor økning av sykkeltrafikken i området. De aller fleste syklistene til Nye Aker er antatt å ankomme fra sør enten via Sinsenkrysset (1) eller via

rundkjøringen Dag Hammarskjølds vei X Sinsenveien (2) – se Figur 7 under. Det samme gjelder også gangtrafikken, men her er Sinsenkrysset aller viktigst på grunn av kollektivtilbudet.



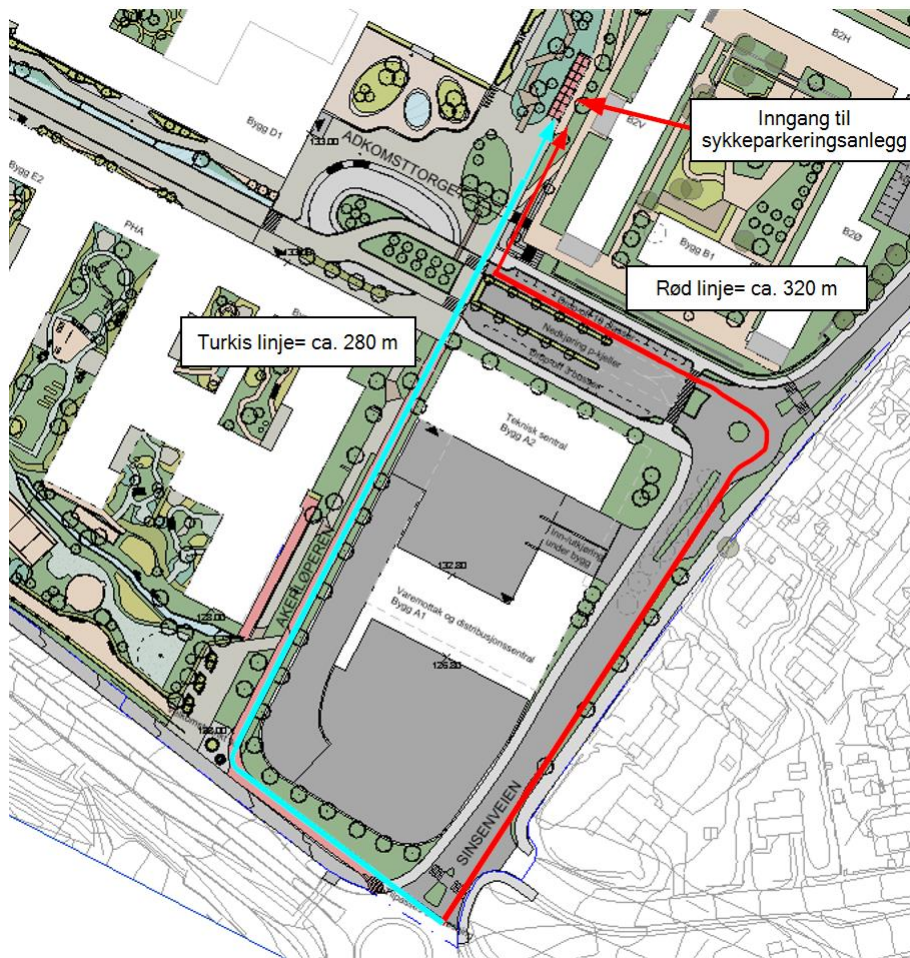
Figur 7: Tre hovedakser. Estimert antall gående og syklende per time i fremtidig situasjon. Rød sirkel viser omtrentlig plassering av hovedinngang. Kilde: Team Aker

Sykeltrafikk som ikke skal til/fra Aker sykehus, men som sykler gjennom Sinsenveien utgjør i dag anslagsvis 100-200 syklister pr hverdag (20-40 i makstimene i rush) i sommerhalvåret. Det er ikke sikkert at denne sykkeltrafikken via Sinsenveien blir større i fremtiden. For eksempel på grunn av mulige endringer i rutevalg etter utbyggingen, se Figur 8 under som viser hvordan man sykler i dag. Ferdigstillelse av Storbylegevakta og det nye sykehuset vil åpne for nye raskere rutevalg for syklister som i dag benytter Sinsenveien, for eksempel langs Rv.4.



Figur 8 Rutevalg for sykkel via Sinsenveien mellom Refstad og Sinsenkrysset via Sinsenveien (kilde: <https://www.sykkelveg.no/>)

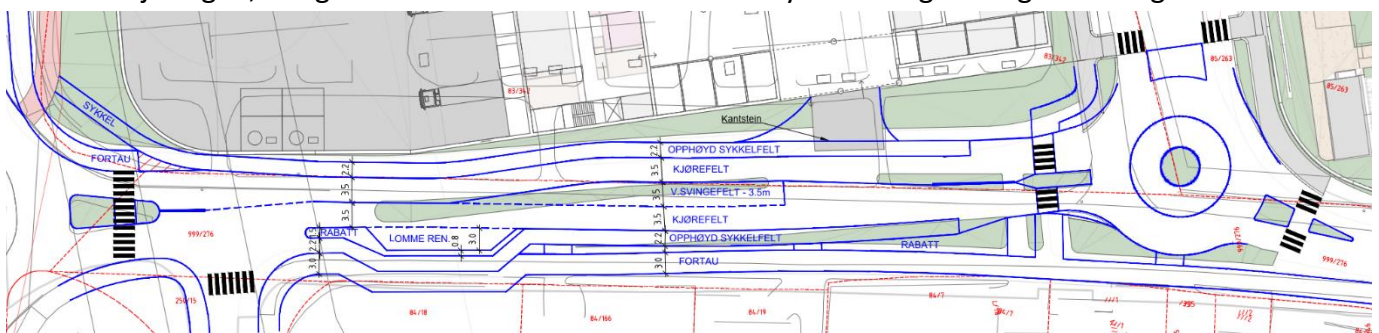
Trafikkøkningen antas i mindre grad å berøre Sinsenveien, da det vil være kortere og mindre konfliktfyllt å sykle via Akerløperen fra området rundt Dag Hammarskjølds vei X Sinsenveien enn via Sinsenveien. Det samme gjelder sykkeltrafikk til/fra Storbylegevakta som ligger enda lenger vekk fra Sinsenveien. For eksempel fra rundkjøringen til hovedsykkelparkeringen ved Nye Aker vil det være ca. 40 m lengre å sykle via Sinsenveien enn via Akerløperen. Samtidig vil det være mulige konflikter med øvrig trafikk både ved Ribstonveien og rundkjøringen i Sinsenaksen i Sinsenveien, mens velges Akerløperen er det konflikt med adkomsten til adkomsttorget/Sinsenaksen. I motsatt retning vil det ikke være konflikt med Ribstonveien, men i stedet en mulig konflikt med blant annet tunge kjøretøy adkomsten til/fra VDS/TS.



Figur 9: Sykkelavstander fra rundkjøringen i Dag Hammarskjølds vei x Sinsenveien til hovedsykkelparkering ved Nye Aker (Kilde: Team Aker).

#### 4.5.4 Alternativ med sykkelfelt

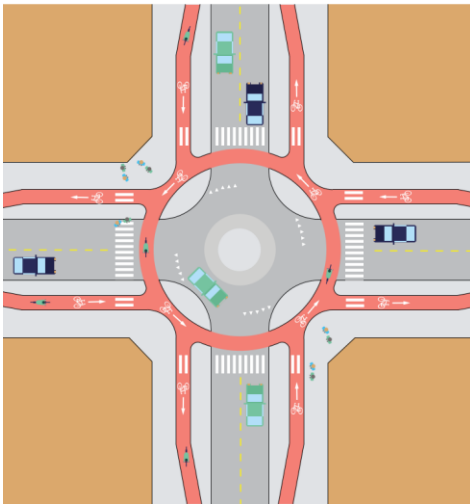
Det er skissert et alternativ med sykkelfelt i Sinsenveien. På grunn av forutsatte premisser, se kapittel 2.1, er det da ikke plass til tosidig fortau langs Sinsenveien. Det ble derfor skissert å fjerne fortauet på vestsiden og i stedet legge opp til et gangfelt over Sinsenveien sør for rundkjøringen, se Figur 10 - Skisse av Sinsenveien med sykkelfelt og ensidig fortau Figur 10.



Figur 10 - Skisse av Sinsenveien med sykkelfelt og ensidig fortau. Blå linjer viser skissert løsning, kartgrunnlaget i bakgrunnen er ikke oppdatert.

Dette gir en uakseptabel trafikal løsning for Sinsenveien med en uheldig linjeføring og ensidig fortau langs østsiden av Sinsenveien. I tillegg kan forslaget medføre et behov for grunnverv på østsiden av Sinsenveien.

For syklister kan det isolert sett være positivt med en separat sykkelfeltløsning, men løsningen vil være svært kort (100-150 m) som heller ikke videreføres nordover eller sørover i Sinsenveien eller vestover mot Sinsenaksen. I rundkjøringen er det ikke plass til å etablere adskilt løsning for syklende, se Figur 11. Rundkjøring med adskilt sykkelanlegg. Kilde: Figur 7-14 i Gatennormal for Oslo kommune Figur 11. Det er også vurdert ensidig sykkelvei på østsiden av Sinsenveien som går utenom ny rundkjøring. Det er heller ikke plass til på grunn av rundkjøringens utstrekning, behov for fortau, eksisterende boliger i øst og Refstad transittmottak som er et verneverdig bygg.



Figur 11. Rundkjøring med adskilt sykkelanlegg. Kilde: Figur 7-14 i Gatennormal for Oslo kommune

#### 4.5.5 Konklusjon om sykkeløsning

Alternativet med tosidig sykkelfelt slik som det er tegnet gir ikke akseptable trafikale forhold. Foreslått/anbefalt løsning er derfor uten sykkelfelt, men med venstresvingfelt og tosidig fortau. Det er viktigere å prioritere tosidig fortau langs Sinsenveien framfor tosidig sykkelfelt her. Dette blant annet fordi gående er mer avstandsfølsomme enn syklende. Fortau kan dessuten også brukes av sykkeltrafikk for blant annet skolebarn. I tillegg er det gående hele året, mens sykkeltrafikken varierer mye mer. Det etableres dessuten et nærliggende parallelt sykkelveitilbud i Akerløperen som bedre vil håndtere økt sykkeltrafikk på grunn av sykehuset.

## 5 Oppsummering

Anbefalt utforming av Sinsenveien er alternativ 5A som er vist i kapittel 3 i denne rapporten, i planforslaget og i tegningsheftet for vei vedlagt planforslaget.

Det har vært vurdert flere ulike løsninger og versjoner av løsninger for utforming av Sinsenveien. På grunn av plassmangel prioriteres fremkommelighet og trafikkflyt i Sinsenveien. Et venstresvingefelt sørger best for dette. Tosidig fortau prioriteres fremfor sykkelfelt. På grunn av mye trafikk til og fra parkeringskjeller, atkomsttorg og VDS/TS i Sinsenveien, ivaretas de syklende sine behov i den bilfrie og mer attraktive Akerløperen. Det er en mer oversiktlig og trafiksikker rute for syklende.