

# MØTEREFERAT

Oppdragsnavn **Nye Oslo universitetssykehus – regulering og KU**  
Emne **Informasjonsmøte Statens vegvesen og Bymiljøetaten**  
Møtedato **02/10/2018**  
Sted **Statens Vegvesen, Østensjøveien 34**  
Arrangør **Rambøll**  
Referent **Anders Iversen/Rambøll**  
Deltagere **Rikard Tveiten/Sykehusbygg HF, Per Bjørnar Børresen/Sykehusbygg HF, Lars Syrstad/Rambøll, Anders Iversen/Rambøll, Tore Bakken Horne/Rambøll, Magne Fjeld/Rambøll, Kaisa Froyn/SVRØ, Ellen Foslie/SVRØ, Astrid Elina Johannesen/SVRØ, Jon Øyvind Johannesen/SVRØ, Lise-Lotte Bjarnarsdottir/SVRØ, Finn Gulbrandsen/SVRØ, Kristina Stokke/SVRØ, Almueda Diaz Camacho/BYM, Brede Fagerheim Gilhuus/BYM, Elin Lindal/BYM, Ina Holth/BYM**  
Forfall **Liv Marit Egede/SVRØ**  
Kopi **PBE v/ Saksbehandlere: Arna Gudbrandsdottir og Gro Jensen Vig**  
Neste møte **TBA Januar 2019**

Dato 02.10.2018

Agenda

- 1. Formål og hensikt**
- 2. Presentasjon av nye OUS Aker lokalsykehus**
- 3. Presentasjon av nye OUS Gaustad regionssykehus**
- 4. Eventuelt**
- 5. Videre arbeid**

Rambøll  
Hoffsveien 4  
Postboks 427 Skøyen  
0213 Oslo

T +47 22 51 80 00  
F +47 22 51 80 01  
www.ramboll.no

## 1 Formål og Hensikt

Helse Sør-Øst RHF's prosjektorganisasjon ønsker å informere Statens vegvesen og Bymiljøetaten om de pågående reguleringsprosessene og konseptfasene for videreutvikling av sykehus på Aker og Gaustad (Oslo Universitetssykehus - OUS). Møtet var et innledende orienteringsmøte om prosjektene og relevante problemstillinger som sykehusprosjektene må ta stilling til som del av reguleringsprosessen.

Lars Syrstad fra Rambøll orienterte om bakgrunn og status i prosjektet på vegne av Helse Sør-Øst RHF. Sykehusprosjektene er nå i slutfasen av konseptfase/skisseprosjekt. Konseptfasen avsluttes med behandling i Helse Sør-Øst RHF's styre 13. desember 2018. Konseptfasen fastsetter de økonomiske rammene som er grunnlag for søknad om lånefinansiering. Forprosjekt er planlagt startet opp i 2020.

Parallelt med konseptfasen er regulering og konsekvensutredning av sykehusprosjektene påbegynt. Reguleringsprosessen tar sikte på å levere planforslag til Oslo kommune medio sommeren 2019.

## 2 Presentasjon av nye OUS Aker lokalsykehus

Anders Iversen fra Rambøll presenterte konsept «Utsikt». Presentasjonen ble utgangspunkt for diskusjon vedrørende utfordringer for det videre planarbeidet. Helse Sør-Østs prosjektorganisasjon trakk i presentasjonen frem tre punkter vedrørende samferdsel/trafikk:

- Hvordan sykehusprosjektet skal forholde seg til fremtidig ombygging av Trondheimsveien
- Trikk til Tonsenhagen og stasjonsplassering
- Atkomster fra Sinsenveien og Trondheimsveien

### 2.1 FREMTIDIG OMBYGGING AV TRONDHEIMSVEIEN

SVRØ påpeker at Ruter som del av den forestående KVUen for trikk i Trondheimsveien også må ta hensyn til en fremtidig ombygging av Trondheimsveien. Mulighetsstudie skal være ferdig i mars/april 2019.

SVRØ påpeker at det med stor sannsynlighet vil bli 6 felt fra Sinsenkrysset og forbi sykehusets område, årsaken til dette er trafikkbelastningen på Sinsenkrysset. Det er med andre ord lite sannsynlig at tverrsnittet på Trondheimsveien blir mindre, heller bredere. Helse Sør-Øst må forholde seg til de byggegrensene som SVRØ har påpekt i sine høringsuttalelser til planprogram for å ikke hindre denne ombyggingen.

Det bør avholdes tett dialog med Ruter vedrørende arbeid med KVU. SVRØ anmoder Helse Sør-Øst å ta kontakt med Ruter før et eventuelt neste møte mellom prosjektorganisasjonen og SVRØ.

SVRØ presiserer at en ombygging av Trondheimsveien ikke har behov for lysregulert T-kryss med venstresvingfelt ved Aker sykehus. Dersom sykehuset har behov for dette i fremtiden, så må dette inn i sykehusets plan.

### 2.2 ATKOMST FRA TRONDHEIMSVEIEN

Veiløsning for et fremtidig kryss tilsier t-kryss (framfor rundkjøring) på grunn av trikken. Det må særlig sees på løsninger med venstresvingfelt og lysregulering i denne sammenhengen. Oslo Storbylegevakt har allerede kjørt en prosess med SVRØ vedrørende atkomst fra Trondheimsveien. Denne prosessen dekker kun behovet i umiddelbar fremtid. Det ligger som et premiss i planprogrammet at sykehusprosjektet også skal utforske fremtidig situasjon med ombygging av Trondheimsveien til gate, inklusive trikk. Dette muliggjør etablering av kryss med avkjøring i begge retninger i motsetning til dagens løsning med kun høyre av, høyre på, hvor trafikanter må kjøre opp til Bjerke for å snu om de skal mot Oslo sentrum, eller om Sinsenkrysset om de kommer nordfra.

Sykehusprosjektet har sett på flere løsninger for eventuell fremtidig atkomstløsning. Løsningen må ta innover seg fremtidig ombygging og etablering av trikk i Trondheimsveien.

### 2.3 ATKOMST FRA SINSENVEIEN

BYM påpeker at det kan være en utfordring å etablere en hovedatkomst herfra da Sinsenveien er en boliggate. Helse Sør-Østs prosjektorganisasjon er klar over dette, men ser dette som den beste løsningen for atkomst. Sykehuset har også i dag atkomst fra Sinsenveien og Sinsenveien er belastet med mye fremmedparkering/gateparkering. Dette

gjør at gaten oppfattes som uoversiktlig og går ut over trafikksikkerheten. Sykehusprosjektet foreslår å legge hovedatkomst sør for Refstad transittmottak, dette vil sørge for at trafikk til sykehuset tar av tidligere, samtidig som man kan fjerne gateparkeringen. Atkomsten til sykehuset kan ikke legges for tett på Dag Hammarskjølds vei da det også skal undersøkes mulighet for å innpasse avkjørsel til varemottak her.

Sykehusprosjektet ser per nå på flere trafikale løsninger, både rundkjøring og t-kryss vurderes.



**Figur 1: Forslag til kryssløsninger Sinsenkrysset**

Sinsenveien er avviklingsmessig en bedre atkomstvei for varelevering enn Trondheimsveien. Denne veien er i dag ikke dimensjonert for eventuell varelevering påpeker BYM. Sykehusprosjektet har det som en av sine oppgaver å undersøke dette som del av planprogrammet. Det er naturlig at parsell frem til atkomst sykehuset rustes opp i tråd med at dette er foreslått som hovedatkomst for Aker lokalsykehus.

Trafikkanalysen må ta inn over seg den planlagte utbyggingen sør for rundkjøringen i krysset Dag Hammarskjølds vei/Sinsenveien. Det er en del utviklingsprosjekter i området. Magne Fjeld i Rambøll påpeker at sykehusprosjektets undersøkelser av rundkjøringen i Dag Hammarskjølds vei ikke har noen kapasitetsproblemer per i dag. Køene i dette området inntreffer først og fremst i vestgående retning mot rampa til Sinsenkrysset.

### 3 Presentasjon av nye OUS Gaustad sykehus

Tore Bakken Horne fra Rambøll presenterte konseptet «Kam» for utbygging av Gaustad sykehus. Presentasjonen ble utgangspunkt for diskusjon vedrørende utfordringer i det videre arbeidet. Helse Sør-Østs prosjektorganisasjon trakk i presentasjonen frem fire punkter vedrørende samferdsel/trafikk:

- Lokk over Ring 3
- Alternativ ambulansetkomst fra Ring 3
- Omlegging av Sognsvannsveien
- Konsekvenser for overordnet veinett

#### 3.1 LOKK OVER RING 3

I planprogrammet har sykehusprosjektet fått i oppgave å utrede flere typer forbindelser over Ring 3. Blant annet bro inntil 50m, bro inntil 100 meter og bredt parklokk.

SVRØs prinsipielle standpunkt er at 50 meter bred bro er eneste realistiske alternativ. Dette har tidligere blitt kommunisert i forbindelse med Idefasen. Det er viktig at sykehusprosjektet forholder seg til krav fra Vegdirektoratet vedrørende dette tema. Overbygging av vei over 50 meter utløser flere krav fra tunnelforskrift, blant annet krav til omkjøringsvei, sikringstiltak og flere kjørefelt uten innsnevring eller utvidelse av tverrsnittet i tunell.

### **3.2 ALTERNATIV AMBULANSEATKOMST FRA RING 3**

Sykehuset har behov for en alternativ ambulanseatkomst i nødstilfeller der siste parsell av Klaus Torgårds vei er blokkert mot planlagt akuttmottak. Det påpekes at dette kan være en gangvei med lav kantstein som gjør den kjørbær. Det understrekes at dette kun er ment som et behov i en ekstrem situasjon.

Skissen som sykehusprosjektet presenterte viser kun en undersøkelse av om dette er mulig høydemessig. SVRØ ber sykehusprosjektet om å undersøke dette nøye og dokumentere behovet i det videre planarbeidet. De avviser ikke muligheten, og vil komme tilbake med en klarere holdning til dette senere.

### **3.3 OMLEGGING AV SOGNSVANNSVEIEN**

Sykehusprosjektet ser et behov for å legge om Sogsvannsveien. Grunnlaget for dette behovet er for å skape en bedre og oversiktlig trafikkflyt på sykehuset tilknyttet nytt atkomsttorg, legge til rette for Helseekspressbussene, separere trafikk til sykehuset fra trafikk til boliger i nord.

BYM kan ikke se noe problem med omleggingen slik det fremstilles i presentasjonen. Ny løsning ser oversiktlig ut. SVRØ påpekte at det er en viktig utfordring om hvordan myke trafikanter (gange og sykkel) skal bevege seg i dette området. Det er også en utfordring å skilte til atkomsttorg og parkering slik at ikke ukjente brukere kjører rett fram i rundkjøringen, med risiko for å kjøre mot enveisreguleringen inn på forplassen.

### **3.4 KONSEKVENSER FOR OVERORDNET VEINETT**

Magne Fjeld fra Rambøll løftet spørsmålet om hvordan man skal vurdere konsekvensene for det overordnede veinettet i KU i det perspektivet at vi planlegger for nullvekst. Her må man skille på trafikale og miljømessige konsekvenser. Statens vegvesens syn her er at man, når man gjør beregninger i forhold til støy, foretar en framskrivning av trafikken til aktuelt prognoseår. Ved luftforurensningsberegninger gjør man ikke det, men beholder dagens trafikkmengder. For vurdering av trafikale konsekvenser kan man vurdere om det er realistisk å ikke regne generell trafikkvekst ut over de utbyggingsprosjekter man kjenner til, og vurdere konsekvensene i forhold til det.

## **4 Eventuelt**

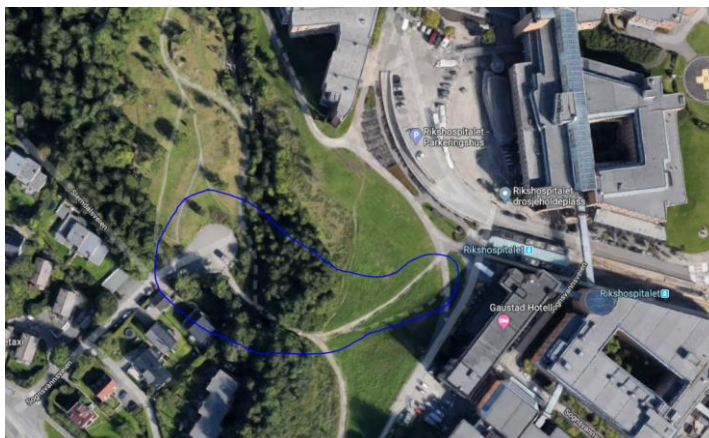
### **4.1 PARKERINGSDEKNING**

BYM er opptatt av at det blir lav parkeringsdekning og at vi legger til rette for miljøvennlig transport inn til området etter prinsippet om at all persontrafikkvekst bør skje med kollektiv,

sykkel og gange. Forholdet mellom ansattparkering og besøksparkering bør vurderes særskilt.

#### 4.2 ANLEGGSGVEI GAUSTAD

Prosjektet ser behov for en anleggsvei sør-øst i prosjektet. SVRØ ber om at behovet og alternativer belyses. Ett alternativ prosjektet ser på er atkomst via Slemdalsveien og ?????



#### 4.3 MYKE TRAFIKANTER

BYM bemerker at Gaustadområdet har behov for bedre tilrettelegging for myke trafikanter. Blant annet gjennom å øke antall forbindelser og turveier i området. Det ble her spesielt pekt på en tidligere diskutert turveg i øst.

### 5 Videre arbeid

Det ble enighet om å fortsette dialogen. Sykehusprosjektet vil ta initiativ til et nytt møte medio januar 2019. Før den tid skal prosjektet konkretisere noen av problemstillingene:

- Få oversikt over behov for vareleveranse til sykehusene
- Undersøke behov og løsning for ambulansetokost Gaustad
- Opprette dialog med Ruter vedrørende Trikk i Trondheimsveien

# MØTEREFERAT

Emne	<b>Orienteringsmøte Aker sykehus</b>
Møtedato	<b>14/03/2019</b>
Sted	<b>Hoffsveien 4, Oslo</b>
Arrangør	<b>Helse Sør-Øst RHF's prosjektorganisasjon</b>
Referent	<b>Anders Iversen, Rambøll</b>
Deltagere	<b>Erlend Brobak/HSØ, Magne Fjeld/Rambøll, Thea Klakegg/Rambøll, Ellinor Aas/BLARK, Terje Falch/Ruter, Astrid Elina Ådnanes/SVRØ, Lise-Lotte Bjarnadottir/SVRØ</b>

Agenda	<ol style="list-style-type: none"><li><b>1. Presentasjonsrunde</b></li><li><b>2. Helse Sør-Østs prosjektorganisasjon og rådgiver orienterer om det nye Aker lokalsykehus, status regulering og utfordringer</b></li><li><b>3. Ruter orienterer om status på prosjekt Trikk i Trondheimsveien</b></li><li><b>4. Diskusjon/spørsmål</b></li></ol>
--------	---

Dato 18.03.2019

## 1 Orientering fra HSØ

HSØ/Rambøll orienterte om prosjekt nytt sykehus på Aker.

Konseptfase er gjennomført i 2018. Konseptfaserapport og skisseprosjekt for utvikling av første etappe av Aker lokalsykehus ble vedtatt av Helse Sør-Østs styre 31. januar. Revidert skisseprosjekt pågår, i dette skisseprosjektet skal HSØs prosjektorganisasjon også innpasse ytterligere funksjoner som tidligere var planlagt i etappe 2. Dette tilsier et omfang på ca. 180 000 m<sup>2</sup> ny sykehusbebyggelse i første etappe. Totalt planlegges det med 200 000m<sup>2</sup> ny sykehusbebyggelse i to etapper.

Parallelt med revidert skisseprosjekt pågår reguleringsplan-arbeidet med konsekvensutredning. Reguleringsplan er planlagt oversendt PBE august 2019.

Det er utarbeidet et relativt detaljert planprogram for konsekvensutredningen. Dette har skjedd under tett dialog med PBE som også har godkjent planprogrammet. Som del av arbeidet skal HSØ undersøke atkomst fra Trondheimsveien. Det skal blant annet undersøkes kryssløsning i fremtidig situasjon med ombygging av Rv4 med trikk. HSØ og rådgiver arbeider med skisser på dette, men ser at det er en del avhengigheter til prosjektet til Ruter der trikk i Trondheimsveien utredes som ett av flere konsepter for framtidig kollektivbetjening av korridoren til Linderud/Veitvedt. Løsning for atkomst til sykehuset og storbylegevakta må finnes både for en nåsituasjon og helst også for en framtidig situasjon etter at konseptet for kollektivbetjening er valgt. Også plassering av holdeplasser (spesielt i trikkealternativet) og fotgjengerkryssinger vil ha betydning for utforming av atkomst til sykehuset.

Rambøll  
Hoffsveien 4  
Postboks 427 Skøyen  
0213 Oslo

T +47 22 51 80 00  
F +47 22 51 80 01  
<https://no.ramboll.com>

## 2 Orientering fra RUTER

Ruter har satt i gang arbeid med konseptutredning av Trikk til Tonsenhagen. En del av denne konseptutredningen er å vurdere om konseptet med trikk til Tonsenhagen fortsatt står seg. Her er det fremmet et reguleringsplanforslag, med innsigelsesvarsel fra Statens vegvesen, som foreløpig er stilt i bero. Det vurderes om det kan være aktuelt å endre kollektivløsningen, blant annet en løsning som baserer seg på et styrket busskonsept, eller videreføring av dagens tilbud.

Konseptutredningen er planlagt ferdig april/mai. Neste fase av arbeidet er å gå i gang med en eventuell revisjon av reguleringsplan.

Som del av konseptarbeidet er det foretatt justeringer på forutsetninger som har ligget til grunn for utredningsarbeidet:

- SVV har gjennomført systemanalyse som anbefaler ombygging av Trondheimsveien
- Nytt sykehus og storbylegevakt gjør noe med markedssituasjonen, markedsgrunnlag for kollektivtransport endres
- Utviklingsområde ved Bjerke påvirker kanskje holdeplassmønsteret
- Nye trikker er bestilt - forutsetning om et styrket trikketilbud i Trondheimsveien mellom sentrum og Sinsen. Dette betyr at trikk er ryggraden i kollektivsystemet nedenfor Sinsen.
- Vurdere kollektivløsning langs Trondheimsveien mot Linderud/Veitvedt

## 3 Orientering fra Statens vegvesen

SVRØ har bidratt med systemanalyse for Groruddalen som grunnlag for Ruters arbeid. Det ble påpekt at det hverken finnes planmidler eller midler til utbyggingsprosjekter med sikte på en ombygging av Trondheimsveien i nåværende NTP.

Det er fortsatt en forutsetning at Fossumdiagonalen etableres for å kunne bygge om Trondheimsveien. Det vil redusere trafikkmengden inn mot Sinsenkrysset, overføre trafikk til østre Aker vei og gi rom for en nedbygging av Trondheimsveien til en bygate med lavere hastighet. Det kan likevel bli behov for flere felt, og egne ramper til Ring 3, noe som gjør det usikkert om vegprofilet forbi sykehuset kan snevres inn.

SVRØ påpeker at de hverken trenger eller ønsker et fullt utbygd gatekryss med alle svingebevegelser inn til sykehuset ved en fremtidig ombygging av Trondheimsveien. For SVRØ kompliserer dette veisystemet i området. Særlig er dette en utfordring i forhold til tilbakeblokkering mot Ring 3.

## 4 Diskusjon

Sykehusprosjektet bør undersøke behov for og eventuelle arealbehov for et fremtidig kryss for å være sikker på at det settes av nok areal til et fremtidig kryss. Det blir derved opp til HSØ å vurdere om behovet for et fullverdig kryss er så stort at de gjennomfører en slik analyse nå, eller om en tilpasning til dagens løsning er tilstrekkelig.

HSØ/Rambøll løftet også frem mulig scenario hvor man reduserer hastigheten i Trondheimsveien til 50km/t slik at kun ambulanse kan svinge inn til Aker sykehus fra sørgående felt i Trondheimsveien. Dette evt. med en form for varsling/signalregulering for øvrig trafikk.

For øvrig avventes konklusjoner fra Ruters konseptutredning.





Oslo kommune  
Plan- og bygningsetaten

RAMBØLL NORGE AS  
Postboks 427 Skøyen  
0213 OSLO

Deres ref.:

Vår ref.: 201704677-105  
Oppgis alltid ved henvendelse

Saksbeh.: Arna Gudbrandsdottir

Dato: 09.10.2019

Arkivkode: 512.1

## Referat fra møte med BYM

Møtedato:	29.08.2019
Møtested:	Plan- og bygningsetaten (PBE)
Referatdato:	29.08.2019
Saksbehandler/enhet: <navn/enhetsforkortelse>	Arna Gudbrandsdottir / UUT
Referent:	Arna Gudbrandsdottir

### Til stede:

Navn	Etat/firma og rolle	E-postadresse
Anders Iversen Klang	Rambøll, fagkyndig	<a href="mailto:Anders.iversen@ramboll.no">Anders.iversen@ramboll.no</a>
Rikard Tveiten	HSØ, forslagsstiller (FS)	<a href="mailto:Rikard.tveiten@sykehusbygg.no">Rikard.tveiten@sykehusbygg.no</a>
Thea Klakegg	Rambøll, vegplanlegger	
Magne Fjeld	Rambøll	
Vidar Valvik	BYM, Mobilitetsplan og utvikling	<a href="mailto:vidar.valvik@bym.oslo.kommune.no">vidar.valvik@bym.oslo.kommune.no</a>
Ina Vibeke Holt	BYM, Byutvikling og arealplan	<a href="mailto:ina.holth@bym.oslo.kommune.no">ina.holth@bym.oslo.kommune.no</a>
Arna Gudbrandsdottir	PBE, fungerende enhetsleder / saksbehandler	<a href="mailto:Arna.gudbrandsdottir@pbe.oslo.kommune.no">Arna.gudbrandsdottir@pbe.oslo.kommune.no</a>

### Status

Forslagsstiller anmodet om et møte med Bymiljøetaten (BYM) for å få deres innspill eller mening om foreslått trafikkløsning i Sinsenveien.

Tegninger av foreslått løsning ble sendt i forkant av møtet og ligger som vedlegg til referatet.





<b>Tema</b>	<b>Ansvar/ oppfølging/ frist</b>
-------------	--

### Foreslått trafikkløsning for Sinsenveien, i detaljregulering for Aker sykehus

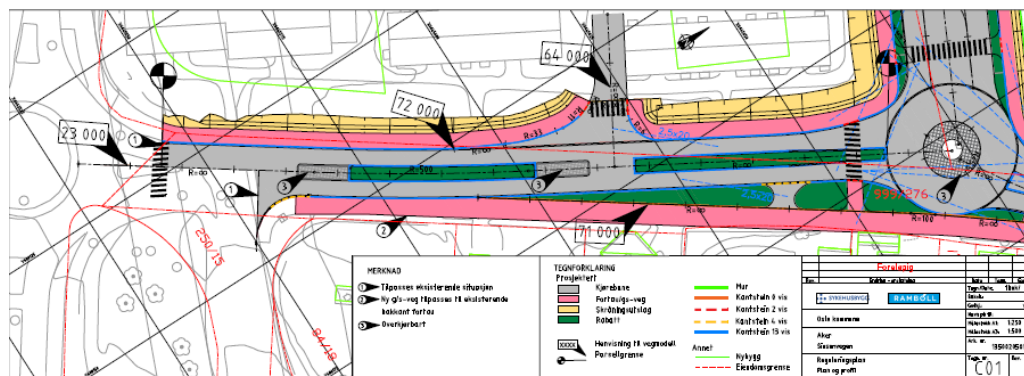
FS

Rambøll redegjorde for prosjektets konsept om to hovedakser på planområdet og adkomstpunkter for alle trafikantgrupper. Når det gjelder kjøreadkomst må sykehuset ha adkomst fra to sider, Trondheimsveien og Sinsenveien. Hovedadkomst for besøkende med bil blir fra Sinsenveien. Adkomst til varelevering vil også bli fra Sinsenveien.

Rambøll orienterte om at de jobber med 2 hovedalternativer, der alternativ 2 har lavere utnyttelse og mer bevaring av eksisterende bebyggelse enn alternativ 1. Begge alternativene har bygningshøyder som er over 42 meter. Det må derfor lages alternativ 1b og alternativ 2b som viser høyder inntil 42 meter, jamfør kommunens Høyhusstrategi. Rambøll jobber derfor med 4 alternativer på Aker sykehus. Planalternativ 1 er den som har størst konsekvens på trafikk tall og er derfor lagt til grunn ved utarbeiding av vei- og adkomstløsning.

Sinsenveien er i dag en boliggate med mye gateparkering. Rambøll viste trafikk tall på skjerm. Trafikk i Sinsenveien i dag er 2000 ÅDT. Fremskrevet situasjon kan bli 4500 ÅDT.

Sinsenveien vil, i fremtidig situasjon, bli hovedadkomst til sykehuset og må dimensjoneres for økt trafikk for alle trafikantgrupper. Foreslått løsning viser Sinsenveien nærmest Dag Hammarskjøldsvei: med gang- og sykkelvei på begge sider av Sinsenveien; med midtrabatt og et kjørefelt i hver retning; og en rundkjøring for adkomst til sykehusområdet. Etter rundkjøringen fortsetter Sinsenveien med dagens dimensjon som boliggate. Nærmere Dag Hammarskjøldsvei planlegges på nordsiden av Sinsenveien adkomst for varelevering som krysser gang-/sykkelstien. På sørsiden planlegges en samleadkomst til eiendommene i Sinsenveien som forutsetter kjøring på gangvei.



<p><u>Diskusjon om foreslått løsning:</u></p> <p>Generelt ønsker BYM ikke løsning med blandet gang- og sykkelvei (rosa felt på kartet). Det foretrekkes separate felt for gående og syklende. Ettersom dette er et sykehus og det kan forventes mye trafikk, vil dere sannsynligvis trenge 3m + 3m for gang og sykkel. Kan det vurderes å fjerne midtrabatten for få plass til sykkelfelt i kjørebanelen og et vanlig fortau? Eventuelt å plassere gangvei og sykkelfelt på nordsiden av Sinsenveien, og videreføre dagens situasjon med avkjørsler fra eiendommene på sørsiden?</p> <p>Hensikten med HSØs ønske om å rette opp veien, og ha midtrabatt, var også å skape en formidabel hovedadkomst til sykehuset. Rambøll opplyste at hvis dagens situasjon med avkjørsler i Sinsenveien videreføres kommer det i konflikt med rundkjøringen; en av adkomstene til eiendommene i Sinsenveien vil treffe rett inn i rundkjøringen, den må derfor uansett flyttes.</p> <p>Det ble en diskusjon om det var mulig med en blandet løsning av dagens situasjon og foreslått løsning. At eiendommene i Sinsenveien som ligger nærmest Dag Hammarskjøldsvei kunne fortsatt ha adkomst rett ut i vei (og over fortau), men at de to eiendommene nærmest rundkjøringen kunne hatt en felles adkomst (over fortau og kjøring på litt bredere gangvei).</p> <p>PBE minnet om tidligere innspill i saken og viktigheten av å ta hensyn til barnas skolevei og trafikksikkerhet.</p> <p>BYM er enig i at trafikksikkerhet og trygg skolevei er viktig og at dette er en sak hvor det er mange hensyn som må avveies.</p> <p>Rambøll opplyste at Sinsenveien i retning mot Dag Hammarskjøldsvei er en skolevei.</p> <p>BYM orienterte om at i Lørenveien, ved Sinsen skole, er det avkjørsler som krysser gangvei og at det ikke oppleves som et problem. Dette blir en avveining; kjøring over gangveien vil antagelig bli ca. 4 ganger i døgnet.</p> <p>Rambøll minnet om at det er et annet trafikkbilde her enn lenger ned i Sinsenveien. Ved sykehuset kan det i tillegg være mer stresset situasjon.</p>	
<p><b>Konklusjon:</b></p> <p>BYM kan ikke konkludere i dette møtet hva som blir den beste løsningen. Det er behov for en intern diskusjon om saken, der alle fagfelt deltar og vekter ulike hensyn.</p> <p>Det ble enighet om at BYM tar en intern avklaring om forslagsstiller og saksbehandler PBE kan delta i BYMs møte om saken, og vil i så tilfelle innkalle til et møte så fort det lar seg gjøre.</p>	BYM

Etterskrift fra Plan- og bygningsetaten:

*Bymiljøetaten har i epost, datert 13.9.2019, følgende å si om hovedatkomst til Aker sykehus via Sinsenveien:*

*«Vi mener den beste løsningen er t-kryss, tosidig fortau og sykkelfelt, og avkjørsler over disse (inkl. avkjørsel som kommer inn i t-kryss). Gatenormalens krav ligger til grunn. Fravik fra gatenormalen skal søkes om til BYM. Er det vanskelig å oppnå tilfredsstillende bredder i Sinsenveien, at det er for smalt, kan vi gå i dialog om hvor det er mest hensiktsmessig å fravike. Det bør være mulig å signalisere at hovedtraséen svinger til venstre uten å løse dette med midtrabatt og rundkjøring.»*

**Godkjenning av referat**

Utkast til referat ble sendt ut til møtedeltakere 30.08.2019. Tilbakemelding ble gitt 13.9.2019. Endringer er innarbeidet. Referatet er godkjent 3.10.2019.

Hensikten med møtet er å diskutere og avklare aktuelle problemstillinger basert på materialet som ble sendt inn til møtet. Møtet innebærer ikke en endelig vurdering av hele eller deler av prosjektet. For Plan- og bygningsetatens foreløpige anbefaling, se område- og prosessavklaringen til oppstartsmøtet. Plan- og bygningsetaten vil gjøre en helhetsvurdering av plansaken til offentlig ettersyn.

**Plan- og bygningsetaten**

Utviklings- og infrastrukturavdelingen  
Utvikling

Arna Gudbrandsdottir - saksbehandler  
Marianne Aas - enhetsleder

Kopi til:

HELSE SØR-ØST RHF, Postboks 404, 2303 HAMAR, [postmottak@helse-sorost.no](mailto:postmottak@helse-sorost.no)  
Bymiljøetaten, Postboks 636 Løren, 0507 OSLO, [vidar.valvik@bym.oslo.kommune.no](mailto:vidar.valvik@bym.oslo.kommune.no)

# MØTEREFERAT

Oppdragsnavn **Aker sykehus - regulering**  
Emne **Aker sykehus – adkomstløsninger Sinseneveien**  
Møtedato **16/10/2019**  
Sted **Bymiljøetaten, Karvesvingen 3, Oslo**  
Møte nr. **2**  
Referent **Anders Iversen Klang/Rambøll**  
Deltagere **Ina Vibeke Holth/BYM, Vidar Valvik/BYM, Silje Rogn Aune/BYM, Maria Zofia Suchanek/BYM, Rikard Tveiten/Helse Sør-øst, Erlend Brobak/Helse Sør-øst, Thea Klakegg/Rambøll, Venche Rørtveit/Rambøll**  
Kopi **Magne Fjeld/Rambøll**

Dato 18.10.2019

## 1 Hensikt

Hensikten med møtet var å diskutere nye alternative adkomstløsninger fra Sinseneveien og inn til det nye Sykehuset. BYM ga i forlengelse av møtet 29. august en tilbakemelding om at en løsning med T-kryss, tosidig fortau og sykkelfelt, med avkjørsel over fortau/sykkelfelt (inkludert avkjørsel til eiendom i T-kryss var den beste løsningen.

Sykehusprosjektet har skissert opp en løsning med T-kryss basert på tilbakemelding fra BYM i tillegg til to nye alternativer med rundkjøring uten samlevei, med sykkelfelt.

Rambøll  
Hoffsveien 4  
Postboks 427 Skøyen  
0213 Oslo

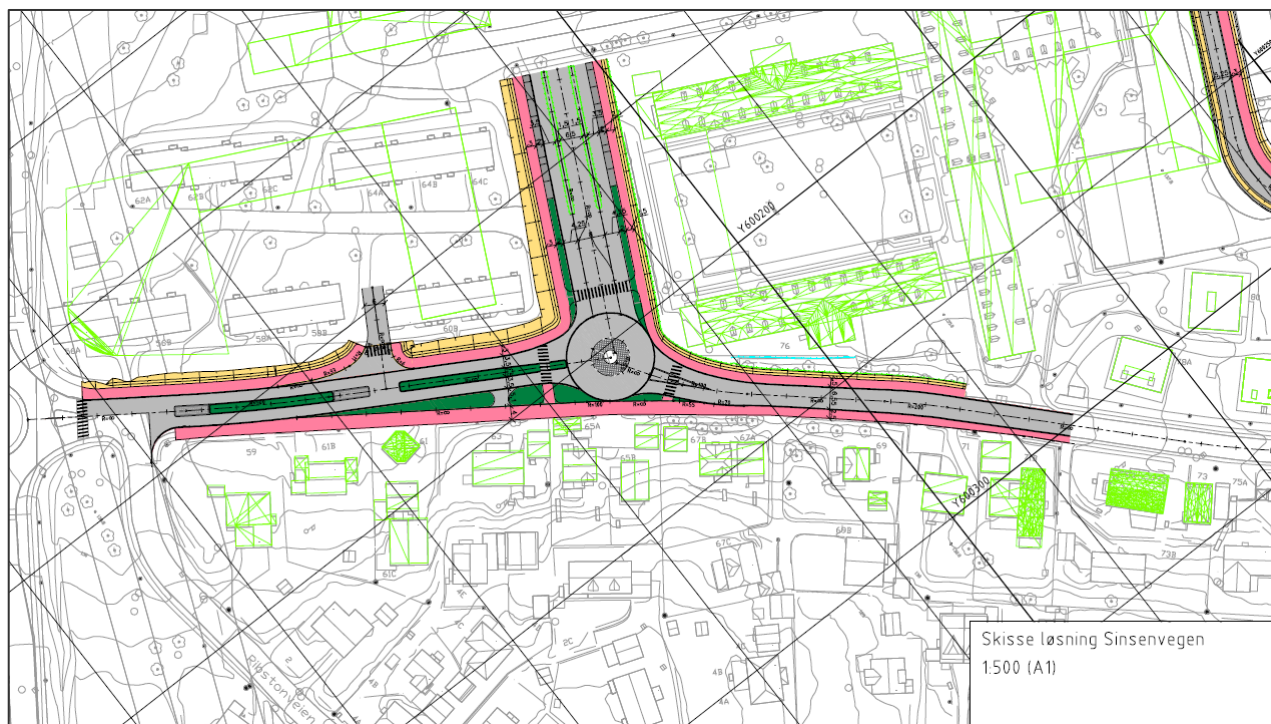
T +47 22 51 80 00  
F +47 22 51 80 01  
<https://no.ramboll.com>

## 2 Tilbakemelding fra BYM

Bymiljøetaten opplyste i møtet om at de ikke var klar over problematikken knyttet til mulighet for å snu på boligenes eiendom. Dette endret noe av forutsetningene for deres anbefaling om T-kryss som følge av risiko for at en trenger å rygge inn til eiendommene sine. Dette endret forutsetningene for anbefaling av løsning fra deres side.



### 3 Alternativ 1 - Rundkjøring



#### 3.1 Fordeler

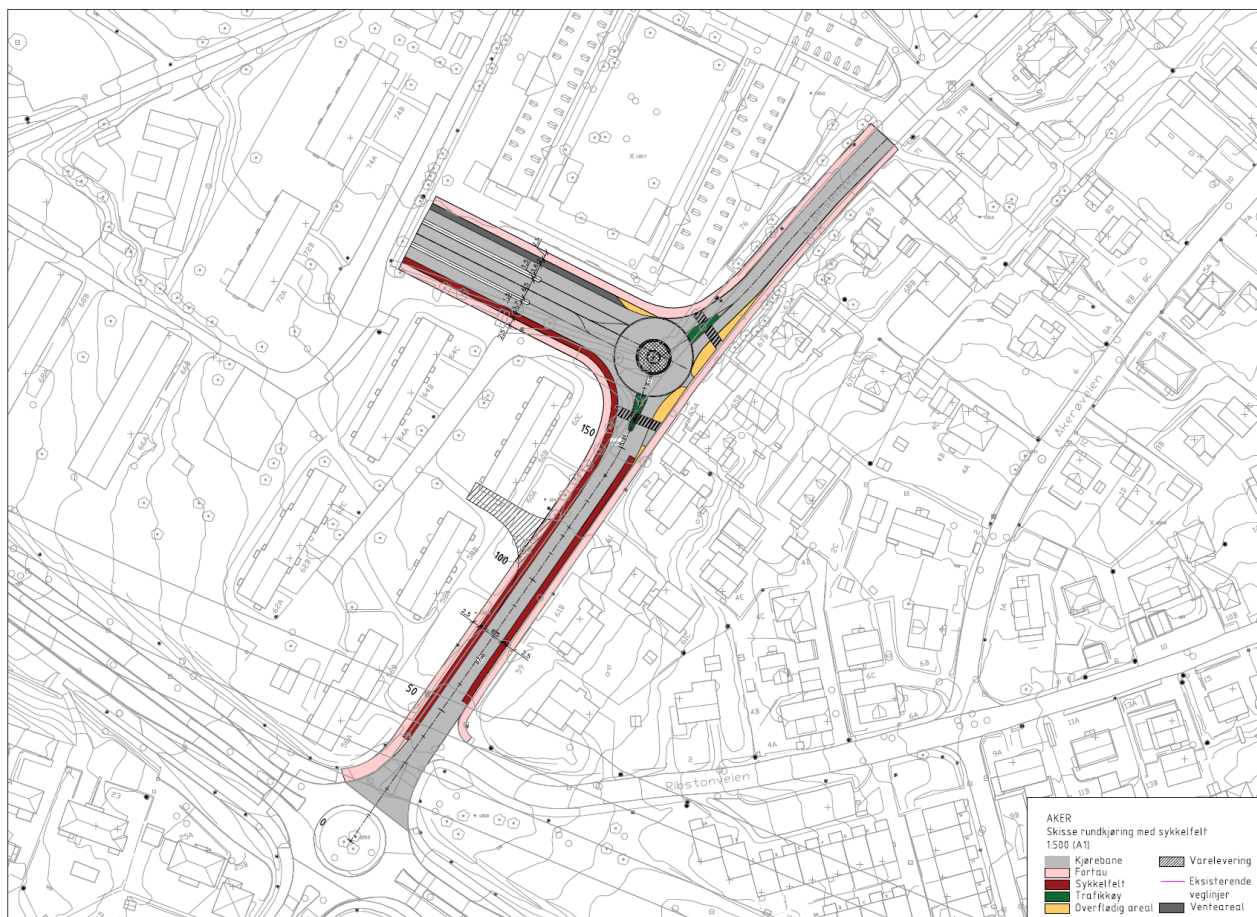
- + God trafikkflyt inn til sykehuset
- + Oppgradering til midtrabatt og rundkjøring gir et større inntrykk av at dette er hovedadkomsten til sykehuset sammenlignet med boligvegen som er der i dag
- + Får ikke avkjørsel til eiendom rett inn i rundkjøring/kryss
- + Ved å legge opp til bred gang og sykkelveg på sørsiden vil forhåpentligvis fotgjengerstrømmene som kommer fra sør velge å anvende denne siden frem til rundkjøringen. Unngår da for mye kryssing over gangfelt ved varemottak da de fleste som kommer i fra nord vil anvende Akerløperen, lenger nord på sykehusets område.
- + Avkjørselssanering - samler avkjøringer fra boligeiendommer på østsiden av Sinselveien til en felles avkjørsel
- + Unngår at søppelbil må stoppe i vegbanen
- + Sikrer god intern flyt mellom velkomsttorg, p-kjeller og kryssløsning – trafikk til velkomsttorget får en fornuftig flyt ned i parkeringskjeller. Mulig å sette av passasjerer/pasienter, snu i rundkjøring og parkere i p-kjeller
- + Muliggjør etablering av trær og grøntareal

#### 3.2 Ulemper

- Motoriserte kjøretøy (personbiler til eiendommene og søppelbil) på gang- og sykkelveg som også er skoleveg
- Separerer ikke gående og syklende
- Mer arealkrevende og en dyrere løsning
- Kommer nærmere eksisterende bygning med større høydeforskjell



## 4 Alternativ 2 – Rundkjøring med sykkelfelt



### 4.1 Fordeler

- + God trafikkflyt inn til sykehuset
- + Oppgradering til rundkjøring gir et større inntrykk av at dette er hovedadkomsten til sykehuset sammenlignet med boligvegen som er der i dag
- + Sikrer god intern flyt mellom velkomsttorg, p-kjeller og kryssløsning – trafikk til velkomsttorget får en fornuftig flyt ned i parkeringskjeller. Mulig å sette av passasjerer/pasienter, snu i rundkjøring og parkere i p-kjeller
- + Separerer gående, syklende og kjørende frem til rundkjøring

### 4.2 Ulemper

- Får avkjørsel til eiendom rett inn i rundkjøring/kryss, samt en avkjørsel ved gangfelt
- Sykkelfelt og fortau lang kryssing over varemottak
- Søppelbil må stoppe i vegbanen
- Mer arealkrevende og en dyrere løsning
- Kommer nærmere eksisterende bygning med større høydeforskjell

Sykkelfeltet kan eventuelt føres helt frem til fotgjengerfeltet.

## 5 Alternativ 3 – Rundkjøring uten sanering, men med midtrabatt og fortau



### 5.1 Fordeler

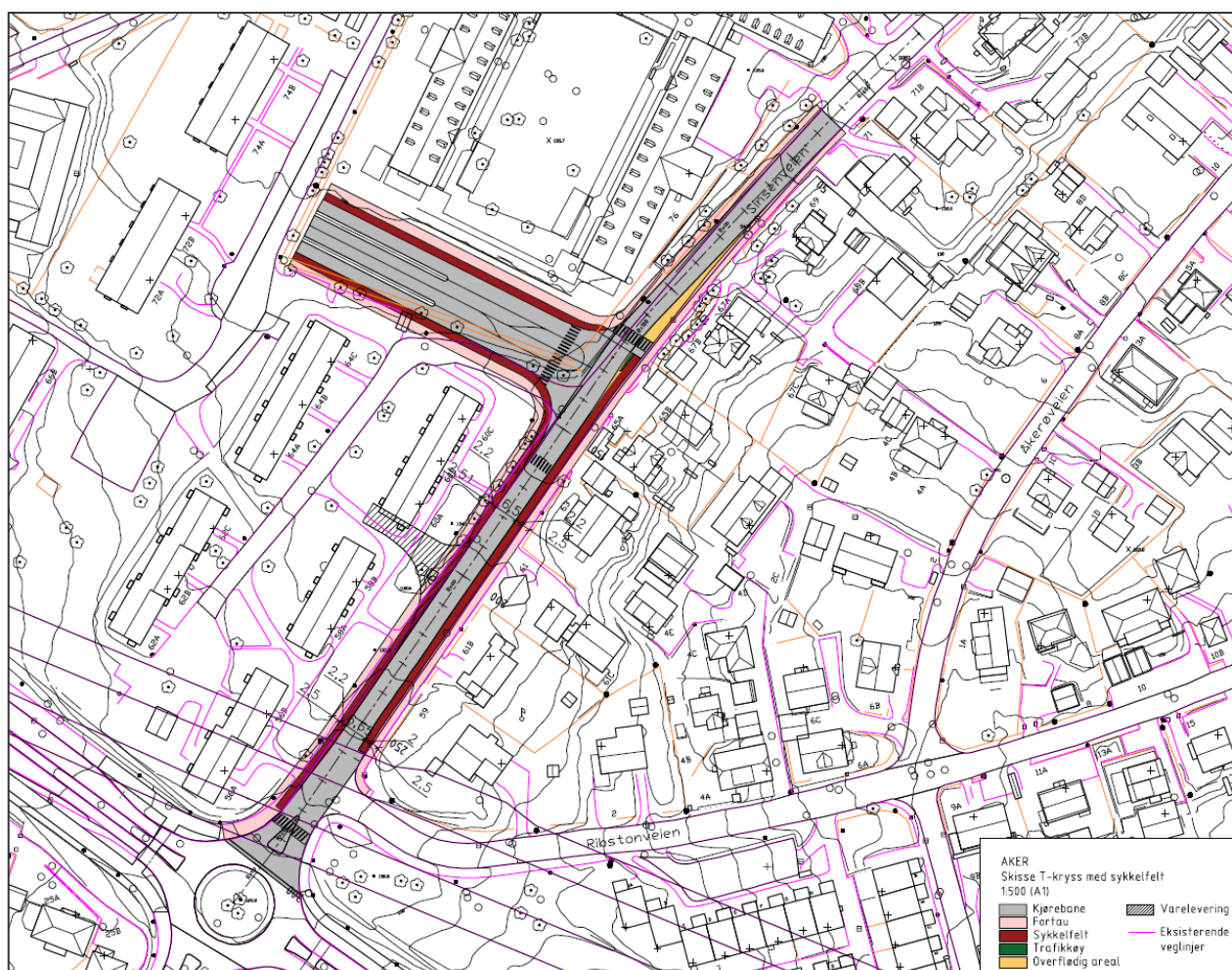
- + God trafikkflyt inn til sykehuset
- + Oppgradering til midtrabatt og rundkjøring gir et større inntrykk av at dette er hovedadkomsten til sykehuset sammenlignet med boligvegen som er der i dag
- + Sikrer god intern flyt mellom velkomsttorg, p-kjeller og kryssløsning – trafikk til velkomsttorget får en fornuftig flyt ned i parkeringskjeller. Mulig å sette av passasjerer/pasienter, snu i rundkjøring og parkere i p-kjeller

### 5.2 Ulemper

- Får avkjørsel til eiendom rett inn i rundkjøring/kryss, samt en avkjørsel ved gangfelt
- Lang kryssing over varemottak
- Søppelbil (og eventuelt andre stopp) må stoppe i vegbanen og kan hindre fremkommeligheten
- Mer arealkrevende og en dyrere løsning
- Kommer nærmere eksisterende bygning med større høydeforskjell



## 6 Alternativ 4 - T-kryss



### 6.1 Fordeler

- + Unngår at motoriserte kjøretøy kjører på gangarealet til fotgjengere, men vil krysse det, også med rygging
- + Separerer gående og syklende
- + Mindre arealkrevende og billigere løsning
- + Mindre driftskostnader for grøntområder
- + Mindre og enklere endring i forhold til dagens situasjon for de med eiendom og avkjørsel ut i vegen

### 6.2 Ulemper

- Dårlig intern flyt mellom atkomsttorg, p-kjeller og kryssløsning
- Mindre profilert avkjøring – innkjøring til sykehuset kan oppleves som underordnet bolig-gaten
- Avkjørsel midt i kryss
- Vanskelig avslutning av sykkel-felt
- Kan teoretisk sett gi kapasitetsproblemer
- Ingen estetisk heving av standarden
- Ingen avkjørselssanering

- Lange fotgjengerkryssinger (kjørefelt + sykkel felt)
- Ventearealer for taxi forsvinner
- Sykkelfelt og fortau i lang kryssing over varemottak

## 7 Anbefaling fra Sykehusprosjektet

Ved å opprettholde T-kryssløsningen forblir Sinsenveien i større grad lik den boligvegen den er i dag, og gir mindre uttrykk av å være en hovedatkomst til et sykehus. Trafikken til sykehuset er langt større enn boligtrafikken videre innover i Sinsenveien. Ved bruk av denne løsningen mister også hovedatkomsten den interne flyten der pasienter kan slippes av ved hovedinngang og deretter kjøre ned i parkeringskjeller. Samtidig reduseres mulighet for oppstilling av taxi betydelig. T-kryss er en rimeligere løsning, og vil kreve mindre areal og murer. Spesielt med tanke på bygningen som havner tett inn på krysset. Samtidig er det uheldig å få avkjørsel til boligeiendom midt i krysset, og det er vanskelig å avslutte sykkelfeltene på en god måte.

Rundkjørings-alternativene uten sanering av avkjørsler vil også medføre en avkjørsel midt i rundkjøringen, men denne kan eventuelt få sin egen arm, underordnet ved materialbruk og nedsenket kantstein. Ulempen ved disse alternativene er rygging i gangfeltet tett opp mot rundkjøringen. I løsningen med rundkjøring med sanering av avkjørsler unngår man avkjørsel rett ut i rundkjøringen, men man får da motoriserte kjøretøy på gang- og sykkelvei som også er en skoleveg.

Alle alternativene vil medføre ulemper. Tilbakemeldingen fra BYM tilsier at de ikke ønsker alternativ 1, men Rambøll støtter Helse Sør-Øst sin anbefaling om rundkjøring. Vi er klar over at BYM normalt ikke ønsker gang- og sykkelveier i Oslos gater, men mener at fordelene med avkjørselssanering mer enn oppveier denne ulempen.

Generelt så mener vi at fordelene som rundkjøring gir med mulighet til drop-off og enkel tilgang til parkeringskjeller på sykehussiden også er å foretrekke. Denne muligheten blir vanskelig med et T-kryss og tosidig sykkelfelt.

For sykkelbrukerne til sykehuset er trolig løsningen med sykkelfelt den beste, men vi er litt usikker på hvor stor betydning sykkelfelt her vil ha. Vil man ikke primært bruke andre sykkelveier til sykehuset? Den planlagte Akerløperen er bred og vil være et attraktivt alternativ til sykkelfelt i vegbanen i Sinsenveien. For syklister til boligområdene i Sinsenveien vil en gang- og sykkelveiløsning medføre at man slipper kryssing både av Sinsenveien og av avkjørsel til vareleveringen i sydgående retning. Men man får ulempen med bilatkomsttrafikk i gang- og sykkelveien.

Rent estetisk er løsningen med den grønne midtrabatten å foretrekke. Dette er tross alt den nye hovedatkomsten til et av landets største sykehus og bør se bra ut. Denne løsningen gjør også at trafikken i avkjørslene blir mer kontrollert og at man unngår kryssende trafikk. Om det kan forsvares å bytte ut sykkelfeltene med gang- og sykkelvei foretrekker vi denne.

Rambøll synes løsningen med T-kryss er den dårligste. Den er svært enkel (og billig), men tilfører få kvaliteter. Den største ulempen for sykehuset er etter vår mening at drop-off muligheten forsvinner. I tillegg bortfaller mulighet til avkjørselssanering og en vil få konflikt med ryggende biler til boligene langs Sinsenveien som ikke har snuareal på egen tomt.

## 8 Aksjoner

I møtet ga Bymiljøetaten innspill om å undersøke mulighet for å innarbeide sykkelfelt i alternativ 1 med samlevei. Dette kunne løses ved å fjerne midtrabatt.

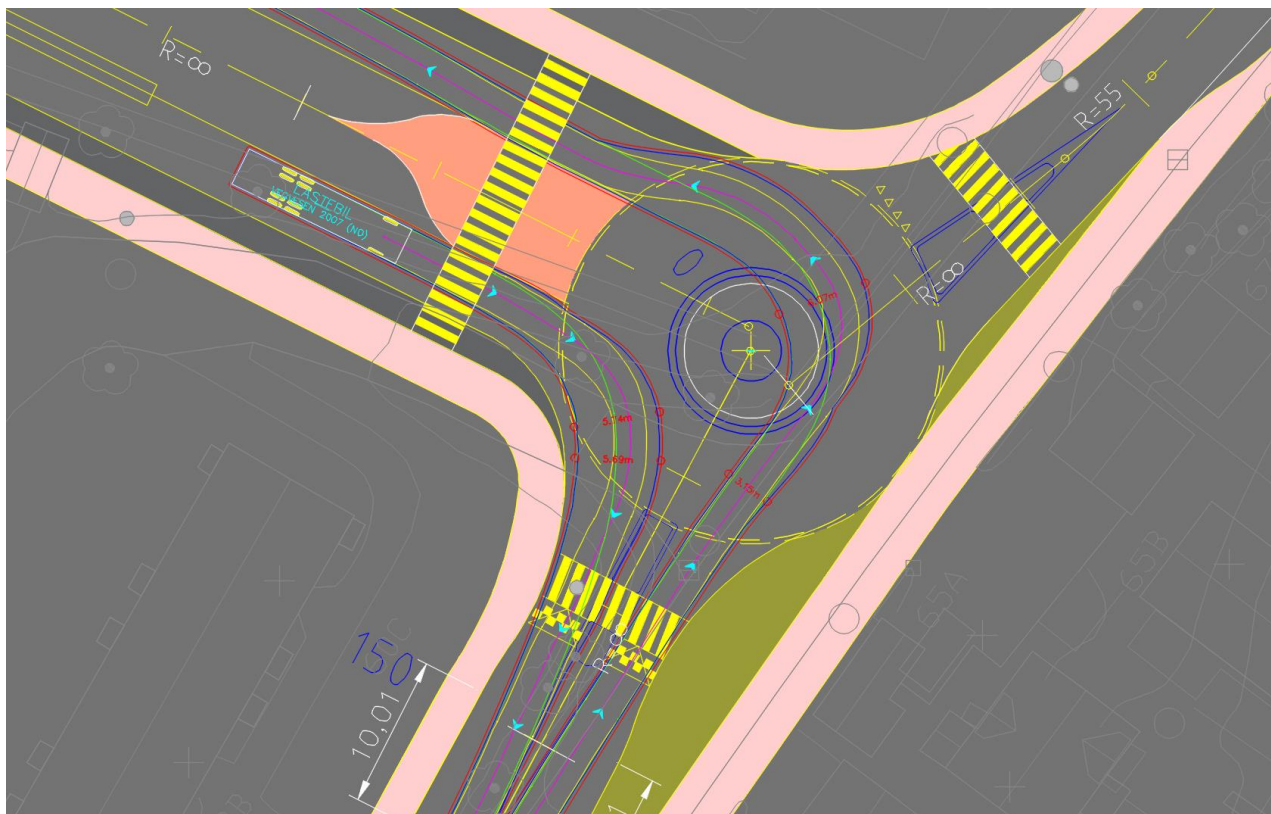
- Skisserer opp foreslått løsning fra møtet og oversender til Bymiljøetaten for kommentar.  
**Ansvar: Rambøll**

## 9 Oppfølging etter møtet: Rundkjøring med kjørbar gangvei og sykkelfelt

Linjen til Sinsenvegen legges noe om for å få plass til en samleveg på 4m, et sykkelfelt på 2m, samt treffe ny rundkjøring ved atkomsten til sykehuset. Det er tatt høyde for at eksisterende trafikkøy mot Dag Hammerskjølds veg kan bli, men dette kan også vurderes nøyere i en seinere fase.

### 9.1 Rundkjøring

Det er prosjektert en minirundkjøring på 25m med overkjørbart sentraløy. Den er dimensjonert for semitrailer rett frem og lastebil i svingebevegelsene.



Figur 1: Sporing Lastebil (rødt=speil, blått=kropp, grønt/gult=hjul). Litt av kropp over trafikkøy.





**Figur 2: Sporing Vogntog (rødt=speil, blått=kropp, grønt/gult=hjul)**

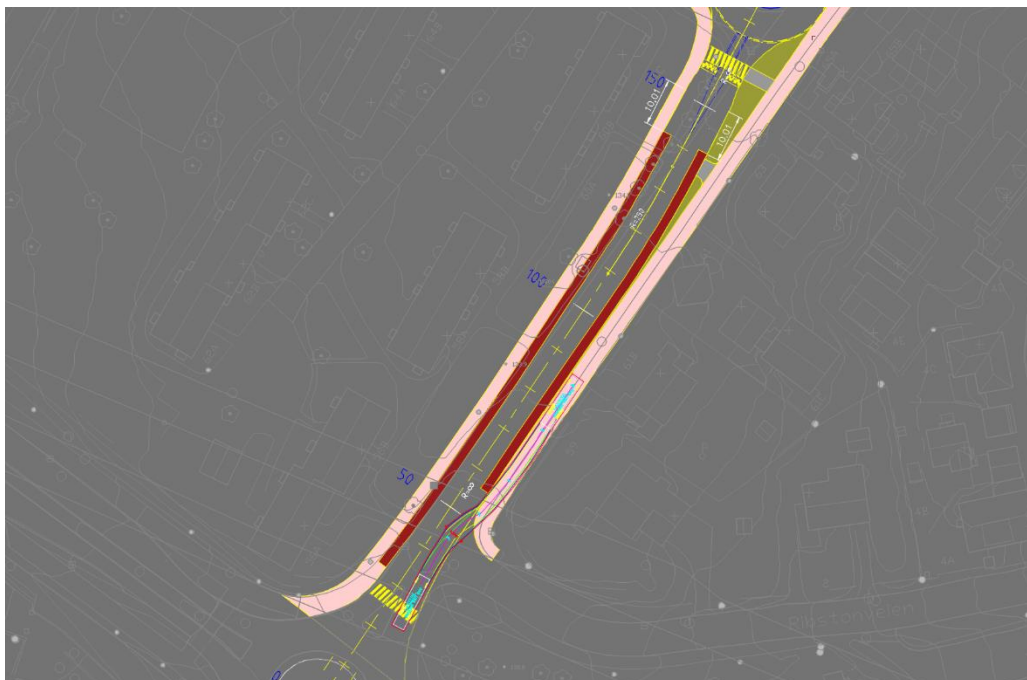
På grunn av krapp sving ut fra sykehuset og inn på Sinsenvegen vil fronten av lastebilen spore over trafikkø. Det er dermed ikke heldig dersom det er hyppig frekvens av lastebiler med tanke på evt. ventende fotgjengere i rabatten, men det er sett på som akseptabelt dersom denne svingebevegelsen skjer sjeldent. En buss vil klare svingen, men fronten vil spore over trafikkø i stor grad.

## 9.2 Sinsenvegen sør – før rundkjøring

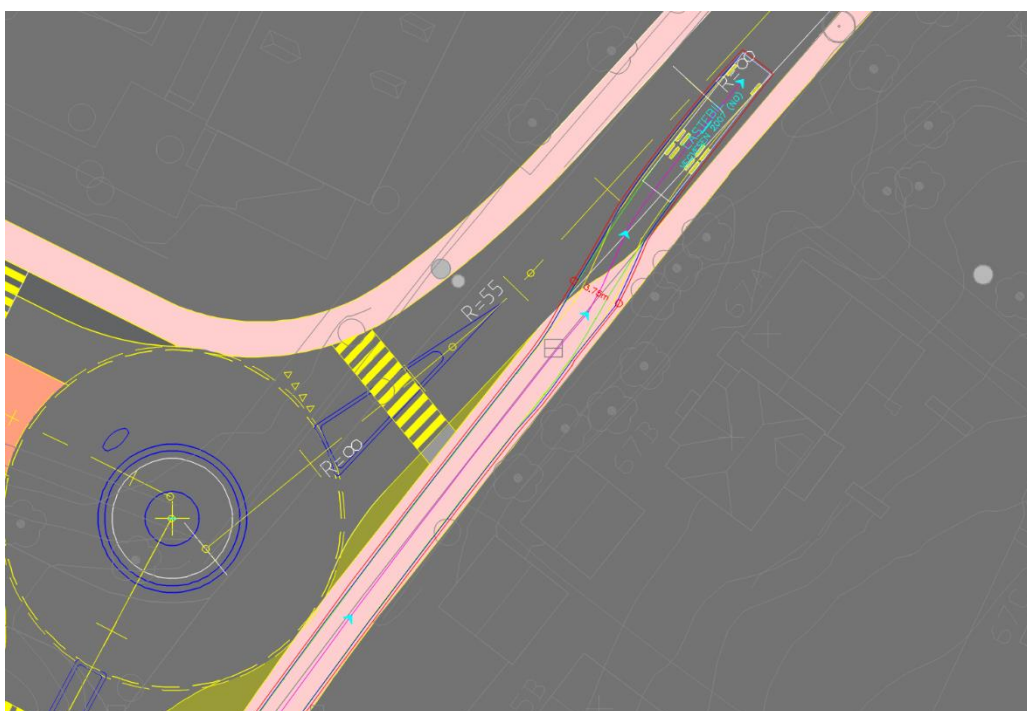
I Sinsenvegen sør-vest før rundkjøringen er det er lagt opp til 3m kjørefelt, 2m sykkelfelt, 2,5m fortau og 4m kjørbare gangvei til eiendom.

Langs denne delen av vegen har 5 boliger avkjørsel direkte fra eiendom og ut i vegen på øst-siden. Flere av disse har ikke snumuligheter på eiendommen, og må derfor bruke veibanen til dette. For å unngå dette i en fremtidig situasjon med økt trafikkmengde er det prosjektert en bred gangvei som også kan anvendes som atkomst til eiendom.

På denne gangveien må større kjøretøy (til henting av søppel/maskinell rydding) kjøre inn som vist i Figur 3 (på grunn av stor svingradius). Kantsteinsvis sammen med skilting er tiltak som kan brukes for å unngå at andre kjøretøy anvender denne avkjøringen. I likhet med innkjøringen må også større kjøretøy kjøre ut fra gangveien og inn på sinsenvegen som vist i Figur 4. Det medfører dårlig sikt mot rundkjøringen. Kan spesielt være litt skummelt med tanke på syklister i vegbanen. Alternativt kan søppelbil stoppe i vegbanen.



**Figur 3: Innkjøring gangvei, store kjøretøy.**

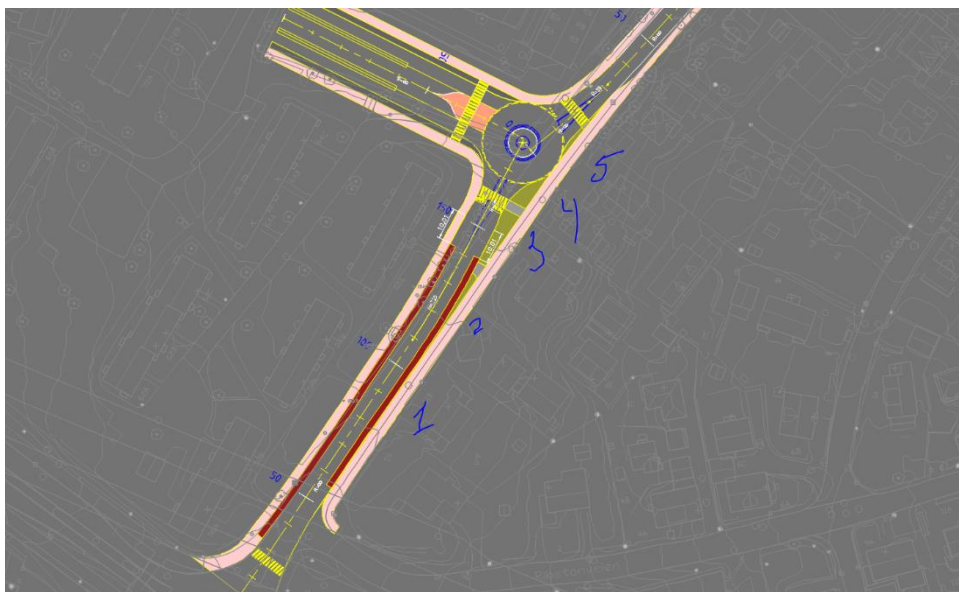


**Figur 4: Utkjøring gangvei, store kjøretøy.**

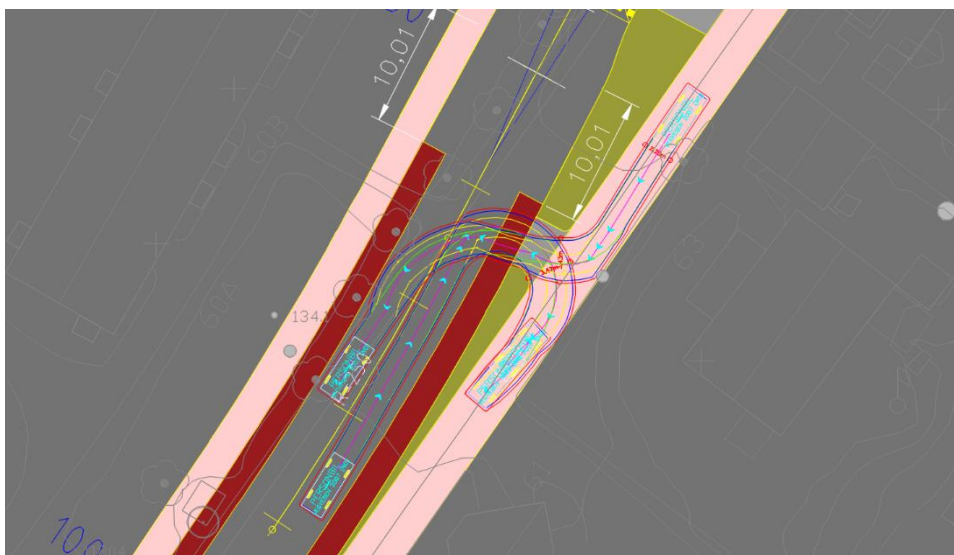
Det er totalt 5 hus med innkjøring direkte fra veg til eiendom, se Figur 5. Innkjøring til eiendommer kan enten gjøres ved å:

- Sanere alle kjøretøy i en felles avkjørsel mellom eiendom 2 og 3 (vist i Figur 6). Da blir det toveis trafikk da eiendommene ligger både nord og sør for avkjørselen

- Tillate innkjøring direkte fra vegen til eiendommene 1 og 2, og sanere 3,4 og 5. Da får eiendom 1 og 2 plass til å rygge utenfor vegbanen, men trenger ikke å kjøre på gangveien. Det blir da flere avkjøringer.
- Sanere alle kjøretøy i samme avkjørsel som større kjøretøy og i felles utkjørsel mellom eiendom 2 og 3. Det blir da enveiskjørt i sør slik at to motgående kjøretøy slipper å møte hverandre.
- Søppelbil stopper i vegbane og sanering av innkjøring til eiendommene



**Figur 5: Eiendommer med innkjøring fra Sinsenveien.**



**Figur 6: Felles avkjørsel**

Etter forespørsel fra BYM er det lagt inn løsning med sykkelfelt etter Oslostandard. På grunn av sporing til evt. vogntog er sykkelfeltet også på nordsiden trukket tilbake 10m i likhet med sørsiden, se Figur 7. Etter Oslostandard skal den ikke være trukket tilbake. Sykkelfeltet mot rundkjøring i Dag Hammerskjølds på nordsiden i Sinsenvegen veg må gradvis bygges opp til opphøyd sykkelfelt for å sykle videre på gang- og sykkelveg.



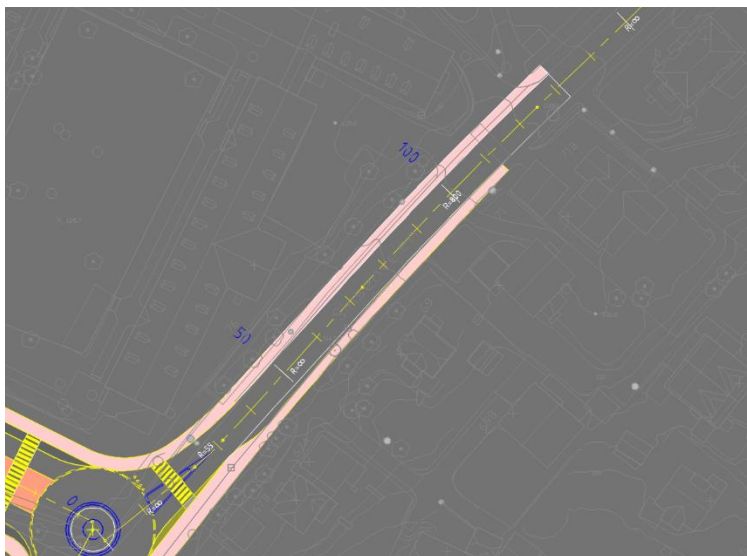
Figur 7: Avslutning sykkel felt mot rundkjøring.

### 9.3 Sinsenvegen nord – etter rundkjøring

I Sinsenvegen nord-øst etter rundkjøringen er det lagt opp til 3m kjørefelt, 0,25m kantsteinsklarering, 2,5m nytt fortau på nordsiden og tilpasning til eksisterende fortau på sørsiden. Dette medfører et «overflødig» vegareal, men som benyttes til utkjøring store kjøretøy uten at de sporer over i andre kjørefelt.

Vegen avsluttes ved neste avkjørsel på nord-siden etter forespørsel fra BYM da de ønsker gjennomgående fortau gjennom denne avkjørselen.





**Figur 8: Sinsenvegen nord**

### 9.1 Varelevering

Det kommer varelevering i Sinsenvegen sør som vist i Figur 9. Sporing kjøremåte B er vist i Figur 9 og medfører lang nedsenk kantsteinsvis. Sporing kjøremåte C (vist i Figur 10) medfører kortere strekke med nedsenk kantstein, men bruker da motsatt kjørefelt over en viss strekning (ca. 20m).



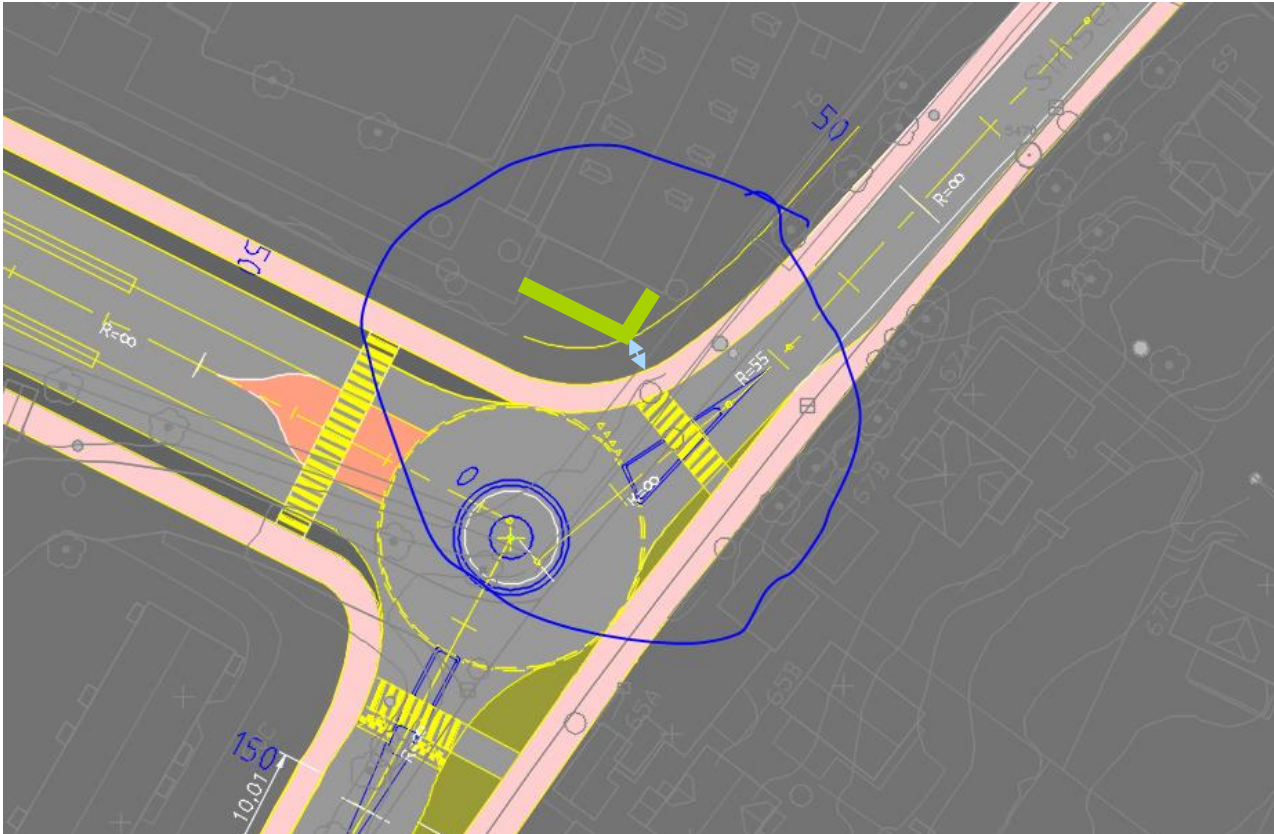
**Figur 9: Sporing semitrailer kjøremåte B.**



**Figur 10: Sporing semitrailer kjøremåte C.**

## 9.2 Mur

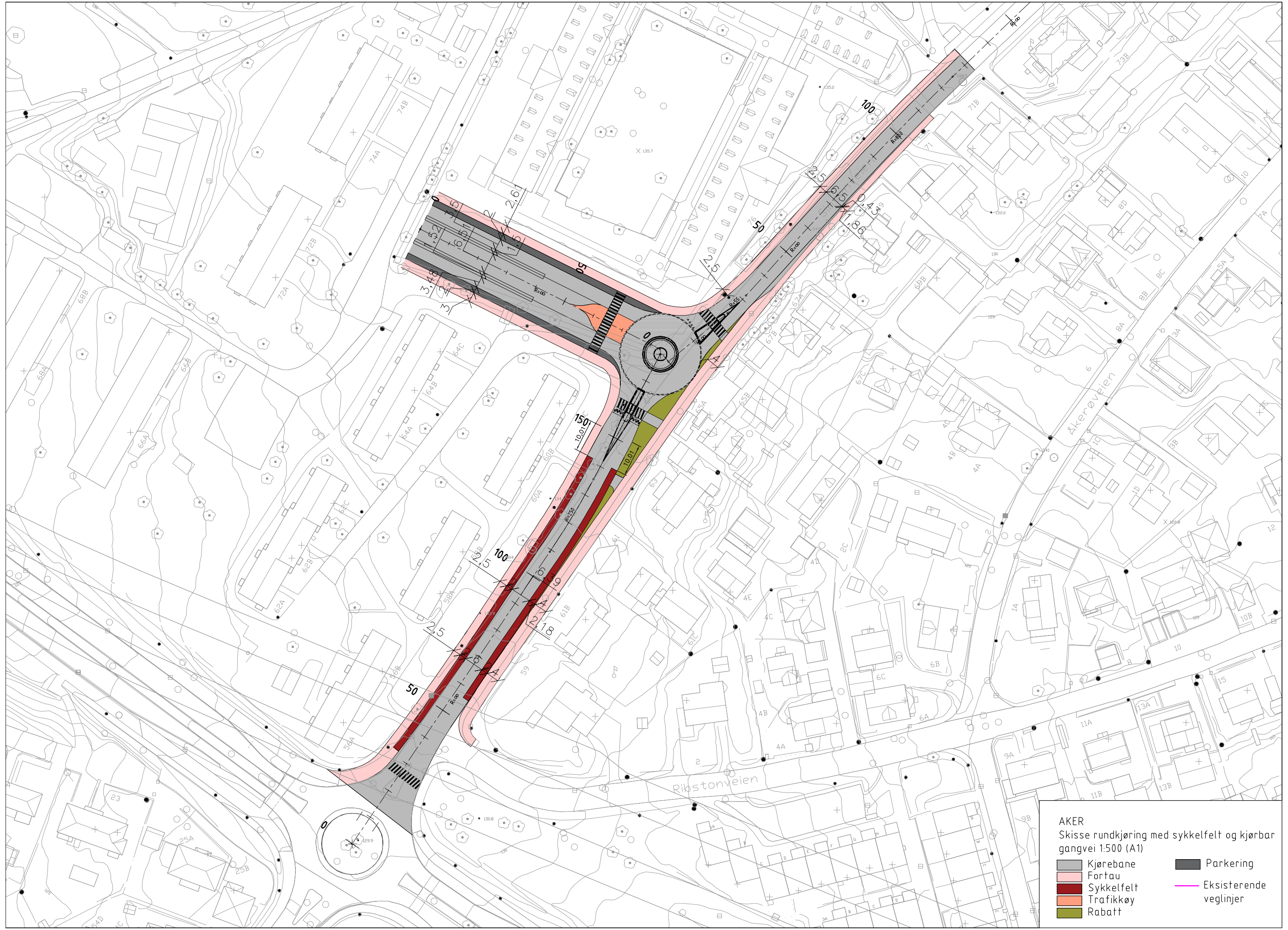
På grunn av at prosjektert rundkjøring spiser seg inn mot eksisterende bygg (som blir) må det anlegges en mur på litt over 3m, se Figu. Fra fortau til hjørnet (vist med grønn strek) er det nå ca. 3,5m og dermed ikke veldig god plass. Grovt sett hvis vi antar at sålen på muren må være like lang som høyden på muren så stikker den 3-3.5m inn og vil da havne rett under verandaen. Dette må sees nærmere på i en seinere fase. Det blir også dårlig plass til annet vegareal (eks. snølagring) lokalt på dette punktet.












Figur: Skjæring i eksisterende terreng.





AKER  
Skisse rundkjøring med sykkelfelt og kjørbar gangvei 1:500 (A1)

 Kjørebane	 Parkering
 Fortau	 Eksisterende veglinjer
 Sykkelfelt	
 Trafikkø	
 Rabatt	

**From:** [Ina Vibeke Holth](#)  
**To:** [Anders Iversen Klang](#)  
**Cc:** [Vidar Valvik](#); [Brede Fagerheim Gilhuus](#); [Maria Zofia Suchanek](#); [Silje Rogn Aune](#)  
**Subject:** SV: Aker sykehus: Sinsenveien  
**Date:** mandag 4. november 2019 15:15:48  
**Attachments:** [image003.png](#)

---

Hei, viser til telefonsamtale i fredag.

Bymiljøetaten kan ikke akseptere noen av løsningene som er vist i oversendt materiale, på bakgrunn av det følgende:

- Vi kan ikke akseptere kjøring på g/s vei – eller fortau, som dette i praksis blir (hverken av renovasjon eller andre kjøretøy)
- Vi kan ikke akseptere rygging ut på veien
- Vi kan ikke akseptere en ekstra arm i rundkjøring
- Boligeiendommene på sydsiden av veien må få mulighet til å snu på egen grunn
- Atkomsten kan ikke brukes slik som den er i dag for fremtidig bruk av sykehuset

Mvh

**Ina Holth**

Overingeniør

Oslo kommune | Bymiljøetaten | Byutvikling og arealplan

Mobil: 90 40 08 06

Sentralbord: 21 80 21 80



Oslo

---

**Fra:** Anders Iversen Klang [mailto:[anders.iversen@ramboll.no](mailto:anders.iversen@ramboll.no)]

**Sendt:** fredag 1. november 2019 15:36

**Til:** Ina Vibeke Holth

**Kopi:** Brobak, Erlend

**Emne:** Aker sykehus: Sinsenveien

Hei Ina,

Viser til telefonsamtale.

Fint om du kan gi oss spesifikke punkter i tilbakemeldingen på hvorfor dere ikke kan anbefale å gå videre med den foreslåtte løsningen som vi diskuterte frem i møte 16.10.

God helg!

Med vennlig hilsen

**Anders Iversen Klang**

Arealplanlegger


1353543 - Plan

D +47 92823270

M +47 92823270

[anders.iversen@ramboll.no](mailto:anders.iversen@ramboll.no)

---

Connect with us  

Rambøll

Hoffsveien 4

Postboks 427 Skøyen

0213 Oslo

<https://no.ramboll.com>