

Lysakervassdragets venner



Til: Jan Olav Nybo, Bymiljøetaten, Oslo kommune

Til info: Bærum kommune v/Eiliv Gunleiksrud
Oslo Elveforum
Bærum Elveforum

Fra: John Tibballs

Dato: 4.1.2019

Oppsummering av møte om planer for utbedring av Turvei A1

Bakgrunn

Bymiljøetaten informerte 19.12.2018 om at det er avsatt midler i etatens budsjett for 2019 til planlegging av tiltak for å koble sammen deler av turveisystemet som i dag er oppstykket. Det ble oppfordret til å levere, innen 4.1.2019, kommentarer og prioriteringer med utgangspunkt i notater utarbeidet i etatens regi sommeren 2018.

Til sitt vedtak av Kommunedelplanen for Lysakervassdraget av 21.6.2017 hadde bystyret i Oslo kommune flere merknader. Merknaden nr 5 lyder:

Bystyret ber byrådet gå i dialog med Bærum kommune for å finne en god modell for helhetlig forvaltning som sikrer natur- og friluftsinnteresser. Forvaltningsmodellen bør etterstrebe å trekke lokale krefter og ideelle organisasjoner som er engasjert i Lysakerelven med i planleggingen og gjennomføringen av skjøtsel på en hensiktsmessig måte.

Lysakervassdragets venner inviterte (vedlagt) derfor representanter for lokale velforeninger, borettslag og en grunneier til et møte for å presentere og diskutere materialet oversendt av etaten, og for å formulere kommentarer.

Deltakelse

Følgende deltok på møte:

Torstein Vaagen, Svenn E Forsstrøm (Røa Vel)
Øivind Skotland (Ankerveien 154)
Inger Marie Fridhov (Vestveien vel, Lysakervassdragets venner)
Sturla Bjerkaker (Øraker borettslag)
Øystein Dick (Bankbyens vel)
Hans Støvern (Bydel Ullern)
Kirsten Tibballs, John Tibballs (Lysakervassdragets venner)

...2

Presentasjon

Det ble laget en presentasjon av etatens kartstoff og notater, supplert med kart i større skala fra Norgeskart påtegnet forslag til traséer med diverse behov, og bilder levert av grunneier Øivind Skotland som også leverte en uttalelse (Vedlegg) om muligheten for å krysse sin eiendom (Ankerveien 154).

Presentasjonen og kommentarer rundt det dannet grunnlaget for merknader til behov for tiltak langs de enkelte strekninger. De er ordnet fra nord til syd langs Lysakerelva.

Generell merknader

For å sikre tilgjengelighet, brukervennlighet og attraktivitet vil vi fremheve noen generelle momenter som bør tillegges vekt i planleggingen:

- Sammenhengende turvei (utenom veinettet)
- «Sportsvognstandard»/universalutforming der det er mulig
- Gode adgangsstier/-veier med tydelig merking
- Noen åpne plasser for rekreasjon, særlig ifm historiske steder
- Skjørtsel av skog
- Behovet for sikring, drenering, grusing og rydding

Merknader til enkeltstrekninger

Bogstaddammen – Hammerbru

Dette vil være **en fin utvidelse** av turveien med muligheten til rundtur dersom demningen til Bogstadvannet kan sikres og gjenåpnes for turgåere.

Krysset Ankerveien/Ekraveien – Hammerbru

En trasé som følger gamleveien til gamle brustedet og videre til Ankerveien ved Hammerbru er **ønsket** fordi den gir en mindre bratt avslutning opp mot veikrysset. Den får aksept fra den ene grunneier (se vedlegget). Elvebredden her er delvis morene, og utsatt for utrasing. Oppbygging av turveien i bunn av skråningen vil kunne være med å stabilisere denne mot elvestrømmen.

Griniveien – Krysset Ankerveien/Ekraveien

Selve turveien er godt opparbeidet, men har behov for noe drenering og etterfylling av grus flere steder, særlig ved trebrua 150 meter nord for Griniveien og flere steder hvor vann samler seg.

Adgang til turveien langs denne strekningen, særlig ved Mølleplassen men også til og fra ballplassen nord for Gravidalsveien, **trenger tiltak** for å utbedre selve stiene med grus og drenering.

Det er flere steder på denne strekning som gir god adgang til elva som krever noe tilrettelegging med f.eks benk og noe rydding av bredden for kratt og falne trær.

Under Grinveien

Langs Svingen terrasse og nedunder veibrua kan turveien legges utenfor veikanten og gjøres tydeligere. **Skilting bør forbedres.**

Over Griniparken

Her følger turveien i dag Harald Løvenskiolds vei mens gamleveien er synlig i terrenget nede ved Grinivannet og kunne med fordel opparbeides sammen med rydding av vannets bredde.

Harald Løvenskiolds vei 44– Harald Løvenskiolds vei 14

Dette er det lengste bruddet i turvei A1. Turgåere er i dag henvist til boligveier med mange parkerte biler og uten fortauer. I den opprinnelig planen for turveier langs med Lysakerelva, ble det antydnet at en trasé på Bærumsiden kunne brukes. Erfaringen siden viser at denne er vanskelig å beskytte mot utvasking og må frarådes for folk med selv mindre funksjonshemninger. Anlegging av turvei langs med elva på Oslosiden er derfor **høyst ønskelig**, men det frarådes inngrep i elveskrenten. Dette innebærer grunnerverv fra flere eiendommer.

Det noteres også at denne strekningen gir adgang til restene etter Røa sag, det eldste dokumenterte anlegg langs Lysakerelva.

Kristian Auberts vei 40 – Elvefaret 11

Strekningen er stedvis utvasket. Det **trengs tiltak mange steder** både drenering, og langs hele strekningen, etterfylling av grus. Et særlig punkt er «knekket» der et nettinggjerd er satt opp. Dette gir ikke tilstrekkelig sikring og er delvis ødelagt. En utbedring her er meget viktig. Det noteres at **stikkveien mellom Elvefaret 11 og Elvefaret 1** er en del av turveien og omfattes av kommentarene om etterfylling av grus. Vi er gjort kjent med at det i 2019 er planlagt opprusting av avløpsledning som går under turveien. Det vil kunne være hensiktsmessig å koble opprustingen av turveien sammen med dette arbeidet.

Det noteres at to eldre anlegg, Mælhum mølle og Holte sag, ligger langs denne strekning. Disse bør sikres for å tillate publikumsadgang.

Elvefaret 11 – Elvefaret 23

Siden tillatelse ble gitt til utbyggingen av Elvefaret 15 er den enkleste traséen langs elva **nå avstengt**. Inngrepet som måtte til for å forsere elveskrenten nedenfor Elvefaret 19 ansees som for ødeleggende. Det er imidlertid **to utsiktspunkter** til Røafossen som kan gi spektakulære opplevelser dersom utsiktspunktene **sikres**. Den nordligste av disse er ved restene etter Røa mølle som bør sikres dersom stien oppgraderes. De har adgang fra henholdsvis nord og sør for fossen. (Se presentasjonen for traséene.)

Vækerøveien 128 – Vækerøveien 110 B (Roligheten)

Strekningen går ned en bratt bakke og er utsatt for utvasking. Dreneringen øverst i

bakken **bør ordnes** for å kunne stå i mot sterk nedbør, og veien nedover etterfylles med grus.

Den alternative traséen langs avløpsledning øst for Roligheten **bør oppgraderes** med grus og ny utforming.

Sletta på Lysejordet – Kvernfare 13

Vei- og turveistubber som ender brått får turgåere til å lete etter en forbindelse mellom sørenden av sletta og den utbedrete turvei ved Kvernfare 15, som delvis følger avløpsledningen midt i skråningen. **Stien som har oppstått, bør utbedres til turveistandard, ellers bør skiltingen utbedres.**

Rideveibru over Lysakerelva

Som en del av planlegging i 2009-10 for utbedring av turveien ble det satt i gang arbeid med å bygge bru over til Bærum i enden av rideveien som i dag følge kraftledningen. Rideveiens bredde oppmuntrer turgåere til å forsere strekningen nordover forbi to skrenter som ellers avskærer det som er et friområde for vilt.

Dette **tiltak anbefales derfor på det sterkeste**, men med et anlegg som er tilpasset forholdene: Man kan f.eks. benytte seg av øya ute i elva for å krysse over ved hjelp av to beskjedne bruer rett under kraftledningen.

Vestveien 34-50

Turveien sør for Bærumsveien ble kraftig opparbeidet i 2010, men bare delvis. Med ferdigstillelse av boligfeltet Lilleaker Vest vil antall brukere av denne strekning øke betydelig. Fullføring av utbedringstiltak forbi Jarfossen og frem til og over sidebekken som renner ved Vestveien 34 **prioriteres høyt**. **Adgangsstien** til og fra Vestveien i sørenden av strekningen **bør inngå** i tiltaket.

Turveitraséen gjennom Lilleakerbyen (Mustad)

I planlegging av turvei(er) forbi området bør flere prinsipper følges:

- 1) Turveien anlegges mellom evt. flomvoll og elva
- 2) Tiltak mot flom tas på byggearealet ikke vegetasjonsbeltet
- 3) Vegetasjons- og turveibelte 20 m bred
- 4) Turveier belegges med grus, ikke asfalt
- 5) Sykkelvei og turvei skilles

Både som flomforebyggende tiltak og for å forbedre turopplevelsen bør flomvollene bygget opp etter 1987 flommen fjernes og evt. gjenoppbygges minst 15 meter fra elvebredden. Jordvoller kan legges i 20 meters beltet; andre tiltak bør stå lengre vekk fra elva.

Skjøtsel

Det noteres at skogen langs Lysakerelva er av en slik alder at flere trær velter hvert år. Ved elvebredden og langs turveien er slike velt svært ødeleggende og

destabiliserende. Det oppfordres derfor til et tiltak med å sikte ut og hogge trær som begynner å lene, særlig i skråninger. På den måten bevares røtene som stabiliserer jordlaget i helningene.

Referent: John Tibballs

vedlegg: Skotlands merknader
Presentasjon: BYMs forslag ang Turvei A1

Merknad ang. Strekning Ekraiveien – Hammerbru

Det er ikke uvanlig at jeg ser folk som går langs elven. Det har utviklet seg en smal sti i et kronglete terreng fra der hvor turveien i dag tar av fra Lysakerelven bøyer av mot Ankerveien. Men det lar seg vanskelig gjøre å forsere den skrenten du antyder i din mail selv om jeg har brukt motorsag og ryddet slik at det skal være mulig. Forutsetningen for å kunne forsere partiet er av vannstanden i elven er lav. Jeg ser rett som det er turgåere som da velger å ta seg frem gjennom min eiendom for å gå opp på Ankerveien. Jeg synes det er helt greit, det er et stort privilegium å kunne bo som jeg gjør og i det ligger at jeg personlig ikke har noe imot at det beveger seg folk på eiendommen ned mot elven heller.

Til det rent praktiske med å anlegge en turvei. Eiendomsforholdene langs elven i det aktuelle området er slik at det kun er naboeiendommen som nå søkes utbygd, og min eiendom som har tomtegrense i elven. De andre eiendommene har tomtegrense høyere opp. Det blir da Oslo Kommune på nedsiden, og Løvenskiold på oversiden, som er grunneiere. Terrenget i fra der turveien tar av i fra elven blir brattere jo nærmere man kommer skrenten, som befinner seg i nabogrensen nord for min eiendom. Det innebærer at det vil være totalt uaktuelt å grave i terrenget for å legge tilrette for turvei. Det vil øke faren for ras og jordskred i det bratte terrenget. Da er alternativet å fylle ut masse. Da vil man, slik jeg ser det, støte på minst to problem. I og med at elven er relativt smal rett ut for min eiendom så vil vannstanden ved flom være høy og strømmen kraftig. Det vil stille krav til fyllmassen man må bruke. Der hvor skrenten befinner seg er normalvannstand slik at det er vanskelig å forsere og man vil måtte heve terrenget for å få anlagt turvei. I og med at elven ved flom har høy hastighet ut i fra Hammerdammen samtidig som den gjør en sving i dette området, vil det ut i fra hva jeg opplever, kunne bli krevende og svært kostbart dersom

Det jeg har beskrevet over er ut i fra de forhold som jeg har observert gjennom de siste 17 år. Hvilke konsekvenser klimaendringen vil ha for fremtidige forhold er uvisst, men jeg registrerer at området i kartverket til kommunen regnes som utsatt. For egen del vil jeg imidlertid sett det som positivt dersom man anla en turvei, fordi en fylling som fundament for turveien vil kunne fungere som flomvern, og gjøre min eiendom mindre utsatt for elvens påvirkning og påfølgende utvasking av jord og ras.

Øivind Skotland, 2018-12-27