

Byrådssak 113/26

Konseptvalgutredning for driftssikker vei til Bjørndal

Sammendrag:

I revidert budsjett 2023 ba bystyret byrådet utrede hvordan driftssikker vei til Bjørndal kan sikres, enten gjennom driftsmessige tiltak eller en ny veiforbindelse. Bymiljøetaten fikk i 2023 i oppdrag å utarbeide en konseptvalgutredning (KVU) for adkomsten til Bjørndal. KVU-en ble levert i juni 2025, og ekstern kvalitetssikring (KS1) ble gjennomført høsten samme år. Saken fremmes nå for bystyret i tråd med budsjettvedtak for 2025.

Bjørndal har rundt 9 200 innbyggere og kun én veiadkomst for motorisert trafikk: Slimeveien. De siste årene har framkommelighetsutfordringer oppstått i perioder med krevende vintervær, der is og overvann har bidratt til at kjøretøy stanser og veien blir sperret. KVU-en peker på at den nordlige delen av Slimeveien er særlig utsatt, selv om veien teknisk sett ligger innenfor gjeldende normer for både kjørevei og buss. Det er samtidig usikkerhet rundt hvordan framtidige værhendelser vil påvirke Slimeveien. Mer nedbør, hyppige temperatursvingninger og økt overvann kan forsterke eksisterende problemer. Dette skaper bekymring blant beboere for å bli isolert ved nye stengninger.

Flere tiltak er allerede gjennomført eller igangsatt: forsterket vinterdrift, reasfaltering, oppgradering av busstopp og økt vinterberedskap hos Ruter. Ny reguleringsplan for nedre del av Slimeveien (Ljabruveien) legger også til rette for bedre framkommelighet.

KVU-en vurderer tre konsepter og et referansealternativ. Referansealternativet består av driftsmessige forbedringer og realisering av reguleringsplan for Ljabruveien, mens Konsept 1 innebærer mindre fysiske tiltak for bedre overvannshåndtering. Konsept 2 innebærer ny adkomst for buss og nødetater, og Konsept 3 en ny veitrase til E6. KVU-en anbefaler en trinnvis tilnærming og peker på Konsept 1 som førstevalg, kombinert med overvåking over tre år for å dokumentere effekt. KS1 støtter KVU-ens vurderinger, men anbefaler som hovedalternativ å videreføre referansetiltakene, med Konsept 1 som subsidiær løsning. KS1 legger særlig vekt på mangelfull dokumentasjon av problemets omfang, risiko for å velge for omfattende løsninger, og at flere allerede iverksatte tiltak trolig vil ha god effekt. KS1 fraråder Konsept 2 og 3.

Byrådet deler vurderingene i KVU og KS1 om at mindre, målrettede tiltak bør gjennomføres først. Byrådet vurderer at Konsept 1 gir en god balanse mellom kostnadseffektivitet, risiko og miljøhensyn, og foreslår at tiltakene i Konsept 1 gjennomføres.

Saksfremstilling:

I behandling av revidert budsjett 2023 jf. bystyresak 241/23 av 21. juni 2023, vedtok bystyret «å utrede alternativ vei til Bjørndal og andre tiltak på kort sikt». I tillegg vedtok bystyret følgende verbalvedtak RB/2023 «Byrådet bes utrede hvordan man sikrer en driftssikker vei til Bjørndal, enten gjennom driftstiltak eller en ny vei til området.»

På denne bakgrunn ga Byrådsavdeling for miljø og samferdsel (MOS) i oktober 2023 Bymiljøetaten i oppdrag å utarbeide en konseptvalgutredning (KVU) for driftssikker vei til Bjørndal. KVU-en ble ferdigstilt og oversendt til MOS i juni 2025. Metier og Vista Analyse gjennomførte deretter kvalitetssikring (KS1) av utredningen høsten 2025. KS1-rapporten ble oversendt byrådsavdelingen i november 2025.

I behandlingen av budsjettet for 2025 vedtok bystyret følgende: «Erstatte verbal om ny vei til Bjørndal fra revidert budsjett 2023 med følgende: Bystyret ber byrådet legge frem en sak med oppfølging av KVU for ny vei til Bjørndal». I tråd med dette legges denne saken nå fram for bystyret.

1. Dagens situasjon

Bjørndal ligger i bydel Søndre Nordstrand, sørøst i Oslo kommune, og har rundt 9 200 innbyggere. Området har en høy andel barn og unge og flere skoler, herunder Bjørnholt videregående skole, som er en av landets største videregående skoler og tiltrekker elever fra store deler av byen. Det finnes også næringsvirksomhet i området, men de fleste innbyggerne pendler ut av Bjørndal til arbeid og utdanning.

Adkomsten til Bjørndal for motorisert trafikk skjer i dag via én vei: Slimeveien. Trafikkmengden er anslått til om lag 8 400 kjøretøy per døgn i nord ved krysset med Ljabruveien, avtagende sørover. Kollektivtilbudet består av busslinjene 71, 72, 77 og 77X med overgangsmuligheter til tog på Hauketo og Holmlia og T-bane på Mortensrud.

2. Utfordringsbildet

Det har vært registrert flere hendelser de siste årene, hovedsakelig knyttet til krevende vinterforhold med store mengder nedbør og snøfall. Dette har tidvis gjort Slimeveien ufremkommelig. KVU-en peker særlig på is- og overvannsdannelse og manglende grøfter på deler av strekningen, med størst utfordringer i det nordligste partiet, som også har høyest trafikk. I de veitekniske vurderingene beskrives Slimeveien likevel som en vei som tilfredsstiller gjeldende normer både for kjørevei og buss.

Hovedutfordringen er at Bjørndal kun har én adkomstvei, og at Slimeveien ofte blir vanskelig å bruke fordi den er bratt og dermed sårbar for snø, is og overvann. Når kjøretøy setter seg fast eller føreforholdene blir vanskelige, kan veien i praksis bli stengt, og hele området står i fare for å bli isolert. En slik situasjon kan i verste fall påvirke nødetatens responstid, ettersom alternative ruter ikke er dimensjonert for tunge utrykningskjøretøy eller er avhengige av at turveier er kjørbare. Risikoen for isolasjon skaper utrygghet både blant innbyggere, skoleelever og ansatte som er avhengige av en stabil adkomst.

KVU-en understreker samtidig at datagrunnlaget ikke er tilstrekkelig til å dokumentere klare årsak-virkningssammenhenger mellom hendelser, trafikale forhold og driftsutfordringer, noe som innebærer usikkerhet både om frekvens og alvorlighetsgrad av fremtidige hendelser.

3. Tiltak som allerede er gjennomført eller satt i gang

Flere tiltak er gjennomført de siste årene for å styrke driftssikkerheten:

- Forsterket vinterdrift av Slimeveien ble etablert i 2022/2023, med dedikert brøyte-traktor og hyppigere tiltak enn ordinær drift. Tiltaket er videreført.
- Reasfaltering av Slimeveien ble gjennomført i 2024.
- Etablering av kantstopp for buss ble fullført i 2024.
- Ruter har økt vinterberedskapen, blant annet gjennom egne tiltakskort og forhånds-montering av kjetting på busser ved varslet snøfall, samt firehjulstrekk på bussene til Bjørndal.
- Ny reguleringsplan for Ljabruveien, vedtatt 28. februar 2024, omfatter kollektivfelt og ny rundkjøring i krysset Ljabruveien-Slimeveien. Dette kan bidra til bedre fram-kommelighet og økt trafikksikkerhet i nedre del av Slimeveien.

Tiltakene kan samlet sett påvirke situasjonen positivt, men det er ennå usikkert om effekten er tilstrekkelig til å redusere fremtidige vinterrelaterte utfordringer.

4. Konseptvalgutredning (KVU)

Hovedproblemet som er identifisert i KVU-en, er følgende: *Slimeveien, som er den eneste veien til Bjørndal, er ikke pålitelig for motoriserte kjøretøy.* Det overordnede behovet er derfor definert som: *Behov for en pålitelig vei til Bjørndal for motoriserte kjøretøy.*

KVU-en analyserer tre konsepter av ulikt omfang, i tillegg til referansealternativet:

Konsept 0 – Referansealternativ:

I referansealternativet legges det til grunn at nytt kryss og ny rundkjøring ved Ljabruveien og Slimeveien er etablert i henhold til vedtatt reguleringsplan. Den forsterkede vinterdriften på Slimeveien, herunder egen brøytetraktor, videreføres. I tillegg inngår styrket vinterdrift av de to gang- og sykkelveiene fra Ljabruveien til Bjørndal som en del av referansealternativet.

Bymiljøetaten har etablert økt vinterberedskap i Slimeveien gjennom bruk av egen brøyte-traktor. Tiltaket har vært i drift siden 2022/2023 og gir en årlig merkostnad på om lag 0,7 mill., inkludert maskinberedskap og saltkostnader. Denne kostnaden dekkes i dag innenfor etatens ordinære driftsbudsjett.

Videre er styrket vinterdrift av tilhørende gang- og sykkelveier vurdert som et mulig supplement for å sikre beredskap. Fremkommelige gang- og sykkelveier kan gi nødetatene alternative adkomstmuligheter dersom Slimeveien blir helt eller delvis blokkert. For denne løsningen anslår Bymiljøetaten en årlig merkostnad på om lag 0,5 mill., fordelt på beredskap, brøyting, salting og materialkostnader. Det er imidlertid knyttet usikkerhet til i hvilken grad tiltaket vil bidra til økt beredskap, da det ikke er gjennomført en full teknisk gjennomgang av fremkommelighet for større kjøretøy på gang- og sykkelveinettet. Referansealternativet baseres på gang- og sykkelveinettet slik dette foreligger i dag, uten forutsetning om større fysiske tilpasninger.

Tiltakene i referansealternativet representerer en forbedring sammenliknet med kartlagt situasjon, både gjennom økt brøyteberedskap og den planlagte ombyggingen ved Ljabruveien. KVU-en vurderer at disse tiltakene kan være tilstrekkelige for å oppnå målsetningen om en mer pålitelig veiforbindelse. Bedre vinterdrift vil redusere sannsynligheten for hendelser i

Slimeveien, mens fremkommelige gang- og sykkelveier kan gi nødetatene alternative adkomstmuligheter dersom hovedveien blir blokkert.

Konsept 1 – Redusere utfordringer med is og overvann 3,0 mill. (P50):

Konsept 1 består av mindre, men målrettede fysiske tiltak i Slimeveien. Dette omfatter endring av tverrfall slik at vann ledes bort fra grøftene på innsiden av veien og i stedet renner ut over skråningen mot øst. I tillegg inngår utbedring av eksisterende grøfter og etablering av nye stikkrenner for å sikre effektiv drenering.

Tiltakene vil redusere sannsynligheten for is- og overvannsproblemer på veibanen, særlig i perioder med kraftig nedbør eller smeltevann. Endringene retter seg spesifikt mot strekningen mellom kryssene Slimeveien/Lunhvilleveien og Slimeveien/Bjørnholt videregående skole som er identifisert som den mest kritiske delen av veien på grunn av bratt stigning og store vannmengder. Ved å sikre bedre avrenning reduseres risikoen for oversvømmelse og isdannelse, og dermed også faren for driftsstans.

Konsept 2 – Alternativ adkomst for buss og nødetater 100,0 mill. (P50):

Konsept 2 innebærer etablering av en ny adkomstvei for buss og nødetater via Lunhvilleveien, forbi skolen og videre ned til Slimeveien. Den nye veiforbindelsen vil være om lag 560 meter lang. Dette gir kollektivtrafikk og nødetater en alternativ trasé som unngår den mest utsatte delen av Slimeveien, særlig den bratte bakken hvor fremkommelighetsproblemene er størst.

Tiltaket vurderes å ha positiv effekt for påliteligheten i kollektivtilbudet og beredskapen i området. Samtidig vil inngrepet kunne ha negative konsekvenser for nærliggende naturområder og for nærområdet rundt skolen, ettersom trafikken kommer nærmere skolemiljøet.

Konsept 3 – Ny forbindelse for alle - helt ny veitrase til Bjørndal 270,0 mill. (P50):

Det mest omfattende konseptet er etablering av en helt ny veitrase mellom Trollstien og E6, bestående av en tofelts vei med ensidig fortau. Den nye strekningen vil være om lag 950 meter lang. Konseptet gir en alternativ adkomst for alle trafikantergrupper.

Samtidig innebærer tiltaket betydelig økt kostnad og høy gjennomføringsrisiko. En ny vei vil også kunne gi økt biltrafikk inn og ut av Bjørndal, med mindre det innføres restriktive tiltak for å motvirke trafikkvekst. Videre vil det være behov for avbøtende tiltak sør på Bjørndal for å sikre gode forhold for gående og syklende. Konseptet har også negativ påvirkning på natur- og friluftsområder.

Anbefalinger i KVVU

KVVU-en anbefaler en trinnvis tilnærming til videre utvikling av tiltak. Begrunnelsen er usikkerhet knyttet til hvor alvorlig problemet med upålitelig veiforbindelse til Bjørndal faktisk er, og hvordan tiltakene i referansealternativet vil virke når de er fullt innført. Denne usikkerheten tilsier at man starter med de minst inngripende og mest kostnadseffektive tiltakene, og kun går videre dersom behovet vedvarer.

KVVU-en anbefaler derfor Konsept 1, som omfatter tiltak for å redusere utfordringene med is- og overvannsdannelse i Slimeveien. Konsept 1 har lave kostnader og retter seg direkte mot hovedårsaken til fremkommelighetsproblemene.

Trinn 1 består av å gjennomføre alle tiltakene i referansealternativet (K0) i kombinasjon med overvannstiltakene i Konsept 1. Deretter anbefales det å overvåke situasjonen i tre år for å

registrere hendelser og evaluere effekten av tiltakene. Hensikten er å se om problemene i Slimeveien faktisk reduseres i praksis.

Trinn 2 innebærer at dersom problemene ikke er løst etter treårsperioden, bør Konsept 2 og Konsept 3 vurderes på nytt. Disse vurderingene bør gjøres i lys av ny kunnskap om problemomfang, endrede rammebetingelser og eventuell fremtidig utbygging i området. Et styrket datagrunnlag vil gjøre det mulig å vurdere om mer omfattende tiltak er nødvendige.

5. Ekstern kvalitetssikring (KS1)

KS1-rapporten ble ferdigstilt og levert i november 2025. KS1 støtter i hovedsak vurderingene i KVVU-en, men kommer frem til delvis ulike anbefalinger.

KS1 anbefaler Konsept 0 – Referansealternativet som hovedtiltak. Bakgrunnen er betydelig usikkerhet rundt problemets faktiske omfang, særlig fordi datagrunnlaget er mangelfullt. KS1 viser til at flere tiltak allerede er iverksatt - som forsterket vinterdrift av Slimeveien, reasfaltering og bedre prioritering av busstrafikken til Bjørndal. KS1 peker på at disse tiltakene samlet sett vil kunne løse problemene med upålitelig fremkommelighet. Derfor anbefaler KS1 å videreføre disse tiltakene og at Bymiljøetaten følger utviklingen nøye.

KS1-rapporten anbefaler subsidiært Konsept 1. KS1 peker på at dette er relativt rimelige tiltak med antatt god effekt, og kan ytterligere forbedre påliteligheten og den opplevde tryggheten.

KS1 understreker samtidig at dagens datagrunnlag gjør det vanskelig å fastslå hvor stort problemet er for vanlige kjøretøy. Dette skaper en risiko for å utrede eller gjennomføre tiltak som er mer omfattende enn nødvendig. KS1-rapporten vurderer at problemene mest sannsynlig kan løses med relativt enkle tiltak. Eksempler på slike tiltak er bedre vedlikehold av sluk, etablering av et mer robust overvannssystem, dedikert brøyteressurs, forbedret gangveivedlikehold og styrket kollektivtilbud.

Videre bemerker KS1 at omfanget av problemet og årsak-virkning sammenhengen fortsatt er uklar. Selv om Slimeveien er bratt og svingete, vurderes den veiteknisk som å være innenfor gjeldende normer for både kjørevei og buss, med unntak av enkelte partier. KS1 viser også til at flere tiltak allerede er iverksatt, men at effekten av disse ennå ikke er kjent. På denne bakgrunn advarer KS1 mot «konseptutglidning», det vil si at mer omfattende tiltak vurderes før det er dokumentert at enklere tiltak ikke vil være tilstrekkelige.

KS1 anbefaler ikke Konsept 2, ettersom tiltaket ikke løser hovedproblemet: behovet for en pålitelig vei for ordinær motorisert trafikk. KS1 peker på at buss og nødetater allerede har alternative adkomster, og nødetatene har ikke rapportert avvik fra responstidskrav.

KS1 anbefaler heller ikke Konsept 3, da dette tiltaket innebærer svært høye kostnader, store negative ikke-prissatte konsekvenser og vil være i konflikt med nullvekstmålet. Problemomfanget vurderes ikke å være stort nok til å forsvare et så omfattende inngrep. Som en tilleggsmerknad peker KS1 på at et alternativ med utbedring av Bjørn Magnussons vei som adkomst for nødetater, burde vært inkludert i analysen. Dette kan være relevant dersom Konsept 1 ikke gir ønsket effekt, og før det eventuelt vurderes å gå videre til et så omfattende tiltak som Konsept 3.

Byrådets vurdering

På bakgrunn av anbefalingene i både KVU-en og KS-en vurderer byrådet at en trinnvis utvikling av tiltak er den mest hensiktsmessige tilnærmingen for å håndtere utfordringene i Slimeveien og adkomsten til Bjørndal. Byrådet deler vurderingen om at mindre og kostnadseffektive tiltak bør prioriteres først, før det eventuelt vurderes mer omfattende og kostbare løsninger. Dette er i tråd med en ansvarlig og effektiv forvaltning av kommunens ressurser.

KVU-en viser at utfordringene på strekningen i hovedsak er knyttet til vær- og føreforhold, særlig vinterstid. Verken stigningsforhold eller trafikkmengder vurderes å utgjøre et selvstendig problem. Byrådet legger også vekt på at ingen av nødetatene rapporterer brudd på forskriftsfestede krav til responstid. Utredningen viser at nødetatene kan ha alternative adkomstmuligheter ved behov, herunder turveien Bjørn Magnussons vei og gang- og sykkelveien langs Slimeveien. Disse traseene er tilgjengelig for de fleste kjøretøy. Enkelte større brannbiler kan ha begrenset fremkommelighet. Byrådets forslag i Revidert budsjett 2026 om å etablere ny brannstasjon i Ljabruveien på Hauketo, som erstatning for Kastellet brannstasjon, vil også bidra til kortere responstider for utrykningskjøretøy og økt trygghet for beboerne i området.

Konsept 1 vurderes som det alternativet med færrest negative konsekvenser for natur, miljø og landskap, samtidig som tiltakene med stor sannsynlighet vil være tilstrekkelige for å redusere utfordringene med fremkommelighet. De foreslåtte tiltakene har lave kostnader, lav risiko og kan gi klar nytte, særlig knyttet til håndtering av is- og overvann.

Byrådet viser til at flere tiltak allerede er gjennomført eller påbegynt for å bedre forholdene:

- Forsterket vinterdrift av Slimeveien (etablert vinteren 2022/2023)
- Reasfaltering av Slimeveien (2024)
- Etablering av kantstopp (2024)
- Ruters tiltak for bedre vinterberedskap, blant annet bruk av kjetting ved varslet snøfall

Etter byrådets vurdering møter disse tiltakene flere av de viktigste utfordringene på strekningen.

Byrådet slutter seg til KS1s vurdering om at større investeringer bør unngås dersom problemet allerede er løst eller i ferd med å løses gjennom mindre, målrettede tiltak. Tilgjengelig dokumentasjon tyder på at problemomfanget er begrenset, og at tiltak som allerede er gjennomført eller planlagt, gir forbedringer. Veistengninger som medfører reell isolasjon for Bjørndal, fremstår som svært sjeldne. Nødetatene vil som hovedregel kunne nå frem, enten via Slimeveien eller via alternative adkomster for de fleste kjøretøytyper.

På bakgrunn av en samlet vurdering, herunder dagens situasjon, effektene av allerede gjennomførte og planlagte tiltak, faglige anbefalinger og potensielle konsekvenser, vurderer byrådet at Konsept 1 gir den beste balansen mellom måloppnåelse, kostnadseffektivitet og hensyn til miljø og natur. Byrådet forutsetter at Konsept 1 gjennomføres innenfor gjeldende regulering og uten inngrep i bevaringsverdig natur eller kartlagte kulturminner. Byrådet anbefaler derfor at Bymiljøetaten gis i oppdrag å gjennomføre nødvendige overvanns- og dreneringstiltak i Konsept 1, som første trinn i en trinnvis utvikling av Slimeveien. Etter at tiltakene er ferdigstilt, skal etaten følge situasjonen i tre år, registrere relevante hendelser og evaluere effekten av tiltakene i tråd med anbefalingene i KVU-en og KS1-en.

Vurdering av sakens konsekvenser for mennesker med nedsatt funksjonsevne

Bedre vedlikeholdt veiinfrastruktur gir bedre fremkommelighet for mennesker med nedsatt funksjonsevne.

Vurdering av sakens klimakonsekvenser

Tiltakene har svært begrensede klimakonsekvenser, siden de ikke påvirker trafikkmengden eller transportmiddelfordelingen. De bidrar først og fremst positivt til klimatilpasning ved å styrke overvannshåndteringen og gjøre veien mer robust mot økt nedbør.

Lover og regelverk, tidligere vedtak

I behandling av revidert budsjett 2023 jf. bystyresak 241/23 av 21. juni 2023, vedtok bystyret «å utrede alternativ vei til Bjørndal og andre tiltak på kort sikt».

I tillegg vedtok bystyret følgende verbalvedtak RB/2023 «Byrådet bes utrede hvordan man sikrer en driftssikker vei til Bjørndal, enten gjennom driftstiltak eller en ny vei til området.»

I henhold til byrådssak 1060/23 Revidert Instruks for beslutningsprosessen i investeringsprosjekter, punkt 3.4, er det den ansvarlige byråden som overordnet bestiller som avgjør valg av konsept og om konseptet skal videreføres til konseptverifisering eller forprosjekt for investeringsprosjekter med P50 under 1 mrd. inkl. mva.

I tråd med bystyrevedtak HV5 fra behandlingen av budsjettet for 2025: «Erstatte verbal om ny vei til Bjørndal fra revidert budsjett 2023 med følgende: Bystyret ber byrådet legge frem en sak med oppfølging av KVV for ny vei til Bjørndal.», legges saken nå fram for bystyret.

Økonomiske og administrative konsekvenser

Konsept 1, som byrådet foreslår, er kostnadsberegnet til 3 mill. (P 50). Byrådet gjør oppmerksom på at dette er et kostnadsestimat på KVV-nivå, og at det derfor er usikkert. Konseptet er vurdert med utgangspunkt i referansealternativet, som legger til grunn forsterket vinterdrift av Slimeveien og tilhørende gang- og sykkelveien, som beskrevet i KVV-en. Det er per i dag ikke satt av budsjettmidler til dette formålet. Gjennomføring av konsept 1 og eventuelle budsjettmidler til forsterket vinterdrift, må vurderes i de ordinære budsjettprosessene.

Byrådet innstiller til bystyret å fatte følgende vedtak:

1. Bystyret slutter seg til konsept 1, som beskrevet i KVV for driftssikker vei til Bjørndal.
2. Byrådet følger situasjonen i tre år etter at konsept 1 er ferdigstilt, og vurderer på dette grunnlaget om det er nødvendig med ytterligere tiltak.

Byrådet, den 4. juni 2026

Eirik Lae Solberg

Marit Kristine Veia

Vedlegg:

1. KS1 rapport - KVV Driftssikker vei til Bjørndal

Vedlegg:

2. Vedlegg C til KS1 av KVV Driftssikkervei til Bjørndal - Kvalitetssikrers usikkerhetsanalyse
3. Rapport KVV Driftssikker vei til Bjørndal.pdf
4. Vedlegg 1 Rammebetingelser, føringer og forutsetninger.pdf
5. Vedlegg 2 Interessent- og aktøranalyse.pdf
6. Vedlegg 3 Situasjonsbeskrivelse.pdf
7. Vedlegg 4 Utvikling av alternativer.pdf
8. Vedlegg 5 Vurdering sykkeltilrettelegging på Bjørndal.pdf
9. Vedlegg 6 Risiko- og sårbarhetsanalyse.pdf
10. Vedlegg 7 Reguleringsrisiko.pdf
11. Vedlegg 8 Transportmodellberegninger.pdf
12. Vedlegg 9 Trafikale vurderinger.pdf
13. Vedlegg 10 Usikkerhetsanalyse av kostnader.pdf
14. Vedlegg 11 Samfunnsøkonomiske vurderinger.pdf