

Plan- og bygningsetaten  
[postmottak@pbe.oslo.kommune.no](mailto:postmottak@pbe.oslo.kommune.no)

30.03.2020

PBE saksnummer: 201609242

## Mulighetsstudie «Aktiv vannflate»

Vi viser til mulighetsstudien «Aktiv vannflate» med høring fra 17. februar 2020 og ønsker å komme med våre innspill.

Oslo Idrettskrets er en interesseorganisasjon for alle idrettslag i Oslo, herunder samtlige av idrettslagene som driver en eller annen form for idrettslig aktivitet på fjorden. Mye av aktiviteten har sin base i vest, i områdene fra Frognerkilen, rundt Bygdøy og til Bestumkilen, men det er også noen klubber med base på Hovedøya og ved Ormøya/Malmøya. Klubbenes virksomhet spenner fra konkurranseaktivitet (relativt strengt regulert med stort behov for kontroll på omgivelsene), via treningsaktivitet (noe løsere rammer), til aktiviteter som grenser mot friluftsliv (stor grad av egenorganisert aktivitet). I prinsippet er aktiviteten relativt sammenlignbar med hvordan langrennsløpere benytter marka.

Idrettene som holder til på fjorden representerer i all hovedsak utslippsfri ferdsel – herunder roing, padling og seiling. I de fleste tilfeller er dette fjordens «myke trafikanter» med mindre farkoster som beveger seg relativt sakte og med liten mulighet til å foreta hurtige retningsendringer. Dermed er de også sårbare blant større og mer hurtiggående båter.

De viktigste tiltakene for idretten på fjorden kan oppsummeres i følgende punkter:

- **Tilgang til vannet.** For at det skal være mulig å drive mer fysisk aktivitet på fjorden er idrettslagenes tilgang til vannflaten avgjørende og lave kaikanter er meget viktig. De ulike idrettene har ulike krav, men som en generell regel vil et anlegg være godt tilpasset de fleste brukergrupper hvis det er universelt utformet.
- **Navet på land.** Siden det vil være få plasser langs vannkanten der det vil være mulig å ta med seg båter og kajaker for sjøsetting, er idretten avhengig av å kunne lagre båter i umiddelbar nærhet til vannflaten. Fordelen med robåter og kajaker er at disse ikke tar mye plass, og de kan lagres i høyden. Vi anbefaler at det i hovedsak fokuseres på idrettslagseide båter som kan lånes ut, og at det i mindre grad settes av plass til private båter. I tillegg er det avgjørende at lageret ikke begrenses til et skur med en hengelås. Det er idrettslagene som er best egnet til å skape aktivitet på fjorden, og levende miljøer der folk trives. Idrettslagene må derfor gis en utvidet mulighet til å skape sosiale møteplasser. På samme måte som det er viktig med sosiale soner og funksjoner i en idrettshall, er det viktig å ha klubbhusfasiliteter i et fjordbasert anlegg.
- **Sikker ferdsel.** Mulighetsstudien fokuserer mye på sikker ferdsel og det er vi positive til. På land har trafikkbildet en klar struktur med motorveier, gater, sykkelfelt og fortau. Den samme strukturen savnes på fjorden, noe som gjør ferdsel uoversiktlig. Vi mener derimot det kunne vært lagt enda mer vekt på sikker ferdsel for den idrettslige aktiviteten (de som ønsker å komme seg fortest mulig fra A til B). Spesielt øst i byen mangler det en ro- og padlebane der

det kan drives trening på en forsvarlig måte. Det er også behov for trygge miljøer for nybegynnere samt barn og unge. Derfor bør det vurderes om det skal opprettes soner for både roing/kajakk og for seilopplæring i trygg avstand fra skipsleder. I områder hvor det drives trening for roing og padling vil det være nødvendig med særskilt lav hastighet for fritidsfartøy. Vi ønsker en maksimal hastighet på 3 knop da mange fritidsbåter ligger i 5-10 knop. Dette fører til at det dras opp svært store bølger som er hemmende for den sportslige aktiviteten og som kan gjøre barn utrygge.

- **Prioritering av frivillighet, ikke kommersielle aktører.** I Oslo kommunes øvrige idrettsanlegg legges det stor vekt på at frivilligheten, og spesielt frivillige tiltak rettet mot barn og unge skal prioriteres på bekostning av kommersielle tiltak. Vi mener dette prinsippet også må gjelde i prioritering av arealene langs fjorden. Det er idrettslagene som er best rustet til å skape rimelige tilbud rettet mot barn og unge i byen. Derfor bør også brygger, lagerarealer og sosiale møteplasser prioriteres til idrettslag, ikke til kommersielle aktører.

Innspill til konkrete forslag som er presentert i mulighetsstudien:

- Det foreslås en sone på 200 m nært land der det skal være hastighetsbegrensning på maksimalt 5 knop. Vi mener denne sonen bør utvides til å gjelde 300 m nært land.
- Mulighetsstudien mener det bør vurderes om ro- og padlebanen i Frognerkilen bør fjernes og erstattes med en bane et annet sted. Dette er vi uenige i. En bane et annet sted må *komme i tillegg til* eksisterende baner. Banen i Frognerkilen fungerer bra i de periodene av året hvor fjorden ikke er full av motorbåter. Å fjerne banen betyr at «de myke trafikantene» velges bort fordi motorbåtene ikke forholder seg til vedtatte ordninger.

Vi ser at mulighetsstudien nevner Årungen ro- og padlebane i Ås kommune og ønsker å påpeke at dette anlegget kun dekker behovet til utøvere på det øverste sportslige nivået. Det er behov for å skape mer kortreist idrettsaktivitet for Oslos befolkning og det kan Årungen dessverre ikke bidra til.

Dessverre begrenser mulighetsstudien seg til området fra Frognerkilen til Grønlikaia. Mye av den idrettslige aktiviteten i vest finnes i strekket fra Frognerkilen, rundt Bygdøy og til Bestumkilen. Forslagene i mulighetsstudien presenterer ikke løsninger for disse idrettslagenes utfordringer. I tillegg er handlingsrommet i øst begrenset når det ikke ses på mulige løsninger i området sør for Ormøya. Vi håper denne begrensningen ikke legges til grunn for det videre arbeidet.

Med vennlig hilsen

Magne Brekke  
Generalsekretær

Kjetil Moberget  
Anleggsrådgiver