



Adresseinformasjon fylles inn ved ekspedering. Se mottakerliste nedenfor.

Dato: 14.10.2021

Deres ref.:

Vår ref.: 20/04535-70

Saksbeh.: Sigrid Johanne Bøckman
Org. enhet: Infrastruktur

Arkivkode: 611,3

OPPSUMMERING OG SVAR PÅ UTTALELSER TIL FORSLAG OM BOM I ENEBAKKVEIEN

Bystyret i Oslo kommune vedtok i 2019 at det skal etableres bom i Enebakkveien for å bedre trafikksituasjonen og fremkommeligheten for busslinje 70 i retning sentrum. Bymiljøetaten har i ettertid fått i oppdrag å gjennomføre dette på vegne av Byrådsavdeling for miljø og samferdsel, som har ansvar for at tiltaket blir gjennomført. På bakgrunn av dette har Bymiljøetaten foreslått å sette i drift den ensidige bommen ved krysset Enebakkveien/Sandstuveien som et ettårig prøveprosjekt.

Informasjon om forslaget ble sendt på e-post til beboere og næringsdrivende den 1. juli i år. I e-posten ble det informert om hvor bommen er plassert, når den skal være i drift samt bakgrunnen for forslaget. E-posten inneholdt i tillegg kontaktinformasjon til Bymiljøetaten slik at interesserte kunne sende spørsmål og innspill, og det var lagt ved lenke til nettside med mer informasjon om prosjektet.

Om lag 50 privatpersoner har sendt spørsmål og innspill om forslaget til Bymiljøetaten. Dette brevet oppsummerer svar på disse henvendelsene og beskriver veien videre.

1. Bakgrunn for bomforslaget

Forslaget om bussbom i Enebakkveien har sitt opphav i en underskriftskampanje fra 2019 der en innbyggergruppe ønsket ekspressbuss til busslinje 70. Underskriftskampanjen fremmet tre forslag til vedtak, deriblant at bussbommen i krysset Enebakkveien/Sandstuveien senkes i rushtid for å sikre bussens framkommelighet og hindre kø inn mot Ryen. Saken ble tatt opp i Oslo bystyre, der det i sak 416/2019 ble vedtatt at «*byrådet bes etablere en bom i Enebakkveien for å bedre trafikksituasjonen og framkommeligheten for bussen*». Bymiljøetaten har fått i oppdrag å følge opp dette vedtaket.

2. Oppsummering av innspill

Bymiljøetaten takker for alle innspill og tilbakemeldinger. Nærmere 5000 innbyggere og næringsdrivende på Manglerud, Abildsø og Ryen mottok informasjon fra oss om forslaget, og

av disse fikk Bymiljøetaten tilsendt 51 innspill og tilbakemeldinger i perioden 1. juli til 30. august.

De fleste innspillene dreier seg om konsekvenser for trafikksikkerheten i boligveiene på Manglerud som følge av bommen. Blant disse er det flere som ber om at bommen ikke settes i drift og/eller at det gjennomføres ytterligere tiltak for å sikre myke trafikanter i området. Andre innspill inneholder spørsmål om valg av løsning, deriblant at bommen skal være døgnstengt i én retning fremfor rushtidsstengt i begge retninger. Enkelte innspill støtter at bommen settes i drift, gjerne med forbehold om at den kun er aktiv i rushtid. Utover dette har også Nordstrands Blad sendt oss spørsmål om bommen, som har blitt besvart fortløpende.

Bydelsutvalget i Bydel Østensjø uttalte seg om bussbommen i forbindelse med at ny skiltplan var på høring i april/mai 2021. I deres tilbakemelding ble Bymiljøetaten bedt om å gjøre en ny vurdering av rushtidsstengt bom i stedet for døgnstengt og rapportere om trafikkutviklingen i Plogveien etter at tiltaket iverksettes.

I det følgende vil vi gå gjennom og besvare hovedpunktene i innspillene.

2.1 Trafikksikkerheten på Manglerud

En overveiende andel av innspillene uttrykker bekymring for trafikksikkerheten i boligveiene på Manglerud når bussbommen settes i drift, og mange viser til erfaringer fra sist bommen var i drift. Dette gjelder spesielt for Vekterveien og Havreveien, som er korteste omkjøringsvei når bommen er i drift, men også Treskeveien, Plogveien med flere trekkes frem som utsatte. Blant innspillene påpekes det at det bor mange barn i området som bruker veiene som skolevei, samtidig som det i varierende grad finnes fortau eller egnede arealer for myke trafikanter i området. På bakgrunn av dette ber mange om at bommen ikke settes i drift og/eller at Bymiljøetaten iverksetter tiltak for å sikre barn og andre myke trafikanter i området.

Bymiljøetatens svar:

Bymiljøetaten er kjent med at mange opplevde økt og uønsket gjennomgangstrafikk på Manglerud da bommen var i drift i 2016/-17. Dette er en vesentlig utfordring og en viktig årsak til at bommen har stått åpen siden rehabiliteringen av Brynstunellen ble ferdigstilt i 2017. Ettersom boligveiene på Manglerud ikke er utformet for avvikling av gjennomgangstrafikk, er det viktig at bommen i minst mulig grad medfører økt gjennomgangstrafikk i de mest utsatte veiene. Bymiljøetaten jobber for at trafikk i nordgående retning skal velge andre ruter, fortrinnsvis E6 via Sandstuveien eller Lambertseterveien.

Etter at bystyret i 2019 vedtok at det på ny skal etableres bom i Enebakkveien, har Bymiljøetaten gjort noen forberedende trafikksikkerhetstiltak på Manglerud, herunder innstramming av tre kryss langs Plogveien mot Vekterveien, Treskeveien og Rugveien. Tidligere var disse kryssene utflytende med lange kryssingslengder for fotgjengerne, og ved å stramme dem inn reduseres fartsnivået samtidig som gående får mer areal og kortere kryssingsavstander. Utover dette vurderer Bymiljøetaten ytterligere trafikksikkerhetstiltak innenfor gjeldende regulering, regelverk og budsjetttrammer, for å best mulig ivareta trafikksikkerheten på Manglerud. Deriblant ser vi på muligheten for å innføre fartsgrense 30 km/t i større deler av Plogveien, sammenlignet med dagens fartsgrense på 40 km/t, og vi jobber for å kunne fysisk sperre for gjennomkjøring mellom Vekterveien og Havreveien hvis bommen i Enebakkveien igjen fører til økt gjennomgangstrafikk her. Dette må imidlertid avklares med blant annet Brann- og redningsetaten, og kan medføre mer trafikk i Plogveien forbi Manglerud skole.

På nåværende tidspunkt planlegger ikke Bymiljøetaten å gjeninnføre svingforbudet fra Enebakkveien til Plogveien, som var tilfelle sist bommen var i drift. Dette begrunnes med at svingforbudet i begrenset grad ble overholdt den gang, og at et slikt svingforbud vil være en vesentlig ulempe for kjørende som skal til Manglerud fra Enebakkveien. Det er heller ikke aktuelt å innføre fartsgrense 20 km/t i boligveiene slik noen har foreslått, ettersom dette ikke er en gyldig fartsgrense i Norge.

Bymiljøetaten vil overvåke trafikksituasjonen i området i løpet av den ettårige prøveperioden og innføre eventuelle tiltak ved behov. For øvrig vil vi informere om at trafikkmengden i Enebakkveien har gått ned i senere år, og faren for økt gjennomgangstrafikk i boligveier på Manglerud er derfor mindre nå enn sist bommen var i drift.

2.2 Om behov for bom og valg av løsning

I flere innspill stilles det spørsmål om hvorfor bommen skal settes i drift, og det har kommet kommentarer på at bommen skal være stengt hele døgnet i én retning fremfor rushtidsstengt i begge retninger. I sammenheng med dette har vi mottatt forslag om å plassere bommen lenger sør i Enebakkveien, for eksempel ved Abildsø skole, og det har blitt hevdet at en slik løsning i større grad vil samsvare med intensjonen bak bystyrets vedtak og innbyggerforslaget fra 2019.

Bymiljøetatens svar:

I innbyggerforslaget fra 2019 ble det foreslått at eksisterende bom nord for krysset Enebakkveien/Sandstuveien senkes i rushtid for å redusere forsinkelsene langs linje 70, med forbehold om at kommunen kan vurdere alternative plasseringer og løsninger. Bystyrevedtaket oppgir at det skal etableres bom i Enebakkveien. Bymiljøetaten har derfor sett på erfaringene fra sist bommen var i drift, og undersøkt fremkommeligheten for busslinje 70, for å kunne vurdere effekten av ulike mulige løsninger. Våre undersøkelser viser at bussen opplever store forsinkelser inn mot Ryenkrysset fra sør og fra nord, og at det oppstår forsinkelser også utenom rushtid. Kjøretidsdata fra bussen indikerer i tillegg at bommen hadde god effekt på bussens fremkommelighet da den var i drift i 2016/-17.

Til sammen taler dette for at en bom i Enebakkveien bør være døgnstengt i nordgående retning, ettersom sperring i sørgående retning vil ha begrenset effekt på bussens fremkommelighet og rushtidsstengning kun vil ha effekt deler av døgnet. Utover dette mener Bymiljøetaten at den foreslåtte løsningen vil gi større forutsigbarhet for kjørende ved at man har lik regulering hele døgnet og tydelig skilting av kjøremønster. Generelt er det viktig at bom plasseres i nærheten av kryss eller snuplass slik at kjøretøy uten tillatelse til å passere ikke blir stående foran bommen. Innværende forslag vil gi trafikk sørfra mulighet til å svinge av før bommen, samtidig som trafikk nordfra kan passere uhindret. Dette er viktig ettersom det ble rapport om trafikk som måtte snu foran bommen sist den var i drift, noe som bidro til å skape trafikkfarlige situasjoner. For øvrig disponerer ikke Oslo kommune nødvendig areal nord for bommen til å opparbeide snumuligheter for trafikk fra Ryenkrysset, og vi anser det derfor ikke som aktuelt å sperre veien i begge retninger på dette stedet.

Vedrørende forslag om å plassere bommen lenger sør i Enebakkveien kan vi informere om at dette har vært vurdert, men ikke tatt til følge. Dette begrunnes med at effekten på bussens fremkommelighet trolig vil være mindre enn innværende forslag, og det vil gjøre at Enebakkveien ikke lenger fungerer som samlevei som fører trafikk fra mindre veier til hovedveien. Utover dette vil vi påpeke at sperring av vei alltid medfører endring av kjøremønster, og at etablering av bom nærmere Abildsø trolig ville medført gjennomkjøringsproblematikk der fremfor på Manglerud.

2.3 Trafikksikkerheten i Enebakkveien

Noen innspill tar opp trafikkforholdene i Enebakkveien og etterlyser ytterligere tiltak her. Blant annet nevnes det at veien oppleves som ulykkesutsatt med tidvis aggressiv kjøring, og at fartshumpene ikke har tilstrekkelig effekt på fartsnivået. Andre har påpekt at innbyggerforslaget hadde til hensikt å redusere mengden biltrafikk i Enebakkveien fra nord, og at innværende forslag ikke vil endre dette.

Bymiljøetatens svar:

På nåværende tidspunkt planlegger ikke Bymiljøetaten ytterligere tiltak som vil begrense kjøring i Enebakkveien. Bommen vil ikke påvirke trafikk fra Ryenkrysset, og ettersom Enebakkveien er en samlevei som skal forbinde boligområder og småveier med hovedveiene, vil vi ikke prioritere grep som begrenser denne funksjonen. Med hensyn til trafikksikkerhet og veiens utforming indikerer ulykkesdata at Enebakkveien ikke er en spesielt utsatt vei, og at det primært er i nordre delen mellom Sandstuveien og Ryenkrysset at det har inntruffet trafikkulykker i senere år. Utformingen av Enebakkveien, herunder fartshumpene, er gjort i henhold til gjeldende veiledere og håndbøker, og disse tar høyde for forhold som fartsgrense, trafikkmengde og veiens funksjon.

For øvrig vil vi informere om at Statens vegvesen jobber med å oppgradere Enebakkveien og tilrettelegge denne som sykkeltrasé. Dette arbeidet vil gi gående, syklende og kjørende separate ferdselsareal, medføre smalere kjørefelt og totalt sett løfte trafikksikkerheten på strekningen. For mer info om prosjektet henviser vi til [Statens vegvesen sine nettsider](#).

2.4 Konsekvenser for bilbruk og miljø

Flere innspill omtaler konsekvensene for bilbruk hvis bommen settes i drift. Det påpekes at bommen vil øke reiselengden med bil til Ryen og dermed medføre økt utslipp. Noen spør derfor om beboere kan få bombrikke til å passere bommen, mens andre hevder at tiltak som dette ikke medfører redusert bilbruk.

Bymiljøetatens svar:

Hovedformålet med bommen er å øke fremkommeligheten for bussen, ikke redusere biltrafikk eller utslipp direkte. Bymiljøetaten er kjent med at bommen vil gjøre noen bilturer lengre, og at dette kan medføre økte utslipp, samtidig som det ikke nødvendigvis medfører redusert bilbruk. Til dette vil vi påpeke at kombinasjonen av bedre kollektivtilbud og tilrettelegging for gående og syklende i Enebakkveien gjør det enklere for flere å velge miljøvennlige transportformer, noe som trolig vil ha større positiv effekt på utslipp enn de negative konsekvensene av økt reiselengde med bil. Angående mulighet for bompassering er det normalt kun buss i rute, utrykningskjøretøy og kjøretøy som utfører vedlikehold for Oslo kommune som har tillatelse til å passere.

3. Oppsummering og veien videre

Bymiljøetaten planlegger å sette i drift eksisterende bom i Enebakkveien nord krysset med Sandstuveien. Dette vil gjøres som et ettårig prøveprosjekt med oppstart høsten 2021. Bommen vil hindre kjøring i nordgående retning mellom Sandstuveien og Ryenkrysset, og har til hensikt å redusere forsinkelsene for busslinje 70 samt bedre trafikksituasjonen i Enebakkveien.

En mulig negativ konsekvens av bommen er økt gjennomgangstrafikk i boligområdene på Manglerud. Bymiljøetaten har mottatt bekymringer om dette fra beboere i området, og jobber med å iverksette ulike tiltak som kan ivareta trafikksikkerheten i de aktuelle veiene. Blant annet er det aktuelt å etablere en fysisk sperring mellom Vekterveien og Havreveien for å hindre gjennomgangstrafikk og innføre fartsreduserende tiltak i Plogveien for å ivareta trafikksikkerheten ved Manglerud skole. Bymiljøetaten vil følge med på trafikksituasjonen i etter at bommen settes i drift og gjennomføre ytterligere trafikksikkerhetstiltak ved behov. Informasjon om prosjektet samt fremtidige oppdatering om fremdrift vil publiseres på prosjektets nettside:

<https://www.oslo.kommune.no/slik-bygger-vi-oslo/enebakkveien-bussbom/>

Med vennlig hilsen

Heidi Tomten
avdelingssjef
Godkjent elektronisk

Mari Svolsbru
seksjonssjef