



Oslo kommune
Bydel Nordstrand



Trafikkplan 2017

Bydel Nordstrand

Vedtatt i Nordstrand bydelsutvalg 03.11.2017, sak 120/17.



Forord

Trafikkplan for Bydel Nordstrand – et lokalpolitisk arbeid

Bydelsutvalgets komite for byutvikling, miljø og samferdsel (BMS-komiteen) fikk våren 2016 i oppdrag å utarbeide en revidert trafikkplan, som kunne bygge på den tidligere planen fra 2010 og samtidig legge frem tiltak og angi kurs for de nærmeste årene.

Planen bygger på lokalkunnskap og tett kontakt med innbyggere og organisasjoner. Komiteen har merket stort engasjement, både i politiske møter, ved innspill som er mottatt, ved offentlig idedugnad og ved at bydelspolitikere blir kontaktet direkte.

BMS-komiteen, som har representanter fra H, Ap, FrP, V, KrF og MDG, har drøftet seg gjennom mange tema og har lagt vekt på å finne pragmatiske og fremtidsrettede løsninger. Komiteen har konkludert enstemmig med de 63 tiltakspunktene som fremgår av kapittel 2 og 3.

Målet med de foreslåtte tiltakene er å videreutvikle Bydel Nordstrand som en trygg og god bydel å bo i og vokse opp i. Komiteen ser det som godt og viktig forebyggings- og folkehelsearbeid at det er trygge og gode skoleveier for barna, at de gående og syklende er godt ivaretatt, at trafikkbildet er oversiktlig og forståelig og ved at gjennomgangstrafikken reduseres kraftig.

Planen sendes på offentlig høring i juni 2017, og vil etter høringsrunden bli lagt frem for bystyret.

Nordstrand, juni 2017

Stein Nordbø

Leder av BMS-komiteen

Innhold

Del I – hva vil Bydel Nordstrand og hvorfor?

1. Innledning	7
2. Rett på sak – hva vil Bydel Nordstrand?	9
En sammenstilling av konklusjonene i 64 punkter	
3. Komiteens vurderinger og begrunnelser for de 64 punktene	19
3.1 Gjennomgangstrafikk	19
3.2 Barnas skoleveier	23
3.3 Særskilt om miljøgater/gatetun	35
3.4 Parkering og fremmedparkering	41
3.5 De som sykler	43
3.6 Kollektivtrafikk	46
3.7 Tiltak for konkrete steder og områder i bydelen	48

Del II – hva vurderinger og konklusjoner bygger på

4. Trafikkplanen fra 2010	53
4.1 Bydelsutvalgets vedtak i sak 123/10 den 18.11.2010	53
4.2 Bystyrets vedtak, sak 193 den 15.06.2011	58
5. Innspill fra innbyggere, velforeninger, FAU'er og andre	60
5.1 Innspill fra Ekeberg, Kværneråsen og Ryen-området	61
5.2 Innspill fra Nedre Bekkelaget og øyene	61
5.3 Innspill fra Bekkelaget, Holtet og Kastellet	61
5.4 Innspill fra Nordseter	62
5.5 Innspill fra Lambertseter og Karlsrud-området	63
5.6 Innspill fra Nordstrand-området	64
5.7 Innspill fra Munkerud-området	65
5.8 Innspill fra Ljan	66
5.9 Innspill av generell karakter	67
5.10 Svar på tre spørsmål og momenter fra idedugnaden 18.01.2017	67
6. Trafikksituasjonen i Bydel Nordstrand	71
6.1 Innledende om Bydel Nordstrand	72
6.2 Trafikkmengder	74
6.3 Trafikkvariasjon	75
6.4 Kjørevaneundersøkelse i Bydel Nordstrand, 2016	76
6.5 Sykkelbruk	78
6.6 Veistandard	79
6.7 Forhold til utrykningskjøretøy	80
6.8 Fartsgrenser	80
6.9 Tilbud for gående og syklende	82
6.10 Kollektivtilbudet på Nordstrand	83
6.11 Parkeringsmuligheter	85
6.12 Gjennomgangstrafikk gjennom Nordstrandplatået	86
6.13 Sammenligning prognoser fra 2009 og trafikkmengder 2016	88
6.14 Trafikkulykker (år 2012 til 2016)	90

DEL I

Kapittel 1 – Innledning

Kapittel 2 – Rett på sak – hva vil Bydel Nordstrand?

Kapittel 3 – Komiteens vurderinger og begrunnelser

Kapittel 1 - innledning

Lokalpolitikerne i Bydel Nordstrand utviklet i 2010 en trafikkplan for bydelen. Det vakte positiv oppmerksomhet at trafikkplanen var uttrykk for lokalpolitiske vurderinger, basert på nær kontakt med befolkning og organisasjoner og med god kjennskap til bydelens lokale forhold og historikk.

Den første planen ble behandlet av bystyret i juni 2011, men nå er det tid for en revidering av trafikkplanen. Utviklingen går fort, og det skjer stadige endringer i bydelen og omgivelsene rundt. I tillegg er fortettingsplanene større og mer omfattende enn noen gang. Også denne gangen er det bydelens politikere som har ansvar for prosess, vurderinger og konklusjoner. Bydelsutvalget har lagt dette ansvaret til komite for byutvikling, miljø og samferdsel (*BMS-komiteen – heretter kalt komiteen*). Bydelsadministrasjonen bistår med sekretariatsfunksjoner.

Trafikkforholdene i bydelen opptar innbyggerne i svært stor grad, og dermed også lokalpolitikerne. Dette har sammenheng med at bydelen har helt spesielle utfordringer:

1. Bydelen bærer preg av å være gammel, og mye av veinettet er etablert før bilens tid. Boligveiene er for en stor del smale, uoversiktlige og uten fortau. Også blokkbebyggelsen på Bergkrystallen, Lambertseter og Karlsrud er preget av veier som ikke er dimensjonert for gjennomgangstrafikk eller parkering. Nordstrandskråningen har bratte og smale veier, til dels med hårnålssvinger. Jernbanen er fra slutten av 1800-tallet. Ekebergbanen er fra 1917 og feirer 100 års jubileum i år. Det vil si at Holtet-krysset ble bygget i en tid hvor det knapt fantes biler. Lambertseterbanen er fra 1950-tallet, men må sies å være tidsmessig etter oppgradering.
2. Bydelen har stor gjennomgangstrafikk. Dette er trafikk som kommer fra områder syd for bydelen og velger å kjøre gjennom bydelen – også i de smale boligveiene uten fortau - for å slippe å stå i kø på E6 og Mosseveien.
3. Veinettet i bydelen ligger stort sett uregulert og åpent og nærmest inviterer til gjennomkjøring. Noen få veier har i løpet av det siste året fått skilt med gjennomkjøring forbudt unntatt for kjøring til eiendommene, men dette skiltet respekteres ikke. Den skiltingen som respekteres, er enveisregulering av veier og skilt med parkeringsforbud. En annen ordning som respekteres 100% er veiprising, der uønsket adferd koster penger.

Komiteen så allerede ved begynnelsen av arbeidet at det er to hovedproblemer som må finne sin løsning: **Gjennomgangstrafikken og barnas skoleveier.**

Komiteen så også at begrepet *miljøgate* i praksis har et uklart og til dels manglende innhold. For å unngå at begrepet miljøgate blir et pynteord uten reell betydning har komiteen derfor i pkt 3.3 utarbeidet en presisering og konkretisering, som legges til grunn for mange av tiltakspunktene.

BMS-komiteen fikk sitt oppdrag og mandat fra bydelsutvalget og startet sitt arbeid i mai 2016. Både nabobydeler, foreninger, FAU'er og andre ble invitert til å komme med synspunkter i begynnelsen av komiteens arbeid. Komiteen har gjennomført spørreundersøkelse om trafikkvaner og en undersøkelse om sykkelbruk. Det ble holdt en offentlig idedugnad i januar 2017 og igjen oppfordret til å sende inn innspill. Hovedpunkter fra de innspillene som bydelen har mottatt er gjengitt punktvis i kapittel 5.

I de to følgende kapitlene går vi rett på en gjennomgang av hva Bydel Nordstrand vil – med andre ord hvilke tiltak som er nødvendig for at bydelen skal være enda tryggere og bedre å bo i. Kapittel 2 lister opp 64 tiltakspunkter, og kapittel 3 presenterer komiteens vurderinger og begrunnelser for tiltakspunktene.

Komiteen stiller seg enstemmig bak både vurderinger, konklusjoner og de 66 tiltakspunktene.

Komiteen har lagt vekt på å tenke helhetlig ved først og fremst å gå inn for løsninger som antas å bli gode for nabobydelene også – og for byen som sådan.

Kapittel 2 - Rett på sak

– hva vil Bydel Nordstrand?

En sammenstilling av konklusjonene i bydelens reviderte trafikkplan

Alle forslagene nedenfor er summen av hva komiteen har valgt å gå inn for som innhold i bydelens reviderte trafikkplan. Noe er basert på videreføring av noen forslag fra den første trafikkplanen, som ble vedtatt i 2010. Mye er basert på komiteens egne drøftelser. Komiteen har i betydelig grad tatt hensyn til innspill fra bydelens innbyggere, velforeninger og FAU'er.

En trafikkplan gir uttrykk for forutsetninger og de erfaringer som er til stede på det tidspunkt hvor den ble skrevet. Dette endrer seg kontinuerlig, ikke minst siden bydelen er i meget rask utvikling. Trafikkplanen bør revideres i hver valgperiode, slik at hvert bydelsutvalg gjør egne vurderinger og justeringer.

Bydelsutvalget har ved gjentatte anledninger pekt på to fokusområder som må ha høyeste prioritet, og dette ligger til grunn for forslagene i den reviderte trafikkplanen:

- 1) Gjennomgangstrafikken gjennom bydelen
- 2) Barnas skoleveier

Tiltak som gjelder gjennomgangstrafikk (se utdyping og illustrasjon i pkt 3.1):

1. Hovedprinsippet for begrensning av gjennomgangstrafikk er at bilister møter reelle valg: Enten å parkere i nærmeste parkeringsanlegg for innfartsparkering og reise videre med kollektivtransport, eller bli belastet med avgift hvis man velger å kjøre videre mot sentrum.
2. Trafikanter fra Østfold og Follo bør møte første betalingspunkt ved bygrensen, med informasjon om innfartsparkering på følgende fire steder:
 - a) Åsland, med innfartsparkeringsanlegg og tilbud om ekspressbuss i kollektivfelt til byen.
 - b) Rosenholm med oppgradert innfartsparkering med delt bomsnitt mellom utenbys og innenbys parkering og jernbane til byen.
 - c) Fiskevollen, med nytt innfartsparkeringsanlegg og elektrisk båt til sentrum og Fornebu. Parkeringsanlegget tilknyttes et system for førerløse busser, som bringer passasjerer til andre knutepunkter, jf. pkt. 62 og 63.
 - d) Oppgradert innfartsparkering på Mortensrud, som har T-bane og busser.
3. En ekstra avgift ilegges for dem som velger å bruke Søndre Nordstrand og Nordstrand til gjennomgangstrafikk. Det kan løses ved å bruke allerede eksisterende vedtatte bomstasjoner. Prinsippet blir dermed at de biler som gjenkjennes ved bomanlegg (eller skiltavlesere) i nordre ende av Bydel Nordstrand innen en nærmere definert tidsenhet, ilegges tilleggsavgift. Dette gjelder ikke E6 og E18.
4. Ved alle betalingspunkter skiltes tydelig hvor lang reisetid det er med henholdsvis kollektivtransport og med bil.
5. Gjennomgangstrafikk kan også begrenses ved de tiltakene som beskrives i pkt. 3.2 om barnas skoleveier, foruten ved å gjennomgå veinettet i samråd med samferdselsekspertise i Bymiljøetaten med tanke enveisregulering i en del veier – ev. i deler av veier. Det siste begrunnes både i behovet for å gjøre det mindre naturlig å bruke bydelen til gjennomkjøring, og i det faktum at mange veier ikke har plass til både toveistrafikk, gående og syklende. Da må bilistene vike plassen.
Det foreslås at Bymiljøetaten stiller en egen kontaktperson og samferdselskompetanse til rådighet for å delta i drøftelser om enveisregulering av veier, ev. kombinert med andre tiltak, for å hindre gjennomkjøring i boligveier.
6. Det etableres nytt bomsnitt i Nordstrandveien / Skulleruddumpa.

Tiltak som gjelder området ved Bekkelaget skole (se utdyping og illustrasjon i pkt 3.2.1):

7. Kongsveien forbi Holtet-krysset bygges om til en reell miljøgate, der de gående og syklende sikres sammenhengende og trygge løsninger.
8. En miljøgate på Holtet må utformes slik at hensynene først og fremst er overfor de gående og syklende. Biler må passere i gangfart, gjerne med innsnevring til ett felt, beplantning, brostein og andre virkemidler for å understreke inntrykket av at det er mange hensyn som må tas.
9. Det innføres parkeringsforbud i Marienlundveien.
10. De gående i Holtet-krysset sikres ved opphøyde og lysregulerte gangfelt. Alle fotgjengeroverganger gis grønt lys samtidig i alle retninger, slik at det ikke er noen biltrafikk i Holtet-krysset når fotgjengere krysser kjørebanelen.
11. Fortauet i Skoleveien gjøres sammenhengende og helst litt bredere foran skoleporten, slik at det ikke er så naturlig å stoppe der for å slippe av barn.
12. Utstrakt bruk av fartshumper og maks 30 km/t og tydelig skilting i alle veier i nærheten av skolen. Fartsgrensen må gjelde hele døgnet.

Tiltak som gjelder området ved Ekeberg skole (se utdyping og illustrasjon i pkt 3.2.2):

13. Hele Stamhusveien får 30 km/t som fartsgrense og det etableres sykkelfelt i hele Vårveien.
14. Stamhusveien får en innsnevring til ett kjørefelt i begge ender av den skarpe svingen ved skolen.
15. Stamhusveien får miljøgatepreg ved Ekeberg skole. Dette betyr innsnevring til ett kjørefelt på begge sider av den skarpe svingen og en utforming av veien som gjør det tydelig at her befinner bilisten seg i et område hvor hensyn til de gående og syklende kommer først. Skarpe fartshumper, som busser kan passere, kan være aktuelt.
16. Det etableres en rekke innsnevringer på hele den strekningen som foreslås til 30 km/t-sone ovenfor.
17. Det etableres lysregulerte og opphøyde gangfelt ved skolen.

Tiltak som gjelder Brannfjell, Kastellet og Nordseter skoler langs Ekebergveien
(se utdyping og illustrasjon i pkt 3.2.3):

18. Det etableres miljøgate i Ekebergveien ved alle disse tre skolene, syklende sikres sammenhengende og trygge løsninger.
19. Miljøgater ved de tre skolene i Ekebergveien må utformes slik at hensynene først og fremst er overfor de gående og syklende. Biler må passere i gangfart, gjerne med innsnevring til ett felt, beplantning, brostein og andre virkemidler for å understreke inntrykket av at det er mange hensyn som må tas.
20. De gående sikres ved opphøyde og lysregulerte gangfelt.
21. Utstrakt bruk av fartshumper og maks 30 km/t og tydelig skilting i alle veier i nærheten av skolen. Fartsgrensen må gjelde hele døgnet.
22. Det etableres gang- og sykkelvei på begge sider av Ekebergveien over Ekebergsletta fra KFUM-hallen til avkjøring til EKT.

Tiltak som gjelder Lambertseter og Karlsrud skoler, som ligger langs Cecilie Thoresens vei/Langbølgen (se utdyping og illustrasjon i pkt 3.2.4):

23. Det bør snarest mulig bli 30 km/t som fartsgrense i både Cecilie Thoresens vei og Langbølgen, med tydelig skilting av at man er i nærheten av en skole.
24. Fotgjengerovergangene ved skolene gjøres opphøyet og med lysregulering.
25. Med tanke på den store utviklingen av området mellom Lambertseter og Karlsrud som er planlagt, må det legges inn i rekkefølgebestemmelsene at tiltakshaver bekoster oppgradering av hele Cecilie Thoresens vei til miljøgate.
26. En miljøgate i hele Cecilie Thoresens vei må utformes slik at hensynene først og fremst er overfor de gående og syklende. Biler må passere i gangfart, gjerne med flere innsnevringar til ett felt, beplantning, brostein og andre virkemidler for å understreke inntrykket av at det er mange hensyn som må tas.
27. Langbølgen ved Lambertseter skole oppgraderes også til miljøgate på samme måte som Cecilie Thoresens vei.

Tiltak som gjelder Nordstrand skole, Nordstrand ungdomsskole og Steinerskolen i Nordstrandveien (se utdyping og illustrasjon i pkt 3.2.5):

28. Det bør snarest mulig bli 30 km/t som fartsgrense i Nordstrandveien fra Sæter til Mosseveien, med tydelig skilting av at man er i nærheten av skoler.
29. Det innføres parkering forbudt på begge sider av Nordstrandveien mellom Sæter og Mosseveien og etableres sykkelfelt på begge sider av veien.
30. Det etableres miljøgate ved de tre skolene i Nordstrandveien. Miljøgaten må utformes slik at hensynene først og fremst er overfor de gående og syklende. Biler må passere i gangfart, gjerne med innsnevring til ett felt, beplantning, brostein og andre virkemidler for å understreke inntrykket av at det er mange hensyn som må tas.
31. De gående sikres ved opphøyde og lysregulerte gangfelt.
32. I Sæter-krysset må de gående få grønt lys i alle retninger samtidig, med andre ord slik at det ikke er biler i krysset når fotgjengere krysser. Dette spesielt på grunn av de mange skolebarna.
33. Utstrakt bruk av fartshumper og maks 30 km/t i alle veier i nærheten av skolene.
34. Det må komme opp et skilt allerede ved Sæter som varsler om høydebegrensning under jernbanebroen i Nordstrandveien, så store lastebiler får mulighet for å kjøre en annen vei i stedet for å bli stående langt nede i Nordstrandveien. Skiltingen må komme i Ekebergveien, både nord og syd for Sæter-krysset, samt i Nordstrandveien litt øst for Sæter-krysset.

Tiltak som gjelder Ljan skole, som ligger mellom Gladvollveien og Herregårdsveien (se utdyping og illustrasjon i pkt 3.2.6):

- 35. Gladvollveien gjøres enveiskjørt fra von Øtkens vei til Furumoen og får ett kjørefelt.
- 36. Det anlegges fortau på Gladvollveiens sydside fra Herregårdsveien til Furumoen.
- 37. Det må bli parkering forbudt på Gladvollveiens nordside fra Joker/ Herregårdsveien til toppen ved von Øtkens vei.
- 38. Herregårdsveien blir miljøgate ved Ljan skole. Utformingen gjøres slik at hensynene først og fremst er overfor de gående og syklende. Biler må passere i gangfart, gjerne med innsnevring til ett felt, beplantning, brostein og andre virkemidler for å understreke inntrykket av at det er mange hensyn som må tas.
- 39. Det bygges dropsone i Herregårdsveien for skolebarn.
- 40. Ved Ingiers vei bør det etableres fotgjengerovergang fra fortau til bussholdeplass ved Ljabruveien. Det bør også sikres en trapp ned fra Ingiers vei til bussholdeplassen.
- 41. Det etableres gangbro fra Ingiers vei og over Ljabruveien.
- 42. Fortauet i nedre del av Ingiers vei flyttes til motsatt side for å bedre tilgang til Ljabruveien.
- 43. Hele Herregårdsveien opprettholder 30 km/t som fartsgrense-skilt, gjerne med blinkende lys i skoletiden i Herregårdsveien.
- 44. Det innføres parkering forbudt på utsatte deler av Herregårdsveien.

Tiltak for Nedre Bekkelaget skole ved Mosseveien, (se utdyping og illustrasjon i pkt 3.2.7):

- 45. Mosseveien nedgraderes til riksvei med gode forhold for de gående, syklende og busser.
- 46. Det etableres tydelige og separate traseer for de syklende, klart atskilt fra de gående og fra biltrafikken ved kantstein, høydeforskjeller og beplantning.
- 47. Nedgradering av Mosseveien til lokal samlevei forutsetter at Manglerudtunnelen og kollektivfelt fra Åsland til Ryen blir realisert først.

Tiltak for Munkerud skole ved Nordstrandveien (se utdyping og illustrasjon i pkt 3.2.7):

- 48. Nordstrandveien bør ha 30 km/t fra Langbølgen til Munkerudveien av hensyn til de mange skolebarna som krysser her både på dag- og kveldstid.

Tiltak som gjelder miljøgater/gatetun (se utdyping og illustrasjoner i pkt 3.3)

- 49. Det etableres miljøgater ved skolene i henhold til gjennomgangen i vedtakspunktene 6 – 46 ovenfor og i tråd med spesifikasjonene i pkt. 3.3, der det angis hvordan begrepet «miljøgate» skal konkretiseres og fylles med et innhold som innebærer en reell og viktig forskjell.
- 50. Det etableres miljøgate i Kåres vei ved bydelsparken i tråd med bydelsutvalgets vedtak av 15.09.2016.

Tiltak som gjelder parkering og fremmedparkering (se utdyping i pkt 3.4):

51. Av hensyn til oversiktighet og behov for plass for gående og syklende fortsettes arbeidet med å begrense og regulere bilparkering i veiene.
52. For å redusere innfartsparkering i boligveier bygges det ut godt dimensjonerte anlegg for innfartsparkering ved Åsland, Rosenholm, Mortensrud og Fiskevollen med direkte overgang til kollektivtransport. De som velger å kjøre videre mot sentrum, avgiftsbelegges.
53. Parkering i boligveier i nærheten av holdeplasser begrenses kraftig ved parkering forbudt eller tidsbegrenset parkering i veier som er belastet med denne typen parkering.
54. Muligheten for hensetting/langtidsparkering av kjøretøy med kjennetegn begrenses kraftig.
55. Det skiltes parkering forbudt langs grønne flekker og friområder. Et eksempel er den lille trekanten der Cappelens vei og Kastellveien møtes, et annet eksempel er Midtåsen ved Andersendammen.

Tiltak for de syklende (se utdyping i pkt 3.5):

56. Komiteen mener at løsninger med såkalt «blandet trafikk» - der syklistene skal blande seg med biltrafikken – er både ubrukelige, villedende og farlige. Fartsgrensen fra Ekebergparken og ned til Konows gate bør settes til 40 km/t inntil trikketunnel er realisert.
57. Å male opp en smal stripe i veibanen gir ikke nok sikkerhet for syklistene.
58. Felles bane for syklistene og gående er også en dårlig løsning, og gir spesielt utrygghet for de gående, først og fremst barna.
59. Den eneste løsningen som kan sies å være en fullgod løsning for syklistene og for de gående er at trafikantgruppene er fysisk atskilt ved bruk av kantstein, vegetasjon og høydeforskjell. Der det er for lite plass for denne typen skiller, må bilene vike. Dette kan gjøres ved innsnevring og ved bruk av enveiskjøring, kombinert med parkeringsforbud.
60. Sykkeltraseer må være sammenhengende. Eksempel på det motsatt er Holtet, der det ser ut til at syklistene har valget mellom å kaste seg ut i veibanen mellom bilene eller inn på fortauet blant skolebarn.
61. Det etableres sykkelhotell ved Ljan og Nordstrand stasjoner samt ved utvalgte steder langs Ekebergbanen.

Tiltak for kollektivtrafikken (se utdyping i pkt 3.6):

62. Det etableres tverrgående ruter for førerløse busser mellom øyene/ Nordstrandskråningen og resten av bydelen, slik at ingen behøver å reise via sentrum for å komme til et annet sted i bydelen. Bydelen bør bli utprøvingsområde for et slikt tilbud.
63. Det etableres forbindelse med elektriske båter for passasjerer fra foreslått innfartsparkering ved Fiskevollen via andre anløpssteder til sentrum og ev. til Fornebu. Innfartsparkeringen tilknyttes et nett av førerløse busser, jf. pkt. 62.
64. Det bør umiddelbart settes i gang et prosjekterings- og planleggingsarbeid for et effektivt S-banetilbud på Østfoldbanen når den nye Follobanen settes i drift. Prosjekteringen bør inneholde en avgrening fra Hauketo til Gjersrud/Stensrud. For å slippe omstigning bør annethvert S-banetog fra Oslo S gå til henholdsvis Gjersrud/Stensrud og Ski. Bekkelaget stasjon gjenåpnes som stasjon for S-banen.

Ytterligere forslag for ombygging og tilpasning (jfr pkt 3.7):

65. Tillegg til forslagene tidligere i dette kapitlet, foreslås det ombygging av krysset Cecilie Thoresens vei/Raschs vei, krysset Sandstuveien/Steingrims vei og Mosseveien.
66. Sikkerhet i boligveier er vår høyeste prioritet og vi foreslår derfor 30 km/t i alle boligveier.

Kapittel 3 – komiteens vurderinger

med begrunnelser for de 64 tiltakspunktene i kapittel 2.

Komiteen har gjennomgått alt materiale som har kommet i innspillsrundene og alt som ellers er kommet frem i idedugnad og ved diskusjoner og drøftelser. I tillegg er vedtakene fra den første trafikkplanen gjennomgått, sammen med bystyrets vedtak. Komiteen ser klart at det er mange problemstillinger som må finne sin løsning, og dette skal omtales etter hvert i dette kapitlet. Ikke desto mindre er det to problemstillinger som fremstår som de viktigste å få gjort noe med, og dette er

- 3) Gjennomgangstrafikken gjennom bydelen**
- 4) Barnas skoleveier**

3.1 Gjennomgangstrafikk

Med gjennomgangstrafikk menes trafikk som ikke har sitt utgangspunkt eller mål i bydelen. I denne sammenhengen avgrenser vi dette til å gjelde biler som kjører gjennom bydelen for å komme til sitt bestemmelsessted utenfor bydelen. Trafikken som gjelder biler som kjører inn i bydelen for å parkere og deretter reise kollektivt til sentrum, omhandles under pkt 3.4 om innfartsparkering og fremmedparkering.

Bydel Nordstrand er preget av smale og ofte parallelle boligveier, som er åpne for kjøring i begge retninger. Mange mangler fortau, og det er ikke trygge forhold for verken gående eller syklende. Samtidig er mange av veiene fristende som gjennomfartsveier, for å komme unna køene på E6/E18. Komiteen mener at biltrafikk ikke nødvendigvis må betraktes som noe konstant, som alltid finner alternative veier hvis det er køer ett sted. Komiteen mener at det

verken er mulig eller ønskelig å bygge seg ut av trafikkproblemene. Biltrafikken må kraftig ned, og det må gjøres både dyrt og tungvint å kjøre der man ikke har noe å gjøre.

Det må utvilsomt settes inn flere sett med virkemidler, både lokalt og regionalt, og tiltakene bør virke slik at man ikke flytter problemer til nabobydeler. For eksempel vil tiltak som reduserer trafikken fra Mosseveien og Nedre Prinsdalsvei til Hauketo (og videre til Nordstrandsplatået) være en fordel for både Bydel Nordstrand og Bydel Søndre Nordstrand.

Et av de mest effektive tiltakene for å redusere trafikk, er veiprising og avgiftsbelegging av kjøring. Veiprising er både en effektiv finansieringskilde til nye tiltak og samtidig et virkemiddel for å få trafikken unna tidspunkter og steder hvor trafikken ikke er ønskelig. Komiteen mener at bilister som kommer fra regionene rundt Oslo, bør møte betalingspunkter ved bygrensen, kombinert med informasjon om nærmeste innfartsparkering, som er plassert slik at omstigning til bane eller buss – evt også båt – fremstår som både rimelig og raske alternativ. Teknisk kan dette utformes slik at de som kjører til nærmeste innfartsparkering, fritas for avgift, mens de som velger å fortsette inn i Oslo belastes med en avgift.

For å redusere trafikk fra Østfold og Follo, bør bilister for det første møte avgiftspunkt ved bygrensen. Innfartsparkeringstilbud bør bygges kraftig ut i Hauketo-området og på Rosenholm, og neste avgiftspunkt bør være i de første meterne av Ekebergveien, der den går nordover fra Ljabruveien. De som har passert Hauketo eller Rosenholm, får ved skiltavlesning en tilleggsavgift i Ekebergveien. Smutthull må tettes ved å ha tilsvarende skiltavlesning ved begynnelsen av Ingiers vei og Solveien. Samtidig bør trafikk som ikke har passert Hauketo, få tilsvarende avgift dersom de passerer noen av de tre skiltavleserne i Ekebergveien, Ingiers vei og Solveien – såfremt de passerer en bomstasjon i nordenden av bydelen innen et gitt tidsrom som gjør at kjøringen utvilsomt er gjennomkjøringstrafikk. For å fange opp trafikk som kommer fra E6/Skulleruddumpa bør det plasseres skiltavleser i Nordstrandveien og gi avgift dersom man passerer en av bomstasjonene i nordenden av bydelen i løpet av en viss tid.

Ved alle betalingspunkter, der bilister får anvist nærmeste innfartsparkering, settes det opp skilt som viser faktisk tid som det tar å bruke kollektivt transportmiddel (båt, ekspressbuss, bane/tog) kontra den tid som samme strekning tar med bil.

Prinsippet med veiprising og innfartsparkering må være at bilister opplever et reelt valg, med andre ord at de kan velge å kjøre til innfartsparkeringsanlegg og ta kollektivt transportmiddel videre, eller bli belastet med en avgift dersom man velger å kjøre bilen videre inn mot byen. Det er også en reell valgmulighet når bilister får valget mellom å kjøre fra Ljabru til E6/E18, mens kjøring over Nordstrandplatået vil medføre avgift.

Komiteen bruker betegnelsen E6/E18 fordi dette bør være samme fysiske veitrase helt fra Vinterbro/Tusenfryd og til Ryen, det vil si dagens E6 forbi Klemetsrud. Med andre ord har ikke Mosseveien lenger europaveiklassifikasjon og bør få status som lokalvei for syklende, gående og busser, foruten biltrafikk til og fra badestrender og friluftsliv, men uten gjennomkjøring. Det bør dermed skiltes allerede ved Vinterbro/Tusenfryd at Mosseveien (nåværende E18) ikke er gjennomkjøringsvei. Samme type skilting må på plass også i Festningstunnelen/Operatunnelen, slik at E18-trafikken ledes opp til Ryen og E6-traseen.

Komiteen har følgende steder å anbefale for innfartsparkering:

- Rosenholm
- Fiskevollen kombinert med båt til byen og tverrgående, førerløs buss
- Åsland med ekspressbuss i kollektivfelt til byen
- Utvidet innfartsparkering på Mortensrud

Med den beskrevne typen skiltavlesning vil komiteen ikke gå inn for noen nye fysiske bommer i bydelen. Det anbefales samtidig at bommen i Solveien fjernes, mens bommen i Herregårdsveien opprettholdes.

Men mye kan likevel gjøres med veinettet i bydelen for å hindre gjennomkjøring. Det som gjelder skoleveiene spesifikt er omtalt i pkt. 3.2 nedenfor. For det første mener komiteen at veinettet bør analyseres i samråd med samferdselseksperter i Bymiljøetaten med tanke på å introdusere enveisregulering av en del veier – eller deler av veier. Dette begrunnes med at svært mange boligveier er så smale at det ikke er plass til trafikk i begge retninger, i tillegg til at gående og syklende skal ha trygge forhold.

I tillegg til enveisregulering bør det bli innsnevring av kjørebanelen flere steder. Med dette menes innsnevring som gjør det umulig for to kjøretøy å møtes. Det betyr å bremse ned og ofte stoppe, for å slippe frem møtende kjøretøy. Ved gjentatte innsnevringer i samme vei, kombinert med hyppige og «skarpe» fartsdumper, blir veien stadig mindre fristende å kjøre gjennom for å spare tid, jf. pkt. 3.3 om miljøgater/gatetun.

Utvidelse av stengetiden for bommen i Herregårdsveien vil bidra noe til redusert trafikk over Nordstrandsplatået. Den er i dag stengt i morgenrushet fra kl. 07 – 09. Det foreslås at stengetiden utvides til kl. 06 – 10.

Oppsummering av tiltak og forslag

- Hovedprinsippet for begrensning av gjennomgangstrafikk er at bilister møter reelle valg: Enten å parkere i nærmeste parkeringsanlegg for innfartsparkering og reis videre med kollektivtransport, eller bli belastet med avgift hvis man velger å kjøre videre mot sentrum.
- Trafikanter fra Østfold og Follo bør møte første betalingspunkt ved bygrensen, med informasjon om innfartsparkering på henholdsvis Åsland (med tilbud om ekspressbuss i kollektivfelt til byen og Rosenholm (med oppgradert innfartsparkering med delt bomsnitt mellom utenbys og innenbys parkering og jernbane til byen), Fiskevollen (med nytt innfartsparkeringsanlegg og elektrisk båt til sentrum og Fornebu) samt oppgradert innfartsparkering på Mortensrud (som har T-bane og busser).
- En ekstra avgift ilegges for dem som velger å bruke Søndre Nordstrand og Nordstrand til gjennomgangstrafikk. Det løses ved å bruke allerede eksisterende vedtatte bomstasjoner. Prinsippet blir dermed at de biler som gjenkjennes ved bomanlegg (eller skiltavlesere) i nordre ende av Bydel Nordstrand innen en nærmere definert tidsenhet, ilegges tilleggsavgift. Dette gjelder ikke E6 og E18.
- Ved alle betalingspunkter skiltes tydelig hvor lang reisetid det er med henholdsvis kollektivtransport og med bil.
- Gjennomgangstrafikk kan også begrenses ved de tiltakene som beskrives i pkt 3.2 om barnas skoleveier, foruten ved å gjennomgå veinettet i samråd med samferdselsekspertise i Bymiljøetaten med tanke på enveisregulering i en del veier – ev. i deler av veier. Det siste begrunnes både i behovet for å gjøre det mindre naturlig å bruke bydelen til gjennomkjøring, og i det faktum at mange veier ikke har plass til både toveistrafikk, gående og syklende. Da må bilistene vike plassen. Det foreslås at Bymiljøetaten stiller egen kontaktperson og samferdselskompetanse til rådighet for å delta i drøftelser om enveisregulering av veier, ev. kombinert med andre tiltak, for å hindre gjennomkjøring i boligveier.

3.2 Barnas skoleveier

Barnas skoleveier ble omtalt også i den første trafikkplanen fra 2010. Det ble da foreslått 30 km/t som fartsgrense på alle veier i nærheten av skole, foruten tydelig skilting av at man nærmer seg en skole. Det ble også foreslått opphøyde gangfelt med lysregulering ved og i nærheten av skoler, og dessuten å etablere dropsoner et stykke fra skolen, for å gjøre det mindre nødvendig å kjøre barna helt til skoledøra. Tiltakene med 30 km/t som fartsgrense og lysregulerte, opphøyde gangfelt har vært gjentatt av bydelsutvalget ved flere anledninger.

I tiden som har gått etter første trafikkplan har ikke behovet for tiltak for å beskytte barna blitt mindre. Bydelen får mange henvendelser om skolebarn som ikke får plass på den skolen de geografisk sogner til, med den følge at mange må gå lange strekninger langs utsatte veier for å komme til en annen skole. I tillegg er det en omfattende fortetting i flere områder av bydelen, og den blir forsterket i de nærmeste årene av igangsatt fortetting på Lambertseter, og enda mer med tanke på det byutviklingsprosjektet som ligger mellom Lambertseter og Karlsrud. Etter komiteens syn må det ligge i rekkefølgebestemmelsene for utbyggingsprosjekter og større fortettinger at utbygger må ta ansvar for utvikling av trygge forhold for barna som skal ferdes i prosjektets nærmeste omgivelser – ikke minst skolebarna og deres behov for å komme seg trygt til og fra skole og fritidsaktiviteter.

Flere skoler og deres FAU'er melder at gjennomgangstrafikken, som vi omtalte i pkt. 3.1, faktisk bringer bilbruken inn i en ond sirkel. Skoleveien oppleves så utrygg av mange at de velger å kjøre barna til skolen av sikkerhetsmessige årsaker.

Komiteen mener at det haster med å få gjennomført omfattende tiltak i bydelen som gir barna trygge skoleveier

Bydelens skoler ligger for det meste inntil trafikkerte veier. De videregående skolene omtales ikke, da disse elevene må forutsettes å mestre trafikkbildet.

- Bekkelaget skole ligger ved siden av Holtet-krysset.
- Ekeberg skole ligger i Stamhusveien, som går over i Vårveien.
- Brannfjell, Kastellet skole og Nordseter skoler ligger langs Ekebergveien.
- Lambertseter og Karlsrud skoler ligger langs Cecilie Thoresens vei/Langbølgen.
- I Nordstrandveien vest for Sæter ligger 3 skoler: Nordstrand skole, Nordstrand ungdomsskole (som rehabiliteres og åpner for drift ved skolestart 2019) og Steinerskolen, som har lokaler på begge sider av Nordstrandveien.
- Ljan skole ligger mellom Gladvollveien og Herregårdsveien.
- Nedre Bekkelaget skole ligger ved Mosseveien/E18.
- Munkerud skole ligger nær Nordstrandveien, selv om den er noe tilbaketrukket.

Punktene 3.2.1 til 3.2.8 nedenfor gjennomgår de tiltak komiteen mener er nødvendige ved de nevnte skoleområdene.

3.2.1 Bekkelaget skole ved Holtet-krysset

Bekkelaget skole er en av Oslos gamle skoler. Den fikk navnet Bekkelaget skole i 1904. I 1917 åpnet Ekebergbanen for drift, og det sier seg selv at utformingen av dette lokalområdet fant sted før bilismen begynte å sette sitt preg på byen. Det bærer Holtet-krysset og nærområdet preg av. Spørsmål om planfri løsning for Holtet-krysset må ta utgangspunkt i at løsningen skal ivareta både de gående, syklende, motorkjøretøy og trikken. Komiteen har det syn at enhver løsning må begynne med hensyn til de gående og syklende, og at dette dermed har førsteprioritet. Fremkommelighet for trikken veier tungt, ikke minst fordi dette er den ønskede transportmåte for persontrafikk, i tillegg til sykling og gåing. Dermed er det opplagt at i den grad noen trafikanter skal prioriteres ned og risikere å måtte vente eller ta helt spesielle hensyn, så er det bilistene.

Kongsveien ved Bekkelaget skole er regulert til å være »miljøgate», men er et eksempel på en utforming som er langt unna intensjonene med en miljøgate, som er å ta "hensyn til lokalmiljøet ved å bedre fremkommeligheten for gående og syklende...og bidra til et triveligere tettsted." (Håndbok N100, Statens vegvesen). Se for øvrig pkt 3.3 om miljøgater spesifikt.

Komiteen går inn for følgende tiltak:

- Kongsveien forbi Holtet-krysset bygges om til en reell miljøgate, der de gående og syklende sikres sammenhengende og trygge løsninger.
- En miljøgate på Holtet må utformes slik at hensynene først og fremst er overfor de gående og syklende. Biler må passere i gangfart, gjerne med innsnevring til ett felt, beplantning, brostein og andre virkemidler for å understreke inntrykket av at det er mange hensyn som må tas.
- Det innføres parkeringsforbud i Marienlundveien.
- De gående i Holtet-krysset sikres ved opphøyde og lysregulerte gangfelt. Alle fotgjengeroverganger gis grønt lys samtidig i alle retninger, slik at det ikke er noen biltrafikk i Holtet-krysset når fotgjengere krysser kjørebane.

- Fortauet i Skoleveien gjøres sammenhengende og helst litt bredere foran skoleporten, slik at det ikke er så naturlig å stoppe der for å slippe av barn.
- Utstrakt bruk av fartshumper og maks 30 km/t og tydelig skilting i alle veier i nærheten av skolen. Fartsgrensen må gjelde hele døgnet.

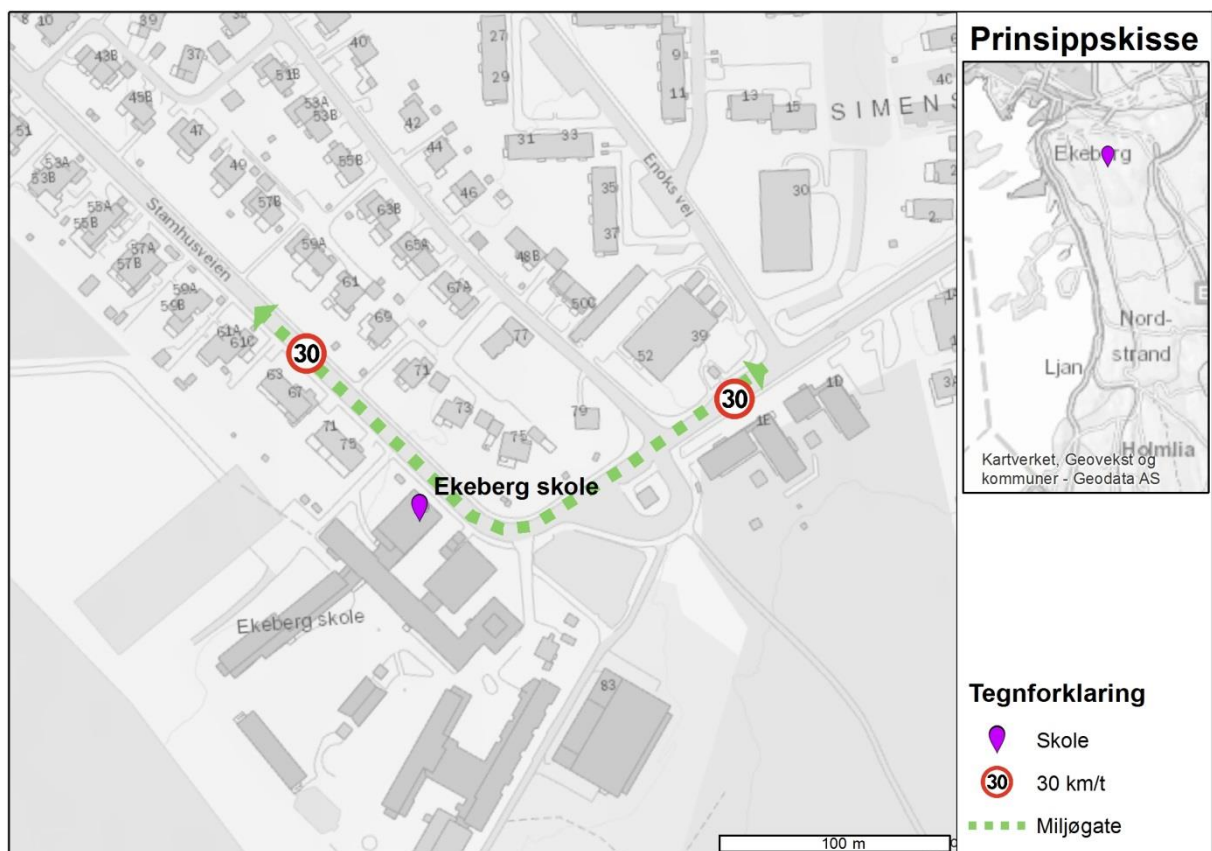


3.2.2 Ekeberg skole ved Stamhusveien

Ekeberg skole ligger ved en trafikkert gjennomfartsvei, Stamhusveien som går over i Vårveien. Dette er gjennomfartsvei for trafikk som skal til og fra Ryen. Farten er ofte stor. I tillegg er det snuplass for busser mellom skolen og Vårveien barnehage, og dette er en helt spesiell utfordring med tanke på trygge forhold for barna. Det viktigste er at farten må tvinges ned, og det må gjøres fysisk umulig å kjøre fort i nærheten av skolen.

Komiteen går inn for følgende tiltak:

- Hele Stamhusveien får 30 km/t som fartsgrense og det etableres sykkelfelt i hele Vårveien.
- Stamhusveien får en innsnevring til ett kjørefelt i begge ender av den skarpe svingen ved skolen.
- Stamhusveien får miljøgatepreg ved Ekeberg skole. Dette betyr innsnevring til ett kjørefelt på begge sider av den skarpe svingen og en utforming av veien som gjør det tydelig at her befinner bilisten seg i et område hvor hensyn til de gående og syklende kommer først. Skarpe fartshumper, som busser kan passere, kan være aktuelt.
- Det etableres en rekke innsnevring på hele den strekningen som foreslås til 30 km/t-sone ovenfor.
- Det etableres lysregulerte og opphøyde gangfelt ved skolen.



3.2.3 Brannfjell, Kastellet skole og Nordseter skoler langs Ekebergveien.

Ekebergveien kan sies å være langt mer oversiktlig enn Holtet-krysset, som ble omtalt i punktet ovenfor i pkt. 3.2.1. Ikke desto mindre er trafikken stor og hastigheten til tider høy. Svært mange skolebarn krysser Ekebergveien ved alle disse tre skolene.

Komiteen går inn for følgende tiltak:

- Det etableres miljøgate i Ekebergveien ved alle disse tre skolene, syklende sikres sammenhengende og trygge løsninger.
- Miljøgater ved de tre skolene i Ekebergveien må utformes slik at hensynene først og fremst er overfor de gående og syklende. Biler må passere i gangfart, gjerne med innsnevring til ett felt, beplantning, brostein og andre virkemidler for å understreke inntrykket av at det er mange hensyn som må tas.
- De gående sikres ved opphøyde og lysregulerte gangfelt.
- Utstrakt bruk av fartshumper og maks 30 km/t og tydelig skilting i alle veier i nærheten av skolen. Fartsgrensen må gjelde hele døgnet.
- Det etableres gang- og sykkelvei på begge sider av Ekebergveien over Ekebergsletta fra KFUM-hallen til avkjøring til EKT.



3.2.4 Lambertseter og Karlsrud skoler ligger langs Cecilie Thoresens vei/Langbølgen.

Det er allerede foretatt fortetting i området i og med nytt Lambertseter senter og nye leiligheter rett overfor det nye senteret. Samtidig er det igangsatt planprosess for omfattende byutvikling av området mellom Lambertseter og Karlsrud. Foreløpige planer beskriver bl.a 19 etasjers høye boligårn. Selv i revidert og eventuelt redusert utgave vil planene medføre et betydelig antall boliger, forretninger, barnehage og behov for utvidet skolekapasitet. Trafikkmessig vil Cecilie Thoresens vei og Langbølgen få store antall barn og unge som ferdes på vei til og fra skoler, idrettsområder, aktivitetspark og boliger.

Komiteen ser at Cecilie Thoresens vei er blitt langt bedre for barn og syklister etter at parkeringsfelt i veien ble erstattet med sykkelfelt på begge sider. Ikke desto mindre må det iverksettes 30 km/t i alle veier i nærheten av skoler, skiltes tydelig, og fotgjengerovergangene ved skolene må bli opphøyet og få lysregulering.

Komiteen går inn for følgende tiltak:

- Det bør snarest mulig bli 30 km/t som fartsgrense i både Cecilie Thoresens vei og Langbølgen, med tydelig skilting av at man er i nærheten av en skole.
- Fotgjengerovergangene ved skolene gjøres opphøyet og med lysregulering.
- Med tanke på den store utviklingen av området mellom Lambertseter og Karlsrud som er planlagt, må det legges inn i rekkefølgebestemmelsene at tiltakshaver bekoster oppgradering av hele Cecilie Thoresens vei til miljøgate, jf. neste punkt.
- En miljøgate i hele Cecilie Thoresens vei må utformes slik at hensynene først og fremst er overfor de gående og syklende. Biler må passere i gangfart, gjerne med flere innsnevringer til ett felt, beplantning, brostein og andre virkemidler for å understreke inntrykket av at det er mange hensyn som må tas.
- Langbølgen ved Lambertseter skole oppgraderes også til miljøgate på samme måte som Cecilie Thoresens vei.



3.2.5 Nordstrand skole, Nordstrand ungdomsskole og Steinerskolen ligger tett sammen i Nordstrandveien

Nordstrand ungdomsskole rehabiliteres og åpner for drift ved skolestart 2019. Steinerskolen har lokaler på begge sider av veien. De tre skolene ligger tett og fører til store antall barn som ferdes over Sæter-krysset og i de smale boligveiene som fører til de tre skolene.

Nordstrandveien må få samme løsning som de øvrige skolene som er nevnt ovenfor.

Komiteen går inn for følgende tiltak:

- Det bør snarest mulig bli 30 km/t som fartsgrense i Nordstrandveien fra Sæter til Mosseveien, med tydelig skilting av at man er i nærheten av skoler.

- Det innføres parkering forbudt på begge sider av Nordstrandveien mellom Sæter og Mosseveien og etableres sykkelfelt på begge sider av veien.
- Det etableres miljøgate ved de tre skolene i Nordstrandveien. Miljøgaten må utformes slik at hensynene først og fremst er overfor de gående og syklende. Biler må passere i gangfart, gjerne med innsnevring til ett felt, beplantning, brostein og andre virkemidler for å understreke inntrykket av at det er mange hensyn som må tas.
- I Sæter-krysset får de gående grønt lys i alle retninger samtidig, med andre ord slik at det ikke er biler i krysset når fotgjengere krysser. Dette spesielt på grunn av de mange skolebarna.
- De gående sikres ved opphøyde og lysregulerte gangfelt.
- Utstrakt bruk av fartshumper og maks 30 km/t i alle veier i nærheten av skolen.
- Det må komme opp et skilt allerede ved Sæter som varsles om høydebegrensning under jernbanebroen i Nordstrandveien, så store lastebiler får mulighet for å kjøre en annen vei i stedet for å bli stående langt nede i Nordstrandveien. Skiltingen må være både i Nordstrandveien øst for Sæter-krysset og i Ekebergveien syd og nord for Sæter-krysset.



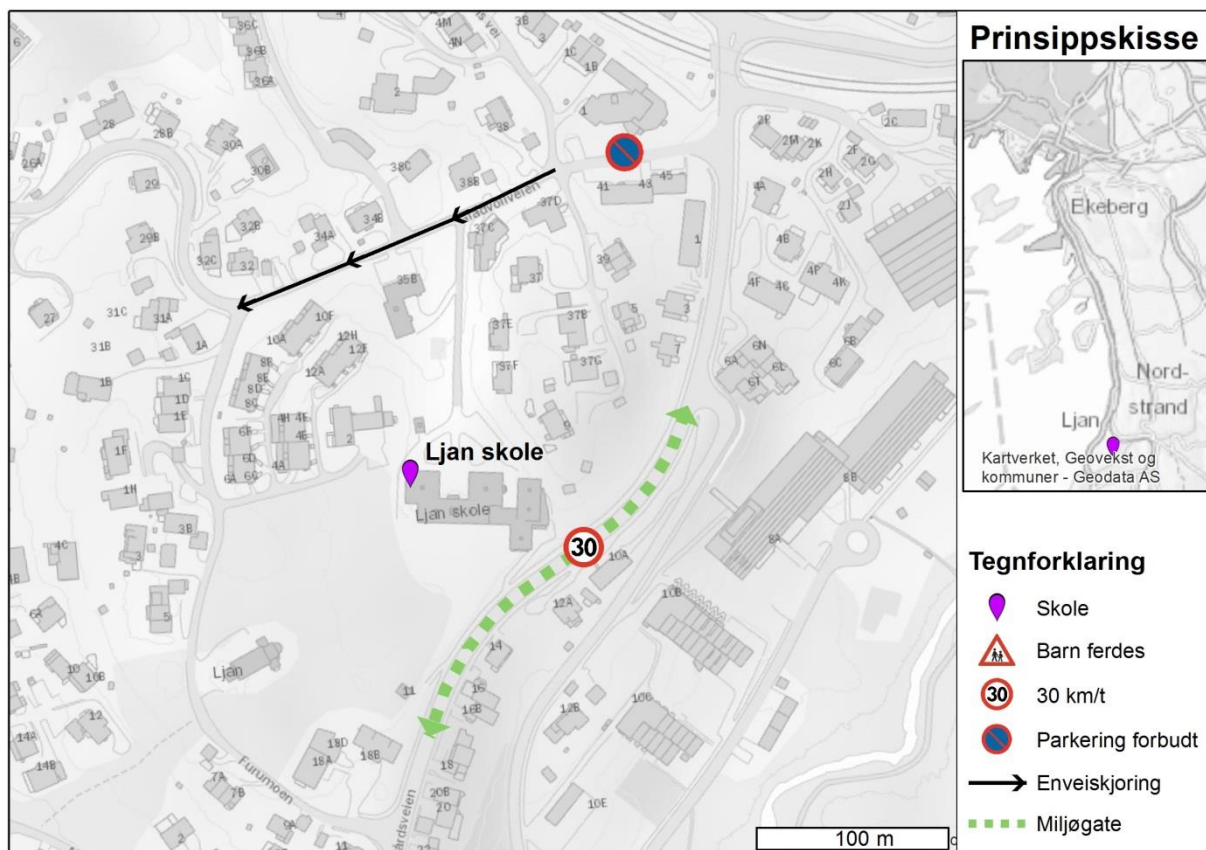
3.2.6 Ljan skole ligger mellom Gladvollveien og Herregårdsveien

Herregårdsveien er gjennomfartsvei, men den er stengt i morgenrushet mellom 07 og 09. Boligveiene er svingete, smale og ofte uoversiktlige, og som mange steder ellers i bydelen uten fortau og med mange parkerte biler. Forholdene ved Ljan skole krever relativt omfattende tiltak, og Gladvollveien er spesielt uoversiktlig.

Komiteen går inn for følgende tiltak:

- Gladvollveien gjøres enveiskjørt fra von Øtkens vei til Furumoen og får ett kjørefelt.
- Det anlegges fortau på Gladvollveiens sydside fra Herregårdsveien til Furumoen.
- Det må bli parkering forbudt på Gladvollveiens nordside fra Joker/Herregårdsveien til toppen ved von Øtkens vei.
- Herregårdsveien blir miljøgate ved Ljan skole. Utformingen gjøres slik at hensynene først og fremst er overfor de gående og syklende. Biler må passere i gangfart, gjerne med innsnevring til ett felt, beplantning, brostein og andre virkemidler for å understreke inntrykket av at det er mange hensyn som må tas.
- Det bygges dropsone i Herregårdsveien for skolebarn.
- Ved Ingiers vei bør det etableres fotgjengerovergang fra fortau til bussholdeplass ved Ljabruveien. Det bør også sikres en trapp ned fra Ingiers vei til bussholdeplassen.
- Det etableres gangbro fra Ingiers vei og over Ljabruveien.
- Fortauet i nedre del av Ingiers vei flyttes til motsatt side for å bedre tilgang til Ljabruveien.
- Hele Herregårdsveien opprettholder 30 km/t som fartsgrense-skilt, gjerne med blinkende lys i skoletiden i Herregårdsveien.
- Det innføres parkering forbudt på utsatte deler av Herregårdsveien.

(illustrasjon neste side)



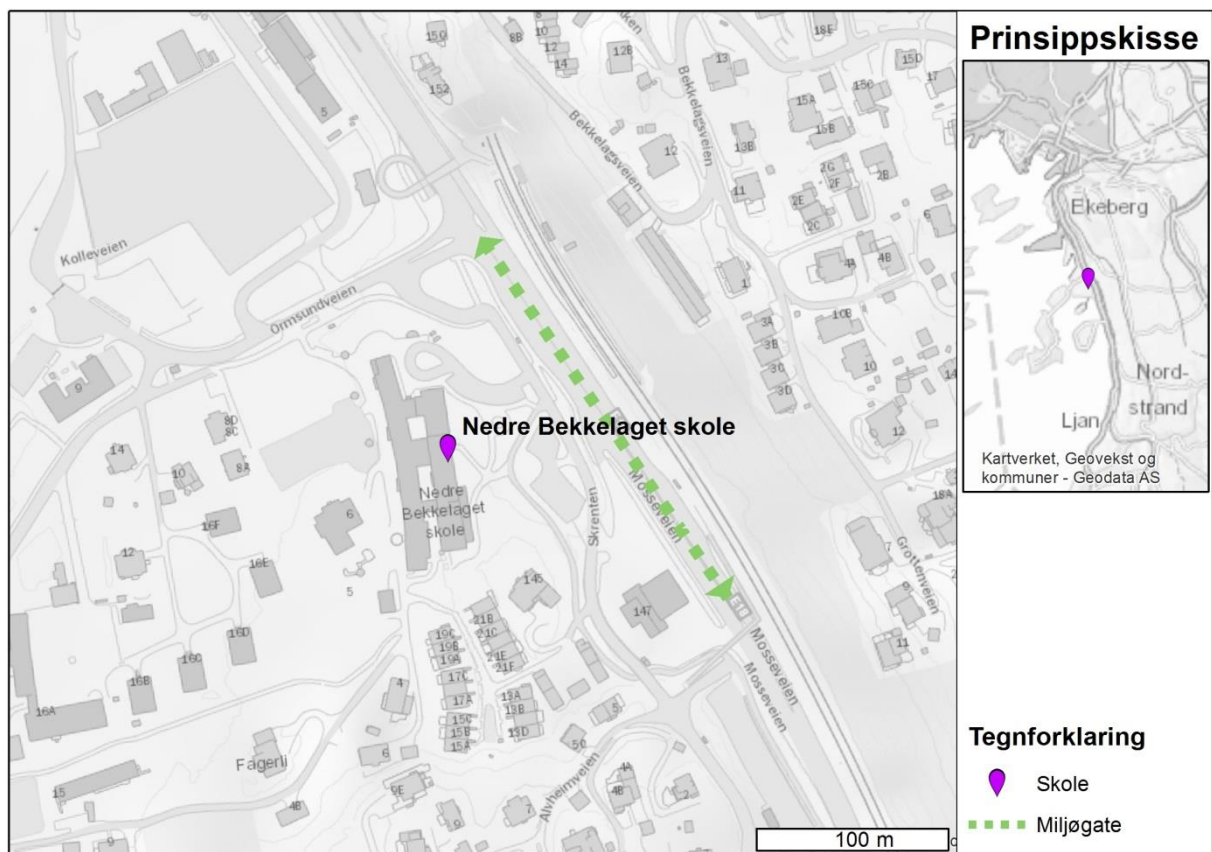
3.2.7 Nedre Bekkelaget skole ligger ved Mosseveien.

Nedre Bekkelaget skole ligger i et meget trafikkert område ved Mosseveien, og det er mye tungtransport. Mosseveien forbi Bekkelaget og videre mot Ulvøya er dessuten vanskelig for de syklende, noe en *dødsulykke i mars 2017* bekrefter.

Komiteen mener at Mosseveien ikke har plass eller kapasitet til så stor trafikk, samtidig som det skal være trygghet for de gående og syklende. Mosseveien må nedgraderes til lokal samlevei, som er for kjøring til og fra eiendommene, og ellers bare til gående, syklende og busser – med andre ord ingen gjennomgangstrafikk. Som foreslått i pkt 3.1 bør E6 og E18 ha samme trase helt fra Vinterbro/Tusenfryd til Ryen, hvor de skiller lag. Ved stengning av Mosseveien for gjennomkjøring vil det være god plass til egne, separate traseer for de syklende, adskilt fra de gående og fra biltrafikken med kantstein, høydeforskjell og beplantning. For å gi ytterligere plass for de gående og syklende, bør Mosseveien få flere innsnevringar og miljøgatepreg, spesielt forbi Nedre Bekkelaget skole.

Komiteen går inn for følgende tiltak:

- Mosseveien nedgraderes til riksveg med gode forhold for de gående, de syklende og busser.
- Det etableres tydelige og separate traseer for de syklende, klart atskilt fra de gående og fra biltrafikken ved kantstein, høydeforskjeller og beplantning.
- Nedgradering av Mosseveien til lokal samlevei forutsetter at Manglerudtunnelen og kollektivfelt fra Åsland til Ryen blir realisert først.



3.2.8 Munkerud skole ligger ved Nordstrandveien, selv om den er noe tilbaketrukket.

Komiteen mener at skolen har tilfredsstillende trafikale forhold. Imidlertid går Nordstrandveien rett ved siden av og er skoleveien for mange barn. Det er positivt at det er blitt lysregulert gangfelt over Nordstrandveien ved Oberst Rodes vei. Men det bør gjøres noe mer:

Komiteen går inn for følgende tiltak:

- Nordstrandveien bør ha 30 km/t fra Langbølgen til Munkerudveien av hensyn til de mange skolebarna som krysser her både på dag- og kveldstid.



3.3 Særskilt om miljøgater/gatetun

Den store biltrafikken på Nordstrandsplatået forringer livskvaliteten til oss innbyggere i bydelen. Det er først og fremst sikkerheten til gående og syklende som rammes, hvor barn er i et stort antall. Redusert fremkommelighet for alle trafikanter, støy- og luftforurensning og lite hyggelig visuell utforming av hovedveiene er også negative faktorer. Et forbedringstiltak er å innføre miljøgater. Spesielt bør alle gater med stor trafikk utenfor skoler og idrettsanlegg på Nordstrand bli miljøgater.

Siden begrepet "miljøgate" er uklart og ofte brukes mer som noe vagt som gir positive assosiasjoner fremfor noe med forpliktende innhold, må det presiseres hvordan miljøgater på Nordstrand bør utformes. Kongsveien på Holtet er regulert til å være "miljøgate", men er et eksempel på en utforming som er langt unna intensjonene med en miljøgate, som er å ta "hensyn til lokalmiljøet ved å bedre fremkommeligheten for gående og syklende... og bidra til et triveligere tettsted." (Håndbok N100, Statens vegvesen). Sognsveien er også et eksempel der utforming til såkalt miljøgate har blitt til en forkjørsvei uten fartshumper som har gjort at bilene faktisk kjører fortere enn før.

Mer konkret: "En sentral forutsetning for miljøgater er å begrense bilens hastighet. ... Begrenset kjørehastighet reduserer ulykkestallet og begrenser skadeomfang dersom en ulykke skulle inntreffe. ... Gjennom logiske, lesbare og mest mulig selvforklarende gateanlegg er målet at utformingen av gata og dens enkeltelementer skal styre trafikantenes adferd. I et ryddig og tydelig definert gatebilde vet hver trafikanter sin plass, og uønskede konflikter mellom trafikanter forhindres." (Miljøgate 2014, rapport 346, Statens vegvesen).

For å redusere bilhastigheten finnes en rekke tiltak:

- Redusert fartsgrense. Dette bidrar til noe redusert hastighet, men fysiske virkemidler er nødvendige i tillegg.
- Innsnevring av kjørebane til ett felt, dvs. biler i hver kjøreretning på vente på hverandre (se bilde 1 og 2). Dette er et meget effektivt tiltak da det ofte ikke er noe annet valg enn å redusere hastigheten, evt. stoppe helt hvis det kommer møtende biler. Og smal vei gjør det tryggere for fotgjengere å passere.
- Fartshumper, ev. med opphøyd gangfelt
- Brostein
- Smalere kjørebane
- Midtrabatt, gjerne beplantet (se bilde 3), ev. midtøyer ved gangfelt.
- Generell utforming som gjør at bilister forstår at man befinner seg i et lokalmiljø med mange andre trafikanter (se bilde 4)

Tiltak for å sikre trygghet for ulike trafikantgrupper:

- Fysisk adskilte baner for bilvei, sykkelvei og gangvei må være et krav. Bare å male opp en smal stripe i veibanen gir ikke nok sikkerhet for syklistene. Og felles bane for syklistene og fotgjengere gir dårlig trygghet for fotgjengerne, spesielt når de er skolebarn. De ulike trafikantbanene må markeres fysisk med kantstein, vegetasjon, gjerder, ulikt høydenivå og evt. med gateutstyr som benker, papirkurver og sykkelstativer. Hvis det er utfordrende å finne areal til tre adskilte baner, er en løsning å innsnevre kjørebane for bil til ett felt, som nevnt over.
- Lyssignal ved gangfelt utenfor skoler og idrettsanlegg må være et krav.
- Kryss i veier med svært høy biltetthet som på Holtet der trikken også krysser, kan utformes som planfrie, først og fremst mellom myke trafikanter og bil/trikk. Merk at en utfordring med planfrie kryss er at bilgjennomstrømningen blir større, noe som medfører en økning av den totale biltrafikken på Nordstrand. Derfor må tiltak som fører til økt gjennomstrømning møtes med mottiltak for å hindre vekst i trafikken.

Utformingen av krysset på Holtet er en egen diskusjon i seg selv (se bilde 5). Et kryss planfritt mellom alle trafikantgrupper (bil, trikk og myke) er et godt stykke frem i tid. Et umiddelbart tiltak for å øke trafikksikkerheten er å redusere hastigheten (Bymiljøetaten har sendt ut forslag om 40 km/t), men dette er ikke nok. En reell miljøgate er påkrevet der fysiske virkemidler tas i bruk. For eksempel forsvinner i dag sykkelstripen over krysset. Skal syklistene kaste seg ut i veibanen mellom bilene eller inn på fortauet blant skolebarn? Det mest effektive tiltaket som ikke krever store investeringer, er å innsnevre til ett kjørefelt slik som på Lambertseter og Ekeberg (bilder 1 og 2).

Alle de store veiene over Nordstrand bør være miljøgater utenfor skoler og idrettsanlegg (inkludert Ekebergveien ved gangfeltene ved Ekeberghallen). Mindre trafikkerte gater rett utenfor skolene bør vurderes som gatetun der det generelt ikke er tillatt med biltrafikk utover nyttetraffikk. Lassongate på Ruseløkka er et godt, velfungerende eksempel på et slikt gatetun (bilde 6).



Bilde 1: Innsnevring til ett felt, Lambertseter (Foto: Google)



Bilde 2: Innsnevring til ett felt, Ekeberg (Foto: Google)



Bilde 3: Beplantet midtrabatt St. Halvardsgate, ved Galgeberg i Oslo (Foto: Google) (hentet fra Miljøgate 2014, Statens vegvesen)

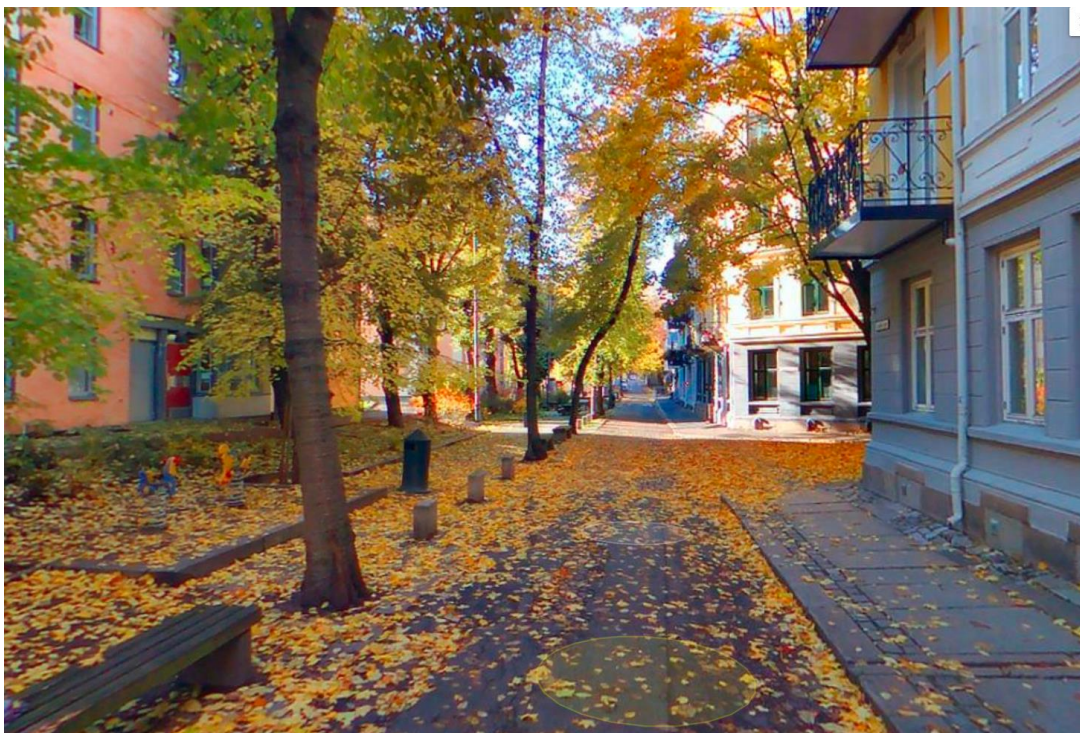


© Ved hjelp av murar, lysarmatur, plassar med benker og planter, er det prøvd å skapa ei gate som påverkar trafikken til ein meir defensiv køyrestil. Her er nye gatelys med spesialdesigna stolpar. Legg merke til detaljane på fortauet. Vakre detaljar var ein viktig del av prosjektet. Ingen vil i dag kalla Stryn ein "prærielandsby". Stryn sentrum står fram som moderne og velfungerande - og er samstundes pen å sjå til.

Bilde 4: Miljøgata i Stryn, Fylkesarkivet
Artikkelnummer, Kristin Ese



Bilde 5: Krysset på Holtet (Google)



Bilde 6: Gatetun i Lassons gate, Ruseløkka (fra Gule Sider)

Oppsummering, miljøgate og gatetun

Komiteen mener at alle veier med mye trafikk bør bli miljøgater utenfor skoler og idrettsanlegg. Komiteen har i denne sammenheng prioritert områder ved skolene. Dessuten er Kåres vei prioritert, i tråd med bydelsutvalgets vedtak av 15.09.2016, som lyder:

«Bydelsutvalget i Bydel Nordstrand har følgende kommentarer til forslaget til ny regulering i Kåres vei og Raschs vei:

1. Bydelsutvalget i Bydel Nordstrand støtter ikke Bymiljøetatens forslag til stenging av Kåres vei med etablering av «innkjøring forbudt-skilt».

Bydelsutvalget Bydel Nordstrand viser til tidligere vedtak og ønsker at gjennomgangstrafikken hindres ved etablering av miljøgate/gatetun med opparbeiding av naturlige fysiske hindringer i området der Håvalds vei og Kåres vei møtes. For å unngå konflikt mellom veiens transportfunksjon og behovet for trivsel og trygghet bør det vurderes fartsdempende tiltak samt tiltak for å utbedre trafikkmiljøet. Bydel Nordstrand ønsker miljøtiltak som beplantning, utsmykking med kantstein og andre estetiske tiltak. Dette vil i sum redusere risikoen for barn og beboerne og gi en trygg tilgang til alle som ønsker å bruke friarealet i Kåres vei.

2. Bydelsutvalget i Bydel Nordstrand mener at Bymiljøetatens forslag til skilting av innkjøringsforbud til Håvalds vei/Kåres vei vil medføre større belastning på andre gater i nærheten. Opparbeiding av miljøgate/gatetun vil være mer hensiktsmessig. Tiltaket vil sikre en trygg ferdsel for gående og syklende i tillegg til at det vil sterkt redusere gjennomgangstrafikken. Dette vil ikke flytte all trafikken over i sidegatene slik en skilting med innkjøring forbudt i langt større grad vil medføre.

3. Bydelsutvalget i Bydel Nordstrand stiller seg positive til ny skiltplan med to nye «parkering forbudt-skilt» i Raschs vei.

4. Bydelsutvalget viser for øvrig til politiets høringsuttalelse datert 01.09.2016 der de uttrykker tvil om bruk av skilt som trafikkregulerende tiltak.»

Komiteen mener at det er viktig å gi ordet «miljøgate» et definert innhold og en tydelig målsetting. Ordet «miljø» hektes på så mye og gir intuitivt positive assosiasjoner, men blir uten verdi hvis det ikke tydeliggjøres hva man vil. En miljøgate må være lesbar, intuitiv og selvforklarende ved at selve utformingen styrer de forskjellige trafikantgruppenes atferd. Bilisten må oppleve at trafikkbildet *ikke* er en rett og sammenhengende veistripe, som inviterer til å komme seg fort gjennom og videre. Tvert imot møter bilisten et bilde som viser tydelig at det er helt nødvendig å sette ned farten, kanskje også stoppe for å vente på møtende kjøretøy. Innsnevring til *en* kjørebane gir ikke annet valg enn å sette ned farten, og stoppe helt hvis det kommer noen imot. Innsnevring av vei gir kortere og mer oversiktlig kryssavstand for de gående. Komiteen mener at innsnevring til en kjørebane kan kombineres med opphøyde og lysregulerte gangfelt, beplantet midtrabatt og gatemøblering som gjør det klart at bilister befinner seg i et lokalmiljø med mange andre trafikantgrupper. Utformingen av miljøgater må gis gjennomgående sykkelfelt, som er klart atskilt fra biler og de gående.

Komiteen går inn for følgende tiltak:

- Det etableres miljøgater ved skolene i henhold til gjennomgangen i pkt. 3.2 og i tråd med spesifikasjonene i oppsummeringen ovenfor.
- Det etableres miljøgate i Kåres vei ved bydelsparken i tråd med bydelsutvalgets vedtak av 15.09.2016 (sitert ovenfor).

3.4 Parkering og fremmedparkering

Bydelen har en gammel infrastruktur, for en stor del fra før bilismens tid. Situasjonen i mange av boligveiene i bydelen er at det ikke er plass til både toveis biltrafikk, parkering, syklist og gående. I tillegg til plassmangel så bidrar parkering av biler til at trafikkbildet blir uoversiktlig og til dels farlig for barna, spesielt når de skal krysse veien.

Komiteen er derfor positiv til at adgangen til å parkere langs veiene begrenses kraftig. Det må være et hovedprinsipp at både huseiere, borettslag og sameier organiserer behov for parkering på egen grunn.

I tillegg til den parkering som bydelens innbyggere står for, er bydelen relativt tungt belastet med innfartsparkering. Dette betyr i praksis at biler kommer sydfra inn i bydelen og finner gateparkering i nærheten av kollektivholdeplass, utenfor bomringen, for deretter å reise kollektivt til sentrum. Bilisten slipper både parkeringsproblemer og -utgifter i sentrum, og man slipper bomavgift. Komiteen mener at innfartsparkering og overgang til kollektivtransport er både greit og ønskelig, men det må tilrettelegges slik at biler ikke fyller opp trange boligveier. Som beskrevet i pkt. 3.1 bør bilister møte henvisning til innfartsparkering ved bygrensen, og komiteen har foreslått at kapasitet for innfartsparkering bygges ut og forsterkes ved Åsland, Rosenholm, Mortensrud og Fiskevollen med overgang til kollektivtilbud fra disse stedene. Samtidig med dette tilbudet, bør de som velger å fortsette å kjøre mot sentrum, avgiftsbelegges. Sammen med disse tiltakene bør parkeringsmulighetene i nærheten av holdeplasser begrenses kraftig, enten ved å skilte parkering forbudt eller sette tidsbegrensning på parkeringen, f.eks. 3 timer. Dette må selvsagt følges opp med kontroller regelmessig. Der hvor det er spesielt smalt, anbefales det at det gjennomføres parkering forbudt, slik at veien både kan være oversiktlig, og at utrykningskjøretøy ikke blokkeres eller hindres.

Det bør ikke være parkering langs grønne flekker og friområder. Et eksempel er den lille trekanten der Cappelens vei og Kastellveien møtes. Bilparkering inntil denne grønne flekken gjør området uoversiktlig og utrivelig, ikke minst for barna. I tillegg blir det altfor trangt i kjørebanelen. På toppen av det hele blir deler av gressplen og grøntanlegg ødelagt av biler som spiser seg stadig mer innpå grøntarealet. Et annet eksempel er Midtåsen langs Andersendammen. Her har bydelen måttet sette ut store natursteiner for å hindre parkering på grøntarealet. Erfaringen fra bydelsparken i Kåres vei viser også at fysiske hindringer som natursteiner er effektivt for å hindre parkering på friområder og grøntarealer.

Komiteen går ikke inn for beboerparkering i noen sone av bydelen.

Komiteen går inn for følgende tiltak:

- Av hensyn til oversiktlig og behov for plass for gående og syklende fortsettes arbeidet med å begrense og regulere bilparkering i veiene.
- For å redusere innfartsparkering i boligveier bygges det ut godt dimensjonerte anlegg for innfartsparkering ved Åsland, Rosenholm, Mortensrud og Fiskevollen med direkte overgang til kollektivtransport. De som velger å kjøre videre mot sentrum, avgiftsbelegges.
- Parkering i boligveier i nærheten av holdeplasser begrenses kraftig ved parkering forbudt eller tidsbegrenset parkering i veier som er belastet med denne typen parkering.
- Muligheten for hensetting/langtidsparkering av kjøretøy med kjennetegn begrenses kraftig.
- Det skiltes parkering forbudt langs grønne flekker og friområder. Et eksempel er den lille trekanten der Cappelens vei og Kastellveien møtes, et annet eksempel er Midtåsen ved Andersendammen.

3.5 De som sykler

Overordnede føringer

Sykkelstrategi for Oslo 2015 – 2025 ble vedtatt i bystyret 29.04.2015, sak 86. Visjonen i sykkelstrategien er at Oslo skal bli en sykkelby for alle. Gjennom ulike mål og tiltak på kort og lang sikt skal det jobbes systematisk med å gjøre Oslo til en tryggere by å sykle i. Strategiens hovedmål er en sykkelandel av alle reiser på 16 % innen 2025.

Sykkelprosjektet ble etablert i 2010 og var lenge organisert som en midlertidig etat under Byrådsavdeling for miljø og samferdsel. Fra og med 1. juli 2016 er Sykkelprosjektet underlagt Bymiljøetaten. Divisjonen består per januar 2017 av 12 fast ansatte. Sykkelprosjektets ansvarsområde er å sørge for at tiltakene i Oslos sykkelstrategi (2015 - 2025) gjennomføres. Sykkelprosjektet har også følgende ansvarsoppgaver:

- Nye sykkelveiprosjekter
- Oppgradering av eksisterende sykkeltraseer
- Sykkelparkering ved store knutepunkter
- Pilotprosjekter
- Servicestasjoner og pumper
- Forskning og utvikling
- Strategi og plan
- Kommunikasjon og kampanjer
- Medvirkning og publikumskontakt

Som en del av sykkelprosjektet er det en egen bydelssatsing med egne tilhørende investeringsmidler. Bydelene kan søke om tilskudd fra denne ordningen etter fastsatte retningslinjer. Pengene skal gå til investeringsprosjekter som fremmer sykkel og gange i bydelene.

Plan for sykkelveinettet i Oslo

Plan for sykkelveinettet tar utgangspunkt i sykkelstrategiens føringer om å utarbeide et kartfestet sykkelveinett som legger føringer for videre utbygging av sykkelveinettet i Oslo, både med hensyn til plassering og maskevidde samt en overordnet vurdering av løsninger. Planen skal være en del av grunnlaget som skal gjøre at flere reiser i Oslo gjøres på sykkel. Sykkelveinettet er de rutene som vurderes som mest attraktive eller har størst potensial for sykkeltrafikk basert på dagens trafikk og bystruktur. Det anbefalte sykkelveinettet må ikke oppfattes som absolutt eller endelig. Endrede forutsetninger kan gjøre at andre traseer eller løsninger blir mer aktuelle. Det er gjort en grov vurdering av tiltaksbehov og kostnader for gjennomføring av tiltak på strekningene som inngår. Det er også utarbeidet et forslag til trinnvis utbygging av sykkelveinettet (2025). Planen skal være et arbeids- og planleggingsverktøy for opparbeidelse av sykkelveinettet i Oslo.

Planen har ikke blitt behandlet politisk og det foreligger kun et utkast fra oktober 2016.

Vedtak i bydelsutvalget

Bydelsutvalget i Bydel Nordstrand vedtok følgende punkter relatert til sykkeltiltak i sitt møte 28.04. 2016, sak 58/16:

1. Reduksjon av gjennomgangstrafikk over Nordstrandplatået. Dette skal behandles i revidert trafikkplan i 2. halvår 2016.
2. I tillegg bør det vurderes å begrense langtidsparkering av kjøretøy (med kjennetegn) i det kommunale veinettet.
3. Vurdere gang- og sykkelbro mellom Kongsveien og eksisterende broelement (ikke i bruk) over jernbanesporene og videre ned mot gang- og sykkelvei langs vannet i Middelalderparken. Dette tiltaket kan være alternativ til ny tunnel for Ekebergbanen mellom Ekebergparken og Konows gate for å frigjøre plass til sykkelfelt i Kongsveien.
4. Sykkelprosjektet legger til rette for bedre koordinering og samarbeidsprosjekter på tvers av bydelen. Dette vil bidra til helhetlige løsninger. Se bydeler i sammenheng.
5. Lokale bydelssykler og by-elsykler. Utfordringer er at folk kun sykler ned til byen og ikke hjem igjen med bysyklene. Pga stigningsforholdene vil et tilbud av el-sykler være et viktig tiltak for å øke sykkelbruken.
6. Velge ut en pilotskole med en pakkeløsning. Hvordan få elever til å gå eller sykle til skolen og fritidsaktivitetene. Handlingsendring: Samarbeid mellom skole og foreldre. Kunne vise til resultater i etterkant slik at det kan bli lettere å innføre samme tiltak i andre skoler.
7. Flere sykkelverksteder. Utvide ILAS. Samarbeide med frivillige.
8. Vurdere tiltak i Dronning Eufemias gate for å bedre forholdene for syklistene. Dagens løsning med blandet trafikk med buss er ikke hensiktsmessig.
9. Fullføre sykkelfelt i Nordstrandveien mellom Tyslevveien og Ekebergveien.
10. Vurdere tiltak for trygg sykkeltrafikk for skoleelever i Nordstrandveien mellom Ekebergveien og Solveien. I tillegg til dagens 2 barneskoler skal det etableres en ny ungdomsskole i dette området.
11. Flere sykkelparkeringsplasser med sykkelpumpe. Spesifikt ønske er sykkelpumpestasjon ved Lambertsetersenterets eksisterende sykkelparkering.
12. Lambertseter natur- og aktivitetspark vil være ferdigstilt i slutten av mai. Ønske om sykkelparkering i tilknytning til denne.
13. Stor elektrisk lastesykkel til barnehager, slik at det blir lettere å ta med barna på tur.
14. Sykkelfelt tydelig synlig både på sommeren og på vinteren, med endret farge.
15. Trafikklys for syklistene som f.eks i Danmark og Nederland.
16. Opplæring av barn og unge i trafikkregler for syklistene.
17. Det etableres bysykkelordning ved Ormsundet til bruk på øyene.

I budsjettbehandlingen for 2017, sak 153/16 den 15.12.2016, vedtok bydelsutvalget to punkter om sykkel:

16a. Bydelsutvalget ber bydelsdirektøren om å søke midler til fire servicepunkter for sykkel.

16b. Bydelsutvalget ber bydelsdirektøren å kontakte NSB/Sporveien for å se på mulighetene for sykkelhotell ved Ljan og Nordstrand stasjoner, samt ved utvalgte steder langs Ekebergbanen.

Pkt 16a er kvittert ut slik av bydelsdirektøren:

Det planlegges å søke om midler til både parkeringsstativ for sykler ved bydelens parker og servicepunkter for sykkel. Det må vurderes hvor det er mest hensiktsmessig at servicepunktene skal plasseres. Videre arbeid vil skje i samarbeid med sykkelprosjektet i Oslo kommune.

Pkt 16b er kvittert ut slik fra bydelsdirektørens side:

Administrasjonen vil sende en henvendelse til NSB og Sporveien for å vurdere mulighetene for sykkelhotell ved de nevnte stedene. Videre arbeid vil skje i samarbeid med sykkelprosjektet i Oslo kommune.

Komiteen går inn for følgende tiltak:

- Komiteen mener at løsninger med såkalt «blandet trafikk» - der syklister skal blande seg med biltrafikken – er både ubrukelige, villedende og farlige. Fra Ekebergparken og ned til Konows gate bør det vært 40 km/t som fartsgrense.
- Å male opp en smal stripe i veibanen gir ikke nok sikkerhet for syklister.
- Felles bane for syklister og gående er også en dårlig løsning, og gir spesielt utrygghet for de gående, først og fremst barna.
- Den eneste løsningen som kan sies å være en fullgod løsning for syklister og for de gående er at trafikantgruppene er fysisk atskilt ved bruk av kantstein, vegetasjon og høydeforskjell. Der det er for lite plass for denne typen skiller, må bilene vike. Dette kan gjøres ved innsnevring og ved bruk av enveiskjøring, kombinert med parkeringsforbud.
- Sykkeltraseer må være sammenhengende. Eksempel på det motsatte er Holtet, der det ser ut til at syklister har valgt mellom å kaste seg ut i veibanen mellom bilene eller inn på fortauet blant skolebarn.
- Det etableres sykkelhotell ved Ljan og Nordstrand stasjoner samt ved utvalgte steder langs Ekebergbanen.
- I vanskelig kryss bør det etableres system for varsling om det kommer syklister. Alle kryss i bydelen må gjennomgås.

3.6 Kollektivtrafikk

Komiteen mener at der mye positivt å si om kollektivtilbudet i Bydel Nordstrand. Bydelen har en T-banelinje, en sporvognslinje (Ekebergbanen) og jernbane, foruten flere bussruter. Tilbudet preges imidlertid i stor grad av sentrumsrettede tilbud – som eikene på et nav. Konseptvalgutredning for økt transportkapasitet inn mot og gjennom Oslo ble behandlet av bydelsutvalget den 28.04.2016, sak 59/16. Undertittelen i konseptvalgutredningen var «Fra nav til nettverk», som nettopp dreier seg om en utvikling fra dagens sentrumsrettede tilbud til et mer *sammenhengende kollektivnettverk med gode tverrforbindelser*. Bydelsutvalget fattet enstemmig vedtak om følgende uttalelse til konseptvalgutredningen:

- 1) Bydelsutvalget i Bydel Nordstrand ser konseptvalgutredningen som et godt, fremtidsrettet og ambisiøst grunnlag for planlegging av de store tiltakene som er nødvendig for å sikre hovedstadsområdet gode kollektivnettverk.*
- 2) Med tanke på at veksten i persontrafikk ikke er forutsatt å skulle dekkes utelukkende med kollektive transportmidler som bane, trikk og buss, er det viktig å legge sykkelstrategien til grunn.*
- 3) Med tanke på folkehelseperspektivet og det overordnede hensynet til dem som bor i regionen, jfr 1, mener bydelsutvalget i Bydel Nordstrand at boligområder ikke benyttes til gjennomkjøring. Bydel Nordstrand ønsker å utvikle miljøgater og gatetun, der all bilkjøring hensyntar barna, de gående og de syklende, og hvor det oppleves unaturlig og tungvint å kjøre gjennom.*
- 4) Bydel Nordstrand opplever – i likhet med flere bydeler – at kollektivtilbudet i all hovedsak er rettet inn mot sentrum, og at det er svært tidkrevende for innbyggerne å bevege seg på tvers. Bydelsutvalget mener at gode tverrforbindelser må basere seg på de sentrumsrettede baneløsningene som finnes – hvor jernbane, T-bane og trikk utgjør stammen i dagens tilbud – og bygge ut et busstilbud på tvers som binder tilbudene og bydelssentrene sammen. Bydelsutvalget mener at dette arbeidet bør kunne fremskyndes og igangsettes umiddelbart, da bussruter ikke er avhengig av tung og kostnadskrevende, ny infrastruktur.*
- 5) Når Follobanen og ny jernbane til Ski tas i bruk, må eksisterende jernbanetrase reserveres for kun S-bane/forstadsbane med hyppige avganger. Godstrafikken henvises til den nye tunnelen. Dette forutsetter en avgrening fra den nye tunnelen med forbindelse direkte til Alnabru (Bryndiagonalen).*
- 6) Bydel Nordstrand ønsker snarlig start på realisering av Manglerudtunnelen slik at Mosseveien E18 kan bli lokalvei, slik at E18 og E6 kan gå i samme trase fra Ryen til Vinterbro.*

Komiteen ser tre satsinger som er nødvendig for å styrke kollektivtilbudet merkbart, slik at en stadig større andel av trafikantene velger å reise kollektivt:

- 1) Det må etableres et nett av tverrgående busser, fortrinnsvis førerløse. Dette bør kunne gjennomføres på kort sikt. Aftenposten skrev i april 2017 at Ruter er klar for å ta i bruk selvkjørende busser allerede neste år (2018) og er klar for å kjøpe inn en



Foto: David Goldman/TT/NTB Scanpix

flåte med slike busser i inneværende år. Bydel Nordstrand bør melde interesse så snart som mulig og foreslå ruter i bydelen som utprøvningssted. Førerløse busser bør forbinde områder som øyene, Nordstrandskråningen og Ljan med resten av bydelen.

- 2) Det bør tas i bruk elektriske båter, som bringer passasjerer fra foreslått innfartsparkering ved Fiskevollen via andre anløpssteder til sentrum og evt til Fornebu. Dette behøver ikke være langt frem i tid.
- 3) Det kommer en god anledning til oppgradering når Follobanen settes i drift med direkte forbindelse mellom Oslo S og Ski. Stor kapasitet blir frigjort på den eksisterende Østfoldbanen, og det bør settes i drift raske S-banetog mellom Oslo S og Ski, med en avgrening fra Hauketo til Gjersrud/Stensrud.



Foto: München S-Bahn/Google

Komiteen mener at en slik S-baneløsning for Gjersrud/Stensrud-Hauketo vil være den opplagt foretrukne løsningen for de fleste som skal til sentrum eller Skøyen/Lysaker, da det ikke er noen alternativ som kan konkurrere på tid.

Komiteen går inn for følgende tiltak:

- Det etableres et nett av tverrgående forbindelser med førerløse busser mellom øyene/Nordstrandskråningen/Ljan og resten av bydelen, slik at ingen behøver å reise via sentrum for å komme til et annet sted i bydelen. Disse tverrgående forbindelsene må forbindes med knutepunkter og ringruter og skaffe adkomst til servicetilbud, skoler og tilbud for barn og eldre. Bydelen bør umiddelbart melde interesse for å være utprøvningssted for slike løsninger.

- Det etableres forbindelse med elektriske båter for passasjerer fra foreslått innfartsparkering ved Fiskevollen via andre anløpssteder til sentrum og ev. til Fornebu.
- Det bør umiddelbart settes i gang et prosjekterings- og planleggingsarbeid for et effektivt S-banetilbud på Østfoldbanen når den nye Follobanen settes i drift. Prosjekteringen bør inneholde en avgrening fra Hauketo til Gjersrud/Stensrud. For å slippe omstigning bør annethvert S-banetog fra Oslo S gå til henholdsvis Gjersrud/Stensrud og Ski. Bekkelaget stasjon gjenåpnes som stasjon for S-banen.

3.7 Tiltak for konkrete steder og områder i bydelen

Komiteen har identifisert noen konkrete områder, i tillegg til de forslagene som allerede er nevnt tidligere i dette kapitlet, som krever ombygging eller regulering.

Krysset Cecilie Thoresens vei / Raschs vei.

Bydelsutvalget behandlet sak om fartssoningstiltak den 02.03.2017, sak 12/17 og omtalte dette krysset i pkt 2:

«Bydelsutvalget merker seg forslaget om å «stramme opp» krysset Cecilie Thoresens vei/ Raschs vei. Dette er etter bydelsutvalgets syn et meget vanskelig og uoversiktlig kryss, og det ble anbefalt i bydelens trafikkplan å bygge dette krysset om. Bydelsutvalget vil anmode om at BYM i nær fremtid utarbeider forslag til ombygging av dette krysset i nær dialog med bydelen.»

Punktet om dette krysset er en gjenganger, og var også omtalt i forrige trafikkplan fra 2010. Bydelen bør holde saken varm overfor Bymiljøetaten, slik at det snarest kommer et forslag til ombygging av krysset.

Krysset Sandstuveien/Steingrims vei.

Bilister kommer i stor fart opp Sandstuveien fra E6 og kutter svingen inn i Steingrims vei. Krysset må bygges om og få en midtdeler.

Mosseveien.

Denne veien kalles konsekvent for Mosseveien og ikke E18. Dette fordi Mosseveien er uegnet for stor gjennomgangstrafikk og tungtransport. E6 og E18 må ha felles trase fra Vinterbro/Tusenfryd forbi Klemetsrud til Ryen, og det er hit gjennomgangstrafikken må ledes. Mosseveien sperres dermed for gjennomgangstrafikk og blir lokalvei for kjøring til veiens adresser, foruten badestrender og friluftsliv. Gjennomkjøring bør bare tillates for busser og syklist, foruten nødetater og renovasjon. Det innebærer ombygging av veien med miljøgatepreg ved Nedre Bekkelaget skole, innsnevring til ett kjørefelt der hvor det er trangt, og separate, trygge baner for syklende og gående.

DEL II

Kapittel 4 – Trafikkplanen fra 2010

Kapittel 5 – Innspill fra innbyggere, velforeninger,
FAU'er og andre

Kapittel 6 – Trafikksituasjonen i Bydel Nordstrand

Kapittel 4 - trafikkplanen fra 2010

Den første trafikkplanen ble vedtatt av bydelsutvalget i november 2010. Punktene nedenfor er en oppstilling av det som ble vedtatt, samt det som ble vedtatt av bystyret i juni 2011.

4.1 Bydelsutvalgets vedtak i sak 123/10 den 18.11.2010

Generelle løsninger og tiltak for alle skolene

1. Det må være 30 km/t som fartsgrense på alle veier i nærheten av skole, foruten tydelig skilting av at man nærmer seg en skole.
2. Der hvor det går buss utenfor skole, bør det etableres busslomme.
3. Det bør etableres drop-soner et stykke fra skolene, for å gjøre det mindre nødvendig å kjøre barna helt til skoledøra.
4. Kjøringen av barn til skoler og barnehager må reduseres. Skoler og barnehager må bidra til dette selv, og politiet må holde regelmessige fartskontroller.
5. Det bør etableres opphøyde gangfelt med lysregulering ved og i nærheten av skoler.
6. Trafikksituasjonen ved flere skoler må gjøres enklere, tryggere og mer oversiktlig.
7. Det må tas helt spesielle hensyn til barna ved planlegging, nyetableringer og omreguleringer.
8. Ved å begrense gjennomgangstrafikken i boligveiene, jf. pkt. 5.3.E, vil forholdene bli bedre for barna.

Status mai 2017: For sikring av barnas skoleveier må flere forslag videreføres og følges opp. Dette gjelder 30 km/t på alle veier i nærheten av skole, tydelig skilting og opphøyde gangfelt med lysregulering.

Spesielle løsninger og tiltak som må prioriteres

1. Krysset Raschs vei / Kåres vei er utrygt og bør bygges om. Det bør etableres opphøyde gangfelt og skilt
2. Cecilie Thoresens vei og Langbølgen bør ha 30 km/t forbi skolene
3. Cecilie Thoresens vei bør ikke ha parkering på noen side, da dette kan skape farlige situasjoner for barna.
4. Alle fotgjengeroverganger som krysser Cecilie Thoresens vei gjøres lysregulert og opphøyet.

Status mai 2017: Punktet om ombygging av krysset Raschs vei/Kåres vei videreføres. Det samme gjelder fartsbegrensning og opphøyde gangfelt med lysregulering, jf. punktet ovenfor. Cecilie Thoresens vei omtales særskilt i komiteens forslag, jf. kapittel 2 og 3.

Forslag til løsninger og tiltak for de syklende

1. Sykkelveiene i bydelen må være sammenhengende og trygge.
2. Sykkelveier Kongsveien, Ekebergveien og Ljabruveien må ferdigstilles med sykkelbane på begge sider av veien både i nord og syd
3. Kongsveien fra Sjømannsskolen til Konows gate må bli bredere ved at trikketraseen flyttes noen meter lenger øst, jfr pkt 7.3.B.
4. Det etableres tverrgående sykkelvei nord-øst ved at Nordstrandveien får sykkelfelt. Til gjengjeld kan fortauene reduseres.
5. Mosseveien tilrettelegges som sykkeltrase når den nedgraderes til lokal samlevei.

Status mai 2017: Alle disse punktene videreføres, da det gjenstår mye. Punktet om tverrgående sykkelvei i Nordstrandveien fremstår som et tiltak som kan gjennomføres meget raskt og til minimal kostnad ved at det blir parkeringsforbud på begge sider av Nordstrandveien mellom Sæter og Mosseveien, og at sykkeltrase merkes på begge sider av veien.

Generelt tiltak - veinettet

Bydelsutvalget mener generelt at bydelen bør være aktivt med i sentrale prosesser knyttet til videre planlegging og gjennomføring av tiltak på veinettet, som er relevante for vår bydel.

Tiltak for hovedveier

1. Mosseveien må nedgraderes til lokal samlevei og ikke lenger være europavei. Dette innebærer at eksisterende trase stenges for gjennomkjøring nord-syd og at traseen brukes til lokal trafikk, gode sykkelbaner og gjennomkjøring for buss.
2. E6 bør utvides til 6 kjørebaner (+ evt kollektivfelt) på strekningen Klemetsrud – Manglerudtunnelen.
3. Manglerudtunnelen bør bygges for å avlaste Ryenkrysset.
4. Ryenkrysset bygges om for planfri påkobling fra E6 til Svartdalstunnelen.

Status mai 2017: Punktene 1 og 4 foreslås videreført.

Begrensning av gjennomgangstrafikk sydfra

Bydelsutvalget anbefaler at det settes opp en tidsstyrt bom i Ljabruveien på sydsiden av broen over Ljanselva så fort som mulig, og som en del av en helhetlig løsning.

Bommen bør dekke hele veibredden og være stengt i tidsrommene 06 – 09 og 15 – 18.

Bommen bør bare slippe gjennom busser og utrykningskjøretøy.

Status mai 2017: Dette punktet erstattes av elektronisk skiltavlesning, innfartsparkering, betalingspunkter, kollektivløsning mm, som beskrevet i planens pkt. 3.1

Tiltak for lokale samleveier

1. For Holtet må det utvikles helt nye løsninger for veitrafikken. Her møtes lokale samleveier som Kongsveien, Ekebergveien og Raschs vei. Det ideelle vil være å legge Kongsveien i tunnel under selve Holtet og trikketraseen. Tunnelen bør helst gå fra Sportsplassen, men kortere tunnelløsning (miljøtunnel) er også mulig. Det vil være nødvendig å benytte en vesentlig del av trikketomta til rundkjøring og park/ride-tilbud. Raschs vei bør bare gå ned til Ekebergveien, hvor trafikanter mot vest kan kjøre til høyre eller venstre i Ekebergveien.
Som alternativ bør det vurderes å legge trikken i kulvert under Holtet. Det vil både forenkle trafikkbildet på Holtet betydelig og samtidig sikre bedre fremkommelighet for trikken.
2. Strakstiltak for Holtet (i påvente av en mer omfattende løsning): Det etableres eget felt for venstresving for biler som skal fra Kongsveien og inn i Marienlundveien og eget felt for sving til venstre for biler som kommer i retning mot sentrum og skal inn i Holtveien.
3. For Lambertseter-området er tiltak beskrevet i pkt 3.3.B, og gjelder først og fremst sikkerhet for barn og gående
4. Sæterkrysset må gis en utforming som sikrer gjennomgående og trygge forhold for syklister og god oversikt og trygghet for gående. Ekebergveien syd for Sæterkrysset bør utvides og gi plass for sykkelfelt og gode plassforhold for gående
5. Fartsgrense på lokale samleveier settes i størst mulig grad til 40 km/t, men 30 km/t der samleveien går forbi skole.

Status mai 2017: Holtet-krysset representerer en utfordring i seg selv. Kulvertløsning kan ligge langt frem i tid, og det viktige blir å finne løsninger på kort sikt som sikrer barna, de gående og de syklende. Dette beskrives i trafikkplanens pkt. 3.2. Vedtakspunkt 4 om Sæterkrysset er gjennomført, og tiltak syd for krysset er under utførelse.

Tiltak for boligveier

Bydelsutvalget anbefaler at det gjennomføres et prøveprosjekt på 2 år, der en prøver ut og vinner erfaring med regulering av et boligområde. Det anbefales at dette prøves ut i området der Solveien og tilsluttende veier går fra Nordstrandveien til Holtet. Basert på erfaringer som høstes gjennom prøveperioden, gjøres det nye vurderinger med tanke på eventuelle fremtidige løsninger av denne art.

Bydelsutvalget ønsker at prøveperioden kommer i gang snarest mulig.

Status mai 2017: Erfaringer som er høstet med bom i Solveien svarte ikke helt til forventningene. Bydelen ønsker nå å gå inn for de tiltak mot gjennomkjøring som er presentert i trafikkplanen pkt. 3.1.

Tilrettelagt parkering og regulert park/ride

1. Det bør etableres et godt dimensjonert tilbud for park/ride på Hauketo. Hauketo er allerede et knutepunkt for kollektivtrafikk i og med buss- og togforbindelse, og blir ytterligere styrket som knutepunkt dersom Ekebergbanen forlenges til Hauketo.
2. Det etableres område for park/ride-parkering ved Hvervenbukta/Fiskevollbukta.
3. Ved en utvikling av trikketomta på Holtet bør det etableres park/ride-løsning.
4. Det bør også etableres park/ride-parkering på det arealet som i dag brukes til lagringsplass for sviller med mer langs trikkelinjen ved Sportsplassen/Heiasvingen.
5. Bydelsutvalget mener at parkeringstilbudet på Ekebergsletta helst bør økes, og foreslår konkret at hovedparkeringsfelt P1i planforslaget reguleres til parkering i to plan – hvor det ene fortrinnsvis legges under bakken.

Status mai 2017: Punktene er ikke gjennomført. Trafikkplanen omtaler innfartsparkering i pkt. 3.1

Parkeringsnormer

Bydelsutvalget mener at ingen boenhet skal planlegges med mindre enn 1 parkeringsplass + 0,25 gjesteparkeringsplass.

Status mai 2017: Synet på dette er uendret.

Beboerparkering

Bydelsutvalget vil ikke gå inn for beboerparkering for noe område i bydelen.

Status mai 2017: Synet på dette er uendret.

Tiltak for Østfoldbanen

Hauketo bør få vesentlig styrket mulighet for parkering av bil for dem som ønsker å bruke tog til sentrum, jfr pkt 6.3.B.

Status mai 2017: Det er ikke gjennomført noe på dette punktet. Innfartsparkering omtales i planens pkt. 3.1.

Tiltak for Ekebergbanen

1. Det må etableres dobbeltspor forbi Sæter.
2. Situasjonen på Holtet må forbedres. Enten trikken eller veitrafikken må gå i tunnel under Holtet. Bydelsutvalget mener at den største gevinsten oppnås ved å legge Kongsveien i tunnel, jfr pkt 5.3.D. Men det kan også være et alternativ å legge trikken i kulvert under Holtet. Dette vil både forenkle trafikkbildet betydelig og i tillegg forbedre fremkommeligheten for trikken.
3. Strekningen fra Jomfrubråten og ned til Konows gate må legges om og oppgraderes. Dette innebærer nye spor fra Jomfrubråten til Sjømannsskolen og ny trase fra Sjømannsskolen til Konows gate. Ny trase kan etableres enten som tunnel eller ved å rette ut traseen og flytte den lenger unna Kongsveien. Dette vil også gi nødvendig plass til syklist og gående i nederste del av Kongsveien.
4. For å gjøre trikken mest mulig attraktiv for flest mulig, bør den trikkelinjen som går over Stortorget fortsette å gå i Schweigaards gate for å dekke områdene Grønland

og Nedre Tøyen, mens den linjen som går til Majorstuen bør gå i planlagt ny trase forbi Operaen.

Status mai 2017: Pkt. 1 er gjennomført. Pkt. 2: Holtet-krysset omtales i planens pkt. 3.2. Pkt. 3 er under utredning, og tunnel fremstår som et realistisk alternativ. Pkt. 4 bør videreføres.

Tiltak for Lambertseterbanen

Bydelsutvalget forutsetter at oppgradering av Lambertseterbanen vil bidra til økt hastighet, mindre støy og bedre kapasitet. Stasjonene bør utformes som åpne, lyse og tilgjengelige, med gode parkeringsmuligheter for funksjonshemmede, syklist og el-biler. Det bør bli hyppigere avganger.

Status mai 2017: Dette er utført.

Tiltak for bussruter og tverrgående forbindelser

1. Det bør etableres et styrket tilbud øst-vest i bydelen ved å utvide servicebusslinje 75 til å bli en ring-/matebuss som dekker områder på øyene, nederste del av Nordstrandskråningen, Simensbråten, Lambertseter og Sæter.
2. Ruter AS får i oppdrag å utarbeide konkrete løsninger i tråd med ovenstående, i samarbeid med Bydel Nordstrand.
3. Bussrute 74 Mortensrud – Vika bør gå Lambertseterveien østover til Cecilie Thoresens vei, og deretter vestover igjen i Raschs vei.
4. Bussrute 23 bør forlenges til Ekeberg camping.

Status mai 2017: Punktene videreføres. Det ligger som en forutsetning i KVV Oslo-navet (BU-sak den 28.04.2016) at det utvikles gode tverrforbindelser, i tillegg til de sentrumsrettede forbindelsene. Det vises til pkt. i 3.6 i forrige kapittel.

4.2 Bystyrets vedtak, sak 193 den 15.06.2011.

1. Bystyret ber byrådet vurdere om det er hensiktsmessig å etablere busslommer der det er holdeplasser ved skoler.
- 2 a. Bystyret støtter ikke bydelens forslag om flytting av at trikketraseen på strekningen Sjømannsskolen – Konows gate.

b. Byrådet bes igangsette et utredningsarbeid for å avklare mulighetene for en evt. utvidelse av gateløpet på deler av strekningen Sjømannsskolen - Konows gate, slik at egen sykkelbane kan innpasses på strekningen.
3. Bystyret ber byrådet gjøre en grundig vurdering av bydelsutvalgets forslag om en tidsstyrt bom i Ljabruveien på sydsiden av broen over Ljanselva.
4. Bystyret ber byrådet om å lage en oversikt over steder i Oslo der trikketraseer krysser større veier med vurdering av kostnader for å gjøre disse planfrie, og å sette opp en prioritetsrekkefølge mellom dem.
5. Bystyret ber byrådet vurdere forslaget om å stenge Raschs vei ved Ekebergveien.
6. Bystyret ber byrådet vurdere bydelens forslag om venstresvingfelt fra Kongsveien til Marienlundveien eventuelt gjøre Marienlundveien enveiskjørt sydover.
7. Bystyret ber byrådet vurdere bydelens forslag om at fartsgrenser på lokale samleveier settes til 40 km/t, men 30 km/t der veien går forbi skole.
8. Bystyret ber om at det gjennomføres et prøveprosjekt med boligsoner slik bydelen foreslår.
9. Bystyret ber byrådet vurdere om dobbeltspor forbi Sæter er en hensiktsmessig investering i byens trikkenett.
10. Byrådet bes vurdere som et strakstiltak etablering av sykkelparkeringsplasser ved trikkens holdeplasser.
11. Byrådet bes løpende orientere bystyrets organer om fremdrift knyttet til gjennomføringen av vedtakene i denne saken.
12. Bystyret støtter ikke bydelens forslag om å øke parkeringstilbudet ved Ekebergsletta.

Kapittel 5 - innspill fra innbyggere, velforeninger, FAU'er og andre

I løpet av arbeidet med trafikkplanen har publikum blitt invitert til å sende inn sine synspunkter og innspill. Dette er blitt kunngjort ved annonsering i lokalpresse, utsending av brev og bruk av Facebook. Invitasjon til å komme med innspill er blitt sendt ut og kunngjort i to omganger, først sommeren og tidlig høst 2016, deretter ved invitasjon til idedugnad, som ble holdt 18.01.2017. I invitasjonen til idedugnad og til å sende inn innspill ble det sendt ut tre spørsmål, som komiteen ønskes svar på. Spørsmålene er gjengitt i pkt. 4.10 nedenfor. Siste frist for å komme med innspill ble satt til 01.02.2017. I praksis er alle innspill som har kommet inn mellom frister og etter frister blitt tatt med og gjort tilgjengelige på et eget nettsted for komiteens medlemmer og sekretariatet.

I det nedenstående er konkrete forslag fra innspillene samlet etter geografisk tilhørighet, foruten et avsnitt om innspill av generell karakter og innspill som gjelder idedugnaden 18.01.2017. Det er umulig å gjengi all argumentasjon som har fremkommet, men alt er gjennomlest og vurdert nøye av komite og sekretariat. Alle vil nok ikke finne igjen sine innsendte forslag, da noe ble av svært lokal art.

I kapittel 3 beskrives komiteens vurderinger. Dette innebærer gjennomgang av hvilke problemområder og tiltak som er av generell karakter og hvilke tiltak som er spesifikke for et område eller sted.

Komiteen vil med dette takke alle bidragsytere. Det er innkommet mange gjennomarbeidede og godt begrunnede forslag og synspunkter, som har vært til stor hjelp med utarbeidelsen av trafikkplanen.

5.1 Innspill fra Ekeberg, Kværneråsen og Ryen-området

Trafikksituasjonen i området er vanskelig, med svært trange forhold for både fotgjengere og syklister. Utfordringene er spesielt store i Enebakkveien/Ryenbergveien og tilstøtende småveier. Det mangler fortau, fotgjengeroverganger og sykkelfelt, og det er ikke plass nok til å ha trygge forhold.

Forslag:

- 1) Enebakkveien/Ryenbergveien gjøres enveiskjørt med kjøreretning mot sentrum. Dette vil gi plass til både sykkelfelt og fortau.
- 2) Opphøyet gangfelt i Enebakkveien utenfor bydelsparken i krysset Enebakkveien/Ryenbergveien.
- 3) Senke fartsgrensen i Enebakkveien/Ryenbergveien til 30 km/t med tydelig skilting.
- 4) Fartshump ved Baglerfare 8.
- 5) Flytte bomstasjonen i Ekebergveien ca 100 meter nordover, slik at parkeringsplassen på nedsiden av Ekeberghallen blir tilgjengelig uten å måtte passere bomringen. Parkeringsplassen egner seg til innfartsparkering for Sportsplassen holdeplass.

5.2 Innspill fra Nedre Bekkelaget og øyene

Forslag:

Det er nødvendig å etablere en ringbuss, som kan ta elevene fra Nedre Bekkelaget, Malmøya, Ormøya og Ulvøya til Brannfjell skole om morgenen og bringe dem tilbake på ettermiddagen. Dette vil redusere trafikken vesentlig og samtidig forenkle hverdagen for alle som i dag kjører barna sine eller deltar i kjøregupper.

5.3 Innspill fra Bekkelaget, Holtet og Kastellet

Holtet-krysset er vanskelig og uoversiktlig. Det ligger en stor barneskole rett inntil krysset, mange veier møtes i området, og trikken krysser i plan med Kongsveien og må krysse både kjørebane og fortau. Trafikken på banen kommer til å øke merkbart når Holtet etter planen blir base for vedlikehold, rengjøring og parkering av et stort antall trikker.

Som ellers i bydelen er Bekkelaget, Holtet og Kastellet også preget av smale veier uten fortau.

Forslag:

- 1) Holtet-krysset gjøres planfritt ved at trikk legges under Kongsveien, alternativt at Kongsveien legges under trikketraseen.
- 2) Sandstuveien mellom Erlandstuveien og Ekebergveien bør skiltes for mindre trafikk, f.eks. ved gjennomkjøring forbudt. Gjennomgangstrafikken bør gå i Erlandstuveien, som går nærmeste parallelt.
- 3) Fortau i Skoleveien ved Bekkelaget skole bør gjøres sammenhengende, og helst litt bredere foran skoleporten, så det ikke er så naturlig å stoppe der for å slippe av barn.
- 4) Det bør vurderes flere parkering forbudt-områder i smale boligveier uten fortau.
- 5) Fartshump ved Erlandstuveien 1 og i Einerveien.
- 6) Sammenhengende sykkeltraseer over Holtet-krysset og ned Kongsveien til Konows gate.
- 7) Skolestruktur og –kapasitet må gjøres slik at barna kan sogne til nærmeste skole, for dermed å redusere kjøring

5.4 Innspill fra Nordseter

Trafikken i Seterliveien økte betraktelig da Solveien ble stengt i en prøveperiode. Trafikken er fortsatt stor, spesielt på ettermiddagen, og farten er høy. Seterliveien er skolevei for mange, og det er både forretning, trikkeholdeplass og volleybane på Bråten. Lambertseterveien er gjennomgangsvei, og farten er ofte altfor høy.

Forslag:

- 1) Det etableres gjennomkjøring forbudt i Seterliveien, enten hele døgnet eller i rushtid.
- 2) Det bør komme flere fartsbegrensende tiltak i Lambertseterveien mellom Kastelet og Åssiden Terrasse.

5.5 Innspill fra Lambertseter- og Karlsrudområdet

Fortetting og befolkningsøkning er og vil fortsette å være merkbart i området. Ikke minst vil de store arbeidene mellom Lambertseter og Karlsrud bli en liten by i seg selv. I tillegg bygges flerbrukshall og andre fritidsanlegg på Lambertseter, det skal bygges nytt kontorbygg, og mange leiligheter er under bygging. Samtidig er det flere barnehager og skoler i området, og skoleveien er i stor grad preget av smale veier uten fortau. Det er imidlertid positivt at Cecilie Thoresens vei har fått sykkelfelt og at parkeringen i veien er borte. Krysset Cecilie Thoresens vei/Raschs vei er vanskelig og oppleves utrygt.

Lambertseter er stasjonsnært område med både T-bane og flere busser.

Forslag:

- 1) Tiltakene fra forrige trafikkplan mht skoleveier bør gjennomføres med 30 km/t på alle veier i nærheten av skoler, etablering av opphøyde og lysregulerte fotgjengeroverganger.
- 2) Med tanke på veinettet anbefales det at det gjøres konsekvensutredninger for tilstøtende områder, slik at man ikke bare flytter et problem fra en vei til en annen.
- 3) Fjerne gateparkering og etablere sykkelfelt langs Steingrims vei, Raschs vei, Sandstuveien, Langbølgen og Lambertseterveien.
- 4) Tillate parkering bare på venstre side av Raschs vei mellom Cecilie Thoresens vei og Østerliveien.
- 5) Det må gjøres tiltak, spesielt i Raschs vei for å sikre de skolebarna som må gå fra Karlsrud og Jotunveien-området til hhv Kastellet og Bekkelaget skoler. Det dreier seg om fortau, gode fotgjengeroverganger, fartsdumper og fjerning av gateparkering.
- 6) Hele trafikksituasjonen, spesielt rundt Karlsrud skole, Lambertseter vgs og Tyrihans barnehage er allerede i dag vanskelig. Dette må analyseres grundig i forbindelse med utbygging mellom Lambertseter og Karlsrud.
- 7) Innsnevring av kjørebane i veier som Kåres vei og Steingrims vei.
- 8) For Steingrims vei er det foreslått 30 km/t som fartsgrense, å gjøre veien til miljøgate, flere og kraftige fartsdumper, tydelige fotgjengerfelt, P-forbud for store lastebiler, midtdeler i krysset Sandstuveien/Steingrims vei og sykkelfelt på den siden som ikke har parkering.
- 9) Åpning av Østerliveien, slik at beboere ikke behøver å kjøre om Steingrims vei.
- 10) Ingen stengning av Håvalds vei/Kåres vei. Andre mener at veien bør stenges.
- 11) Krysset Frodes vei/Steingrims vei er farlig for fotgjengere, og her går det mange skolebarn. Dette krysset må omarbeides, og parkerte biler i nærheten av fotgjengerovergang må fjernes.

- 12) Lavere fartsgrense, bredere fortau og fortau langs hele Sandstuveien. Dessuten redusere parkeringsmuligheter i veien. Vurdere gjennomkjøring forbudt.
- 13) Fortau fra Erlandstuveien og ned til Bekkelaget kirke.
- 14) Buss fra Ekebergsletta bør stoppe ved Karlsrud T-banestasjon.
- 15) Forholdene for dem som går og sykler ned mot Ryen må utbedres.
- 16) Det bør anlegges rundkjøring i krysset Raschs vei/Cecilie Thoresens vei
- 17) Rushtidsbommer i veier som Steingrims vei og Kåres vei.
- 18) Mer parkeringsforbud i småveiene, ikke minst for å gjøre det mer oversiktlig for skolebarna.

5.6 Innspill fra Nordstrand-området

Området er preget av sterk fortetting, spesielt rundt Sæter. Samtidig er det her – som over det meste av bydelen – mange smale veier, ofte uten fortau. Med tre skoler i Nordstrandveien vest for Sæter-krysset og en stor ungdomsskole like nord for Sæter-krysset blir trafikkbildet komplisert. Området har hatt en prøveordning i Solveien med bom i rushtid.

Sæter er stasjonsnært område med trikk og busser. Rett vest for Sæter ligger Nordstrand jernbanestasjon.

Forslag:

- 1) Parkeringsplasser på begge sider av Nordstrandveien vest for Sæter fjernes og erstattes av sykkelfelt helt ned til Mosseveien. Dette er ikke minst viktig av hensyn til de mange skolebarna som skal til skolene i Nordstrandveien. «Gratis parkeringsplasser for noen erstattes av sykkelvei for alle» er et innsendt slagord.
- 2) Alle fotgjengeroverganger i Sæter-krysset bør få grønt lys samtidig, slik at ingen biltrafikk kjører inn i krysset når fotgjengere skal over.
- 3) Det må etableres fortau i den delen av Midtåsen som ikke har fortau. Dette er skolevei for mange barn. Enveiskjøring må vurderes dersom det ikke er plass nok.
- 4) Rushtidsstengning av Herregårdsveien bør utvides til minimum 06 – 09 og 15 – 18.
- 5) Gjennomgangstrafikken over Nordstrandsplataet må reduseres. Det bør vurderes en egen rushtidsavgift for gjennomkjøring, f.eks. med elektroniske rushtidsbommer. Her kan bydelen bli en prøvebydel for trafikkskjermingstiltak.
- 6) Det bør gjennomføres parkeringsrestriksjoner for å få redusert fremmedparkeringen i bydelen.

- 7) Parkeringsmuligheter i nærheten av skoler må begrenses for å gjøre forholdene mer oversiktlige og trygge for barna.
- 8) 30 km/t i nærheten av skoler, i det minste i skoletiden.
- 9) Flere fartsdumper i Rosendalsveien, Åsdalsveien og Solveien, av hensyn til de mange skolebarna som ferdes der. Fartsdumper på begge sider av Rosenhagen barnehage.
- 10) Også Solveien bør få gjennomkjøring forbudt, på linje med Åsdalsveien og Rosendalsveien.
- 11) Fotgjengerovergang i Ekebergveien ved Lindbäckveien, da mange skolebarn krysser her.
- 12) Opphøyde gangfelt med fotgjengerstyrt lyssignal ved skolene.
- 13) Fartsdumper og 30 km/t i Ekebergveien mellom Ljabru og Sæter. 40 km/t nord for Sæter.
- 14) Lysregulering av gangfelt utenfor Kransen i Ekebergveien
- 15) Bommen i Solveien må settes i drift igjen, gjerne kombinert med en bom i nordenden.
- 16) Det bør etableres boligsoner i området mellom Ekebergveien og Solveien med sperringer og innkjøring forbudt-skilt.
- 17) Det må etableres innfartsparkering syd for bydelen.

5.7 Innspill fra Munkerud-området

Munkerud-området har også mange smale veier, ofte uten fortau. Spesielt er Oberst Rodes vei fra Nordstrandveien og nordover vanskelig. Dette er en fristende gjennomfartsvei for mange. Bussrute 74 går også i veien, og området er skolevei for mange barn.

Forslag:

- 1) Fartsgrensen settes til 30 km/t, mot 40 i dag.
- 2) Etablere skilt og fotgjengeroverganger ved alle veier som krysser Oberst Rodes vei. Ved krysset Oberst Rodes vei/Freidigveien bør fotgjengerovergangen være lysregulert.

5.8 Innspill fra Ljan

Ljan er området lengst syd i bydelen. Området har to gjennomfartsveier, Herregårdsveien og Ljabruveien. Herregårdsveien er stengt med bom i morgenrushet kl. 07 – 09 hverdager. Boligveiene er svingete, smale og ofte uoversiktlige, og som mange steder ellers i bydelen uten fortau og med mange parkerte biler. Det er tilfredshet med at det er blitt 30 km/t som fartsgrense og gjennomkjøring forbudt i en rekke boligveier.

Forslag:

- 1) Ljabrudiagonalen må fullføres.
- 2) Jernbanestasjon for Follobanen ved Åsland med innfartsparkering.
- 3) Omgjøring av eksisterende Østfoldbanen til forstadsbane (S-bane) med hyppige avganger og matebussordning på tvers av bydelen når Follobanen åpner.
- 4) Tilrettelegging for at reiser internt i bydelen kan foretas med sykkel. Ett tiltak er mulighet for trygg sykkelparkering ved butikker, servicesentre og holdeplasser.
- 5) Begrense parkering i Åsdalsveien ved Skredderjordet. Stedet brukes til hensetting av russebusser, tilhengere og langtidsparkering av biler.
- 6) I Herregårdsveien er det fremmedparkering av lastebiler og vogntog, som står der fra arbeidstids slutt til neste morgen, tilsynelatende fast parkering for yrkessjåfører. Dette gjør det uoversiktlig for alle som krysser veien, og spesielt for skolebarna. Parkeringen må reguleres.
- 7) Det er svært uoversiktlige og farlige forhold for skolebarn i Gladvollveien. Gladvollveien bør gjøres enveiskjørt fra von Øtkens vei til Furumoen. I tillegg anlegges det fortau på Gladvollveiens sydside fra Herregårdsveien til Furumoen. Det må bli parkering forbudt på Gladvollveiens nordside fra Joker/Herregårdsveien til toppen ved von Øtkens vei.
- 8) Kollektivtilbudet til sentrum er bra, men tilbudet til øvrige områder i bydelen, som Nordstrand, Kastellet, Lambertseter er tungvint. Det er behov for tverrgående bussforbindelse, spesielt til mottagerskolene og servicetilbud i bydelen.
- 9) Bommen i Herregårdsveien bør utvide stengetiden fra 06 – 10.
- 10) Fartsdemper på toppen av bakken i Herregårdsveien.
- 11) Ved Ingiers vei bør det etableres fotgjengerovergang fra fortau til bussholdeplass ved Ljabruveien. Det bør også sikres en trapp ned fra Ingiers vei til bussholdeplassen. I tillegg bør fortauet i nedre del av Ingiers vei flyttes til motsatt side for å bedre tilgang til Ljabruveien.
- 12) Bygge dropsone for skolebarn i Herregårdsveien.
- 13) 30 km/-skilt, gjerne med blinkende lys i skoletiden i Herregårdsveien.
- 14) Parkering forbudt på utsatte deler av Herregårdsveien.

5.9 Innspill av generell karakter

Bydel Østensjø har behandlet sak om innspill til trafikkplan for Nordstrand i sin komite for byutvikling, miljø og kultur den 22.08.2016. Her gjengis kortfattede punkter med bydelens synspunkt og innspill:

- 1) På generelt grunnlag mener man at kapasitetsreduksjon/sperringer fort fører til økt trafikk i naboer, og det må vurderes nøye hvordan det skal utføres. Ikke minst er rekkefølgen av tiltak viktig for resultatet.
- 2) Østensjø og Nordstrand deler E6 som bydelsgrense, og veien er tungt belastet av gjennomgangstrafikk.
- 3) Manglerud-tunnelen er helt nødvendig, og bydelen har sammenfallende interesser.
- 4) Sykkelveier må være trygge og sammenhengende, og her har Østensjø og Nordstrand sammenfallende utfordringer.
- 5) Hauketo bør opparbeides med økt kapasitet for innfartsparkering. Kombinert med bedre togtilbud og Ljabru-trikken forlenget til Hauketo vil dette kunne redusere fremmedparkering.
- 6) Det er foreslått kapasitetsøkning på E6 siden E18 foreslås nedgradert.

En innbygger har sendt inn følgende momenter om regulering av gjennomfartstrafikk:

- 7) Skal man få mindre trafikk på platået må gjennomfartstrafikken stoppes i ytterkanten
- 8) Stengning av veier midt inne på platået er bare til irritasjon og berørte beboere og flytter bare trafikken til andre områder i lokalmiljøet.
- 9) Tiltakene må sørge for beboere på Nordstrand fortsatt kan ferdes i sitt lokalområde på en effektiv måte uten omveier, som skaper flere kjørte kilometer.

5.10 Svar på tre spørsmål og momenter fra idedugnaden 18.01.2017

I forkant av idedugnaden, som ble holdt 18.01.2017, sendte komiteen ut brev til FAU'er, velforeninger, nabobydeler mfl. I brevet ble det stilt tre spørsmål og oppfordret til å besvare dem i eller i forkant av idedugnaden.

Spørsmålene var:

- | |
|--|
| <ol style="list-style-type: none">1. Hvordan kan vi begrense gjennomgangstrafikken over Nordstrandsplatået?2. Hva er det viktigste trafikktiltaket i bydelen?3. Hva er det viktigste trafikktiltaket i ditt nærområde? |
|--|

Forslag til spørsmål 1:

- 1) Rushtidsstengning av bommen i Solveien.
- 2) Utvidet stengetid på bommen i Herregårdsveien til 06 - 10.
- 3) Miljø- og/eller rushtidsdifferensiert bompengetakster på Hauketo.
Passeringspunkt må plasseres slik at både Ljabruveien og Ekebergveien blir skjermet for biltrafikk.
- 4) Innsnevring og lavere fartsgrenser i Ekebergveien og Ljabruveien.
- 5) Tiltak for hindre gjennomkjøring må legges i sydenden av platået, som gir færre lokale ulemper.
- 6) Avskjære muligheten for å kjøre inn på Ekebergveien fra henholdsvis E6 og E18 ved Hauketo/Prinsdal.
- 7) Økte politikontroller ved kjøring mot innkjøring forbudt-skilt.
- 8) Bomstasjonene flyttes til bygrensen.
- 9) Gjennomgangstrafikken i Kværneråsen kan reduseres ved ombygging av Ryen-krysset, slik at det blir planfri tilgang til Svartdalstunnelen. For å redusere gjennomgangstrafikk for biler og samtidig legge til rette for sykling til byen, må Enebakkveien nedenfor Ryen enveisreguleres.

Forslag til spørsmål 2:

- 1) Styrke kollektivnettet innad i bydelen.
- 2) Bygge ut sykkelveinettet i bydelen.
- 3) Bygge barnesikre og oversiktlige bussholdeplasser og knutepunktsovergangsplasser.
- 4) Bygge fortau og andre trafiksikringstiltak i veier med mye trafikk som brukes som skolevei.
- 5) Det enkleste og første tiltaket er å utvide lukketiden på bommen i Herregårdsveien.
- 6) Sikre de vanskelige kryssene, spesielt Holtet-krysset.
- 7) Sikre skoleveiene ved å forby parkering, bygge fortau og flere fotgjengerfelt.
- 8) Bedre innfartsparkering nær holdeplasser, kombinert med bedre kollektivtilbud.
- 9) Bedre forholdene for syklist og myke trafikanter gjennom redusert biltrafikk og opprusting av sykkelveier og fortau.

Forslag til spørsmål 3:

- 1) Med tre store skoler på begge sider av Nordstrandveien nedenfor Sæter, foreslås det lysregulering i krysset Nordstrandveien/Solveien med opphøyde gangfelt. Alle fotgjengeroverganger ved skolene lysreguleres og får opphøyde gangfelt.
- 2) 30 km/t i Nordstrandveien nedenfor Sæter, i det minste i skoletiden.

- 3) Høydebegrensningen på jernbanebroen over Nordstrandveien bør skiltes allerede ved Sæter, da det er svært farlig at vogntog skal prøve å snu i krysset ved Solvn.
- 4) Vurdere å stenge Solveien permanent ved Nordstrandveien, dvs stenge for kjøring nordover.
- 5) Det viktigste tiltaket i Ljan-området er ombygging av Gladvollveien, så den blir enveiskjørt og får fortau.
- 6) Sikre Holtet-krysset, først og fremst ved å få trikken i kulvert under krysset.
- 7) Redusere gjennomgangstrafikk på lokalveien til/fra Ryenkrysset og over Simensbråten, samt opprusting av sykkelveier og fortau.

Momenter fra idèdugnaden:

- 1) Bydelen verken kan eller bør stenges for gjennomgangstrafikk, men trafikken kanaliseres gjennom 2 – 3 hovedveier.
- 2) Skilting med parkeringsforbud og tidsbestemt parkering i langt større omfang enn i dag. Spesielt gjelder dette smale veier som ligger få minutters gange fra stasjoner og holdeplasser.
- 3) Stengning med bommer i rushtid i Solveien, Herregårdsveien og Åsdalsveien.
- 4) Fartbegrensninger.
- 5) Bygge parkeringsplasser ved knutepunkt som Hauketo, Ljabru og Ljan.
- 6) Jomfrubråten stasjon bør ikke nedlegges.
- 7) Trikken i kulvert under Holtet-krysset.
- 8) Innfartsparkering ved Hauketo, Skulleruddumpa og Fiskevollen. Hauketo må få større kapasitet på både kollektivtrafikk og parkering. Fiskevollen må kombineres med elektriske båter, og Skulleruddumpa må kombineres med ekspressbusser til byen.
- 9) Tverrgående forbindelser må etableres for å redusere privatbilkjøring.
- 10) Innfartsparkering ved Mortensrud, Bjørndal og Hauketo.
- 11) Ljabru-trikken forlenges til Hauketo.
- 12) Fysisk skille mellom gående og syklende. Sykkelparkering på stasjoner og holdeplasser.
- 13) Med gjennomgangstrafikk menes både de som faktisk kjører gjennom hele bydelen, og dessuten fremmedparkeringen, der folk parkerer i bydelen for å ta trikk til byen.
- 14) Nødvendig med fysiske bommer og sperring av noen veier.
- 15) Tiltak i form av boligsoner virker.
- 16) Tiltak som elektronisk skiltavlesning og betalingsordning for gjennomkjøring kan bli effektivt.
- 17) Miljøgater og innsnevring kan redusere gjennomkjøring.
- 18) Redusere fremmedparkering ved å innføre beboerparkering i noen områder.
- 19) Vise politisk mot.

Kapittel 6 - trafikksituasjonen i Bydel Nordstrand

Kapitlet er utarbeidet av Multiconsult AS.

6.1 Innledende om Bydel Nordstrand

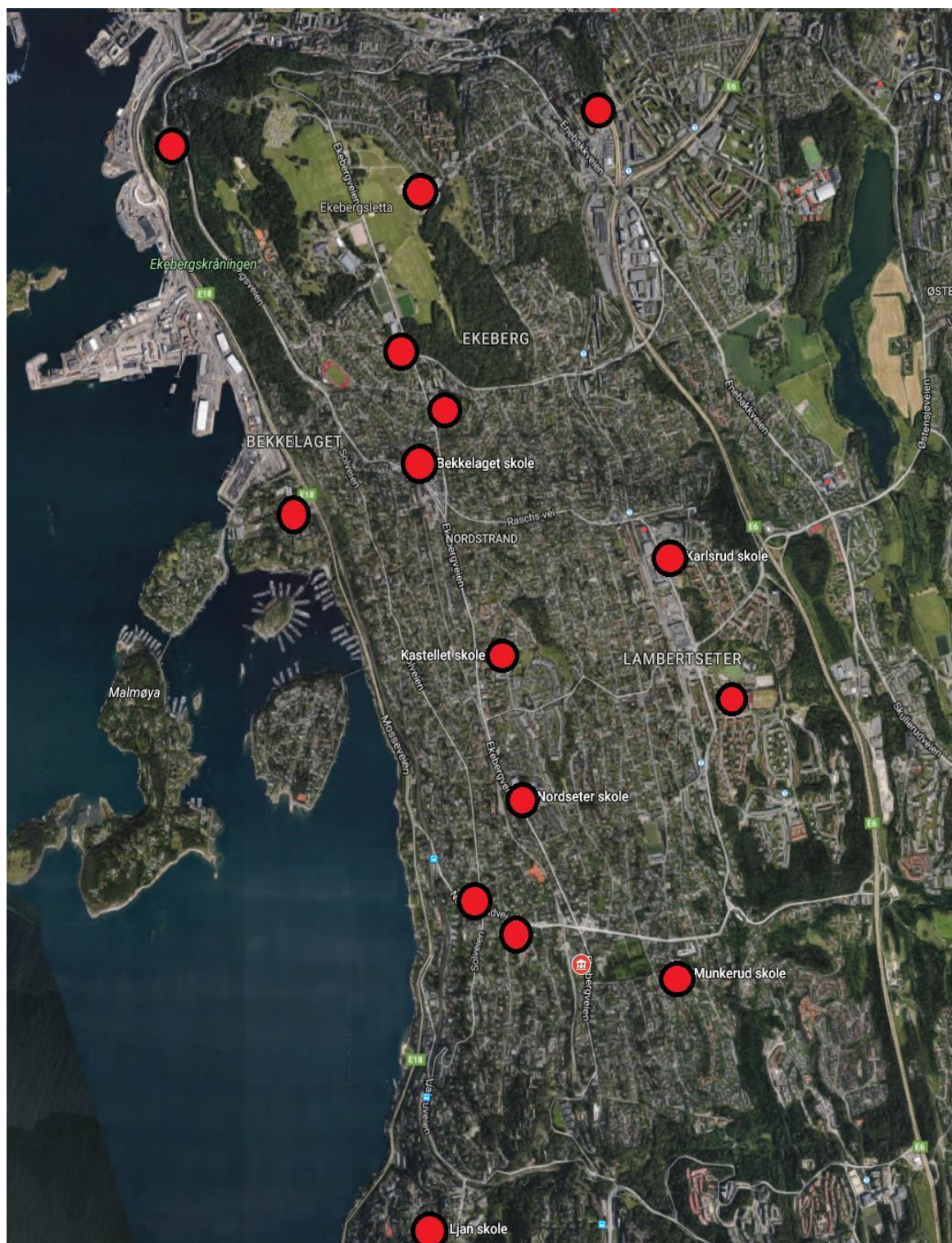
Bydel Nordstrand i Oslo er slått sammen av de tidligere bydelene Nordstrand, Lambertseter og Ekeberg-Bekkelaget (se illustrasjon 1 under).



Illustrasjon 1: Plassering av bydel Nordstrand. Kilde:Cribsnorge.se

Det er drøyt 50.000 innbyggere i bydel Nordstrand, det tilsvarer en by som Tønsberg.

Det ligger 15 skoler i bydel Nordstrand, og dette inkluderer barneskoler, ungdomskoler og videregående skoler. Skolenes plassering er vist i illustrasjon 2 neste side.



Illustrasjon 2: Skoler i bydel Nordstrand

6.2 Trafikkmengder

Trafikkmengder er vist på kart som gjennomsnittlig døgntrafikk. Årsdøgntrafikk (ÅDT) er totalt antall kjøretøy som passerer i ett år, delt på antall dager. Trafikkmengdene er hentet fra Oslo kommune Bymiljøetaten (BYM) og fra NVDB (Nasjonal veidatabank). Tallene stammer dels fra tellinger fra ulike registreringsår, og dels fra beregninger. Den faktiske trafikkmengden kan avvike fra figur under, men kartet viser hovedtrekk i trafikkbildet.



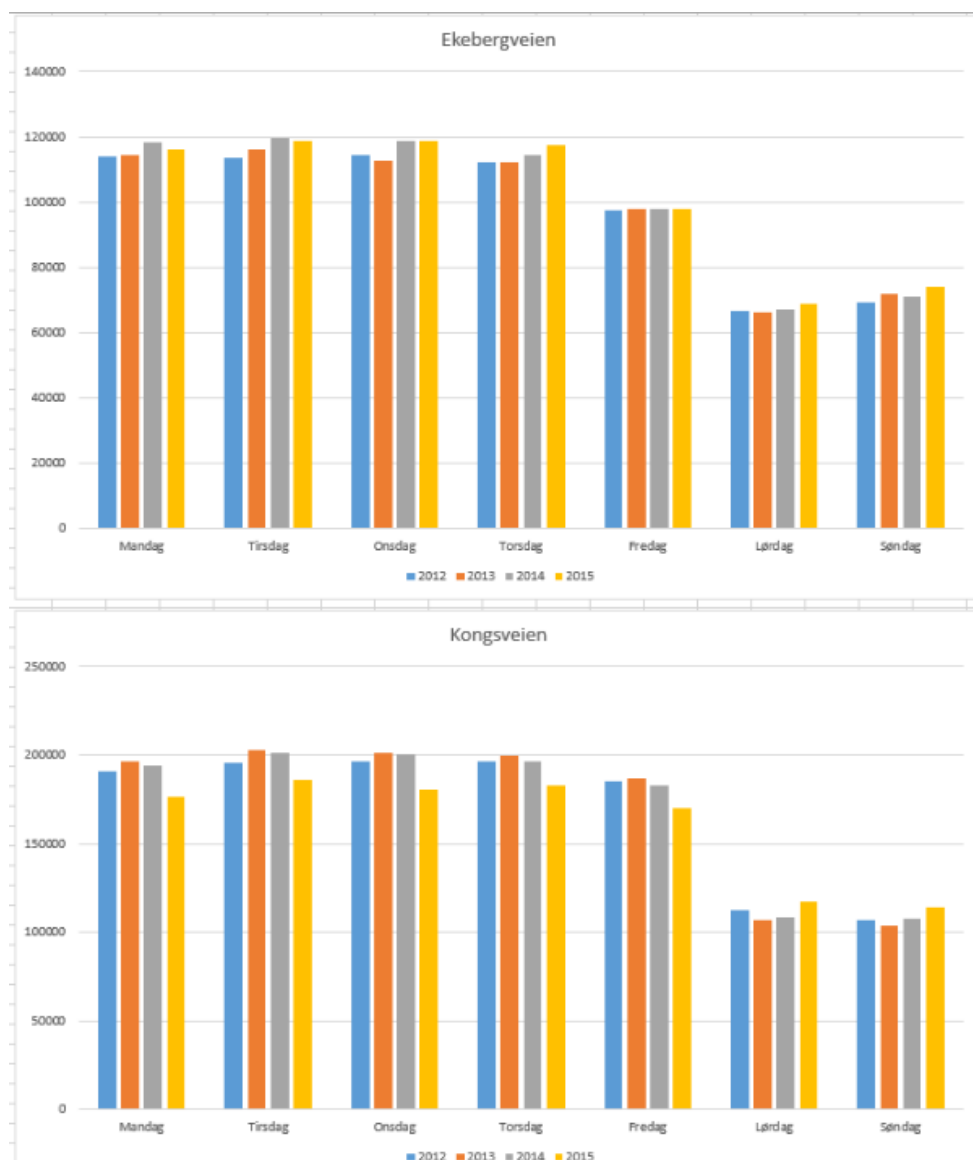
Illustrasjon 3: Årsdøgntrafikk (ÅDT), sum passerte kjøretøy pr. dag

Det er størst trafikk på E6 og E18 Mosseveien.

Figuren viser at hovedstrømmene på Nordstrandsplataet går via Kongsveien og Ekebergveien.

6.3 Trafikkvariasjon

Registreringer fra bomsnittene viser hvordan trafikken er størst mandag - fredag, mens den er mindre lørdag - søndag. Trafikken har endret seg lite i perioden som er vist i figuren. Det er litt nedgang i Kongsveien og litt økning i Ekebergveien.

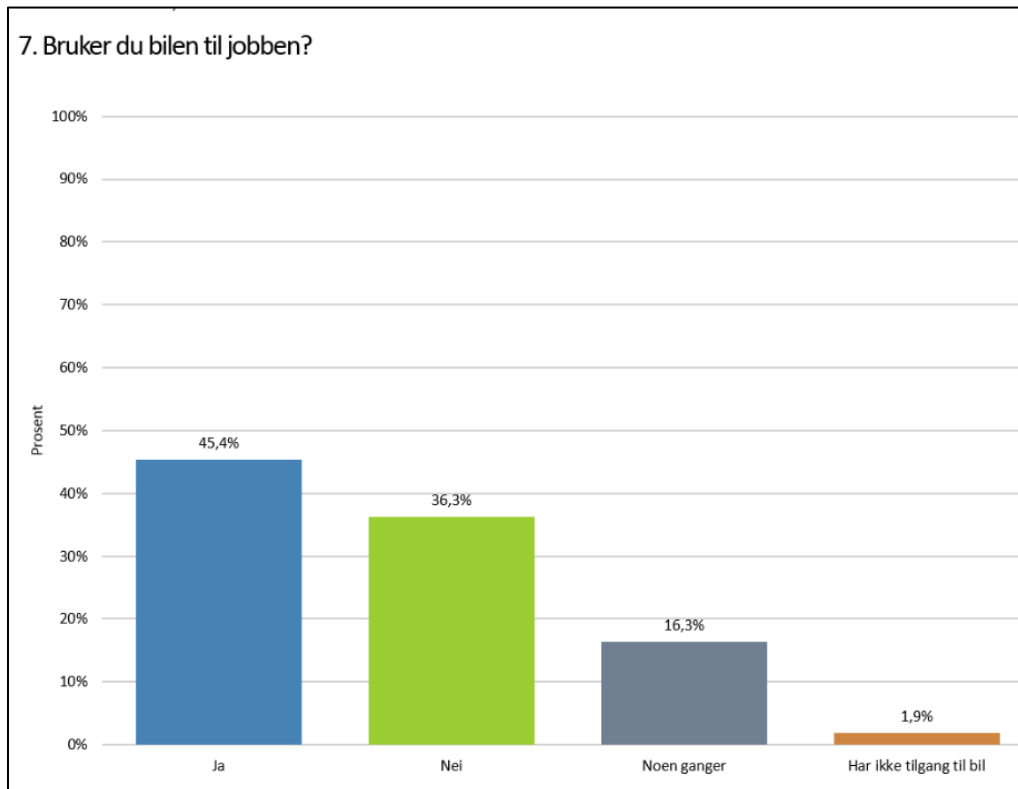


Illustrasjon 4: Kjøretøy i retning mot Oslo, fordelt på ukedager. År 2012 - 2015

6.4 Kjørevaneundersøkelse bydel Nordstrand, 2016

For å undersøke reisevaner i bydelen ble trafikantene bedt om å besvare en rekke spørsmål om reisehensikt, valg av transportmiddel mm. Antall besvarelser er ikke stort (ca. 400), og resultatene må brukes med forsiktighet. I det følgende er noen få av svarene gjengitt.

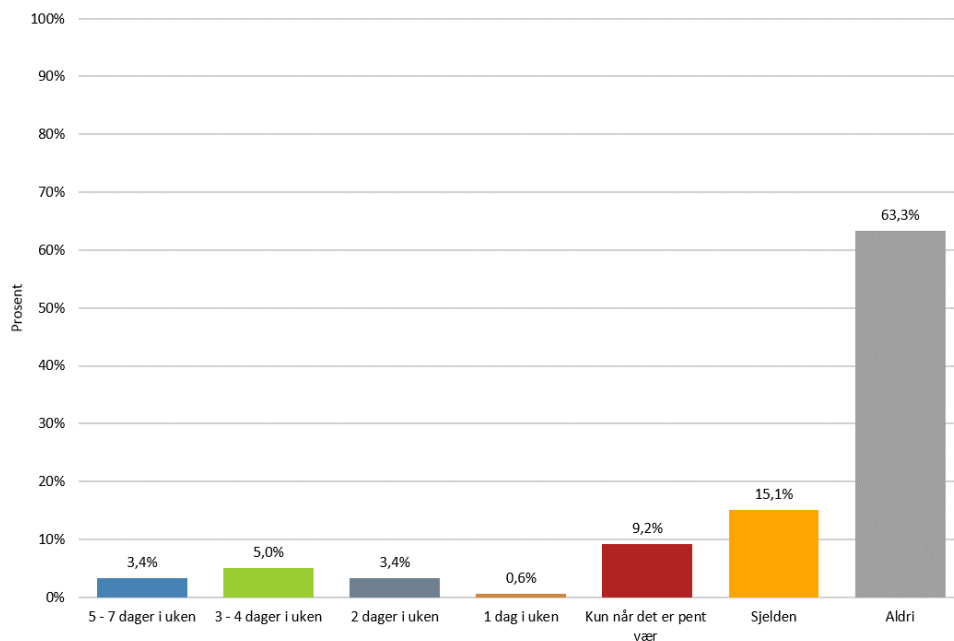
Det var 45 % som svarte at de brukte bil til arbeidet.



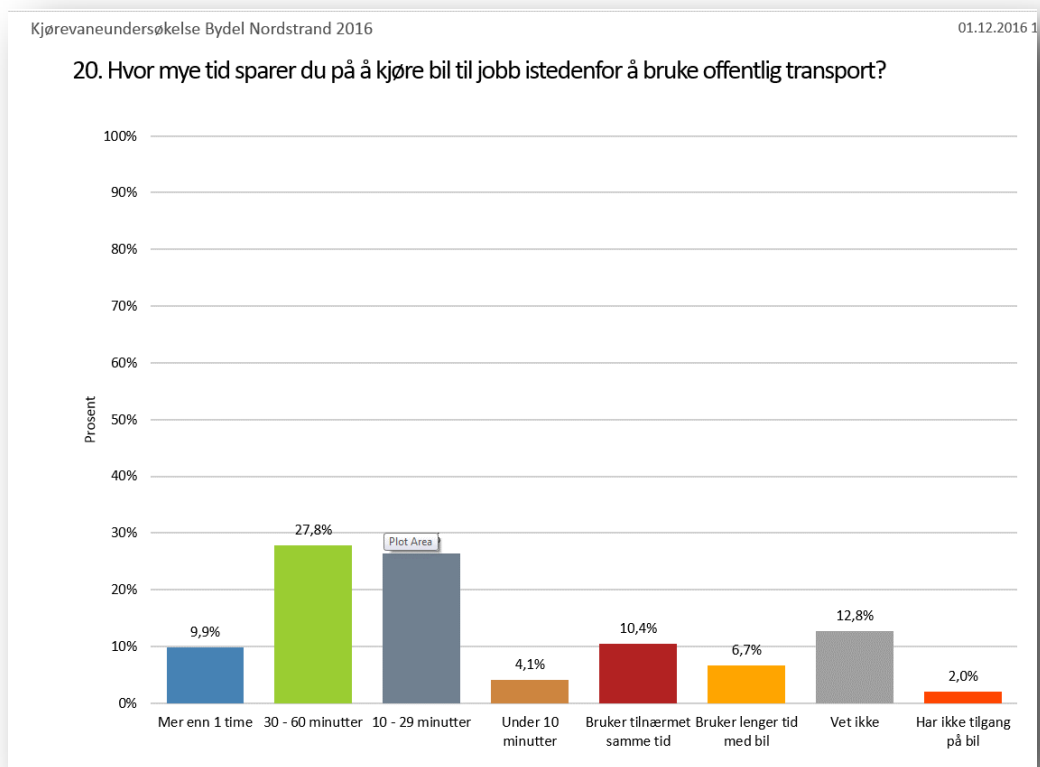
Illustrasjon 5: Kjøretøy i retning mot Oslo, fordelt på ukedager

Det er få som oppgir at de sykler til arbeidet.

12. Hvor ofte bruker du sykkel til jobben?

*Illustrasjon 6: Sykkelandel i besvarelsen*

Tidsbesparelsen ved å kjøre privatbil fremfor kollektivtransport er stor for en betydelig andel trafikanter.

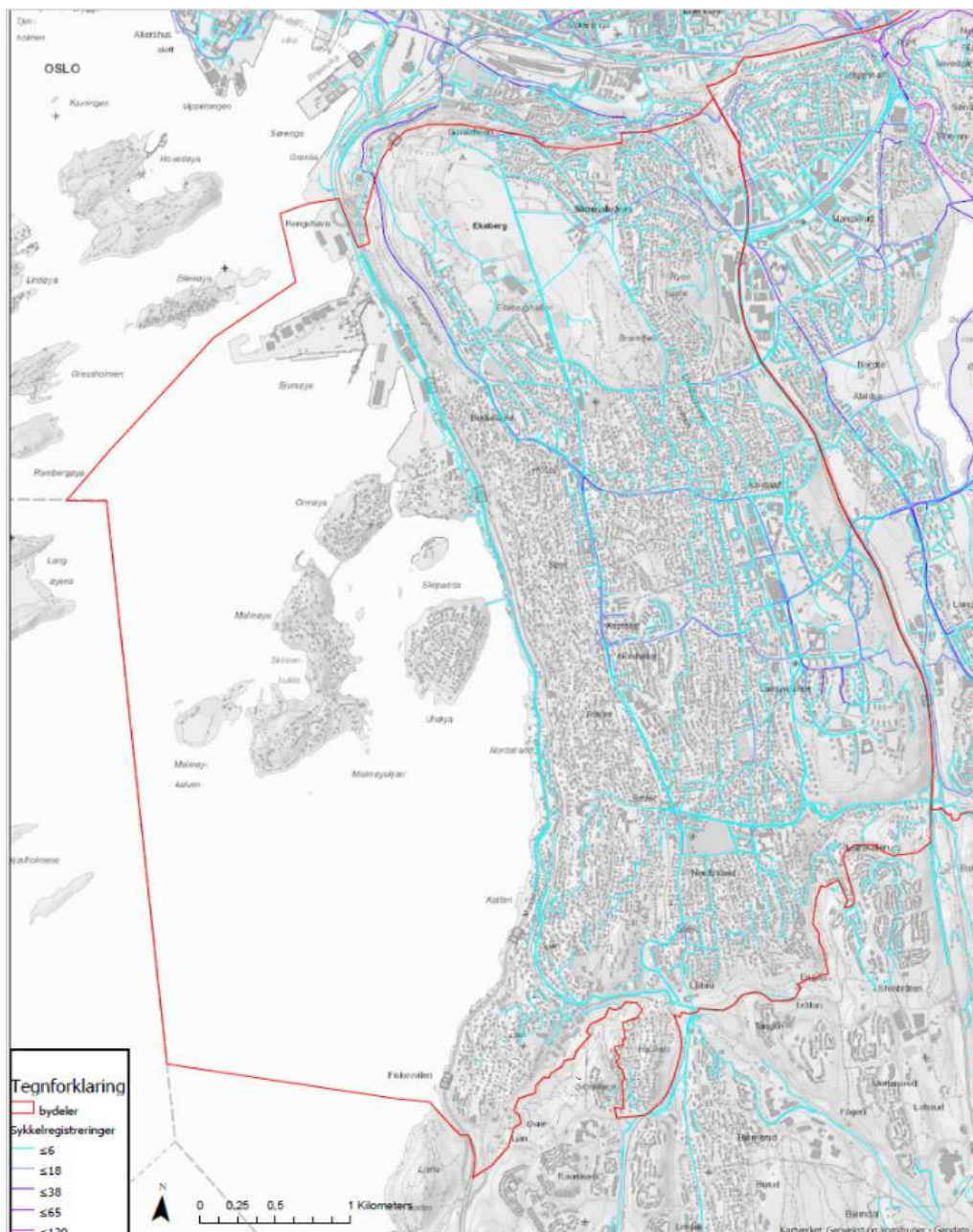


Illustrasjon 7: Reisetid privatbil og kollektivt

6.5 Sykkelbruk

Bydelen har også utført en undersøkelse om sykkelbruk. De mest benyttede sykkelrutene er vist på kart. Det er mottatt få svar, slik at også disse resultatene må brukes med forsiktighet.

Illustrasjon 8 på neste side viser at det er flest syklisters langs Ekebergveien og Kongsveien i nord - sør - retning. Lambertseterveien og enkelte lokalgater nær Lambertseter peker seg også ut i besvarelsene.



Illustrasjon 8: Sykkelruter Nordstrand. Fordeling fra mottatte svar. Mørk blå = mest benyttede sykkelruter

6.6 Veistandard

Samleveier i bydel Nordstrand, eksempelvis Ekebergveien og Nordstrandveien, har til dels normal veibredde og tosidig fortau.

I andre samleveier er det derimot mer varierende standard på veiene, eksempelvis Lambertseterveien og Raschs vei. Store deler av bolig gatene er for smale til å få oppmerket midtlinje. Disse gatene er i stor grad anlagt uten fortau. I bolig gatene skjer det også mye

gateparkering, som gjør det utfordrende for biler å passere hverandre hvis det er parkert biler på stedet. Enkelte gater har parkeringsrestriksjoner.

En typisk situasjon er vist på bilde, med gateparkering i smal boliggate uten fortau.



Illustrasjon 9: Eksempel på veistandard i boliggate. Bildet er fra Kåres vei. Kilde: Google Maps

6.7 Forhold for utrykningskjøretøy

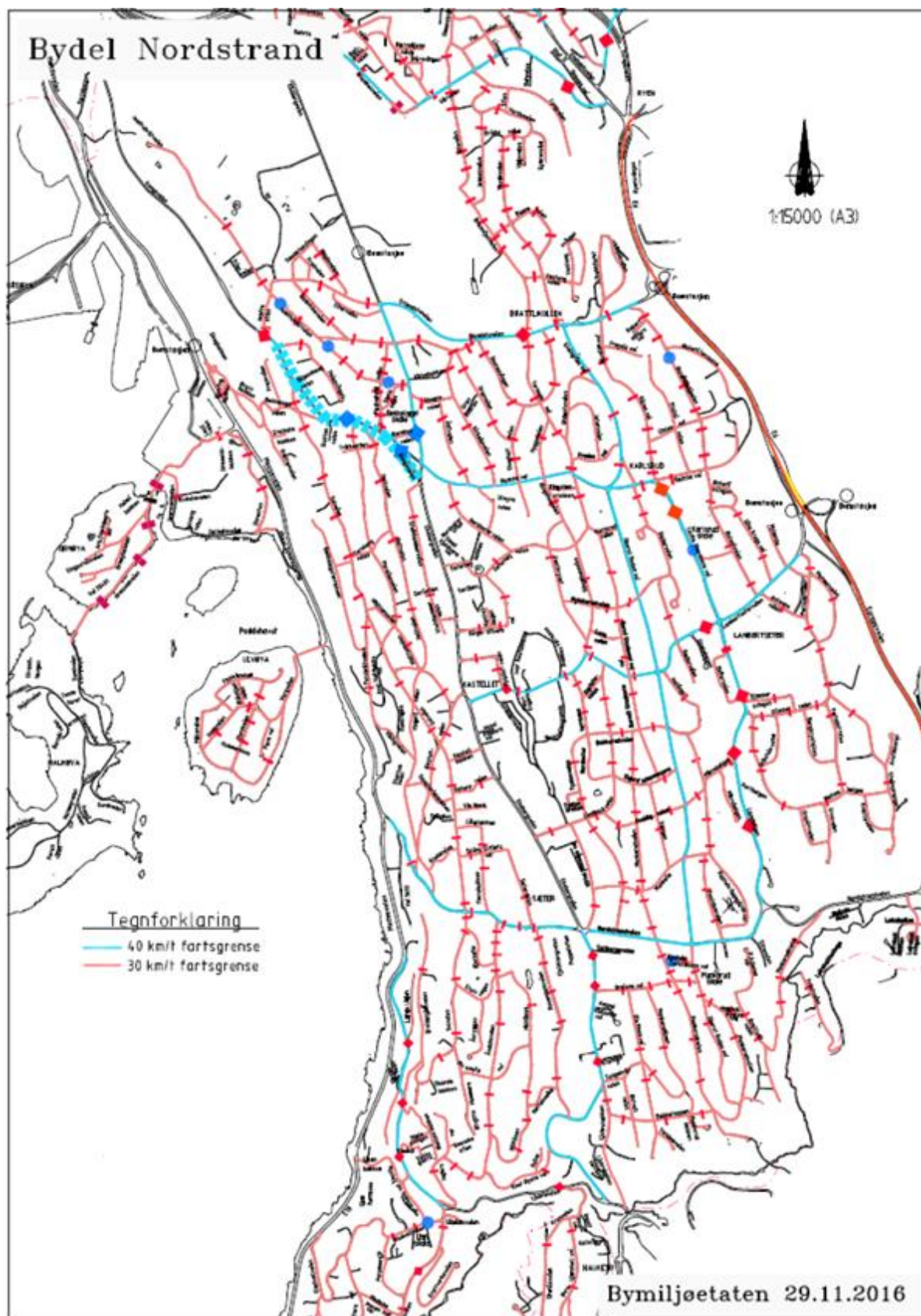
Det kan være utfordrende for utrykningskjøretøy og større kjøretøy med stor svingradius å komme frem i boliggate på Nordstrand. Veier med smal kjørebanebredde og gateparkering kan skape fremkommelighetsproblemer for utrykningskjøretøy.

Veier fra Mosseveien (E18) opp til Nordstrandsplatået har stedvis bratte stigninger. NVDB (Norsk vegdatabank) viser 9,9 % stigning i Nordstrandsveien, 20 % stigning i Brattbakken, 20 % stigning i Ljansbakken og 24 % stigning i Bjerringbakken. Til sammenligning oppgir Statens vegvesens veinormal N100 "Vegutforming" en maksimal stigning for nye samleveier på 8 %.

Forholdene nevnt ovenfor fører til at utrykningskjøretøy må kjøre omveier for å komme frem til enkelte adresser.

6.8 Fartsgrenser

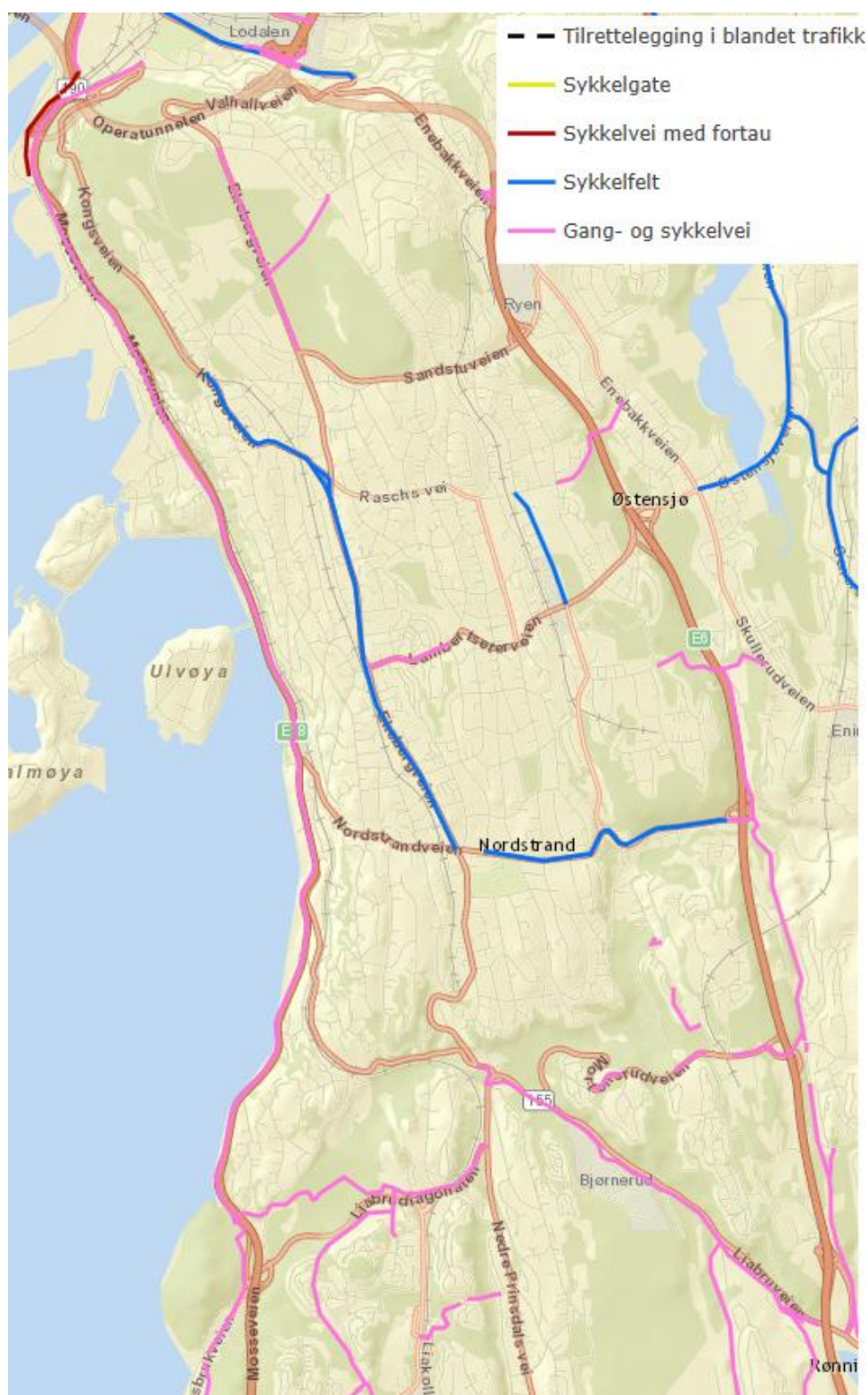
Illustrasjon 10 på neste side viser fartsgrenser i bydel Nordstrand. Store deler av veinettet er skiltet med fartsgrense 30 km/t eller 40 km/t.



Illustrasjon 10: Fartsgrenser i bydel Nordstrand (uthevet: forslag om endret fartsgrense). Kilde: Oslo kommune, Bymiljøetaten, 2016.

6.9 Tilbud for gående og syklende

Illustrasjonen under viser kart over eksisterende tilrettelegging for sykkel.



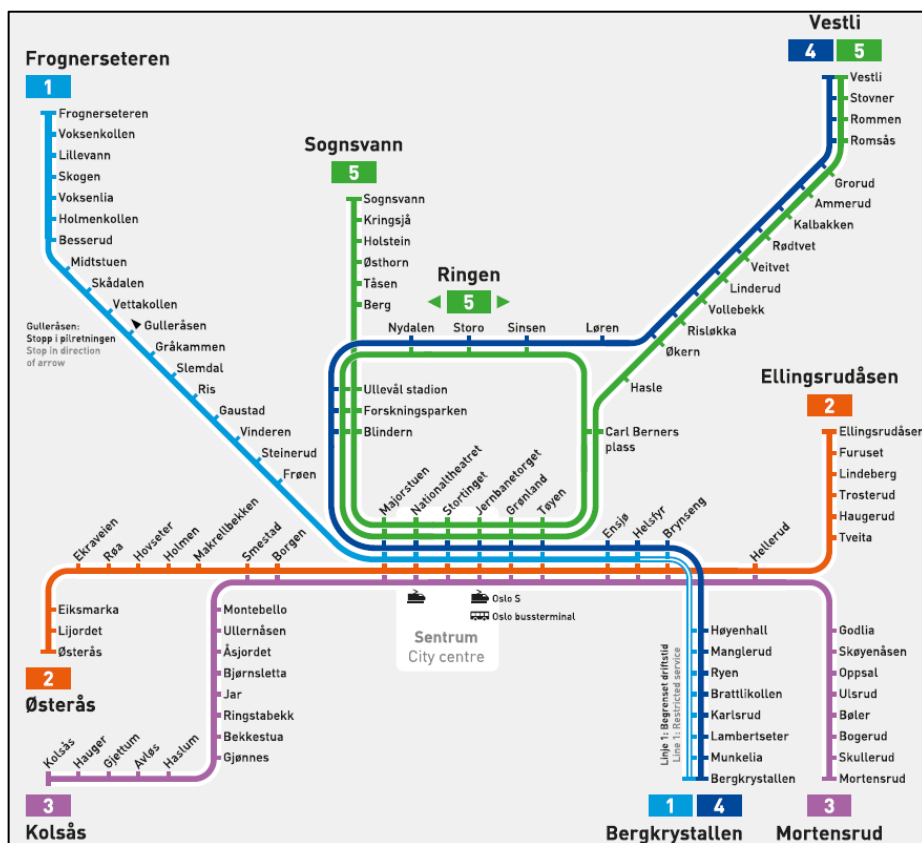
Illustrasjon 11: Oversikt sykkeltilrettelegging Nordstrand. Kilde: Oslo kommune

Dagens gang- og sykkelveinett består av noen gjennomgående gang- og sykkelveier, deriblant langs E18 Mosseveien og Ljabrud diagonalen og Ljabruveien. Internt på Nordstrand er sykkelveinettet mer usammenhengende. Det er sykkelfelt på deler av Ekebergveien og Kongsveien.

6.10 Kollektivtilbudet

T-bane

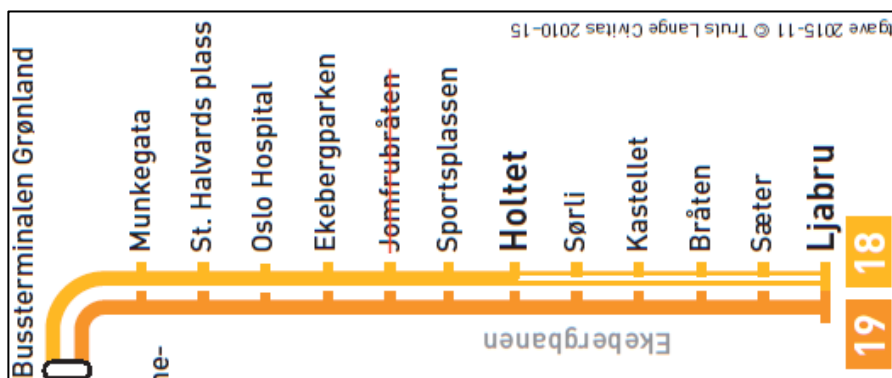
T-banens linje 1 og linje 4 har holdeplasser på Brattlikollen, Karlsrud, Lambertseter, Munkelia og Bergkrystallen. Både bane 1 og bane 4 går 4 ganger i timen, og T-banen går fra nevnte holdeplasser hvert 7,5 minutt.



Illustrasjon 12: T-banekart Oslo. Kilde: Ruter

Trikk

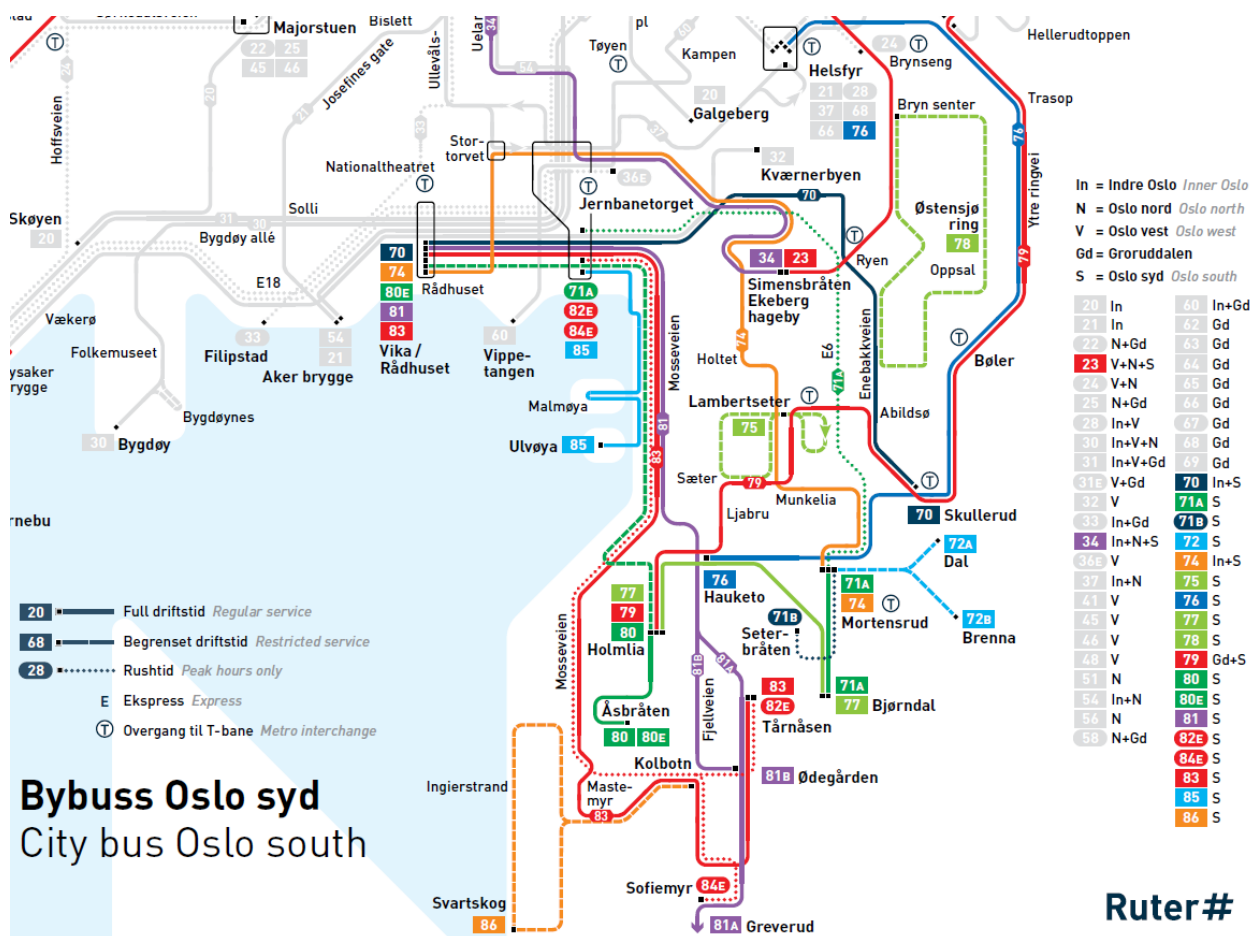
Det går to trikkelinjer fra Oslo sentrum til Nordstrand. Dette er trikkens ruter 18 og 19. Utsnitt fra trikkekart for Oslo vises i illustrasjon 13 på neste side. Begge går hvert tiende minutt, og trikken går fra alle holdeplassene vist i illustrasjonen under hvert femte minutt. Holdeplassene fra Ekebergparken til Ljabru ligger i Bydel Nordstrand.



Jomfrubråten holdeplass er stengt på grunn av anleggsarbeider, men det er vedtatt at den skal gjenåpnes.

Buss

Figur under viser utsnitt av linjekart for bybussene i Oslo. De fleste bussene har avgang to til fire ganger i timen på hverdager.

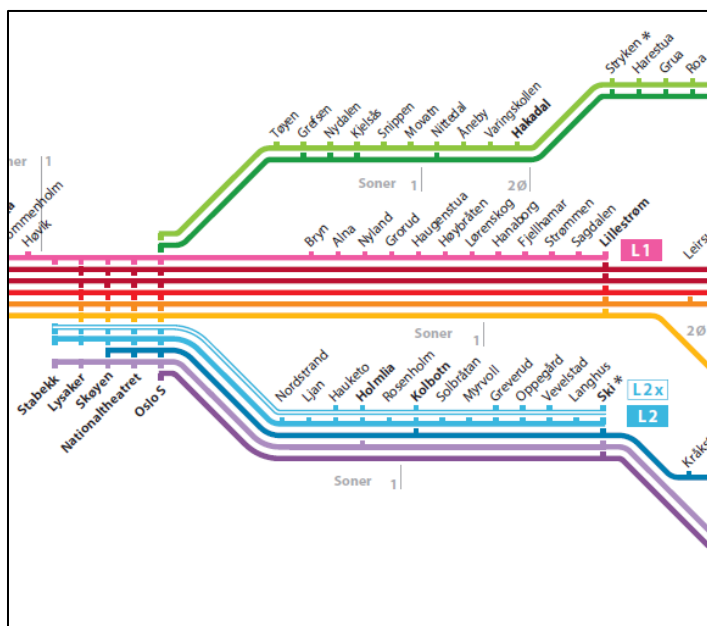


Illustrasjon 14: Bybuss i Oslo. Kilde: Ruter

De fleste bussene går i retning nord - syd, det er lite tversgående tilbud øst - vest.

Tog

Det går tog fra Nordstrand til Oslo S to ganger i timen. Figuren viser utsnitt fra linjekart.



Illustrasjon 16: Linjekart tog. Kilde: Ruter

Togtilbudet kan bli endret når Follobanen blir åpnet (2022).

6.11 Parkeringsmuligheter

Det er anlagt flere utfarts- og innfartsparkeringer i Nordstrandsområdet.

Helt i sør er det anlagt innfartsparkering ved Hauketo togstasjon. Her er det 94 avgiftsfrie parkeringsplasser.

Ved bussens linje 74 ved Ekebergsletta er det anlagt fire utfartsparkeringer med 271, 108, 52 og 84 parkeringsplasser som er avgiftsfrie.

Ved Sjømannsskolen er det anlagt en utfartsparkering med 14 avgiftsfrie plasser.

Parkeringsplassene er markert med grønn firkant, P.

Gateparkering på Nordstrandplataet er gratisplasser.

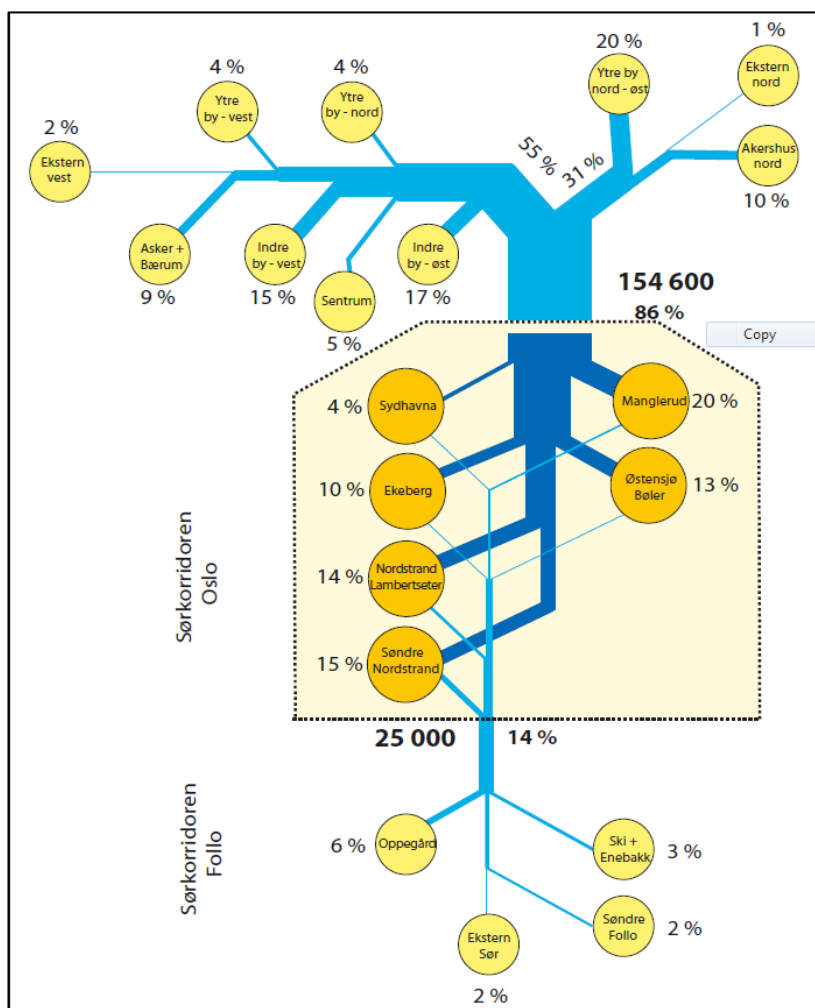


Illustrasjon 15: Parkering på Nordstrand.
Kilde: Oslo kommune

6.12 Gjennomgangstrafikk gjennom Nordstrandsplatået

Gjennomgangstrafikk på Nordstrandsplatået står sentralt i trafikkplanen for bydelen. Det vil være ressurskrevende å analysere dette fra nåværende trafikkmodell på regionalt nivå (RTM, regional transportmodell).

Vi har i stedet hentet tall fra Statens vegvesens rapport om Sørkorridoren (Sørkorridoren - utredning av transport og vegnett-Hovedrapport, Statens Vegvesen, 2009). Her er gjennomgangstrafikk beskrevet, men rapporten er skrevet før ny E6 åpnet mellom Vinterbro og Assurtjern. Tallene viser yrkesdøgntrafikk, som ligger noe høyere enn årsdøgntrafikk (ÅDT).



Illustrasjon 17

Trafikktall i denne rapporten er fra 2009 eller tidligere. Vi har likevel benyttet disse for å se på hovedstrømmer og prosentandeler som kan ha betydning for videre arbeid. I rapporten står det:

Det går ca. 77 000 personturer med bil og ca. 36 000 kollektivturer gjennom Oslodelen av korridoren.

Kollektivandelen er 32%.

....

For kollektivtrafikken er sentrum og indre by viktige målpunkt for de gjennomgående turene (i Oslodelen av korridoren). De fordeler seg slik nord for Sørkorridoren:

- Sentrum og indre by: 72 %

- Nordøstkorridoren: 20 %

- Vestkorridoren (inkl. ytre by nord): 8 %

For personbilturene er andelen mot sentrum og indre by mye lavere (38 %), mens andelen mot nordøst er hele 39 prosent.

...

Sørkorridoren har store bidrag til trafikken i sentrum og indre by øst, se figur 12 og 13. Bare i Festningstunnelen er korridorens bidrag på hele 46 prosent, mens på Ring 1 (ved Ibsen P-hus) er Sørkorridorens bidrag på 28 prosent. I Finnmarksgaten nordvest for Tøyen utgjør

Sørkorridorens bidrag

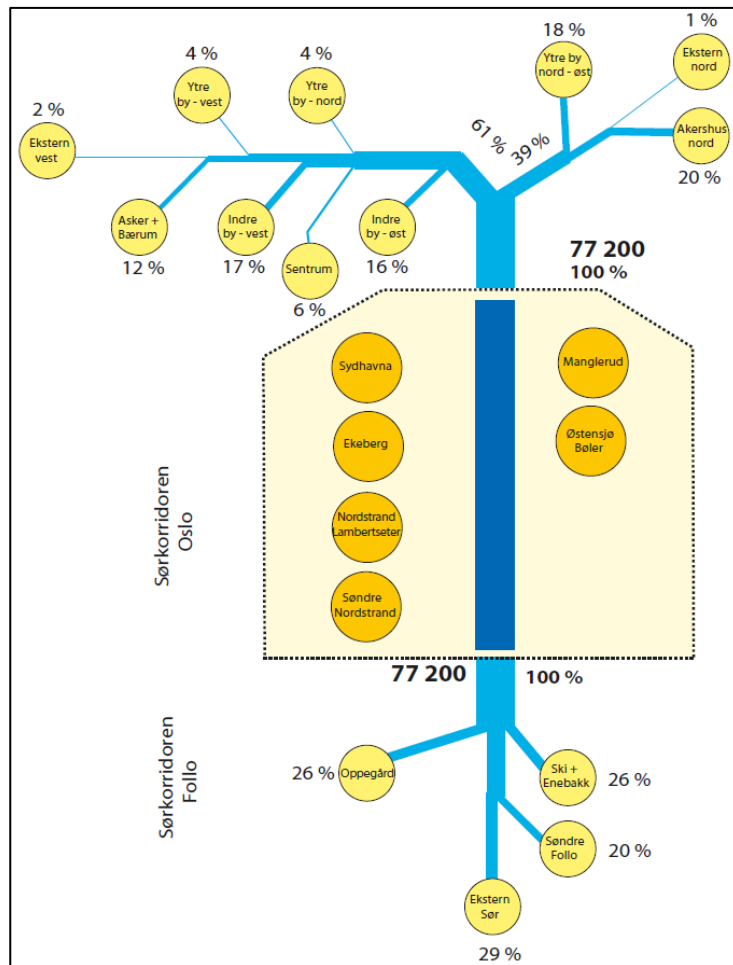
Bare 21%. Sørkorridorens andel faller raskt mot nord og vest. I Vogts gate er andelen bare 5 prosent, mens Sørkorridorens andel på Ring 3 vil falle svært raskt etter Ulvensplitten/Løren. Bare en mindre andel av Sørkorridortrafikken krysser Nydalsbrua (13 %).

...

Fra dagens situasjon til "Referanse 2025" er biltrafikken i Sørkorridoren, målt som kjøretøykilometer, beregnet å øke med 27 prosent. Dette øker presset på vegnettet, både i korridoren og inn mot indre by. Firefelts E6 mellom Assurtjern og Vinterbro åpner i 2009. Dette medfører at Mosseveien avlastes noe i forhold til dagens situasjon, mens E6 får en høyere vekst enn gjennomsnittlig.

...

Det er beregnet at når ny firefelts E6 fra Vinterbro til Assurtjern åpner høsten 2009, vil trafikken på E18 nord for Vinterbro bli redusert med om lag 9 000 kjøretøyer (nær en halvering av dagens trafikk). Dette er kjøretøyer som etter åpning av den nye E6-



Illustrasjon 18: Gjennomgående personturer med bil i Oslodelen av Sørkorridoren, situasjon i 2009 (YDT). Kilde: Statens vegvesen

2009

parsellen vil finne det mer attraktivt å benytte E6 inn mot Oslo. Beregningene viser også at dersom ikke oppfølgende tiltak iverksettes, vil den frigjorte kapasiteten på Mosseveien bli tatt i bruk av annen trafikk, i hovedsak trafikk til/fra Nordstrandsplatået. Nord for Ljabrudidiagonalen vil avlastningen være halvert, og inne ved Sjursøya vil hele den frigjorte kapasiteten være spist opp av trafikk til/fra platået.

Rapporten til Statens vegvesen om Sørkorridoren viste at Sørkorridorens bidrag til trafikk gjennom Festningstunnelen var 46 % i 2009. Det ble også vurdert at når ny E6 åpnet fra Assurtjern til Vinterbro ville en del av kapasiteten på Mosseveien bli frigjort, og at den frigjorte kapasiteten i hovedsak ville bli tatt i bruk av trafikk til/fra Nordstrand.



Illustrasjon 18: Trafikkbelastning i kjøretøy pr yrkesdøgn (YDT) på veinett i Oslo sør. Dagens situasjon (2009) er vist i oransje. Økning frem til år 2025 er vist i rødt, mens beregnet reduksjon i år 2025 er vist i grønt. Kilde: Statens vegvesen, 2009

6.13 Sammenligning prognoser fra 2009 og trafikkmengder 2016

Illustrasjon 17 viser at før åpning av ny E6 kom 14 % av trafikken fra Oslodelen av Sørkorridoren fra Nordstrand og Lambertseter. I retning fra sør til nord i Oslo-delen av Sørkorridoren kom 15 % av trafikken fra Søndre Nordstrand. Dette var en større trafikkandel enn andelen fra Nordstrand og Lambertseter. (Hvor stor andel av de som kjørte fra Søndre Nordstrand og nordover som valgte å kjøre internt over Nordstrandsplatået var ikke beregnet.)

I figur 18 ble gjennomgående personturer med bil i Oslo-delen av Sørkorridoren vist. I undersøkelsen som ble gjort i 2009 fant man at gjennomgående trafikk retning fra sør til

nord hovedsakelig kom fra Oppegård (26 %), Ski og Enebakk (26 %), Søndre Follo (20 %) og områder lenger sør (29 %).

I illustrasjon 19 er antatt økning og reduksjon i trafikk fra år 2009 til år 2025 vist i henholdsvis rødt og grønt. Det ble anslått en reduksjon i trafikk på Nordstrandveien og vestre og østre del av Ljabruveien. På øvrige veier ble det anslått en økning i trafikken. Den største økningen i trafikk på Ekebergveien ble anslått å komme fra Valhallveien (knyttet til Konows gate), og fra Kongsveien. Trafikktallene ble anslått å øke med henholdsvis 200 % og 137 %.

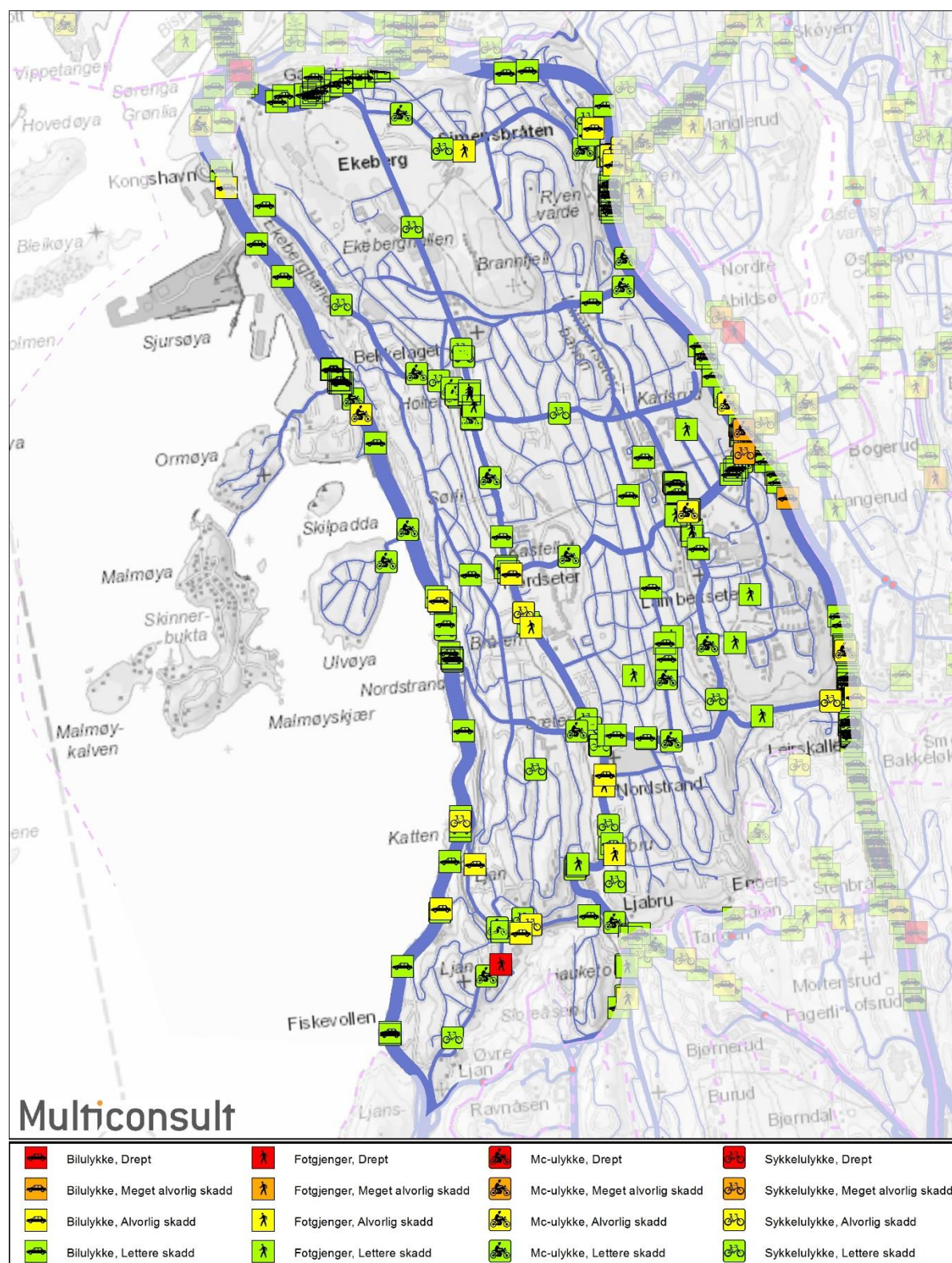
Ved sammenligning med trafikktall i NVDB (Nasjonal vegdatabank) kan det se ut som beregningene i nevnte rapport var realistiske. Illustrasjon 19 viser trafikk i Valhallveien i 2009 og 2025 på henholdsvis 2.400 kjøretøy per yrkesdøgn og 5.000 kjøretøy per yrkesdøgn (YDT). Fra NVDB er det i 2012 angitt trafikkvolum på 3.900 kjt/døgn, som ÅDT (årsdøgntrafikk). Det tilsvarer ca. 4.400 YDT, dersom $YDT = 113 \% \text{ av } \text{ÅDT}$.

For Lambertseterveien er det i illustrasjon 19 oppgitt trafikktall i 2009 og 2025 på henholdsvis 9.300 kjt/døgn (YDT) og 12.800 kjt/døgn (YDT). Fra NVDB finner vi trafikktall 2011 med 11.508 kjt/døgn (ÅDT), som tilsvarer ca. 13.000 YDT.

Det er ikke gjort vurdering av trafikktallene for E16 og E18 sammenlignet med nyeste tellinger.

6.14 Trafikkulykker (år 2012 til 2016)

Oversiktskart



Illustrasjon 19: Oversikt trafikkulykker Nordstrand

Kartet viser politiregistrerte ulykker med personskade (PPU), siste 5 år, perioden 2012 – 2016.

I trafikken skjer det også andre uhell og ulykker som kan falle utenfor denne statistikken. Det kan være single-ulykker med syklist, og andre skader, ved at fotgjengere faller på glatt føre osv.

Materielle skader ved kollisjoner, dvs. forsikringsuhell eller «blikkskader» inngår ikke i disse personskadeulykkene.

I tillegg kan mange trafikanter oppleve utrygghet, for eksempel at barn, andre fotgjengere og syklistene passerer punkter og strekninger som oppleves som farlige.

Det kommer frem blant annet gjennom registrering av "skolebarntårk".

Ulykkespunkter og ulykkesstrekninger

For å få en oversikt over spesielt farlige trafikkområder er det tatt ut data for ulykkespunkt og ulykkesstrekninger. Det er her sett bort fra ulykker på Mosseveien og E6.

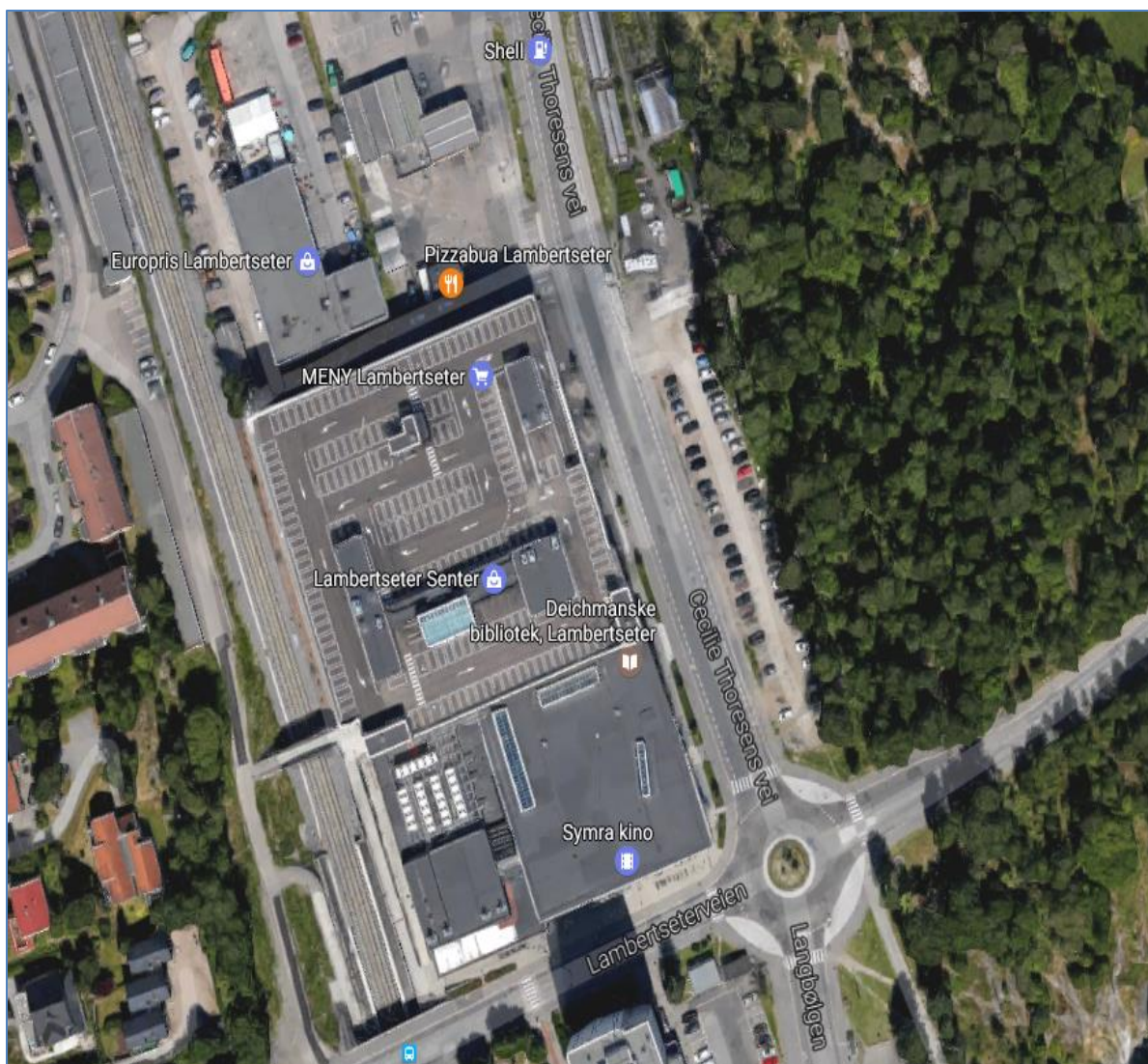
Ulykkespunkt er et punkt på veien som er særlig ulykkesutsatt. Definisjonen for et ulykkespunkt er en strekning på 100 meter som har 4 eller flere ulykker med personskade innenfor et tidsrom på 5 år.

Ulykkesstrekning er en strekning på veien som er særlig utsatt for ulykker. Definisjonen for en ulykkesstrekning er en strekning på 1000 meter som har 10 eller flere trafikkulykker med personskade innenfor et tidsrom på 5 år.

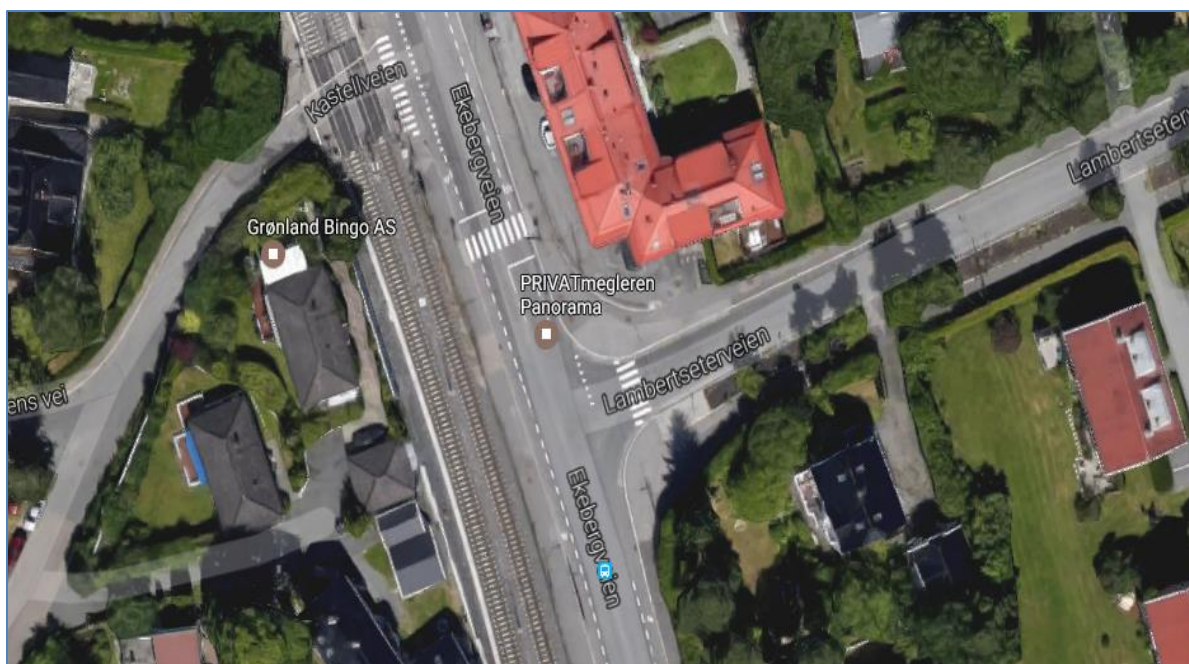
Det er ikke undersøkt om det er gjort tiltak på disse strekningene og punktene.

Tabell: Ulykkespunkter og ulykkesstrekninger på Nordstrand (2012 - 2016)

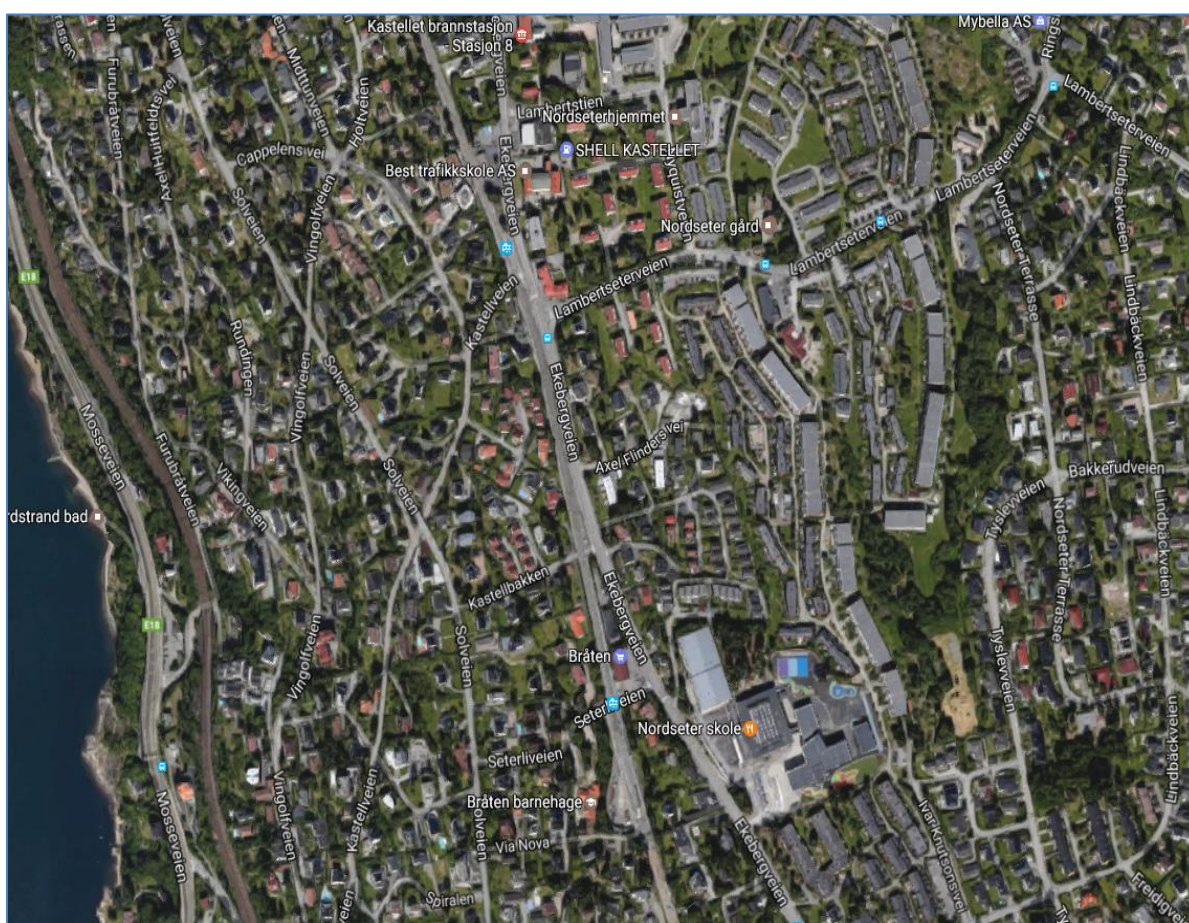
Antall Ulykker	Ulykkespunkt/ Ulykkesstrekning	Figur nr.	Navn på sted
7	Ulykkespunkt	16	Cecilie Thoresens vei
6	Ulykkespunkt	17	Krysset Ekebergveien/Lambertseterveien
14	Ulykkesstrekning	18	Ekebergveien forbi Nordseter videregående skole
20	Ulykkesstrekning	19	Lambertseterveien
20	Ulykkesstrekning	20	Ekebergveien og Nordstrandveien



Illustrasjon 20: Cecilie Thoresens vei ved Lambertseter senter. 7 ulykker der alvorligste skadegrad er lettere skadet.



Illustrasjon 21: Krysset Lambertseterveien/Ekebergveien. 6 ulykker der én av ulykkene i dette punktet har vært med alvorlig personskade.



Illustrasjon 22: Ekebergveien forbi Nordseter videregående skole. 14 ulykker der 3 av ulykkene på denne strekningen har vært med alvorlig personskade



Illustrasjon 23: Lambertseterveien. 20 ulykker der alvorligste skadegrad var dødsulykke i rundkjøring ved Lambertseter senter.



Illustrasjon 24: Ekebergveien og Nordstrandveien. På strekninger merket med grønn har det vært 20 ulykker på 10 år. Her har det vært flere ulykker med alvorlig skade.