

25. april, 2024

Besvarelse av innspill på varslings

11. mars, 2024 sendte Bymiljøetaten ut et varsel på epost til naboer rundt tiltaksområdet for kartlegging av sykkeltilrettelegging ved omgjøring av rundkjøring til signalregulert kryss i Stavangergata - Uelands gate – Jutulveien. Det er i etterkant kommet inn seks innspill som har blitt besvart individuelt. De er her anonymisert og gjengitt:

1. Innspill

“Leser om lyskryssplanene i Uelands gate. Kjører der stadig til Ullevål sykehus, men det som er det verste hinderet er stykket mellom Jutulveien og porten til Ullevål. Er det et sted i Oslo det er behov for parkering forbudt, så er det der. I vinter er det ett felt der ambulanser, helsebusser, syklist og andre trafikanter prøver å komme fram. Det er også vikeplikt for Tåsenveien. Her er også bomringen. Det er ikke mange P-plassene det er snakk om, men de ødelegger mye for andre trafikanter”

Svar:

Vi er klar over at det er fremkommelighetsutfordringer i Jutulveien. Parkeringsplassene i Tåsenveien har vi også fått innspill om fra Ullevål sykehus. Vi vil vurdere disse P-plassene når vi får oversikt over konsekvensene med løsningsvalget.

2. Innspill

“Dette er et kort innspill i forhold til nevnte planer om å regulere dette krysset til lyskryss; mest for å sikre myke trafikanter fikk jeg inntrykk av. Selv har jeg syklet gjennom dette krysset mange ganger uten problem. Hva viser forskning om lyskryss vs. Rundkjøring? Det viktigste er om disse endringer bedrer akutte utrykninger med sykebil. Som kjent er OUS- Ullevål sykehus i nærheten, og det er mange utrykninger til og fra Ullevål sykehus. Spørsmålet er om disse endringene vil gjøre det vanskeligere, eller lettere. Det vil vel ta noe tid før dette sykehuset er ned-lagt... “

Svar:

Noe avhengig av utforming vil et lyskryss som oftest ha dårligere kapasitet enn rundkjøring. Dette betyr at det kan bli lengre kø i en situasjon med lyskryss enn det er i dagens situasjon. Vi har dialog med Ullevål sykehus, som også er bekymret for en situasjon som kan skape mer kø. Sykehusets behov vil være en del av den totale vurderingen for løsningsvalget.

3. Innspill

"Jeg er beboer på Sagene og ønsker å gi et innspill vedrørende forprosjekt for krysset mellom Uelands gate, Stavangergata og Jutulveien.

Jeg bor i Sandefjordgata og bruker krysset flere ganger daglig, både som gående, syklende og av og til som bilist. Jeg ønsker å uttrykke min motstand mot å gjøre om nåværende rundkjøring til et lysregulert kryss, ettersom jeg anser dette for å være en stor forverring for alle typer trafikanter og et sløs med ressurser.

Min oppfatning er at nåværende rundkjøring gir en effektiv og trygg trafikkregulering, ettersom trafikkbelastningen i dette krysset som oftest er moderat, og fartsgrensen er lav. En lysregulering av krysset vil medføre langt mer venting for både gående, syklende og kjørende for å vente på grønt lys. Dette er særlig plagsomt for syklister, som bruker lengre tid og mer krefter på å akselerere enn biler eller gående. Ettersom et lysregulert kryss har lavere kapasitet enn en rundkjøring, vil også planene kunne medføre mer kø og trafikkflyt, som kan være til sjenanse for alle trafikanter, i tillegg til beboere.

Jeg ønsker for øvrig å påpeke følgende selvmotsigelse på nettsiden til prosjektet: det hevdes at et lysregulert kryss vil "bedre forholdene for myke trafikanter ved at kjørearealet blir mindre i et kryss". På samme side står det at det planlagte krysset vil kreve større areal enn nåværende rundkjøring"

Svar:

Et lyskryss vil som oftest ha lavere kapasitet enn en rundkjøring og det vil dermed kunne oppstå mer kø. I en rundkjøring vil syklister ofte kunne oppleve å havne i blindsonen til bilføreren. Dette er utfordrende for både faktisk og opplevd trygghet. En ombygging til lyskryss vil også kunne korte krysningsavstander for gående, og man kan prioritere kollektivtrafikken.

Et lyskryss vil som oftest ta mindre plass enn en rundkjøring gitt at det ikke etableres flere svingefelt. Som en del av den trinnvise ombygningen planlegges det for å legge sykkelfelt på utsiden av krysset. Dette er hovedårsaken til at krysset på lengre sikt vil ta større plass enn dagens rundkjøring.

Med bakgrunn i ditt innspill oppdaget vi at det var en feil på våre nettsider knyttet til den trinnvise utbyggingen av krysset. Dette er nå rettet opp og vi takker for innspillet.

4. Innspill

“Har noen umiddelbare innspill til prosjektet vi fikk info om på epost i går. Tenker dere i hele tatt på bomiljøer når dere pønsker ut prosjekter, eller er det bare sykkeltiltak som gjelder?? Hva fører dette nye forslaget med seg av positivt for oss som bor i området?? Det vil bli flere måneder med veiarbeid, graving, støy og støv, og masse CO2-utslipp som følge av dette. Deretter vil det bli mindre fremkommelig for alle, alle som skal gjennom krysset må vente på grønt lys. En plass som er pent opparbeidet i flere runder skal vel da graves opp og endres, areal som tilhører borettslaget skal kanskje også konfiskeres (antagelig at det blir mere asfalt, veien og bussholdeplassen kommer nærmere plenene våre).

Rundkjøringen slik den er nå fungerer fint, med smidig trafikkavvikling. Både for forgjengere, syklist og biler. Jeg går over fotgjengerovergangen der flere ganger hver dag. Trenger ikke vente på grønn mann. Syklist blir tatt hensyn til. Bussen er også veldig sjelden forhindret, den må ikke vente på grønt lys, men slippes frem.

Dere skriver på nettsiden: «Et signalregulert kryss vil som hovedregel ha mindre kapasitet for biler enn en rundkjøring. Det vil derfor med samme antall biler, oppstå mer kø og forsinkelser enn med dagens rundkjøring.» Hva betyr dette for oss som bor her? At det vil være mere kø utenfor våre vinduer, i vårt bomiljø. Det vil stå biler på tomgang i både Uelands gate og Stavangergata og vente på grønt lys, rett utenfor leilighetene og soveromsvinduene til folk. Ved grønn mann vil det kanskje også være pipende lyd for synshemmede, som kommer inn i leilighetene, hele døgnet?? Dette skal man altså bruke masse penger og ressurser på. Det er provoserende hvor ensidig oppleggene deres er. I alle gater i området her er det allerede sykkeltilrettelegging så det holder, det har vært gravd og asfaltert i flere runder.

Takket være sykkelfeltene er det brede veier her og det kjøres mye fortere med bil her enn før. Kunne dere kanskje heller satt opp 30-grense, slik at det blir mindre råkjøring i Stavangergata, og i Jutulveien? Eller hva med å stenge hele Uelands gate, slik dere gjør i andre gater der det er mye trafikk? Vi vil gjerne ha bilfrie gater i Uelands gate og i Stavangergata, på samme måte som de som bor på Dam plass vil ha det bilfritt der.”

Svar:

Krysset Uelands gate / Stavangergata / Jutulveien har viktige sykkeltraseer i alle kryssarmer, og er en del av plan for sykkelveinettet. Det er derfor ønskelig å kunne tilrettelegge bedre for syklist, også i krysset. I en rundkjøring vil syklist ofte kunne oppleve å havne i blindsonen til bilfører. Dette er utfordrende for både faktisk og opplevd trygghet. En ombygging til lyskryss vil også kunne korte krysningsavstander for gående, og man kan prioritere kollektivtrafikken.

Et lyskryss vil som oftest ha lavere kapasitet enn en rundkjøring og det vil dermed kunne oppstå mer kø. Derfor forstår jeg din bekymring for kødannelse og lydeffekten av stans og oppstart foran signalkryss.

Vi jobber med å få oversikt over trafikkkonsekvenser ved en eventuell ombygging.

Fartsgrenser følger Statens vegvesens kriterier for fartsgrenser. Vurderingene er basert på kunnskap om sammenhengen mellom fart, risiko og ulykker. Vi vil vurdere trafikksikkerhetstiltak og følge opp løsningene.

Prosjektet ser ikke på stenging av Uelands gate. Gaten er en viktig trase for blant annet nødetatene.

5. Innspill

“Hei, dette forslaget støttes.

Nesten hver gang jeg kjører bil inn i denne rundkjøringen (Stavangergata - Uelands gate - Jutulveien), er det andre biler som ikke overholder vikeplikten, noe som resulterer i at jeg må bråbremse for å ikke kolliderer. Tydelig regulering med lys vil være et godt tiltak som vil føre til færre farlige situasjoner der bilister "gasser på" for å kaste seg gjennom rundkjøringen foran andre.

En annen observasjon er fra de gangene jeg sykler gjennom den samme rundkjøringen; dette oppleves ikke trygt for syklistene/myke trafikanter som det ikke tas hensyn til av bilister.”

Svar 5

Innspillene dine tas til orientering og vurderes som en del av prosjektet.

6. Innspill

“Fikk e-post om dette fra bymiljøetaten. Skal man nå begynne å bygge om alle rundkjøringer til vanlige lyskryss etter at man i mange år har gjort det motsatte basert på at trafikkavvikling blir smidigere med rundkjøringer?

Jeg leste nylig en kronikk der det stod at man skal spare inn 4,2 millioner ved å redusere toaletttilbudet i parker og ellers i Oslo.

Et lyskryss av denne typen koster garantert mer enn å opprettholde det nevnte tilbudet som er vel så viktig for bymiljøet.

Jeg er klar over at det er bygget ny skole i området og at det er anlagt sykkelveier i forbindelse med dette, ofte sykler syklistene på fortau til tross for sykkelveier i begge retninger her og flere andre steder i bydelen. Før man bruker store beløp på å "tilrettelegge" for syklistene må det en lovendring til som pålegger syklistene å bruke sykkelveiene som allerede finnes, spesielt siden mange benytter el-sykkel og er mer å regne som motorister enn vanlige syklistene.

PS: Jeg har førerkort for bil men har de siste 15 år for det meste benyttet meg av offentlig kommunikasjon, vanlig sykkel og å gå fra sted til sted “

Svar:

Prosjektet vil utarbeide et kostnadsestimat som en del av forprosjektet og beslutning om gjennomføring vil baseres på vurdering av kostnad og nytte. Ved oppgradering av sykkelinfrastruktur er vår erfaring at dette reduserer fortausykling.