

Bydel Østensjø TRAFIKKPLAN

For en trafikk sikker og miljøvennlig bydelsutvikling



2014

Forord

Trafikkplan for Bydel Østensjø gir uttrykk for hva lokalpolitikerne og befolkningen i bydelen mener må iverksettes for å bedre trafiksikkerheten og redusere trafikkbelastningene i bydelen.

Bydelspolitikerne har sett at bydelen opplever en stor vekst og ønsker å redusere trafikk- og miljøutfordringene dette fører med seg. Av den grunn har bydelsutvalget nedsatt et utvalg bestående av bydelspolitikere som har jobbet med trafikkspørsmål.

Oppstart av planarbeidet ble nyhetssak i Nordstrands blad og kunngjort på kommunens internettside. Skoler, vel og idrettslag ble varslet med brev med anmodning om innspill til arbeidet med planen. Leder i Trafikkutvalget har avholdt samrådsmøter med Eldrerådet, Rådet for funksjonshemmede og Ungdomsrådet og andre grupper i bydelen som har ønsket å komme med direkte innspill til trafikkutvalget.

Dette er ikke en juridisk bindende plan, men den beskriver arbeid og tiltak som bydelen ønsker utført og som er relevante for trafiksikkerheten og trafikkbelastningen i området.

Forslagene i planen bygger på erfaring og inngående lokalkunnskap. Med grunnlag i innkomne innspill og oppdatering av trafikk- og ulykkessituasjonen gjennom lokalkunnskap er det utarbeidet et planforslag.

Arbeidsutvalget vil rette en spesiell takk til Markus Vetrhus, som har vært til uvurderlig hjelp for utvalget i sluttfasen av arbeidet. Han har sydd sammen innspill, ryddet i tekster og formuleringer, sørget for nødvendig fremdrift og ikke minst bidratt til å skape et helhetlig dokument.

Bydel Østensjø takker for mange flotte bidrag og innspill.

Mads Jørgen Lindahl
Leder av Trafikkutvalget

Innhold

| | |
|---|----|
| Forord | 1 |
| 1. Innledning..... | 5 |
| 1.1 Trafikkutvalgets mandat og medlemmer..... | 6 |
| 1.2 Trafikkutvalgets prioriteringer og tolkning av mandat | 6 |
| 1.3 Lovgrunnlag og ansvar | 7 |
| 1.4 Bymiljøetaten | 9 |
| 1.5 Andre viktige aktører i trafikksikkerhetsarbeidet..... | 10 |
| 1.6 Forankring i nasjonale planer | 12 |
| 2. Om Bydel Østensjø | 14 |
| 2.1 Fremtidens Bydel Østensjø | 15 |
| 2.2. En trafikksikker bydel | 17 |
| 3. Veisystem | 19 |
| 3.1 Ulykkesstatistikk for Bydel Østensjø..... | 20 |
| 3.2 Manglerudtunnelen..... | 21 |
| 4. Tilrettelegging for fotgjengere og syklister..... | 25 |
| 4.1 Sykkelparkering | 28 |
| 4.2 Belysning..... | 28 |
| 5. Kollektivtransport i Bydel Østensjø..... | 29 |
| 6. Parkering | 32 |
| 7. Universell utforming | 35 |
| 7.1 Transportsystemet må imøtekomme 3 behov..... | 36 |
| 8. Snørydding | 38 |
| 9. Samordnet areal- og transportplanlegging | 39 |
| 10. Trafikksituasjonen mellom Ryen og Skullerud..... | 43 |
| 11. Trafikksituasjonen Bryn og Oppsal..... | 50 |
| 12. Trafikksituasjonen Trasop og Godlia | 56 |
| 13. Trafikksituasjonen Høyenhall og Manglerud..... | 62 |
| 14. Trafikksituasjonen Bøler og Ulsrud | 66 |

1. Innledning

Bydel Østensjø er ikke isolert fra Osloregionens sterke vekst. Denne veksten fører til økt transportbehov. Dette resulterer i nye og forsterkede utfordringer tilknyttet byens infrastruktur og bosettingsmønster. Disse utfordringene må løses gjennom tiltak som tar sikte på å imøtekomme transportbehovet på en måte som er bærekraftig og fremtidsrettet. Denne trafikkplanen tar derfor utgangspunkt i den politiske målsetningen om at all vekst i persontransport i storbyområder skal tas av kollektivtransport, sykkel og gange.

De ulike elementene som inngår i byens transportsystem må ses i sammenheng. Ulike faktorer og tiltak påvirker og forsterker hverandre gjensidig ved å tilrettelegge for bestemte transportmidler og reisevaner. Det foreligger ingen tvil om hvilke transportmidler som må satses på for å oppnå en bærekraftig utvikling. Privatbilismen legger beslag på store arealer, bidrar sterkt til lokal og global forurensning og er årsaken til de aller fleste trafikkulykker. Kollektivtransport, sykkel og gange er kostnads- og arealeffektive, de forurenser minimalt og bruken av dem medfører helsefremmende fysisk aktivitet.

Folk velger mellom ulike transportmidler med bakgrunn i vurderinger som omhandler effektivitet, kostnad, tilgjengelighet og bekvemmelighet. Dette gir areal- og transportplanleggingen stor mulighet til å påvirke innbyggeres reisevaner. Biltrafikken kan reduseres gjennom iverksettingen av økonomiske og fysiske restriktive tiltak. Samtidig kan kollektivtrafikken, sykkel og gange øke sin konkurransedyktighet gjennom tilrettelegging av infrastruktur og helhetlig arealplanlegging. Planlegging som evner å skape korte avstander mellom bolig, kollektivtransport og andre funksjoner, og som samtidig sikrer et godt bomiljø og ivaretar rekreasjonsområder, er nødvendig for at Oslo også i fremtiden skal være en god og trygg by å leve i.

Denne trafikkplanen presenterer en rekke tiltak som vil bedre trafikksituasjonen i Bydel Østensjø. De foreslåtte tiltakene har bakgrunn i dyptgående lokalkunnskap og innspill fra bydelens beboere, organisasjoner, foreninger, skoler og barnehager. Tiltakene presenteres også med referanser til forskning, lovverk og kunnskap knyttet til areal- og transportplanlegging. Store samferdselsprosjekter så vel som mindre tiltak i delområder vil gjennomgås i detalj, og vurderes med henhold til dagens situasjon og ulike kontekstuelle faktorer. Planen behandler først trafikksituasjonen i bydelen som helhet. Deretter vil den rette fokuset mot konkrete tiltak i geografisk avgrensede delområder.

1.1 Trafikkutvalgets mandat og medlemmer

Trafikkutvalget i Bydel Østensjø ble opprettet av bydelsutvalget i mars 2012 (BU-sak 67/12) og har følgende mandat:

Trafikkutvalget skal ta sikte på å redusere utfordringene for en bydel i vekst.

Bydelen ønsker å redusere trafikkveksten med bil, og øke kollektiv- og sykkelandelen i bydelen. Hensikten er å redusere forurensning og andre ulemper, slik som trafikkulykker som den økende biltrafikken fører med seg. I trafikkplanen skal det foreslås konkrete grep for å medvirke til en lokal forbedring.

Virkemidlene for forbedring er:

- ***En arealpolitikk som legger opp til fortetting og redusert transport***
- ***Begrensninger på bruken av bil gjennom bl.a. bevisst og konsekvent bruk av kommunens***
- ***parkeringsnormer***
- ***Positive virkemidler for å styrke kollektivtilbudet, slik som kollektivfelt, gang- og***
- ***sykkelveier.***
- ***Trafikksikkerhetstiltak***

Trafikkutvalgets medlemmer er:

Mads Jørgen Lindahl, leder Ap

Jeanette Iren Moen, Ap

Steinar Fuglevaag, SV

Kent Andersen, Frp

Reidar Lerdal, V

Erik Thoresen, H

1.2 Trafikkutvalgets prioriteringer og tolkning av mandat

I kontakt med bydelens utvalg, råd og gjennom mange innspill fra bydelens befolkning er trafikkutvalget av den oppfatning at det særlig etterspørres trafikksikkerhetstiltak. Økt trafikkvekst gir betydelige utfordringer knyttet til luftkvalitet, fremkommelighet og bruk av areal. Mest iøynefallende er veksten i

alvorlige trafikkulykker som en følge av økt trafikk. Trafikksikkerhetstiltakene som etterspørres i denne planen omhandler særlig barns sikkerhet. Trygge skoleveier gjenntas som et krav i de mange innspillene trafikkutvalget har mottatt. Det er naturlig at barns sikkerhet gis størst oppmerksomhet. Trafikkgruppene til foreldreutvalgene på skolene i bydelen har derfor vært viktige samarbeidspartnere for utarbeidelse av denne planen. Samtidig viser ulykkesstatistikker at det også er nødvendig å fokusere på trafikksikkerhet blant voksne innbyggere. Som fotgjengere er begge gruppene myke trafikanter, og har det samme behovet for tiltak som gjør det mulig å ferdes trygt på veiene.

Hensikten med denne planen, slik trafikkutvalget tolker mandatet, er å samordne og prioritere tiltak som kan gi best mulig resultat for trafikksikkerheten totalt i bydelen. Selv om bydelen ikke har ansvar for trafikksikkerhetsarbeidet, mener bydelen at arbeidet med sikkerhet kan forsterkes og påskyndes ved at bydelen bidrar til å identifisere utfordringene med innspill basert på lokalkunnskap og erfaringer.

Trafikkutvalget har følgende grunnleggende mål for arbeidet:

Vi skal bidra til at økningen i transportbehovet skal tas med økt gange, sykling og kollektivt for å bygge opp under en bærekraftig byutvikling i Oslo

1.3 Lovgrunnlag og ansvar

Kommunen forholder seg til og benytter seg av ulike lover i sitt arbeid med trafikksikkerhet. Dette er:

- Veitrafikkloven
- Veiloven
- Folkehelseloven
- Plan- og bygningsloven
- Opplæringsloven

Veitrafikkloven

Veitrafikkloven gjelder for all trafikk med motorvogn. Den gjelder også annen ferdsel, men da bare på vei eller på område som har alminnelig trafikk med motorvogn.

I loven heter det at enhver skal ferdes hensynsfullt og varsomt så det ikke kan oppstå skade eller voldes skade og slik at annen trafikk ikke unødig blir hindret eller forstyrret. Loven med tilhørende forskrifter og utfyllende bestemmelser danner grunnlaget for tiltak som skilting, parkering, trafikkontroller, trafikkopplæring, trafikkregler, krav til kjøretøy, personlig verneutstyr, straffebestemmelser osv. Loven

slår også fast at Oslo kommune har ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafiksikkerhet i kommunen.

Veiloven

Formålet med loven er å trygge planlegging, bygging, vedlikehold og drift av offentlige og private veier, slik at trafikken på veiene kan gå på et vis som trafikantene og samfunnet til enhver tid er tjent med. Veiloven omfatter mange generelle forhold som er knyttet til trafiksikkerhet, og gir hjemmel til å fastsette veinettets standard, både på hovedveier og lokalveier. Loven pålegger bl.a. kommunen å bære utgiftene til planlegging, bygging og vedlikehold av kommunale veier.

Folkehelseloven

I lovens formålsparagraf heter det:

«Formålet med denne loven er å bidra til en samfunnsutvikling som fremmer folkehelse, herunder utjevner sosiale helseforskjeller. Folkehelsearbeidet skal fremme befolkningens helse, trivsel, gode sosiale og miljømessige forhold og bidra til å forebygge psykisk og somatisk sykdom, skade eller lidelse.

Loven skal sikre at kommuner, fylkeskommuner og statlige helsemyndigheter setter i verk tiltak og samordner sin virksomhet i folkehelsearbeidet på en forsvarlig måte. Loven skal legge til rette for et langsiktig og systematisk folkehelsearbeid.»

Loven pålegger med andre ord kommunen å holde oversikt over helseskadelige forhold i kommunen, og å gi råd og opplysninger til andre offentlige etater (for eksempel planmyndigheter, veimyndigheter) om forhold som kan bedre helsetilstanden. Bydel Østensjø har ansatt en folkehelsekoordinator fra 1. oktober 2014. Folkehelsekoordinatoren vil arbeide videre med å sikre at et bredt folkehelseperspektiv ivaretas i bydelens videre utvikling.



Tidl. miljø- og utviklingsminister Erik Solheim og byråd for byutvikling Bård Folke Fredriksen på sykkelturn ved Tveita.

Mange studier bekrefter at sykling er godt for helsen.

En undersøkelse fra København konkluderer med at sykling til jobben reduserer dødsrisikoen med 28 prosent, uavhengig av andre typer fysisk aktivitet.

Plan- og bygningsloven

Loven skal først og fremst fremme bærekraftig utvikling til beste for den enkelte, samfunnet og framtidige generasjoner. Den er sentral i forbindelse med gjennomføring av fysiske tiltak i kommunen. Planlegging etter loven skal bidra til å samordne statlige, regionale og kommunale oppgaver. Det skal legges vekt på langsiktige løsninger. Prinsippet om universell utforming skal ivaretas. Det samme gjelder hensynet til barn og unges oppvekstvilkår. Kommunestyret skal etter konstituering utarbeide og vedta en kommunal planstrategi. Planstrategien omfatter en drøfting av kommunens strategiske valg knyttet til samfunnsutvikling, herunder langsiktig arealbruk, miljøutfordringer, sektorenes virksomhet og en vurdering av kommunens planbehov i valgperioden.

Planstrategien for Oslo (2013) har vedtatt at et godt utbygd kollektivsystem er avgjørende for en bærekraftig boligutbygging som også må forplikte staten i forhold til finansieringsplan for infrastrukturprosjektene. Kommuneplanen i Oslo må vise hvordan veksten frem mot 2030 kan gis rom og styres, slik at byutviklingen blir bærekraftig med høy fysisk kvalitet.

Kommunal – og moderniseringsdepartementets (KMD) godkjente kommunens planstrategi for Oslo i brev av 25.04.2014 med understreket at vedtak med vesentlig virkning for arealbruken skal utarbeides i tråd med plan- og bygningsloven.

Opplæringsloven

Kommunen er ansvarlig for skyss av grunnskoleelever og voksne som har rett til skyss på grunn av særlig farlig eller vanskelig skolevei, § 13-4.

1.4 Bymiljøetaten

Oslo kommune gjennom Bymiljøetaten (en sammenslåing av flere etater som Samferdselsetaten, Friluftsetaten og deler av Helse- og velferdsetaten) har det endelige budsjettansvar og er utøvende myndighet for tiltak på kommunal vei, sykkelveier og turveier. Ansvar for å samordne alt trafiksikkerhetsarbeid i bydelen ligger også over bydelen. Kommunens ansvar for trafiksikkerhet er i stor grad knyttet til utforming av et trygt lokalmiljø, til beskyttelse for myke trafikanter, fotgjengere og syklist, slik at befolkningen kan bevege seg trygt i sine nabolag. I tillegg til kommunens rolle som veiholder, er trafiksikkerhet knyttet til ansvaret som skole- og barnehageeier, transportør, kjøper av transporttjenester, ansvar for helsetjenester og som arbeidsgiver.

Bymiljøetaten er ansvarlig for asfaltering, brøyting og strøing, tilrettelegging for forflytningshemmede, gatelys, parkering, sikring av skolevei, tilrettelegging for sykkel, trafikkdata og kommunens arbeid med trafiksikkerhet.

1.5 Andre viktige aktører i trafikksikkerhetsarbeidet

Statens vegvesen

Statens vegvesen har ansvar for planlegging, bygging og drift og vedlikehold av riks- og fylkesveinettet. I tillegg har Statens vegvesen ansvar for informasjon og opplæring for å bedre atferden hos trafikantene (bl.a. knyttet til fart, bilbeltebruk og sikring av barn i bil), samt førerprøver og kontroll av kjøretøy og verneutstyr. Trafikksikkerhetstiltak gjennomføres i all hovedsak på strekninger hvor det har skjedd særlig mange og/eller alvorlige ulykker, eller hvor det er høy risiko for at dette skal skje. I tillegg gjennomføres en rekke tiltak, som etablering eller forbedring av veilys, sanering av avkjørsler, utbedring av kryss og etablering av automatisk trafikk-kontroll.

Politiet

Politiets ansvar er i første rekke kontroll og overvåking av trafikken. Politiets særorgan for trafikk er utrykningspolitiet (UP). Overvåking på spesielt ulykkesbelastede strekninger prioriteres. Kontroll av fart, rus, verneutstyr og aggressiv kjøring er viktige områder for å redusere antall drepte og hardt skadde. I tillegg er politiet aktive i det forebyggende trafikksikkerhetsarbeidet.

I Bydel Østensjø er det politiet som håndhever trafikksiltene på kommunale veier, herunder parkering forbudt. Bydelen etterlyser et bedre samarbeid med Politiet om trafikksikkerhet i bydelen. Enstemmige politiske vedtak om etablering av trafikksikkerhetstiltak har ikke blitt besvart.



Manglerud politistasjon 1972, Foto: Atelier Rude, Oslo Museum

Trygg Trafikk

Trygg Trafikk er en landsomfattende organisasjon for det frivillige trafikksikkerhetsarbeidet og virker som et bindeledd mellom dette og de offentlige myndigheter som har ansvar for trafikksikkerheten. Trygg Trafikk utøver sin virksomhet gjennom administrasjonen sentralt, og ansatte regionalt og lokalt. Organisasjonen er nøytral og uten særinteresser. Trygg Trafikk arbeider for å oppnå den best mulige trafikksikkerhet for alle trafikantgrupper. Organisasjonen skal være en aktiv pådriver i trafikksikkerhetsarbeidet og følger nøye med i ulykkesutviklingen. Organisasjonen har et særlig ansvar for at trafikkopplæring og informasjon om trafikksikkerhet blir gjennomført som et ledd i en samordnet innsats mot trafikkulykkene.

Trygg Trafikk har utarbeidet kriterier for hva en trafikksikker kommune er og hvordan kommunene bør jobbe. I samarbeid med fylkeskommunene har disse kriteriene blitt til en godkjenningsordning. Når en kommune oppfyller alle kravene kan den søke om å bli Trafikksikker kommune. Så langt har Oslo ikke tatt initiativ til å søke om å bli trafikksikker kommune, men kommunen er medlem i Trygg Trafikk og har et godt samarbeid med organisasjonen.

Å bli godkjent som Trafikksikker kommune innebærer ikke fravær av trafikkulykker, men at kommunen arbeider godt, målbevisst og helhetlig med trafikksikkerhet. Selv om Oslo kommune ikke er Trafikksikker kommune, bør ikke dette hindre bydeler, underliggende etater og virksomheter på selvstendig grunnlag og innenfor bydelens ansvarsområde å ha et eget og tettere samarbeid med Trygg trafikk.



Beltedyret Tarkus

Sosial- og helsedirektoratet

Helsedirektoratet (Hdir) har ansvar for å utarbeide en sektorovergripende strategiplan for forebygging av skader og ulykker i hjem, på skole og på fritid, samt følge opp kommunalt skadeforebyggende arbeid innenfor rammene av WHO-konseptet «Safe Communities» (Trygge lokalsamfunn).

Aksjon skolevei

Prosjekt Aktive skolebarn er et samarbeidsprogram mellom Sosial- og helsedirektoratet, Statens vegvesen, Trygg Trafikk og politiet. Prosjektets hovedmål er å få flere barn til å bruke skoleveien på en trygg og aktiv måte. Pengene fordeles gjennom Aksjon skolevei og gis til mindre tiltak på eller i forbindelse med fylkes- og kommunale vegger. Målet er bedre sikring av skoleveger og andre fysiske tiltak i barns nærmiljø. Pengene fra Aksjon skolevei kan gå til en rekke tiltak, som for eksempel opphøyde gangfelt, trafikksaneringer, trafikkøyer ved gangfelt, snuplasser, frisiktsutbedringer og veilys. Det er nå også åpnet for at det kan gis tilskudd til lokale informasjonskampanjer.

1.6 Forankring i nasjonale planer

Stortinget tok i 1996 initiativet til at flere kommuner skulle utarbeide egne trafikk sikkerhetsplaner. Vegdirektoratet og Trygg Trafikk utarbeidet i 1998 veiledere for arbeidet med kommunale trafikk sikkerhetsplaner. En ordning med statlig tilskudd til trafikk sikkerhetstiltak langs fylkesveier og kommunale veier har eksistert siden 1980. Regjeringen la frem *Nasjonal transportplan* (NTP) 2014-2023 i februar 2012. En egen strategiplan, *Trafikk sikkerhet på veg 2002-2011*, ble lagt frem med utgangspunkt i forrige NTP. Med basis i de to ovennevnte planene ble det utarbeidet *Nasjonal tiltaksplan for trafikk sikkerhet på veg 2010-2013*. Det store antallet drepte og skadde i trafikken utgjør et alvorlig samfunnsproblem. Gjennom det langsiktige trafikk sikkerhetsarbeidet er det derfor lagt til grunn en visjon om null drepte og null varig skadde – nullvisjonen.

Samfunnskostnader grunnet ulykker i kommunen

Tall for perioden 2001-2010 viser at vegtrafikken årlig førte til ca. 250 trafikkdrepte og nærmere 11.700 trafikkskadde i Norge. I løpet av tiåret har det vært en jevn nedgang i antall drepte og i 2011 var antall drepte redusert til under 170. Mange av de skadde blir påført varig helsetap. Tar en høyde for manglende rapportering, spesielt av lettere skader, er det riktige skadetallet trolig betydelig høyere.

Transportøkonomisk institutt (Samstad m.fl. 2010) har beregnet de samfunnsøkonomiske kostnadene knyttet til ulykker. Nedenfor følger en forenklet oversikt over kostnadene i prisnivå fra 2009:

| | |
|--------------------------------|----------------------|
| Et dødsfall | 30,22 mill kr |
| En meget alvorlig skade | 22,93 mill kr |
| En hard skade | 10,59 mill kr |
| En alvorlig skade | 8,14 mill kr |
| En lettere skade | 614 000 kr |
| En materiellskadeulykke | 30 000 kr |

Kilde: «*Den norske verdsettingsstudien: Sammendragsrapport*»

Kostnaden gjenspeiler samfunnets nytte av å unngå ulykker i trafikken, og består både av realøkonomiske verdier og realtap. Tallene sier ingenting om de psykiske belastningene en alvorlig ulykke medfører for familie og pårørende.

Kjersti Instefjord i det hun holder appell under "Ta gata tilbake!"



Ulykker er ikke bare tørre tall, det berører menneskene i lokalmiljøet vårt

"Kjersti Instefjord og sønnen Julian (3) skulle sykle hjem fra lekeklassen en av de siste dagene av sommerferien.

– Jeg husker at jeg strammet remmen på hjelmen hans ekstra godt. Det skulle være avgjørende senere, sier hun.

Med gutten i sykkelsetet syklet hun opp Enebakkveien. Da får hun øye på en rød bil som kjører i feil kjøreretning. Hun tror det er noen som forsøker seg på en forbikjøring. Men bilen fortsetter rett mot henne og sønnen på fortauet.

– Det jeg rekker å tenke er at nå skjer det som forandrer alt. Så treffer hun panseret på bilen.

Det neste hun husker er at ankelen hennes henger fast i frontruten på bilen. Hun har store skader.

– Jeg våknet og så blant annet at låret mitt hadde spjæret og jeg så inni meg.

Hun tenker at hun må komme seg løs og finne sønnen sin. Da hører hun lyden av føtter som kommer for å hjelpe til.

– En fantastisk lyd, sier hun.

Instefjord kommer seg løs. Hun beskriver området som en katastrofe. Etter en stund blir sønnen funnet, og hun får beskjed om at han er hel. De blir begge sendt til Ullevål sykehus, men i motsetning til hva politiet og de som først kom til stedet trodde, var det treåringen som var hardest skadd.

– Han hadde blant annet syv knekte ribben, en punktert lunge og en alvorlig nakkeskade med komplikasjoner.

Selv om skadene var omfattende er de fleste skadene til Julian leget, men han har en øyeskade som han trolig vil ha resten av livet.

– Det kan vi leve med når det var små marginer som gjorde at vi overlevde, sier hun".

Bærekraftig byutvikling

Nasjonal transportplan (NTP) er vedtatt av Stortinget i trå med klimaforliket fra 2012. Den forutsetter at antall innbyggere vil vokse kraftig i osloområdet og sier at veksten i persontrafikken skal tas med økt gåing, sykling og kollektivt. Rapporten «Faglige råd for bærekraftig byutvikling» fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet tar utgangspunkt i dette. 0-vekst i personbiltrafikken innebærer redusert bilbruk for den enkelte når flere skal dele på trafikkmengden. Analyser viser at dette ikke skjer uten bruk av tids- og miljødifferensiert trafikantbetaling. Bruk av kollektivnettet innebærer også betaling. Prisene og kollektivtilbudet vil være viktig for hva de reisende velger av transportform. Sykling eller gåing vil være gratis.

Transportsystemet og hvordan denne er utformet avgjør i stor grad hvordan byens boliger og næringsvirksomhet blir lokalisert og utformet. Skal våre reiser være bilbasert betyr det at samfunnet må gjøre plass til veier og parkeringsplasser. Dersom reisene primært tas kollektivt blir det plass til mer sykling og gange, men også til områder og aktiviteter som naturlig tilhører et godt bymiljø. Jo mer det offentlige legger penger og ressurser i infrastrukturen jo mer låser den byutviklingen. Bygging av jernbane og t-bane er kostbart, men har meget høy kapasitet til å frakte folk. Det gir grunnlag til bymessig utvikling med kort avstand til kollektivknutepunkt, butikksenter, skole, bedrifter og store grøntområder, mens banenettet kjeder kollektivknutepunktene sammen.

Bildet under viser den store effekten 20% reduksjon i biltrafikken kan ha, og ble tatt i forbindelse med innføring av bompengering i Stockholm:



LUGNET PÅ KLARASTRANDSLEDEN. Lugnet på Essingeleden. Lugnet i kollektivtrafikken. Ingen visste i går med sikkerhet vart stockholmarna tagit vägen.

Stockholmarna, vart tog ni vägen?

2. Om Bydel Østensjø

Bydel Østensjø ligger sydøst i Oslo og dekker et område på 12,24 km². Bydelen hadde 47 164 innbyggere per 1. januar 2012. Med en tetthet på 3,72 innbyggere/da (2010) er bydelen mer tettbygget enn ytre by forøvrig (3,05). Befolkningsveksten i perioden 2000-2010 var på hele 11,9 %.

Sentralt i bydelen ligger et dalsøkk med innsjøen Østensjøvannet, som fikk status som naturreservat i 1992. Østensjøvannet er bydelens viktigste identitetsmerke og bydelsutvalget oppfordrer bydelens innbyggere å bli medlemmer av foreningen Østensjøvannets Venner. Østensjø består av drabantbyene og boligområdene Oppsal, Skøyenåsen Bøler, Bogerud, Abildsø, Manglerud, Rognerud og Høyenhall, som alle ligger rundt Østensjøvannet, i tillegg til Skullerud helt sør i bydelen som også har noen næringsområder, samt Trasop like ved Østmarka, og Bryn og Godlia i nord. Syd i bydelen ligger Skulleruddumpa, som utgjør grensen mot Bydel Søndre Nordstrand. I vest grenser Østensjø mot Bydel Nordstrand, mens bydelene Gamle Oslo og Alna utgjør den nordlige grensen. I øst stanser bydelens område langs Markagrensen. Bydelen har fått navn fra Østensjø gård. Denne gården er fortsatt bevart.

2.1 Fremtidens Bydel Østensjø

Med unntak av etableringen av E6 langs bydelsgrensen i vest og Ring 3 på tvers gjennom bydelen har det skjedd lite innen transport og infrastruktur de siste 50 årene i Bydel Østensjø. Østensjøbanen sto ferdig i 1967. Det er et betydelig misforhold i utbyggingen av kollektivtrafikk og miljøtiltak sett i forhold til trafikkmengde og lokale miljøbelastninger. Bydelens videre utvikling avhenger i betydelig grad av etableringen av en ekstra lang Manglerudtunnel.

De grep og tiltak som foreslås i planen henger sammen og angir en ønsket retning for årene som kommer. Noen av tiltakene er opplagt en del år frem i tid da man er avhengig av utarbeidelse av reguleringsplaner, krevende beslutningsprosesser og ikke minst nødvendige ressurser. Andre tiltak kan igangsettes umiddelbart. Enkle sikringstiltak som bedre veiskilting og forsterket belysning kan utføres raskt og gi vesentlige forbedringer for trafiksikkerheten ved skoler og barnehager.

Bydel Østensjø er en bydel i fortsatt utvikling. Dette påvirker transportbehovet og trafikksituasjonen i bydelen. Blant viktige utviklingsområder og prosjekter kan nevnes:

Skullerud

Ikke definert som knutepunkt i kommuneplanen, men har vært og er et område i kraftig vekst. T-banens linje 3, samt busslinjene 70, 73, 76 og 79, utgjør kollektivtilbudet i området.

Oppsal

Reguleringsplanen tillater en svært høy utnyttingsgrad i området som opplever stor utbygging. T-banens linje 3 tjenestegjør på stedet, samt busslinjene 61 og 78.

Bryn

Definert som knutepunkt og et område egnet for fortetting. Bryn vest for jernbanen kan dersom E6 legges i tunnel, som forutsetter ekstra lang Manglerudtunnel, omformes til vanlig tett bystruktur og ta i mot mange mennesker siden stedet har nærhet til Alna Miljøpark og flere ulike kollektivsystemer. Jernbanen, buss og tre t-banelinjer tjenestegjør fra Brynseng og buss og T-banelinje 4 fra Høyenhall. Stasjonene er lokalisert i umiddelbar nærhet til Ring 3. Ekstra lang Manglerudtunnel betyr at dagens E6-trase mellom Bryn og Abildsø kan omgjøres til lokal hovedvei og kan overta mye av biltrafikken som i dag går på Østensjøveien og Enebakkveien. Biltrafikken forbi Bryn Torg kan saneres til fordel for sykling, da mye av denne biltrafikken kan gå gjennom Bryntunnelen og i videre i bru.

Ryen

Definert som knutepunkt og et område egnet for fortetting. T-banens linje 4 tjenestegjør fra stedet, samt busslinjene 23, 70 og 73. En ekstra lang Manglerudtunnel vil fjerne mye av gjennomgangstrafikken.

Østensjøvannet

Deler av området rundt Østensjøvannet er definert som naturreservat og miljøpark. Området har unike biologiske verdier som er svært sårbare grunnet dets plassering i landets mest befolkningsrike kommune. Østensjøveien går langs vannets østlige bredde. Forurensende biltrafikk regnes som den største lokale trusselen mot Østensjøvannets biologiske mangfold. Trafikk på Østensjøveien som betjener Abildsø og Skullerud, kan med fordel kjøre dagens E6-trase dersom E6 legges i en ekstra lang Manglerudtunnel.

Gjersrud-Stensrud

Det siste store ubebygde området i Oslo. Området ligger i Bydel Søndre Nordstrand, men de foreliggende planene for utbygging vil påvirke Bydel Østensjø gjennom sterk økning i biltrafikken fra sør inn mot sentrum. Det bør utredes om en gren på jernbanen fra Hauketo kan tjenestegjøre området, samt Bjørndalen.

Overordnet samferdselsplanlegging

Manglerudprosjektet (ekstra lang tunnel) vil utvikle noe av økningen i trafikkvolum som følger befolkningsveksten. Det planlegges å legge E6/Ring 3 i tunnel fra Abildsø til og med Teisen. I tillegg planlegges ny vei i dagen mellom Klemetsrud og Ryen. Samtidig skal Mosseveien nedgraderes til lokalvei. Trafikken som går langs Mosseveien i dag skal sluses over til E6. Denne persontrafikkveksten må tas med økt kollektivbruk, helst med jernbane som har høy transportkapasitet og kan frakte folk raskt. Planlagt Follobanetunnel bør utredes med hensyn til om den kan ta noe av denne trafikken og om tunnelen kan etableres med forgrening retning Økern.

Befolkningsframskrivingen 2014-2030

Oslo har opplevd en sterk befolkningsvekst de siste årene. Tall fra Statistisk Sentralbyrå (SSB) viser at det i dag bor omtrent 613 285 i byen. Oslo kommune forventer at innbyggertallet vil stige med 220 000 nye innbyggere frem til 2030. I følge SSBs prognoser vil Bydel Østensjø være byens mest folkerike bydel i 2040, med et innbyggertall på 67 439.

Vi må samarbeide for å bygge framtidens Bydel Østensjø. Bydelen er avhengig av at kommunen sentralt, staten og næringslivet har en felles bevissthet om at man ikke lokaliserer store arealintensive arbeidsplasser eller andre trafikkgenererende virksomheter der det ikke er etablert et godt buss- eller t-banetilbud. Dette vil øke belastningen på veinettet, og i Bydel Østensjø sammenfaller transportårene i stor grad med bydelens skoleveier.

Kommunens politikere både på bydelsnivå og sentralt er ansvarlige for å etablere løsninger som gjør at man kan gå bort fra bilbasert transport. For å oppnå målsetningen om at all trafikkvekst skal skje ved gange, sykkel eller kollektivtrafikk må fortetting sentreres rundt kollektivknutepunkter og arealplanleggingen ta sikte på å redusere avstander mellom ulike funksjoner. Samtidig må kvaliteten på bomiljøene ivaretas slik at folk finner det attraktivt å bo tettere. Samordnet og helhetlig transport- og arealplanlegging, som styrker alternative transportmidler ved å øke deres tilgjengelighet og bekvemmelighet i konkurranse med bilismen, kan redusere biltrafikkens negative konsekvenser. Sett i lys av bydelens raske utvikling og befolkningsøkning må areal- og transportplanleggingen i større grad strebe etter å finne bærekraftige løsninger som hindrer at kvaliteten på bomiljøene i fremtidens Bydel Østensjø forringes av økt biltrafikk.

2.2. En trafikksikker bydel

Trygg Trafikk har utarbeidet kriterier for hva en trafikksikker kommune er og hvordan kommunene bør jobbe. I samarbeid med fylkeskommunene har disse kriteriene blitt til en godkjenningsordning. Når en kommune oppfyller alle kravene kan den søke om å bli Trafikksikker kommune. Så langt har Oslo ikke tatt initiativ til å søke om å bli trafikksikker kommune, men kommunen er medlem i Trygg Trafikk og har et godt samarbeid med organisasjonen.

Å bli godkjent som Trafikksikker kommune innebærer ikke fravær av trafikkulykker, men at kommunen arbeider godt, målbevisst og helhetlig med trafikksikkerhet. Selv om Oslo kommune ikke er Trafikksikker kommune bør ikke dette hindre bydeler, underliggende etater og virksomheter på selvstendig grunnlag og innenfor bydelens ansvarsområde å ha et eget og tettere samarbeid med Trygg trafikk.

Bymiljøetaten kan regnes som den viktigste aktøren innenfor arbeid med trafikksikkerhet i Oslo. Som nevnt har Bymiljøetaten ansvar for å ivareta sikkerheten på kommunale veier, og ansvar for å fordele midler til ulike tiltak. Trygg trafikk ønsker at arbeidet med trafikksikkerhet også flyttes ut til andre sektorer i form av rutiner, tiltak og holdningsskapende arbeid. Bydelens ansvarsområder inkluderer barnehager, helsestasjonen og helsesøstre, fritidsklubber og hjemmetjenesten. Mange av innbyggerne i bydelen er engasjert i idrett, kultur, organisasjonsliv og andre fritidsaktiviteter. En god del av aktivitetene utløser et betydelig transportbehov, blant annet til treninger, øvelser, konkurranser, samlinger og stevner. Gjennom selv å sette trafikksikkerhet høyt på dagsorden og jobbe strategisk og systematisk med dette i våre egne virksomheter, kan Bydel Østensjø være pådriver for å øke bevisstheten om sikker transport også innenfor frivilligheten.

Trygg trafikk ønsker at virksomheter i større grad systematiserer arbeidet med trafiksikkerhet. I den sammenheng lager organisasjonen retningslinjer og kriterier for Trafikksikre barnehager. Disse retningslinjene omhandler blant annet arbeid med trafikkopplæring og formidling av dette til barn, sikring av området rundt barnehager (låste porter og systematiserte regimer for henting og levering av barn) og gjennomføring av risikovurderinger før planlagte utflukter og aktiviteter. Trygg trafikk ønsker også at trafiksikkerhet i større grad settes på agendaen i helsesektoren. Helsesøstre kan fremme trafiksikkerhet ved å informere foreldre om viktigheten av at barn (og voksne) bruker refleks og hjelm. I hjemmehjelpstjenesten kan kjørekurs tilbys for å redusere risikoen for at ulykker oppstår når hjemmehjelper kjører til pleietrengende. Frivillige organisasjoner, foreninger og lag kan også tilbys kurs som hjelper dem med å opprette rutiner som ivaretar trafiksikkerheten på reiser, og som oppfordrer til bruken av ikke-motoriserte transportmidler og kollektivtrafikk når dette er mulig.

Bydelen har ansatt en folkehelsekoordinator som trer inn i stillingen fra 1. oktober 2014. Folkehelsekoordinatoren vil ha ansvar for å videreutvikle bydelens planer og strategier for folkehelsearbeid og implementeringen av disse. Folkehelsekoordinatoren vil samarbeide tett med kommunale og statlige aktører, frivillige organisasjoner, lag og foreninger for å sikre at et bredt folkehelseperspektiv ivaretas også i problemstillinger knyttet til samferdsel.

Bydel Østensjø har gjennom de senere årene hatt en betydelig bosettingsvekst, økt trafikk og tilhørende økende utfordringer med trafiksikkerhet. Dette øker behovet for strategier som har til hensikt å redusere risikoen for trafikkulykker. Informasjon om og opplæring i trafiksikkerhet er avgjørende for å lykkes med holdningsskapende arbeid. God fagkompetanse, systematisk arbeid og konkrete tiltak for å jobbe smart og effektivt med trafiksikkerhet er også viktig. Et tettere samarbeid med Trygg Trafikk kan være et godt virkemiddel i dette arbeidet. Representanter fra Ap og SV satte et slikt samarbeid på agendaen tidligere i år. Dette førte til at Bydelsutvalget gjorde følgende vedtak 17.2. 14:

- Bydel Østensjø har som mål å bli Trafikksikker Bydel, og vil som et første skritt invitere Trygg Trafikk til bydelsutvalget for å presentere sitt opplegg for «Trafikksikker kommune».
- Holdningsskapende trafiksikkerhetsarbeid bør starte så tidlig som mulig. Barnehagene i bydelen bør derfor prioriteres. Bydel Østensjø ber administrasjonen legge fram en sak om innholdet i Trafikksikre barnehager, samt en plan for hvordan bydelens barnehager kan bli trafikksikre innen utgangen av 2015.
- Alle skoler i bydel Østensjø bør bli "Trafikksikker skole". Bydelsutvalget ber om at bydelsadministrasjonen oppfordrer alle barne- og ungdomsskoler i bydelen til å ta kontakt med Trygg Trafikk og sammen gjøre en vurdering av behovet for mer systematisk arbeid med trafikksikker skolevei.

Trafikkutvalget mener det er viktig at arbeidet holder god progresjon og blir prioritert. Forebyggende og holdningsskapende arbeid er normalt lite ressurskrevende. Gevinstene når en lykkes i arbeidet er imidlertid store. Trafikkutvalget oppfordrer skolenes driftsstyrer og FAU til å ta et særlig ansvar for oppfølging av trafiksikkerhetsarbeid i skolene.

3. Veisystem

E6 og Ring 3 er hovedtrafikkårene som går gjennom bydelen. E6 utgjør bydelens grense i vest, mens Ring 3 går tvers gjennom bydelen og i nord. Dette er hovedveier med svært høy trafikk. E6 ved Abildsø og Ring 3 ved Ryen har årstdøgns trafikk på henholdsvis 73 500 og 70 700 i følge Bymiljøetatens beregninger fra 2014. Trafikkmengden på disse veiene utsetter beboerne i nærheten for skadelig støy og luftforurensning.

Som nevnt tidligere er Østensjø en bydel i sterk vekst. Mye av veksten foregår sør i bydelen ved Skullerud, i Oppsalområdet og i enden av Enebakkveien tett mot E6. For å komme til sørenden av bydelen må trafikken føres gjennom Enebakkveien/Skullerudveien i vest eller General Ruges vei i øst. I tillegg er bomstasjonen ved Abildsø lokalisert slik at mange bilister på vei inn og ut av sentrum kjører gjennom lokalveier i bydelen for å unngå bomavgift. Dette utviklingsmønsteret fører til at bydelen blir utsatt for stor gjennomgangstrafikk.

Miljøbelastningene er betydelige. Innspillene til denne planen bekrefter at dagens trafikksituasjon medfører støy, forurensning og redusert trafiksikkerhet for bydelens beboere. Dagens veisystem fører til at mye trafikk går gjennom boligområdet mellom Skullerud og Ryen og rundt Østensjøvannet for å unngå bomringen. Dette gir negative konsekvenser for både bomiljø og det sårbare biologiske mangfoldet ved Østensjøvannet. Flere skoleveier er preget av stort trafikkvolum og er ikke tilstrekkelig tilpasset fotgjengere. Bompengeringen ved Abildsø må flyttes slik at de lokale trafikkbelastningene reduseres.



3.1 Ulykkesstatistikk for Bydel Østensjø

Tabellen viser statistikk fra Bymiljøetatens årsberetning om trafikkulykker i Oslo 2013. Tallene viser en nedgang i antall trafikkulykker i Bydel Østensjø fra 2011. I 2011 ble det registrert 50 ulykker i bydelen, mens tallet for 2013 er nede i 40. Antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde ligger imidlertid stabilt på 6 tilfeller i begge målingene. Det fremkommer altså at bydelen fremdeles er en av de i ytre by med det høyeste antall hardt skadde og drepte i trafikken.

| Bydel | Folketall pr. 1.1.2013 | Antall PPU (Ulykker med drepte/hardt skadde) 2013 | Antall PPU / pr. 1000 innbygger 2013 |
|-------------------|------------------------|---|--------------------------------------|
| Alna | 48 062 | 50 (8) | 1,04 |
| Bjerke | 29 617 | 32 (6) | 1,08 |
| Frogner | 53 573 | 66 (12) | 1,23 |
| Gamle Oslo | 46 290 | 47 (8) | 1,02 |
| Grorud | 26 888 | 24 (4) | 0,89 |
| Grünerløkka | 50 507 | 60 (6) | 1,19 |
| Marka | 1 624 | 2 (0) | 1,23 |
| Nordre Aker | 48 413 | 36 (7) | 0,74 |
| Nordstrand | 48 347 | 44 (4) | 0,91 |
| Sagene | 37 053 | 36 (5) | 0,97 |
| Sentrum | 970 | 54 (8) | 55,67 |
| St. Hanshaugen | 34 982 | 32 (2) | 0,91 |
| Stovner | 30 752 | 26 (4) | 0,85 |
| Søndre Nordstrand | 36 659 | 37 (3) | 1,01 |
| Ullern | 31 443 | 40 (4) | 1,27 |
| Vestre Aker | 45 715 | 21 (3) | 0,46 |
| Østensjø | 47 806 | 40 (6) | 0,84 |

Bymiljøetaten har laget et kart som viser hvor trafikkulykkene fra 2013 inntraff i Bydel Østensjø. Kartet viser at de fleste ulykkene er konsentrert rundt visse problemområder. Blant disse er Enebakkveien, General Ruges vei, Manglerud og Bryn. Det nevnte kartet er tilgjengelig på: http://www.bydel-ostensjo.oslo.kommune.no/politikk_i_bydelen/trafikkutvalget/.

Det er stor bevissthet i bydelen om at Enebakkveien har betydelige utfordringer med henhold til trafiksikkerhet. Tiltak må iverksettes på denne strekningen umiddelbart slik at nye alvorlige ulykker kan forhindres. Som nevnt fører bomstasjonens plassering ved Abildsø til at Enebakkveien og Østensjøveien fungerer som gjennomfartsårer for bilister som ønsker å unngå bomavgift. Enebakkveien og Østensjøveien vei har årsdøgntrafikk på henholdsvis 11 000 og 12 000. Den store trafikkbelastningen bidrar til økt ulykkesrisiko. Bomstasjonen må derfor flyttes sørover før avkjørselen ved Abildsøkrysset slik

at forekomsten av snik-kjøring gjennom byens lokalveier kan reduseres. I tillegg må Skullerudområdet få en direkte tilkobling til E6. Dette kan bidra til at trafikanter som reiser til og fra Skullerud sluses inn på hovedveien i stedet for å kjøre gjennom General Ruges vei og Enebakkveien.

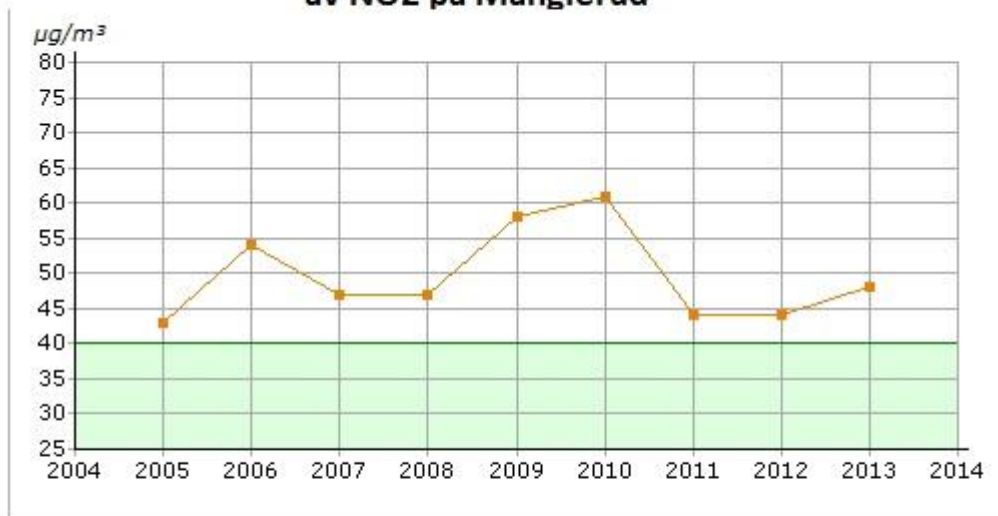
Ulykkesstatistikken viser at det er mange steder i bydelen som har behov for tiltak. Veiene rundt bydelens skoler må prioriteres i trafikksikkerhetsarbeidet. Det må iverksettes 30-sone på alle skoleveier, og dette må markeres med nye LED-skilt, eventuelt også blinklys i perioden når skolebarna går til og fra skolen. Forskning viser at antall trafikkulykker øker i sammenheng med kjøretøyenes hastighet. Når farten overstiger 30 km/t er sannsynligheten dramatisk høyere for at fotgjengere mister livet etter påkjørsel. Fartsnivået har også betydning for miljøet. Lavere fart gir vesentlig mindre støy og forurensning for de som ferdes og bor i berørte områder. Opprettelsen av 30-soner vil gi bedre trafikksikkerhet og bedre fremkommelighet for myke trafikanter, noe som vil stimulere til at flere velger å gå eller sykle.

Det må iverksettes forbedrende tiltak i områder som er preget av stor trafikkbelastning, uoversiktlige kryss og farlige møter mellom ulike typer trafikanter. Utbedringen av trafikksikkerheten må skje gjennom opprettelsen av fartsdumper, fotgjengerfelt og overganger der det er behov. Noen strekninger bør også stenges for gjennomkjøring. Oppsalveien er et eksempel på en slik strekning.

3.2 Manglerudtunnelen

Den planlagte Manglerudtunnelen skal legge deler av E6 og Ring 3 under bakken. Dette vil redusere mange av de lokale problemene knyttet til trafikken på hovedveien. I planleggingen av tunnelen er det blitt presentert tre ulike alternativer vedrørende tunnelens lengde. I det korte alternativet går tunnelen fra Ryen til Bryn. Det lange alternativet presenterer en løsning hvor tunnelen strekker seg fra Abildsø til Bryn. Det ekstra lange alternativet foreslår å legge hovedveien i tunnel på strekningen fra Abildsø til Ulvensplitten. Det korte alternativet vil ikke imøtekomme behovet for å redusere belastningene knyttet til støy og forurensning i boligområdene ved E6 fra Abildsø til Ryen. Det lange, og det ekstra lange alternativet fremstår dermed som mer fordelaktige løsninger. Den ekstra lange tunnelen vil bringe luftforurensning og støy til lovlig nivå mellom Lambertseter og Østensjø, mellom Manglerud og Høyenhall og mellom Teisen nord og sør. Den gir mulighet til bymessig utvikling på Ryen og enda viktigere på Bryn, vest for jernbanen. Dette alternativet vil også gi god tilgang til den planlagte Alna miljøpark og Østensjø for begge disse områdene, samt at tilgangen til Ekeberg vil forbedres fra Ryen. Ekstra lang Manglerudtunnel innebærer tunnel under Alnaelva og kortere reisetid og redusert reisedistanse på Norges viktigste vei, E6, forutsatt at det bygges helhetlig og langs korteste strekning. Løsningen gir redusert drivstofforbruk som kompenserer for all CO₂-utslipp tunnelbyggingen medfører. 2 års drift er nok til at CO₂-regnskapet går i pluss. I lys av dette ønsker Bydel Østensjø at det ekstra lange alternativet prioriteres i videre planlegging.

Årlig gjennomsnittskonsentrasjon av NO2 på Manglerud



Tendens: ← forverring siden 2005

Siste verdi: 48 µg/m³ (2013)

Utgangsverdi: 43 µg/m³ (2005)

Grenseverdi: 40 µg/m³ (2010)

Datakilde: Bymiljøetaten, Årsrapport 2013 - Luftkvaliteten i Oslo

Diagrammet er hentet fra Bymiljøetatens nettsider og viser gjennomsnittskonsentrasjon av nitrogenoksid på Manglerud. Nivåene for nitrogenoksid har vært over grenseverdiene, altså ulovlig høye, siden målingen startet i 2005.

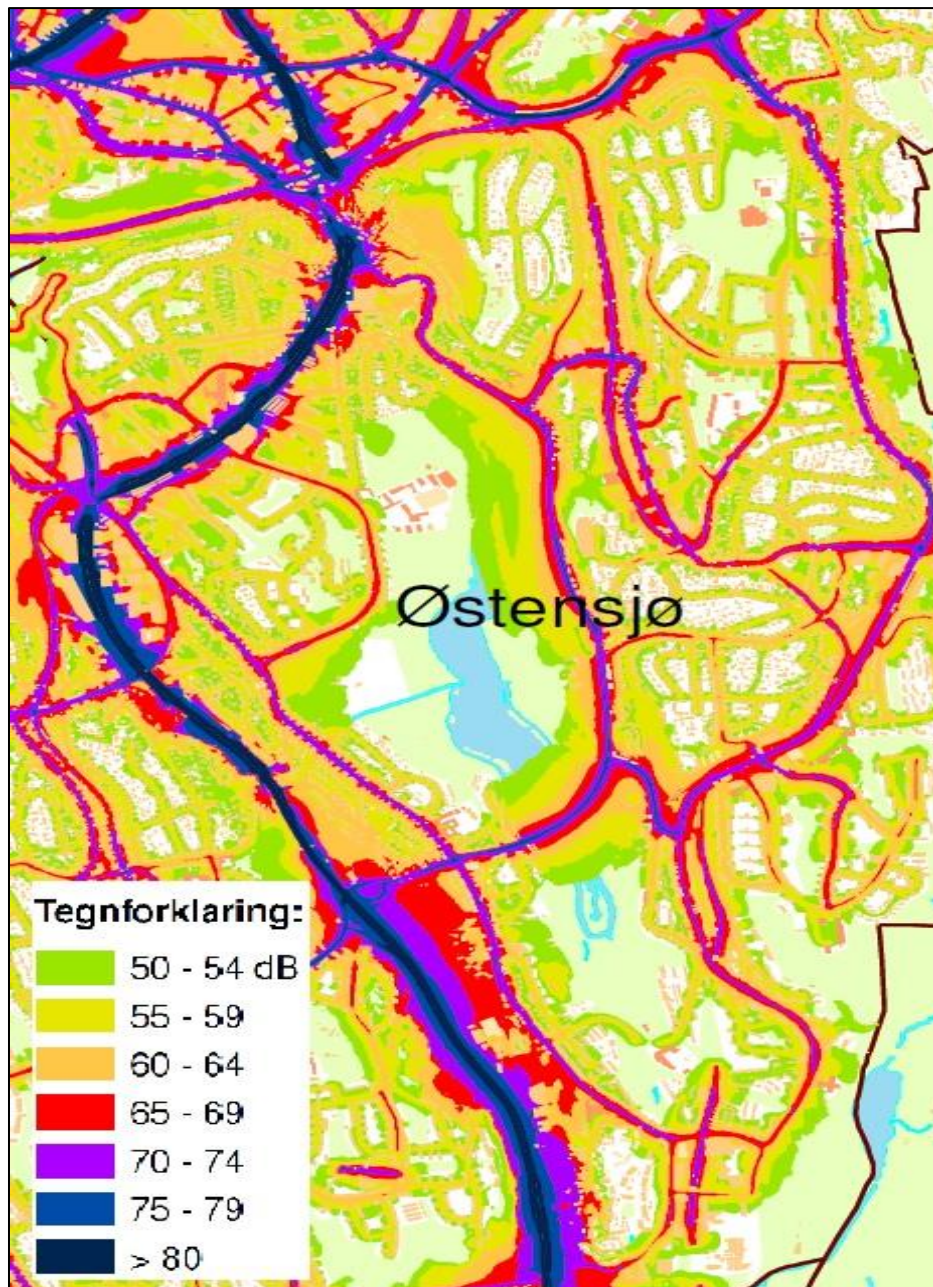
Ekstra lang tunnel innebærer også fire forgreninger. Én gren for å fange opp trafikk på Ryen som skal nordover, én gren for sørgående trafikk som skal til Ryen, én gren ved Brynsentret for å fange opp trafikk som skal sørover og én gren for nordgående trafikk som skal til Bryn. Alternativet er at denne trafikken følger dagens Ring 3-trase. Forgreiningene er nødvendige for å redusere støyen og luftforurensningen fra Ring 3 ved Høyenhall skole, og barrieren mellom Høyenhall og Manglerud.

Det er nødvendig at dagens E6 bygges ned til lokalvei med redusert hastighet og trafiksikkerhetstiltak når tunnelen realiseres. Dagens E6 fungerer som en sterk barriere mellom Bydel Østensjø og Bydel Nordstrand. Ved ombyggingen av denne til lokalvei må det tilrettelegges for at folk kan ferdes fritt på kryss og tvers på en måte som ivaretar trafiksikkerheten, og uten at en er utsatt for store mengder støy og luftforurensning. Ved byggingen av Manglerudtunnelen kan dagens E6 benyttes til å flytte mye av biltrafikken som går på Østensjøveien til traseen mellom Bryn Toppen (ved Kripes) og Abildsø. Dette vil redusere forurensning og verne om det sårbare økosystemet ved Østensjøvannet. Ved byggingen av tunnelen må det legges vekt på at veien som fortsatt går i dagen tilrettelegges for syklist og fotgjengere, ved at sykkel- og gangsti prioriteres.

Manglerudtunnelen vil frigjøre verdifullt areal til by- og knutepunktsutvikling på Bryn, Brynseng, Ryen og Manglerud. Som følge av utbygging og stor gjennomgangstrafikk på dagens E6 er Bryn truet som nærrekreasjonsområde og naturområde. Bryn stasjonsby består av gamle verneverdige hus og industribygninger fra slutten av 1800-tallet og fremover, som i følge byantikvaren har høy kulturhistorisk verdi som gir bydelen identitet. Manglerudtunnelen kan føre til at Bryn stasjonsby saneres for gjennomgangstrafikk. Tunnelen åpner også for utviklingen av et gang- og sykkelveinett langs Alnaelva, og realiseringen av Alna miljøpark. Kommunedelplanen for Alna miljøpark fremhever at den «skal legge til rette for utvikling av Alna og Tokerudbekken med tilstøtende arealer, som et attraktivt sammenhengende blågrønt bånd gjennom hele Groruddalen og byområdet ned til fjorden.» Turveinettet som opprettes i forbindelse med Alna miljøpark bør knyttes til turveinettet i Østensjø miljøpark. Opprettelsen av en sammenhengende blågrønn korridor fra Østensjøvannet til Alnaelva, som går langs særverdige kulturminner som Christinedal og Nordre Skøyen hovedgård, vil gi opplevelsrike turmuligheter i området og stimulere til økt fysisk aktivitet. Naturskjønne og gode gang- og sykkelforbindelser kan også gi økte andeler av syklende og gående, og dermed redusere biltrafikken i lokalområdene. For å ivareta og øke livs- og bokvalitet er det viktig at fortetningspresset i Oslo ikke fører til nedbyggingen av nærrekreasjonsområder. Slike områder er identitetsmarkører som gir tilhørighet. Opprettelsen og ivaretagelsen av disse fører således til at folk blir værende i byen, fremfor å pendle fra tettsteder i utkanten av regionen.

Planene for utvidelse av vestkorridoren med ny 12-felts vei fra Asker til Oslo vil føre til en økning opp mot 30 % i personbiltrafikken inn mot Oslo. Dette vil legge ytterligere press på byens veisystem, inkludert Svartdalstunnelen, Ryenkrysset og Ringveien E6. Luftkvaliteten er allerede dårlig i området Ryen-Manglerud-Bryn, periodevis langt over grenseverdiene, og dette gir negative konsekvenser for både tilliggende boligblokker, barnehager og skoler. Utbyggingen av vestkorridoren vil koste 40 milliarder kroner. Bydelsutvalget er svært tilfredse med at byggingen av Manglerudtunnelen er lagt til med høyeste prioritet Oslopakke 3. Samtidig må det påpekes at kostnaden tilknyttet utbyggingen av Vestkorridoren på ingen måte må føre til at Manglerudtunnelen nedprioriteres. Sett i lys av de ulovlig høye verdiene for støy og luftforurensning kan ikke utbyggingen av tunnelen starte raskt nok. Oppstart av planarbeidet i 2015 kan derfor ikke være avgrenset til første del av strekningen, Skullerud-Ryen. Planarbeidet må ta for seg hele strekningen for å sikre en god helhetlig løsning. Det innebærer et sammenhengende mest mulig rett tunnellop for gjennomgangstrafikken, samt to rampeløsninger som kan betjene biltrafikken rundt Bryn senter og Ryen slik at mest mulig da denne legges under bakken.

Kartet er laget av Bymiljøetaten og illustrer støynivået i Bydel Østensjø



Samtidig som Manglerudprosjektet skal bedre kapasiteten på E6 og Ring 3 er Mosseveien planlagt å nedgraderes fra Europavei til lokalvei, med påfølgende redusert kapasitet. Dette vil føre til et større antall bilister på veiene i og langs bydel Østensjø. Ny tunnel vil være et svært positivt bidrag for lokalmiljøet og bokvaliteten i bydelen. Men om Mosseveien nedgraderes vil E6 belastes ytterligere og kapasiteten sprenges fortere enn antatt, til tross for utbedret kapasitet. Nedgraderingen av Mosseveien kan således føre til at de forventede positive effektene ved byggingen av tunnelen reduseres. Det kan

lede til at gjennomgangstrafikken øker i bydelen, og at boligområder igjen vil preges av høye verdier knyttet til forurensning og støy.

I følge NTP skal den økte persontrafikken tas med økt kollektiv, sykling og gåing og ikke belaste veinettet ytterligere. Det betyr tilrettelegging for kollektivtransport som buss, tog og t-bane. Follotunnelen planlegges med et tverrslag syd for Bjørndal og en eventuell gren mot Bryn. Det bør utredes hvordan jernbanenettet kan utvides til å betjene Bjørndalen og fremtidig byutvikling sør for Klemetsrud. Med tanke på prognoser om befolkningsutvikling bør det også utredes hvordan t-banenettet kan utvides for å fange opp denne befolkningsveksten.

Forslag til løsninger og tiltak:

- Utbedre sikkerheten langs risikostrekninger som Enebakkveien, General Ruges vei, Ytre Ringvei, Skullerudveien, Østmarkveien og Haakon Tveters vei. Opprette fartsdumper, fotgjengerfelt og overganger, samt redusere fartsgrenser der det er behov.
- Iverksette 30-soner rundt alle skoler, og markere dette tydelig med LED-skilt.
- Gjøre gjennomkjøring forbudt på visse strekninger. Oppsalveien må stenges med bom.
- Flytte bomstasjonen fra dens nåværende plassering ved Abildsø for å redusere gjennomkjøring på lokalveier.
- Opprette direkte innkjørsel på E6 fra Skullerud for å redusere biltrafikken på General Ruges vei og Enebakkveien.
- Bygging av ekstra lang Manglerudtunnel med rampeløsninger.
- Ingen nedgradering av Mosseveien.
- Utvikle jernbanenettet slik at det blir attraktivt å ta tog fra Bjørndalen og en fremtidig Gjersrud-Stensrud utbygging, en bane som kan forlenges etter behov.
- Legge en t-banelinje langs dagens E6 når Manglerudtunnelen er bygd for å betjene fremtidig nærings- og boligutvikling langs denne korridoren, og med endestasjon f.eks. på Sæter.

4. Tilrettelegging for fotgjengere og syklister

I Oslopakke 3, Nasjonal transportplan 2014-23 og i Planstrategien for Oslo og Akershus er det nedfelt som overordnet mål at transportveksten skal løses gjennom gange, sykling og kollektive transportmidler. Helsepolitiske mål peker i samme retning. Folk bør gå og sykle mye mer i hverdagen. Oppnåelsen av dette målet betinger en bevisst satsning på tiltak som kan gjøre det lettere å bruke ikke-motoriserte transportmidler. Det må derfor ligge til grunn for fremtidig areal- og transportplanlegging at den enkleste måten å ferdes på i byen skal være med sykkel, gange og kollektiv. Begrensninger for bilister vil kreves for å kunne frigjøre areal til sykkelstier og fortau. En rapport, utført av analyseselskapet Markör for Oslo

kommune, viser at mange velger å la sykkelstøtten stå fordi de mener trafikksikkerheten er for dårlig. 94 prosent av de spurte ønsket seg bedre sikkerhet for syklister i Oslo. Dette kan oppnås ved videre utbygging av sykkelveinettet. Politiske målsetninger må følges opp av konkrete tiltak hvis de skal fungere som noe mer enn høytsvevende visjoner.

Bydel Østnes ønsker fortgang i de foreliggende planene om et helhetlig sykkelveinett. Det er gledelig at sykkelstøtten langs Østnesveien til Bryn nå er ferdigstilt. Det er imidlertid fortsatt behov for videre utbygging og forbedringer. Sykkelveiene må være sammenhengende for å unngå de farlige situasjonene som oppstår når syklister deler felt med bilister. Sykkelrutene kan også skiltes bedre slik at syklister ledes inn på ruter som er tryggere og mindre belastet av biltrafikk. Skiltingen bør skje i sammenheng med utarbeiding av et lokalt sykkelvei-kart som gjør det enklere for bydelens beboere å planlegge sykkelstøtten.

Samtidig som det opprettes et sammenhengende sykkelveinett må også turveinettet i området sammenkobles bedre. Det bør for eksempel opprettes en blågrønn korridor fra Østnesvannet til Alna. Bedre turmuligheter i området vil stimulere til økt fysisk aktivitet og en større andel fotgjengere.

Parkerte biler gir smalere veier og utgjør således en hindring både for syklister og fotgjengere. Dette kan bidra til å øke ulykkesrisikoen på strekninger ved at trafikkbildet blir mer uoversiktlig og at ulike typer trafikanter blir tvunget til å ferdes nærmere hverandre. Det må derfor raskt opprettes gateparkeringsforbud i tidsrommet 0700-1700 i nærheten av skoler.

Bydelen ønsker også å iverksette en prøveordning som tar sikte på å opprette bilfrie soner i en definert radius rundt bydelens skoler. Dette tiltaket vil føre til at et større antall av elevene får mulighet til å sykle og gå til skolen. Ordningen bør iverksettes i sammenheng med at skolene tilbyr sykkelopplæring, hvor både elever og foreldre kan involveres.

Utover tilpasning for syklende og gående og forbedret infrastruktur, kan et momsfratak for elsykler stimulere til at flere velger bort bilen til fordel for sykkel. En studie fra Transportøkonomisk institutt skrevet av Fyhri og Sundfør (2014), viser at 77 % av de som fikk prøve elsykkel oppgav at bruken førte til at de syklet mer enn vanlig. 56 prosent sa at sykkelstøtten førte til at de syklet lengre turer enn før. Studien fastslår at de som sykler minst er de som er mest interessert i å kjøpe en elsykkel. Dette indikerer at økt bruk av elsykler ikke vil føre til en reduksjon i vanlig sykling. Nye elsyklister vil heller i stor grad være trafikanter som tidligere har brukt motoriserte transportmidler. Elbiler har reduserte engangsavgifter, tilsvarende kan et momsfratak på elsykler være et godt virkemiddel for å overføre trafikanter fra bil til sykkel, og dermed redusere biltrafikken.

«Sykling gir betydelige helsegevinster, redusert sykefravær og andre innsparinger. Samfunnet kan spare **30.000 kroner** for hver person som begynner å sykle til jobben.»

Kilde: Syklistenes Landsforening

- Far og sønn på sykkelturn!



4.1 Sykkelparkering

For å øke andelen som velger å reise med sykkel er det nødvendig å sikre gode parkeringsmuligheter. Oslo kommune innførte krav til sykkelparkering i henholdsvis 2002 for bolig og 2004 for næring. I etterkant har de største byene i Norge også innført krav til sykkelparkering. Oslo har i dag lavere krav til sykkelparkering for bolig, kontor og forretning enn Bergen, Trondheim, Stavanger og Kristiansand.

Eksempelvis har Bergen kommune fire detaljerte bestemmelser for utforming av sykkelparkering:

1. Sykkelparkering skal ha en plassering og utforming som gir rask og enkel tilkomst til målpunktet. Sykkelparkering skal ikke være til hinder for fotgjengere. Større byggeprosjekt langs hovedrutenettet skal knyttes direkte til sykkelnettet.
2. Ved sykkelparkering for beboere i hus med 4 enheter eller mer skal en søke løsninger med særlig tyverisikker parkering, for eksempel innendørs sykkelparkering som er lett tilgjengelig til/fra gateplan. For større boligkompleks må en i tillegg ta egne hensyn til gjesteparkering.
3. Der parkeringsplasser må ventes å bli benyttet i lengre tidsrom (eks. arbeidsplasser, skoler, kjøpesentre) skal en i størst mulig grad utforme sykkelparkering med ly for nedbør og vind og slik at en begrenser sykkeltyveri.
4. Ved etablering av bygg for mer enn 20 ansatte skal det i tilknytning til sykkelparkeringen etableres garderobetilbud.

Oslo kommunes nåværende parkeringsnormer for sykkel er ikke i samsvar med målsetningen om å øke sykkelbruken. Ved å øke minimumskravet for sykkelparkering, inkludert krav til sikrere og bedre sykkelparkering, kan kommunen stimulere til at flere velger sykkel som transportmiddel. Sykkelparkering tar liten plass og er vesentlig billigere å anlegge enn bilparkering. Sykkelandelen er i dag lav, særlig for syklende til t-banestasjonene. Det antas at dette skyldes både manglende plasser å parkere syklene og at det oppfattes som utrygt å sette fra seg sykler. Det må etableres flere sykkelparkeringsplasser ved t-banestasjonene. Disse bør være kameraovervåket og bygges under tak.

4.2 Belysning

Vegbelysning har stor virkning på antall fotgjengerulykker i mørke. Forskning viser at tilstrekkelig vegbelysning kan redusere slike ulykker med 50 %. I tillegg reduserer belysning forekomsten av møteulykker med bil, påkjøringer bakfra, eneulykker og kryssulykker. Å sørge for tilstrekkelig belysning er derfor et svært viktig trafiksikkerhetstiltak. Tiltak bør eksempelvis iverksettes på risikostrekningen Enebakkveien og ved Skullerud skole. Bedre belysning må sørges for både i veibanen og på fortauene.

Belysning kan også virke som et stimulerende tilretteleggingstiltak for syklistene og fotgjengere. Ved å sørge for opplyste gang- og sykkelstier vil flere få mulighet til å reise ved ikke-motoriserte transportmidler også på kveldstid. Tilstrekkelig belysning vil øke følelsen av trygghet og gi et oversiktlig trafikkbilde. Dette vil også være i tråd med målene om universell utforming.

Forslag til løsninger og tiltak:

- Bygge ut et helhetlig og sammenhengende sykkel- og turveinett.
- Iverksette prøveordning med bilfrie soner rundt bydelens skoler.
- Bygge ut nye fortau på skoleveier og i gater med mange fotgjengere.
- Systematisk vedlikehold av gang- og sykkelstier.
- Øke minimumskravet for sykkelparkering.
- Utarbeide et lokalt sykkelvei-kart.
- Momsfritak for elsykler.

5. Kollektivtransport i Bydel Østensjø

Kollektivtransporten i bydelen er fordelt på følgende hovedpilarer:

- T-banens linje 3
- T-banens linje 4
- Hovedbanen (jernbanestasjon på Bryn)
- Hovedbusslinjer i Ytre Ringvei og Enebakkveien
- Lokale ruter/servicelinjer

Knutepunkter for kollektivtransporten er Skullerud, Ryen og Bryn/Brynseng. I tillegg vil en del i bydelens nordre hjørne søge til Tveita.

I lys av befolkningsveksten er det grunnleggende viktig at bydelens økende transportbehov dekkes gjennom gode og effektive kollektivløsninger. Skal kollektivtransporten bli innbyggernes valg fremfor bilen må kvalitet og pålitelighet utvikles sammen med kapasitet og frekvens. Kollektivtilbudet må være enkelt og praktisk for alle å bruke.

Det er godt dokumentert at økt veikapasitet i byområder med press på biltransportssystemet gir vekst i biltrafikken. Om en har tilgang til personbil, fri flyt på veinettet, parkering i begge ender av reisen og det ikke foreligger noen øvrige restriksjoner på bilbruken, er bil et svært attraktivt transportmiddel. På kort sikt skyldes dette at tiltak som reduserer reisetiden med bil endrer reisetidsforskjellene i favør av bilen, slik at dette transportmiddelet blir mer attraktivt. Tilsvarende vil tiltak som øker reisetiden og/eller reduserer tilgjengeligheten med bil, bidra til reduksjon av biltrafikken ved at flere velger andre transportmidler. På lengre sikt vil dette bidra til en by med reisemål som er best tilgjengelig med kollektiv-, gang- og sykkeltrafikk, slik at biltrafikkbehovet og biltrafikkmengdene reduseres.

For Bydel Østensjø henger mye av dette sammen med kapasitet på T-banen, frekvens på bussruter, og flere kollektivfelt/prioritering av bussruter, foran videre utbygging av veisystemet. En framtidig Manglerudtunnel vil bidra til redusert gjennomgangstrafikk i bydelen. Det er viktig at den ledige

veikapasiteten blir brukt til å forbedre fremkommeligheten for buss og sykkel. Den ledige veikapasiteten langs dagens E6-trase åpner for bygging av en ny t-banelinje fra Ryen forbi Abildsø til for eksempel Sæter. Nye kollektivfelt, sykkelstier og forbedret kollektivtilbud må altså prioriteres fremfor økt tilretteleggelse for bilister.

Tall fra Ruter viser at holdeplassene ved knutepunktene Ryen og Bryn har stort påtrykk av reisende med kollektivtransport. Det samme gjelder for områdene Skullerud, Oppsal, Manglerud og Skøyenåsen. Eksempelvis tjenestegjorde t-banestasjonene ved Skullerud og Oppsal for 6,9 % av alle reisende langs t-banens linje 3 i oktober 2013. Økt utbygging av disse områdene har trolig ført til at stasjonene nå har enda flere reisende. For at kollektivtransporten skal fremstå som et attraktivt alternativ til bilkjøring er det viktig at kapasiteten utvides på både buss- og t-banelinjene.

Økt kapasitet på innfartsparkering må utredes ved noen kollektivknutepunkter, eventuelt sammen med frekvens på shuttlebuss. Det er en betydelig miljøgevinst i å redusere biltrafikk inn mot sentrum. Det er per i dag begrenset med innfartsparkering rett ved t-banestasjonene. Planlagt befolkningsvekst i søndre deler av Oslo og sør for Oslo vil skape vekst i biltrafikken fra sør, særlig hvis en del av biltrafikken flyttes fra Mosseveien over på E6. På den annen side blir jernbanen supplert med en ny follobane i tunnel for å øke kollektivtilbudet. Tilsvarende må det utredes en egen jernbanetrase for å fange opp trafikken på E6 ved hjelp av innfartsparkering, en jernbanelinje som også kan tjenestegjøre Bjørndalen og en Gjersrud-Stensrud utbygging.

Også behovet for tverrgående busslinjer til større arbeidsplasser, for eksempel i Groruddalen, samt flere ruter som går tidlig/sent på døgnet for folk med turnus og ubekvem arbeidstid, må utredes. I den følgende oversikten nevnes større og mindre tiltak som vil heve kvaliteten og tilgjengeligheten på bydelens kollektivtilbud. Dagens t-banenett og en utvidelse av denne bør danne ryggraden i en bærekraftig byutvikling av Øststasjons bydel, der viktige stasjoner danner knutepunkter mellom kollektivtransport, skole, handel, næring og bolig.

De tiltak som presenteres i skjemaet nedenfor vil forklares nærmere i kapitlene om delområders trafikk situasjon.

Forslag til løsninger og tiltak:

- Utvikle jernbanenettet slik at det blir attraktivt å ta tog fra Bjørndalen og en fremtidig Gjersrud-Stensrud utbygging, en bane som kan forlenges etter behov.
- Legge en t-banelinje langs dagens E6 når Manglerudtunnelen er bygd for å betjene fremtidig nærings- og boligutvikling langs denne korridoren, og med endestasjon på for eksempel Sæter.

Forslag til løsninger og tiltak på kollektivlinjer:

| Linje | Problemstilling | Løsning | Prioritet |
|---------------------|---|---|------------------|
| T-banen – 3 | Manglende kapasitet i rushtiden | Doblet frekvens i rushtiden | 1. |
| T-banen -- 2 | Tilgjengelighet og standard på stasjoner | Rehabilitering av stasjoner | 2. |
| T-banen – 4 | Nylig rehabilitert linje. Behov for økt kapasitet i rushtiden | Doblet frekvens i rushtiden | 3. |
| Jernbanen/Bryn | Maglende kapasitet i rushtiden | Doblet frekvens i rushtiden | 4. |
| Buss 76 | Kapasitet i rushtiden, mange må stå | Større kapasitet, flere 76 X ruter direkte til Helsefy | |
| Buss 79 | Kjører samtidig som 76 bussen langs Ytre Ringvei når det er halvtimes ruter | Ulike avgangstider for 76 og 79 bussen, spesielt kveld og helg. | |
| Buss 70 | Framkommelighet i rushtiden | Kollektivfelt Enebakkveien, prioritering i Ryenkrysset | |
| Buss 78 | | | |
| Buss 69 | | | |
| Buss 73 | Framkommelighet i rushtiden | Kollektivfelt på Enebakkveien, prioritering i Ryenkrysset | |
| Buss 23 | | | |

| | | | |
|-------------|---|------------------------------------|--|
| Buss 37 | Døgnbuss, stopper på Helsfyr. Mulig med forlengelse til Brynseng? | Enkelte nattavganger til Brynseng. | |
| Buss 61 | Manglende kapasitet utenfor rushtiden | Avganger også etter kl. 1500 | |
| Nattbuss N3 | Bare helgetilbud | Mulig med avganger i uka | |
| Nattbuss N4 | Bare helgetilbud | Mulig med avganger i uka | |

6. Parkering

Bruk av bil betinger at det finnes parkeringsmuligheter både der reisen starter og der den ender. Parkeringsregulering er en fellesbetegnelse på restriktive og tilretteleggende tiltak, som kan brukes alene eller i samspill med andre virkemidler for å redusere trafikkvolum og miljøproblemer. Parkeringsregulering som virkemiddel i en samordnet areal- og transportplanlegging kan påvirke folks reisevaner ved valg av transportmiddel, antall turer, og hvor turene går. Parkeringstilbudets omfang, pris og lokalisering har derfor stor betydning for miljø- og trafikkproblemer på det enkelte sted.

Oslo kommunes parkeringsnormer gir regler for minimum og maksimum antall parkeringsplasser som kan etableres ved nybygg, ombygninger og bruksendringer tilknyttet næringslokaler og boliger. Parkeringsnormene tar utgangspunkt i ABC-prinsippet. Dette tilsier at sentrale områder med høy kollektivtilgjengelighet skal ha færre tilknyttede parkeringsplasser enn perifere områder med dårligere kollektivtilbud. Med bakgrunn i dette prinsippet er det opprettet forskjellige parkeringsnormer for ulike geografiske områder som inndeles i A, B og C-kategoriene. Inndelingen i Oslo er gjort ved å opprette et skille mellom indre og ytre by, samt ved å identifisere ulike kollektivknutepunkter som Bryn og Ryen hvor parkeringsnormene for indre by (altså A-kategorien) også gjelder.

Dagens minimumsnormer bærer preg av å basere seg på en grov inndeling av sentrum og periferi. En nylig utgitt rapport fra Transportøkonomisk institutt skrevet av Christiansen, Øksenholt og Hanssen (2014), viser at parkeringsnormene tar for lite hensyn til ulike steders faktiske kollektivtilgjengelighet, utover det faktum at de er lokalisert i sentrum eller ytre by. I dag kan et næringsbygg på Skullerud få 9 ganger så mange parkeringsplasser som et næringsbygg i knutepunktet Ryen. Skullerud har hatt en kraftig utbygging som har bidratt til å øke biltrafikken i de senere år. Skullerud bør få status som

knutepunkt for å sikre strengere parkeringsnormer. Eventuelt kan parkeringen reguleres i utarbeidelsen av en helhetlig plan for området. Nye parkeringsreguleringer for næringsbygg bør opprettes i samarbeid med bedriftene i bydelen.

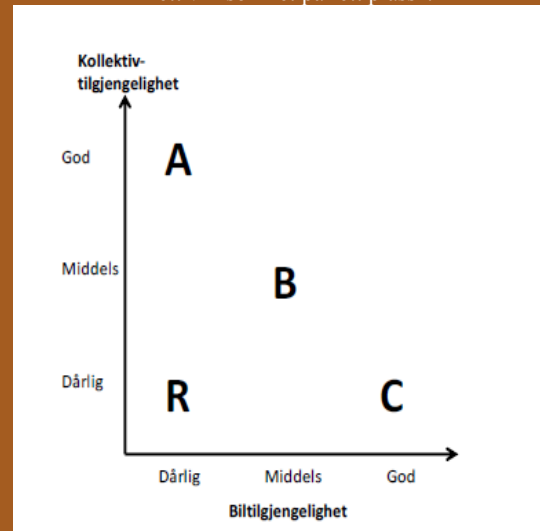
Spredt bosetting og næringsutvikling fremmer bruken av bil. Det er behov for en mer offensiv holdning til at videre bosetting og næringsutvikling skjer i og rundt knutepunktene og i tilknytning til hovedlinjene i kollektivnettet.

Kilde: Plansamarbeidet for Oslo og Akerhus

Full parkeringsdekning (parkering til alle).
Kontor: 40 plasser/1000 m²
Handel:
- kjøpesenter: 80 plasser/1000 m²
- dagligvare: 76 plasser/1000 m²
(SWECO 2013)

ABC-modellen:

”Rett virksomhet på rett plass”.



På Skullerud kan dagens minimumsnormer føre til at det bygges flere parkeringsplasser enn nødvendig, og dermed stimulere til økt bilbruk ved å tilrettelegge for bilkjøring. Undersøkelser har vist at kun 4,5 % av dem som har gratis parkering ved arbeidsplassen reiser kollektivt, sammenlignet med 42 % av dem som må betale for parkering. Dagens parkeringsnormer kan dermed undergrave satsningen på kollektivtrafikk og bidra til byspredning ved at lokalisering i ytterkanten premieres. Dette kan blant annet medføre at Skullerud tiltrekker seg arealintensive næringer på bekostning av mer sentrale områder som Ryen og Bryn. I stedet for minimumsnormer bør strenge *maksimumsnormer* etableres for å sikre at færre parkeringsplasser bygges ut i sammenheng med næringsvirksomhet, og for å begrense denne negative utviklingen. En studie utført av Tennøy og Lowry (2008) tok for seg omlokaliseringen av CIENS ansatte til en eiendom med færre tilknyttede parkeringsplasser og bedre kollektivtilbud. Omlokaliseringen førte til en reduksjon i bilførerandelen fra 36 % til 20 %. Studien viser at parkeringsreguleringer kan bidra til å redusere bilbruken betraktelig.

Innfartsparkering for bil skal bidra til at de som bor utenfor sykkel- eller gangavstand til stasjonen, og hvor det ikke tilbys tjenlig busstransport, også skal kunne benytte seg av kollektivtransport til og fra Oslo og andre bysentra. Det vil gi kollektivtrafikken større flatedekning enn når den kun tjenestegjør for stasjonenes og holdeplassenes nærmeste beboere. Behovet for å opprette flere innfartsparkeringsplasser ved t-banestasjoner bør derfor utredes. Gateparkering på veier som Låveveien og General Ruges vei kan føre til et uoversiktlig trafikkbilde som forverrer trafiksikkerheten. Gateparkering på visse veier er attraktivt for pendlere som får benyttet seg av gratis innfartsparkering. Det fører imidlertid til uforholdsmessig store trafikkmengder på småveier, og en forringelse av bomiljøet. Restriksjoner på gateparkering må iverksettes i områder der fremkommeligheten og sikten er dårlig. Innspill til denne planen peker blant annet på området rundt Hellerud t-banestasjon som et sted hvor pendlere ofte bruker gatene til innfartsparkering. Det må settes opp skilt som gjør parkering forbudt på noen av disse veiene.

For å unngå utstrakt bruk av gateparkering bør også minimumsnormene for parkeringsplasser tilknyttet bolig økes. Dagens normer dekker ikke etterspørselen etter parkeringsplasser for bydelens beboere. Dette, i sammenfall med stor utbygging under dagens minimumsnormer, vil føre til mer parkering i gatene og beslagleggelse av areal på trange veier som gir et uoversiktlig trafikkbilde. Dagens normer tillater utbyggere å bygge opptil 150 % flere parkeringsplasser i tilknytning til boligen enn det minimumsnormen foreskriver. Bydel Østensjø mener at det i større grad må stilles krav til at utbyggere sørger for å tilrettelegge med tilstrekkelig boligparkering. Poenget med kommunens parkeringsnormer er ikke å påvirke husholdningers *bilhold*, men å redusere *bilbruken*.

Gateparkering for tungtransport må forbys i alle bydelens boligområder. Store lastebiler og trailere som parkerer på trange lokalveier fører til at sikten reduseres dramatisk. Dårligere sikt kan føre til at bilister ikke blir oppmerksomme på myke trafikanter før de er i veibanen. Dette skaper farlige situasjoner. Utover dette bør det i alle nybygg og ved eksisterende funksjoner sikres tilstrekkelig parkering for el-biler, sykler og funksjonshemmede. Bydelen oppfordrer også alle borettslag til å vurdere muligheten for egne reserverte plasser til hjemmehjelpstjenesten.

Forslag til løsninger og tiltak:

- Revidering av Oslo Kommunes parkeringsnormer for å sikre at normene i større grad sammenfaller med bystrukturen og det faktiske kollektivtilbudet, og dermed kan forhindre økt biltrafikk og byspredning.
- Gi Skullerud status som knutepunkt eller regulere parkeringstilbudet gjennom en helhetlig plan for området.
- Sikre tilstrekkelig innfartsparkering rundt kollektivknutepunkter.
- Gjøre parkering forbudt på visse strekninger og veier.
- Gjøre parkering forbudt for tungtransport i boligområder.
- Sikre tilstrekkelig boligparkeringsplasser.
- Sikker at funksjonshemmede og hjemmehjelpstjenesten har tilgjengelige parkeringsplasser.
- Reserverte parkeringsplasser for hjemmehjelpstjenesten.

7. Universell utforming

Målet med universell utforming er at flest mulig skal kunne bruke transportsystemet på en likestilt måte. Økt likestilling i bruk og tilgang tilsier at ressursene som legges inn i transportsystemet tilfaller flest mulig. Kunnskap om faktorer som hindrer forskjellige grupper i å benytte seg av ulike transportsystemer er fundamentalt for å kunne ivareta behovene til flest mulig. Utfordringene er knyttet til bredder, lengder, stigninger og lesbarhet i trafikkbildet. I praksis må tilrettelegging for mennesker med nedsatt funksjonsevne legges til grunn for utformingen av områder.



Universell utforming av transportsystemet betinger at alle må alle kunne bevege og orientere seg på en sikker måte. Reisestrekninger skal ikke inneholde elementer som reduserer anvendeligheten eller tilgangen. I hovedsak er hindringer i transportsystemet knyttet til:

- Bevegelse
- Orientering
- Miljø

Det er nærliggende å tenke at tiltak mot universell utforming i hovedsak gagnar blinde eller brukere av rullestol. Det er imidlertid langt flere som møter hindringer i trafikken. Dette gjelder for eksempel barn og eldre. Alle har nytte av god tilrettelegging!

7.1 Transportsystemet må imøtekomme 3 behov

For at flest mulig skal kunne ta seg fra start til mål på en reiserute må transportsystemet imøtekomme den orienteringshemmedes behov med hensyn til:

- Å kunne følge vegen.
- Å kunne stedfeste sin egen posisjon på en reiserute.
- Å kunne unngå farer.

Forutsigbarhet; enkelhet og tydelighet er nøkkelbegrep i dette henseende. God tilrettelegging for bevegelse setter krav til utformingen. For at alle skal kunne bevege seg fritt som fotgjengere uten å møte hindringer må utformingen ta hensyn til:

Korte avstander

Korte avstander er en ambisjon ved overordnet planlegging og arealdisponering. Korte avstander mellom funksjoner gir mindre transportbehov og større muligheter for å gå eller sykle, det gir samtidig et bærekraftig utbyggingsmønster. For de med nedsatt funksjonsevne, kan store avstander føre til redusert mobilitet og isolasjon. Dette er svært aktuelt i anlegg med over og underganger, men også ved knutepunkt. Avstander og stigning bør vurderes under ett.

Jevne og sklisikre overflater

Jevn og sklisikker overflate med god friksjon gjør det bekvemt for alle, og reduserer fallskader. Det bør unngås ujevne overflater som kan forekomme med gatesteinslegging. Ujevne overflater er problematisk og tungt å bevege seg på for en del mennesker. Mange har problemer med å løfte føttene tilstrekkelig og rekker ikke å reagere raskt nok til å forhindre fall. Overflater kan fungere som orienteringselementer. Ved bevisst valg av materialer med kontrastfarger kan tydelige gangsoner etableres. På strekninger og områder som er fritt for bilister skal det være et materiale som det er enkelt å gå, sykle eller trille på.

Nivåsprang

Gangoverflater skal heller ikke ha nivåsprang, med unntak av fotgjengerfelt hvor et slikt nivåsprang har til hensikt å være til hjelp for synshemmede. Nivåsprang må vurderes i sammen med tilhørende stigninger.

Hvilemuligheter

Mange har behov for å hvile på turen, både ved venting på transport og ved gangforbindelser. Ved tettere bruk av sittebenker øker brukbarheten. Det bør derfor tilstrebes å opprette benker hver 100. meter i områder med mye gangtrafikk.

Tilstrekkelig plass for passasje og atkomst

Gangarealer skal utformes slik at det har plass til rullestol, barnevogn og rullatorer. Ofte er det for trangt ved bommer, sperringer og annet utstyr. Plassbehovet for tilkomst er knyttet til plass foran dører, automater, heiser og påstigninger. Plassen skal være slik utformet at det dekker rullestolbrukeres behov så vel som andre.

Tilrettelegging for orientering

Evnen til å kunne orientere seg er individuell. Flest mulig skal kunne orientere seg i trafikken, til tross for at evnen til å se, høre eller forstå varierer. Innenfor hver av disse tre hovedkategoriene er orienteringsevnen redusert på mange ulike måter, og en må derfor søke å finne løsninger som dekker mange ulike behov.

Blinde og svaksynte

Omfatter personer med ulike synsnedsettelse. Blinde bruker andre sanser for å erstatte synssansen. Følbare og hørbare informasjonskilder og den logiske oppbygningen av omgivelsene er avgjørende for hvorvidt det er mulig å orientere seg i et område. For svaksynte er det viktig at kravene til synsevne i omgivelsene er lave. Dette oppnås gjennom god belysning, tydelige kontraster og utforming som er enkel å forstå.

Hørselshemmede

Betegner personer som lider av tunghørthet og døvhet. Personer med nedsatt hørsel har svært forskjellig evne til å oppfatte lyd. Dersom hørselen er redusert, blir synet en desto viktigere kilde til informasjon. God tilrettelegging for synshemmede er derfor god tilrettelegging også for hørselshemmede.

Forståelseshemninger

Blir også kalt kognitive funksjonshemninger og omfatter grupper som psykisk utviklingshemning, demens og lesevansker. Dette er en samlebetegnelse for funksjonshemninger som innebærer at evnen til å lære, spesielt abstrakt kunnskap, er hemmet. Denne gruppen har ofte problemer med å forstå omgivelsene, å lese, å forstå språk og å huske.

Forslag til løsninger og tiltak:

- Sikre at fremtidig planlegging legger til rette for korte avstander mellom funksjoner og oversiktlig og logisk oppbygning av omgivelsene.
- Gjennomgang av bydelens veinett med fokus på universell utforming av holdeplasser og kollektivknutepunkt. Resultatet av gjennomgangen følges opp med tiltak.
- Opprette et tilstrekkelig antall hvileplasser.
- Systematisk forvaltning, drift og vedlikehold av gang- og sykkelforbindelser og holdeplasser for myke trafikanter.

8. Snørydding

Bydel Østensjø har utfordringer knyttet til snørydding, brøytekanter og parkerte biler på vinterstid. Noen av disse problemene kan løses ved en gjennomgang av bydelens parkeringsreguleringer, mens andre er knyttet til selve snøryddingen og oppbevaring i deponier.

På vinterstid kan store snøfonner og brøytekanter føre til at veikryss blir uoversiktlige og trafikkfarlige. Trange gater med brøytekanter kan presse bilister til å kjøre på fortauet, slik det er observert på blant annet Bølerlia. Høye hauger av snø gir et uoversiktlig trafikkbilde, og bryter med prinsipper om universell utforming. Det brøytes heller ikke godt nok i sykkelfeltene og i fortauene på vinterstid. Disse må holdes fri for snø, grus og støv gjennom hele året. Det er også viktig at det strøs godt nok også på fortauene, slik at fall og skader kan forhindres. Brøytekanter og snøfonner som ikke ryddes vekk til deponier skaper et farligere og mer uoversiktlig trafikkbilde. Snø skuffes ofte ned i Østensjøvannet fra broen som ligger i nærheten av Abildsø. Snøen bidrar til å stiline strømningene i vannet, noe som fører til gjenising. Dette er svært uheldig for det sårbare og rike fuglelivet i området. Veisaltning kan bidra til å smelte unna snøen på visse strekninger, men har uheldige konsekvenser for kjøretøy, planteliv og innsjøer som Østensjøvannet. Undersøkelser som utreder mulighetene for å ta i bruk mer miljøvennlige alternativer enn vanlig veisaltning bør gjennomføres av hensyn til dette. Mulighetene for å opprette flere snødeponier bør også utredes. Mangelen på godkjente deponier fører til lagring av snø på uegnede steder. Dette er både en kilde til lokal forurensning og til skjensel for beboere.



I 2012 ble det igangsatt et prøveprosjekt i Oppsalområdet som medførte parkeringsforbud i enkeltgater mellom kl. 09-15. Denne ordningen gjorde det enklere for brøytemannskapene å rydde vekk snøen uten å lage store brøytekanter. Prosjektet førte til bedre fremkommelighet for kollektivtrafikken, fotgjengere, bilister, utrykningskjøretøy og andre trafikantgrupper. Trafikksikkerheten og fremkommeligheten blir også bedret når snøryddingen sørger for at veibredden ikke innskrenkes. Ordningen bidro således til å skape en bedre og tryggere skolevei for barn på de berørte strekningene. Prøveprosjektets suksess viser at en slik ordning med fordel kan gjøres permanent i bydelen.

I tillegg til forbud mot parkering i visse gater på vinterstid bør det opprettes flere innfartsparkeringer og parkeringsplasser tilknyttet boliger slik at gateparkering reduseres. Den tidligere nevnte revisjonen av kommunens parkeringsnormer kan bidra til å løse problemer knyttet til dette. Bygging av parkeringshus og parkering under bakken bør vurderes på strategiske lokaliseringer som er tilknyttet kollektivknutepunkt. Ved å redusere gateparkeringen og opprette andre parkeringsplasser som er isolert fra veisystemet kan utfordringer knyttet til dårlig fremkommelighet og brøyting på vinterstid reduseres.

Forslag til løsninger og tiltak:

- Opprette flere deponi for snø.
- Utredning som undersøker mer miljøvennlige alternativer til veisalting.
- Parkering forbudt i visse gater på vinterstid.
- Bedre brøyting og vedlikehold av sykkelfelt.



9. Samordnet areal- og transportplanlegging

Bilen er verdens mest ressurskrevende transportmiddel. Utbygging av vei som tilrettelegger for biltrafikk legger beslag på store arealer i byen. Bilen krever også areal når den ikke er i bruk. Privatbiler står i gjennomsnitt parkert 23 timer i døgnet. På denne tiden opptar bilen verdifull plass i stadig tettere byrom. I Norge kommer om lag 30 prosent av klimagassutslippene, 85 prosent av støyplogen og om lag 65 prosent av NOx-utslippene fra transport (tall hentet fra NTP-2014-2023). Modeller for å beregne ulykkesrisiko utarbeidet av Transportøkonomisk institutt ved Høye (2014), viser at økninger i trafikk også fører til flere trafikkulykker. Denne sammenhengen er spesielt markant på lokalveier som i utgangspunktet har mindre trafikk enn hovedveier.

Tog, t-bane, buss, sykling og gange krever også veiareal. Utbyggingen av t-banenett og bussforbindelser er kostbart og ressurskrevende. Når ny transportinfrastruktur blir bygd, blir den også tatt i bruk. Om kapasiteten på veinettet øker, vil biltrafikken øke fordi flere vil velge å kjøre bil. Hvis kollektivtilbudet og gang- og sykkelveier utbedres vil flere velge å reise kollektivt, gå eller sykle, såfremt dette gir disse transportmidlene et konkurransefortrinn på bekostning av privatbilen. Valg av transportmiddel kan således styres gjennom tilrettelegging av infrastruktur. Det foreligger ingen tvil om hvilke transportmidler som gir mest samfunnsøkonomisk gevinst. Eksempelvis kan et tog (t-bane/jernbane) lett frakte 500 passasjerer. Med en avgangsfrekvens på 5 minutter kan toglinjen tjenestegjøre for over 10 000 mennesker i timen. I kontrast kan en firefelts vei forbi Manglerud gi plass til omtrent 70 000 biler i døgnet, forutsatt at det ikke er for mye saktegående kø. Det åpner for over 5000 reisende i timen (forutsatt Oslos gjennomsnitt på 1,1 personer per bil). Veibyggning er altså langt mer arealkrevende og mindre effektivt enn kollektivtransport. Biltrafikken resulterer også i forurensning og trafikkulykker. En bevisst satsning på kollektivtrafikk, gange og sykkel er således både i tråd med idealer knyttet til effektiv ressursallokering av offentlige midler og helsepolitiske mål om å øke fysisk aktivitet og redusere luftforurensning.

Beregninger viser at folketallet i Oslo og Akershus kan komme til å øke med 350.000 nye innbyggere i løpet av de neste 20 årene. Bilbasert arealutvikling vil føre med seg økte miljøbelastninger på en stadig større befolkning. For at ikke miljøbelastninger og antall trafikkulykker skal øke i takt med befolkningen må det etableres et troverdig alternativ til bilkjøring. Det er derfor avgjørende å avklare hvordan vår egen by skal se ut i fremtiden, når den vokser til nærmest dobbel størrelse. Enkeltstående tiltak vil ikke virke med full effekt, med mindre de implementeres sammen med andre areal- og transportpolitiske virkemidler som gjensidig forsterker hverandre. Samordning mellom plansystemer er således en viktig forutsetning for at planleggingen kan styres etter overordnede målsetninger om trafikkreduksjon og forbedret trafiksikkerhet. Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging må derfor legges til grunn for planlegging. Retningslinjene fremhever at:

«Planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet.»

Bærekraftig utvikling med fokus på gode bomiljø, trygge lokalsamfunn og effektiv ressursutnyttelse er uforenlig med økning i biltrafikken. Fremtidens trafikkbehov kan ikke møtes ved å øke kapasiteten på veiene, da dette vil stimulere til økt bruk av bil. Vi må bygge riktigere og bedre slik at bystrukturen legger til rette for ikke-motoriserte transportmidler og kollektivløsninger. Bærekraftig og effektiv planlegging som søker å opprette gode bomiljø må rettes mot å skape «gangavstandssamfunnet». Tettbygde nabolag med et mangfold av funksjoner minsker behovet for å reise ut av nærområdet for å utføre aktiviteter. Dette fører til at beboere i stor grad blir uavhengige av bil i det daglige. Slike boområder kan tilrettelegges for økt interaksjon mellom innbyggere og hyggelige lokalsamfunn. Statistikk vedrørende flytting viser at Bydel Østensjø måler høyt på tilhørighet blant beboere. For å bevare dette positive karaktertrekket må nye områder bygges ut slik at de tilrettelegger for at dagligdagse gjøremål er innenfor gangavstand fra nye boliger. I tillegg må utbyggingen sikre at grøntdrag og rekreasjonsområder ivaretas og utvikles slik at det fremdeles blir attraktivt å bo i byen, og dermed hindre flytting til bilbaserte perifere områder.

Hvorvidt folk velger å gå eller sykle avhenger i stor grad av avstandene som skal tilbakelegges, og dermed av arealutviklingen. Kvaliteten på omgivelser og på infrastrukturen spiller også en rolle. I en analyse av den nasjonale reisevaneundersøkelsen fant Vågane (2006) at den gjennomsnittlige gangturen var 1,7 km og varte i 22 minutter. Den gjennomsnittlige sykkelturen var 3,2 km og varte i 16 minutter. Dette betyr at det i hovedsak er på relativt korte turer at gange og sykkel er aktuelle transportmidler. For å oppnå høyere gang- og sykkelandeler, må man derfor sørge for en arealutvikling som gir kortest mulig avstand mellom forskjellige funksjoner.

En undersøkelse fant at over 52 % av dem som tidligere kjørte bil til arbeidet, byttet til kollektivtransport da de flyttet innenfor 800 meters gangavstand til nærmeste jernbanestasjon. Hele 85 % av disse reiste til stasjonen ved bruk av ikke-motoriserte transportformer. Til sammenligning var kollektivandelen kun 7 % blant dem som bodde mellom 800 meter og 5 km fra nærmeste jernbanestasjon. Det er altså nesten fire ganger så sannsynlig at man reiser kollektivt om man bor under 800 m fra nærmeste jernbanestasjon.

Samtidig som nærhet til kollektivtilbud øker tilbøyeligheten til å benytte seg av disse, skaper det også et mer effektivt kollektivsystem ved at flere mennesker kan benytte seg av de samme holdeplassene. Muligheten for økt kollektivandel henger altså nøye sammen med bydelsutviklingen rundt kollektivknutepunkt. For å redusere folks tilbøyelighet til å velge bilen til jobbreiser må restriktive tiltak, knyttet til for eksempel parkering, kjøprising og fremkommelighet, implementeres, samtidig som frekvens og kvalitet på kollektivtransport økes og det tilrettelegges for gående og syklende gjennom reduserte avstander og forbedret infrastruktur. Videre må kollektivknutepunktet gi høy kvalitet og være attraktivt for dem som bor eller oppholder seg der. For å sikre god luftkvalitet og reduserte støyproblemer må det innføres miljødifferensiert trafikantbetaling for utvalgte soner. Areal- og transportplanleggingen må altså samordnes for å gi alternative transportmidler en konkurransefordel på bekostning av privatbilismen.

Mer samordning og helhetlig tenking vedrørende utbyggingsmønsteret og trafikkveksten i Bydel Østensjø kan bidra til å dempe noen av de negative trafikkrelaterte konsekvensene som berører beboerne. Skullerud har som nevnt vært under kraftig utbygging uten at man har realisert nødvendige

forutsetninger for å avvikle økningen i trafikken. Området bør ha en direkte tilknytning til E6 og en høyere frekvens på t-banens avganger under rushtiden. Også planleggingen av Oppsal er preget av en stykkevis tilnærming til området. Mangelen av en overordnet analyse av områdene og trafikksituasjonen har ført til utbygging i bilbaserte områder og forringelse av lokalmiljøet gjennom trafikkvekst og fortetting. Skullerud og Oppsal har nådd sin smerteterskel, og tåler ikke videre økning i biltrafikk. Det er nødvendig at kollektivtilbudet utbedres raskt og at det iverksettes restriktive tiltak som hindrer gjennomkjøring med bil og parkering i gatene. Samtidig må infrastrukturen som tilrettelegger for syklende og gående oppgraderes.

Tennøy, Visnes og Aarhaug viser i en rapport fra 2013 at den gjennomsnittlige reiselengden i Osloregionen er kortest til arbeidsplasser i indre by og sentrum. Det fremgår også at reiselengden for dem som reiser kollektivt til jobb er lengst for dem som jobber i Oslo ytre øst (32,5 km tur-retur). Lange kollektivreiser for arbeidstakere som jobber på steder som Skullerud vil i sammenheng med god tilgang på parkeringsplasser føre til økt biltrafikk på hovedveier og lokalveier i området. Kontorarbeid og annen virksomhet som krever lite areal samtidig som det sysselsetter mange mennesker må derfor lokaliseres sentralt i byen hvor kollektivtilbudet er best og parkeringskapasiteten er lav.

Ved videre planlegging og regulering av områder bør den uformelle planformen VPOR (veiledende plan for det offentlige rom) unngås. Veiledende planer for offentlig rom er ikke juridisk bindende, og dermed ikke underlagt vanlige retningslinjer som sikrer grunneieres rettigheter, lokaldemokratiets mulighet til medvirkning og samordning mellom kommunale og statlige aktører. Bydel Østensjø viser til Kommunal- og moderniseringsdepartementets godkjenning av planstrategien for Oslo av 25.04.2014. Der pekes det på at vedtak med vesentlig virkning for arealbruken skal utarbeides i tråd med plan- og bygningsloven. Planlegging utenfor lovverket kan skape unødvendige forventninger og usikkerhet rundt stedets videre utvikling. Det anbefales heller å bruke områdereguleringsplaner som inngår i det konvensjonelle planhierarkiet og dermed er underlagt Plan- og bygningsloven og Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging. Reguleringsplanen er juridisk bindende og legger grunnlag for rammetillatelse til utbygging. De fleste detaljreguleringene utarbeides av utbygger, mens kommunen har det overordnede ansvaret for områderegulering. Kommunalt ansvar gir bedre utgangspunkt for lokaldemokratiets mulighet til å være premissleverandør, ikke bare høringsinstans, og skape samordning og synergi mellom ulike interesser. Når kommunen legger betydelige ressurser i å få til samordnet areal- og transportplanlegging er det mer effektivt å håndtere dette i områdereguleringsplaner enn i kommunedelplaner siden vedtakene blir juridisk mer bindende og dermed mer førende for hvordan infrastruktur og bygningsstruktur detaljert skal samordnes for å gi en mer bærekraftig byutvikling. Vi sikrer dermed mer helhetlige rammetillatelse og gir større tyngde til de utbyggerne som ønsker å realisere de verdiene samfunnsplanleggingen legger til rette for. Gode nærmiljø er mer attraktivt og har høyere økonomisk verdi.

VPOR kan derimot være til hinder for samordning da slike planer ikke gir retningslinjer for viktige aktører som Statens Vegvesen. VPOR kan dermed legge til rette for utbygging som ikke følges opp med nødvendig infrastruktur som imøtekommer trafikkvekst.

Et nærliggende eksempel på manglende samordning er den planlagte utbyggingen av Gjersrud-Stensrud. Gjersrud-Stensrud er Oslos siste store ubebygde område. Det planlegges å bygge opptil 10 000 nye boliger. 5000 av disse kan ved dagens planlegging ferdigstilles uten at det i forkant blir etablert t-banelinje. Utbyggingsområdet ligger i Bydel Søndre Nordstrand, men vil påvirke Bydel Østensjø gjennom økt trafikkvolum på gjennomfartsårene til og fra Oslo. E6 og Ring 3 har allerede nådd sin kapasitetsgrense. Som nevnt er bomstasjonen ved Abildsø plassert slik at mange reiser gjennom lokalveier som Enebakkveien, Østensjøveien og Trasoppveien for å unngå bomavgift. Ytterligere kø på hovedveiene vil gi bilister et ekstra incentiv til å velge lokalveier ved gjennomkjøring og dermed forsterke problematikken rundt trafiksikkerhet, forurensning og støy i de berørte områdene. For å oppnå målsetningen om null økning i biltrafikk og en arealutvikling som er langsiktig og bærekraftig er det nødvendig at kollektivforbindelser opprettes i takt med utbyggingen for å lede trafikkveksten over på bærekraftige transportmidler.

Forslag til løsninger og tiltak:

- Sikre at arealutviklingen styres mot å skape «gangavstandssamfunnet» gjennom å legge til rette for korte avstander mellom funksjoner.
- Kommunen inviterer lokaldemokratiet til å delta i områderegulering av utvalgte områder i Bydel Østensjø i henhold til planstrategien for Oslo og samordnet areal- og transportplanlegging.
- Avslutte bruken av VPOR. Lage fremtidige planer som er juridisk bindende og underlagt rammeverkene i Plan- og bygningsloven og Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging, slik at samordning, lokal medvirkning og grunneieres rettigheter sikres.
- Sentrere utbyggingen rundt kollektivknutepunkter, og unngå ny utbyggelse på bilavhengige lokaliseringer.
- Sikre at kollektivtilbudet utbygges i takt med nye nærings- og boligområder, som på Gjersrud-Stensrud.



**THIS ONE RUNS ON FAT
AND SAVES YOU MONEY**



**THIS ONE RUNS ON MONEY
AND MAKES YOU FAT**

10. Trafikksituasjonen mellom Ryen og Skullerud

Det foreligger mange trafikale utfordringer i området mellom Ryen og Skullerud. Enebakkveien er områdets sentrale gjennomfartsåre og opplever i dag stor trafikkbelastning. Det økte trafikkvolumet skyldes til dels bomstasjonens uheldige plassering ved Abildsø, og dels utbygging og større aktivitet på Skullerud og i Ryenområdet. Veien har fått mye fokus på grunn av flere ulykker i senere tid. Beboerne langs Enebakkveien har blant annet startet en lokal aksjonsgruppe som retter oppmerksomhet mot denne situasjonen. Den raske utviklingen av Skullerud og Ryenområdet tilsier at det bør foretas en samlet gjennomgang av trafikksituasjonen i området.

Noen av utfordringene i området er nært knyttet til Manglerudtunnelen. Når tunnelen ferdigstilles vil trolig noe av belastningen reduseres. Fortsatt pågående boligbygging og næringsutvikling vil imidlertid føre til at trafikkmengden uansett vil øke. Det må derfor søkes gode og helhetlige løsninger for området generelt, og Enebakkveien spesielt. Nedenfor identifiseres fokusområder og tiltak som bør iverksettes for å bedre trafikksituasjonen. I tillegg til punktene nedenfor er det kommet mange innspill på trafiksikkerhetstiltak fra bydelens beboere. Disse framkommer i den vedlagte oversikten over innspill.

Fokusområde 1 – Enebakkveien/Skullerudveien

Enebakkveien er hovedferdselsåre gjennom et område med høy boligtetthet. Strekningen er skolevei for barna på Abildsø skole og brukes også hyppig av bydelens øvrige beboere. Ettersom trafikken har tiltatt på veien har lokalsamfunnet engasjert seg sterkt for å bedre trafiksikkerheten. Bakgrunnen for engasjementet er flere nestenulykker og ulykker, hvorpå en av disse hendelsene endte med dødsfall for en fotgjenger. For å hindre ulykker må fokuset rettes mot å redusere trafikkvolumet på Enebakkveien mellom Skullerud og Ryen, samt øke sikkerheten for alle trafikanter i området. Enebakkveien fungerer i dag svært dårlig både for fotgjengere, bilister og syklistere.

Det er spesielt to faktorer som fører til at Enebakkveien fungerer som en gjennomfartsåre og ikke en lokalvei. Den første faktoren er bomstasjonens plassering etter avkjørselen på E6 ved Abildsøkrysset. For å unngå bomavgift velger mange å kjøre gjennom Enebakkveien fra Abildsø til Ryen. Den andre faktoren omhandler nærings- og boligutbygging på Skullerud. Skullerud mangler utkjørsel til E6, noe som medfører at trafikanter må kjøre gjennom Enebakkveien til og fra Abildsø eller Ryen for å komme ut på hovedveien.

Dagens situasjon fører til saktegående kø i rushtiden. Det er også problemer knyttet til fartsoverskridelser. Enebakkveien har i dag få fartsdempende tiltak som fartsdumper, fotobokser og fotgjengeroverganger med lysregulering. I følge beboeraksjonen er rutebussene (linje 70, 73, 78 og 79) blant verstingene når det gjelder fartsoverskridelser, ettersom de tilsynelatende bruker Enebakkveien til å ta igjen forsinkelser. Veien har i utgangspunktet lav tillatt hastighet på hele strekningen. Det er imidlertid mange trafikanter som ikke respekterer 40-sonen ettersom veien er god og oversiktlig og dermed kan invitere til høyere fart.

For å ivareta sikkerheten til de mange barna som bruker Enebakkveien og de omkringliggende stikkveiene som skolevei må en rekke tiltak gjennomføres. Det er svært positivt at fartsgrensen nå skal reduseres fra 50 km/t til 40 km/t på strekningen sør for Abildsøkrysset. Det er også gledelig at beboernes bekymringer nå i større grad blir tatt på alvor, og at det skal opprettes opphøyde gangfelt på Enebakkveien og i noen av stikkveiene. Det er imidlertid også behov for flere tiltak. Det må etableres lyskryss der hvor Skullerudveien møter Johan Scharffenbergsvei. Stikkveiene til Enebakkveien må også merkes med fotgjengeroverganger ved kryss slik at trafikksituasjonen blir oversiktlig og strukturert både for bilister og fotgjengere. I tillegg må det sørges for bedre belysning av veibanen og fortauet i Enebakkveien.

Når Enebakkveien ble utvidet på 1970-tallet ble det laget brede fortau på begge sider av veien med oppkjøringsramper ved hvert kryss. For omtrent 6 år siden ble det merket opp for sykkelfelt på fortauet. Merkingen ble etter en stund fjernet, da den ikke var i tråd med reglementet rundt merking av sykkelfelt. Siden etablering av oppmerket sykkelfelt ikke medfører noen endring i eksisterende veiareal er det nødvendig å flytte fortauskanten, legge ny asfalt og ny merking for å opprette en tilfredsstillende sykkelvei.

Som nevnt preges Enebakkveien i dag av stor trafikk og saktegående kø. Dette fører til at kollektivtrafikken forsinkes, da særlig rute 70 og 73 som bruker veien opp til Ryenkrysset. Med bakgrunn i dette bør det opprettes et kollektivfelt i kjørefeltet mot sentrum på den nordre delen av Enebakkveien. Kollektivfeltet kan gå fra krysset ved Sandstuveien til Ryenkrysset. Veibanen på denne strekningen er bredt nok til at et slikt felt er mulig. Realiseringen av et slikt felt vil gi kollektivtrafikken et konkurransefortrinn og dermed bidra til redusert biltrafikk. Den siste delen av kollektivfeltet ved Ryen kan åpnes opp for alle kjøretøyer og brukes til å lage en egen innkjøring til rundkjøringen for de som skal reise videre på Ring 3.

Forslag til løsninger og tiltak:

- Flytting av bomstasjonen ved Abildsø slik at den ligger sør for avkjøringen fra E6 til Abildsøkrysset.
- Implementering av fartsreducerende tiltak i Enebakkveien som elektronisk fartsmåling, flere fartsdumper, fotobokser, innsnevring i veibanen o.l.
- Lysregulering av fotgjengeroverganger i Enebakkveien/Skullerudveien. Særskilt krysset ved Skullerudveien og Johan Scharffenbergsvei
- Etablere bedre belysning av veibanen og fortauet.
- Flytting av fortauskanten for å etablere ny sykkelvei.
- Oppmerking av fotgjengeroverganger i stikkveiene omkring Enebakkveien.
- Etablere kollektivfelt på nordre del av Enebakkveien mot Ryenkrysset.

Fokusområde 2: Fotgjengerovergang Østensjøveien/Grågåsvaien

Denne fotgjengerovergangen er en av områdets mest brukte. Den leder skolebarn fra de store rekkehusområdene på sørsiden av Østensjøveien over til Abildsø skole. Overgangen er allerede lysregulert, og bevoktet av skolepatrulje på morgen og ettermiddag. Flere tiltak er imidlertid nødvendig for å bedre trafiksikkerheten ved overgangen. Beboere melder om livsfarlige nærulykker, bilister som holder svært høy fart, og manglende respekt for stoppsignal. Tidligere har blant annet et av lyssignalene blitt meiet ned av en bil med altfor høy fart. Beboere i området melder om busser, lastebiler og personbiler som passerer overgangen på rødt lys med opptil 70 km/t, i nærheten av barn som venter på fortauet. Denne situasjonen skyldes i stor grad at mange bilister ikke blir oppmerksomme på lyskrysset før de kommer i umiddelbar nærhet til det, og dermed ikke rekker å redusere farten tilstrekkelig. Etableringen av en «lysbro» (se bildet på neste side) vil kunne redusere dette problemet.

Så langt har det ikke skjedd alvorlige ulykker i overgangen. Dette kan skyldes tilfeldigheter, samt det faktum at mange beboere er redde for overgangen og passer godt på barna ved kryssing. Noen forlanger sågar at barna går ned til Østensjøvannet og krysser under broen for å unngå overgangen. Det kan imidlertid kun være et tidsspørsmål før en alvorlig tragedie skjer her, og mange beboere anser dagens situasjon som «en ulykke som venter på å skje».

Forslag til løsninger og tiltak:

- Fartsmåling, kameraovervåking og/eller politikontrollering av fotgjengerovergangen for å bekrefte dagens situasjon.
- Hastighetsdempende tiltak forut for overgangen for å forhindre at bilister øker farten inn mot lyskrysset for å kunne passere på grønt lys.
- Tydeligere merking av fotgjengerovergangen – gjerne med blinkende lys/ «lysbro» (se bilde under) eller andre løsninger.
-

Fokusområde 3: Skullerud

Utbygging av bolig- og næringsbygg på Skullerud har ført til økt trafikk inn i et nærmest lukket system. Bydel Østensjø har kun to forbindelser til E6 i dag. For å komme ut på hovedveien må bilister kjøre om Ryen eller Abildsø. Dette medfører at trafikken til Skullerud må gå langs skoleveier som Enebakkveien og General Ruges vei og gjennom eksisterende boligområder. Det er lagt opp til en svært høy utnyttelsesgrad av området, men reguleringsplanene fremstår som foreldete, lite hensiktsmessige og dårlig tilpasset området som helhet. Tetthetsgraden er basert på urealiserte prosjekter, som en forbindelse fra Skulleruddumpa til E6. Som nevnt tidligere tillates det opptil 9 ganger så mange parkeringsplasser ved næringsbygg på Skullerud enn ved Bryn som har knutepunktstatus. Dette belønner bilbasert virksomhet i et område som ikke er egnet for dette. De skadelidende er bydelens beboere som opplever mer støy, forurensning og utrygghet i trafikken.

Utbyggingen av området har ikke blitt fulgt opp med nødvendige oppgraderinger av kollektivtilbudet og veisystemet. For å avvikle trafikkveksten må kapasiteten på t-banens linje 3 og områdets bussforbindelser økes med flere avganger i rushtiden. Det er også nødvendig med oppgraderinger av veinettet. For at bilister skal sluses inn på motorveien, i stedet for å benytte seg av mindre lokalveier til gjennomkjøring, må det opprettes en forbindelse mellom E6 og Skulleruddumpa.

Opprettelsen av en forbindelse mellom E6 og Skullerud kan føre med seg visse negative konsekvenser. Eksempelvis kan det medføre økt trafikk, støy og forurensning for beboere i Skullerudbakken. Johan Scharffenbergsvei, som vil være den naturlige forbindelsen til hovedveien, er kanskje heller ikke dimensjonert for å tåle økningen i trafikkvolum en slik forbindelse vil medføre. Et alternativ er å bygge en helt ny vei fra General Ruges Vei og videre langs Ljanselva til E6. Dette alternativet vil medføre langt høyere kostnader, men ikke berøre områdets beboere i samme grad.

Åpningen av en slik forbindelse vil være kostbart og omfattende, men å spre trafikken på flere utkjøringer vil på sikt være et viktig bidrag til å minske belastningen på trafikkutsatte områder, og øke tilgjengeligheten til Skulleruds nærings- og boligområder. Veksten i Skullerudområdet gjør det nødvendig å starte arbeidet med å opprette en slik forbindelse snarlig.

Det er svært gledelig at Skullerud nå, etter forslag fra Bydelsutvalget, inkluderes i utkastet til ny kommuneplan som en «Hensynssone for krav om felles planlegging». Det er også positivt at den foreløpige kommuneplanen åpner for å gi Skullerud status som knutepunkt. Det er svært viktig at det gjøres helhetlige vurderinger før tiltak iverksettes, og at planleggingen av feltene i området samordnes slik at utviklingen bidrar til en forbedret trafikk situasjon. Dette bør føre til at det etableres bedre sykkel- og gangforbindelser i området slik at flere lar bilen stå. Bydelen registrerer imidlertid at Oslo kommune åpner for bruken av veiledende planer på Skullerud. Som nevnt tidligere er bruken av slike planer lite hensiktsmessige for å ivareta viktige hensyn på et overordnet nivå. Kommunal- og Moderniseringsdepartementet har tidligere påpekt at vedtak med vesentlig virkning for arealbruken skal utarbeides gjennom juridisk bindende planer som er i tråd med plan- og bygningsloven. En veiledende plan for Skullerud vil ikke være gjeldende for Statens vegvesen, og vil dermed ikke kunne sikre en forbindelse til E6. I lys av dette må denne planformen unngås når det nå skal utarbeides en helhetlig plan for området.

Forslag til løsninger og tiltak:

- Åpne opp en ny forbindelse til E6 ved Skulleruddumpa.
- Vurdere en alternativ trasé fra General Ruges vei og bygge ny vei i hellingen langs Ljanselva.
- Øke kapasiteten på busslinjenes og t-banens avganger.
- Utarbeide en helhetlig og juridisk bindende plan for området.
- Etablere bedre gang- og sykkelforbindelser.

Fokusområde 4: Forlengelse av Enebakkveien til rundkjøringen ved Skullerudbakken og E6

I dag ligger møbelforretningen Living, to trelastvarehus og noen industribygg i enden av Enebakkveien ved E6. All trafikk til dette området går nå via Enebakkveien og Skullerudveien. Det foregår stor utbygging i vesthellingen nedenfor Gamle Enebakkvei. Dette vil føre til en økning i trafikken som vil legge ytterligere legge press det allerede overbelastede Abildsøkrysset, samt øke trafikken på Enebakkveien forbi Abildsø skole.

Utbyggingen og den relaterte trafikkveksten taler for at Enebakkveien må forlenges til rundkjøringen ved Skullerudbakken. En forlengelse av Enebakkveien til rundkjøringen ved E6 bør være rimelig og enkelt å gjennomføre. Det vil gagne området rundt Abildsøkrysset, men også kunne stimulere næringslivet ved å øke tilgjengeligheten til Skullerud. Sammen med åpningen av Skullerud-området mot E6 vil synergieffektene bli store, og gjennomgangstrafikken forbi Abildsø vesentlig mindre.

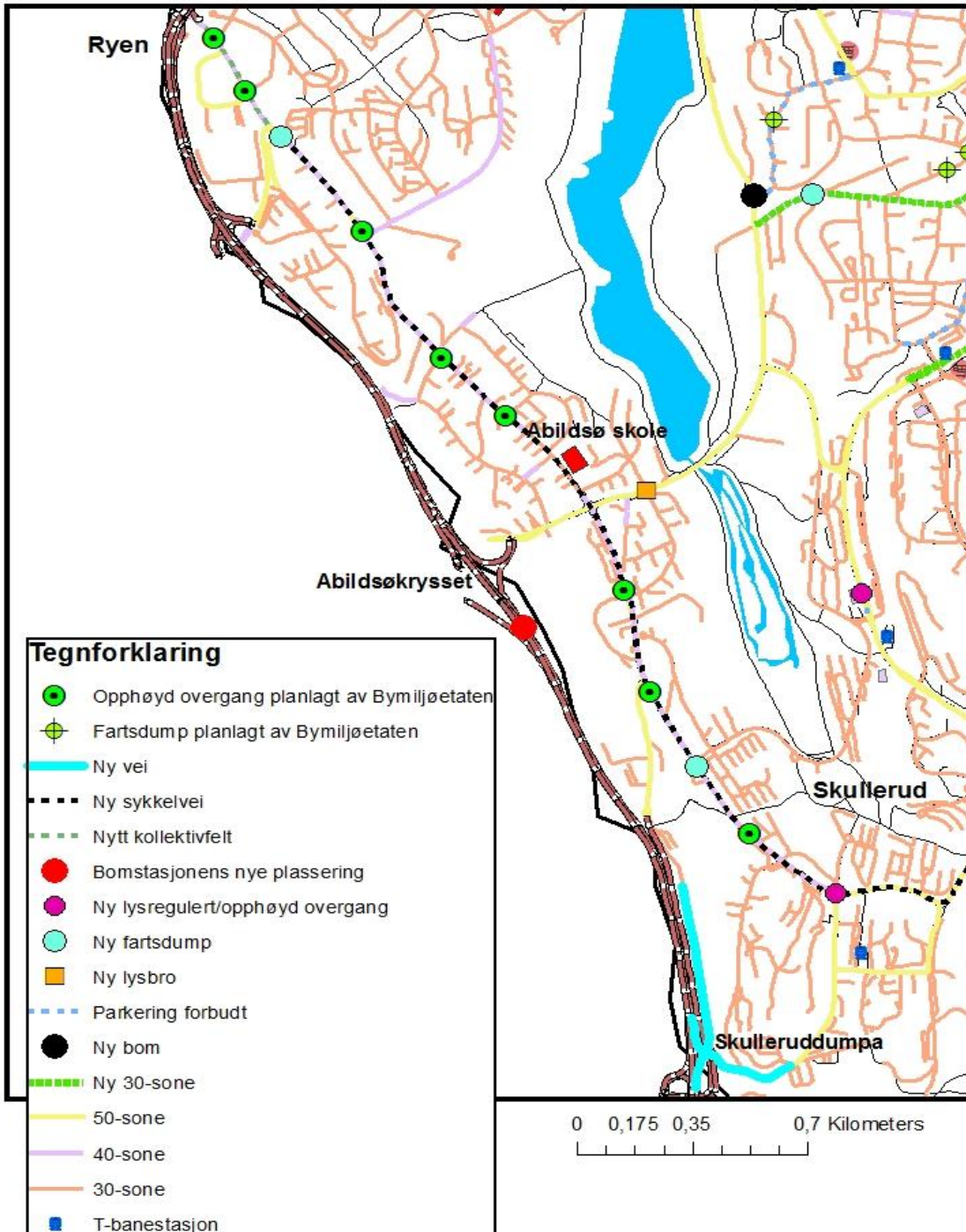
Forslag til løsninger og tiltak:

- Forlenge Enebakkveien til rundkjøringen ved Skullerudbakken og dermed åpne opp industriområdet i Enebakkveien til E6.



Abildsøkrysset 1949.
Foto: Oslo Byarkiv

Ryen og Skullerud



Kartdata som viser veinett og holdeplasser er levert av Bymiljøetaten. Kartet er utarbeidet av Markus Vetrhus. Bymiljøetaten er ikke ansvarlig for kartets kvalitet eller utforming.

11. Trafikksituasjonen Bryn og Oppsal

Området strekker seg fra det etablerte boligområdet på Oppsal, forbi Skøyenåsen og Østensjø skoler, og videre til det nybygde området ved Bryn senter. Hovedtrafikkårene i området er Østensjøveien og Haakon Tveters vei. Østensjøveien har en årsgjennsnittstrafikk (ÅDT) på 12 000 før rundkjøringen ved Haakon Tveters vei. Etter rundkjøringen fordeler trafikken seg på Haakon Tveters vei (ÅDT 8200) og Østensjøveien (ÅDT 6500).

Trafikkbelastning i området gjør seg spesielt gjeldende i rushtiden. Bilbasert arealutvikling og for liten satsning på alternative transportmidler har ført til at de omkringliggende veiene preges sterkt av saktegående kø. Den økende trafikkbelastningen på Østensjøveien utgjør en alvorlig trussel for Østensjøvannets biologiske mangfold. Store deler av området er for dårlig tilrettelagt for fotgjengere og syklist, noe som medfører at bilen får befestet sin posisjon som det dominerende transportmidlet. Flere veier er også fylt av gateparkerte biler. Gateparkeringen gjør fremkommeligheten, spesielt om vinteren, dårlig.

Til sammen skaper disse elementene en svært uheldig trafikksituasjon i området, både med tanke på lokal forurensning og trafiksikkerhet.

Fokusområde 1: Bryn

Plan- og bygningsetaten har utarbeidet en veiledende plan for Bryn (VPOR Bryn). Som nevnt tidligere neglisjerer bruken av veiledende planer grunneieres lovfestede rettigheter og lokaldemokratiets mulighet til medvirkning, da de ikke er underlagt Plan- og bygningsloven. I lys av dette må det igangsettes en områderegulering i tråd med Plan- og bygningsloven som tar utgangspunkt i VPOR Bryn.

VPOR Bryn legger opp til en svært høy utnyttelsesgrad av området. Om planen realiseres vil dette utvilsomt føre til en betydelig økning i biltrafikken. Kapasiteten på veien ved Bryn er allerede sprengt. Østensjøveien har saktegående kø gjennom hele rushtiden. Området er i tillegg svært krevende for fotgjengere og syklist. Sykkelveien fra Østensjøvannet mot Brynseng er eksempelvis preget av mange brå avslutninger.

I følge tall fra Oslo kommune er Bryn senter å regne som et av de mest bilbaserte kjøpesentrene i ytre by. Strekningen fra Høyenhall stasjon til Bryn senter har per i dag ingen tilfredsstillende reiseruter for gående. Det er derfor gledelig at det nå er igangsatt tiltak for å bedre fremkommeligheten, både for fotgjengere og syklist i området. Sammenhengende gang- og sykkelveinett er en fundamental forutsetning for å bedre trafiksikkerheten og oppnåelsen av politiske målsetninger. Trafikkbildet for gående og syklist er fremdeles svært utfordrende i området. Eksempelvis finnes det i dag et utsatt ulykkespunkt ved Bryn stasjon. Ulike trafikantgrupper er blandet sammen med en stor mengde biler i flere ulike retninger. Mange gående krysser veien for å komme til eller fra Bryn stasjon, samtidig som bilister svinger til venstre inn på Ring 3 via Nils Hansens vei; noe som presser syklist ut av sykkelfeltet. Bydel Østensjø forutsetter at trafikksituasjonen blir forbedret ved byggingen av ekstra lang Manglerudtunnel. Frigjort areal kan brukes til gagn for ikke-motoriserte trafikanter.

Dårlig tilrettelegging for andre trafikanter enn bilister gjør seg også gjeldende flere andre steder i området. Eksempelvis krysser Skøyenbakken fortauet på Østensjøveien uten at det er markert med fotgjengerfelt. Utbyggingen av sykkelfelt i østlig retning på broen over E6 ved Bryn har også stanset opp mens utbyggingen av nytt kollektivfelt foregår. Om situasjonen for syklende skal forbedres må utbyggingen av sykkelveinettet prioriteres slik at det ikke stoppes eller utsettes som følge av andre prosjekter. Den store trafikkbelastningen og dårlige infrastrukturen for gående og syklende blir tydeliggjort i ulykkesstatistikken. Årsberetningen for trafikkulykker fra 2013 viser at det har forekommet mange ulykker ved Bryn i senere tid.

I VPOR Bryn planlegges det å betjene det økte transportbehovet som følger utbyggingen med hyppigere bussavganger. Det foreslås at kapasiteten på noen av busslinjene økes til å ha avganger hvert 45. sekund i rush-retning i makstimen (75 busser i timen). Sett i lys av at kapasiteten allerede er sprengt på veinettet i området er det god grunn til å stille spørsmålsteget ved realismen i dette kollektivtiltaket, selv etter etablering av nye kollektivfelt. Området må heller betjenes med skinnegående transportmidler, og utbyggingstakten må tilpasses kapasiteten på disse.

Som beskrevet tidligere er utbyggingen av ekstra lang Manglerudtunnelen særdeles viktig for utviklingene av Brynsområdet. Den vil fange opp mye av gjennomgangstrafikken som er knyttet til E6. Tunnelen vil frigjøre verdifullt areal til steds- og knutepunktutvikling. Disse arealene må brukes til å forbedre fremkommeligheten og trafikksituasjonen for fotgjengere og syklister, samt til å øke kollektivtrafikkens kapasitet. Frigjort areal kan eksempelvis brukes til å opprette en «sykkelmotorvei». Realiseringen av Manglerudtunnelen er det eneste tiltaket som kan redusere de høye verdiene av støy og luftforurensning som preger området i dag. Dette forutsetter at det også etableres gode rampeløsninger til tunnelen på Ryen og Bryn slik at mest mulig av den lokalt genererte biltrafikken kan gå under bakken. Utbyggingen av kollektivfelt som pågår i dag vil ikke være bortkastet når tunnelen realiseres. Kollektivtraseen kan benyttes også etter at storparten av biltrafikken blir lagt i tunnel. Lavere fartsgrenser og rundkjøringer vil sikre at trafikken som går over bakken gir mindre lokale miljøbelastninger.

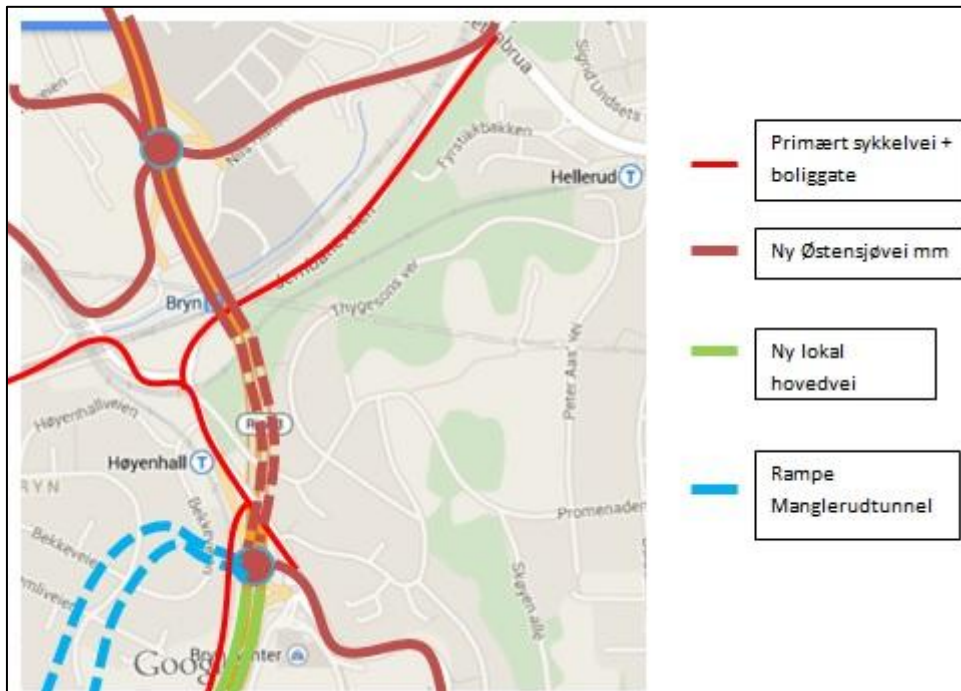
Byggingen av Manglerudtunnelen fra Teisen til Abildsø gir også muligheten til å trafikksanere Bryn Torg og Bryn Stasjonsby. Bryn stasjonsby er Norges eldste og best bevarte. En må reise til Storbritannia for å finne dets like. Ved realiseringen av tunnelen kan stasjonsbyen opprettes som et yndet rekreasjonsområde som tilbyr intime landskapsrom. Bryn stasjonsby kan da inngå i den blågrønne korridoren tilknyttet Alna miljøpark. Alna miljøpark bør igjen knyttes til turstiene rundt Østensjøvannet slik at bydelen får et sammenhengende turveinnett.

En annen mulighet som åpner seg ved utbyggingen av Manglerudtunnelen er å legge om trafikken som i dag går på Østensjøveien mellom Bryn senter og Brynseng, til dagens Brynstunnel. Bryn Torg kan da tilbakeføres som et lokalt sentrumsområde skjermet for biltrafikk. Dette vil også gi bedre fremkommelighet for syklister og kollektivtrafikken. I tråd med dette er det viktig at videre utbygging av Bryn senter ikke legger til rette for økt parkeringskapasitet eller butikkdrift som vil forsterke de eksisterende trafikkproblemene.

Forslag til løsninger og tiltak:

- Utbygging av ekstra lang Manglerudtunnel.
- Bygge ut et sammenhengende gang- og sykkelveinett slik at det blir lettere å ferdes i området ved ikke-motoriserte transportmidler.
- Utarbeide en juridisk bindende områderegulering av Bryn med utgangspunkt i VPOR Bryn.
- Sikre at arealutviklingen baserer seg på at transportbehovet må betjenes med skinnegående transportmidler, sykkel og gange.

Kart som illustrerer ønsket utvikling på Bryn:



Kilde kartdata: Google

Fokusområde 2: Oppsal

Oppsal har opplevd kraftig vekst og utbygging, uten tilhørende oppgraderinger av infrastruktur og kollektivtilbud. Dette har ført til økt trafikkbelastning og problemer relatert til biltrafikk.

Trafikkproblemene er spesielt tydelige i Haakon Tveters vei, men også mindre veier som går gjennom boligområder brukes i økende grad til gjennomkjøring av bilister. Det er gledelig at det nå planlegges å redusere fartsgrensen fra 50 km/t til 40 km/t i Haakon Tveters vei og Østmarkveien og at det skal opprettes tre nye opphøyde gangfelt på strekningen. Flere tiltak må imidlertid iverksettes i sammenheng for å bedre trafikksituasjonen.

Med bakgrunn i områdets trafikkproblemer har bydelsutvalget foreslått for Bymiljøetaten og Byutviklingskomiteen at Haakon Tveters vei og Østmarkveien bygges om til miljøgate. Bydel Østensjø oppfatter begrepet miljøgate å betegne en vei der gjennomkjøring er tillatt, men som er bygget slik at

den innbyr til lav fart, høy oppmerksomhet og tilretteleggelse for lokaltrafikk. Elementer som bør inngå i ombyggingen er:

- Gang- og sykkelveier.
- Fartsdumper og/eller opphøyde gangfelt.
- Fortausutvidelser i kryss.
- Vekselsvise innsnevring av kjørebane (med lommer for parkering).
- Gjennomgående kantstein på sideveier i kryss for å understreke vikeplikt.
- Busslommer avgrenset med kantstein.
- Oppmerking av parkeringsplasser, kombinert med forbud mot å parkere utenfor oppmerkede plasser.
- Estetisk oppgradering med høyt innslag av grønne elementer, som busker og trær.
- Møblering av fortau.
- Belysning.

En undersøkelse fra Transportøkonomisk institutt viser at miljøgater reduserer antall personskadeulykker med 25-45 % og antall materiellskadeulykker med 15-35 %. Byggingen av en miljøgate vil redusere gateparkering i øvre del av Haakon Tveters vei, noe som vil bidra til å skape et mer oversiktlig trafikkbilde. I tillegg må gateparkering gjøres forbudt på strekningen fra Østmarkveien til Oppsal terrasse. Dette bør kunne gjennomføres uten en dramatisk reduksjon i totalt antall p-plasser. Det er en lang rekke inn- og utkjørsler på strekningen. Fremkommeligheten vil først og fremst bedres ved at det ikke parkeres på begge sider av gaten samtidig. Gjennom god planlegging kan lommer for parkering anlegges slik at de legges parallelt med inn- og utkjørsler, og dermed gi trafikanter bedre oversikt i kryss. Ved å opprette oppmerkede parkeringsplasser kan også arealet utnyttes mer effektivt ved at avstander mellom parkerte biler reduseres og parkeringsarealet struktureres i en form som fremstår ryddig og organisert.

Undersøkelser fra andre miljøgater viser at de nevnte tiltak fører til mer utendørsaktivitet. De fysiske forbedringene gjør det mer attraktivt å bruke gaten både til nødvendige aktiviteter (flere som går og sykler) og rekreasjon (flere som spaserer og oppholder seg i gaten uten å ha spesielle ærend). Oppgradering av gaten gir også ringvirkninger i form av standardheving av private utearealer og oppussing av bygninger. Økt utendørsaktivitet er positivt i seg selv, men dette vil i tillegg føre til økt sosial kontroll og bidra til at beboernes opplevelse av trygghet øker. I lys av disse positive effektene vil Bydel Østensjø etablere miljøgate fra rundkjøringen ved Østmarkveien og Hellerudveien til rundkjøringen ved Haakon Tveters vei og Østensjøveien.

I innspillene til denne planen har det kommet en rekke bekymringsmeldinger fra beboere og lokale organisasjoner på Oppsal. I tillegg til å bygge ut miljøgate i Haakon Tveters vei og Østmarkveien bør trafiksikkerhetstiltak iverksettes på en rekke andre strekninger. Eksempelvis må det innføres forbud mot gateparkering og gjennomkjøring i Oppsalveien. Bom og snuplass ble innregulert på veien allerede i 1976, men dette har aldri blitt iverksatt. Med bakgrunn i sterkt engasjement fra beboerne vedtok bydelsutvalget i 2012 å be Bymiljøetaten om å stenge Oppsalveien for gjennomkjøring. Dette har ikke blitt fulgt opp. Det er positivt at det nå skal bygges fartsdumper i Oppsalveien, Østbysvingen, Østbyfaret og Kampheimveien. Bydel Østensjø gleder seg også over at fartsgrensen reduseres til 40 km/t på Haakon Tveters vei og Østmarkveien og til 30 km/t i Låveveien. Det er imidlertid behov for flere tiltak. Økende mengder gjennomgangstrafikk gjør det nødvendig at Østmarkveien og Haakon Tveters vei bygges ut til

en fullverdig miljøgate. Oppsalveien må stenges med automatisk bom, og parkering må gjøres forbudt på strekningen.

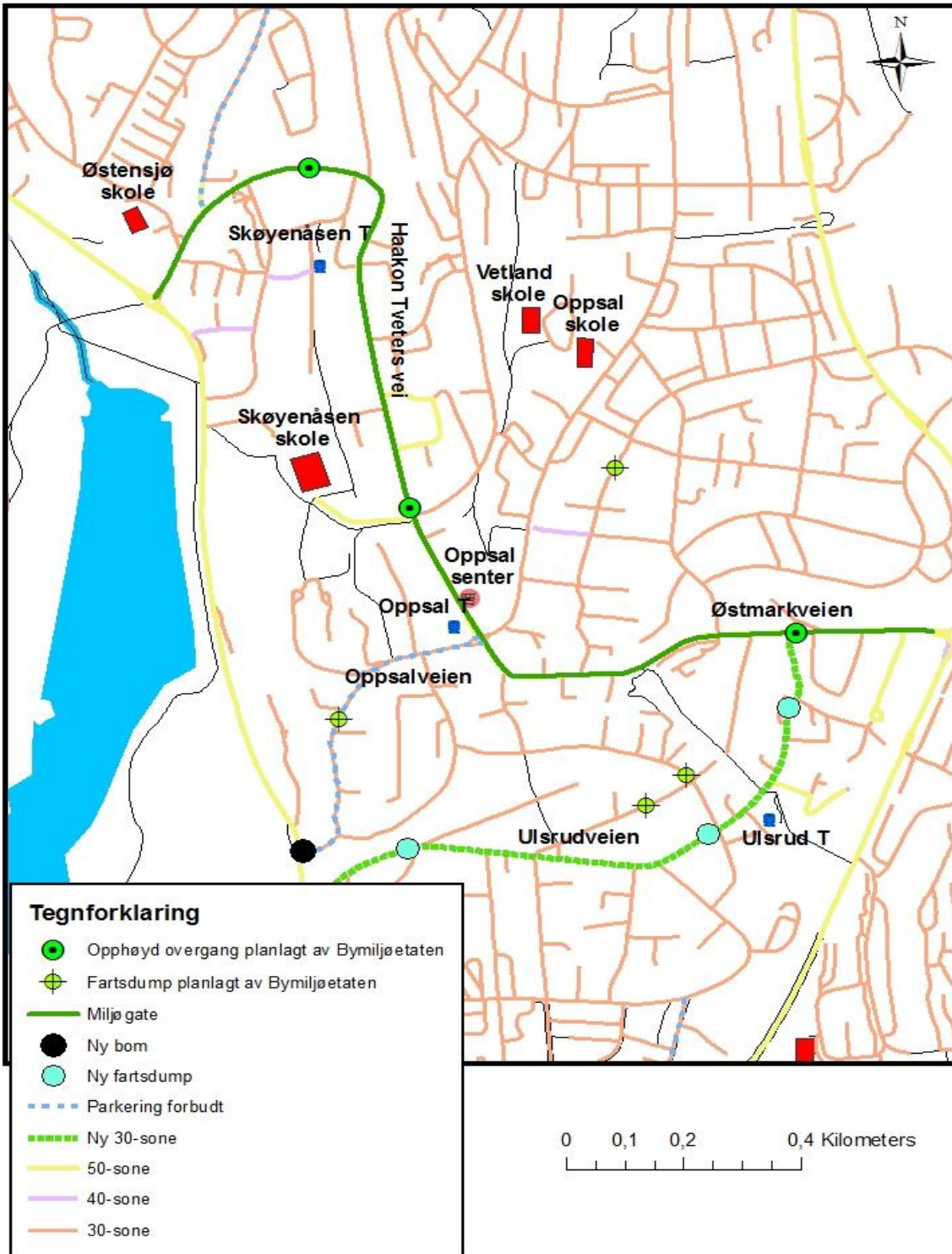
Videre oppleves veiene rundt Østensjø skole som trafikkfarlige av elever og foreldre. I krysset ved Dalbakkveien og Terrasseveien må det opprettes to fotgjengerfelt for å tilrettelegge bedre for fotgjengere og forhindre farlige situasjoner ved kryssing av veien. Det må også bygges ut fortau på den delen av Låveveien som fører til Hellerud t-banestasjon. I Fugleliveien, Johan Evjes vei og Thygesens vei må det opprettes flere fartsdumper og/eller bygges fortau for å bedre sikkerheten. Det må også opprettes fotgjengeroverganger i begge endene av Fugleliveien. I Oppsalveien mangler det fortau på deler av veien som må utbygges. Utover disse tiltakene må skoleveiene merkes tydelig, slik at bilister blir oppmerksomme på elevene som ferdes i samme område.

Forslag til løsninger og tiltak:

- Bygge ut og opprette miljøgate i Østmarkveien og Haakon Tveters vei.
- Stenge Oppsalveien med bom og gjøre parkering forbudt på strekningen.
- Opprette fartsdumper, fotgjengeroverganger, fortau og god skilting på skoleveiene.



Oppsal



Kartdata som viser veinett og holdeplasser er levert av Bymiljøetaten. Kartet er utarbeidet av Markus Vetrhus. Bymiljøetaten er ikke ansvarlig for kartets kvalitet eller utforming.

12. Trafikksituasjonen Trasop og Godlia

Den følgende beskrivelsen omhandler området rundt Oppsal Arena, samt Godlia og Hellerud t-banestasjon. Hovedtrafikkåren i området er Ytre Ringvei med årsdøgntrafikk på 15 000. Veien går direkte forbi Trasop skole, og er en av de mest trafikkerte veiene i bydelen. Trafikkbelastning og parkeringsproblemer gjør seg også gjeldende på stikkveien ved Godlia skole og Oppsal Arena. Utfordringene har tiltatt i styrke etter utbyggingen av den nye hallen. Arrangementer og tilstelninger fører i perioder til særskilt mye trafikk i området.

Fokusområde 1: Trasop skole og Godlia skole

For å redusere biltrafikken og forbedre trafikksikkerheten er det viktig at flest mulig av elevene går eller sykler til bydelens skoler. For å oppnå dette er det nødvendig å iverksette trafikksikkerhetstiltak og bygge ut infrastruktur som bedrer fremkommeligheten for gående og syklistene. Det må skiltes godt ved skoleveier og markeres for 30-soner i de områdene barna ferdes. Fortauene og belysningen må vedlikeholdes systematisk. Dette gjør seg spesielt gjeldende på vinterstid, hvor dårlig brøyting av fotgjengerfelt skaper smale gangstier for gående.

Det finnes en rekke spesifikke punkter som har behov for utbedring. Den korte veistubben fra Vetlandsveien til Godlia skole må skiltes med innkjøring forbudt for å forhindre at foreldre kjører elevene helt til skoleporten, og dermed skaper utfordringer for de som går langs strekningen.

Trafikksikkerhetstiltak må også iverksettes i området rundt Trasop skole. Elektronisk nedsatt hastighet i skoletida forbi skolen synes å ha god effekt. Det er imidlertid ønskelig å forlenge sonen med nedsatt hastighet i sørlig retning, slik at gangfelt sør for skolen blir innenfor 30-sonen.

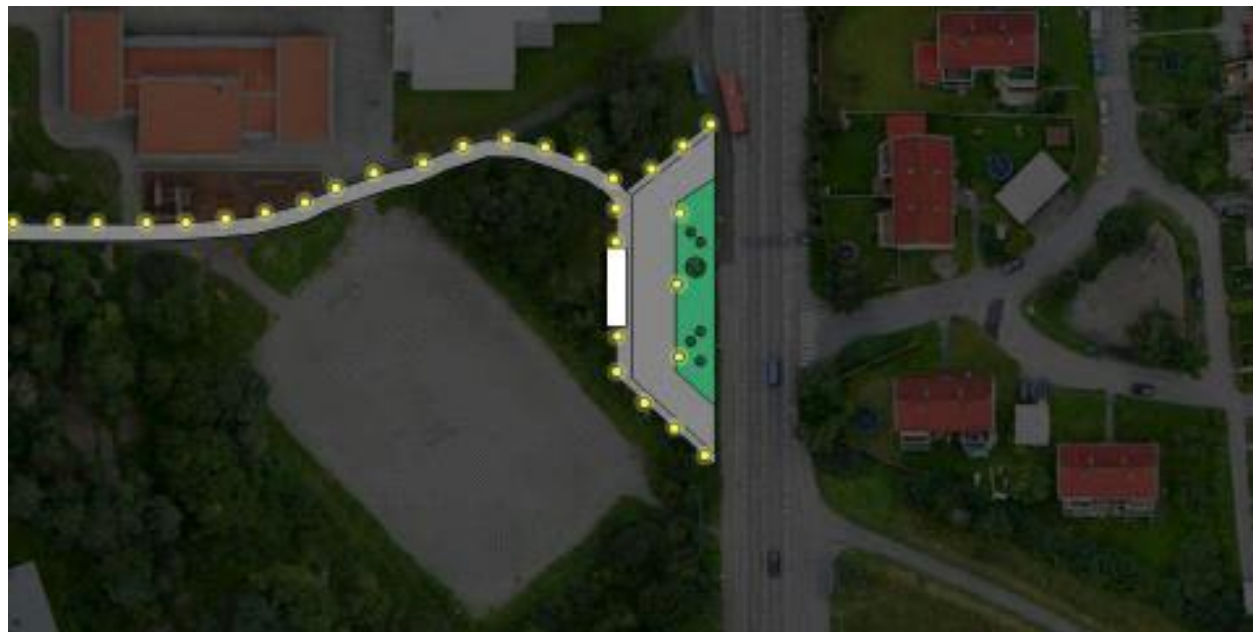
Videre er det ikke anlagt fortau i Hellerudveien, der denne kommer ut på Ytre Ringvei (ved sperringen). Dette medfører uryddig parkering som presser fotgjengere langs Ytre Ringvei må ut i veibanen. Det er heller ikke markert for fotgjengerovergang mellom i krysset hvor Hellerudfaret møter Vetlandsveien. Det er ikke markert sykkefelt i Ytre Ringvei, til/fra Hellerudveien og Tveita. Dette er et av stedene i Oslo der etablert sykkefelt brått ender. Det er heller ikke fortau på strekningen, dermed blandes syklistene, fotgjengere og bilister. Strekningen har også mange inn- og utkjøringer til boliger og som gjør trafikkbildet noe uoversiktlig.

Det er en kjærkommen forbedring at den nå skal etableres en ny fartsdump i Solbergliveien. Det er imidlertid også behov for å oppgradere fartsdumpen som ligger rett sør for der Solbergliveien møter Mekanikerveien. Denne fungerer i dag svært dårlig som fartsreduserende tiltak på grunn av slitasje. Det bør også opprettes ytterligere fartsdumper før kryssene hvor Godlia Parksti møter Skøyenbrynet, Solåsveien og Arne Garborgsvei. Dette vil bedre trafikksikkerheten for mange skolebarn. Kryssene oppfattes i dag som uoversiktlige og preget av biler i høy hastighet. Videre bør det vurderes å gjøre gjennomkjøring forbudt under rushtiden fra Stordamsveien og gjennom Vetlandsveien til Hellerudfaret. Denne strekningen benyttes i dag av mange bilister for å unngå bilkøen som går langs Hellerudveien/Ytre Ringvei. Et slikt tiltak kan hindre at køen forplanter seg innover i boligområdene under rushtid.

Videre har situasjonen den siste tiden har vært preget av tre byggeprosjekter rundt Trasoptunet og ved krysset i Solbergliveien og Ytre Ringvei. Byggingen har ført til et mer uoversiktlig trafikkbilde for beboerne i området, spesielt for elevene som bor sør for skolene. Bydel Østensjø ber derfor om at det gjøres grundige konsekvensutredninger hvis flere utbygginger planlegges å starte samtidig på mindre geografiske områder i fremtiden. Utbyggingen av leiligheter vil også resultere i fremtidig trafikkvekst. Det er nødvendig at denne trafikkveksten ledes bort fra boligområdene, og at restriktive og fartsreducerende tiltak iverksettes for å ivareta trafiksikkerheten og stimulere til bruk av miljøvennlige transportmidler.

Bydelsutvalget har tidligere vedtatt et forslag om å bygge en «kiss and ride»-løsning vestsiden av Hellerudveien, ved siden av Trasop skole. Løsningen vil gi foreldre mulighet til å slippe av barna i et avkjøringsfelt ved områdets hovedtrafikkåre, og dermed redusere biltrafikken på de mindre veiene i nærheten av skolene og boligområdene. Elevene som slippes av vil kunne ta seg videre til skolen og idrettsanlegget gjennom en belyst gangvei som opprettes i sammenheng med avkjøringen. Nedenfor vises en illustrasjon som presenterer denne løsningen. Bydel Østensjø mener en slik løsning kan gi en tryggere skolevei for elever, og redusere logistiske utfordringer til foreldre som skal kjøre barn til og fra skole og trening.

«Kiss and Ride» ved Hellerudveien



Illustrasjon: Mads Lindahl

Forslag til løsninger og tiltak:

- Opprette 30-soner på alle skoleveier.
- Bygge ut fortau i områder med mange fotgjengere og markere fotgjengeroverganger.
- Opprette fartsdumper før kryssene ved Godlia Parksti.

- Gjøre gjennomkjøring forbudt under rushtiden fra Stordamsveien og gjennom Vetlandsveien til Hellerudfaret.
- Gjøre grundige konsekvensutredninger ved større og sammenfallende utbygginger i fremtiden.
- Bygge ut en «kiss and ride»-løsning på vestsiden av Hellerudveien ved Trasop skole.

Fokusområde 2: Oppsal Arena

Oppsal Arena og Trasop Idrettspark ligger i umiddelbar nærhet til Godlia skole og Trasop skole. I denne planen velges det allikevel å behandle disse enhetene separat på grunn av de utfordringene idrettsarrangementer og tilstelninger gir med henhold til parkeringskapasitet og trafikkbelastning. Det må allikevel bemerkes at trafikkproblemene som knyttes til Oppsal Arena selvfølgelig også berører skolene i området.

Det er i dag store parkeringsutfordringer ved Oppsal Arena. I dag fins det ca 80 parkeringsplasser ved anlegget. Under arrangementer som kan trekke over 2000 besøkende blir denne kapasiteten sprenget, og de omkringliggende gatene og boligområdene preges av mye trafikk. Det er nødvendig å se på løsninger for å imøtekomme disse utfordringene.

Bymiljøetaten har tidligere fremmet forslag om å bygge parkeringsplasser i skogholtet på sørsiden av idrettsanlegget ved Vetlandsveien. Dette planforslaget er ikke i samsvar med overordnede planer som Byøkologisk program 2011-2026 og Grøntplan for Oslo. Skogholtet er et viktig rekreasjonsområde, og rommer også en tursti. Planforslaget bryter således med prinsipper om å opprettholde verdifulle grøntdrag og styrke tur og rekreasjonsmuligheter. Kravet om erstatningsareal for inngrep i regulert friområde fravikes også i planforslaget. Hvis disse parkeringsplassene realiseres vil de gi en betydelig trafikkøkning i Vetlandsveien og Vetlandsfaret.



Ny parkeringsplass ved Hellerudveien. Illustrasjon: Mads Lindahl

For å sikre at en ny parkeringsplass ikke fører til økt biltrafikk rundt skolene og i boligområdene mener Bydel Østensjø at parkeringsplasser må bygges ved Hellerudveien, mellom Hellerudfaret og Hellerudsvingen. Illustrasjonen nedenfor viser en slik løsning. Denne løsningen vil ikke medføre inngrep i rekreasjonsområder og vil forhindre at bilister kjører rundt i boligområdene på jakt etter parkeringsplass. Gangveien som ligger tett opp til denne foreslåtte parkeringsplassen gjør det uproblematisk å gå videre fra Hellerudveien til Vetlandsveien og idrettsparken etter at bilen er parkert. I sammenheng med dette bør det også bygges nye sykkelparkeringsplasser under tak ved Trasopphallen for å oppfordre reisende til økt bruk av sykkel. De nye parkeringsplassene bør utstyres med ladestasjoner for reisende med el-bil.

Forslag til løsninger og tiltak:

- Bygge ny parkeringsplass ved Hellerudveien.
- Bygge ut sykkelparkeringsplasser under tak ved Trasopphallen.

Fokusområde 3: Kollektivtilbud og t-banestasjoner

Kollektivtilbudet i området tjenestegjøres av busslinjene 61, 76, 78 og 79. T-banens linje 3 går fra Godlia stasjon, mens linje 1, 2 og 3 går fra Hellerud. Det fundamentale premiss for at folk skal velge miljøvennlige transportmidler er at tilbudet og tilgjengeligheten til disse må være så gode at valget blir enkelt. Det er derfor nødvendig at oppgraderinger av kollektivsystemet iverksettes slik at trafikkbelastningen i området kan reduseres.

Busslinje 76 og 79 er i ettermiddagsrushet ofte låst i kø fra Tveita og sørover på Ytre Ringvei. Tiltak for å prioritere bussen, eventuelt ved å opprette kollektivfelt der det er plass, må vurderes. Et annet eksempel på manglende kapasitet er busslinje 61 som går fra Bøler og via Oppsal til Tveita. Busslinjen har stoppesteder i nærheten av mange boligområder. Den fungerer dermed som en forbindelse fra boligområdene sør i området til t-banens linje 3 på Oppsal. Buss 61 har kun avganger i tidsrommet fra kl. 0900 til 1500. Få avganger på busslinjene fører til at mange velger bilen fremfor å vente ved busstoppet, og å bytte buss mellom ulike linjer for å nå endelig destinasjon. Det mangelfulle sykkelnettet fører også til at bilen ofte regnes som et mer effektivt og egnet transportmiddel for de som er på vei til arbeid, eller skal kjøre barn til skole og barnehage.

Godlia og Hellerud t-banestasjon mangler tilstrekkelig sykkelparkering. Ved Godlia stasjon finnes det i dag ingen parkeringsmuligheter for sykkel, mens den eksisterende sykkelparkeringen ved Hellerud stasjon er plassert for tett til inngangen av stasjonen slik at reisende nærmest snubler i de syklene som hensettes der. Sykkelparkering må opprettes ved Godlia stasjon og den eksisterende sykkelparkeringen ved Hellerud stasjon må utbedres slik at det blir enklere for beboerne å sykle til stasjonen. Ved utbygging av nye parkeringsplasser for sykkel må det også sørges for at disse settes under tak og skjermes for regn og uvær.

Gateparkering i områdene rundt t-banestasjonene er et økende problem. Manglende innfartsparkering fører til at pendlere bruker gatene som gratis parkeringsplass før de tar t-banen videre mot endelig destinasjon. Dette gjør fremkommeligheten dårligere for utrykningskjøretøy, søppelbiler og beboere, og skaper samtidig en farligere skolevei for områdenes barn. Thygesons vei, Petter Aas' vei og Låveveien

ved Hellerud T skiller seg spesielt ut som gater med mye pendlerparkering. Det er tidligere argumentert for at stor parkeringskapasitet er nødvendig i dette området fordi småbarnsforeldre er avhengige av å kjøre barn til skole og barnehage før de reiser videre inn mot byen. En undersøkelse trafikktalget har gjennomført viste imidlertid at kun 15 % av bilene på parkeringsplassene knyttet direkte til Hellerud t-banestasjon var utstyrt med barnesete. Dette peker på at innfartsparkeringen i stor grad blir brukt av andre grupper enn de som antas å ha størst behov.

Det bør vurderes parkeringsforbud på veiene i nærheten av stasjonen. Samtidig må det opprettes flere ordinære innfartsparkingsplasser for pendlere. Etableringen av et tilstrekkelig og tilfredsstillende parkeringstilbud for syklistene må imidlertid gis størst vekt. Sykkelparkering tar liten plass og er vesentlig billigere å anlegge enn bilparkering. Ved Ås stasjon i Akershus tar 216 sykkelparkingsplasser med tak like stor plass som 15 parkeringsplasser for bil. Det er altså billig og arealeffektivt å opprette sykkelparkering. Sykkelparkingsplassen bør være under tak og kameraovervåket for å forhindre tyveri. Et slikt tiltak vil kunne stimulere til å øke andelen syklistene.

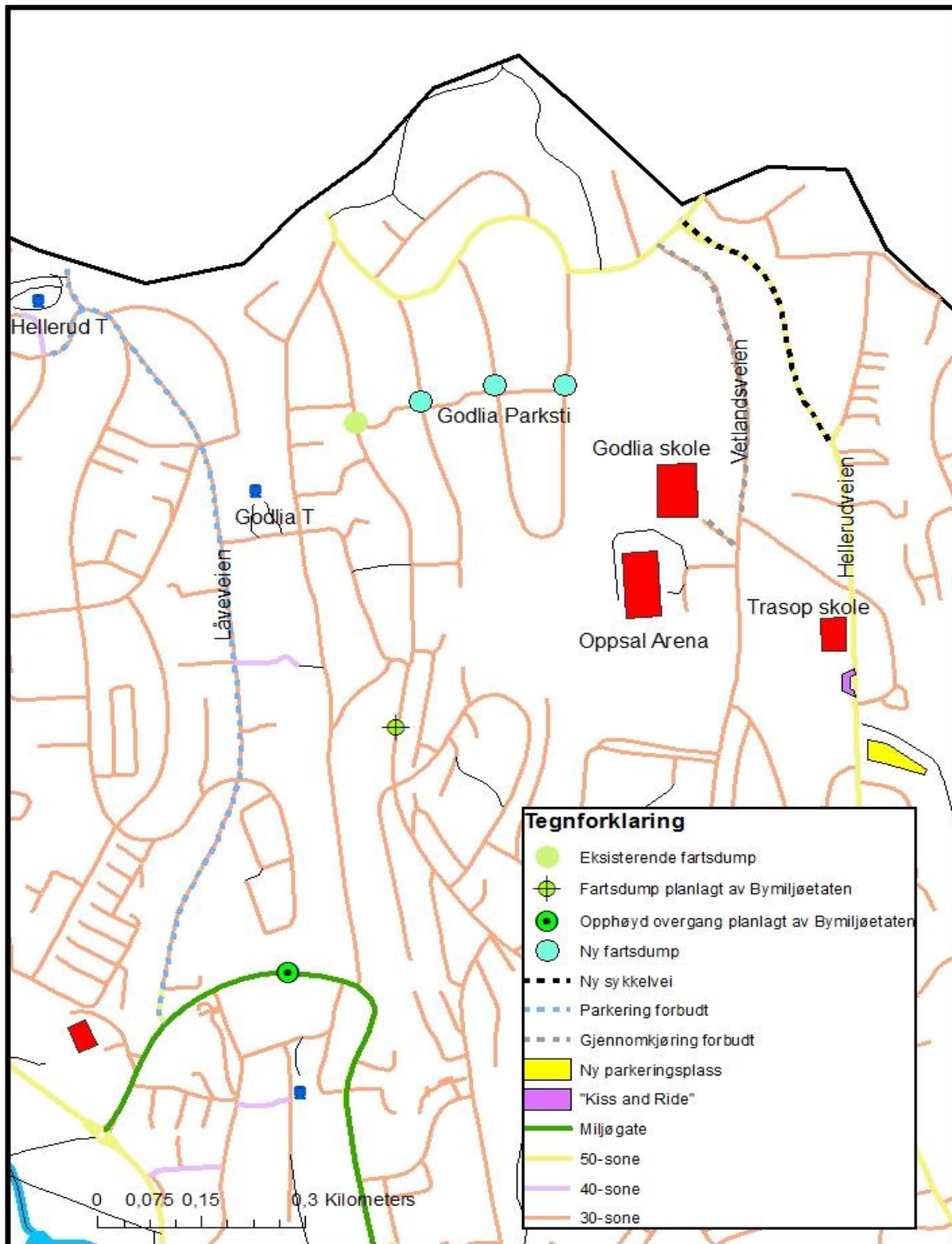
Området rundt Nordre Skøyen er også preget av mye gjennomkjøringstrafikk i rushtiden. Om morgenen kjører mange bilister gjennom området i håp om å unngå køen på Østensjøveien. Beboere opplever også at mange bilister holder høy fart. Det bør derfor opprettes flere fartsdumper i området. Gjennomkjøring bør også gjøres forbudt mellom kl. 0700 og 0900.

Forslag til løsninger og tiltak:

- Flere avganger på busslinjene i området. Opprette avganger også utenfor rushtiden.
- Bygge ut sykkelveinettet slik at reisen til kollektivholdeplasser blir trygg og effektiv for syklistene.
- Bygge ut tilfredsstillende sykkelparkering ved Godlia og Hellerud t-banestasjon.
- Opprette flere innfartsparkingsplasser og gjøre parkering forbudt i gaten fra krysset ved Thygesons vei og Petter Aas' vei og videre langs Låveveien til Haakon Tveters vei.
- Opprette fartsdumper og gjøre gjennomkjøring forbudt mellom 0700 og 0900 i området rundt Nordre Skøyen.



Trasop og Godlia



Kartdata som viser veinett og holdeplasser er levert av Bymiljøetaten. Kartet er utarbeidet av Markus Vetrhus. Bymiljøetaten er ikke ansvarlig for kartets kvalitet eller utforming.

13. Trafikksituasjonen Høyenhall og Manglerud

Denne beskrivelsen gjelder området fra Høyenhall t-banestasjon i øst til bydelens grense i nordvest, og sørover til området rundt Manglerud t-banestasjon. Trafikkbildet i området domineres av Ring 3/E6. Veien har årsdøgntrafikk på 70 700. Den høye trafikken på hovedveien utsetter områdets beboere for verdier av støy og luftforurensning som både er helseskadelige og reduserer bokvaliteten betraktelig. Som følge av bilbaserte utbygginger, befolkningsøkning og svak satsning på kollektivtrafikk, gange og sykkel vil trafikken på Ring 3 fortsette å øke i fremtiden. Eksempelvis vil det planlagte området på Gjersrud-Stensrud generere store nye mengder biltrafikk, ved at t-baneforbindelse utsettes. I lys av dette er realiseringen av den tidligere omtalte Manglerudtunnelen en fundamental forutsetning for en positiv trafikal utvikling på Manglerud og Høyenhall. Av beboerhensyn kreves det derfor fortgang i igangsettingen av tunnelbyggingen. Utover dette finnes det også en rekke tiltak av mindre omfang som bør gjennomføres. Disse fremkommer i avsnittene nedenfor.

Fokusområde 1: Traktorveien og Manglebergveien

Traktorveien starter ved en direkte avkjørsel fra Ring 3. Videre strekker den seg i en bue som omkranser Høyenhall skole og Høyenhall barnehage. På nordsiden av veien ligger Husmannsplassen barnehage. Veien har i dag fartsgrense på 40 km/t. Det er tilrettelagt med fartsdumper flere steder på strekningen. Innspill til denne planen fremhever at det allikevel er behov for flere tiltak. Som følge av tilknytningen til Ring 3 er Traktorveien svært trafikkert, spesielt under rushtiden. Veien har årsdøgntrafikk på 4200, noe som må regnes som et bekymringsfullt stort antall kjørende på en liten lokalvei, som også er skolevei til barne- og ungdomsskolen Høyenhall. Det står mange biler parkert i Traktorveien som reduserer sikten både for barn og bilsjåførere. Bilister som kommer fra Ring 3 blir for fartsblinde og fortsetter å holde høy hastighet forbi skolen. Parkerte biler og høye brøytekanter på vinterstid gjør trafikkbildet vanskelig for de minste fotgjengerne. Som kjent øker risikoen for trafikkulykker i takt med biltrafikken. Dette er spesielt tilfelle på veier som i utgangspunktet ikke er dimensjonert for store trafikkmengder. Iverksetting av trafiksikkerhetstiltak er derfor nødvendig. Med bakgrunn i dette må parkering forbyes, og fortau må bygges på begge sider av veien.

Fartsgrensen i Traktorveien må reduseres fra 40 km/t til 30 km/t. Som nevnt tidligere øker risikoen for dødsulykker dramatisk når farten overskrider 30 km/t. Lavere fartsgrense vil også virke støyreducerende. Tiltak som sikrer at bilister følger fartsgrensen må iverksettes. Opphøyde fotgjengeroverganger ved Høyenhall skole og der Traktorveien møter Manglebergveien bør opprettes, slik at bilister blir tvunget til å kjøre sakte ved overgangene. I tillegg må fotgjengerovergangene merkes bedre slik at bilister blir ekstra oppmerksomme på myke trafikanter som ferdes i området. Det må også opprettes forbud mot stans og parkering i Traktorveien. På den måten kan en forhindre at foreldre som kjører barn til skole og barnehage bruker veibanen som stoppested, og dermed hindrer fremkommelighet og skaper dårlig sikt. Det er også viktig at belysningen på strekningen oppgraderes for å sikre at alle trafikanter er godt synlige, også på kvelden og tidlig morgen.

Innspill fra FAU ved Husmannsplassen barnehage peker på Manglebergveien som en problematisk strekning. Veien har fartsgrense på 30 km/t, men observasjoner viser at mange bilister holder høy fart på strekningen ved barnehagen. Dette gir behov for flere tiltak. Det finnes allerede en fartsdump i veien nord for der barnehagen ligger. For å hindre fartsoverskridelser er det imidlertid også behov for at det opprettes en fartsdump på strekningen fra barnehagen mot Traktorveien. I tillegg må det markeres for overgangsfelt fra barnehagen og over til fortauet på andre siden av veien. Det må også skiltes bedre i området, slik at bilister i større grad blir oppmerksomme på at de ferdes på en strekning med mange barn tilstede.

Forslag til løsninger og tiltak:

- Utbygging av ekstra lang Manglerudtunnel.
- Redusere fartsgrensen til 30 km/t i Traktorveien.
- Bygge ut fortau på begge sider av Traktorveien.
- Bygge opphøyde fotgjengeroverganger ved Høyenhall skole og der Traktorveien og Manglebergveien møtes.
- Opprette forbud mot stans og parkering i Traktorveien.
- Bygge fartsdump sør for Husmannsplassen barnehage.
- Markere for fotgjengerovergang ved Husmannsplassen barnehage.
- Skilte godt at barn ferdes i områdene rundt skolen og barnehagene.
- Sørge for tilstrekkelig belysning.



Fokusområde 2: Plogveien og Manglerud skole

Plogveien fra avkjøringen på Høyenhall har i dag mye trafikk som følge av at den tjenestegjør for alle reisende som er på vei til Manglerud senter, Manglerud skole og Manglerud ishall og idrettspark. Manglerud senter har både parkeringshus og utendørs parkeringsplass. Dette medvirker til at mange velger å kjøre til området, og dermed økende biltrafikk. Gateparkering på visse strekninger gjør veiarealet smalere og hindrer fremkommeligheten for trafikantene. Det er ikke opprettet noe sykkelfelt langs veien. Syklende blir dermed henvist til å dele veibanen med bilister, eller fortauet med fotgjengere.

Parkering av lastebiler og store kjøretøy er et markant problem i Plogveien. Kjøretøyenes dimensjon og størrelse medfører ekstra utfordringer med henhold til oversiktighet og beslagleggelse av veiareal. Bydel Østensjø vil derfor forby parkering for tungtransport i Plogveien. Otto Sogns vei er også preget av gateparkering som legger beslag på areal og gjør veien trangere. Dette resulterer i dårlig fremkommelighet for syklende og gående, og gjør det vanskelig for møtende biler å passere hverandre. I lys av dette må det innføres parkeringsforbud i Otto Sogns vei på strekningen mellom Rugveien og Wetlesens vei.

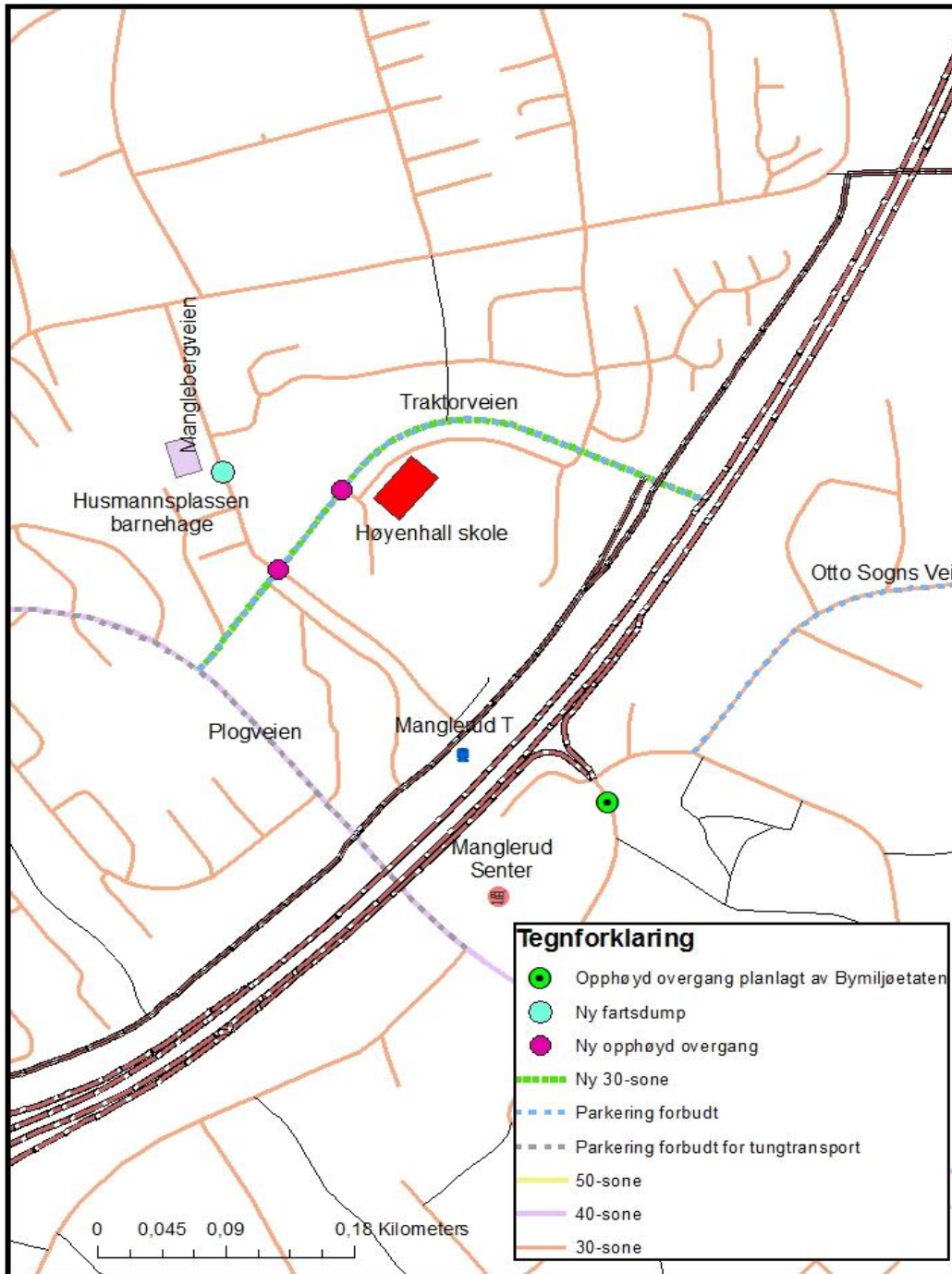
Skolegården på Manglerud skole blir i dag delt i to av en vei som leder videre til ishallen. Ved flyttingen av Manglerud Videregående skole til sentrum, og ombygning av skolen til ungdomsskole, ønsker Utdanningsbygg å etablere en ny adkomst til skolen ved Plogveien. Det fremkommer av uttalelsene at parkeringskapasiteten tilknyttet skolen skal være den samme. Tiltaket vil hindre at bilister kjører helt inn til skolegården og vil gi bedre utemiljø for elevene. I lys disse positive konsekvensene, og at parkeringskapasiteten ved skolen ikke skal økes, støtter Bydel Østensjø den foreløpige planen fra Utdanningsbygg.

Forslag til løsninger og tiltak:

- Forby parkering for tungtransport i Plogveien.
- Forby parkering i Otto Sogns vei mellom Rugveien og Wetlesens vei.



Høyehall og Manglerud



Kartdata som viser veinett og holdeplasser er levert av Bymiljøetaten. Kartet er utarbeidet av Markus Vetrhus. Bymiljøetaten er ikke ansvarlig for kartets kvalitet eller utforming.

14. Trafikksituasjonen Bøler og Ulsrud

Denne beskrivelsen dekker trafikksituasjonen fra området rundt Ulsrud t-banestasjon i nord til krysset hvor General Ruges vei møter Skullerudveien i sør. Området avgrenses av Østensjøveien i vest, og markagrensen i øst. Hovedveien i området er General Ruges vei, som overtar som Ytre Ringvei i rundkjøringen hvor Hellerudveien ender. General Ruges vei har årsdøgntrafikk på 11 000. Innspillene til denne planen viser at økt trafikk på hovedveien og i de omkringliggende boligområdene er en kilde til stor bekymring for beboere. Det er derfor nødvendig å iverksette en rekke tiltak som tar sikte på å bedre trafikksikkerheten og redusere trafikkvolumet.

Fokusområde 1: General Ruges vei

General Ruges vei er en kommunal hovedvei med tosidig fortau og oppmerket sykkelfelt. I umiddelbar nærhet til General Ruges vei ligger Skullerud skole, Bøler skole og Ulsrud Videregående skole. Den store trafikken på veien skyldes i hovedsak trafikanter som reiser til og fra E6 ved Abildsø og trafikanter som kommer nordfra og reiser til Skullerud i sør. Trafikken på veien kan således reduseres noe ved å bygge en forbindelse fra Skullerud til E6 i sør, slik at bilister benytter seg av motorveien i stedet for General Ruges vei på reiser til Skullerud, og ved å flytte bomstasjonen slik at snik-kjøring gjennom bydelen unngås. Veien har lysregulerte fotgjengeroverganger i kryssene ved Olav Nygards veg, Bøler t-banestasjon og Bogerud t-banestasjon. Det er per i dag ingen fartsdumper eller opphøyde gangfelt på strekningen. Veien har fartsgrense på 50 km/t.

Ulykkesstatistikk viser at General Ruges vei er en av strekningene i bydelen som er mest utsatt for trafikkulykker. Veien kan oppleves bred og i god stand, noe som kan invitere bilister til å holde høyere hastighet enn det fartsgrensen påkrever. Et utsatt punkt er ved Bogerud Gård Barnehage. Barnehagen har inngang fra General Ruges vei. Dette fører til at mange foreldre velger å parkere i veien når barn skal kjøres til og fra barnehagen. I tillegg brukes strekningen av elever som er på vei til Rustad skole. For å tilrettelegge for parkeringsbehovet er det oppmerkede sykkelfeltet fjernet i ca 100 meter ved barnehagen. Gateparkering og manglende sykkelfelt fører til at syklistene blir tvunget til å bruke fortauet, eller dele fil med bilister. Gateparkeringen har også ført til situasjoner hvor sørgående busser svinger ut i motsatt kjørefelt, slik at bilene i nordgående kjørebane blir presset ut i sykkelfeltet. Dette fører til at veien blir smalere i begge felt, noe som først og fremst gir negative konsekvenser for syklistene og fotgjengere. Utrygge og uoversiktlige trafikksituasjoner for ikke-motoriserte trafikanter gjør det mer attraktivt for disse å velge bilen fremfor miljøvennlige alternativer. Dette gir mer biltrafikk, og stadig større trafikkproblemer. Sykkelfeltet må derfor markeres på nytt, og parkering må gjøres forbudt på strekningen. Midlertidige parkeringsplasser må heller opprettes i Martin Linges vei, slik at foreldre har mulighet til å følge barna helt til barnehagen ved å gå langs fortauet i General Ruges vei. De midlertidige parkeringsplassene kan reguleres slik at det kun er mulig å parkere innenfor et kort tidsrom på morgenen og ettermiddagen når trafikken til barnehagen er størst. For å ivareta trafikksikkerheten ytterligere bør

fotgjengerovergangen i krysset ved barnehagen lysreguleres eller gjøres opphøyd. Reisende i området har ved flere tilfeller opplevd at biler ikke stanser for fotgjengere som venter ved overgangen. Det må også sørges for tilstrekkelig belysning, beskjæring av siktreuserende vegetasjon og måking på vinterstid. Dårlig sikt i kombinasjon med biler i relativt høy hastighet bidrar til at trafikkfarlige situasjoner oppstår.

Skullerud er, som nevnt tidligere, et område i kraftig vekst. Bolig- og næringsutvikling har medført at trafikken til og fra Skullerud har vært økende den siste tiden. Mange reisende med destinasjon på Skullerud bruker General Ruges vei til gjennomkjøring. I lys av dette er det svært uheldig at sykkelfeltet på veien stanser ved Rustadsaga. Dette gjør sykling mindre attraktivt for reisende i området, blant dem elevene som er på vei til Skullerud skole. Det må derfor prioriteres at sykkelfeltet på strekningen ferdiggjøres og merkes slik at reisende kan benytte seg av en sammenhengende sykkelvei ned til Skulleruddumpa. Det må også sikres tilstrekkelig belysning i området rundt Skullerud skole, slik at sikkerheten kan ivaretas på hele skoleveien.

Forslag til løsninger og tiltak:

- Gjøre parkering og stopp forbudt ved Bogerud Gård barnehage. Markere sykkelfelt på nytt og opprette midlertidige parkeringsplasser i Martin Linges vei.
- Bygge opphøyd eller lysregulert fotgjengerovergang ved Bogerud Gård barnehage.
- Lage sammenhengende sykkelvei til Skullerud.

Fokusområde 2: Bøler

Området rundt Bøler t-banestasjon er svært trafikkert. I tillegg til stasjonen tiltrekker Bøler senter og Bøler skole, idrettshall og bad mange reisende. Området har også vært åsted for flere trafikkulykker den siste tiden. Det bør innføres 30-sone på General Ruges vei der hvor den passerer Bøler senter. Fotgjengerovergangen her er allerede lysregulert, men forekomsten av ulykker på stedet gjør det egnet for ytterligere tiltak. Stedet kan også være egnet for en ordning med elektroniske fartsgrenser, slik at 30-sonen iverksettes i tidsrommene hvor det er flest reisende i området.

Bølerbakken brukes som skolevei av mange elever som sogner til Bøler skole. Det er også en gjennomkjøringsvei for beboere nord for Ulsrudveien som er på reise mot Bøler senter, og de som kommer sørfra på vei til Oppsal eller mot Oslo sentrum. Veibanen i Bølerbakken er så smal at bilister som møtes ofte blir presset opp på fortauet for å unngå kollisjon. Fortauet er også smalt. Disse faktorene leder til svært dårlig fremkommelighet og utrygghet for fotgjengere. Med bakgrunn i dette må det vurderes å gjøre parkering forbudt på strekningen, slik at sikkerheten bedres for myke trafikanter, og da særskilt barn. Det bør også vurderes å opprette 30-sone og fartsdumper i Ulsrudveien. Mange bilister holder i dag høyere fart på strekningen enn tillatte 40 km/t. Strekningen har tidvis mye trafikk da den forbinder Østmarkveien med Østensjøveien og går forbi Ulsrud t-banestasjon. Fartsdumper og lavere tillatt hastighet kan bidra til å redusere biltrafikken og bedre sikkerheten på strekningen.

Forslag til løsninger og tiltak:

- Innføre permanent 30-sone på General Ruges vei ved Bøler skole. Eventuelt prøve ut en ordning med elektroniske fartsgrenser.
- Innføre forbud mot parkering i Bølerbakken.
- Bygge ut fartsdumper og innføre 30-sone i Ulsrudveien.

Fokusområde 3: Nøklevann

Nøklevann skole ligger lokalisert ved den lukkede drabantbyveien Bølerlia. Området rundt skolen brukes derfor ikke til gjennomkjøring. Trafikkbildet rundt skolen er allikevel noe uoversiktlig grunnet den utstrakte bruken av gateparkering. Dette gjør seg spesielt gjeldende i Utmarkveien og i Bølerlia på strekningen langs Bølerskogen borettslag. Om vinteren fører gateparkeringen til dårligere snørydding og dermed ekstra smale veier grunnet brøytekanter. Dette fremkommer på bildet under.



Foto: Ane Hjort Guttu

I Bølerlia 73, som er lokalisert tett inntil Nøklevann barnehage og Nøklevann skole, ligger det i dag et parkeringshus. Parkeringshuset bidrar til å redusere den ufordelaktige gateparkering i området. Bystyret vedtok tidligere dette året å omregulere eiendommen for å tillate etableringen av en dagligvarebutikk i lokalets 1. etasje. Dette ble vedtatt til tross for at et samlet Nøklevann-miljø er i sterk opposisjon til en

slik omregulering. Trafikkanalyser viser at den nye butikken vil føre med seg en uheldig trafikkøkning på de allerede uoversiktlige og smale lokalveiene. Dette vil forverre trafiksikkerheten for områdets barn, som allerede har en utrygg skolevei. Bydelsutvalget har tidligere bedt byrådet om å forkaste disse planene. Omreguleringen er nå klaget inn til Fylkesmannen av aksjonsgruppen mot butikk. Ved videre planlegging av området må det vektlegges at næringsvirksomhet skal legges til lokalsentrum med gode kollektivforbindelser, og ikke til boligområder med dårlig veikapasitet.

Forslag til løsninger og tiltak:

- Hindre næringsutvikling utenfor kollektivknutepunkt.

Fokusområde 4: Oppgradering av t-banestasjoner

T-banestasjonene Bogerud, Bøler og Ulsrud har alle behov for vedlikehold og oppgraderinger. Stasjonsområdet på Bogerud fremstår som slitt. Trappene ved adkomsten til sporet mot sentrum er vanskelige å bruke, spesielt på vinterstid når de dekkes av snø og is. Det må bygges tak over disse trappene, slik at de kan holdes snø- og isfrie gjennom vinteren. Videre har en adkomst etablert seg gjennom gjerdet ved sporet fra sentrum. Denne må gjøres permanent og tilrettelegges slik at brukere får enkel tilgang til stasjonen.

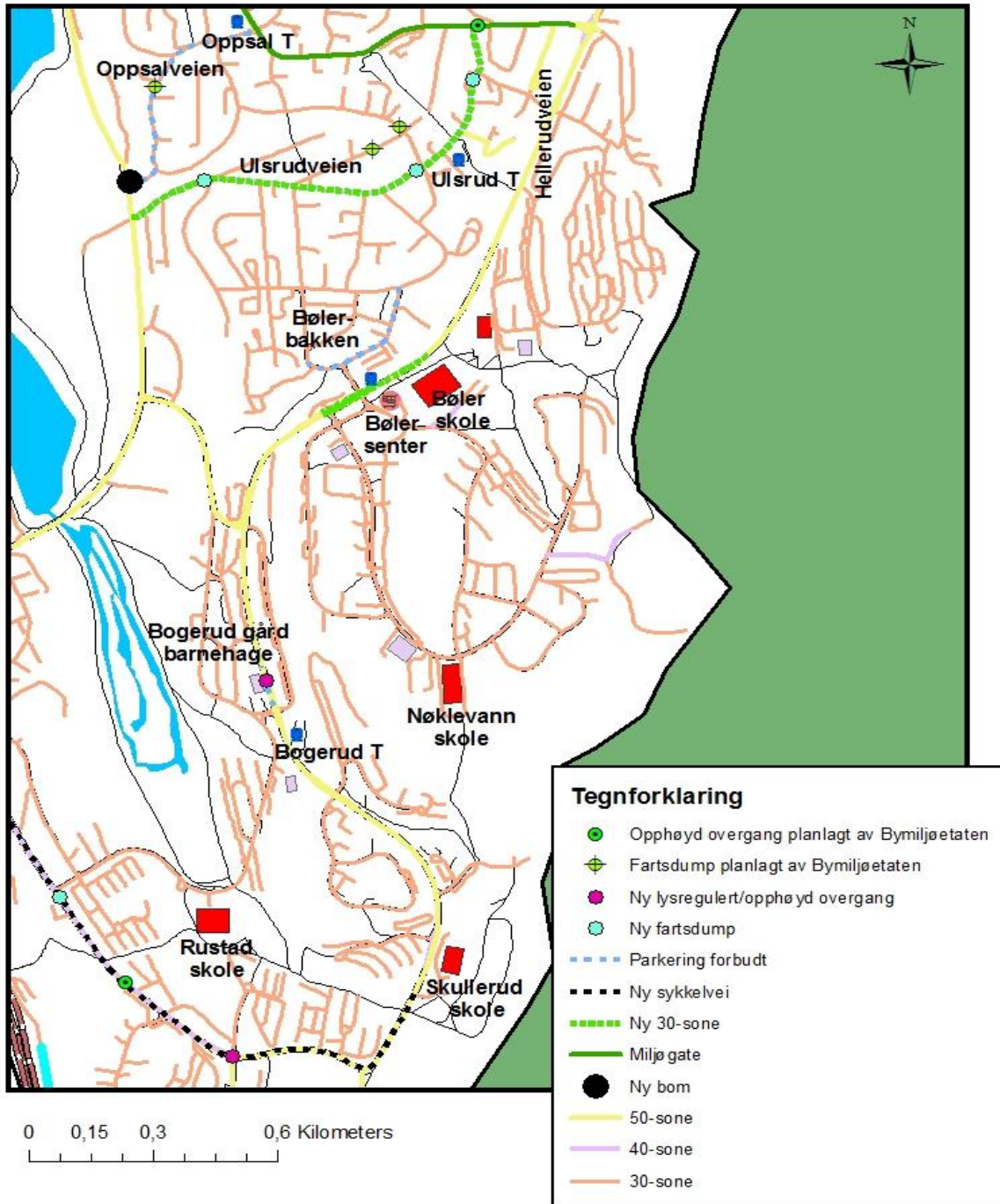
Bøler t-banestasjon er et viktig knutepunkt som tjenestegjør for mange av elevene ved Ulsrud videregående skole, brukere av flebrukshallen og turgåere i Østmarka. Stasjonen bør tilrettelegges ved at det bygges en ny trapp i nordenden av plattformen. Denne må føres til en overgang for fotgjengere som leder helt til flebrukshallen. Dette vil redusere farlige situasjoner som oppstår når fotgjengere krysser General Ruges vei ved stasjonen. Utbyggingen bør skje i samarbeid med Statens Vegvesen. Det bør også opprettes en ny adkomst i retning av boligblokkene som ligger nært stasjonen.

Ulsrud t-banestasjon preges av en lite tiltrekkende bygning, som med fordel kan pusses opp. For å gi lettere adkomst til stasjonen for de som kommer fra Olav Nygårdsvei og de omkringliggende gatene må en ny adkomst opprettes i østenden av plattformen. Trappen ved stasjonen må også overbygges, for å unngå at snø og is samler seg der på vinteren.

Forslag til løsninger og tiltak:

- Isolere trappene på stasjonene slik at de holdes fri for is og snø.
- Etablere nye adkomster og gangforbindelser for å gjøre stasjonsområdene lettere tilgjengelige.

Bøler og Ulsrud



Kartdata som viser veinett og holdeplasser er levert av Bymiljøetaten. Kartet er utarbeidet av Markus Vetrhus. Bymiljøetaten er ikke ansvarlig for kartets kvalitet eller utforming.



BRUK REFLEKS