

NORDSTRAND VEL - HØRINGSSVAR TIL REVIDERT TRAFIKKPLAN BYDEL NORDSTRAND 29.09.17

Høringsforslaget skal løse hovedproblemene med gjennomkjøring og utrygge skoleveier. Vi finner ikke høringsforslaget tilstrekkelig faglig fundert og målrettet for gjennomføring av gode tiltak.

Beboerne må vite at målrettede tiltak er tilstrekkelig faglig fundert og basert på oppdatert tallmateriale. Beboere må tro på at tiltak faktisk gjennomføres på kort sikt og i riktig rekkefølge.

Vi er positive til Bydelsutvalgets engasjement i trafikksaken, men arbeidet må støtte – og ikke erstatte - Bymiljøetaten som fagmyndighet. Vi er kritiske til konklusjoner som fremstår som politisk syning.

Tallgrunnlaget i Trafikkplanen er ikke godt nok.

- Vi kan og vi må få vite hva som er den faktiske trafikkbelastningen i de ulike veier. Stor trafikkbelastning betyr tiltak som rammer manges kjørevaner. Med solid faglig fundament kan politikerne håndtere deres motstand.
- For utsatte boligveier og skoleveier er riktig tallmateriale for den enkelte vei avgjørende for tiltakets art.
- Vi forventer at komiteen bruker nylig innsamlede trafikk tall, eventuelt gjennomfører tellinger hvor de mangler.

Bystyret bad i 2011 om at det ble gjennomført prøveprosjekt med boligsoner. Forsøket er bare delvis gjennomført. Prosjektet må fullføres og det må evalueres faglig før det innarbeides i Trafikkplanen.

- Prøveprosjekt med boligsoner ble valgt gjennomført i form av tiltak rushtidsbom i Solveien/Nordstrandveien.
- Prøveprosjektet er ikke fullført og følgelig heller ikke evaluert. I tråd med Bystyrets instruks skal det evalueres av Bymiljøetaten etter neste prøveperiode er ferdig i 2018 (etatens brev til Nordstrand Vel 3. mai 2017). Egnede tiltak for boligområdet vest for Ekebergveien skal da faglig vurderes.

- Komiteen nevner ikke boligsoner men vi forstår det slik at de ikke ønsker fysiske sperringer fordi det flytter trafikken til andre veier. Det er vi enige i for det er jo også formålet. Spørsmålet er jo *hvor* trafikken flytter seg og om trafikken i området *reduseres totalt sett*. Velger bilistene andre fremkomstmidler eller hovedveiene?

- Det har vært uttalt fra BU at komiteen skulle vurdere samtlige veier som er stengt på Nordstrand. Det er imidlertid ikke klart om man har gjort dette. Vi har stengninger som er vært etablert i mange år (permanente stengninger av veier ved Sportsplassen, i krysset Oberst Rodesvei/Nordstrandvn m.fl.) som ser ut til å fungere.
- Både beboere som ser at fordelene ved stengning opphever ulempene og de som uansett er imot stengninger har krav på grundige trafikk tellinger og faglig evaluering før, under og etter at tiltak er etablert eller opphevet.

- Uansett må konklusjon på prøveprosjektet som nevnt *tas ut* av forslag til revidert Trafikkplan i påvente av fullføring av prøveprosjektet og etterfølgende trafikkfaglig vurdering av Bymiljøetaten.

Komiteen må vise gjennomtenkt rekkefølge på tiltakene.

- Komiteen må vise at den kjenner og ser konsekvensene av ulike veistandarder på "boligveier" og "samleveier" i Trafikkplanen. Forskjell på veistandard gir store utslag på trafiksikkerhetsrisiko og behov for tiltak.
- Det må komme tydelig frem at trafikk- og fartsregulerende tiltak i boligveier må etableres før trafikkbegrensende tiltak i samleveier. Dette gjelder i hvert fall tiltak i Ekebergveien/Kongsveien som går i rushtidsretningen mot sentrum. Motsatt rekkefølge vil ellers lede trafikken til parallelle boligveier og gjøre situasjonen ytterligere forverret totalt sett.
- Det må fremgå hvordan rekkefølgen på tiltak skal være for at hovedmålet om trygge skoleveier skal nås.
- Det må også fremgå tydelig at hensynet til trygge skoleveier krever at enklere målrettede tiltak (fartshumper, innsnevring, enveiskjøring mot rushtidsretningen) skjer umiddelbart. De må skje som tillegg til og i påvente av tiltak mot gjennomkjøring. Flere mindre tiltak må innføres parallelt.

Vi må merke fysiske forandringer i 2017 og 2018. Ikke først fra år 2019.

- Det er 7 år siden Bydelsutvalget enstemmig vedtok Trafikkplanen for Bydel Nordstrand. Trafikkplanen er for oss et vesentlig og godt fundament for trafiksikkerhetsarbeidet på Nordstrand men vi venter fremdeles på tiltak.

- Komiteen foreslår avgiftsbelagt gjennomkjøring ved elektronisk skiltavlesning. Vi konstaterer at slike systemer ikke eksisterer per september 2017. De siste dagers gryende debatt om dynamisk veiprising forteller oss at dette kan det ta mange år å innføre. Vi er derfor (dessverre) kritiske til dette som realistisk tiltak i overskuelig fremtid.

- Komiteen uttaler at tiltaket uansett skal avvente ny bomring i Oslo i 2019. Det mener vi er for lenge å vente.
- Komiteen konkluderer at skilt med gjennomkjøring ikke respekteres. Vi tror politikere vet at slik skilting ihvertfall virker kombinert med kontroller og bøtelegging og at dette bør følges opp med rett myndighet.
- Den kommende evalueringen av rushtidsbom i Solveien kan bekrefte at riktig plasserte tiltak for boligsoner er en god løsning på trafikkplanens to hovedproblemer. Vi venter derfor veldig på at prøveordningen sluttføres og evalueres. Tiltakene i ordningen har vært justert (permanent stengning av tilliggende veier opphevet) og nye justeringer i ordningen er planlagt iverksatt (i nordenden av Solveien). *Hva venter vi på?*
- Barna kan ikke lenger vente på en trygg skolevei. Hver dag utgjør en fare på de mest utsatte bolig- og skoleveiene! Det er flere gode tiltak som kan innføres parallellt med prøveperiode og øvrige tiltak mot gjennomkjøring over Nordstrandsplatået. Enklere men målrettede tiltak må derfor inn i trafikkplanen – noen av dem som hastetiltak nå (2017):
 - Bommen i Herregårdsveien må holdes stengt i morgen- og ettermiddagsrushet: 06-10 og 15-18. Trafikkmengden og -faren er like stor om ettermiddagen.
 - Utvide påkjøringen fra Nordstrandveien til Mosseveien så bilene som skal til venstre (sydover) ikke hindrer de som skal til høyre (nordover). Det virker som stadig flere velger Mosseveien på grunn av mindre køer.
 - Tiltak i bolig- og skoleveier som fartshumper, innsnevring og enveiskjøring mot rushtidsretningen. Det siste om enveiskjøring i rushtidsretning bør bli nærmere beskrevet og komme tydeligere frem i revidert Trafikkplan.
 - Trinnvis etablering av miljøgater kombinert med enveiskjøring i utsatte bolig/skoleveier, herunder i:
 - Solveien mellom Kongsveien og Bekkelagsveien. Begrenser gjennomkjøring og reduserer fart i et sårbart område.
 - Åsdalsveien mellom Nordstrandveien og Stuttvegen, i et etterhvert ekstremt utsatt kryss med mange barne- og ungdomsskolebarn. Demper fart, gir bedre oversikt, begrenser unødig kjøring av skolebarn.
 - Rosendalsveien mot Nordstrandveien, med nærhet til Nordstrand skole. Eventuelt også ved innkjøringen til Seterveien. Demper fart og gir bedre oversikt.
 - Seterliveien mellom Ekebergveien og trikkelinjen; et utsatt område ved Bråten barnehage med svært mange myke trafikanter til barnehage, skole, aktiviteter og offentlig kommunikasjon. Demper fart. Gir bedre oversikt. Hindrer gjennomkjøring.
 - Solveien utenfor Steinerskolens ungdomsskole. Det vil dempe fart ved inngang til skole ved et meget utsatt veikryss, gir bedre oversikt og kan begrense gjennomkjøring.

Skoleveiene blir ikke tryggere lenger unna skolens område.

- Vi støtter de mange gode tiltak komiteen har foreslått rundt områdets skoler, men:
- Skoleveien er ikke tryggere lenger unna skolen. Tiltak rundt skolen er viktig, men tiltak i øvrige skoleveier er like viktig og prekært. Dette må detaljeres nærmere og gis større plass i Trafikkplanen.
- Komiteen bør foreslå elektronisk fartsavlesning i alle 30-soner i sentrale og utsatte bolig- og skoleveier.
- Vi ber om at komiteen inviterer til evaluering av erfaringer med Nordstrandveien som forkjøringsvei i samarbeide med Bymiljøetaten. Nordstrand Vel får meldinger om at mange opplever større fart, utrygghet og trafikkfare etter omleggingen.

Tilleggspunkt om parkering:

Det må etableres midlertidige tiltak for å hindre fremmedparkering/pendlerparkering i våre veier.

Vi forstår forslaget om pendlerparkering utenfor bygrensen men legger imidlertid til grunn at våre lokalpolitikere gjennom trafikkplanen først og fremst kan påvirke umiddelbar etablering av tiltak innen bydelen i form av forbud mot langtidsparkering/beboerparkering.

* * *