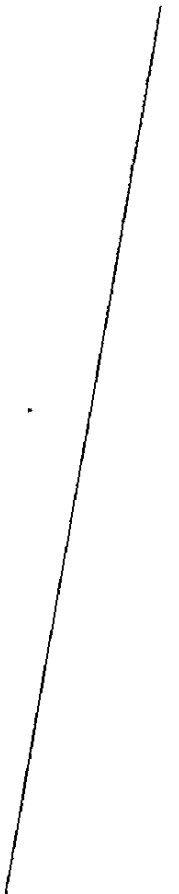
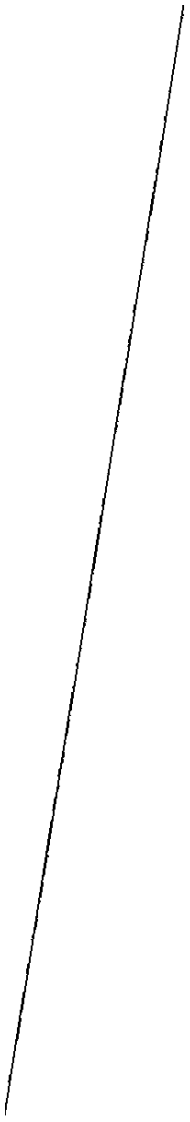


Når skolebarna møter gjennomgangstrafikken

En rapport fra trafikk-komiteen i Røa Vel



"Camilla og jeg på sykkelstur" – Caroline 5 år.



Forord

Røa Vel har som formål å arbeide til beste for beboerne på Røa. Trafikkspørsmål er et område som berører og opptar de fleste. I forbindelse med skolestart for seksåringene i 1997 ble det igangsatt et prosjekt under Røa Vel for å kartlegge trafikforholdene i et område på Røa, og å utarbeide forslag til tiltak som blant annet kan bedre trafikksikkerheten for skolebarn og andre myke trafikanter.

Denne rapporten er blitt til på grunnlag av enkeltmenneskers engasjement og Røa Vel's organisering. Ønsket om å få gjort noe effektivt med trafikforholdene springer ut fra en merkbar økning av trafikbelastningen i området de senere årene, en utvikling som har fortsatt mens arbeidet med denne rapporten har pågått. Samtidig foregår det et generasjonsskifte her, med den følge at mange av familiene har barn i skole- og trafikutsatt alder. Det har gitt enda en grunn til å ta problemet alvorlig.

Noe av bakgrunnen finnes også i en økende bevissthet omkring den statistiske risikofaktor som trafikk representerer i et boligområde. Ingen venter ulykken, desto mer bitter og tragisk er den, når den inntreffer. I tillegg kommer selvsagt den økende støy- og stressbelastning trafikken representerer i dette boligområdet.

Vi håper at rapporten vil bli lest og vurdert av alle som er opptatt av trafikksikkerhetsspørsmål, og ikke minst de som bidrar i beslutningsprosessene frem mot vedtak som påvirker trafikavviklingen i området.

Avslutningsvis vil vi rette en takk til Jens Bjørneboe ved Byggforsk. Han har bidratt med faglige råd og forslag som har vært til stor nytte for oss.

Medlemmene i Trafikkkomitéen i Røa Vel

Oslo, november 1999

Sverre Mørkhagen

Linda Jensen

Hans Peter Lødrup

Knut Becher

Andreas Flognfeldt

Beskrivelse av et godt veinett – begreper og forståelse

(Kilde. Byggforsk rapport 105/1990)

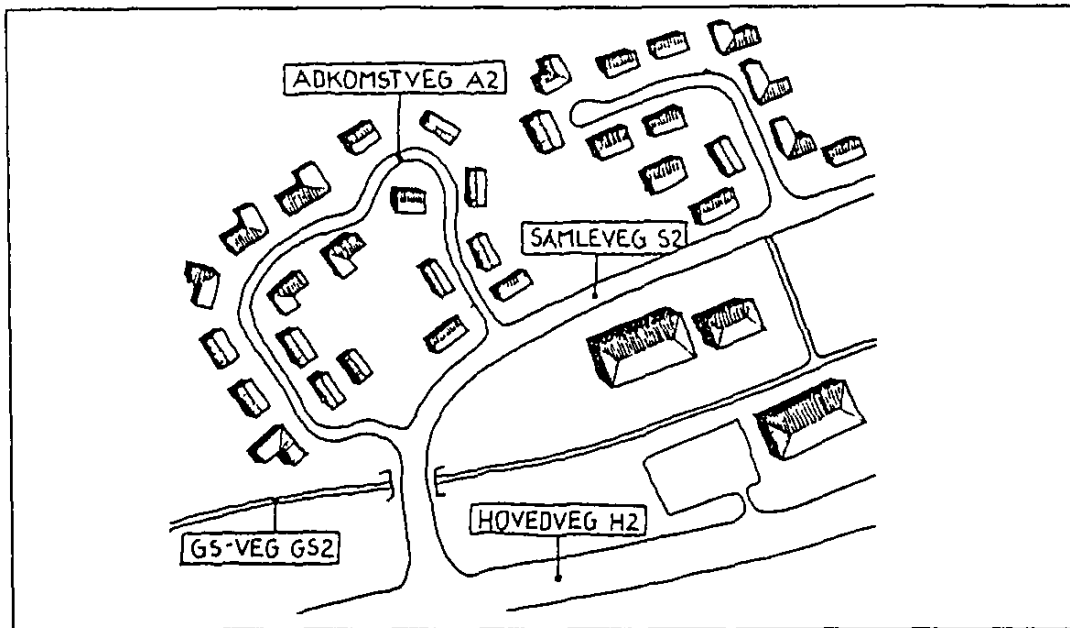


Fig 5.3.1

Alle veger gir atkomst, men med "atkomstveg" mener vi en egen vegklasse. Atkomstveger gir atkomst direkte til bygninger og tomter. Andre vegklasser, hovedveger, samleveger og gang-/sykkelveger, skal bare unntaksvis gi atkomst til tomten. Atkomstveg A2 er beregnet på middels tette boligområder og kan være inntil 250 - 300 m lang (Vegdirektoratet 1989)

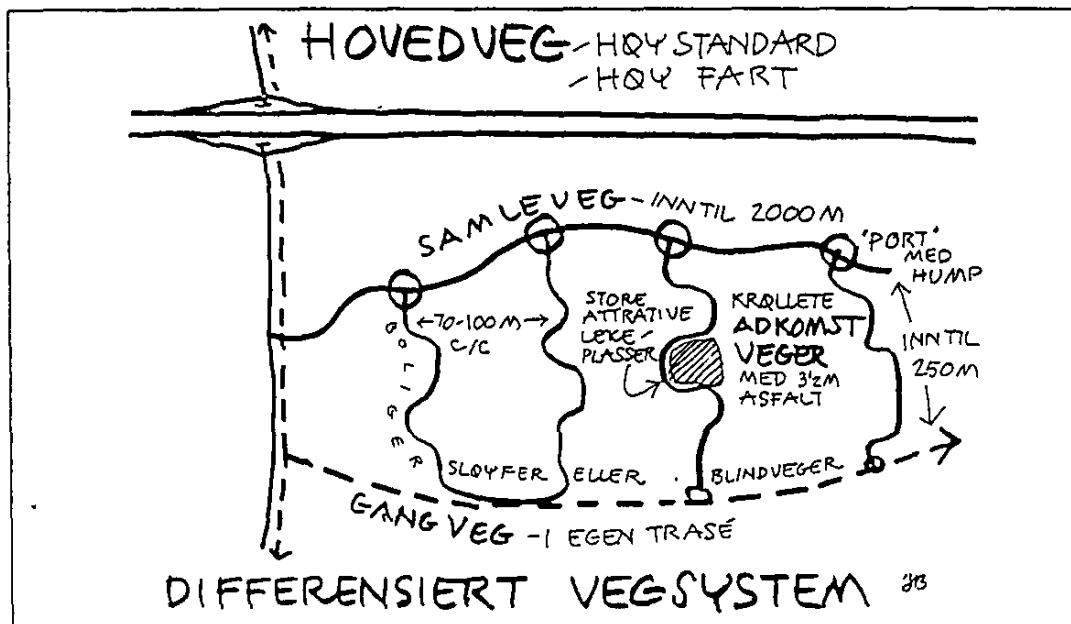


Fig 5.3.2

4 God planlegging er å bygge forskjellige vegtyper. Hovedveger med stor gjennomgangstrafikk bør ha høy standard og være bygd for rask trafikk. Atkomstveger derimot, utformes for hastighetsnivåer på 20 - 30 km/t. Disse vegene bygges som blindveger, og har en optimal lengde på omtrent 300 meter (Fig.: Byggforsk 1990)

Sammendrag

Området på Røa nord for Griniveien og vest for Vækerøveien/Sørkedalsveien er et typisk villaområde med relativt brede veier uten forau Sørkedalsveien og Griniveien, som fungerer som adkomst-, samle- og hovedveier, har dog fortau. (Jf. figur på side 4.) Veiene for øvrig, som etter sin beliggenhet bør være rene adkomstveier, er i liten grad anlagt på en måte som er i samsvar med gjeldende retningslinjer for trafikksikre adkomstveier. På grunn av mangelfull utbygging av de såkalt store gjennomfartsveiene, i dette tilfellet Griniveien og Sørkedalsveien, og i tillegg et overbelastet Røa-kryss, blir området brukt til gjennomkjøring mellom Bærum og Oslo. Det finnes mange barn både i skole- og barnehagealder i området, og de er blitt mer utsatt i trafikken, jo mer denne gjennomfartstrafikken har øket.

Gjennomkjøringen følger to "hovedruter". Den ene som brukes, er strekningen Røatoppen-Bjerkebakken-Linhusveien, den andre er Trettebakken-Ekraveien - begge nevnt i den rekkefølge som angir hovedretningen for bruk til gjennomkjøring. I tillegg er det noe gjennomkjøring i begge retninger på strekningen Snargangen og Nordengveien mellom Sørkedalsveien og Griniveien.

Etter åpningen av Røatoppen for toveis gjennomkjøring i 1998, har omfanget av denne gjennomkjøringen tiltatt i meget sterk grad. Dette er igjen blitt noe dempet ved at svingforbudet i Griniveien er innført på nytt om morgenen, men er på ingen måte blitt borte

I forbindelse med seksårs-reformen i skolen 1997 skjedde det lite i området for å bedre trafikkforholdene og sikre en tryggere skolevei for barna. Derimot er det gjennomført tiltak som dramatisk har forverret forholdene for skolebarna - bl a ved at Røatoppen ble åpnet for toveis gjennomkjøring.

Spesielt trafikkfarlige steder

Avgrensningen av området og de særskilte problemene blir gjort grundigere rede for i rapportens hoveddel. Her blir de mest fremtredende punktene i første omgang kort skissert. I "gjennomkjøringstraséene" er det flere spesielt trafikkfarlige steder som skaper utrygghet generelt og gjør skoleveien spesielt usikker for barna.

> Sørkedalsveien

fra Røa til Bogstad er både en adkomstvei og en samle- og hovedvei som må tåle stor trafikkbelastning. Veien lder i dag under en rekke særdeles dårlige løsninger omkring bussholdeplasser, fotgjengerfelt og utkjøring fra sideveier. Dessuten er beboerne svært dårlig skjermet fra all trafikkbelastningen de er utsatt for. På bakgrunn av forholdene, sammenlignet med veiens standard, er også fartsgrensen på 50 km/t for høy, og bør justeres ned. Det bør også anlegges opphøyet fotgjengerovergang. Det som er gjort med Vækerøveien mellom Ullernschausseen og Furulund er eksempel på en meget god løsning i et helt parallelt tilfelle.

En radarmåling utført av Oslo Vei for Røa vel bekrefter behovet for tiltak i Sørkedalsveien for både å gjøre veien sikrere og å skjerme beboerne for støy og andre trafikkplager, ikke minst på grunn av høye hastigheter. I dag gjelder en hastighetsgrense på 50 km/t for denne strekningen, mens det i løpet av måleperioden ble registrert hele 25 kjøretøyer med mer enn 90 km/t og syv tilfeller der det ble holdt en hastighet på over 100 km/t. I overkant av 60 prosent av bilførerne brøt fartsgrensen.

Sammen med en del andre nødvendige sikkerhetstiltak bør hastighetsgrensen her senkes til 40 km/t.

> **Området der Røatoppen, Gravdalsveien og Bjerkebakken møtes**

Veien her brukes av mange skolebarn – og andre fotgjengere. Stedet omfatter flere uoversiktlige punkter, der farlige situasjoner kan oppstå. Gjennomkjøringen bidrar også til at hastighetsnivået på trafikken blir drevet oppover – til tross for generell 30 km/t hastighetsbegrensning for hele området.

> **Krysset Bjerkebakken-Linhusveien**

Dette er et annet uoversiktlig og dårlig løst kryss, der trafikktettheten av skolebarn, fotgjengere, syklist og biler er enda høyere.

> **Linhusveien**

Linhusveien fra Bjerkebakken til Sørkedalsveien er fullstendig overbelastet, langt ut over det veien er dimensjonert for. Når den i tillegg må ta unna for gjennomkjøring, blir situasjonen uholdbar. Denne veien vil trolig bli benyttet som adkomst til den planlagte skolen ved Bogstad golfbane.

> **Griniveien**

Griniveien på Oslo-siden er ikke utbygd for trafikkmengden den tar imot. Den er blant annet særdeles dårlig utstyrt med fortau og fungerer som en blanding av adkomst-, samle- og hovedvei.

Trafikktelling

Trafikk-komiteén i Røa Vel, som står bak denne utredningen, har på eget initiativ og med private lokale krefter gjennomført en måling i november 1998 for å kunne verifisere inntrykket av at området blir brukt til gjennomkjøring. Målingene ble foretatt mandag, onsdag og fredag i rushtiden morgen og kveld. Den viste at opp til 80 prosent av trafikken som da svinger inn i området, også kjører ut av området like etterpå. Med andre ord har den påvist klart at denne form for gjennomkjøring for å unngå Røa-krysset foregår i stort omfang.

I Røatoppen viste det seg at omkring 85 prosent av all trafikk i veien, kjører til/fra Bærum.

Trafikkforhold

I tillegg til alle de spesielt farlige stedene som er nevnt ovenfor i dette avsnittet, må det også understrekes at – bortsett fra gamle og forholdsvis dårlige fortau i Griniveien og Sørkedalsveien - er ingen av veiene i området utstyrt med fortau.

I TØI-rapport 314/1995 – *Seks-åringer som fotgjengere* – er det satt opp en sjekklister på seks punkter med betingelser for en (noenlunde) sikker skolevei. Betingelsene i fem av de seks punktene er ikke innfridd i vårt område. Vi henviser til mer utførlig omtale av dette lengre ned.

Faglig grunnlag for vurderingene

Som faglig grunnlag for de vurderinger vi har foretatt, har vi bl.a. bygget på følgende tre rapporter

- Transportøkonomisk institutt, *Seks-åringer som fotgjengere*, rapport 314/1995
- Statens vegvesen, *Veg- og gateutforming*, håndbok 017 '93
- Norges byggforskningsinstitutt, *tryggere boligveger*, rapport 105/1992

Konklusjon

Hovedkonklusjonen i rapporten er at det er nødvendig som et strakstiltak å innføre fysisk sperring av området for effektivt å forhindre gjennomkjøring, jf. punktene 5, 6 og 7 på side 14. I Sørkedalsveien må hastigheten reduseres gjennom redusert fartsgrense til 40 km/t kombinert med blant annet opphøyde gangfelt.

Rapportens hoveddel

Innledning

Røa Vel får i stadig større grad henvendelser om trafikkforhold som oppleves farlige, uheldige og/eller uønsket. Oppmerksomheten er særlig rettet mot behovet for sikring av skoleveier. Det har vært gjennomført enkeltstående tiltak for å redusere trafikkproblemene, men samtidig har for eksempel skilting mot gjennomgangstrafikk blitt opphevet de senere år.

Røa Vel ønsket å få et bedre grunnlag for å vurdere trafikkforholdene, og da særlig i boligområdene. Ved å velge ut et begrenset område som kunne behandles som en enhet, ønsket man å oppnå en samlet oversikt. Området nord-vest for Røa sentrum ble valgt ut, og gjennom en skriftlig henvendelse til alle husstander i området fikk velforeningen klare signaler om at trafikkforholdene her ble oppfattet som både utilfredsstillende og risikofylte. Særlig ble det uttrykt bekymring knyttet til skolebarn ned mot fem år og skoleveiene i området. Gjennomfartstrafikken ble av mange utpekt som det største problemet.

På bakgrunn av denne responsen besluttet Røa Vel å opprette en trafikkkomité. Den skulle først og fremst følge opp de innspill velforeningen hadde mottatt. Komiteen fikk som mandat å kartlegge skoleveiene og trafikkforholdene i området, vurdere hvilke problemer trafikken medfører og foreslå tiltak som kan redusere ulempene. Komiteén sto for øvrig fritt til å legge opp arbeidet slik den fant det hensiktsmessig

Hensikten med denne utredningen er å skape grunnlag for å oppnå tiltak som både kan beskytte beboerne mot en uforholdsmessig høy trafikk tetthet og de belastninger det fører med seg. Veianlegg, bebyggelse og andre miljømessige forutsetninger er *ikke* dimensjonert for å tåle dagens trafikkbelastning. Enkelte av tiltakene som blir foreslått, kan kanskje virke ambisiøse i forhold til den faktiske situasjonen mange steder i Oslo i dag – det har vi også fått bekreftelser på underveis i arbeidet. Likevel mener komiteén at vi *bør og må* foreslå alt det som må til for å gjenopprette forsvarlige skoleveier og et bedre bomiljø. På denne måten ønsker vi å bidra på en konstruktiv måte til å endre de forutsetninger og prioriteringer som hittil synes å ha fått størst gjennomslag hos ansvarlige myndigheter. Bilen og behovet for trafikkavvikling blir som oftest prioritert *fremfor* hensynet til bomiljøer, barns sikkerhet og oppvekstvilkår og generell menneskelig trivsel

Først og fremst håper vi selvsagt å kunne bidra til en økning av trafikksikkerhetsstandarder i Røa bydel, i siste instans forhåpentligvis også være til inspirasjon for beboere i andre områder. Det er mange som er i samme situasjon og som ønsker seg sikrere skoleveier og et bedre bomiljø

Rapportens bakgrunn og avgrensning

Områdets beliggenhet og karakter

Denne utredningen behandler et typisk småhusbebygget område i Oslo, avgrenset av store trafikkarer i sør (Griniveien) og øst (Vækerøveien/Sørkedalsveien), av Lysakerelven i vest og Markagrensen/Bogstad golfbane i nord. Området utgjør et slags "hjørne" på grensen mellom Oslo og Bærum kommuner. Se kart på side 2.

Området har et enhetlig preg; småhusbebyggelse, vesentlig reist i 1950- og 1960-årene, altså før bilen ble allemannseie. I planleggingen og utforming er det i liten grad forutsett dagens biltetthet og trafikkbilde, det gjelder ikke minst offentlige, trafikkmessige anlegg; ingen veier har fortau, og alle veiene er dimensjonert for beskjedne trafikkforhold. Det siste preger også trafikklårene i områdets ytterkant, men disse veiene er likevel sterkt belastet av gjennomgangstrafikk. Det gjelder Griniveien og Vækerøveien/Sørkedalsveien.

Sørkedalsveien fører trafikk fra og til Sørkedalen, Bogstad, Voksen, Grindbakken, deler av Holmenkollåsen og Voksenåsen, som både skal i retning Majorstua og i retning Røa, derfra videre til sentrum eller retning Drammen.

Via *Sørkedalsveien* kommer også adskillig trafikk til og fra Bærum for transitt til Ring 3 fra Gaustad. For å unngå Røa-krysset velger mange snarveier gjennom dette området. Ikke minst etter de senere årenes massive utbygging i åssiden har trafikken på *Sørkedalsveien* økt langt mer enn den er dimensjonert for. Også den er delvis uten fortau B på enkelte strekninger må fotgjengere krysse veien for å finne fortau eller gangsti på motsatt side

Griniveien fører trafikk mellom Bærum og Oslo, og er en av bare tre hovedferdselsårer til og fra byen. Trafikk som kommer fra de nord-østlige delene av Bærum - som Haslum, Bærums Verk og Lommedalen - har *Griniveien* som det mest nærliggende veivalg for såvel Oslo sentrum som gjennomfart via Ring 3 videre øst- og nordover.

Dette vil forsterkes ytterligere, når det nå planlagte utbyggingsfeltet for omkring 400 nye boliger på Fossum i Bærum, samt annen planlagt utbygging i nord-østlige deler av Bærum, blir realisert. Dette vil trolig medføre en vesentlig merbelastning for Røa-krysset, som allerede utgjør en alvorlig trafikkpropp. Det er svært nærliggende å anta at bruken av boligområdet som gjennomkjøringsalternativ blir enda mer forsterket med en slik utbygging. For å unngå å gjøre skoleveiene i Røa enda mer utrygge, bør en videre utbygging nord-øst i Bærum ikke igangsettes før *Røa-tunnelen* er realisert.

I denne rapporten skal vi behandle den del av trafikken fra *Griniveien* som for å unngå Røa-krysset, bruker småveier gjennom området som gjennomkjøringstrasé. Avgrensningen mot de øvrige sider ved trafikken i *Griniveien* skyldes for det første at den er en riksvei. I tillegg har vi vanskeligheter med å påvise hensiktsmessige tiltak, ut over en tunnelløsning. Det påpekes likevel at *Griniveien* i dette området synes meget lite egnet til å avvikle den trafikkbelastning som eksisterer i dag. Veien er smal, med ett smalt fortau på den ene siden. I tillegg er det direkte avkjøringer til alle eiendommene på begge sider av veien

Barnerikt område

Området ble i hovedsak bygget ut som boligstrøk i perioden 1940–1960, og er nå inne i et generasjonsskifte. Første generasjon eiere er på god vei til å bli avløst av en ny, og andelen av barnefamilier er i dag høy og stigende. Svært mange av barna er i barnehage- og/eller skolealder og må bruke veiene morgen og ettermiddag fram og tilbake til skoler og fritidsaktiviteter.

I området bor det i dag omkring 3000 mennesker, fordelt på 900–1000 familier – derav omkring 270 skolebarn under 12 år (alt ifølge opplysninger fra Oslo kommune/Røa bydelsadministrasjon).

Dessuten finnes det flere barnehager og -parker i området:

Røa Menighets barnehage, Nordengvn.	19 barn
Mølleplassen 5 års-klubb, Gravdalsvn.	11 barn
Mølleplassen barnehage, Gravdalsvn.	39 barn
Fossekallen barnehage, Røahellinga	29 barn
Røatun barnehage, Nordengvn.	19 barn
Mølleplassen spesialbarnehage, Gravdalsvn.	10 barn (fraktes/hentes i taxi to gr. dgl.)
Snargangen barnepark, Snargangen	<u>38 barn</u>

Til sammen i parker og barnehager 165 barn mellom 0 og 5 år

I tillegg er ytterligere én barnehage nylig etablert i Røatoppen.

Skolebarn fra området

De fleste barna i området går på Voksen skole og vil bruke veiene i dette området som skolevei. Vi har beregnet følgende aldersmessige fordeling av barna fra dette området under 12 år tilhørende Voksen skole:

1. klasse	39 elever	5/6 år
2. klasse	42 "	6/7 år
3. klasse	30 "	7/8 år
4. klasse	31 "	8/9 år
5. klasse	25 "	9/10 år
6. klasse	25 "	10/11 år
7. klasse	<u>36 "</u>	11/12 år

Totalt 228 elever under 12 år

Vi har ikke tilsvarende tall for elever ved Steinerskolen og Sørkedalen skole, som begge har en del elever boende i dette området. I tillegg kommer barn som går til og fra barnehager, parker og familiebarnehager.

Forverring av trafikkforholdene

Denne rapporten er utarbeidet på bakgrunn av et markert endret trafikkbilde i området de (tre til fem) siste årene. Denne endringen er delvis presset fram av en stadig trafikkøkning på gjennomfartsårene Griniveien og Sørkedalsveien – som har skjedd *uten* at det er foretatt noen tiltak for å gjøre disse veiene og Røakrysset bedre i stand til å ta unna økningen. Det er heller ikke foretatt noe vesentlig for bedre å ivareta bosituasjonen for beboere langs disse veiene. Dels er endringen i områdets trafikksituasjon også et *direkte resultat* av forandringen i myndighetenes/politiets bestemmelser og skiltpraksis for småveiene i området. Blant annet fikk åpningen av Røatoppen for toveis trafikk i 1998 store og negative følger for trafikkmønsteret.

Det er situasjonen i dag. Særlig i rushtider – morgen og ettermiddag – brukes småveier i området som forbindelsesveier mellom Griniveien og Sørkedalsveien. Vi vil behandle dette mer inngående lengre ned.

Arbeidet med rapporten ble igangsatt samtidig med innføringen av skolestart for seksåringer. I forbindelse med reformen ble det satt av statlige og kommunale midler til sikring av skoleveier, samtidig som det ble gitt løfter om at farlige trafikkløsninger skulle sikres før seksåringene ble sluppet ut på skoleveien. I vårt område har det skjedd lite som har forbedret sikkerheten på skoleveiene. Tvert imot – åpningen av Røatoppen for toveis gjennomkjøring skjedde *etter* skolestart for seksåringer i 1997

I TØI rapport 314/1995 – "Seks-åringer som fotgjengere" – er 6-åringenes forutsetninger for å ferdes i trafikken vurdert. På bakgrunn av disse vurderingene er det påvist forhold som utgjør en særlig risiko for skolebarn, og tiltak som bidrar til å redusere faren for ulykker. Der skoleveiene ikke tilfredsstiller visse «krav», anbefales det å tilby barna organisert skyss eller tilsyn

I Sørkedalsveien, hvor 65 % av kjøretøyene kjørte over tillatt hastighet på 50 km/t, er det tre signalregulerte fotgjengerfelt med separat gangfase. To av disse er plassert på en måte som gjør at den positive effekten oppveies negativt av at forholdene for øvrig er meget uheldige. (Jf nedenfor under avsnittet "Sørkedalsveien", underpunktene "Bussholdeplassene" og "Strekningen Linhusveien-Trettebakken"). Forholdene i Sørkedalsveien tilsier, i henhold til TØI's rapport, at det skulle vært fysisk skille mellom fotgjengerareal og trafikk, med andre ord en under- eller overgang.

"Snarveier"

I grove trekk kan vi si at to "hoved-traseer" i området brukes til gjennomgående trafikk – fortrinnsvis av bilister som ønsker å unngå Røakrysset:

1) Fra/til Griniveien via Linhusveien-Bjerkebakken-Røatoppen til/fra Sørkedalsveien, jf. side 22 flg.

2) Fra (først og fremst) Sørkedalsveien via Trettebakken-Ekraveien til Griniveien, jf. side 30 flg.

Dette er småveier uten fortau, tett bebygget av villaer/rekkehus på begge sider – med forholdsvis stor tetthet av barnefamilier. Enkelte steder er veiene og veikryssene uoversiktlige og skaper vanskelige situasjoner for både skolebarn og andre, for eksempel eldre mennesker. De må krysse uten merkede overganger eller annen sikring. Ikke minst er dette et uromoment for beboerne i den

mørke (og glatte) årstiden – da synes heller ikke veimerkingene, et forhold som vanligvis blir tillagt svært liten vekt i resonnementer omkring sikring av trafikk. Det er også liten tvil om at sjåførere som bruker området til gjennomkjøring, har tendens til å holde en høyere fart enn den lokale trafikken til og fra eiendommene – til tross for generell hastighetsbegrensning på 30 km/t for hele området samt en del fartsdempere i de fleste veiene.

Sonehastighetsbegrensningen er med andre ord enten for dårlig markert, eller den avdekker sjåførers manglende respekt for fartsgrenser.

En tilleggsbelastning på veiene er den utbygging og fortetning som har foregått i området – ikke minst i nordre ende av Bjerkebakken og Nordengveien. All trafikk herfra (og fra andre steder i området) betjenes av Linhusveien som tilførsel til Sørkedalsveien – *uten at det er foretatt noen standardheving eller andre konsekvenstiltak med dette veistykket*. Det er verken her eller andre steder foretatt noen tiltak, som fortau, annen sikring eller støyvern, for å redusere ulempene av denne økende trafikken.

Undersøkelse/trafikkteiling

På denne bakgrunnen gjennomførte Trafikkkomiteén i Røa Vel november 1998 en teiling og kartlegging av trafikkmønsteret i området. Resultatet av dette arbeidet presenteres nedenfor, sammen med en mer detaljert beskrivelse av de enkelte veistykker og gjennomfartsområder.

I det følgende gis det en nærmere beskrivelse av de enkelte – mest problemfylte og trafikkbelastede – strekningene.

Sørkedalsveien

Sørkedalsveien omtalt i denne utredningen, strekker seg i syd fra Griniveien (først nordre del av Vækerøveien) til nord ved Ankerveien (Peder Ankers plass), jf. kart på foregående side

Sørkedalsveien er en nødvendig del av skoleveien for alle de ca. 230 skolebarna under 12 år som skal gå på Voksen skole fra høsten 1999. I tillegg fungerer denne strekningen både som hovedvei, samlevei og adkomstvei, jf. nedenfor.

Denne delen av Sørkedalsveien fører gjennomgangstrafikk til og fra Sørkedalen, Bogstad, Voksen, Grundbakken, Holmenkollåsen og Voksenåsen, som skal både i retning Majorstua og i retning Vækerø, derfra videre til Sentrum eller retning Drammen. Veien må også ta av adskillig trafikk til og fra Bærum for transitt til Ring 3 fra Gaustad – det gjelder også for bilister som vil unngå Røa-krysset. Ikke minst etter de senere årenes massive utbygging i Holmenkollåsen og Hovseter, har trafikken økt langt mer enn det veien er dimensjonert for. Den aktuelle del av Sørkedalsveien er delvis uten fortau – på enkelte strekninger må fotgjengere krysse veien for å finne fortau eller gangsti på motsatt side.

Trafikkøkningen forsterkes ytterligere når Bogstad Camping har høysesong og/eller generelt på utfartshelger og under arrangementer i Holmenkollen. I de verste periodene opplever beboerne til dels stillestående bilkøer i det som også er deres lokale adkomstvei.

Husene, ofte flere på eiendommene, ligger tett langs hele veien. Dette påvirker beboerens muligheter for inn- og utkjøring til/fra eiendommene. Til tider kjører enkelte trafikanter med en hastighet som er fullstendig uforenlig med områdets karakter av boligstrøk, eller de kjører forbi i motsatt kjørebane.

Sørkedalsveien må også påregnes å få ytterligere økt trafikk, hvis det øvrige villaområdet omtalt i denne utredningen stenges for gjennomkjøring.

Trafikken og hastigheten dunderer i det meste av døgnet i Sørkedalsveien. Det oppleves et skrikende behov for ivaretagelse av såvel beboere som skolebarn og øvrige myke trafikanter i dette bildet. I dag må de konkurrere med alle de forskjellige typer kjøretøy som i stadig økende grad trafikerer veien hele døgnet, til dels med for høye hastigheter; lastebiler, tømmertransporter, utrykningskjøretøyer, militærkjøretøyer, busstrafikk og selvsagt vanlig trafikk av privatbiler, motorsykler.

Veistandard

Sørkedalsveien har en variabel teknisk kvalitet. Den får stor trafikktilførsel av en trang og ekstra sterkt trafikkbelastet strekning av Vækerøveien fra Røakrysset, som munner ut i Sørkedalsveien i et trekant-kryss, jf. punkt 1 på side 14. Dette krysset er planlagt omarbeidet til en rundkjøring, noe som forhåpentligvis vil virke positivt på trafiksikkerheten. Deretter flater veien ut til en lang, nesten rett strekning med en svak stigning med bakketopp midtveis til Trettebakken. Rett etter denne bakketoppen er det en lysregulert fotgjengerovergang (uten skole-patrulje), jf. punkt 3 på side 14. I motsatt kjøreretning (fra Bogstad) på samme sted ligger bussholdeplassen rett før fotgjengerovergangen, med dertil farlige forbikjøringer når bussen har stoppet for av- og påstigning. Her står det også fotoboks, som registrerer sydgående trafikk.

Videre i retning Bogstad heller veien svakt nedover med en svak kurve med ytterligere nedoverbakke til Trettebakken, der veien er relativt flat og rett til Linhusveien. Fra Linhusveien til Ankerveien, (Peder Ankers plass) har strekningen en stigning, der veien går gjennom den gamle alléen opp til Bogstad gårds gamle portnerstuer. Mellom Linhusveien og Peder Ankers plass er veien smalere enn ellers, og det er tett vegetasjon inn mot veien på begge sider. I veikryssene ved Trettebakken og Linhusveien er det lysregulerte fotgjengeroverganger

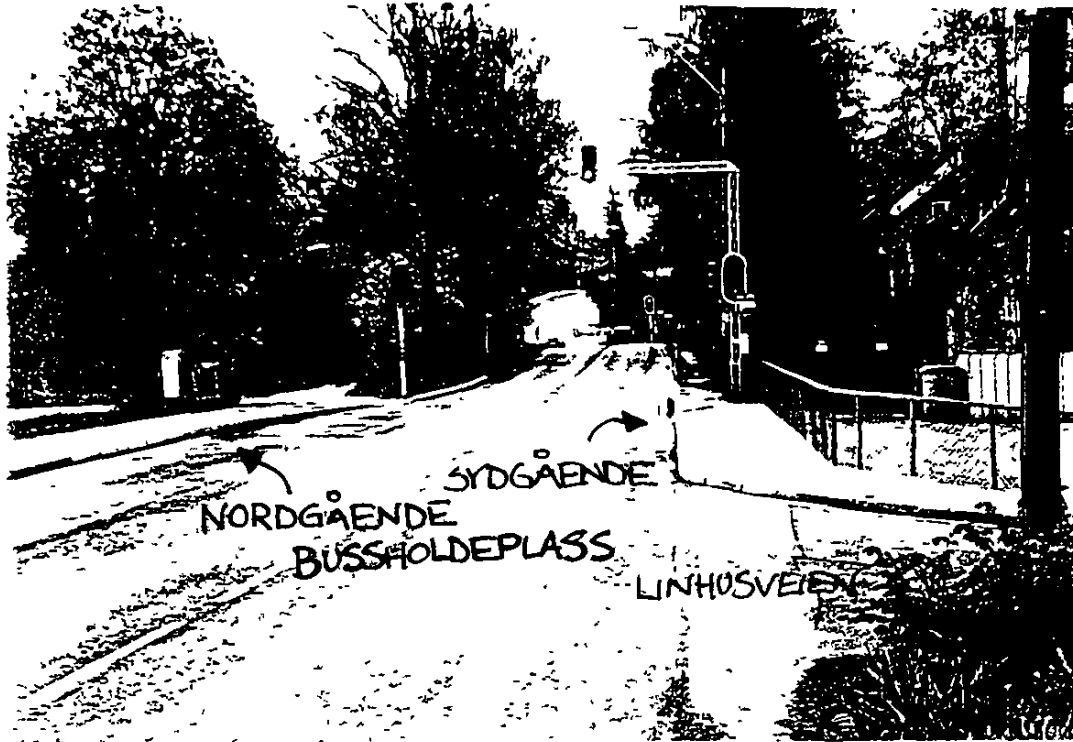
Krysset ved Trettebakken er i tillegg betjent av skolepatrulje mellom 08.00 og 08.30 på skoledager. Skolepatruljen står meget utsatt til; fortauene de står på, er til dels meget smale, slik at de blir stående altfor nær veibanen.

Deler av veistrekningen har ikke tilfredsstillende fortausløsninger – mellom Grinveien og Lilleveien i syd og Trettebakken og Linhusveien i nord er det delvis fortau bare på den ene siden. Hele strekningen mellom Røaknekkene og Trettebakken er det på østre side av veien et smalt fortau som ikke kan brukes av gående i vinterhalvåret. Det brukes i perioder til snøoppfyllingsplass!

Bussholdeplassene

Bussholdeplassene langs denne strekningen er i grunnen et kapittel for seg og omtales derfor her spesielt. Til tross for trafikkøkning og urolig trafikkbilde, har ombygninger av veien ført til at busslommer og holdeplasser er blitt flyttet ut i veibanen – med den følge at trafikkløsningene er blitt ytterligere problematiske. Dette har skjedd i løpet av de tre–fire siste årene.

Situasjonen er så spesiell og uheldig at man vanskelig kan få et fullgodt inntrykk uten en befarings. Vi gir likevel følgende beskrivelse:



Det er lysregulerte fotgjengeroverganger ved bussholdeplassene, jf. punkt 5 på side 14. Når bussen må stanse i veien – og ikke i en busslomme – stenger den utsikten til lysene for den som kommer bak, og denne utsikten vinnes ikke igjen, før man er godt på siden av bussen. Det er i tillegg laget en gul dobbeltstrek i veien, som skal markere at man ikke kan kjøre forbi bussen på holdeplassen foran fotgjengerfeltet. Men når bussen har stanset på holdeplassen, er denne dobbeltstreken svært vanskelig å se for bilistene

I tillegg kommer vanskelige utkjøringsforhold fra Linhusveien. Den foregår både til høyre og til venstre, rett bak bussholdeplassen og med en tett trafikk på Sørkedalsveien.

Trafikkløsningen på dette stedet virker særdeles dårlig gjennomtenkt og er egnet til å skape farlige situasjoner

Strekningen fra Linhusveien til Trettebakken

Denne strekningen på mellom femti og hundre meter, må også gis en behandling for seg.

Skolebarn til blant annet Voksen skole benytter denne strekningen som overgang over Sørkedalsveien. Den går mellom to kryss med av- og påkjøring til Sørkedalsveien – både lokaltrafikk og gjennomgangstrafikk, jf. punkt 4 og 5 på side 14. I tillegg omfatter strekningen én bussholdeplass i hver retning – som er omtalt ovenfor – og to lysregulerte fotgjengerfelt. Trettebakken er det mest brukte krysningpunkt for skolebarna, og her står det skolepatrulje.

Trafikken fra Trettebakken og særlig fra Linhusveien, kombinert med trafikken som kommer ned bakken fra Ankerveien, skaper mange farlige situasjoner med mange trafikkfunksjoner på en kort strekning.

Trafikken som kommer sørfra, altså *fra* Røa, har en overveiende tendens til å holde alt for stor fart på strekningen *før* Trettebakken (jf. trafikkmålingen referert nedenfor). Dermed kommer også bilene med stor hastighet inn mot denne fotgjengerovergangen. Tidligere var det montert varselskilt for fotgjengerfelt og gult, blinkende lys med fotgjengerskilt plassert over veien på dette stedet. Behovet for noe slikt er større nå enn tidligere, men disse varslene er nå erstattet av lysregulering.

Oppsummering

Beboerne i de tilstøtende vestre områder, på lik linje med beboerne langs Sørkedalsveien, er klar over den farlige trafikksituasjonen de sender sine barn ut i på vei til skolen. Dette er den del av skoleveiene hvor faren for alvorlige ulykker er størst.

Alle som bor og ferdes langs veistrekningen hver dag, føler den utrygge trafikksituasjonen pr. dags dato, med tett trafikk og høy hastighet. Det gjelder foreldre med barn, barn alene, eldre mennesker og andre. Alle ha krav på en minimum standard for trafikkbildets miljø- og trygghetsnivå, hvilket på ingen måte er innfridd i dag.

Selv om vi på sikt skulle få tunnel under Røa-krysset, er det viktig at Sørkedalsveien har et forsvarlig minimum av standard på miljø- og trafikksikkerhetsområdet, med utgangspunkt i den økningen av biltrafikken som her er et faktum. Denne trafikkbelastningen vil neppe bli redusert nevneverdig av en eventuell tunnel.

Sørkedalsveien er av en teknisk kvalitet, som gjør tiltak nødvendige. Bruk av fartsgrenser, humper, trafikklys og skilting burde snarest planlegges og gjennomføres. På tross av eventuelle langsiktige helhetsvurderinger fra myndigheter *må* strakstiltak igangsettes i Sørkedalsveien.

Dessuten er det andre forhold man skal være klar over. Det har i den senere tid versert spørsmål om å oppheve reguleringsbestemmelsene for ny trase for Sørkedalsveien, vurdert mot flytting av Markagrensen og utbygging av Østernvann- og Bogstad-området. Det er også planer om utbygging av golfbane(r) og skiflyvningsbakke i Sørkedalen. Det lover ikke positivt for dagens sterkt belastede Sørkedalsveien. Det virker uforsvarlig å planlegge ytterligere trafikkskapende bygging eller tiltak i området, i åsen over Bogstadvannet eller i Sørkedalen, uten at det først bygges en tilstrekkelig dimensjonert og trafikksikker vei.

Vi henviser her til foreliggende, men stadig urealiserte, planer om ny Sørkedalsvei. Dersom OBOS' planer om boligbygging i Landingsveien blir realisert, kan dette komme til å begrense mulighetene til å anlegge en ny trasé for Sørkedalsveien.

Trafikkmåling

I uke 15, nærmere bestemt 12.-19. april, 1999 foretok Oslo Vei på bestilling fra Røa Vel en måling av trafikk tetthet og hastigheter i Sørkedalsveien. Radaren ble plassert utenfor Sørkedalsveien 200, jf punkt 2 på side 14. På grunn av teknisk svikt torsdag 15. april ble det foretatt måling også påfølgende torsdag, den inngår som "torsdag" i det følgende.

Resultatene kan kalles oppsiktsvekkende, til og med sjokkerende. Ukens mest trafikkbelastede dag var torsdag (22. april), da passerte til sammen 9021 kjøretøyer tellestedet. Det gir et gjennomsnitt på 376 i timen, vel å merke fordelt på hele døgnet. Mellom klokken 07.00 og 08.00 passerte 503 biler, og mellom 08.00 og 09.00 passerte 519 biler, altså i det samme tidsrom som skolebarna krysser veien. Tilsvarende om ettermiddagen. Mellom klokken 13.00 og 14.00 passerte 595, mellom 14.00 og 15.00 passerte 516 kjøretøyer, mellom 15.00 og 16.00 passerte 625 tellestedet. Den tetteste timen var mellom klokken 16.00 og 17.00 – da passerte 773 kjøretøyer. Mellom 17.00 og 18.00 passerte 743 (alt vel å merke i begge retninger).

Den minst trafikkbelastende virkedagen var fredag 16. april, da passerte til sammen 5526 kjøretøyer. Lørdag passerte 8138 og søndag 7332 kjøretøyer tellestedet.

Det ble også målt hastigheter. Den mest graverende var en måling på 100 km/t mandag klokken 17.39, altså mens trafikken fortsatt er på sitt tetteste, med sterk konkurranse av 102 km/t lørdag klokken 09.34. Ettersom disse to tilfellene kan ha vært utrykningskjøretøyer, gjengir vi i det følgende en oppstilling over de høyest målte hastighetene.

	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
115 km/t						kl. 00.57	
114 km/t		kl. 22.52					
112 km/t						kl. 20.22	
104 km/t	kl. 22.20						
102 km/t				kl. 03.49			
102 km/t						kl. 09.34	
100 km/t	kl. 17.39						
99 km/t						kl. 22.40	
98 km/t		kl. 20.22					
95 km/t		kl. 22.52					
95 km/t			kl. 23.24				
94 km/t	kl. 03.09 (19/4)						
94 km/t	kl. 06.50 (19/4)						
94 km/t						kl. 05.49	
93 km/t				kl. 04.41			
93 km/t							kl. 06.10
93 km/t							kl. 15.13
92 km/t			kl. 09.44				
92 km/t							kl. 01.36
92 km/t							kl. 02.54
91 km/t	kl. 22.56						
91 km/t						kl. 21.55	
91 km/t				kl. 19.48			
90 km/t			kl. 23.24				
90 km/t						kl. 00.54	

Oppstillingen viser altså kjøring som har foregått i 40 km/t eller mer (!) over fartsgrensen på 50 km/t. Tallene viser, som statistisk forventet, at antallet fartsoverskridelser øker vesentlig jo mer man nærmer seg fartsgrensen ovenfra. Opptellingen viser at følgende antall overskred fartsgrensen de ulike dagene:

	Antall kjøretøyer totalt	Antall fartsovertredere (>50 km/t)
Mandag	7630	5032 (65,9%)
Tirsdag	7664	5141 (67%)
Onsdag	8376	5413 (64,6%)
Torsdag	9021	5593 (61,9%)
Fredag	5526	3600 (65,1%)
Lørdag	8138	5183 (63,7%)
Søndag	7332	4820 (65,7%)
Til sammen	51378 (100%)	33402 (64,8%)

Dette innebærer at langt over halvparten av kjøretøyene kjørte fortere enn tillatt hastighet. På bakgrunn av disse tallene vil vi understreke enda sterkere behovet for tiltak som kan bedre forholdene. Ikke minst tar vi til orde for en senkning av fartsgrensen til 40 km/t, blant annet i den tro at en slik fartsgrensen oppfattes som bevisst satt og derfor lettere blir respektert. Uansett vil en lavere hastighetsgrense bidra til at gjennomsnittshastigheten synker. Det er nødvendig først og fremst av hensyn til skolebarna og beboerne.

I det videre følger en prioritert oversikt over tiltak som utvalget anser som nødvendig for den nåværende Sørkedalsveien mellom Griniveien og Bogstad (Peder Ankers plass). Fullstendig utskrift av målingen kan fremlegges ved behov.

Tiltak som bør gjennomføres i Sørkedalsveien for å sikre skoleveier

Eksempel fra Vækerøveien mellom Furulund og Ullernchausséen

På denne strekningen er det gjennomført en rekke – etter vår mening meget vellykkede tiltak – innefor de gitte rammer. For det første er det gjennomført separering mellom veibane og gang-/sykkelvei med beplantning. Det er 40 km/t fartsgrense. Kjørebane mellom kantsteinene er smal nok til å virke fartshemmende og det er anlagt opphøyde fotgjengeroverganger. Vi mener at Sørkedalsveien bør anlegges på tilsvarende måte. Av hensyn til de begrensede ressurser som finnes til slike tiltak har vi imidlertid laget en prioritert liste, hvor kostbare tiltak som separering kommer relativt langt ned på listen

1) 40 km/t fartsbegrensning

Dagens fartsbegrensning på 50 km/t gir ikke noe signal om at dette er en problematisk strekning gjennom et boligområde og med skolebarn som krysser veien i den mest travle rushtrafikken. Følgen er at enkelte tøyser denne fartsgrensen og skaper farlige situasjoner hver eneste dag. En fartsgrense på 40 km/t, tydelig markert, vil gi et ganske annet og klart signal til bilistene om at strekningen skal kjøres med adskillig aktsomhet.

I tillegg kommer hensynet til beboerne langs strekningen. Jo lavere hastighet, jo mindre støyplager etterlater trafikken for dem som må leve med den til daglig.

Vi vil her trekke fram det som er gjort med Vækerøveien mellom Ullernchausseen og Furulund.

2) Opphøyde gangfelt i tilknytning de lysregulerte fotgjengerovergangene

Flere steder er de lysregulerte fotgjengerovergangene *som også brukes av skolebarna* – anlagt like etter busstoppene. Når bussen har stanset, dekker den signallysene for biler som kommer bak og som gjerne vil forbi. Også andre uheldige forhold gjør at de lett overses. Dette kan motvirkes av opphøyde overganger – som *ikke minst* vil bidra til å sikre barnas ferdsel.

3) Mer aktiv skilting og varsling

Utvalget er av den oppfatning at god og tydelig skilting har en klar preventiv virkning – uavhengig av den kontroll-frekvens som kan utøves fra politiets side. Strekningen bør i tillegg til en tydelig fartsbegrensning (40 km/t) skiltes med:

- Varsel om skolevei
- Forbikjøring forbudt
- Bedre varsling av fotgjengerfelt; helst gult, blinkende lys.

4) Flere fotobokser

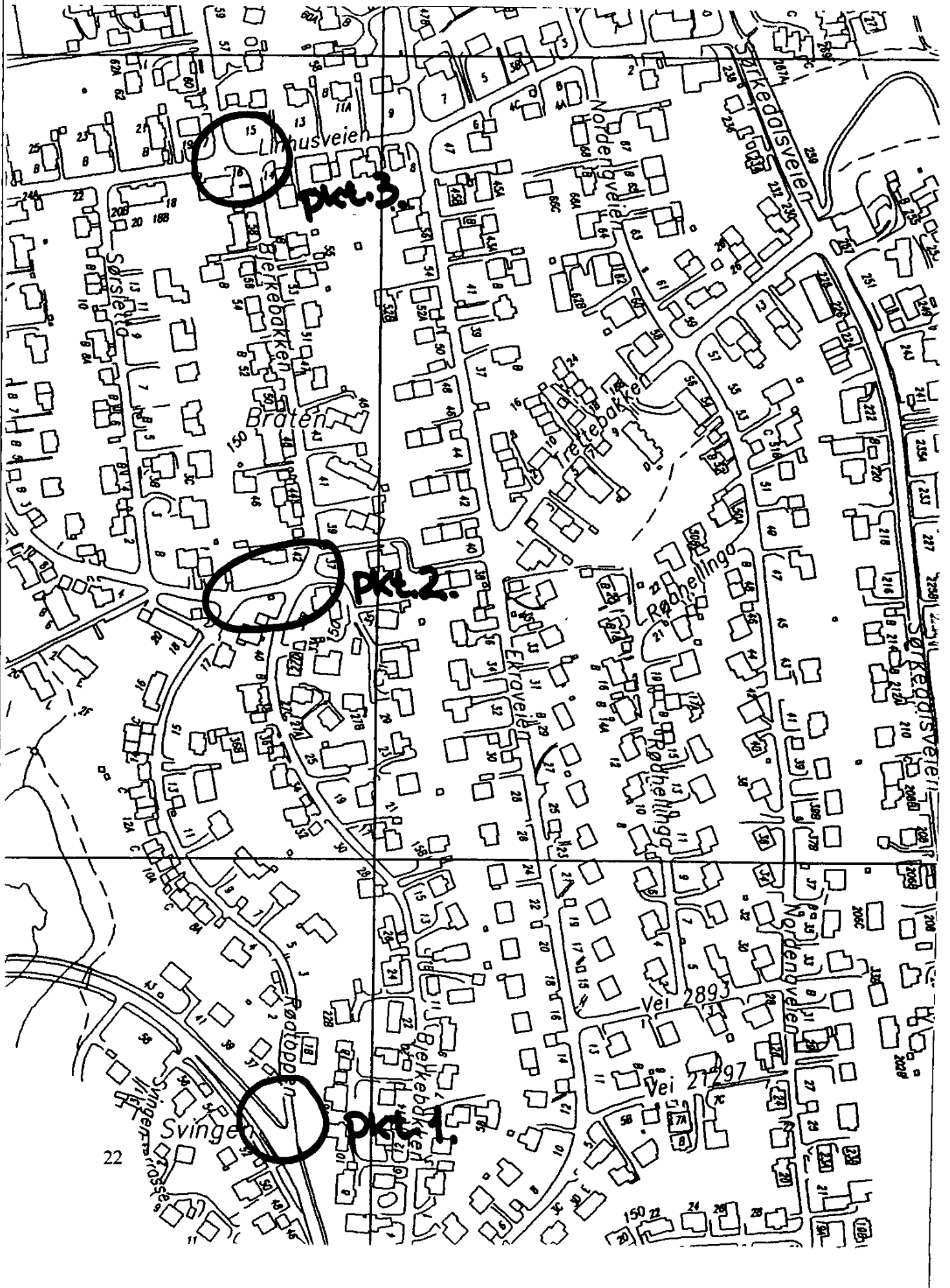
I dag er det plassert én fotoboks på strekningen, som altså kan registrere fartsøvertredelser på ett sted i én retning. Flere fotobokser vil øke effekten. En fotoboks i bakken fra Peder Ankers plass mot Linhusveien antas å være det mest effektive stedet.

5) Separering mellom veibane og gang-/sykkelvei kombinert med innsnevring av veibanen

Dagens fortau innfrir ikke vanlige krav til fotgjengeres sikkerhet. Samtidig er veien uforholdsmessig bred, noe som innbyr til høye hastigheter. Vi mener derfor at det bør foretas en separering mellom veibane og gang-/sykkelvei, samtidig som veibanen gjøres smalere. Sammenlignet med eksemplet fra Vækerøveien antar vi at dette kan gjennomføres innenfor det samme areal som benyttes til vei og fortau i dag, men med betydelig forbedret trafikksikkerhet.

Planfri fotgjengerovergang

Ved Trettebakken er det arealmessig plass til å anlegge en bro eller tunnel for fotgjengerne over Sørkedalsveien.



Røatoppen–Bjerkebakken–Linhusveien

Dette er den ene av de to tidligere beskrevne gjennomkjøringsrutene som blir brukt av bilister til og fra Bærum. Se kart på foregående side. Her bringer vi også inn resultater av den gjennomførte trafikk tellingen fra november 98.

Røatoppen

Veien forbinder Griniveien med Gravdalsveien.

Det er totalt 38 boenheter i veien, og de fleste av disse ligger svært tett opp til kjørebane. En del av inngangsdørene ligger ikke mer enn 3–4 meter fra veien. Mange av boenhetene har ikke garasje, og det står derfor mange biler parkert langs veien. En barnehage er nylig etablert i Røatoppen 15.

Røatoppen er smal og svingete. Veien har begrenset frisikt og er derfor meget godt tilrettelagt som adkomstvei. Den er imidlertid ikke egnet for gjennomgangstrafikk i kombinasjon med fotgjengere. Det er flere boenheter som ikke har garasje, til enhver tid er det mange biler parkert i veien. Det er i dag to fartsdempere i veien, den siste nylig etablert på anmodning fra beboere som et forsøk på å dempe farten i den siste bakken opp mot Gravdalsveien.

Røatoppen var inntil høsten 1998 enveiskjørt gjennom en årrekke, med forbud om venstresving for trafikk på Griniveien fra Bærum. Høsten 1998 ble det imidlertid fjernet fire skilt ved innkjøringene til Røatoppen – ett som forbød østgående trafikk i Griniveien å svinge opp Røatoppen, og ett som påbød enveiskjøring, samt to som forbød innkjøring i Røatoppen nordfra. Svingforbudet i Griniveien er nå satt opp igjen, men gjelder bare mellom kl. 7 og 9 om morgenen.

Trafikkbildet i veien endret seg dramatisk etter at ovennevnte skilter ble fjernet. Dette ble spesielt merkbart under morgen- og ettermiddagsrushet. Det tidsbegrensede svingforbudet har bare i liten grad avhjulpet dette.

Hastighetsnivået på rush- og gjennomfartstrafikken oppfattes av beboerne som høyt. Den smale veien med mange parkerte biler gir er svært liten oversikt for fotgjengere.

Spesielt farlige steder

Gjennomgangstrafikken passerer gjennom et område der Røatoppen, Gravdalsveien og Bjerkebakken møtes i to «sammenhengende» veikryss lagt over en 30–40 meters strekning, jf. punkt 2 på side 22. Her kommer det i tillegg trafikk fra andre lokalveier sammen med mange skolebarn (uten fortau og dessuten med gjerder tett inntil veien).

Krysset er meget uoversiktlig, med trafikk begge veier og med mange skolebarn som skal krysse begge disse veiene på sin vei til skolen. Bilene kommer ofte i relativt stor hastighet både sørover i Bjerkebakken og nordover i Røatoppen fra Griniveien. Ved Gravdalsveien møter de på trafikk og skolebarn ut fra store deler av område, som må bruke nettopp dette "krysset" som skolevei.

Innkjøringen til Røatoppen fra Griniveien østgående skaper ofte farlige situasjoner, jf punkt 1 på side 22. Stedet gir liten oversikt over møtende trafikk. Dette er spesielt uheldig da Griniveien er en riksvei.



Bjerkebakken

Den aktuelle delen av Bjerkebakken går fra krysset ved Gravdalsveien til krysset ved Linhusveien og har 41 boenheter. Veistandarden er relativt bra da det kom ny asfalt sommeren 1998. Det er én fartshump i denne delen av Bjerkebakken.

Linhusveien

Den aktuelle delen av Linhusveien går fra krysset med Bjerkebakken opp til krysset med Sørkedalsveien. I denne delen av Linhusveien er det 29 boenheter og er alt i alt området aller mest trafikkbelastede strekning.

Veistandarden er relativt bra – det ble lagt ny asfalt sommeren 1998. Men det gjelder her som andre steder, det finnes ingen fortau eller annen sikring av fotgjengere/syklister. Mange barn går til skolen i denne veien. Den belastes med til dels stor gjennomgangstrafikk i tillegg til den naturlige trafikken fra store deler av bo-området – både nordfra og sørfra.

Frem til 1992/1993 var Linhusveien skiltet med "gjennomkjøring forbudt" fra Sørkedalsveien. I 1992/1993 ble disse skiltene fjernet, etter hva vi har fått opplyst, fordi politiet manglet ressurser til å håndheve forbudet. Tilsvarende ble gjort i Trettebakken og Nordengveien.

Nord for Linhusveien er det minst 310 boenheter, langs Ekraveien, Nordengveien, Bjerkebakken, Ankerveien, Golfstubben og Nordengstubben, som må bruke Linhusveien som eneste måte å komme ut på Sørkedalsveien på. Dette har sammenheng med at Ankerveien er fredet/vernet, og derfor er blokkert for gjennomkjørsel. Det er videre prosjektert en ny barneskole for 600 barn. Bjerkebakken og Linhusveien vil trolig bli benyttet som adkomst både for anleggstrafikk og senere for de som jobber på, eller skal levere barn til den nye skolen. Utsikten for Linhusveien per i dag angir et stadig økende trafikkbilde på en allerede hardt presset veistrekning.

Linhusveien har en regelmessig strøm av myke trafikanter. Veien er en hovedtrasé for barna som går til og fra alle skolene i lokalmiljøet, i tillegg til de voksne og barna som skal til og fra bussholdeplassene som ligger i krysset Linhusveien/Sørkedalsveien. Veien er asfaltert tett inntil gjerdene mot boligeiendommene og er bred nok til at møtende biler lett kan passere hverandre. Fotgjengerne blir da «presset» mellom bilene og gjerdene. Dette problemet forsterkes av brøytekanter i vinterhalvåret.

Trafikktellingene fra november 1998 viser at det kjørte gjennomsnittlig 67,6 biler hvert kvarter under «morgenrushet» langs Linhusveien i løpet av den 90 minutters periode hvor barna går til skolen og de fleste går til bussen. Om ettermiddagene mellom 15.30 og 17:00 var det 64,6 biler per kvarter. Mange bilister holder høy hastighet. Det har vært flere trafikkulykker i kryssene i Linhusveien, og det kan ventes flere om antall biler og farten på kjørende fortsetter som i dag.

Krysset Bjerkebakken/Linhusveien er et meget uheldig utformet kryss – særlig på grunn av at Bjerkebakken er "sideveis forskjøvet" på hver side av Linhusveien, jf. punkt 3 på side 22. Det oppstår derfor ofte trafikksituasjoner som er vanskelig å bedømme, særlig for skolebarn. Det bor i tillegg mer enn fem småbarnsfamilier med adkomst i umiddelbar nærhet til dette krysset.

Dette krysset har allerede ekstra stor belastning av tre grunner. For det første fordi Bjerkebakken blir brukt i en gjennomkjøringsrute, for det andre på grunn av butikken som ligger like nordenfor i Bjerkebakken, for det tredje på grunn av den betydelige lokaltrafikken til blokk-/rekkehusfeltet lengst nord i Bjerkebakken og Ekraveien.

Dersom adkomsten til den nye skolen i tillegg skal legges gjennom dette krysset, slik det har vært planer om, vil det bli uholdbare tilstander i dette krysset. Vi mener derfor at skolen må få direkte adkomst fra Sørkedalsveien eller Ankerveien

Generelt for Røatoppen–Bjerkebakken–Linhusveien

Det bor mange skolebarn i området, og de bruker i stor grad ovennevnte trafikkstrekk for å komme til skolen. Strekket i Linhusveien og Bjerkebakken er naturlige veier for de fleste av disse barna på sin vei til skolen.

Det omtalte veistrekket (Røatoppen–Bjerkebakken–Linhusveien) har alltid vært en "snarvei" for bilister i kø på Griniveien – østgående. Tidligere var dette snikkjøring som politiet fra tid til annen slo ned på, og problemet var ikke veldig stort. Etter at forbudet mot gjennomkjøring ble opphevet, svingforbudet i Griniveien ble fjernet og Røatoppen ble åpnet for toveis trafikk, har gjennomgangstrafikken skapt problemer for beboerne i området.

Trafikktellingen i Røa Vels regi

Trafikktellingen, som ble gjennomført i tidsrommene 0730-0900 og 1530-1700, mandag, onsdag og fredag i uke 45 1998, viser at 53% av den totale trafikken begge veier i Røatoppen er gjennomgangstrafikk mellom Griniveien og Sørkedalsveien

Tellingen viste videre at det er en total belastning på 2380 kjøretøyer i Linhusveien gjennom de aktuelle måleperiodene, som til sammen utgjør 9 timer av en uke

Videre viste tellingen at 490 biler var gjennomfartstrafikk. Dette tilsvarer 21% av all trafikken i Linhusveien på disse tidspunktene. Det virker ikke rimelig at over 1/5 av trafikken i en beskjeden villavei – som allerede i utgangspunktet er overbelastet som med trafikk til lokalområdet – stammer fra det vi kan kalle legal snikkjøring.

Trafikktellingen viser også at nesten 84% av trafikken som kommer inn Røatoppen fra Bærum i morgentimene, kjører ut i Sørkedalsveien fra Linhusveien. Av trafikken som kjører inn Røatoppen, viste vår telling at ca. 91% av bilene kom fra Bærum i morgenmålingene. Tilsvarende tall for ettermiddagen var ca. 80%. Det er således ingen tvil om at boområdet benyttes som gjennomkjøringsvei for trafikanter hovedsaklig fra Bærum.

Vi viser i denne forbindelsen til Rapport nr. 105, *Tryggere boligveier*. I punkt 4 2, *Krav til tryggere eneboligveier*, fra Norges Byggforskningsinstitutt 1990 står det:

Målsettingen for blandet trafikk i eneboligområder må være at trafikken er liten, og at den er langsom og sikker. Vi kan sette tak på trafikkmengden ved 200 biler i døgnet i de mest belastede punktene. (...) Fartsnivået som holdes av 85 % av bilistene, må være godt under 35 km/t, ønskelig fartsnivå er 20–25 km/t.

Tallene for de omtalte strekningene i vårt område lå altså foruroligende høyt over disse kravene. Tellingen viste for eksempel at Røatoppen, som er en smal og tett bebygd villavei, gjennomsnittlig hadde en trafikk på omkring 300 biler de tre timene hver dag tellingene ble foretatt. Vi viser til mer utførlig omtale av trafikktellingen lengre ned. På denne bakgrunn fremmer vi følgende forslag.

Tiltak som bør gjennomføres i Røatoppen, Bjerkebakken og Linhusveien

Hovedforslag

Fysisk sperring mot gjennomkjøring

Fysisk sperring av hele området, slik at gjennomfartstrafikken forhindres fullstendig, anses som det beste tiltaket, jf. omtale av dette og nærmere vurderinger av konsekvensene på sidene 41-44. Det er derfor vårt overordnede mål og fremste alternativ for å bedre forholdene i området, dessuten er det klart den billigste løsningen å gjennomføre. Røatoppen bør sperres i krysset mot Griniveien, jf. punkt 1 på side 22.

Supplerende forslag

Dersom det gjennomføres fysisk sperring av gjennomkjøringsmulighetene i området, antas behovet for å gjennomføre nedenstående tiltak å bli vesentlig redusert eller eliminert. Nedenstående tiltak vil imidlertid være hensiktsmessige i seg selv, også for lokaltrafikk. Ved den prioritering av tiltak som nødvendigvis vil måtte gjøres, er imidlertid vår klare førsteprioritet fysisk sperring. Følgende forslag skal derfor betraktes som supplement til hovedforslaget.

Skiltet forbud mot gjennomkjøring

Gjeninnføre også enveiskjøring i Røatoppen, dessuten forbud mot gjennomkjøring i Bjerkebakken/Linhusveien. Det beste enkeltstående tiltak, bortsett fra fysisk sperring, antas å være at det (igjen) blir forbud mot gjennomkjøring fra Griniveien til Sørkedalsveien og omvendt. Vi mener at det vil føre til en meget stor reduksjon av gjennomgangstrafikken, selv om enkelte nok vil trosse forbudet.

Forbud mot venstresving for østgående trafikk på Griniveien

Det tidsbegrensede svingforbudet bør utvides til å gjelde hele døgnet

Forbud mot å kjøre inn i Røatoppen fra Gravidalsveien

Gjeninnføre forbud mot å kjøre inn i Røatoppen fra Gravidalsveien (og Bjerkebakken). Dette forslaget er aktuelt dersom ikke hele området sperres eller skiltes mot gjennomkjøring

Frem til 1998 var all innkjøring i Røatoppen fra Gravidalsveien forbudt. Forbudet omfattet også syklistene. Sistnevnte var, ifølge opplysninger fra politiet, sterkt medvirkende til at forbudet ble opphevet. Vi mener at behovet for å stoppe vestgående gjennomgangstrafikk gjennom Røatoppen gjør at det bør innføres et forbud mot innkjøring fra Gravidalsveien igjen. Dette kan imidlertid gjøres med et skilt som forbyr all innkjøring av *motoriserte* kjøretøy. På denne måten vil ikke syklistenes ferdsel begrenses.

Fartsdempere

Linhusveien har betydelig lokal trafikk. Dette begrunner i seg selv en fartsdemper som markerer inngangen til boligområdet rett etter avkjøringen fra Sørkedalsveien. I tillegg er det mange som holder høy hastighet mellom Ekraeveien og Bjerkebakken. Vi mener derfor at det også her er behov for en fartsdemper. Sistnevnte er trolig den viktigste.

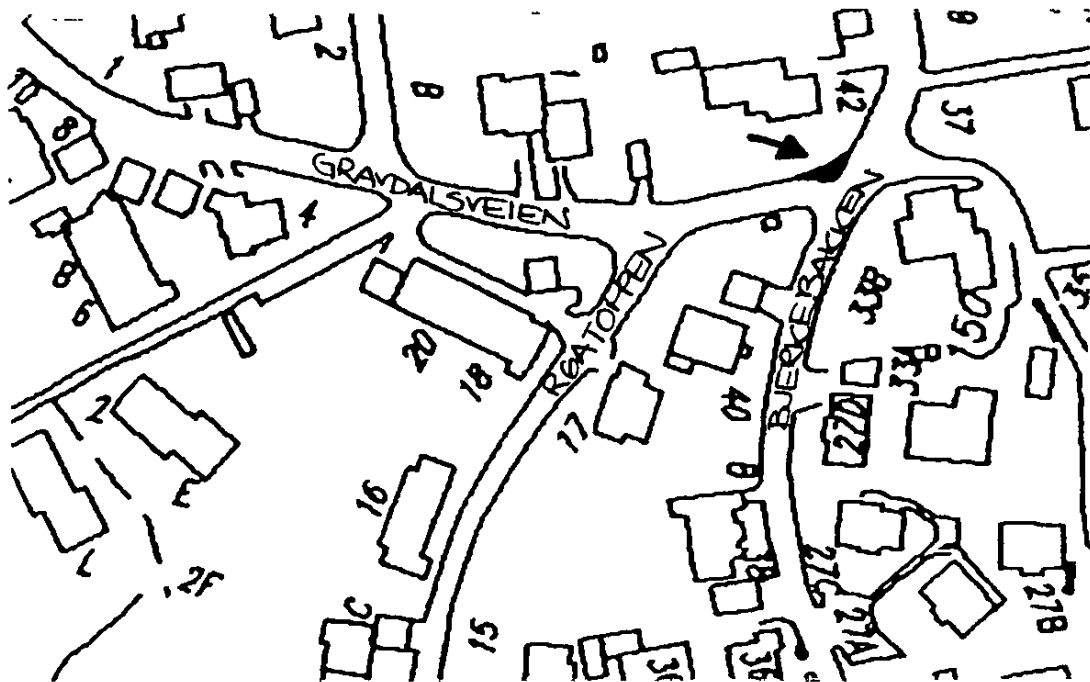
Redusert asfaltert dekkebredde

Oslo kommune renoverer vann- og avløpssystemet i deler av det området denne rapporten dekker i løpet av 1999 og 2000. Linhusveien og Bjerkebakken bør ved istandsettingen etterpå bare asfalteres med en dekkebredde på ca 3,5 meter, i samsvar med anbefalingene i Byggforsk's rapport 105/1990. (Røatoppen synes hensiktsmessig slik den er i dag.) I tillegg til å forbedre trafikksikkerheten, vil dette medføre reduserte utgifter til istandsetting av veiene etter oppgraving. Veiene vil også få et visuelt preg som er bedre tilpasset omgivelsene.

Endre krysset Gravdalsveien/Bjerkebakken til «T-kryss»

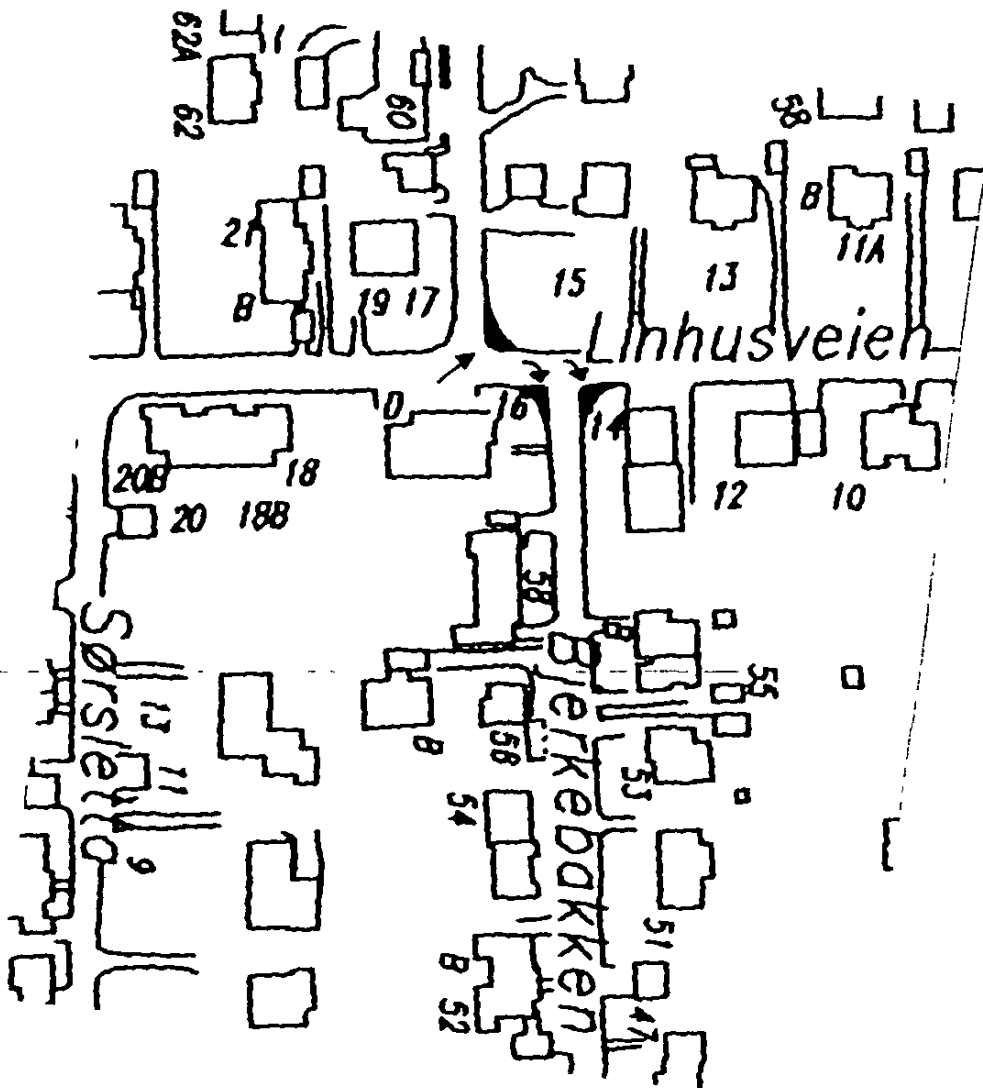
Krysset er i dag uheldig utformet, blant annet ved at det er et tilnærmet «Y-kryss» på toppen av en bakketopp, der sikten dessuten begrenses sterkt av et tett stakittgjerde, jf. punkt 2 på side 22. Asfaltert veibanen går tett inn mot gjerdene, og gjør at fotgjengere går i veibanen. Det oppstår ofte situasjoner hvor bilister blir «overrasket» over å møte fotgjengere, særlig i innersvinger.

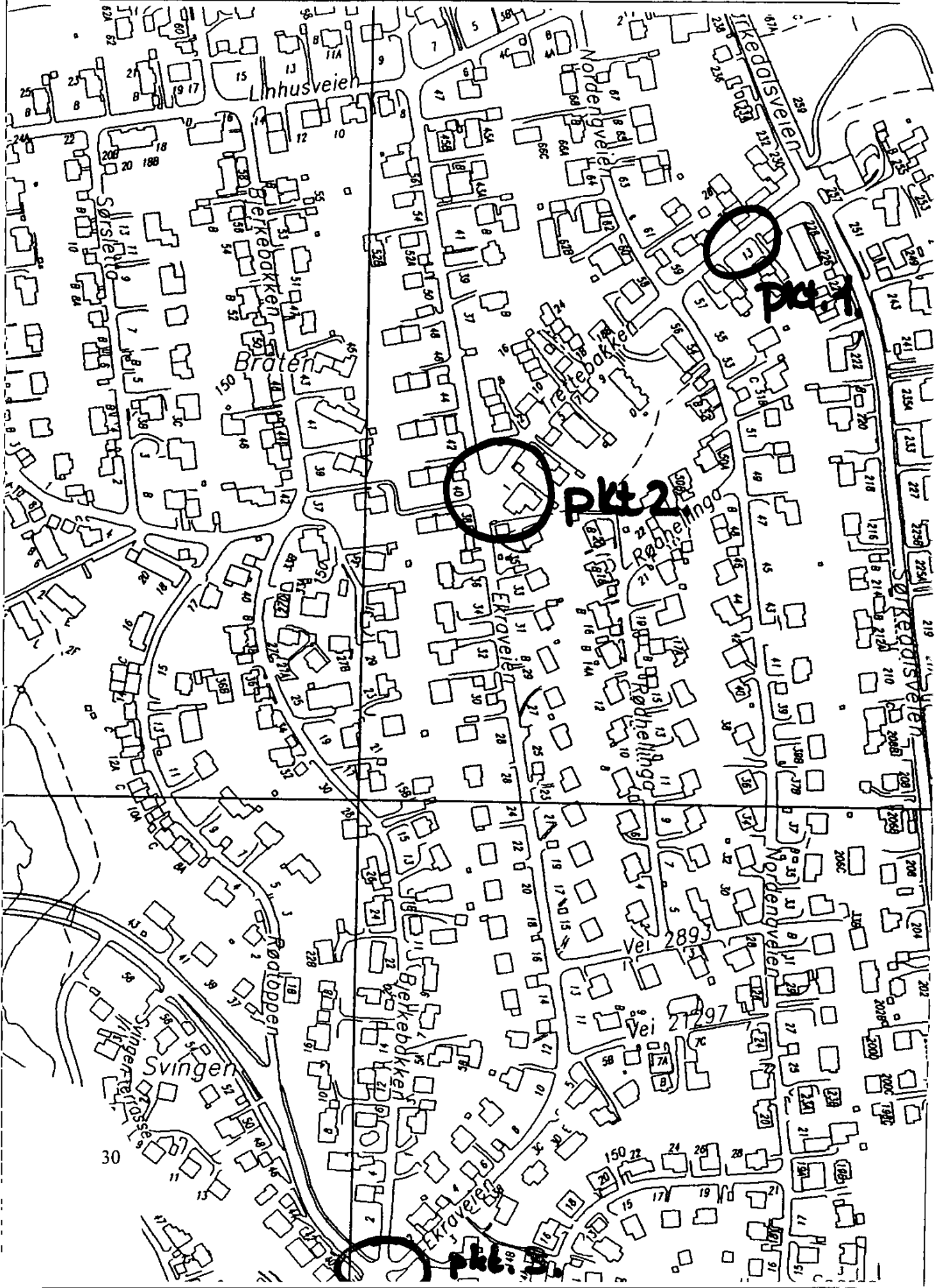
Bilister som svinger ned Gravdalsveien fra Bjerkebakken (sydover), møter ingen fysiske hindringer som gjør at farten må reduseres i krysset. Samlet skaper dette en unødig uoversiktlig situasjon for bilister og fotgjengere. Krysset bør strammes opp slik at det blir et «T-kryss», hvor farten fra alle sider må være meget lav for at trafikantene skal kunne få tilstrekkelig oversikt før de kjører inn i krysset. Dette kan gjøres for eksempel ved å legge opp kantstein i innersving for syd-vestgående trafikk fra Bjerkebakken ned Gravdalsveien, jf. figuren nedenfor.



"Stramme opp" krysset Bjerkebakken/Linhusveien

Krysset mellom Bjerkebakken og Linhusveien er også uheldig utformet. Krysset bør derfor strammes opp på samme måte som krysset mellom Gravdalsveien og Bjerkebakken. Se figur nedenfor.





Trettebakken—Ekraeveien—Griniveien

Trettebakken og Ekraeveien

Trettebakken er en av tre veier som gir adkomst fra Sørkedalsveien til boligområdet nordvest for Røa sentrum. I tillegg er strekningen Trettebakken fra Sørkedalsveien til Griniveien via Ekraeveien geografisk sett en «naturlig» snarvei for trafikk som kommer fra Sørkedalsveien og som skal til Griniveien mot Bærum. Se kart på foregående side. Strekningen er åpen for kjøring i begge retninger, men det er ikke tillatt for biler og motorsykler å kjøre inn i Ekraeveien fra Griniveien.

Trettebakken er opparbeidet med ca. 5–6 meters asfaltert dekkebredde, mens Ekraeveien er opparbeidet med mellom 6 og 8 meters asfaltert dekkebredde. Det er ingen fortau. Det parkeres på begge sider av veien på hele strekningen. Det er én fartsdemper i Trettebakken og tre i (denne delen av) Ekraeveien. Et langt parti av Ekraeveien er uten svinger. Krysset Trettebakken–Ekraeveien er et «Y-kryss», samtidig som det er parkeringsplass for kunder og varelevering til kontorer/forretninger og bussholdeplass i direkte tilknytning til krysset, jf. punkt 2 på side 30. Varelevering til forretningen innebærer ofte at store lastebiler står på skrå inn i krysset.

Det er totalt ca 60 boenheter som ligger med adkomst fra Trettebakken. I den aktuelle del av Ekraeveien er det 66 boenheter. Langs hele denne strekningen er det ca 53 garasjer som ligger rett ut mot veien uten snuplass. De fleste garasjene ligger tverrstilt i forhold til veien, i ca. 3 meters avstand fra asfaltert veibane. Det drives næringsvirksomhet fra fire eiendommer.

Beskrivelse av trafikkbildet

Mye av trafikken er gjennomgangstrafikk og skjer med til dels høye hastigheter.

Frem til 1992/1993 var det forbud mot gjennomkjøring fra Sørkedalsveien inn i Trettebakken, tilsvarende som for Linhusveien og Snargangen. Etter hva vi har fått opplyst, ble dette forbudet opphevet i 1992/1993 på grunn av en generell mangel på ressurser til å håndheve slike forbud. Vi mener likevel at dette forbudet i praksis ble respektert av svært mange. Opphevelsen av forbudet antas derfor å ha ført til en sterk økning i gjennomgangstrafikken.

Trafikktellingen

Vår undersøkelse viser at gjennomgangstrafikk fra Sørkedalsveien til Griniveien utgjør ca. 65 % av totalt antall kjøretøy i Trettebakken/Ekraeveien om morgenen og ca. 55 % om ettermiddagen. Uten gjennomkjøring ville følgelig trafikken på denne strekningen bli mer enn halvert.

Inntil 1998 var det forbud mot all innkjøring fra Griniveien inn til Ekraeveien/Bjerkebakken. I 1998 ble dette erstattet av et forbud mot innkjøring for motorkjøretøy. Det har forekommet innkjøring til tross for disse forbudene, både før og etter endringen. Det er imidlertid kun et lite antall bilister som

ignorerer dette forbudet Ulovlig innkjøring forekommer særlig når det oppstår kø østover mot Røakrysset

Hastigheten på denne strekningen varierer mye. Nærmest Sørkedalsveien og Grinveien er veiene såvidt trange og uoversiktlige at hastigheten stort sett er lavere enn 30 km/t. Der veien er relativt bred og rett, har vi et klart inntrykk av at mange kjører fortere enn 30 km/t.

Skolevei

Trettebakken er et samlingspunkt for skolebarn, der hovedtyngden går på Voksen skole. Dette skyldes blant annet at denne veien fører opp til en lysregulert fotgjengerovergang ved siden av krysset Sørkedalsveien–Trettebakken. På østsiden av Sørkedalsveien går det en tur-/gang- og sykkelvei langs Voksenjordene til Voksen skole og Hovseter-området.

Skolebarna samles både i krysset Trettebakken/Ekraveien og i krysset Trettebakken/Nordengveien. Anslagsvis dreier det seg om 100–150 barn i alderen 6 til 13 år som hver dag går via Trettebakken på vei til og fra skolen Mellom Ekraveien og Sørkedalsveien er det relativt smalt med mange garasjer rett ut mot veien og gateparkering på begge sider. Om vinteren er dette strekket særlig farlig, da det ofte blir dype hjulspor mellom de parkerte bilene, slik at det er stor fare for å skli ut i veibanen og – i verste fall – inn under biler som passerer.

Krysset Sørkedalsveien/Trettebakken

Vi har behandlet dette problemområdet tidligere, under Sørkedalsveien, men tar det opp igjen også her.

Avkjøringen fra Sørkedalsveien er meget «krapp», samtidig som det samles skolebarn rundt dette krysset. Kjøretøyer som skal svinge ned i Trettebakken, må derfor holde meget lav hastighet før de svinger av fra Sørkedalsveien. Dette, i sammenheng med tilsvarende avkjøring til Linhusveien, etterfulgt av bussholdeplass uten «lomme» og to lysregulerte fotgjengeroverganger på en meget kort strekning, kan lett virke forvirrende/irriterende for bilister som skal videre sydover på Sørkedalsveien.

Det blir således ofte observert kjøretøyer som kjører på rødt lys ved fotgjengerovergangen, og hastigheten synes også her å være uforsvarlig høy.

Like etter avkjøringen fra Sørkedalsveien er det en bakketopp hvor det normalt er parkert biler på begge sider, jf. punkt 1 på side 30. Det er ofte bare plass til trafikk i én retning, og knapt plass for fotgjengere til å passere. Som følge av manglende oversikt er hastigheten her normalt relativt forsvarlig

Skiltene som varsler om at det er 30-sone, står imidlertid plassert slik at de ikke er særlig øyenfallende. Skiltene står på høye stolper «bak» parkerte biler og under store trær. Samtidig må førernes oppmerksomhet på dette stedet være rettet mot veibanen og eventuelle fotgjengere, slik at

skiltene faller utenfor et «normalt» blikkfang. Det kan virke som at enkelte bilister ikke er oppmerksomme på at maksimal tillatt hastighet på 30 km/t gjelder for hele området

Hastigheten i Trettebakken oppfattes stort sett som relativt forsvarlig. Mange biler synes imidlertid å ha uforsvarlig høy hastighet fra fartsdemperen midt i Trettebakken og ned mot krysset Trettebakken/Ekraveien.

Krysset Trettebakken–Ekraveien

Dette er et meget dårlig kryss, uheldig utformet – som et slags ”Y-kryss”, jf. punkt 2 på side 30. Det fører til at bilister som kommer ned Trettebakken, ofte har oppmerksomheten ”bakover” – mot eventuelle biler som kommer fra høyre i Ekraveien. Samtidig er hastigheten ofte relativt høy, da det ikke er noen fysiske «hjørner» som forutsetter at hastigheten reduseres. I tillegg har forretningene her kundeparkering på en plass i direkte tilslutning til gatekrysset. Varelevering til mineralvannsutsalget skjer ofte med store lastebiler som må stå delvis inn i krysset på motsatt side av bussholdeplassen for ”Røa Ring”. Også dette er et samlingspunkt for skolebarn, som er på vei opp mot Sørkedalsveien

Oslo sporveier har en service-linje – ”Røa Ring” – som kjører Ekraveien ned til Griniveien mot Røa. Bruk av Ekraveien som busstrasé gjør at veien får et preg av å være en hovedferdselsåre. Dette står i kontrast til veiens egentlige formål; å være boligvei til bruk for kjøring til og fra eiendommene i området. Da «Røa Ring» ble opprettet for få år siden, ble det benyttet en relativt liten buss. For et par år siden ble denne erstattet av en vanlig buss, som riktignok skal være noe kortere enn vanlige bybusser. Det fryktes imidlertid at bruken av en ordinær busstørrelse – i enda større grad enn tidligere – bidrar til å «legitimere» og synliggjøre denne veien som en egnet trasé for gjennomkjøring.

Fra krysset Trettebakken/Ekraveien kjøres det ofte i høy hastighet nedover Ekraveien mot Griniveien. Dette gjelder spesielt ned mot Ekraveien 12. Denne strekningen er uten svinger, men det er normalt mange biler som står parkert på begge sider. Trafikken her går imidlertid stort sett bare sydover, slik at det er sjelden at gjennomgangstrafikken må bremse opp for møtende trafikk.

Det er én fartsdemper midt på strekningen, men det er et langt og rett strekk både før og etter, og mange sjåfører har så høy hastighet at de må bremse kraftig opp fram mot humpen. Vel over humpen er det tilsvarende mange som øker hastigheten kraftig. I tillegg synes det som om stadig flere moderne biler kan kjøre relativt fort over fartsdumper uten at det er ubehagelig for bil eller fører/passasjerer.

Fra den siste svingen i Ekraveien ned mot Griniveien er det relativt trangt, samtidig som det er en fartsdemper rett før og en like etter svingen. Dette bidrar til at hastigheten er moderat her. Det er imidlertid mange fotgjengere i denne delen av veien, som er på vei til og fra Ekraveien stasjon på Østeråsbanen.

Tiltak som bør gjennomføres i Trettebakken og Ekraveien

Hovedforslag

Fysisk sperring mot gjennomkjøring

Det største problemet på denne strekningen er gjennomgangstrafikk vestover mot Bærum. I tillegg er det en del ulovlig innkjøring til Ekraveien fra Griniveien. Bruk av forbudsskilt for å forhindre gjennomkjøring anses ikke fullgodt, og politiet antas å være negativ til (igjen) å innføre gjennomkjøringsforbud ved hjelp av skilter. Fysisk sperring ved Griniveien anses derfor som det mest hensiktsmessige, jf. punkt 3 på side 30. Dette vil også føre til at denne strekningen i praksis vil fungere som en blindvei, i samsvar med Byggforsk's anbefaling for boligveier (se nedenfor).

- Det forhindrer enhver gjennomkjøring uten at det er behov for kontroller eller lignende tiltak
- Det koster lite å gjennomføre
- Det vil føre til noe redusert tilgjengelighet for beboerne som skal vestover på Griniveien
- Det vil føre til en dramatisk forbedring av bomiljøet, særlig med hensyn til sikkerheten for skolebarn

Se sidene 41-44 for nærmere vurderinger av dette forslaget.

Dersom det gjennomføres fysisk sperring av gjennomkjøringsmulighetene i området, antas behovet for å gjennomføre nedenstående tiltak å bli vesentlig redusert. For det første vil trafikkmengden bli vesentlig lavere enn i dag. I tillegg antar vi at gjenværende bilister – som i all hovedsak vil være beboere – vil kjøre mer hensynsfullt enn de som i dag bruker traséen til gjennomkjøring mot Bærum.

I Rapport nr. 105 fra Norges Byggforskningsinstitutt fra 1990, *Tryggere boligveier*, finner vi under punkt 4.3 en underbygning av dette kravet:

Atkomstvegene må utformes som blindveger. Dette er helt sentralt for å redusere trafikkmengden (kursivert her).

Supplerende forslag

Nedenstående tiltak vil være hensiktsmessige i seg selv, også for lokaltrafikk. Ved den prioritering av tiltak som nødvendigvis vil måtte gjøres, er imidlertid vår klare førsteprioritet fysisk sperring. Følgende forslag skal derfor betraktes som supplement til hovedforslaget.

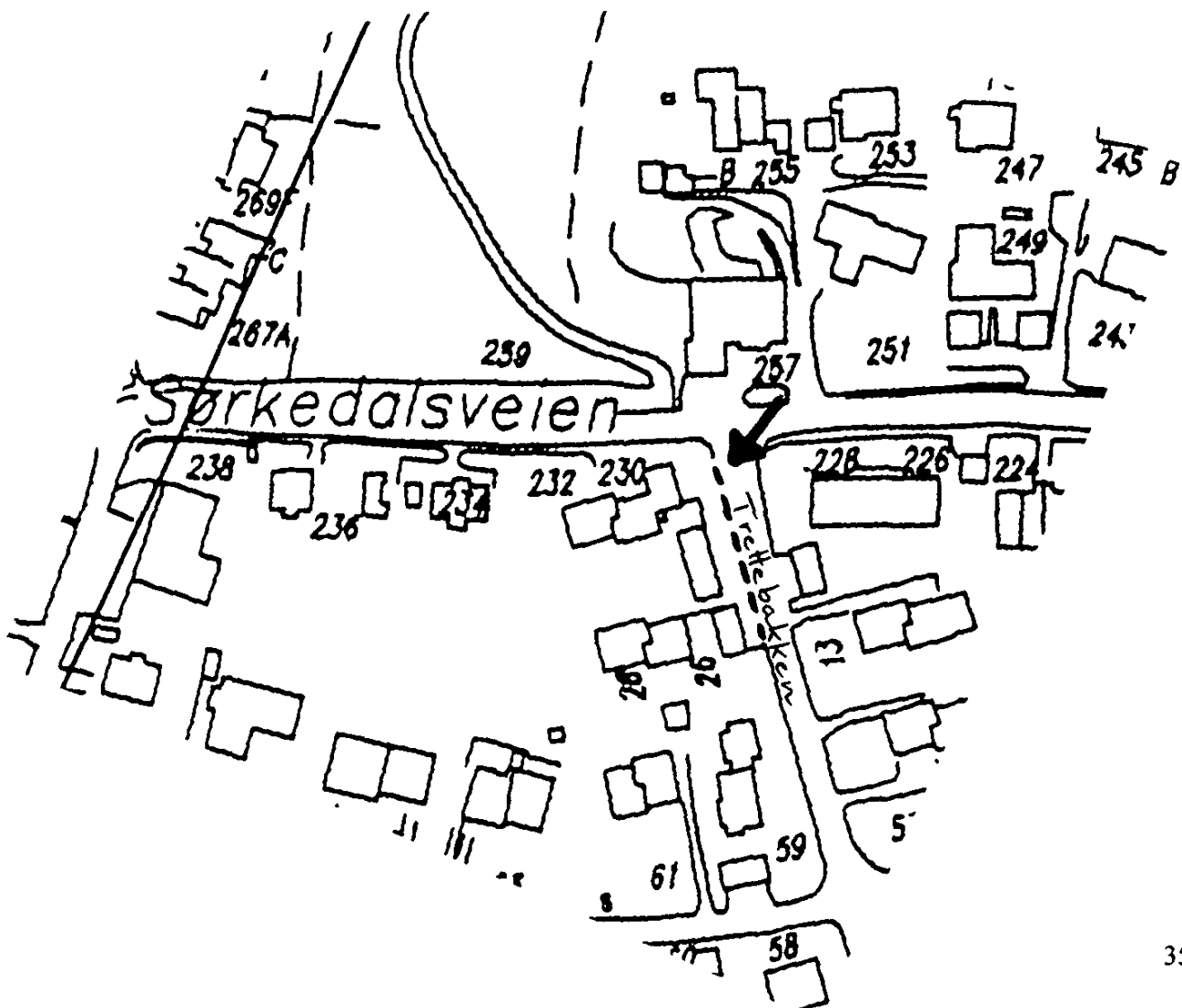
Skiltet forbud mot gjennomkjøring

Gjennføre forbud mot gjennomkjøring i Røatoppen/Bjerkebakken/Linhusveien.

Det beste enkeltstående tiltak, bortsett fra fysisk sperring, antas å være at det (igjen) blir forbud mot gjennomkjøring fra Griniveien til Sørkedalsveien og omvendt. Vi mener at det vil føre til en meget stor reduksjon av gjennomgangstrafikken, selv om enkelte nok vil trosse et slikt forbud.

Avgrense veibanen i Trettebakken opp mot Sørkedalsveien

Fra avkjøringen fra Sørkedalsveien inn i Trettebakken ligger det parkeringsplass for en forretning og en rekke garasjer med utkjøring direkte inn i Trettebakken. Det bør derfor legges kantstein som avgrenser veibanen mot parkeringsplassen foran forretningen og de tverrstilte garasjene. På denne måten vil skolebarn og andre myke trafikanter få et "trygt" område å ferdes opp mot den lysregulerte fotgjengerovergangen som fører over til gangveien til blant annet Voksen skole, jf. figuren nedenfor.



Bedre skilting for 30-sone

Det bør vurderes å flytte 30-soneskiltene i Trettebakken, slik at de synes bedre.

Redusert asfaltert dekkebredde

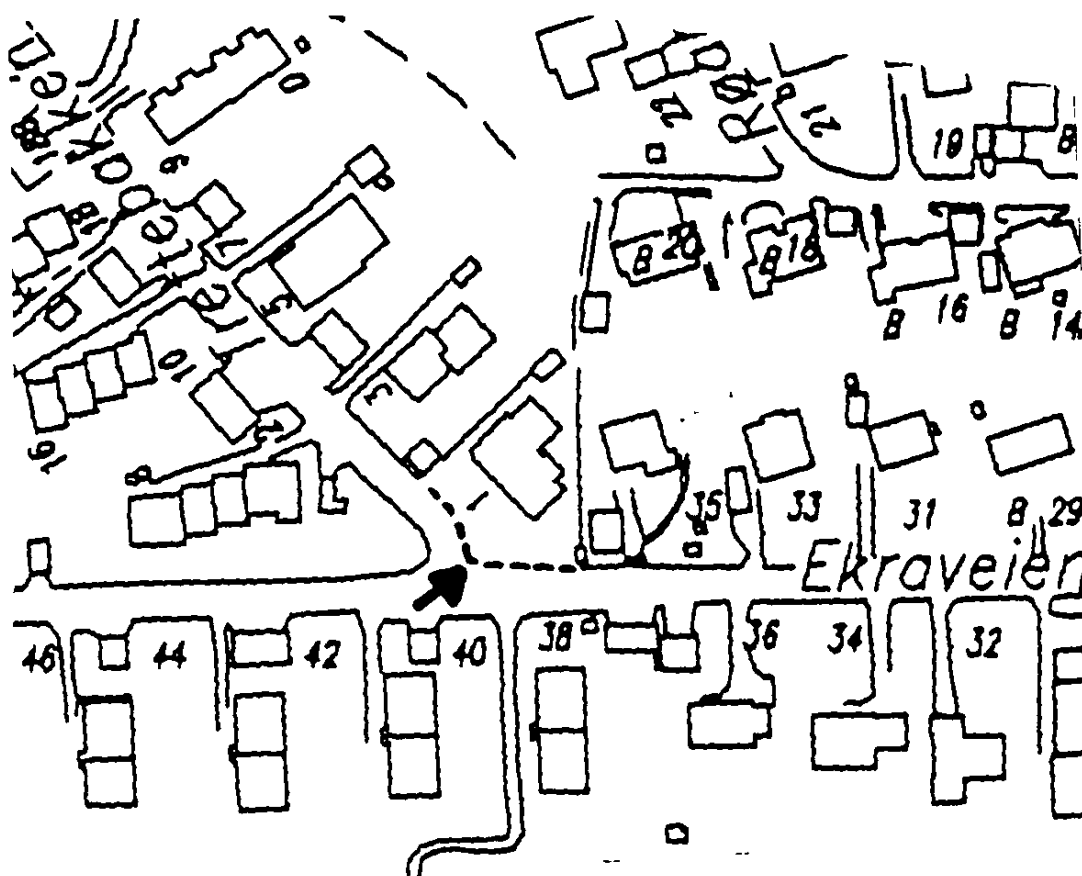
Oslo kommune skal renovere vann- og avløpssystemet i det området denne rapporten dekker i løpet av 1999 og 2000. Trettebakken og Ekraeveien bør ved istandsettingen etterpå bare asfalteres med en dekkebredde på ca 3,5 meter, i samsvar med anbefalingene i Byggforsk's rapport 105/1990. I tillegg til å forbedre trafikksikkerheten, vil dette medføre reduserte utgifter til istandsetting av Ekraeveien etter oppgraving. Veiene vil også få et visuelt preg som er bedre tilpasset omgivelsene.

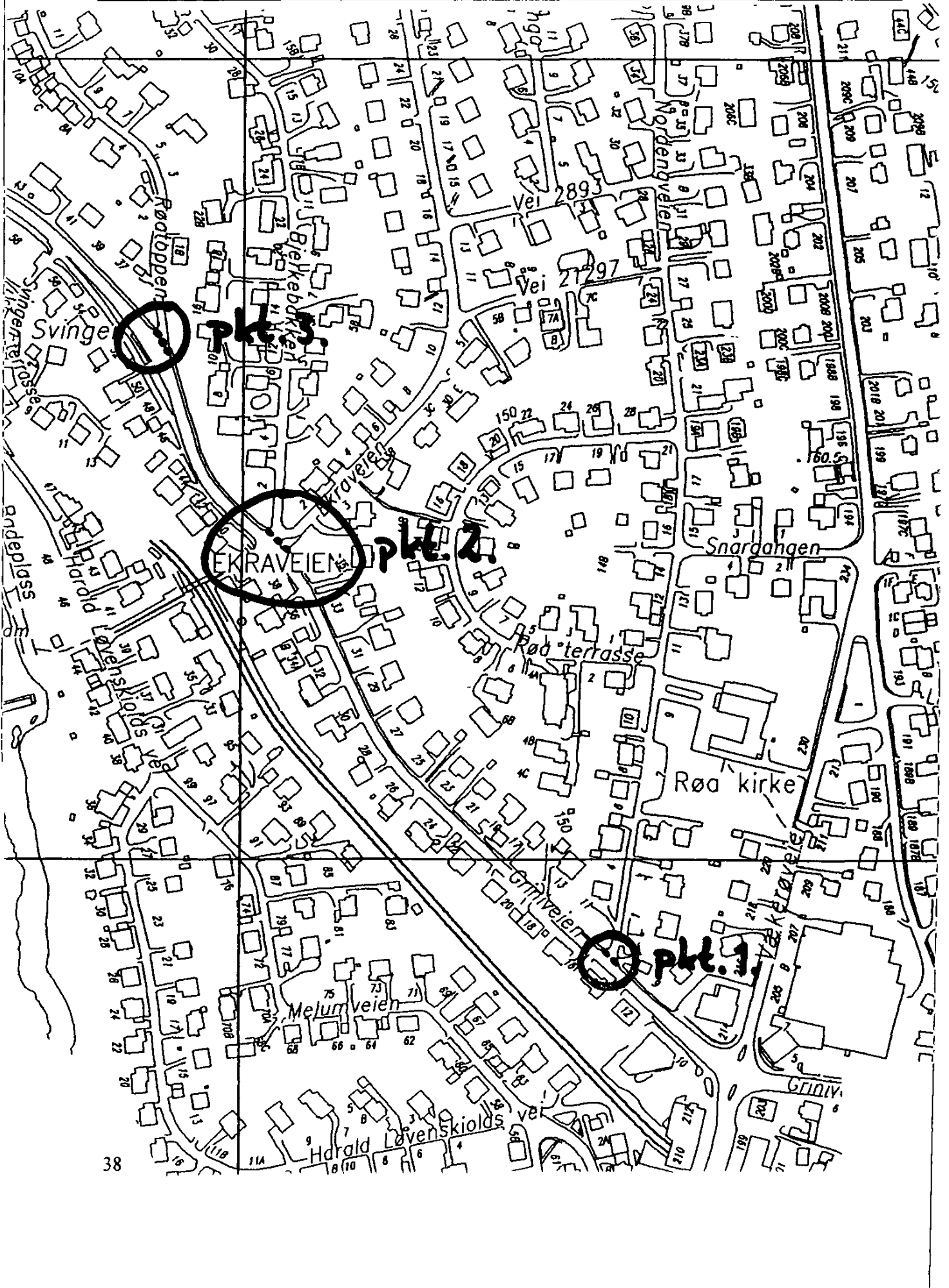
Fartsdemper

Det bør anlegges en fartsdemper like etter avkjøringen fra Sørkedalsveien inn i Trettebakken. Dette vil bidra til å øke bilistenes bevissthet om at de er i et boligområde med 30-sone. Man oppnår en «portal-effekt», i samsvar med anbefalingene i Byggforsk rapport 105/1990.

Endre krysset Trettebakken/Ekraeveien til T-kryss

Dette krysset er i dag et "Y-kryss" som i seg selv skaper en unødig uoversiktlig situasjon for bilister og fotgjengere. Veien bør "defineres" klarere enn i dag ved at det legges opp kantstein som avgrenser veibanen fra oppstillingsplassen foran Fontana-utsalget i Trettebakken 1. Dette vil samtidig føre til at man kan få et "T-kryss" som gjør at hastigheten gjennom krysset må reduseres betydelig i forhold til i dag, jf. figuren nedenfor.





Nordengveien/Snargangen

Denne ruten er den tredje av mulighetene i området for bilister utenfra til å unngå Røa-krysset, også den korteste, omkring 300 meter lang. Først og fremst er den aktuell for trafikk nordøstfra, altså fra Sørkedalsveien til Griniveien, ettersom innkjøring fra Griniveien er forbudt for trafikk som kommer fra Bærum. Trafikantene i sistnevnte retning er da henvist til Røa-krysset.

Denne strekningen har samme karakter som de øvrige beskrevet ovenfor, villabebyggelse og veier som på samme måte har preg av områdets planlagte karakter, en vei med ca. fem meter asfaltert dekkebredde uten fortau og en meter grøft på hver side. Husene ligger delvis tett inntil veien, med kort avstand fra veikant til inngangsdør. På den ene siden i denne delen av Nordengveien finner vi Røa kirke med innkjørsel og parkeringsplass, begge deler vendt ut mot Nordengveien. Lengst sør, mot Griniveien, ligger også Røatun barnehage.

Skolebarn fra området sogner delvis til Voksen skole (nord for Snargangen), delvis til Huseby skole (sør for Snargangen).

Om vi regner romslig (innbefattet deler av Røa terrasse, som munner ut i Nordengveien i begge ender), har omkring 40 husstander sin adkomst til veien på denne forholdsvis korte strekningen. I tillegg kommer de øvrige husstandene fra Nordengveien og Røahellinga, som bruker Snargangen og nordre del av Nordengveien som sin inn- og utkjøring til området.

Skiltet i Griniveien ("forbudt å svinge til venstre") forbyr innkjøring til Nordengveien for dem som kommer fra Bærum. Det er imidlertid relativt mange som ignorerer dette forbudet. Denne traséen faller, som de andre, inn under den generelle sonehastighetsbegrensingen på 30 km/t. Det finnes to fartsdempere anlagt i Nordengveien på denne strekningen.

Denne traséen var det tredje gjennomkjøringsalternativet vi valgte å undersøke i vår telling, som ble gjennomført i november 1998. Tellingen viste at denne gjennomkjøringsmuligheten ikke blir like mye brukt som de to andre.

Tiltak som bør gjennomføres i Snargangen – Nordengveien

Hovedforslag

Fysisk sperring mot gjennomkjøring

Strekningen er som nevnt over ikke den som er mest belastet med gjennomgangstrafikk pr. dag. Det er imidlertid liten tvil om at det vil bli en voldsom økning av gjennomgangstrafikk fra Sørkedalsveien til Griniveien dersom de to andre traséene sperres for gjennomkjøring. Sperring av Nordengveien mot Griniveien, jf. punkt 1 på side 38, må derfor gjøres i sammenheng med en eventuell sperring av de to andre traséene, jf. punktene 2 og 3 på samme side. Slik sperring vil i tillegg forhindre den ulovlige innkjøringen fra østgående trafikk på Griniveien. Se for øvrig sidene 41-44 om de nærmere vurderinger av dette forslaget.

Supplerende forslag

Dersom fysisk sperring ikke blir gjennomført, vil det være behov for andre tiltak som kan forhindre gjennomkjøring og overtredelse av svingforbudet fra Griniveien, jf nedenfor

Skiltet forbud mot gjennomkjøring

Forbud mot gjennomkjøring bør gjennomføres.

Fartsdemper i Snargangen

Det bør anlegges en fartsdemper i Snargangen like etter avkjøringen fra Sørkedalsveien. Dette vil bidra til å øke bevisstheten til bilistene om at de er i et boligområde med 30-sone.

Andre veier i området

I et systematisk planarbeid for å sikre trafikken i området, bør det foretas vurderinger av asfaltert dekkebredde, oppstramming av veikryss og andre fartsdempende tiltak i de deler av området som ikke, på samme måte som de forannevnte gjennomkjøringstraséene, er tilleggsbelastet med gjennomfartstrafikk gjennom området.

Selv trafikk til og fra området kan i perioder av døgnet flere steder utgjøre betydelig trafikkbelastninger og tilhørende trafikkfeller. Vi vil også påpeke den utstrakte bruken av veikantene som parkeringsplasser døgnet rundt. Slik parkering vil i liten grad føre til redusert hastighet, til tross for at oversikten over for eksempel små barn som kommer ut i veien blir dramatisk svekket ved at biler står utenfor utkjørsler og porter mv. Ut over strekningene som er behandlet spesielt ovenfor, gjelder dette:

- Nordengveien nord for Snargangen
- Ekraeveien nord for Trettebakken
- Bjerkebakken nord for Linhusveien
- Gravdalsveien
- Sørsletta
- Røahellinga

Oppfordring til tiltak

Felles forslag til tiltak i Linhusveien, Trettebakken, Snargangen, Nordengveien, Ekraveien, Bjerkebakken og Røatoppen

Gjennomgangstrafikk i disse veiene oppleves som det klart største problem med dagens trafikksituasjon. Foruten å øke trafikk tettheten i området med opp til 80% i de verste periodene, har vi et bestemt inntrykk av at gjennomgangstrafikken i snitt holder høyere hastighet enn trafikken til eiendommene. Vi mener derfor at det er avgjørende for å oppnå en rimelig trafikksituasjon i området at gjennomgangstrafikken kanaliseres *rundt* området, og *ikke gjennom*, slik det er i dag. Dette kan etter vår oppfatning løses på to måter, jf. nedenfor.

Alternativ I:

Fysisk sperring av området som gjør gjennomkjøring umulig

Komiteen mener at fysisk sperring av området vil være det beste og mest effektive virkemiddel for å nå målsetningen om bedre skoleveier og et bedre bomiljø generelt. Dette bygger blant annet på følgende forhold:

- Fysisk sperring vil være 100 % effektiv mot gjennomgangstrafikk
- Det krever ingen kontroll fra politiet eller andre
- Det koster lite å gjennomføre

I tillegg antar vi at man ved å fjerne gjennomgangstrafikken vil se at de gjenværende trafikanter (beboerne og annen trafikk til eiendommene) holder lavere hastighet og kjører mer hensynsfullt enn tilfellet er i dag.

Vi antar at det mest hensiktsmessige vil være å sperre veiene på vestsiden av området, altså mot Griniveien. Det vil si at Nordengveien og Røatoppen gjøres til blindveier, mens Ekraveien og Bjerkebakken kan holdes åpne mot hverandre, samtidig som de sperres mot Griniveien. Dersom man ikke sperrer *alle* veiene ut mot Griniveien, vil gjennomgangstrafikken med all sannsynlighet bare bli forflyttet i området. Det presiseres derfor at det er viktig at også Nordengveien sperres mot Griniveien – selv om den i dag ikke har like mye gjennomkjøring som de øvrige veiene i området. I motsatt fall er det grunn til å tro at det vil bli en eksplosiv økning av gjennomkjøring mellom Sørkedalsveien og Griniveien, via Snargangen og Nordengveien.

Det er imidlertid viktig også å se på de ulemper et slikt tiltak vil kunne medføre. Nedenfor følger en oversikt over de konsekvensene vi mener kan/vil oppstå og hvordan vi vurderer disse:

Øket trafikk i Sørkedalsveien og Griniveien

Dersom gjennomgangstrafikken i området forhindres, vil denne trafikken nødvendigvis bli overført til Sørkedalsveien og Griniveien. Begge disse veiene er adkomstveier for eiendommene som ligger langs disse veiene. Sørkedalsveien utgjør også en del av skoleveien for alle skolebarn i området. Samtidig er de viktige hovedferdselsårer, med en funksjon både som samlevei og som hovedvei.

Trafikkforholdene i disse veiene er allerede under enhver kritikk. Vi mener likevel at det er bedre om gjennomgangstrafikken går på disse veiene enn i de øvrige veiene i området. Disse veiene tross alt er bedre egnet for å avvike slik trafikk, i tillegg vil det bidra til å synliggjøre behovet for oppgradering av disse veiene ytterligere.

Øket boligtrafikk i veiene mot Sørkedalsveien

Dersom adkomsten mot Griniveien sperres for all trafikk, vil dette føre til at trafikk til og fra eiendommer som tidligere gikk ut på Griniveien, må gå via Linhusveien, Trettebakken eller Snargangen. Vi mener likevel at samlet trafikkbelastning i disse veiene vil bli lavere enn de er i dag. Det skyldes at gjennomgangstrafikken i disse veiene til tider utgjør mellom 60 og 80 % av total trafikk. I tillegg viser de tellingene vi gjennomførte i november 1998, at det i dag er relativt lite av trafikken fra eiendommene som går ut på Griniveien. (I gjennomsnitt 100 biler pr dag mellom 07:30 og 09.00 og 59 pr dag mellom 15.30 og 17.00.)

Det meste av trafikken til og fra eiendommene skjer allerede på disse veiene. Følgelig vil antall biler som passerer gjennom disse veiene, trolig bli en god del lavere enn i dag. Ett sted må trafikken gå, og vi antar at ovennevnte løsning er den som samlet sett fører til minst belastning for beboerne.

Nordengveien brukes som alternativ vei til Sørkedalsveien ved lange køer mot Røa sentrum?

Det kan være fare for at Nordengveien kan bli benyttet til »snikkjøring» parallelt med Sørkedalsveien, dersom det blir lange køer mot Røa sentrum. Det er imidlertid vanskelig å si noe om dette på forhånd, men man bør være oppmerksom på dette i forbindelse med en eventuell fysisk sperring av området som nevnt.

Redusert tilgjengelighet for beboere mot Griniveien

Beboere som skal vestover på Griniveien, vil måtte via Røa sentrum. Dette vil selvfølgelig kunne oppleves som en ulempe isolert sett. Særlig vil dette gjelde for beboere lengst vest i området og de som bor nærmest Griniveien. Vi vil imidlertid anta at langt de fleste vil oppleve fordelene ved å slippe gjennomgangstrafikk, som er klart større enn ulempen ved å måtte kjøre via Røa sentrum. Denne antagelsen underbygges av at de fleste allerede i dag kjører ut av området mot Sørkedalsveien. I tillegg har mange beboere nær Griniveien allerede gitt uttrykk for at sperring er sterkt ønskelig, og at kjøring via Røa sentrum ikke representerer noe problem for dem.

Hensynet til utrykningskjøretøy

Vi antar at de fleste utrykningskjøretøy vil komme østfra, via Sørkedalsveien eller Vækerøveien. Sperring mot Griniveien vil derfor ikke føre til nevneverdig redusert tilgjengelighet for disse.

Hvordan en tilsvarende avsperring oppleves på sydsiden av Griniveien?

I forbindelse med oppgraderingen av Østeråsbanen i 1995–1996 ble området sydvest for Røa sentrum sperret mot Griniveien. Etter hva vi kjenner til, blir dette i all hovedsak oppfattet som fordelaktig av beboerne i dette området. Dette gjelder også for dem som bor nærmest Griniveien ved Lysakerelven, og som følgelig må kjøre en "omvei" via Røa sentrum for å komme ut på Griniveien.

Hensynet til forretninger

Det er fem mindre forretninger i området. Tre av disse ligger direkte i tilslutning til kryss mot Sørkedalsveien. Adkomsten til disse vil etter vår oppfatning ikke endres nevneverdig ved at området sperres. De to øvrige, henholdsvis et brus/øl-utsalg og en dagligvareforretning, ligger noe lengre inn i området. Vi er usikre på i hvilken grad disse forretningene i dag benyttes av kunder som vil falle fra, dersom de mister muligheten for gjennomkjøring til Griniveien. Vi antar imidlertid at den vesentligste del av kundene, særlig for dagligvareforretningen, er beboere i området. Sperring av området vil neppe medføre at kundegrunlaget svekkes.

Hensynet til brukerne av matebussen Røa Ring

Røa Ring har som nevnt sin trasé gjennom Linhusveien og Ekraveien til Griniveien. Det er tre holdeplasser på denne strekningen. Linjeprofilteiling utført av Oslo Sporveier viser at holdeplassen nederst i Ekraveien ved Griniveien er lite benyttet. Ved en sperring mot Griniveien må traséen for Røa Ring legges om. Traséen kan for eksempel legges til Sørkedalsveien. Dette vil for øvrig kunne frigjøre kjøretid som muliggjør at Røa Ring kan betjene andre deler av Røa hvor behovet kanskje er vel så stort. Det vises til at Oslo sporveier i et brev av 24.05.1996 til Røa bydelsforvaltning avviste mulighetene for å legge Røa Ring om Persbråten under henvisning til at det ville medføre 2–3 minutter lengre kjøretid.

For dem som bruker holdeplassene i "vårt" område, kan det imidlertid være uheldig dersom sperring medfører at traséen legges til Sørkedalsveien. Dette gjelder særlig dersom det er eldre mennesker som er brukere. Et annet alternativ kan da være å la Røa Ring gå opp Trettebakken til Sørkedalsveien. På denne måten vil de to holdeplassene som blir mest benyttet fortsatt kunne opprettholdes.

Alternativ II:**Forbud mot gjennomkjøring uten fysiske sperrer**

Et slik forbud vil måtte baseres på bruk av forbudsskilt. Dersom dette var et aktuelt alternativ som kunne forventes å bli respektert, ville dette være den beste løsningen. Man ville da oppnå å fjerne gjennomgangstrafikken, samtidig som tilgjengelighet til forretninger og for beboere til og fra området ville bli minst like god som i dag.

Vi oppfatter imidlertid at dette *ikke* er et aktuelt alternativ, da det ifølge politiet ikke vil være i samsvar med deres skiltpraksis. I tillegg hevdes det at slike forbud i liten grad blir respektert, og at politiet ikke kan prioritere ressurser til å kontrollere og håndheve dem. Vi har derfor ikke gått nærmere inn på dette alternativet, se dog om begrenset regulering for Røatoppen.

Samlet sett er vi derfor av den oppfatning at fysisk sperring av Nordengveien, Ekraveien, Bjerkebakken og Røatoppen er det beste tiltak for å bedre trafikksikkerheten for skolebarn og øvrige trafikanter i dette området. Det vil i tillegg medføre en betydelig forbedring av det generelle bomiljøet, ved at trafikkstøy og øvrige «stressfaktorer» vil bli vesentlig redusert.

Alternativ III:

Sikring av skolevei

Dersom forslagene ovenfor ikke blir gjennomført, må myndighetene foreta andre tiltak for å innfri løfter og forespeilinger om trygg skolevei gitt i forbindelse med seks års-reformen i 1997. Det innebærer:

Opphøyde gangfelt på steder der mange skolebarn krysser veien, det gjelder særlig

- krysset Bjerkebakken/Røatoppen/Gravdalsveien,
- krysset Ekraveien/Trettebakken.

Gangfelt eller fortau på strekninger der mange barn ferdes langs veien, det gjelder særlig

- Trettebakken,
- Linhusveien.

Bedre skilting

- særlig gjelder det markeringen av sone-fartsgrensen, som i dag av mange ikke blir respektert,
- det gjelder også tydelig markering av barns ferdsel i veien og
- markering av overgangsfelt, der mange barn krysser veien.

Dette er en dyrere løsning, hvilket tilsier at stengning for gjennomkjøring bør velges som både det mest effektive og billigste.

Trafikktellingen; arbeidsmetoden

Trafikktellingen ble gjennomført på initiativ fra trafikk-komiteén i Røa Vel i tidsrommene 07.30–09.00 og 15.30–17.00 mandag, onsdag og fredag i uke 45 1998. Bakgrunnen var beboernes følelse av at trafikken gjennom lokalmiljøet hadde økt vesentlig de senere årene. Tellingene ble gjennomført for å få sikrere viten om hvorvidt området faktisk er belastet med trafikk som ikke vedkommer beboerne, og å underbygge antagelser om at gjennomgangstrafikken utgjør en stor del av den totale trafikken i vårt område.

Vi gjennomførte samtidige registreringer i alle kryss fra området mot Griniveien og Sørkedalsveien.

Registreringspunktene:

1. Sørkedalsveien/Linhusveien
2. Sørkedalsveien/Trettebakken
3. Sørkedalsveien/Snargangen
4. Griniveien/Nordengveien
5. Griniveien/Ekraveien-Bjerkebakken
6. Griniveien/Røatoppen

Registreringshyppighet og tidspunkt:

To perioder per dag for å registrere morgen- og kveldstrafikk (07.30–09.00 og 16.30–18.00), tre hverdager (mandag 02.11.98, onsdag 04.11.98, og fredag 06.11.98). Tidspunkt som ble valgt, er basert på det som kalles «rushtrafikk», men det er også vurdert som den tiden da det er flest fotgjengere ute, spesielt skolebarn på vei til skole og på vei hjem fra fritidsordning og fritidsaktiviteter.

Bemanning

Det var stort sett tre personer som registrerte på hvert tellepunkt. To jobbet sammen for å registrere biler som kjørte i den mest trafikerte retningen, den tredje registrerte retningen med mindre antall biler. Frivillige fra nærmiljøet deltok i tellingen.

Registrering

Trafikk-komiteen delte ut tids-skjemaer cirka to dager før hver skift, til dem som skulle bemanne postene. Registreringsarkene var delt opp i fem minutters intervaller, det vil si at 07.30–07.35 var første ark, 07.35–07.40 var neste ark, og så videre helt frem til 08.55–09.00. Registreringsarkene var delt i to vertikale felt, ett for biler som kjørte inn i området, og ett for biler som kjørte ut. Bilene ble registrert skriftlig, med bilnummer.

Registreringsarkene ble levert til medlemmer i trafikk-komiteén etter hvert skift for bearbeidelse.

Analyser

To ansvarlige analyserte alle skjemaer. Én satt med de skjemaer som representerte en inngang til området, og én satt med lignende skjemaer som representert en utgang til området. Hvert bilnummer som kjørte inn, ble «ropt opp» for å se om det aktuelle bilnummeret ble funnet på utgangs skjemaet innen 15 minutters tidsrom. Femten minutter ble sett som «grensen» for å definere gjennomkjøring. De aller fleste gjennomkjøringer ble registrert innen 5 minutters tidsintervall fra innkjøring til utkjøring, men 15 minutter var akseptert – fordi det ble observert at de som registrerte, kunne glemme å skifte ark eller ulike klokker avvek noe fra hverandre.

Biler som ble lengre enn 15 minutter i området, eller som ikke var registrert ut av området, ble ikke definert som gjennomkjøringstrafikk, men regnet som folk som bor i området, handler i butikken, leverer eller henter i barnehagen og så videre.

Tolkning av ukomplett informasjon

Av og til var det ukomplette bilnummer som ble skrevet ned, det vil si at folk som skrev, bare fikk noen sifre med seg. Vurdering av slike biler ble avhengig av situasjonen. Om det var mange sifre som manglet, kunne vi ikke telle disse bilene som gjennomkjøringstrafikk. Unntaket var at når det var mange biler som kjørte rett etter hverandre inn (bil A,B,C,D, og E for eksempel) og også ble registrert i samme rekkefølge på vei ut, men manglet noen sifre for bil C og D for eksempel. Slike biler var ofte tolket som gjennomkjøring, fordi de første bokstavene og sifrene stemte med de andre i rekkefølgen.

For å være rettferdig og objektiv prøvde vi å bedømme på en restriktiv og konservativ måte, slik at våre registreringer heller ble liggende i underkant enn i overkant av det faktiske. Dette følte vi var nødvendig for at myndighetene kunne stole på våre observasjoner og tolkninger som riktige og representative.

Nordengveien/Snargangen

Det ble talt i Nordengveien/Snargangen bare på mandag (2.11.98). Her var det såpass lite trafikk at det var vanskelig å begrunne folks verdifulle tid med å stå der. Bemanningen herfra ble satt inn andre steder med så mye trafikk at registreringsarbeidet var vanskelig.

Av dem som talte på mandag, ble det observert at Nordengveien og Snargangen ikke plages av for mye trafikk, snarere av farten til de beboere som bruker veien. Trafikkomiteen håper at holdningskampanje og mulige fartsdempere vil hjelpe for å dempe farten i dette området.

Resultatene

Resultatene av tellingene er det redegjort for i behandlingen av hver av de aktuelle «gjennomkjøringsruter». De finnes dessuten samlet i *Vedlegg 1* til denne rapporten.

Kilder

- TØI-rapport 314/1995, *Seks-åringer som fotgjengere*, fra Transportøkonomisk Institutt
- Rapport nr. 105/1990, *Tryggere boligveger*, fra Norges Byggforskningsinstitutt
- Håndbok 017 '93, *Veg- og gateutforming*, Statens vegvesen

Kart

Kart på side 2 gjengitt med tillatelse fra Fjellanger Widerøe AS

Kart på de øvrige sider gjengitt med tillatelse fra Oslo kommune, Plan- og bygningsetaten

Vedlegg

- 1) Resultatene av Røa Vel's manuelle trafikkteiling

Resultater av tellingene utført av Røa Vel

Linhusveien/Røatoppen

Mandag 2-11-98, kl. 07.30–09.00

Linhusveien 84 biler inn + 346 biler ut = 430 totalt

Røatoppen 159 biler inn + 29 biler ut = 188 totalt

Gjennomkjøring

9 biler kjørte inn Linhusvn og ut Røatoppen

116 biler kjørte inn Røatoppen og ut Linhusveien

22 biler kjørte inn Linhusveien og ut Ekraveien

Mandag 2-11-98, kl. 15.30–17.00

Linhusveien 223 biler inn og 150 biler ut = 373 totalt

Røatoppen 116 biler inn og 18 biler ut = 134 totalt

Gjennomkjøring

5 biler kjørte inn Linhusveien og ut Røatoppen

18 biler kjørte inn Linhusveien og ut Ekraveien

46 biler kjørte inn Røatoppen og ut Linhusveien

Onsdag 4-11-98, kl. 07.30–09.00

Linhusveien 79 biler inn og 334 biler ut = 413 totalt

Røatoppen 133 biler inn og 28 biler ut = 161 totalt

Gjennomkjøring

5 biler kjørte inn Linhusveien og ut Røatoppen

13 biler kjørte inn Linhusveien og ut Ekraveien

100 biler kjørte inn Røatoppen og ut Linhusveien

Onsdag 4-11-98, kl. 15.30 - 17.00

Linhusveien 245 biler inn og 155 biler ut = 400 totalt

Røatoppen 141 biler inn og 22 biler ut = 163 totalt

Gjennomkjøring

7 biler kjørte inn Linhusvn. og ut Røatoppen

20 biler kjørte inn Linhusvn. og ut Ekraveien

64 biler kjørte inn Røatoppen og ut Linhusveien

Fredag 6-11-98, kl. 07.30–09.00

Linhusveien 83 biler inn og 291 biler ut = 374 totalt
Røatoppen 89 biler inn og 22 biler ut = 111 totalt

Gjennomkjøring

6 biler kjørte inn Linhusveien og ut Røatoppen
22 biler kjørte inn Linhusveien og ut Ekraveien
65 biler kjørte inn Røatoppen og ut Linhusveien

Fredag 6-11-98, kl. 15.30–17.00

Linhusveien 269 biler inn og 121 biler ut = 390 totalt
Røatoppen 123 biler inn og 23 biler ut = 146 totalt

Gjennomkjøring:

12 biler kjørte inn Linhusvn. og ut Røatoppen
31 biler kjørte inn Linhusveien og ut Ekraveien
45 biler kjørte inn Røatoppen og ut Linhusveien

Ekraveien/TrettebakkenMandag 2-11-98, kl. 07.30–09.00

Trettebakken. 67 biler inn + 60 biler ut = 127 totalt
Bjerkebakken: 39 biler ut
Ekraveien: 138 biler ut (6 biler kjørte ulovlig inn)

Gjennomkjøring

37 biler kjørte inn Trettebakken og ut Ekraveien
1 bil kjørte inn Røatoppen og ut Trettebakken
22 biler kjørte inn Linhusveien og ut Ekraveien

Mandag 2-11-98, kl. 15.30–17.00

Trettebakken: 118 biler ut + 42 biler inn = 160 totalt
Ekraveien/Bjerkebakken: 135 biler ut (2 ulovlig inn)

Gjennomkjøring

71 kjørte inn Trettebakken og ut Ekraveien
18 kjørte inn Linhusveien og ut Ekraveien

Onsdag 4-11-98, kl. 07.30–09.00

Trettebakken: 62 biler inn + 57 biler ut = 119 totalt
Ekraveien/Bjerkebakken: 137 biler ut (5 ulovlig inn)

Gjennomkjøring

43 biler kjørte inn Trettebakken og ut Ekraveien
13 biler kjørte inn Linhusveien og ut Ekraveien

Onsdag 4-11-98, kl. 15.30–17.00

Trettebakken: 121 biler inn + 25 ut = 146 (forbehold mot dårlig skrift og mangel på sifre)
Ekraveien/Bjerkebakken: 108 biler ut (3 ulovlig inn)

Gjennomkjøring

48 biler kjørte inn Trettebakken og ut Ekraveien
20 biler kjørte inn Linhusveien og ut Ekraveien

Fredag 6-11-98, kl. 07.30–09.00

Trettebakken: 62 biler inn + 64 biler ut = 126 totalt
Ekraveien/Bjerkebakken: 122 biler ut

Gjennomkjøring

42 biler kjørte inn Trettebakken og ut Ekraveien
22 biler kjørte inn Linhusveien og ut Ekraveien

Fredag 6-11-98, kl. 15.30–17.00

Trettebakken: 111 biler inn + 47 biler ut = 158 totalt
Ekraveien/Bjerkebakken: 143 biler ut

Gjennomkjøring

72 biler kjørte inn Trettebakken og ut Ekraveien
31 biler kjørte inn Linhusveien og ut Ekraveien

Nordengveien/Snargangen

Mandag 2-11-98, kl. 07.30–09 00:

Nordengveien. 12 biler inn + 23 biler ut = 35 biler totalt
1 kjørte inn Nordengveien ut Snargangen
1 kjørte inn Nordengveien ut Linhusveien
1 kjørte inn Nordengveien ut Trettenbakken

Snargangen: 13 biler inn + 32 biler ut = 45 biler totalt
4 kjørte inn Snargangen og ut Nordengveien

Mandag 2-11-98, kl. 15.30–17.00

Nordengveien 43 biler inn + 16 biler ut = 59 totalt
1 kjørte inn fra Linhusveien og ut Nordengveien
1 kjørte inn Nordengveien og ut Linhusveien
18 kjørte inn Nordengveien og ut Snargangen
4 kjørte inn Snargangen og ut Nordengveien

Snargangen 49 biler inn + 46 biler ut = 95 totalt
18 kjørte inn Nordengveien og ut Snargangen
4 kjørte inn Snargangen og ut Nordengveien

Vertical line on the left side of the page.

Vertical line on the right side of the page.