

KUV

Kontaktutvalget for Velforeninger i Oslo



Samferdsel- og Trafikkspørsmål

*Veiledning for vellene,
februar 2007*

1 HENSIKT

Vellene representerer lokalkunnskap og er viktige som talerør for boligområdene i lokale vei- og trafikkspørsmål, og for byen som helhet.

Hensikten med dette heftet er tosidig:

- Formulere og formidle vellenes felles syn på noen trafikkspørsmål i Oslo.
- Gi vellenes referanser og overføre noen erfaringer mht løsning av vei- og trafikkproblemer.

2 FELLES SYN PÅ TRAFIKKSPØRSMÅL I OSLO:

2.1 REGIONAL SAMFERDSELSPOLITIKK

Ulike overordnede vedtak i politiske og faglige organer om trafikkmønster inn og ut av bykjernen vil ha store konsekvenser for vellenes. Prioritering av midlene i Oslopakke 3 og gjennomføringen av planene vil bli meget viktig. Disse problemstillinger opptar vellenes medlemmer i høy grad, men vellenes som sådan tar p.t. ikke del i den overordnede debatten annet enn ved å påpeke konsekvensene av foreslåtte løsninger.

2.2 TRAFIKKENS BETYDNING OG VIRKNING PÅ BOLIG- OG LIVSKVALITET

Kommunikasjon og trafikk er en integrert del av vårt livsmønster og av samfunnsutviklingen. Det totale trafikkvolumet kan påvirkes ved en samordnet areal- og transportplanlegging. Behov, ønsker og muligheter til samferdsel er ganske forskjellig sett fra individets og fra samfunnets side. Utfordringen er å finne optimal kombinasjon av trafikk-alternativer med tilhørende virkemidler, og å dempe alternativenes uheldige konsekvenser. Kort oppsummert:

Myke trafikkanter (fotgjengere og syklistere)
Gruppen har stor fleksibilitet, men begrenset aksjonsradius. Miljøpåvirkningen er liten

Privatbiler: Gruppen har stor fleksibilitet og aksjonsområde, men moderat kapasitet i forhold til kollektivtrafikk. Miljøpåvirkningen er betydelig særlig sett i forhold til antall trafikkanter pr bil.

Kollektive transportmidler (buss, trikk, T-bane og tog): Gruppen har liten fleksibilitet, men meget stor kapasitet og aksjonsradius. Miljøpåvirkningen av det enkelte fremkomstmiddel er stor, men liten pr passasjer.

Miljøpåvirkningen må tas alvorlig i alle alternativene. Sykling og fotgjengeri påvirkes ved å legge forholdene til rette for det, men begge disse myke trafikkalternativene har liten effekt for det totale trafikkarbeidet, bortsett fra i indre by.



2.3 TRAFIKK I INDRE BY

I indre by må hovedvekten legges på myke trafikanter og kollektive løsninger. Beboere i indre Oslo vil i stor grad være henvist til kollektive løsninger for sine daglige transportbehov. (Beboere i indre by har imidlertid behov for å kunne bruke bil for lengre reiser). Boligområdene i denne delen av byen må skjermes vesentlig bedre mot miljøpåvirkningene av alle typer trafikk, særlig gjennomgangstrafikk

TILTAK:

- Mer helhetstenkning, inklusiv overordnet differensiering av veinettet i et større område
- Videre utvikling av gågater og miljøgater
- Lavere fartsgrenser og supplerende fartssone, utenom gater med buss og utrykningskjøretøy

2.4 TRAFIKK I YTRE BY

Også i ytre by må hovedvekten legges på myke trafikanter og kollektive løsninger, men her spiller privatbil en større rolle og må hensyntas i byplanleggingen. Mange beboere er avhengige av bil til daglig transport, og bilhold er fortsatt en naturlig del av tilværelsen for mange. De negative miljøpåvirkningene dette medfører må imidlertid ikke underslås.

TILTAK:

- I enkelte områder må kollektive løsninger bygges bedre ut og avgangsfrekvensen økes. Den satsing som skjer i dag på kollektive løsninger må fortsette.
- Ved kanalisering av trafikken, særlig gjennomgangstrafikk, må boligstrøk skjermes effektivt mot miljøpåvirkninger i langt større grad enn



foto : G. T. Steigan



foto fra www.stovnerporten.no

i dag.

- Veistandarder i boligstrøk må tilpasses de lokale behovene, ikke overdimensjoneres for å kunne ta gjennomgangstrafikk eller fremmedparkering.
- Behov for fortau vurderes utifra lokale forhold, ikke bare standardene.

2.5 PARKERING

Parkering av privatbiler er et kjent problemområde som ikke er tilfredsstillende løst i Oslo. Gateparkering er ingen bra løsning verken mht trafikksikkerhet, fremkommelighet eller estetikk.

TILTAK:

- Det må legges til rette for bedre parkering ved knutepunkter for kollektivtrafikk.
- Vi savner klare føringer for parkering i nye boligstrøk, dvs. revisjon av parkeringsnormene og innskjerpet håndheving. (Parkeringsnormene angir hvor mange parkeringsplasser uten gateparkering som skal opparbeides i nye boligområder).

DET HERSKER TO SYN PÅ SAKEN:

Alternativ A: Normene må tilpasses det reelle behov for parkering. For lave parkeringsnormer fører til mer gateparkering og kan neppe brukes for å strupe trafikk eller endre folks behov for bil.

Alternativ B: Lave parkeringsnormer fører til at folk ikke skaffer seg bil, dette fremmer bruk av kollektivtransportmidler.

- Parkeringshus kan være et bra alternativ for oppbevaring av biler.
- Beboerparkering (prioritet for beboere til å parkere i gatene i boligområdet) kan være et alternativ, men skaper ikke flere parkeringsplasser.

3 VELLENES OPPMERKSOMHET OMKRING TRAFIKKSPØRSMÅL

3.1 ULIKE VEITYPER

Det er viktig å vite hvilken type vei man har oppmerksomhet mot, så man vet adressaten for eventuelle aksjoner. Man opererer med seks kategorier veier:

- Hovedveier inklusiv stamveier og riksveier som er Statens ansvar
- Kommunale hovedveier
- Kommunale samleveier,
- Kommunale atkomstveier,
- Gang og sykkelveier (statlige eller kommunale avhengig av hvilke veier de følger)
- Felles avkjørslar og andre private veier

3.2 PROBLEMOMRÅDER

Mange vel sliter med problem som følge av økende trafikk, bl.a.:

- Støy
- Luftforurensning
- Trafikksikkerhet
- Fremmedparkering
- Gjennomgangstrafikk



foto : G. T. Steigan



foto : G. T. Steigan

- Gater og trafikk skaper barrierer i boligstrøkene
- Veiutvidelser, særlig av boligveier, skaper også problem for mange etablerte beboere: Ifølge Plan- og bygningsloven, kan de måtte bidra ved finansiering av den veiutbedring som nye beboere i et område tvinger frem. Dette kan være grovt urettferdig.

3.3 ERFARINGER

Vellets klare oppfatning, som representant for et lokalmiljø, bør alltid telle med når avgjørelsen skal tas om trafikkspørsmål. Noen felles erfaringer:

- Det er viktig å legge opp til dialog og medvirkning, og å være løsningsorientert
- Forberedelser og timing av vellenes innspill er viktig. Det er sjelden for tidlig å ta opp en sak man vil fremme, men meget ofte for sent.
- Man trenger en god del informasjon og dokumentasjon om forestående prosjekter. Dette kan skaffes fra for eksempel Plan- og bygningsetaten, Samferdselsetaten eller Statens Vegvesen.
- Det er viktig å bli kjent med de politiske prosessene og med saksgangen i veiprosjekter.
- Det er helt avgjørende å samle tanker og meninger internt i vellet først. Det kan være motstridende eller avvikende oppfatninger innen et vel. Dette må avklares på et tidlig stadium.

Mange trafikkproblemer griper inn i flere enn ett vel. Det er viktig å finne lidelsesfeller i nabovellene. (KUV kan skaffe bydelsvise lister over vellene)

- Man bør søke støtte for sine argumenter i bydelsutvalget.
- I noen tilfeller kan det være nyttig med hjelp fra eksperter eller advokater.
- KUV kan bidra i større saker som angår flere vel.
- Mosseveiaksjonen, Berg, Nordberg og Sogn vel, Nedre Abbediengen vel og Bryn Miljøforum er eksempler på foreninger som har hatt vellykkede vei-prosjekter.

3.4 HVEM KAN VELLENE PÅVIRKE?

ETATER:

- *Samferdselsetaten:* Veiutbygging, lokale veinormaler og vedlikehold inklusiv snøbrøyting
- *Trafikketaten:* Parkering og håndhevelse av parkeringsregler
- *Plan- og bygningsetaten:* Regulering av ny bebyggelse og tilhørende veier

BYDELER:

- *Bydelsutvalg:* Skal bl.a. avgi innstillinger eller framsette forslag til andre myndigheter, byrådet og bystyret i saker som skal avgjøres av sentralt organ. Utarbeider for eksempel byutviklings- og samferdselsplan for bydelen.
- *Byutviklings- og samferdselskomite:* Komiteen forestår forberedende arbeid for bydelsutvalget i spørsmål som omhandler byutvikling, samferdsel og miljø.

BYRÅD:

- *Byråd for Byutvikling:* «Overordnet og strategisk planlegging innen områdene bolig, byfornyelse, kontorforvaltning, eiendomsutvikling, kulturminnevern, kart- og geodata, byggesaker, arealplansaker og byutviklingsopp-gaver.»
- *Byråd for miljø og samferdsel:* «Overordnede ansvaret for miljø og samferdsel og kommunal-teknikk i kommunen. Under avdelingen sorterer etater og bedrifter med ansvar for drift, vedlikehold og investeringer i kommunal infrastruktur.»



foto : G. T. Steigan

BYSTYREKOMITEER:

- *Samferdsels- og miljøkomiteen:* «Samferdsels-spørsmål, veier, trafikk og parkering, kollektivtrafikk og havnetrafikk, miljøspørsmål, renovasjon og avfallsbehandling, vann og avløp, natur- og friluftsliv, jord- og skogbruk, parker og idrettsanlegg, energiøkonomisering og beredskapsspørsmål»
- *Byutviklingskomiteen:* «Arealplanlegging, reguleringssaker, bolig- og byfornyelsessaker, eiendomsforvaltning, utbyggingsområder, senterdrift og torgene, samt høringssaker generelt»

SAMFERDSELSUTVALGET I AKERSHUS:

Oslopakke 3

STATENS VEGVESEN:

Nasjonal transportplan, Oslopakke 3, riksveier, statlige veinormaler

STORTINGET:

Oslo-pakke 3

4 NYTTIGE REFERANSER PÅ NETTET:

Samferdselsdepartementet:

Nasjonal transportplan: <http://www.dep.no/sd/norsk/tema/transport/bn.html>

Statens vegvesen: <http://www.vegvesen.no>

Samferdselsetaten: <http://www.samferdselsetaten.oslo.kommune.no/>

Oslopakke 3: http://www.vegvesen.no/region_ost/ntp/ntp-oslo/utredningsprogram.pdf

http://www.oslo.kommune.no/bystyret_og_byradet/byradet/pressemeldinger/article26211-7786.html

<http://www.oslopakke2.no/?module=Articles;action=Article.publicShow;ID=4959>

<http://www.aftenposten.no/nyheter/iriks/oslo/article1014465.ece>

Gatenormaler: <http://www.samferdselsetaten.oslo.kommune.no/gatenormaler/>

Transportøkonomisk institutt, Miljøhåndbok:

<http://miljo.toi.no/>

Parkeringspolitikk: <http://www.bystyret.oslo.kommune.no/article56248-5096.html>

<http://www.sak.oslo.kommune.no/dok/Byr/2005/BR1/2004025931-1.htm>

Trafikketaten: <http://www.trafikketaten.oslo.kommune.no/>

Plan- og bygningsetaten: <http://www.plan-og-bygningsetaten.oslo.kommune.no/>

Syklistenes landsforbund: <http://www.syklistene.no/>