



Oslo kommune
Bydel Søndre Nordstrand
Bydelsadministrasjonen

SAKSFRAMLEGG

Sakstittel:
Forslag om fartssonings tiltak

Saken behandles i: Miljø- og byutviklingskomiteen Bydelsutvalget	Møtedato: 06.11.2014 20.11.2014	Utvalgssaksnr.:
---	--	------------------------

Saksbeh: Vegard L. Jensen
Arkivkode: 615.6
Saksmappe: 2014/1361

Utredning

Bakgrunn

Bydelen har mottatt forslag om fartssonings tiltak, det vil si supplerings med flere humper og reduserte fartsgrenser, fra Bymiljøetaten (BYM). Bydelsutvalget bes uttale seg til saken. Høringsfristen er 12.12.2014.

Tidligere vedtak

Saken er ikke behandlet tidligere.

Andre føringer:

- Befaring med Oslo politidistrikt og Samferdselsetaten 10.02.2009 - Trafikale forhold i Bydel Søndre Nordstrand
- Trafikkplan for Bydel Søndre Nordstrand, vedtatt av bydelsutvalget 19.06.2014

Faktaopplysninger og forslag til tiltak med bydelsdirektørens vurdering og konklusjon

Bydel Søndre Nordstrand har mottatt forslag om fartssonings tiltak fra Bymiljøetaten (BYM). Forslaget er utarbeidet med bakgrunn i Statens vegvesens fartsgrensekriterier for byer og tettsteder, hvor følgende forhold i hovedsak er avgjørende for valg av fartsgrense; veitype, områdetype, bebyggelse, aktivitet og separering (fortau, gang- og sykkelvei).

Det er konkludert med at dersom retningslinjene krever fartsdempende tiltak, anbefales det at dette gjennomføres. Humper er foreslått i veier hvor fartsnivået er så høyt at fartsgrensekriteriene stiller krav om fartsdempende tiltak. Ut over dette er humper vurdert i forbindelse med nye boligområder, på ulykkesbelastede steder, på viktige kryssingspunkter og i forbindelse med skoler, barnehager, lekeplasser og lignende, hvor fartsnivået er høyt i forhold til fartsgrensen.

Videre fremgår følgende vedrørende vurdering av nye tiltak:

- Vanlig humper og opphøyd gangfelt anses som den typen fartsdempere som er best egnet til å få ned farten i riktig grad uten å skape farlige situasjoner. Fartsdempere i

form av innsnevring og minihumper er avhengig av flere forhold for å fungere tilfredsstillende, og er av den grunn tiltak som sjelden kommer til anvendelse. Humper dimensjonert for 30 km/t er svært brutale å passere for buss og kan medføre fallulykker for passasjerer. Ved ombygging av eksisterende humper og anlegg av nye humper i busstraseer har Bymiljøetaten de siste årene derfor foreslått vanlige humper dimensjonert for 40 km/t.

- Dersom veiens standard i boligområder tilsier at lavere fartsgrense ikke vil bli respektert, og det ikke er ønskelig å anlegge fartsdempere på grunn av buss eller utrykningstrase, reduseres ikke fartsgrensen.
- I veier i boligområder som ikke er viktige buss eller utrykningstraseer, hvor fartsgrensen reduseres og fartsnivået er så høyt at fartsgrensekriteriene stiller krav om fartsdempende tiltak, anbefaler BYM at det etableres fartsdempere.
I veier i industri og næringsområder stilles det ikke tilsvarende krav til fartsdempere.
- I adkomstveier i boligområder, med eksisterende fartsgrense 30 km/t, er behovet for nye humper/eventuelt endring av fartsgrense vurdert på bakgrunn av henvendelser fra publikum, og i forbindelse med skoler, barnehager, lekeplasser og lignende.

Det forslås følgende tiltak. Bydelsdirektørens vurdering og konklusjon følger etter hvert enkelt forslag fra Bymiljøetaten:

Forslag om endring av fartsgrenser:

Forslag om endring av fartsgrense fra 60 til 50 km/t eller å fjerne gangfelt:

- Ljabruveien
- Enebakkveien

I Ljabruveien og Enebakkveien er det 6 gangfelt på strekningen med fartsgrense 60 km/t. I utgangspunktet skal det ikke være gangfelt på strekninger med fartsgrense 60 km/t eller høyere. For å beholde gangfeltene foreslår BYM at fartsgrensen reduseres fra 60 til 50 km/t ved gangfeltene, alternativt må gangfeltene fjernes eller sikres med ytterligere tiltak. Ingen av gangfeltene har spesiell stor fotgjengertrafikk. BYM finner det vanskelig å prioritere andre tiltak ved gangfeltene.

Bydelsdirektørens vurdering:

Gangfelt kan skape en falsk trygghet for de som benytter seg av dem. Hvor ofte de blir brukt er et annet moment som kan gå på bekostning av aktsomhet fra sjåførenes side. I dette tilfellet oppgis det at ingen av gangfeltene har spesiell stor fotgjengertrafikk. På den annen side er det erfaringsmessig vanskelig å få etablert nye gangfelt, noe ønsket om en slik løsning ved Rema 1000 Holmlia har vist. Skal man beholde gangfeltene betyr dette, slik Bymiljøetaten skriver, at fartsgrensen reduseres ved gangfeltene fra 60 til 50 km/t. Bydelen oppleves vanskelig å forflytte seg på tvers. Dette gjelder både kollektivtransporttilbud og gang- og sykkelveier, noe NIBR-rapport 2010:19 Møtesteder i Bydel Søndre Nordstrand påpeker. Noen av gangfeltene det her er snakk om betjener bussholdeplasser. I tillegg foregår det fortsatt utbygging både på Mortensrud og Bjørndal, og på sikt fortetting på Hauketo og utbygging av Gjersrud-Stensrud. Inntil en mer varig og sikker løsning foreligger slutter bydelsdirektøren seg til forslaget om å endre fartsgrensen ved gangfeltene fra 60 til 50 km/t.

Konklusjon:

Bydelsdirektøren slutter seg til forslaget om endring av fartsgrense fra 60 til 50 km/t i Ljabruveien og Enebakkveien ved gangfeltene.

Forslag om endring av fartsgrense fra 50 til 40 km/t:

- Lofsrudveien
- Klemetsrudveien (fra Lofsrudveien til ridesenter)

Bydelsdirektørens vurdering:

Ønske om redusert fartsgrense ble tatt opp av bydelen under trafikkbefaringen med Oslo Politidistrikt og Samferdselsetaten 10.02.2009. Forslaget ble den gang ikke imøtekommet med den begrunnelse at veien ligger i tett bebygd strøk, veistandard med mer.

Bydelsdirektøren merker seg at Bymiljøetaten har snudd og vektlegger de momentene som bydelen fremla i 2009. Trafikkbildet har også endret seg i dette området på grunn av fortsatt utbygging og befolkningsvekst, noe trafikkplanen til bydelen av 19.06.2014 påpeker i kapittel 11 Trafikksituasjonen i Mortensrud/Lofsrud, Dal/Brenna og Klemetsrud området.

Konklusjon:

Bydelsdirektøren slutter seg til forslaget fra Bymiljøetaten.

Forslag om endring av fartsgrense fra 50 til 30 km/t:

- Bispeluelia
- Bjørnerudveien
- Helga Vaneks vei
- Liakollveien (sør for Høgåsveien)
- Maurtuveien (strekningen som er kommunal vei)
- Seterbråtveien (fra Slimeveien, strekningen som er kommunal vei)
- Slimeveien (nord for Slimeveien, utenfor Granbergstubben)
- Stenbråtveien (nord for ny bebyggelse)
- Thorn Dønhaugs vei
- Navnløs vei v/Bjørnholt skole

Bydelsdirektørens vurdering:

Det dreier seg om veier som i all hovedsak betjener boligområder. Bydelen har mottatt innspill til trafikkplanen som berører flere av veiene det her er snakk om med forslag til ulike tiltak. De fleste adkomstveiene i boligområdene har nå fartsgrense 30 km/t. Å redusere farten fra 50 til 30 km/t på ovennevnte veistrekkninger, hvor det også på enkelte av stedene har kommet til ny bebyggelse, vil være i tråd med dette, og trafiksikkerhetsmessig være et godt grep.

Konklusjon:

Bydelsdirektøren slutter seg til Bymiljøetatens forslag.

Forslag om nye humper dimensjonert for 40 km/t:

- Gamle bygdevei (2 stk.)
- Mortensrudveien (2 stk.)
- Slimeveien v/Granbergstubben (1 stk.) (pga. bussrute)

Bydelsdirektørens vurdering:

Bydelsdirektøren merker seg spesielt at det både er foreslått redusert fart og hump ved Granbergstubben, like ved Bjørndal skole. Dette er positivt. Ut over dette er gjennomgangstrafikken i Mortensrudveien med sideveier omtalt i trafikkplanen. I dette området foregår det fortsatt utbygging og planlegging av tomter til ulike formål. Trafiksikkerhet er et viktig aspekt i denne sammenhengen. Fartshumper er effektive i forhold til å redusere fart og bygger opp under fartsgrensen på veistrekkningene det her er snakk om.

Konklusjon:

Bydelsdirektøren slutter seg til Bymiljøetatens forslag.

Forslag om nye humper dimensjonert for 30 km/t:

- Elgråkket (1 stk.)
- Granebakken (1 stk.)
- Lofsrudhøgda (1 stk.)
- Mina Beiteplukksvei (1 stk.)
- Toppåsveien (1 stk.)
- Øvre Prinsdals vei (1 stk.)
- Åslandhellinga (1 stk.)

Bydelsdirektørens vurdering:

Fartshumpene gjenspeiler hastigheten i veiene. Fysiske tiltak i form av humper er effektivt i forhold til å holde farten nede.

Konklusjon:

Bydelsdirektøren slutter seg til Bymiljøetatens forslag.

Forslag om ombygging av minihumper til vanlige humper dimensjonert for 40 km/t:

- Brennaveien v/Smalåkern
- Brennaveien v/Gamle Brennavei 2
- Brennaveien v/Gamle Brennavei 10

Ved befaring i Brennaveien er det observert at minihumper har ingen effekt. I den nevnte veien er fartsgrensen 30 km/t og den er trafikkert av busslinje 72B. I forbindelse med nytt asfaltdekke i veien er minihumper ikke i henhold til kriterier for fartshumper og har ingen effekt ved passering av dem. BYM foreslår derfor at minihumpene i veien bygges om til vanlige humper dimensjonert for 40 km/t.

Bydelsdirektørens vurdering:

Manglende effekt av minihumpene i Brennaveien og ønske om vanlige fartshumper som gjør at alle kjøretøy må redusere farten, herunder buss, er påpekt av Brenna Velforening i innspill til trafikkplanen. Innsnevring og minihumper er som Bymiljøetaten skriver avhengig av flere forhold for å fungere tilfredsstillende. Humper dimensjonert for 30 km/t er svært brutale å passere for buss og kan medføre fare for fallulykker for passasjerer. Ved ombygging av eksisterende humper og anlegg av nye humper i busstraseer har Bymiljøetaten derfor foreslått vanlige humper dimensjonert for 40 km/t, noe som er fulgt opp i dette forslaget.

Konklusjon:

Bydelsdirektøren slutter seg til forslaget fra Bymiljøetaten.

Forslag om opphøyd gangfelt:

- Lofsrudveien (1 stk.)

BYM foreslår å etablere et opphøyd gangfelt i Lofsrudveien. Det er også foreslått å redusere fartsgrensen fra 50 til 40 km/t. Lofsrudveien er en viktig skolevei med mange gående, samt en viktig gangrute mellom t-bane, kjøpesenter, skole og boligområde. Tiltaket vil dempe hastighet og øke oppmerksomheten for bilister som kommer fra E6 og Klemetsrudveien.

Bydelsdirektørens vurdering:

Ønske om redusert fartsgrense ble tatt opp av bydelen under trafikkbefaringen med Oslo Politidistrikt og Samferdselsetaten 10.02.2009. Forslaget ble den gang ikke imøtekommet med den begrunnelse at veien ligger i tett bebygd strøk, veistandard med mer.

Bydelsdirektøren merker seg at Bymiljøetaten har snudd og vektlegger de momentene som bydelen fremla i 2009. Trafikkbildet har også endret seg i dette området på grunn av fortsatt utbygging og befolkningsvekst i området, noe trafikkplanen til bydelen av 19.06.2014 påpeker.

Det opphøyde gangfeltet vil dempe hastighet og øke oppmerksomheten til bilistene i et område hvor det ferdes mange. Lofsrud ungdomsskole og Mortensrud skole ligger nær det foreslåtte tiltaket.

Konklusjon:

Bydelsdirektøren slutter seg til forslaget fra Bymiljøetaten.

1.1 Vedlegg

Bydel Søndre Nordstrand - Forslag om fartssoningsiltak – Brev fra Bymiljøetaten av 08.10.2014

Uttrykte vedlegg:

Kart med fartssoningsiltak

Trafikkplan for Bydel Søndre Nordstrand

Referat fra befarung – Befarung – Trafikale forhold i Bydel Søndre Nordstrand

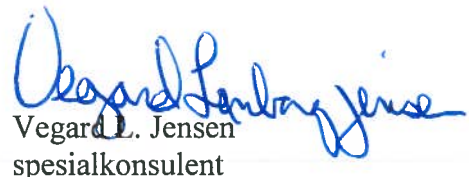
Bydelsdirektørens forslag til vedtak

Bydelsutvalget slutter seg til de foreslåtte tiltakene fra Bymiljøetaten med følgende presisering: Bydelen oppleves som vanskelig å forflytte seg på tvers. Dette gjelder både kollektivtransporttilbud og gang- og sykkelveier, noe NIBR-rapport 2010:19 Møtesteder i Bydel Søndre Nordstrand påpeker. Noen av gangfeltene det her er snakk om betjener bussholdeplasser. I tillegg foregår det fortsatt utbygging både på Mortensrud og Bjørndal, på sikt fortetting på Hauketo og utbygging av Gjersrud-Stensrud. Inntil en mer varig og sikker løsning foreligger, slutter bydelsutvalget seg til forslaget om å endre fartsgrensen ved de 6 gangfeltene fra 60 til 50 km/t i Ljabruveien og Enebakkeveien.

Bydel Søndre Nordstrand, 21.10.2014



Hans Reidar Ness
bydelsdirektør



Vegard L. Jensen
spesialkonsulent



Bydel Søndre Nordstrand
Postboks 180 Holmlia
1203 OSLO

Dato: 08.10.2014

Deres ref.:

Vår ref.: 14/23963-1

Saksbeh.: Valerija Vaitiuk

Arkivkode:

Org. enhet:

Trafikkplanleggingsseksjonen

BYDEL SØNDRE NORDSTRAND - FORSLAG OM FARTSSONINGSTILTAK

Bakgrunn

Bymiljøetaten (BYM) startet i 2013 opp arbeidet med å gjennomgå bydelene i Oslo for å utarbeide en plan for supplering med flere humper og redusere fartsgrensene. Bydel Søndre Nordstrand er en av de bydelene som vi jobber med nå.

Historikk

Arbeidet med fartssoning (innføring av fartsgrensesone 30 km/t og fysiske fartsreduserende tiltak) i boligområdene i Oslo startet tidlig på åttitallet. Gjennom årene er det foretatt flere gjennomganger av bydelene. Siste gjennomgang av Bydel Søndre Nordstrand ble foretatt i 2001. De fleste adkomstveiene i boligområdene har nå fartsgrense 30 km/t og humper.

Vurdering av nye tiltak

En del veier i bydelen som nå har fartsgrense 40 og 50 km/t er å betrakte som lokale samleveier med en standard som tilsier at fartsgrense 30 km/t vanskelig vil bli respektert uten anlegg av fartsdempere. Denne type vei er normalt buss/utrykningstrase hvor fartsdempere av den grunn er lite ønskelig. Vanlige humper og opphøyd gangfelt anses som den type fartsdempere som er best egnet til å få ned farten i riktig grad uten å skape farlige situasjoner. Fartsdempere i form av innsnevring og minihumper er avhengig av flere forhold for å fungere tilfredsstillende, og er av den grunn tiltak som sjelden kommer til anvendelse. Bymiljøetaten viser til følgende i Byrådssak: Humper dimensjonert for 30 km/t er svært brutale å passere for buss og kan medføre en fare for fallulykker for passasjerer (spesielt eldre) som står, er i ferd med å sette eller reise seg. Ved ombygging av eksisterende humper og anlegg av nye humper i busstraseer har BYM de siste årene derfor foreslått vanlige humper dimensjonert for 40 km/t.

Bymiljøetaten har utarbeidet et forslag til etablering av nye fartsdempere i Bydel Søndre Nordstrand. Forslaget er utarbeidet med bakgrunn i Statens vegvesens fartsgrensekriterier for byer og tettsteder, hvor følgende forhold i hovedsak er avgjørende for valg av fartsgrense, veitype, områdetype, bebyggelse, aktivitet og separering (fortau, gang- og sykkelvei). Det er konkludert med at dersom retningslinjene krever fartsdempende tiltak, anbefales det at dette gjennomføres. Humper er foreslått i veier hvor fartsnivået er så høyt at fartsgrensekriteriene

Bymiljøetaten

Besøksadresse:
Hollendergata 5
Postadresse:
Postboks 9336 Grønland
0135 OSLO

Telefon: 02 180
Telefaks: 23 48 20 01

E-post: postmottak@bym.oslo.kommune.no
Internett: www.bym.oslo.kommune.no

Bankgiro: 1315.01.03376
Org.nr: NO 996 922 766

stiller krav om fartsdempende tiltak. Utover dette er humper vurdert i forbindelse med nye boligområder, på ulykkesbelastede steder, på viktige kryssingspunkter, og i forbindelse med skoler, barnehager/ lekeplasser o.l. hvor fartsnivået er høyt i forhold til fartsgrensen.

Dersom veiens standard i boligområder tilsier at en lavere fartsgrense ikke vil bli respektert, og det ikke er ønskelig å anlegge fartsdempere pga. buss eller utrykningstrase, reduseres ikke fartsgrensen.

I veier i boligområder som ikke er viktige buss eller utrykningstraseer, hvor fartsgrensen reduseres og fartsnivået er så høyt at fartsgrensekriteriene stiller krav om fartsdempere tiltak, anbefaler BYM at det etableres fartsdempere.

I veier i industri og næringsområder stilles det ikke tilsvarende krav til fartsdempere.

I adkomstveier i boligområder med eksisterende fartsgrense 30 km/t er behovet for nye humper/ eventuelt endring av fartsgrense vurdert på bakgrunn av henvendelser fra publikum, og i forbindelse med skoler, barnehager/lekeplasser o.l.

Forslag om endring av fartsgrenser:

Forslag om endring av fartsgrense fra 60 til 50 km/t eller å fjerne gangfelt:

- Ljabruveien
- Enebakkveien

I Ljabruveien og Enebakkveien er det 6 gangfelt på strekninger med fartsgrense 60 km/t. I utgangspunktet skal det ikke være gangfelt på strekninger med fartsgrense 60 km/t eller høyere. For å beholde gangfeltene foreslår BYM at fartsgrensen reduseres fra 60 til 50 km/t ved gangfeltene, alternativt må gangfeltene fjernes eller sikres med ytterlige tiltak. Ingen av gangfeltene har spesiell stor fotgjengertrafikk. BYM finner det vanskelig å prioritere andre tiltak ved gangfeltene.

Forslag om endring av fartsgrense fra 50 til 40 km/t:

- Lofrudsveien
- Klemetsrudveien (fra Lofrudsveien til ridesenter)

Forslag om endring av fartsgrense fra 50 til 30 km/t:

- Bispeluelia
- Bjørnerudveien
- Helga Vaneks vei
- Liakollveien (sør for Høgåsveien)
- Maurtuveien (strekningen som er kommunal vei)
- Setebråtveien (fra Slimeveien, strekningen som er kommunal vei)
- Slimeveien (nord for Slimeveien, utenfor Grenberstubben)
- Stenbråtveien (nord for nye bebyggelse)
- Thorn Dønhaugs vei
- Navnløs vei v/ Bjørnholt skole

Forslag om nye humper dimensjonert for 40 km/t:

- Gamle bygdevei (2 stk.)
- Mortensrudveien (2 stk.)
- Slimeveien v/ Granbergstubben (1 stk.) (pga. bussrute)

Forslag om nye humper dimensjonert for 30 km/t:

- Elgtråkket (1 stk.)
- Granebakken (1 stk.)
- Lofsrudhøgda (1 stk.)
- Mina Beiteplukksvei (1 stk.)
- Toppåsveien (1 stk.)
- Øvre Prinsdals vei (1 stk.)
- Åslandhellinga (1 stk.)

Forslag om ombygging av minihumper til vanlige humper dimensjonert for 40 km/t:

- Brennaveien v/ Smalåkern
- Brennaveien v/ Gamle Brennavei 2
- Brennaveien v/ Gamle Brennavei 10

Ved befaring i Brennaveien er det observert at minihumper har ingen effekt. I den nevnte veien fartsgrense er 30 km/t og trafikkert av busslinje nr. 72B. I forbindelse med ny asfaltdekke i veien er minihumper ikke i henhold til kriterier for fartshumper og har ingen effekt ved passering av dem. BYM foreslår derfor at minihumpene i veiene bygges om til vanlige humper dimensjonert for 40 km/t.

Forslag om opphøyd gangfelt:

- Lofrudveien (1 stk.)

BYM foreslår å etablere et opphøyd gangfelt i Lofrudveien. Det er også foreslått å redusere fartsgrense fra 50 km/t til 40 km/t. Lofrudveien er en viktig skolevei med mange gående, samt en viktig gangrute mellom t-bane, kjøpesenter, skole og boligområde. Tiltaket vil dempe hastighet og øke oppmerksomheten for bilister som kommer fra E6 og Klemetsrudveien.

De foreslåtte endringene i fartsgrenser og etablering av nye humper krever et vedtak fra Byråden for miljø og samferdsel. Før eventuelt vedtak fattes skal forslaget sendes på høring til Bydelen, Politiet, Ruter og Fellesutvalget for utrykningspersonell.

Uttalelse ønskes sendt til Bymiljøetaten innen 12. desember 2014.

Med vennlig hilsen

Anette Bjerke
avdelingsdirektør
Godkjent elektronisk

Bente Flesvig
seksjonssjef

Vedlegg: 1

Bydel Søndre Nordstrand

Tegnforklaring

- 60 km/t fartsgrense
- 40 km/t fartsgrense
- 30 km/t fartsgrense
- Hump
- Mini-hump (busshump)
- Opphøyd gangfelt
- Innsnevring
- Fysisk sperre
- Ny fartsgrense 30 km/t foreslås
- Ny fartsgrense 40 km/t foreslås
- Ny fartsgrense 50 km/t foreslås
- Ny hump dimensjonert for 30 km/t foreslås
- Nytt opphøyd gangfelt dimensjonert for 40 km/t foreslås
- Ny hump dimensjonert for 40 km/t foreslås
- Eks. minihump/ 30-hump bygges om til hump dimensjonert for 40 km/t



M=1:16000 (A3)

