

Miljø og samferdsel i Vestre Aker bydel

Handlingsplan for en grønnere bydel preget av trivsel og sunt miljø.

Vestre Aker Arbeiderparti inviterte i januar 2016 velforeninger, MDG og SV til et åpent møte om miljø- og samferdselsutfordringer i bydelen. Hensikten var å utarbeide en plan for hva som kan gjøres i bydelen som MDG, SV og AP i bydelen stiller seg bak i fellesskap og som velforeninger har fått anledning til å komme med innspill til. Planene utgjøres av de tiltakene som er samlet i dette dokumentet. Handlingsplanen danner grunnlaget for lokalt samarbeid mellom partilagene i bystyreperioden, for partilagenes arbeid i bydel og i bydelsutvalg, for felles arbeid mot partigruppene i Bystyret og mot Byrådet. Det er en plan som vil være under utvikling, ikke minst som følge av dialog med befolkning i bydelen og med velforeninger og andre lokale, frivillige organisasjoner.



Vestre Aker – mulighetenes miljøbydel

Vestre Aker bydel knytter byen og Marka sammen. Sørkedalen med jordbruk og friområder er en del av bydelen. Bydelen har mange små og store grønne lunger og ferdselsområder, og bydelen har fortettede områder og lokale sentre med stort potensial for sosiale aktiviteter og flotte uterom. Med 47 000 innbyggere er Vestre Aker en bydel på størrelse med byene Moss og Ålesund og Skedsmo kommune. Vestre Aker er en bydel hvor alt ligger til rette for at flest mulig av våre innbyggere og besøkende skal ha gode liv og muligheter, samtidig som vi tar vare på miljømangfoldet.

Denne planen har først og fremst til hensikt å peke hvilke miljøpolitiske muligheter vi har i bydelen. Vi ønsker en offensiv tenking rundt å skape noe nytt ut av miljøutfordringene, gi økt rom for rekreasjon, lek og fysisk aktivitet for alle aldersgrupper og funksjonsnivå og å skape gode bydelssentre ved kollektivknutepunkt hvor det legges til rette for gange og sykkel, fremfor bil.

Begrens bruken av privatbil generelt og gjennomgangstrafikken spesielt!

Tall fra SSB fra 2014 viser at over 170 000 pendler inn og har sitt daglige arbeid i hovedstaden.¹ En betydelig andel av disse reiser gjennom Vestre Aker hver dag, mange via Griniveien og videre på Sørkedalsveien. Målinger viser at det passerer 16 000 biler i døgnet over Røa, hvorav 14 000 kommer fra Bærum. Denne veistrekningen er ikke dimensjonert for så stor biltrafikk.

Med den store befolkningsveksten som kommer i Oslo må også Vestre Aker ta høyde for flere boliger og virksomheter. Grensen til Marka gjør også at bydelen har mye trafikk gjennom bydelen i helger og på ettermiddagen. Det har også vært planlagt 2000 nye boliger på Fossum i Bærum uten at det er etablert en tilfredsstillende kollektivløsning.

Over 200 000 mennesker lever i dag i områder som er helseskadelig (rød sone). Det handler om svevestøv og NOx. Trafikken, spesielt over Smestadkrysset, gjør også at befolkningen i Vestre Aker er utsatt for disse lokale utslippene. Byrådet har som målsetting å få en nullutslippssone innenfor Ring 3 innen 2024.

Løsningen som har vært diskutert i mange år, er å bygge en tunnel eller under et lokk ved Røa. Prislappen vil være flere hundre millioner kroner for den enkleste løsningen og 1 milliard for en tunnel. Men en slik løsning vil bare forskyve problemene til Smestadkrysset. I tillegg til å utrede tunnel, mener vi det derfor må settes inn tiltak for å begrense trafikken fra Bærum. Et første steg kan for eksempel være å få fram en oppdatert trafikkanalyse for å se hvor bilene gjennom bydelen kommer fra.

Køen i Smestadkrysset gjør også at trafikken øker på alle småveier i den sørøstre delen av bydelen. Det er derfor viktig at Smestadkrysset fungerer optimalt for å redusere trafikken på småveiene. Nytt Vinderenkryss må bygges for flere formål enn å slippe mest mulig biltrafikk gjennom. Det er syklende og gående, skolebarn og eldre som skal gjennom. Det er også 50 km fartsgrense gjennom Vinderen, noe som er i meste laget.

Bydelen og dens innbyggere skulle ha særlige forutsetninger for innovative mobilitetsløsninger som kunne redusere trafikk- og miljøbelastningene relativt raskt. Med sitt høye inntektsnivå er det grunn til å anta at mange har kunnet bytte til elbil og at bydelen har en særlig høy andel elmobilitet – både

¹ http://www.kommuneprofilen.no/Profil/Sysselsetting/DinRegion/syss_pend_region.aspx

av elbiler og elsykler. Samtidig er to- og fler- bilshusholdene her antakeligvis også andelsmessig høyere enn, i hvert fall i andre bydeler i Oslo (på landsbasis bor over 40 prosent i hushold med 2 eller flere biler). For mange vil elbilen være bil nr 2. Men det betyr også at det skulle være et særlig potensial for å bytte ut i hvert fall den ene bilen, med en delebil.

Gjennomsnittsbilen står stille – og opptar verdifulle arealer – minst 23 timer i døgnet. Bildeling viser seg å redusere bilbruken med vel en tredjedel, samtidig som det kan erstatte om lag 10 biler på veiene. Særlig har nyvinningskonseptet nabobil.no, som innebærer bildeling mellom privatpersone, vist seg å ha skutt i været. Også deleordninger av eksempelvis el-sykler kunne ses som særlig aktuelt i vår relativt sett kupert bydel.

Noen tiltak kan være:

- Oslo kommune bør kreve innfartsparkering ved alle kollektivknutepunkt i Bærum og Vestre Aker.
- Vurdering av restriksjoner på tungtrafikk gjennom Røa.
- Det bør innføres rushtidsavgift og/eller andre former for trafikkregulerende tiltak på Griniveien mellom Bærum og Oslo.
- Det bør innføres rabatt for kompiskjøring (samkjøring).
- Videre Fossumutbygging må legges på is inntil T-banen får av avstikker dit. Biltrafikken gjennom Røakrysset vil øke med ca. 30 % dersom området bygges ut uten kollektivtilbud.
- Redusert fartsgrense gjennom Vinderen bør vurderes.

Utvikle vakre, trygge, miljøvennlige og sosialt trivelige knutepunkt i bydelen!

Bydelen har et par større, Røa og Vinderen, og flere halvstore lokale sentre eller såkalte knutepunkt, for eksempel Hovseter, Slemdal og Smestad. Disse står i fare for primært å bli noen til dels svært trafikkerte veikryss med forretninger rundt.

En miljøvennlig bydel må innebære at disse knutepunktene blir lett å komme til fra nærområdene til fots, med sykkel eller med kollektivløsninger, at de får en allsidig forretningsstruktur som til sammen reduserer behovene for reising (spesielt med privatbil) og at de utgjør sosialt trivelig, trygge og vakre områder å oppholde seg i også utendørs. For å oppnå en slik utvikling, kreves en vilje til å bruke offentlig tilgjengelig virkemidler for å styre byplanlegging i tilknytning til disse knutepunktene. De andre områdene i denne handlingsplanen må også brukes til å støtte opp under en slik utvikling.

I samarbeid med private grunneiere og utbyggere bør det utvikles strategiske utviklingsplaner for de større og mellomstore lokale sentrene i bydelen med sikte på å fremme en langsiktig miljøvennlig og god sosial løsning på utformingen av dem.

Trygt og lett å være fotgjenger!

Fysisk aktivitet er viktig for bedre helse og det er derfor også viktig å legge til rette for aktiv fysisk mobilitet, det vil si for syklister og fotgjengere i bydelen. Mange veier med mye biltrafikk mangler fortau og snømåkingen er ofte alt for dårlig. Det gjør at snøen blir liggende og med varierende temperaturer gjennom vinteren blir fortauene lett islagte. Følgende er at enkelte kvier seg for å gå til banen eller bussen og velger bilen i stedet.

Det er særlig viktig å opprettholde smett og gangveier på tvers for å redusere avstanden til en buss eller t-bane og for å gjøre for eksempel skoleveien tryggere og kortere for mange. Smett og gangveier kartlegges og vedlikeholdes ofte av velforeninger, men mange smett og snarveier har vært utsatt for privatisering og stenging om de ikke aktivt holdes åpne og følges opp. Særlig bør disse for en stor del hevdvunne tråkkene aktivt registreres og tas hensyn til i byggesaker.

Vi mener at

- flere av veiene i bydelen med stor biltrafikk må få fortau.
- fortau må måkes for snø slik at fremkommeligheten for gående ikke reduserer gjennom vinteren, slik det er i dag.
- bydelen aktivt bør registrere og ha en plan for smett og gangveier og for vedlikeholdet av disse, og eventuelt opparbeidelse av flere slike. Disse fotgjengertraseene bør dessuten skiltes bedre.

Trygt og lett å være syklist

Bydelen har i dag sykkelvei langs Ring 3 og langs Sørkedalsveien fra Røa og ned mot Smestadkrysset. Vi mener det er grunnlag for å etablere flere sykkeltraseer i Vestre Aker. Generelt må sykkeltraseene skiltes bedre, og det bør være mulig for folk med sykkeltilhenger å komme frem. Alle T-banestopp i bydelen må ha sykkelparkering. Det mangler for eksempel på et så sentralt knutepunkt som Røa. Det bør også etableres stasjoner for henting og levering av bysykler i bydelen, inkludert elsykler

Stasjonsveien

Det er i dag mange som sykler Stasjonsveien fra Hovseter til Slemdal og deretter ned til Gaustad og Rikshospitalet. Langs Slemdalsveien er det allerede planlagt 1950 meter med sykkelvei. Den bør forlenges i Stasjonsveien helt frem til Hovseter. På den måten får vi en tverrgående trasé i bydelen på 2,3 kilometer.

Fra Mærradalen til Sørkedalen

Mærradalen mellom Ullernchausséen og Sørkedalsveien er et område som bør kunne gjøres mer tilgjengelig for sykling enn i dag. Forutsetningen er at dette gjøres på en skånsom måte. Mærradalen går inn i Ullern bydel. På nordsiden av Sørkedalsveien er det planer om å åpne Mærradalsbekken gjennom Hovseterdalen med en gangsti langs bekken. Den bør også legges til rette for bruk av sykkel, slik at det blir mulig å få en sammenhengende sykkeltrase fra Mærradalen som koples på Sørkedalsveien inn mot Bogstad. To kortere strekninger krever oppgradering til skogsbilvei for å

kunne realisere dette. Dette er en langt bedre løsning enn den foreslåtte sykkeltraseen i Sørkedalsveien inn mot Bogstad.

Vinderen

Oppgraderingen av sykkelveien langs Ring 3 utenfor Vinderen sentrum må følges opp med bedre forhold for syklister og gående fra Holmenveien og ut i Slemdalsveien. Dette er et uoversiktlig område med skolebarn og mye biltrafikk. En kombinasjon av lavere fart og forlengelse av det fysiske skillet i kjørebanen i Holmenveien kan bedre forholdene for både syklister og gående.

Ankerveien fra Bogstadvannet, via Vettakollen og til Sognsvann

Denne veistrekningen kan med fordel utbedres og gjøre bedre tilgjengelig for syklister flere steder. Det gjelder fra grensen til Bærum sør for Bogstadvannet. Videre strekningen forbi Båntjern som går inn i Nordre Aker bydel og til Sognsvann. En utbedring av de strekningene som det er vanskelig å sykle på, vil gi en tverrgående trase som vil kunne være til stor nytte.

Sørkedalsveien forbi Bogstad

Sørkedalsveien i Sørkedalen bør få utvidet veiskulder tilpasset sykkel og rulleskibruk. Trenende syklister har en gjennomsnittshastighet fra 25-50 km/time med topphastighet ca 60 km/time som er fartsgrensen i store deler av Sørkedalen. For denne gruppen er utvidet veiskulder den løsningen som dekker behovet best og som samtidig reduserer konflikten med annen trafikk.

Tiltak for å gjøre det enda mer attraktivt å sykle i Vestre Aker:

- Etablere sykkelparkering ved alle t-banestasjoner.
- Få bysykkelstasjoner ved sentrale knutepunkt i bydelen.
- Lage ny sykkelvei langs Stasjonsveien.
- Etablere en bedre sykkeltrase gjennom Vinderen sentrum.
- Utbedre enkelte traseer i Ankerveien fra Bogstad til Sognsvann.
- Få en bredere veiskulder på Sørkedalsveien i Sørkedalen.

Lett tilgjengelig kollektivtilbud for flest mulig!

Gulleråsen stasjon på Holmenkollbanen må gjenåpnes så fort som mulig. På dette strekket er det langt mellom stasjonene og det er et relativt bratt område. Det betyr at mange da velger bil med økt belastningen på småveiene som resultatet. Det var satt av 8 millioner til dette i 2015 budsjettet. Prislappen viste seg å være 12 millioner, som i et senere overslag er steget til 18 millioner. Prosjektet er deretter satt på vent i påvente av en utredning om stasjonsstrukturen på Holmenkollbanen, et arbeid som Ruter varslet i 2012.

I enkelte områder av bydelen er det for lang avstand til nærmeste kollektivpunkt. Det bør derfor vurderes om det er mulig med flere matebusser, spesielt i rushtiden. Voksenkollen er for eksempel et område hvor det er behov for matebuss. Bedre frekvens og kapasitet på bussene, er også et ønske. Det er derfor svært uheldig at flere av disse bydelsbussrutene nå fra april 2016 blir lagt ned.

Grunnlaget for prioritering av tiltak bør være en analyse av og plan for forbedring av kollektivtrafikktilbud i bydelen. En slik plan bør basere seg på at ingen boområder eller arbeidsplasser bør ha mer enn 10 min rolig gange til nærmeste holdeplass. Ved større fortettinger eller utbygginger av boområder må vurdering og eventuelt utvikling av kollektivtilbud inngå i planprosessen. Ikke minst må lokalisering av kommunale institusjoner innenfor bydelen basere seg på nærhet til kollektivløsninger og god og trygg tilknytning til gang- og sykkelveier.

Nærheten til marka gjør at vår bydel har mye biltrafikk i forbindelse med friluftaktiviteter. Det må være et mål å øke andelen som benytter kollektivtilbud i stedet. Det kan for eksempel gjøres ved at det settes opp leskur/varmestuer ved kollektivstopp ved utfartsstedene.

Utbygging av kollektivtilbudet må skje slik at det gir kollektivløsninger med god framkommelighet og ikke skaper økt problemer med forurensning, støy og vibrasjoner for naboer til stasjoner og stoppesteder.

Vi vil arbeide for at

- Gulleråsen stasjon blir gjenåpnet.
- det utarbeides en kollektivplan for bydelen for å sikre at alle arbeidsplasser og boliger har et tilbud tilgjengelig innen rimelig gangavstand.
- det gjøres mer attraktivt å benytte kollektivtransport til friluftaktiviteter i bydelen, gjerne med bedre leskur og med varmestuer på stasjoner inne i marka.