



Oslo kommune
Samferdselsetaten

Trafikksanering på Røa

Vurdering av alternative tiltak.

1. INNLEDNING

Samferdselsetaten er bedt av MOS om å utrede trafikksikkerhetstiltak og eventuelt trafikksaneringstiltak for et område nordvest på Røa. Bestillingen viser til et bystyrevedtak av 14.04.2004 i sak 195, vedtakspunkt 3, og har følgende ordlyd: "Byrådet bes vurdere å iverksette tiltak for å bedre trafikkforholdene i området, og om nødvendig stenge for gjennomgangstrafikk mellom Sørkedalsveien og Griniveien".

Samferdselsetaten har bedt Hjellnes COWI AS om en utredning for å se på eventuelle nødvendige tiltak for å forhindre gjennomkjøring.

2. "NÅR SKOLEBARN MØTER GJENNOMGANGSTRAFIKKEN"

Trafikk-komiteen i Røa Vel skrev i november 1999 rapporten "Når skolebarna møter gjennomgangstrafikken". Denne rapporten tar for seg trafikkproblemene nordvest på Røa, nærmere bestemt boligområdet som ligger sør for Ankerveien, vest for Sørkedalsveien/Vækerøveien, nord for Griniveien og øst for Lysakerelva.

Rapporten innledes med en liten beskrivelse av områdets karakter. Området består nesten utelukkende av boligbebyggelse, med spredt innslag av næringsvirksomhet. Videre påpeker rapporten at det pågår et generasjonsskifte i området. Dette har medført at det er mange barn i området som går på barneskolen. I tillegg er det ca. 160 barnehageplasser i området.

Rapporten ble utarbeidet på grunn av en stadig forverring i trafikkforholdene, med blant annet økt gjennomkjøring og manglende respekt for skilting.

Majoriteten av rapporten er viet trafikksituasjonen på følgende veier/veistrekninger: Sørkedalsveien, Griniveien, Røatoppen - Bjerkebakken - Linhusveien, Trettebakken - Ekraeveien - Griniveien og Nordengveien - Snargangen.

Disse kapitlene i rapporten gir en beskrivelse av veinettet og trafikksituasjonen på og langs disse



veiene, underbygget av tellinger og målinger. Hver enkelt kapittel avsluttes med en prioritert liste over trafikksikkerhetstiltak og trafikksaneringstiltak som bør iverksettes for å bedre trafikksituasjonen i området.

Den siste delen av rapporten omhandler nummerskiltanalysen som ble gjennomført i november 1999, samt arbeidsmetoden for gjennomføring av denne. Hensikten med analysen var å belyse hvor mye gjennomgangstrafikk det var gjennom området. Trafikktellingen ble gjennomført i perioden 0730 – 0900 om morgenen og i perioden 1530 – 1700 om kvelden. Resultatet av analysen er gjengitt nedenfor.

Trafikkmengde

	Mandag		Onsdag		Fredag		Snitt		Sum
	Morgen	Kveld	Morgen	Kveld	Morgen	Kveld	Morgen	Kveld	
Linhusveien, inn	84	223	79	245	83	269	82	246	328
Linhusveien, ut	346	150	334	155	291	121	324	142	466
Røatoppen, inn	159	116	133	141	89	123	127	127	254
Røatoppen, ut	29	18	28	22	22	23	26	21	47
Trettebakken, inn	67	42	62	121	62	111	64	91	155
Trettebakken, ut	60	118	57	25	64	47	60	63	124
Ekraeveien, inn	3	1	3	2			2	1	3
Ekraeveien, ut	138	100	100	90	90	100	109	97	206
Bjerkebakken, inn	3	1	2	1			2	1	2
Bjerkebakken, ut	39	35	37	18	32	43	36	32	68
Nordengveien, inn	12	43					12	43	55
Nordengveien, ut	23	16					23	16	39
Snargangen, inn	13	49					13	49	62
Snargangen, ut	32	46					32	46	78
Sum inn	341	475	279	510	234	503	301	557	
Sum ut	667	483	556	310	499	334	611	417	
					Sum		912	974	1886

Gjennomkjøringstrafikk

	Mandag		Onsdag		Fredag		Snitt		Sum
	Morgen	Kveld	Morgen	Kveld	Morgen	Kveld	Morgen	Kveld	
Linhusveien - Røatoppen	9	5	5	7	6	12	7	8	15
Røatoppen - Linhusveien	116	46	100	64	65	45	94	52	145
Linhusveien - Ekraeveien	22	18	13	20	22	31	19	23	42
Trettebakken - Ekraeveien	37	71	43	48	42	72	41	64	104
Røatoppen - Trettebakken	1	18					1	18	19
Nordengveien - Snargangen	1	18					1	18	19
Nordengveien - Linhusveien	1	1					1	1	2
Nordengveien - Trettebakken	1						1	0	1
Snargangen - Nordengveien	4	4					4	4	8
Linhusveien - Nordengveien		1					0	1	1
Sum	192	182	161	139	135	160	168	188	356

3. OMRÅDEBESKRIVELSE

Det aktuelle området er nesten et rent boligområde, som består av eneboliger i sør og øst, flermannsboliger i vest og rekkehus/lavblokker i nord. I tillegg er det noen barnehager, en dagligvarebutikk, en frukt og grønt butikk og en frisør innenfor området. Vi har ikke innhentet

opplysninger om antall barnehageplasser. De samme barnehagene, som eksisterte i 1999, eksisterer fortsatt. Det er derfor rimelig å anta at antallet barnehageplasser er omtrent det samme.

De aller fleste veiene i området er opparbeidet i henhold til reguleringen. Ett av unntakene er Nordengveien nærmest Griniveien. Her er veien bare 4,5 meter bred. Det er ikke fortau langs veiene inne i boligområdet.

Bydel Røa er en prøvebydel med hensyn på å selv kunne vedta plassering av eventuelle fartshumper. Unntaket i området er Ekraeveien sør for Linhusveien og Linhusveien øst for Ekraeveien. Dette fordi det går en bussrute langs denne traséen. Det er etablert 21 fartshumper innenfor området, og det må anses å være relativt bra.

4. TRAFIKKPRODUKSJON

Vi har vært i kontakt med Plan- og bygningsetaten for å undersøke hvor mange boliger det er i det aktuelle området. PBE kunne opplyse om at det er 1684 boliger i området. Som et utgangspunkt for å beregne antall kjøreturer til og fra barnehagene i området bruker vi derfor samme antall barnehageplasser som i 1999: 160. Videre er det en matvarebutikk, en frukt- og grøntbutikk med brusutsalg og en frisør inne i området. I Linhusveien ut mot Sørkedalsveien er det en rørlegger-/baderomsforretning og en kontorforretning.

Type	Antall enheter	Kjøreturer pr. Dag	%-andel bilbruk	Sum
Boenheter	1684	2,5		4210
Barnehageplasser	160	4	75 %	480
Matvareforretning	1,5	30		45
Serviceforretning	1	20	50 %	10
SUM ADT				4745

Her er det brukt konservative tall for bilbruk. Allikevel ser man at den samlede turproduksjonen med motoriserte kjøretøy innenfor området begynner å nærme seg 5000.

En kan også sette opp regnestykket på en litt annen måte basert på hvor mange mennesker som bor innenfor området.

Ved å se på hvor mange mennesker som bor i de forskjellige grunnkretsene og hvordan de berører det aktuelle området har vi antatt at følgende befolkningsmengder inngår i området:

Grunnkrets	Navn	Befolkning
5201	Voksen	1200
5202	Sørsletta	1400
5203	Røahagen	100
Sum		2700

Ut i fra statistikker er det ikke urimelig å anta at hver bosatt genererer 1,5 bilturer per dag. Dette gir en ÅDT (årsdøgntrafikk) på 4000 kjøretøy per døgn. I tillegg har vi som tidligere nevnt en del arbeidsplasser inne i området som også er med på å skape trafikk. Et grovt anslag er at disse arbeidsplassene skaper en ÅDT på 500 kjøretøy per døgn. En ser slik at total trafikk til og fra området med motoriserte kjøretøy er 4500 per døgn.

Som en ser gir begge fremgangsmåtene relativt høye tall for ÅDT. Dette til tross for at det bevisst er benyttet konservative trafikk tall i beregningene.

5. KOLLEKTIVTRANSPORT

Linje 47 har en rute for servicebuss gjennom området. Det er 3 holdeplasser på strekningen innenfor området. Fra Sporveien har vi fått rede på at 22 personer benytter holdeplassen ved Linhusveien per døgn. På de andre to holdeplassene er trafikken mindre, og de benyttes av 5 – 10 personer på hvert av stedene. Servicebussen går kun innenfor normal arbeidstid, og det er rimelig å anta at det for det meste er pensjonister som benytter dette tilbudet.

6. INNTRYKK FRA EN BEFARING

For at vi skulle få et lite inntrykk av trafikksituasjonen i området ble det gjennomført en trafikk telling i Griniveien x Røatoppen den 26.10.2004. Resultatet av tellingen er gjengitt i tabellen nedenfor. Telling ble gjennomført ved at en person stod ved krysset og noterte svingebevegelesene.

Svingebevegelse		Periode						Sum
Fra	Til	0730-0745	0745-0800	0800-0815	0815-0830	0830-0845	0845-0900	
Røatoppen	Griniveien, vest	16	15	14	17	12	10	84
Griniveien, vest	Røatoppen	1	3	12	11	9	5	41
Røatoppen	Griniveien, øst	1	1	1	1	2	0	6
Griniveien, øst	Røatoppen	3	3	3	1	3	2	15
Sum		21	22	30	30	26	17	146

Siden dette ikke er en nummerskiltanalyse er det vanskelig å formene noe om i hvilken grad trafikken er gjennomgangstrafikk. Imidlertid vet vi at det ikke er så mange målpunkt, som forretninger, kontorer, barnehager m.m. innenfor området. Det er derfor nærliggende å anta at trafikken som kom kjørende vestfra i Griniveien og som svingte til venstre inn til Røatoppen er gjennomgangstrafikk. En annen ting er at samtlige brøt svingeforbudet til venstre. Svingeforbudet gjelder i perioden 0700-0900.

Sammenlignet med resultatene fra trafikk tellingene utført av Røa Vel i 1999 kan en se at det har skjedd vesentlige endringer. For det første kjører det vesentlig flere biler ut av Røatoppen enn inn i Røatoppen. En kan videre se at gjennomkjøringstrafikken fra vest via Røatoppen er redusert til under halvparten av nivået fra tellingen i 1999. Dette er før en har gjort en nummerskiltanalyse for å kartlegge andelen av gjennomkjøringstrafikk. Trafikken ut av Røatoppen er mer enn 3 ganger så stor ved denne tellingen, sammenliknet med tellingen i 1999. Ut i fra områdets størrelse og sammensetning å dømme, er det ikke urimelig å anta at andelen av gjennomkjøringstrafikk er mindre enn i 1999.

Denne tellingen, samt en halvtimes observasjon i hvert av de tre kryssene mot Griniveien i september 2004 indikerer at det har skjedd noe med trafikkstrømmen siden forrige telling i 1999. Dersom man ønsker å få et bedre beslutnings grunnlag anbefaler vi at det gjennomføres en tilsvarende nummerskiltanalyse som i 1999. I tillegg vil vi anbefale at svingebevegelesene også registreres. Med unntak av Linhusveien x Sørkedalsveien bør dette være overkommelig for en person ved hvert tellepunkt.

Vedrørende farten på stedet, var inntrykket at noen kjørte i overkant av det tillatte. Kun en radarmåling kan gi et riktig svar på dette.

7. EKSISTERENDE PLANER I OMRÅDET

RØATUNNELEN

Det er laget en konsekvensutredning for en eventuell fremtidig Røatunnel. Her slås det fast at trafikksituasjonen i Griniveien må sees i sammenheng kapasiteten i veinettet videre nedover i Sørkedalsveien mot Smedstadkrysset, spesielt på strekningen mellom Ostadalsveien og Smestad. Det er beskrevet flere forskjellige alternativer, og hvilke konsekvenser de har. 0-alternativet er dagens situasjon. For de andre alternativene så er de alle identiske på vestsiden av Røa. De blir en ny rundkjøring ved Griniveien x Røatoppen, og Røatoppen må stenges. Det er en eiendom som rammes spesielt hardt, og huset på denne eiendommen må rives.

I henhold til opplysninger på hjemmesidene til statens Vegvesen er ikke Røatunnelen et prioritert tiltak i investeringsprogrammet for Nasjonal Transportplan 2006-2015.

BOGSTAD SKOLE

Bogstad skole er per dags dato under bygging, og skal tas i bruk i 2005. Den er plassert helt nord i området, syd for Ankerveien og nordøst for Golfstubben/Bjerkebakken. Spørsmålet om hvor skolen skal ha sin atkomst er for tiden under klagebehandling hos Miljøverndepartementet. Skolen er imidlertid planlagt og bygd slik at atkomst skal skje via Ankerveien. Det vil imidlertid fortsatt være mulig å kjøre barna til og fra skolen via Bjerkebakken.

Skolen er dimensjonert for 392 elever.

RØA SENTRUM – REGULERINGSPLAN FOR BYMESSIG FORTETTING

Plan- og bygningsetaten har utarbeidet planer for fortetting av Røa sentrum. Planen vil ikke medføre bymessig fortetting av eiendommer med atkomst til Nordengveien eller Snargangen. Imidlertid er det berørte parter som frykter for at bymessig fortetting av Røa sentrum kan medføre økt parkeringsbelastning i blant annet Nordengveien.

8. FORSLAG TIL TILTAK

I våre forslag til tiltak har vi også sett på hva som ble skrevet i rapporten ”Når skolebarna møter gjennomgangstrafikken” av 1999. Vi har imidlertid i denne omgang ikke sett nærmere på om det eventuelt bør gjennomføres noen tiltak i Griniveien og Sørkedalsveien for å bedre trafikkforholdene der.

Bogstad skole skal åpnes i 2005. I den forbindelse har Samferdselsetaten planer for en egen gjennomgang av området med hensyn på eventuelle nødvendige tiltak for ”Aksjon skolevei”. Dette kan være tiltak som flere fartshumper, oppstramming av veikryss etc. Vi vil imidlertid bemerke at slike tiltak ikke kan forhindre gjennomkjøring for de som ønsker det. Tiltakene kan medføre at kjøreturen oppleves som litt mer kronglete og vanskelig, men tidsforbruket på strekningen vil ikke gå noe vesentlig opp. Vi mener derfor at slike tiltak ikke er godt egnet som tiltaksform, dersom målet er ingen gjennomkjøring.

Bruk av skilt for å forhindre gjennomkjøring i området er et alternativ. Det er politiet som har skiltmyndigheten. Erfaringsmessig er politiet imidlertid skeptiske til å skilte der dette ikke blir

respektert. Ifølge våre observasjoner blir skiltingen i dag ikke respektert. Som et eksempel kan det nevnes at under våre registreringer tirsdag morgen 26.10.2004, fra kl. 0730 til 0900, ble forbudet mot å svinge til venstre inn Røatoppen fra Griniveien mellom 0700 og 0900 brutt 41 ganger.

Ut i fra momentene nevnt ovenfor anser vi at fysisk stenging er den tiltaksform som er best egnet til å stanse gjennomkjøringen helt. Alle de tre alternativene som presenteres nedenfor har imidlertid også sine negative konsekvenser.

Før vi går gjennom alternativene må vi bemerke at det går en busstrasé i Ekraeveien. Den vil berøres av alle de foreslåtte tiltakene. Det er to muligheter å løse dette på. Man kan benytte en bussbom. Fordelen er at busstraséen kan opprettholdes. Ulempen er derimot at bommen kan utsettes for herværk eller fjernes, slik at gjennomkjøringsmuligheten forblir åpen. Dette vil erfaringsmessig også gi økte driftskostnader i forbindelse med reparasjon.

En annen mulighet er etablering av såkalt buss-sluse (innsnevring av kjørebanelen med vollgrav i midten). Buss-slusen må dimensjoneres med hensyn til buss og utrykningskjøretøy.

ALTERNATIV 1:

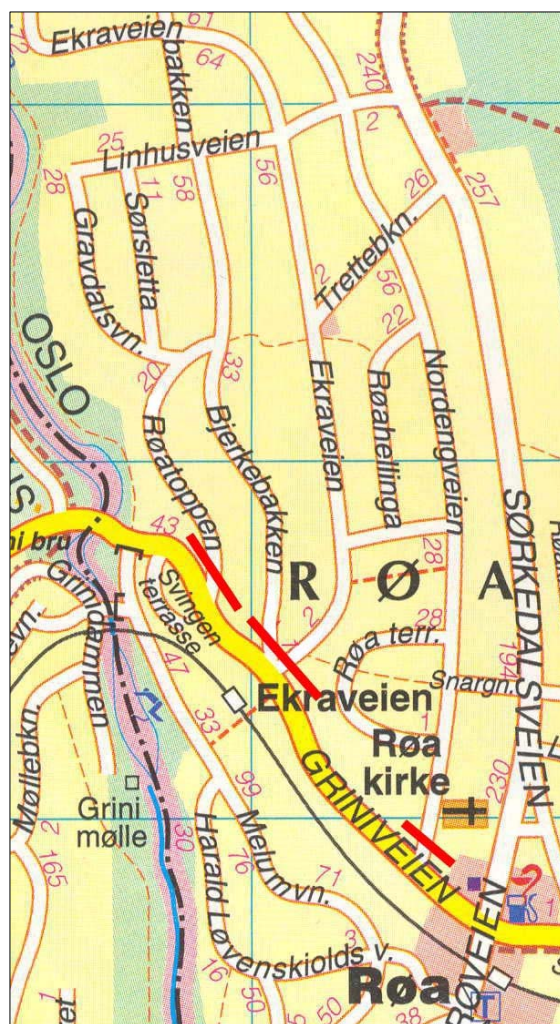
I dette alternativet foreslås det å stenge Røatoppen, Bjerkebakken, Ekraeveien og Nordengveien helt inntil Griniveien. Dette medfører at all trafikk som skal til og fra området må kjøre via Sørkedalsveien. Bjerkebakken x Ekraeveien åpnes mot hverandre, men stenges mot Griniveien.

Fordeler:

- ❖ All gjennomkjøringstrafikk elimineres.
- ❖ All trafikk som genereres og attraheres i området må kjøre via den minst belastede samleveien (Sørkedalsveien).
- ❖ Bomiljøet i den søndre delen av området vil bli bedre, som en følge av at det blir mindre trafikk i veien.

Ulemper:

- Trafikkbelastningen i Sørkedalsveien, Linhusveien, Trettebakken og Snargangen vil bli større, fordi den trafikken som normalt ville ha kjørt via Griniveien nå må kjøre via Sørkedalsveien.
- Av hensyn til drift og vedlikehold av veiene, samt nødvendig søppeltømming med mer, må det etableres 2 snuplasser. En snuplass syd i Røatoppen og en snuplass syd i Nordengveien. Disse snuplassene må reguleres og de vil kreve at grunn erverves (ekspropriasjon). I Røatoppen er et større terrenginngrep nødvendig, og i Nordengveien 1 må en garasje sannsynligvis saneres.
- De beboerne som det i dag faller seg naturlig for å benytte Griniveien, vil måtte kjøre en lengre vei via Sørkedalsveien for å komme til Griniveien. Ligger målpunktet øst for Røa er



økningen i kjørelengde beskjedent, men ligger målpunktet vest for Røa er økningen i trafikkarbeid vesentlig.

- Litt større belastning på Røakrysset.

ALTERNATIV 2:

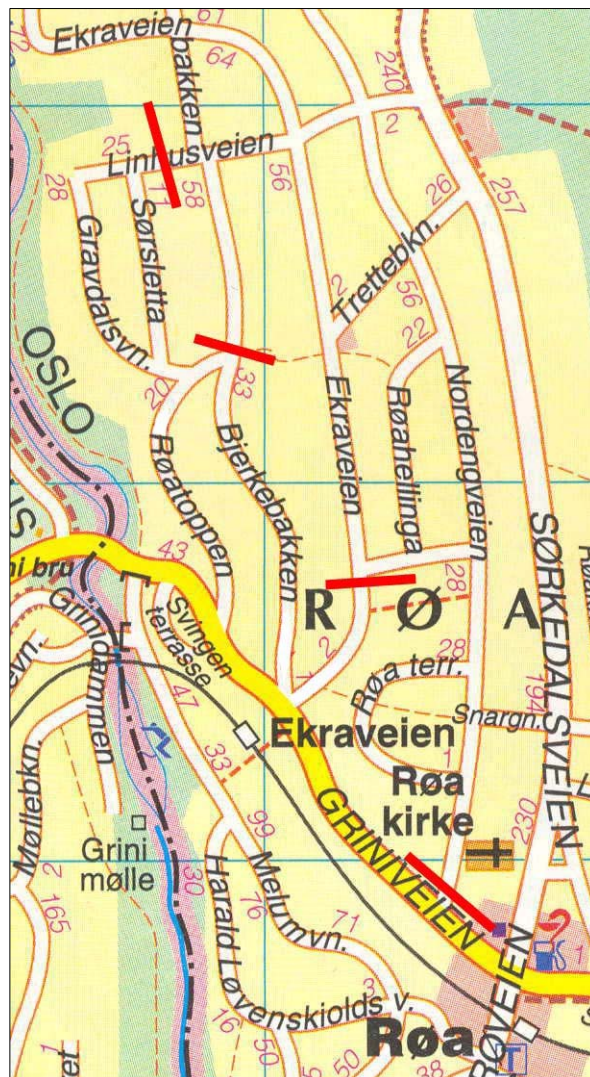
I dette forslaget foreslås det å stenge Linhusveien mellom Bjerkebakken og Sørsletta, Bjerkebakken rett nord for Gravdalsveien, Ekraveien rett syd for navnløs tverrvei mellom Ekraveien, Røahellinga og Nordengveien og til slutt Nordengveien helt nede ved Griniveien.

Fordeler:

- ❖ All gjennomkjøringstrafikk elimineres.
- ❖ Det vil bli bedre balanse i trafikkfordelingen fra området til henholdsvis Griniveien og Sørkedalsveien.
- ❖ Samlet trafikkarbeid er noe mindre enn for alternativ 1. (Ikke dokumentert)

Ulemper:

- Av hensyn til drift og vedlikehold av veiene, samt nødvendig søppeltømming med mer må det etableres 2 snuplasser. En snuplass i Ekraveien og en snuplass syd i Nordengveien. Disse snuplassene må reguleres og de vil kreve at grunn erverves (ekspropriasjon). I Nordengveien 1 må en garasje sannsynligvis saneres. I Ekraveien vil det bli terrenginngrep, og kanskje 1 garasje kan bli stående hvis sperringen trekkes 50-60 meter syd for krysset. Hvis ikke berøres minst 1 garasje i Ekraveien.
- De trafikantene som bor syd for sperrepunktene og skal østover på Griniveien, spesielt i morgenrushet, vil få problemer med å komme seg inn på Griniveien i østgående retning. Dette fordi køen i morgenrushet begynner vest for Røatoppen.
- Røakrysset vil få en større trafikkbelastning.
- Økt trafikkarbeid.
- Redusert tilgjengelighet til barnehager og butikker i området.



ALTERNATIV 3:

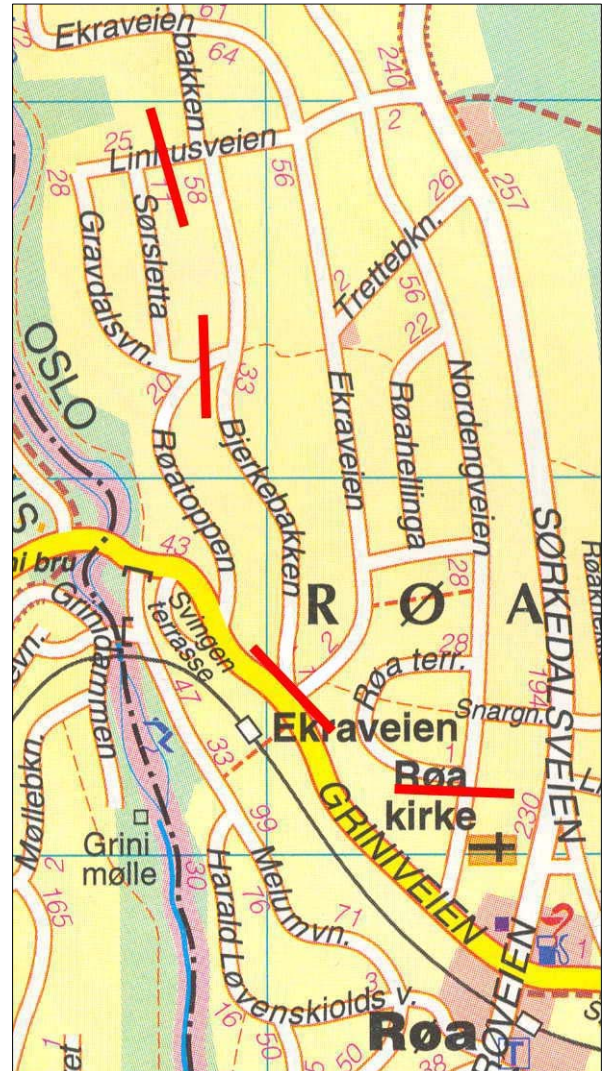
I dette alternativet foreslås det å stenge Linhusveien mellom Bjerkebakken og Sørsletta, Gravdalsveien mellom Røatoppen og Bjerkebakken, Bjerkebakken og Ekraeveien ved Griniveien og Nordengveien rett syd for Røa terrasse. Bjerkebakken x Ekraeveien åpnes mot hverandre, men stenges mot Griniveien.

Fordeler:

- ❖ All gjennomkjøringstrafikk elimineres.
- ❖ For å minimere behovet for snuplasser er det lagt opp til naturlige sløyfer.
- ❖ Det vil bli bedre balanse i trafikkfordelingen fra området til henholdsvis Griniveien og Sørkedalsveien, men ikke så bra som i alternativ 2.
- ❖ Samlet trafikkarbeid er noe mindre enn for alternativ 1, men noe høyere enn alternativ 2. (Ikke dokumentert)

Ulemper:

- Av hensyn til drift og vedlikehold av veiene, samt nødvendig søppeltømming med mer må det etableres en snuplass. Utenfor Røa kirke mot Nordengveien er det plass til å etablere en snuplass. Terrenget er ganske flatt og ingen bygninger berøres.
- De trafikantene som bor syd for sperrepunktene og skal østover på Griniveien, spesielt i morgenerushet, vil få problemer med å komme seg inn på Griniveien i østgående retning. Dette fordi køen i morgenerushet begynner vest for Røatoppen.
- Røakrysset vil få en større trafikkbelastning, men mindre enn alternativ 2.
- Redusert tilgjengelighet til barnehager og butikker i området.



ALTERNATIV 4:

I dette alternativet foreslås det ingen fysiske stengninger i boligområdet. Det foreslås i stedet å etablere ytterligere flere fartshumper bolig gatene i tillegg til de som er der fra før. Det anslås etablering av i størrelsesorden 10 nye fartshumper. I tillegg bør det foretas oppstramming av kryss.