

# Kommentarer til Høringsuttalelsene fra Foreldreutvalget ved Bogstad skole

## Trafikksanering på Røa – Vurdering av alternative tiltak

---

### *Tilbakemelding om høringsuttalelse fra Bydelen*

Bydelsdirektøren har satt opp følgende liste med målsetninger for bydelen ved evaluering av alternativene:

"Det viktigste for bydelen er:

1. hensynet til barnas skolevei og oppvekstvilkår
2. færrest mulige eiendomsinngrep (ekspropriasjon)
3. færrest mulige snuplasser - om nødvendig sperre uten snuplass, noe sorn er gjort andre steder i området. Benytte veikryss som naturlige snuplasser.
4. Sperring i enden av Nordengveien ved Griniveien, men snuplass ved kirken som ved alternativ 3
5. En god fordeling av trafikken i området
6. Bussruten bør legges utenom boligområdet da den er svært lite benyttet ...
7. Færrest mulig biler ut i Griniveien. Krysset er uoversiktlig og dette medfører større fare Ulykker"

FAU regner med at det er en prioritert liste.

Deretter foreslår bydelsdirektøren alternativ 3 til vedtak I begynnelse for anbefaling av alternative 3 kopierte Bydelsdirektøren Hjeltnes COWIs oppsummering av fordeler og ulemper fra høringsnotatet:

"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 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, men mindre enn alternativ 2.
- Redusert tilgjengelighet til barnehager og butikker i området."

# Kommentarer til Høringsuttalelsene fra Foreldreutvalget ved Bogstad skole

## Trafikksanering på Røa – Vurdering av alternative tiltak

---

FAUs kommentarer:

For å kunne danne seg et bilde om i hvilken grad de enkle målsetningene som Bydelsdirektøren har satt blir nådd ved avveining av de forskjellige alternativene er det avgjørende at målsetningene er målbare. Er de ikke målbare, er det umulig å bedømme i hvilken grad et alternativ støtter en målsetning. Er en målsetning ikke umiddelbart målbart må det settes opp målbare parametere som støtter opp under målet.

Hvis man betrakter listen ovenfor blir det klart at punktene 2-7 er målbare umiddelbart (som f. eks. antall eiendomsinngrep, antall snuplasser, etc.). Det gjelder imidlertid ikke for målsetningen som står øverst på listen: hvordan måler bydelsdirektøren i hvilken grad de foreslåtte alternativene møter krav til "hensynet til barnas skolevei og oppvekstvilkår"?

Trafikkomiteen ved Bogstad skole har for Foreldreutvalget satt opp følgende måleparametere som kan brukes for å måle om krav om "hensynet til barnas skolevei" er nådd (vi tar "oppvekstvilkårene" senere) .

Disse er:

- Blir trafikken ledet bort fra skolen, ikke opp mot skolen?
- Stimulerer løsningen til minst mulig bilbruk til skolen?
- Vil de som kjører barna til skolen bruke vedtatt bilankomstvei (Ankerveien) og ikke villaveien?
- Får barna trafikken forfra?
- Settes stopper for gjennomgangstrafikk (også køsnikere)

Hele høringsuttalelsen som Foreldreutvalget ved Bogstad skole har levert for vurdering av alternative tiltak ved trafikksanering på Røa gir svar på akkurat dette: i hvilken grad oppfyller de forskjellige alternativene foreslått av Hjøllnes COWI måleparametere spesifisert ovenfor. Og som fasit, i hvilken grad oppfyller de forskjellige alternativene mål til trygg skolevei for barna.

I Foreldreutvalgets betraktning av alternativ 3 drar vi følgende konklusjon:

**"Fasit:** Bare en av kravene til trygg skolevei for ungene vil være litt tilfredstilt. Vi vil fraråde denne løsningen på det sterkeste. **Dette er det nest dårligste alternativet av de opprinnelige alternativene i Hjøllnes COWI rapporten."**

Foreldreutvalget ved Bogstad skole kan ikke se hvordan Bydelsdirektørens krav til sikkert skolevei skulle kunne bli nådd ved valg av alternativ 3. Vi kan ikke forstå at alternativ 3 blir anbefalt hvis Bydelsdirektøren samtidig har "hensyn til barnas skolevei og oppvekstvilkår" som sitt øverste målsetning.

Til oppvekstvilkårene:

Foreldreutvalget ved Bogstad skole har naturlig nok fokus på sikkerhet til barnas skolevei og har derfor ikke satt opp måleparametere som søtter "hensynet til barnas oppvekstvilkår". Dette er egentlig et for stort felt for å gå inn på nå, men

## **Kommentarer til Høringsuttalelsene fra Foreldreutvalget ved Bogstad skole**

### **Trafikksanering på Røa – Vurdering av alternative tiltak**

---

en av paramterne som var nevnt før kan sikkert brukes også i denne sammenheng: "en god fordeling av trafikken i området". Ingen ønsker mye trafikk akkurat der vedkommende bor. En god fordeling av trafikken er derfor en rettferdig fordeling av trafikkbelastning så lik som mulig på alle berørte.

Vi viser senere i rapporten at Linhusveien har – etter eliminering av ikke-lokal gjennomgangstrafikk – fortsatt 50% av lokaltrafikk fra området (nærmere 600 biler i snitt i måleperioden). Alternativ 3 som reduserer lokaltrafikk i Ekraveien (fra 62 biler i snitt i måleperioden) eller Bjerkebakken (fra 71) ytterligere er sikkert hyggelig for beboerne der. Men det er vanskelig å se at alternativ 3 som faktisk øker trafikkbelastning av lokaltrafikk i Linhusveien ta hensyn til oppvekstvilkårene til barna der.

Det er et mål å redusere trafikken i Linhusveien fordi 75% av skolebarna må krysse den på vei til Bogstad skole og fordi den allerede er veldig overbelastet. Men reduksjon av trafikk i Linhusveien må også være et mål hvis Bydelsdirektøren er opptatt av oppvekstvilkårene generelt.

# Kommentarer til Høringsuttalelsene fra Foreldreutvalget ved Bogstad skole

## Trafikksanering på Røa – Vurdering av alternative tiltak

### Kommentarer til høringsuttalelser fra Røa Vel:

I første avsnitt, kapittel 3 i sin høringsuttalelse skriver Røa Vel:

”Røa VEL legger for det første vekt på at mange av barn som skal sogne til den nye Bogstad skole vil måtte krysse Linhusveien. Det er derfor en målsetting å redusere trafikken i denne veien.”

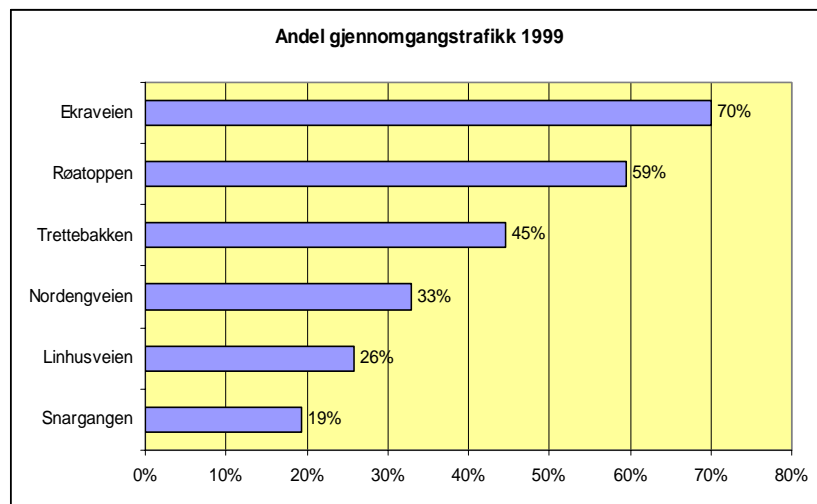
FAUs kommentar: Dette er vi helt enig i!

Videre heter det:

”En svært stor andel av dagens trafikk i Linhusveien er imidlertid gjennomgangstrafikk.”

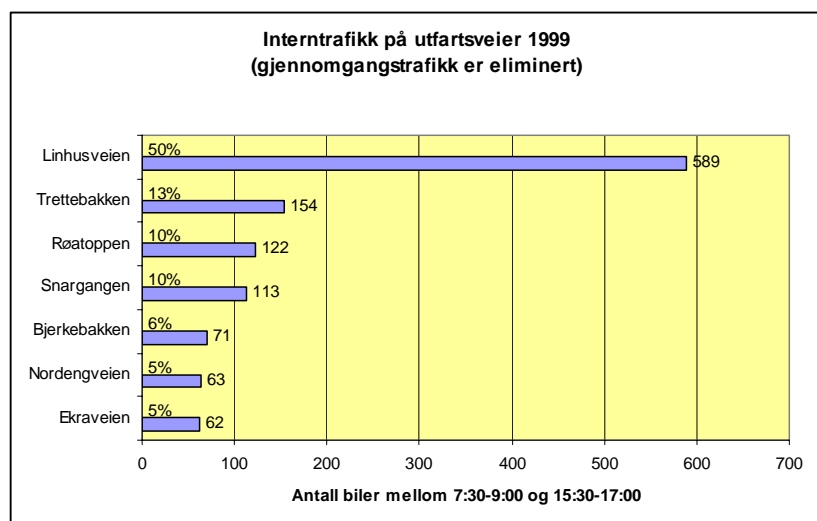
FAUs kommentar:

Dette stemmer ikke!  
Hvis man kombinerer de to tabellene fra Hjellnes COWI rapporten på side 3 om trafikkmengde og gjennomkjøringstrafikk ser man at **bare 26% av trafikken i Linhusveien skyldes gjennomgangs- trafikk:**



Hvis man trekker fra gjennomgangstrafikken fra total trafikkmengde ser man resultat på trafikkmengde ved ren eliminering av gjennomgangstrafikk:

Man ser at med en ren eliminering av gjennomgangstrafikk – uten endring i trafikkstrømmen ellers – vil fortsatt 50% av interntrafikk går via Linhusveien, like mye som på alle andre utfartsveier (Trettebakken, Røatoppen, Snargangen, Bjerkebakken,



# Kommentarer til Høringsuttalelsene fra Foreldreutvalget ved Bogstad skole

## Trafikksanering på Røa – Vurdering av alternative tiltak

---

Nordengveien og Ekraveien) sammen. Det er vel sagt før man har stengt Bjerkebakken ved Griniveien og tvinger beboerne å kjøre ut gjennom Linhusveien. Og det er vel sagt før man har stengt Nordengveien og Ekraveien ved Griniveien og frister foreldre opp mot skolen for å levere sine barn og kjøre ut Linhusveien.

Konklusjon: Man må gjøre noe med de interne trafikkstrømmene og lede dem bevisst bort fra skolen (som foreslått i alternativ 5 og 6), ellers vil en stenging av gjennomgangstrafikk har minst positiv effekt på den veien som ansees å være mest farlig for skolebarna: Linhusveien!

Videre heter det i Røa Vels rapport:

"Ved å gjennomføre stenging i samsvar med alternativ 3 vil denne (gjennomgangstrafikken) bli borte. Trafikken i Linhusveien vil ytterligere bli redusert ved at lokaltrafikken fra Sørsletta, Gravdalsveien og Røaatoppen ledes vekk fra Linhusveien og ned mot Griniveien."

FAUs kommentar: Det stemmer, men Gravdalsveien, Sørsletta og Røatoppen ledes også vekk fra Linhusveien ved alternativene 2, 5 og 6. Alternativ 3 derimot kanaliserer Bjerkebakken opp mot Linhusveien, mens alternativene 2, 5 og 6 ledene den bort. Alternativ 2 forhindrer ikke Nordengveien og Ekraveien å kjøre via Linhusveien, det gjør alternativene 5 og 6.

Videre heter det i Røa Vels rapport:

"Samtidig er det viktig å ta høyde for at området nord for Linhusveien (dvs. øvre del av Bjerkebakken, Golfstubben og Nordengstubben) er den tettest befolkede delen av området. Alternativ 3 sørger på en god måte for at lokaltrafikken fra dette området ledes opp til nærmeste samlevei, som er Sørkedalsveien. Det ville vært svært uheldig om det ble valgt et sperrealternativ som førte denne lokaltrafikken ned gjennom hele det øvrige boligområdet og ut på Griniveien."

FAUs kommentar:

Men samtidig forhindrer Alternativ 3 at lokaltrafikk nærmest Griniveien ledes opp til nærmeste samlevei, som er nettopp Griniveien. Her aksepterer Røa Vel et sperrealternativ som nettopp fører denne lokaltrafikk opp gjennom hele det øvrige boligområdet og ut på Sørkedalsveien. En av de mulige rutene (for Bjerkebakken tom den eneste) går da via Linhusveien som 3/4 del av skolebarna må krysse og som allerede har 50% av all lokaltrafikk ut på samleveier. Her blir det meget tydelig at det ikke er skolebarnas behov som styrer valg av alternativ 3 fra Røa Vel sin side.

Videre heter det i Røa Vels rapport:

"Røa VEL legger for det tredje vekt på at alternativ 3 vil gi en relativt god balanse i trafikkfordelingen fra området til henholdsvis Griniveien og Sørkedalsveien."

# Kommentarer til Høringsuttalelsene fra Foreldreutvalget ved Bogstad skole

## Trafikksanering på Røa – Vurdering av alternative tiltak

---

FAUs kommentar: Det stemmer ikke. Alternativ 3 fører bare 10% av interntrafikk ut på Griniveien (den fra Røatoppen, Gravdalsveien og Sørsletta) men hele 90% ut på Sørkedalsveien. Alternativene 2,5 og 6 er bedre på å balansere trafikkfordeling til Griniveien og Sørkedalsveien.

Videre heter det i Røa Vels rapport:

"Røa VEL legger for det femte vekt på at alternativ 3 fordeler den gjenværende lokaltrafikken nordøst for sperringene ut mot Sørkedalsveien på tre ulike veier, dvs. gjemom Linhusveien, Trettebakken og Snargangen."

FAUs kommentar: Stemmer, og fordi Linhusveien allerede før sperringen hadde 50% av alt lokaltrafikk burde den skones og mest mulig av trafikken omdirigert pga. sperringene går via Snargangen. Alternativ 6 tar høyde for det.

Videre heter det i Røa Vels rapport:

"Vi finner i den forbindelse grunn til å påpeke at lokaltrafikken også i dag i stor grad går gjennom disse veiene og ut på Sørkedalsveien, da det for mange fremstår som vanskeligere å kjøre ut på Griniveien enn på Sørkedalsveien. En stengning etter alternativ 3 vil derfor ikke nødvendigvis medføre noen økt lokaltrafikk på disse veiene."

FAUs kommentar: Her må man ta i betraktning nye kjøremønster i forbindelse med bringing & henting av skolebarna. Foreldrene som bor langt nede ved Griniveien vil kjøre villaveiene for å droppe/hente skolebarna sine hvis ikke muligheten blir sperret som ved alternativ 5 og 6. En stenging etter alternativ 3 vil derfor klart føre til økt lokaltrafikk på villaveiene, både på Ekraveien, Bjerkebakken, Nordengveien og spesiell Linhusveien.

Videre heter det i Røa Vels rapport:

"For Linhusveiens del antar vi tvert i mot at trafikken totalt sett vil bli redusert, jf. ovenfor. Uansett vil også disse veiene bli kvitt all gjennorkjøringstrafikken, som i dag utgjør en svært stor samlet andel av trafikkbelastningen på disse veiene."

FAUs kommentar: Nei, Linhusveien vil ha minst gjevinnst av gjennomgjøringsstopp og 2/3 av gevinsten vil bli spist opp av økt interntrafikk (Bjerkebakken, Ekraveien og Nordengveien) (estimat).

Videre heter det i Røa Vels rapport:

"Røa VEL legger for det åttende til grunn at det fra vår side har vært utredet mange ulike stengingsalternativer."

FAUs kommentar: Kan godt være men vi ser ikke hvordan barn på vei til Bogstad skole (merk – ikke Voksen skole) har spilt en stor rolle i evalueringen av

# Kommentarer til Høringsuttalelsene fra Foreldreutvalget ved Bogstad skole

## Trafikksanering på Røa – Vurdering av alternative tiltak

---

alternativene. Vi er også usikkert på hvorfor Røa Vel ikke har kommentert på våre alternativer? For meg en klar indikasjon for at de ikke har skolebarn i fokus.

Videre heter det i Røa Vels rapport:

"Røa VEL er således av den oppfatning at det foreliggende høringsnotatet danner et godt grunnlag for å vurdere hvordan bystyrets vedtak om fysisk stengning skal gjennomføres."

FAUs kommentar: Vi føler ikke at grunnlaget er bra nok fordi skolebarna er knapt nok nevnt ved høringsnotatet. Ved fordelene og ulempene av alternativene er ikke skolebarna navnt med et ord.

Videre heter det i Røa Vels rapport:

"Man bør imidlertid unngå blindveier uten snuplass i nærheten av skolen, da det ellers lett kan oppstå konflikt mellom biler som setter av elever i enden av veien, når bilene må snu eller rygge ut samtidig som mange elever kommer til fots."

FAUs kommentar: Her går Røa Vel med i et av våre fokusområder at Henting/bringning via villaveier kan blir et problem. Våre alternativer 5 og 6 sperrer for denne muligheten og er det eneste effektive. Ellers kjører foreldre nede i Bjerkebakken, Ekraeveien eller Nordengveien opp om morgnen så langt de kommer og dropper sine barn ... og omvent på vei hjem igjen. Der møter gående skolebarn både økt trafikk og biler i ryggen, som vi har påpekt.

2) Med den nye skolen i nærområdet slipper barna il krysse Sørkedalsveien, men full uttelling av sikre skoleveier få man først (full uttelling av) ved å fjerne gjennomgangstrafikken.

- ➔ Det er ikke nok! Linhusveien (som er den mest kritiske veien) har bare 26% gjennomgangstrafikk. Her må i tillegg interntrafikk ledes bort fra Linhusveien/skolen.

Høringsnotatet synes å samsvare godt med RØA VELs rapport fra 1999, men presenterer i tillegg en fersk trafikkteiling ...

- ➔ Samsvaret av høringsnotatet med 1999 rapporten fra Røa Vel viser at høringsnotatet ikke tar høyde for ny plassering av ny skole og nye trafikkmønstre
- ➔ Trafikkteilingen er gjort på krysset Røatoppen/Griniveien som ligger lengst unna Linhusveien som er den mest kritiske fra skolebarnas ståsted