



Oslo kommune

Saksframlegg 6/05

Arkivsak: 200401857

Arkivkode: 027.0

Saksbeh: Hjørdis Sæther

Saksgang

Byutvikling, miljø og samferdsel
Bydelsutvalget

Møtedato

28.02.2005

17.03.2005

REFERAT FRA MØTE I BMS 24.02.2005

Sammendrag:

Vedlagt oversendes protokoll for Bydelsutviklings- miljø og samferdselskomiteens møte 24.01.2005.

Bydelsdirektørens forslag til vedtak

Bydelsutvikling- miljø- og samferdselskomiteen tar protokollen til orientering.

Jan Hagen
bydelsdirektør



Oslo kommune
Bydel Vestre Aker

Protokoll 1/05

Møte: Byutvikling, miljø og samferdsel
Møtested: Kantinen, Austliveien 4
Møtetid: mandag 24. januar 2005 kl. 18.00 – 21.20
Sekretariat: 23476059

Møteleder: Gunnar Stavnes (H)

Tilstede: Elenor W. Holter (H)
Arild Gjervan (H)
Arne W. Bentzen (FrP)
Frank Aubert (A)
Rolf Johan Grieg-Halvorsen (V)
Per Olav Lund (SV)

I tillegg møtte: Elin Horn Galtung (H) BU-leder møter
med tale- forslagsrett
Bydelsdirektør Jan Hagen
Helse- og miljøkonsulent Marit Lillesveen

Møtesekretær: Helse- og miljøkonsulent Hjørdis Sæther

Åpen halvtime

Helge Falkenberg, Margrethe Geelmeyden, Kjell Rune K. Watne og Anne Hårberg fra Aksjon Vern Husebyskogen tok ordet til sak 1/05. Gunnar Stavnes ba om at innleggene ble sendt administrasjonen slik at de kan følge saken videre.

Thorleif Bruland kom med et innlegg vedrørende klage over rammetillatelse i Lillevannsveien 81A.

Jack Evrin orienterte om klagers syn i sak vedrørende avslag på søknad om dispensasjon fra arealplan i Nils Collet Vogts vei 48.

Godkjenning av innkalling

Innkallingen ble godkjent uten merknader

Godkjenning av sakskart

Frank Aubert (A) foreslo å sette referat fra møtet i Trafikkplanutvalget på sakskartet.

Saker behandlet under møte

Sak 1 /05	Husebyskogen Morgedalsveien gnr.29 bnr. 4 varsel om reguleringsplan ambassade i området kopi	0
Sak 2 /05	Uttalelse i forkant av av innsendelse om Melding om tiltak på Gnr15, bnr 1 i Sørkedalen Tilbygg Gamlestua	0
Sak 3 /05	Forslag til endring av adresse i Arnebråtveien 17-19-0376 oslo	1
Sak 4 /05	Lillevannsveien 81 Klage over rammetillatelse på søknad om oppføring av boliger og dispensasjon fra arealplan	1
Sak 5 /05	Klage over avslag på plan-og bygningsetatens avslag på søknad om dispensasjon fra arealplan, Nils Collett Vogts vei 48	1



Arkivsak: 200500194
 Arkivkode: 512
 Saksbeh: Hjørdis Sæther

Saksgang	Møtedato
Byutvikling, miljø og samferdsel	28.02.2005
Bydelsutvalget	17.03.2005

FORSLAG OM TRAFIKKSANERING AV BOLIGOMRÅDE (RØA NORD-VEST) MELLOM SØRKEDALSVEIEN OG GRINIVEIEN FOR Å HINDRE GJENNOMKJØRING

Sammendrag:

Samferdselsetaten fremmer forslag om sanering av boligområdet mellom Sørkedalsveien og Griniveien for å hindre gjennomkjøring. Forslaget fremmes i forbindelse med Bystyrets vedtak om å vurdere nødvendige tiltak for å etablere fysisk avstengning for gjennomgangstrafikk på veien i boligområdet mellom Griniveien og Sørkedalsveien

Saksframstilling:

Det vises til vedlagte rapport fra Hjeltnes Cowi utført på bestilling fra Samferdselsetaten. Rapporten viser bla. til trafikkomiteen i Røa Vel fra november 1999.

Det viktigste for bydelen er:

- hensynet til barnas skolevei og oppvekstvilkår
- færrest mulige eiendomsinngrep (ekspropriasjon)
- færrest mulige snuplasser – om nødvendig sperre uten snuplass, noe som er gjort andre steder i området. Benytte veikryss som naturlige snuplasser (eks. Ekraveien/Bjerkebakken/Griniveien).
- Sperring i enden av Nordengveien ved Griniveien, men snuplass ved kirken som ved alternativ 3
- En god fordeling av trafikken i området
- Bussruten bør legges utenom boligområdet da den er svært lite benyttet (bussen var opprinnelig en liten matebuss – nå en stor bybuss som går bare 100m fra nåværende holdeplasser i Ekraveien), dette vil frigjøre muligheten til å legge bussruten om FO. Alternativt kan det kjøres ned Linhusveien og opp Bjerkebakken
- Færrest mulig biler ut i Griniveien. Krysset er uoversiktlig og dette medfører større fare for ulykker

Bydelsdirektørens forslag til vedtak

Bydelsdirektøren anbefaler ALTERNATIV 3:

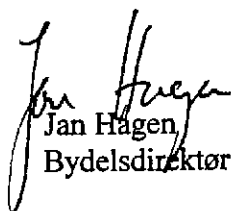
I dette alternativet foreslås det å stenge Linhusveien mellom Bjerkebakken og Sørsletta, Gravdalsveien mellom Røatoppen og Bjerkebakken, Bjerkebakken og Ekraveien ved Griniveien og Nordengveien rett syd for Røa terrasse, med den justering at bommen flyttes sør for Røa kirke ved utkjøring til Griniveien. Bjerkebakken x Ekraveien 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 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.*


Jan Hagen
Bydelsdirektør



Oslo kommune
Samferdselsetaten

20/1.05 2005/194
1
512

Bydel Vestre Akër
Pb 59 Røa
0701 OSLO

Deres ref.:

Vår ref. (saksnr.):
200500454-1

Saksbeh.:
Andreas Fuglum, 23 49 30 73

Dato: 19.01.2005

Arkivkode:
512,1

**FORSLAG OM TRAFIKKSANERING AV BOLIGOMRÅDE (RØA NORDVEST)
MELLOM SØRKEDALSVEIEN OG GRINIVEIEN FOR Å HINDRE
GJENNOMKJØRING**

Bystyret behandlet 14.02.2004 reguleringsplan for Bogstad skole (sak 195) og 22.09.2004 reguleringsplan for Røa sentrum (sak 372).

I begge sakene har bystyret fattet vedtak om at "Byrådet bes å vurdere nødvendige tiltak for å etablere fysisk avstenging for gjennomgangstrafikk på veiene i boligområdet mellom Griniveien og Sørkedalsveien".

I den forbindelse har Samferdselsetaten engasjert Hjeltnes Cowi til å foreta en vurdering av ulike alternativer og konsekvenser en trafikkсанering vil ha for området. Mye av vurderingen er basert på en rapport Røa vel lagde i 1999. Rapporten følger vedlagt.

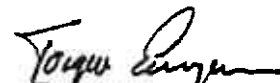
Samferdselsetaten ber høringsinstansene vurdere de foreslåtte fire alternativene (side 7-9 i rapporten) og komme med en anbefaling om hvilket alternativ som bør velges.

Høringsfristen er satt til 21.02.2005.

Samferdselsetaten vil så utarbeide en byrådssak som grunnlag for et eventuelt vedtak.

Med vennlig hilsen


Ing-Cristine Ericson
avdelingsdirektør


Torgeir Engesveen
seksjonsleder

Vedlegg: Rapport fra Hjeltnes Cowi



Samferdselsetaten

Postadresse:
Postboks 6703 Etterstad
0609 OSLO

Telefon: 23 49 30 00
Telefaks: 23 49 30 09

Bankgiro: 6004.06.55045
Org.nr: NO 976 062 035 MVA

E-post: postmottak@sam.oslo.kommune.no
Internett: <http://www.sam.oslo.kommune.no>



RØA VEL
Postboks 104 – Røa
0701 OSLO

Leder:
Kjell Fr. Jacobsen, Røaveien 27, 0752 OSLO
Tlf.: 2250 9166
Fax: 2252 2974
E-mail: post@røa-vel.no / eb-jacob@online.no

Røa, 20. februar 2002

Oslo kommune
Samferdselsetaten
Oslo

Høringsuttalelse: Trafikksanering på Røa

1. Innledning og konklusjon

RØA VEL har, i samarbeid med bl.a. bydelen, jobbet i mange år for å få stanset den svært uheldig gjennomgangstrafikken på skoleveiene i boligområdet mellom Sørkedalsveien og Griniveien. Vi er derfor meget tilfreds med Bystyrets vedtak om at området skal stenges fysisk for gjennomkjøring før skolestart på Bogstad skole til høsten.

RØA VEL har vurdert de ulike forslagene som er presentert i høringsnotatet, dog slik at alternativ 1 ikke anses som aktuelt.

RØA VEL er av den oppfatning at stengingen bør gjennomføres i samsvar med høringsnotatet alternativ 3.

RØA VEL mener at alternativ 3 best mulig ivaretar de ulike hensyn og forhold i saken. Av hensyn til tilgjengeligheten til Røa kirke, bør imidlertid sperringen i Nordengveien trekkes helt ut mot Griniveien. Etter vårt syn kan dette gjøres uten at det etableres snuplass ved selve sperringen, slik at det isteden etableres snuplass ved kirken i samsvar med det som for øvrig er foreslått i alternativ 3.

Valget av alternativ 3 vil bli nærmere begrunnet i pkt 3 nedenfor.



2. Generelt

Veistrukturen i dette området er opplagt foreldet. Veiene er i seg selv i stor grad uegnet som adkomstveier og i tillegg er det gjennomkjøringsmuligheter for trafikk som hører hjemme på samleveier. Så vidt oss bekjent ville det være helt uaktuelt å åpne for gjennomgangstrafikk i et slikt boligområde dersom det hadde blitt etablert i dag. I samsvar med dette er for øvrig de tre øvrige delene med boligområder på Røa allerede fysisk stengt for gjennomkjøring.

Det har i en årrekke vært et tiltagende problem med gjennomgangstrafikk i boligområdet mellom Sørkedalsveien og Griniveien. Dette ble forsterket av at det skiltbaserte gjennomkjøringsforbudet for området ble fjernet på begynnelsen av 90-tallet. Dette er utførlig beskrevet i RØA VELs rapport *Når skolebarna møter gjennomgangstrafikken* fra 1999, som det vises til i høringsnotatet.

RØA VEL og Røa/Vestre Aker bydel har i flere år jobbet for å finne en løsning for å forhindre gjennomfartsproblemet. Bakgrunnen for dette er at det bor flere hundre barn her som har veiene i området som skolevei etc. Med den nye skolen i nærområdet slipper barna å krysse Sørkedalsveien, men full uttelling av sikre skoleveier får man først full uttelling av ved å fjerne gjennomgangs- trafikken.

Bydelen og velets arbeid resulterte den 22. september 2004 i at Oslo bystyret fattet følgende enstemmige vedtak:

"Byrådet bes vurdere nødvendige tiltak for å etablere fysisk avstenging for gjennomgangstrafikken på veiene i boligområder mellom Griniveien og Sørkedalsveien. Byrådet bes iverksette tiltak så snart som mulig og senest innen august 2005."

Det er med dette som bakgrunn vi har vurdert høringsnotatet.

Høringsnotatet synes å samsvare godt med RØA VELs rapport fra 1999, men presenterer i tillegg en fersk trafikkteiling og alternative løsninger for plassering av sperrene. Etter vår vurdering bekrefter trafikkteilingen som nevnes i notatet vårt inntrykk av at gjennomgangstrafikken er økende. Samlet sett synes det nye som fremkommer i høringsnotatet derfor å underbygge og forsterke de tidligere konklusjoner og vedtak om at fysisk stengning er et riktig tiltak i dette området.



3. Begrunnelse for valg av alternativ 3

RØA VEL legger for det første vekt på at mange av barna som skal sogne til den nye Bogstad skole vil måtte krysse Linhusveien. Det er derfor en målsetting å redusere trafikken i denne veien. En svært stor andel av dagens trafikk i Linhusveien er imidlertid gjennomgangstrafikk. Ved å gjennomføre stenging i samsvar med alternativ 3 vil denne bli borte. Trafikken i Linhusveien vil ytterligere bli redusert ved at lokaltrafikken fra Sørsletta, Gravdalsveien og Røatoppen ledes vekk fra Linhusveien og ned mot Griniveien. Videre antar vi at det vil være hensiktsmessig å anlegge fartshumper i øvre del av Linhusveien. Dette hører imidlertid under bydelens ansvarsområde, og vi vil ta dette opp med dem.

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.

RØA VEL legger for det andre vekt på at alternativ 3 minimerer behovet for snuplasser eller blindveier ved at naturlige sløyfer benyttes. Dersom sperringen i Nordengveien legges helt ut ved Griniveien, samtidig som det etableres en snuplass ved Røa kirke vil stengingen kunne gjennomføres uten at private eiendommer berøres. Det legges samtidig vekt på at det vil bli svært kort avstand fra en slik sperring til snuplass.

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.

RØA VEL legger for det fjerde vekt på at en minst mulig andel av lokaltrafikken bør ledes ut mot Griniveien. Griniveien er svært trafikkert og utkjørslene er til dels uoversiktlige. Sørkedalsveien fremstår på sin side som langt mindre trafikkfarlig. Når det gjelder dette hensynet isolert, mener RØA VEL at alternativ 1 ville vært det beste. De øvrige ulempene ved alternativ 1 er imidlertid etter velets mening så store at alternativ 1 likevel ikke kan anbefales.

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. gjennom Linhusveien, Trettebakken og Snargangen. 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. 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 gjennomkjøringstrafikken, som i dag utgjør en svært stor samlet andel av trafikkbelastningen på disse veiene.

RØA VEL legger for det sjette vekt på at alternativ 3 er det alternativet som sannsynligvis er mest i samsvar med kjøremønsteret til flertallet av beboerne i området, jf. rushtrafikken som går inn til byen om morgenen og ut om ettermiddagen. Videre synes den eventuelle merbelastningen for

RØA VEL favner om den bebyggelse som naturlig har Røa som sitt handle- og servicesenter. Med våre 2.000 husstander som medlemmer, er vi talerør for de fleste beboerne på Røa og søker å gjøre vårt til å legge forholdene til rette for et best mulig bomiljø.



beboere som nå må kjøre via Røakrysset å være beskjeden, særlig for de som skal kjøre mot Bærum, all den tid fremkommeligheten fra Sørkedalsveien - gjennom Røakrysset og ut på Griniveien mot Bærum, normalt er bedre enn motsatt - fra Griniveien gjennom Røakrysset og ned Sørkedalsveien mot byen. Dette har sammenheng med den til tider omfattende trafikken mot Oslo på Griniveien, som skaper lange køer.

RØA VEL legger for det syvende vekt på at en eventuell økt trafikkbelastning i Sørkedalsveien og i Røakrysset, som følge av at gjennomgangstrafikken stenges ute fra boligområdet, ikke kan være noe relevant argument mot stengning, jf. at disse veiene er samleveier som er ment å ta slik trafikk.

RØA VEL legger for det åttende til grunn at det fra vår side har vært utredet mange ulike stengingsalternativer. De tre alternativene som er fremsatt fra Samferdselsetaten er imidlertid i stor grad sammenfallende med de alternativene RØA VEL - etter mange års arbeid med saken og den nye skolen tatt i betraktning - også mener er de mest aktuelle. Det er mange hensyn som skal veies opp mot hverandre når det skal tas stilling til hvordan sperringene skal gjennomføres, og de viktigste momentene er drøftet i høringsnotatet. 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.

Konklusjon:

På bakgrunn av dette, og etter en helhetlig vurdering av de ulike hensyn, er RØA VEL av den oppfatning at høringsnotatets stengingsalternativ 3 må velges. Av hensyn til tilgjengeligheten til Røa kirke bør imidlertid sperringen i Nordengveien trekkes helt ut mot Griniveien. Etter vårt syn kan dette gjøres uten at det etableres snuplass ved selve sperringen, men slik at det isteden etableres snuplass ved kirken i samsvar med det som for øvrig er foreslått i alternativ 3.

4. Kommentarer til høringsnotatet

Foruten ovennevnte konkrete begrunnelse for valg av alternativ 3 vil vi i det følgende kommentere enkelte av de forhold som fremkommer i høringsnotatet.

4.1. Høringstema – praktisk gjennomføring av fysisk sperring

I høringsnotatet blir det utelukkende vist til bystyrets vedtak av 14. april 2004. Dette er etter vår oppfatning uheldig, og kan lede til unødig ressursbruk hos høringsinstansene dersom de drøfter alternative tiltak til fysisk stengning. Bystyrets vedtak av 22. september er klar på at det er fysisk stengning Byrådet bes om å gjennomføre. Dette - sett i sammenheng med det mer åpne vedtaket av 14. april 2004 - viser at bystyret eksplisitt har vurdert spørsmålet om fysisk stengning, og kommet til at det er hensiktsmessig. Vi legger til grunn at Byrådet og dets underliggende virksomheter forholder seg lojalt til denne henstillingen fra et samlet bystyre, og at det således nå kun er vurdering av på hvilken måte stengningen skal gjennomføres som er tema.

Høringsnotatets alternativ 4 - uten fysisk stengning - er derfor etter vår oppfatning uaktuelt som et selvstendig tiltak. Vi kan imidlertid på generelt grunnlag slutte oss til høringsnotatets vurderinger av dette tiltaket, hvor det bl.a. heter:

RØA VEL favner om den bebyggelse som naturlig har Røa som sitt handle- og servicesenter. Med våre 2.000 husstander som medlemmer, er vi talerør for de fleste beboerne på Røa og søker å gjøre vårt til å legge forholdene til rette for et best mulig bomiljø.



"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 slike tiltak ikke er godt egnet som tiltaksform, dersom målet er ingen gjennomkjøring."

4.2. Kollektivtransport

RØA VEL mener at det er positivt at det i lokalmiljøet finnes en servicelinje som kan utvide det generelle kollektivtilbudet. Dette er viktig ikke minst for eldre beboere i området.

Det er imidlertid viktig å være oppmerksom på at det pr. i dag er et godt generelt kollektivtilbud, der boligområdet er betjent med flere bussholdeplasser i Sørkedalsveien og T-banestasjon nederst i Ekraeveien. Høringsnotatet viser også at bussen benyttes lite av beboerne i området. Videre er det relativt kort avstand fra bussholdeplassene i Ekraeveien til bussholdeplassen i Sørkedalsveien.

Dersom arbeidet med å sikre barna trygge skoleveier vanskeliggjøres som en følge av linje 47 i sin eksisterende trasé, er RØA VEL av den oppfatning at hensynet til å sikre barnas skolevei er mer tungtveiende enn hensynet til å opprettholde bussen i sin nåværende trasé. Det bør derfor vurderes å legge traséen til Sørkedalsveien, slik at man slipper sluser og kan anlegge flere fartshumper også i øvre del av Linhusveien.

4.3. Inntrykk fra en befaring

Av høringsnotatet fremkommer det at det ble gjennomført en trafikkteiling i krysset Griniveien/Røatoppen den 26. oktober 2004.

Vi er usikre på hvilken relevans denne tellingen har med hensyn til valg av alternativ for fysisk stengning, men vi velger for ordens skyld likevel å kommentere dette punktet, bl.a. fordi det synes å være en misforståelse i henvisning til velets rapport.

I høringsnotatet står det bl.a. følgende:

"For det første kjører 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."

Til dette vil vi bemerke at det er naturlig at det er flere som kjører ut av Røatoppen enn inn Røatoppen, jf. bl.a. svingforbudet fra Griniveien. Det er fullt lovlig å kjøre fra Sørkedalsveien gjennom Røatoppen til Griniveien.

Imidlertid er det i det aktuelle tidsrom hvor det er målt, ikke lov for bilister som kommer fra Bærum å svinge inn Røatoppen. Til tross for forbudet var det i henhold til høringsnotatet 41 biler som likevel ulovlig svingte inn fra klokken 0730 til 0900. Det må i den forbindelse påpekes at det blir unyansert når det skrives at "gjennomkjøringstrafikken fra vest [fra Bærum] via Røatoppen er redusert til under halvparten av nivået fra tellingen i 1999." Den forrige tellingen - som er utarbeidet til bruk i velets rapport - ble gjort høsten 1998, ikke i 1999 slik det står i høringsnotatet. Høsten 1998 var Røatoppen åpen for alminnelig ferdsel, også for trafikk fra Bærum på Griniveien.

RØA VEL favner om den bebyggelse som naturlig har Røa som sitt handle- og servicesenter. Med våre 2.000 husstander som medlemmer, er vi talerør for de fleste beboerne på Røa og søker å gjøre vårt til å legge forholdene til rette for et best mulig bomiljø.



Det var først i 1999 at svingforbudet ble opprettet. Det har derfor sin ganske naturlige forklaring at trafikken fra Bærum gjennom Røatoppen nå fremstår som redusert, samtidig som antall biler som ignorer skiltingen viser at behovet for fysisk stenging er stor.

Det fremstår imidlertid som skremmende at trafikken ut gjennom Røatoppen er tredoblet i løpet av den aktuelle perioden.

Oppsummert tyder denne trafikkteilingen på at omfanget av gjennomgangstrafikken i området øker. At svingforbudet i Griniveien ikke respekteres i større grad enn påvist ved denne tellingen viser også at det kun er fysisk stengning som vil være effektivt.

4.4. Snuplasser

Det blir under de ulike alternative stengningsforslagene vist til behovet for å etablere snuplasser.

Vi legger for det første til grunn at det bør velges en løsning hvor behovet for snuplasser minimaliseres. Dette hensynet ivaretas som nevnt ovenfor godt i høringsnotatets alternativ 3.

Vi vil for øvrig presisere at det ikke kan være noe absolutt krav om at det skal opparbeides fullverdig snuplasser i en eventuell blindvei. En slik løsning er akseptert bl.a. i krysset Finnhaugveien/Vækerøveien. Det samme gjelder krysset Harald Løvenskioldsvei/Griniveien. Videre er Myrhaugen og Svingen Terrasse blindveier uten snuplass. Etter vår oppfatning må det derfor kunne aksepteres at det kan bli kortere deler av en vei som ender blindt, men at man da søker å begrense dette til strekninger med få eiendommer og/eller steder hvor det finnes rimelige snumuligheter. Som nevnt legger vi til grunn at en slik løsning må kunne aksepteres dersom Nordengveien stenges mot Griniveien, samtidig som det etableres en snuplass ved Røa kirke.

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.

4.5. Andre avveininger

Det forhold at enkelte beboere vil føle at tilgjengeligheten med bil blir dårligere ved en stenging, bør etter vår mening tillegges liten vekt i denne saken. Uansett hvilket alternativ som velges, vil det bli rimelig god tilgjengelighet med bil i og til/fra området, men alternativ 3 peker seg ut som det alternativet som i minst grad griper inn i det etablerte kjøremønster. Selv for de som får den lengste omveien i forhold til dagens situasjon, vil det antagelig kun være snakk om opptil noen få minutters økt reisetid. Hensynet til sikre skoleveier og barnas oppvekstvilkår generelt, som i dette tilfellet krever fysisk stengning, må derfor veie tyngre enn hensynet til optimal fremkommelighet for bilistene. Vi minner for så vidt om at det ut fra det vi oppfatter som gjeldende samferdselsfaglige tenkning ikke ville vært aktuelt å ha åpning for gjennomkjøring i dette området dersom området ble etablert i dag.


RØA VEL favner om den bebyggelse som naturlig har Røa som sitt handle- og servicesenter. Med våre 2.000 husstander som medlemmer, er vi talerør for de fleste beboerne på Røa og søker å gjøre vårt til å legge forholdene til rette for et best mulig bomiljø.



5. Konklusjon

RØA VEL ber Samferdselsetaten snarest mulig sette i verk nødvendige tiltak for å gjennomføre bystyrets vedtak om stenging av boligveiene mellom Sørkedalsveien og Griniveien. Konkret bes dette gjennomført ved at stengingen gjennomføres i samsvar med høringsnotatets alternativ 3. Av hensyn til tilgjengeligheten til Røa kirke bør imidlertid sperringen i Nordengveien trekkes helt ut mot Griniveien. Etter vårt syn kan dette gjøres uten at det etableres snuplass ved selve sperringen, men slik at det isteden etableres snuplass ved kirken i samsvar med det som for øvrig er foreslått i alternativ 3.

Med vennlig hilsen
RØA VEL


Kjell Fr. Jacobsen
Leder

Kopi: Vestre Aker bydel