



Oslo kommune
Bydel Søndre Nordstrand
Bydelsutvalget

Høringsutkast

Trafikkplan for Bydel Søndre Nordstrand



Innhold

- Forord – side 2
- 1. Innledning – side 4
- 2. Bydel Søndre Nordstrand og videre utvikling – side 5
- 3. Veisystem – side 9
- 4. Gang- og sykkelveier – side 10
- 5. Kollektivtransport – side 12
- 6. Parkering – side 15
- 7. Universell utforming – side 16
- 8. Trafikksituasjonen i Holmlia området – side 17
- 9. Trafikksituasjonen i Hauketo og Prinsdal området – side 19
- 10. Trafikksituasjonen i Bjørndal området – side 23
- 11. Trafikksituasjonen i Mortensrud/Lofsrud, Dal/Brenna og Klemetsrud området – side 25
- 12. Trafikksituasjonen i Gjersrud-Stensrud området – side 28
- 13. Avslutning – side 29

(Vedlegg: Oversikt over innspill)

1. Innledning

Trafikksituasjonen i Bydel Søndre Nordstrand preges av gjennomgangstrafikk fra sørkorridoren. Samtidig har bydelen utfordringer med egenprodusert trafikk. Bydelen er fortsatt i vekst, noe som påvirker denne situasjonen. Trafikk berører mange områder, og bydelsutvalget vedtok den 26.04.2012 å starte arbeidet med en trafikkplan for Bydel Søndre Nordstrand. Dette arbeidet ble lagt til bydelens miljø- og teknisk komite.

Det er innhentet innspill fra innbyggerne i bydelens delområder, politikere, skoler, organisasjoner, boligsammenslutninger, velforeninger med fler i forhold til trafiksikkerhet, kollektivtilbud, parkering, universell utforming og andre relevante temaer. I tillegg er det avholdt møte med nabobydeler og nabokommuner for å få en helhetlig tilnærming på trafikkproblemene på tvers av bydels- og kommunegrenser. Trafikkplanen er også sendt på høring og bearbeidet etter dette. I forbindelse med medvirkningsopplegget er både lokalavis, bydelens nettsider og direkte kontakt benyttet.

Bydelens trafikkplan tar for seg dagens situasjon, planer og utviklingstrekk som har og vil få betydning for trafikksituasjonen i Søndre Nordstrand. Planen berører også enkeltstående temaer og trafikale utfordringer i bydelens delområder. Til dette er det forslag til tiltak som er prioritert av bydelen.

Mange av de trafikale utfordringene som søkes løst er avhengig av overordnede avklaringer og tunge investeringer i infrastruktur på tvers av bydels- og kommunegrenser. Lokalt kan det i enkelte tilfeller være snakk om enklere grep for å få en løsning på et problem.

Den foreliggende trafikkplanen vil være førende i forhold til bydelens arbeid med trafikale spørsmål og lagt til grunn ved håndtering av saker som berører utviklingen av bydelen. Responsen i forbindelse med medvirkningsopplegget har vært god. Dette har bidratt til at bydelen nå har en god oversikt over trafikale utfordringer og forslag til løsninger fra de som har engasjert seg. Selv om innspillene ikke er tatt inn i planen, er de vedlagt, og vil være et godt utgangspunkt for videre oppfølging.

2. Bydel Søndre Nordstrand og videre utvikling

Det bor 36 659 mennesker i Bydel Søndre Nordstrand. Bydelen er flerkulturell, og har en stor andel barn og unge mellom 0-19 år. Bydelen er Oslos største bydel i areal med sine 18,4 km², og er en av bydelene i Oslo som har mest arealer avsatt til friområder, spesialområde naturvern og spesialområde bevaring. Bydelen er bygget ut fra slutten av 1970-årene og er delt opp i flere boområder, med forholdsvis ny bebyggelse, bestående av småhus, rekkehus og blokkbebyggelse.

Bydelen ligger i sørkorridoren og grenser til Bydelene Nordstrand og Østensjø i nord, og til kommunene Ski og Oppegård i sør. I øst grenser bydelen mot marka, og i vest mot fjorden. Topografisk består bydelen av nord-sørgående åsrygger med Mortensrud som et noe større og flatere område. Hovedveiene ligger tilnærmet i retning nord-sør. Foruten E 18 og E6 dreier dette seg om Nedre Prinsdals vei som også leder trafikk fra Kolbotn og Follo videre ut på E6, E18 eller over Nordstrandplatået gjennom Hauketo-krysset. De tverrgående veiene ivaretas med Ljabrudiagonalen, Ljabruveien/Enebakkveien og Mortensrudveien. Boområdene har stort sett et godt utbygd gang- og sykkelveinett som skiller myke og harde trafikanter fra hverandre, men det finnes her unntak, som for eksempel området Hauketo og Prinsdal, hvor det er blandet ferdsel på til dels trange boligveier.

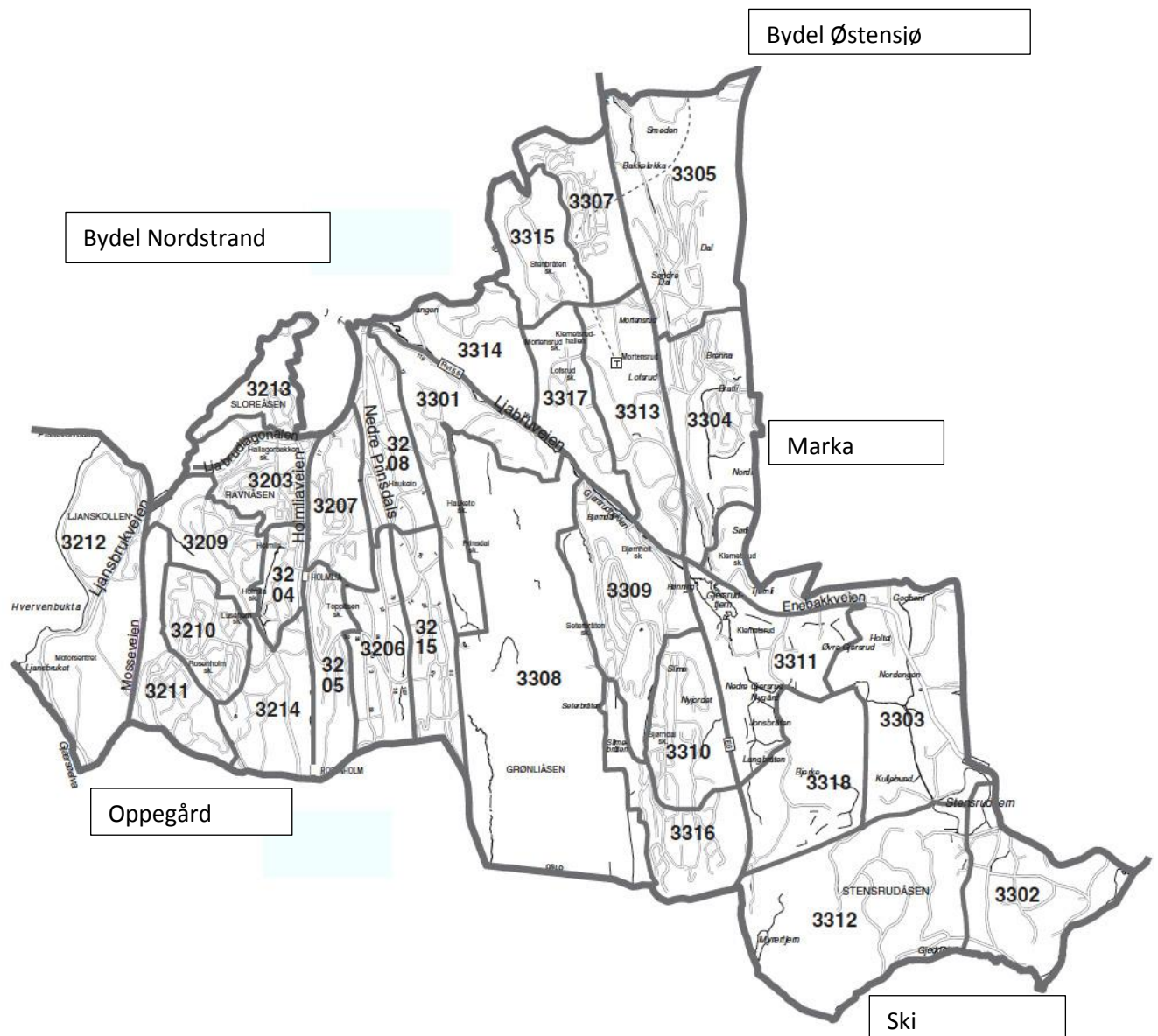
Når det gjelder kollektivknutepunkter og handels- og servicetilbud er disse på følgende steder i bydelen:

- Mortensrud som er knutepunkt mellom buss og bane. Her ligger også det største kjøpesenteret i bydelen.
- Hauketo som er knutepunkt mellom buss og jernbane med noe handels- og servicetilbud.
- Holmlia som er knutepunkt mellom buss og jernbane med mindre kjøpesenter. I dette området ligger også bydelsadministrasjon, NAV, barnevern, barnehagekontor og familiesenter.
- Bjørndal, med kun en adkomst inn og ut av området, er bussbetjent med matebusser mot Hauketo og Mortensrud. Stedet har noe handels- og servicetilbud, og bydelens eneste videregående skole.

Kommunaltekniske anlegg i bydelen er:

Klemetsrudanlegget (energigjenvinning av avfall og forbrenning av deponigass fra Grønmo), Grønmo (etterdrift etter lukking av deponiet – gass og sigevann) og Snødeponiet på Åsland (lite brukt senere år – det benyttes lekter).

Industri og næring er i all hovedsak lokalisert på Bjørnerud og Rosenholm.



Bydel Søndre Nordstrand er en bydel i fortsatt utvikling. Dette vil påvirke transportbehovet og trafikksituasjonen i bydelen. Her kan nevnes:

Grønmo – Tidligere hoveddeponi for Oslo kommune

Tilrettelegge for ny bruk av området på ca. 520 dekar, noe som tilsvarer 1 ½ ganger størrelsen på Frognerparken. Området ligger i sin helhet innenfor markagrensen.

Det vil utarbeides 3 ulike planforslag for Grønmo området i tillegg til et 0 alternativ som er en videreføring av eksisterende situasjon, tilpasset krav fastsatt i gjeldende lover og annet regelverk.

Alternativ 1: "Tilbakeføring til marka"

Alternativ 2: "Golf og gjenbruksanlegg"

Alternativ 3: "Flerbrukspark/kunnskapsanlegg og gjenvinningsanlegg"

Gjersrud-Stensrud - Siste større utbygde område innenfor Oslos byggesone

Ligger lengst sør i Oslo, avgrenset av E6, Enebakkveien og kommunegrensa mot Ski. Områdets samlede areal er 3965 dekar. Føringer i kommuneplan 2008 skal legges til grunn for arbeidet med områdereguleringen - Planarbeidet innebærer alternative byutviklingsstrategier med et samlet boligantall på 5-7000. Variert bebyggelse og forslag til baneløsning.

Det må inngå et sentralt område med sentrumsfunksjoner og høyere utnyttelse, samt områder med småhus og rekkehus.

Området rundt Stensrudtjern bør være friområde/utfartssted for rekreasjon.

Åsland, som ligger i planområdet, skal benyttes som hovedriggområde i forbindelse med byggingen av Follobanen.

Rekreasjonsområdene fra Hvervenbukta til Ljansbruket med småbåthavn, fjordsenter og kyststi – Detaljregulering med konsekvensutredning

Utvikle Oslos del av området mellom Hvervenbukta og Ingierstrand bad som et gjennomgående, åpent og godt tilgjengelig rekreasjonsområde for allmenheten.

Planarbeidet tar for seg etablering av småbåthavn, fjordsenter og kyststi. Det sees på mulighetene for å opprette fergeforsbindelse til sentrum.

Mortensrud

Fortsatt byggeaktivitet til ulike formål og planmessige avklaringer i forhold til bruk av tomter, blant annet cricketbane med internasjonale mål.

Bjørndal

Fortsatt boligutbygging.

Hauketo

Vist som område for knutepunktsutvikling, vurderes sent i planperioden i følge Kommuneplanens arealstrategi mot 2025.

Holmlia

Utvikling av bydelssenter.

Rosenholm

Vist som stasjonært område med vekt på boligpotensial i følge Kommuneplanens arealstrategi mot 2025.

Vedtatt reguleringsplan for Rosenholmveien 25 i Oppegård (Rosenholm Campus) , som grenser til bydelen, legger til rette for næringsvirksomhet og offentlig/privat tjenesteyting. I tillegg til det eksisterende IBM-bygget med 33 000 m2 kontor, muliggjøres det i denne planen en utbygging av ca. 55 000 m2 bebyggelse for næringsvirksomhet.

Overordnet samferdselsplanlegging - Nasjonal transportplan - Oslo pakke 3

Samferdselsprosjekter som vil påvirke trafikkbildet i bydelen:

E6 Manglerudprosjektet og Follobanen Oslo-Ski. Kollektivfelt på E6 mellom Ryen og Klemetsrud.

Handlingsprogram for Oslopakke 3 i perioden 2014-17 har følgende mål:

Overordnet mål:

Et effektivt, miljøvennlig, sikkert og tilgjengelig transportsystem

Hovedmål:

- God fremkommelighet for alle trafikantgrupper, prioritere kollektiv-, nærings-, gang- og sykkeltrafikk
- Ta veksten i persontransport med kollektivtransport, gåing og sykling

Andre mål:

- Sikkert og universelt utformet transportsystem
- Attraktivt kollektivtilbud
- Bidra til bedre miljø og by- og tettsteds kvalitet

Befolkningsframskrivingen 2014-2030

Oslo har de siste årene hatt en sterk befolkningsvekst. Det forventes at denne veksten vil avta noe, men framskrivningen viser fortsatt en betydelig befolkningsvekst gjennom hele framskrivningsperioden. Årets framskrivning gir en befolkning på vel 830 000 innbyggere i 2030.

Dette skaper behov for boliger, næringsvirksomhet og sosial infrastruktur.

Gjersrud-Stensrud er siste større uutbygde område innenfor Oslos byggesone.

Bydelens strategiske plan 2012-2015

Bydelens strategiske plan understreker at barn og unge skal ha trygge og gode oppvekstvilkår og at bydelen skal ha fokus på stedsutvikling og en god utnyttelse av bydelens friområder som møteplasser for barn og unge. Det er også rettet søkelys på økt fysisk aktivitet og sunn livsstil.

I NIBR rapport 2010:19 Møtesteder i Bydel Søndre Nordstrand fremgår det at idrettsanleggene, sammen med sentrene og skolene er de viktigste møtestedene i delbydelene. Det fremgår også at idrettsanleggene er av særlig stor betydning som møtesteder for barn og unge.

3. Veisystem

Hovedveiene ligger tilnærmet i retning nord-sør. Foruten E 18 og E6 dreier dette seg om Nedre Prinsdals vei som også leder trafikk fra Kolbotn videre ut på E6, E18 eller over Nordstrandplatået gjennom Hauketo krysset. De tverrgående veiforbindelsene ivaretas med Ljabrudiagonalen, Ljabruveien/Enebakkveien og Mortensrudveien. Staten har gjort et bevisst valg på Vinterbro ved å sluse trafikken bort fra Mosseveien/E18 og inn på Europaveien/E6. Dette har medført at det ofte i rushtiden er langsomtgående kø fra utløpet av Nøstvet- tunellen/Assurtjern krysset og inn til Ryen.

Avhengig av trafikksituasjonen og hendelser på hovedveiene inn mot Oslo, forsterkes trafikken på de tverrgående forbindelsene i bydelen. Dette påvirker trafikkavviklingen og miljøet i bydelens boområder. Knutepunktet Hauketo som tar i mot og fordeler trafikk fra disse veiene er lite egnet til å avvikle en stadig økende trafikk, og ved stor trafikk i Nedre Prinsdals vei, benyttes boligveiene i Prinsdal til gjennomkjøring/snikkjøring mot Hauketo. Dette er et etablert småhusområde med smale veier uten fortau som barn og unge benytter til de to skolene som ligger i dette området.

Lokalsamfunnet på Bjørndal er sårbart med kun en vei inn og ut av området. Dette forsterkes av rushtidstrafikken i Ljabruveien. I forbindelse med områdereguleringen av Gjersrud-Stensrud er det planlagt en ny forbindelse til Åsland.

Forslag til løsninger og tiltak:

- Manglerudtunnell må bygges. Ryenkrysset er i dag flaskehals med stillestående kø.
- For at kollektivtrafikken ikke skal havne i samme kø som privatbilene må det bygges kollektivfelt fra Taraldrudkrysset til Ryen og fra Ryen til Taraldrudkrysset.
- Når det gjelder Mosseveien/E6 må Ljabrudiagonalen fullføres frem til Skulleruddumpa. Det er i dag kø fra Hauketo via Mortensrudveien ut på E6. Hadde Ljabrudiagonalen vært fullført, hadde snikkjøringen fra Hauketo og over boligveiene på Nordstrand vært unngått.
- Hauketokrysset er en flaskehals, hvor Nedre Prinsdals vei, Ljabrudiagonalen og Ljabruveien møtes, og skal krysse en smal og verneverdig bru. Her må det komme store forandringer som tar hensyn til miljøet rundt Ljabru hovedgård, elveløpet og den gamle brua. Løsningen må ses i sammenheng med fullføringen av Ljabrudiagonalen.

4. Gang- og sykkelveier

Det er i stor grad, med unntak av eldre småhusområder, lagt til rette for å nå skoler, fritidstilbud, ulike handels- og servicetilbud, idrettsparker, fjorden og marka til fots og med sykkel på en trafiksikker måte i bydelen. Dette er en sunn og miljøvennlig måte å forflytte seg på. Bydelen har bygget opp under dette, både med tanke på å motvirke inaktivitet og større kjennskap til bydelen, gjennom «En bydel i bevegelse», turkart over flere områder i bydelen. Det er også viktig å tenke på slike forbindelser på tvers av bydels og kommunegrenser i forbindelse med planlegging av boligområder, handels- og servicetilbud, næringsetableringer, marka og fjorden for å sikre gode og sammenhengende løsninger. Dette kan være turveier, gang- og sykkelveier, eller mer rendyrkede løsninger som separerer gående og syklende.

Når mørket faller på oppleves det ubehagelig mørkt å ferdes i enkelte områder i bydelen. Det kan være trær og busker som stenger for belysningen, dårlige og gamle armaturer, eller total mangel på belysning enkelte steder. Dette kan være en begrensning i forhold til å ta seg frem på denne måten.

Bydelen har, med bakgrunn i at det er avsatt investeringsmidler gjennom Oslo Sør-satsingen til belysning, bedt om innspill, og gjennom befaringer kartlagt steder hvor det er behov for tiltak. Det er søkt samarbeid med Bymiljøetaten om den praktiske gjennomføringen av tiltakene. Med bakgrunn i det arbeidet som bydelen har nedlagt i forbindelse med belysning, kan det virke som forvaltning, drift og vedlikehold av gang- og sykkelveiene er nokså vilkårlig. Det etterlyses derfor systematikk i planleggingen av hvordan dette skal ivaretas. Det er bydelens erfaring at elektronisk meldetjeneste, "når noe er i veien", ikke er tilstrekkelig for å bedre situasjonen i forhold til hvordan det fungerer i dag. Det hjelper for eksempel ikke stort å skifte pære i et mørkt armatur, hvis området for øvrig er gjengrodd og lyset ikke slipper til.

Sykling er bra for miljøet, gir god helse og er god samfunnsøkonomi. Et av tiltakene for å begrense biltrafikken er å ha et godt utbygd sykkelveinett på tvers av bydels- og kommunegrensene, slik at sykkel blir et mer attraktivt fremkomstmiddel, sågar en konkurrent tidsmessig på enkelte strekninger hvis man ser på tidsbruk i bilkøer, gangtid til kollektive transportmidler, regularitet og fleksibilitet i forhold til tidspunktet man ønsker å forflytte seg. Bydelen mener det særlig må satses på utbygging av manglende lenker for å få et sammenhengende hovedsykkelveinett for å imøtekomme dette. Et eksempel på en manglende lenke er strekningen gjennom Prinsdal. I forbindelse med utbyggingen av Gjersrud-Stensrud må det i tillegg til interne gang- og sykkelforbindelser på plass en gang- og sykkelvei fra bygrensa til Klemetsrud langs E6.

Ellers må det være lett å orientere seg når man sykler med tanke på skilting, gode og trafiksikre systemskifter, og gode muligheter for å sette fra seg alle typer sykler på en trygg måte i tilknytning til handels- og servicetilbud, offentlige tilbud, og ved kollektivpunkter. Overbygg ved langtidsparkering, og mulighet for sykkelparkering i parkeringshus er også

grep som kan tilrettelegge for økt bruk av sykkel som fremkomstmiddel. Dette, og andre tiltak som for eksempel sykkelteiler, vil til sammen gi et tydelig signal om at sykling er en ønsket aktivitet.



Gjengrodd belysning på gang- og sykkelvei i bydelen.

Forslag til løsninger og tiltak:

- Ivareta gode og sammenhengende turveier, gang- og sykkelveier, eller mer rendyrkede løsninger som separerer gående og syklende, både internt og på tvers av bydels og kommunegrenser i forbindelse med planlegging av boligområder, handels- og servicetilbud, næringsetableringer, marka og fjorden.
- God skilting og trafikksikre systemskifter for syklende. Gode og trygge parkeringsløsninger for sykler i tilknytning til handels- og servicetilbud, offentlige tilbud, og ved kollektivpunkter. Andre tiltak som gir et tydelig signal om at sykling er en ønsket aktivitet, for eksempel sykkelparkering i parkeringshus og sykkelteiler.
- Utbygging av manglende lenker for å få et sammenhengende hovedsykkelveinett.
- Systematisk forvaltning, drift og vedlikehold av gang- og sykkelveier.

5. Kollektivtransport

Bydel Søndre Nordstrands topografi, veisystemer, utbyggingsmønster og delområdenes ulike handels- og servicetilbud bidrar til at bydelen framstår som fragmentert. Bussforbindelser binder bydelen sammen på tvers til boområder utenfor kollektivknutepunktene og ulike handels- og servicetilbud, mens kollektivtrafikken i retning sentrum dekkes både av tog, t-bane og buss. Den skinnegående transporten betjenes fra følgende knutepunkter som mates med buss:

Mortensrud som er knutepunkt mellom buss og t-bane.

Hauketo som er knutepunkt mellom buss og jernbane.

Holmlia som er knutepunkt mellom buss og jernbane.

Det er med dagens situasjon saktegående bilkøer gjennom bydelen. Dette gjelder særlig E6, og Prinsdal/Hauketo området, men også de tverrgående veiene som fordeler trafikken fra boområdene i bydelen ut på hovedveiene. For å dekke transportbehovet i forbindelse med den økende befolkningsveksten er det viktig med et godt utbygd kollektivtilbud som ivaretar regularitet, for å redusere belastningen på veinettet og miljøet i Sør-korridoren. Follobanen vil, forhåpentlig, i fremtiden avhjelpe denne situasjonen når det gjelder trafikken fra Ski og omegn. Det er imidlertid også viktig å redusere egenprodusert trafikk internt i bydelen. Fremkommelighetstiltak for buss i form av kollektivfelt i Ljabrudiagonalen, Ljabruveien, Enebakkveien, E6 og i Hauketokrysset vil sørge for en mer effektiv avvikling av kollektivtrafikken i bydelen, slik at folk kommer seg dit de vil når de skal. Dette er også, et moment i konkurransen med privatbiler, da bussene stanger i samme kø.

Bydelsutvalget har tidligere påpekt, i sak 2008/1133 -PS 10/59 Ringbuss, at det må forutsettes at det samlede busstilbudet i bydelen dekker handels- og servicetilbudet i delområdene uten unødvendige og forsinkende bruk av overganger. Tilbudet må utformes slik at det sammen med tog og t-bane kan gi en effektiv løsning for økt mobilitet og bedre tilgjengelighet til bydelens ulike tilbud på en miljøvennlig måte.

Bydelsutvalget ba også i samme sak Ruter om å foreta en samlet vurdering av bussforbindelsene innen bydelen, og spesielt se på muligheten for å opprette en overgangsfri rute som betjener hele bydelen.

Når det gjelder fremtidig utbygging av Gjersrud-Stensrud legger bydelsutvalget til grunn både bussbetjening med kollektivfelt i Enebakkveien, og skinnegående løsning via Bjørndal til dette området. Lang reisetid for t-bane, kan eventuelt, kompenseres med at halvparten er ekspressavganger som ikke stopper mellom Mortensrud (Bøler) og Brynseng.

Det er igangsatt planarbeid for rekreasjonsområdene fra Hvervenbukta til Ljansbruket med småbåthavn, fjordsenter og kyststi. Området har høy rekreasjonsverdi for befolkningen i Oslo. På fine dager er trafikksituasjonen kaotisk både på veiene og parkeringsplassene som betjener disse områdene. Bydelen har merket seg at i forbindelse med planarbeidet sees det også på muligheten for å opprette fergeforbindelse mellom Rådhuskaia og Hvervenbukta/Ingierstrand. Bydelen anbefaler at man jobber videre med en slik løsning, både av hensyn til trafikale og miljømessige hensyn, og ikke minst for å øke tilgjengeligheten til rekreasjonsområder som en følge av økt fortetting og befolkningsvekst.

Forslag til løsninger og tiltak:

Område	Tilbud i dag	Problemstilling	Løsningsforslag	Prioritet
Mortensrud-Åsbråten	76+79 +80	Ingen sammenhengende rute på tvers i bydelen. (Opp til 3 bussbytter for reise f.eks. Brenna til Åsbråten) Negativt for et kollektivbetjent arbeidsmarked i bydelen og bydelen som administrativ enhet.	Buss 76 forlenges fra Hauketo til Åsbråten, evt halvparten av avgangene til Holmlia. Alternativt: Buss 76 snur på Mortensrud og erstattes av ny sammenhengende rute Mortensrud- Åsbråten.	1
Dal/Brenna	72A 72B	God dekning på dagtid hverdager, men dårlig sen kveld, lørdager og søndager.	Timesruter innføres i tid som ikke kjøres i dag.	2
Maikollen	72C	Kun halvtimes rushtidstilbud.	Utvides som timesrute på dag, muligens også kveld, lørdag, søndag.	3
Mortensrud - sentrum	Bane 3	For liten kapasitet i rushtid.	7 min rute i rushtid. Forutsetter ny t-banetunell i sentrum.	1
Mortensrud – sentrum over Nordstrand	74	OK.		
Godheim-Mortensrud	501	Kun Enebakkbussen betjener området. 10 min. gange fra stoppested Mortensrudkrysset til Mortensrud T. Å kjøre innom Mortensrud T vil forsinke mange passasjerer.	Trafikkgrunnlag for ny rute til Mortensrud T? Endret situasjon ved utbygging Gjersrud/Stensrud.	?
Bjørndal – Mortensrud - sentrum	71 71E 73	Bra tilbud fra Bjørndal til Mortensrud/sentrum. En del avganger fra Langteigåsen. Rushtidsbuss gjennom Østensjø bydel ok.	Inntil utvidet t-banetilbud fra Mortensrud kan 71E utvides i kjøretid.	3
Seterbråten - Mortensrud	Ingen (Ekstra-busser til Bjørnholt)	Utbyggingen på Seterbråten må føre til ny bussrute. 15 min gangvei til stoppested.	En ny bussrute betjener Seterbråten og går til Mortensrud. Samkjøres med tilbudet som finnes i dag til Bjørnholt skole.	1
Bjørndal – Hauketo- Holmlia	77	OK. Viktig at bussen som i dag går helt til Holmlia.		
Rosenholm-Holmlia-Hauketo-sentrum	Tog	Inntil nytt dobbeltspor er ferdig er kapasiteten altfor liten.	Flere rushtidsavganger. Alle tog i rushtiden må ha fulle sett, 6 vogner. Forlenge stasjonene med størst trafikk og få lengre togsettyper.	1

Prinsdal – Hauketo – sentrum	81 A 81 B	Godt tilbud i Nedre Prinsdals vei.		
Holmlia- Asperudtoppen- (Krummedike)	77B	Omleggingen med egne ruter kun på dagtid til Krummedike skaper store problemer.	Tilbake til sammenhengende rute, eller utvidet tilbud i egen rute til Krummedike.	1
Hauketo- sentrum over Nordstrand		Forlengelse av Ljabru-trikken til Hauketo.	Vurderes videre i sammenheng med endelig baneløsning for Bjørnholt, Bjørndal og Gjersrud/Stensrud.	?
Åsbråten – Holmlia- Sentrum	80E	Stor befolkning. 80 E bra tilbud, men bør også gå på søndager. Forsinkes 4-5 min ved kjøring innom Holmlia stasjon (der det også ville være en plassmessig fordel å slippe å få inn de lange leddbussene).	80 E utvides med søndager. Ny sammenhengende rute Mortensrud – Åsbråten uten bytte på Hauketo vil medføre at 80E kan sløyfe Holmlia stasjon.	2
Åsbråten – Holmlia - Hauketo	80 79	Stor befolkning. Linje 79 skifter nummer til 80 på Holmlia.	79/80 Ok. Ny sammenhengende rute Mortensrud – Åsbråten vil fordoble tilbudet for folk langs Nordåsveien.	1

6. Parkering

Bydelen forholder seg til kommunens parkeringsnorm. Lavere parkeringsdekning ved knutepunkt må vurderes med utgangspunkt i stedlige forhold.

Forslag til løsninger og tiltak:

- Det må etableres innfartsparkeringer i tilknytning til jernbanetraseene som betjener Oslo.
- Det er viktig med gode løsninger for å sette fra seg sykler ved kollektivknutepunkt, handels- og servicetilbud og offentlige tilbud. Dette må skje på en trygg og god måte, gjerne med overbygg, eller som en integrert del i parkeringshus.
- Flere veier med parkering forbudt på den ene siden av smale villaveier.

7. Universell utforming

Bydelen viser til Oslo kommunes strategiske plan for universell utforming.

Forslag til løsninger og tiltak:

- Universell utforming forutsettes ivaretatt ved oppgradering av holdeplasser, veier, fortau og offentlige rom.
- Venter innspill fra Rådet for funksjonshemmede i forhold til universell utforming.

8. Trafikksituasjonen i Holmlia området

Holmlia er stort sett bygget ut etter 1980. Området er bygget ut etter den tids normer for god boligplanlegging og lokalsamfunnsutvikling med adskilt gang- og sykkelveisystem og gjennomført trafikkseparering. Trafikken til og fra boligområdene på Holmlia betjenes av Holmliaveien og Rosenholmveien som leder trafikken ut på Ljabrudiagonalen og Mastemyrveien til øvrig veisystem. Om morgenen er det kø mot Hauketo, noe som forsterkes ytterligere, av hendelser og problemer i trafikkavviklingen forøvrig inn mot Oslo. Det er også gjennomgangstrafikk fra Oppegård via Rosenholmveien og Holmliaveien, hvor det på Oppegårds side av Rosenholmveien er planlagt en betydelig utvidelse av IBM – Rosenholm Campus. Andre forhold som kan påvirke trafikksituasjonen i området i fremtiden kan nevnes Rosenholm, som i dag er et nærings- og industriområde, men i kommuneplanens arealstrategikart mot 2025 er vist som stasjonært område med hovedvekt på boligpotensial, og en mulig oppgradering og utvidelse av Holmlia senter.

Når det gjelder veiene som fører inn til og ut av boligområdene har det kommet inn flere innspill knyttet til veien inn til Hallagerbakken, Ravnåsveien og veien inn til Åsbråten. Vedlikehold av Nordåsveien er nylig ivaretatt ved asfaltering og forbedring av enkelte bussholdeplasser. En av sakene som kan fremheves er parkeringen i Ravnåsveien mellom “nærings- og industriområdet” (NAV etc) og kirken. Ravnåsveien er en sterkt trafikkert boligvei med bussrute (77 bussen). Flere hundre leiligheter (Gamlelinja, Hallagerbakken, Øvre Ravnåsen, Midtre Ravnåsen, Ravnkroken, Storfjellet og Skovbakken borettslag, disse har fra 50 til 200-300 leiligheter hver) har ut og innkjøring via Ravnåsveien og Hallagerbakken. “Nærings- og industriområdet” rommer også moske, kafe, flere bedrifter, NAV Søndre Nordstrand og treningsstudio. I tillegg er det trafikk til og fra Holmlia kirke. Det er fartshindringer og redusert fart i Ravnåsveien, men den er for smal til at buss og bil kan møtes på grunn av parkering på vegskulder. Dette skaper et uoversiktlig trafikkbilde og farlige situasjoner. Dette forholdet er tatt opp tidligere som sak i BU.

Videre har BU tatt opp forholdene i Holmliaveien ved Rema 1000/Esso, som aktualiseres ved flytting av post til butikk samme sted, noe som vil medføre økt trafikk både med biler, fotgjengere og sykler. Det er også en barnehage i området. Dette bør derfor sees på på nytt i tråd med det BU tidligere har tatt opp.

Holmlia vest for jernbanen er godt planlagt når det gjelder gang og sykkelveier, og skolene er rimelig godt “skjernet”. Skolene dette gjelder er barneskolene: Rosenholm. Lusetjern og Hallagerbakken, samt Holmlia ungdomsskole. Toppåsen skole er annerledes pga nærheten til Høgåsveien. Kommentarene fra FAU må tas hensyn til og en felles befaring med de berørte etater og FAU burde vel være mulig å få til hvis det er nødvendig?

Manglende vedlikehold er påpekt når det gjelder gang- og sykkelveiene. Det er viktig at Oslo kommune har et godt system for vedlikehold av belysning, beskjæring av kantvegetasjon og trær, og løpende drift av gangveiene som er mye brukt både til fots og med sykkel.

Når det gjelder kollektivtilbud, har Østfoldbanen stoppested ved Rosenholm og ved Holmlia senter hvor det er en ny kollektivterminal med overgang til buss. Boligområdene betjenes med buss, og likeså ivaretar buss behovet for å forflytte seg på tvers av bydelen fra Holmlia. Tverrgående direkte buss mellom Holmlia og Senter Syd mangler imidlertid. Det er ikke opparbeidet kollektivfelt i Ljabrudiagonalen, og mangel på kollektivfelt til og gjennom Hauketo har negativ betydning fra Holmlia ved at 79 og 77 bussen får problemer med rutetidene. Dette berører blant annet elever fra Holmlia som er avhengig av 77 bussen for å komme til Bjørnholt skole.

Busstilbudet er forbedret de siste årene. Det er kommet flere kommentarer knyttet til oppgradering av bussholdeplasser. Det bør sees på, om det er mulig å få til flere skur og benker på holdeplassene langs sentrale linjer som 76, 77, 79 og 80 bussene. Informasjonstavler for avgangstider finnes hittil få steder i bydelen. Når det gjelder kollektivterminalen på Holmlia er det gjennom innspill uttrykt bekymring for trafikksikkerheten til de som ferdes til og fra bussene som står oppstilt der.

I forhold til togtilbudet kan nevnes at Holmlia stasjon har fått en ansiktsløftning, og NSB har bedret både regularitet og kapasitet, selv om det fortsatt er kapasitetsproblemer i rushtiden på sterkt trafikerte avganger.

Forslag til løsninger og tiltak:

- Bedre flyt i kollektivtrafikken ved Hauketo.
- Bedre flyt i kollektivtrafikken ved Holmlia kollektivterminal.
- Opprettholde rutetilbudet/togavganger på Østfoldbanen etter at Follobanen er i drift.

9. Trafikksituasjonen i Hauketo og Prinsdal området

Hauketo /Prinsdal er et langstrakt dalføre i nord-sydlig retning fra bygrensa til Ljanselva. Hauketo/Prinsdal er den delbydelen i Søndre Nordstrand med noe av den eldste bebyggelsen og et veisystem som i stor grad består av eldre smale villaveier uten fortau. Enkelte nyere utbyggerfelt i området har tilfredsstillende fotgjenger- og parkeringsforhold, men generelt har Hauketo-Prinsdal et utdatert veisystem som ikke har holdt tritt med endrede kjørevaner, tilflytting og økt gjennomgangstrafikk. Prinsdalsbråten, i Prinsdal syd, og Rugdeberget/ Nebbejordet har et gangveisystem mellom boenhetene, med parkeringshus i blokkenes underetasje, samt kjøreveier og uteparkering utenom boligene.

Nedre Prinsdals vei er en to fils gjennomgangstrafikkåre i dalbunnen som forbinder hovedveier syd for Oslo og veier inn mot Oslo sentrum. På hver side av Nedre Prinsdals vei ligger hus tett opp til veien, og disse belastes med støy og støv fra en saktegående bilkø i morgenerushet.

Trafikken i Hauketo – Prinsdal er sterkt preget av gjennomkjøring, spesielt i morgenerushet. Belastningen er størst ved Hauketo stasjon der trafikken fra syd for Oslo gjennom Prinsdal via Nedre Prinsdals vei møter den tverrgående biltrafikken fra E 18 via Ljabrudiagonalen til E 6. Trafikken her økte betydelig da Herregårdskrysset i Bydel Nordstrand ble stengt for gjennomkjøring med bom i morgenerushet for noen år tilbake.

Trafikkbelastningen på Nedre Prinsdals vei er størst i morgenerushet, og veien er ikke dimensjonert for dagens trafikk. Bymiljøetaten har gjennom sine telldata registrert en årsdøgnstrafikk (ÅDT= gjennomsnittlig antall kjøretøyer pr døgn) for tilfarten til Hauketokrysset som følger:

Veitraséer	Årsdøgnstrafikk (ÅDT)
Nedre Prinsdals vei sør for Ljabrudiagonalen	8 000 kjøretøy /døgn
Ljabrudiagonalen ved Hauketo	14 200 kjøretøy / døgn
Nedre Prinsdals vei nord for Ljabrudiagonalen	20 200 kjøretøy / døgn. *

*Biler svinger også syddover ved Ljabrudiagonalen

En beboer i Lerdalsfaret har registrert opptil 300 biler passere i veien mellom kl 0700 og 0800 på morgenen.

Både Nedre Prinsdals vei og Ljabrudiagonalen er busstraseer uten kollektivfelt, og bussene blir stående i samme kø som bilene. En av bussrutene fra Hauketo bussterminal som i stor grad benyttes av skoleungdom om morgenen, går i rute til Bjørndal, Lambertseter, Ulsrud, Tveita, Hellerud og Stovner hvor det ligger flere videregående skoler.

Det må tas hensyn til at det er en ambulansestasjon ved Prinsdal torg.

Bilførere som ikke liker å sitte i saktegående bilkøer på Nedre Prinsdals vei, snikkjører via tilstøtende villaveier nordover mot Oslo sentrum. Disse veiene som også er skoleveier, er ikke skjermet eller tilrettelagt for fotgjengere og skolebarn med dagens trafikk. De fleste

veiene er smale, uten fortau, uten parkering forbudt skilt, ikke skiltet fartsbegrensninger, få fartsdumper, ikke tidsbegrenset gjennomkjøringsforbud eller enveisreguleringer. Spesielt utsatt er: Høgåsveien, Berglyveien, Høydalsveien, Lerdalsfaret og Hauketoveien. Veikryssene i de nevnte veiene er uoversiktelige og trafikkfarlige for barn på skolevei. For å komme til Prinsdal barneskole og Hauketo ungdomsskole i Øvre Prinsdals vei, må mange skolebarn krysse Nedre Prinsdals vei som har flere lyskryss. Dessverre er det mange som ikke respekterer «stopp for rødt lys». De samme veiene benyttes av barn og unge på ettermiddagstid til idrettsanleggene som ligger nær skolene.

Vinterstid er villaveiene glatte og ofte dårlig brøytet. Brøyting gjøres vanskelig pga mange parkerte biler i veiene. Høydalsveien er tidvis belastet med overvann. Snøbrøytekanter om vinteren og stortvoksende busker om sommeren gjør veiene smalere, framkommeligheten og sikten på veiene dårligere.

Det er varslet stor befolkningsvekst i Oslo og Østlandsområdet, hvorav mange vil bosette seg syd for Oslo. Det haster å bygge ut og legge til rette for kollektivtrafikken med god framkommelighet for buss og tog, for å redusere gjennomgangstrafikken gjennom Prinsdal og Hauketo.

Forslag til løsninger og tiltak:

4 trafikkproblemområder:

Trafikkproblemområde 1

Prinsdal barneskole og Hauketo ungdomsskole og skoleveier i skolenes nærområde

Trafikkproblemområde 2

Område Toppåsen øst og skolevei til Prinsdal barneskole og Hauketo ungdomsskole

Trafikkproblemområde 3

Nedre Prinsdals vei og Prinsdal torg

Trafikkproblemområde 4

Hauketoveien og Hauketokrysset

Nedenfor er listet opp prioriterte tiltak innenfor de 4 trafikkproblemområdene

1. Skoleveier i nærområdet til Prinsdal barneskole:

Øvre Prinsdals vei, Høydalsveien, Sponstuveien og Lerdalsfaret.

Prioriterte tiltak:

1. Parkering forbudt på den ene siden av veiene
2. Tidsbegrenset gjennomkjøring forbudt mellom kl 0700 – 0900 opp Høydalsveien og Lerdalsfaret.
3. Fartsreduserende skilt til 30 km/t i nevnte veier. Fartskontroller.
4. Drop-soner ved Prinsdal skole
5. Bedre organisering for gående i krysset Lerdalsfaret /Sponstuveien

6. Skilting som viser skolevei
7. Bedre brøyting, strøing, rydding av vegetasjon og vedlikehold av veiene.
8. Svingbommer på Kongeveien som fartsreduserende tiltak for syklist.

2. Skoleveier i Nedre Prinsdal vest: Berglyveien og Høgåsveien

1. Prioriterte tiltak:
2. Parkering forbudt på den ene siden av veiene Høgåsveien, Berglyveien og Sveaveien.
3. I krysset Berglyveien/Høgåsveien settes det opp tidsbegrenset gjennomkjøring forbudt i Berglyveien mellom kl 0700 og 0900.

3. Område Nedre Prinsdals vei og Prinsdal sentrum

Prioriterte tiltak:

1. To opphøyede gangfelt i Prinsdal senter:
 - et rett syd for lyskrysset Nedre Prinsdals vei/Høydalsveien
 - gangfeltet nord for bussholdeplassen ved ICA lages opphøyet
2. Mellom Prinsdal torg og syd for bussholdeplassen ved ICA anlegges en fartsdump.
3. En trafikkøy anlegges ved bussholdeplassen for å hindre forbikjøring av buss.
4. Bedre løsninger på inn- og utkjøring til/fra Prinsdal torg. Utkjøring mot Nedre Prinsdals vei stenges.
5. Lyskryssene tilrettelegges for folk med funksjonsnedsettelse, senkede fortauskanter, økt tidsintervall på lysene, samt lydsignal.
6. Sykkelmerking i Nedre Prinsdals vei
7. Det settes opp fotoboks i bakken ned mot krysset Nedre Prinsdals vei/Høgåsveien.
8. Fortau fra trapp til bussholdeplass ved krysset Nedre Prinsdals vei/Høgåsveien anlegges.
9. Det settes opp to svingbommer på Kongeveien som fartsdempende tiltak av hensyn til skolebarn.

4. Området Hauketoveien og Hauketokrysset

Prioriterte tiltak:

1. Fortau i Hauketoveien som vedtatt i Bystyrevedtak for Budsjett 2011.
2. Det settes opp parkering forbudt skilt ved innkjøring til i Hauketosvingen
3. Bedre organisering av inn- og utkjøring av Hauketo senter med skjermet gangvei for gående handlende.
4. Justering av det lyset i Hauketokrysset til å prioritere gående
5. Bedre framkommelighet og utkjøring for busser fra Hauketo bussterminal retning sydover.

6. Det anlegges kollektivfelt for bedre framkommelighet for busser i Nedre Prinsdals vei og Ljabrudiagonalen.

10. Trafikksituasjonen i Bjørndal området

Bjørndal ligger på en langstrakt åsrygg i retningen nord-sør. Området avgrenses av Ljabruveien i nord, E6 i øst og Grønliåsen (Marka) i vest. Mot motorveien i øst er terrenget bratt. Disse forholdene gjør at området er ganske avsondret fra andre deler av bydelen.

Slimeveien, som samler trafikken til og fra bområdene og de ulike etablerte tilbudene i området, er den eneste veien som betjener trafikk inn og ut fra Bjørndal. Ljabruveien, som Slimeveien munner ut i, har også mye trafikk i rushtiden, noe som er en flaskehals i forhold til trafikkavviklingen inn og ut av området. Lokalsamfunnet på Bjørndal er sårbart på grunn av denne situasjonen.

Gangveinettet i området løper uavhengig av Slimeveien, delvis gjennom tun i boligbebyggelsen, og delvis gjennom grøntområder. Bjørndal er bussbetjent. I nord, er det via Lunhvileveien en bro som betjener gang- og sykkeltrafikk og busser til og fra Mortensrud. Det er ikke etablert kollektivfelt i Ljabruveien for bussene som betjener Bjørndal i retning Hauketo. Dette forsinker bussene i rushtiden.

Det er per i dag 4 avganger med buss fra Mortensrud til Bjørndal, og det merkes tydelig allerede nå at kapasiteten er sprengt, spesielt ved rushtid. Når t-bane linje 3 kommer til endestasjonen Mortensrud, skal minst halvparten fra t-banen inn i Buss nr. 71, som både håndterer passasjerer til Lofsrudhøgda, Brunasvei og Blakkensvei, før den tar ferden videre til Bjørndal. Det bor mange på Bjørndal, og det er fortsatt boligbygging i området. Blant annet vil ca. 200 boliger vil stå ferdig i løpet av 2014.

Den eneste videregående skolen i bydelen ligger på Bjørndal, og er en 8-13 trinns skole. Skolen har 1300 elever. Denne mates med busser. Til tross for undergang og midtdeler, krysses Slimeveien av elevene, når de haster til og fra bussene og skolen. Dette skaper en uholdbar trafikksituasjon på den mest trafikkerte delen av Slimeveien.

I forbindelse med områdereguleringen av Gjersrud-Stensrud er det planlagt en ny veiforbindelse fra Bjørndal til Åsland og baneløsning.

Forslag til løsninger og tiltak:

Pri 1.: Kollektivfelt fra rundkjøringen Enebakkveien/Ljabruveien til Hauketo.

Rundkjøringer krysset Slimevein/Ljabruveien og krysset Slimeveien/Bjørnåsveien/Nyjordeveien.

Fortau langs hele Slimeveien.

Ny innfartsvei/utgangsvei til Bjørndal.

Bedre trafiksikkerhet ved Bjørnholt skole.

- Pri 2.: Løsning for fotgjengere i krysset Åslandsveien/Trollstien/Åslandshellinga.
Sikring av gangvei for myke trafikanter langs Slimeveien 2, 4, 6.
Trafikksikkerhet i Bjørnåsveien – Sikre krysningspunkter og parkering i forbudt soner.
- Pri 3.: Ekspressbuss Bjørndal Hauketo i tillegg til 77 i rushtiden.
Flere avganger på ekspressbuss til Oslo sentrum.
Kollektivfelt langs E6 fra Klemetsrud via Ryen til Oslo sentrum.
Trikke-/T-bane løsning mellom Bjørndal/Hauketo/Gjersrud-Stensrud/Mortensrud.
Forlenge t-bane linje 3 til Bjørndal før utbygging av Gjersrud-Stensrud.

11. Trafikksituasjonen i Mortensrud/Lofsrud, Dal/Brenna og Klemetsrud området

Områdene er i all hovedsak bygget ut etter 1980, og det er fortsatt pågående boligutbygging, planlegging og utvikling av tomter, spesielt på Mortensrud. Det er for øvrig igangsatt et omfattende planarbeid for Grønmo, noe som er kommentert tidligere i denne trafikkplanen.

E6 danner i nord-sørgående retning en barriere mellom boligområdene på Mortensrud/Lofsrud og Dal/Brenna/Klemetsrud. Trafikken til og fra boligveiene i disse områdene betjenes av Mortensrudveien som leder trafikken ut på E6 og Ljabruveien, eller via Lofsrudveien og Klemetsrudveien til E6, Dalsåsen som leder trafikken til E6 og Mortensrudveien, og Enebakkveien som leder trafikken videre til Ljabruveien, eller ut på E6.

Sentralt på Mortensrud ligger Senter Syd med endeholdeplass for t-bane, Mortensrud torg, en fjellhall for idrett, Mortensrud kirke og Mortensrud idrettspark. I nærområdet er det også to barneskoler og en ungdomsskole, bo- og rehabiliteringssenter, og Energigjenvinningsetatens anlegg for energigjenvinning av avfall og forbrenning av deponigass fra det nedlagte deponiet på Grønmo, som befinner seg på østsiden av europaveien mot Marka. Sentralt i forhold til å betjene trafikken til og fra disse stedene står Mortensrudveien.

Utbyggingen av boliger på Mortensrud har vært mer og mindre kontinuerlig de siste 27 årene, og mange tusen mennesker har flyttet inn i løpet av disse årene. Boligene i dette området har inn og utkjøring fra Gamle Bygdevei, Mortensrudveien, Stenbråteveien og Lofsrudveien. Tyngden av denne trafikken skal ut på E6 via Mortensrudveien. Det har vært liten eller ingen oppgradering av veinettet. Noen kosmetiske inngrep de siste årene, men ingen oppgradering som tar av for trafikken som allerede er og vil øke som en følge av videre utbygging av området. Trafikken i rushtiden har derfor allerede blitt et problem. Det er i tillegg mye trafikk fra Hauketo til E6 via Mortensrudveien.

I tillegg til planlagte boliger, er det i Helga Vaneks vei planlagt et riksdekkende katolsk senter med tilhørende kirke og et distriktpsikiatrisk senter (DPS). I tillegg bygges det ca. 200 leiligheter i tilknytning til Mortensrud Torg, hvor det også er et senter. Inn- og utkjøringen til Mortensrud torg er i Helga Vaneks vei. I tillegg ligger Mortensrud kirke i denne veien fra før. På hjørnetomten Lofsrudveien/Mortensrudveien skal det bygges moske.

Av andre forhold som kan endre trafikksituasjonen i området, kan også nevnes at Mortensrud har utpekt seg i forhold til etablering av en cricketbane med internasjonale mål.

Med dette som grunnlag må det bli en oppgradering av veinettet i områdene som er beskrevet. Det har vært trafikkmåling i området, men det har vært med tanke på de enkelte utbyggingsprosjektene hver for seg, ikke med det totale trafikkbildet med den totale utbygging som er og vil komme for øye.



Fortsatt byggeaktivitet. Helga Vaneks vei i retning Mortensrudveien. Veien betjener Mortensrud kirke, Mortensrud Torg med nye boliger og handels- og servicetilbud. På østsiden av veien bygges det distriktpsikiatrisk sykehus og katolsk senter er på planleggingsstadiet.

Forslag til løsninger og tiltak:

Generelt med tanke på trafikkbildet og sikkerheten totalt bør det legges til rette for at:

- Lofsrudveien må få fortau på begge sider av veien.
- Gamle Bygdevei X Mortensrudveien må få rundkjøring.
- Helga Vaneksvei X Mortensrudveien må få rundkjøring.
- Bussholdeplassene langs Mortensrudveien må bli utbedret med store busslommer slik at biltrafikk i begge retninger kan ta seg frem.
- Tilrettelegge nok parkeringsplasser for bilister som tar seg til rette og parkerer langs veier, og i direkte tilknytning til utkjøringer fra sideveier til Mortensrudveien.
- I tillegg refereres det til innsendte bidragene til trafikkplanen fra organisasjoner og personer som ferdes i området daglig.

12. Trafikksituasjonen i Gjersrud-Stensrud området

Bydelen viser til stadfestet planprogram for Gjersrud-Stensrud:

Transportbehov og -generering

Stedets rolle i en regional sammenheng og utbyggingsvolum har betydning for total trafikkgenerering. Trafikksikkerhet, trafikkavvikling og påvirkning på vei- og banenettet utenfor planområdet ved nullalternativet og ved valg av ulike utbyggingsmønstre og -omfang skal beskrives. Fordeling av lokal biltrafikk og buss fra området til Enebakkveien og E6, samt tiltak for framkommelighet for buss, trafiksikkerhet og miljø på Enebakkveien og forholdet til gående og syklende må vurderes. Effektene av nullalternativet og ulike utbyggingsmønstre skal vurderes mot vedtatte mål for klimagassutslipp i Oslo kommune, og mot kapasitet på vei- og banenett. Mengden av utslipp i en regional sammenheng vil kunne bli et viktig argument for valg av kollektivløsning og utbyggingstetthet. Det skal derfor beregnes utslipp av CO2 fra trafikk.

Kollektivdekning

Ulike løsninger for kollektivdekning skal vurderes med utgangspunkt i Ruters rapport "Banebetjening av Bjørndal og Gjersrud/Stensrud" (Ruterrapport 2010:1). Stasjonsplassering, ny T-banabase, mulige barrierenvirkninger av linjene, forhold til ulike bebyggelses-mønstre og endestopp som innfallsport til Marka og muligheter for innfartsparkering skal vurderes. Det skal også vurderes bussbetjening langs E6 og Enebakkveien samt etablering av nytt knutepunkt for bytte mellom bane og buss innenfor området.

Tilgjengelighet og bevegelsesmønstre

Internt gate- og veinett for gående, syklende, kjørende og ruter for buss skal beskrives. Det skal redegjøres for hvordan dette henger sammen med det eksterne veinettet, og for forhold til universell utforming, sosial inkludering, opplevd trygghet, behov for uformelle møteplasser, fysisk aktivitet og folkehelse.

13. Avslutning

Bydelens trafikkplan tar for seg dagens situasjon, planer og utviklingstrekk som har og vil få betydning for trafikksituasjonen i Søndre Nordstrand. Planen berører også enkeltstående temaer og trafikale utfordringer i bydelens delområder. Til dette er det forslag til tiltak som er prioritert av bydelen.

Mange av de trafikale utfordringene som søkes løst er avhengig av overordnede avklaringer og tunge investeringer i infrastruktur på tvers av bydels- og kommunegrenser. Lokalt kan det i enkelte tilfeller være snakk om enklere grep for å få en løsning på et problem.

Den foreliggende trafikkplanen vil være førende i forhold til bydelens arbeid med trafikale spørsmål og lagt til grunn ved håndtering av saker som berører utviklingen av bydelen. Responsen i forbindelse med medvirkningsopplegget har vært god. Dette har bidratt til at bydelen nå har en god oversikt over trafikale utfordringer og forslag til løsninger fra de som har engasjert seg. Selv om innspillene ikke er tatt inn i planen, er de vedlagt, og vil være et godt utgangspunkt for videre oppfølging.

Planen oversendes med dette bystyret.