



Oslo kommune
Bydel Søndre Nordstrand
Bydelsutvalget

Trafikkplan for Bydel Søndre Nordstrand



Forord

Bydelsutvalget vedtok i 2012 å starte arbeidet med en trafikkplan for Bydel Søndre Nordstrand. Arbeidet med trafikkplanen har pågått over en toårsperiode, og den foreliggende planen baserer seg på innspill, merknader og medvirkning fra privatpersoner, barnehager, skoler, organisasjoner, boligsammenslutninger, nabobydeler og nabokommuner. Det er lagt ned et betydelig arbeid i miljø- og byutviklingskomiteen som har utarbeidet planen, basert på lokal kunnskap og kjennskap til utviklingen av bydelen, og underveis har arbeidet blitt lagt frem for bydelsutvalget. Bydelsadministrasjonen ved spesialkonsulent Vegard L. Jensen har vært sekretariat.

Bydelen er ikke tillagt ansvar innenfor samferdselssektoren, men har god kunnskap om hvordan trafikksituasjonen preger bydelen, og hvordan de ulike områdene i vår bydel utvikler seg. Den foreliggende trafikkplanen vil være førende i forhold til bydelens arbeid med, og håndtering av saker som berører trafikk, samferdsel og byutvikling i og utenfor vårt område. Planen vil være et verktøy ved høringer, og ved ønske om gjennomføring av konkrete tiltak vil bli den bli fulgt opp med ansvarlige instanser.

Det rettes en takk til alle som har vist engasjement og bidratt til planen.

Planen oversendes med dette bystyret og andre instanser som har ansvar innenfor de områdene som planen berører.

Søndre Nordstrand, 19.06.2014

Shahbaz Tariq
leder av bydelsutvalget i Søndre Nordstrand

Tore Rønning
leder av miljø- og byutviklingskomiteen

Arild Andersson/s/
nestleder miljø- og byutviklingskomiteen

Tahir Mahmood Salam/s/
medlem miljø- og byutviklingskomiteen

Rune Eriksen/s/
medlem miljø- og byutviklingskomiteen

Erlend Jonassen
medlem miljø- og byutviklingskomiteen

John Bjørnøy/s/
medlem miljø- og byutviklingskomiteen

Anne Helen Hjelmerud/s/
medlem miljø- og byutviklingskomiteen

Innhold

- Forord – side 2**
- 1. Innledning ved Tore Rønning, leder av miljø- og byutviklingskomiteen – side 4**
- 2. Bydel Søndre Nordstrand og videre utvikling – side 6**
- 3. Veisystem – side 10**
- 4. Gang- og sykkelveier – side 12**
- 5. Kollektivtransport – side 14**
- 6. Parkering – side 17**
- 7. Universell utforming – side 18**
- 8. Trafikksituasjonen i Holmlia området – side 20**
- 9. Trafikksituasjonen i Hauketo og Prinsdal området – side 23**
- 10. Trafikksituasjonen i Bjørndal området – side 26**
- 11. Trafikksituasjonen i Mortensrud/Lofsrud, Dal/Brenna og Klemetsrud området – side 28**
- 12. Trafikksituasjonen i Gjersrud-Stensrud området – side 30**
- 13. Avslutning – side 32**

(Vedlegg: Oversikt over innspill)

1. Innledning ved Tore Rønning, leder av miljø- og byutviklingskomiteen

«Bydelens strøksammensetning er geografisk og historisk delt i to, en vestlig og østlig del, med et 500 meter bredt skogsområde (noe smalere i nord) mellom dem. I den vestlige delen ligger Østfoldbanen (den ble lagt i nåværende trasé i 1925) og man har noe eldre småhusbebyggelse/rekkehus på Hauketo og Prinsdal. På 1980-tallet ble også drabantbyen Holmlia utbygget. Kollektivmessig har man jernbanestoppene Hauketo stasjon, Holmlia holdeplass og Rosenholm holdeplass. Denne delen grenser til Oppegård kommune i sør, og har Europavei 18 Mosseveien gjennom seg.

Den østlige delen består av tidligere store gårder som lå under jordbruksbygda Klemetsrud som f.eks: Mortensrud, Lofsrud, Li-gårdene, Bjørndal, Bjørnholt, Gjersrud og Stensrud. Dette har i dag blitt til drabantbyene/strøkene som alle ble utbygd på 1980-tallet: Mortensrud m/Lofsrud, Bjørndal, Dal/Brenna, og det planlagte utbyggingsområdet Gjersrud/Stensrud som er planlagt med 4000 – 5000 boliger. Østensjøbanen ble forlenget til Mortensrud stasjon i 1997, og videre forlengelse vurderes. Denne delen grenser til Ski kommune i sør, og har Europavei 6 gjennom seg. Det foregår for tiden (mai 2012) en fortsatt kraftig utbygging av boliger på Mortensrud og Bjørndal. Og på Mortensrud bygges et nytt nærsenter ved siden av det allerede eksisterende Senter Syd, slik at Mortensrud nå vil framstå som det overlegent største senter for handel i Søndre Nordstrand.

Bydelen har ikke et eget sentrum, og kommunikasjonsmulighetene på tvers i bydelen er få. Dette gjør at bydelen kan framstå som noe oppstykket, med store befolkningsmessige ulikheter mellom de ulike drabantbyene». (Wikipedia)

Trafikksituasjonen i Bydel Søndre Nordstrand preges av gjennomgangstrafikk fra sørkorridoren. Samtidig har bydelen utfordringer med egenprodusert trafikk, og kommunikasjon på tvers av bydelen som fremstår som fragmentert på grunn av veisystem og topografiske forhold. Bydelen er fortsatt i vekst, noe som påvirker denne situasjonen.

En av grunnene til at arbeidet med trafikkplanen ble igangsatt er den kraftige utbyggingen som har skjedd, og fremdeles pågår mange steder i bydelen. Informasjonen om Bydel Søndre Nordstrand, fra Wikipedia, er allerede historisk i veldig mange sammenhenger. Dette gjelder ikke minst for områdene i og rundt Mortensrud hvor det fortsatt er utbygging til boliger og andre formål, og avklaringer i forhold til bruk av arealer. Her kan nevnes at det like ved Senter syd, i Helga Vaneks vei planlegges et katolsk senter for Oslo sør og Oppegård med tilhørende kirke, og at byggearbeidene med et distriktspsykiatrisk senter på 10 500 kvadratmeter er igangsatt. I tillegg bygges det cirka 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 Helga Vaneks vei ligger Mortensrud kirke fra før. For øvrig har Røde Kors et senter i samme område, og ved krysset Lofsrudveien/Mortensrudveien skal det oppføres en moske. I tillegg er det i områdene rundt Stenbråten og Kantarellen satt opp blokker, rekkehus og småhus. All trafikk fra disse stedene skal ut i Mortensrudveien. Veisystemet er det samme nå, som de siste 30 årene, med noen få unntak.

I bydelen ligger også det siste ubebygde området i Oslos byggesone, Gjersrud-Stensrud, hvor det planlegges cirka 10 000 boliger, noe som er en betydelig økning i forhold til tidligere

anslag. Inntil videre vil deler av området bli benyttet som hovedrigg- og anleggsområde i forbindelse med drifvingen av Follobanen. Dette området er på 250 dekar, og det er lagt til grunn støy- og støvhindrende tiltak med tanke på befolkningen som bor nær dette området fra Jernbaneverkets side.

Gjennomgangstrafikken i Prinsdal og Hauketo og kollektivdekningen i bydelen, samt trafiksikkerheten rundt enkelte av skolene er også en tilbakevendende problemstilling i bydelen. For øvrig vises det til trafikkplanen i sin helhet for en beskrivelse av dagens situasjon.

Trafikk berører som forannevnt mange områder, og med dette som bakteppe, vedtok bydelsutvalget den 26.04.2012 å starte arbeidet med en trafikkplan for Bydel Søndre Nordstrand. Dette arbeidet ble lagt til bydelens miljø- og teknisk komite.

I forbindelse med arbeidet med trafikkplanen er det innhentet innspill fra innbyggerne i bydels 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 nabobydelene Nordstrand og Østensjø, og nabokommunene Opegård og Ski, for å få en helhetlig tilnærming på trafikkproblemer på tvers av bydels- og kommunegrenser. Trafikkplanen er også sendt på høring og bearbeidet etter dette. I forbindelse med medvirkningsopplegget er både lokalavis, bydels nettsider og direkte kontakt benyttet.

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

Bydelen er ikke tillagt ansvar innenfor samferdselsektoren, og 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 gjennom oppfølging av rett instans.

Responser 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, følger de som vedlegg til planen, og vil tilsammen være et godt utgangspunkt for videre oppfølging.

Bydel Søndre Nordstrand er en flott bydel å bo i, med grøntområder, friarealer, badestrender og andre ting å være stolt av. Bydelen ønsker gjennom planen en mer effektiv og derigjennom en triveligere og mer miljøvennlig trafiksituasjon som bygger opp under en god stedsutvikling av bydelen.

Den foreliggende trafikkplanen vil være førende i forhold til bydelens arbeid med, og håndtering av saker som berører trafikk, samferdsel og byutvikling i og utenfor vårt område.

Planen vil være et verktøy ved høringer, og ved ønske om gjennomføring av konkrete tiltak vil bli den bli fulgt opp med ansvarlige instanser.

Tusen takk til alle som har bidratt med innspill til trafikkplanen. Uten deres bidrag ville vi ikke hatt en trafikkplan som denne.

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 E18 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 unntak, som for eksempel området Hauketo og Prinsdal, hvor det er blandet ferdsel på til dels trange boligveier uten fortau og med gateparkering.

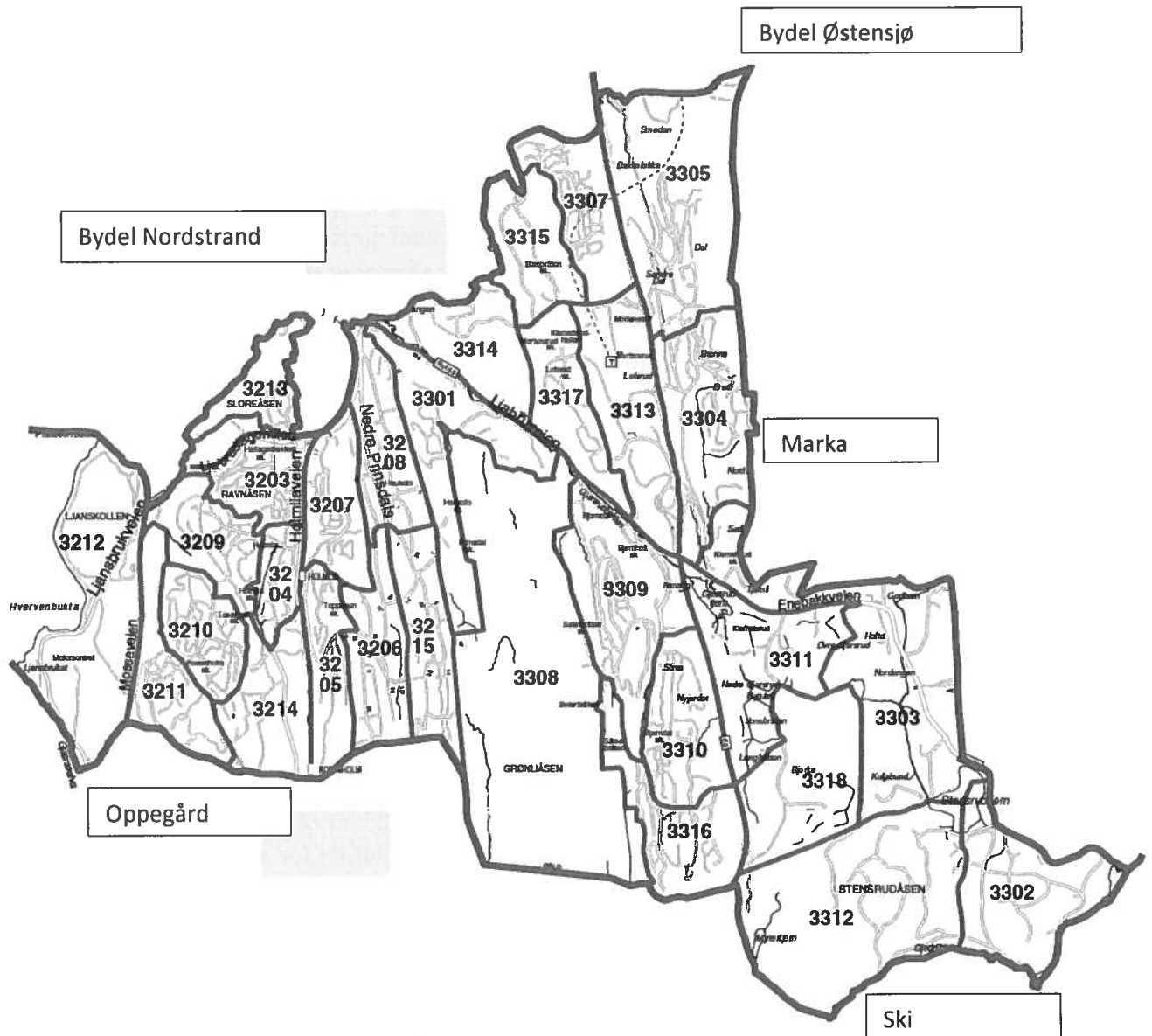
Når det gjelder kollektivknutepunkter og handels- og servicetilbud er disse på følgende steder i bydelen:

- 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

Det planlegges å 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"

I tillegg er Grønmo foreslått som arena for blant annet skiskyting i forbindelse med et eventuelt OL/PL i Oslo 2022.

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. Det er under behandling en områderegulering som oppfølging av Kommuneplan 2008, der det gis føringer om at Gjersrud-Stensrud skal utvikles til et variert boligområde, basert på baneforbindelse, med blant annet utbygging av 5000-7000 boliger. 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.

Gjersrud-Stensrud er i høringsutkastet til Kommuneplan for Oslo – Oslo mot 2030 foreslått som utviklingsområde i ytre by. I områdereguleringen med konsekvensutredning, som har vært til høring, 1. halvår 2014, er det laget to varianter med rundt 10 000 boliger (hovedalternativ) og 7000 boliger. Utbyggingen er tenkt å starte med småhusområder langs Enebakkveien med bussbetjening fra Enebakkveien hvor det forutsettes kollektivfelt og Siggerudveien. Sentrumsområdene med banebetjening over Bjørndal vil komme senere. Bro til Bjørndal er også inntatt i planforslaget.

Åsland, som ligger i planområdet, skal benyttes som hovedriggområde i forbindelse med byggingen av Follobanen. I følge Jernbaneverket skal Follobanen stå ferdig i 2021.

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 fergeforbindelse til sentrum.

Mortensrud

Fortsatt byggeaktivitet til ulike formål og planmessige avklaringer i forhold til bruk av tomter, blant annet cricketbane med internasjonale mål. I tillegg er det foreslått å legge en treningshall for isidretter dit i forbindelse med et eventuelt OL/PL i Oslo 2022. Mortensrud er, i høringsutkast til Kommuneplan for Oslo – Oslo mot 2030, foreslått som utviklingsområde i ytre by/prioritert stasjonsnært område.

Bjørndal

Det er fortsatt boligutbygging.

Hauketo

Hauketo er, i høringsutkast til Kommuneplan for Oslo – Oslo mot 2030, foreslått som kollektivknutepunkt for bymessig utvikling/utviklingsområde i ytre by. Bydelen har tidligere mottatt et planinitiativ om forlengelse av Ljabrutrikken til Hauketo. Bydelen har også uttalt

seg i til to enkeltstående prosjekter. Det ene i tilknytning til handelstilbudet på stedet, det andre et boligprosjekt.

Holmlia

Bydelen har mottatt signaler om utvikling av bydelscenteret fra OBOS. Holmlia er, i høringsutkast til Kommuneplan for Oslo – Oslo mot 2030, foreslått som prioritert stasjonsnært område.

Rosenholm

Rosenholm er, i høringsutkast til Kommuneplan for Oslo – Oslo mot 2030, foreslått som prioritert stasjonsnært område.

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

Befolkningsframskrivningen 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 utbygde område innenfor Oslos byggesone.

Bydelens strategiske plan 2012-2015

Bydelens strategiske plan understreker blant annet 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.

NIBR rapport 2010:19 Møtesteder i Bydel Søndre Nordstrand

NIBR rapporten gir en oversikt over møtesteder i bydelen. Formålet med rapporten er å bidra til flere og bedre møtesteder i bydelen. I rapporten pekes det også på at Hauketo er lite egnet til å formidle en stadig økende trafikk, og at bydelens topografi og veisystem gjør at bydelen fremstår som fragmentert. Dette preger også beboernes holdninger. Mortensrud og Holmlia oppleves som fjernt fra hverandre, og det er komplisert å forsere bydelen i retning øst-vest som syklist eller forgjenger. Videre fremgår det også at idrettsanleggene, sammen med sentrene og skolene er de viktigste møtestedene i delbydelene. Idrettsanleggene fremheves å ha 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.



E6 ved Mortensrud– Kø i morgenerushet mot Oslo

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.

Det er i dag mye godstrafikk på E18 og E6.

Forslag til løsninger og tiltak:

- Manglerudtunnelen 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 også 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, Hauketo kro/landhandleri, elveløpet og den gamle broen. Steinhvelvbroen bør stenges for motorisert trafikk og være forbeholdt gående og syklende som en naturlig forlengelse av Ljabrubakken. Løsningen må ses i sammenheng med fullføringen av Ljabrudiagonalen, samt eventuell kulvert/bro som forbinder Ekebergveien og Nedre Prinsdals vei sammen.
- Gods må over på jernbane, og Bryndiagonalen må ferdigstilles samtidig med Follobanen, slik at Follobanen kan benyttes til store godsvolum på nattestid, med direkte adkomst til Alnabru.
- Det må etableres en «Ring 4» for avvikling av gjennomfartstrafikk, og en tilhørende tverrforbindelse over Oslofjorden for både vei og jernbane. For eksempel kan en utvikling av riksvei 22 og 111 (Sarpsborg – Lillestrøm) være en slik ring 4.

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 trafikk sikker 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. Ett 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.

Det må være lett å orientere seg når man sykler med tanke på skilting, gode og trafikk sikre 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. Bydelen savner en sammenhengende turvei langs Ljanselva mellom Skullerud og Hvervenbukta, og turveiene i Ski og Oppegård må ses i sammenheng med turveiene i Oslo.
- God skilting og trafiksikre 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, er 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:

- Det må gjøre store investeringer i kollektivtilbudet for å møte fremtidens befolkningsvekst. Når Follobanen tas i bruk, vil Østfoldbanen kunne frigjøres og kan bli en effektiv forstadsbane mellom Oslo og Ski. For å styrke Hauketo som knutepunkt bør Ljabrubanen forlenges til Hauketo. Bydelen ønsker at planarbeidet for Hauketo og Rosenholm fremskyndes slik at byggingen av næringsareal, handel, servicefunksjoner, kulturtilbud og boliger er i gang på disse stedene ved åpningen av Follobanen i 2021. Dette for at Østfoldbanen skal få utnyttet potensialet disse knutepunktene utgjør kun 10-16 minutter fra Oslo sentrum, og at bydelen får handel, service, arbeidsplasser og boliger som bydelen trenger.
- For å avlaste veibasert trafikk bør det etableres en klimanøytral båtforbindelse med anløp Nettet – Hvervenbukta – Nordstrand – Malmøya – Bjørvika – Aker brygge – Lysaker – Fornebu. Innfartsparkering må anlegges i samme område.
- Rutetilbud:

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
Hauketo – Hvervenbukta	Forlengelse av linje 76 som badebuss om sommeren	Linjen har vært nedlagt, så gjenopprettet, og i 2014 nedlagt igjen.	Kollektivtransport til Hvervenbukta er et meget viktig tilbud for bydelens befolkning.	2
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	74	OK.		

Nordstrand				
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	Omlaggingen 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.	80 E utvides med søndager.	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

På Hauketo stasjon og bussterminal møtes flere busser og lokaltoget Oslo/Ski, noe som gir de reisende fleksibilitet i kollektivtilbudet. Korrespondansen mellom adkomst og avgang på tog og de ulike bussrutene er ikke tilpasset hverandre og bør justeres for å effektivisere reisetilbudene.

6. Parkering

Bydelen forholder seg til kommunens parkeringsnorm. Lavere parkeringsdekning ved knutepunkt må vurderes med utgangspunkt i stedlige forhold. Temaet er også berørt i andre kapitler. Det vises til disse.



«Villparkering» i krysset Stenbråtveien/Mortensrudveien skaper et uoversiktlig trafikkbilde

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 smale villaveier bør ha parkering forbudt på den ene siden av veien.

7. Universell utforming

Bydelen viser til Oslo kommunes planverk for universell utforming. Universell utforming forutsettes ivaretatt ved oppgradering av holdeplasser, veier, fortau og offentlige rom, og i forbindelse med at det igangsettes planarbeid.

Når det gjelder situasjonen i bydelen påpekes følgende fra Brukerrådet for funksjonshemmede. Rådet ønsker å understreke at tilgjengelighet for alle er noe som kommer alle til gode:

Mortensrud området:

Ved Mortensrud t-banestasjon og -bussholdeplass er det rampe som gjør det enkelt å komme seg inn og ut av både t-bane og buss. Likevel kan det brøytes enda bedre på perrongene vinterstid i forhold til på- og avstigning. Spesielt der bussene stopper.

Brukerrådet for funksjonshemmede har ikke fått inn henvendelser om at ting ikke fungerer greit etter at bussholdeplassen ved Kantarellen Bo- og behandlingshjem ble forbedret.

Bjørndal området:

I dette området er det fortsatt utbygging, og kollektivtilbudet bør utvides også på tvers av området. Dagens busstilbud følger hovedfartsåren og snur på toppen. Dette medfører at alle som bor i «utkantområdene» må gå langt før de kan reise kollektivt. For de som ikke klarer å gå så langt på grunn av sykdom og lignende, er det ikke noe tilbud i det hele tatt. Dessuten bør kommunikasjonen med tog og busser på Hauketo stasjon tilpasses bedre. I dag kan det være knapt med tid, eller lang ventetid for videre forbindelse.

Hauketo og Prinsdal området:

Trafikklys og -overganger i forbindelse med Hauketo buss- og togstasjon er ikke bra nok. Et forslag som bør vurderes er å lage en gangbru fra Hauketoveien som kommer direkte ned på perrongene. Det er noe bedre ved den andre inn- og utkjøringen til stasjonsområdet, men her krysses gang- og sykkelvei av buss, taxi og andre biler så hyppig at det lett kan skje en ulykke. Hele området bør bli bedre måkt og strødd vinterstid, dog er Jernbaneverkets område bedre enn Ruters område. Det er positivt at her er høyden på plattform tilpasset buss på en god måte. Dessverre er det motsatt for på- og avstigning til tog. Togsporene ligger i en kurve, og dette byr på en rekke utfordringer for flere grupper av funksjonshemmede, eldre og passasjerer med barnevogner som skal stige på og av toget. Dette er dessverre den verste togstasjonen i vår bydel. Det er også umulig å rekke toget dersom en sporendring kommer på kort varsel.

Gangfeltet ved bussholdeplassen Asperud, rett før Hauketo, bør flyttes til andre siden av bussholdeplassen av trafiksikkerhetshensyn. Det er da lettere for synshemmede å se om det kommer biler, og det er også tryggere for rullestol- eller rullatorbrukere å krysse veien. Dette kan gjøres uten særlig kostnad, da det er terreng uten noe nivåforskjell.

Nedre Prinsdals vei fungerer rimelig greit. Lyskrysset ved Prinsdal senter har fått fartsmåler rett syd for krysset. Trafikklyset ved Prinsdal senter har blitt mer moderne. Det er imidlertid gjort en endring i innstillingen slik at bilene er prioritert foran gående. Tidligere fikk gående

grønn mann raskt, men må nå vente lengere, noe som gjør at mange går på rødt lys. Innstillingene må rettes for at skolebarn og andre får prioritet i stedet for bilister på gjennomfart i dalen.

Lyskrysset ved Lerdal har lang ventetid på grønn mann og det blir kun grønt på den siden man har trykket for dette. Det er ønskelig at dette kan samkjøres, slik at gangfeltene på hver side av krysset kan bli grønne på likt, og at det legges inn lengre tid for å krysse veien. Det er ikke skolepatrulje i dette krysset, som er svært uoversiktlig med flere veier inn/ut. Det er svært mange snikkjørere opp Lerdalsfaret om morgenen. Disse «tar sats» og holder ikke fartsgrensen, noe som gjør dette krysset ekstra utsatt.

Holmlia området:

Holmlia kollektivterminal har ikke blitt så optimal som forventet. Det kommer inn for mange busser samtidig, slik at dette går ut over den vanlige trafiksikkerheten. Bussene stopper for nær gangfeltene. Dette hindrer bilistene i å se de som skal krysse veien. Dessuten må bussene stoppe så lang mot Holmlia senter at bilistene som skal passere broen må kjøre opp på trafikkøya for å komme seg frem. I tillegg stopper flere av bussene ikke rett ved nedgangen til togperrongen. Avstigende passasjerer som skal med toget "kolliderer" derfor med påstigende passasjerer som skal videre med bussen. Det er også mange som krysser veien rett ut mellom bussene som venter på broen. Det kan derfor lett oppstå ulykker. Samtidig må det påpekes at det ikke er ventemuligheter, eller av- og påstigningsmuligheter fra bil for folk som skal med eller kommer fra toget, noe som medfører at biler ofte står parkert i deler av rundkjøringen og oppe på fortauet både i retning mot Asperud og Liakollen. Det nevnes også at det kun er den ene av heisene ned til togperrongen som virker, og dette gjør det mer tungvint for funksjonshemmede å komme seg enkelt opp og ned mellom togperrongen og bussterminalen.

Parkering langs Asperudveien og Liakollveien fører til at både buss og privatbiler må opp på fortau for å passere hverandre. På vinterstid brøytes fortauene langs disse veiene ikke godt nok, slik at folk med rullestol, rullator og barnevogner må benytte veibanen for å komme seg frem. Bydelen har flere beboere i disse områdene som benytter seg av rullestol og rullator for å komme seg frem og tilbake fra egen bolig. Fortauet langs Liakollveien vil også være en naturlig fremkomstvei for de som heretter skal på posten, så sant gangveien mellom Liakollveien og Holmlieveien blir brøytet og strødd godt nok om vinteren.

I områdene Hallagerbakken og Ravnåsen har vi ingen bemerkninger, bortsett fra at visse bussholdeplasser er vanskelige å bruke for folk som skal av eller på bussen med rullestol og rullator vinterstid, da disse ligger direkte i en rundkjøring. På vinterstid er det ofte slaps i disse, og bussene klarer ikke å senke den siden hvor dørene er som de skal, eller få ut rullestolbrettet.

Langs Holmlieveien, sydover fra Holmlia stasjon til Rosenholmveien, er det flere ting en bør se på. Rema 1000 har nettopp blitt Post i butikk, og det er ingen fullkommen gangvei for innbyggere med rullestol, rullatorer og folk med barnevogner mellom Holmlia senter,

kollektivterminalen, boområdene og posttilbudet. Mange vil gå forbi Meny og gjennom borettslaget, før de krysser Holmliaveien ved Esso-stasjonen for å komme seg til posten. Dette skjer i en oversiktlig sving, hvor farten er høy. Brukerrådet for funksjonshemmede har i den forbindelse foreslått at farten i Holmliaveien reduseres til 40 km/t i sydgående retning, rett før svingen ved Rema 1000, og i nordgående retning, rett før bussholdeplassen ved Rosenholmveien. Dernest bør det settes opp noen fartsdumper og eventuelt et lyskryss, slik at alle kan komme seg til og fra et offentlig postkontor som nå er blitt til Post i butikk. Et annet alternativ er å lage et nytt fortau langs Asperudveien fra kollektivterminalen og ned til dagens lyskryss, hvor det etableres en overgang, og fortau langs Holmliaveien frem til Rema 1000.

Videre har Brukerrådet for funksjonshemmede tidligere engasjert seg i bussholdeplassen ved Grensestien som både er trafikkfarlig og uoversiktlig, samtidig som folk med rullestol, rullator og barnevogner ikke har noen ventemulighet før påstigning. Det ønskes i denne sammenheng et akseptabelt løsningsforslag fra Bymiljøetaten og Ruter.

Avslutningsvis:

Brukerrådet for funksjonshemmede har tidligere pekt på at en ringbuss, som binder bydelen sammen, er en interessant løsning. Et annet forhold som er tatt opp er at tilgjengeligheten til bydelsadministrasjonen i Rosenholmveien 22 ikke er tilfredsstillende. Det er ingen overgang fra gang- og sykkelveien langs Rosenholmveien, og fra parkeringsplassen ved Rosenholm stasjon. Videre er det trukket frem at bussholdeplassene er av varierende standard i hele bydelen, og her trengs et krafttak. Universell utforming må være en rettesnor i dette arbeidet. Dårlig standard/manglende vedlikehold av veibaner og fortau som skaper farlige situasjoner og manglende fremkommelighet er også et punkt som krever oppfølging i følge rådet.

Forslag til løsninger og tiltak:

- Gjennomgang av kollektivknutepunktene på Holmlia og Hauketo med tanke på tilgjengelighet for alle og trafiksikkerhet. Resultatet av gjennomgangen følges opp med tiltak.
- Gjennomgang av bydelens veinett med fokus på universell utforming av holdeplasser og trafiksikkerhet. Resultatet av gjennomgangen følges opp med tiltak.
- Systematisk forvaltning, drift og vedlikehold av gang- og sykkelforbindelser og holdeplasser for myke trafikanter.

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 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 “skjermet”. 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 trafiksikkerheten til de som ferdes til og fra bussene som står oppstilt der.



Holmlia kollektivterminal – Overgang buss og tog – Uttrykt bekymring for trafiksikkerheten

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 trafikkerte 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 E18 via Ljabrudiaagonalen til E6. Trafikken her økte betydelig da Herregårdskrysset i Bydel Nordstrand ble stengt for gjennomkjøring med bom i morgenerushet for noen år tilbake.



Hauketo – Kollektivknutepunkt, preget av gjennomgangstrafikk

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 følgende:

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	22 200 kjøretøy / døgn. *

*Biler svinger også sydover 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 Hauketo veien. 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 med 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:

Hauketo- og Prinsdal området peker seg spesielt ut når det gjelder problemer knyttet til gjennomgangskjøring i rushtiden på smale boligveier som også benyttes av barn og unge på

vei til og fra skolene i området. Bydelen ønsker en gjennomgang av dette med forslag til tiltak, herunder skilting og sperring av veier for å unngå denne trafikksituasjonen.

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. Fartsreducerende 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 fartsreducerende tiltak for syklistene.

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. Sykkelfmerking 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 Luhnvilleveien 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 trafiksituasjon på den mest trafikkerte delen av Slimeveien.



Midtdeler i Slimeveien for å unngå kryssing av veien - Slimeveien er eneste veien som betjener trafikken til og fra Bjørndal

I forbindelse med områdereguleringen av Gjersrud-Stensrud er det planlagt en bro som tilrettelegger for en veiforbindelse fra Åsland til Bjørndal 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.

Trafiksikkerhet 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.

Forleng 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, Stenbråtveien og

Lofsrudveien. Tyngden av denne trafikken skal ut på E6 via Mortensrudveien. Det er i tillegg mye trafikk fra Hauketo til E6 via denne veien. Det har vært liten eller ingen oppgradering av veinettet i dette området. 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. I Mortensrudveien skaper også «villparkering» i krysset Stenbråtveien/Mortensrudveien et uoversiktlig trafikkbilde, og likeså gjelder dette kantparkering i de andre sideveiene også.

I tillegg til planlagte boliger, er det i Helga Vaneks vei planlagt et katolsk senter for Oslo Sør og Oppegård 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.



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.

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. Det er også foreslått å legge en treningshall for isidretter hit i forbindelse med et eventuelt OL/PL i Oslo 2022.

Det har vært trafikkmåling i området, men det har vært med tanke på de enkelte utbyggingsprosjektene hver for seg. Det totale trafikkbildet, herunder pågående utbygging, og konsekvensene av det som er i vente er ikke utredet.

Med utgangspunkt i forannevnte forhold må det bli en oppgradering av veinettet.

Forslag til løsninger og tiltak:

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

- Lofsrudveien må få fortau på begge sider av veien.
- Dalsåsen X Mortensrudveien må få rundkjøring.
- 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 for nok parkeringsplasser til bilister for å unngå kantparkering i sideveier, og i direkte tilknytning til utkjøringer til Mortensrudveien.
- I tillegg vises det til bidragene til trafikkløst fra organisasjoner og personer i området.

12. Trafikksituasjonen i Gjersrud-Stensrud området

Bydelen viser til stadfestet planprogram for Gjersrud-Stensrud og områdereguleringen med konsekvensutredning. Fra planprogrammet har bydelen hentet følgende hensyn som er viktige:

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 barrierevirkninger 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.

Forslag til løsninger og tiltak:

- Enebakkveien i tunnel fra Åslandkrysset til Sværsvann.
I dag går trafikken i en stor U mellom Europaveien og Sværsvann. Dagens trase går forbi Klemetsrud barneskole og et boligområde. Den har videre marka på den ene siden og et rekreasjonsområde, med et populært badevann, på den andre siden.

Dette er hovedveien fra Oslo og østover. Det vil være umulig å modernisere denne veien slik lovverket er i dag. Det bygges stadig flere boliger, samt etablering av store virksomheter øst for Oslo.

Det er i dag stor trafikk med lang kø, særlig om morgenen. Nåværende veitrase på Enebakkveien vil være veiutløser for en del av de påtenkte boligprosjektene på begge sider av Enebakkveien.

En tunnelløsning vil forkorte kjørelengden, noe som er en reell miljøgevinst. Det er umulig å tenke seg at trafikken fra de nye boligfeltene på Gjersrud/Stensrud kan få plass på dagens Enebakkvei. En tunnelløsning vil gi en flott, moderne veiløsning ut fra Oslo og østover.

- Det ønskes en fleksibel matebussløsning som kan ha flere stoppesteder i området og kjøre til Hauketo og Mortensrud, eventuelt kombinert med ekspressbuss til sentrum i rushtiden. Dette krever utbygging av kollektivfelt langs Enebakkveien, samt Ljabruveien til Hauketo.
- En fremtidig utvikling av Gjersrud-Stensrud krever kollektivfelt langs E6 fra bygrensen til Ryen, og det bes om at dette prioriteres.
- Infartsparkering på Åsland. Jernbanestasjon ved Åsland på linje med løsningen i Holmestrand.

13. Avslutning

Bydelens trafikkplan, vedtatt av bydelsutvalget 19.06.2014, 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 løsninger og tiltak som er prioritert av bydelen.

Bydelen er ikke tillagt ansvar innenfor samferdselssektoren, og 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 gjennom oppfølging av rett instans. 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 planen, og vil være et godt utgangspunkt for videre oppfølging.

Den foreliggende trafikkplanen vil være førende i forhold til bydelens arbeid med, og håndtering av saker som berører trafikk, samferdsel og byutvikling i og utenfor vårt område. Planen vil være et verktøy ved høringer, og ved ønske om gjennomføring av konkrete tiltak vil bli den bli fulgt opp med ansvarlige instanser.



Oslo kommune
Bydel Søndre Nordstrand

Saksbeh: Vegard Lønborg Jensen
Telefon: 23 49 60 77

Dato: 02.06.2014
Vår ref (saksnr): 2004/35
Arkivkode: 611.0

Oppdatert 02.06.2014.

Invitasjon til å komme med innspill til Trafikkplan for Bydel Søndre Nordstrand (brev sendt 31.05.2012) - Innspill mottatt i 2012

Dal/Brenna/Mortensrud/Lofsrud/Klemetsrud

Tiltak nr	Vei/Område	Forslag	Ansvarlig myndighet	Status	Merknad/saksnr.
	Brennaveien, Oscar Dahls vei, Dalsåsen, Dalssvingen	Dalsåsen Vel v/Stig Paulsen Fartshumper Brennaveien. Fartshumper og skilting der Oscar Dahls vei krysser Vinterveien. Parkering forbudt skilt i Oscar Dahls vei. Flere fartshumper i Dalsåsen. Fotgjengerovergang i Dalsåsen der gangvei krysser. Fartsgrense senket til 30 km/t i Brennaveien. Fotgjengerovergang der gangveien krysser Dalssvingen. Senke farten på slutten av Dalsåsen etter rundkjøringen til 15 km/t og barn leker skilt.	Bymiljøetaten Politiet		2004/35
	Brennaveien, av og påkjøringer E6, gangvei Dal/Brenna	Brenna Vel v/Arne Egil Sagen: Vedlikehold av Brennaveien, erstatte minihumper med ordinære fartshumper, flere fartshumper, vurdere fartssone fra 30 til 40 km/t. Fotgjengerovergang i Brennaveien ved nr. 122 der gangveien stopper og man må krysse veien. Rundkjøring der Brennaveien møter E6. Rundkjøring på oversiden av Shellstasjonen på Mortensrud. E6 må støyskjermes langs grensen mot Brenna. Gangvei fra boområdet Dal og Brenna som går i bro over Brennaveien må	Bymiljøetaten Statens vegvesen		2004/35

Tiltak nr	Vei/Område	Forslag	Ansvarlig myndighet	Status	Merknad/saksnr.
	Dalsåsen, Brennavæien, Dalssvingen	oppgraderes og utstyres med lys. Søndre Dal Velforening v/Lars Erik Tveita: Trafikkavvikling krysset Dalsåsen/rampe til nordgående E6. Fartsregulerende tiltak. Humper, sjikaner, innsnevring i Brennavæien, Dalsåsen og Dalssvingen. Støyskjerming E6. Gateparkering - Regulering.	Bymiljøetaten Statens vegvesen Politiet		2004/35
	Bilittkroken	Bilittkroken huseierforening v/Kristin Herje Haga: Fotgjengerfelt ut fra Bilittkroken, over til gangfeltet i Brennavæien. Fartsdump i Brennavæien mellom Vinterveien og Bilittkroken, og Bilittkroken og Smalåkeren. Støyskjerming mot E6. Fotgjengerfelt ut fra Smalåkeren til Dalsroa, over Brennavæien.	Bymiljøetaten Statens vegvesen		2004/35
	Pasopia	Ikke navn på avsender: Utvide rutetider buss 72B	Ruter		2004/35
	Mortensrudveien	Nisar Gondal: Mangler offentlig parkeringsplass fra Mortensrud senter til Ljabruveien. Besøkende ingen mulighet til å parkere noe sted. Enda vanskeligere for besøkende til Kantarellen sykehjem.	OBOS, USBL, Sameier Bymiljøetaten Sykehjemsetaten		2004/35
	Steinbråtveien/ Mortensrudveien	Desiree Buen Harrison: Dårlig sikt på høyreside av krysset på grunn av parkerte biler og lastebiler.	Bymiljøetaten Politiet Grunneier/forvalter		2004/35
	Mortensrudveien/ Gamle Bygdevei	Siv Selvik Hamre: Rundkjøring, eventuelt lysregulering. Kantklipping.	Bymiljøetaten		2004/35
	Lofsrudveien/ Lofsrudhøgda	Solfrid Nadden: Vinkelrett kryss, skilting av utkjørsel, gangfelt, fortau, skilting av gangfelt, parkering forbudt	Bymiljøetaten Politiet		2004/35
	Lofsrudveien/ Lofsrudhøgda	Anne Hval Ljønes: Forslag om fortau, fotgjengerfelt, speil,	Bymiljøetaten		2004/35

Tiltak nr	Vei/Område	Forslag	Ansvarlig myndighet	Status	Merknad/saksnr.
		<p>skilting og opparbeidelse av turvei. Kart som viser forslag til tiltak og kritiske steder.</p> <p>Fortau mellom holdeplassene til Brunas vei og Blakkens vei. Rydde vegetasjon fra Senter Syd til og med Blakkens vei/Lunhvilleveien. Redusere støy fra E6 og Ljabruveien – Støysvak asfalt. La buss 71E gå fra morgen til kveld. Infotavler på bussholdeplasser.</p>	<p>Bymiljøetaten Statens vegvesen Ruter</p>		2004/35

Hauketo/Prinsdal/Toppåsen/Liakollen/Asperud

Vei/Område	Forslag	Ansvarlig myndighet	Status	Merknad
Hauketo	<p>Thorbjørn Moberg: Trafikkflyt i krysset Hauketoveien/Nedre Prinsdals vei for å stoppe snikkjøringen i Lerdalsfaret/Øvre Prinsdals vei.</p>	Bymiljøetaten		2004/35
Hauketo	<p>Tony Mossberg: Farlig fotgjengerfelt i Ljabrudiagonalen ved Hauketo stasjon. Fartsregulering/innsnevring på dette stedet.</p>	Bymiljøetaten		2004/35
Hauketo	<p>Ken Nyholt, Prinsdal ambulanse: Bygge om lyskryss ved Nedre Prinsdals vei/Ljabrudiagonalen, Nedre Prinsdals vei/Hauketoveien, og Nedre Prinsdals vei/Ljabruveien til rundkjøringer for å redusere kø og gjennomkjøring på villaveiene som barn- og unge benytter til skolene.</p>	Bymiljøetaten		2004/35
Hauketoveien og Hauketokrysset	<p>Hauketo og Prinsdal Vel: 1. Fortau i Hauketoveien som vedtatt i Bystyrevedtak for Budsjett 2011. 2. Det settes opp parkering forbudt skilt ved innkjøring til Hauketosvingen. 3. Bedre organisering av inn- og utkjøring av Hauketo senter med skjermet gangvei for gående handlende. 4. Justering av lyset i Hauketokrysset til å prioritere gående. 5. Bedre fremkommelighet og utkjøring for busser fra Hauketo bussterminal retning sydover. 6. Det anlegges kollektivfelt for bedre framkommelighet for busser i Nedre Prinsdals vei og Ljabrudiagonalen.</p>	Bymiljøetaten Politi		2004/35
Hauketosvingen og Hauketoveien	<p>Kjell Martinsen: Parkering forbudt på begge sider av Hauketosvingen. Veivedlikehold Hauketoveien.</p>	Politi Bymiljøetaten		2004/35
Hauketoveien/Øvre Prinsdals vei	<p>Liv Jorunn Eriksen: Kjøring på gang- og sykkelvei, behov for beskjæring av vegetasjon, manglende</p>	Bymiljøetaten Politi	Henvendelsen videresendt til Bymiljøetaten og Oslo politidistrikt med anmodning om at de påpekte forholdene følges opp.	2004/35

Vei/Område	Forslag	Ansvarlig myndighet	Status	Merknad
	overholdelse av innkjøring forbudt skilt på gangveien som fører til Hauketo barnehage.			
Hauketoveien, Høydalsveien og Lerdalsfaret	Halvor Aspaas: Fortau og vedlikehold. Gjennomkjøring forbudt.	Bymiljøetaten Politiet		2004/35
Prinsdal skole	Kjersti Vågmo, rektor: Snuplass ved krysset Øvre Prinsdals vei, Høydalsveien og Kongeveien og ved innkjøring Hauketo skole. Gangsti i bakkant av skolens parkeringsplass. Forbedring av forhold i Høydalsveien. Det er utarbeidet en Skoleveiplan høsten 2012. Skoleveien er kartlagt og flere veier er nevnt.	Bymiljøetaten Utdanningsetaten Samarbeidsutvalg for sikring av skoleveier Politiet		2004/35
Skoleveier i nærområdet til Prinsdal skole	Hauketo og Prinsdal Vel: Øvre Prinsdals vei, Høydalsveien, Sponstuveien og Lerdalsfaret: 1. Parkering forbudt på den ene siden av veiene. 2. Tidspåbegrenset gjennomkjøring forbudt mellom kl. 07.00-09.00 opp Høydalsveien og Lerdalsfaret. 3. Fartsreducerende 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. Svingbom på Kongeveien som fartsreducerende tiltak for sykklister.	Bymiljøetaten Utdanningsetaten Samarbeidsutvalg for sikring av skoleveier Politiet		2004/35
Skoleveier i Nedre Prinsdal vest,	Hauketo og Prinsdal Vel: 1. Parkering forbudt på den ene siden av veiene Høgåsveien, Berglyveien og Sveaveien. 2. I krysset Berglyveien/Høgåsveien settes det opp tidspåbegrenset gjennomkjøring forbudt i Berglyveien mellom kl. 07.00-09.00.	Bymiljøetaten Utdanningsetaten Samarbeidsutvalg for sikring av skoleveier Politiet		2004/35
Nedre Prinsdals vei	Wenche Tellefsen Tetoka: 2 Fotobokser i Nedre Prinsdalsvei.	Bymiljøetaten Politiet		2004/35

Vei/Område	Forslag	Ansvarlig myndighet	Status	Merknad
Nedre Prinsdals vei og Prinsdal sentrum	<p>Hauketo og Prinsdal Vei:</p> <ol style="list-style-type: none"> To opphøyde gangfelt i Prinsdal senter: - et rett syd for lyskrysset Nedre Prinsdals vei/Høydalsveien gangfelt nord for bussholdeplassen ved ICA laget opphøyd. Mellom Prinsdal torg og syd for bussholdeplassen ved ICA anlegges en fartshump. En trafikkøy anlegges ved bussholdeplassen for å hindre forbikjøring av buss. Bedre løsninger på inn- og utkjøring til/fra Prinsdal torg. Utkjøring mot Nedre Prinsdals vei stenges. Lyskryssene tilrettelegges for folk med funksjonsnedsettelse, senkede fortauskanter, økt tidsintervall på lysene, samt lydsignal. Sykkelmerking i Nedre Prinsdals vei. Det settes opp fotoboks i bakken ned mot krysset Nedre Prinsdals vei/Høgåsveien. Fortau fra trapp til bussholdeplass ved krysset Nedre Prinsdals vei/Høgåsveien anlegges. Det settes opp to svingbommer på Kongeveien som fartsdempende tiltak av hensyn til skolebarn. 	Bymiljøetaten Politiet		2004/35
Nedre Prinsdals vei	<p>Lars Leirer:</p> <p>Reduksjon av trafikkmengde og støy. Bedre forholdene for fotgjengere. Fartshindrende tiltak på strekningen mellom Høydalsveien og Sponstuveien. Forbikjøring ved bussholdeplass.</p>	Bymiljøetaten		2004/35
Nedre Prinsdals vei mellom lyskryss Kiwi og Lerdal barnehage	<p>Ingvild Omdal Erichsen:</p> <p>Trafikksikkerhet fotgjengeroverganger. 40 km/t, fotobokser, innsnevring av vei, nytt lyskryss, bedre lys ved fotgjengeroverganger.</p>	Bymiljøetaten Politiet		2004/35
Nedre Prinsdals vei, Liakollveien	<p>Tor Bertil Namskau:</p> <p>Farlig kryss Høgåsveien/Nedre Prinsdals vei. Holmlia kollektivterminal. Forslag til</p>	Bymiljøetaten		2004/35

Veiområde	Forslag	Ansvarlig myndighet	Status	Merknad
	avstigningsplass på østsiden av togsporene.			
Toppåsen	Eirik Halmøy: Ringrutebuss/Sydringen. På og avstigningsramper i Toppåsveien. Forlengelse av Toppåsveien til Asperudveien.	Ruter Bymiljøetaten	Tidligere henvendelser ikke besvart av Ruter i forhold til ringrutebuss.	2004/35
Toppåsen	Karin Halvorsen: Rute 77B over Toppåsen.	Ruter		2004/35
Toppåsveien og Høgåsveien	Lisbeth Å. Meidell: 30 sone skilt, fartshumper, innsnevring, fartskontroller, fotobokser, spill, skilting av veikryss, parkering forbudt, stenge vei, fortau.	Bymiljøetaten Politiet		2004/35
Høgåsveien	Rune Åsgård: Miljøgate	Bymiljøetaten		2004/35
Høgåsveien, Toppåsveien, Asperudveien, Holmlia kollektivterminal, Liakollveien	Marianne Kluffen Hagen, leder av FAU Toppåsen skole: Flytte parkering forbudtskilt i Høgåsveien ved innsnevring/fotgjengerfelt til der veien har full bredde for bedre sikt. Smal kjørebane i Høgåsveien. Utvide veibredden for å unngå kjøring på fortau og lomme for av- og påstigning for elever som blir kjørt til skolen. Vikeplikt for kjøretøring ved hjelp av skilt 212 og 214. Fortau i Asperudveien mellom Lia barnehage og gangveien opp til Toppåsen skole. Fortau i Høgåsveien og Toppåsveien der bussen kjører. Holmlia kollektivterminal - Innskjærpe bruk av busslomme ved fotgjengerfelt. Benytte en lenger bak. Forbud mot ryggende busser i den delen av Liakollveien som er blindvei, samt bruk av hjelpemann ved dårlig sikt. Utvide krysset Høgåsveien/Liakollveien. Løse kø og kaos i Nedre Prinsdalsvei/Hauketokrysset ved å fullføre Ljabrudialen. I mellomtiden bedre trafikkavviklingen i Hauketokrysset.	Bymiljøetaten Politiet Ruter		
Asperudveien	Lia barnehage FAU v/Mia Roland: Fortau langs Asperudveien på strekningen mellom Asperudveien 51 og gangveien til Toppåsen. Veien har en krapp sving og	Bymiljøetaten		2004/35

	Vei/Område	Forslag	Ansvarlig myndighet	Status	Merknad
		<p>biler/busser kjører i relativt høy hastighet. Gangveien gjennom skogen er bratt og en omvei. Få benytter den. Barn velger å gå langs Asperudveien siden dette er den korteste veien.</p>			
	Toppåsen, Liakollveien Holmlia	<p>Anne Gulbrandsen: Høgåsveien smal og gjengrodd - Uttrygg å ferdes i. Fotoboks eller fartshumper og parkering på vinterstid i Liakollveien. Redusert rutetilbud 81B. Rutetilbud i helgene - Rute 80E og toget.</p>	Bymiljøetaten Ruter		2004/35
	Liakollveien	<p>Karin Halvorsen: Rute 77B over Toppåsen. Utvidelse av Liakollveien ved Holmlia så bussen får plass. Ønsker ikke innsnevring og humper i Høgåsveien mellom Toppåsveien og Nedre Prinsdals vei.</p>	Bymiljøetaten Ruter		2004/35
	Liakollveien	<p>Karin Halvorsen: Rute 77B Asperudåsen til Krummedike korresponderer veldig dårlig med kollektivtilbudet ved Holmlia stasjon. Bussene snur i Liakollveien. Hvorfor ikke ta med seg passasjerer når de allikevel kjører der.</p>	Ruter		2004/35
	Liakollveien	<p>Liv Jorunn Ulbrandt: Støy og luftforurensing fra busser som snur og står på tomgang ved Høgåsen borettslag.</p>	Bymiljøetaten Ruter		2004/35
	Holmlia kollektivterminal, Liakollen	<p>Liv Jorunn Ulbrandt: Fotgjengerfelt midt på brua, 40 km/t i Liakollveien, forbud mot tomgangskjøring ved begge holdeplassene i Liakollveien.</p>	Bymiljøetaten Ruter		2004/35
	Liakollveien	<p>Furulia borettslag: Innkjøring til Liakollveien uoversiktlig og trang. Burde være parkering forbudt langs Liakollveien og videre inn mot Krummedike, Obul og Furulia borettslag. Dårlig vei og fortau - dumper og hull. Dårlig nedsenket kantstein på fortau gjennomgående problem for rullestolbrukere. Dårlig drenering av flere gangveier rundt Holmlia gjør det ufremkommelig med rullestol.</p>	Bymiljøetaten Politiet Ruter		2004/35

	Vei/Område	Forslag	Ansvarlig myndighet	Status	Merknad
		<p>Kort tidsrom mellom avgangene på bussene ved kollektivterminalen, trange forhold, feilparkering av biler ved buss og tog overganger skaper meget trafikkfarlige situasjoner. Dårlig strødd og måkt på fortau inn mot Krummedike, Obul og Furulia borettslag.</p>			
	<p>Liakollveien, Høgåsveien</p>	<p>Liakollen borettslag: Høgåsveien er smal , fra krysset Toppåsveien til avkjøringen Holmsåsen. Ved møte med større biler eller lastebiler må fortauet benyttes som kjørefelt. Fra Høgåsveien 144 til kryss Liakollveien, delvis undergraving av vann, forholdsvis mye vaskebrekk i asfalten. Kan ved dyp undergraving være farlig, samt ødelegge kjøretøy. Regulert utkjøring fra nr. 48 rett ut i Høgåsveien ved fotgjengerovergang som benyttes av skolebarn til Toppåsen skole bør omreguleres til å ha utkjøring ut i Holmsåsen.</p> <p>Liakollveien har fått betydelig større trafikk etter at blant annet 79 bussen snur/tar pause i krysset Liakollveien/Høgåsveien. Dette fører til større slitasje på allerede slitt veidekke med mye sprekker, hull, samt svake veikanter i asfalten. Parkering og mye busstrafikk gjør Liakollveien trang - Utvide veien/flytte fortauet lengre ut? Legge til rette for bedre parkeringsmuligheter langs veien?</p>	<p>Bymiljøetaten Ruter</p>		<p>2004/35</p>
	<p>Liakollveien, Høgåsveien, Holmlia kollektivterminal</p>	<p>Tirilsletta borettslag: Bussholdeplassen på Holmlia er en tanke underdimensjonert. Ansamling av busser ved holdeplassen (broen over jernbanen og langs Liakollveien) og stor trafikk på et begrenset område har ført til et uoversiktlig trafikkbilde som er trafikkfarlig.</p> <p>Som en følge av økt kollektivtrafikk til/fra</p>	<p>Bymiljøetaten Ruter Politiet</p>		<p>2004/35</p>

Vei/Område	Forslag	Ansvarlig myndighet	Status	Merknad
	<p>Holmlia stasjon, har trafikken av busser som skal snu i krysset Liakollveien/Høgåsveien blitt mangedoblet. Sammen med utstrakt parkering langs Liakollveien skaper dette farlige situasjoner da veibredden ikke er dimensjonert for tre kjøretøy i bredden. På denne strekningen bør det vurderes å senke farten til høyest 50 km/t.</p> <p>Veiene mellom Nedre Prinsdals vei og Holmlia Senter (Høgåsveien/Liakollveien) har svært ulike fartsbegrensninger. En del strekninger er 30 km/t, mens resten er 60 km/t. Ønsker at det settes inn tiltak/fartskontroller/mer synlig politi i håp om at folk i større grad overholder fartsgrensen.</p>			
Hauketo/Prinsdal	Hauketo og Prinsdal Vel v/Liv Jorunn Eriksen: Invitasjon til åpent møte om bydelens trafikkløp.			2004/35

Holmlia

Tiltak nr	Vel/Område	Forslag	Ansvarlig myndighet	Status	Merknad
	Innspill til trafikkplanen fra borettslag og sameier på Holmlia og Stiftelsen Holmlia Nærmiljø	<p>Dyretårket borettslag: Dyretårket – Rundkjøring, bussholdeplass, passering, av- og påstigning buss, trafikk og parkering for kunder til butikk og legesenter, trafikk til og fra to garasjeanlegg og gjesteparkeringsplass skaper farlige situasjoner. Rundkjøringen mangler fortau, dårlig belysning. Manglende vedlikehold av kommunale gangveier og manglende rekkverk der det er bratt.</p> <p>Fjellund boligsameie: Vedlikehold av gangveien mellom senteret og svømme- og idrettshallen .</p> <p>Holmlia Senter 2 – Boligsameie: Uønsket parkering foran Meny og andre steder på senterets område hvor voksne og barn ferdes frem og tilbake til tog, buss, legekontor, skoler og barnehager. Senteret på Holmlia har i utgangspunktet vært betraktet som et bilfritt område med kun strengt nødvendig biltrafikk innenfor senterets område. Ønsker ikke biler som kjører og parkerer i forgjengerområdet store deler av dagen.</p> <p>Skovbakken borettslag: 1. Parkering forbudt skilt i HB fra Holmliaveien og ned til skolen. 2. Parkering forbudt i Ravnåsveien fra Holmliaveien til kirken. 3. Buss skur på Skovbakken sør og nord 4. Gangveien fra Holmlia senter og stigningen opp til gangfelt Ravnåsveien, stigningen er for bratt for blant annet rullestoler, bør utjevnes.</p> <p>Storfjellet borettslag:</p>	<p>Bymiljøetaten</p> <p>Bymiljøetaten</p> <p>OBOS Borettslag</p> <p>Bymiljøetaten Politiet</p>		2004/35

Tiltak nr	Vei/Område	Forslag	Ansvarlig myndighet	Status	Merknad
		<p>Ravnåsveien fra krysset Holmliaveien til kirken bør utvides slik at man får parkeringsmuligheter mot skogen. Ellers så må det være parkering forbudt, spesielt for kjøretøy over 3.5 tonn.</p> <p>Sløreåsen borettslag: Passende antall fartshumper mellom Sløreåsen 4 og Sløreåsen 33. Gangfelt over veien mellom Sløreåsen 4 og 19.</p> <p>Egil Paulsen, bussjåfør: Holmlia stasjon - Kryssing av veien i forbindelse med overgang mellom linje 80 og 79 skaper farlige trafiksituasjoner. Dette kan bedres enkelt ved at man går tilbake til det gamle systemet der linje 79 kjører videre som linje 80 til Åsbråten.</p> <p>Holmliaveien - Grunnforholdene er meget dårlige på grunn av telehiv. Kjøres det fortere enn 20-25 km/t på stedet risikeres det personskade på grunn av at passasjerene kastes opp i luften. Påkjøringsrampe til Ljabrudiaogalen ved Sløreåsen, retning sentrum, har også samme problem.</p> <p>Trær og busker - Ravnåsveien, Hallagerbakken, Høgåsveien ned mellom Berglyveien og Prinsdalsbakken ,og Asperudveien mellom stasjonen og Lerdal har store trær som bør kappes ned da bussen må kutte svingene.</p> <p>Ravnåsveien - Gate hvor det må bli parkering forbudt. Når to busser møtes må den ene på fortauet. Det er en stor parkeringsplass ved Holmlia kirke der man kan parkere, men dette forutsetter at kommunen får belyst plassen.</p>	<p>Bymiljøetaten Politiet Grunneier</p> <p>Bymiljøetaten</p> <p>Ruter</p> <p>Bymiljøetaten</p> <p>Bymiljøetaten</p> <p>Politiet Kirken</p>		

Tiltak nr	Vei/Område	Forslag	Ansvarlig myndighet	Status	Merknad
		<p>Ingen tør å parkere der i mørket på grunn av frykt for innbrudd og skader på kjøretøy.</p> <p>Stiftelsen Holmlia Nærmiljø: Har mottatt mange henvendelser om forholdene på bussholdeplassene. I tillegg til bilder som illustrerer situasjonen har de laget et forslag til leskur med benk og søppelkasse.</p> <p>Barbara Czapp: Nordåsveien er trang, med parkerte biler, busser som bruker stor plass, uoversiktelige svinger og hull som bilene kjører slalom mellom.</p> <p>Ber kommunen å asfaltere hele Nordåsveien, og kanskje gjøre noe med bilene som parkerer ved veien.</p>	<p>Bymiljøetaten</p> <p>Bymiljøetaten</p>		
	Holmlia kollektivterminal	<p>Leif Inge Sandvik: Bussrute 77. Av- og påstigningsforhold for funksjonshemmede i forbindelse med buss- og sjåførbytte.</p> <p>Line Østhagen: Holmliaveien - Rundkjøring i kryssene inn til Ravnåsveien og Hallagerbakken. Belysning og beskjæring langs gangveiene på Holmlia. Manglende belysning i oppkjørselen til Nordre Ås barnehage.</p>	<p>Ruter Bymiljøetaten</p> <p>Bymiljøetaten</p>	<p>Følges opp med brev til Ruter fra Råd for funksjonshemmede?</p>	<p>2004/35</p> <p>2004/35</p>
	Nordåsveien, stikkvei til Lusetjern skole, gangveien mellom Holmlia skole/Idrettshall og grusbanen samt Lusetjern skole og grusbanen	<p>FAU Lusetjern skole: Gangfelt over stikkveien som fører inn til skoleområdet/parkeringsplassen. Skilte ved innkjøringen fra Nordåsveien med "Kjør forsiktig, barn leker" etc. Kjøring på gangveier - Gangveien mellom Holmlia skole/Idrettshall og grusbanen samt Gangveien mellom Lusetjern skole og grusbanen stenges med bommer.</p>	<p>Bymiljøetaten</p>		<p>2004/35</p>

Bjørndal

Tiltak nr	Vei/Område	Forslag	Ansvarlig myndighet	Status	Merknad
	Slimeveien og Hauketo/Holmlia og Åsbråten	Wimifred Echem: Ekstra buss fra Bjørndal til Hauketo i tillegg til 77 bussen. 15 minutters rute for 80 bussen mellom Holmlia og Åsbråten.	Ruter		2004/35
	Bjørndal	Erik F. Haagensen: 77 bussen. Kollektivfelt fra Bjørnerud til Hauketo.	Ruter Bymiljøetaten		2004/35
	Bjørndal	Bjørndal boligsammenslutning v/Ole Søberg: Rundkjøring krysset Slimeveien/Bjørnåsveien/Nytordeveien. Sikring av gangvei for myke trafikanter langs Slimeveien 2, 4, 6. Trafikksikkerhet i Slimeveien ved Bjørnholt skole må forbedres. Trafikksikkerhet i Bjørnåsveien – Sikre krysningspunkter og parkering forbudt soner. Løsning for fotgjengere i krysset Åslandveien/Trollstien/Åslandshellinga. Kollektivfelt langs Ljabruveien mot Hauketo. Flere avganger med ekspressbuss til Oslo sentrum. Kollektivfelt langs E6 fra Klemetsrud til Ryen. Trikkeløsning mellom Hauketo, Bjørndal og Gjersrud-Stensrud. Alternativ adkomst til Bjørndal.	Bymiljøetaten Statens vegvesen Politiet Ruter		2004/35
	Bjørndal	Heidi Vargeid: Kryssing av Slimeveien ved Bjørnholt skole. Fortau fra Slimeveien opp til Bjørndal skole. Fortau mellom Granberg senter og Idrettsplassen/Moskeen. Krysset Ljabruveien og Slimeveien farlig i rushtiden. Kun en vei inn og ut av området. Infrastrukturen ikke fulgt utbyggingen.	Bymiljøetaten		2004/35

Bjørnåsveien, Slimeveien	Åsta Bjerkestrand: Bjørnåsveien skolevei. Skilting av 30 sonen. Parkering forbudt skilt fra krysset ved Grevlinglia til krysset ved Elgtråkket. Kollektivtransport. Sikkerhetsrisiko – en vei ut fra Bjørndalsområdet. Manglende vedlikehold og brøyting av undergang i Slimveien.	Bymiljøetaten Politiet Ruter	2004/35
Mina Beiteplukks vei, Slimeveien	Elisabeth Slinning: Rydde vegetasjon ved Mina Beiteplukks vei. Fartskontroller/ending av fortssone til 40 km/t. Innsnevring/fartshumper. Skilt som varsler veikryss.	Bymiljøetaten Politiet	2004/35
Slimeveien, Taranrød barnehage - Åslandhellinga	Anne Schelderup: Uoversiktlig, og skjult 30 sone skilt på grunn av parkerte busser. Skilting barn ferdes/skolevei. Forkjørrett.	Bymiljøetaten	2004/35
Snipemyrveien, Meklenborgveien	Høy hastighet i 30 sonen. Fartshumper i Snipemyrveien og Meklenborgveien.	Bymiljøetaten	2004/35

Generelt bydelen

Tiltak nr	Vei/Område	Forslag	Ansvarlig myndighet	Status	Merknad
	Generelt bydelen	Carina Louise Berg: Innfartsparkering, flere togavganger og større tog. Buss og togavganger korresponderer ikke. Belysning. Vedlikehold gangveier. Fartshumper. Vedlikehold av holdeplasser, utbedringer og søppeltømming.	Jernbaneverket/Statens vegvesen Ruter Bymiljøetaten		2004/35
	Generelt bydelen	Oppegård kommune: Snakk om å utvide innfartsparkeringen ved Rosenholm. Gang- og sykkelvei forbindelser på tvers av bygrense, samt markaforbindelser. Oppegård skal bygge gang- og sykkelvei ved Mastemyr hotell. Hva med strekning i Oslo.	Bymiljøetaten Statens vegvesen		2004/35
	Generelt bydelen	Bydel Øststjø: Gode fellesløsninger, særlig med tanke på Mosevei/Manglerudtunnel og kommende utbygging av Gjersrud-Stensrud. Sykkelmotorvei langs E6 fra Ryen til bygrensa.	Statens vegvesen Bymiljøetaten		2004/35
	Generelt bydelen	Bydel Nordstrand: Positiv til en åpen prosess med innspill og medvirkning fra starten av. Bydel Nordstrand og Bydel Søndre Nordstrand er avhengige av at det finnes gode og sammenhengende løsninger på flere områder. Dette gjelder spesielt: - gjennomgangstrafikk, - sykkeltraseer, - kollektivtrafikk, knutepunkter og park-/ride løsninger. Barn er utsatt i trafikken. Løsninger bør utformes med fokus på barns sikkerhet, ikke minst gjelder dette skoleveiene. Anbefaler at barnas forhold settes opp som eget punkt i temaoversikten.			
	Generelt bydelen	Jens B. Bergman: Gjennomgangstrafikk Nordstrandplatået. Helhetlig tenkning Nordstrand/Søndre Nordstrand. Trafikk ut av boligområdene, over på hovedveiene.			2004/35

Trafikkplan - Oppsummering av temaer som ble drøftet i forbindelse med møtet mellom bydelen og nabo bydelene og nabokommuner 16.4.2013

- Gjersrud-Stensrud – Befolkningsvekst og transportbehov
- Trafikkvekst som en følge av fortsatt Mortensrud utbygging – Utfordringer knyttet til kapasitet på veinett og parkeringsdekning
- Gjennomgangstrafikk Prinsdal/Hauketo skaper store trafikkutfordringer
- Struping av Hauketo ikke aktuelt sett fra Bydel Nordstrand
- Knutepunktutvikling av Hauketo
- Knutepunktutvikling av Rosenholm
- Sæther utbyggingen
- Inndeling av veier i Nordstrand: Hovedveier (E6 og E18), Lokale samleveier, boligveier
- Gang- og sykkelvei langs Mosseveien
- Sykkelvei i Kongsveien
- Ljabrudiagonalen - Kollektivfelt for buss fra Holmlia til Hauketo
- Kollektivfelt E6 Klemetsrud – Ryen
- Oslo pakke 3
- Realisering av Ljabrudiagonalen 2 – Vil bilistene benytte seg av denne når de møter trafikken på E6
- Staten ønsker å sluse trafikken inn på E6
- Trafikken pumpes lengre inn i byen - Bjørvika har begrenset kapasitet
- Manglerudtunnelen er i hovedsak et miljøtiltak, men vil også være en kapasitetsforbedring
- Mosseveitunnel
- Samle E6 og E18 ved Vinterbro – Mer trafikk inn på E6 ikke løsningen i forhold til å få bukt med trafikken?
- Gods på bane – I dag ikke konkurransedyktig i forhold til biltransport – Andelen gått ned – Plassering av terminaler
- Bryndiagonal – Alnabruterminalen
- Follobanen - Sikkerhetsrisiko med godstog og persontog i samme tunnel
- Bomringen og tunneler skaper trafikk mønstre
- Ytre vei for å lede trafikken utenom byen
- Forlengelse av Ljabrudiagonalen/t-bane Mortensrud – Gjersrud/Stensrud
- Manglende tversgående forbindelser i Bydel Søndre Nordstrand
- Kollektivtrafikk og flaskehals – fremkommelighetstiltak/tunnel
- Økt hastighet t-bane
- Det jobbes med en strategiplan i forhold til båttransport/ferjer – Kan redusere trafikken på veiene

- Sykkelvei gjennom Prinsdal
- Sykkelvei langs E6
- Sikre skoleveier
- Follobanen – Innfartsparkering Taraldrud
- Sats på innfartsparkeringer
- Parkeringsnormen for bolig og næring– Se på denne på nytt – Bruk av parkeringsnorm for indre by i ytre by skaper utfordringer - Holtet
- Vintervedlikehold, fjerning av hensatte biler og campingvognar som opptar parkeringsplasser – Innføring av datoparkering – Vellykket i Bydel Østensjø (9-17)
- Dialog med utbyggere i forhold til parkeringsdekning
- I Ski kommune er det konsekvent 2 biloppstillingsplasser
- Østensjø har mottatt flest innspill på trafiksikkerhet
- Samarbeide om å bedre kollektivtilbudet – Økte midler til satsing – i 2012 ingen uttelling til Oslo
- Regionalt plansamarbeid Oslo og Akershus
- Regjeringen ikke fornøyd med at Oslo ikke har innført rushtidsavgift

Mange sammenfallende problemer. Bydelene utarbeider egne planer, men samles om et strategidokument for de områdene der det er enighet. Alle ønsket fortsatt samarbeid og dialog.

Etter høring av bydelens plan følges dette opp med et møte med nabobydelene og nabokommuner.

Trafikkplan for Bydel Søndre Nordstrand (brev sendt 14.02.2014) – Innspill i forbindelse med Høring 17.02.2014 – 25.04.2014

Dal/Brenna/Mortensrud/Lofsrud/Klemetsrud

Tiltak nr	Vei/Område	Forslag	Ansvarlig myndighet	Status	Merknad/saksnr.
	Helga Vaneks vei, Mortensrudveien	Leif Olsen: Jordvoll hindrer sikt og skaper farlige situasjoner i krysset Helga Vaneks vei/Mortensrudveien. Ønsker av den grunn at noe av vollen fjernes.	Bymiljøetaten Grunneier		2004/35
	Mortensrudveien, Stenbråtveien, Marta Steinsviks vei	Mikkelsgrenda borettslag v/Romny Ruud: Krysset Stenbråtveien/Mortensrudveien er uoversiktlig. «Villparkering» reduserer også sikten ytterligere. Trafikken i krysset vil øke når OBOS og Block Watne ferdigstiller byggeprosjekter. Stenbråtveien benyttes også som tilkjøringsvei for to barnehager. Ønsker derfor rundkjøring i dette krysset og tiltak i forhold til «villparkering». Det er også mye gateparkering i Marta Steinsviks vei som tidvis reduserer fremkommeligheten alvorlig. Ønsker fortau i Stenbråtveien.	Bymiljøetaten Grunneier i forhold til å sperre av «villparkeringsområde» Rekkefølgekrav		2004/35
	Kollektivfelt E6, Bussrute 72B, Gamle bygdevei, Dalsåsen, Gangvei fra Dal	Brenna Vel: Støtter spesielt: <ul style="list-style-type: none"> • Utbygging av kollektivfelt fra Ryen til Klemetsrud • Økt busskapasitet utover gjeldende tilbud på bussrute 72B • Rundkjøring ved Gamle bygdevei (på toppen ved Shell) • Mini-rundkjøring fra Dalsåsen til nordgående rampe møte sentrum Ønske tidligere innspill hadde fått	Statens vegvesen Ruter Bymiljøetaten		2004/35

Tiltak nr	Vei/Område	Forslag	Ansvarlig myndighet	Status	Merknad/saksnr.
		<p>større fokus i planarbeidet. I særlig grad behovet for oppgradering av gangveien fra Dal opp mot fotgjengerbroen.</p>			

Hauketo/Prinsdal/Toppåsen/Liakollen/Asperud

Tiltak nr	Vei/Område	Forslag	Ansvarlig myndighet	Status	Merknad/saksnr.
	Krummedike	Anne Gulbrandsen: Busstilbud til Krummedike – 77B. Manglende korrespondanse med 80A som har avgang samme tid. Foreslår sammenhengende rute Asperud og Krummedike. Ønsker tidligere rutetilbud fra 77B tilbake.	Ruter		2004/35
	Hauketo/Prinsdal	Jan Nordahl: Dagens toglinje bør få forstadsbanestatus med hyppige avganger mellom Oslo og Ski. Fra Hauketo bør det etableres en sidebane til Gjersrud-Stensrud. Park and Ride parkeringen bør bygges ut ytterligere. Steinhvelvbroen bør stenges for motorisert trafikk og være forbeholdt gående og syklende som en naturlig forlengelse av Ljabrubakken. Det etableres en ny veitrase direkte fra Ekebergveien til Nedre Prinsdalsvei. Dette kan løses ved at krysset Ekebergveien/Ljabruveien får rundkjøring med forbindelse til ny bro over Ljanselva og ytterligere en rundkjøring på Hauketo siden. Bussfelt på strekningen mellom Lerdal og Hauketo. Sammenhengende og trygt sykkeltilbud langs Nedre Prinsdals vei. Hauketoveien gjøres enveiskjørt mellom Øvre Prinsdals vei og Nedre Prinsdals vei. Tillatt kjøretning bør bli sydover. Man bør samtidig vurdere om Høydalsveien skal gjøres enveiskjørt nedover mellom Sponstuveien og Nedre Prinsdalsvei. Tunnel som tar trafikken fra	Jernbaneløst NSB Ruter Bymiljøetaten Statens vegvesen Krav om felles planlegging – Plan- og bygningsetaten		2004/35

Tiltak nr	Vei/Område	Forslag	Ansvarlig myndighet	Status	Merknad/saksnr.
		Ljabrudiagonalen og Nedre Prinsdals vei nordøstover til E6.			
	Hauketo og Prinsdal	Hauketo og Prinsdal Vel er godt fornøyd med bydelens trafikkplan. Den gir en god beskrivelse av de trafikkproblemene som er skissert tidligere av velforeningen. Velforeningen fremmer forslag til enkelte endringer og tilføyelser i trafikkplanen.			

Holmlia

Tiltak nr	Vei/Område	Forslag	Ansvarlig myndighet	Status	Merknad/saksnr.
	Holmlia kollektivterminal, Buss 80E	Martin Danel: Stiller spørsmål ved busstilbud sett opp mot kapasiteten til kollektivterminalen. Ønsker ikke at buss 80E fjernes. Med stadige forsinkelser, innstillinger og stappfulle tog, kan ikke tog bli eneste mulighet til å reise direkte fra Holmlia til sentrum.	Ruter		2004/35
	Ravnåsveien	Gamlelinja borettslag: Parkering i Ravnåsveien, særlig strekningen fra kirken til Holmliaveien skaper dårlig sikt og trang veibane. Dette forsterkes om vinteren med brøytekanter. Trang veibane gjør at kjøretøy benytter fortau, og det har allerede vært flere møteulykker. Enten må det bli parkering forbudt i den berørte delen av veien, eller så må veien utvides slik at det blir plass til passerende kjøretøyer.	Politiet Bymiljøetaten		
	Ravnåsveien, kollektivtilbud, støyskjerming, belysning	Skovbakken borettslag: Beholde buss 80E, også gjennom Holmlia senter/stasjon. Busskur, om mulig med sittebenker på Skovbakken nord og sør. Utvide og belyse parkeringsplass ved Holmlia kirke og delvis tillate «fri» parkering – Nå kun til kirkens besøkende. Utvide Ravnåsveien (til parkering), eller parkeringsforbud for kjøretøy over 3,5 tonn. Bedre lys/markering/skilting av gangfelt på Ravnåsveien ved NAV. Oppgradere gangveibelysning sør for Ravnåsveien 1.	Ruter Bymiljøetaten Kirken Jernbaneverket		

Tiltak nr	Vei/Område	Forslag	Ansvarlig myndighet	Status	Merknad/saksnr.
		<p>Støyskjerm ved sporveksel, ca. 200-300 meter fra Holmlia stasjon mot Oslo, på grunn av støy når togene skifter spor.</p> <p>Parkeringsmulighet på Holmliaveien mellom Ravnåsveien og trafikkløys til Holmlia senter.</p> <p>Med redusert kollektivtransport (buss 80E fjernes fra Holmlia senter) og meget sårbart togtilbud blir parkeringsproblemene bare større.</p>			
	Hallagerbakken	<p>Hallagerbakken borettslag: Mange biler kjører for fort, og mange korttidsparkerer på ulovlige og lite hensiktsmessige måter i forbindelse med levering/henting til skolen. Veien blir ikke ryddet godt for snø av kommunen.</p> <p>Parkeringsforholdene kan bedres ved at veien opp bakken ved skolen til borettslaget blir bredere og det etableres flere parkeringsmuligheter i tilknytning til de nævrende to parkeringsområdene på motsatt side av skolen.</p> <p>Taxier og busser som frakter brukere til dagsenteret parkerer på gangveien slik at elever til og fra Hallagerbakken skole må ut i veien for å passere, særlig om vinteren er fremkommeligheten vanskelig. Det bør vurderes å skilte gangvei og fjerne/endre kant og rabatt mellom kjørevei og gangvei foran inngangen til dagsenteret for å gi plass til oppmerket korttidsparkerer for av og påstigning for brukerne. En løsning må også</p>	<p>Bymijøetaten</p> <p>Politiet</p> <p>Grunneiere</p> <p>Transportører</p> <p>Virksomheter</p> <p>Renovasjonsetaten</p>		

Tiltak nr	Vei/Område	Forslag	Ansvarlig myndighet	Status	Merknad/saksnr.
		<p>finnes for parkering foran inngangen til den tilrettelegte avdelingen «Indigo» på Hallagerbakken skole.</p> <p>Det foreslås opparbeidelse av fortau i Hallagerbakken og parkering forbudt langs hele veien fra borettslaget til Holmliaveien. Veien er smal og i dårlig stand, og det bør beskjæres vegetasjon, særlig ved utkjøringen til Holmliaveien på grunn av dårlig sikt.</p> <p>Skilting av fartsgrenser og barn leker/skolebarn i området har ikke ført fram med myndighetene.</p> <p>Borettslaget kan ikke se at full utbygging av Ljabrudiagonalen er utredet med tanke på belastninger knyttet til støv og støv, og det pekes på at verneområdet for Ljanselva vil bli skadelidende. Det vises også til at Ljabrudiagonalen ikke lenger er en del av Nasjonal Transportplan.</p> <p>Bussholdeplassen Sløreåsen (på Hallagerbakken siden) må belyses og beskjæres langt bedre for å styrke passasjerers trygghet. Tilsvarende bør man fjerne glassconteinere/klesconteinere ved bussholdeplassen ved Joker butikken.</p>			
	Holmlia kollektivterminal, Holmlia senter, Holmliaveien	<p>OBOS Forretningsbygg AS v/Kjell B. Bjørke:</p> <p>Det bør merkes opp minimum en fotgjengerovergang til på vestsiden av broen. En bør vurdere å utforme knutepunktet slik at all kjøring skjer på fotgengeres premisser og hastigheten bør ikke være høyere enn 30 km/t. Alternativet er lysregulert overgang i</p>	Bymiljøetaten Eventuelt planarbeid		

Tiltak nr	Vei/Område	Forslag	Ansvarlig myndighet	Status	Merknad/saksnr.
		<p>hver ende av broen.</p> <p>Hele veistrekket mellom Holmlia stasjon og Esso/Rema 1000 bør reduseres til 40 km/t. Dette vil kunne gi mulighet for en ny avkjørsel og varemottak til Holmlia senter ved en utvidelse. Nye sykkelfelt langs veien på ene eller begge sider kombinert med flere forgjengeroverganger, spesielt i sør, burde hjelpe fremkommeligheten og veikryssing for myke trafikanter.</p>			

Bjørndal

Tiltak nr	Vei/Område	Forslag	Ansvarlig myndighet	Status	Merknad/saksnr.
	Slimeveien	<p>FAU ved Bjørnholt skole (ungdomsskolen) v/Erik Logstein:</p> <p>For å unngå kryssing av Slimeveien kan mulige løsninger være å flytte bussholdeplassen opp mot Rema 1000 og få laget gangbru ned til skolen. Et annet alternativ er å flytte bussholdeplassen til Luhnveileien og lage trapp og gangvei opp til skolen. Opprinnelig var det meningen å lage busstrase gjennom skolen og ned til Luhnveileien. I dag stanser veien i rundkjøringen ved ungdomsskolen.</p> <p>Ansatte og elever ønsker å få buss 71E til å stoppe ved Bjørnholt når ruten returnerer til byen på ettermiddagen. Det kan avlaste de andre bussrutene og skape bedre vilkår for alle brukere.</p>	Bymiljøetaten Ruter		2004/35
	Bjørnåsveien	<p>Seterbråten skole v/ rektor Kristin S Lyngstad og inspektør Åsta Bjørkestrand:</p> <p>Forlengte Bjørnåsveien til Ljåbruveien via Bjørndal gård.</p> <p>Fortau på begge sider og fotgjengerfelt ved Bjørnåsen barnehage og ved stien opp til Meklenborg.</p> <p>Støtter forslaget om ekstra bussrute som går fra Mortensrud til Seterbråten. Skolen har vært i kontakt med Ruter som mente dette kan realiseres fra januar 2015. Dette vil redusere trafikken, spesielt morgen og ettermiddag, i Bjørnåsveien forbi skolen.</p>	Bymiljøetaten Ruter		2004/35
	Bjørndal	<p>Bjørndal boligsammenslutning: Kommentarer med prioritering av trafikksikkerhetstiltak:</p>	Bymiljøetaten Statens vegvesen		

Tiltak nr	Vei/Område	Forslag	Ansvarlig myndighet	Status	Merknad/saksnr.
		<p>Trafikken er skilt med biltrafikk i Slimeveien og gang- og sykkelveier parallelt i boligområdene. Denne delingen må opprettholdes og gangtrafikk må unngås i Slimeveien. Undergangene under Slimeveien er imidlertid ikke tilrettelagt på de gåendes premisser. Disse krysningspunktene må endres slik at de gående sluses på en fornuftig og trygg måte.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tiltak for å hindre kryssing av Slimeveien ved Bjørnholt skole (skolevei) 2. Sikring av gangveien (skolevei) langs Slimeveien 2-6 3. Rundkjøring i krysset Slimeveien/Bjørnåsvveien/Nyjordeveien (inkl. sikring for gående) 4. Sikring av Bjørnåsvveien som skolevei 5. Fortau fra bussholdeplassen ved Bjørndal senter til Seterbråtveien 6. Løsning for fotgjengere i krysset Slimeveien/Trollstien/Åslandveien 7. Alternativ adkomstvei til Bjørndal 8. Rundkjøring i krysset Ljåbruveien/Slimeveien <p>Kommentarer med prioritering av kollektivtiltak: Hauketo stasjon må bygges ut som trafikknutepunkt for hele bydelen. Aktualiseres når kapasitet frigjøres med Follobanen.</p> <p>Før utbyggingen av Gjersrud/Stensrud må det etableres en skinnegående kollektivløsning for å unngå kaos i trafikken inn mot sentrum. For å få best samfunnsøkonomisk effekt må</p>	Ruter Jernbaneverket		

Tiltak nr	Vei/Område	Forslag	Ansvarlig myndighet	Status	Merknad/saksnr.
		<p>det velges en trase til/fra Hauketo.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Kollektivfelt langs Ljabruveien fra Bjørnerud til Hauketo 2. Kollektivfelt langs E6 fra Klemetsrud til Ryen 3. Kollektivfelt langs E6 fra Ryen til Klemetsrud 4. Skinnegående løsning Hauketo-Bjørndal-Gjersrud/Stensrud 5. Økt frekvens på bussene i rushtiden 6. Bussrute til Seterbråten <p>Det gis også kommentarer til tabell over kollektivtilbud.</p>			

Gjersrud/Stensrud

Tiltak nr	Vei/Område	Forslag	Ansvarlig myndighet	Status	Merknad/saksnr.
	Åsland	Lille Stensrud Grunneierlag v/Kari Øvland: Innfartsparkering på Åsland. Jernbanestasjon ved Åsland på linje med løsningsen i Holmestrand	Jernbaneverket		2004/35

Generelt bydelen

Tiltak nr	Vei/Område	Forslag	Ansvarlig myndighet	Status	Merknad
	Generelt bydelen	<p>Råd for integrering og mangfold i Bydel Søndre Nordstrand:</p> <p>Bemerket at det er en god plan med mange konkrete tiltak. Rådet ønsker at tiltakene, spesielt rundt skolene prioriteres. Samtidig er det også viktig å vektlegge god dekning av offentlig transport, og forslaget om flere avganger for buss, tog og t-bane understrekes som viktig.</p>	<p>Bymiljøetaten/ Utdanningsetaten/ Samarbeidsutvalg for sikring av skoleveier</p> <p>Ruter</p>		2004/35
	Generelt bydelen	<p>Bydelsutvalget i Bydel Nordstrand:</p> <p>Trafikkplanen peker på mange utbedrings- og oppgraderingsmuligheter i bydelen og identifiserer mange av de samme problemområdene som Bydel Nordstrand når det gjelder trafikk. Ikke minst gjelder dette gjennomgangstrafikk, gode løsninger for kollektivtransport og fremtidsrettede løsninger som krever store investeringer, eksempelvis løsninger for de store gjennomfartsårene.</p> <p>Bydelsutvalget ser at Hauketo-området har helt spesielle trafikkproblemer. Det anbefales at trafikk fra Nedre Prinsdals vei og Ljabrudiagonalen samles ved Hauketo og går ned i en tunnel som ledes nordstover til E6.</p> <p>For å få flere til å foretrekke sykkel som fremkommingsmiddel, bør det sikres trygge, effektive og sammenhengende sykkeltraseer.</p>			

