

Oslo, 20. juni 2017

Fylkesmannen i Oslo og Akershus
fmoapostmottak@fylkemannen.no
e-post 2 sider

VI VIL BLI HØRT: SYKKEL – P-PLASSER - BEBOERPARKERING

Samarbeid med beboere

Det er neppe uenighet om at det er gunstig for et samfunn at folk får gitt uttrykk for sine meninger før politikere fattet vedtak. I følge artikkel i nettavisen Vårt Oslo må det utføres tiltak som kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn før man kan kreve reguleringsplan, Plan- og bygningsloven § 12,1. Skarpskodde jurister diskuterer om fjerning av mange hundre p-plasser i Frogner bydel og innføring av mange nye sykkelstier gir grunnlag for reguleringsplan. Vi håper det er slik. For oss står det klart at dette får vesentlige virkninger for miljø og samfunn. En reguleringsbehandling åpner for en grundig og bred behandling av saken. Sykkellentusiaster, gående, barn og ungdom, de eldre, lokalpolitikere, skoler, barnehager, næringsliv, Ruter og alle som ønsker, får anledning til å fremføre sine argumenter. Vellene ønsker ikke at spissfindige juridiske argumenter skal stå i veien for en demokratisk og fornuftig saksbehandling. Velmedlemmer kan ha forskjellige meninger, men langt de fleste vil at alle skal komme til orde.

Vesentlige virkninger for miljøet

I utgangspunktet er vellene positivt innstilt til sykkelstier og økt sykkelbruk. Det er utelukkende bra hvis man kan få til helsefremmende sykkelbruk og mindre forurensning fra bilbruk. Vårt hovedkriterium for sykkelstier er at de skal være sikrere for syklistene og ikke medføre økt skadefare for gående. Vi har ikke sett noen utredninger om dette, som er et kjernepunkt, når vi ønsker å øke sykkelbruken. Vi vektlegger at økt bruk av sykkel ikke er aktuelt for de mest utsatte trafikantgrupper: Eldre, funksjonshemmede og skolebarn. Disse grupper er i stor grad avhengig av bilbruk i hverdagen. Det var skuffende at leder for sykkelprosjektet på opplysningsmøte på Oslo Handelsgymnasium tydeligvis var ukjent med den omfattende rapporten fra Legevakten om sykkelskader. En flerdobling av sykkelstier i Frogner bydel uten at dette for oss viktigste aspekt er vurdert, er useriøs og farlig. Vi anbefaler at fagfolk gransker de fremsatte forslag. Helsedirektoratets og Statens Vegvesens rapport fra Oslo skadelegevakt i 2014 om sykkelskader (2184 skadde personer) og samlet 10 000 antatte sykkelskader, burde kunne gi bakgrunn for forslag som minsker skadeomfanget. Det er skremmende stort. Personskadedata fra Helsedirektoratet viste at 44,6% av alle veitrafikkulykker i 2015 med skade, skjedde med sykkel (som bare sto for 5% bruk), en ekstrem overrepresentasjon. I tillegg er underrapporteringen fra sykkelskader i følge Transportøkonomisk Institutt betydelig. At doblet sykkelbruk og manglende vurderinger av bl. a. skadeomfang har vesentlige virkninger for miljøet, bør det ikke herske tvil om. At sykkelskader oftest er egenpåførte (over 70%) sier noe om Norges mangel på sykkelkultur. Vi har antagelig alle sviktet på dette område. Når vi ønsker mer syklisme, må vi også være villig til å bruke betydelige offentlige ressurser for å oppnå resultater. Det skjer ikke. Vi mangler både opplæring, utdanning og håndheving. Ett eksempel: I København, der de faktisk har sykkelkultur, bøtelegges 18000 syklistar årlig, i Oslo mindre enn 200.

Bilbruk – parkering – beboerparkering

Vellene ser meget positivt på omlegging til utslippsfrie biler som både stat og kommune belønner. Dette og et meget godt utbygget kollektivtilbud er hovedårsaken til at biltettheten i Oslo er lav, kollektivbruken øker og luftkvaliteten bedres. Man har hatt stor suksess med å få bilbrukere til å konvertere til kollektivtrafikk. Intet er sikrere for trafikanter enn kollektivbruk, i motsetning til sykkelbruk som er langt det farligste. Vellene liker derfor ikke at man fjerner stoppesteder, vi tror dette har motsatt virkning. Vellene er også mer positive til den lokale, rolige, sykkelbruk fremfor fartssøkende, gjennomkjørende "fremmedsyklister". På tross av økt kollektivbruk minsker ikke antall biler i Oslo, dvs. at behovet for p-plasser ikke synker. Dette skyldes økningen i bruk av elbil. Vellene tror at en videreføring av de positive virkemidler fremdeles er riktig. Den største bilbrukergruppe i Oslo er foreldre med barn. Alle skjønner hvorfor. En annen viktig brukergruppe er eldre og andre som pga nedsatt funksjonsevne trenger bil. En hardhendt fjerning av p-plasser, vil ramme svake grupper. Ekstreme priser på parkering og parkeringstider som krever ekstra bilkjøring, tror vi ikke har en god miljøeffekt. Langt over 90% av bilparken er fremdeles utslippsbiler og sirkulering av disse på jakt etter p-plass er ikke miljøfremmende. Folk har ikke forståelse for at lange strekninger (uten sykkelstier) der man før parkerte, nå står tomme og har parkering forbudt, for eksempel gatene rundt Uranienborg kirke. Når man vet at private plasser koster hundretusener, ergrer det folk at vår felles grunn ikke benyttes fornuftig. Vår oppfatning er at langt de fleste som har bil investerer i denne fordi man har et reelt behov. De som ikke har behov greier seg uten. Et tegn på dette er at unge, barnløse og spreke ofte finner ut at de greier seg uten bil. Beboerparkering vil hjelpe for bydelens innbyggere. Den har vært etterspurt i flere år. Vi ønsker innføring av beboerparkering i høst og vurdering/justering av tiltaket etter ett års tid. En tidobling av prisen for beboertillatelse aksepterer man, men røde, øde og ubrukte tidligere p-plasser til sykkelbruk, blir tom symbolpolitikk. Trafikktellinger, behovsanalyser og samfunnsøkonomisk effekt har i årtier vært basis for beslutninger om veibruk. Dette må også gjelde sykkelstier og parkering. Beboerparkering med sterk innskrenkning av plasser er ikke i beboernes interesse. Beboerparkering og dens virkninger bør være en naturlig del i en planprosess, der alle involverte får uttale seg.

Konklusjon

Det gjennomføres tiltak med virkninger som påvirker titusener personer: Alle med bil, syklist og gående. Dette er etter normale lekmannsvurderinger og vellenes syn viktig og vesentlig. Det dreier seg om hundrevis av millioner kroner i vurderinger om kjøp, salg og bruk av bil, elbil, og sykkel. Økte helseskadevirkninger har til nå ikke vært vurdert. Dette er mest alvorlig og må rettes. Kommunale investeringer, kostnader og inntekter for titalls millioner er forhåpentligvis også av vesentlig betydning. Vi ber Fylkesmannen kreve at kommunen starter regulering.

Med vennlig hilsen

Pål Klouman, leder
HOMANSBYEN VEL
VEL

Arne Bruusgaard, leder
BRISKEBY VEL

Audun Engh, leder
SKARPSNO, GIMLE OG FROGNER