



Oslo, desember 2017

PBE Oslo kommune
postmottak@pbe.oslo.kommune.no
E-post 2 sider

NEI TIL TRIKK I SKOVVEIEN. SAKSNUMMER 201602328

Bakgrunn

De fire vellene som signerer denne uttalelse har medlemmer som entydig ber oss gjøre det maksimale for å stoppe omlegging av rute 19: Briskebytrikken. Vi er ikke i tvil om at våre medlemmer ville støttet en omlegging hvis de hadde hatt fordeler ved dette. Men den foreslåtte plan gir dessverre store ulemper. Briskebytrikken og rute 11 (Majorstutrikken) har vi greid å bevare, på tross av Ruters gjentatte forsøk på nedlegging. Beboerne i området har hver gang greid å mobilisere byens politikere som har fattet positive beslutninger. Vi er også nå avhengige av at bystyret stopper Ruter. Vi er meget tilfredse med nåværende rute 19. Vi har kjempet for den i mer enn tyve år. Ruters forslag om omlegging av spor til Skovveien ble avvist for ti år siden, etter en stor mobilisering lokalt. Det er tungt stadig å ta omkamper mot Ruter. Vi er sikre på at et klart flertall i bydelsutvalget på Frogner går i mot omlegging. Bydelsutvalget har god kommunikasjon med vellene. Partiene har sikkert medlemmer i området som gir klare tilbakemeldinger. Ruter oppgir fire mål for fremtiden. Vi behandler dem punktvis nedenfor.

Mål 1. Sitat: Ny trasé gir økt forutsigbarhet og kortere reisetid for buss og trikk

Dette er Ruters hovedargument. Hvis dette var korrekt, var det brukbart argument. Men når det motsatte er tilfelle, er det et særdeles godt motargument. Det er skremmende at PBE har kunnet gå god for en argumentasjon som er totalt uriktig. Dette må rettes opp før den videre politiske behandling. Man får dessverre en mistanke om at PBE ikke har hatt tid til å sjekke Ruters argumentasjon og derfor overser grove feil. Når Ruter (vår felles milliardbedrift) kan gjøre slik tabber, viser det at selskapet mangler et minimum av kvalitetskontroll. For å gjøre det klart: OMLEGGING GIR LANGT LENGRE REISETID. Det er nesten pinlig at man må forklare at: Lengre trasé, mye tettere trafikk, sakte fart i rundkjøring, flere kryssninger, lyskryss, mulig kø på Solli og lavere fartsgrense gir lengre reisetid. Dette er totalt forutsigbart.

Mål 2. Sitat: Skovveien er en synlig og attraktiv trasé for sykkel i tråd med plan for sykkelveinettet i Oslo

Vår hovedinnvending mot de fysiske endringer i Skovveien er sikkerhetsaspektet for fotgjengere. Vi synes dette er viktigere enn noe annet. Det er utvilsomt at å krysse fire filer med trafikk er langt mer krevende enn dagens situasjon. To av filene har tilnærmet lydløs trafikk, de foreslåtte sykkelfiler. Vi er særlig bekymret for at de mest utsatte fotgjengere (barn, eldre og bevegelseshemmede) blir rammet av det dobbelt så kompliserte trafikkbildet. Vi støtter økt bruk av sykkel generelt, men ikke på bekostning av de mange ganger flere fotgjengere. Vi kan ikke se at dette viktigste moment er vurdert i fremlagte forslag. Vi tror heller ikke sykkeltraséer med mye kryssende trafikk fremmer sikkerhet for syklister. At p-plasser fjernes rammer både beboere og forretningsdrivende. At færre p-plasser fører til mer kjøring for å finne plass er vel kjent. Intet i den politikk som føres i Oslo tyder på at vil opprettes nye p-plasser i Inkognitogaten når gamle skinner fjernes. Politikken er den motsatte: P-plasser skal vekk. Vi har merket oss at nye sykkelstier saltes øyeblikkelig ved snøfall, mens fortau ligger livsfarlig glatte i flere dager.



Mål 3. Sitat: Skovveien er en attraktiv bygate

Vi kan underskrive på at dette er situasjonen i dag. Vi er samtidig overbevist om at ny gate med dårligere kollektivtilbud, mer trafikk, mer støy og farligere forhold for fotgjengere, gjør gaten mindre attraktiv. Det er ganske spesielt at PBE kan hevde at det blir mindre støy i Inkognitogaten når trikken fjernes, men ikke mer støy i Skovveien ved flytting dit. Er nye trikker lydløse? En anleggsperiode på minimum ett år er en stor belastning for beboere og forretningsdrivende. Erfaringen fra Bogstadveien skremmer. Der brukte man dobbelt så lang tid som beskrevet og butikkene tapte hundrevis av millioner i omsetning. Skovveien er mer utsatt enn Bogstadveien, som er Norges beste handlegate. De stort sett små handelsbedrifter i Skovveien får det vanskelig. De taper omsetning i anleggsperioden pga vanskelig tilgang for kunder (dype gategrøfter og pålagte nettingsperringer). Fremtidig varelevering blir ikke mulig i selve Skovveien. Flere småbedrifters eksistens blir truet.

Mål 4. Sitat: Skovveien bidrar til et godt bymiljø

I dag ja. Etter Ruters forslag nei. Vi viser til forgående avsnitt. Vi nevner i tillegg at det bor langt flere personer langs en ny trasé enn de som blir utsatt for støy i dag. Mao øker belastningen for lokalbefolkningen.

Stoppesteder

Ruters firkantete holdning når det gjelder reduksjon av stoppesteder er en kilde til irritasjon flere steder i byen. Selv PBE påpeker dette. Vellene vil ha tilbake stoppestedet Welhavens gate. Å fjerne Uranieborgveien stoppested (rute 21) går vi sterkt i mot. De foreslåtte avtander mellom holdeplasser er generelt for lange i Ruters plan. Også her er dagens forhold bedre.

Svingradius – sikkerhet

Nye trikkers krav til økt svingradius lar seg teknisk løse ved å utvide svingen, ved å kjøpe en bit av tiliggende hage, eller man kan ha ett spors løsning med lysregulering. Det forelegger ikke krav om fjerning av trikkespor fra Statsministerens kontor. Det er heller ikke juridisk hjemmel for dette. Ruters påstand om bedre overgangsmuligheter er udokumentert.

Konklusjon

Grove feil preger fremstillingen. Lokalbefolkningens miljø forringes. Politikerne må sette seg nøye inn i saken og avvise et særdeles dårlig fundert forslag.

Briskeby Vel, sign

Skarpsno, Gimle og Frogner Vel, sign

Skovveien Velforening, sign

Homansbyen Vel, sign

Kopi: Partiene i Bystyret og Bydel Frogner