

Transportpolitikken som premissgiver for byutviklingen i Osloregionens sentrale del

Gustav Nielsen

Byutviklingens lange linjer i Osloregionen
BULL-seminar 25.-26. april 2016

Hovedpunkter – utplukk fra et stort emne

Opprinnelig plan:

1. Lange linjer – byveksten og reiseomfanget
2. Kollektivtransporten som virkemiddel for Oslos utvikling
3. Bilen og veiløsningenes møte med byen
4. Transportomlegginger med nye muligheter for byutvikling
5. Noen refleksjoner

Dette var for ambisiøst – De sorte emnene må vi diskutere en annen gang. Og «refleksjonspunktet» blir svært kort.

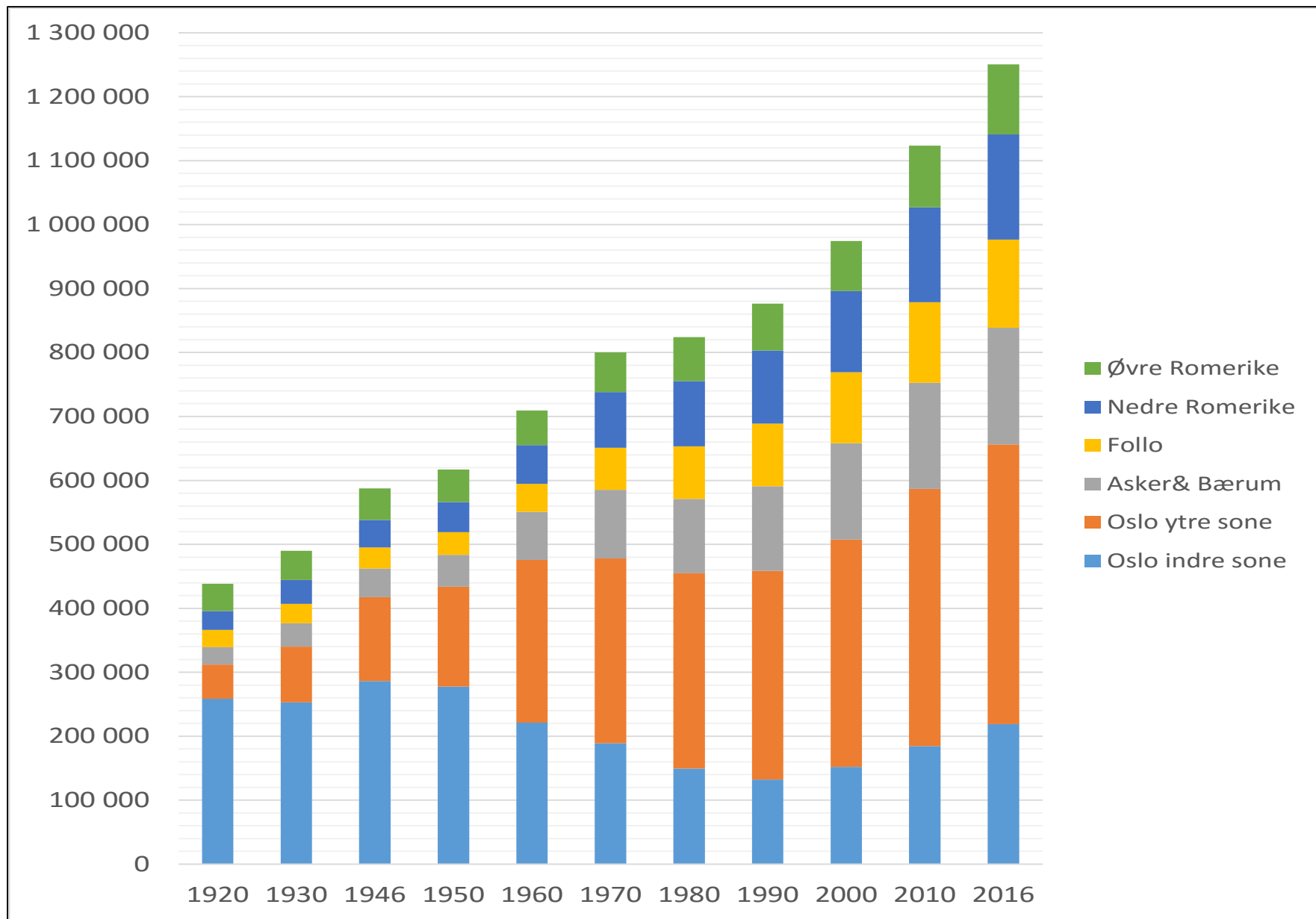
Lange linjer

Fortidens valg og løsninger gir mange føringer på fremtiden.

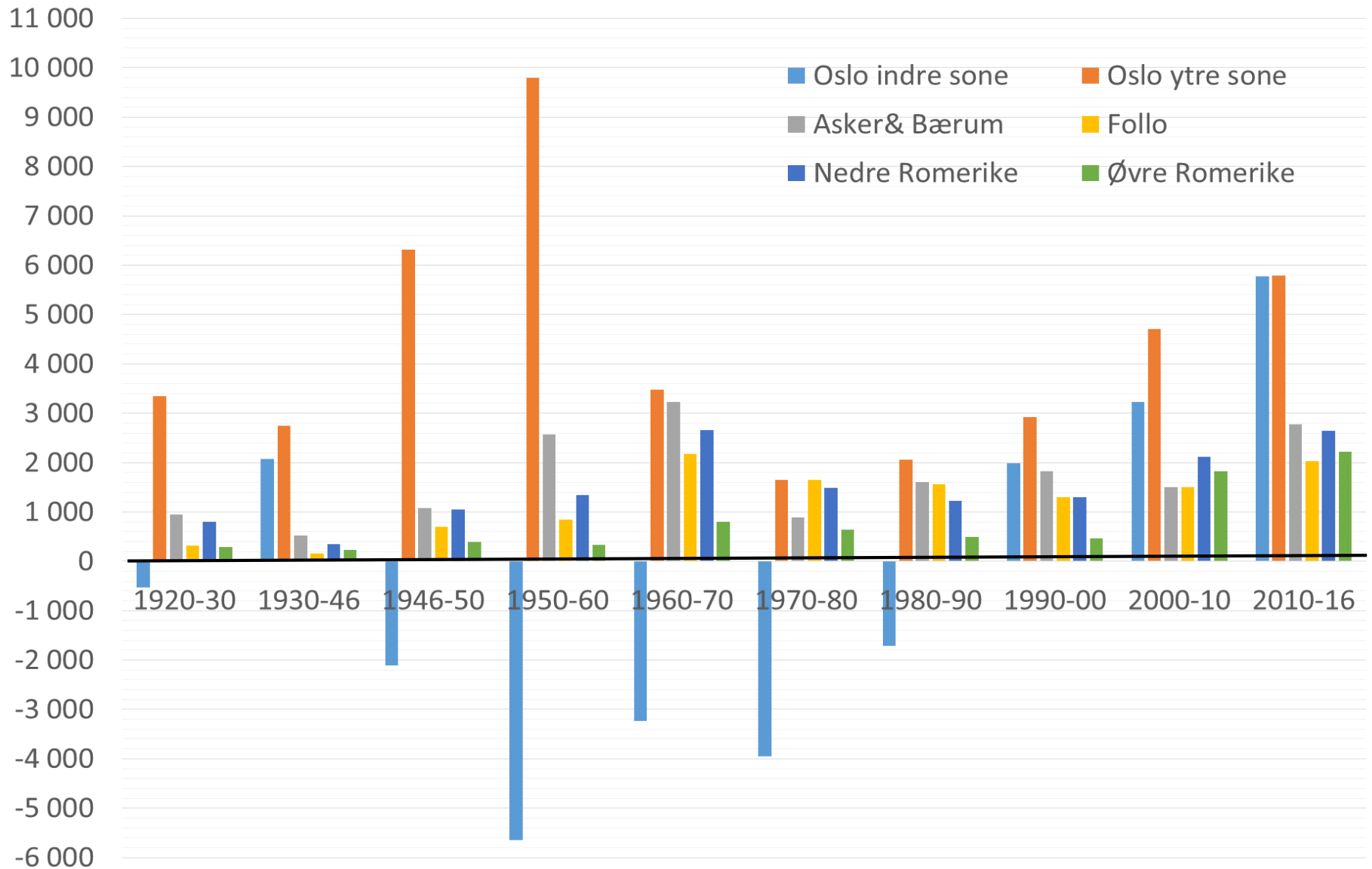
Det kan ta 100 år fra idé til gjennomføring.

Her er noen tall om byens vekst og transportens revolusjon.

Folketall i Oslo og Akershus, 1920 - 2016

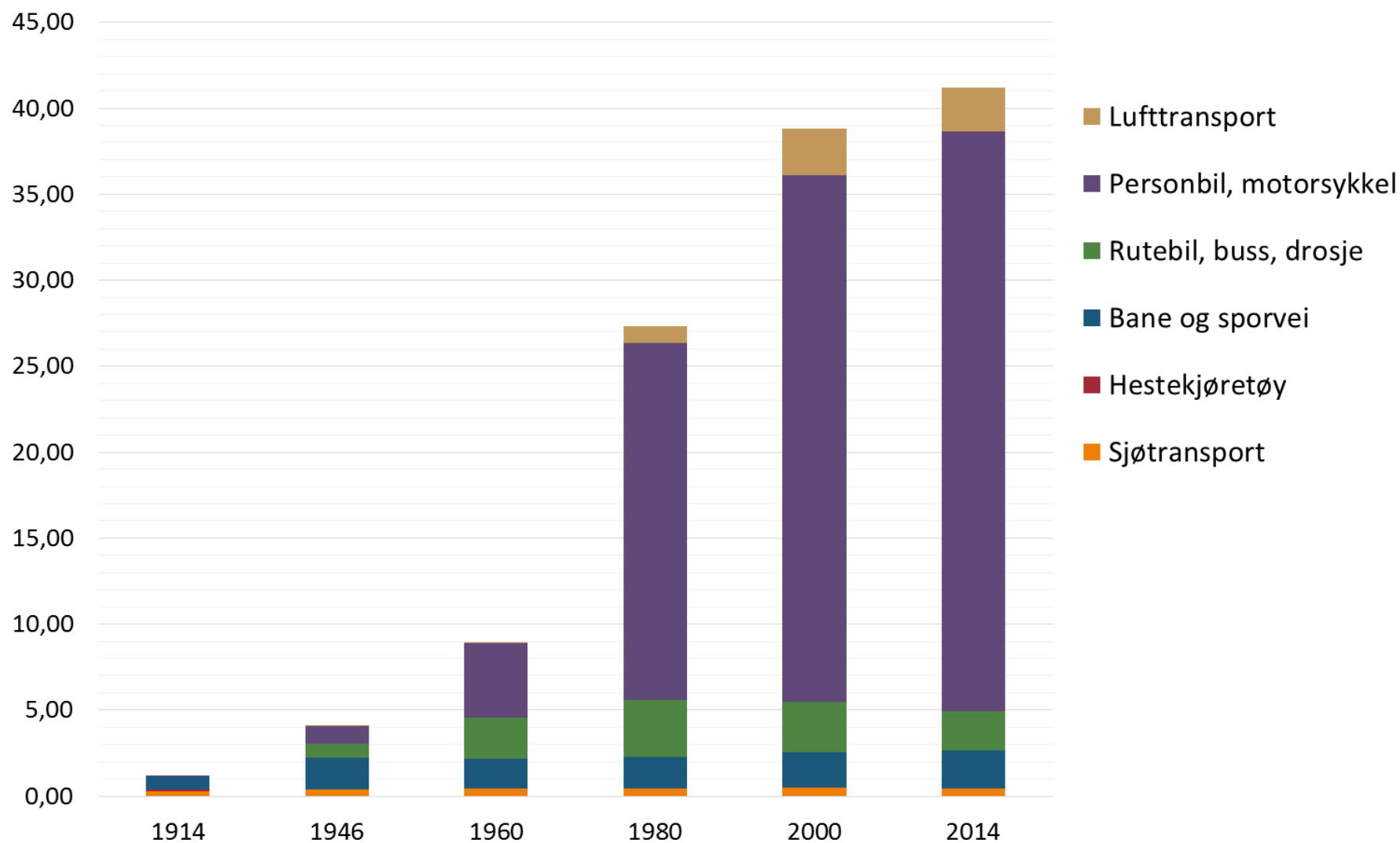


Årlig endring i folketall i ulike deler av regionen



Persontransport-revolusjonen i Norge 1914-2014

Kilometer reise pr dag og innbygger

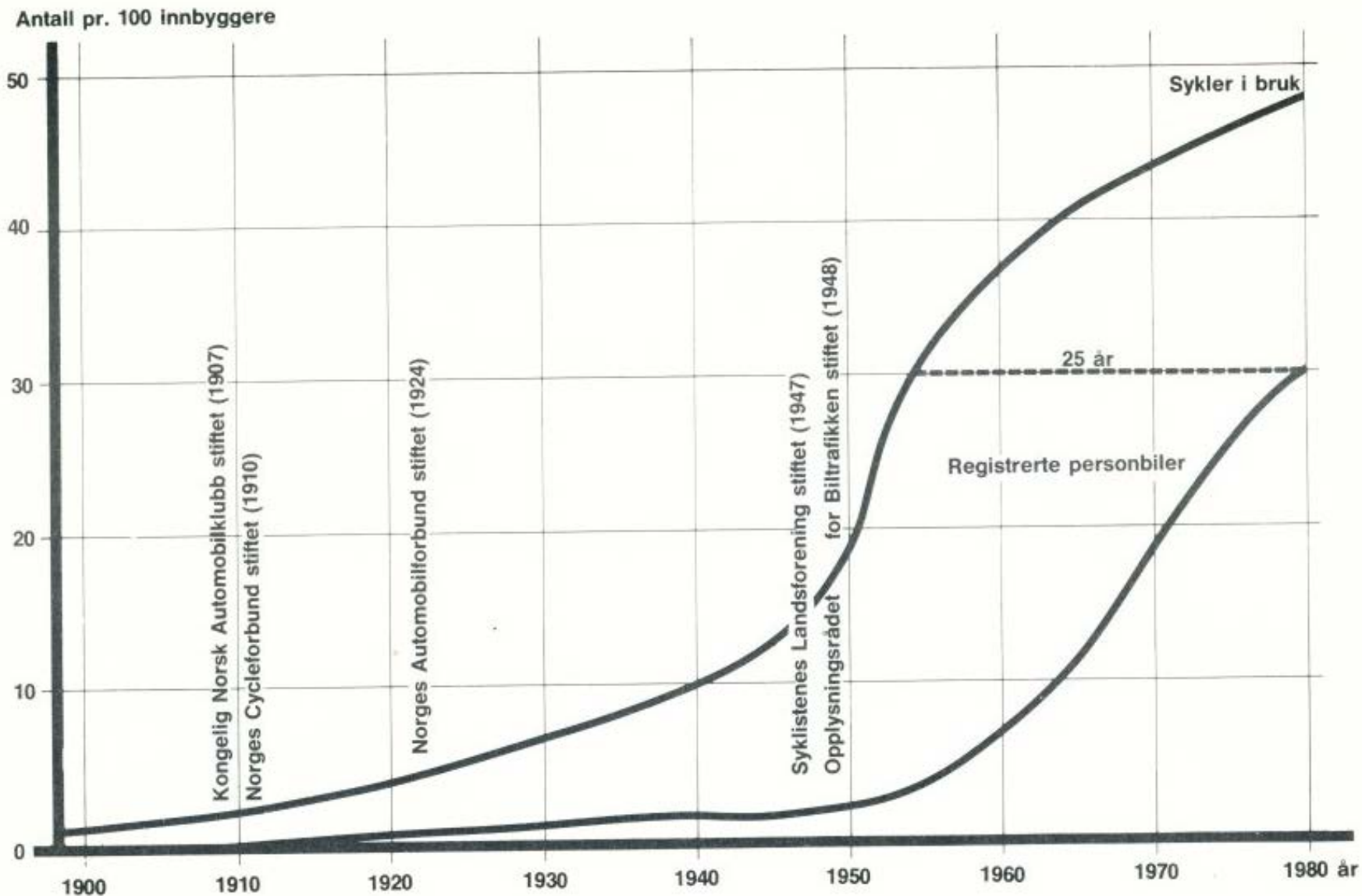


Individuell transport: Først sykkel, så personbil



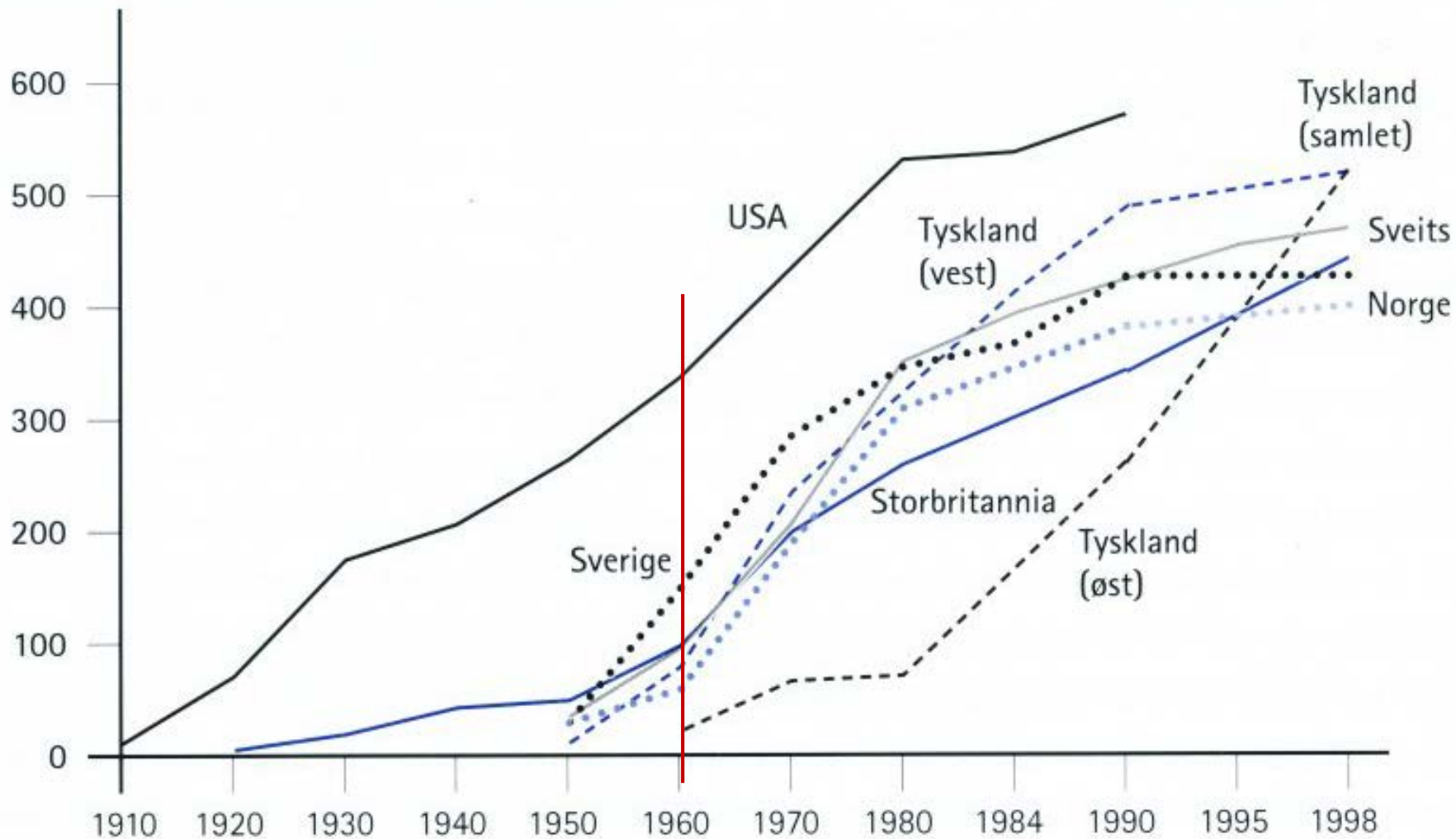
Drammensveien, 1943

Individuell transport: først sykkel, så personbil



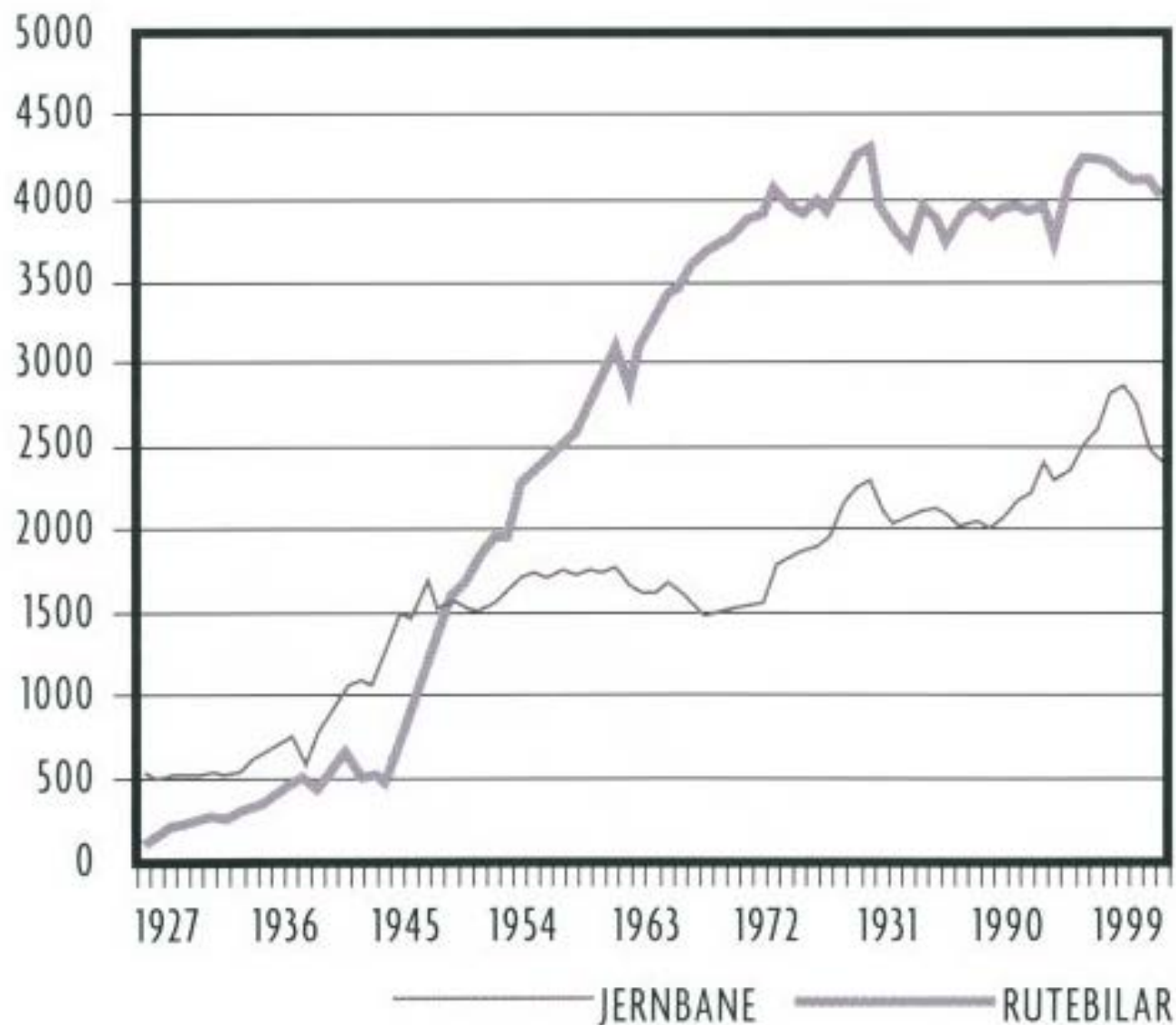
Forsinket bilisme – inntil 1960

Registrerte personbiler per 1000 innbygger

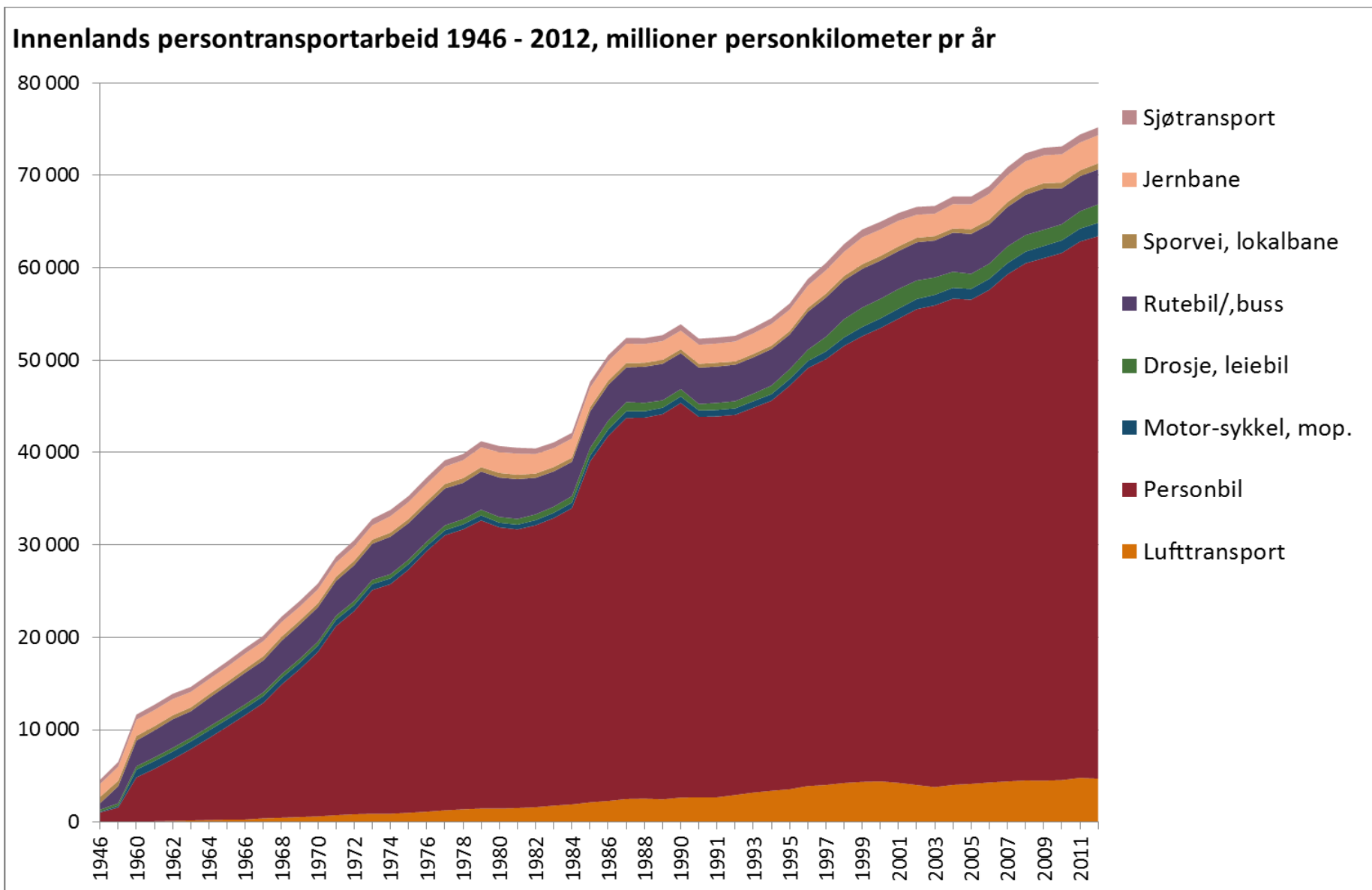


Jernbane og buss taper mot bilen; og «sultefores»

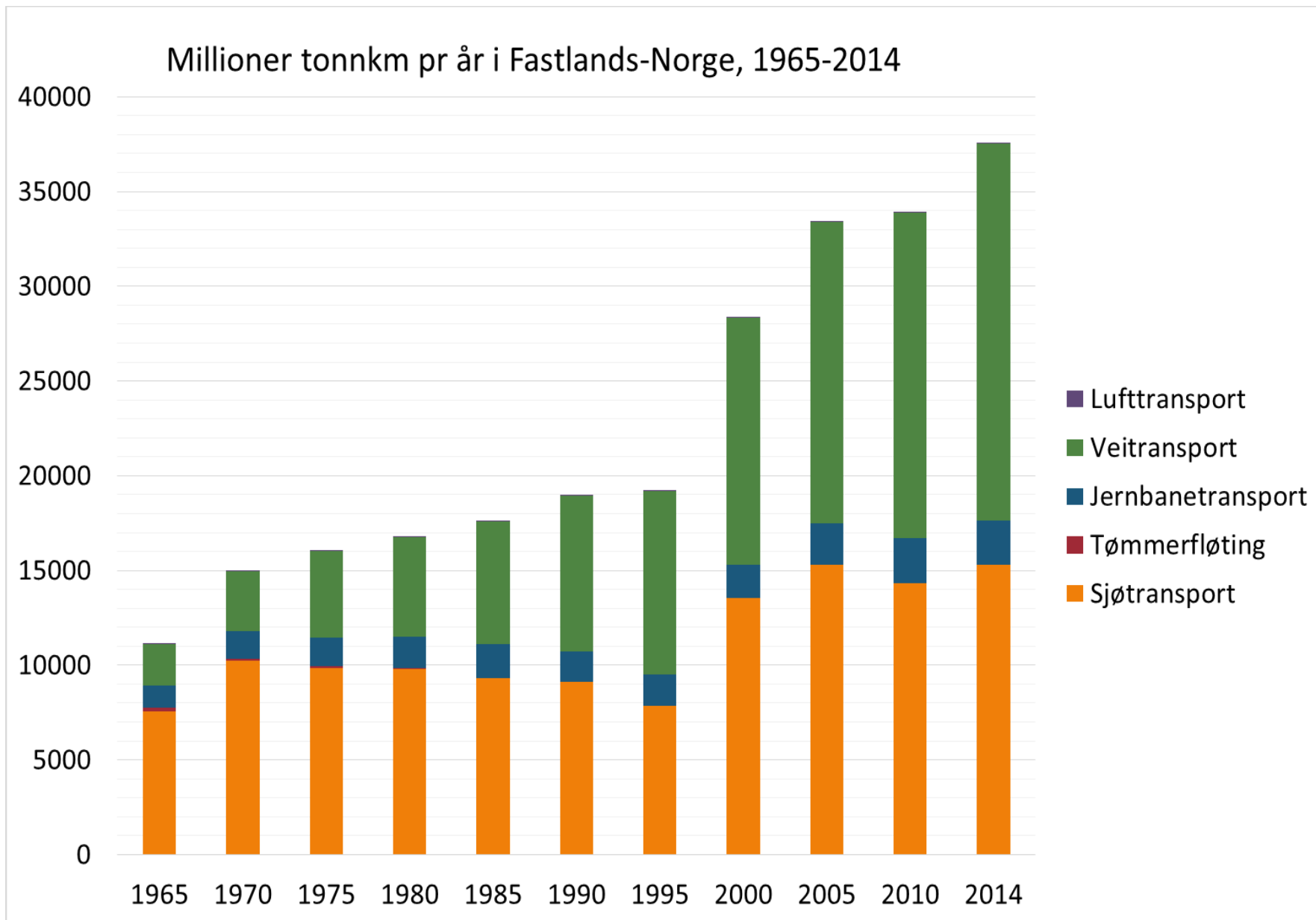
Millioner passasjerkm per år 1927-2003



Bilen og flyet tar over – buss og bane taper



Godstransport – trussel og mulighet



Kollektivtransporten som virkemiddel for Oslos utvikling

Kollektivtransport har bygget byen – og kan fortsatt gjøre det

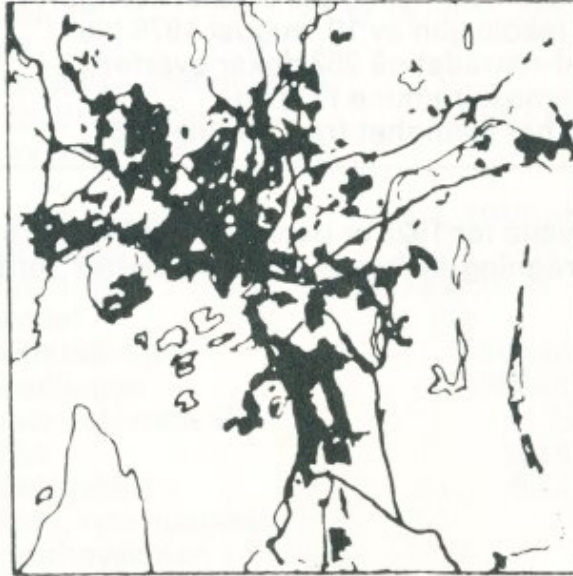
Men det har vært, og er stadig, mange motkrefter

Kristiania «tok» Aker med kollektivtransport (1910-51)

1910



1930



1951



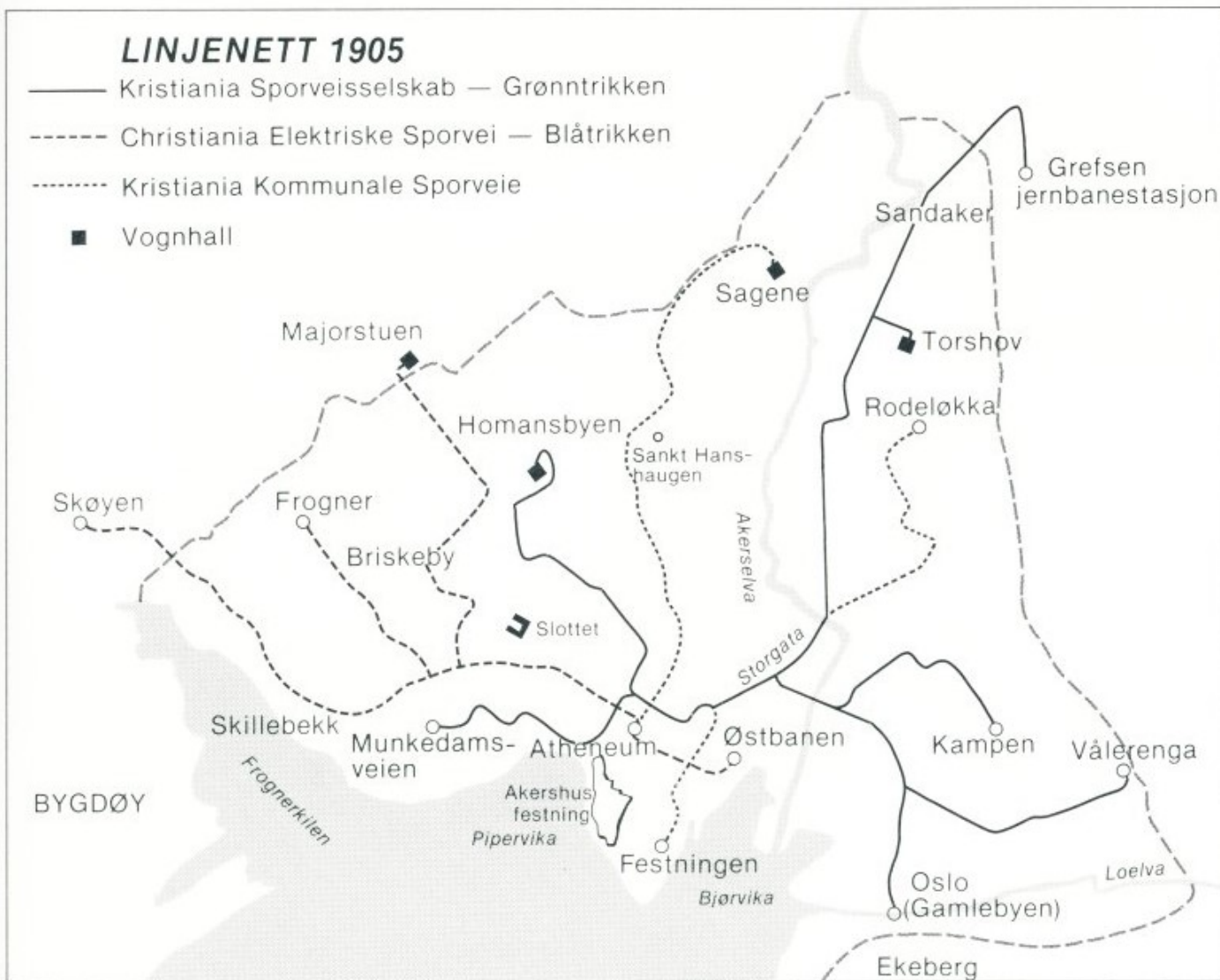
Jernbanen bygget landet og byen 1854-1940

Styrket Oslos omland og stimulerte villabebyggelse nær stasjonene.

Jernbanen – Norges statsbaner	Åpnet	Oslo-stopp	Ahus-stopp
Hovedbanen Kristiania-Eidsvoll; Dobbeltspor Østbanen-Lillestrøm Dovrebanen Eidsvoll-Dombås/Trondheim	1854 1904 1913/21	2+1+1+1	7
Kongsvingerbanen Lillestrøm-Karlstad	1862	-	6+1
Drammensbanen Vestbanen- Brakerøya/Strømsø, smalspor, omb.1917-22; Norm.sp.+el-drift til Dram., dob.spor Sandv.	1873/ 1881 1930	2+1+1+1	6+2
Østfoldbanen Østbanen-Moss-Halden Østre linje Ski-Mysen-Sarpsborg Dobbeltspor Oslo-Ski	1879 1882 1939	3+1+1	6+1+?+1+2 +3+2
Gjøvikbanen Grefsen-Jaren Grefsen-Alnabru; gods Grefsen-Østbanen Jaren-Gjøvik/Fagernes Roa-Hønefoss-Bergen	1900 1901 1902 1906 1909	4+1	2+1
Havnebanen Vestbanen-Østbanen; gods	1907	-	-

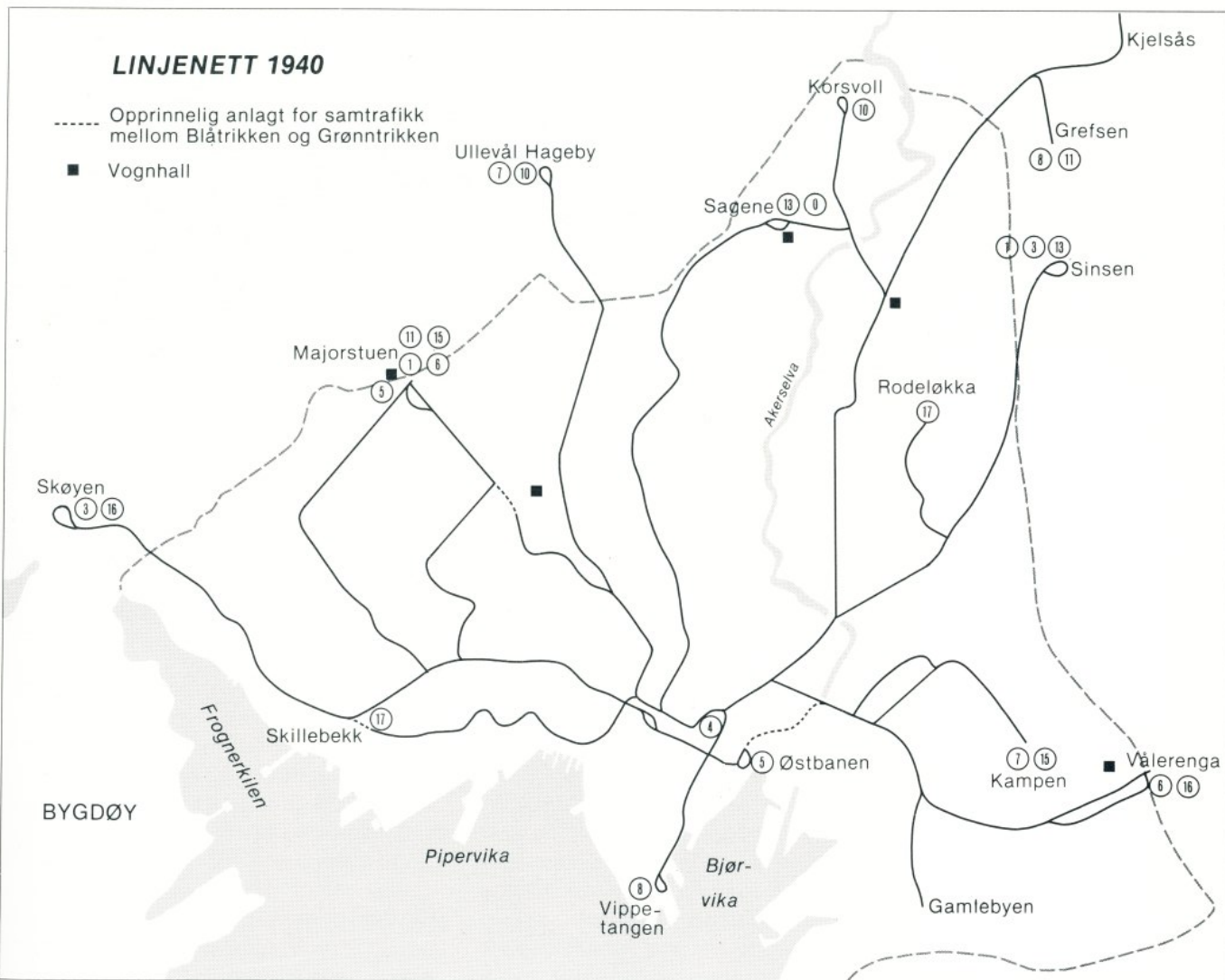
Trikker moderniserte byen og stimulerte byveksten

1905: Tre selskaper – 19 millioner reiser pr år



Trikker moderniserte byen og stimulerte byveksten

Fra 1924 Oslo Sporveier – med det største linjenettet 1940-50



Mill. reiser pr år

1905: 18

1944: 164

1950: 153

1970: 28

Jfr. 2012:

Trikk 19

Tbane 82

Før 1950 gikk trikkedriften i økonomisk balanse.

Forstadsbaner og målrettet byutvikling – mange hinder

Private initiativ med økende offentlig deltakelse

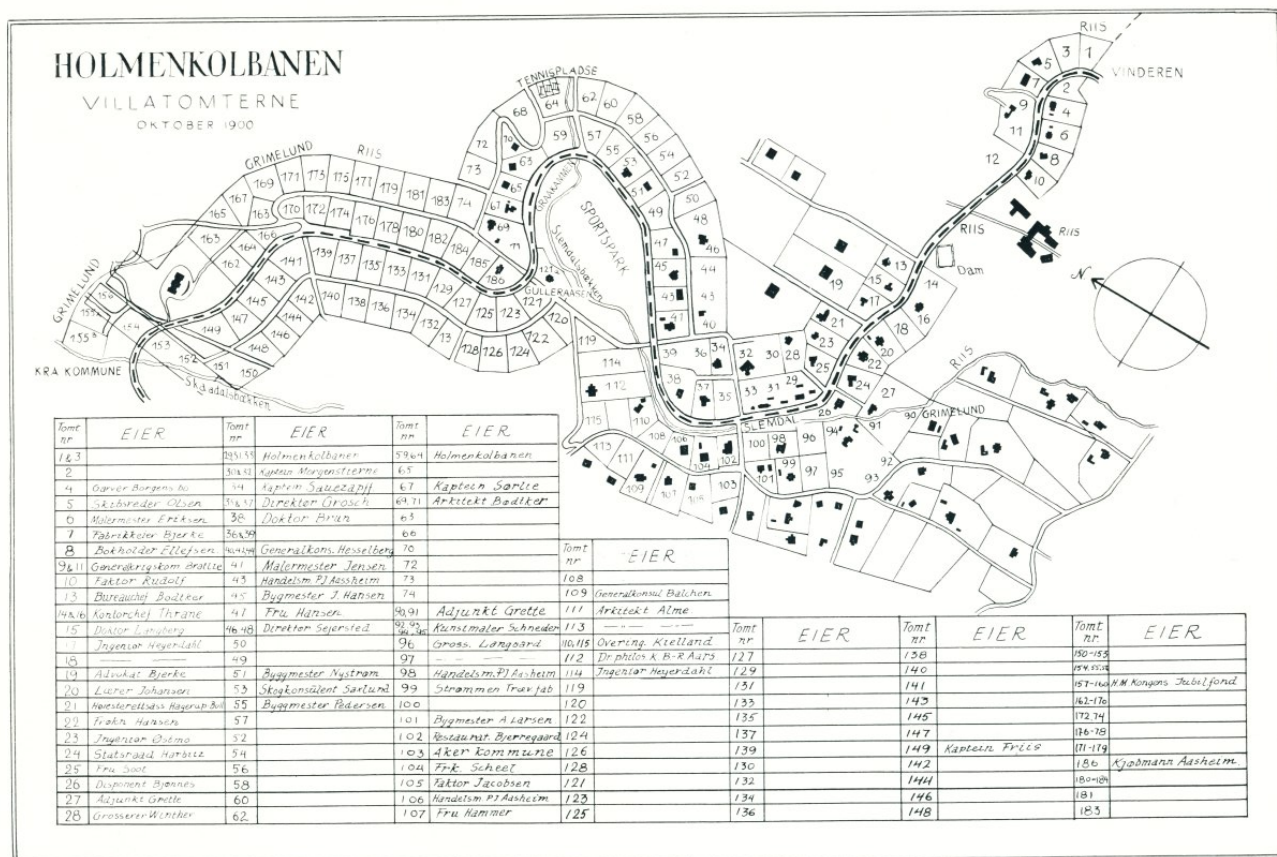
- A/S Holmenkollbanen stiftes: 1896
- A/S Akersbanene stiftes av Aker kommune: 1917
- Felles komite for Kristiania og Aker utpeker fremtidige traseer for banesystemet i dagens Oslo og Bærum: Forstadsbaner 1919, sporveisnett 1920. Forutser mye av dagens nett og planer, inklusive sentrumsforbindelse og Fornebubane.
- Mange års strid om løsninger i sentrum, streiker, dyrtid, etc forsinker gjennomføring.
- Strid med staten om banene skulle følge jernbanelov eller sporveisregler; dvs statlig eller kommunal konsesjon
- Oslo kommune etablerer A/S Oslo Sporveier: 1924
- Regionplan for Oslo, Aker og Bærum; vedtatt: 1934
- Krig, okkupasjon, slitasje på materiell og infrastruktur
- Rasjonering av bilkjøp oppheves 1960

Markedet ble skapt som en del av banebyggingen

Holmenkollbanen: Pioner med eiendomsutvikling og ferdighus.

Aker kommune: Omfattende eiendomskjøp, bl.a. Sogn/Korsvoll.

Oslo kommune: Store arealer, mest i Østre Aker



Forstadsbaner og utvikling av villastrøk på vestkanten

Holmenkollbanen

- 1898: Majorstuen – Besserud
- 1916: Tryvannsbanen Besserud-Frognerseieren
- 1912-17: Tunnel Majorstuen-sentrum påbegynt, men stanses i mange år
- 1928: Drift i ferdig tunnel til Nationaltheatret

Smestadbanen/Røabanen

- 1912: Majorstuen – Smestad
- 1935: Ombygget med dobbeltspor og forlengelse til Røa
- 1948/51/72: Forlengelse til Grini/Lijordet/Østerås i Bærum

Sognsvannsbanen

- 1934: Majorstuen – Sognsvann

Bærumsbanen/Kolsåsbanen

- 1919: Lilleakerbanen Skøyen – Lilleaker (sporvogn)
- 1924/30: Lilleaker – Jar - Haslum/Kolsås (sporvogn)
- 1942: Sørbyhaugen – Jar med drift Kolsås – National. via Majorstuen

Forstadsbaner og utvikling av villastrøk i sør og øst

Ekebergbanen – eget vognmateriell med annen strømstyrke

- 1917: Gamlebyen – Sæter
- 1931: Forlengelse til Kastellet + sidespor Jomfrubråten-Simensbråten, som legges ned i 1967

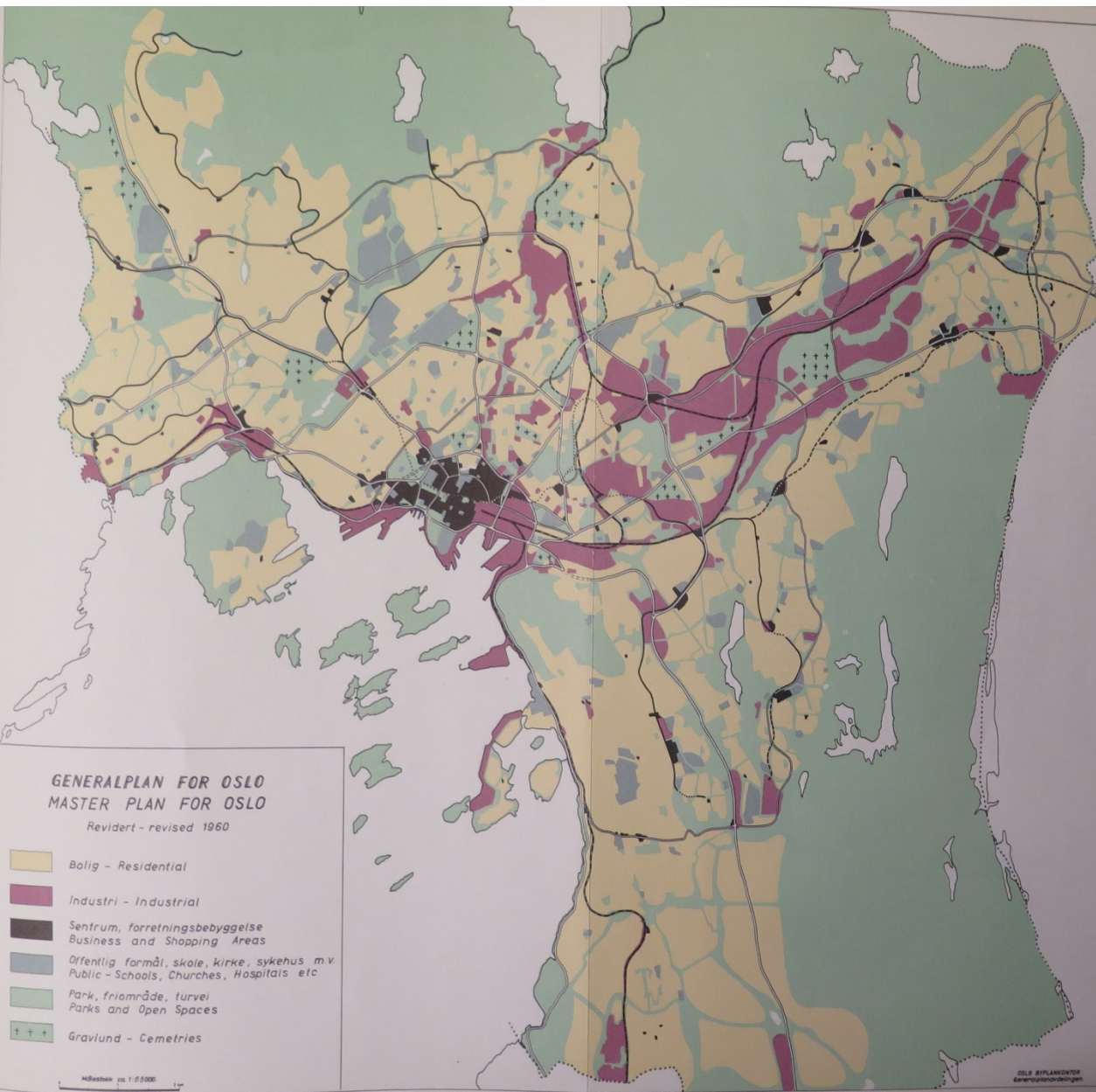
Østensjøbanen – fra sporveisdrift til T-bane

- 1923: Etterstad – Bryn (omstigning over kommunegrensen til trikk)
- 1926: Forlengelse til Oppsal
- 1937: Kobles sammen gjennom sentrum med Lilleakerbanen; byens første skinneforbindelse øst-vest; Kolsås-Oppsal, fra 1942 Jar-Oppsal.
- 1967: Ombygget til T-bane og forlenget til Skullerud

Lambertseterbanen – fra sporveisdrift til T-bane

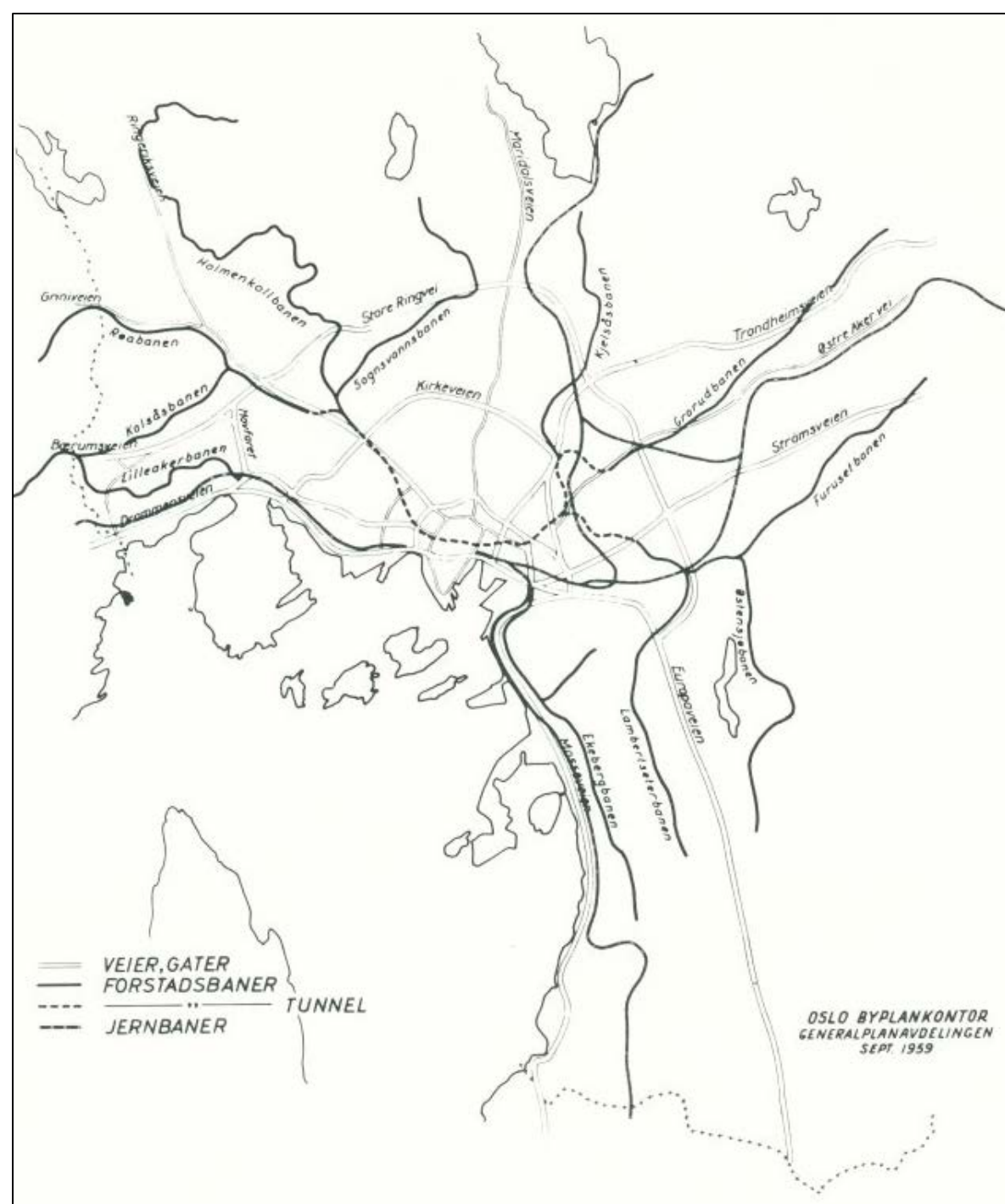
- 1957 - 1966: Brynseng – Bergkrystallen; byens første banebaserte drabantby

Generalplanen for Oslo 1960



Generalplan for Oslo 1960

Baner og hovedveier – eller er det gater?



Den nye Oslogrensen fylles fort opp, 1951-1994

1951



1975



1994



Bane bygger byen igjen; med fremsynte eiendomskjøp

Storkommunen Oslo satser:

- 1949: Plankontoret for forstads- og tunnelbaner etableres
- 1952-54: Reguleringsplaner for Lambertseter- Østensjø- og Grorudbanen frem til Jernbanetorget vedtas.
- 1956-: Bygging starter, ca 100 eiendommer rives, Vaterland saneres.
- 1960: Det vedtas at Oslo Sporveier skal stå for driften
- 1966: Lambertseterbanen (hele) og Grorudbanen til Grorud åpnes
- 1967: Østensjøbanen åpnes til Bøler og videre til Skullerud
- 1970: Furusetbanen åpnes til Haugerud
- 1974-78: Grorud – Vestli åpnes, Haugerud – Furuset åpnes
- 1977: Jernbanetorget - Sentrum (senere Stortinget) åpnes
- 1981: Furuset – Ellingsrudåsen åpnes, bystyret vedtar å bygge tunnel mellom Stortinget og Nationaltheatret, koordinert med jernbanetunnelen
- 1983-87: Sentrum stasjon stenges, ombygges til Stortinget stasjon med omstigning mellom T-banen og de vestlige forstadsbaner

Bane bygger byen igjen; med fremsynte eiendomskjøp

Storkommunen Oslo satser, nå med hjelp fra Oslopakke 2:

- 1991-95: Sognsvanns-, Røa- og Oslodelen av Kolsåsbanen ombygges til T-banestandard
- 1999: Skullerud – Mortensrud åpnes
- 2000: Byggestart Ringbanen med tre nye stasjoner, ringen i drift i 2006
- 2005: Nytt vognmateriell tas i bruk (metro; MX3000)
- 2006-15: Kolsåsbanen bygges om til metrostandard
- 2011: Holmenkollbanen bygges om til delvis metrostandard
- 2013-16: Lørenbanen bygges ferdig
- 2016: Nytt driftsopplegg på hele nettet, med 8 avganger pr time på alle østlige grenbaner.

T-banenettet år 2016 – Øst og vest er forent!

T-bane Metro

Frognerseteren



Sognsvann



Ringen

Vestli



Ellingsrudåsen



Utnyttets potensialet for byutvikling?

Mye å gå på....

Utgave 2016-04 © Truls Lange Civitas 2010-16

Planarkitektenes ideal i øst: Grønn forstad, lav tetthet



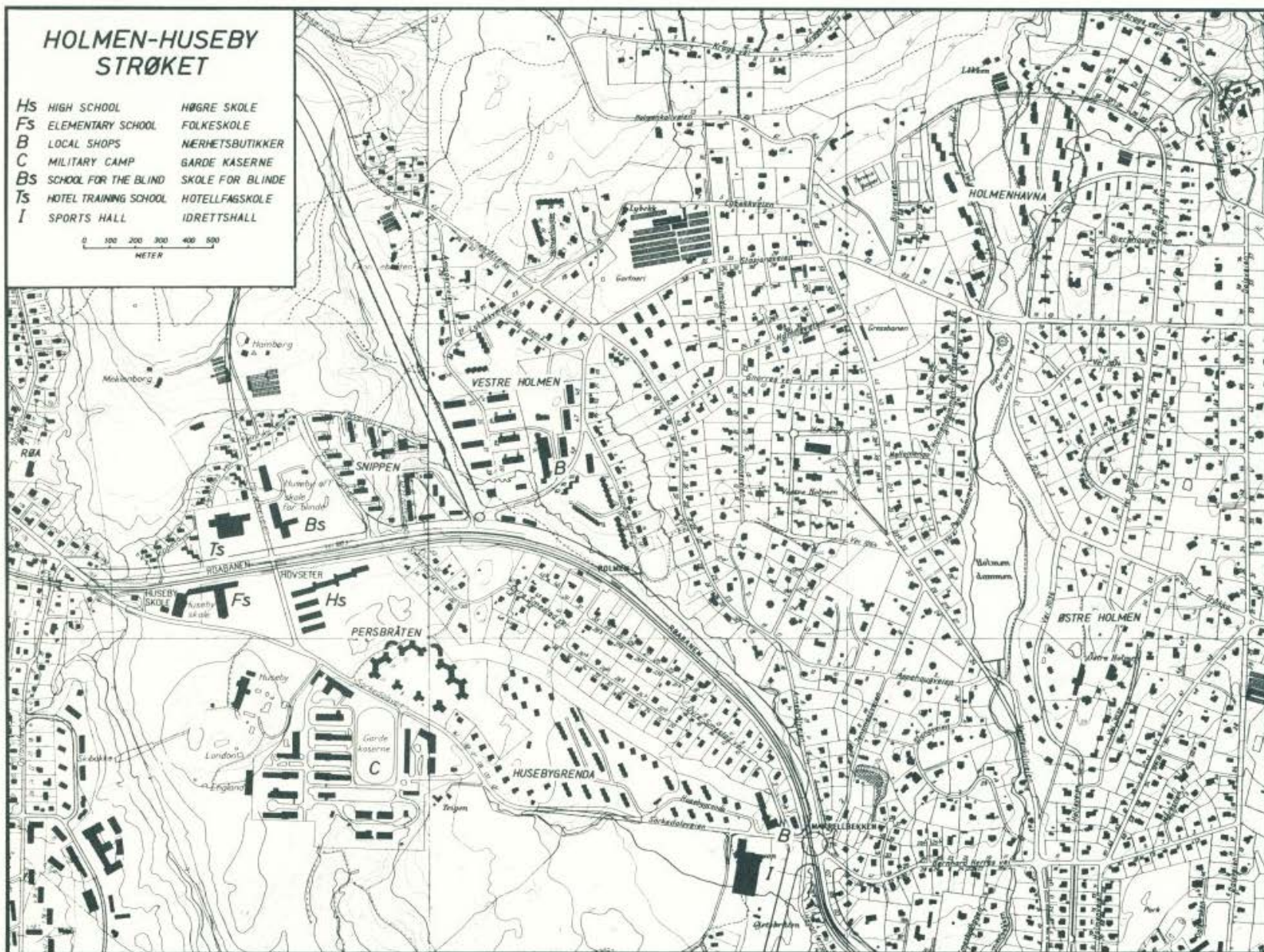
Lambertseter ca 1960

Grorudbanen: Dobbelt trafikkgrunnlag, pluss mye buss



Veitvedt - Sletteløkka ca 1960

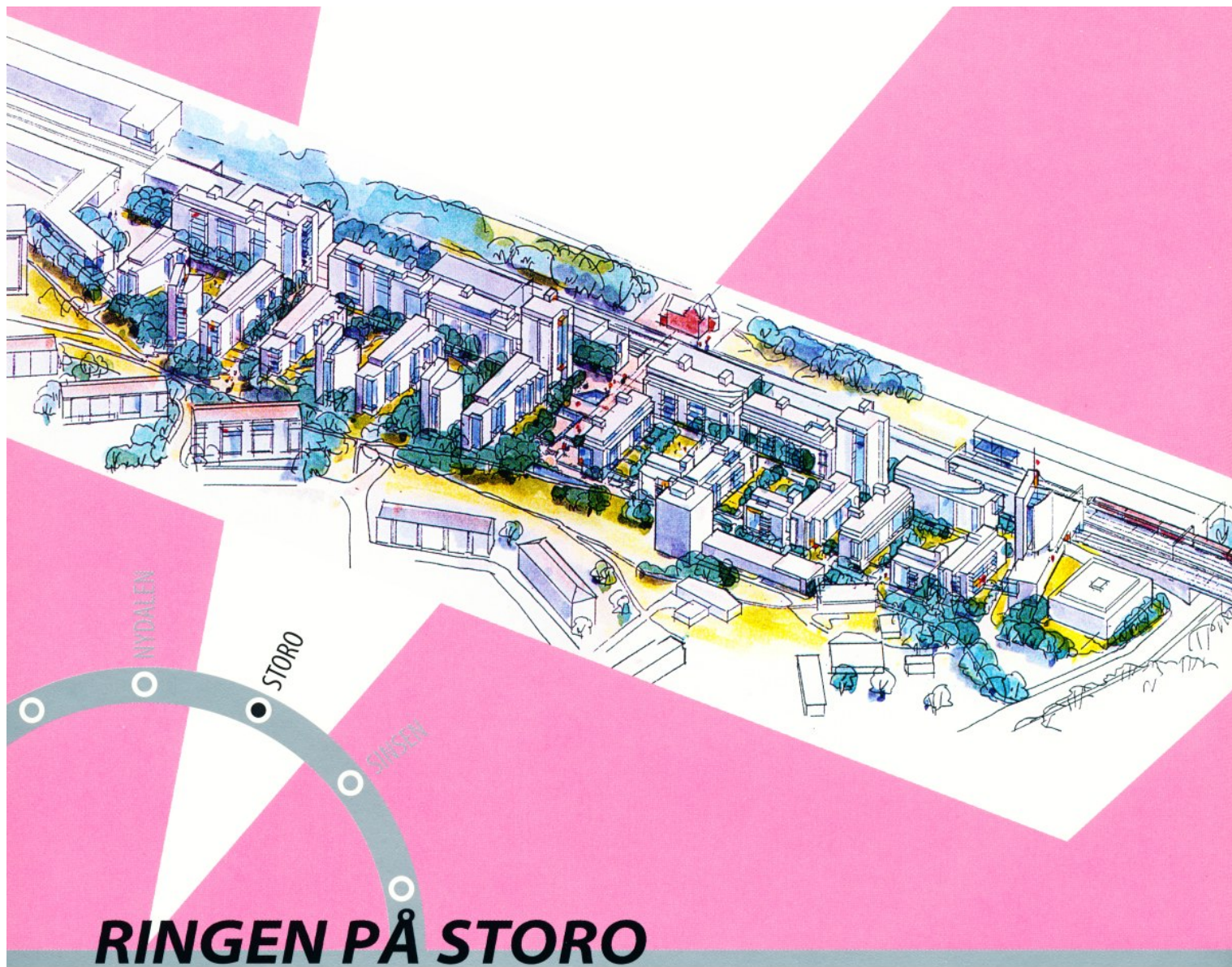
Vestkanten: Mange villaer, noen blokker, høyt bilhold



T-baneringen fortsetter å bygge byen



T-baneringen fortsetter å bygge byen



Jernbanen – den nye motoren?

Mange tiårs politikerstyrte feilsatsinger

- Svært ulønnsomme sidebaner bygget mot faglige råd og nedlagt
- Mange stoppesteder opprettholdes/nyåpnes med alt for liten trafikk
- Misforståtte jernbanevenner har hindret effektivisering
- Ineffektiv oppdeling av togtilbud og marked der kapasitetsbehovet er størst (Flytoget)
- Valg av «billige» løsninger som har krevd ombygginger

Langvarige utsettelse av effektiviserende infrastruktur

- Forbindelsen mellom Øst- og Vestbanen er blitt faglig tilrådd mange ganger i løpet av hundre år!
- Fornyelse av infrastruktur og driftsopplegg i Oslo-«navet» har tatt alt for mange år

For lite ressurser til vedlikehold og fornyelse

For liten og svak fagkompetanse

Øst og vest er forent – etter hundre års utredninger

Varsel om nye tider:

Oslo-tunnelen ferdig i 1980, men

- Nationaltheatret stasjon måtte bygges to ganger
- Elisenberg stasjon viste seg lite smart; men kanskje brukbar om 20 år?
- NSB hadde så liten vognkapasitet at ingen turde å markedsføre det nye tilbudet de første årene etter at tunnelen ble tatt i bruk
- Oslo S er stadig under ombygging

Gardermobanen med Romeriksporten en suksess, på tross av

- Forsinket fullføring pga hastverk under byggingen
- Ineffektiv utnyttelse av kapasitet og markedspotensial med Flytoget

Nye dobbeltspor og vendestasjoner i Osloregionen gjør det mulig å effektivisere og styrke togtilbudet vesentlig

Follobanen under bygging, etter flere ti-års utredninger

Staten satser på IC-nettet – endelig



Jernbaneverkets plan for knutepunkter og byutvikling

Nå er også Ringeriksbanen med!

Regionforstørring – for mer transport?!

Avtagende nytte med økende avstand fra Oslo.

«Navet» er viktigst.

Bystyret 1954: T-bane + buss skal erstatte trikk, og slik kommer bilene lettere frem i gatene



1950-tallet: Akersgata med tre ulike trikkelinjer, Storgata med enda flere trikker.

Bare tre av sekssti passasjerer vil ha bert den tradisjonsrike bil.

I trikkesporet:

Nesten hundre prosent for blåtrikken

La trikken gå

Vi har alltid forsvart bytrikken i Oslo. Derfor støtter vi også den unge trikkeaksjonen som nå ruster seg foran bystyrets transportdebatt. Vi er enig i at trikken er en del av bybildet. Ikke vil vi at den skal forsvinne.

236 europeiske byer satser på sporvogn

Vil sporveiledelsen i Oslo bare ha motargumenter?

Oslo bystyre vedtok 1968 å edrope sporvogntrafikken i Oslo, og det opprinnelige spørsmålet i 22 ruter har blitt lukket i 1975. Det er trolig at man vil busser for å erstatte de bussene som vil bli fjernet. Det er trolig at man vil busser for å erstatte de bussene som vil bli fjernet.

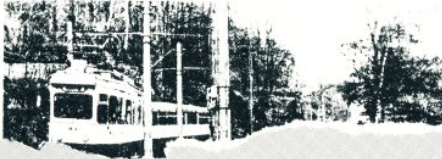
Drabelig strid i Oslo om å få leddsporvogn

Ringer klokkene virkelig for Ekebergbanen?

Av Stein Kagger

Sjunde Høst skal ha sitt uttrekk for at det skulle være mulig å bygge trikken på et av våre døden var. Morsomt å se at forfatteren faktisk har vært med på å bygge trikken på et av våre døden var. Morsomt å se at forfatteren faktisk har vært med på å bygge trikken på et av våre døden var.

Vendig i forbindelse med gravearbeidene ved Jernbanestasjonen vil beboere seg til fem millioner kroner. Møtelandene er nedlagte og vil kunne fore en adskillig mer nyutviklet prosjekt. For å la de rest av kommunen forberede seg på å bygge Sporveistatstret og Sporveistatstret kan ikke på noe tidspunkt klart i forbindelse med andre ruter som vil bli fjernet.



Oslo-trikken er miljø-vennlig

Ungt Venstre i hovedstaden støtter Trikkeaksjonen. Vi krever at Oslo kommune, i sitt møte i mars, tar et klart standpunkt for å bevare trikken i Oslo. Trikken er miljøvennlig.

Trikke-strid raser videre

Trikketrafikken i Oslo er ikke på langt nær avsluttet. Det eneste som er enige om er at ingen flere trikkeanlegg skal erstatte av busser. Dette ble klart etter kommunikasjonsutvalgets møte forleden. Fierstallet, Høyre og Venstres utvalgets møte forleden. Fierstallet, Høyre og Venstres utvalgets møte forleden. Fierstallet, Høyre og Venstres utvalgets møte forleden.

Oslo-trikkens skjebne blir trolig avgjort ihøst

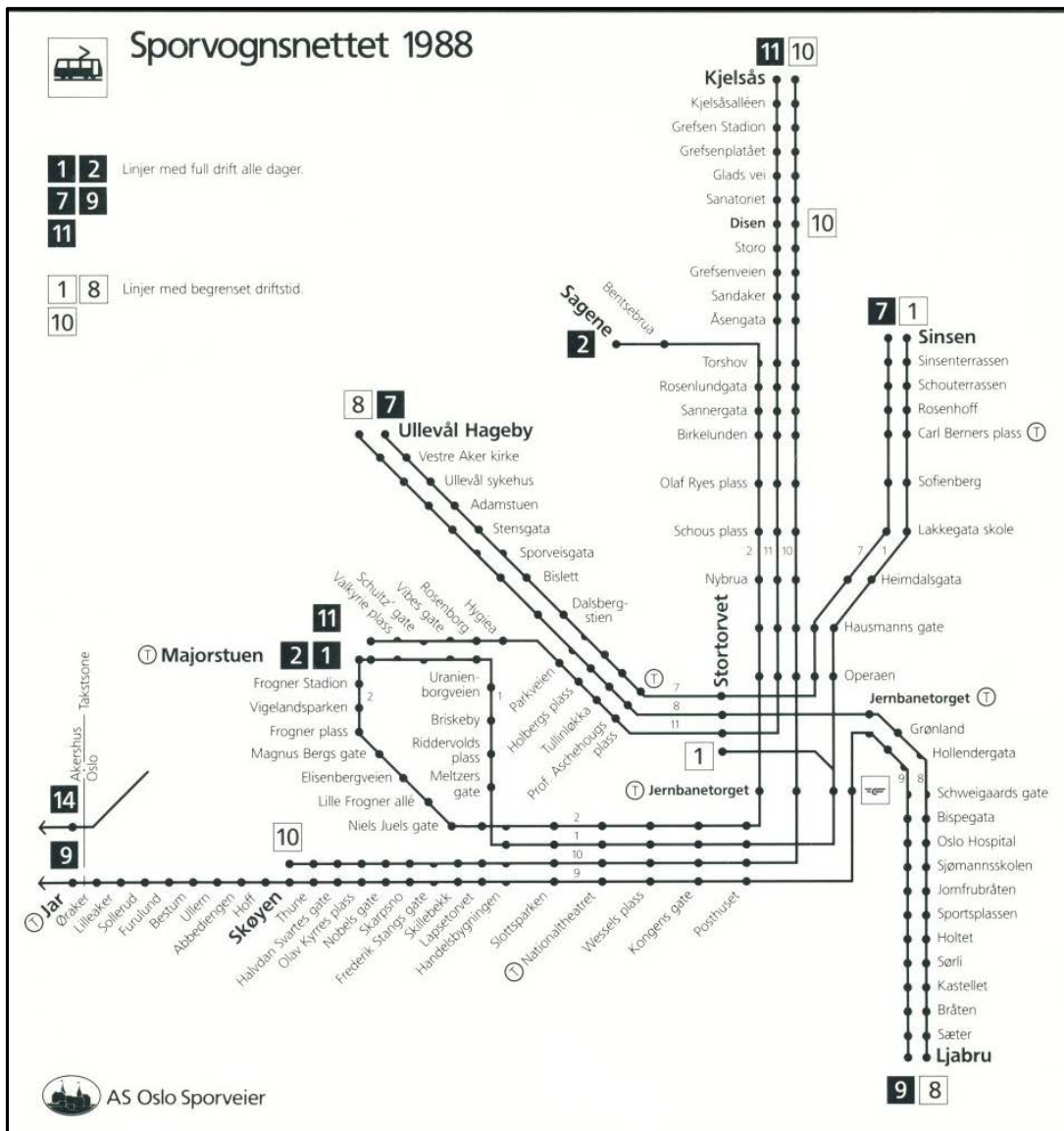
Oslo-trikkens skjebne blir ventelig avgjort i løpet av høsten. Sporveisstyret skal behandle trikke-saken i august, og den vil deretter gå videre til andre kommunale myndigheter i Oslo.



«Trikkekrig» 1967 – 75?



Trikken ble reddet – av velgerne. Videre drift med nytt materiell ble vedtatt i 1977.



Trikk i gågata var også mulig – frem til 1997



Nye tider for trikken?

Nye leddtrikker tas i bruk fra 1982. Eldre materiell skiftes ut.

- De nye er tunge, med mye feil, og temmelig upopulære.

Nye strekninger bidrar til trafikkvekst

- 1995: Solli – Vika – Aker Brygge/Rådhuset - Prinsens gate
- 1999: Ullevål Hageby – Forskningsparken – Rikshospitalet

Store deler av spornettet fornyes

Driften effektiviseres

Det vedtas full utskifting av alt vognmateriell

- Bestillingen trekker ut i tid, bl.a. kompetansestrid mellom aktørene i det oppsplittede systemet

De fleste partiene i Oslo vil utvide trikkenettet når de nye trikkene kommer

Hva med bussene?

Etterkrigstiden har vært preget av:

- Sterk konkurranse fra den voksende biltrafikken
- Konsolidering fra mange små, lokale private selskaper til få store, til dels internasjonale, selskaper. Norges største er Nettbuss som eies av NSB-konsernet.
- Overgang til anbud på driften av linjer i ulike geografiske områder
- Overgang fra selvfinansiert drift til offentlige kjøp av varierende omfang
- Stadig bedre og mer kunde- og miljøvennlige busser
- Sentral planlegging av linjenett og tilbud i Oslo og Akershus. I Oslo av Oslo Sporveier frem til dannelsen av Ruter, i Aker av Stor-Oslo lokaltrafikk fra 1977.
- Spesielt i Oslo har det foregått forenklinger av linjenettet med flere stamlinjer med høy frekvens.
- Antall reiser med buss i Oslo og Akershus har økt fra 77 millioner i 1960 til 139 millioner reiser i 2014.
- Bussene betjente 44 prosent av 319 mill. kollektivreiser i 2014

Fremkommelighet – et evig problem for trikk og buss?



Særlig sakte i Oslo sentrum – dyrt og dårlig



Dette er målt i 2001.
Omtrent slik har det
vært i mange år!

Her bidrar ikke trikk
eller buss til mye
byutvikling!

Noen refleksjoner

Analogi nr 1 – En kollektiv maskin

- Et attraktivt og konkurransedyktig kollektivsystem må være sømløst og utnytte de ulike transportmidlenes fortrinn.
- Det må da fungere som en maskin der alle tannhjulene virker sammen. Dette systemet må planlegges, utformes og driftes like godt som en maskin.
- Det bør gjerne være konkurranse i markedet om å levere de beste delene, men en instans må planlegge, bestille og sette det hele sammen.

Analogi nr 2 – Et sykehus

- Veier, gater, kollektivtransport og bebyggelse blir nå planlagt, bygget og drevet av alt for mange forskjellige etater, myndigheter, divisjoner og avdelinger som suboptimaliserer ut fra egne mål.
- Kollektivtransport trenger tilpassede veier, tett bebyggelse, omgivelser og trafikksystemer for å være samfunnsnyttig. Men husbyggerne og deres arkitekter tenker sjelden på det, og veisektoren har mye annet å tenke på som er mye viktigere.
- «Alle» vet at det er dumt å planlegge et sykehus uten å tenke på korridorene og ulike rom og soner med forskjellige krav til hygiene og sikkerhet.
- I dagens byplanlegging forsøkes dett ofte. Transport og byutvikling bør gjenforenes.

Faglig og politisk integrasjon av transport og byplan

Tilbake til start i Hovedstaden?

Byplankontoret i 1960.

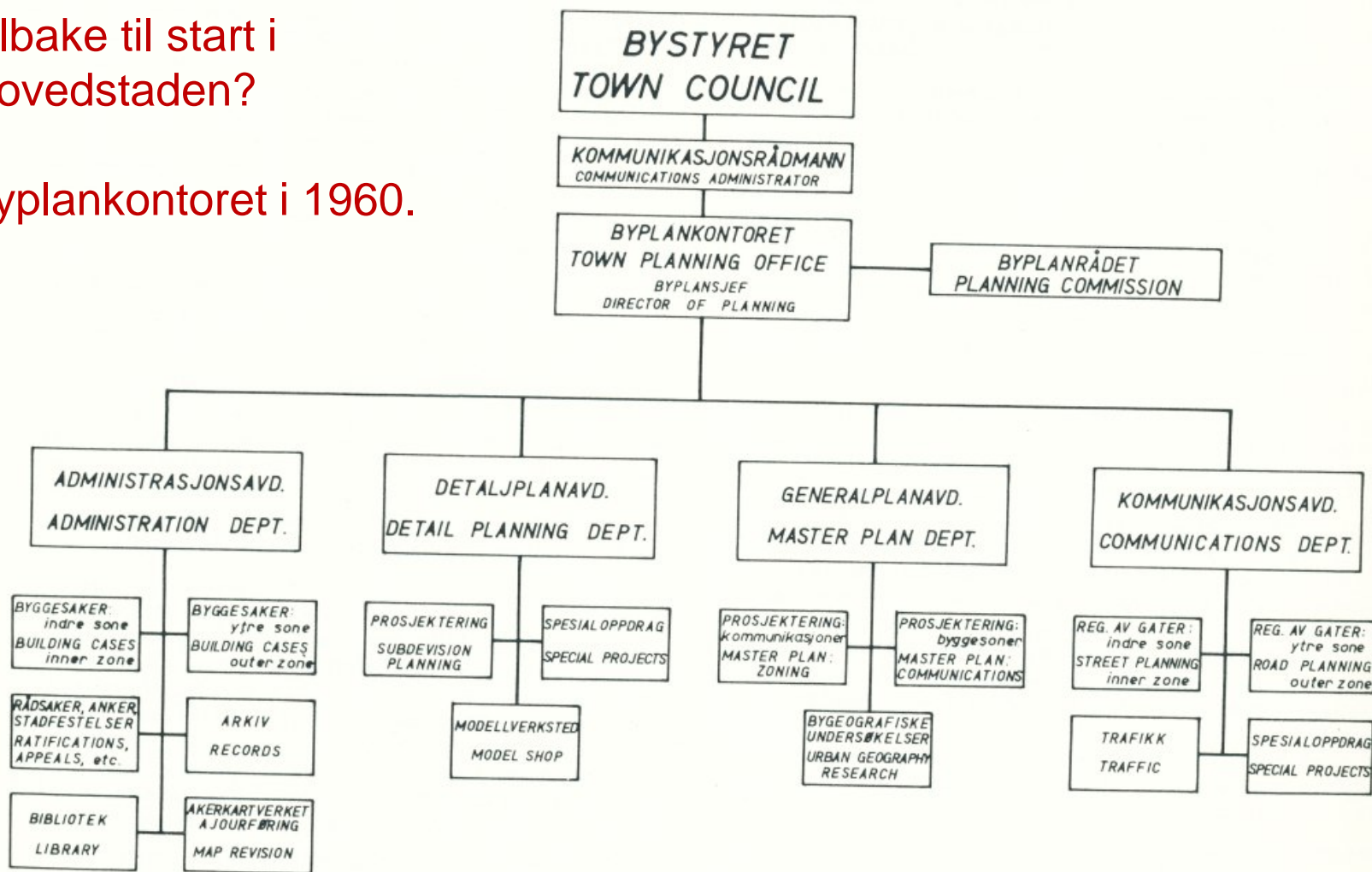


Fig. 39. BYPLANKONTORETS ORGANISASJON

Fig. 39. THE ORGANISATION OF THE PLANNING DEPARTMENT

Takk for oppmerksomheten.

Velkommen til debatt på
www.bullby.net

gustav.m.nielsen@gmail.com