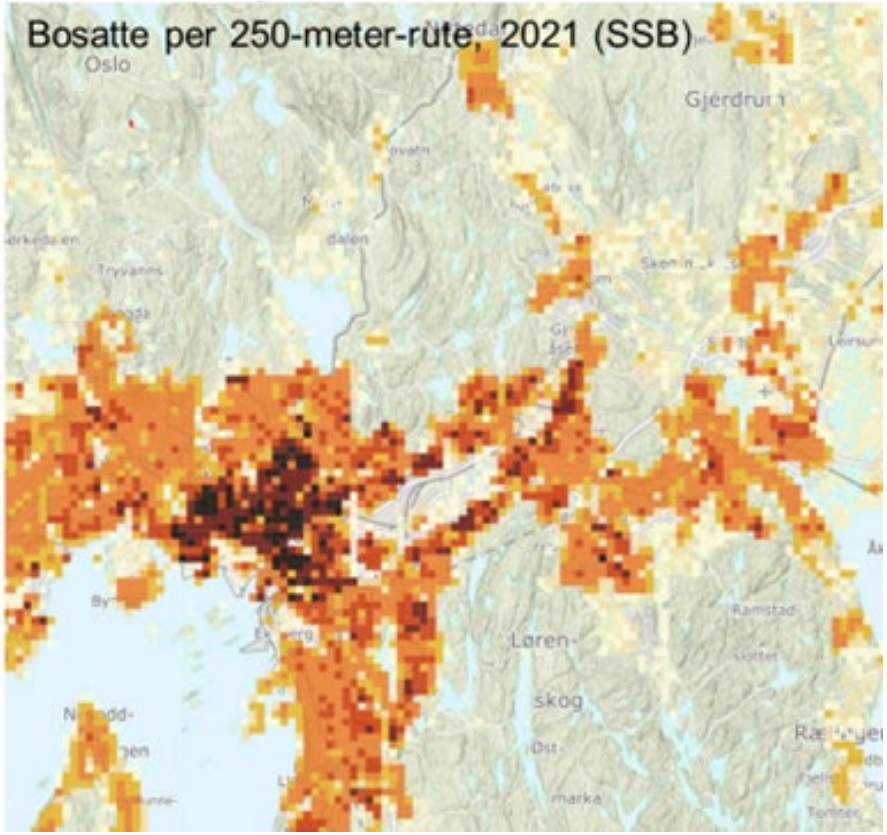
Ny tid for Groruddalens infrastruktur?

Innspill til et program for bærekraftig byutvikling

12 råd og en rapport

Gustav Nielsen,
medlem av fagnettverket Bullby

Groruddalen – Norges viktigste byvekstområde



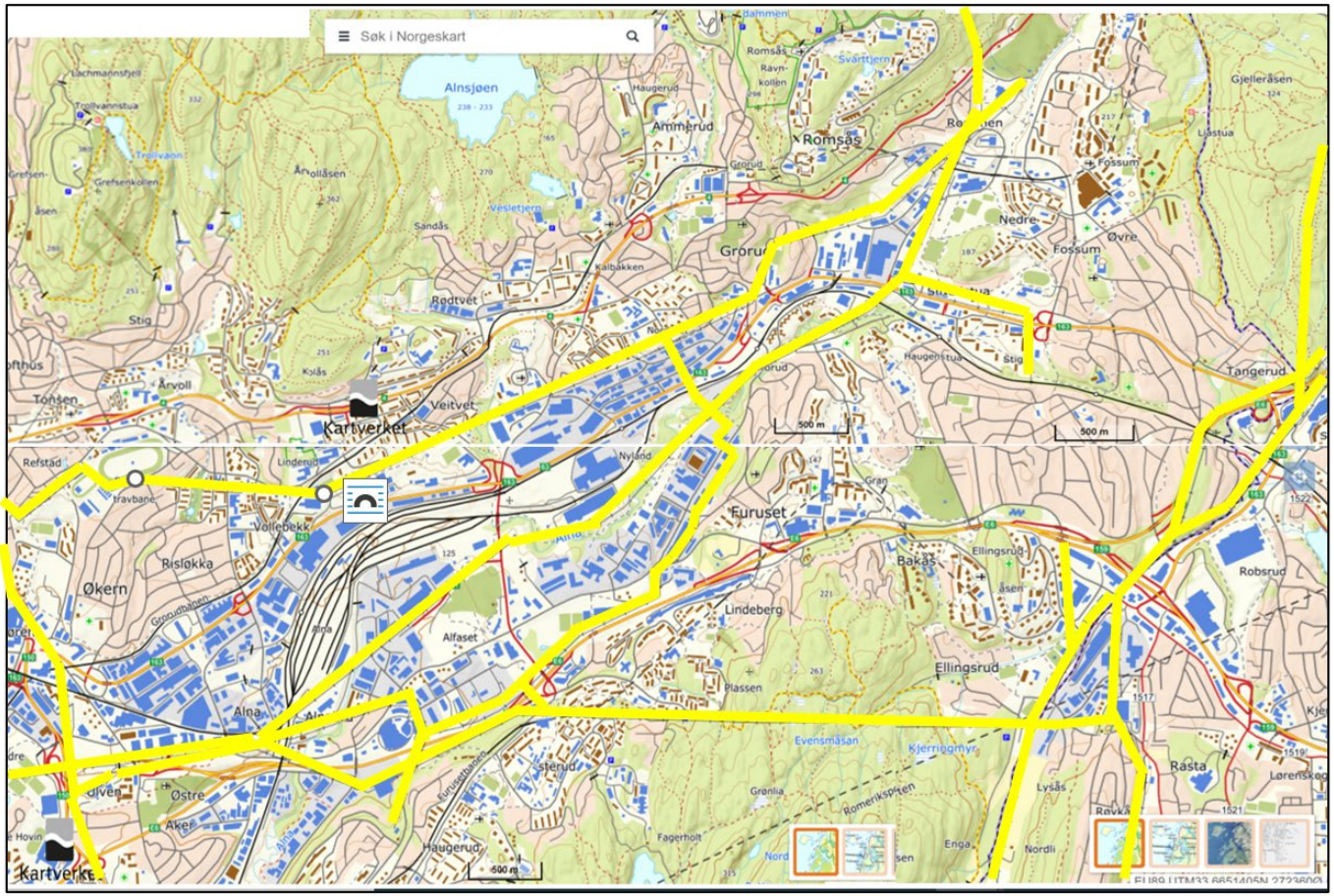
Fire bydeler, snart 150.000 innbyggere. Større i folketall enn Stavanger. Dobbelt så mange innbyggere som Finnmark fylke. Like stort areal som tettstedene Tromsø og Bodø til sammen.

Likevel gjenstår store områder som kan gi plass for en stor del av regionens byvekst og boligbehov de neste 20-30 årene. Boligbygging er viktig for bokostnad og levekår.

Gustav Nielsen

1. Legg alle høyspentledningene ned i bakken

Det er lønnsomt å legge til rette for mer arealeffektiv og attraktiv byutvikling i Norges mest sentrale byvekstområde.

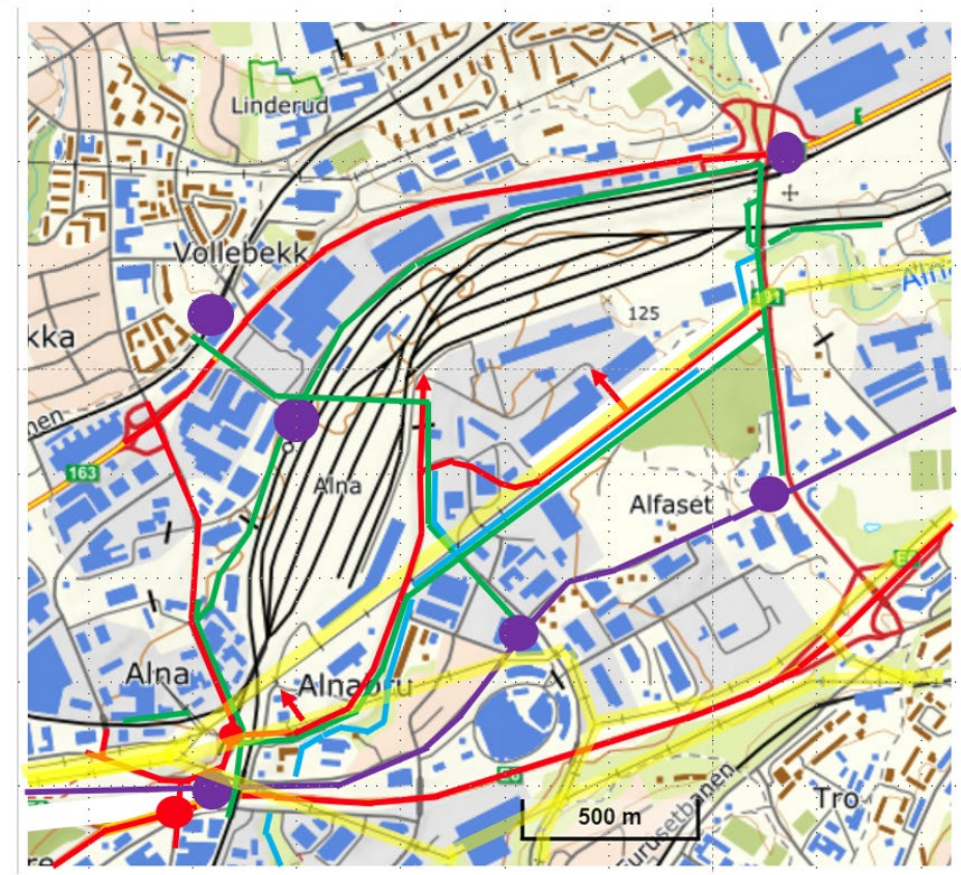


Figur 3. De tydeligste kraftlinjene i dagens Groruddal er markert med gul farge.
Kartgrunnlag: Norgeskart.no (sammensatt skjermdump).

Gustav Nielsen

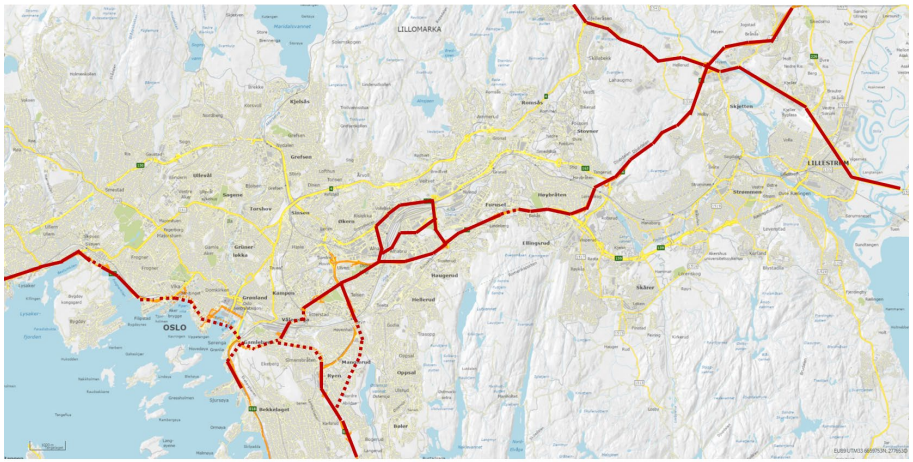
2. Moderniser Alnabruterminalen

Skap en mer arealeffektiv og tilgjengelig Alnabru-terminal for godstransport og varelogistikk.



Figur 13. Forslag til oppgradering av infrastrukturen i og omkring Alnabruterminalen. Rødt = Bilatkomster og stamme i tungtrafikknettet. Fiolett = Infrastruktur for oppgradert kollektivtransport. Grønt = Gang- og sykkelveier for å redusere barrierene som terminalområdet utgjør. Blått = Alna og forsterket, åpent system for overvann. Gult = Kraftledninger som bør legges ned i grunnen. Kartgrunnlag: Norgeskart.no.

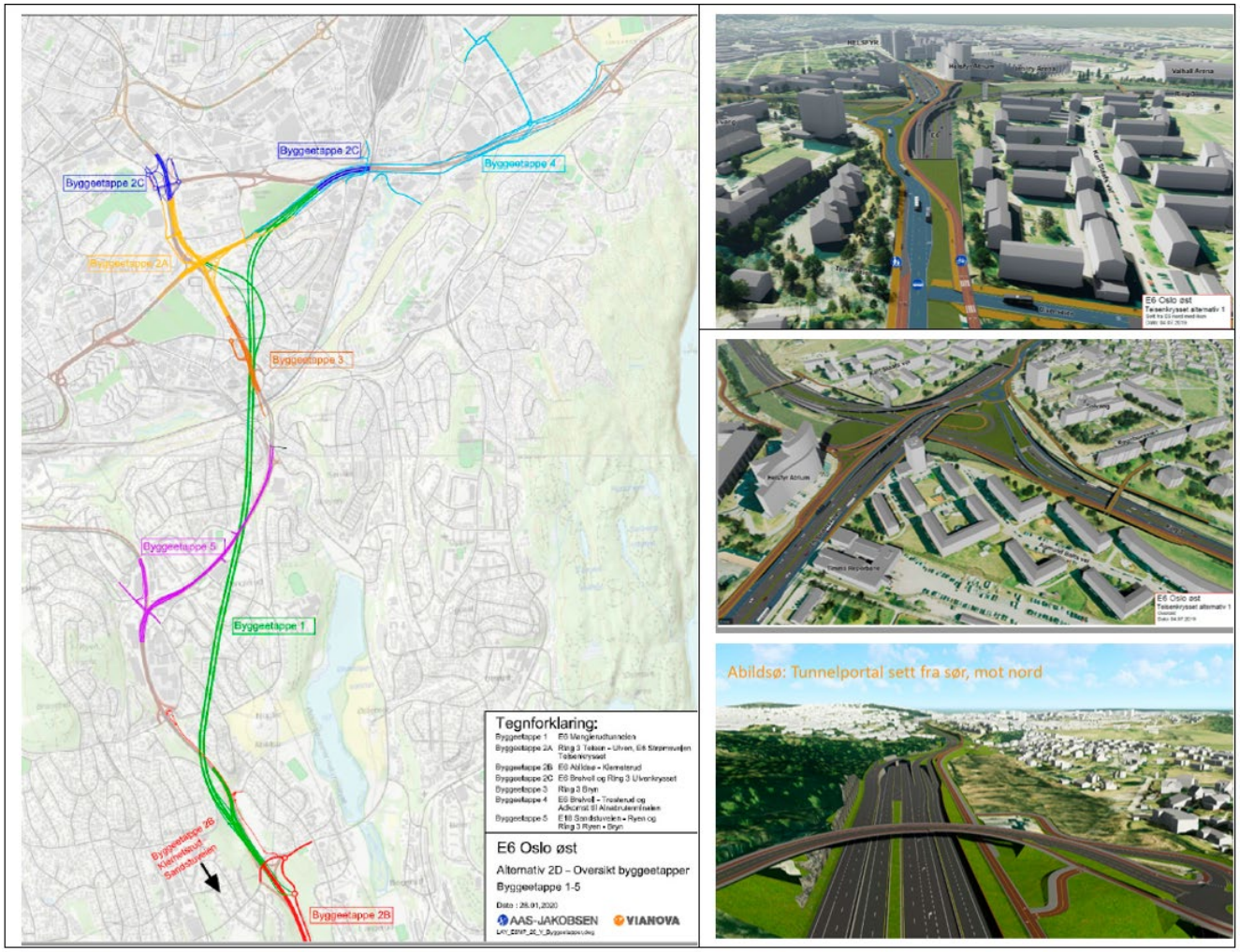
Store miljø- og økonomigevinster kan oppnås med mer rasjonell jernbaneterminal og et enkelt og direkte tungtrafikknett med E6 både mot nord og sør.



Figur 19. Forslag til anbefalte ruter for tungtrafikk. Grunnlagskart: Statens vegvesen.

Gustav Nielsen

3a. E6 Oslo øst: Forkast Statens vegvesens løsning



Figur 14. Statens vegvesens sist anbefalte løsning (alternativ 2D) for E6 Oslo øst. Hovedgrep og illustrasjoner av veianleggene ved Teisen-Fjellhus og Europaveien ved Abildsø.[18]

Alternativ 2D gir:

Økt kapasitet for biltrafikk

Hindrer god byutvikling Alnabru-Ulven-Breivoll

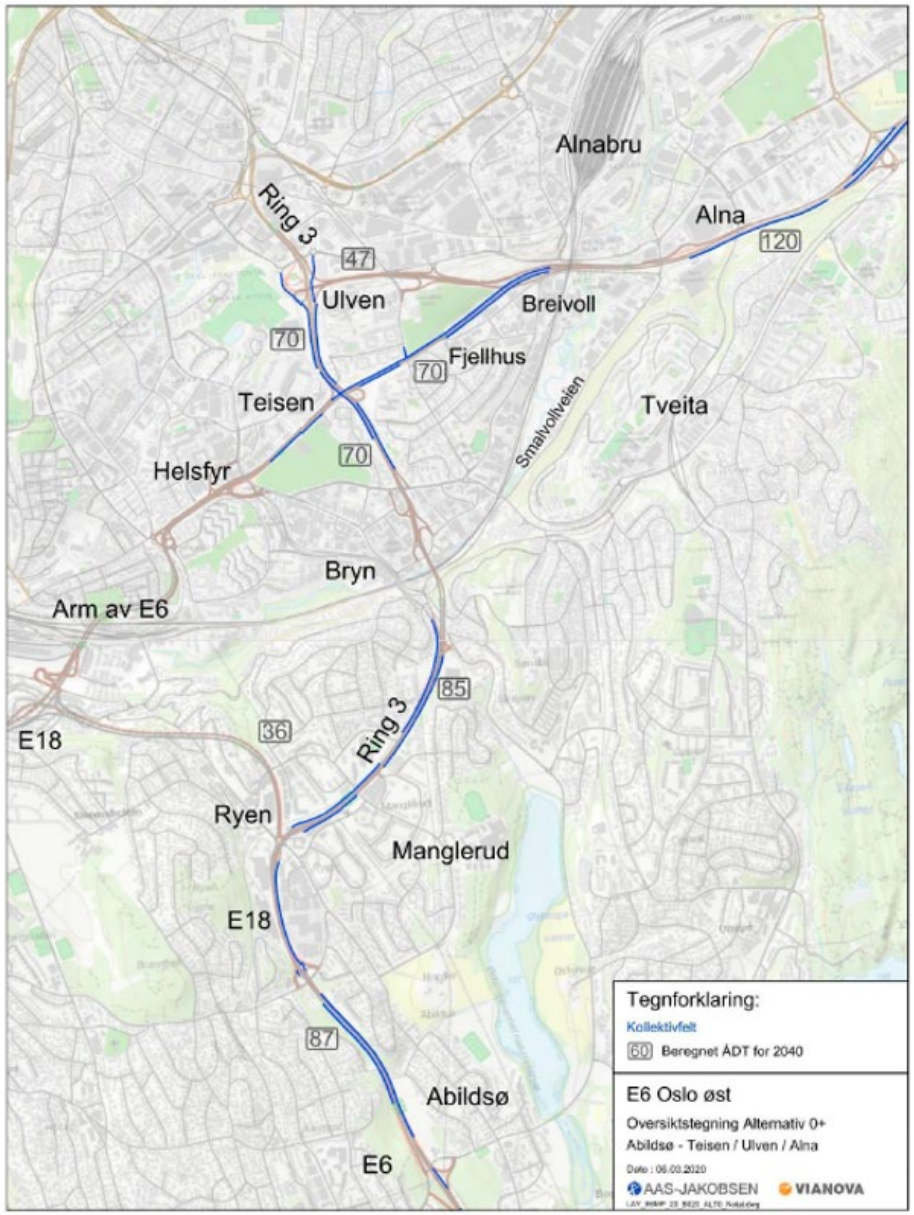
River mange boliger

Satser på bussbasert kollektivsystem på hovedvei, mens skinnebasert er vedtatt av alle parter.

Sprenger Oslopakke-budsjetter.

Gustav Nielsen

3b. E6 Oslo øst: Forkast også alternativ 0+ for



Alternativ 0+ medfører:

Små justeringer av dagens veisystem, med en del flere bussfelt.

Opprettholder Ulvensplitten. Det hindrer byutviklingen og et nytt, trafikkforbedrende E6-kryss Alnabru Sør.

Avlaster ikke Ryenkrysset som er den største kø-skaperen i området.

Gir fortsatt for mye trafikk, støy og forurensing på Manglerud-Ryen

Gustav Nielsen

3c. E6 Oslo øst: Bygg en forenklet løsning

Løsning i samsvar med Oslos mål for byutvikling, miljø og klima.

Bør gi ombygget Teisenkryss, miljølokk ved Fjellhus, riving av Ulven-splitten, nytt Alnabrukryss og en kortere veitunnel Bryn-Abildsø.

Sørg for at mål om redusert biltrafikk og vedtatt skinne-basert kollektivstrategi er premiss for løsningene.

Gjenoppta og fullfør planprosessen. Prioriter byutvikling med nytt Teisenkryss, dernest Alnabrukrysset.

Figur 18. Prinsipp for vårt forslag til forenklet hovedveiløsning og anlegg av nye/ombygde hovedveikryss.. Grunnlagskart: Statens vegvesen.

Gustav Nielsen

4. Miljølokk Furuset: Ønskelig, men andre tiltak er viktigere

E6 i skjæringen forbi Furuset sentrum. Fartsgrense 90 km/t. Foto Gustav Nielsen

Lokalt miljølokk på Furuset er ønskelig og kan vurderes flere steder. For eksempel:

Teisen-Fjellhus

Økern-Løren ved tunnelutløp

Grorud senter

Men det er viktigere med lavere fartsgrenser på E6 og andre hovedveier i byområdet og en rask overgang til stillere og renere kjøretøyer.

Gustav Nielsen

5a. Trondheimsveien Grorud-Sinsen: Bygate, ikke riksveg

Figur 21. Trondheimsveien med trikkeløsning og hovedsykkelvei. Kartgrunnlag: Norgeskart.no.

Ombygging til gate med bydelsfunksjon. Trikk på søndre halvdel av dagens vei, og hoved-sykkelvei på nordsiden vil gi sterk støtte til miljørettet, urban utvikling med Aker Sykehus, Torgbyen Bjerke, ved Linnerud-sletta og videre mot Grorud.

Start med 6-18 måneders trafikk-regulering med to gjennomgående kjørefelt og 50 km/t.

Gustav Nielsen

5b. To trikkelinjer kan betjene Aker Sykehus

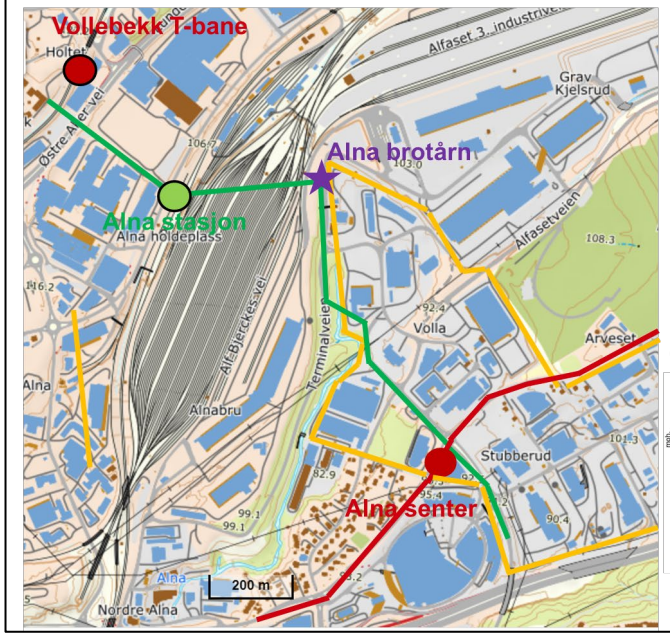
Figur 22. Illustrasjon av statens plan for utbygging av Aker sykehus, med den nye Oslo Storbylegevakt i nybygg nærmest Trondheimsveien. Med innlagt forslag til betjening med trikk/bybane langs Trondheimsveien og Store Ringvei. De to linjene som vil betjene både Aker Sykehus og tett nabobebyggelse, er i samsvar med anbefalt trikkenett i KVU-Oslonavet og Strategiplanen for Hovinbyen.

Gustav Nielsen

6. Oppgrader Hovedbanen og T-banestasjoner

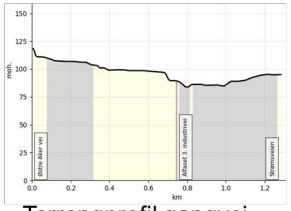
Gjennomfør en rask oppgradering av Hovedbanens tilbud, tilgjengelighet og stasjoner. Kom i gang med knutepunktutvikling ved alle stoppesteder og gjør det samme med oppgradering av stasjonene på T-banen som trenger det.

Alna gang-sykkelvei – Broen til ny byutvikling?



Alnabyen etappe 1 ?

Bybane Sinsen-Økern-Ikea-Furuset-Lørenskog osv.?



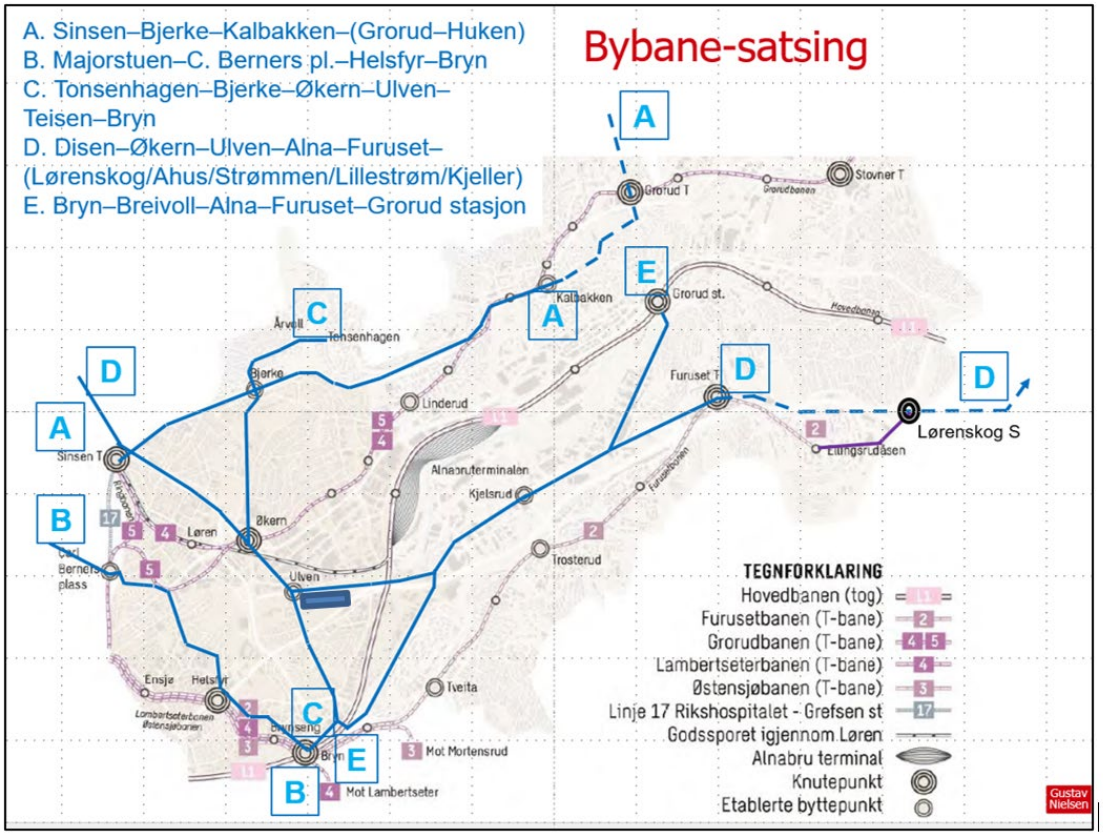
Terrengprofil gangvei

Illustrasjon av gang- og sykkelforbindelsen mellom Alna og Vollebekk stasjon 29.9.2006

Gustav Nielsen

7. Sats på trikk som stammen i byutviklingen

Videre utvikling av trikkenettet i de sentrale deler av Groruddalen vil følge opp tidligere vedtak om kollektivtilbudet og gi mye sterkere stimulans til investeringer i ny bebyggelse enn bussbaserte løsninger. Det må til for å løfte kollektivsystemets konkurranseevne når bilbruken skal kuttes ned.

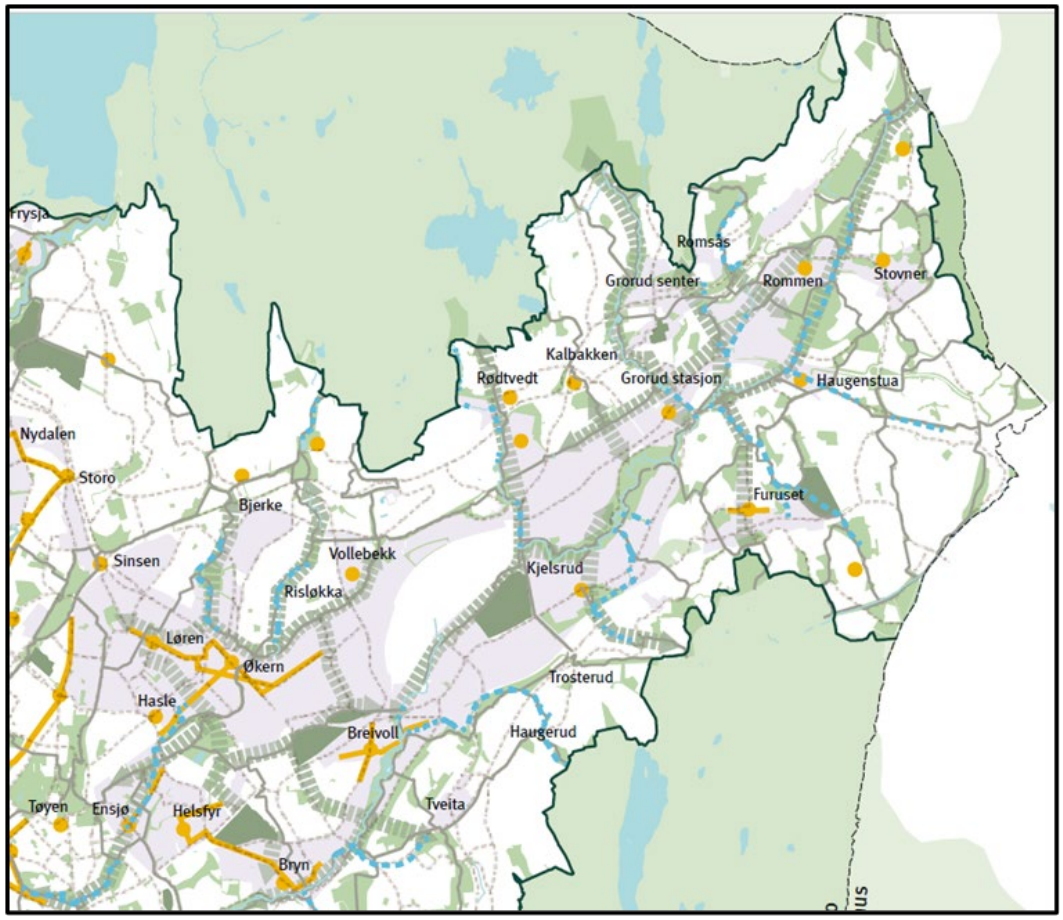


Figur 30. Forslag om nye linjer for trikk/bybane. Ny vognbase er vist ved Ulven, på areal frigjort etter nedlagt Ulvensplitt. Utarbeidet med støtte i foreliggende prinsipp-vedtak og konseptvalgutredninger for kollektivtransporten.

Foto: https://www.fremtidensbyreise.no

8a. Blå-grønn infrastruktur en nødvendighet

Grønne korridorer, åpning og rensing av Groruddalens vassdrag, og håndtering av overvann og risiko for flom og jordras, må prioriteres som forberedelser til fremtidens villere klima. Rehabilitering og pleie av naturverdiene og stadig bedre tilrettelegging for gåing og sykling, er viktige deler av Oslos klima-strategi, som også hever bydelens attraktivitet og status.



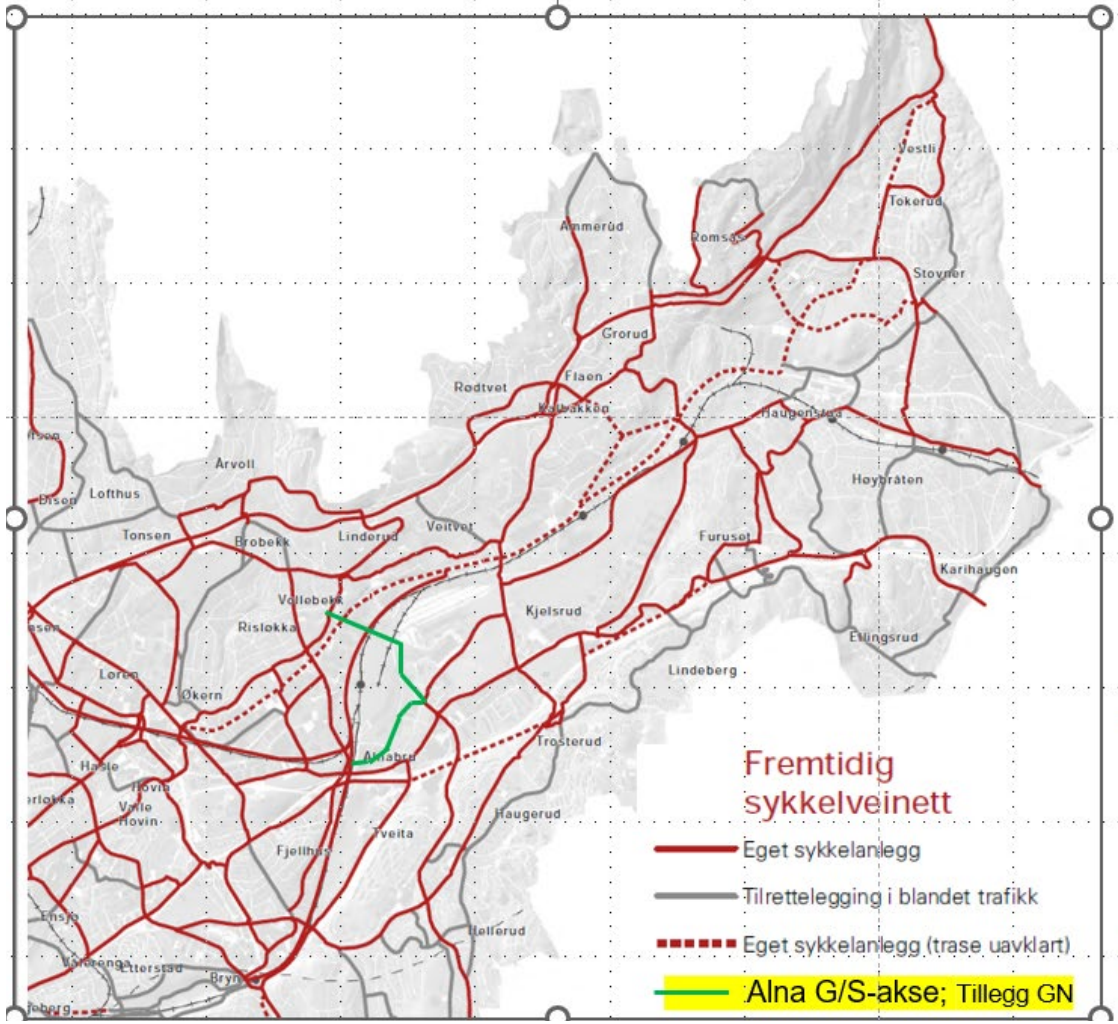
Kart: Oslo kommune, Kommuneplan
Foto: Gustav Nielsen

Gustav Nielsen

8b. Fullfør sykkelveiplanen og gjør gåing attraktivt

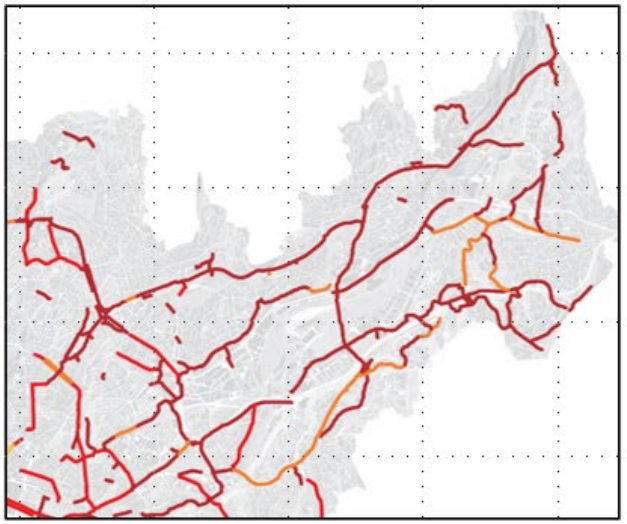
Lønnsom helse- og miljøpolitikk må prioriteres høyere

Bystyrevedtak 23.5.2018



Hele Oslo: 280 av 530 km bygget i 2025, men planen er forsinket pga. penge- og planmangel.

Status 2015

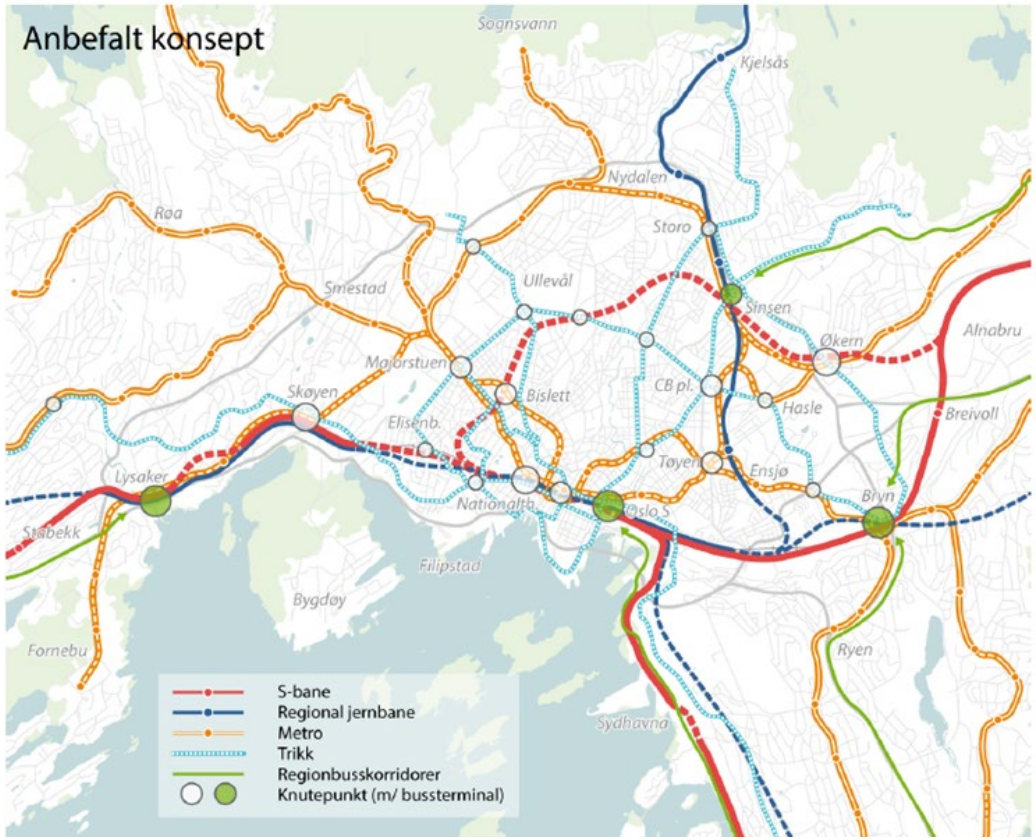


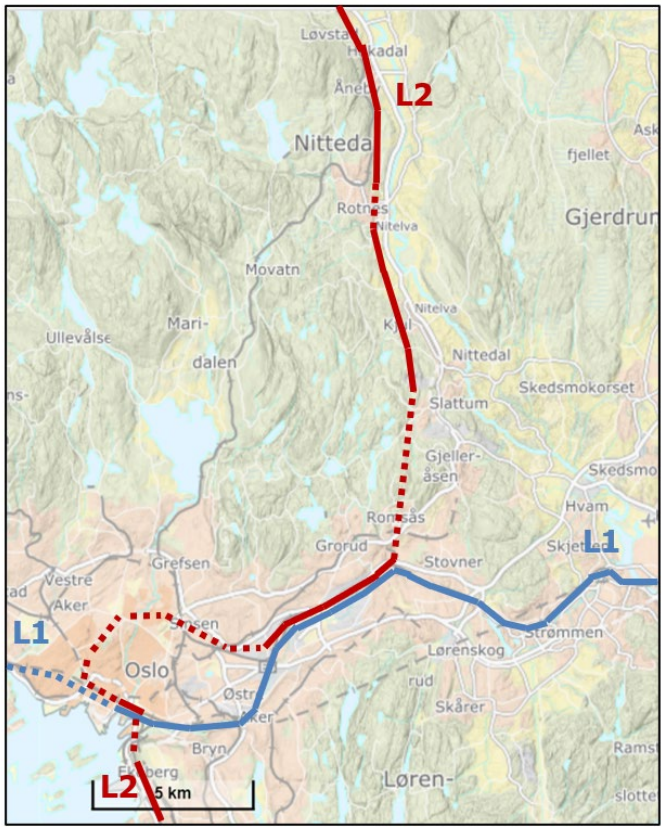
Gustav Nielsen

9. Neste jernbanetiltak for Oslo og Nittedal…

Planlegg videre utvikling av jernbanesystemet, som anbefalt i KVU Oslonavet, med S-bane-tunnel mellom Nationaltheatret og Alna.

Utred omlegging av Gjøvikbanen i tunnel Nittedal – Grorud/Alnabru med nedlegging av Alnabanen og Gjøvikbanen gjennom Lillomarka og Oslos byggesone. Store arealgevinster i Oslo, fjerning av barrierer og 10 minutters forkorting av Gjøvikbanen vil bli viktige nytte-effekter.





10. Ta politisk styring, samarbeid kommune-stat

Sterk politisk styring, organisering og samarbeid mellom stat og kommune er avgjørende for å realisere disse grepene. Vurder etablering av et offentlig byutviklingsselskap med topptung politisk ledelse.

11. Politikken må styre planene

Gjør disse punktene til politiske kampsaker foran valgene i 2023 og 2025.

Ta hensyn til de ved de pågående fornyelser av Oslo Kommuneplan og Nasjonal Transportplan.

Gjerne med Groruddalen som eget innsatsområde og byvekstavtale.

Foto: Gustav Nielsen/Nasjonalmuseet

Gustav Nielsen

12. Forny eldre planer med ny innsikt

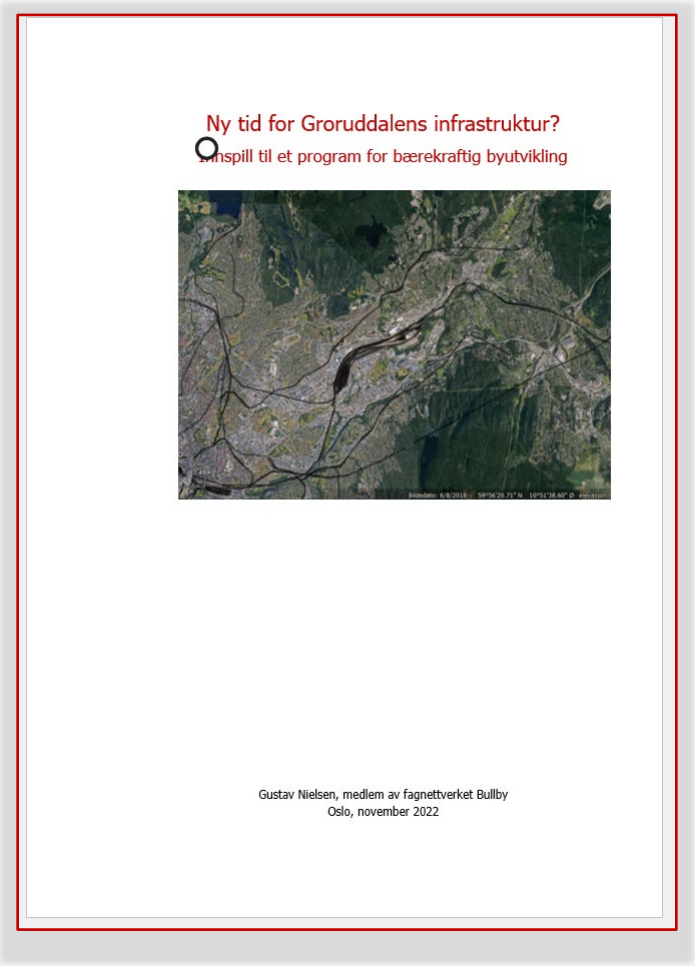
Vurder eldre planer på nytt. Bruk eksisterende og ny kunnskap om tiltak. Undersøk hvordan tiltak kan kombineres for å få best og raskest mulig gjennomføring av målene som er satt. Forkast tiltak som motarbeider målene.

Gustav Nielsen

Les rapporten!

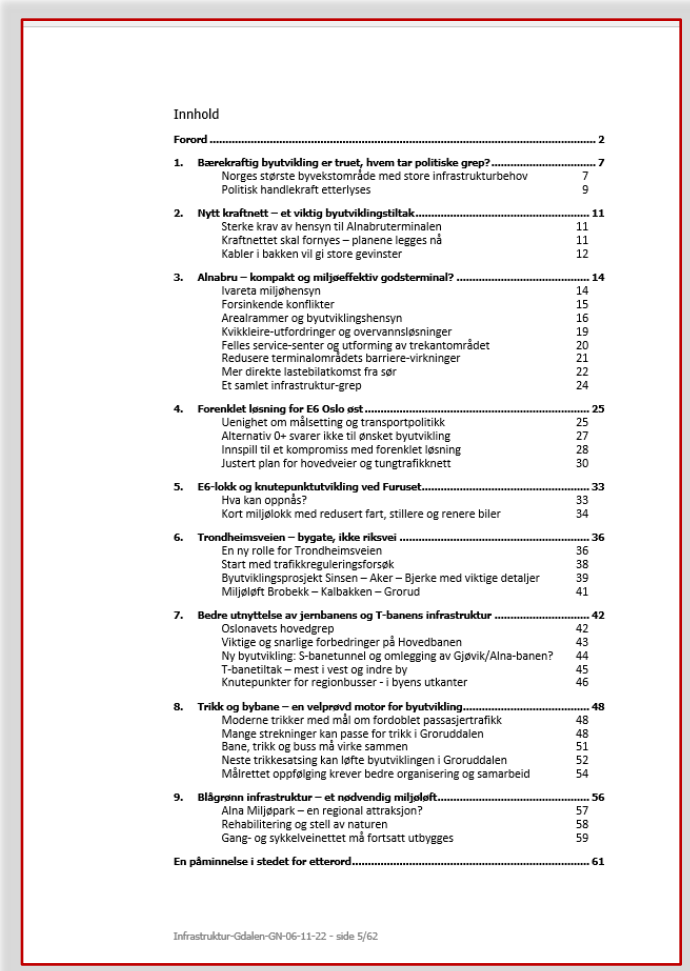
Dette er kvalifisert synsing med mål om å bidra til utviklingen av et mer bærekraftig og rettferdig bysamfunn i Groruddalen og Oslo.

Et debattinnlegg, flott om andre har bedre forslag som fremmer samme mål.


Ny tid for Groruddalens infrastruktur?

Innspill til et program for bærekraftig byutvikling

Gustav Nielsen, medlem av fagnettverket Bullby
Oslo, november 2022


Innhold

Forord 2

1. Bærekraftig byutvikling er truet, hvem tar politiske grep? 7
Norges største byvekstområde med store infrastrukturbehov 7
Politisk handlekraft etterlyses 9

2. Nytt kraftnett – et viktig byutviklingstiltak 11
Sterke krav av hensyn til Alnabruterminalen 11
Kraftnettet skal fornyes – planene legges nå 11
Kabler i bakken vil gi store gevinster 12

3. Alnabru – kompakt og miljøeffektiv godsterminal? 14
Ivareta miljøhensyn 14
Forsinkende konflikter 15
Arealrammer og byutviklingshensyn 16
Kvikkleire-utfordringer og overvannsløsninger 19
Felles service-senter og utforming av trekantområdet 20
Redusere terminalområdets barriere-virkninger 21
Mer direkte lastebilatkomst fra sør 22
Et samlet infrastruktur-grep 24

4. Forenklet løsning for E6 Oslo øst 25
Uenighet om målsetting og transportpolitikk 25
Alternativ 0+ svarer ikke til ønsket byutvikling 27
Innspill til et kompromiss med forenklet løsning 28
Justert plan for hovedveier og tungtrafikknett 30

5. E6-lokk og knutepunktutvikling ved Furuset 33
Hva kan oppnås? 33
Kort miljølokk med redusert fart, stillere og renere biler 34

6. Trondheimsveien – bygate, ikke riksvei 36
En ny rolle for Trondheimsveien 36
Start med trafikkreguleringsforsøk 38
Byutviklingsprosjekt Sinsen – Aker – Bjerke med viktige detaljer 39
Miljøløft Brobekk – Kalbakken – Grorud 41

7. Bedre utnyttelse av jernbanens og T-banens infrastruktur 42
Oslonavets hovedgrep 42
Viktige og snarlige forbedringer på Hovedbanen 43
Ny byutvikling: S-banetunnel og omlegging av Gjøvik/Alna-banen? 44
T-banetiltak – mest i vest og indre by 45
Knutepunkter for regionbusser - i byens utkanter 46

8. Trikk og bybane – en velprøvd motor for byutvikling 48
Moderne trikker med mål om fordoblet passasjertrafikk 48
Mange strekninger kan passe for trikk i Groruddalen 48
Bane, trikk og buss må virke sammen 51
Neste trikkesatsing kan løfte byutviklingen i Groruddalen 52
Målrettet oppfølging krever bedre organisering og samarbeid 54

9. Blågrønn infrastruktur – et nødvendig miljøløft 56
Alna Miljøpark – en regional attraksjon? 57
Rehabilitering og stell av naturen 58
Gang- og sykkelveinettet må fortsatt utbygges 59

En påminnelse i stedet for etterord 61

Gustav Nielsen

En påminnelse i stedet for etterord

10 måter staten kan bremse byene på *

1. Plassér statlige bygg langt unna kollektivsystemer
2. Hold på arealer som bedre kan brukes til andre ting
3. Legg opp til at ansatte skal kjøre til jobb med gratis parkering
4. Ignorerer egne retningslinjer for planer
5. Ikke gi byene mulighet til å begrense utbygging av bilbaserte kjøpesentre
6. Bygg motorveier istedenfor kollektiv
7. Bygg sykkelveier på egne veier fremfor der det trengs mest
8. Prioriterer bompenger til egne veiprosjekter før prosjekter det er enighet om lokalt
9. Stans bærekraftig byutvikling med innsigelser
10. Jobb treigt med Byutredningene

* Anders Ø. Røberg -Larsen, Byrådssekretær Oslo, 16.06.17

Gustav Nielsen

Velkommen til bakgrunnsstoff og debatt på https://bullby.net/

Takk for oppmerksomheten!

gustav.m.nielsen@gmail.com

Gustav Nielsen