Ny tid for Groruddalens infrastruktur?

Innspill til et program for bærekraftig byutvikling

Gustav Nielsen, medlem av fagnettverket Bullby

Oslo, november 2022

Forord

Dette notatet er laget for å gi meg selv, planleggere, politikere og andre interesserte litt hjelp til å tenke over hvordan Groruddalen kan og bør utvikles videre som et attraktivt og bærekraftig byutviklingsområde i årene fremover.

For den som ønsker å delta i diskusjoner og planprosesser som bestemmer Groruddalens fremtid, er det svært mange komplekse problemstillinger, utredninger og planer å sette seg inn i. Hvis en ikke nøyer seg med å følge med i lokalpressen og andre media, er Oslo kommunes saksinnsyn et godt sted å starte. Men både kommune og stat består av mange store etater som har avgjørende innflytelse på utviklingen. Det er ikke lett å finne frem i systemet og prosessene. Slik sett, har fagfolkene og deres oppdragsgivere som oftest mer innflytelse over resultatene enn de mange lokale politikere og innbyggere som er engasjert i Groruddalens utvikling.

Dette notatet er et forsøk på å skape oversikt over noen problemstillinger og mulige løsninger for viktige deler av Groruddalens infrastruktur. Jeg har samlet stoff og resonnert meg frem til noen råd og forslag for videre planlegging. Det er gjort med støtte i tips fra Bullby-medlemmer, noen hjelpsomme personer i etatene, samt bruk av saksinnsyn og googling frem til nettsider med informasjon.

Jeg anser dette notatet som kvalifisert synsing med utgangspunkt i et ønske om å bidra til utviklingen av det grønne skiftet. Målet er å utvikle et mer bærekraftig og rettferdig bysamfunn i Groruddalen og Oslo. Jeg følger altså målsettinger som mange politikere setter høyt. Men jeg ser ikke bort fra at andre kan ha bedre, kanskje mer realistiske, forslag til tiltak enn de jeg fremmer her. Hvis det skjer, er det positivt. Dette er jo bare et debattinnlegg, som jeg håper noen tar på alvor.

Oslo, 6. november 2022

Gustav Nielsen

gustav.m.nielsen@gmail.com; https://bullby.net/

Forsidebildet er skjermdump fra Google Earth.

12 råd om infrastruktur for bærekraftig utvikling i Groruddalen

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.

2. Moderniser en mer arealeffektiv og tilgjengelig Alnabru-terminal for godstransport og varelogistikk. Det kan gi store miljø- og økonomi-gevinster med mer rasjonell jernbaneterminal og et enkelt og direkte tungtrafikknett med E6 både mot nord og sør.

3. Bygg en forenklet løsning for E6 Oslo øst i samsvar med Oslos mål for byutvikling, miljø og klima. Det bør gi ombygget Teisenkryss, riving av Ulven-splitten, nytt Alnabrukryss og en kort veitunnel Bryn-Abildsø. Sørg for at vedtatt skinnebasert kollektivstrategi og mål om redusert biltrafikk er premiss for løsningene.

4. Lokalt miljølokk på Furuset er ønskelig og kan vurderes flere steder. Men det er viktigere med lavere farts-grenser på E6 og andre hovedveier i byområdet og en rask overgang til stillere og renere kjøretøyer.

5. Bygg om Trondheimsveien til bygate med bydelsfunksjon mellom Grorud og Sinsen, ikke riksveg. 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 Linnerudsletta og videre mot Grorud. Start med 6-18 måneders trafikkregulering med to gjennomgående kjørefelt og 50 km/t.

6. 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.

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.

8. Grønne korridorer, åpning og rensing av Groruddalens vassdrag, og håndtering av overvann og risiko for flom og jordras, må gis høy prioritet som forberedelser til fremtidens villere klima. Rehabilitering og pleie av naturverdiene og stadig bedre tilrettelegging for gåing og sykling, er en viktig del av Oslos klima-strategi, men vil også heve Groruddalens attraktivitet og status.

9. Planlegg videre utvikling av jernbanesystemet, som anbefalt i KVU Oslonavet, med etablering av 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. 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. Gjør disse punktene til politiske kampsaker foran valgene i 2023 og 2025 og ta hensyn til de ved de pågående fornyelser av Oslo Kommuneplan og Nasjonal Transportplan. Gjerne med Groruddalen som eget innsatsområde og byvekstavtale.

12. Les begrunnelsene i denne rapporten.

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**

1. Bærekraftig byutvikling er truet, hvem tar politiske grep?

Det har i mange år vært brede politiske ønsker om å forbedre det sosiale og fysiske miljøet i Groruddalen. Samarbeidet mellom staten og kommunen i Groruddalsatsingen er det mest kjente og langvarige uttrykket for dette.

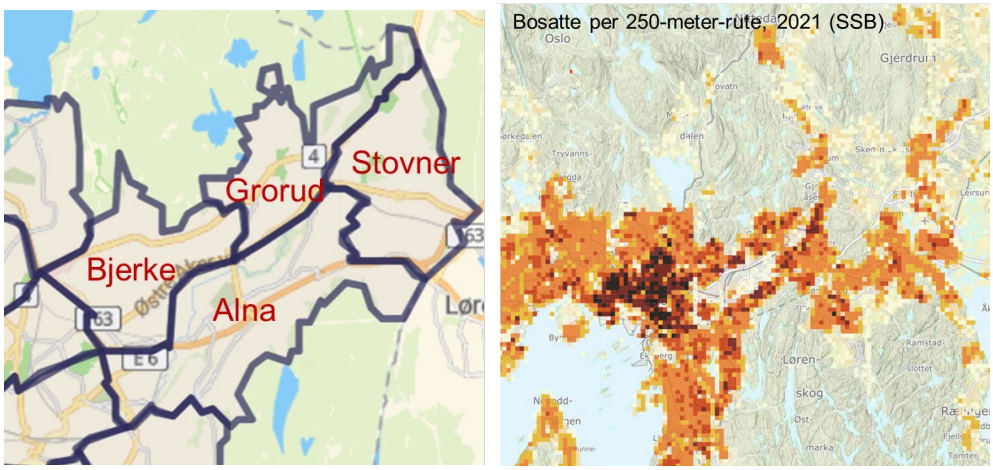
Likevel er det mange som sier at det fortsatt ikke er blitt Groruddalens tur. De kan peke på at den sentrale delen av dalen er landets mest trafikkforurensede område, og at denne delen av Norge har landets høyeste andel barn som vokser opp i fattige familier. Mange besøkende og gjennomreisende med tog, bil eller buss synes at Groruddalens mest sentrale deler er blitt Oslos triste bakgård. Dermed er det lett å se på dette som et lite attraktivt sted å bo, noe som bidrar til Oslos status som en delt by.

Det hjelper ikke så mye at de fleste innbyggerne trives godt og vet at det dårlige ryktet er et temmelig ufortjent resultat av manglende kjennskap til områdets kvaliteter. De registrerer dessuten at store investeringer i samferdsel, offentlige institusjoner og andre tiltak har en tendens til å havne andre steder i byen og landet, ikke i denne delen av Oslo.

Norges største byvekstområde med store infrastrukturbehov

Det er alt for lett å glemme at Groruddalens fire bydeler, Alna, Bjerke, Grorud og Stovner nå har til sammen flere innbyggere enn landets fjerde største bykommune, Stavanger. Og bebyggelsen og folketallet vokser videre. Snart vil innbyggertallet passere 150.000. Stor mangel på rimelige boliger i Osloregionen gjør det svært ønskelig med nybygging i et så sentralt område. Sammen med Hovinbyen og Nedre Romerike er Groruddalen landets største og trolig viktigste byvekstområde.

Når det er snakk om arealplanlegging og behov for infrastruktur, kan det noteres at samlet areal for de fire bydelene er 36,6 km^2. Det er for eksempel mer enn samlet tettstedsareal for Nord-Norges to største byer, Tromsø og Bodø.



Figur 1. Til venstre: Groruddalens fire bydeler. Større i folketall enn Stavanger kommune. Dobbelt så mange innbyggere som Finnmark fylke. Like stort areal som tettstedene Tromsø og Bodø til sammen. Til høyre: Likevel gjenstår store områder som kan gi plass for en stor del av regionens byvekst og boligbehov de neste 20-30 årene.

Sammenliknet med andre byer og distrikter i Norge har det, per innbygger, vært minimal vilje til å nytte statlige investeringsmidler i Groruddalen. Svært lite har skjedd siden forrige århundre, da staten bygget og utvidet riksveiene gjennom dalen, med de store støy- og forurensningsproblemene som fulgte med biltrafikken. Etter

flere tiårs utredninger og planer har myndighetene ikke klart å få på plass hverken et miljøtilpasset veisystem eller en effektiv, by-tilpasset arealløsning for landets klart største logistikksenter på Alnabru.

Da Gardermobanen ble bygget ble det et prosjekt som helt unngikk å betjene de østre og søndre deler av Oslo ytre by. Staten mente det var viktigere å lage en rask togforbindelse til Oslo sentrum og Vestkorridoren helt til Drammen.

Mangelfull infrastruktur bidrar til å bremse bolig- og byutviklingen i den delen av Oslo som har det største vekstpotensialet. Noen anser nok dette som god distriktspolitikk, men det bidrar til at Osloregionen har landets lengste boligkøer og høyeste boligpriser, med negative konsekvenser for levekårene også i Groruddalen.

Det er utvilsomt både god samfunnsøkonomi og rettferdig politikk å sørge for opprydding i foreldet infrastruktur og arealbruk som gir bedre rammer for byutviklingen i Groruddalen. Da må statens og kommunens politikere bli mer samstemte i sine ambisjoner for en bærekraftig utvikling av dette området.

I de senere årene har uenighet om veiløsningene blitt en sterk bremsekloss for utviklingen. Da arbeidet med miljøvennlig transport i Groruddalsatsingen ble evaluert i 2016,[1] ble det konstatert at det hadde vært tungt og vanskelig å få med de statlige og kommunale etatene i et «felles løft» for miljøvennlig transport. De mange elementene som må være tilstede for en slik satsing var ikke tilstede.

Da Oslos byråd uttalte seg om transportetatenes forslag til Nasjonal transportplan (NTP) 2022-2033 sa kommunen at alt tydet på at forslaget ville føre til at Norges klimamål brytes med god margin og at det heller ikke bygget opp under Oslos klima- og trafikkmål.[2] Byrådet mente at prioriteringene av prosjekter i den kommende stortingsmeldingen må endres. NTP må utformes slik at Norge når det nasjonale målet om halvering av klimagassutslipp fra transport, og det innmeldte målet under Parisavtalen. Også lokale mål om nullutslipp og Oslos mål om 30 prosent mindre biltrafikk må legges til grunn.

Planleggingen av E6 Oslo Øst er blitt stanset av Statens vegvesen siden det ikke er lokal vilje til å prioritere det meget omfattende prosjektet som etaten har anbefalt. Uavklarte løsninger for E6 i Hovinbyen og Groruddalen med betjeningen av Alnabruterminalen gjør at planleggingen av den videre byutviklingen i området stanser opp. Faste rammer for infrastrukturen er en nødvendig forutsetning for både private og offentlige byggeprosjekter.

Trolig mener de fleste samfunnsvitere og sosialt innstilte politikere at forbedringer i levekårene først og fremst må oppnås gjennom økonomiske virkemidler og «myke» sosiale tiltak. Slike tiltak utgjør da også hovedinnholdet i Groruddalssatsingen og andre programmer på de offentlige budsjettene. Men også infrastrukturen, bebyggelsen og det fysiske miljøet er viktig for levekårene og fremtiden til denne delen av Osloregionen.

Gjennom vedtaket om strategiplanen for Hovinbyen, har Oslo Bystyre fastsatt hovedlinjene i hvordan byens politikere ønsker at samferdselsstrukturen skal utvikles videre. Disse prinsippene bør fortsatt være førende for det som skal skje videre oppover Groruddalen, figur 2.

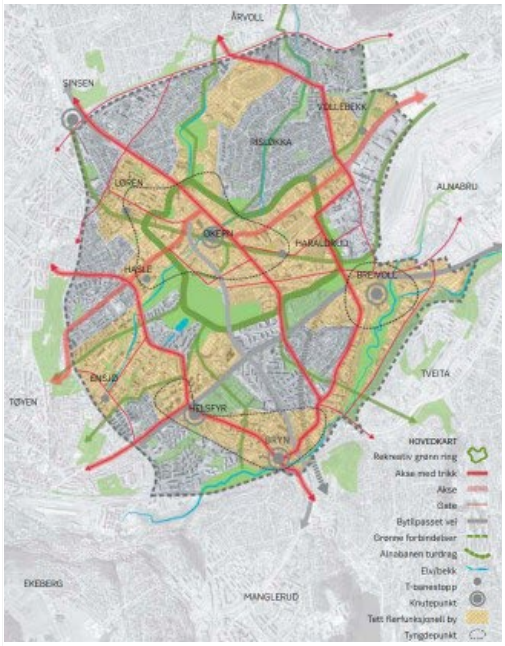
For å kunne løfte Groruddalens attraktivitet og status, og dermed gjøre det mere interessant å investere i boliger og andre funksjoner, må både miljøet og tilgjengeligheten med høystandard kollektivtransport forbedres kraftig. Det trengs også nedgraving av store deler av kraftkabelnettet i området, slik at det blir mer plass til bebyggelse og arealer uten bruksrestriksjoner.

---

[1] Njål Arge 2016: Sluttevaluering av Groruddalssatsingen. Programområde 1: Miljøvennlig transport i Groruddalen. As Civitas, 22.4.2016.

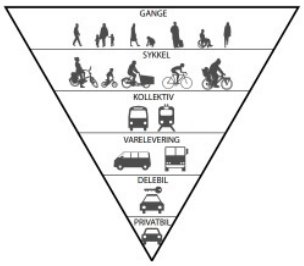
[2] Brev til Samferdselsdepartementet av 29.6.2020 fra Oslo kommune, Byrådsavdeling for miljø og samferdsel.

Statens og kommunens høye ambisjoner om et grønt skifte, der byrdene og gevinstene skal fordeles rettferdig, gjør det enda viktigere å sette disse utfordringene mye høyere på dagsorden enn i dag.



Følg opp Bystyrets byplangrep for Hovinbyen:

- Blå-grønn struktur
- Urbane akser med bygater
- Senterstruktur, møteplasser
- Oppfølging av KVU Oslonavet
- Trikkelinjer, ikke (super)buss
- Nedlegging av Ulvensplitten
- Nedprioritering av biltrafikk



Figur 2. Oppsummering av føringer for samferdselsløsningene i Hovinbyen. De samme prinsippene vil sette samferdselen på sporet av den nye fremtiden, slik at sektoren går fra å være brems til å bli en motor for transformasjonen av hele Groruddalen.

Politisk handlekraft etterlyses

Det er grunn til å spørre: Er grønt skifte mulig i et område oppdelt av tre motorveier og landets største godsterminal for lastebiler og jernbanetransport? Dette notatet prøver å fortelle hvordan det skal kunne svares ja på dette spørsmålet. Notatet er et optimistisk, men faglig fundert innspill til et sterkt ønsket politisk program. Det sikter mot et statlig og kommunalt samarbeid om modernisering av infrastrukturen for kraftforsyning, transport og grønnstruktur i Groruddalen med Hovinbyen.

Programmets gjennomføring vil legge til rette for private utbyggere og investorer. Dessuten bør tiltakene stimulere til utvikling og nyetablering av offentlige institusjoner av alle slag, også med nasjonale og internasjonale funksjoner som i dag er nesten helt fraværende i denne delen av byen. Som en del av forberedelsene til de kommende klimaskifter må i tillegg brukerne av energi, transport, vann og avløp betale for nødvendige fornyelser av infrastrukturen og opprydding av naturmiljøet.

Skal Norge nå sine mål om bærekraftig og sosialt rettferdig utvikling må vi bygge de beste og mest effektive løsningene for Groruddalens infrastruktur. De må både samsvare med de politiske målene og være realistiske og nøkterne. Ikke dominert av de enkelte sektorenes særkrav og tendenser til å satse på kostbare luksus-standarder, slik som vi ser i Vestkorridoren og mange nye veiprosjekter andre steder i landet.

Vi må dessuten ta lærdom av den store og temmelig vellykkede transformasjonen som har skjedd i Oslo de siste 20 årene med Fjordbyen, havneområdene, Bjørvika og Gamlebyen: Alle sektorer må samarbeide, men samferdsel og arealbruk er avgjørende. Dessuten må politikere på høyt nivå i både stat og kommune være samstemte om målene og følge tett opp gjennomføringen, slik at prosessene ikke stopper opp underveis. Mye taler for å etablere et offentlig utbyggingsselskap med formål å

realisere de store samfunnsverdiene som kan skapes ved å utvikle de offentlige eiendommene og infrastrukturen i Groruddalen i samsvar med de politiske målene.

Tiden er derfor inne for å lage et politisk program som skal bidra til en raskest mulig oppstart og gjennomføring av flere komplekse og økonomisk fornuftige prosjekter. De krever alle godt samarbeid mellom staten og kommunen, og kan ikke overlates til private aktører. Men de vil utløse store verdier for miljøløft og ny utvikling i landets største og mest vekst-sterke byområde. Saken er også godt egnet til å skape økt fremtidstro blant velgerne i et område der mange innbyggere er skuffede og engstelige for tidens trusler, og med liten tiltro til rådende politikk.

For å konkretisere mye av innholdet i et slikt program, omtaler dette notatet åtte tema eller hovedprosjekter, med illustrerte eksempler på løsninger. De er både ment som innspill til den kommende Kommuneplanens arealdel og som forslag til saker som politikerne kan fronte i forkant av kommunevalget høsten 2023 og stortingsvalget i 2025. Derfor er dette en blanding av kortsiktige og langsiktige tiltak.

Men det er viktig å se lenger fremover enn neste valgperiode. Når et prosjekt er langsiktig, er det desto viktigere å komme i gang så snart som mulig. Kortsiktighet kan lett ødelegge for fremtiden. Oslo kan by på mange eksempler på investeringer i veianlegg som tiden har løpt fra lenge før normal levetid var ute.

Saken om Groruddalens utvikling er også en god anledning til å harmonisere Oslos og Statens klimapolitikk. Oslos klimastrategi ble vedtatt av Oslo bystyre i mai 2020. Det er en oppdatert og samlet strategi for kommunens klimaarbeid, som består av fem overordnede klimamål og 16 satsingsområder. Gjennomføring av strategien vil styrke kommunens posisjon som en internasjonalt ledende miljøby og er en forutsetning for å nå ambisiøse klimamål. Visjonen for klimabyen Oslo er intet mindre enn følgende:[3]

«I 2030 er Oslo en by tilnærmet uten utslipp av klimagasser. Omstillingen av Oslo til et klimatilpasset nullutslippssamfunn skal bidra til å skape en sunn, trivelig og velfungerende by uten store sosiale forskjeller og med renere luft og vann. Oslo er en arena for innovasjon, utprøving og kommersialisering av nye klimaløsninger, der klimapolitikken og næringspolitikken understøtter hverandre. Oslo driver fram et taktskifte i miljø- og klimapolitikken nasjonalt og globalt. Oslo bidrar til større og tidligere utslippskutt i andre byer og land ved å formidle våre løsninger og erfaringer. Fra senest 2030 er Oslo en «karbonnegativ by», det vil si at Oslo bidrar til å redusere mengden klimagasser i atmosfæren gjennom både biologisk og industriell karbonfangst og lagring».

Men, som omtalt flere steder i dette notatet, er statens vei- og trafikkpolitikk mindre ambisiøs enn det Oslos byråd og bystyre har vedtatt. Enkelte statlige etater synes også å fungere som bremseklosser for en mer bærekraftig bystruktur i Groruddalen.

Verken Oslo eller Staten vil klare å nå sine klimamål uten et godt og tett samarbeid. Noen politikere må ta grep og sette alle sine etater og fagfolk på rett spor!

[3] Klimastrategi for Oslo mot 2030, s. 3.

2. Nytt kraftnett – et viktig byutviklingstiltak

En stor del av Groruddalens landskap og arealbruk er sterkt preget av et omfattende nett av kraftlinjer. Dette er ikke forenlig med en god og effektiv utnyttelse av Oslos byggesone. Statnetts pågående modernisering av byens høyspentlinjer må derfor inkludere nedgraving av kraftkablene som i dag er svært arealkrevende og sterkt hemmende for både Alnabru-terminalen og byutviklingen i Groruddalen.

Sterke krav av hensyn til Alnabruterminalen

I forbindelse med behandlingen av reguleringsplanen for Alnabruterminalen i 2009-2010 gikk Statsbygg og mange høringsinstanser inn for at kraftlinjene som går gjennom området må legges i bakken, slik at arealene kan utnyttes mer effektivt. Bruken av arealene under ledningene er underlagt strenge regler i et opptil 60 meter bredt belte. Dette er ikke forenlig med en fortsatt utvikling og effektivisering av terminalfunksjonene. Med både Statsbygg, LO og NHO som pådrivere i tillegg til transportørene og flere andre høringsinstanser, burde dette være en klar bestilling til Statnett fra Regjeringen og Stortinget.

I arbeidet med teknisk hovedplan for samlastterminalene ble det foreslått at kraftlinjene Ulven - Fåberg og Ulven - Furuset skulle legges i egne rørføringer i samme grøft som for felles infrastruktur i området. Men Statnett opplyste at en omlegging av linjene til bakken kun er aktuelt ved boring av en egen tunnel med tverrsnitt på 17 m^2 for Statnetts linjer. Skissert fremdrift for omleggingen var da (ca 2011) innen 2050.

Kraftnettet skal fornyes – planene legges nå

Senere har Statnett analysert behovet for oppgradering av kraftnettet i Stor-Oslo. Den europeiske energikrisen som har oppstått i 2022, har bidratt til at fornyelse av elektrisitetsforsyningen i Norge har kommet høyt på den politiske dagsorden. Dermed er det meget god grunn til å forvente at moderniseringen av kraftnettet i Oslo, og dermed Groruddalen, må skje mye raskere enn tidligere antatt. Når nettplanen er fullført, sier Statnett at det vil være mulig å rive ca 300 km kraftledninger.

Under arbeidet med Nettplanen for Stor-Oslo konstaterte Statnett i 2012 at fornyelsene av kraftnettet vil gi positive effekter for arealbruk og lokalmiljø: *«Groruddalen i Oslo kommune og omkringliggende kommuner berøres i dag av et kraftledningsnett som båndlegger store arealer. Av historiske grunner går det mange ledninger på kryss og tvers mellom transformatorstasjonene i området».*

Utredningen omfattet da tre ulike alternativer for restrukturering av kraftnettet i Groruddalen. Den sa at en ny trafo-stasjon i Djupdalen vil gjøre det mulig å fjerne ledningen mellom Ulven og Røykås (i Lørenskog). Det er en spesielt problematisk forbindelse fordi den går svært nær eksisterende bebyggelse på Trosterud.

Områdeplaner er nå et av Statnetts viktige verktøy for å levere på det grønne taktskiftet. Planene skal hjelpe Statnett og samarbeidspartnere med å oppnå mer helhetlige løsninger, tydeligere og mer forutsigbar nettutvikling og mer effektiv prosjektgjennomføring. En av i alt 10 områdeplaner omfatter Oslo, Akershus og Østfold.[4]

Hva som skal gjøres med nettet i Groruddalen nordøst for Ulven er ikke bestemt. Det utgjør et trinn 3 som neppe starter før 2030. Løsningene skal utredes videre i 2023.[5] Det haster derfor med å få fastlagt alle premisser for de fremtidige løsningene i

[4] Statnett 13.10.22; https://www.statnett.no/om-statnett/nyheter-og-pressemeldinger/nyhetsarkiv-2022/store-industri--og-forbruksplaner-i-oslo-akershus-og-ostfold/

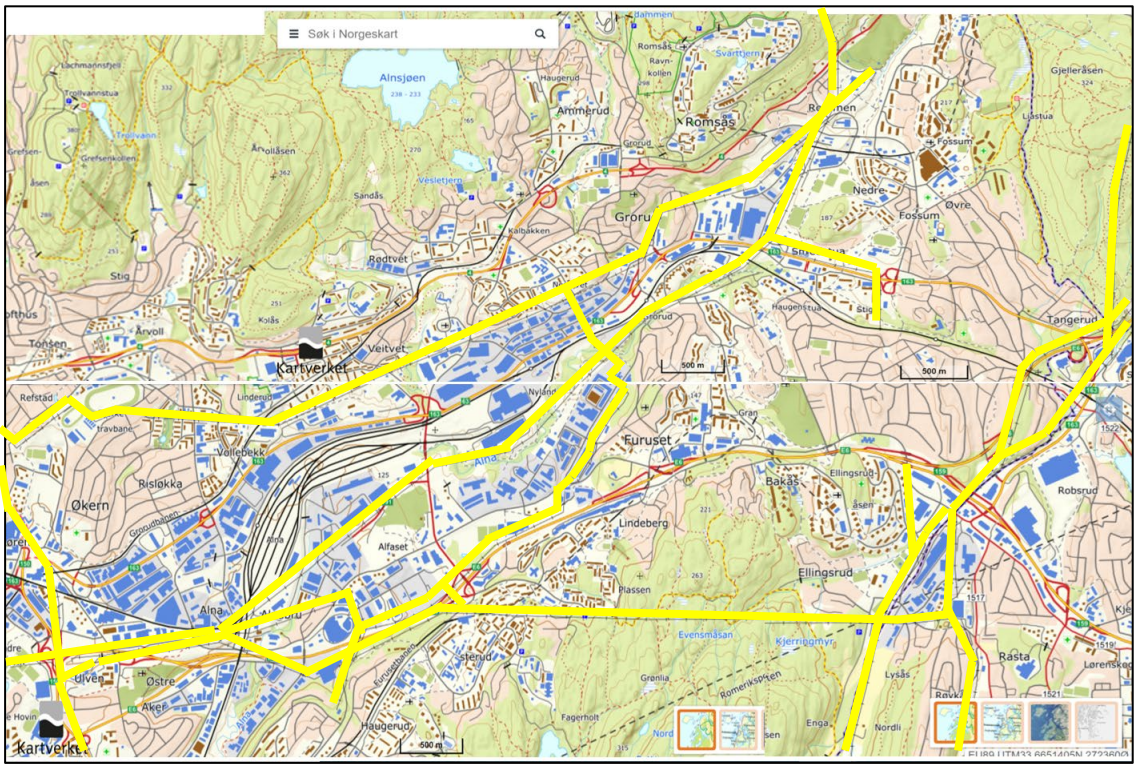
[5] https://www.statnett.no/globalassets/om-statnett/omradeplaner/oslo-og-ostfold/2022.10.20---dialogmote-omradeplan-oslo---ostfold---mote-sarpsborg.pdf

Groruddalen. Politikerne må nå kreve en samlet plan fra Statnett for en omfattende og rask modernisering av kraftnettet i Groruddalen og tilstøtende områder.

Kabler i bakken vil gi store gevinster

Groruddalen er sterkt preget av høyspent-ledninger med sterke restriksjoner på bygging og bruk av arealene i nærheten av ledningene, figur 3. De viste strekningene på kartet utgjør om lag 40 kilometer i Oslos byggesone. Dersom det meste av disse ledningene kan fjernes, vil det være et stort tilskudd til byutvikling, fortetting og et estetisk og miljømessig løft for Oslo generelt og Groruddalens innbyggere spesielt.

Sterke ønsker om fjerning av luftledninger er fremsatt en rekke steder i tillegg til Alnabruterminalen, blant annet under planleggingen av byutvikling ved Bjerke Travbane og på Trosterud.



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

Finansieringen av en stor modernisering og opprydding av kraftnettet i Groruddalen er en utfordring. Statnett sier at denne type investeringer i utgangspunktet skal finansieres gjennom kundenes betaling av nett-tariffen. Men det er sannsynlig at merkostnader til tiltak som ikke er strengt nødvendige for å oppnå tilstrekkelig forsyningssikkerhet, må dekkes gjennom tilskudd fra grunneiere eller kommuner som ønsker å oppnå arealmessige eller andre gevinster. Det er vist til eksempel på dette i Stockholm, der slike tilskudd til kabelløsninger har gjort det mulig å rive 150 kilometer med luftledninger og legge til rette for 5000 nye boliger og betydelige grøntområder. Også i Lørenskog sentrum, Asker og Bærum er slike avtaler blitt realisert.

Men indirekte vil slik finansiering bety at innflyttere i nye boliger og næringsbygg får ekstra kostnader til sanering og fornyelse av kraftnettet. I en tid der elektrisitetsbransjen høster store gevinster som følge av høye strømpriser, kan det reises fordelingspolitiske innvendinger med en slik finansieringsmodell. Det er trolig

nødvendig med en overordnet, nasjonal politikk for å realisere byutviklingsløftet med nedgraving av kraftkabler. Altså må Regjeringen og Stortinget på banen.

I Oslo er konsesjon gitt og arbeidet er startet på en ny tunnelforbindelse mellom transformatorstasjonene på Smestad og Ulven, som er under modernisering. Ifølge Statnetts oppdaterte kostnadsanslag[6] vil den 6,5 km lange forbindelsen koste 1340-1490 millioner, altså om lag 230 millioner kroner per kilometer. Det skal bygges en fjelltunnel med 25 m^2 tverrsnitt som bli liggende 35-90 meter under bakkeplanet.

En annen kostnadsindikasjon kan hentes fra prosjektet Hamang (i Bærum) – Smestad. Det er en strekning på 12 km. Den er oppgitt å koste 280 millioner kroner som ny luftledning, mens kabel i bakken vil koste 1180 millioner kroner ifølge Statnett.[7] Altså 23 millioner kroner per kilometer med luftledning, og 98 millioner med nedgravd kabel. Merkostnaden for nedgravd løsning blir da 75 millioner kroner per kilometer.

Hvis en antar at kostnadene i Groruddalen kan ligge på samme nivå som vest i byen, og en har behov for å erstatte alle dagens høyspente lednings-korridorer i byggesonen med like lange nedgravde kabelstrekninger, så trengs det en tilleggsfinansiering på ca 3 milliarder kroner for hele Groruddalen. Dette er ikke et avskrekkende beløp sammenliknet med veiprosjektene som Staten finansierer selv om Oslo kommune ikke ønsker de. Bare den korte Hammersborg-tunnelen på ring 1 under Regjeringskvartalet er budsjettert til å koste mer enn dette.

På nyttesiden har vi verdien av de nå ubebygde arealene under kraftledningene som ikke lenger blir underlagt strenge bruksrestriksjoner. Her er et svært forenklet regnestykke over hva det kan dreie seg om for ledninger i byggesonen ut til markagrensen i Groruddalens fire bydeler: Det direkte berørte arealet antas å være en 60 meter bred sone langs høyspentledningene. Videre forutsettes det at to tredeler av dette arealet forblir ubebygget natur og friareal, mens resten kan anses som tomteareal likt fordelt mellom bolig og næring. Gjennomsnittlig tomteutnyttelse for en bymessig utbygging antas å være 150 prosent for boligene og 200 prosent for næringsarealene. Verdiene anslås til henholdsvis 10.000 og 5.000 kroner per m^2 bruttoareal for bolig og næring.

Da blir gjennomsnittlig arealgevinst 250 millioner kroner pr km kraftledning som blir lagt ned i bakken. Altså av samme størrelsesorden som kostnaden for den store og kostbare tunnelen som skal bygges mellom Smestad og Ulven, og langt mindre enn det en regner med for nedgraving i Bærum og Oslo vest. Dessuten er det sannsynlig at det nye nettet kan bli kortere og mer rasjonelt enn det gamle som er bygget ut stykkevis gjennom hundre år. Dermed blir nytte-kostnadsforholdet enda bedre.

I tillegg må en regne med effekter på folk og eiendomsverdier i en mye bredere sone. I analysene av linjetraséer har Statnett kartlagt antall beboere i belter på 100 meter til hver side, som de anser som innbyggere berørt av kraftledningene.

Denne saken er overmoden. Det er nå 12 år siden Høyres byutviklingsbyråd Bård Folke Fredriksen og Arbeiderpartiets stortingsrepresentant Jan Bøhler var fullt enige om at Stat, kommune og private utbyggere må gå sammen for å få kraftledningene i Groruddalen under bakken.[8] Hvem setter ballen i mål i vår kritiske tid?

---

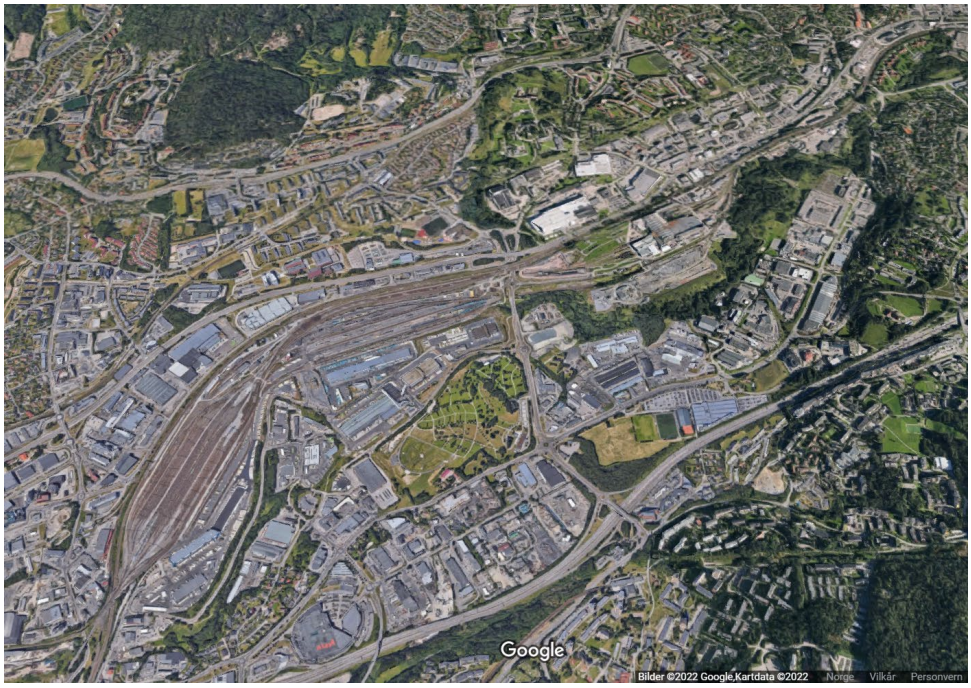
[6] https://www.statnett.no/vare-prosjekter/region-ost/nettplan-stor-oslo/sogn-ulven/

[7] https://www.nrk.no/osloogviken/dobbelt-sa-hoye-strommaster-gjennom-baerum-og-oslo-vest-1.15629142

[8] Aftenposten, 1. September 2010.

3. Alnabru – kompakt og miljøeffektiv godsterminal?

Alnabru ligger sentralt i midten av Groruddalen. Men på grunn av sin barriere-skapende infrastruktur og rollen som knutepunkt for godstransport og lager med begrenset kollektiv tilgjengelighet, er området en sterk hindring for byutviklingen på langs og tvers i Groruddalen. For å få den ønskede, miljøvennlige byutviklingen i denne store og viktige delen av hovedstadsregionen, trengs det et sterkere statlig og kommunalt samarbeid.



Figur 4. Jernbanen og lastebilnæringen disponerer store, sentralt beliggende arealer med stor barriereeffekt i midten av Groruddalen. Luftfoto: Google Maps.

Ivareta miljøhensyn

Det grønne skiftet må inkludere landets godstransport. Da er det viktig at «navet» i landets godstransportsystem er en effektiv og miljøtilpasset terminal for jernbane- og lastebiltransport. På Alnabru håndterer godstog-operatøren CargoNet det meste av jernbanens stykkgods, der moderniseringen av terminalen er i gang. Omtrent 70 prosent av godstrafikk med tog til steder med jernbane i Norge, går via Alnabru-terminalen.[9]

Forholdene ligger også godt til rette med de store logistikk-operatørene plassert ved siden av jernbanens godsknutepunkt. Der har Posten, Bring, Tollpost Globe, Schenker og andre lastebiloperatører funnet det lønnsomt å være. Kort avstand for både tog og lastebil til landets største havn, og sentral beliggenhet i landets tettest befolkede region, er også viktig. Alternativ med større spredning av disse funksjonene til ulike deler av Østlandet, vil føre til mindre konkurransedyktig jernbanetransport, mer godstransport på veinettet og reduserte muligheter for samordnet og effektiv varedistribusjon.

Et godt samspill mellom den sentrale Alnabruterminalen og regionale og lokale terminaler andre steder på Østlandet er likevel viktig for en effektiv og dermed mest mulig miljøvennlig godsdistribusjon. God tilknytning til hovedveien E6 er derfor

[9] https://snl.no/Alnabruterminalen.

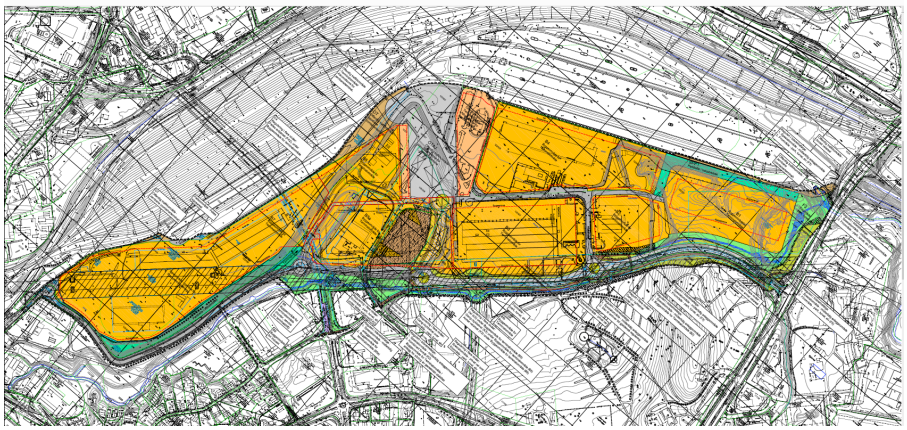
nødvendig. I dag er dette svært dårlig løst, med lange omveier og bruk av lokale veier lite egnet for store lastebiler. Det gir unødvendig store skader for omgivelsene.

Forsinkende konflikter

Problemene er for lengst forstått av de fleste aktører. Men utviklingen av Alnabru-området går for sakte. Det skyldes blant annet oppdelte ansvars- og eierforhold, uenighet om terminal- og veiløsninger, motstridende interesser i forhold til arealbruk og miljø, samt vanskelige grunnforhold. Området er derfor fortsatt preget av ineffektive transportløsninger på et uferdig veinett og gamle jernbaneanlegg, store forurensings- og støyproblemer, bebyggelse med bakgårdspreg og ustelte restarealer, kraftlinjer med brede restriksjons-soner og usikkerhet om sikring av de påviste kvikkleire-sonene. For å overvinne disse hindrene er det nødvendig med et forsterket samarbeid mellom statens etater, kommunen, de store grunneierne og næringslivet, basert på omforente rammer og mål for utviklingen.

Målkonflikten mellom godstransportens ønsker om større arealer for terminal-funksjoner og miljø-interessenes ønsker om grønne korridorer og åpning av Alna-vassdraget må løses i en oppdatert arealplan for Alnabru. I 2009-10 forelå det to alternativer for reguleringen av Alnaelva og den nordre delen av terminalområdet. Plan- og bygningsetatens (PBEs) forslag, figur 5, ble forkastet av Bystyret. Statsbyggs alternativ ble vedtatt, figur 6.

Figur 5. Plan- og bygningsetatens forslag til nytt, åpent løp for Alnaelva, veiløsning og avgrensning av terminalområdet, som ble forkastet da Statsbyggs alternativ ble vedtatt.



Figur 6. Reguleringsplanen for samlasterterminalen, vedtatt av Oslo Bystyre 17.2. 2010.

Statsbyggs forslag om å pumpe vann fra Alnaelva opp til et åpent vannløp langs Alfasetveien er ikke blitt realisert. Det synes ikke å være en bærekraftig løsning. I brev til Plan- og bygningsetaten skrev kommunens Vann- og avløpsetat (VAV) i mai 2013:

«VAV mener at intensjonen om etablering av nytt elveløp innenfor gjeldende regulering best kan ivaretas ved at overvannet håndteres åpent i området og brukes til å illudere åpent elveløp langs traséen som er avsatt til etablering av nytt elveløp. Kjeldsrudbekken som i dag går delvis åpent gjennom området bør også kunne brukes i denne traséen istedenfor å lukkes og føres til Alna kulverten. Det ser og ut til at en del av Alfasetbekken som kommer fra gravlunden går gjennom området og kan brukes i traséen. VAV mener at en slik løsning er mere bærekraftig enn løsningen med pumping av vann fra Alna opp i trasé for nytt elveløp».

Den beste løsningen vil være å legge både vannløpet og gang-/sykkelveien i et grønt belte nærmest gravlunden, med trær og busker som skjermer mot biltrafikken i Alfasetveien. Dersom en får realisert anbefalingen om ny atkomst til terminalområdet fra E6 sørfra med sammenhengende offentlig vei i Terminalveien og Alfasetveien, bør en tofelts vei ha tilstrekkelig kapasitet med ganske jevn belastning i begge retninger. Ved også å grave ned kraftledningen gjennom området, kan en oppnå bedre arealutnyttelse på terminalsiden og mulighet for et bredere grøntbelte.

Arealrammer og byutviklingshensyn

I reguleringssaken konstaterte Statsbygg[10]: *«Det er noe for knapt areal innenfor planområdet til at alle aktører kan få oppført optimale utbyggingsvolumer, men framtidig utnytting av «trekantområdet», samt nedgraving av høyspentlinja i kabel, vil sikre nåværende og framtidige aktører tilstrekkelige arealer til å håndtere godsveksten i et langsiktig perspektiv.»*

Som innspill til utnyttelsen av trekantområdet, foreslo Statsbygg at et felles servicesenter skulle inkludere et signalbygg med 20 etasjer, figur 7.

En teknisk hovedplan for overvannshåndtering, kabel- og ledningsanlegg ble utarbeidet av Cowi som konsulent for ROM Eiendom på vegne av alle transportaktørene, som bekreftet sin enighet om saken i en sluttprotokoll datert 14.11. 2012. Dokumentet inneholdt en plan for etappevis utbygging, figur 8.

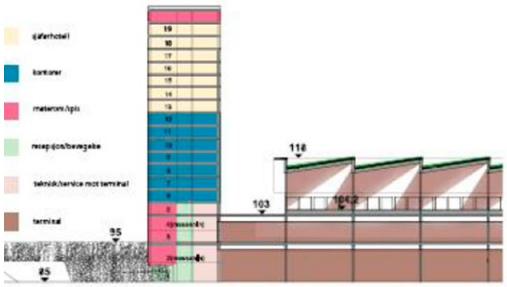
Bare deler av etappe 1 og 2 vil være gjennomført ved årsskiftet 2022/23. Det må også noteres at planen forutsetter (s.16) at mer av Alnaelva ved trekantområdet (B5a, B6 og FA2 i figuren) og Kjelsrudbekken legges i rør, som er i strid med nå gjeldende politikk for behandling av Oslos vassdrag.

I forbindelse med utredning av fase II av Alnabruterminalens utbygging i 2018 opplyste PBE at de anser at arealbruken for samlasterne ble stadfestet gjennom Bystyrets planvedtak i februar 2010. I Oslos arealstrategi 2050 er de omliggende områdene på Kjelsrud og Stubberud-feltet definert som utviklingsområder i ytre by, der det planlegges for bymessig utvikling med høy arealutnyttelse. En utvidelse av samlastområdet inn mot disse områdene ble i utgangspunktet vurdert å være i strid med gjeldende kommuneplan og arealstrategien for 2050.[11]

---

[10] Statsbygg 2009, s. 108.

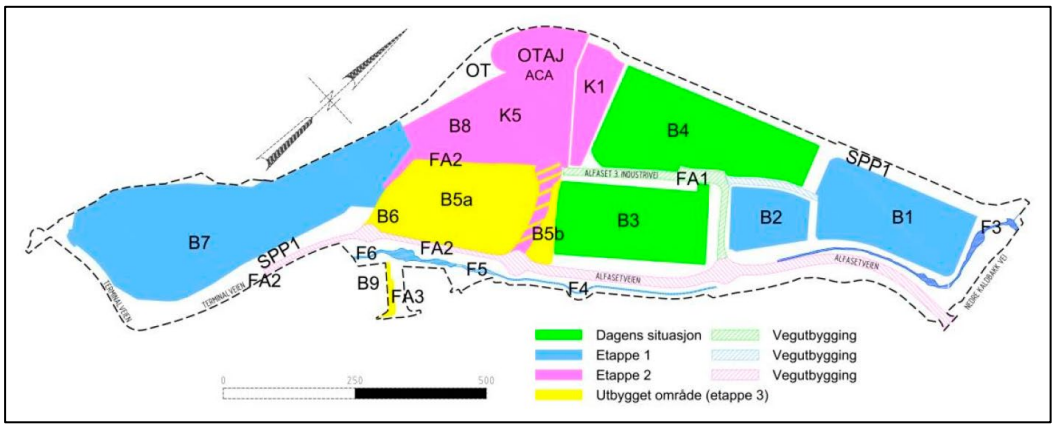
[11] Multiconsult 2018: Alnabru fase II, delrapport 14 arealbehov. Dokument godkjent 30.10.2018.



gur 5.9: Prinsippsnitt høyhuset med terminalbygg

Figur 5.8: 20 etg, sett fra Alf Bjerckes vei

Figur 7. Illustrasjoner av en mulig utbygging av trekantområdet med et felles service-senter for transportbransjen. Øverst: Først foreslo Statsbygg (2009) et inntil 20 etasjers signalbygg. Nederst: Etter vedtatt reguleringsplan la Rom Eiendom i 2012 frem en teknisk hovedplan som illustrerte en løsning uten høybygg, men full ned-bygging av hele området, unntatt en fortsatt åpen del av Alnaelva med grøntområde.



Figur 8. Plan for etappevis utbygging av samlasterterminalen. Rom Eiendom m.fl. 2012.

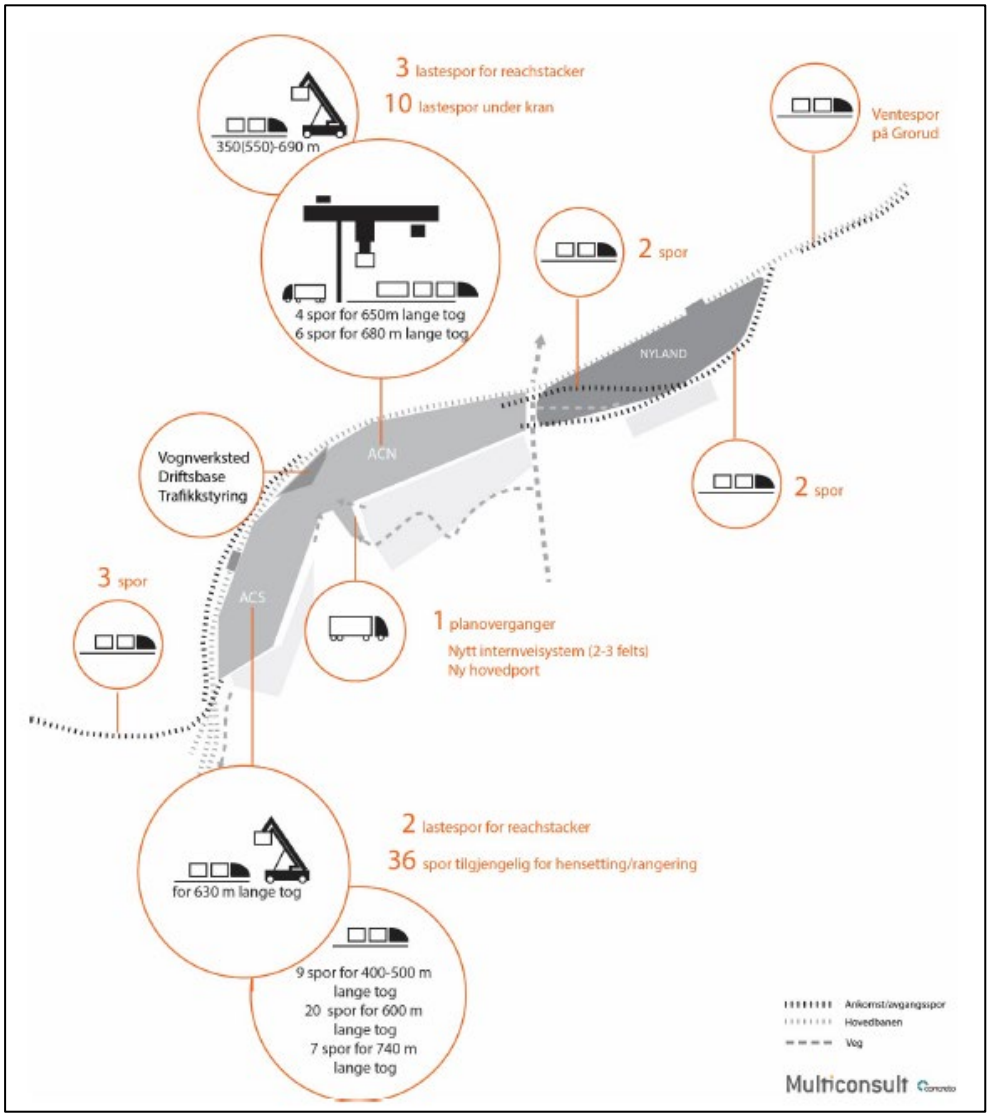
Det er også stort behov for videre modernisering av jernbanens godsterminal på Alnabru, altså på de store jernbanearealene på nordvestsiden av samlastterminalen. Der er mye av infrastrukturen meget gammel og enda ikke ombygget etter at omlasting og skiftning av enkelt-vogner ble erstattet av containertransport og oppsett av heltog. Området er på hele 2000 dekar med 100 kilometer jernbanespor og 156 sporvekslere som har stor slitasje og omfattende fornyelsesbehov. Ledningsanleggene og signalsystemet må byttes ut innen 2028/30.

Et moderne terminalanlegg vil gi sikrere og mer punktlig drift med bedre utnyttelse av driftstiden, og dermed større kapasitet. Når det fremtidige arealbehovet skal vurderes er det grunn til å studere erfaringene med moderniseringen av Oslo havn.

Gjennom investeringer i godshåndteringsutstyr er Sjursøya blitt en meget effektiv og arealøkonomisk omlastingsterminal, noe det også er stort behov for på Alnabru.

Jernbanedirektoratet la i mars 2019 frem en utredning om hvordan jernbanens Alnabruterminal burde utvikles.[12] Direktoratet mente terminalen burde dimensjoneres for en økning i jernbanegodset på terminalen fra 450 tusen TEU-containere i 2015 til 1,1 millioner i 2060. Da skulle en både kunne ta imot forventet vekst i landets godsvolum og oppfylle politikernes mål om å flytte gods fra vei til jernbane.[13]

I tillegg til størrelsen på de tilgjengelige arealer, påvirker mange faktorer terminalens kapasitet. Etter utredning av flere ulike løsninger, ble det anbefalt et konsept kalt «Implementering 3.7». Det vil stort sett kreve alle dagens jernbanearealer, og i tillegg legger det opp til flere spor langs Alnabanen og Hovedbanen frem til Grorud stasjon. Nylandområdet ble forutsatt beholdt som et av jernbanens sentrale verksteder, figur 9.



Figur 9. Anbefalt konsept «Implementering 3.7» for utvikling av Alnabru godsterminal for jernbanen. Jernbanedirektoratet, 23.3. 2019.

[12] Jernbanedirektoratet: Videre utvikling av Alnabruterminalen. Utredning Alnabru fase 2, hovedrapport. 23.3. 2019.

[13] TEU er forkortelse for "Twenty-foot equivalent unit". I toppåret 2008 betjente terminalen 535 tusen TEU, som altså sank til 435 i 2015.

Det er en alvorlig svakhet ved de tidligere planprosessene for terminalene at hensynet til naboområdene og overordnet byplan ikke synes å ha har vært et sentralt utrednings-tema. Med et krav om bymessig utvikling av Stubberud-feltet og andre naboområder må dette rettes på i den videre planlegging av den sentrale delen av Groruddalen. Illustrasjonene i reguleringssakene for terminalen tyder på at det fortsatt kan bli tunge konflikter når byggesakene skal behandles av kommunen.

Det synes også uklart hvilke langsiktige løsninger for det samlede jernbane-systemet som ligger til grunn for de anbefalte terminalløsningene. For eksempel: Skal en fortsatt legge til grunn at dagens trasé for Gjøvikbanen og Alnabanen skal være Oslos godstogforbindelse til Bergen, Hallingdal, Hadeland og Toten, med behov for utbygging til dobbeltspor? Eller kan en omlegging i Nittedal via tunnel til Grorud stasjon være en bedre løsning (se kapittel 7 nedenfor)? Hva med godssporene til/fra Havna og Østfoldbanen, og godstog til/fra Sverige og Nord-Norge, eventuelt via Kongsvingerbanen? Disse spørsmålene har betydning for disponeringen av jernbanens arealer i Groruddalen og bør kunne besvares gjennom behandlingen av den kommende Nasjonal Transportplan.

Det gjenstår altså flere tunge spørsmål som må avklares i en videre planprosess for Alnabru-området, særlig disse:

- Hvilke etater skal pålegges ansvar og gjennomføre tiltak for å sikre hele området mot kvikkleire-ras og sørge for mest mulig åpne løp for Alnaelva med sidebekker og overvannsløsninger?
- Plan for trygg, miljøtilpasset og funksjonell utbygging av trekantområdet, inklusive bebyggelsens omfang og karakter i forhold til grøntområde mm langs Alnaelva, Alfaset gravlund og kommunens ønske om bymessig utvikling av Stubberud-feltet.
- Frigjøring av areal ved å legge kraftlinjene ned i bakken. Dette er et tiltak av stor betydning for utviklingen i hele Groruddalen, ikke bare på Alnabru. Det er omtalt i kapittel 2 foran.
- Langsiktig hovedgrep for jernbanens godstransportbetjening i Osloregionen, med behov for sporkapasitet og eventuelle nyanlegg i alle korridorene, med konklusjoner for jernbanesystemet i Groruddalen.
- Plan for forbedret lokal tilgjengelighet på tvers og på langs for alle typer trafikk i det store, barriereskapende terminalområdet.
- Endelig løsning for tungtrafikkens atkomst til og fra E6, både mot nord og mot sør-sørvest. Dette henger sammen med valg av løsninger i prosjektet E6 Oslo Øst, som inkluderer Manglerudtunnelen. Dette er omtales som egen sak i kapittel 4.
- Plan for utvikling av kollektivbetjeningen av Alnabruområdet, som naturligvis bare er en del av det kollektive transportsystemet i Groruddalen og Hovinbyen.

Kvikkleire-utfordringer og overvannsløsninger

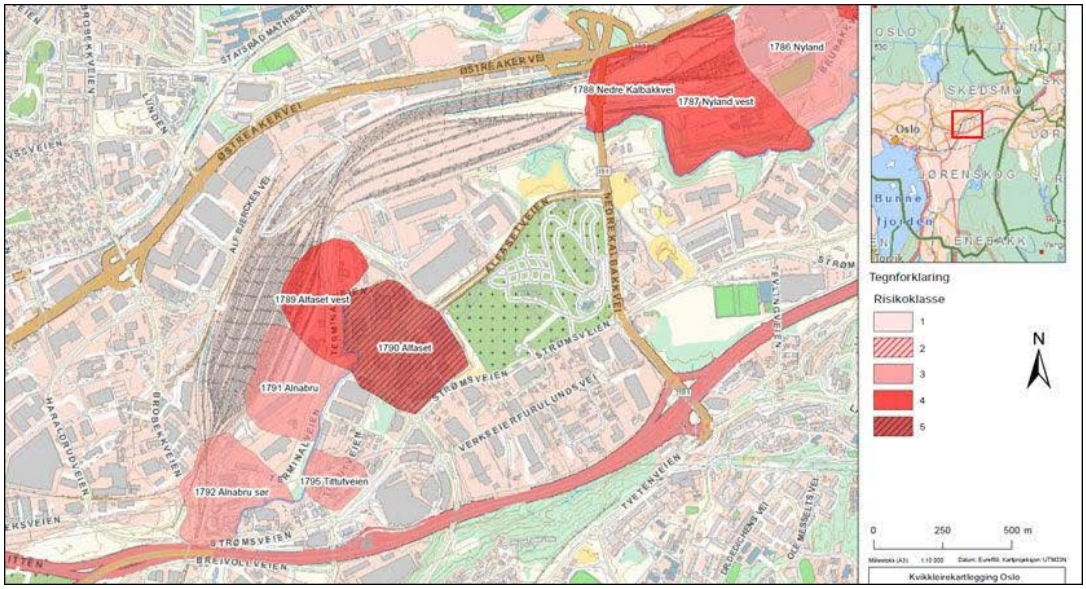
I 2011 kartla NGI på oppdrag fra Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) kvikkleiresoner i Oslo kommune. Det ble påvist seksten kvikkleiresoner langs Alnavassdraget. To soner fikk høyeste faregrad og en sone ble plassert i høyeste risikoklasse, se figur 10.

I Kommunalt risikobilde 2021 fra Oslo kommunes Beredskapsetat er kvikkleire-skred Alfaset rangert som lite sannsynlig sammenliknet med en rekke andre hendelser,

og med under middels konsekvensomfang. Dette forutsetter likevel god faglig oppfølging ved byggearbeider eller terrengforandringer i det aktuelle området.[14]

For å sikre videre utvikling på Alnabru, er det nødvendig å følge opp kartleggingen med konkrete tiltak. Hovedoppgaven synes å være sikring av områdene langs Alnaelva og skråningen opp til jernbanesporene, inklusive trekantområdet.

Den beste løsningen synes å være å kombinere rassikring og anlegg av områdets overvannssystem med anlegg av en justerte veitrasé i begge ender av Terminalveien mellom Alfasetveien og Brobekkveien. Dette vil også være en god anledning til å forbedre overgangen i arealbruk og bebyggelse mellom godsterminalene og et mer bymessig strøk på sørøstsiden av Alnaelva. En parkmessig sone rundt dagens og planlagt, åpent elveløp med turvei, kan bli en god løsning på dette.



Figur 10. Kartlagte kvikkleireforekomster i Groruddalen ifølge NVE. Risikoklasser 1-5, der 5, den mørkeste rødfargen, har høyest risiko for utrasing.

Felles service-senter og utforming av trekantområdet

Statsbyggs forslag om et felles servicesenter i trekant-området vil gi sjåfører og andre som besøker Alnabru et godt servicetilbud med servering, toaletter, dusjer og overnatting. Et sjåførhotell har vært etterlyst de siste 25 årene, men uten at det har blitt regulert inn i arealene rundt terminalen. Et servicesenter kan også være starten på opprydding i området og bidra til å skape en mer bymessig utvikling.

Men veiløsningene for lastebiler, personbiler, syklister og gående må avklares. Illustrasjonene tyder ikke på at de myke trafikantene vil bli godt ivaretatt. Det er heller ikke blitt redegjort for hvordan en vil oppnå god kollektivbetjening i samsvar med kommunens mål for trafikkutvikling og miljø.

Det bør også legges til rette for parkmessig opparbeiding av arealer langs Alna, inklusive turvei og et mulig åpent vannløp for overvann, evt. også pumpe-vann fra Alna, langs Alfasetveien og gravlunden. Her vil et grønt rekreasjonsområde være positivt og nyttig for alle sjåførene og terminalarbeiderne i området. En oppdatert plan for ideen om et felles servicesenter for transportbedriftene bør svare på tidens økte ambisjoner om miljøprofilering av hele bransjen. I området er det flere grunneiere som må samarbeide.

[14] I 2021 bestilte kommunens Beredskapsetat en geoteknisk befaring av de definerte sonene langs Alnaelva fra NGI. Forespørsel om rapport eller resultat er sendt NGI.

Redusere terminalområdets barriere-virkninger

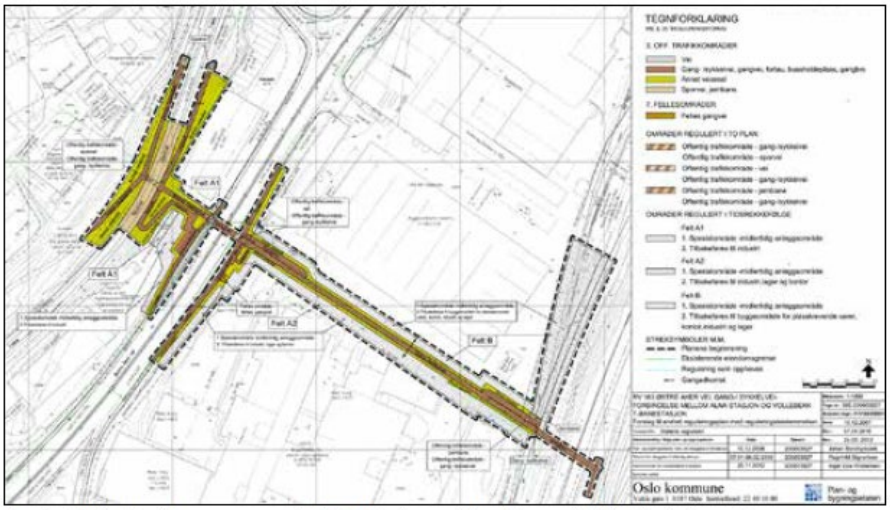
Plan- og bygningsetaten (PBE) har ved flere anledninger fremhevet at jernbane-myndighetene må bidra til å redusere barriere-effektene av Hovedbanen og de store sporområdene. I brev til Jernbanedirektoratet i desember 2017 skrev kommunen [15]: *«Videreutvikling av dagens Alnabruterminal vil øke barrierevirkningen og areal-beslaget, og være til hinder for ønsket utvikling av Groruddalen, og bygger ikke opp under Groruddalssatsingen. PBE mener derfor at alle konsepter som vurderes må inneholde tiltak som reduserer barrierevirkningen av terminalen og bane-strekningene.»*

For å redusere barrieren på tvers av jernbanens område bør to nye forbindelser utredes og tas stilling til i en oppdatert arealplan og et program for gjennomføringen:

- Gang- og sykkelforbindelse fra Vollebekk T-banestasjon og Alna jernbanestasjon over sporområdet med videre forbindelse langs Arvesetveien til Alnasenteret.
- Forlengelse av Terminalveien med parallell gang- og sykkelvei under Hovedbanen frem til Brobekkveien, med videre forbindelser sørover til bro og nytt Alnabrukryss på E6.

Den tverrgående gang- og sykkelforbindelsen vil gi et kraftig løft i terminalområdets tilgjengelighet for kollektivtrafikanter, syklister og gående og gi mange flere mulighet til å bevege seg på tvers og langs av dalen uten bruk av bil. Strekningen fra Vollebekk til Alna er ferdig regulert etter initiativ fra Statens vegvesen region øst, figur 11.

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



Forslag til plankart for gang- og sykkelforbindelsen mellom Alna og Vollebekk stasjon, 28.11.2012

Figur 11. Øverst: Illustrasjon av gang- og sykkelforbindelsen mellom Alna og Vollebekk stasjoner i samsvar med reguleringsplan vedtatt av Oslo bystyre 6.3. 2013. Nederst: Forslag til plankart i Planprogram for Vollebekk, 2014.

[15] Brev fra Plan- og bygningsetaten til Jernbanedirektoratet om konsepter for Alnabru fase II, 11.12.2017.

Slik kan altså Alna og Vollebekk knyttes sammen for gående og syklister: Under T-banen ved vestre ende av Vollebekk stasjon, over Østre Aker vei, Alf Bjerkes vei, Alna stasjonsplattform, alle sporene og Terminalveien ved Alnabru godsstasjon. Derfra blir det en bakkeskråning sørvestover ned til lav bro over Alna og videre frem til Alnasenteret langs sørsiden av Arvesetveien. Ramper fra broen ned til gateplan der det trengs. Både denne lenken og turveien langs Alfaset gravlund og Alnaelva vil fylle et stort hull i sykkelveinettet i Groruddalen, se kapittel 9.

Bro-seksjonen over sporene bør trolig bygges som en skråstagbro for å slippe søyler i sporområdet. Ypsilon i Drammen er en slik prisbelønnet gang/sykkelbro, lengde 90 meter, som har fått mye ros for å binde Drammen sammen. Alna-aksens hovedspenn bør kanskje bli 400 meter langt.[16] Med et høyt, stilig brotårn ved den gamle godsterminalen kan dette bli et landemerke for Alnabru som Norges godsknutepunkt. Dette er et signalbygg som er enklere å realisere enn Statsbyggs idé om et 12-20 etasjers tårnbygg på omtrent samme sted i spissen av trekantområdet.

Kartet over det planlagte sykkelveinettet for Oslo vier at lenken som fortsetter over sporene fra Alna stasjon og videre frem til Alnasentret,

Minst like viktig er forbindelsen som atkomstvei til kollektivtransport med Grorud-banen på Vollebekk, Hovedbanen på Alnabru og bussholdeplass, kanskje fremtidig trikk langs Strømsveien med stopp ved Alnasenteret. Dermed kan den nye Alna-aksen bli en bro til ny byutvikling, figur 12.

Figur 12. Alna-aksen gang- og sykkelvei med koblinger til skinnegående kollektivtransport – en bro til ny byutvikling? Kartgrunnlag: Norgeskart.no.

Mer direkte lastebilatkomst fra sør

Et annet viktig innspill til utviklingen av Alnabru gjelder lastebilatkomsten til terminalområdet. To tredjedeler av lastebiltrafikken kommer fra sør. En stor andel av disse kjører til Nedre Kalbakkvei og kjører inn fra nord, eller de velger å ta seg frem på småveiene i området. Resultatet er flere vognkilometer, økte kostnader, mer støy og høyere utslipp enn nødvendig. Tilsvarende gjelder ved transport ut fra terminalen. I

[16] Ifølge Teknisk ukeblad var Skarnsundbrua i Nord-Trøndelag verdens lengste skråstagsbro med et hovedspenn på 530 meter. Den ble åpnet i 1991 og har mottatt en rekke priser, men er nå slått av en bro i Kina som er 1088 meter lang.

tidligere planprosesser har Schenker og andre transportører derfor krevd at det anlegges en mer direkte sørover-rettet vei til og fra E6.

Enten utbedring av Alnabruveien frem til Terminalveien, eller en forlengelse av Terminalveien under jernbanesporene frem til Brobekkveien, ble da ansett som mulige løsninger. Men på grunn av utformingen av E6 med Ulvensplittens avgrening til Store Ringvei, ble det ikke mulig å anlegge rampe-forbindelser til og fra E6 med tilknytning til Alnabruveien eller Brobekkveien.

Siden Statens vegvesen og Oslo kommune nå er enige om at Ulvensplitten skal fjernes, og at Teisenkrysset mellom Store Ringvei og E6-Strømsveien skal bygges om, kan det igjen bli mulig å velge de enkleste og mest oversiktlige kjøreveiene frem til og fra terminalområdet:

- Atkomst fra E6 nord via Trosterudkrysset, Nedre Kalbakkvei og Alfasetveien, som i dag.
- Atkomst fra E6 sør via nytt Alnabrukryss, via Alnabruveien eller Brobekkveien frem til Terminalveien.

Dette kan forventes å bli betydelig billigere og med en jevnere trafikkfordeling langs Alfaset- og Terminalveien, enn den løsningen som Statens veivesen har foreslått som en del av prosjektet E6 Oslo øst. Sørvendt trafikk er der foreslått avviklet ved å bygge en 4 felts ny vei i tunnel eller gjennom Stubberud-feltet fram til terminalområdet. Vegvesenets løsning vil dessuten stride mot kommunens forutsetninger om bymessig utvikling av Stubberud og Alna-området sørøst for terminalområdet.

Mulige løsninger for krysset E6-Alnabru er omtalt i neste kapittel. Hvis det lar seg realisere, bør altså Terminalveien enten forlenges i Alnabruveien til Strømsveien, eller til Brobekkveien. I begge tilfeller må Terminalveien senkes på de nye strekningene og arealene sikres mot kvikkleire-utglidning med bl.a. stabilisering av skråningen ned mot Alnaelva. Veiføringene, de tekniske løsningene for undergang under jernbane-sporene, endringer i terrenget og utforming av ny bebyggelse, må utredes.

Fordeler med en forlengelse av Terminalveien til Brobekkveien gjennom en kulvert/undergang under Hovedbanen og godssporet til havna vil være:

- Direkte kobling til en rundkjøring i Brobekkveien som lastebilforbindelse mellom Østre Aker vei og E6, uten å passere flaskehalsen i krysset mellom Alnabruveien og Strømsveien.
- Vil ikke belaste de smale veiarealene i Strømsveien under jernbanen med tunge lastebiler, der det er behov for bedre plass for sykkel og gående, samt egne bussfelt eller trikkespor.
- Gang-sykkelvei langs øst- og sørsiden av Terminalveien og eventuelt gjennom egen undergang under jernbanen, gir korteste rute til gang/sykkelvei langs Brobekkveien, til Pers vei og opp til eksisterende bro over E6 ved siden av jernbanen og videre mot Breivoll og Bryn.
- Schenkers terminalområde kan få en naturlig utvidelse mot sør frem til den nye traseen for Terminalveien.
- Bebyggelsen i Alnabruveien og området langs Alna (Alna Nordre gård) kan utvikles uavhengig av Terminalveiens tungtrafikk og uten utvidelse av Alnabruveien.

Fordelen med en forlengelse av Terminalveien gjennom utvidelse og trasé-justering av Alnabruveien til Strømsveien vil være mindre omfattende og billigere veianlegg, kanskje med mindre strenge krav til sikringstiltakene mot kvikkleire-ras. Detaljert prosjektering av veianlegg, og bebyggelsespotensialet i de tilstøtende arealer, må avgjøre valg av løsning.

Et samlet infrastruktur-grep

Som en foreløpig konklusjon på innspillene om infrastrukturen omkring Alnabru-terminalen vises et kart over de viktigste tiltakene som anbefales utredet i et oppfølgende programarbeid i tilknytning til neste kommuneplan, figur 13.

Infrastrukturtiltakene som det – parallelt med arealplanleggingen – bør arbeides med er følgende, punkt 5-8 utdypes i etterfølgende kapitler:

1. Statnett frigjør areal ved å legge kraftledning i bakken

2. Gang-/sykkelvei og bro over sporområdet fra Alna og Vollebekk stasjoner til Alnasenteret

3. Gang-/sykkelvei og overvann, eventuelt også pumpevann, i åpent løp langs Alfasetveien og Alnaelva

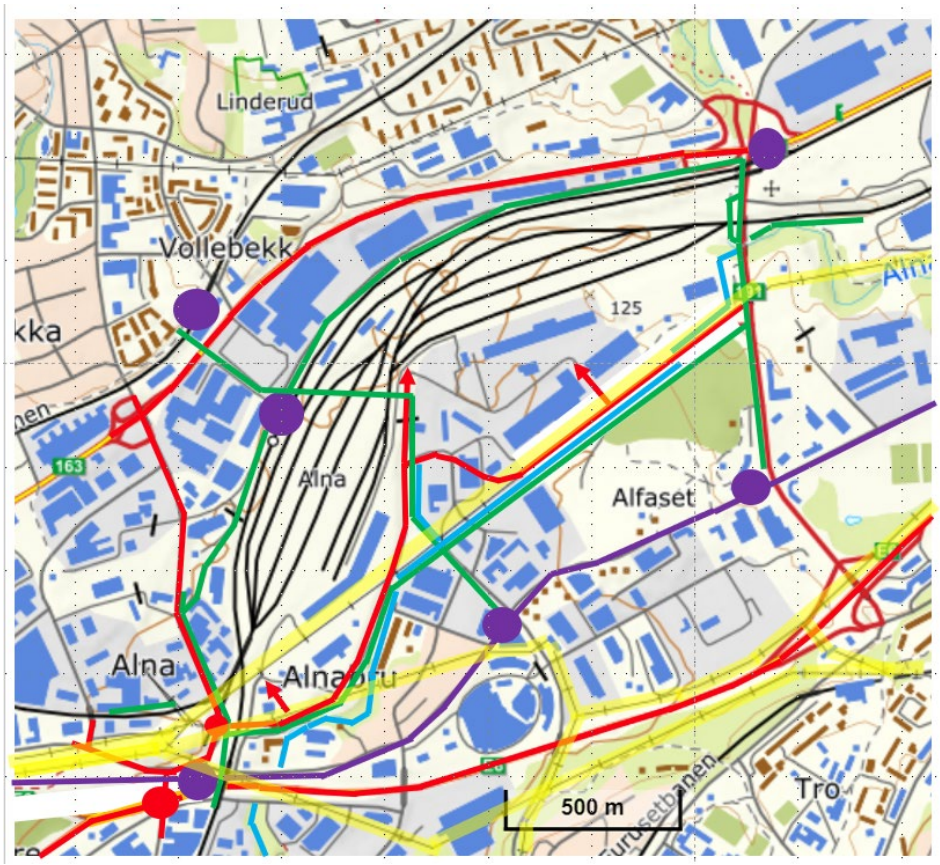
3. Gang-/sykkelvei langs Alnabanen og Brobekkveien

5. Tungtrafikknett fastsettes. Statens vegvesens forslag om ny veiatkomst gjennom Stubberud skrinlegges og erstattes av Terminalveiens forlengelse til nytt kryss med E6-Alna Sør.

6. Nyland stoppested flyttes til byttepunkt buss på Nedre Kalbakkvei

7. Stasjonsopprusting og økt frekvens på Hoved- og Grorudbanene

8. Trikk/bybane langs Strømsveien.



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.

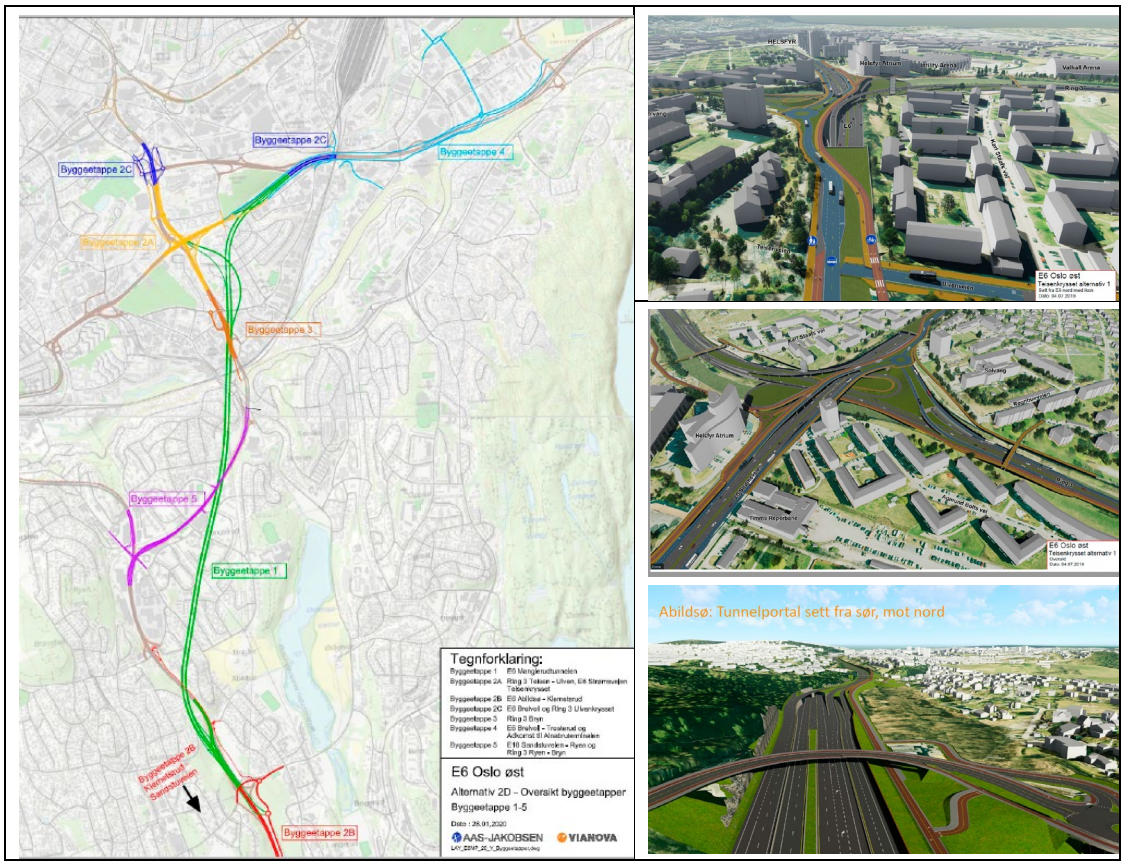
4. Forenklet løsning for E6 Oslo øst

Byutviklingen på Ulven, Alnabru og Breivoll er avhengig av utformingen av E6 med kryssløsninger og lokale samleveier. Derfor er det viktig at staten og kommunen enes om hvordan prosjektet E6 Oslo øst skal løses og finansieres. Mye stopper opp hvis dette fortsetter å være usikkert, «i det blå».

Uenighet om målsetting og transportpolitikk

Saken om ny E6 i Oslo øst er et tydelig eksempel på at Statens vegvesen og Samferdselsdepartementet ikke har de samme mål og ambisjoner for miljø og samferdsel som Oslos byråd og bystyre. Planleggingen av E6 i Oslo øst er stanset fordi Staten og Oslo kommune er uenige om hva slags prosjekt dette skal være.

Dette fremgår tydelig i referater og brev i saken om E6 Oslo øst.[17] Statens vegvesens illustrasjoner av deres anbefalte prosjekt gjør det lett å se at Staten fortsetter å planlegge som om landet og regionen fortsatt har rikelig med penger til å bygge motorveier inne i det tettbefolkede Oslo-området. Planen synes å være mer tilpasset 1960-tallets motorvei-ambisjoner enn våre dagers satsing på bærekraftig transport og byutvikling, se figur 14.



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]

[17] Se bl.a. kommunens saksinnsyn: Referat av dialogmøte 15.12.2020: https://innsyn.pbe.oslo.kommune.no/saksinnsyn/showfile.asp?jno=2020168304&fileid=9388278, med vedlegg: https://innsyn.pbe.oslo.kommune.no/saksinnsyn/showfile.asp?jno=2020168304&fileid=9219680

[18] Kilde: Statens vegvesen 2020: Presentasjon av alternativ 2D. 03.04. 2020. (https://innsyn.pbe.oslo.kommune.no/saksinnsyn/showfile.asp?jno=2020047593&fileid=8991508)

Prosjektets samfunnsmål er lite presist: *«Prosjektet skal gi et effektivt, miljø- og klimavennlig og sikkert transportsystem som tilfredsstiller samfunnets behov for person- og næringstransport, og tilrettelegger for byutvikling og et bedret miljø»*.[19]

De mer konkrete målene om nullvekst i personbiltrafikken fra Klimaforliket i Stortinget, og Oslo kommunes mål om 30 prosent reduksjon i all biltrafikk fra 2015 til 2030, har ikke vært styrende for veiprosjektets dimensjonering. I stedet er det vist til to rapporter som analyserer ulike trafikkreduserende tiltak, og en om klimavennlig trafikant-betaling i Oslo.

Konklusjonen så langt i utredningsarbeidet er: *«Mulige tiltak for å redusere biltrafikken og innføre redusert hastighet på E6 og Ring 3 er svært sammensatt og er hovedsakelig politiske beslutninger. Slike tiltak vil være forhold som krever større utredninger enn det som ligger innenfor E6 Oslo øst prosjektet og er ikke omtalt i notatet»*.[20]

Dermed støtter vurderingene av løsningene seg på trafikkberegninger med forutsetninger som gir 18 prosent økt biltrafikk i Oslo fra 2014 til 2040 i alternativ 0. Det er uten endring i bompengenivået i Oslopakke 3-avtalen fra 2017. Uten endring i bompengene er det beregnet at alternativ 2D gir litt større økning, til 20 prosent økning. Men for å finansiere utbyggingen trengs det bompenger som vil bidra til å dempe trafikkveksten. I utredningen regnes det med at bompengene vil dempe trafikkarbeidet med ca 7 prosent, slik at trafikkveksten 2014-2040 blir på 12 prosent.

Statens vegvesens anbefalte løsning for dette store prosjektet legger altså opp til økt trafikk og kapasitet på motorveiløsningen gjennom byen og Groruddalen. Dette vil ikke være et bidrag til det grønne skiftet eller ønsket byutvikling, tvert imot.

Vegvesenets prosjekt (alternativ 2D) er dessuten så omfattende og kostbart at det ikke kan prioriteres innenfor de rammer som forhandlingene med Staten og Viken har gitt for Oslopakke 3. Det er oppgitt et anslag på 16,8 milliarder kroner i 2019, med 40 prosent feilmargin. Vanligvis øker slike tidlige anslag for store veiprosjekter betydelig når de skal realiseres.

Disse investeringene konkurrerer med høyt prioriterte prosjekter for regionens kollektivtrafikk, blant annet Fornebubanen, Majorstuen stasjon, ny T-banetunnel gjennom byen og anbefalte jernbaneinvesteringer i Oslonavet. Regionens kollektive transporttilbud er også i klemme med behov for økte tilskudd til driften av kollektivsystemet som følge av inntektstap under covid-perioden, sterkt økte kostnader for strøm og andre innsatsfaktorer, samt oppfølging av høye ambisjoner for miljøet, byutviklingen og kollektivtrafikkens evne til å konkurrere med bilbruk.

Slik veiprosjektet E6 Oslo øst foreligger etter mange års omfattende og kostbar planlegging, er det et meget dårlig svar på et ganske omforent ønske i det politiske Norge om at transportpolitikken i storbyene skal prioritere kollektivtransport, gange og sykling. Tilsynelatende er E6-prosjektet dessuten utformet som om en stor del av kollektivtrafikken skal avvikles med buss langs hovedveiene, uten at det kan leses noen begrunnelse og forankring av dette i en kollektivplan. Tvert imot, var transportetatenes omforente anbefaling i Konseptvalgutredningen for Oslonavet i 2015 og Ruters langtidsplan M2016 en strategi med sterk satsing på skinnegående løsninger helt uavhengig av hovedveinettet. Dette har også Oslo kommune sluttet seg til.

Veiplanlegging løsrevet fra kollektivtransportplanlegging har vist seg å gi uheldige utslag i Vestkorridoren. Det er gjentatt i dette tilfellet. Både vei- og kollektivtransportplanlegging bør heller innlemmes i byplanleggingen. Dette bør bli et viktig grep for byutviklingen i Groruddalen.

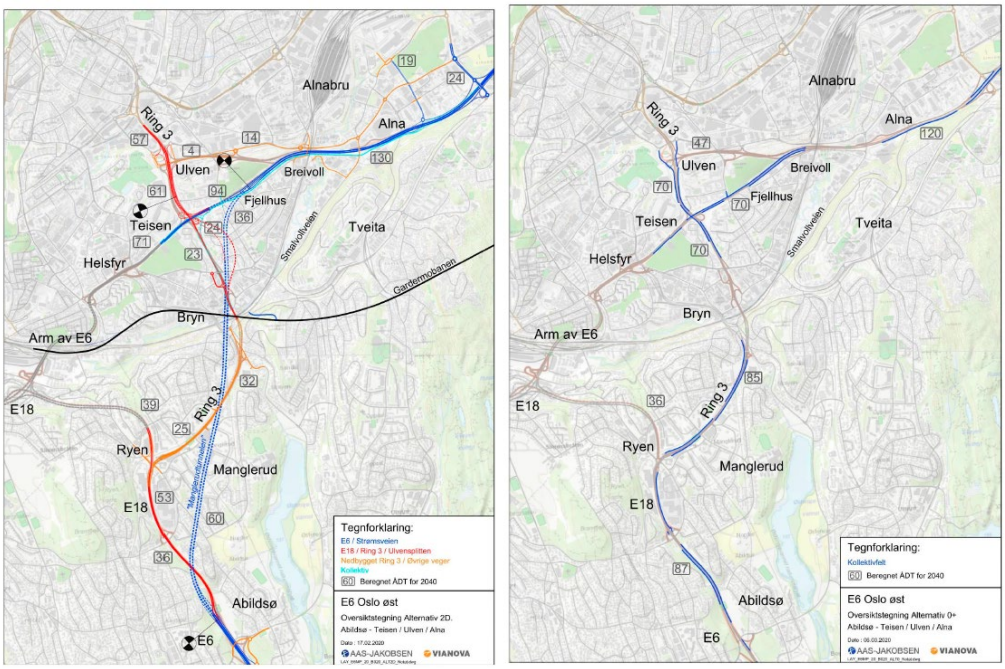
---

[19] Side 28 i Vurdering av alternativ 0+ og 2D.

[20] D.o., side 4.

Alternativ 0+ svarer ikke til ønsket byutvikling

Kommunen har bedt om og fått utredet et alternativ kalt 0+, og det foreligger en foreløpig sammenlikning av dette med Statens vegvesens løsning.[21] De to alternativene som er sammenliknet er vist i figur 15.



Figur 15. Oversikt over de to alternativene som er sammenliknet, med beregnet trafikk i 2040. Alternativ 2D til venstre, Alternativ 0+ til høyre.[22]

Alternativ 0+ er uten Manglerudtunnel og forutsetter at Ulvensplitten og atkomst til Alnabruterminalen beholdes som i dag. Det er bare forutsatt etablering av bussfelt, med brudd i noen kryss, på strekningen Klemetsrud-Ryen-Bryn-Teisen og langs deler av Strømsveien og E6 et stykke nordover.

Kostnadene for alternativ 0+ er anslått til 3,5 milliarder kroner +/- 40 %. Statens Vegvesen har konkludert med at dette ikke vil løse fremkommelighets- og miljø-problemene og gir dårligere muligheter for sikring av bussfremkommeligheten i området. De anser dette som en løsning de ikke kan akseptere. Plan- og bygnings-etaten har stilt en del spørsmål til den sammenliknende analysen, men fikk ikke fyllestgjørende svar da planprosessen ble stanset av Samferdselsdepartementet i 2021.

For en utenforstående er det uklart hvordan partene er kommet frem til at akkurat disse to alternativene skulle sammenliknes. Tidligere har kommunen og staten vært enige om at Ulvensplitten, som hindrer byutviklingen i Hovinbyen, skal fjernes som lenke i hovedveisystemet. Da burde det reduserte alternativet inkludert ombygging av Teisenkrysset, slik at det ville bli mulig.

Ulvensplitten ble planlagt og bygget for en tid da det var et ønske om å bygge en ny, stor innfartsåre fra Ulven og Ring 3 via Hasle og Tøyen helt frem til ring 1 i sentrum, kalt Tøyentunnelen eller Tøyenforbindelsen. I dag er dette en forkastelig tanke, og en ser at Ulvensplitten er ødeleggende for byplanløsningene og trafikksystemet i området.

---

[21] Kilde: Statens vegvesen 2020: E6 Oslo øst. Reguleringsplan med konsekvensutredning. Vurdering av Alternativ 0+ og 2D. Dokumentnr E6MP_06_N_B053. Vegvesenets prosjektleder har opplyst at det er gjennomført konsekvens-analyse, men full dokumentasjon av denne er ikke offentlig tilgjengelig, da saken er under arbeid (som nå er stanset).

[22] Kilde: https://innsyn.pbe.oslo.kommune.no/saksinnsyn/showfile.asp?jno=2020168304&fileid=9219680, figur 10 og 11.

Videre kan det bemerkes at Manglerudtunnelen i alternativ 2D er svært lang og kostbar. Fordi den er forutsatt bygget under Alnaelva (og jernbanen) vil den dessuten, ifølge utredningen, få en så lang og bratt stigning at det kreves dispensasjon fra regelverket. Det er nærliggende å be om en løsning med en kortere og billigere tunnel som bidrar til å redusere det klart største fremkommelighetsproblemet i systemet, nemlig kapasiteten i Ryenkrysset, spesielt i ettermiddagsrushet.

Innspill til et kompromiss med forenklet løsning

Det er behov for en mellomløsning som ikke synes å ha blitt utredet. Her følger noen innspill til en ny, politisk oppdragsbestilling til planleggerne.

For å kunne fjerne Ulvensplitten av hensyn til byutviklingen, må Teisenkrysset mellom Strømsveien og Store Ringvei bygges om. Men det må gjøres med en enklere og billigere løsning enn det Statens vegvesen har gått inn for. Fjerningen av Ulvensplitten er dessuten nødvendig for å kunne anlegge et planskilt kryss på E6 ved Alnabru som gir kort atkomst fra sør til Alnabruterminalen og vesentlig bedre sammenheng og forenklet kjøremønster på samleveiene i området, som tidligere beskrevet. Dette vil bidra til reduserte kjørelengder og legge til rette for mer kollektivbasert byutvikling.

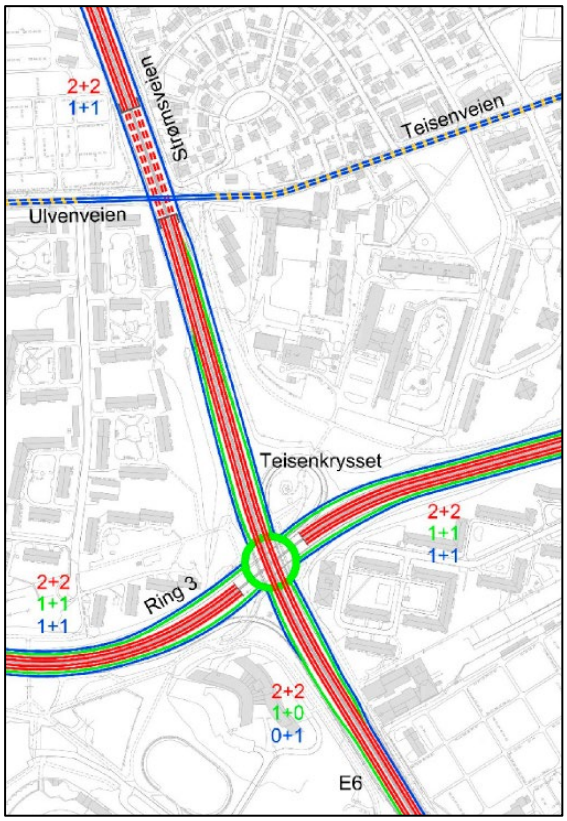
Men Manglerud-tunnel er også sterkt etterspurt av mange innbyggere i bydel Østensjø og ønsket av mange Oslo-politikere dersom prosjektet ikke blir så omfattende og kostbart at det blir en «gjøkunge» i budsjettene for Oslopakke 3 og Nasjonal transportplan. Derfor bør det også legges til rette for en kort 4-felts Manglerudtunnel. Det kan skje i form av en ombygget Bryntunnel som fortsetter til Europaveien ved Abildsø som det sydøstlige endepunkt for Store Ringvei. Da vil flaskehalsen i Ryenkrysset bli sterkt avlastet. Forbindelsene mellom E6-Store Ringvei og samleveiene ved Bryn bør kunne forenkles og gjøres mer oversiktlige med utgangspunkt i dagens løsninger. Trolig med 3 bilfelt i hver retning i dagens trase mellom sørvendt av- og på-kjøring ved Brynsenteret i tunnelen og Teisenkrysset.

Samtidig kan trafikkteknisk prioritering sørge for god fremkommelighet for buss og trikk utenom E6 Store Ringvei og Strømsveien, frem til og gjennom et forsterket knutepunkt Bryn, som anbefalt i KVU-Oslonavet. Busstraséer med stoppesteder langs sterkt trafikkerte hovedveier er aldri noen attraktiv løsning for de reisende, og gir heller ikke god dekning av de viktigste reisemålene, som må ligge et stykke unna motorveiene.

Utbyggingen av jernbanen i Oslo-området, med gode koblinger til Oslos kollektivnett, vil gjøre buss på hovedveier stadig mindre konkurransedyktig i denne regionen. Det viser utviklingen i kollektivbetjeningen av Gardermoen. Innen årsskiftet 2022/23 starter også et stort jernbaneløft i sørkorridoren. Det vil bli lite behov for alle bussfeltene langs hovedveiene som Statens vegvesen har lagt inn i veiplanene.[23]

Teisenkrysset kan løses med en langt enklere løsning enn Statens vegvesens meget omfattende utbygging med nye tunneler og riving av en rekke boliger. En av flere mulige varianter av to-plans kryss er tegnet ut for Statens vegvesen, figur 16. Den viser også en løsning med lokk over E6-Strømsveien ved Fjellhus, slik at Ulvenveien og Teisenveien kan knyttes sammen for en sammenhengende buss- eller trikk/bybane-linje mellom Sinsen/Økern og Bryn knutepunkt, som omtalt senere i dette notatet.

[23] Også i Vestkorridoren er og blir bane-tilbudet så godt at lokale og regionale busser heller skal mates til nærmeste stasjon enn å benytte bussvei langs E18, som Ruter har meldt som et lite viktig tiltak.



Figur 16. En enkel løsning for et ombygget Teisenkryss. Kilde: Statens vegvesen, tegning av v/Aas-Jakobsen & ViaNova, 24.01.2018.

Større krysskapasitet kan oppnås ved å anlegge Strømsveien i bro over rundkjøringen på samme måte som i Sinsenkrysset (men uten komplikasjoner med trikk). Også egne høyre-svinger og en eller to sløyfer utenom rundkjøringen vil øke kapasiteten. Dette vil naturligvis ikke gi samme direkte trafikkstrøm på E6 som Vegvesenets anbefalte løsning med gjennomgående tunneler. Men med langt mindre kostnader og inngrep i bebyggelsen synes dette fullt akseptabelt gitt hovedmålet om et mer miljøvennlig transportsystem. Det er en liten pris bilistene må kunne leve med når de alternative transport-mulighetene blir kraftig forbedret i denne delen av byen.

Gjennom utviklingen av linjenettet og trafikkteknisk prioritering kan og bør buss og trikk/bybane legges utenom Teisenkrysset og trolige rushtidskøer der. Både Ulvenveien-Teisenveien, Østensjøveien og eventuelt Tvetenveien og Smalvollveien kan benyttes på veien frem til knutepunkt Bryn. I tråd med anbefalingene i KVU-Oslonavet skal dette utbygges videre, etter hvert også med stopp for noen av togene som kjører på Gardermobanen gjennom Romeriksporten.

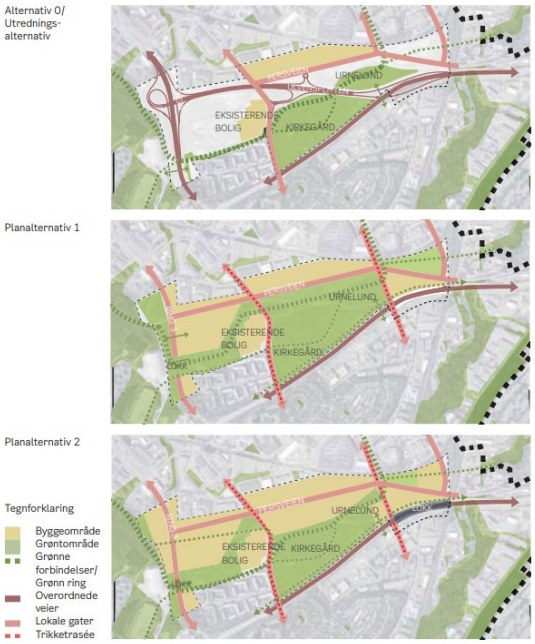
I kommunens arbeid med Hovinbyen, har Plan- og bygningsetaten pekt på de store utfordringene en må løse i den planens grenseområde Ullern-Fjellhus-Alnabru-Breivoll. I planprogrammet for Ulven sies det:[24]

«Breivoll er et kritisk punkt i overgangen mellom Hovinbyen og dalbunnen i Groruddalen med hensyn til en sammenhengende by- og grønnstruktur. Fremtidig vei- og gatestruktur avhenger blant annet av løsninger for Manglerudtunnelen, adkomst til Alnabruterminalen, Strømsveien og øvrig lokalveinett. Det er derfor behov for å se på ulike alternativer for blant annet Persveien og Strømsveien gjennom Breivoll, samt ulike måter å koble Breivoll og Haraldrud sammen.»

[24] Strategisk plan for Hovinbyen, 2018, s. 160-161.

Alternativer for veinett og arealbruk, som PBE ønsket utredet, er vist i figur 17. I tillegg til disse skissene åpnes det flere muligheter med både nedlagt Ulvensplitt og et forenklet Teisenkryss. Blant annet vil det være gunstig med et fullt Alnabru-kryss på E6, som skissert i kapittel 3 om Alnabruterminalen.

En oppdatert bestilling på utredning av dette området bør derfor omfatte en samlet konsekvensanalyse av forenklet E6 Oslo øst med ombygget Teisenkryss, nedlagt Ulvensplitt, nytt Alnabrukryss med forbindelse til Terminalveien via Brobekk- eller Alnabruveien (se foran), samt muligheter for lokk over deler av E6 der det gir betydelige gevinster for miljø og byutvikling. Analysen må inkludere høystandard traseer for kollektivtransport, inklusive trikk/bybane som foreslått i kapittel 8.



Figur 17. Alternativer som var ønsket utredet i planprogrammet for Ulven, vedtatt i 2018 som del av Strategisk plan for Hovinbyen.

Justert plan for hovedveier og tungtrafikknett

Kommunen og staten bør altså enes om å bestille en utredning og konsekvensanalyse for prosjektet E6 Oslo øst omtrent som skissert i figur 18 og omtalt foran.

I samspill med løsningen for hovedveinettet må det utredes et kollektivtilbud som er i tråd med de overordnede prinsipper som er vedtatt oppfølging av rådene i KVU Oslonavet, supplert med de nye grepene for kollektivtilbudet i Groruddalen som bygger på de seneste KVU-ene for kollektivsystemet i Groruddalen og Nedre Romerike. Dette siste omtales i kapittel 7 og 8.

Dersom dette hovedveinettet ikke gir tilfredsstillende trafikkavvikling i rushtidene, må det anbefales å sette inn flere tiltak ved å kombinere ytterligere løft i kollektiv-tilbudet og sykkelsatsingen med nye reguleringer av parkering og kø-differensierte avgifter i form av bompenger eller (helst) veiprising.

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

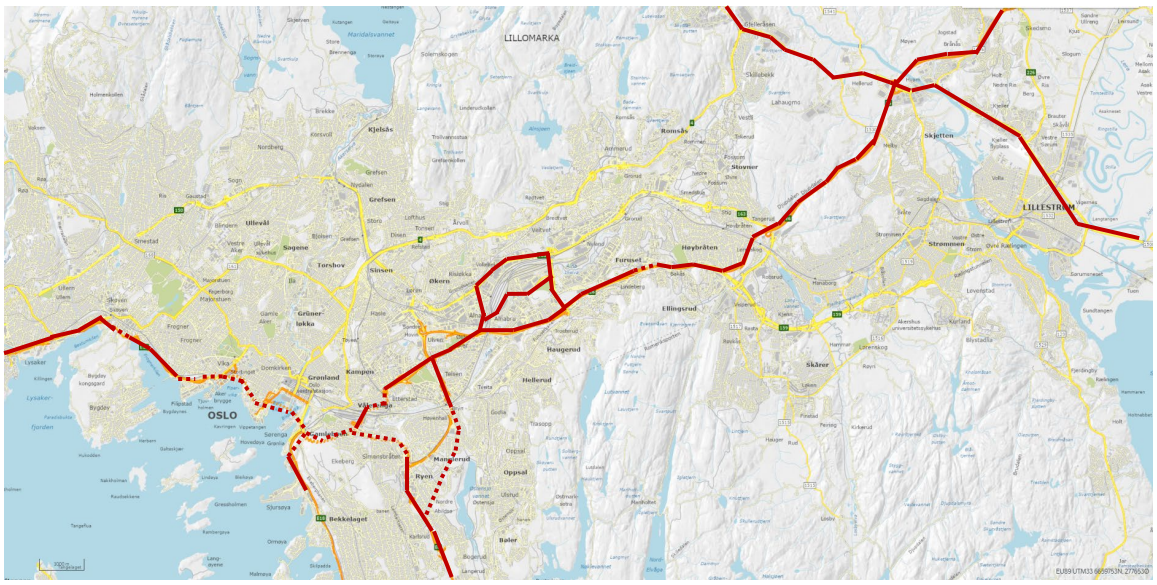
Som en oppsummering av innspillene til et mer miljøtilpasset hovedveinett i Oslo, viser vi til kartet i figur 19. Der er de primære traseene for tungtrafikken uthevet som et middel til å samle mest mulig av lastebiltrafikken på E6 med kortest mulig kjøreveier til og fra Alnabru terminalområde.

I tillegg til E6 og forbindelser til Oslo havn og Operatunnelen under sentrum, bør det skiltes og trafikkstyres en tungtrafikkring rundt Alnabru som består av E6, Nedre Kalbakkvei, Østre Aker vei og Brobekkveien, samt atkomstveien Alfasetveien-Terminalveien. Dette er lett å skilte, markedsføre og få lagt inn i GPS-systemene som lastebilene bruker til veivisning. Dette vil bidra til å fjerne villkjøringen på lokalveiene rundt Alnabru og dessuten dempe tungtrafikken på Trondheimsveien, øvre og nedre del av Østre Aker vei og Store Ringvei vest for Teisenkrysset. Med ny Manglerud-tunnel for E6-Store Ringvei, som blir lettere å finansiere med forkortet og forenklet løsning, vil også Manglerud-Abildsø slippe belastningene fra tungtrafikken.

Videre foreslås det at veivisning og skilting for tungtrafikken og andre bilister skal bidra til å lede mest mulig trafikk til dette veinettet, først og fremst E6, samt utenom hele byområdet. Også reduserte fartsgrenser av hensyn til miljø og sikkerhet på resten av hovedveiene og samleveiene i byområdet, vil oppmuntre flere bilister til å velge de overordnede veistrekningene.

Når Oslofjord-forbindelsen er blitt utbygd med det byggeklare nye tunnel-løpet under fjorden, bør E18-ruten legges dit som en direkte forbindelse helt utenom Vest- og Sørkorridorene og Oslo sentrum. Da legges også forholdene bedre til rette for at noen bilister kan velge den ytre ruten på østsiden av Øyeren, altså riksvei 22 mellom E18 og Hvam-krysset på E6 med forbindelsen til riksvei 4 ved Gjelleråsen. Trondheimsveien i Oslo bør da ikke lenger være en del av riksvegnettet.

Selv om dagens gjennomfartstrafikk i Oslo er liten, kan slike tiltak, i kombinasjon med plassering av bomstasjoner eller veiprising, få en langsiktig virkning på kjøremønsteret i regionen.



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

Det er imidlertid viktig å være oppmerksom på at endringer i riksvegnettet medfører at ansvarsdelingen mellom stat, fylke og kommune blir annerledes. Når Oslo eventuelt får ansvar for en større del av veinettet, må staten kompensere for dette gjennom økonomiske overføringer og/eller andre budsjett- og regnskapstiltak.

5. E6-lokk og knutepunktutvikling ved Furuset

I mange år har det vært et sterkt ønske blant innbyggere, politiske partier og Oslos planleggere om å få fjernet støy og forurensinger fra biltrafikken på E6 ved Furuset, enten ved at E6 legges i en tunnel, eller ved bygging av et lokk over veien. Områdereguleringen for Furuset – med innregulert lokk over E6 - ble godkjent av Kommunal og moderniseringsdepartementet (KMD) i oktober 2017. Departementet la da til grunn at Statens vegvesen vil ha innsigelsesrett ved en kommende detaljregulering angående lokkets lengde og tekniske forhold. [25]

Statens vegvesens utredning av lokk eller tunnel[26] påpeker flere problemer som viser at E6 og Furusets bebyggelse og veisystem kan sies å være feilbygget i forhold til dagens miljøkrav og målsettinger. Men det er svært dyrt å bygge om på dette, og det er sterk konkurranse om midler til forbedret infrastruktur i Groruddalen og andre steder i Osloområdet.

Hva kan oppnås?

De to hovedalternativene, lokk eller tunnel, vil gi ulike utviklingsmuligheter for Furuset senter, som illustrert i figur 20.

Tunnelløsning kan gi en mer miljøeffektiv byplan med mer bebyggelse nær T-banestasjonen og senteret, samtidig som parkbeltet oppover mot marka forsterkes. Det kan også legges til rette for et mer effektivt, sentralt byttepunkt for buss og eventuelt bybane med gjennomgående linjer (ingen «terminal»; se senere seksjon).

Men Vegvesenet påpeker at hensynet til tilstrekkelig fjelloverbygning over E6-tunnelen gjør det nødvendig med ugunstig, brattere linjeføring enn normert stigning for å kunne beholde Furusetkrysset, og kan derfor ikke akseptere dette. En løsning med flatere høydeprofil vil bli enda dyrere og mer inngripende. Det samme følger av et krav om trafikksikker lengde på flettings-strekningen på E6 mellom riksvei 159 og Furusetkrysset. På grunn av dette vil ikke byggeperioden kunne gjennomføres uten langvarige, provisorier for trafikken, som her nærmer seg 100.000 biler per døgn.

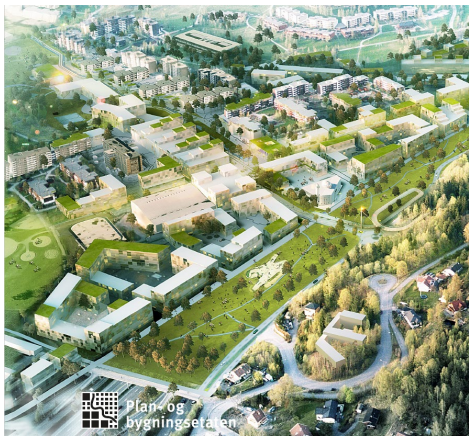
Vegvesenet er også svært skeptisk til lokk over E6, spesielt et langt lokk på flere hundre meter, som må utstyres som en tunnel. Det kreves da også et ekstra kjørefelt for å kunne avvikle trafikken ved vedlikehold av strekningen, ulykker, etc. Bygge-kostnadene ble i 2014-priser anslått til henholdsvis 460 millioner kroner for et 100 meter langt lokk og 2,2 milliarder kroner for et lokk i 600 meters lengde. Dagens kostnader må forventes å bli høyere.

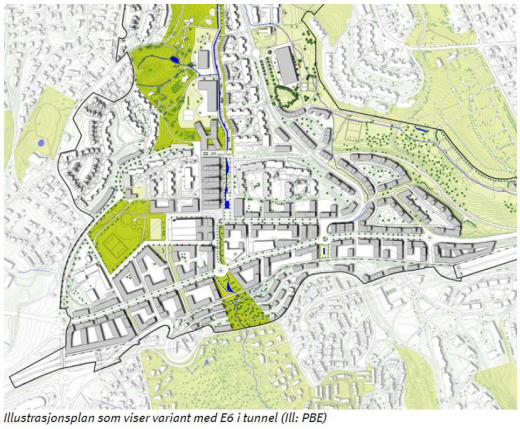
I PBEs rapport om områdereguleringen fremheves det at nærmiljø-forbedringen kan gjøre det mulig å øke bebyggelsen langs det lange lokket med ca 700 boliger, som er et overraskende høyt tall. Mens Vegvesenet og andre høringsinstanser peker på økte luftforurensinger ved tunnelåpningene, og at bebyggelse kan benyttes som støyskjerm langs E6. Det kan også påpekes at terrenget opp mot Østmarka utgjør en barriere som lokket ikke vil overvinne. Slik kan det argumenteres for at lokk over E6 vil være et relativt marginalt og kostbart miljøtiltak på dette stedet.

---

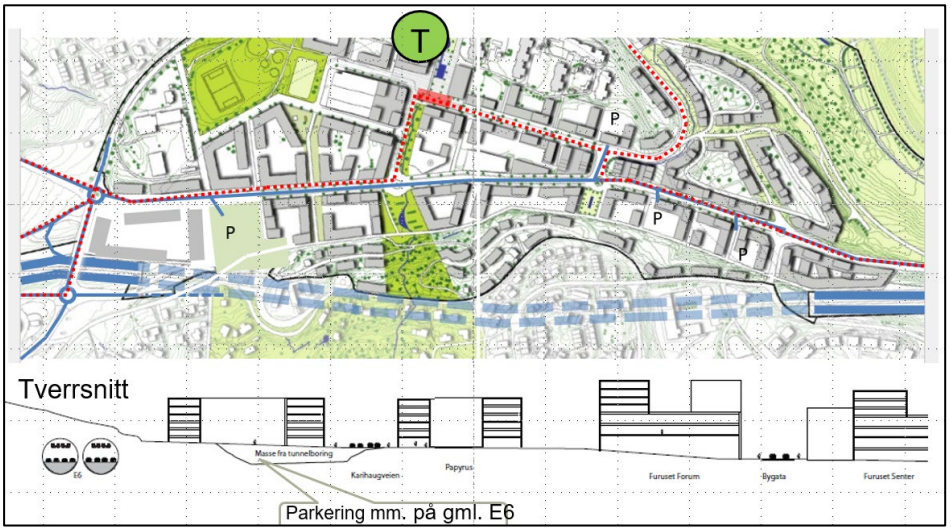
[25] Brev fra Kommunal- og moderniseringsdepartement av 3.10.2017 til Fylkesmannen i Oslo og Akershus, som meglet i konflikten mellom kommunen og Statens vegvesen.

[26] Se https://innsyn.pbe.oslo.kommune.no/saksinnsyn/showfile.asp?jno=2016148053&fileid=5740362





Illustrasjonsplan som viser variant med E6 i tunnel (Ill: PBE)



Figur 20. Alternative løsninger ved Furuset sentrum: Til venstre med lokk over E6 (fra forsiden av planbeskrivelsen for Områderegulering Furuset). Til høyre med E6 i tunnel og ny bebyggelse der dagens vei går Nederst: Bearbeidet skisse med kollektivtrase gjennom senteret v/Gustav Nielsen.

En viktig svakhet ved Vegvesenets fremstilling er at den - i likhet med andre utredninger av hovedveiene i Osloområdet - bruker hensynet til kollektivtrafikken som argument for ekstra kjørefelt alle steder langs hovedveiene. Men det er ingen kollektivutredninger eller vedtak som støtter opp under et slikt konsept med sterk utbygging av busstraséer langs hovedveiene. Tvert imot, Oslos kollektivnett utvikles for best mulig skinnetrafikk og kollektive investeringsmidler brukes først og fremst til det. Det er i lokalveinettet at busstrafikken (og trikker) trenger mest tiltak for bedre fremkommelighet, og det er der de fleste kundene befinner seg, ikke langs hovedveiene. Litt mer om dette i kapittel 4, 7 og 8.

Kort miljølokk med redusert fart, stillere og renere biler

Det er mulig at et kort miljølokk vil være verdt pengene som en del av "Østmarka-allmenningen". Dette bør også være gjennomførbart uten store forstyrrelser for trafikken på E6 i byggetiden. Det synes også å være behov for en effektivisering av buss- (og bybane-?) traséen gjennom senteret og kollektivknutepunktet. Men et mer omfattende lokk- eller tunnel-prosjekt bør nok ikke prioriteres i forhold til de andre tiltakene i Groruddalen som er nevnt i dette notatet.

I tillegg til Furuset-strekningen på E6, er det en rekke andre steder langs Oslos hovedveier hvor det trengs ekstra beskyttelse mot støy og forurensinger fra stor biltrafikk. Trondheimsveien mellom Sinsen og Grorud er omtalt i eget kapittel. Lokk

over Trondheimsveien ved Grorud kan bidra til en større knutepunktutvikling med flere boliger enn med dagens trafikksystem. Men problemene er også store langs deler av Ring 3, med Manglerud-Ryen, Teisen-Ulven, Økern-Løren og Sinsen-Grefsen-Lillo terrasse som de trolig verste eksemplene. Mellom Lørenbyen og Økernsenteret utgjør ikke mindre enn to tunnelutløp og en lokalvei en formidabel støy- og forurensings-kilde og fysisk barriere mellom Lørenbyen og Økernsenteret, som det ikke ser ut til at planene for det nye Økernsenteret vil løse.

I stedet for et stort, lokalt lokk på E6 ved Furuset, bør myndighetene satse enda sterkere på de generelle vei- og biltiltakene som hele byen trenger. Til sammen kan miljøeffektene bli ganske betydelige av kjente tiltak som gir stillere og renere biler. Kanskje kommer det et gjennombrudd for støysvake veidekker for sterkt trafikkerte hovedveier som kan benyttes i hele byområdet.

Ellers bør hensynet til både trafikksikkerhet og miljø styre fartsgrensene på veinettet. På E6 forbi Furuset er fartsgrensen 90 km/t, et tydelig signal om at biltrafikkens fremkommelighet fortsatt har høy prioritet. I de lange tunnelene i Oslo er 70 km/t satt som grense i dag (60 km/t i Vålerenga-tunnelen på grunn av mindre gunstig linjeføring). Det samme bør være maksimumsgrensen på strekninger der mange naboer og følsomme aktiviteter langs veiene er utsatt for kraftig støy og luftforurensninger. Redusert fart betyr også mindre drivstofforbruk, som er viktig for det grønne skiftet.

Økt fart på riksveiene var et satsingsområde for Solberg-regjeringen med Fremskrittspartiet i ledelsen av Samferdselsdepartementet. Men det strider både mot miljøhensyn, klimamålene og en helsepolitikk som skal forebygge ulykker og skader i trafikken.

6. Trondheimsveien – bygate, ikke riksvei

I flere tiår har befolkningen og bydelene i Groruddalen fremmet krav om å få redusert biltrafikken og omfanget av svært plagsom trafikkstøy og forurensinger i de mange boligene langs Trondheimsveien fra Sinsen til Grorud. Målene om grønt skifte og bærekraftig byutvikling krever at det tas kraftige grep for å forbedre forholdene.

Etter hvert er det gjennomført skjermingstiltak, samt miljøfartsgrense i de verste forurensingsperiodene langs denne og noen andre riksvei-strekninger i Oslo. Også miljøprioritert ombygging av Veitvetveien har hjulpet noe. Men mye av ulempene langs Trondheimsveien består fortsatt som følge av stor trafikk, for høy kjørefart, veiens utforming, bredde og barriere tvers gjennom det som burde vært sammenhengende boligområder på begge sider av veien.

Hele tiden har Statens vegvesen og Samferdselsdepartementet – altså Regjeringen – ment at det ikke er akseptabelt å bygge ned denne delen av riksveg 4 før biltrafikken kan overføres til Østre Aker vei ved hjelp av den såkalte Fossum-tunnelen. Men det har ikke vært mulig å finne penger til dette nye veianlegget. I de senere årene er det dessuten blitt utviklet nye tanker og planer om by- og boligutviklingen langs Østre Aker vei som gjør det lite ønskelig å flytte mer trafikk med tunge og lette biler dit.

I likhet med Vegvesenets planer for E6 Oslo øst er nyanlegg av store hovedveier en stort sett foreldet tankegang når det grønne skiftet og klimamålene skal gjennomføres. Det er forståelig at gruppelederne for Oslos byrådspartier MDG, SV og Ap i mars 2022 anklaget Statens vegvesen for å være en bremsekloss for grønn byutvikling.[27]

I stedet for å vente på et nytt, stort og kostbart veiprosjekt, må løsningen på problemene langs Trondheimsveien ligge i å se på helheten i transportsystemet og samspillet med byutviklingen som er i gang i denne delen av byen. Nedenfor beskrives en alternativ strategi som er mer fremtidsrettet for denne delen av Oslos trafikksystem og byutvikling enn det de statlige vegmyndighetene hittil har lagt opp til.

En ny rolle for Trondheimsveien

Trondheimsveien bør ombygges for å tilpasses byen og den nye tidens transportpolitiske mål. Denne veistrekningen ble bygget for 1950-70- tallets bilisme. Men nå har Oslo fått to nye innfartsårer fra nordøst som erstatter den gamle riksveien, E6-Djupdalveien og Østre Aker vei. Dessuten har Operatunnelen under sentrum gitt Oslo et nytt hovedveinett der Trondheimsveien er «redusert» til en hovedgate i indre by fra Sinsen til sentrum. Dette bør nå følges opp ved også å konvertere strekningen fra Sinsen til Grorud fra dagens riksvei-løsning til en bymessig hovedvei/gate. For å lykkes med dette, trengs det samtidig en oppgradering av kollektivtilbudet og sykkelvei-standarden på langs av denne strekningen.

Det skjer nå ny og tung byutvikling langs Trondheimsveien som må betjenes bedre med høystandard kollektivtrafikk utenfor T-banens dekningsområde. Da er det naturlig å ta opp den gamle tanken om å forlenge Sinsen-trikken. Ved dette kan vi effektivisere og forenkle kollektivnettet og spare driftskostnader ved å ta bort den gamle busslinje 31 mellom Snarøya/Fornebu og Tonsenhagen. Denne linjen går parallelt med trikkene, til dels også i de samme gatene, på den lange strekningen Sinsen-Skøyen. Dessuten vil strekningen Skøyen - Fornebu bli overtatt av Fornebubanen, som er under bygging.

Pågående og kommende stor utbygging av Aker sykehus og ved Bjerke Travbane er to viktige prosjekter som ikke dekkes av T-banen eller dagens trikketilbud. Det er derfor svært ønskelig å komme i gang med første etappe av en trikkeforlengelse fra

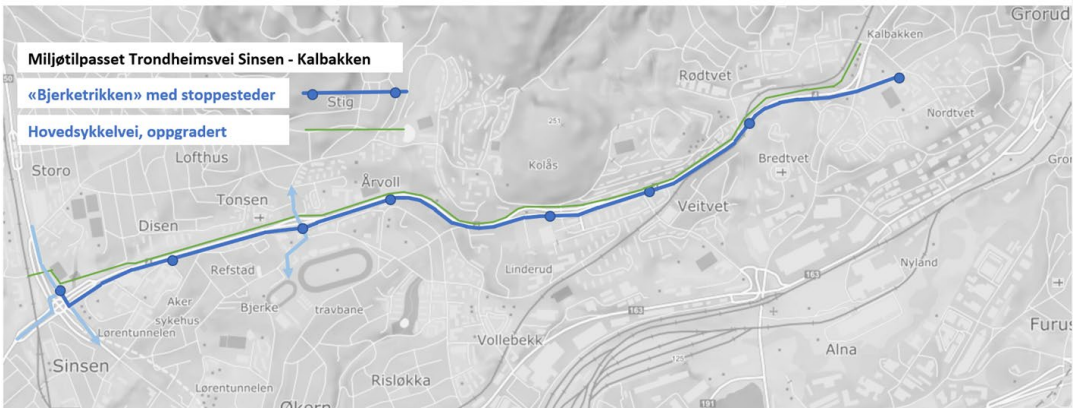
[27] Ifølge Aftenposten 5. mars 2022.

Sinsen til Bjerke. Men uenigheter om trasé-løsninger og manglende politisk vilje til å satse på utvidelser av trikkenettet har medført at de gamle planene for trikk fra Sinsen til Bjerke og Tonsenhagen aldri er blitt realisert. Det har også vært sterke krefter som har ment at buss er en bedre løsning enn trikk på denne strekningen, hvorav noen også har ment at hele trikkenettet burde nedlegges.

En videreføring av trikkelinjen på Trondheimsveien østover fra Bjerke vil gi et godt bidrag til å avlaste veien for biltrafikk. Det synes mulig å betjene i hvert fall første etappe av forlengelsen uten å anskaffe flere trikker enn de som er under levering.[28] Ved å la trikken kjøre på Trondheimsveien videre østover fra Bjerke, og ikke via Årvoll og Tonsenhagen til Linderud, kan linjen strekkes helt til Rødtvet og Kalbakken med bedre kobling til T-bane og buss på tvers av Groruddalen.

Trafikkgrunnlaget for kollektivreiser mellom Tonsenhagen og Linderud er langt unna det som normalt forventes for en trikkelinje. Dessuten er det i dag større forsinkelser (i minutter/km) for rutebussene via Tonsenhagen enn på Trondheimsveien.[29] På strekningen Bjerke – Kalbakken vil trikken få flere bosatte og arbeidsplasser innenfor 500 meters avstand enn strekningen Bjerke – Tonsenhagen – Linderud.[30]

Dessuten trengs det bare mindre veiutbedringer for å fullføre en sammenhengende høystandard sykkelvei langs nordsiden av Trondheimsveien fra Grorud til Sinsenkrysset og videre nedover mot sentrum gjennom Torshovdalen. Se figur 21.



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

Slik vil trikken og sykkelveien binde sammen boliger, arbeidsplasser, senter og møteplasser i en ellers veldig oppdelt bydel, som med sin fine beliggenhet i byens landskap vil få økt status som et attraktivt sted å bo. På Aker Sykehus skal den nye storbylegevakten åpnes i 2023 og statens lokalsykehus skal, etter nåværende planer, åpne i 2030. Det haster altså med å forbedre kollektivtilbudet dit. Sykehuset vil tilby flotte jobber og helsetjenester. Bjerke skal bygges ut som et moderne boligområde med høye miljøkvaliteter. Linderud senter moderniseres, og kulturminnet Linderud gård kan løftes mere frem. Trondheimsvei-korridoren blir mer tilgjengelig for folk uten bruk av bil, også til områder som Grorudbanen ikke dekker.

Trikken vil også avlaste lokal biltrafikk på denne veien med mange boliger, som i dag er utsatt for kraftig støy og støv fra trafikken. Den «nye Trondheimsveien» kan få

[28] Blant annet fordi Ruter har besluttet at trikkene i vest ikke lenger skal kjøre til knutepunktet Bekkestua, men ende på Øraker eller Lilleaker på Oslo-siden av bygrensen. Også en mulig omlegging av kollektivbetjeningen på Briskeby vil kunne frigjøre vognmateriell til å styrke tilbudet langs Trondheimsveien uten øking i bestilt vognpark.

[29] Vegvesenets delrapport om kollektivstrategi fra 2017.

[30] Se vegvesenets forprosjektrapport og Ruters KVU for kollektivnettet i Groruddalen.

en mer bymessig utforming med mindre arealkrevende veibredder og kryss i plan når den utformes for en fartsgrense på 40-50 km/t.

Bjerke bydel vil få et løft i attraktivitet og status. Den trenger ingen firefelts hovedvei for gjennomfartstrafikk. Til sammenlikning: Tettbygde indre by vest klarer seg med mye smalere veibredde på Ring 2-Kirkeveien for bil, trikk og buss (forbi Frognerparken). Hvorfor skal Groruddalens trafikksystem være så mye mere bilprioritert enn i Oslo Vest? Gaustadtrikken ble jo en suksess da den kom på plass i vest. Nå er det Groruddalens tur med trikk til Aker Sykehus og Bjerke bydel! Dette er et billig transportprosjekt i Oslo Øst sammenliknet med de gigantiske investeringene som er i gang med T-banen på strekningen Fornebu – Majorstuen, samt E18 i Vestkorridoren.

Noen vil sikkert hevde at god kollektivbetjening heller kan oppnås med buss. Men bussens fleksibilitet gjør at den lett behandles trafikkteknisk som en stor bil, slik at den ikke får like god fremkommelighet og prioritet som trikken. Dessuten har publikum i Oslo en preferanse for trikk, noe de nye trikkene med lavgulv trolig vil demonstrere enda tydeligere de neste årene. Dessuten passer en slik utvidelse av trikkenettet godt i det fremtidige nettet for trikk og bane i Oslo og bidrar til økt nytte av de nye investeringene i trikkesystemet. Den nye linjen tar ut stordriftsgevinster i driften. Mer om forslaget om trikkesatsing og bussenes rolle i kapittel 8.

Dessuten ligger turveiene og terrenget godt til rette for en hovedsykkelvei langs nordsiden av Trondheimsveien, som også er et alternativ til bilbruk, særlig ved økt bruk av elsykkel.

Start med trafikkreguleringsforsøk

I 2022 er det, etter politiske initiativ, blitt startet et samarbeid mellom Oslo kommune og Statens vegvesen om å finne frem til relativt kortsiktige tiltak som kan dempe trafikkvolumet og forbedre miljøsituasjonen langs Trondheimsveien mellom Sinsenkrysset og Grorud/Fossumkrysset. Følgende bør da gjennomføres:

- Redusert helårlig fartsgrense på Trondheimsveien vil gjøre denne strekningen mindre attraktiv for gjennomkjørende bilister.
- Ny veivisning og skilting av kjøreruter som får flere bilister med reisemål utenfor byområdet langs Trondheimsveien til å kjøre mest mulig på E6, Ring 3 og de andre hovedveiene.
- Tungtrafikken søkes dirigert til det foreslåtte tungtrafikknettet med E6 som hovedstammen, som vist foran.
- Det gjøres et 6-18 måneders forsøk med innsnevring av Trondheimsveien til 2 gjennomgående bilfelt på strekningen mellom Fossumkrysset og Sinsenkrysset, med ekstra svingefelt og buss-prioritering i de kryssene der det er behov for det.

Etter evaluering av disse tiltakene og forsøkets effekter på trafikkmønsteret, bør det lages en detaljert plan for ombygging av Trondheimsveien til en bygate med valgt løsning for kollektivtransporten, først og fremt trikk som foreslått her. Planen må følges opp med en finansieringsløsning innenfor rammene av en kollektivsatsing til støtte for sterk byutvikling i Groruddalen. Hvis Trondheimsveien ikke skal være riksveg, blir disponeringen av veien en kommunal beslutning og økonomisk ansvar.

I forbindelse med den langsiktige planen for Trondheimsveien, bør alt arbeid med planlegging av Fossum-diagonalen skrinlegges. Dette må også skje med planer for en mulig ny trase for Riksveg 4 fra Nittedal, som noen nå synes å aksjonere for. Begge ideer stammer fra tiden før klimakrisen måtte tas på alvor. Det er ikke lenger fornuftig å forlenge den ørkesløse ventingen på nye tunneler, som veientusiaster hele tiden har snakket om.

Byutviklingsprosjekt Sinsen – Aker – Bjerke med viktige detaljer

Bystyret har gjentatte ganger gjort vedtak om at trikk til Bjerke og Tonsenhagen er en ønsket løsningen, også da det nye trikkeprogrammet «Fremtidens byreise» ble vedtatt. Imidlertid er det ikke oppnådd enighet om traséen. De nå aktuelle utbygginger på Aker Sykehus og Bjerke Travselskaps eiendom, samt kommunens ambisjoner for bærekraftig utvikling, gjør at det nå haster med å finne en løsning med høy kvalitet for kollektivtrafikantene og gode driftsbetingelser for det samlede kollektivnettet.

Opprinnelig skulle trikken gå i egen trase på nordsiden av Trondheimsveien fra Sinsen til Bjerke. Det ville redusert bredden på grøntbeltet med turvei. Senere gikk Sporveien inn for en løsning med nedbygget Trondheimsvei, trikken med holdeplasser i midten av veien og biltrafikk på sidene. Ved Bjerke ble det forutsatt en egen trasé i kulvert under Traverveien parallelt med nedre del av Årvollveien. Dette var en ganske kostbar variant der Bjerke stoppested ville gitt dårlig betjening av Bjerkeområdet og bebyggelsen langs Refstadveien og Refstadsvingen. Løsningen med midtstilt trikk har dessuten Statens Vegvesen avvist av hensyn til trafikksikkerheten, i hvert fall så lenge biltrafikken er så stor som i dag.

Den påbegynte utbyggingen på Aker Sykehus og strategiplanen for Hovinbyen gir nye premisser for trikkeløsninger nordøstover fra Sinsen langs både Trondheimsveien og Store Ringvei, se figur 22.

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.

Først må trikken krysse under Trondheimsveien. Mye tyder på at det bør skje fra eksisterende spor ved Muselunden til nordsiden av Store Ringvei. Da blir dette et felles anlegg med en annen linje parallelt med Ringveien fra Storo via Økern sentrum til Bryn knutepunkt. Dette omtales i notatets kapittel 8.

Sporene oppover mot hovedinngangen til sykehuset bør trolig anlegges slik at Sinsenkrysset vil fungere for biltrafikken som i dag. Dermed beholdes dagens kapasitet for biltrafikken i dette krysset. Men ovenfor krysset og videre østover bør Trondheimsveien ombygges til en tofelts samlevei med trikk i den søndre halvdelen av dagens vei. Første stopp blir ved hovedinngangen til Aker Sykehus.

Ved å la trikken overta søndre del av Trondheimsveien, vil de fleste passasjerene slippe å krysse biltrafikken for å komme til og fra holdeplassene. Trikken anlegges i gateplan for god tilgjengelighet til omlandet for alle stoppesteder. Lysregulering med kollektivprioritering bør benyttes der biltrafikk må krysse trikkesporene. Denne løsningen konsentrerer dessuten biltrafikken på den delen av dagens vei som ligger lengst fra boligene i Refstad Alle, Refstadsvingen og ved Brobekk.

Under arbeidet med Planprogram og veiledende plan for offentlige rom for Bjerkeutbyggingen, er det igjen blitt anbefalt en løsning med trikken i grøntområdet på nordsiden av Trondheimsveien fra Sinsen ved Muselunden til Årvollveien. Men der fortsetter trikken ikke oppover mot Tonsenhagen, men isteden over på et nytt lokk over Trondheimsveien og videre i Refstadveien med sikte på forlengelse til Linderud T-banestasjon eller kanskje sørover i Brobekkveien. I Miljøetatens kommentarer til kvalitetssikring av planprogrammet ble det påpekt at trikkespørsmålet er uavklart. [31] Likevel er dette ikke løst i planprogrammet som Bystyret vedtok i desember 2021.

En illustrasjon av idekonseptet for Bjerke Travbane viser at dette er et viktig område for både byutviklingen og kollektivtransportsystemet, figur 23.

Figur 23. Utkast til konsept for Torgbyen Bjerke sentrum. Selvaag Bolig/Dark arkitekter.

Programmet for Bjerkeutbyggingen er veiledende for utformingen av offentlige rom, og inneholder mange utmerkede innspill. Men kollektivbetjeningen av området er bare helt overfladisk omtalt, og til og med illustrert med detaljer som gir stor risiko for å utelukke de beste løsningene for kollektivtrafikkbetjeningen av Hovinbyen og nedre del av Groruddalen.

Med henvisning til Bystyrets vedtak om Kommuneplanen og Hovinbyen, og de siste konseptvalgutredninger for kollektivtransporten, bør ikke planprogrammet for Bjerke legges til grunn for områdets kollektivtilbud. Det bør heller vurderes i sammenheng med den nye bystrukturen som er under utvikling med Økern som Bjerke bydels og Groruddalens største tyngdepunkt og reisemål. Da må både trikk og buss vurderes nærmere, se kapittel 8 om en større trikkesatsing i Groruddalen.

Bjerkekrysset med Årvollveien-Refstadveien må tilpasses valgt løsning for samlet buss- og trikkenett i bydelen. Det pågår planlegging av utbygging både på Bjerke travbanes eiendom og på tomten Refstadveien 60-74 mellom Trondheimsveien og Refstadveien rett ved krysset. Det er stort behov for å sikre at kollektivbetjeningen med trikketrase og stoppesteder harmoniseres med de planene som tilslutt blir vedtatt.

Det er påfallende hvor lite involvert Sporveien og Ruter har vært involvert i planprosessene på Bjerke, slik de kan leses i kommunens saksinnsyn.

[31] https://innsyn.pbe.oslo.kommune.no/saksinnsyn/showfile.asp?jno=2021007967&fileid=9421000.

Miljøløft Brobekk – Kalbakken – Grorud

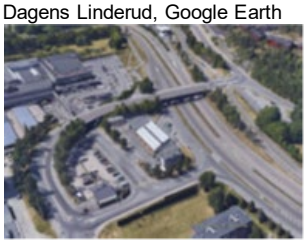
På en ombygget Trondheimsvei østover fra Bjerke kan trikken få stoppesteder ved Brobekk, Linderud, Veitvet, Bredtvet og Kalbakken eller Nordtvedt skole. Traséen åpner også mulighet for forlengelse i den gamle traséen for Trondheimsveien til Grorud senter der det er planer om en større utbygging med boliger og næring. Litt mer om dette i kapittel 8.

På Linderud er det synd å se hvordan den 4-felts Trondheimsveien har bidratt til at de færreste forbipasserende registrerer den gamle lindealleen med atkomst til det staselige og fredede kulturminnet Linderud gård[32] med tilhørende allé og et av landets best bevarte historiske hageanlegg. Denne «kulturperlen» i Groruddalen burde gitt besøkende publikum en bedre opplevelse med reetablering av den gamle hovedatkomsten fra Trondheimsveien. En fornyelse av Linderud-senteret er under planlegging.

Med Trondheimsveien som bygate, kan dagens store trafikkarealer på Linderud-sletta gi plass for ny, bymessig bebyggelse. Se ideskisser utarbeidet av studenter ved landskapsarkitekt-studiet på NMBU, figur 24. Flere studenter har belyst utviklingsmulighetene langs andre deler av Trondheimsveien som bygate med mindre gjennomfartstrafikk.

Det har foregått mye medvirkningsplanlegging ved Sletteløkka og Veitvet der forbedringer av nærmiljøet støter på problemer med Trondheimsveien og trafikken som en sterk barriere gjennom boligområdet, også etter at Veitvetveien har fått 40 km/t fartsgrense og blitt ombygget til miljøgate.[33]

Dagens Linderud, Google Earth



Kilde: K.O. Strøm: Mulighetsstudie for Trondheimsveien som bygate, 9.5.2022;
Oppgave av I. Telenius, B. Nordhaug og E. Netskar.

Figur 24. Eksempel på byutviklingspotensialet på Linnerudsletta.

[32] https://mia.no/linderud/om.

[33] https://innsyn.pbe.oslo.kommune.no/saksinnsyn/showfile.asp?jno=2015037934&fileid=5154810.

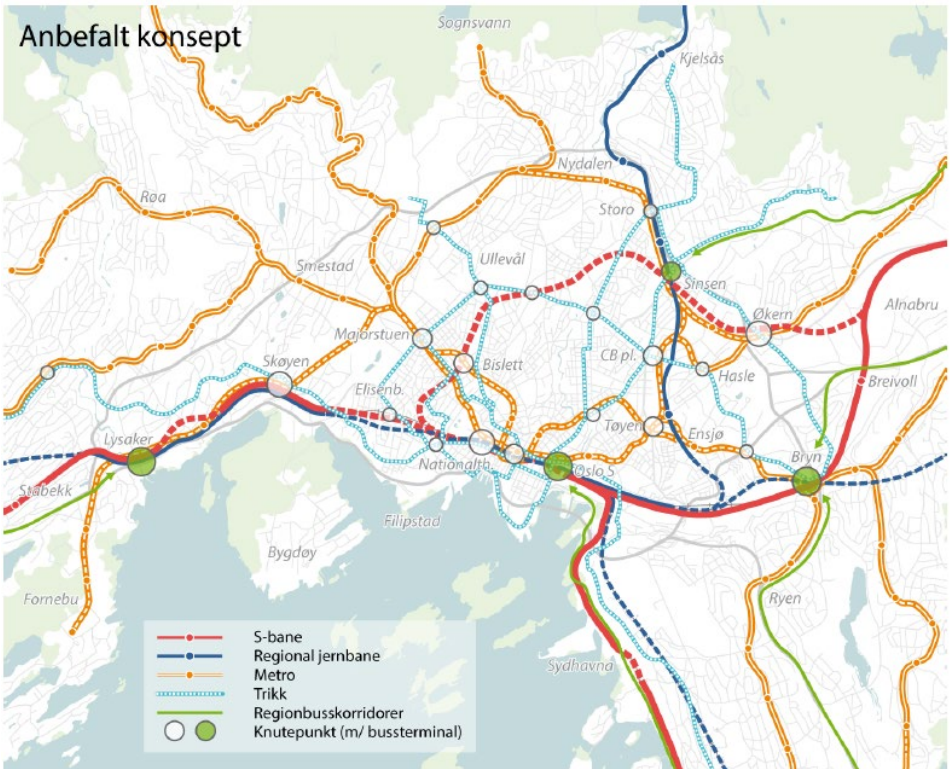
7. Bedre utnyttelse av jernbanens og T-banens infrastruktur

Banebyen Oslo skal utbygges videre. Dette var den klare anbefalingen fra transport-etatenes omfattende samarbeidsprosjekt KVU-Oslonavet i 2015 og Ruters langtidsplan M2016. Disse dokumentene er senere godkjent som langsiktige planer i alle berørte politiske organer.

Oslonavets hovedgrep

Anbefalingene fra Jernbaneverket, Statens vegvesen og Ruter kom etter omfattende analyser med deltakelse fra transport-operatører, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune og med støtte i råd fra internasjonale eksperter. Det bygget også på nettprinsipper som var utredet av Oslo Sporveier, i Driftsprosjektet i Oslopakke 2, samt det internasjonale HiTrans-prosjektet.[34]

Figur 25 viser hovedgrepene som KVU Oslonavet anbefalte i de sentrale delene av Osloregionens kollektivnett.



Figur 25. Anbefalt konsept for den langsiktige utviklingen av Oslos kollektive transportsystem. KVU-Oslonavet 2015.

Utredningen påviste at det er et stort behov for kapasitetsøkninger sentralt i regionens banesystemer. Trafikkgrunnlaget forventes å fortsette å øke, og det er behov for økte frekvenser på grenbanene som pendler gjennom byen. Høyest prioritet burde gis til fornyelse av signalsystemene og ny T-banetunnel gjennom byen, men også jernbanens Oslo-tunnel vil bli en flaskehals som må bygges ut. Samfunnsøkonomisk er disse prosjektene meget lønnsomme, og de er viktige for byutviklingen i regionen. De burde derfor få meget høy prioritet på landets samferdselsbudsjetter. Men det er

[34] Forfatteren deltok i disse prosjektene og var leder og hovedforfatter av HiTrans' «Best practice guide - Planning the Networks utgitt i 2005.

ikke lett for hovedstadsområdet å vinne frem i budsjettkonkurransen med prosjekter i andre deler av landet.

Tvert imot, er kollektivtransporten i hovedstadsregionen kommet under et sterkt økonomisk press. Det skyldes frafall av billettinntekter under korona-epidemien, store kostnads-økninger for energi og personell, samt statens behov for økonomiske innstramninger som følge av Russlands Ukrainakrig. Det er derfor særs viktig at de investeringer som gjøres bidrar til effektivisering av driften og styrket inntekts-grunnlag.

Det siste kan best oppnås når kollektivtilbudet bidrar til å forsterke byens vekst og underlaget for kollektivreiser. Groruddalen, i samspill med Nedre Romerike, er den delen av regionen hvor dette potensialet er størst. I resten av dette notatet skal dette kommenteres med konkrete innspill som er viktige for den videre planlegging og utbygging i Groruddalen.

Viktige og snarlige forbedringer på Hovedbanen

I jernbanesystemet anbefalte KVU-en å sikre bedre separering mellom hurtiggående tog med få stopp og lokaltog med kortere avstand mellom togstoppene. Med Blix-tunnelens åpning på Follobanens i slutten av 2022 har alle tre hovedkorridorene fått moderne spor og tunneler for hurtigtogene.

Det gjenstår bare ombygging og økt sporkapasitet i Brynsbakken, slik at tog-kapasiteten kan økes på strekningene mellom Oslo S og Lillestrøm. Når dette prosjektet er realisert, kan blant annet antallet avganger med lokaltog på Hovedbanen økes fra 4 til 6 tog i kvarteret. Sporfornyelsen er under forsinket detaljplanlegging på grunn av uenighet om løsningen for den gamle bebyggelsen mellom sporene ved Vålerenga-Kværnerdalen.

Når det nye sporsystemet på Østfoldbanen, i Brynsbakken og Oslo S er kommet på plass, kan det satses på å oppgradere lokaltogstrekningene i Oslo-området og betjene de med såkalt S-banemateriell med høyere kapasitet og utforming og drift mer likt T-banen, tilsvarende S-banen i København. Dette vil gi mer effektiv drift og lavere kostnad per passasjer enn med eldre lokaltog.

Både stasjonsopprusting, forbedringer av atkomstene til stasjonene og tilrette-legging for ny byutvikling ved alle stasjonene på Hovedbanen, må nå få høy prioritet, både hos jernbanemyndighetene og i Oslo, Lørenskog og Lillestrøm kommuner. Det er viktig å komme i gang med knutepunktutvikling for best mulig omstigning mellom tog og lokalt busstilbud. Hovedbanen, med for eksempel 12 minutters kjøretid mellom Oslo S og Grorud, vil tilby klart kortere reisetid til Oslo sentrum enn det T-banen eller busstrafikken kan tilby. Det samme gjelder alle stasjonene på strekningen Bryn – Strømmen.

I forslag til statsbudsjett for 2023 har Regjeringen gitt positive signaler. Der er det satt av midler til utvikling av retningsdrift i Brynsbakken, fornyelse av Hovedbanen og signalanlegget ved Alnabru, samt etablering av ny rutemodell med flere togavganger i Oslonavet. Det er også varslet midler til lengre tog på lokaltoglinje L1 på Hovedbanen, samt områdeutvikling ved Grorud stasjon.

Både på Bryn og Alna stasjoner bør gangforbindelsene kraftig forbedres til T-banens stoppesteder, henholdsvis Brynseng og Vollebekk. På Bryn er dette bare en del av utviklingen av knutepunktet, som ifølge KVU Oslonavet bør få en utvidet, underjordisk stasjon med mulighet for stopp for tog på Gardermobanen. Men som en kan se, er det mange fornuftige kollektivprosjekter i Oslo som bør ha høyere prioritet.

Kommuneplanen for Oslo og Strategiplanen for Hovinbyen forutsetter etablering av ny stasjon på Hovedbanen ved Breivoll. Det trengs mye mere bebyggelse i nærheten av stasjonen før det gir nok trafikkgrunnlag til at dette skal kunne anbefales.

Også kort avstand til det langt viktigere knutepunkt Bryn, samt mulighet for bybane/trikk i Strømsveiens trase ved Alnasenteret, vil svekke grunnlaget for jernbanestopp på Breivoll. Det holder lenge å sikre at muligheten for et stoppested ikke gjenbygges.

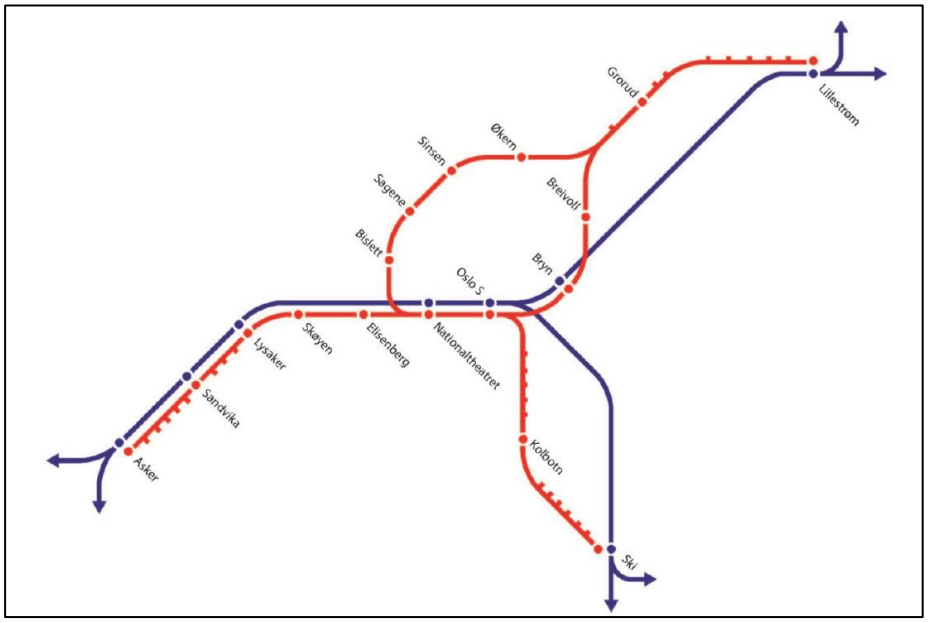
Ny byutvikling: S-banetunnel og omlegging av Gjøvik/Alna-banen?

Som følge av at regionen har to trafikkorridorer på øst- og sørsiden av sentrum, men bare en mot vest, er det er en utfordring å skape balanse i togtilbudet og trafikken gjennom byen.

Som en langsiktig løsning, anbefalte derfor KVU Oslonavet å anlegge en ny S-bane-tunnel fra Oslo S, via Nationaltheatret stasjon og i sving nordover til Hovedbanen ved Alna, med knutepunktstopp ved Bislett (med T-bane), Ring 2 (med trikk) og under det nye store bydelssenteret på Økern (med T-bane og trikk). Se figur 25.

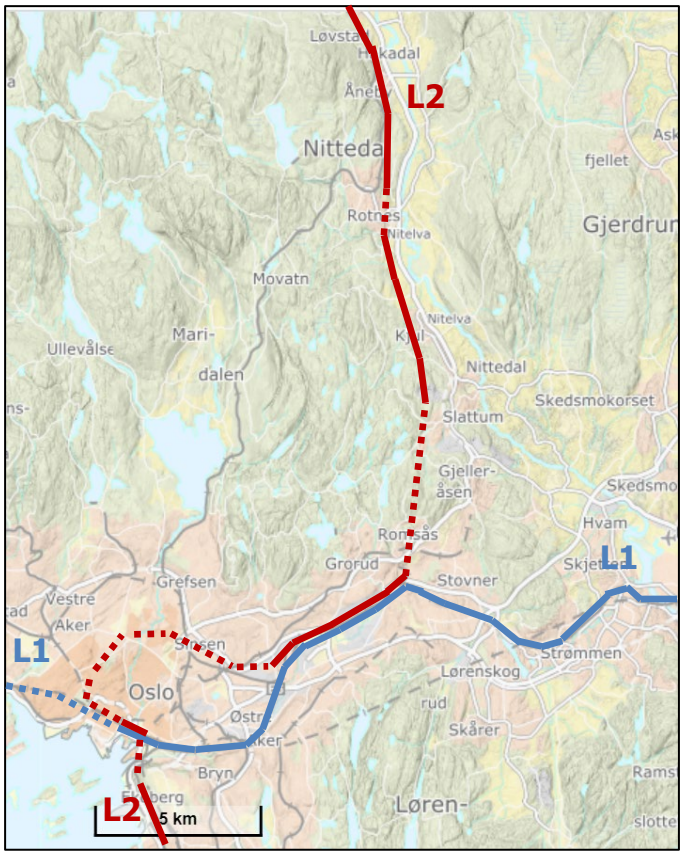
Det viktige prinsippet for separering i regionens jernbanesystem, som bør være førende for den videre utvikling, er vist i figur 26.

I debatten om Brynsbakken – og i tidligere utredninger – er flere alternativ for Gjøvikbanens trasé i Oslo blitt lansert. En idé er å ta bort Gjøvikbanens trafikk mellom Grefsen og Oslo S. Vending av tog kan da skje på Grefsens sporområde, og sporene i Brynsbakken og på Oslo S avlastes. I stedet kan det legges til rette for kort omstigning mellom togene og T-banen på Storo, der sporene ligger ved siden av hverandre under felles bro. Det kan også være mulig å forlenge togene østover fra Storo/Grefsen via Alnabanen til Hovedbanen, som vil gi midten av Groruddalen en ny tverrforbindelse. Men det vil trolig kreve dobbeltspor på Alnabanen for å unngå konflikter med godstogene.



Figur 26. Anbefalt prinsipp for separering av togtrafikken. Regiontog benytter det mørkeblå systemet, S-bane det røde. Kilde: KVU Oslonavet 2015, hovedrapporten.

Men et mer omfattende og radikalt alternativ burde også bli undersøkt, da det kan få store ringvirkninger for byutviklingen. Det går ut på å legge Gjøvikbanen helt om med en avgrening fra Hovedbanen ved Grorud stasjon, gjennom en tunnel under Lillomarka til Slattum og Rotnes i Nittedal med kobling til dagens bane kanskje sør for Åneby stasjon. Slik kan reisetiden med tog Oslo – Hadeland – Gjøvik forkortes med minst 10 minutter. Den gamle og svingete jernbanestrekningen gjennom marka fra Nittedal til Oslo, nesten uten bebyggelse, kan da nedlegges, se figur 27.



Figur 27. Slik kan Hovedbanen utnyttes sammen med en omlagt Gjøvikbane som betjener Nittedal og Groruddalen med kortere vei til Alnabru for godstog. Samtidig frigjøres både Marka og byen for gamle jernbanestrekninger som ble anlagt ved starten av 1900-tallet. Kartgrunnlag: Norgeskart.no.

Denne løsningen vil gi langt bedre dekning av både Nittedals tettbebyggelse og Groruddalen, der Nittedalsfolket har mange av sine arbeidsplasser og reisemål. I tillegg vil godstogene via Roa få en mer direkte rute til Alnabruterminalen. Jernbanedriften blir effektivisert med mindre spor å vedlikeholde, og sporsystemet i Brynsbakken kan forenkles. Risiko for skogbrann, påkjørsler av elg og ulykker med fare for Oslos vannforsyning i Maridalen og Lillomarka blir også fjernet.

Hele Gjøvikbanens strekning Nittedal/Åneby – Oslo S og Alnabanen kan da nedlegges med de store fordeler dette vil få for både markas natur og byens arealbruk med Hovinbyen. Det er et langsiktig prosjekt, som vil konkurrere om samferdselsmidlene i Oslo-området. Dette kan være en god erstatning for forslag om nye investeringer til forkortet og utvidet riksvei 4 i Nittedal og Oslo.

En slik langsiktig plan for jernbanesystemet gir uansett et godt og sikkert grunnlag for byutvikling omkring alle stasjonene på Hovedbanen i Groruddalen, og styrker deres rolle som byttepunkter mellom tog og buss. Også hvis en omlegging av Gjøvikbanen ikke skulle bli realisert. Med denne utviklingsmuligheten vil både Alna og Grorud stasjoner bli mye viktigere enn i dag. Men også de fleste andre stoppestedene på Hovedbanen mellom Oslo S og Lillestrøm har stort potensial for utvikling.

T-banetiltak – mest i vest og indre by

I T-banesystemet ble det etter mange års uenighet og forsinkelser tilslutt anbefalt ny banegren til Fornebu, som også ble innarbeidet i Oslonavets anbefalinger. Fornebubanen er nå under bygging etter at prosjektet nesten ble stoppet på grunn av stor kostnadssprekk i forhold til opprinnelig budsjett. For å muliggjøre direkte reiser fra

Fornebu til sentrum, må det også bygges ny stasjon på Majorstuen. Deretter er planen å anlegge ny fellestunnel gjennom sentrum mellom Majorstuen og Ensjø med nye stasjoner på Bislett og Nedre Grünerløkka.

Disse planene i kombinasjon med utilstrekkelig finansiering av slike investeringer i Osloområdet, medfører at det aller meste av T-baneutviklingen de neste ti årene vil derfor skje i vest og sentralt i Oslo. KVU Oslonavet og Oslopakke 3 har ikke funnet plass til større T-baneprosjekter øst for Brynseng og Økern, bortsett fra den pågående omleggingen med ny bro og tunnel på Østensjø- og Furusetbanen ved Høyenhall. For å kunne kjøre vesentlig flere avganger på T-banen i øst, må kapasiteten først økes i indre by.

Oslopakke 3 finansieres i stor grad av bompenger som betales av bilistene i hele byområdet. Sett fra Groruddalen er denne store kollektivsatsingen en politisk utfordring. Når en ønsker å øke antallet avganger på Grorudbanen og Furusetbanen medfører sammenhengene i T-banesystemet at det først er nødvendig å gjennomføre tiltak som styrker kapasiteten gjennom byen. Grenen til Fornebu må også prioriteres for å få forbindelse til den nye vognbasen som bygges der. Dermed blir det små ressurser igjen på budsjettene til investeringer i Groruddalen. Slik kommer bilistene i øst til å betale mye bompenger, mens de store investeringene i kollektivtransporten kommer på Vestkanten.

Politisk er det derfor svært viktig at regjeringen viser stor vilje og evne til å investere og løfte kvaliteten på Hovedbanen, rydde opp i veisystemet rundt den nasjonale tungtrafikkterminalen på Alnabru og bidra aktivt til miljøforbedringene som ønskes langs hovedveiene i Groruddalen og Østensjø bydel.

Kommuneplanen og Strategiplanen for Hovinbyen inneholder et ønske om ny T-banestrekning mellom Økern og Trosterud med stopp på Ulven/Haraldrud og Breivoll. En slik forbindelse nådde ikke opp i KVU Oslonavets analyser. Men KVU-en foreslo likevel en forlengelse av Furusetbanen over bygrensen til Lørenskog.

Det synes klart at det er lenge før T-banetiltak i Groruddalen kan bli mer enn opprusting av stasjoner, bedre tilgjengelighet og fortetting i nærområdet, som er viktig nok. Men byutviklingen vil forsterke etterspørselen etter reiser og økt frekvens på Grorudbanen, som i dag er grenbanen med størst trafikk. Antallet avganger kan økes hvis en velger å ta Holmenkollbanens linje ut av fellestunnelen og heller la Grorudbanen få den ledige plassen. Da kan Grorud-banen får 2 avganger i kvarteret gjennom sentrum i tillegg til avgangen via Ringen. Spørsmålet er om hensynet til Grorudbanens brukere vil veie mer enn hensynet til beboere og turister langs Holmenkollbanen.

Det kan også være en god ide å gjenbruke et tidligere konkurranse-vinnende grønt Metrokonsept med bruk av beplantninger for å gjøre stasjonsmiljøene hyggeligere og «mykere», både på T-banens og jernbanens stasjoner. Eksempler på dette kan blant annet finnes på Kolsåsbanen i Bærum, i sterk kontrast til miljøet på dagens Grorud T-banestasjon eller Alna stasjon på Hovedbanen.

Knutepunkter for regionbusser - i byens utkanter

Regionbussene betjener reisende mellom byens omland i Akershus og alle deler av Oslo. Som en følge av den sterke satsingen på skinnegående transport, også på tvers i Oslo, anbefalte KVU Oslonavet at disse bussene ikke lenger skulle kjøres helt inn til sentrum og indre by, men termineres på knutepunkter i ytre by. Utredningen anbefalte Bryn, Sinsen og Lysaker som slike punkter. Oslo bussterminal skal forbeholdes fjernbusser, som følger hovedveiene til og fra terminalen ved Oslo S.

Anbefalingen om Sinsen som regionbussterminal for busser på riksvei 4 er svakt motivert, gitt det skinnegående systemet som det satses på. Disse bussene bør heller

mate til Grorud T-banestasjon og Grorud jernbanestasjon, som begge gir rask transport til og fra resten av Oslo helt uavhengig av trengsel og forsinkelser på veinettet: Der vil det bli tilbudt 4-8 avganger per time med de kortsiktige oppgraderinger som er nevnt ovenfor. Følgende kjøretider tilbys i dag:

- Grorud T – Jernbanetorvet: 21 minutter
- Grorud T – Nydalen: 18 minutter
- Grorud stasjon – Oslo S: 12 minutter
- Grorud stasjon – Bryn: 7 minutter

I tillegg vil begge disse byttepunktene kunne tilby lokale tjenester i form av butikker og annen service. Foreløpig bare i Grorud senter, men etter en planlagt områdeutvikling kan dette også tilbys ved jernbanestasjonen. Begge steder vil også bli betjent av både lokale busser og en bybusslinje på tvers til Østensjøbyen og Søndre Nordstrand.

Ved Sinsen er trafikksystemet med gangveier en sterkt trafikkert, «gordisk knute» uten lokal service, der busser også lett blir forsinket i Sinsenkryssets bilkøer. Når en i tillegg får realisert den foran beskrevne transformasjonen av Trondheimsveien, bør det være åpenbart at regionbussene bør termineres på Grorud T-bane og jernbanestasjon, ikke Sinsen. Da spares mange busskilometer per år, og banene tilføres ytterligere reiser i vogner som hovedsakelig bør ha plass til økt trafikk.

I korridoren fra Romerike vil matebusser til Hovedbanen og Lillestrøm stasjon gi raskere og mer pålitelig forbindelse til Oslo sentrum og Bryn knutepunkt enn buss på E6 eller Strømsveien. Buss 100 og 110 bruker ifølge rutetabeller henholdsvis 38 og 29 minutter mellom Lørenskog sentrum/Triaden og Oslo bussterminal. T-banen vil bruke ca 25 minutter fra Lørenskog sentrum til Jernbanetorvet, tog på Hovedbanen fra Lørenskog stasjon til Oslo S 18 minutter.

Regionbussenes primære funksjon vil altså være å betjene reiser mellom Nittedal og de deler av Groruddalen som ikke dekkes godt av de skinnegående transportmidlene. I et samordnet kollektivnett vil det dermed være et ganske begrenset behov for en større utbygging av knutepunkt Bryn for regionbusser.

8. Trikk og bybane – en velprøvd motor for byutvikling

Fornyelse og videre utvikling av Oslos trikkenett er en viktig del av vedtatt strategi for byens kollektivsystem. Oslo Sporveier er ansvarlige for programmet «Fremtidens byreise» som medfører at alle trikkene skal byttes ut og at store deler av spor-strekningene og vognbasene på Grefsen og Holtet blir modernisert.

Moderne trikker med mål om fordoblet passasjertrafikk

Det nye trikkeprogrammet har som mål etter noen år å oppnå 100 millioner årlige trikkereiser. Det er en ambisiøs fordobling i forhold til tidligere trafikktopp, som krever god oppfølging av alle parter.

I 2022 har det pågått testkjøringer med nye lavgulv leddtrikker, som har fått betegnelsen SL18. Etter noe forsinkelse på grunn av korona-epidemien, skal hele den bestilte vognparken på 87 trikker være satt i drift i løpet av 2024, og alle gamle vogner vil da være levert til opphugging. Bortsett fra noen få, som bør settes på museum.

Det nye vognmateriellet er egnet for både trikk i bygater og for kjøring på separate bybane-spor. Dette er en løsning Oslo har hatt i over 100 år, med Ekebergbanen og Lilleakerbanen som gamle eksempler, og linjen til Rikshospitalet som det nyeste. Hva en kaller dette er mindre viktig. Men det er et godt poeng at de enkelte linjer kan fleksibelt tilpasses veier og bebyggelse etter behov. Trikken har dessuten en generell forkjørsrett som bussene ikke har. Oslos nye trikker kan også forlenges ved å sette inn flere seksjoner i vognene, men da må stoppestedene og gateløsningene være tilpasset dette.

Normalt kan en si at trikk i bygater betjener de reisende med en hastighet opp mot vel 20 km/t. Bybane på separate spor tilbyr normalt en reisehastighet opp mot vel 30 km/t. Med stor avstand mellom stoppestedene kan de tilby raskere reiser. I den videre fremstillingen velger jeg for enkelthets skyld å bare bruke betegnelsen «trikk», som i Oslo også var en vanlig betegnelse på de vestlige forstadsbanene før ombyggingen til T-bane.

Den nye vognparken er tilstrekkelig til å betjene dagens linjenett, men også hele eller deler av strekningen som er anbefalt fra Sinsen langs Trondheimsveien til Tonsenhagen, eller lenger østover som beskrevet foran. Med henvisning til nye sikkerhetsbestemmelser for T-bane og trikk, har Ruter bestemt at de nye trikkene på Lilleakerbanen ikke lenger skal trafikkere den ca 3,4 kilometer lange fellesstrekningen mellom Øraker og Bekkestua i Bærum. Det vil gjøre det mulig å betjene nye strekninger i Oslo, eller bare øke frekvensen på eksisterende spor.

Oslo kommune trenger å ta stilling til trikkesystemets utvikling etter 2024, da det tar tid å planlegge og bygge nye sporstrekninger, og det kan være flere års leveringstid for nye vogner. Oslo og Sporveien har en opsjon på ytterligere 60 vogner fra leverandøren. Hvis en slik tilleggsbestilling lar seg finansiere, vil det være mulig å trafikkere et ca 70 prosent større trikkenett med samme frekvens som i dag. Hvis de nye linjene kan tilby større fart, vil vognparken kunne dekke større områder. Eller en kan forsterke et kortere linjenett med hyppigere avganger. Det mest nærliggende burde være å bringe Groruddalen inn som en viktig del av trikkenettet.

Mange strekninger kan passe for trikk i Groruddalen

Det er mange år siden de første anbefalingene ble gitt om trikk til Tonsenhagen og trikk på Ring 2. KVU Oslonavet bekreftet disse anbefalingene i 2015. Men hittil har en i stedet valgt å satse på betydelige forbedringer av busstilbudet, med økt frekvens, bedre fremkommelighet, nytt vognmateriell med større kapasitet og snart hundre prosent elektrisk drift.

Med trikk kan en imidlertid oppnå enda større kapasitet per avgang, og det er skinnegående transport byene i Europa tyr til når de ønsker at kollektivtrafikken skal påvirke og stimulere til ny byutvikling. I Norge er bybanen i Bergen blitt et tydelig eksempel på dette. Bussens fleksibilitet er praktisk, men er dens Akilleshæl når eiendomsutviklere vurderer når og hvor de skal satse. På den annen side er trikk i gateplan billigere og lettere å gjennomføre enn T-bane eller jernbane på helt separate, lukkede spor og stasjoner under eller over bakken. De krever mye større trafikkgrunnlag for å være regningssvarende.

Trikkebyer er gjerne mindre enn T-banebyer. Men også i forstedene til storbyer, er det mange som har funnet ut at trikk er den beste løsningen. Stockholm, Gøteborg, Helsinki, Paris er blant mange andre byer som har tatt dette valget. Ofte er dette områder som tidligere har vært utbygget for bilismen, men som en nå vil utvikle til mer bærekraftige, kollektivbaserte områder. Som i Oslo ytre by, med Groruddalen som det mest lovende området.

Oslo har et godt grunnlag for å oppdatere en kollektivplan for Groruddalen med utgangspunkt i Bystyrets vedtak om trikketraséer i Kommuneplanen og Strategi-planen for Hovinbyen, med tillegg av anbefalinger om høystandard kollektiv-traséer i de nyere konseptvalgutredningene for kollektivtransporten i Groruddalen og Nedre Romerike. Figur 28 viser en sammenstilling av de anbefalte strekningene.

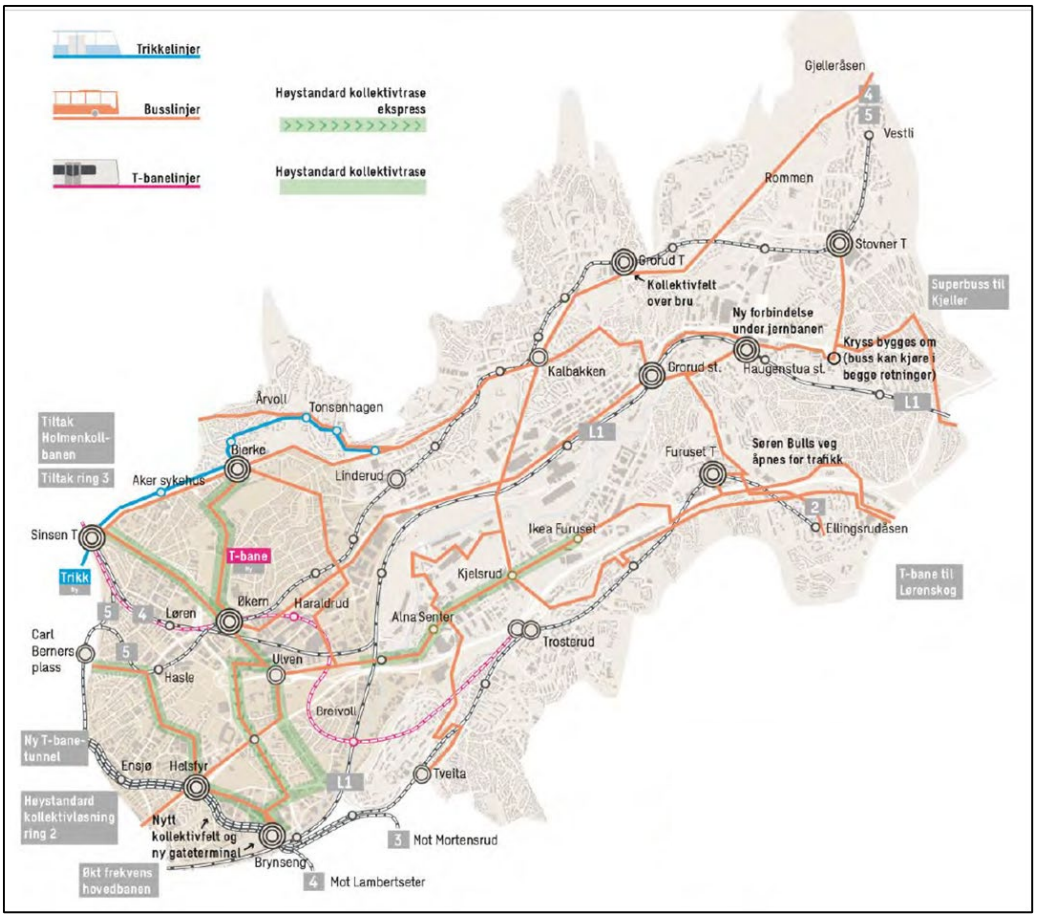
Disse linjene er basert på KVU-enes analyser av trafikkgrunnlag på kort eller lang sikt, og kommer i tillegg til tilbudet med T-bane og jernbane som er omtalt i forrige kapittel. De dekker altså reiserelasjoner som disse tunge driftsartene ikke betjener godt nok til å nå målsettingene om et konkurransedyktig kollektivnett. Andre strekninger må dekkes av lokale busslinjer og bestillingstrafikk, som kommer i tillegg.

Strekninger egnet for trikk, bybane eller høystandard buss	**Kilder**
Ring 2: Majorstuen–Ullevål–Carl Berners pl.–Helsfyr–Bryn	1, 3, 4
Sinsen–Bjerke	1, 2, 3, 4
Bjerke–Tonsenhagen	1,2, 4
Tonsenhagen–Linnerud–(Veitvet)	4 (2)
Bjerke–Trondheimsveien–Linnerud–Veitvet–(Kalbakken)	2?
Sinsen–Økern–Ulven–Teisen–Bryn	1, 2, 3, 4
Bjerke–Vollebekk–Breivoll–Bryn	2, 3
Bjerke–Økern–Ulven–Hovin–Bryn	4
Sentrum–Vålerenga–Helsfyr	3
Ulven–Breivoll–Kjelsrud–Ikea– (Furuset– Lørenskog)	4 (2)
Kjelsrud–Grorud stasjon	2
Furuset–Lørenskog Sentrum–A-hus–Strømmen–Lillestrøm–Kjeller	5

Figur 28. Oversikt over strekninger som er anbefalt for trikk/bybane eller høystandard buss. Kilder: (1) KVU Oslonavet 2015 (2) SVV Riksveiutredning G-dalen 2018. (3) Oslo bystyre Hovinbyen 2018 (4) KVU Kollektiv G-dalen 2021 (5) KVU Kollektiv Nedre Romerike 2017.

Anbefalingene i Ruters Konseptvalgutredning for Groruddalen som ble lagt frem i 2021, er sammenfattet i figur 29. Den fremhever en rekke tiltak som er i tråd med flere av anbefalingene som er løftet frem i dette notatet.

Det er nødvendig å være klar over at kartet bare viser *strekningene* som en mener skal betjenes med trikk, buss, T-bane eller jernbanen. Videre planlegging av drifts-opplegget er nødvendig for å fastsette et hensiktsmessig og effektivt *linjenett* med ulike frekvenser tilpasset trafikantenes etterspørsel og behov for korte vente- og byttetider. Det er om å gjøre å kombinere så få linjer som mulig på kryss og tvers, slik at det er mulig å oppnå korte ventetider mellom avgangene og ved omstigninger. Det er gunstig med lange linjer som da må ha god og pålitelig fremkommelighet. Disse prinsippene gir mest effektiv drift og minst behov for tvungne bytter i nettverket. Byttepunktenes kompakthet og kvalitet er viktig for *nettverkseffekten* som gjør kollektivtilbudet brukervennlig og konkurransedyktig mot bilbruk.



Figur 29. Anbefalt langsiktig strategi for kollektivtransportsystemet i Groruddalen ifølge Ruters KVU i 2021.

Det kan imidlertid reises flere tunge innvendinger mot løsningen som er vist i kartet fra KVU-en for Groruddalens kollektivsystem, blant annet følgende:

(1) Den foreslåtte forlengelsen av T-banen fra Økern til Trosterud er et meget kostbart tunnelprosjekt med to lange svinger. Banen vil dessuten lenge bli vanskelig å betjene med en effektiv linje med tilstrekkelig trafikkgrunnlag. Det kan antas at denne linjen skal kobles sammen med Ringbanen via Økern til Nydalen og videre vestover. Før T-banesystemet er blitt utbygget med ny tunnelkapasitet, vil denne linjen lett bety at antallet avganger på Grorudbanen øst for Økern må forbli som i dag. Trolig må den nye linjen overta plassen i systemet som linjen Vestli – Ringbanen nå har. Dette vil svekke reisemulighetene til og fra Grorudbanen på tvers av byen, mens de reisende på

strekningen Trosterud-Ellingsrudåsen også i dag kan komme dit via dagens tilbud og omstigning på Tøyen.

(2) Foreslått stoppested på Hovedbanen på Breivoll, og eventuelt byttepunkt med den nye T-banelinjen, ligger også meget langt frem i tid, og er lite hensiktsmessig før området har vært gjennom en helt ny og tung byutvikling. Det er også usikkerhet om etableringen av jernbanestopp på Breivoll, som ligger svært nær Bryn stasjon.

(3) Det synes lite hensiktsmessig med to høystandard kollektivtraséer i ca 350 meters avstand på strekningen Ulven-Bryn, hvorav den ene går langs Store Ringvei. Det er bedre å samle avgangene og investeringene på en høyfrekvent trasé i Ulvenveien-Teisenveien.

(4) Det skisserte bussnettet utnytter ikke Grorud stasjon som et viktig byttepunkt med rask togforbindelse til Bryn og Oslo S, jf. forrige kapittel.

(5) Forslaget tar ikke stilling til valget mellom høystandard buss eller trikk/bybane. Det synes å legge opp til at det først skal satses på buss, og at traseene skal bygges om senere hvis en ønsker å gå over til skinnetrafikk. Det er en fordyrende strategi.

(6) Foreslått trikk mellom Tonsenhagen og Linderud vil neppe få nok trafikk til å forsvare den høye kapasiteten og sporinvesteringene på denne strekningen, i tillegg til buss på samme strekning.

Tross disse innvendingene, har denne nye KVU-en løftet frem og anbefalt noen nye kollektivforbindelser som er særs viktige for utviklingen av Hovinbyen og nedre del av Groruddalen. Både mellom Bjerke og Økern-Ulven og videre til Bryn, samt langs Strømsveien i Alna bydel.

Bane, trikk og buss må virke sammen

Det er en utbredt misforståelse at buss og bane må være konkurrerende løsninger. Effektive og populære kollektivsystemer bygger på markedstilpasset samvirke og arbeidsdeling mellom driftsartene i et samordnet linjenett. Slik kan en utnytte de ulike driftsartenes forskjellige fortrinn og knytte de sammen i mange byttepunkter som skaper et reisenettverk. Dette har skjedd gjennom Ruters utvikling av kollektivtilbudet i Oslo og Akershus, og ble anbefalt av transportetatene i KVU Oslonavet. Resultatet er at både skinnegående transportmidler og bussene får økt trafikk.

I praktisk planlegging av kollektivsystemet er det hensiktsmessig først å fastsette bruken av den tunge og dyre infrastrukturen til jernbanen og T-banen, som det tar lang tid å bygge ut eller om. Dernest gjelder det å bestemme hvor og hvordan en vil betjene de tyngste reisestrømmene som disse banene ikke betjener. Da må det også tas hensyn til hvor en forventer og ønsker at det skal skje ny byutvikling. Dette siste er et viktig grunnlag for KVU-en for kollektivnettet i Groruddalen.

Utredningen viste at det er behov for et høystandard kollektivmiddel i Groruddalen som er egnet for et middels høyt etterspørselsnivå, uten de store investeringene som jernbane og T-bane krever på helt separat trase uten plankryssinger. Osloregionen har omfattende planer for begge disse to driftsartene, men trenger også kollektivløsninger som kan stimulere og løfte byutviklingen uten like store investeringer og krav til konsentrasjon av reiser.

Mange hevder at det vil være billigere og like bra å løse denne oppgaven med moderne elbusser fremfor skinnegående materiell. En rekke forhold og erfaringer fra andre byer viser at en fortsatt og utvidet satsing på moderne trikker og bybane-løsninger vil være bedre for Oslo og Groruddalen enn en ny, såkalt «superbuss»-strategi som mange i veisektoren og bussbransjen argumenterer for.

Oslos nye trikker har ca 50 prosent større passasjerkapasitet per avgang/fører enn de største el-leddbussene som nå tas i bruk i Oslo, altså lavere førerkostnad per passasjer. Når etterspørselen er høy, gir det mindre tett trafikk og mer stabil drift på

linjene enn med buss. Begge deler kompenserer en del av merkostnadene for luftledninger, så lenge det er en nødvendig del av systemet.

Erfaringer fra Stavanger, Trondheim og utlandet viser at det er vanskeligere, mer tidkrevende og dyrere å anlegge superbuss-traséer enn de fleste har forventet. Trasé- og kostnadskompromisser gjør «superbussen» mindre «super» i praksis. Tallrike slike prosjekter som er gjennomført likner mer på ordinære busslinjer enn et høystandard kollektivtilbud. Det henger gjerne sammen med at vei-administrasjonene hele tiden er under press for å ivareta hensynet til biltrafikkens fremkommelighet. Trikk har forkjørsrett, superbuss krever av og til dispensasjon fra veiregler.

Etappeutbygging med senere konvertering til bybane er et vanlig forslag. Men det vil bli enda dyrere enn å gå rett på skinneløsningen, og motstand mot slik omlegging vil gjerne føre til at bussløsningen blir permanent. Det er mer effektivt å løse konflikter og flaskehalser med en gang en ny høystandard trasé skal etableres. Plan- og bygningsetaten synes å dele dette synspunktet i sine merknader til KVU-en for kollektivsystemet i Groruddalen.

Trikk gir bedre støtte til urbane gateløp, som er sterkt ønsket i Hovinbyens byakser. Gjennomførte ombygginger av strøksgater med de nye trikkene i indre by demonstrerer dette, i likhet med tallrike eksempler i utlandet.

Oslofolk foretrekker trikk på grunn av tradisjon, komfort og orienterbarhet. Både trikk i bygater og bybane i egen trasé er velkjente løsninger i Oslo-historien. Med den nye satsingen som er i gang, vil utvidet vognpark og linjenett for å betjene Groruddalen utnytte eksisterende systemkostnader mer effektivt. Det gir sømløs integrasjon med resten av byens trikkenett.

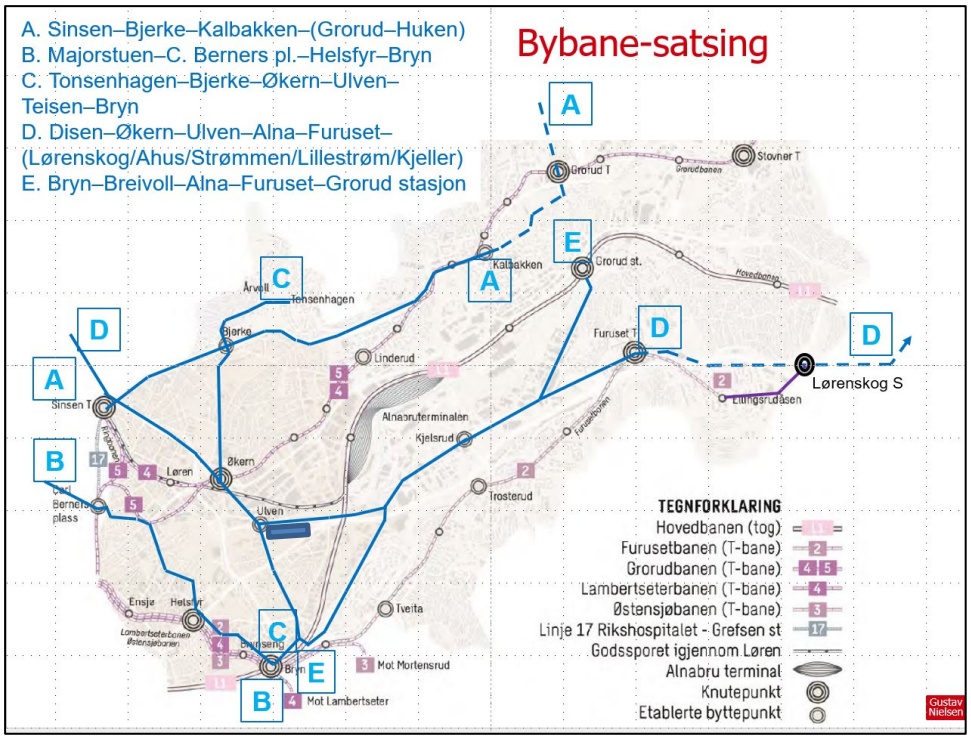
Det fremheves gjerne at elbusser overtar for dieselbusser og at disse klarer seg uten skinner og luftledninger. Men også skinnegående transportmidler får ny teknologi. Trådløse trikker med batteri er utviklet og tatt i bruk i blant annet Potsdam og Qatar. Slik kan det tilbys skinnekomfort med trasékostnad på samme nivå som superbuss. Siden de kjører på skinner er det lett å forstå at eventuell førerløs kjøring – om det skulle være ønsket – vil være enklere å realisere enn med busser i fri trafikk på veiene.

Bybaner i Bergen, Stockholm, Helsinki og mange andre byer gir sterkere stimulans til byutvikling enn oppgradering av busstilbud. Det er ikke tilfeldig at det er få superbuss-prosjekter som er realisert i Europa, men mange trikk- og bybanestrekninger. Det er til og med mange eksempler på kombibaner/trikker som både kjører i bygater og på jernbanespor, med Karlsruhe som verdenskjent pioner. Forstudier har vist at dette kunne vært en mulighet også i Osloregionen. Men begrenset kapasitet på jernbanesporene har medført at dette er blitt forkastet.

Neste trikkesatsing kan løfte byutviklingen i Groruddalen

Med utgangspunkt i de siste poengene og de samlede anbefalingene fra alle de nevnte planer og utredninger, er det mulig å foreslå et linjenett for trikk/bybane i Groruddalen som grunnlag for en ny, oppdatert analyse av kollektivnettet der disse nye linjene supplerer jernbanen og T-banen etter hvert som byutviklingen skyter fart.

Figur 30 viser et forslag til satsing på trikk/bybane som kan gi grunnlag for en politisk bestilling til Ruter, Sporveien og Plan- og bygningsetaten. Det er grunn til å tro at en slik investering i kollektivtransporten, samordnet med T-banens og jernbanens tilbud, vil være et sterkt bidrag til en sterk og bærekraftig byutvikling med god tilpasning til etterspørselen, og som et konkurransedyktig alternativ til bilbruk. Dette vil støtte Hovinbyens utvikling med Økern som hovedsentrum og Bryn som østkantens viktigste kollektivknutepunkt. Disse linjene vil også utløse stor interesse for videre byutvikling med solid utnyttelse av de sentrale delene av Groruddalen, fra Økern og Bryn og oppover dalen til Lørenskog og Lillestrøm kommuner.



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.

Følgende linjer foreslås etablert over tid:

Linje A: Forlengelse av trikken til Sinsen er et gammelt prosjekt, som blir lettere å realisere og kan få en sterkere funksjon når Trondheimsveien skal ombygges til lokal samlevei og bygate. Utbygginger av Aker sykehus og på Bjerke gjør at dette må få svært høy prioritet. Linjen er nærmere forklart i tidligere kapittel. Østover fra Bjerke kan trikken få stoppesteder ved Brobekk, Linderud, Veitvet, Bredtvet og Kalbakken eller Nordtvedt skole.

Stiplingen på kartet viser at linjen gir mulighet for forlengelse i den gamle traséen for Trondheimsveien til Grorud senter med store utbyggingsplaner, og eventuelt opp til kanten av Lillomarka med Lillomarka sportsarena, Badedammen og Huken som mulig arena for store kulturarrangementer uten stor biltrafikk.

Linje B: Trikk på Ring 2 mellom Majorstuen og Bryn er også en gammel anbefaling, som gir indre by en høystandard tverrforbindelse i området mellom T-banen på Ringbanen og gjennom sentrum.

Linje C gir en ny viktig tverrforbindelse over dalen fra Tonsenhagen og Bjerke, via Økern-Ulven til Teisen og Bryn, som er fremhevet i KVU for Groruddalens kollektivnett. Den forutsetter justeringer av planene for Bjerkeområdet, der en god kollektivløsning enda ikke er på plass. Både linje C og D bygger opp under Økern-Ulven som det største sentrumsområdet i Hovinbyen. Begge betjener fellesstrekningen Økern-Ulven, som er under utbygging med Ulvenveien i en bredde som gir plass for egne felt for kollektivtransporten.

Linje D følger tidligere anbefaling om trikk langs Ring 3, som også vil betjene Aker sykehus' søndre inngang og nordre del av Lørenbyen som ligger lengst unna T-banen. Trikk langs Ring 3 er omtalt i planprogrammet for Ulven, der en fremhever forbindelsen i Ulvenveien mot Sinsen/Grefsen i vest (dekkes av linje D) og Bryn i øst (dekkes av linje C). Øst for Økern-Ulven følger linje D Strømsveien som en

høystandard forbindelse fra bydelssenteret Økern til Alna og ny byutvikling frem til Furuset senter og T-bane.

Stiplingen av linje D videre fra Furuset legger opp til en mulig sammenkobling med bybane/trikk i Lørenskog og Lillestrøm kommuner, som er en anbefalt løsning i KVU-en for Nedre Romerike. Banen vil da betjene Lørenskog sentrum, A-hus, Strømmen, Lillestrøm og Kjeller og dermed knytte disse stedene bedre sammen med Groruddalen. Dette vil være et godt prosjekt også om en velger å forlenge T-banen til Visperud og Lørenskog sentrum. Reisende mellom Romerike og Oslos sentrale deler, og de andre transport-korridorene, kan benytte raske tog gjennom Romeriksporten og på Hovedbanen, via Bryn som det nye store knutepunktet på østsiden av byen. Buss vil bli lite konkurransedyktig på disse strekningene.

Linje E vil ytterligere styrke byutviklingen langs Strømsveien på en fellesstrekning med linje D og forbindelsene til knutepunktene Bryn og Grorud stasjon. Den dekker også Breivoll med en infrastruktur og transportløsninger som gir mer allsidige forbindelser i Groruddalen enn de foreslåtte løsningene med jernbanestasjon og T-bane via Breivoll.

Med en slik satsing vil det bli behov for en ny vognbase for trikker i tillegg til Grefsen og Holtet. Her er det foreslått at en vurderer å anlegge den på arealer på og ved Ulvensplitten når den legges ned som forutsatt i strategiplanen for Hovinbyen. Da får den en gunstig plassering midt i det nye linjenettet.

Alle fem linjene kan utbygges i flere etapper etter behov og bevilgninger, samt ønsket frekvens og vognparkens størrelse. Koblingene til eksisterende trikkelinjer må tilpasses effektive driftsopplegg og dominerende reisestrømmer.

Samlet linjelengde for disse fem linjene, inklusive den anbefalte linje B på Ring 2 mellom Majorstuen og Bryn, vil bli ca 35 kilometer, med ytterligere 16 km dersom de to nevnte forlengelsene regnes med. Til sammenlikning har dagens trikkenett en samlet linjelengde[35] på omtrent 75 kilometer, inklusive strekningen Øraker-Bekkestua som skal stenges for de nye trikkene. Den prosentvise økningen i linjelengde er omtrent av samme størrelsesorden som tillegget i vognparken som Oslo har opsjon på. Dette meget grove anslaget viser at disse linjene trolig vil kunne trafikkeres med samme frekvens som dagens linjer dersom samlet vognpark utvides til 153 (87 + 66) trikker. Dette forutsetter naturligvis at vognkjøpet er vellykket, med høy teknisk standard og pålitelighet med små behov for reservemateriell.

Målrettet oppfølging krever bedre organisering og samarbeid

Det er nå 7 år siden KVU Oslonavet og Ruters M2016 ble lagt frem. Så vidt jeg kjenner til, er det ikke lagt frem noen konkret plan for den videre utviklingen av Oslos trikkenett i samsvar med det disse utredningene anbefalte, og som senere ble stadfestet av Bystyret i vedtakene om Kommuneplanen og Strategi for Hovinbyen. Det er nærliggende å tenke at «noen i systemet» trenerer videre utvikling av trikken i Oslo, og vil heller legge til rette for mer busstrafikk. Også Statens veivesen har lagt frem flere planer som skal legge til rette for store investeringer i bussfelt og veiutvidelser som ikke kan begrunnes i de vedtatte strategier for kollektivtransporten.

Det er fristende å se på dette som en episode i den kjente britiske TV-serien «Ja vel, statsråd». Men kanskje det bare er politikerne som har glemt å følge opp «trikke-saken» i Oslo. De siste årene har det vært mange andre vanskelige saker å ta seg av, og ønsker om bedre kollektivtransport og byutvikling i Groruddalen er lett å overse. Det er med andre ord behov for et politisk initiativ for å få kollektivtransportens

[35] Dette er summen av lengden på alle linjene. De trafikkerte strekningene er kortere, siden flere strekninger betjenes av mer enn en linje.

planlegging og utvikling på bokstavelig talt «rett spor». Dette er spesielt viktig som støtte for den videre utviklingen av Groruddalen, som er dette notatets anliggende.

For det første må de nå foreliggende forslag, inklusive konseptet som er skissert her, utredes i større detalj. Deretter må bystyret gjøre konkrete vedtak om hvordan Groruddalens kollektive transportsystem skal utvikles i samspill med byutviklingen og Statens tiltak på jernbanen og riksveiene. Dette må innarbeides i den nye kommuneplanen som er under arbeid, og som trolig skal vedtas av det nye Bystyret våren 2024.

Det er også viktig at pågående arbeid med en rekke område- og reguleringsplaner i Groruddalen tar hensyn til nødvendige høystandard kollektivløsninger som vil støtte ønsket byutvikling. Disse planene for mer bærekraftig byutvikling og transport gir nye premisser og mer detaljerte krav til kollektivtilbudet som ikke er fanget opp av rådene i KVU Oslonavet og Ruters M2016 fra 2015.

Politikerne må også avsette og søke etter de økonomiske midler som trengs for å realisere planene i de kommende 10-20 år. Nasjonal Transportplan, som Stortinget skal behandle i 2023/24, er en viktig tidsfrist for hele saksfeltet. Oslos mål om bærekraftig transport og miljøvennlig byutvikling må få større gjennomslag i statens budsjetter. Regjeringens skjerping av Norges klimamål gjør en satsing i Groruddalen enda viktigere.

Planlegging og gjennomføring av trikkesatsingen i flere etapper i takt med den nye bebyggelsen, vil kreve et kompetent og engasjert plankontor. Organiseringen av Bergen bybane kan muligens være et forbilde. Oppgaven bør trolig legges til Sporveien, som etter hvert kan anskaffe nødvendig vognmateriell og drifte disse strekningene i samtrafikk med det øvrige trikkenettet. Det må da også opprettes en ny vognbase på et egnet, sentralt sted i det nye nettet, for eksempel Ulven som nevnt foran.

De negative erfaringene med den meget langvarige og konfliktfylte planleggingen av den grensekryssende kollektivbetjeningen av Fornebu og Kolsåsbanen i Bærum er velkjente. De forteller at det vil være gunstig med et tettere og mer konkret samarbeid om utviklingen av kollektivsystemet i Groruddalen og Nedre Romerike, særlig Lørenskog og Lillestrøm kommuner. En felles bybaneløsning i sentrale Groruddalen og korridoren fra Furuset til Lørenskog, Strømmen, Lillestrøm og Kjeller peker seg ut som et svært lovende prosjekt. Oslo Sporveier burde kunne bli den sentrale aktøren i gjennomføringen av dette prosjektet. Det kan samtidig bli aktuelt å forlenge Furusetbanen til Visperud og kanskje også til Lørenskog senter.

Uansett ser det ut til at Plan- og bygningsetaten har behov for styrket kapasitet og kompetanse til å planlegge kollektivtransport og større veiprosjekter på byens premisser, og ikke måtte stole på de konkurrerende sektoretatene utenfor kommunens direkte styring. Det er grunn til å minne om at den gangen Oslos store T-baneutbygging foregikk, var både Byplankontoret og Tunnelbanekontoret underlagt Kommunikasjonsrådmannen som ansvarlig for å sikre god sammenheng mellom arealbruk/bebyggelse og baneutbyggingen.

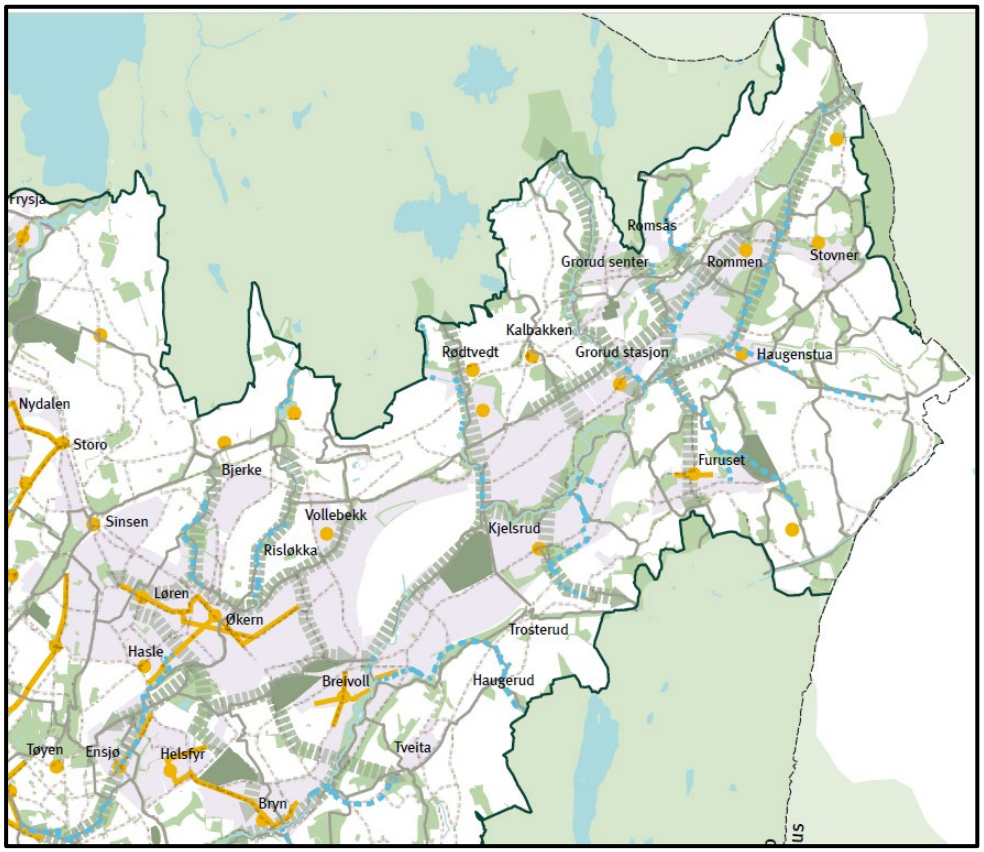
Siden den gang har vi fått Ruter som et regionalt administrasjonsselskap for kollektivtransporten. Men i de senere år har selskapets interesse og aktive oppfølging av effektiv linjenettplanlegging blitt svekket. Skillet mellom overordnet økonomi og drift, og konkret utvikling av kollektivtransportens infrastruktur er blitt skarpere ved at disse oppgaven er gitt til Oslo Sporveier, den egne etaten for Fornebubanen, og i noen tilfeller Statens vegvesen. Ruters oppmerksomhet er blitt rettet mer mot ny teknologi og systemer for informasjon og betaling på bekostning av «gammeldags», men meget viktig utvikling av linjenettet, inklusive trikkens rolle videre fremover.

9. Blågrønn infrastruktur – et nødvendig miljøløft

Satsingen på infrastruktur i Groruddalen må naturligvis også omfatte naturmiljøet, vann, avløp og håndtering av klimaendringene som byen er nødt til å tilpasse seg. Det betyr at den nåværende kommuneplanens mål og tiltak for en grønnere by må følges opp med stadig høyere ambisjoner. I dette notatet er det tiltak som har med arealbruken – i samspill med transportløsningene – som er tema.

Forventningene om et stadig heftigere og villere klima i mange år fremover gjør det særlig nødvendig å kunne håndtere styrtregn og flom, med tilhørende fare for jordras, vannforurensinger og skader på bygninger og eiendommer. Den siste fremskrivningen fra FNs klimapanel viser at verdens folk er langt unna å klare Parisavtalens mål om å begrense klodens oppvarming til 1,5 grader sammenliknet med før-industrielt nivå. 2,5 – 2,8 grader ved slutten av århundret nevnes nå som et mulig resultat dersom statenes politikk og verdens energisystem ikke legges kraftig om. Hyppigere og mer intens nedbør, med påfølgende risiko for overvann og flom, er den klimautfordringen som er ventet å ramme Oslo hardest.

For den videre utviklingen av Groruddalen er det viktig å følge opp og fullføre kommuneplanens grønne korridorer, satsingen på det samlede Alnavassdraget og Hovinbekken, bevaringen av markagrensen og forbedringene av de utpekte idrettsområder i bydelene, figur 31.



Figur 31. Gjeldende Kommuneplan vektlegger styrking av grønne korridorer, Alnaelva og sidebekkene, samt idrettsområder med marka som en fast ramme omkring byen.

I Oslo kommunes klimastrategi gjelder satsingsområde nr 1 og 2 forvaltning av marka og bevaring og restaurering av vassdrag, fjord, parker og friområder. Som beskrevet i strategidokumentet, krever dette at byens knappe arealer utnyttes godt. Vellykket fortetting forutsetter at felleskapsfunksjoner og naturmangfold i nærmiljøet blir ivaretatt og styrket. Felles funksjoner som skal betjene større områder, må legges

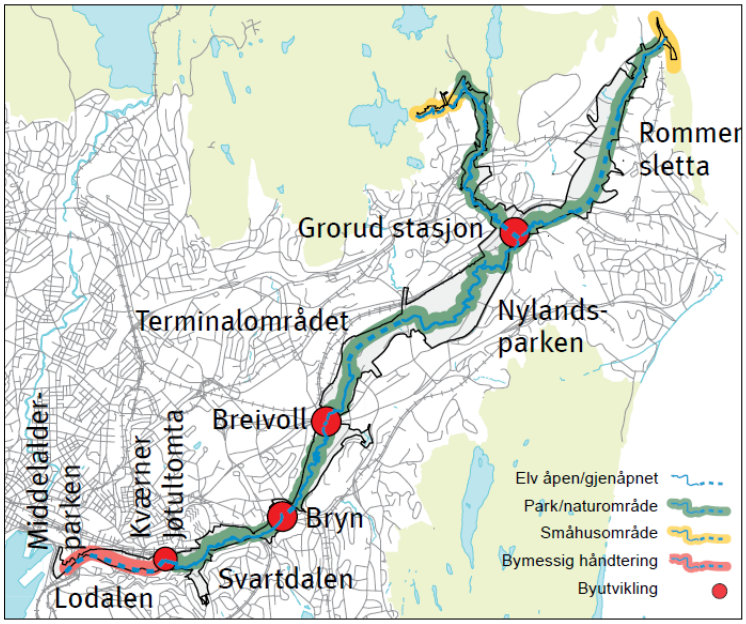
slik at de lett kan nås med klimavennlig transport. Ved å nedskalere bilbruken i byen, skal kommunen legge til rette for byliv, grøntarealer, fotgjengere, syklister, kollektivreisende og bedre framkommelighet for kollektivtransporten.

Men det må ikke bygges for tett inntil vassdragene. Tette flater, nedbygging av skogsområder, parker og andre grønne områder gir utfordringer med blant annet overvannshåndtering og temperaturregulering.

Nettverket av grønne korridorer bidrar til klimatilpasning ved at arter kan flytte seg med endret klima. Disse områdene bidrar også til å fange opp, lagre og lede unna nedbør, slik at risiko for overvann og flom reduseres. Kommunen jobber målrettet for å sikre grønne områder, gjenåpne elver og bekker, etablere regnbed og øke omfanget av grønne tak og fasader. En handlingsplan mot overvann er et middel til dette.

Alna Miljøpark – en regional attraksjon?

De grønne korridorene er også en oppfølging av kommunedelplanen for Alna Miljøpark som Bystyret vedtok i mars 2013. Kommunedelplanen tilrettela for et sammenhengende blågrønt belte langs Alnaelva og Fossumbekken/Tokerudbekken,[36] figur 32. Den skulle synliggjøre natur- og kultur-landskapet som utviklingen i Groruddalen og byområdet ned til Middelalderparken er preget av. Planområdet var inndelt i ti delområder med ulike problemstillinger og løsninger. I byutviklingsområdene Grorud stasjon, Breivoll ved E6, Bryn og Kværner-området utvikles Alna bymessig med opparbeidet løp og høy materialstandard, hvor viktige kulturminner skal innpasses.



Figur 32. Overordnet plangrep i kommunedelplanen for Alna Miljøpark. Kdp nr 18, Oslo kommune, Plan- og bygningsetaten desember 2013.

Men flere strekninger av Alna og det meste av sidebekkene er blitt lagt i rør eller kulvert, og det er en utfordring å få åpnet opp mer av de gamle vannløpene. Vannkvaliteten er også et problem, med tilsig av ulike forurensinger fra uregulerte avløp, søppelfyllinger og overvann fra industri, lager og den store biltrafikken og transportvirksomhetene i dalen. Norsk institutt for vannforskning (NIVA) laget i 2019-20 en kunnskapssammenstilling om tilstand og påvirkninger, gjennomførte tiltak og mulige løsninger for gjenåpning av Alnaelva med sidebekker. Rapporten ser på

[36] Øvre del heter Tokerudbekken, men noen liker bedre navnet Fossumbekken.

muligheter for tiltak i sammenheng med relevante planer og strategier for et blågrønt belte langs Alna, eventuelt i sammenheng med kunnskap om kulturhistoriske verdier.

I 2021 utredet NIVA organisasjonsmodeller for samordnet, kunnskapsbasert, effektivt og langsiktig tiltaksarbeid i Alna. Den skulle gi grunnlag for en handlingsplan med organisering av offentlige etater og frivillige organisasjoner. Arbeidet vil inngå som en mulig case i Nasjonal restaureringsstrategi for vassdrag 2021-2030.[37]

Arbeidet med å restaurere og forbedre denne delen av Groruddalen blågrønne struktur synes å være i gjenge. Men det forutsetter at også areal- og transportplanleggingen og utbyggerinteressene følger opp sine ansvarsforhold i samsvar med de blågrønne målene.

Alna Miljøpark er langt mindre kjent enn Akerselva Miljøpark, og med langt færre besøkende. Førstegangs besøkende blitt lett overrasket over at et så stort og enestående naturområde finnes midt i et byområde som ellers er mest kjent for sin tungtransport og bakgårdspreget bebyggelse og gamle søppelfyllinger. Her har Groruddalen en potensiell perle av et natur- og rekreasjonsområde som kan være med på å snu dette negative inntrykket.

Øvre del av vassdraget med Lillomarka, Badedammen, Grorudparken, Leirfossen og Hølaløkka er allerede fine områder, men lite kjent for folk i andre bydeler. Med rensing av vannet, enkle tiltak for å styrke vegetasjon og dyreliv, noe tilrettelegging for turfolk og familiebesøk med lett servering, samt bedre informasjon og markedsføring, vil trolig mange flere av Oslos og regionens innbyggere også finne områdene ned mot Alfaset verdt et besøk. De trafikkbelastede områdene fra Volla til Bryn er mer krevende før det er gjennomført oppgraderinger som beskrevet i foregående kapitler.

Som et bidrag til å løfte Groruddalens omdømme og status, kan det på mellomlang sikt være en ambisjon å gjøre Alna Miljøpark til en regional attraksjon, som er verdt noen timers besøk på fritiden i store deler av året. Hva som trengs for å oppnå dette ligger utenfor mitt kompetanseområde. Men Groruddalen er jo full av kreative mennesker, og mange har sikkert gode forslag.

Rehabilitering og stell av naturen

Det er lettere å peke på betydningen av godt hverdagsstell av naturen og omgivelsene. Byvandringer i Groruddalen gjør det lett å se at det er et stort forbedringspotensial mange steder i dalen. Som fremhevet i kommunens klimastrategi, er styrket grønnstruktur et viktig klimatiltak. Men det er også et viktig miljø- og trivselstiltak, som kan bidra til å heve områdets status og omdømme. Aktuelle tiltak kan være:

- Oppgrader og stell vegetasjon og uteområder på alle typer kommunal og statlig eiendom.
- Beplant restarealer langs baner, veier og mellom hus, kanskje gjennom kommunens «Plant et tre» program og stimulerende støtte til borettslag, sameier og andre private grunneiere.
- Beplant stasjonene på T-banen og Hovedbanen, for eksempel som på Kolsåsbanen.
- Etabler flere alléer langs veiene i Groruddalen.
- Bruk beplantninger og innsnevringer til å skape «grønne fartsdempere» på veier med 30 km/t fartsgrense eller mindre.
- Legg til rette for dyreliv, naturopplevelse, aktiviteter og rekreasjon i det grønne.

Dette betyr at det må settes av større midler til drift og vedlikehold av grøntanlegg og friområder. Det kan enten skje på sentralt, kommunalt nivå for å utnytte stordrifts-

[37] Kilde: https://www.niva.no/en/projectweb/alnaelvaprosjektet.

fordeler, eller på bydelsnivå der lokalkunnskapen og evnen til å mobilisere og organisere frivillige grupper er størst.

Det er tankevekkende at private eiendomsutviklere ofte vil overta vedlikeholdet for offentlige arealer og uterom i byen fordi kommunal standard ikke er godt nok for å opprettholde verdiene av deres eiendommer. Det offentlige bør påminnes om at godt vedlikehold og stell er ikke bare en utgiftspost i vårt samfunn.

Gang- og sykkelveinettet må fortsatt utbygges

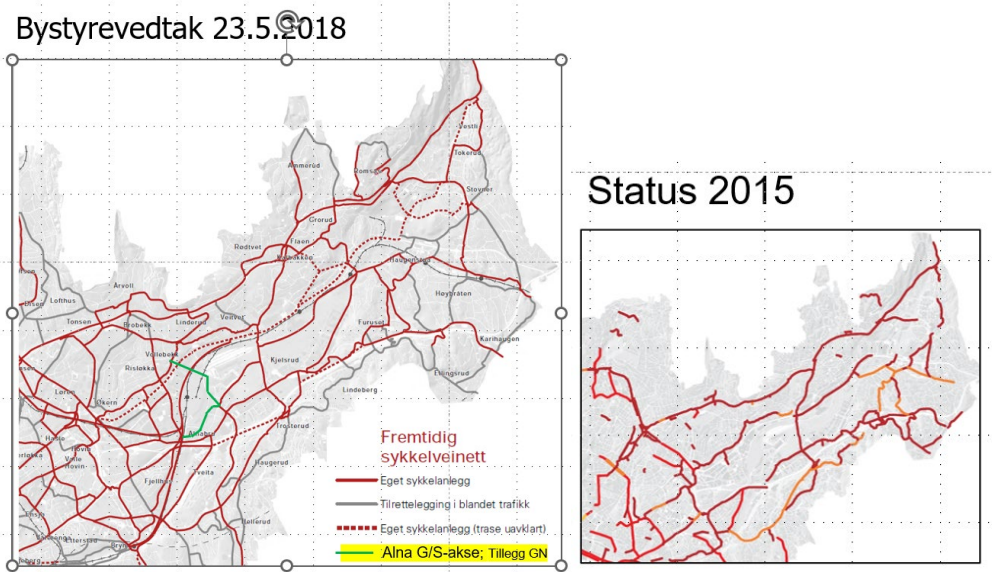
Klimastrategiens satsingsområde nr 3 gjelder innbyggernes reisevirksomhet:

«Gange, sykkel og kollektivtrafikk skal være førstevalgene for reiser i Oslo. Biltrafikken skal reduseres med en tredel innen 2030, sammenliknet med 2015, og med et delmål på 20 prosent innen 2023».

Strategien slår fast at gange er den viktigste transportformen på kortere turer, og at de fleste overganger til og fra motoriserte transportmidler skjer til fots. Derfor er det viktig å legge godt til rette for gange i hele byen, ikke minst ved trafikknutepunkter. For å legge grunnlag for oppgradering, nybygging, drift og vedlikehold av infrastruktur for gåing, utarbeider kommunen en ny «gå-strategi». I Groruddalen er det mye å gripe fatt i.

I mai 2018 vedtok bystyret en Plan for sykkelveinettet[38] og målet om at innen 2025 skal 25 prosent av alle hverdagsreiser foregå med sykkel. Dette må anses som et ikke uvanlig «overbud» i klima- og miljøpolitikken. Den siste reisevaneundersøkelsen (RVU 2017-18) viste at sykkelandelen i Oslo økte fra 5 prosent i 2014 til 7 prosent i 2018. Det er altså mye som gjenstår i arbeidet med å gjøre Oslo til en «sykkelby».

Det ser vi også av kartet over Oslos sykkelveinett, som viser nettet som Bystyret har som plan, og kartet som viser hva som var etablert i 2015, figur 33. Jeg har forøvrig supplert plankartet med de to gang-sykkel forbindelsene gjennom og langs Alnabruterminalen som er foreslått foran i notatet.



Figur 33. Den vedtatte planen for sykkelveinettet som Oslo bystyre vedtok 23.5. 2018 må fullføres som en del av det grønne skiftet i Groruddalen. Den må dessuten suppleres med de foran foreslåtte Alnaforbindelsene som fjerner et stort hull i det planlagte nettet.

[38] Bystyresak 135/2018.

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

Bullby – Byutviklingens lange linjer

https://bullby.net/