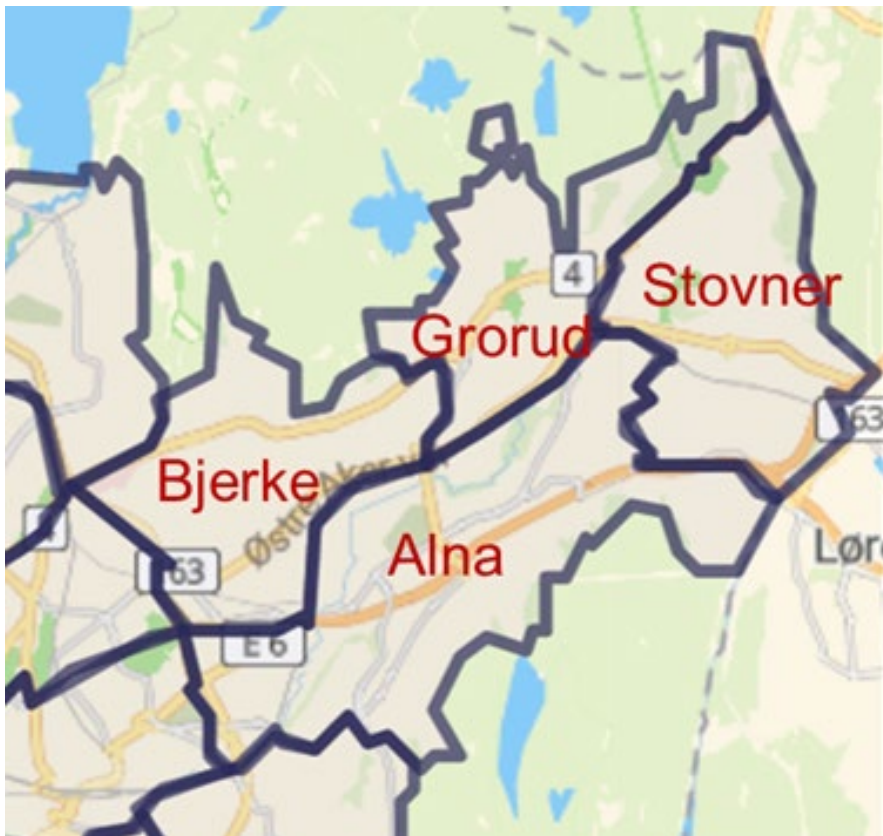


Bærekraftig byutvikling krever tilpasset infrastruktur og samferdselspolitikk!

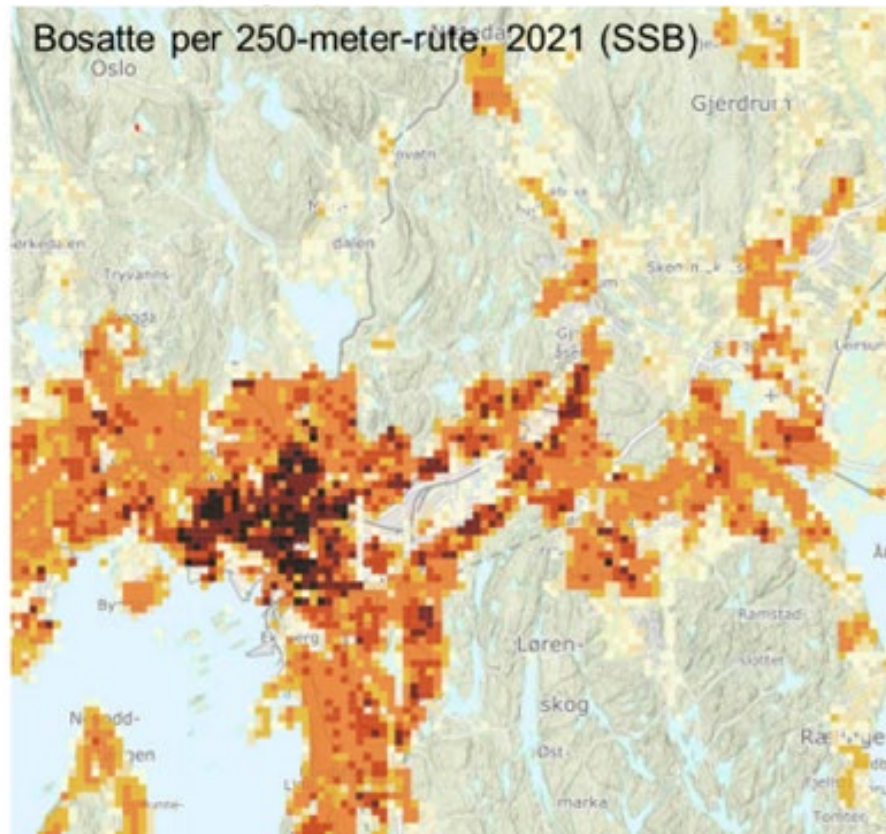
Innspill til nye løsninger for Groruddalen og ny kommuneplan

Gustav Nielsen,
medlem av fagnettverket Bullby

Groruddalen – Norges viktigste byvekstområde



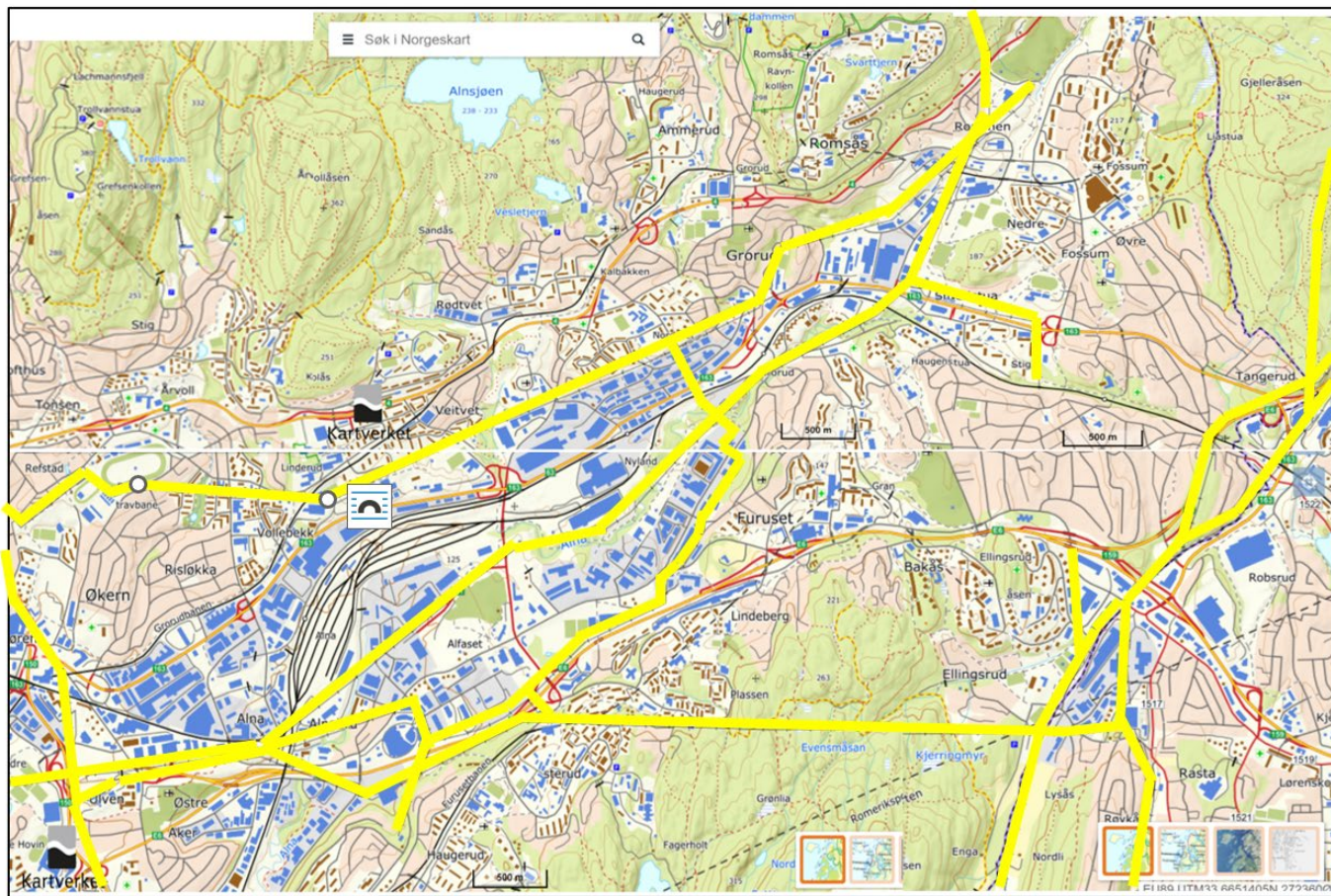
Fire bydeler, snart 150.000 innbyggere. Større i folketall enn Stavanger. Dobbelt så mange innbyggere som Finnmark fylke. Like stort areal som tettstedene Tromsø og Bodø til sammen.



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

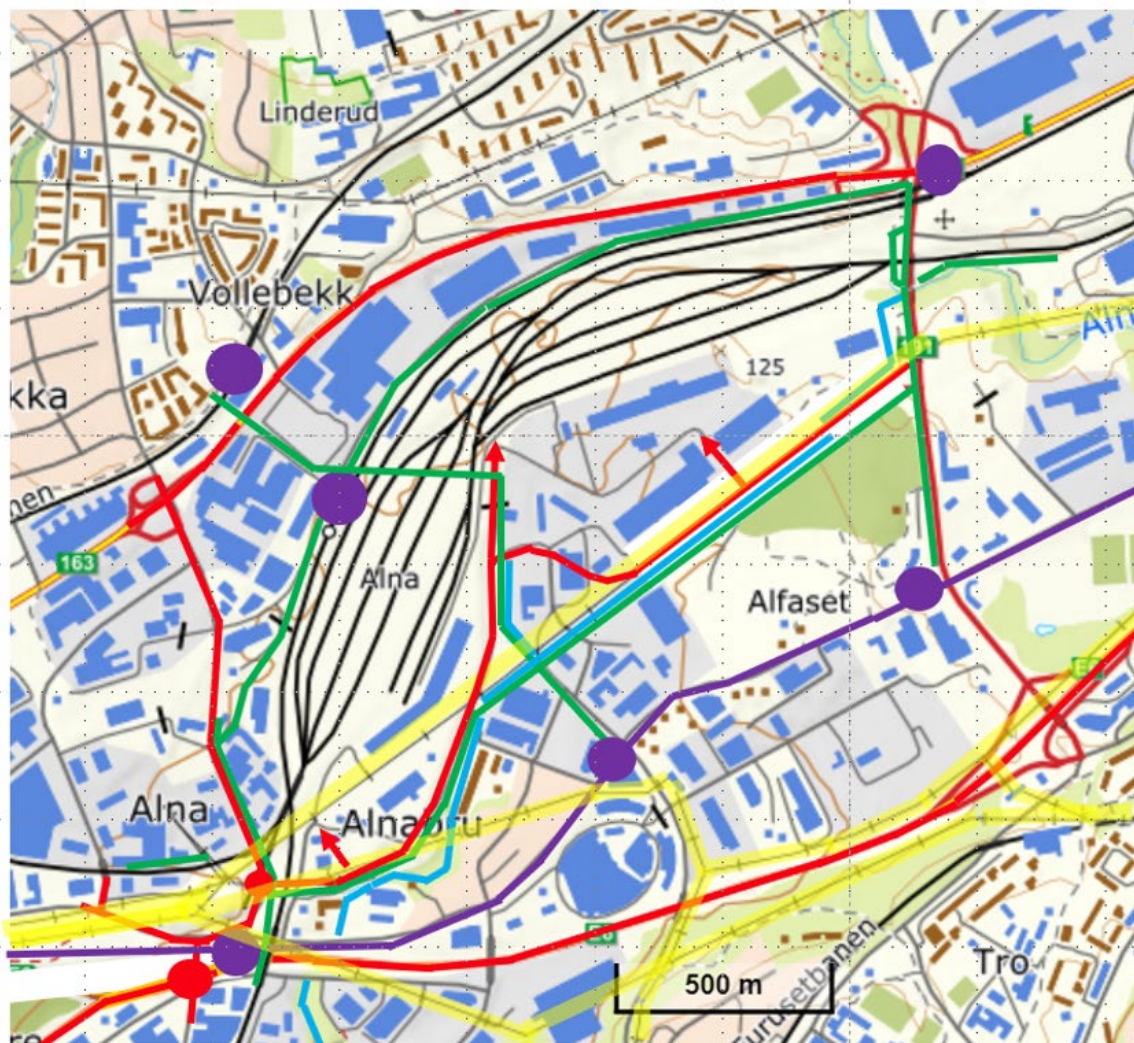
Legg alle høyspentledningene ned i bakken

Det er lønnsomt å legge til rette for mer arealeffektiv og attraktiv byutvikling i Norges mest sentrale byvekstområde. 40 km med arealrestriksjoner i byggesonen må moderniseres og graves ned.



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

Moderniser Alnabruterminalen

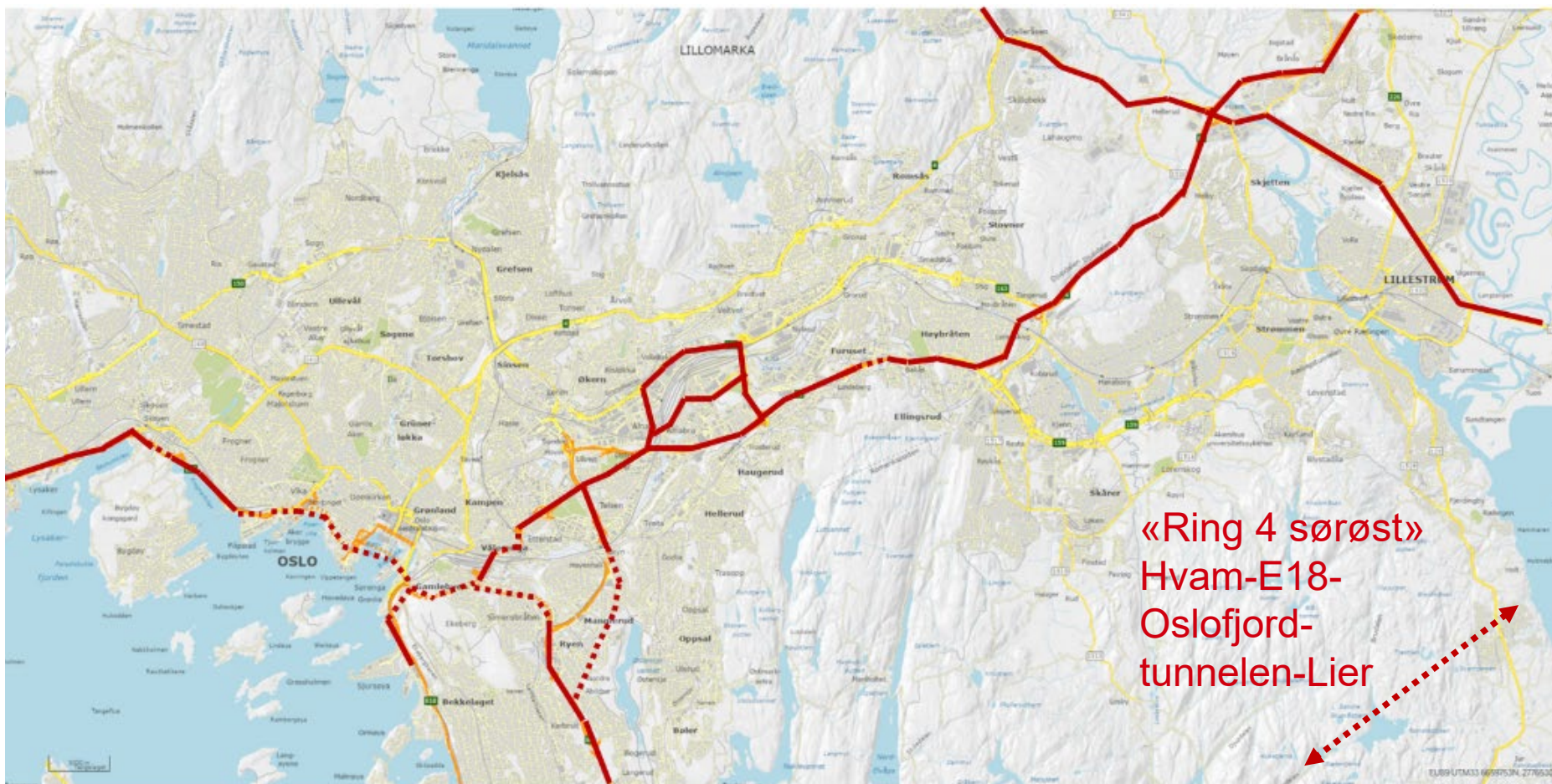


Moderniser jernbanelterminalen og lag en mer arealeffektiv og tilgjengelig kombinert terminal for tog og bil..

Figur 13. Forslag til oppgradering av infrastrukturen i og omkring Alnabruterminalen. Rødt = Bilatkomster og stamme i tungtrafikknett. 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.

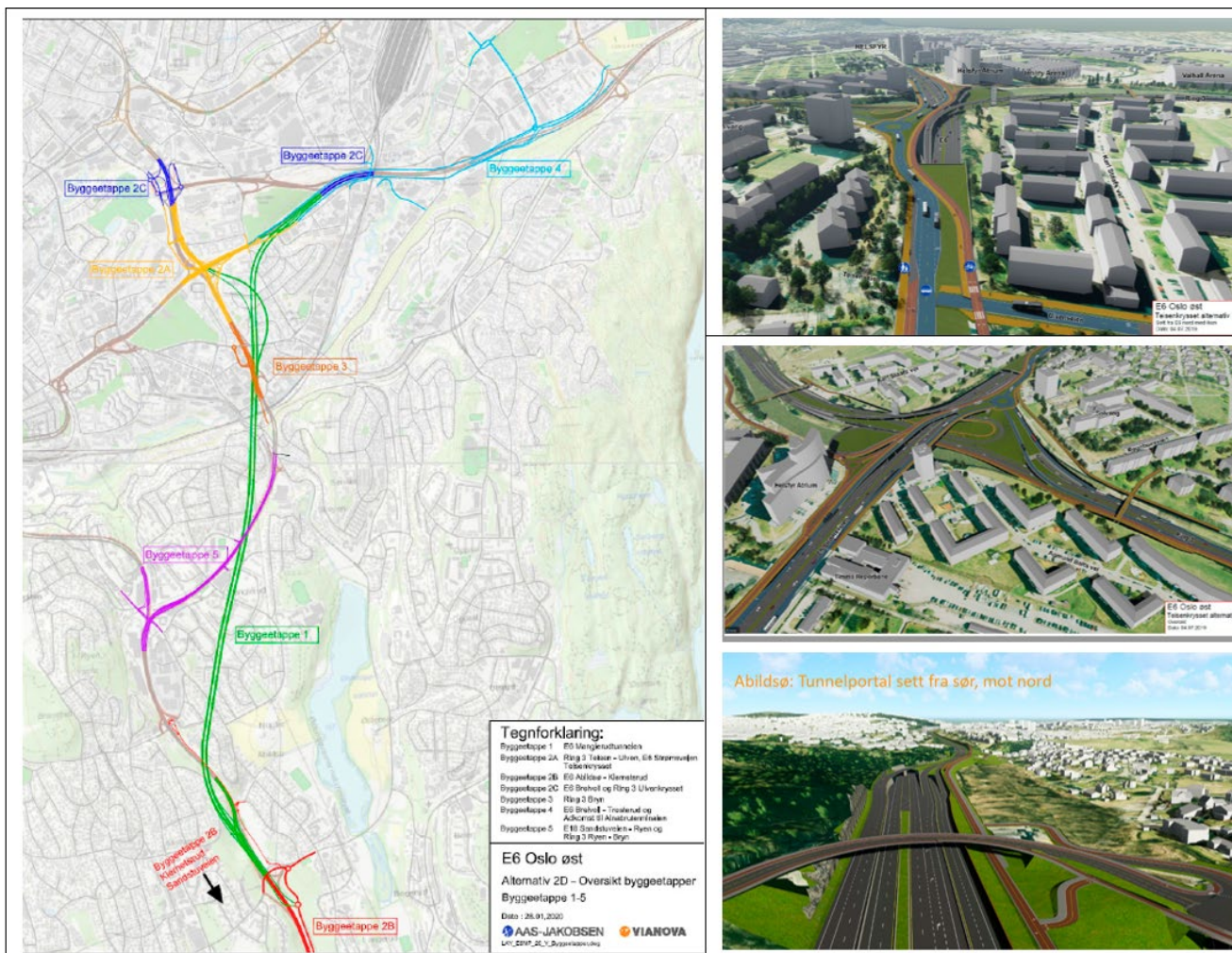
Definer og tilpass et hovednett for tunge lastebiler

Store miljø- og økonomigevinster kan oppnås med mer rasjonell jernbane-terminal og direkte forbindelser med E6 både mot nord og sør.



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

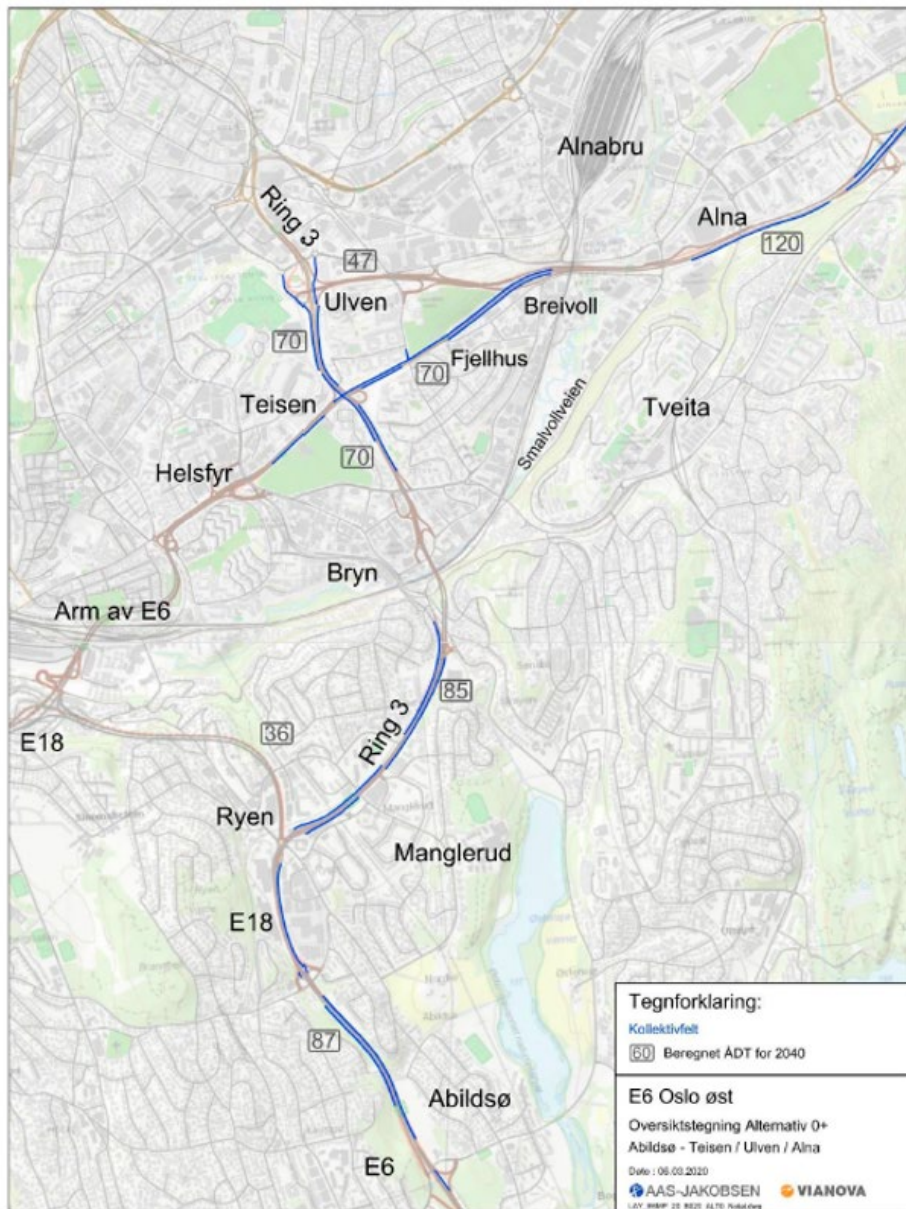
E6 Oslo øst: Forkast Statens vegvesens løsning



Alternativ 2D gir:
Økt kapasitet for biltrafikk
Hindrer god byutvikling Alnabru-Ulven-Breivoll
River mange boliger
Satser på bussbasert kollektivsystem på hovedvei, mens skinnebasert er vedtatt av alle parter.
Sprenger Oslopakkebudsjetter.

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

E6 Oslo øst: Forkast også alternativ 0+



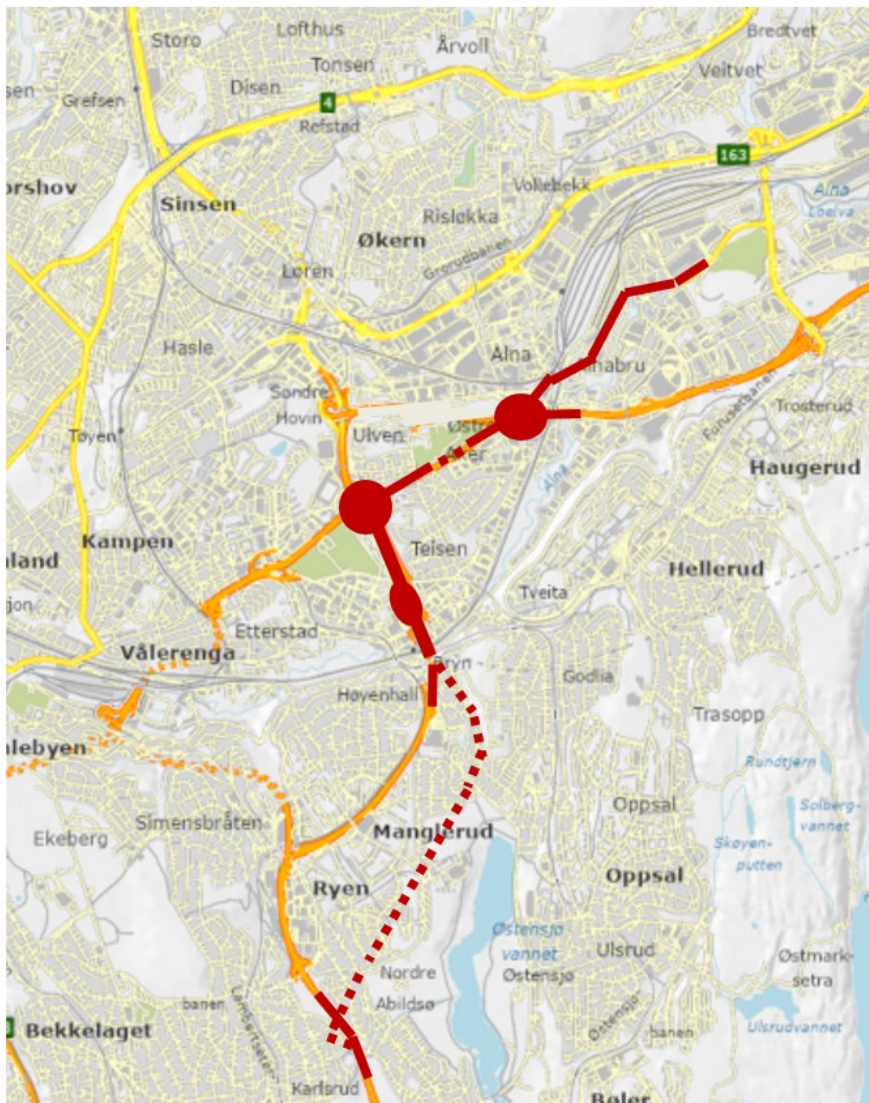
Alternativ 0+ medfører:

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

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

Avlaster ikke Ryenkrysset som er den største kø-skaperen i området. Gir fortsatt for mye trafikk, støy og forurensing på Manglerud-Ryen

E6 Oslo øst: Bygg en forenklet løsning etter Oslos mål



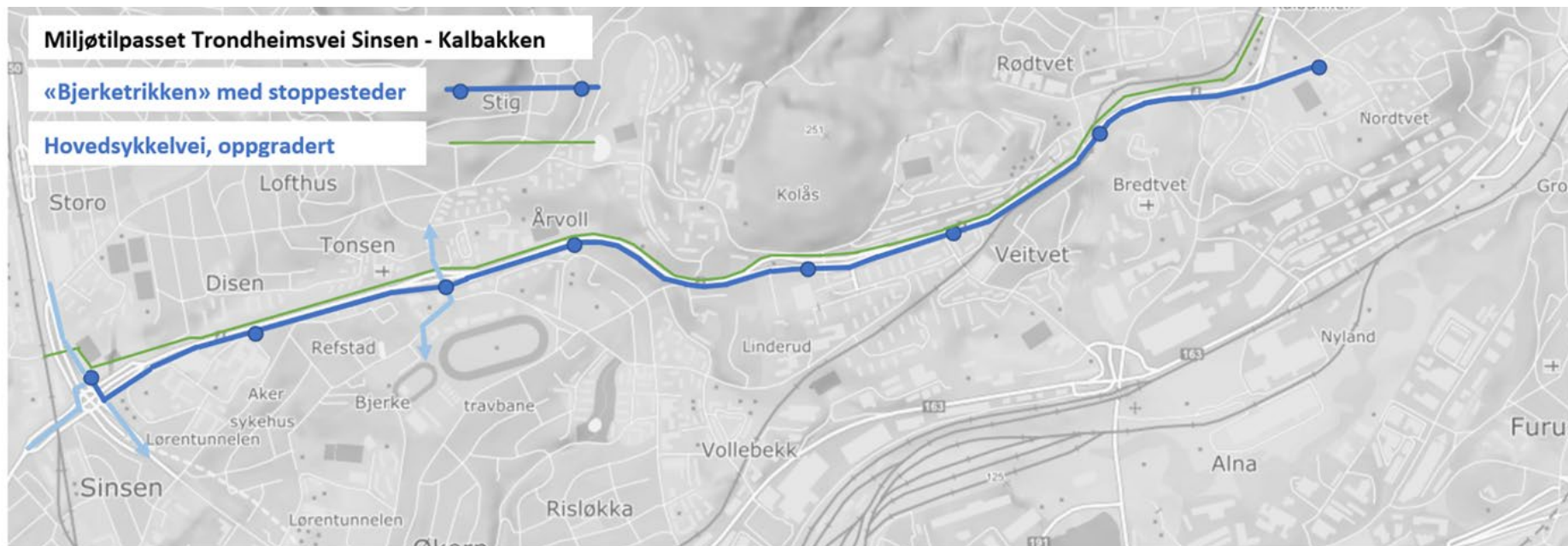
Bør gi ombygget Teisenkryss, miljølokk ved Fjellhus, riving av Ulven-splitten, nytt Alnabrukryss og en kortere veitunnel Bryn-Abildsø som avlaster Ryen-krysset og Manglerud.

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

Gjenoppta og fullfør planprosessen: (1) Bygg fullt Teisen-kryss, (2) Riv Ulven-splitten, (3) Bygg Alnabrukryss og fullfør Terminalveien.

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

Trondheimsveien Grorud-Sinsen: Bygate, ikke riksveg



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

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

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

To trikkelinjer kan betjene Aker Sykehus



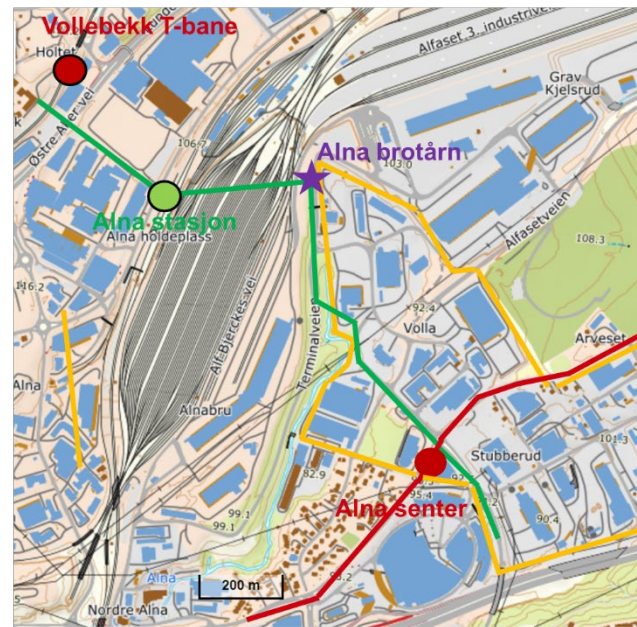
Figur 22. Illustrasjon av statens plan for utbygging av Aker sykehus, med den nye Oslo Storbylegevakt i nybygg nærmest Trondheimsveien. Med innlagt forslag til betjening med trikk/bybane langs Trondheimsveien og Store Ringvei. De to linjene som vil betjene både Aker Sykehus og tett nabobebyggelse, er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

Oppgrader Hovedbanen og T-banestasjoner

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

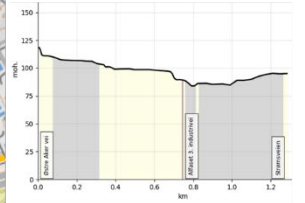


Alna gang-sykkelvei – Broen til ny byutvikling?



Alnabyen etappe 1 ?

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



Terrengprofil gangvei



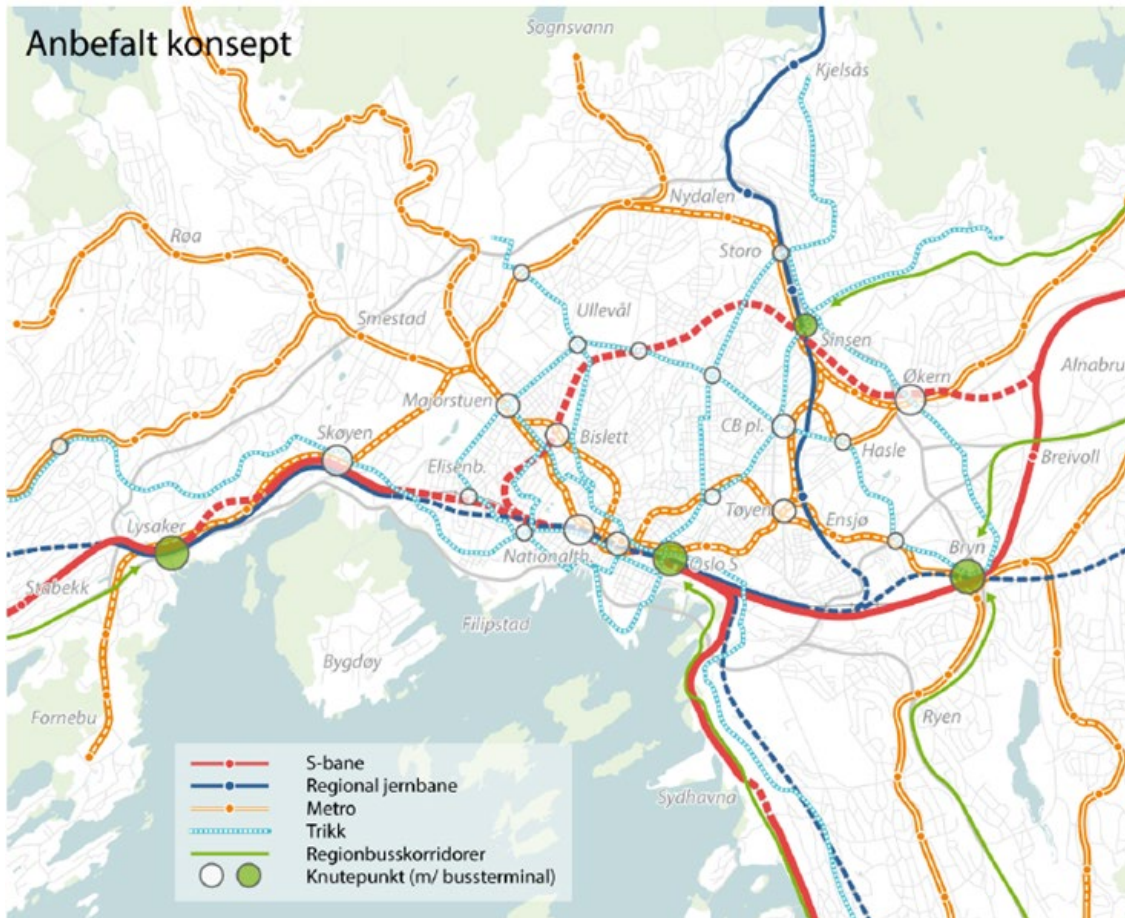
Illustrasjon av gang- og sykkelforbindelsen mellom Alna og Vollebekk stasjon 29.9.2006

Oslo-navet må gjennomføres og oppdateres

Skinnetransport skal ta hovedstrømmene, buss skal supplere
S-bane-tunnel mellom Nationaltheatret og Alna

Trikk på Ring 2, Sinsen – Bjerke - Tonsenhagen og Sinsen – Økern – Bryn

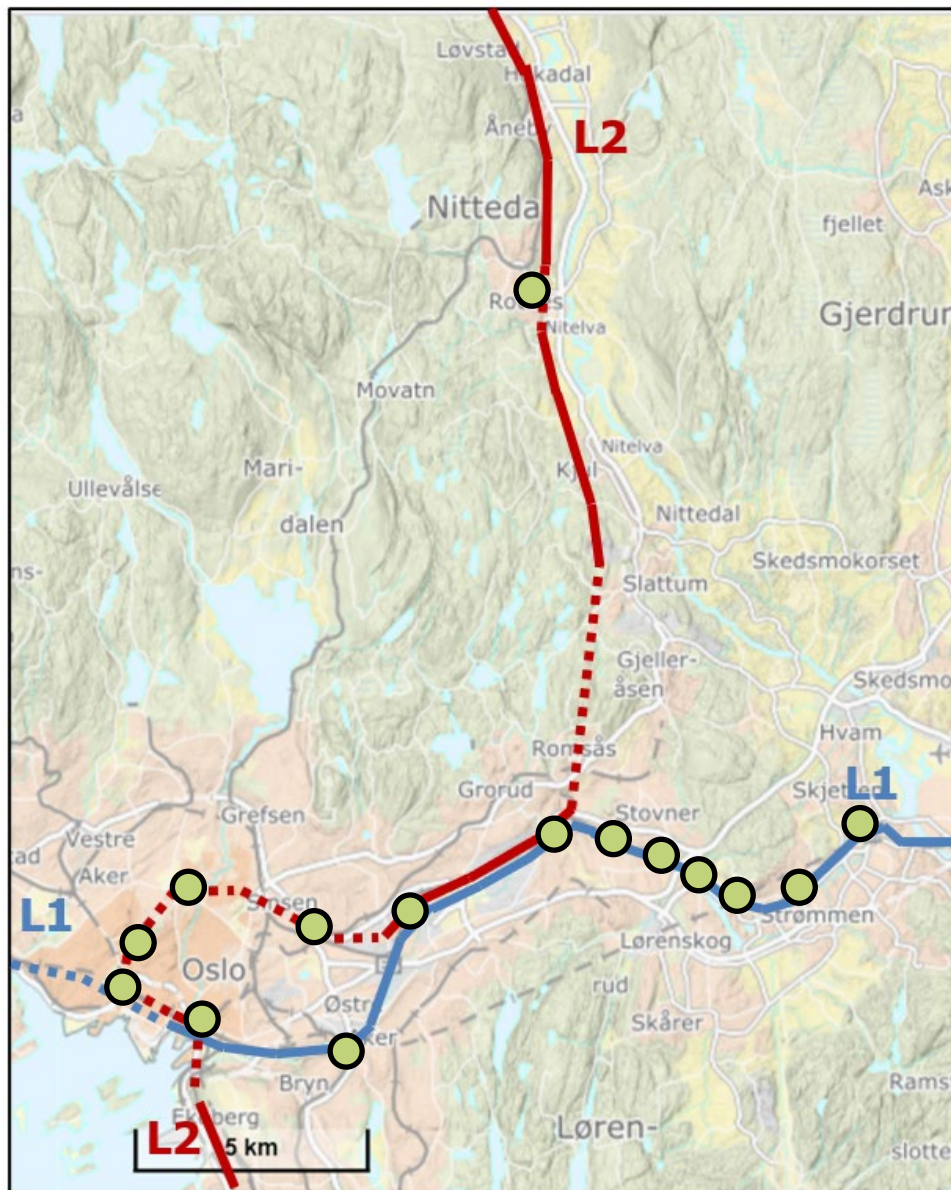
KVU-en anbefalte ikke ny T-bane Økern-Breivoll jb.st.-Trosterud



En regionbussterminal i hver korridor – men Grorud T og jb. st., *ikke* Sinsen

For å stimulere byutviklingen i Groruddalen, må skinnetrafikken forsterkes

Jernbane-allianse med Nittedal, Hadeland/Toten og Bergen (jernbanegods!)



Nittedalsbane, dobbeltspor Hakadal – Grorud/Alnabru, senere til Roa
Reisetid Rotnes – Oslo S:

- Buss 44 minutter
- Bil, eller Gjøvikbane 33 minutter
- Nittedalsbanen 16 minutter

Avlaster Trondheimsveien i Oslo.

Tett utbygging på Rotnes og Grorud gir stort løft i trafikkgrunnlaget.

Økt kapasitet og fremkommelighet for godstog Bergen/Gjøvik–Alnabru; utenom Oslotunnelen.

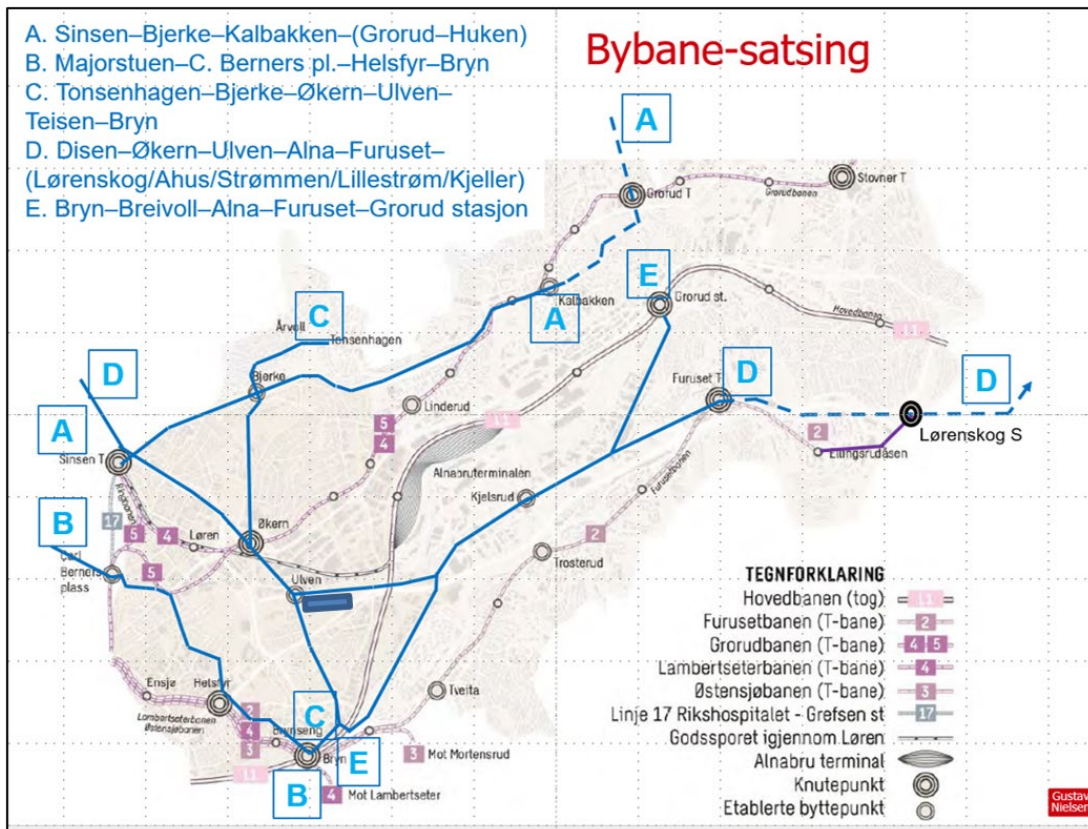
Alnabanen og Gjøvikbanen fjernes i Lillomarka og Oslos byggesone.

Store arealgevinster og fjerning av barrierer.

Enklere spor i Brynsbakken.

Sats på trikk som stammen i byutviklingen

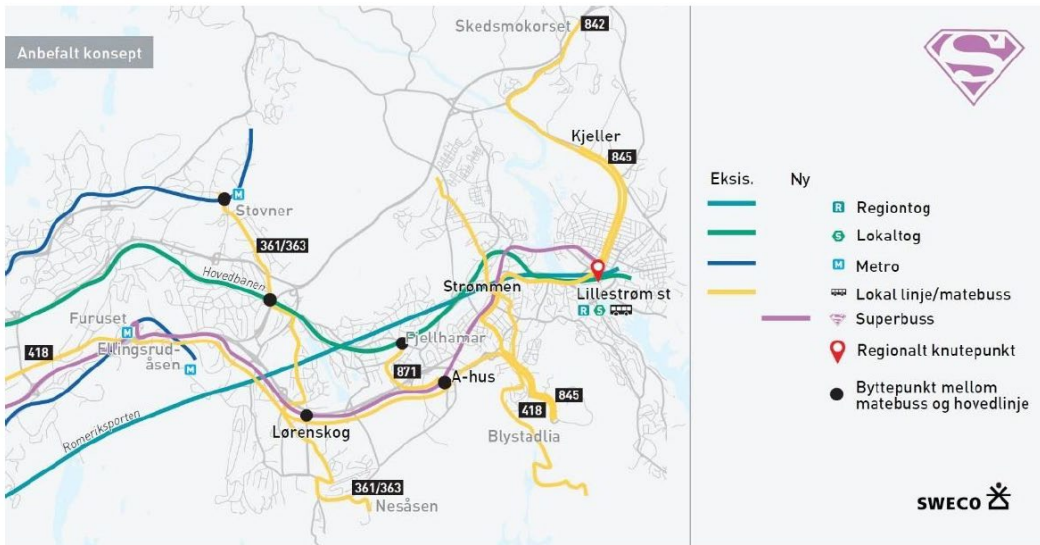
Følg opp tidligere vedtak om kollektivtilbudet og sats på strekninger med forventet etterspørsel egnet for høystandard trikk/buss. Dette gir mye sterkere stimulans til ny bebyggelse enn bussbaserte løsninger. Det må til når bilbruken skal kuttes ned. Her er skisse til et mulig linjenett.



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 prinsippvedtak og konseptvalgutredninger for kollektivtransporten.

Foto: <https://www.fremtidensbyreise.no>

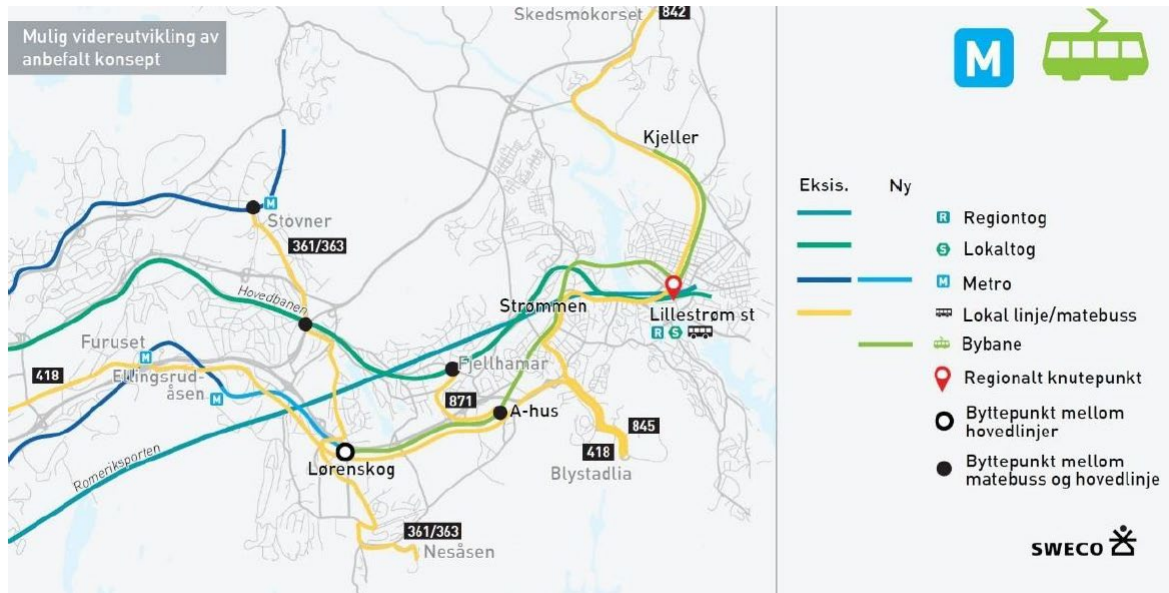
Kollektiv allianse med Lørenskog og Lillestrøm?



Figur 94 Anbefalt konsept

Merkelig anbefaling i KVVU:
Først superbuss på E6 til
Helsfyr, senere bare lokalbuss
på Strømsveien, etter at T-bane
er forlenget til Lørenskog S!

Bedre forslag: Først T-
bane til Lørenskog S. +
Matebusser til banene.



Figur 95 Mulig videreutvikling av anbefalt konsept som trinn 2.

Senere, hvis tyngre
byutvikling, forlenge
trikk/bybane Furuset-
Lørenskog-Ahus-
Strømmen-Lillestrøm-
Kjeller(reserver trasé).

Hvorfor velge trikk/bybane fremfor superbuss?

- Trikk har forkjøringsrett, superbuss krever dispensasjon fra veiregler
- Erfaringer fra Stavanger, Trondheim og utlandet viser at det er vanskeligere, mer tidkrevende og dyrere å anlegge superbussstraseer enn forventet
- Trasé- og kostnadskompromisser gjør «superbussen» mindre «super» i praksis
- Etappeutbygging med senere konvertering til bybane vil bli enda dyrere
- Trikk/bybane gir bedre støtte til urbane gateløp, som er ønsket i Hovinbyens byakser, jf. strøkgater i indre by
- Større kapasitet per avgang/fører, mer tilpasset G-dalens etterspørsel enn nye T-banestrekninger
- Oslofolk foretrekker trikk pga. tradisjon, komfort og orienterbarhet
- Trådløse, trikker med batteri er utviklet, kan tilby skinnekomfort med trasekostnad på samme nivå som superbuss, jf. Potsdam og Qatar
- Utvidet vognpark for trikk/bybane vil utnytte eksisterende systemkostnader og er en velkjent løsning i Oslo-historien
- Bybaner i Bergen, Stockholm, Helsinki og mange andre byer gir sterkere stimulans til byutvikling enn oppgradering av busstilbud
- Få superbuss-prosjekter i Europa, mange nye trikk- og bybanestrekninger
- jf. Bystyrets plan for Hovinbyen og PBE-merknader til KVV-Koll-G-dalen

Kjørevei-investeringer for bane og superbuss (BRT)

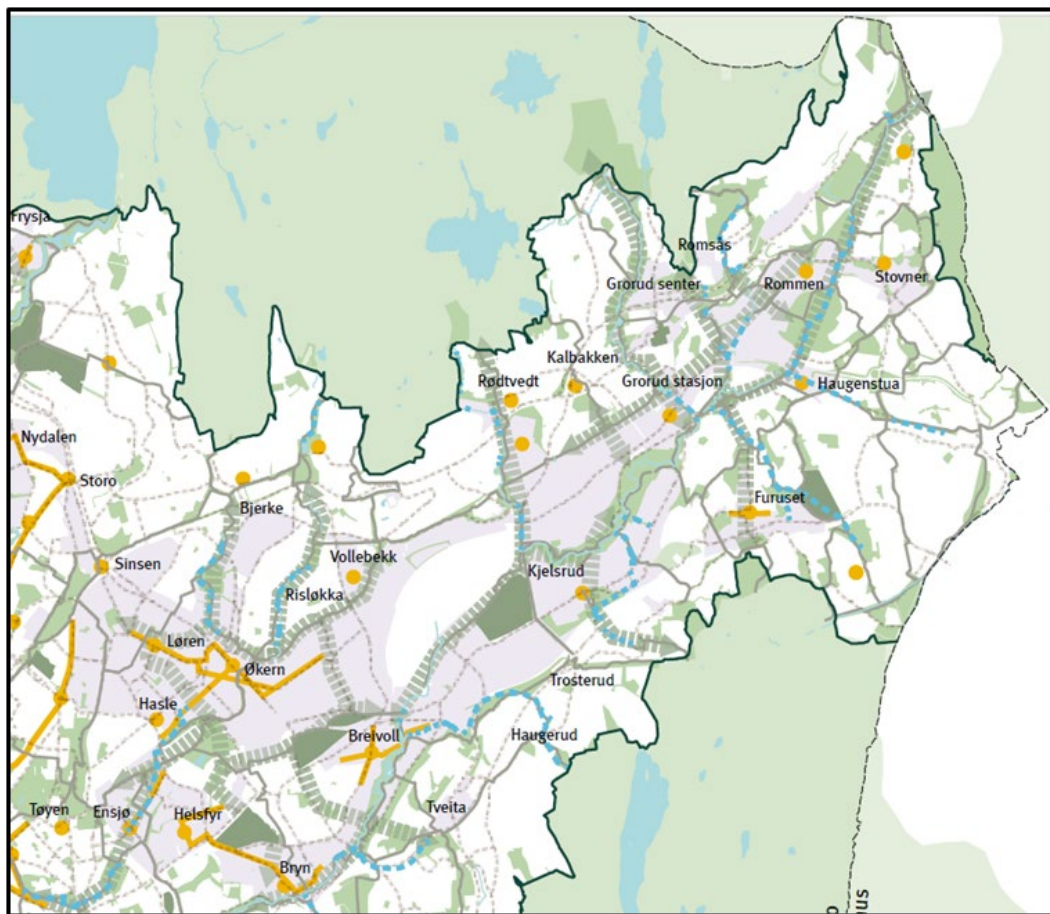
Dobbeltspor, med og/eller uten stasjon/stoppested	Kjørevei Mill. kr/km
Jernbane 5 norske prosjekter 2015-2022	464
T-bane 4 prosjekter i Oslo/Bærum 2006-2022	2.483
Bybane 3 prosjekter i Oslo og Bergen 2018-2022	699
Trikk 3 prosjekter i Oslo 1995-2012	104
Bussvei 2 prosjekter Stavanger/Sandnes -2022	339

Oppgitt kostnad for kjørevei, ledninger, signaler og stasjoner, oppjustert med KPI til 2022-kroner. Blanding av forhåndsregninger og sluttregnskap.

Kilde: T. K. Haatveit, 17.-22.8. 2022.

Blå-grønn infrastruktur en nødvendighet

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



Kart: Oslo kommune, Kommuneplan
Foto: Gustav Nielsen

Forny eldre planer med ny innsikt

Vurder eldre planer på nytt i lys av klimamålene.

Bruk eksisterende og ny kunnskap om tiltak. Forkast tiltak som motarbeider målene.



Politikken må styre planene og fagetatene



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

Gjerne med Groruddalen som eget innsatsområde og del av oppdatert byvekstavtale.



BYUTVIKLINGENS LANGE LINJER - BULLBY

For å forberede framtiden må vi forstå fortiden

BYMILJØ OG SENTRUM / BOLIGER / NATUR OG KLIMA / AREAL OG TRANSPORT / OMRÅDEUTVIKLING / BYHISTORIE

/ OM BULLBY ▾ / VI MENER / FAG ▾ / BULLBY INTERNT ▾ / AKTUELT / LEVENDE FAGSTOFF PÅ NETTET ▾

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

Takk for oppmerksomheten!

gustav.m.nielsen@gmail.com