

Bærekraftig byutvikling krever tilpasset infrastruktur og samferdselspolitikk!

Innspill til nye løsninger for Groruddalen og ny
kommuneplan
Bullby-møte 24. april 2023

Gustav Nielsen,
medlem av fagnettverket Bullby

Politikk og kunnskap må styre planene og fagetatene



Klima- og miljøkrisen krever et målstyrt taktskifte i samferdselspolitikken

Samferdselssektoren må underlegges helse, miljø og sosial rettferd

Gjør Groruddalen til eget innsats-område i en oppdatert byvekstavtale

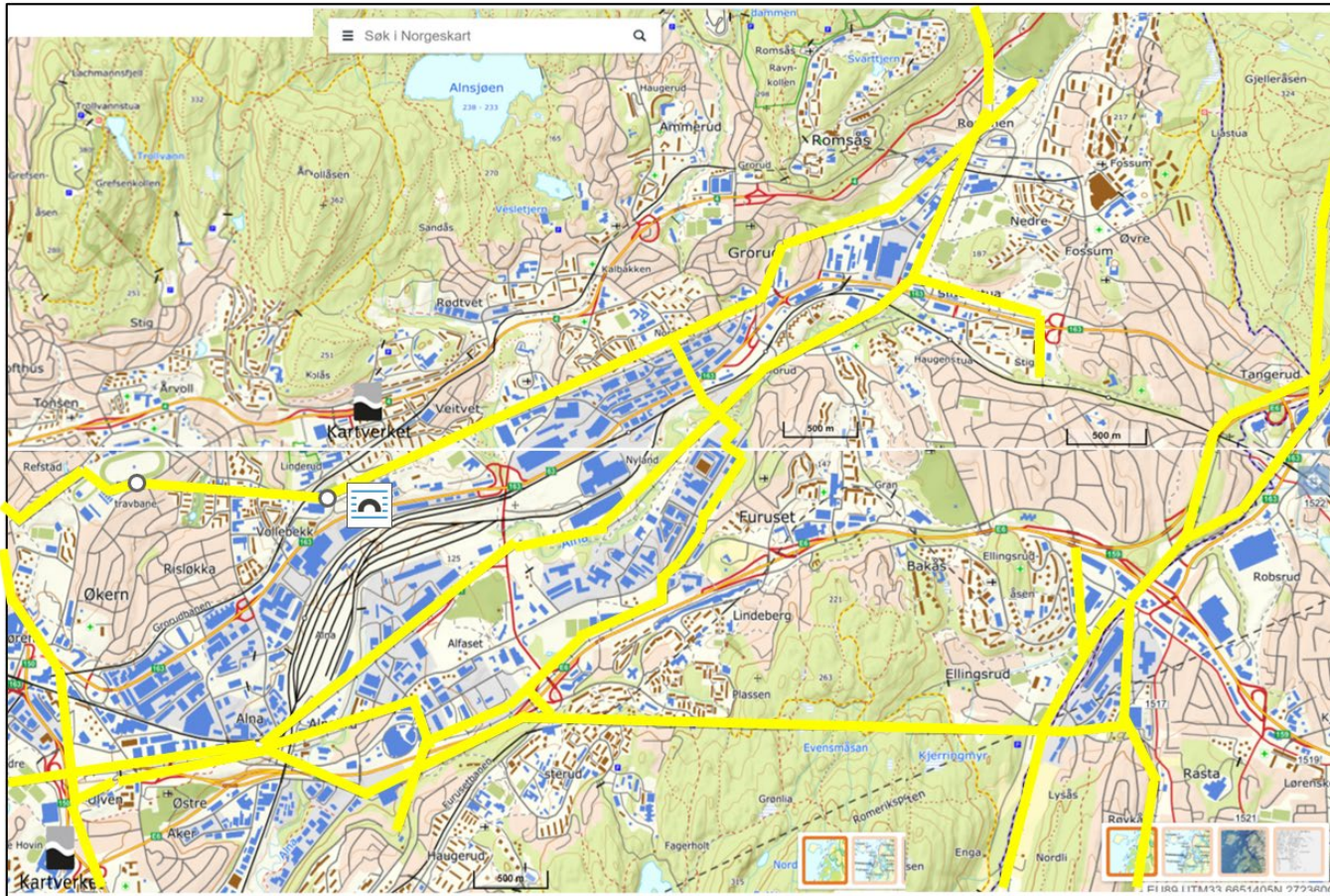
Flytt ressurser fra biltrafikk og nye hovedveier til kollektiv- og muskeltrafikk

Driv effektiv husholdning med all arealbruk

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

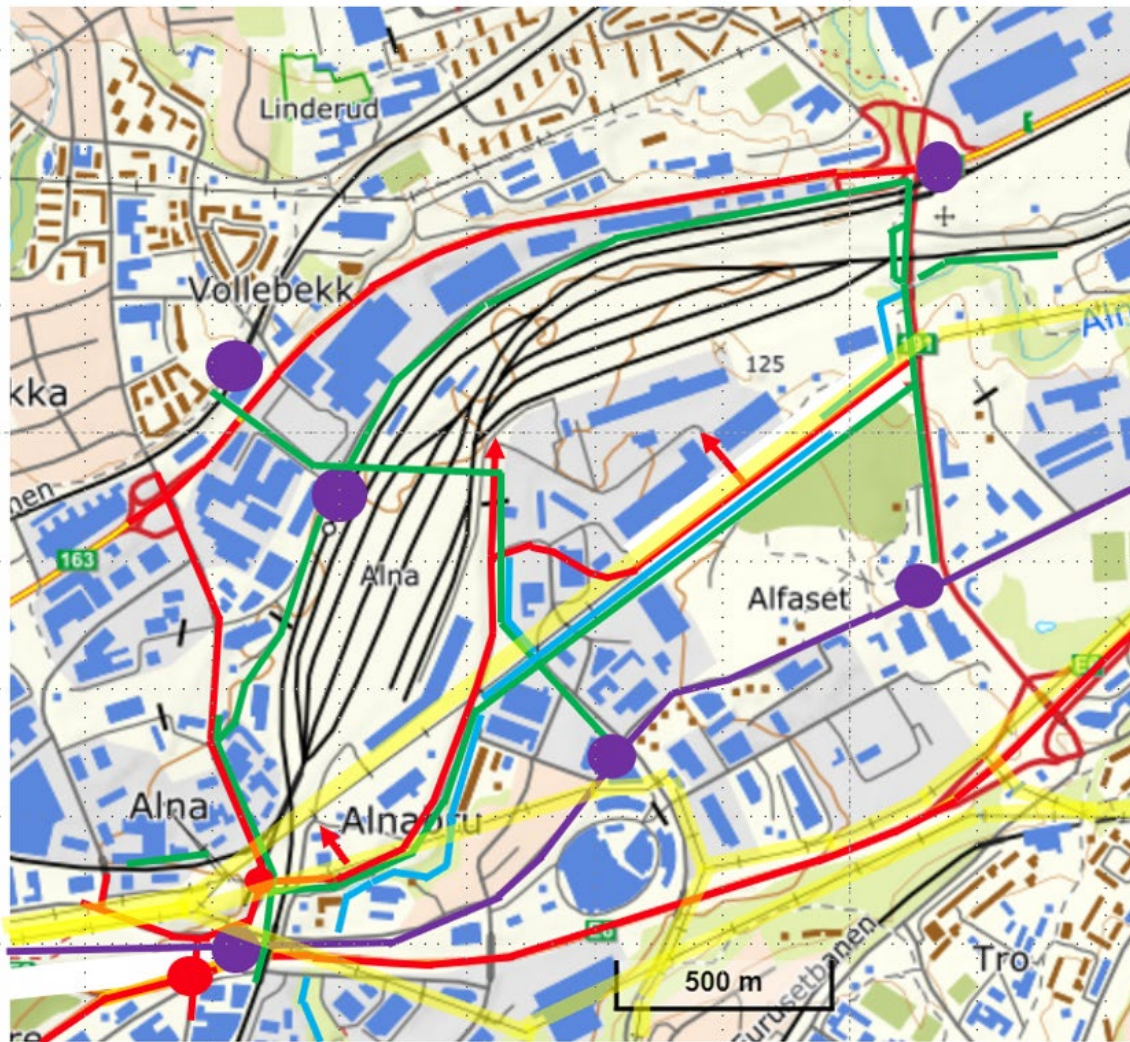
Legg alle høyspentledningene ned i bakken

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 jernbane-terminalen

Lag en mer arealeffektiv og tilgjengelig kombinert Oslo-terminal for tog og bil

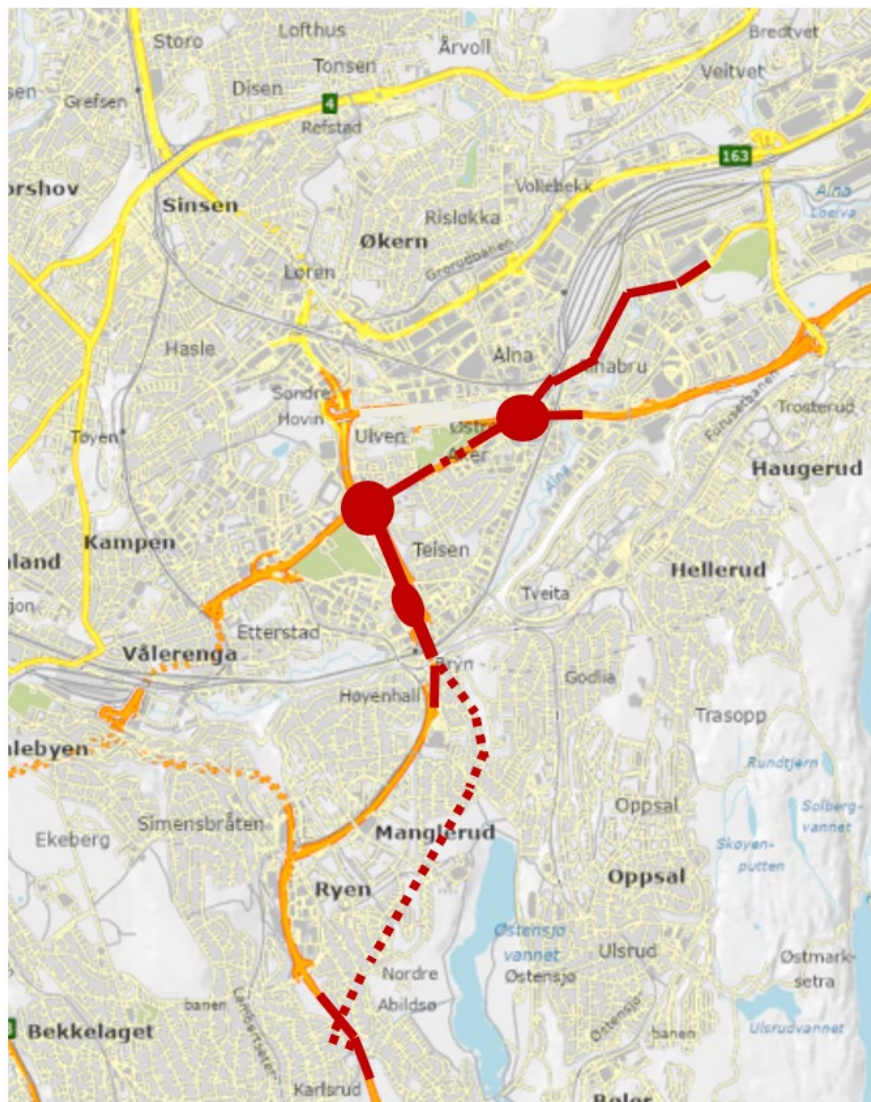
Kort kjørevei til/fra E6, tilpasset bymessig utvikling av naboarealene

Bedre kollektivbetjening

Gjennomgående veier for syklister og gående

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.

E6 Oslo øst: Bygg en forenklet løsning etter Oslos mål



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

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.

Gjenoppta og fullfør planprosessen: (1) Bygg fullt Teisen-kryss, (2) Riv Ulven-splitten, (3) Bygg Alnabrukryss og fullfør Terminalveien, (4) Bygg kort Manglerudtunnel

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

Definer og tilpass et hovednett for tunge lastebiler

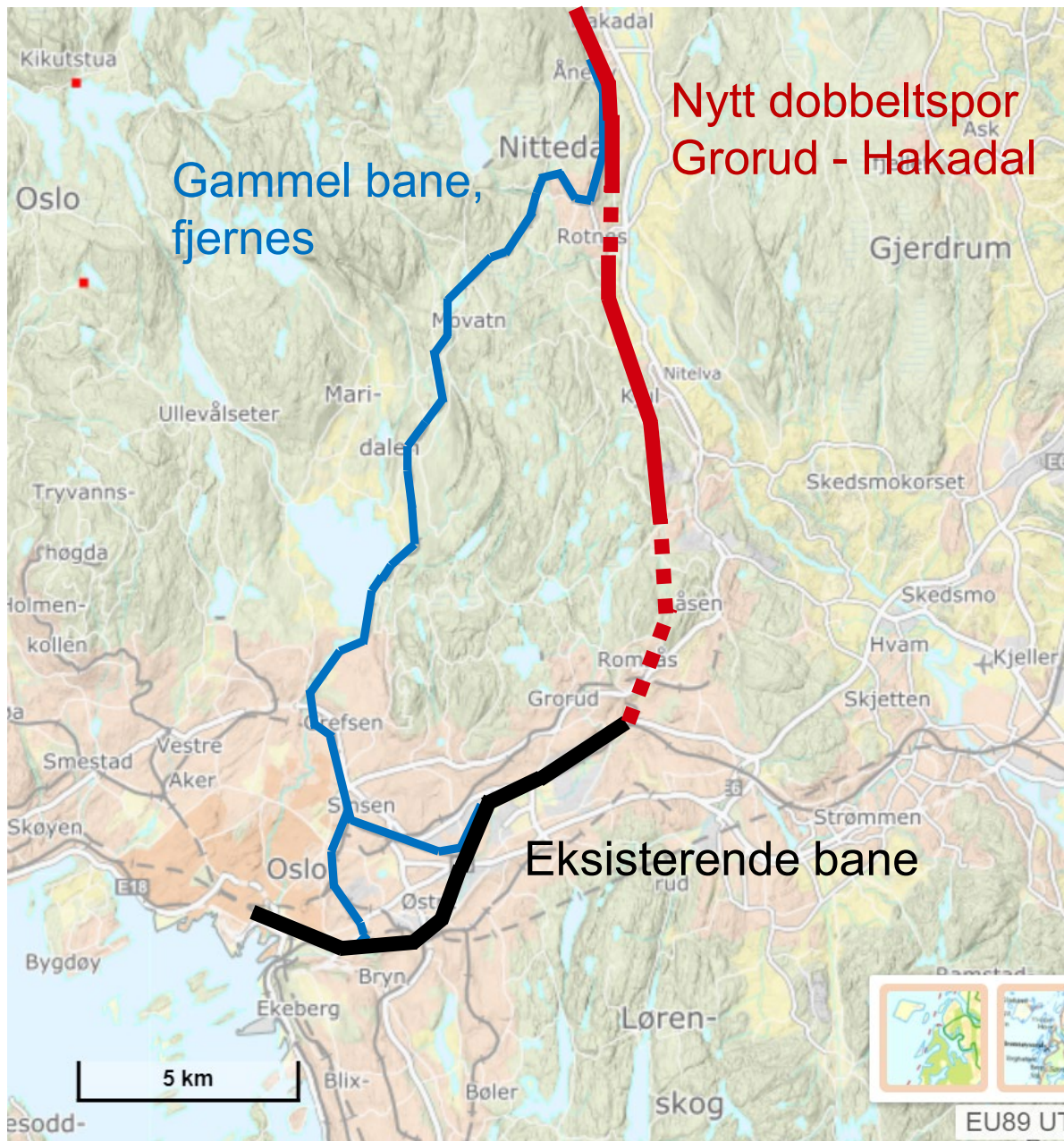
Hovedveinettet utvikles i samspill med en desentralisert terminalstruktur og videre utvikling av jernbanesystemet på Østlandet

«Ring 4» etableres via E18 utenom Oslo i sør og Rv 4 + 22 i nordøst

Rv 4 Trondheimsveien blir kommunal vei7gate i Oslo



Sats på Gjøvikbanens forkortelse = Nittedalsbanen



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

Minst 15 minutter kortere reisetid Oslo S -Nittedal/Jaren/Gjøvik

Stor arealgevinst og fjerning av barriere i Oslo og marka

Enklere sporløsning i Brynsbakken

Bedre driftsøkonomi

Anbefalt av Oslo-regionen, Jernbaneforum m.fl.

Et godt regionalt og nasjonalt prosjekt!

Fjern Alnabanen og Gjøvikbanen i Oslo

Erstattes av Nittedalsbanen
Grorud – Hakadal

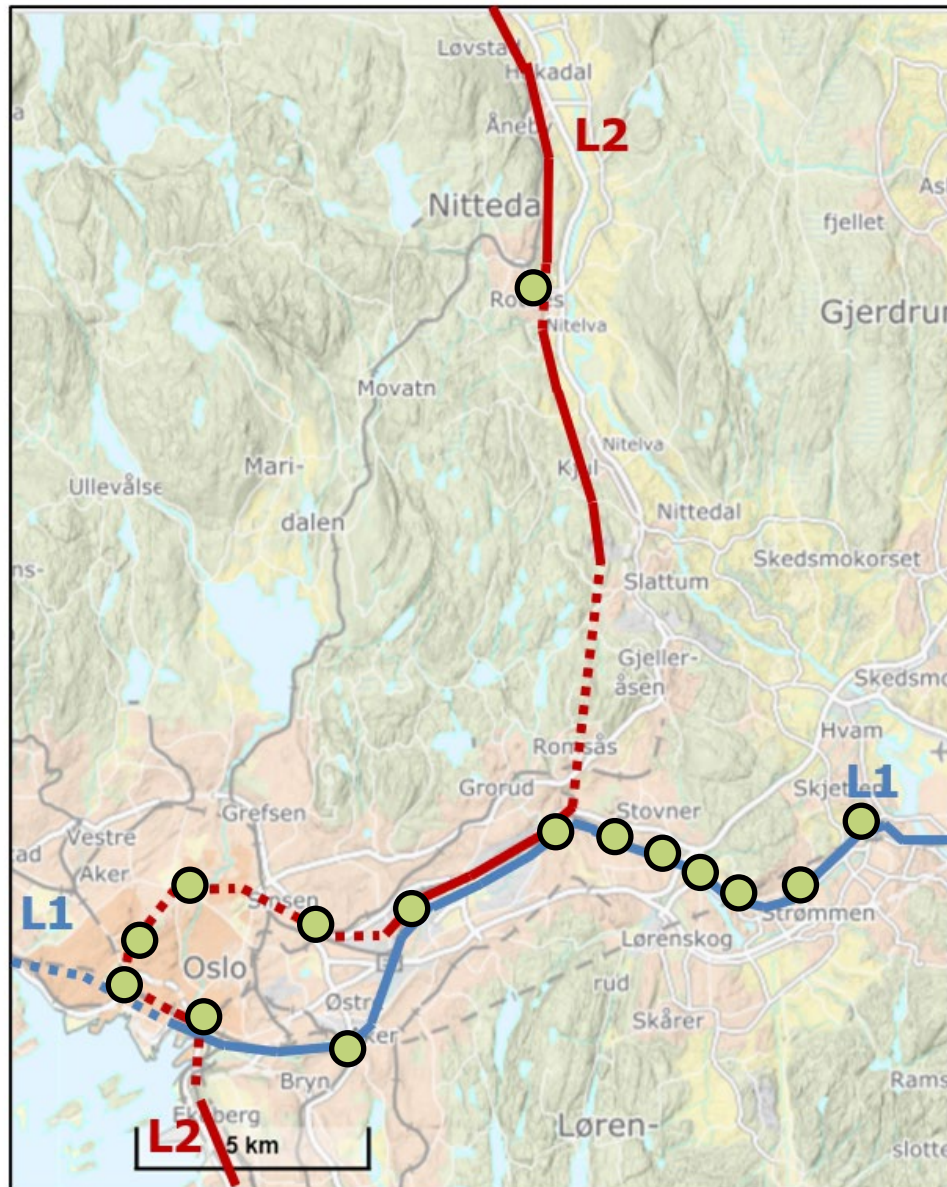
Lillomarka-Maridalen fri for
jernbanespor og naturskader
Store arealgevinster og
fjerning av barrierer i Oslos
byggesone

- Kjelsås – Frysja – Engebråten
- Nydalen – Storo – Grefsen
- Sinsen – Hasle – Løren
- Keyserløkka – Tøyen
- Ensjø – Kampen – Vålerenga
- Økern – Ulven – Alnabru

Et stort og verdifullt
byutviklingsløft for Hovinbyen
og Oslo Nord som bør med i
den nye kommuneplanen!



Jernbane-basert byutvikling for det grønne skiftet



Nittedalsbane, dobbeltspor Hakadal – Grorud/Alnabru, senere til Roa

Reisetid Rotnes – Oslo S:

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

Avlaster Trondheimsveien i Oslo, som kan ombygges til kommunal byggate

Tett utbygging på Rotnes og Grorud gir stort løft i trafikkgrunnlaget (mer enn i tidligere utredning)

Samsvar med Nittedals K-plan

Egnet for anbefalt S-bane trafikk i KVV Oslonavet

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.

Miljølokk Furuset: Ønskelig, men andre tiltak kan gi raskere forbedring



E6 i skjæringen forbi Furuset sentrum.

Fartsgrense 90 km/t. Hvorfor ikke 70 km/t som i Operatunnelen, eller 60 km/t som er miljøfartsgrense i Oslo?

Foto Gustav Nielsen

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

- Teisen-Fjellhus
- Økern-Løren ved tunnelutløp
- Grorud senter

Jf. E18 Skøyen og Bærum, Ring 3 Smestad og Tåsen

Lettere å gjennomføre:

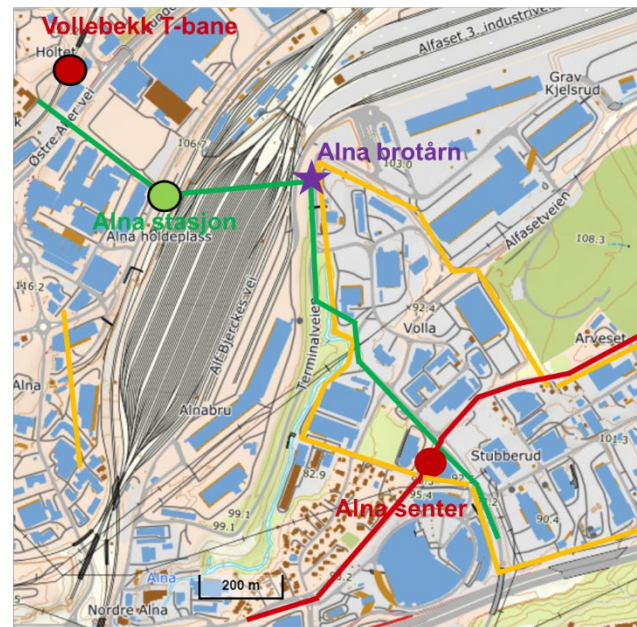
- Lavere fart på E6 og andre hovedveier i byområdet
- Rask overgang til stillere og renere kjøretøyer
- Nye støysvake veidekker?

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.

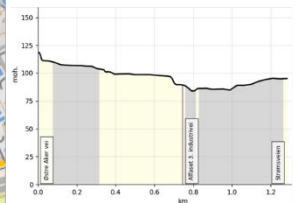


Alna gang-sykkelvei – Broen til ny byutvikling?



Alnabyen etappe 1 ?

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



Terrengprofil gangvei

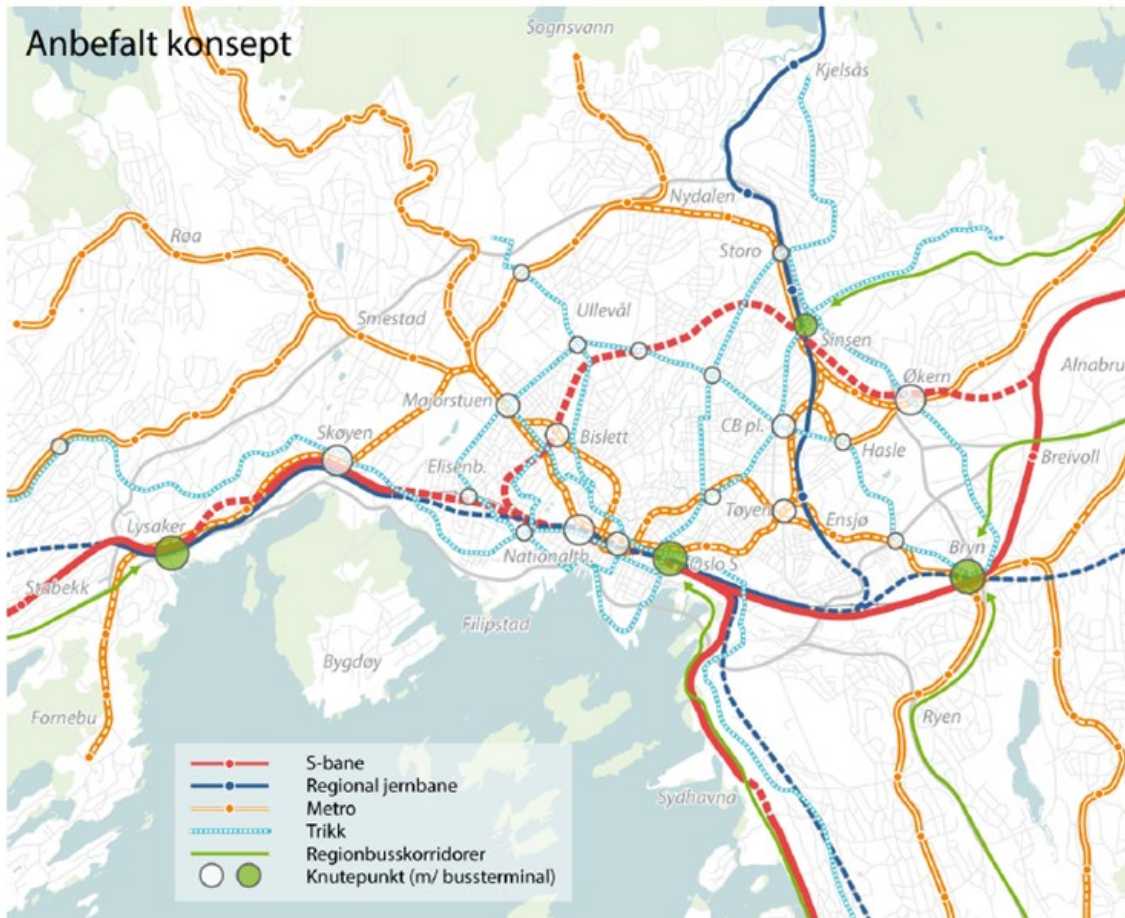


Illustrasjon av gang- og sykkelforbindelsen mellom Alna og Vollebekk stasjon 29.9.2006

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 i 2015 anbefalte ikke ny T-bane Økern-Breivoll jb.st.-Trosterud

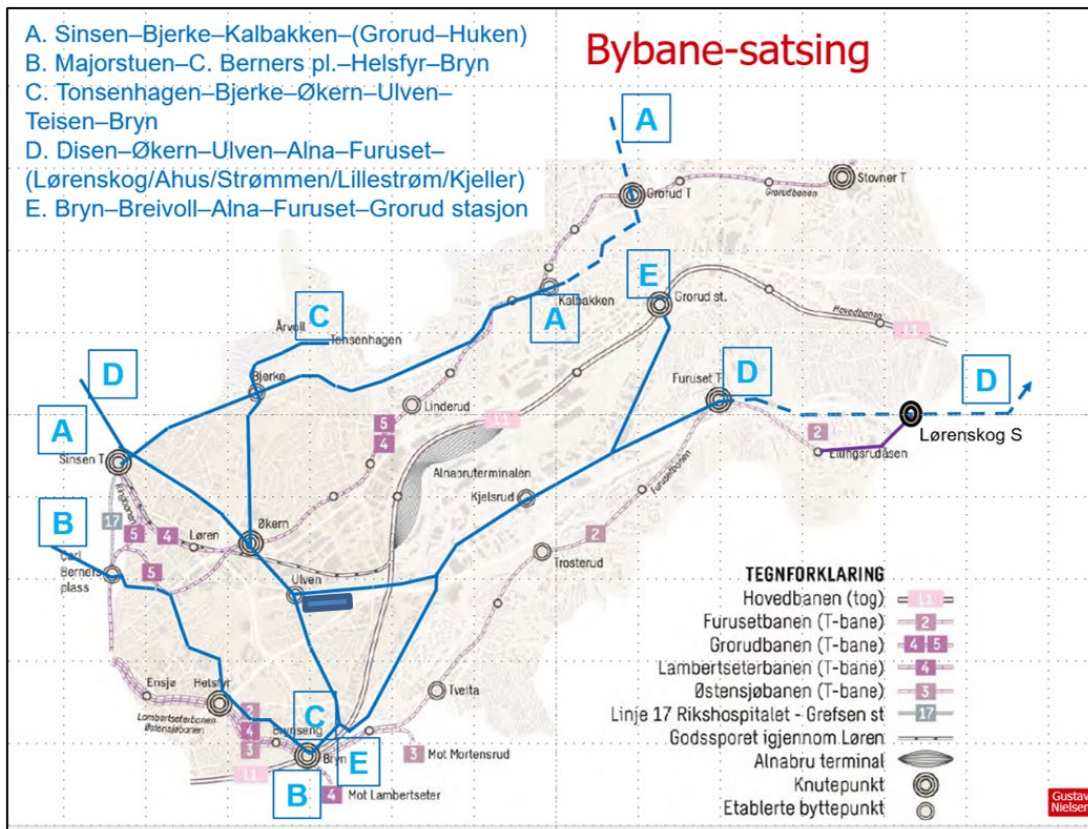


En regionbussterminal i hver korridor – men Grorud T og jb. st., *ikke* Sinsen

For å stimulere byutviklingen i Groruddalen, må skinnetrafikken forsterkes

Sats på trikk som sentral stamme i byutviklingen

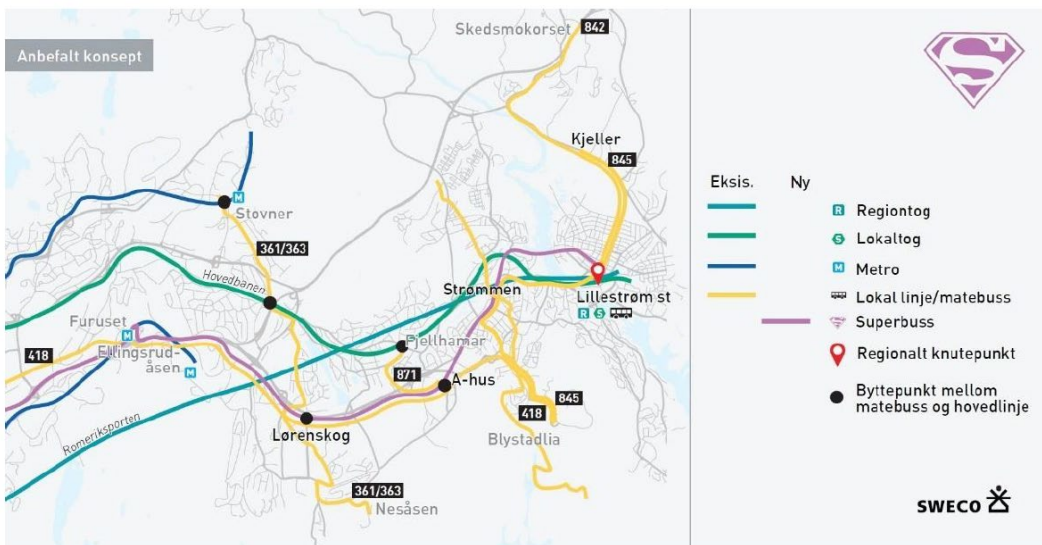
Følg opp tidligere vedtak om kollektivtilbudet og sats på strekninger med forventet etterspørsel egnet for høystandard trikk/buss. Dette gir mye sterkere stimulans til ny bebyggelse enn bussbaserte løsninger. Det må til når bilbruken skal kuttes ned. Her er skisse til et mulig linjenett.



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>

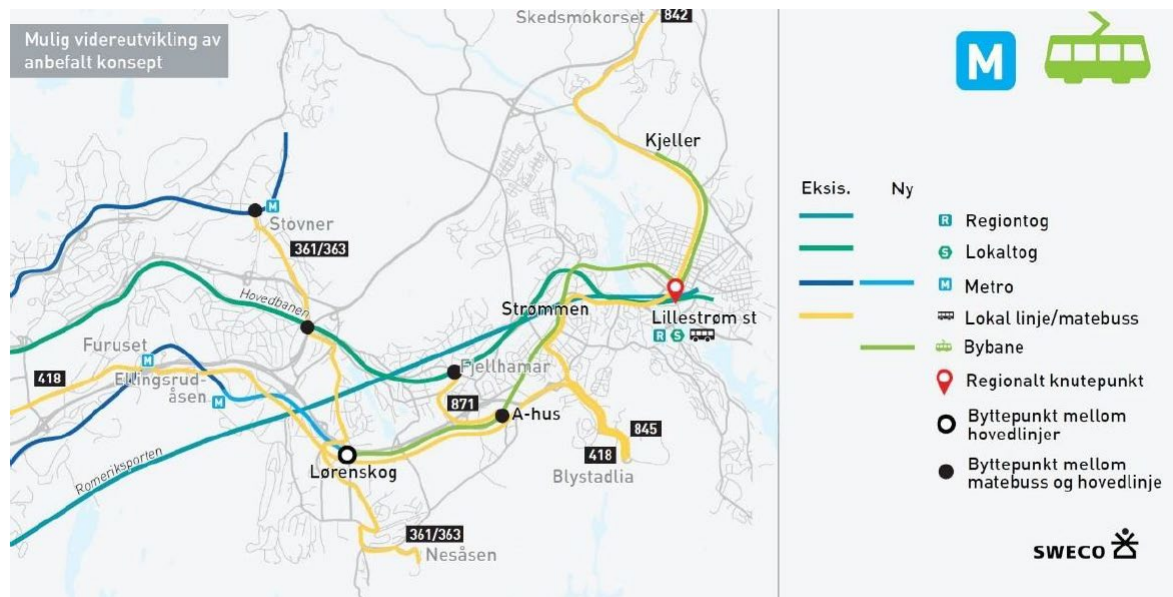
Kollektiv allianse med Lørenskog og Lillestrøm?



KVU-Nedre Romerike, 2017

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

Figur 94 Anbefalt konsept



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

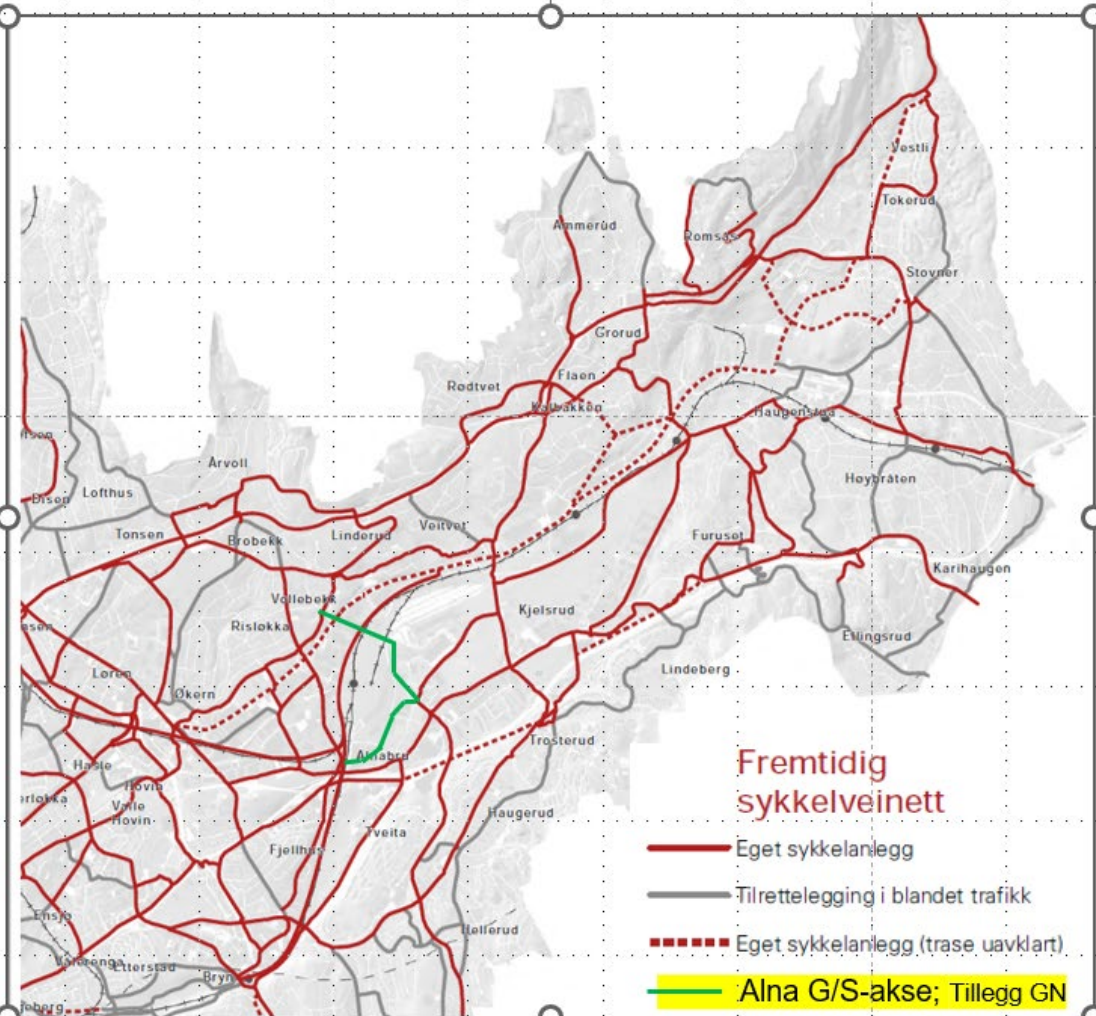
Senere, hvis tyngre byutvikling, forlenge trikk/bybane Furuset-Lørenskog-Ahus-Strømmen-Lillestrøm-Kjeller(reserver trasé).

Figur 95 Mulig videreutvikling av anbefalt konsept som trinn 2.

Fullfør sykkelveiplanen og gjør gåing attraktivt

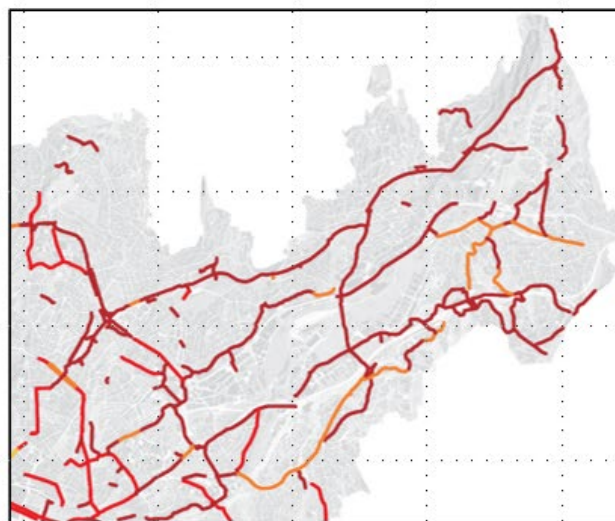
Lønnsom helse- og miljøpolitikk må prioriteres høyere

Bystyrevedtak 23.5.2018



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

Status 2015





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