



Groruddalssatsingen

Tungtransport i Groruddalen

Rapport fra en tverretattlig faggruppe, april 2009



Forord

Helhetlig utviklingsplan for Groruddalen (HUG) ble behandlet i bystyret i juni 2006. Målet med planen var å legge strategiske føringer for utviklingen mot et bedre miljø i Groruddalen fram mot 2030. Ved behandlingen av HUG ba bystyret om få utarbeidet et forslag til et tungtransportnett. Et utredningsarbeid ble startet opp i 2007, som et samarbeidsprosjekt mellom Oslo kommune og Statens vegvesen. Rapporten oppsummerer arbeidet.

Arbeidet er ledet av en tverretattlig arbeidsgruppe:

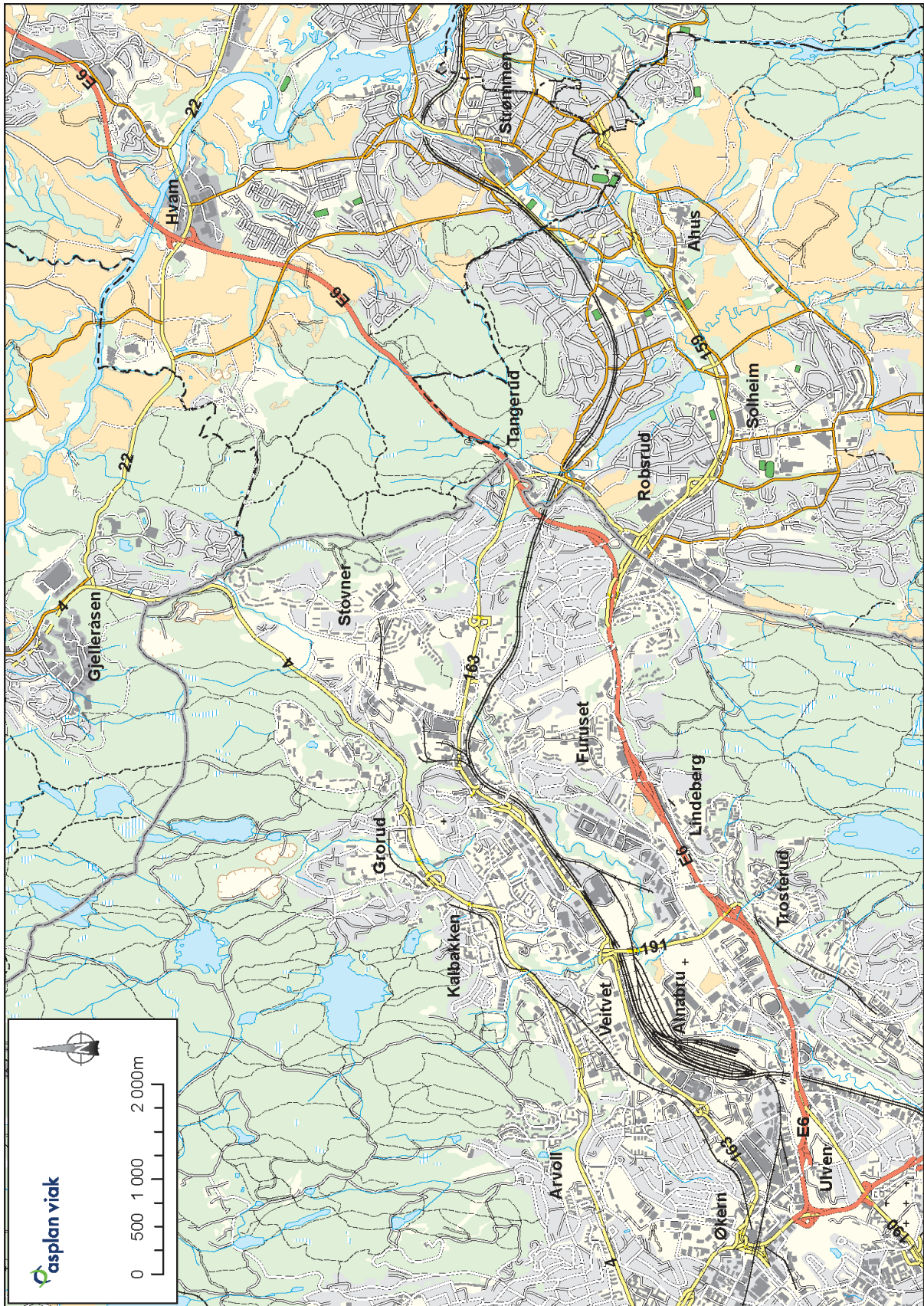
- Statens vegvesen Vegdirektoratet; Pål Rosland og Toril Presttun (ansvarlig)
- Statens vegvesen, Region øst; Jofrid Burheim og Jon-Terje Bekken
- Oslo kommune, Samferdselsetaten; Jøran M Eilertsen
- Oslo kommune, Plan- og bygningsetaten; Sverre A Ramlo og Siri H Broholm
- Oslo kommune, Plankontoret for Groruddalen; Petter Daae Slipher
- Oslo kommune, Byrådsavdeling for miljø og samferdsel; Ellen-Christine Koren
- Oslo politidistrikt; Bjørn Riddervold-Jensen og Knut J Fr Nysæter

Asplan Viak AS ved Bjørn Haakenaasen har bistått arbeidet som sekretær. En bredt sammensatt referansegruppe, med representanter fra bydeler, næringsliv og interesseorganisasjoner, har fulgt arbeidet.

20. april 2009

Rapporten kan lastes ned fra: www.vegvesen.no

Alle foto: Bjørn Haakenaasen



Oversiktskart: Groruddalen og tilgrensede områder i Akershus

OPPSUMMERING / ANBEFALING

Det foreslås en tiltakspakke som kan gjennomføres på kort og mellomlang sikt. Tiltakene skal bidra til å etablere et tydeligere vegnett for de lengste bilene og samtidig skjerme boligveger som er belastet med tung gjennomfart. Ytterligere tiltak foreslås, tiltak som vil kreve noe mer tid til utredning og planprosess. Forslaget må sees som et skritt i retning av "visjonen", som er et attraktivt hovedvegnett med den nye R4-Fossumdiagonalen på plass.

Tabellen oppsummerer forslagene.

	Stikkord / kommentarer	Ansvar for framdrift
Tiltak som kan gjennomføres på kort og mellomlang sikt		
A. Anbefalte kjøreruter for vogntog / semitrailer	Samarbeid med transportnæringen og organisasjoner	Statens vegvesen region øst Samferdselsetaten
B. Lokale tiltak – restriksjoner på tungtrafikk i utsatte boligveger (skilting mv)	Vil kreve stedstilpassing mht kjøretøygrupper, tidsperioder og ev fysiske tiltak	Samferdselsetaten Politiet
C. Vegvisning (skilt) og sjåførinformasjon	Ny visningsplan for terminalrettet trafikk og oppdatering av vegdatabanken.	Statens vegvesen region øst Vegdirektoratet (vegdatbank)
D. Døgnhvileplasser for tungtransporten	Tilrettelegging for parkering og sjåførservice i samarbeid med næringslivet	Statens vegvesen region øst
E. Dialog og atferdsregler	Samarbeid med næringen mht kjøring og parkering	Plankontoret for Groruddalen Samferdselsetaten
F. Støytiltak	Støyskjerming i samleveier og nedsatt fartsgrense i Trondheimsveien	Samferdselsetaten Statens vegvesen region øst
Tiltak som vil kreve tid for utredning og planprosess		
G. Framkommelighetstiltak for lastebiler - sambruksfelt	Forsøk med bedre utnyttning av vegkapasiteten	Vegdirektoratet
H. Atkomster til Alnabru-terminalen	Riksvegatkomst fra nord og sør, knyttet sammen av internveg - gir avlastning av kommunale veger	Statens vegvesen region øst
I. Utvikling av vegnettet	- Ny Fossumdiagonal (R4), - Bedre E6-kontakt for områdene Haraldrud-Ulven-Breivoll - Oppgradert kryssløsning Nedre Kalbakk v X Østre Aker v	Statens vegvesen region øst Samferdselsetaten
J. Miljøsoner, boligsoner	Bestemmelser for kjøring og parkering med tunge biler i boligveger	Vegdirektoratet Samferdselsdepartementet
K. ITS-løsninger	Bruk av ny teknologi i kjøretøystyring mv	Vegdirektoratet Samferdselsdepartementet

INNHold**SAMMENDRAG**

1.	Bakgrunn	7
1.1	Hensikt med utredningen	7
1.2	Hva er tungtrafikk?	7
1.3	Utviklingen i bilparken	10
1.4	Historikk – arbeidet med tungtransportnett i Oslo.....	11
2	Planstatus.....	15
3	Groruddalen – arealbruk, vegnett og trafikk	19
3.1	Arealbruk og transport	19
3.2	Vegnett og trafikk.....	27
4	Problemanalyse	35
4.1	Innspill fra referansegruppa	35
4.2	Trafikkulykker med tunge kjøretøy	36
4.3	Støy og utslipp	38
4.4	Trafikkavvikling	43
4.5	Bosattes opplevelse av trafikk- og miljøforhold	45
4.6	Problemanalyse - oppsummering	46
5	Tungtransportnett - aktuelle tiltak	47
5.1	Innledning	47
5.2	Det framtidige hovedvegnettet (visjonen)	48
5.3	På veg mot visjonen - forslag til tiltak	48
5.4	Forslag til tiltak - oppsummering	58

Vedlegg 1: Utspørring av næringsaktører

Vedlegg 2: Lokalisering av næringsvirksomhet (kartillustrasjoner)

Vedlegg 3: Trafikkmengder (kartillustrasjoner)

1. BAKGRUNN

1.1 Hensikt med utredningen

Helhetlig Utviklingsplan for Groruddalen (HUG) er den strategiske overbygningen for arbeidet med miljøforbedring i Groruddalen fram mot 2030. Ved behandlingen av planen i 2006 ble følgende vedtak fattet:

Byrådet bes i samarbeid med Staten utarbeide et forslag til tungtransportnett for Oslo. Det utarbeides et eget tungtransportnett for Groruddalen som kan benyttes som et nasjonalt pilotforsøk. (Bystyret 21.6.2006/sak 272 pkt 10)

Denne rapporten er et svar på bystyrets bestilling. Utredningen ble startet opp i 2007, med mandat å komme opp med en tiltakspakke som kan gjennomføres på kort sikt, uavhengig av de ordinære vegplanene. Arbeidet er ledet av Vegdirektoratet, i samarbeid med byrådsavdelingen for miljø og samferdsel, plankontoret for Groruddalen, berørte etater i Oslo kommune, vegvesenets regionkontor og politiet. Arbeidet har blitt fulgt av en referansegruppe med representanter fra bydeler, næringsliv og interesseorganisasjoner. Referansegruppa har gitt egne innspill til problemanalysen og tiltakspakken.

Rapporten oppsummerer arbeidet, med forslag om tiltak som kan gjennomføres på kort og mellomlang sikt, dessuten tiltak som vil kreve videre utredning og prosess. I prosessen videre vil ansvaret for oppfølging av tiltakene ligge til den enkelte myndighet, men det legges samtidig opp til koordinering og samarbeid på tvers av forvaltningsnivåene.

1.2 Hva er tungtrafikk?

Tungtrafikk er et vidt begrep, som omfatter større varebiler, lastebiler, busser, søppelbiler, brøytebiler og en lang rekke andre spesialkjøretøy. De største bilene er inntil 4,5 meter høye, ca 20 meter lange og inntil 50 tonn tunge. Gjennom maskinelle tellinger er det mulig å kartlegge bilenes lengde, men lengden er ikke entydig i forhold andre brukte parametre, som f eks tillatt totalvekt og akseltrykk.

Biler over 3,5 tonn eller 5,5 meters lengde klassifiseres som tunge biler i denne sammenhengen, og blant disse er lastebilene den største kjøretøygruppen. Nær halvparten av lastebilene er over 16 tonn. De største bilene på veien er vogntog og semitrailer, med inntil 50 tonn totalvekt, jf fakta-boksen under. En forsøksordning er i gang med såkalte modulvogn, det vil si vogntog opp mot 25,25 meters lengde og 60 tonns vekt.

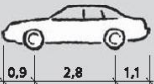
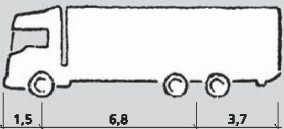
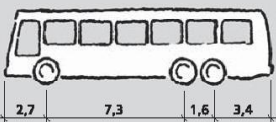
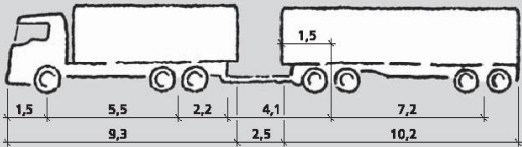
- Lett lastebil 3,5 – 7,5 tonn totalvekt, nyttelast 2-4 tonn, lengde inntil 8 m
- Lastebil 7,5 – 19 tonn totalvekt, 2-akslet, nyttelast 3-11 tonn, lengde inntil 12 m (+ lift)
- Lastebil over 20 tonn totalvekt, 3-akslet, nyttelast 10-16 tonn, lengde inntil 12 m (+ lift)
- Vogntog/semitrailer, flerakslet, 50 tonn tillatt totalvekt og tillatt lengde 19,5 m
- Største tillatte bredde 2,55 meter (2,60 meter for kjøle-/frysebil).

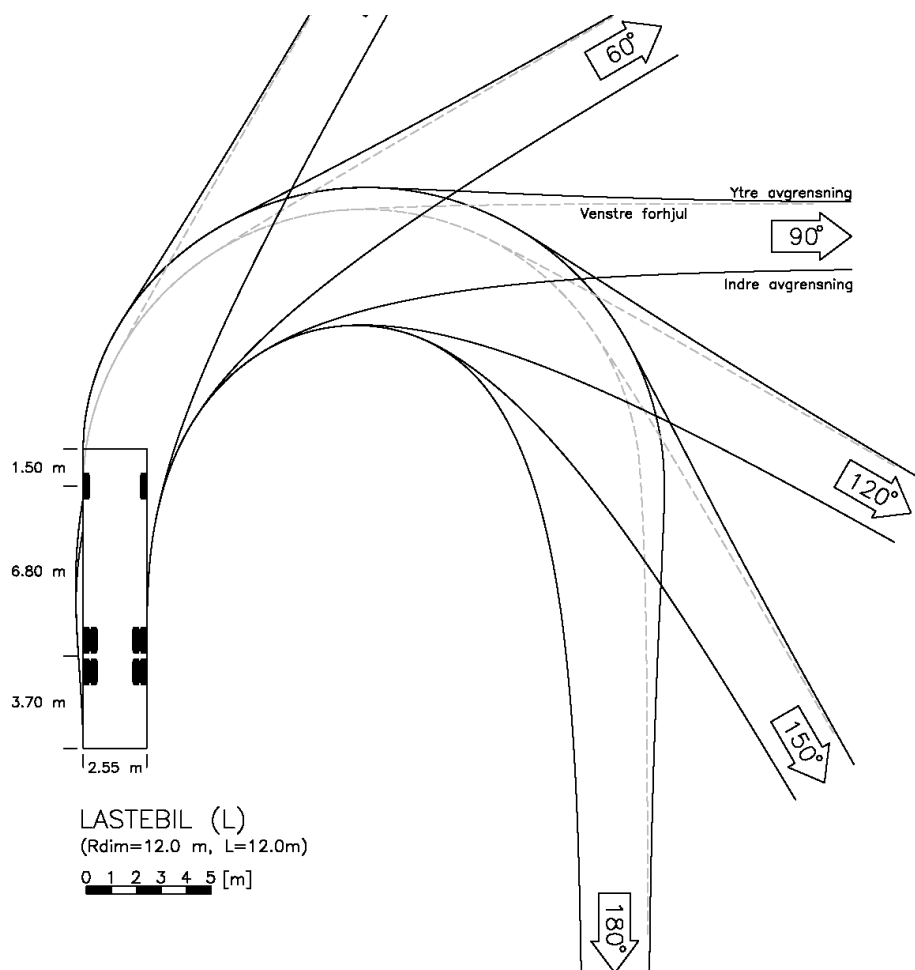
Statens vegvesens Håndbok 250 "Byen og varetransporten

Varedistribusjonen i byene skjer i noen grad også med kassebiler under 3,5 tonn. I det daglige trafikkbildet utgjør bussene en ikke ubetydelig andel av trafikken, med lengder opp mot 18 meter (leddbuss).

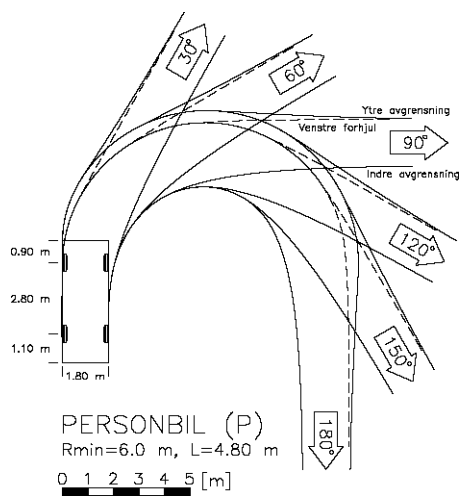
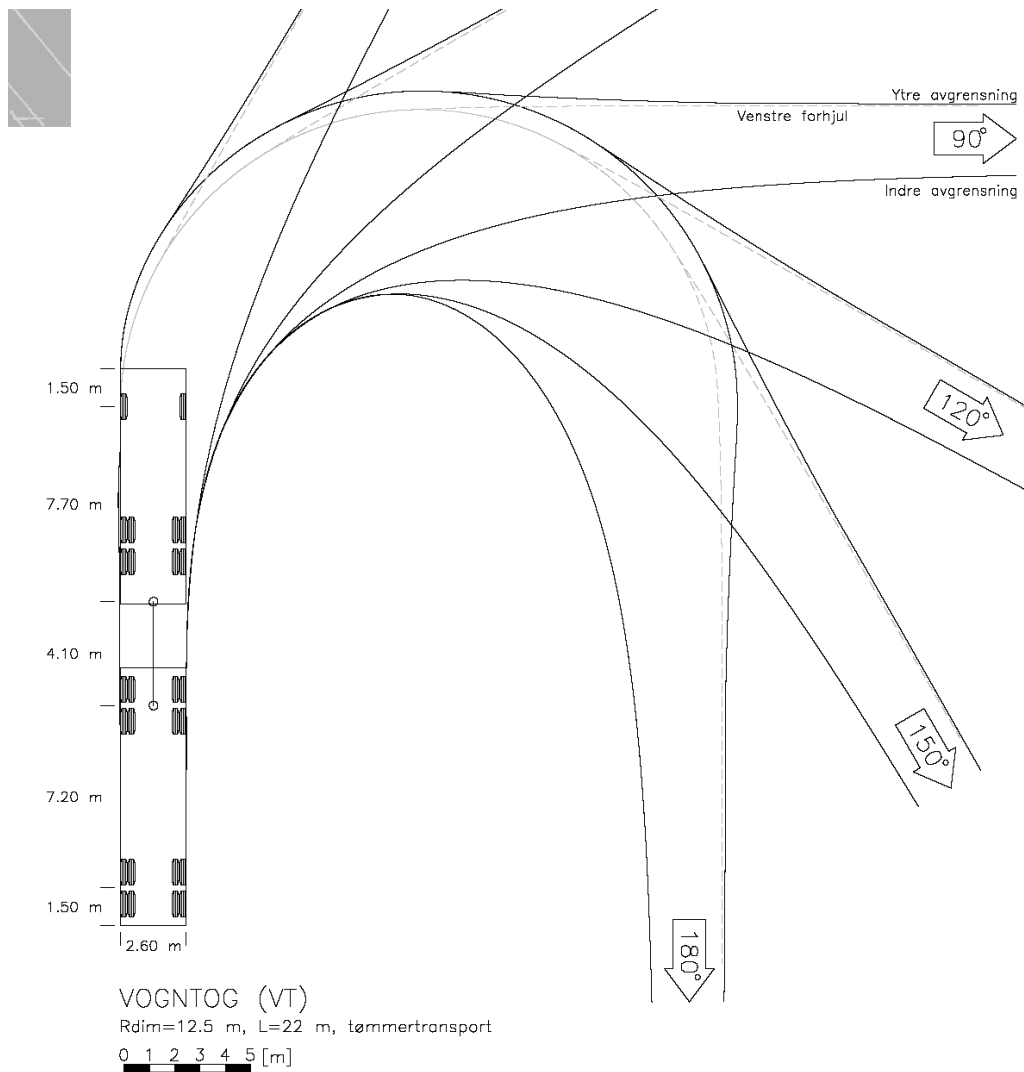
Figurene under og på neste side illustrerer ulike kjøretøytyper, med fysiske størrelser og plassbehov ved kurvekjøring og sving. Forskjellene i dimensjoner er betydelige.

Figur 1-1a: Tunge kjøretøy - dimensjoner (kilde: Vegnormalene)

	<p>Personbiler, vare- og kombibiler (P) Lengde: 4,8 m Brekke: 1,8 m Svingradius: 6,0 m</p>
	<p>Lastebiler (inkl. brannbiler med stige) (L) Lengde: 12,0 m Brekke: 2,55 m Svingradius: 12,0 m</p>
	<p>Boggiebusser (B) Lengde: 15,0 m Brekke: 2,55 m Svingradius: 12,5 m</p>
	<p>Vogntog (VT) Lengde: 22,0 m Brekke: 2,6 m Svingradius: 12,5 m</p>



Figur 1-1b: Tunge kjøretøy - dimensjoner (kilde: Vegnormalene)

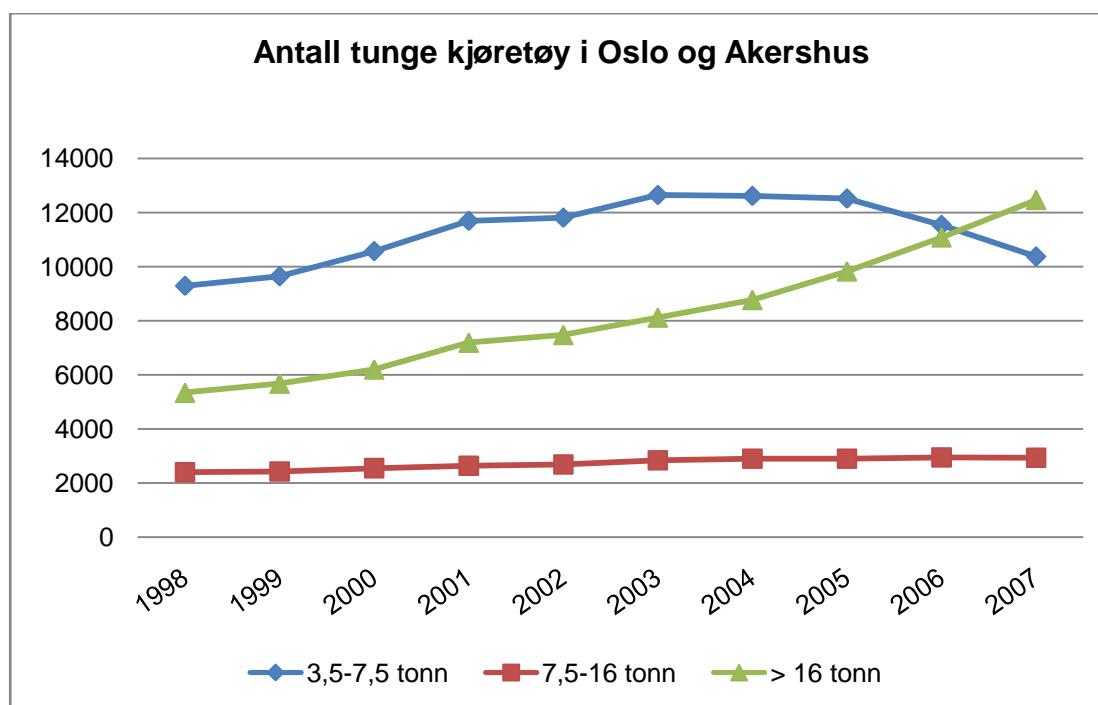


1.3 Utviklingen i bilparken

I 2007 var det nær 26.000 tunge kjøretøy i Oslo og Akershus, jf tabell 1-1¹. Utviklingen de siste årene har gått mot større biler, og ca halvparten av tungbilparken er over 16 tonn (mot en av tre i 1998). Antallet mellomtunge biler (7,5-16 tonn) utgjør 11 prosent, en andel som har vært stabil i perioden. De mindre lastebilene (3,5- 7,5 tonn) utgjør ca 40 prosent av tungbilparken (55 prosent i 1998).

Tabell 1-1: Registrerte tunge kjøretøy i Oslo og Akershus- fordeling etter tillatt totalvekt (2007)

	3,5-7,5 tonn	7,5-16 tonn	>16 tonn	Sum
Oslo	3.667	1.253	5.610	10.530
Akershus	6.708	1.686	6.860	15.254
Sum	10.375	2.939	12.470	25.784
	40 %	11 %	48 %	100 %



Figur 1-2: Kjøretøybestand tunge biler Oslo og Akershus 1998-2007 (antall registrerte kjøretøy)

¹ Opplysningsrådet for veitrafikken. Tallene inkluderer lastebiler, store varebiler, busser og andre kjøretøy med tillatt totalvekt over 3,5 tonn. Statistikken som er brukt inkluderer leasede biler, hvorav en del kan gå i trafikk utenfor Oslo-regionen.

1.4 Historikk – arbeidet med tungtransportnett i Oslo

Bystyrets vedtak om et tungtrafikknett er ikke begrunnet eller konkretisert nærmere. Det kan derfor være nyttig å oppsummere det som er gjort på dette området tidligere i Oslo. Begrepet tungtrafikknett ble satt på dagsorden da Oslo veivesen og Oslo helseråd i 1978 nedsatte en arbeidsgruppe for regulering av lastebiltrafikken. Fokus var særlig rettet mot lastebilers bidrag til støyeksponering av boliger, ut fra de nylig lanserte retningslinjene for vegtrafikkstøy. E6-gjennomfarten på Vålerenga og i Gamlebyen og industritransporten mellom Nydalen og Oslo havn var i særlig fokus.

Med grunnlag i erfaringer fra Sverige og Storbritannia, foreslo arbeidsgruppa å innføre et todelt vegnett for tungtrafikken:

- Et påbudt vegnett på dagtid (dagnett) for biler med tillatt aksel-/boggivekt over 8/12 tonn - alle riksveier og et antall større kommunale veier skulle inngå.
- Et påbudt vegnett på natta (nattnett) for biler over 7,5 tonn tillatt totalvekt – Bare E6, E18, Østre Aker vei og Ring 3 skulle inngå.

I tillegg ble det foreslått å pålegge en generell lengdebegrensing på 12,4 meter i sentrum, motivert ut fra dimensjoneringshensyn og estetikk i trange bygater. For ikke å avskjære næringsliv og bosatte fra transporttjenester, ble det lagt opp til en liberal dispensasjonspraksis på dagtid, med generell tillatelse til å kjøre "korteste rute" mellom det definerte vegnettet og start- og målpunktet. Nattnettet skulle derimot håndheves strengere, med krav om en særlig dispensasjon for å kjøre utenfor det definerte vegnettet. Arbeidsgruppa mente at parkeringstilbudet for lastebiler burde utvikles som en del av tungtrafikknettet

Også Stortingets samferdselskomité var på denne tiden opptatt av tungtrafikken, og et eget stortingsvedtak om tungtrafikkregulering i norske byer var forventet, senest i 1981, med tilrettelegging av lovgrunnlaget. Slikt vedtak kom imidlertid ikke.

I 1982 ble det gjennomført førundersøkelser og konsekvensvurderinger i tre områder:

- E6-innfarten - Schweigaards gate og St Halvards gate i Gamlebyen
- Indre sone – bl a Toftes gate og Uelands gate-Maridalsveien på Grünerløkka
- R4 nord - Nedre Kalbakkvei og Trondheimsveien i Groruddalen

Undersøkelsene bekreftet høye belastninger, spesielt i indre by. Opp mot 450-500 lastebiler passerte per time i trange bygater, og tungandelene var oppe i 30-40 prosent midt på dagen. I Groruddalen ble det fokusert spesielt på nattlig trafikk. Som en følge av at det ikke fantes gode, alternative kjøreruter noen av stedene, ble potensialet for støymessig avlastning beregnet til høyst 25-30 prosent (antall støyutsatte boliger). Anslagene var imidlertid klart optimistiske, da de forutsatte 100 prosent respekt for reguleringen.

Forslaget om et påbudt tungtrafikknett ble inntil videre lagt til side. I januar 1984 ble det, etter initiativ fra Statens vegvesen, i stedet innført et *anbefalt tungtrafikknett* for lastebiler over 16 tonn. Dette var ment som en forsøksordning, der en kunne innhente erfaringer før en eventuelt gikk videre med påbud. Ordningen ble kunngjort gjennom annonser, artikler i fagpressen og målrettet distribusjon av kart og annet informasjonsmateriell. Lokale restriksjoner i samlevegnettet var foreslått som et supplement, men ble ikke gjennomført.

Evalueringen av ordningen med et anbefalt tungtrafikknett ga følgende konklusjoner:

- R4-innfarten (Trondheimsveien m fl): Den ønskede trafikkoverføringen til anbefalte kjøreruter var ikke oppnådd. Antall tunge biler hadde økt generelt, men ikke i Håvard Marthinsens vei, som var anbefalt kjørerute. Størst trafikkvekst var det i Nedre Kalbakkvei, som var ikke-anbefalt kjørerute, i sær etter midnatt. Asfaltbiler fra Huken verk utgjorde en betydelig andel av den nattlige tungtrafikken, men dette ble ansett å være en del av normalsituasjonen om sommeren.
- E6-innfarten (Gamlebyen): En kunne ikke spore den ønskede effekten. Både personbil- og tungtrafikken hadde økt om natta. I dagperioden var det en tendens til overføring av tungtrafikk fra St Halvards gate til Schweigaards gate, som var ikke-anbefalt kjørerute. De små lastebilene (< 7,5 tonn) utgjorde en økende andel av trafikken.
- Indre sone (Grünerløkka): Tiltaket syntes ikke å ha effekt på kjøremønsteret til de bilene som skulle påvirkes. Antallet små lastebiler var imidlertid redusert i flere av gatene, noe som ble antatt å ha sammenheng med nedleggelsen av Schous bryggeri.

I 1988 forelå et høringsutkast til forskrift for tungtrafikknett, basert på vegtrafikklovens § 7. Forslaget la opp til at Fylkesvegsjefen (i Oslo Vegdirektoratet) skulle gis myndighet til å innføre påbudte kjøreruter for lastebiler over 16 tonn, på dagtid og nattetid, tilsvarende det som tidligere var foreslått i Oslo. I brev av 2. mai 1988 gikk byrådet inn for forslaget.

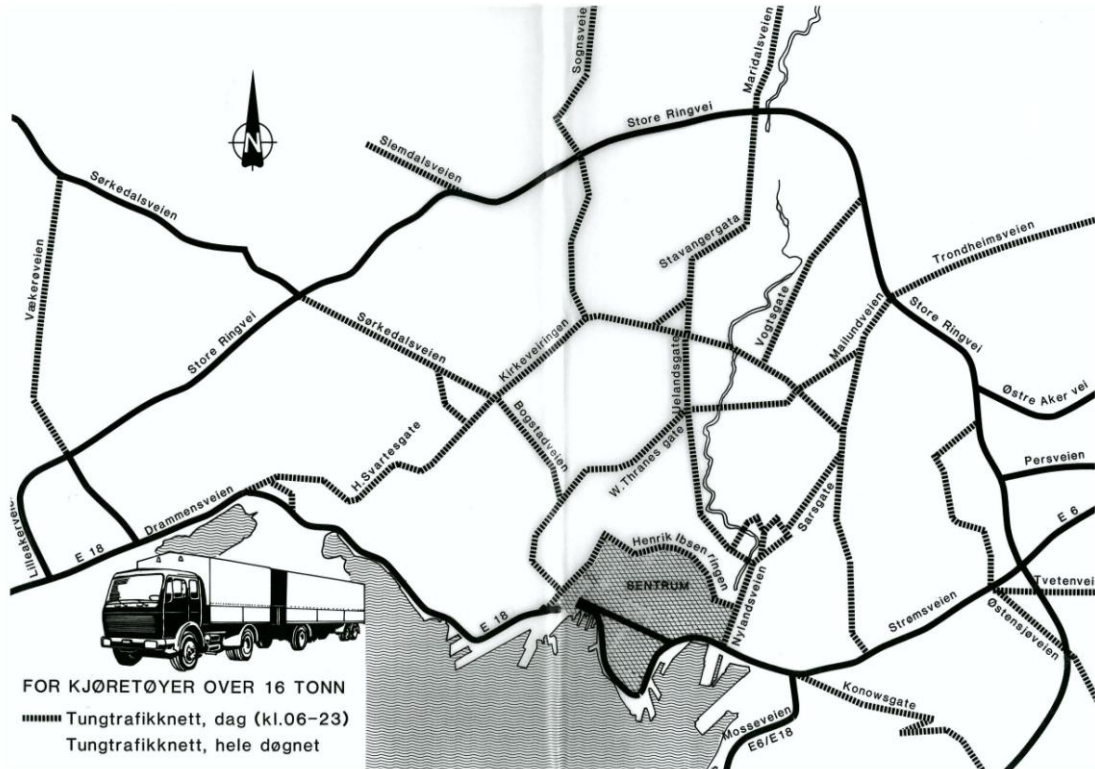
Etter det skjedde lite med hensyn til tungtrafikkreguleringene. I et brev til Oslo kommune, i forbindelse med nye runder om tungtrafikknett i Oslo, sier Samferdselsdepartementet i 1994 at de ville komme tilbake til spørsmålet om lovhjemmel, dersom lokale vegmyndighetene gir uttrykk for ønske om adgang til å etablere et særskilt tungtrafikknett. Brevet tydet på at forskriftsarbeidet ikke var videreført etter høringsrunden i 1988.

Etter initiativ fra Statens vegvesen i Oslo ble muligheten for et påbudt tungtransportnett for biler større enn 16 tonn på ny utredet i 1996. Det ble lagt vekt på å kartlegge eventuelle konsekvenser for næringslivet og nødvendig omfang av dispensasjoner. Det ble slått fast at distribusjonstransporten ville kreve dispensasjoner i stort omfang, som følge av at start- og målpunktene ligger spredt over hele byen og at en del kjøring er tidsmessig bundet til kveld og natt og tidlig morgen. Følgende varegrupper ble trukket fram:

- Matvarer fra produsent/grossist til butikker (dels tidlig morgen)
- Oljeprodukter fra Sjursøya til bensinstasjoner, bedrifter og boliger (dels natt)
- Byggevarer og masser til byggeprosjekter og vegvedlikehold (dels natt)
- Framføring av innsatsvarer og ferdigvarer til og fra produksjonsbedrifter

Det ble anslått at minst 2000 daglige lastebilturer ville måtte skje utenfor det skisserte dag-nettet. Omfanget av det nattlige dispensasjonsbehovet ble ikke kvantifisert. Det var tenkt at dispensasjoner skulle kunne gis fra gang til gang og for en periode, synliggjort med oblat på bilen. Begrep som "korteste rute" ble frarådet, fordi det utvannet kontrollmuligheten. Det ble påpekt at tiltakene ville kunne føre til en overføring fra større til mindre biler, og sånn sett gi flere lastebilturer og lengre utkjørte distanser. Motforestillingene og usikkerheten rundt dette bidro trolig til at forslaget om et påbudt tungtransportnett ikke ble fremmet.

Mer enn 30 år er gått siden forslaget om et tungtrafikknett ble lansert første gang, og mye har endret seg i Oslo. En storstilt utbygging av hovedveinettet i regionen har gått side om side med arealtransformasjon i tidligere industriområder. I sær områder i indre sone er blitt avlastet, og tidligere hovedvegnett er stedvis "bygget ned" til miljøgater. I R4-korridoren øverst i Groruddalen er imidlertid mye som det var på 1980-tallet, med stor trafikk forbi tettbygde boligområder. Arealutviklingen har også bidratt til at Groruddalen i enda sterkere grad er blitt et transport- og handelsmessig tyngdepunkt.



Figur 1-3: Utdrag fra informasjonsbrosjyre for forslag til "påbudt tungtrafikknett" i 1980. Vegnettet tilsvarende det som senere ble lansert som "anbefalt tungtrafikknett". Det framgår at E6 fulgte Strømsveien gjennom Vålerenga-Gamlebyen og at E18 fulgte Rådhusgata mot øst og havnelinjen rundt Vippetangen mot vest.



E6 Strømsveien over Galgeberg, ca 1980

2 PLANSTATUS

Grorudalssatsingen startet opp i 2001 med målsetting om å bedre miljøet i Groruddalen fram mot 2030. I den første planfasen ble det arbeidet med ulike områdeprogram, blant annet:

- Alnabru og Alfasetområdet (PBE),
- Miljøsonene Groruddalen, innsatsområde 3, Alnaelva og terminalområdet (Statsbygg)
- Samferdselsplan for Groruddalen (SVRØ og SAM)

Arbeidet innenfor planprogrammene ga innspill til det som blir kalt Helhetlig utviklingsplan for Groruddalen (HUG), vedtatt i bystyret juni 2006. Andre planer som kan nevnes i denne sammenhengen er reguleringen av Nyland Syd (utvidelse av terminalområdet), kommunedelplanen for Økern og videreføringen av planene for Økern torg (konkurransen i regi av EBY). I den første planfasen var Alnabruterminalens lokalisering uklar, og en forutsatte at den skulle revurderes i 2020, jf kommuneplanen 2004. Bystyret vedtok senere en større langsiktighet. Foreslåtte områdeprogram for Alnabru og Alfaset ble på dette grunnlaget avvist, med unntak av knutepunktutviklingen på Breivoll. Samferdselsplanen ble på sin side vedtatt som prinsipp, men uten godkjenning av forlaget til vegsystem i Alnabruområdet.

Planen for Nyland Syd innebar rekkefølgebestemmelser for en direkte atkomst til Alnabruterminalen, noe som senere viste seg å være utenfor loven det hjemlet. Dette er siden ikke blitt fulgt opp. Vegvesenet har påtatt seg å se på muligheter for en direkte atkomst, og det er rimelig at dette tas i sammenheng med planrevisjon for det øvrige vegnettet. For Jernbaneverket har det vært avgjørende å få en avklaring av terminalens atkomstsone, og det er på denne bakgrunn satt i gang et eget reguleringsarbeid for terminalområdet i regi av Statsbygg. Her inngår også forhold som gjenåpning av Alnaelva (PBE) og Alfasetveiens tilknytting til R191 Nedre Kalbakkvei (Statens vegvesen). Forlag til reguleringsplan skal legges ut til offentlig ettersyn våren 2009. Nedenfor er aktuelle planer listet opp.

Overordnede planer

- NTP 2010-2019 er nylig lagt fram. Her gis Alnabruterminalen prioritet.
- Oslo kommuneplan 2008 ble vedtatt 11. juni 2008, se illustrasjonen på neste side.
- Kommunedelplanen for Groruddalens sentrale deler ble vedtatt 11. juni 1997. Den gjelder fortsatt, men noe av innholdet er modifisert gjennom rullering av kommuneplanen og vedtak knyttet til Helhetlig utviklingsplan (HUG).
- Kommunedelplanen for Økernområdet ble vedtatt 26. mai 2004. Den legger til rette for Ring 3 i tunnel mellom Sinsen og Ulven og transformasjon av Økern torgområde, primært til boliger. De østre delene av Økern beholdes som næringsområde, med transformasjon fra lager/industri til kontor langs Østre Aker vei og Grorudbanen.

Reguleringsplaner mv

- Alnabru terminalområde - reguleringsplan lagt ut til offentlig ettersyn 26. mars 2009 i fire alternativer. Her inngår atkomstveger og interne vegforbindelser.
- Riksvei 4 gjennom Groruddalen. Planprogram ventes fastsatt i 2009, med oppfølgende arbeid med konsekvensutredning og reguleringsplaner i årene som følger. Et hovedelement i planen er en den nye Fossumdiagonalen, en tverrforbindelse i tunnel mellom

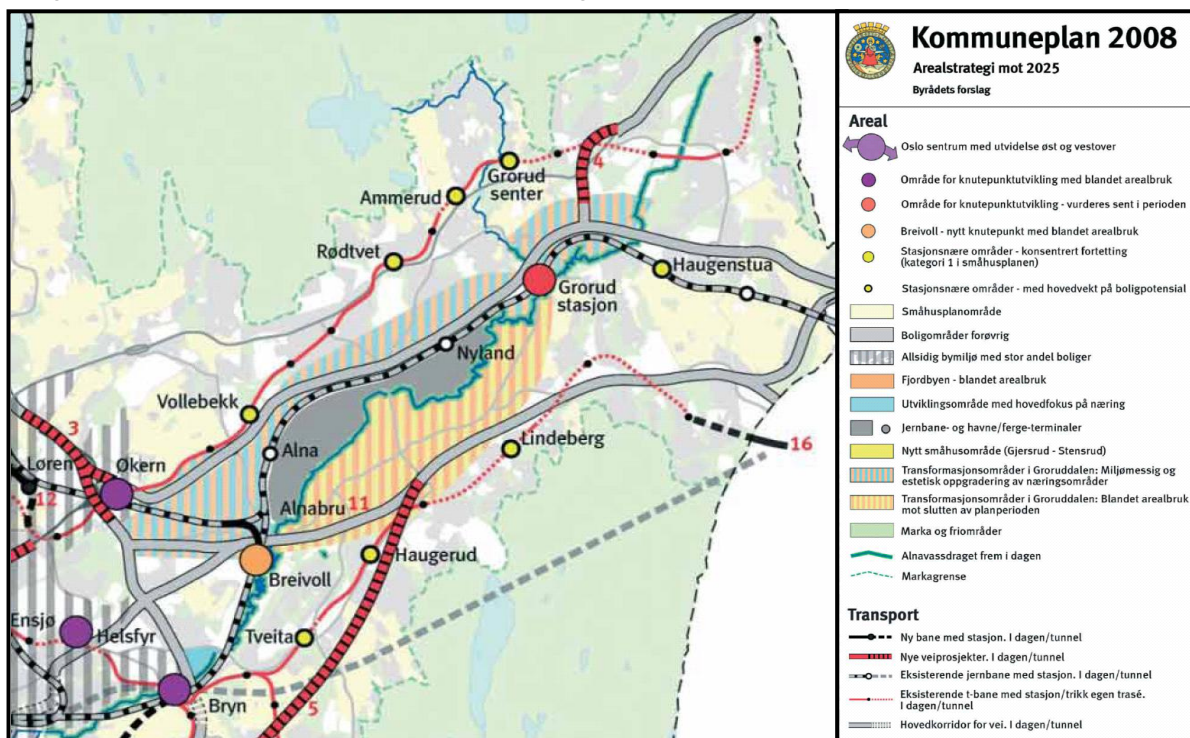
Trondheimsveien og Østre Aker vei, dessuten opprusting av Østre Aker vei. Planen legger til rette for en nedklassifisering av Trondheimsveien.

- Forslag til planprogram for utvidelse av Huken pukkverk innebærer en miljøtunnel som ny atkomst. Planarbeidet er foreløpig satt i bero.
- Reguleringsplan for Postens terminal på Robsrud ble vedtatt 08. februar 2006 i Lørenskog kommune og stadfestet av MD 24. oktober 2006.
- Økern senter – planprogrammet ble fastsatt i 2008, og det arbeides for tiden med forslag til reguleringsplan.
- Utvidelse av IKEAs varehus på Furuset, reguleringsforslaget er til politisk behandling.
- Opprusting av R191 Nedre Kalbakkvei mellom Strømsveien og Alfasetveien (terminal-atomsten). Byggeklart prosjekt, vegvesenet avventer stadfesting av reguleringsplan.

Andre tiltak²

- Støyskjerming og miljøgatetiltak i øvre del av Brobekkveien og Nedre Kalbakkvei (2008-2009)
- Miljøgatetiltak i Refstadveien, Statsråd Mathiesens vei, Erich Mogensøns vei, Veitvetveien og Grorudveien (2009-2010)
- Støyskjerming langs Østre Aker vei og Trondheimsveien (ikke tidfestet)
- Vinterfartsgrense 60 km/t i Trondheimsveien innført fra vinteren 2007/08
- Planlegging og anlegg av nye gang- og sykkelveier, turveier, fortau mv, bl a Østre Aker vei, Tvetenveien, Ole Deviks vei, Brobekkveien og Refstadveien (pågått).
- Bedre kollektivtilbud, framkommelighetstiltak, oppgradering av stasjoner mv (pågått)

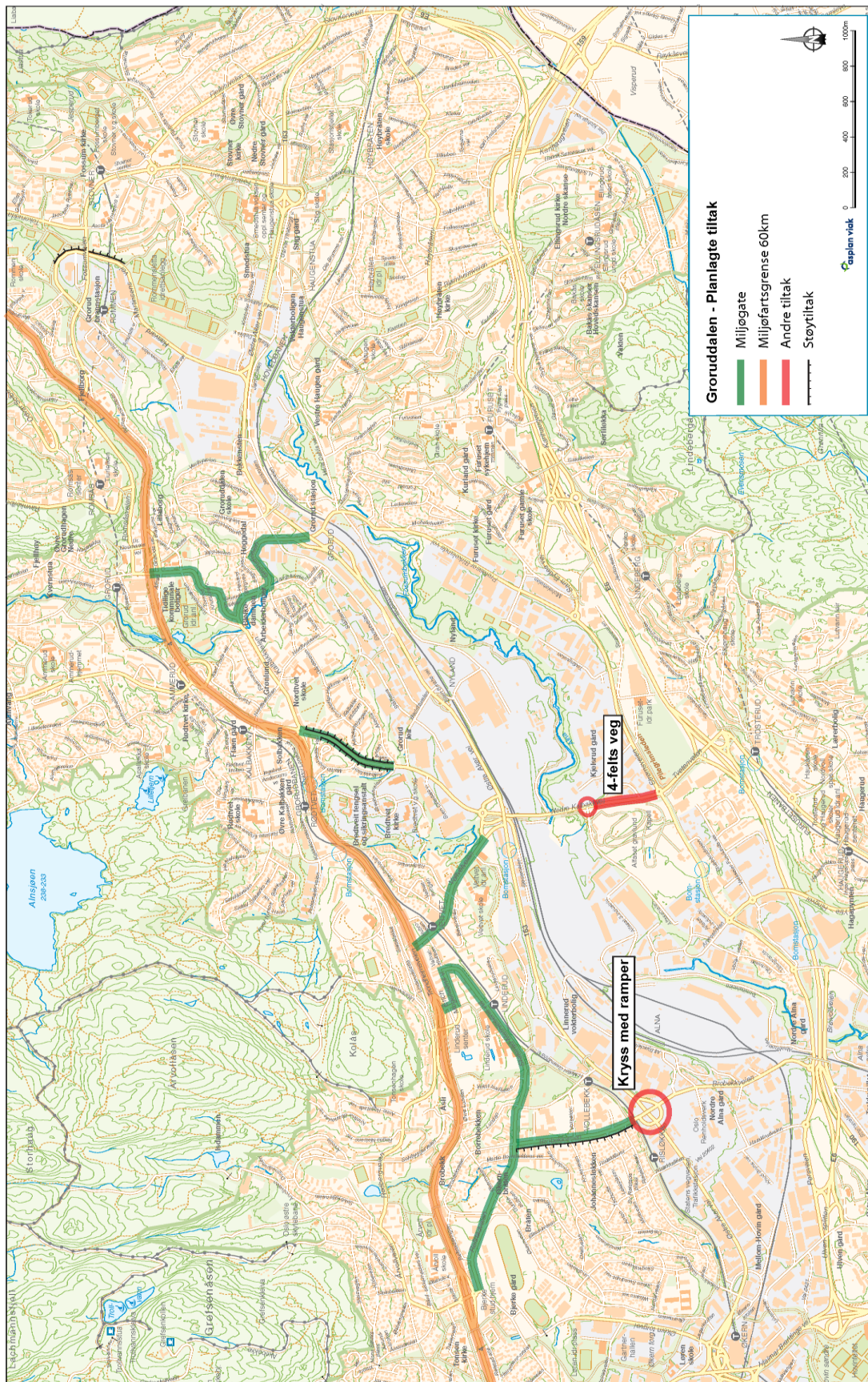
Figur 2-1: Kommuneplan 2008 – arealstrategi for Groruddalen fram mot 2025



Kommuneplan 2008, arealstrategi mot 2025, utsnitt for Groruddalen.

² Miljøvennlig transport i Groruddalen - Handlingsprogram 2007-2009, Oslo kommune, Miljøverndepartementet, Samferdselsdepartementet – januar 2007

Figur 2-2: Planlagte tiltak (dels satt i gang eller gjennomført)





*Trondheimsveien ved
Bjerke-Refstad (2003)*



Refstadveien (2003)

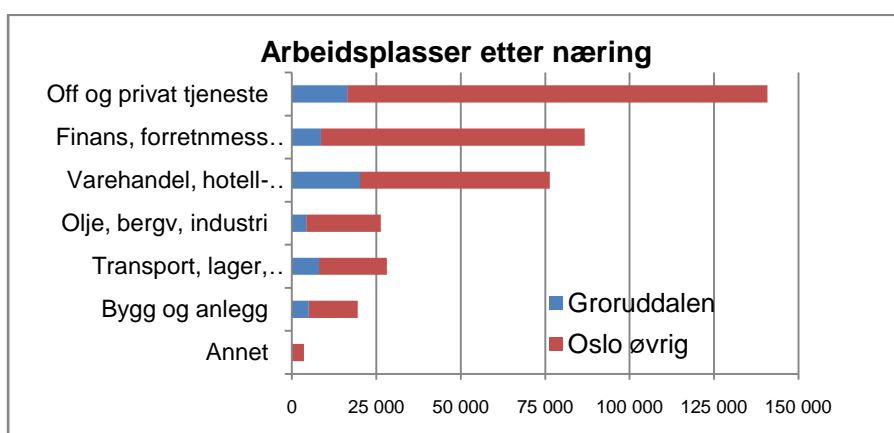


*Østre Aker vei sett fra
Brobekkveien (2008).
Utsikt mot Linderud-Veitvet,
med Romsås i bakgrunnen.*

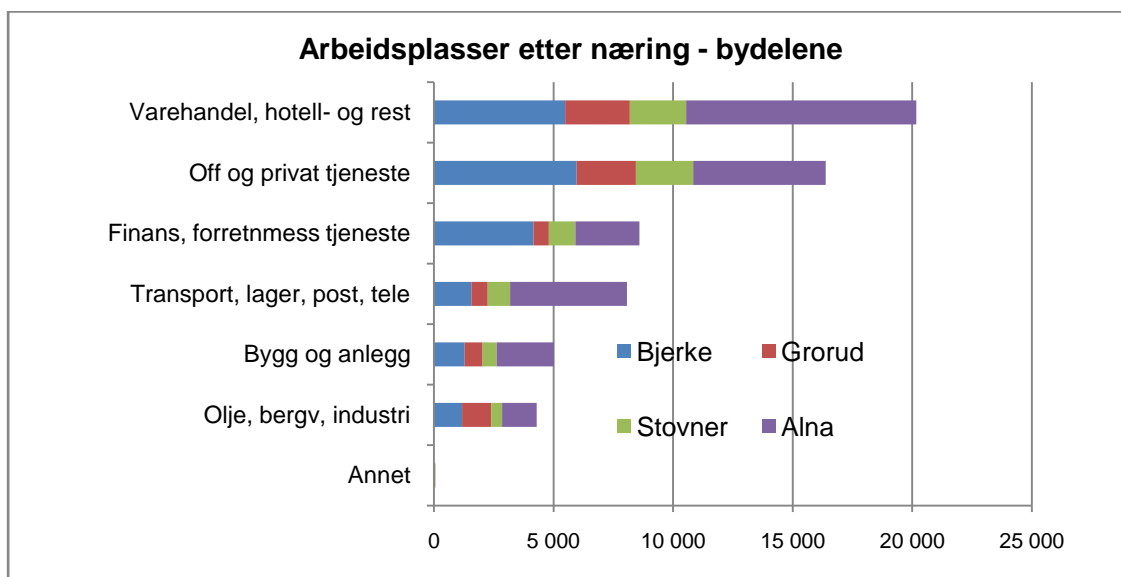
3 GRORUDDALEN – AREALBRUK, VEGNETT OG TRAFIKK

3.1 Arealbruk og transport

I bydelene Bjerke, Alna, Grorud og Stovner bor det 126.000 mennesker (2007) og det er 63.000 arbeidsplasser (2005). Sju av ti arbeidsplasser er lokalisert til bydelene Alna og Bjerke. Mange arbeidsplasser er knyttet til transportintensive bransjer. Hver tredje Oslo-arbeidsplass innen transport/lager ligger i Groruddalen og hver fjerde innen varehandel og bygg/ anlegg. Mens boligene i hovedsak er lokalisert i dalsidene, nær T-banelinjene 2 og 5, ligger tyngden av næringsarealene i dalbunnen. Kollektivdekningen i dalbunnen er dårligere enn i dalsidene, og bilbruken er høy. Dagens arealplaner legger forutsetningene for morgendagens situasjon, på godt og vondt, og en kan forvente et høyere konfliktnivå framover som følge av et økt innslag av boliger i dalbunnen.



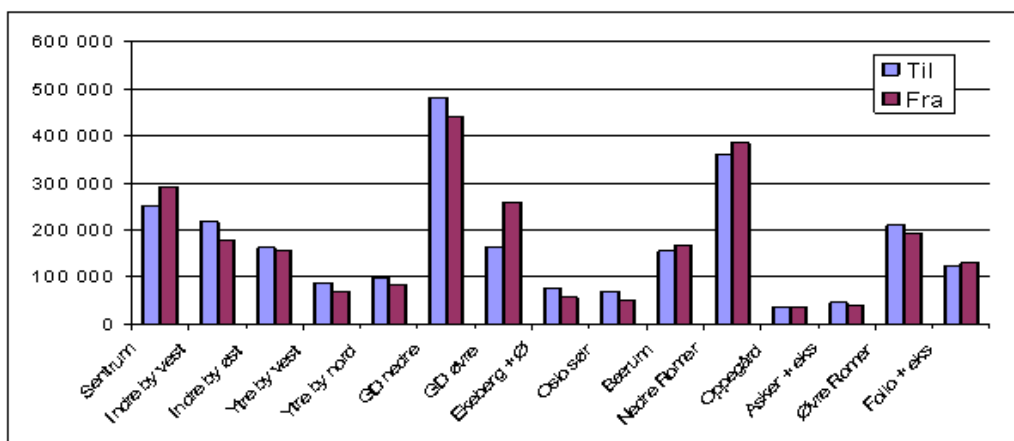
Figur 3-1: Arbeidsplasser i Groruddalen og det øvrige Oslo – fordelt etter næring (tall fra SSB)



Figur 3-2: Arbeidsplasser i bydelene - fordelt etter næring (tall fra SSB).

Modellberegninger fra 2003 anslår at det daglig utføres rundt 700.000 personturer i og gjennom Groruddalen. Hele åtte av ti turer er knyttet til dalen, mens resterende turer er gjennomfart ³.

Vare- og distribusjonstrafikken i Oslo og Akershus er anslått til 120.000-140.000 daglige turer, noe som utgjør 12-14 prosent av det totale antallet bilturer.⁴ Det er anslått at antallet godsturer i Oslo utgjør 13 prosent av godsturene på landsbasis. Groruddalen og Nedre Romerike peker seg ut som transportskapende storsoner i regionen, jf figuren under.



Figur 3-3: Godstransport mellom storsoner i regionen – kg gods per dag (fra NTP-arbeidet)

80 prosent av transportene til og fra regionen skjer på lastebil.⁵ Seks av ti lastebilturer har start- eller endepunkt i Oslo. Tunge transportrelasjoner går mellom Groruddalen og de sentrale delene av byen, inklusive Oslo havn. De viktigste vareslagene som fraktes på bil er matvarer, "andre konsumvarer" og byggevarer. Varetransporten er retningssskjev, med en overvekt av inngående gods til Osloregionen, for en stor del generert av innbyggernes eget forbruk. Følgende anslag er gjort for godsturer i Oslo (TØI ⁶, 2002).

- Til og fra Oslo: 8,4 mill turer per år eller ca 30.000 per virkedag (55 prosent)
- Innenfor Oslo: 6,9 mill turer per år eller ca 25.000 per virkedag (45 prosent)

Jernbaneterminalen på Alnabru er det nasjonale knutepunktet for innenlands godstransport. Rundt terminalen ligger et par store samlastere og Postens pakketerminal. For øvrig er et stort antall aktører innen transport, engroshandel og produksjon lokalisert i dalbunnen mellom Ulven og Furuset. Samlet utgjør de en næringsklynge av logistikkbaserte virksomheter. De store varehusene, med SmartClub, Alna senter og IKEA i spissen, skaper betydelig varetransport og ikke minst bilbaserte handlereiser i stor skala. Flere transport-skapende bedrifter har etablert seg i nabokommunene, til dels rett utenfor bygrensa i nord, som Ringnes, Coca Cola, ICA sentrallager, Bring Logistics og Postens brevsenter (2009). Kartfigurene i vedlegg 2 illustrerer lokaliseringen innenfor ulike næringsgrupper.

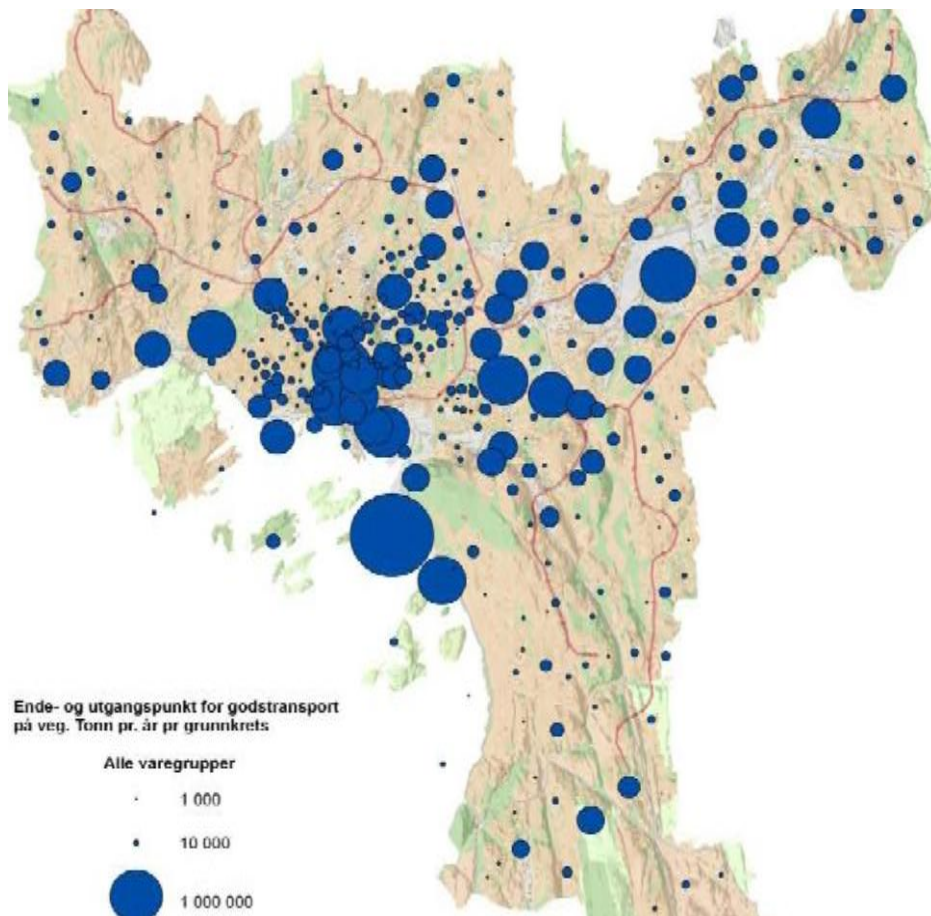
³ Strategisk trafikkmodell for Oslo, Fredrik/Emma, gjengitt i Samferdselsplan for Groruddalen, 2003

⁴ Scandiaconsult/Statens vegvesen/Oslo kommune, okt 2001

⁵ Utfordringer innen godstransport i Oslo og Akershus. NTP 2006-2015. TØI-notat 405/2002

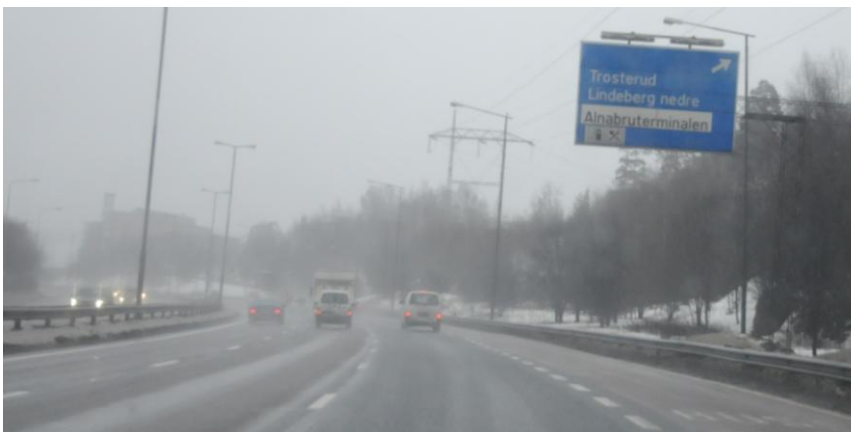
⁶ Eidhammer og Jean-Hansen: Godstransport og logistikk i byer, TØI-rapport 948/2008

Kartfiguren under illustrerer skjematisk godsdistribusjonen fordelt på start- og målpunkt i Oslo. Det framgår at Oslo sentrum, havna og Groruddalen danner tyngdepunkter.



Figur 3-4: "Start- og målpunkt" for godstransport – tonn/år/grunnkrets (kilde: Civitas⁷)

Figur 3-5 på neste side gir en skjematisk illustrasjon av vegruter mot Alnabruterminalen. E6 og E18 danner hovedruter for godstrafikken mot Alnabru. Til sammenlikning er trafikken via riksveg 4 over Gjelleråsen forholdsvis liten. Figur 3-6 viser skjematisk det lokale nedslagsfeltet for transporter knyttet til terminalen, basert på en beregnet parameter "godstetthet". Basis for kartene er postadresser.



E6 ved Lindeberg (2008)

⁷ Rolf Lea: Varestrømsanalyse. Civitas 2008

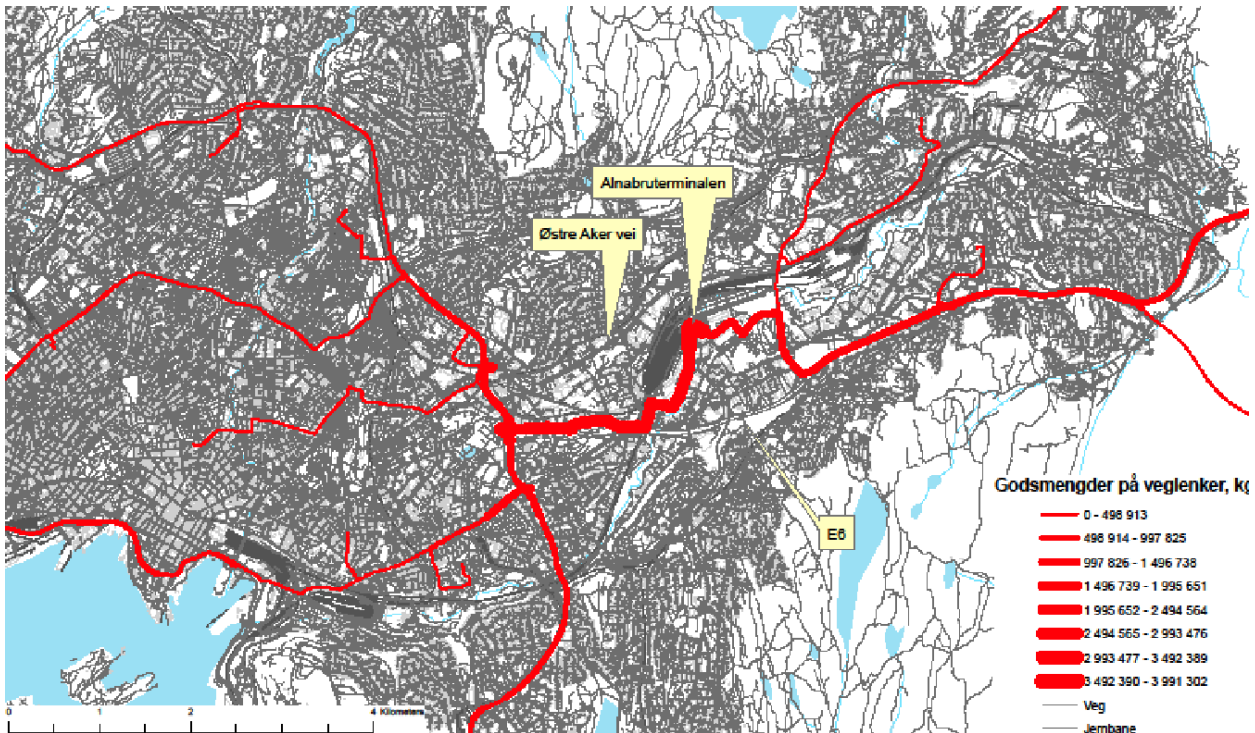


Fig 3-5: Skjematisk rutevalg for godstransport til og fra Alnabruterminalen (Askildsen, 2008)⁸

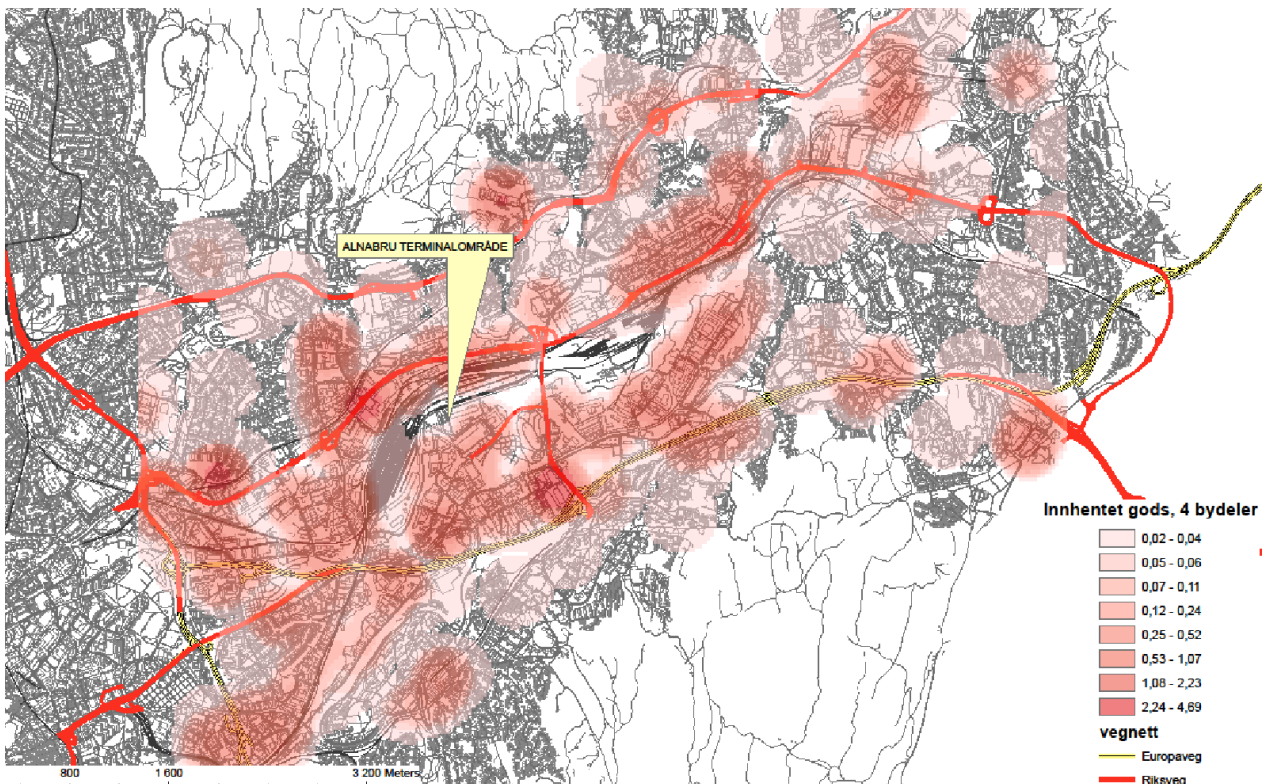
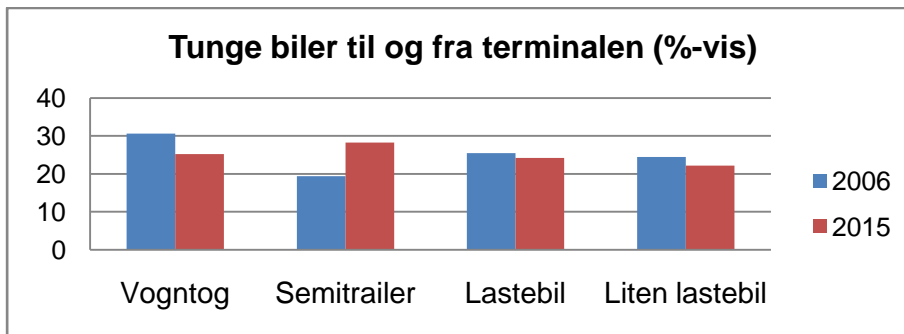


Fig 3-6: "Godstetthet" – skjematisk framstilling av innhentede godsmengder fra fire bydeler i Groruddalen til Alnabruterminalen (Askildsen, 2008)

⁸ Thorkel C Askildsen: Alnabruterminalens regionale influensområde – en analyse av forsendelsesdata. TØI-rapport 1006/2009

Biltransport inngår i alle transportkjeder der det fraktes stykk gods. Bilens styrke ligger i fleksibilitet i tid og rom, med tilgjengelighet fra dør til dør. Jernbanens styrke er på den andre siden en overlegen transportkapasitet kombinert med høy hastighet over lange avstander. Omlastingen på terminalene er den kritiske faktoren i den intermodale transporten. Omlastingen bidrar til å trekke den samlede framføringshastigheten ned og medfører dessuten økt usikkerhet mht punktlighet. Grensesnittet for bruk av tog ved stykk godsfrakt er i dag rundt 300 km. Det betyr at togfrakt er mest attraktivt ved transporter til og fra utlandet, mellom landsdelene og mellom de større byene. På frakter mellom hovedstaden og Bergen, Trondheim og Stavanger har jernbanens markedsandeler på nivå med eller godt over vegtransporten⁹. På frakter mellom Sør- og Nord-Norge er jernbanen den dominerende aktøren (bruker dels svensk linjenett). Med videre effektivisering av terminal-håndteringen er markedsutsiktene gode for intermodal jernbanefrakt fram mot 2040.

En utspørring blant aktørene på terminalområdet gir en oversikt over biltyperne som er i bruk, jf figuren under. Ca halvparten av bilene ved terminalen er vogntog eller semitrailer, og det er forventet at andelen vil øke framover.



Figur 3-7: Kjøretøytyper til og fra Alnabruterminalen (Norconsult/Statsbygg 2006)¹⁰

Et flertall av turene innenfor varetransporten går med innleide biler, noe som er fordelaktig mht kapasitetsutnyttningen. Tomkjøringsandelen er beregnet til en tredel. For brukerne (kundene) er imidlertid tidseffektivitet langt høyere verdsatt enn plassutnyttningen i bilene.

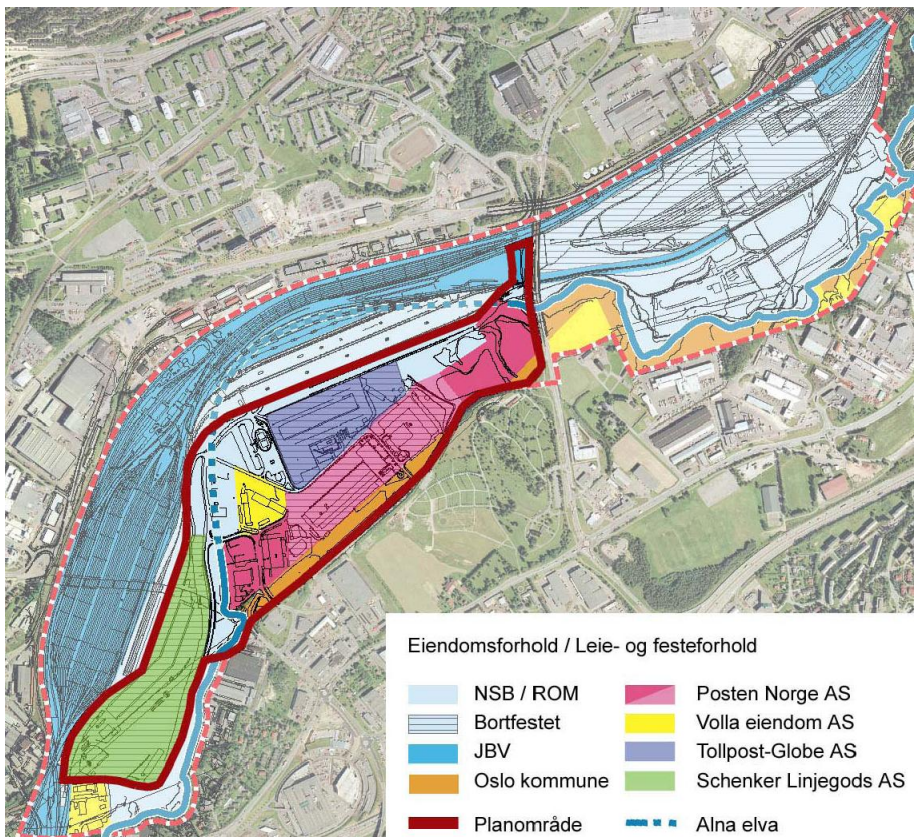


⁹ Nasjonal Transportplan, grunnlagsdokument. Referanser til TØI, 1949/2007 og TØI 907/2007

¹⁰ Alnabru godsterminal – trafikkanalyse internvegssystem, Norconsult/Statsbygg, 2006



Alnabruområdet sett fra Tveita (2003). Helt i forgrunnen E6, midt i bildet terminalområdet og i bakgrunnen Årvoll, Tonsenhagen og Rødvet



Figur 3-8: Alnabru terminalområde (Norconsult/Statsbygg 2006)

Som del av den bestilte utredningen om tungtransport i Groruddalen er det gjennomført en egen spørreundersøkelse blant 25 bedrifter innen engros, produksjon og spedisjon (samlastere), alle lokalisert i Groruddalen. Her gjengis noen hovedpunkter. Det vises til en mer utførlig dokumentasjon er i vedlegg 1.

Hos engros- og produksjonsbedriftene varierer besøksfrekvensen på en vanlig virkedag fra under 10 til opp mot 80. Speditørene hadde langt større trafikk enn de øvrige bedriftene, men også blant dem var det stor spennvidde; fra ca 100 til over 1500 bilbesøk per dag (ikke vist under). De bemerkes at bare tre spedisjonsbedrifter svarte på undersøkelsen.

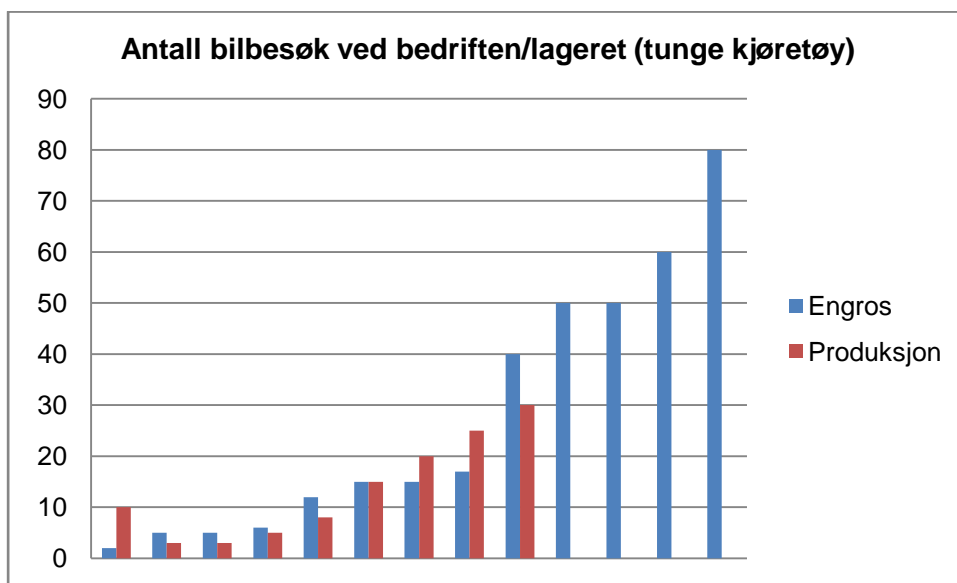


Fig 3-9: Bilbesøk per dag ved bedriftene (frekvens av lastebiler inn til bedriften)

Inngående transporter til engrosbedriftene skjer for en stor del av på vogntog eller semi-trailer (nær 60 prosent). Ser en på den enkelte bedrift, er det betydelige variasjoner, fra 20 til 90 prosent. Tre av bedriftene har et betydelig innslag av mindre biler inntil 7,5 tonn (40-60 prosent). Det synes som om transporter ut fra bedriften går på noe mindre biler enn transporter inn. Produksjonsbedriftene bruker gjennomgående noe mindre biler, og små lastebiler utgjør ca 40 prosent. Det er imidlertid variasjoner også her, som en følge av ulike bransjer, vareslag og markedsområder. Samlasterne bruker gjennomgående store biler, og en av bedriftene oppgir at alle turer går på vogntog/semitrailer.

Tabell 3-1: Godsturer til og fra bedriftene fordelt på biltyper – gjennomsnitt (%)

	Varebil /liten lastebil < 7,5 t	Lastebil 7,5-16 t	Stor lastebil >16 t	Vogntog semitrailer	
Engros, inn	17	14	11	58	N=13
Engros, ut	20	24	20	36	
Produksjon, inn	39	21	21	19	N=9
Produksjon, ut	57	14	9	19	
Spedisjon, inn	8	17	8	67	N=3
Spedisjon, ut	10	16	8	63	

Vekt oppgitt = tillatt totalvekt i tonn

Engrosbedriftene får en stor del av sine billeveranser fra utlandet, ved enkelte opp til 70-90 prosent. For utgående transporter er bildet et annet. Mens Oslo er klart viktigste reisemål med hver tredje tur, går vel en firedel til områder utenfor Østlandet. Produksjonsbedriftene synes i større grad å operere regionalt, med to av tre utgående transporter til Oslo og Akershus. Til sammenlikning har samlasterne en forholdsvis stor andel turer til regioner utenfor Østlandet.

Tabell 3-2: Godsturer etter lokalisering av start- og målpunkt – gjennomsnitt (%)

	Oslo	Akershus	Østlandet for øvrig	Norge for øvrig	Utlandet
Engros, inn	11	3	8	19	58
Engros, ut	32	10	15	26	17
Produksjon, inn	31	22	21	12	14
Produksjon, ut	48	19	13	18	2
Spedisjon, inn	30	13	18	28	13
Spedisjon, ut	20	10	17,5	40	12,5

Mens engros- og spedisjonsbedriftene har en forholdsvis stor andel av trafikken tidlig morgen før rushet, har produksjonsbedriftene en større aktivitet om ettermiddagen. Trafikken i rushet er forholdsvis liten. Samlasterne skiller seg ut med større aktivitet kveld og natt. Det er vanlig med innleie av biler/sjåfører gjennom faste oppdrag. En betydelig andel av turene til og fra engrosbedriftene, dels også produksjonsbedriftene, blir organisert eksternt. Samlasterne, dels også produksjonsbedriftene, har også et innslag av egne biler/sjåfører.

De fleste bedriftene oppgir at de kan tilby toalett til sjåførene, mens bare halvparten har kantine eller dusj. Hos engrosbedriftene oppgir tre av fire at de har pauserom. Bare en av ti engrosbedrifter oppgir at de kan tilby plass for pålagt døgnhvil. Samlasterne, som i større grad opererer med egen bilpark, kan tilby toalett, kantine og pauserom, ett firma også dusj. Ingen av bedriftene kan tilby sengeplass.

En av tre engrosbedrifter oppgir at de har planer for å bedre parkerings- og/eller service-tilbudet. Blant produksjonsbedriftene oppgir enkelte at de har muligheter, mens bare få har planer. Speditørene oppgir at de verken har mulighet eller planer for utvidelser. Bedriftene er lite tilfreds med dagens tilbud av hvileplasser for lastebiler langs vegnettet, og minst tilfreds er engrosbedriftene og samlasterne. Engrosbedriftene ønsker hvileplasser langs hoved-vegnettet i Oslo og nabokommunene, med Groruddalen og Oslo havn som førstevalg. Ved produksjonsbedriftene ønskes tilbud langs innfartsveiene, især E18 sør / vest og E6 nord. Samlasterne ønsker primært plasser i Groruddalen eller Lørenskog.

Vegvisningsskilt og GPS oppgis å være de viktigste hjelpemidlene for å finne fram, men også kartbok og radio nevnes.

3.2 Vegnett og trafikk

Nordøstkorridoren gjennom Groruddalen framstår som den mest kapasitetssterke av transportkorridorene i Osloregionen, både for gods- og persontransport. Den betjenes av tre langsgående riksveger, to dobbelsporete jernbanelinjer og to T-banelinjer.

Største timetrafikk går i dag opp mot 8.000-9.000 biler på E6 og 4.000 biler på Østre Aker vei. Kommunale samleveger som Strømsveien og Smalvollveien har timetrafikk opp mot 2.000 biler.

3.2.1 Riksvegene

E6 Djupdalsveien er stamveg med en overordnet nasjonal trafikkfunksjon. Gjennom Groruddalen har den 6-8 kjørefelt inklusive kollektivfelt på viktige strekninger. Døgntrafikken ved Furuset er ca 90.000 biler (ukedøgn uke 37-2007). Trafikkveksten har vært 50 prosent siden 1991. Regionale busslinjer følger i stor grad E6. E6 er formelt knyttet til Ring 3 ved Haslesplitten, mens R190 Strømsveien knytter forbindelsen til sentrum og E18 via Ekeberg tunnelen. Ved fylkesgrensa i nord har E6 avgrening til R159 Strømsveien, som går i fire felt gjennom Lørenskog i retning Lillestrøm.

R4 Trondheimsveien var den opprinnelige innfartsvegen fra nord over Gjelleråsen. Den betjener tunge boligområder fra Romsås og Stovner til Sinsen og har en regional funksjon som forbindelse mot Hadeland og Gjøvik. Det er tett boligbebyggelse på flere delstrekninger langs veien. På det meste av strekningen har den fire gjennomgående kjørefelt, strekningsvis også kollektivfelt. Døgntrafikken er 29.000 kjt ved Ammerud, tiltagende til 46.000 mot Sinsenkrysset (ukedøgn uke 37-2007). Trafikkveksten de siste årene har vært moderat. Lokale og regionale busslinjer følger vegen. Fra 2003 er Trondheimsveien klassifisert som stamveg. De siste to vintrene har det vært nedsatt fartsgrense, med 60 km/t mot ellers 80 km/t.

R163 Østre Aker vei har karakter av samleveg for næringsarealene i dalbunnen. Samtidig er den et kapasitetsmessig supplement til både Trondheimsveien og E6. Døgntrafikken er 33.500 kjt ved Grorud stasjon, økende til 37.000 ved Risløkka (ukedøgn uke 37-2007). Trafikkveksten har vært moderat de siste årene. Det er fire kjørefelt på hele strekningen. R163 er knyttet til E6 ved bygrensa og til Ring 3 ved Økern. Vegstandarden er stedvis lav.

Riksvei 191, Tvetenveien og Nedre Kalbakkvei danner den viktigste tverrforbindelsen mellom E6 og Østre Aker vei. Den betjener trafikken til og fra Alnabruterminalen, via Alfasetveien. Døgntrafikken er 22.000 kjt ved Alfaset (virkedøgn uke 35-36-2007). Tvetenveien har fire felt og Nedre Kalbakkvei to. I løpet av 2009 vil også strekningen fra Strømsveien til Alfasetveien (terminalkrysset) bli utvidet til fire kjørefelt, med det vil bli anlagt en rundkjøring i krysset.

3.2.2 Kommunale samleveger

Mange av de kommunale vegene supplerer hovedvegene, som en funksjonell del av det som i dag er tungtransportnettet i Groruddalen. I mangel på en egnet tverrveg mellom R4 Trondheimsveien og næringsområdene i dalbunnen, har flere av veiene i vestre dalside innslag av tung gjennomfartstrafikk. Den viktigste av disse er Nedre Kalbakkvei mellom Østre Aker og Trondheimsveien. I øvre del mot Kalbakken er det tett boligbebyggelse på begge sider av vegen, mens det lenger ned er trafikkskapende næringsvirksomhet. Både trafikkvolumet og tungandelen er høy.

Strømsveien er det historiske veisporet i dalbunnen og en viktig samlevei for næringstrafikk og besøkende kunder til varehusene. I forlengelsen av Strømsveien danner Sam Eydes vei en tilknytting opp til E6 ved Furuset, og tilsvarende knytter Persveien forbindelsen ned mot E6 ved Ulven. Trafikkveksten over bomstasjonen ved Alfaset har vært sterk, med hele 34 prosent siden 1991, noe som har sammenheng med ekspansjonen i detaljhandelen, ikke minst varehusene Alna senter, SmartClub og IKEA. Antall boliger med adresse til Strømsveien er forholdsvis lite. Flere busslinjer følger Strømsveien, og det er anlagt bussfelt på delstrekninger mellom Alna senter og Furuset.



Strømsveien ved Alfaset (2008)

Veitvetveien danner en tverrforbindelse mellom Østre Aker vei og Trondheimsveien. Som gjennomfartsåre kan den være attraktiv for trafikk fra Trondheimsveien sørvest og ned mot dalbunnen. På det meste av strekningen er det stor boligtetthet. Det er innført 40 km/t fartsgrense og fartsreduserende tiltak.

Professor Birkelands vei ligger i forlengelsen av Strømsveien mot nord. Den knytter forbindelsen opp mot Østre Aker vei og Grorud stasjon via Micheletveien og nedre del av Grorudveien. I Professor Birkelands vei er det den tyngre næringsvirksomhet, men nærmere stasjonen er det boliger langs veien. Veien er her svingete og kupert.

Grorudveien fortsetter over Østre Aker vei, opp mot Kalbakkveien og videre mot Trondheimsveien ved Grorud senter. Nærmest Østre Aker vei er det næringsarealer, men nordover fra Stanseveien er det mange boliger. På denne strekningen er Grorudveien bratt og svingete.

Karihaugveien går parallelt E6 mellom Furuset og Lørenskog. Den betjener både næringsområder og store boligområder, som Høybråten, Gran, Ellingsrud og Furuset, dessuten Furuset senter. Veien fungerer i noen grad som gjennomfartsåre over bygrensa, parallelt E6.

Fossumveien betjener tunge boligområder nordøst i Groruddalen, som Rommen og Stovner, inklusive Stovner senter. Industriveien Håvard Martinsens vei, knytter forbindelsen fra Fossumveien og ned på Østre Aker vei.

Brobekkveien danner en tverrforbindelse i mellom Persveien-Strømsveien og Østre Aker vei. Arealbruken er preget av tyngre næringsvirksomhet og kontorbedrifter. Gjenbruksstasjonen på Haraldrud er av stor betydning for trafikkavviklingen i området rundt. Andelen tunge biler er forholdsvis høy. I forlengelsen nord for Østre Aker vei går Brobekkveien gjennom et område med blandet arealbruk, bolig og næring, opp mot

boligveien Refstadveien som knytter forbindelsen opp til Trondheimsveien ved Årvoll/Bjerke.

Statsråd Mathiesens vei og Erich Mogensøns vei knytter forbindelsen fra krysset ved Brobekkveien forbi Linderud senter til Trondheimsveien. Arealbruken er i hovedsak boliger, med innslag av skole og handel.

Smalvollveien og Breivollveien betjener næringsområder sør for E6. Manglende E6-tilslutning gjør at trafikken herfra finner veien nordover via Strømsveien.

Starveien er i sør knyttet til hovedvegnettet, som del av rampesystemet mellom E6 og Lørenskogveien. Nordover fra kryssområdet er Starveien en ren boligvei, med nedsatt fartsgrense og fartsreducerende tiltak (ca 1500 biler per virkedøgn).

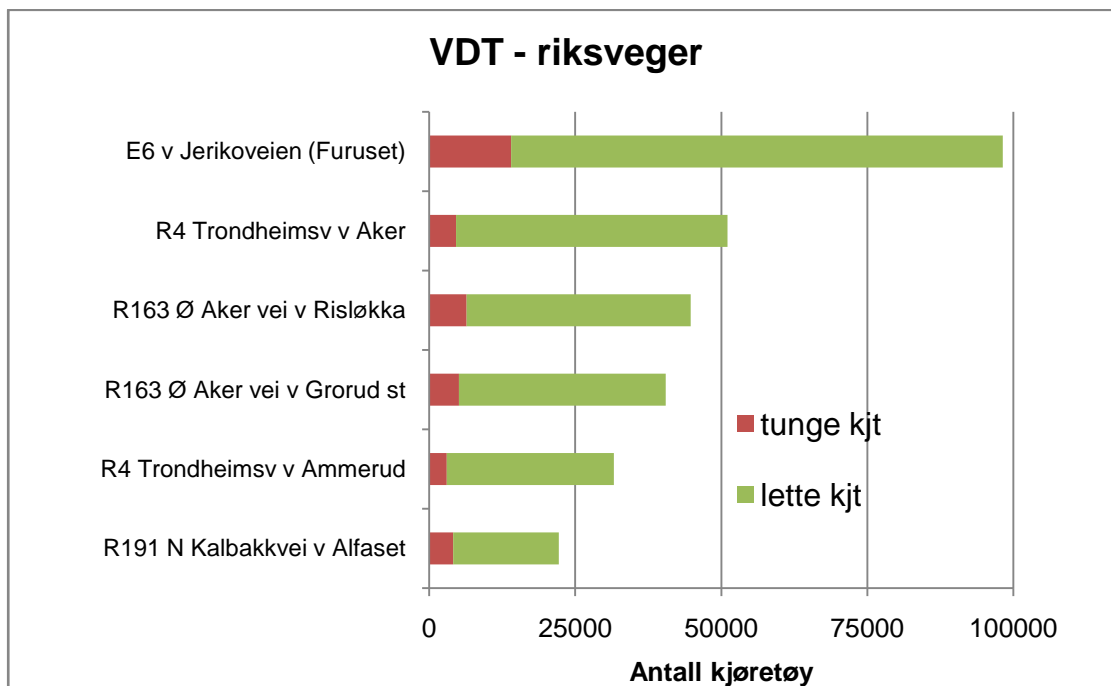
3.2.3 Trafikk på veinettet - tungtrafikkandeler

Våren 2008 ble det innhentet nye trafikk tall fra fastpunkter (tellesløyfer) i det kommunale vegnettet. Her inngår registrering av bilenes lengde, slik at tungandelene kan bestemmes. Lengdegrensen for tunge biler er satt til 5,5 meter. Tilsvarende telleresultater er mottatt fra Statens vegvesens fastpunkter på riksvegnettet (2007-tellinger). Ut over dette er det innhentet supplerende trafikk tall fra mobile telleapparater (radar) i samleveinettet, stedvis supplert med manuelle korttidstel-linger på dagtid for anslag av tungandeler. Det gir samlet sett en rimelig god oversikt over fordelingen av tungtrafikk i vegnettet. Tungandelene som framkommer inkluderer busser.

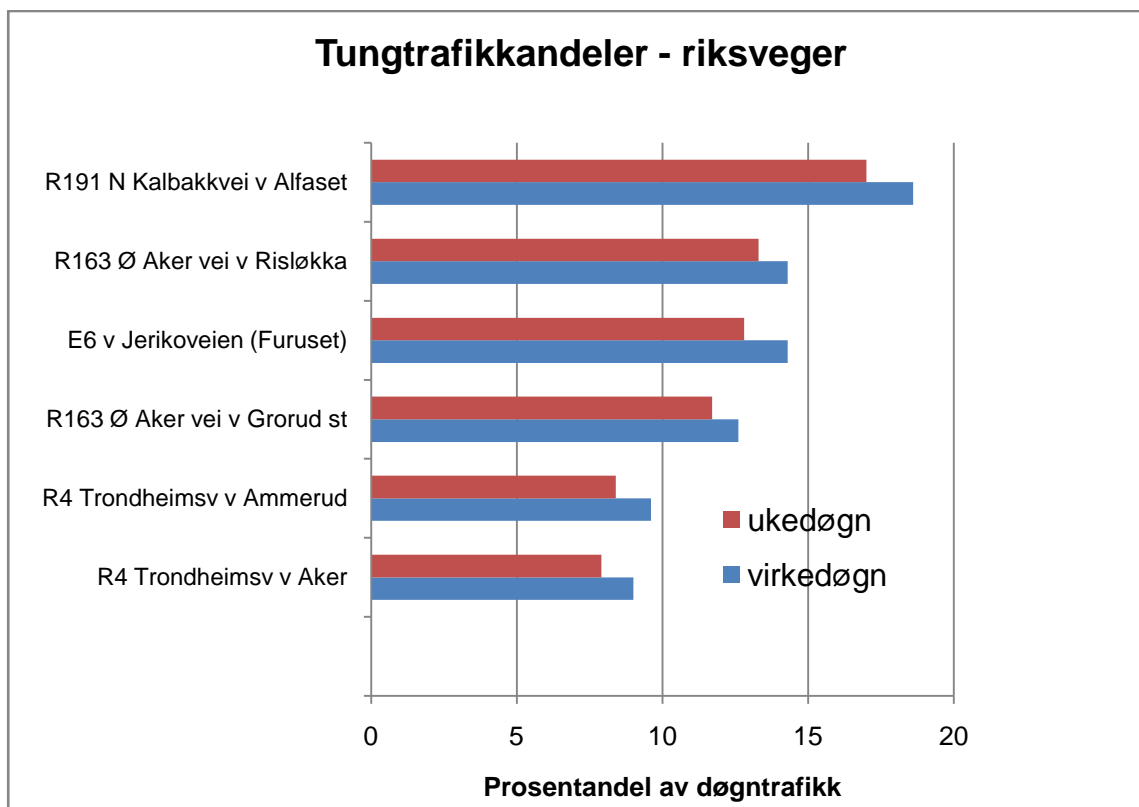
Tungandelen varierer mye fra sted til sted, fra 4-5 prosent opp mot 15-18 prosent av ukedøgnstrafikken. På virkedøgnbasis ligger andelene typisk 1-2 prosent høyere. Biler over 7,5 meter (ca 8 tonn) utgjør tilsvarende 6-14 prosent på ukedøgnbasis, mens vogntog/semitrailer står for typisk 3-6 prosent. Om natta er de stedlige variasjonene store, med tungandeler noen steder over døgnverdiene. Resultatene er illustrert i tabell 3-3 og figurene på de neste sidene, dessuten på kartfigurene i vedlegg 3.



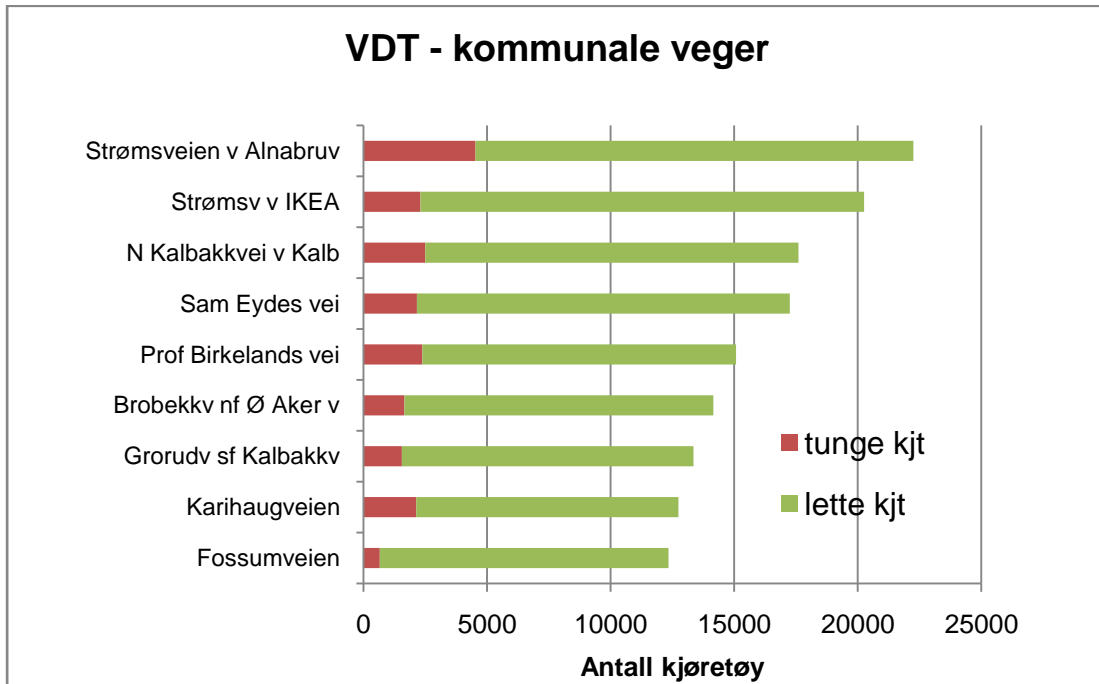
E6 ved Furuset (2008).



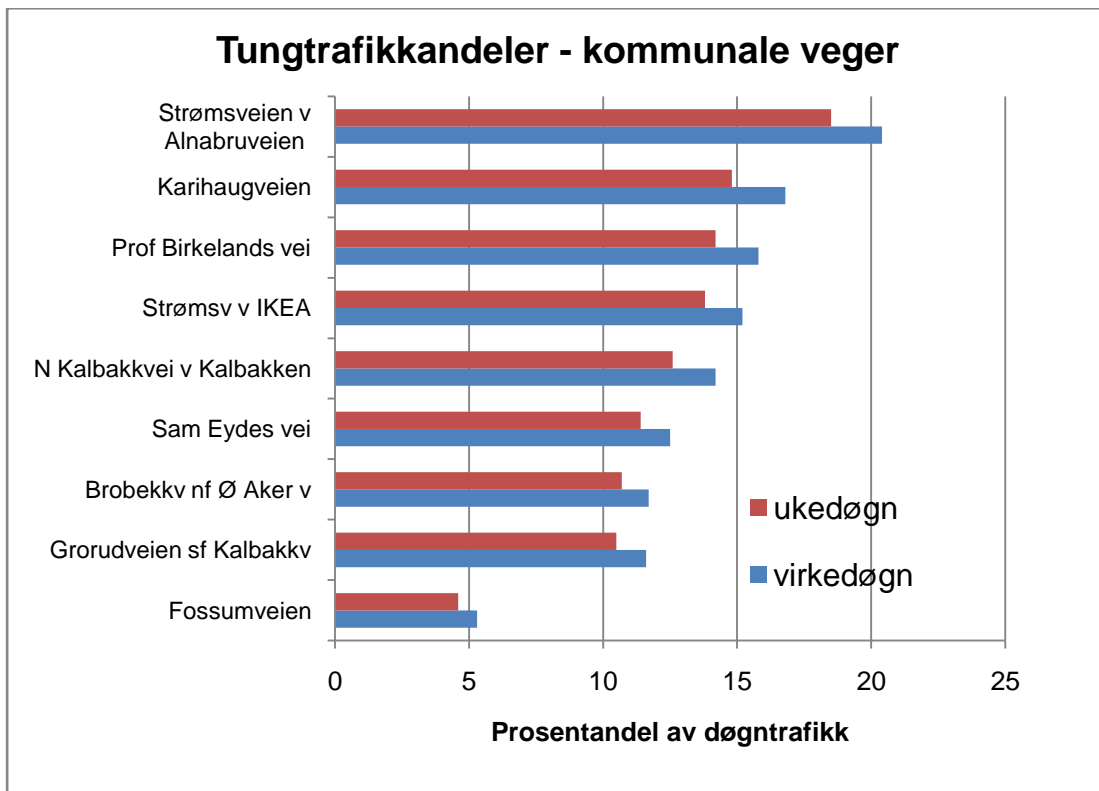
Figur 3-10: Riksveier – virkedøgns trafikk



Figur 3-11: Riksveier - tungtrafikkandeler (tunge kjøretøy er biler lengre enn 5,5 meter)



Figur 3-12: Kommunale samleveier – virkedøgntrafikk



Figur 3-13: Kommunale veier - tungtrafikkandeler (tunge kjøretøy er biler lengre enn 5,5 meter)

Tabell 3-3: Trafikkmengder og tungandeler - oversikt

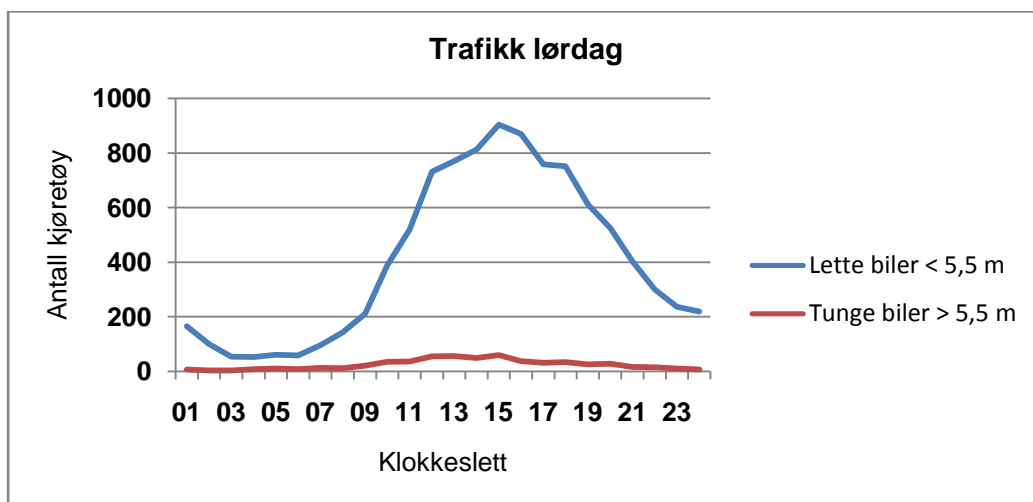
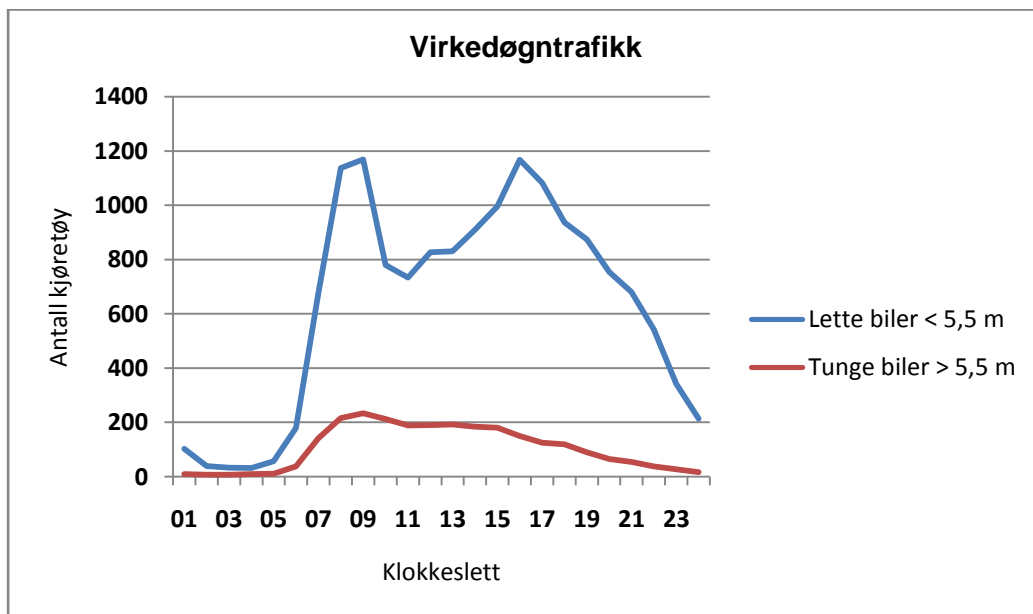
Trafikktall 2007-2008	Telleperiode	Virkedøgntrafikk		Nattrafikk			Ukedøgntrafikk	
		Ant kjt (vdt)	kjt> 5,5 m	Ant kjt (vd)	kjt> 5,5 m (vd)	% > 5,5 m	Ant kjt (udt)	kjt> 5,5 m
Kommunale veier								
Strømsveien v Alnabruveien (sløyfe)	Uke 15-16 / 08	22250	20,4 %	1207	363	30 %	18510	18,5 %
Strømsv v IKEA (sløyfe)	Uke 15-16 / 08	20260	15,2 %	947	182	19 %	17240	13,8 %
Brøbekkveien nf Ø Aker v (sløyfe)	Uke 15-16 / 08	14160	11,7 %	865	113	13 %	11880	10,7 %
Brøbekkveien v ORV (sløyfe)	Uke 44 / 2007	14190	16,9 %	768	129	17 %	11600	15,7 %
Refstadveien (radar+manuell)	Uke 14 / 2008	12510	5 %	795	-	-	10830	4 %
Statsråd Mathiesens v (manuell)	Korttids 22.5.08	4650	5 %	-	-	-	-	4 %
Veitvetveien (radar+manuell)	Uke 14 / 2008	6520	5 %	437	-	-	6640	4 %
Nedre Kalbakkvei v Kalb (sløyfe)	Uke 44-45 / 07	17600	14,2 %	1576	241	15 %	15300	12,6 %
Ammerudveien (radar+manuell)	Uke 14 / 2008	7390	6,9 %	625	-	-	6400	6 %
Grorudveien sf A Groruds v (manuell)	Korttids 22.5.08	6700	8 %	-	-	-	-	-
Grorudveien sf Kalbakkv (sløyfe)	Uke 22 / 2008	11360	11,6 %	817	84	10 %	10050	10,5 %
Prof Birkelands vei (sløyfe)	Uke 15-16 / 08	15080	15,8 %	889	123	14 %	12640	14,2 %
Sam Eydes vei (sløyfe)	Uke 15-16 / 08	17260	12,5 %	941	128	14 %	14510	11,4 %
H Marthinsens vei (radar+manuell)	Uke 14 / 2008	5780	16 %	482	-	-	5000	15 %
Karihaugveien (sløyfe)	Uke 15-16 / 08	12750	16,8 %	1057	203	19 %	11390	14,8 %
Fossumveien (sløyfe)	Uke 15-16 / 08	12350	5,3 %	985	65	7 %	11630	4,6 %
Smalvollveien (sløyfe)	Uke 15-16 / 08	10880	9,8 %	581	63	11 %	9230	8,7 %
Breivollveien (radar)	Uke 14 / 2008	14560	-	1273	-	-	12600	-
Starveien v Myrbakkveien (manuell)	Korttids 27.5.08	1530	4 %	-	-	-	-	3 %
Riksveier (fastpunkt)								
E6 v Jerikoveien (Furuset)	Uke 37 / 2007	98200	14,3 %	10471	1645	16 %	89770	12,8 %
R4 Trondheimsveien v Ammerud	Uke 37 / 2007	31620	9,6 %	3337	356	11 %	29300	8,4 %
R4 Trondheimsveien v Aker sykehus	Uke 37 / 2007	51090	9,0 %	4539	430	9 %	46380	7,9 %
R163 Ø Aker vei v Grorud stasj	Uke 37 / 2007	40470	12,6 %	3845	485	13 %	33580	11,7 %
R163 Ø Aker vei v Alcatel (Risløkka)	Uke 37 / 2007	44770	14,3 %	4077	672	16 %	37110	13,3 %
R191 Nedre Kalbakkvei v Alfaset	Uke 35-36 / 2007	22190	18,6 %	2025	462	23 %	18400	17 %

3.2.4 Trafikkfordeling over døgnet – eksempel fra Nedre Kalbakkvei

Personbiltrafikkens døgnfordeling er sterkt preget av arbeidsreisene, med to retningsbestemte rushtopper morgen og ettermiddag, jf figurene under. Til sammenlikning er trafikkvolumet midt på dagen og om kvelden lavere, med tilsvarende mindre anstrengte avviklingsforhold. Tellingene viser at lastebiltrafikken på virkedagene følger et annet mønster, med noe senere oppstart og et jevnt høyt volum i dagtimene mellom rushene. Enkelte veier har en høy tungandel om natta.

Lørdagene mangler morgenrushet, men utover dagen kan likevel timebelastningene komme opp på nivå med virkedøgtrafikken, og noen steder også høyere. Tungandelen er imidlertid lavere enn på virkedagene. Fredager og lørdager strekker trafikken seg ut over midnattstimen, med senere nattero enn andre dager.

Søndagene er lastebiltrafikken gjennomgående liten.



Figur 3-14 a og b: Trafikkfordeling over døgnet - Nedre Kalbakkvei v Kalbakken (ant kjøretøy)

4 PROBLEMANALYSE

4.1 Innspill fra referansegruppa

Referansegruppa har listet opp en rekke forhold de anser å være problematiske, jf tabellen under. Bydelsrepresentantene er opptatt av miljøforhold og trygghet i boligveier, herunder tung gjennomkjøring og feilkjøring. En rekke veier blir nevnt. Også parkeringssituasjonen framheves om et problem, med stedvis tung parkering, tomgangsstøy og forsøpling.

Næringslivets og transportørenes representanter er særlig opptatt av framkommelighet på veinettet, tilgjengelighet til terminalområdet og bedre tilrettelagt lastebilparkering. Visnings-skilt og annen trafikantinformasjon er en viktig del av dette. Det blir påpekt at planmyndighetene har en mangelfull forståelse av transportnæringens behov og at sjåførperspektivet ikke er tilstrekkelig ivaretatt. Parkering er et vesentlig forhold, også med hensyn til arbeidsmiljøet for sjåførene.

Tabell 4-1: Problemer - oppsummering av innspill fra referansegruppa

Tema	Stikkord/problem	Problemsteder
Bomiljø	Belastning av bomiljø pga	Trondheimsveien, Strømsveien, Grorudveien,
	- Stor trafikk	Ammerudvn-Hukenvn-Bergensvn (pukkverk),
	- Støy og luftforurensing	Nedre Kalbakkvei, Veitvetveien, Brobekkveien-
	- Uønsket gjennomkjøring	Refstadveien, Statsr Mathiesens v, Ulvenveien-
	- Ulykker og utrygghet	Staffs vei (feilkjøring), Starveien, Karihaugveien
	- Motorstøy, tomgangskjøring	Alnabru/Tittutgrenda,
	- Avfall og hygieneproblemer pga lastebilparkering	Økern torgvei
	- Stygge veier (estetikk)	Generelt
Tilgjengelighet	- Kører på veinettet	Strømsveien, Smalvollveien, E6 m fl
	- Veivisning og informasjon	Spesielt viktig til og fra Alnabruterminalen
	- Veigeometri, vinterdrift	Alfasetveien (terminalatkomsten)
	- Avklaringer av veisystem på sikt, med særlig fokus på atkomst til Alnabruterminalen (langsiktig)	Alfasetveien, Alnabruveien, Arvesetveien, regulert trasé over Stubberud, internvei nord-sør mv
Parkeringstilbud	Mangler mht	Gjelder Oslo og Groruddalen generelt.
	- Plasser for lastebilparkering, inkl døgnhvileplasser med servicetilbud som toalett, dusj, kafeteria mv	Har sammenheng med arbeidsmiljø og pålagte hviletidsbestemmelser. Fremmedparkering påvirker bomiljø.

I de følgende avsnittene utdypes situasjonen med fokus på tungtrafikkens bidrag og rolle.

4.2 Trafikkulykker med tunge kjøretøy

I perioden 2003-2007 var lastebiler innblandet i ni prosent av personskadeulykkene i Groruddalen, mot 5 prosent av ulykkene i øvrige deler av Oslo. Forholdet mellom antall skadde forholdt seg på samme måte. Statistikken gjenspeiler trafikkbildet i Groruddalen, der lastebilene utgjør en relativt stor andel av trafikken. Ti prosent av lastebilulykkene i Groruddalen førte til alvorlig skade, mot 5 prosent for øvrige ulykker i Groruddalen. I det øvrige Oslo var tilsvarende andeler høyere, hhv 14 prosent for lastebilulykkene og 7 prosent for andre ulykker. Groruddalen skiller seg altså ikke negativt ut med hensyn til skadegrad.

85 prosent av lastebilulykkene skjedde med to eller flere motorkjøretøy innblandet, mens knapt seks prosent hadde fotgjenger eller syklist som motpart. Tilsvarende tall for resten av Oslo var hele 14 prosent. Forskjellen kan trolig forklares ved at vegnettet i Groruddalen er bedre differensiert og at innslaget av myke trafikanter er mindre enn andre deler av byen, spesielt indre sone og sentrum.

Tabell 4-2: Ulykker med lastebiler involvert, 2003-2007

	Groruddalen ¹⁾		Oslo øvrig		Sum Oslo	
Antall ulykker						
Lastebilulykker	71	9,2	211	5,1	282	5,7
Øvrige ulykker	700	90,8	3947	94,9	4647	94,3
Sum	771	100 %	4158	100 %	4929	100 %
Antall drepte og skadde						
Lastebilulykker	102	10,3	250	4,8	352	5,7
Øvrige ulykker	885	89,7	4978	95,2	5863	94,3
Sum	987	100 %	5228	100 %	6215	100 %
Ulykker med alv skade						
Lastebilulykker		9,9 %		14,2 %		13,1 %
Øvrige ulykker		5,3 %		6,9 %		6,6 %

Tabell 4-3: Lastebilulykker etter alvorlighet, 2003-2007

	Groruddalen ¹⁾		Oslo øvrig		Sum Oslo	
Drept	3	4,2	6	2,8	9	3,2
Alvorlig skadd	4	5,6	24	11,4	28	9,9
Lettere skadd	64	90,1	181	85,8	245	86,9
Sum	71	100 %	211	100 %	282	100 %

Tabell 4-4: Motpart i lastebilulykker – antall enheter involvert, 2003-2007

	Groruddalen ¹⁾		Oslo øvrig		Sum Oslo	
Ingen (eneulykke)	8	7,5	53	11,5	61	10,7
Andre lastebiler	5	4,7	6	1,3	11	1,9
Lette kjøretøy	77	72,0	281	61,0	358	63,0
Mc, moped	10	9,3	16	3,5	26	4,6
Sykkel	3	2,8	32	6,9	35	6,2
Fotgjenger	3	2,8	66	14,3	69	12,1
Andre	1	0,9	7	1,5	8	1,4
	107	100 %	461	100 %	568	100 %

1) Groruddalen = vegnettet mellom Ring 3 og bygrensa i nordøst.

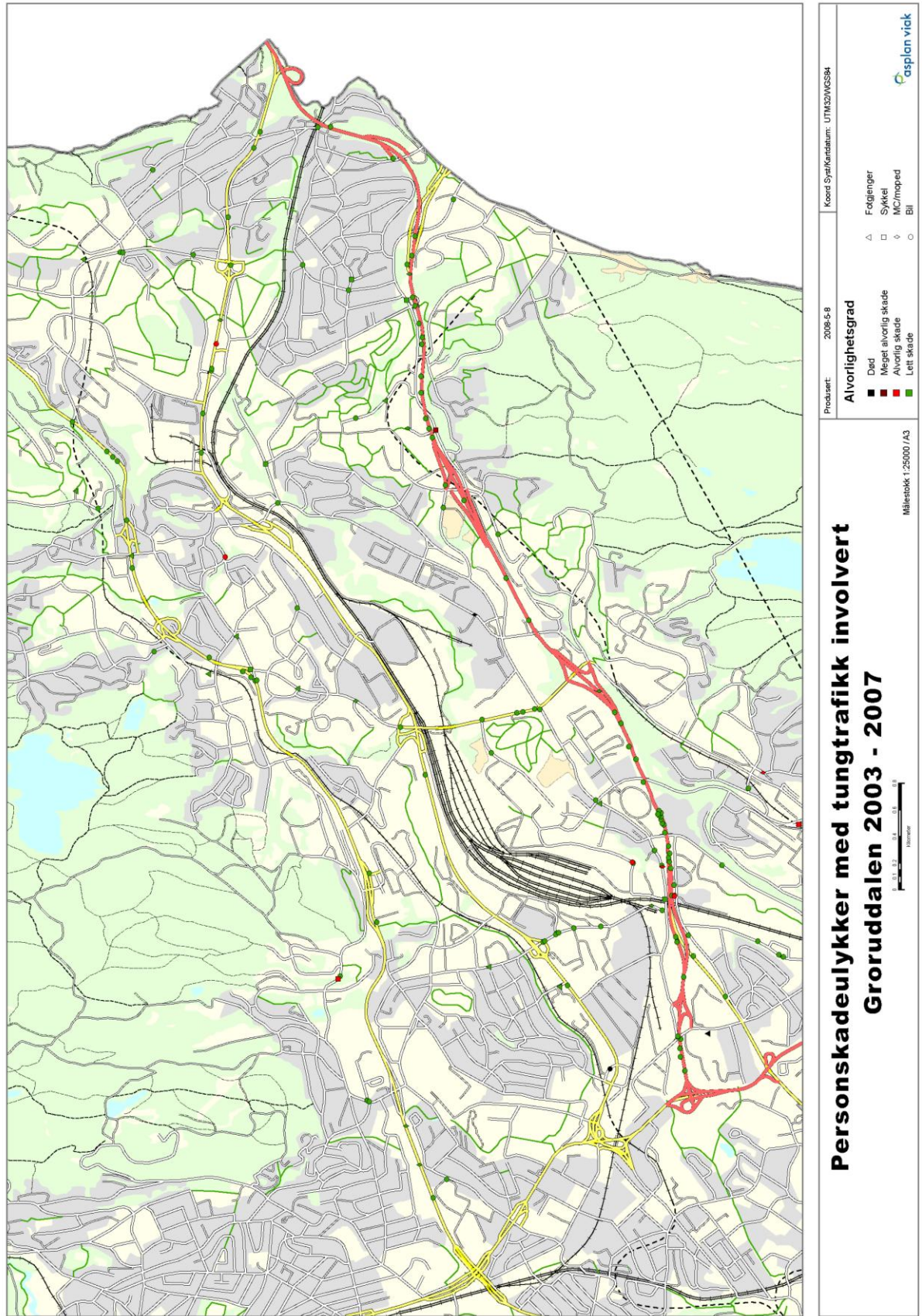
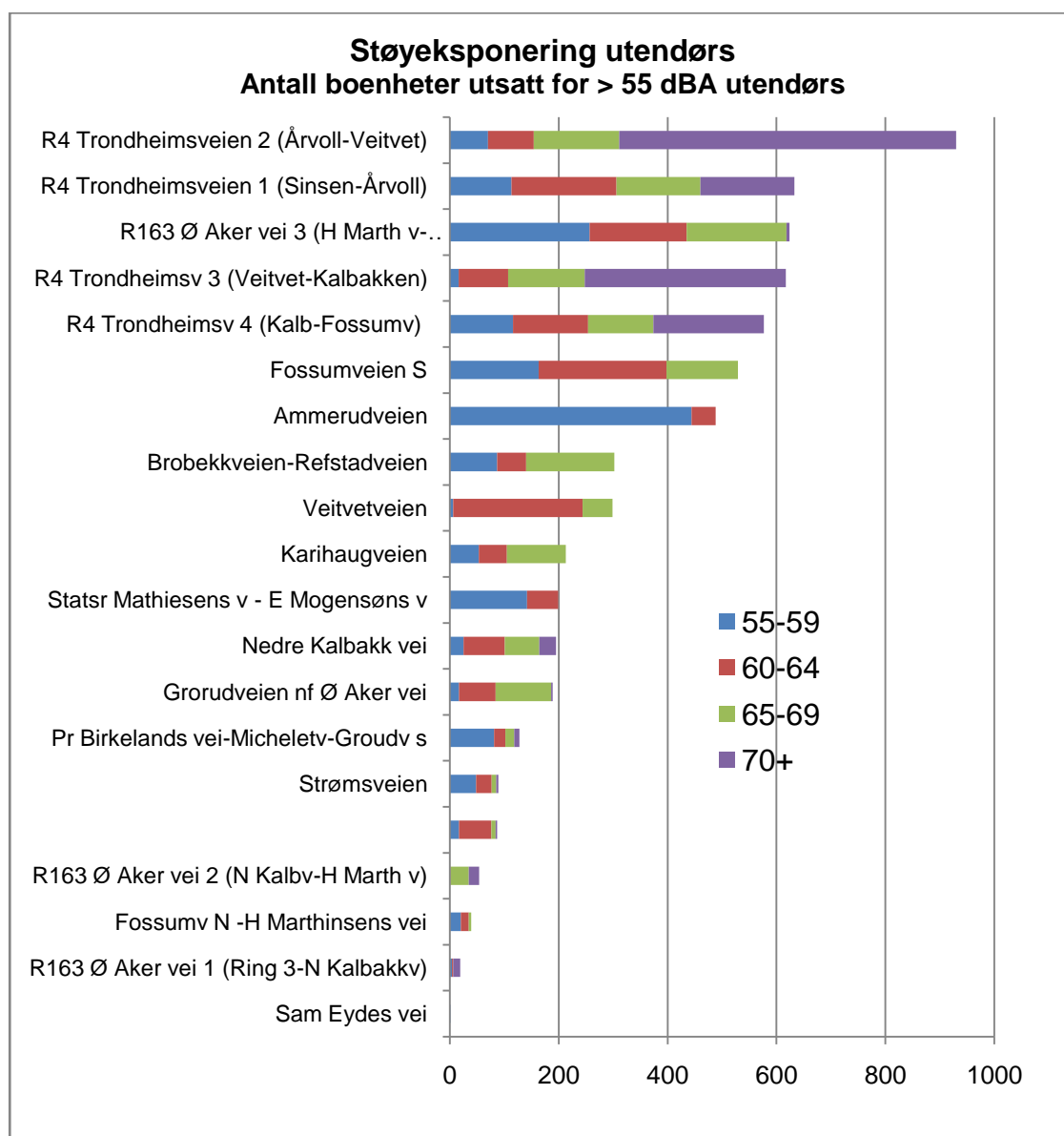


Fig 4-1: Ulykkeskart – personskadeulykker med lastebiler innblandet, 2003-2007

4.3 Støy og utslipp

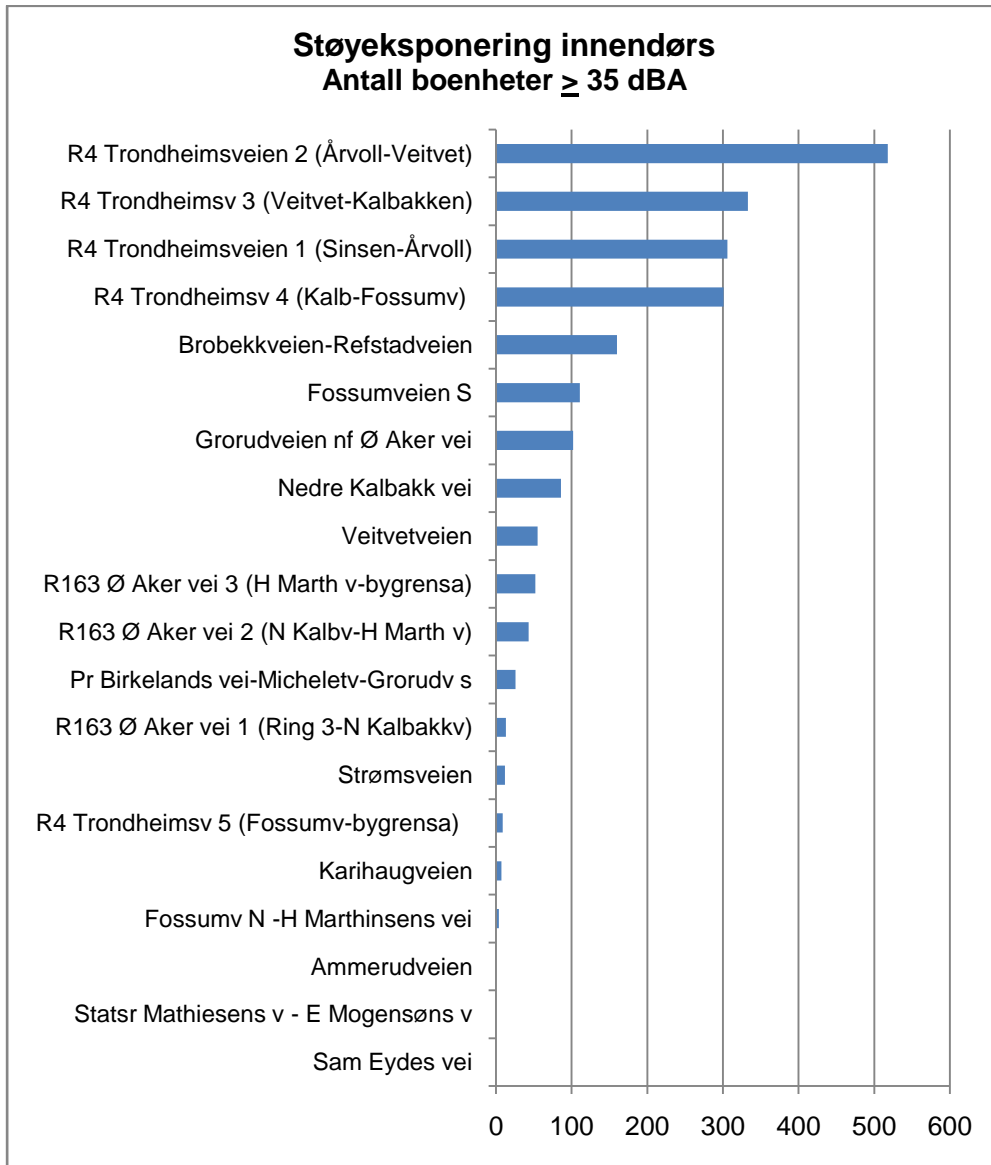
4.3.1 Vegtrafikkstøy

Det er utført støyberegninger for hoved- og samleveinettet, basert på tellingene i mai og Oslo kommunes bygningsbase¹¹. Det framgår at Trondheimsveien skiller seg ut med mange boliger utsatt for høye støynivå. Bare mellom Sinsen og Kalbakken er nær 1.200 boliger utsatt for innendørs nivå over 35 dBA. Også flere av de kommunale veger har mange støyutsatte.



Figur 4-3: Vegtrafikkstøy – antall boenheter utsatt for $L_{den} > 55$ dBA utendørs

¹¹ Bygningsbase: Kommunale veier fra Oslo kommune – Etat for miljø og helsevern, riksveier fra Statens vegvesen.



Figur 4-4: Veitrafikkstøy – antall boenheter utsatt for $L_{ekv} \geq 35$ dBA innendørs

Det påpekes at støyproblemer i vegtraseen Fossumveien-Håvard Marthinsens vei trolig er underestimert i denne oversikten.



Trondheimsveien ved Veitvet
(2003)

4.3.2 Støymessig effekt av et tungtrafikkforbud

Støyemisjonen fra enkeltkjøretøyer er betydelig redusert de siste 20-30 årene, som følge av teknologiske forbedringer. Fra 1972 til 1996 er støyemisjonsgrensene i EU-området redusert med 8 dB for personbiler, fra 82 til 74 dB, og for bybusser og tunge lastebiler med 11 dB, til hhv 78 dB for busser og 80 dB for lastebiler. Da trafikkmengden har økt i disse årene, har bosatte langs veiene ikke opplevd en tilsvarende støyreduksjon. Men støyen fra enkeltkjøretøy er altså betydelig redusert, spesielt fra tunge kjøretøy. Det innebærer at tungtrafikkens betydning i det totale støybildet er redusert.

Tabellene nedenfor viser hva en støymessig kan forvente av et lastebilforbud. Først når tungandelene i utgangspunktet er så høye som 15-20 prosent vil tiltaket kunne gi en merkbar gevinst. Potensialet vil være størst for nattekvivalent nivå, med opp mot 3 dB støyreduksjon i veier med en i utgangspunktet høy tungandel. Effekten på døgnekvivalent nivå vil typisk være under 1 dB. I praksis vil effekten på dagtid bli utvannet av innslaget av busser og annen tungtrafikk som vil kjøre med dispensasjon. Stedlige forhold vil altså være avgjørende for hva som kan oppnås.

Tabell 4-5: Potensial for støyreduksjon ved forbud mot tungtrafikk om natta ¹

	Opprinnelig tungtrafikkandel			
	5 %	10 %	15 %	20 %
Nattekvivalent støy nivå (L_{natt})				
40 km/t	1,4 dB	2,5 dB	3,3 dB	4,1 dB
60 km/t	0,9 dB	1,6 dB	2,2 dB	2,8 dB
80 km/t	1,0 dB	1,9 dB	2,6 dB	3,2 dB
Døgnekvivalent støy nivå L_{den}				
40 km/t	0,4 dB	0,8 dB	1,0 dB	1,1 dB
60 km/t	0,3 dB	0,5 dB	0,6 dB	0,8 dB
80 km/t	0,4 dB	0,6 dB	0,8 dB	0,9 dB

¹ kl 23-07 (fordeling av trafikken: dag 70 % – kveld 22 % - natt 8 %)

Til sammenlikning kan redusert fart være et bedre virkemiddel mot vegtrafikkstøy, jf tabell 4-6. Med Trondheimsveien som eksempel, vil en fartsreduksjon fra 80 til 60 km/t teoretisk gi 3,4 dB støyreduksjon. Skal en oppnå tilsvarende ved en generell trafikkreduksjon, må en redusere totaltrafikken med ca 60 prosent. (Reduksjoner på mer enn 3 dB vil være godt merkbare).

Tabell 4-6: Potensial for støyreduksjon (L_n og L_{den}) ved fartsreduksjon

L_{natt} og L_{den}	Opprinnelig tungtrafikkandel			
	5 %	10 %	15 %	20 %
Endret hastighet				
80 → 60 km/t	3,2 dB	3,4 dB	3,5 dB	3,5 dB
60 → 40 km/t	3,9 dB	3,5 dB	3,3 dB	3,2 dB

(begge tabeller: Miljøakustikk AS)

4.3.3 Utslipp til luft

Tabell 4-7 viser data fra luftmålinger utført ved målestasjoner ved Alnabru og Aker sykehus. I sær Alnabru skiller seg ut med høye konsentrasjoner og mange overskridelser av gjeldende grenseverdier. Høye verdier har sammenheng med vanskelige lokalklimatiske forhold og bidrag fra både Strømsveien og E6. En studie som nylig er utført på Alnabru anslår at hele 80 prosent av bidragene av svevestøv og NO_x kan tilskrives biltrafikken¹². Målestasjonen i Trondheimsveien ved Aker sykehus viste langt lavere nivåer og færre overskridelser.

Tabell 4-7: Luftkvalitetsmålinger 2006-2007 (fra Luftkvalitet i Oslo, HOV 2008)

Vintermiddel	PM ₁₀ (ug/m ³)		NO ₂ (ug/m ³)	
	2006	2007	2006	2007
Strømsveien Alnabru	36	36	62	58
R4 v Aker sykehus	24	24	42	43
Maksimalverdier	PM ₁₀ maks døgn (ug/m ³)		NO ₂ maks time (ug/m ³)	
	2006	2007	2006	2007
Strømsveien Alnabru	137	139	438	340
R4 v Aker sykehus	75	85	217	173
Overskridelser av grenseverdi ¹³	PM ₁₀ døgn Antall overskridelser		NO ₂ time Antall overskridelser	
	2006	2007	2006	2007
Strømsveien Alnabru	50	31	113	36
R4 v Aker sykehus	9	11	5	0
Overskridelse av SFT-kriterier ¹⁴	PM ₁₀ /PM _{2,5} døgn Antall overskridelser		NO ₂ time Antall overskridelser	
	2006	2007	2006	2007
Strømsveien Alnabru	140 / (32)	119 / (53)	694	429
R4 v Aker sykehus	(66) / (37)	(47) / (23)	(242)	(126)

(Tall i parentes indikerer lavere datadekning enn 80 %; ikke uten videre sammenliknbare tall.

Figur 4-5 og 4-6 viser beregninger av utslipp fra vegtrafikken i Oslo i perioden 1991-2004 (her inngår bare utslipp fra forbrenning/avgass, ikke veistøv).

Det framgår at tungtrafikkens bidrag til svevestøvutslipp (PM₁₀) har vært avtagende, både absolutt og andelsmessig (fra 56 til 35 prosent av totalen).

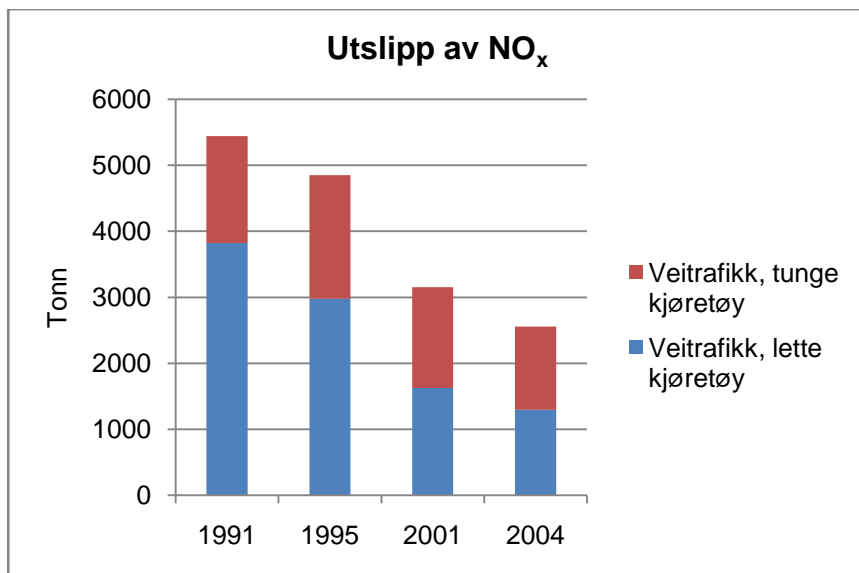
Vegtrafikken i Oslo stod for 25 prosent av svevestøvutslippene i 2004, iberegnet både veistøv og forbrenning (SSB). Avtagende bruk av piggdekk har ført til at totalutslippene av svevestøv har vært sterkt nedadgående, med veitrafikkens bidrag til totalutslippet av svevestøv nesten halvert i perioden 1991-2004. Målte maksimalverdier for svevestøv er knyttet til oppvirvling av svevestøv deponert i veikanten, noe som særlig er knyttet til tørre dager på sen vinteren og våren. Det er kjent at tunge kjøretøy har større evne til å virvle opp svevestøv enn mindre biler. Problemene med store støvdeponier i vegkanten har imidlertid avtatt i takt med avtagende bruk av piggdekk.

¹² Luftforurensing på Alnabru. Analyser av kilder og kildebidrag. NILU/Asplan Viak, des 2007

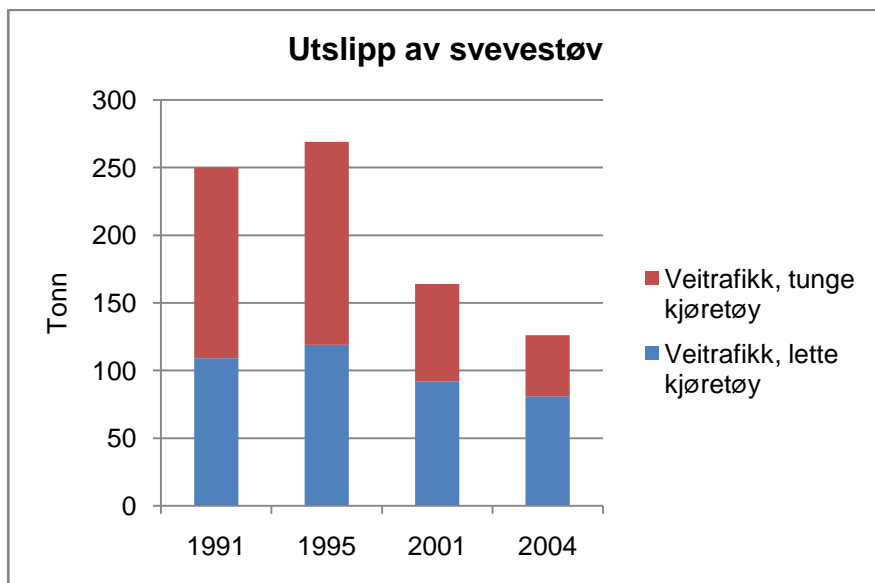
¹³ Grenseverdi iht forurensingsloven del 3

¹⁴ SFTs anbefalte luftkvalitetskriterier

Utviklingen over tid synes mer uklar når det gjelder nitrogenoksider, NO_x . I følge SSB stod veitrafikken i 2004 for 57 prosent av utslippene i Oslo, med tungrafikken som en viktig kilde, jf figur 4-5. På tross av trafikkvekst, ble beregnede utslipp i perioden 1991-2004 redusert med to tredeler. En viktig årsak var utfasing av eldre bensinbiler uten katalysator. Det ble også beregnet en reduksjon på 22 prosent av utslippene fra tunge kjøretøy, som i hovedsak er dieselmotorer. Tungrafikkens relative andel av utslippet har ut fra dette økt fra 30 til 49 prosent i perioden.



Figur 4-5: Beregnet utslipp av NO_x fra veitrafikken i Oslo (tonn)



Figur 4-6: Beregnet utslipp av svevestøv (PM_{10}) fra veitrafikken i Oslo (tonn)¹⁵

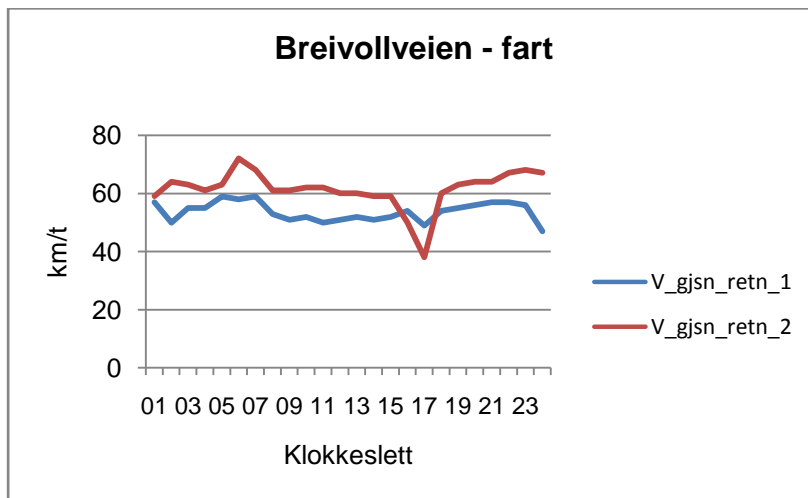
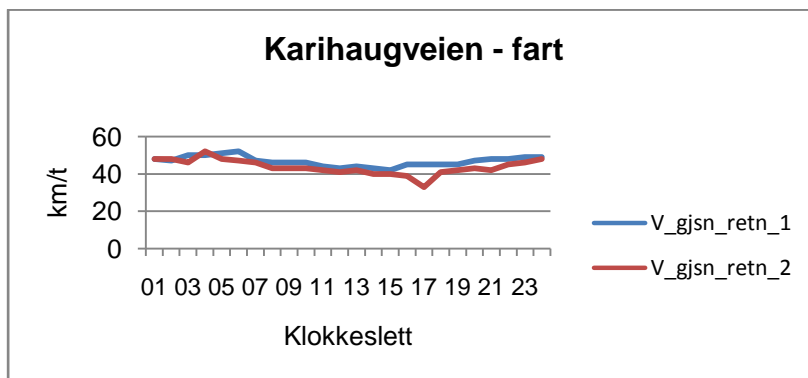
Oslo kommunes årsrapport for 2007 påpeker at selv om utslippene av NO_x har gått ned de siste årene, synes ikke de målte konsentrasjonene av NO_2 å ha blitt vesentlig lavere. Det kan se ut som om kort- og langtidsmidlene har holdt seg stabile eller vært økende.

¹⁵ Begge figurer er basert på tallgrunnlag fra SSB statistikkbanken, gjengitt i Luftkvalitet i Oslo, årsrapport 2007. Svevestøvberegningen inkluderer bare forbrenning og ikke veistøv.

Årsakene kan blant annet knyttet til endringer sammensetning av personbilparken, med større innslag av dieseldrevne personbiler. Det betyr samtidig at lastebilenes relative andel av totalutslippet trolig har vært avtagende.

4.4 Trafikkavvikling

Figurene under viser eksempler på fartsprofiler, tatt fra to av de større kommunale samlevegene. Fartsnivået som er vist, representerer et gjennomsnitt for den aktuelle timen og retningen. Det synlige fallet i hastigheten, spesielt om ettermiddagen i Breivollveien, gjenspeiler avviklingsvansker rushet. Situasjonen ved disse tellesnittene tyder imidlertid ikke på noen dramatisk situasjon. Tellesnittene er heller ikke lagt ved typiske flaskehalsar.



Figur 4-7a og b: Hastighet time for time – eksempler fra radarmålinger – virkedager mai 2008

Største timetrafikk går i dag opp mot 8.000-9.000 biler på E6 og 4.000 biler på Østre Aker vei. Kommunale samleveger som Strømsveien og Smalvollveien, har timetrafikk opp mot 2.000 biler. Modellberegninger som er nylig er gjort for Alnaområdet, viser en stedvis anstrengt trafikkavvikling, med høye timevolumer og til dels kritisk belastning i flere kryss. Prognosen for 2015 er preget av økte reisetider og mer kø enn i dag. Grunnlaget for dette ligger i arealutviklingen, med sterk utbygging av varehusene i dalbunnen og mange nye boliger. Særlig kritisk synes situasjon å bli langs den sentrale lenken Ole Deviks vei – Strømsveien - Sam Eydes vei og på E6, jf figurene på neste side. Økt belastning vil føre til at rushperioden vil strekke seg ut i tid.

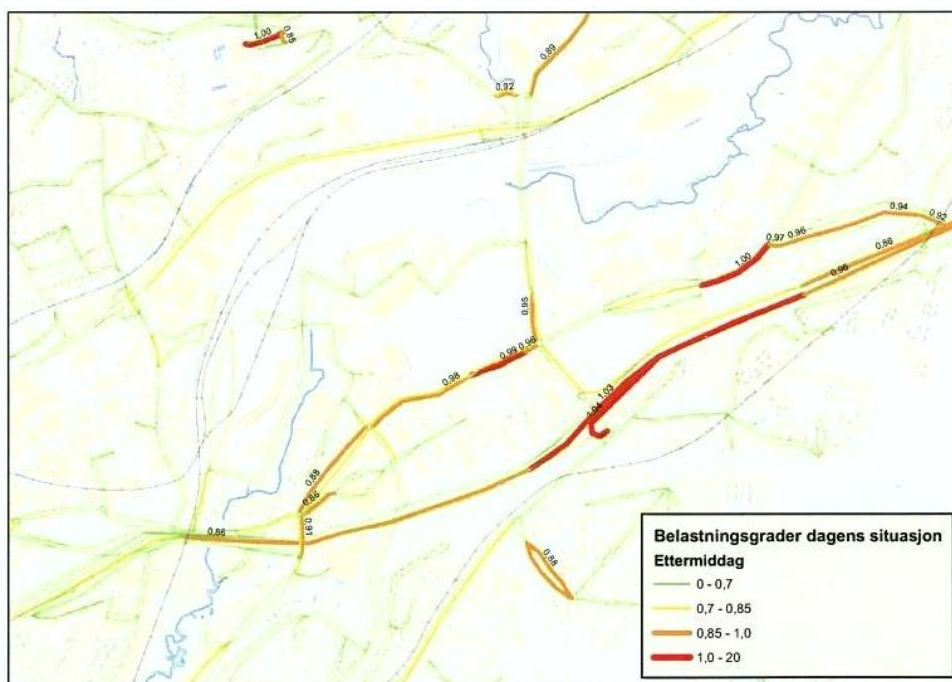


Fig 4-8: Dagens situasjon - avviklingskvalitet ettermiddag

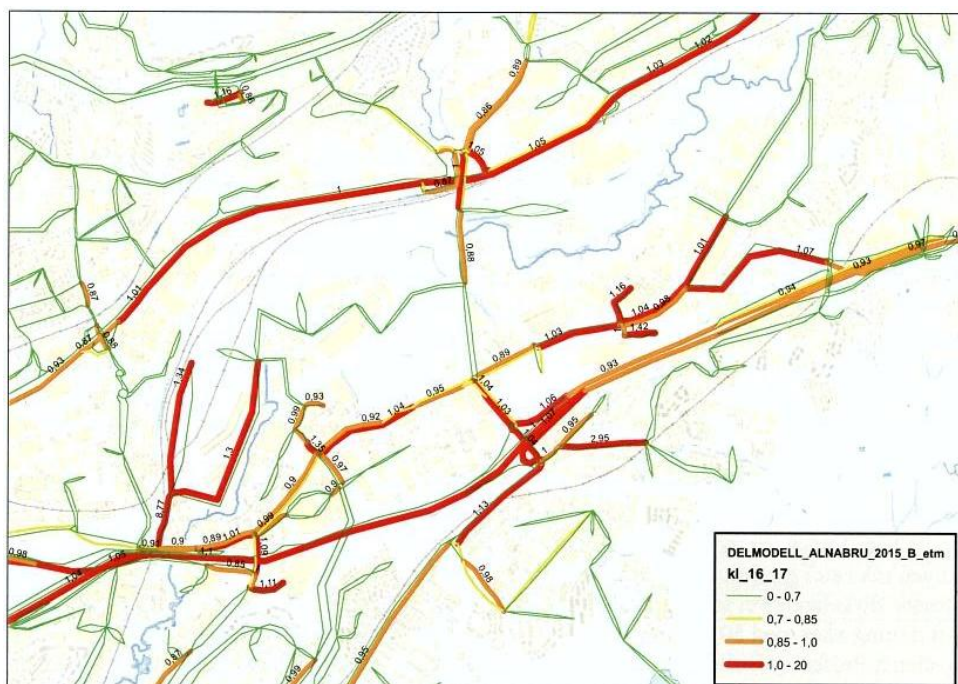


Fig 4-9: Framtidig situasjon 2015-B - avviklingskvalitet ettermiddag¹⁶

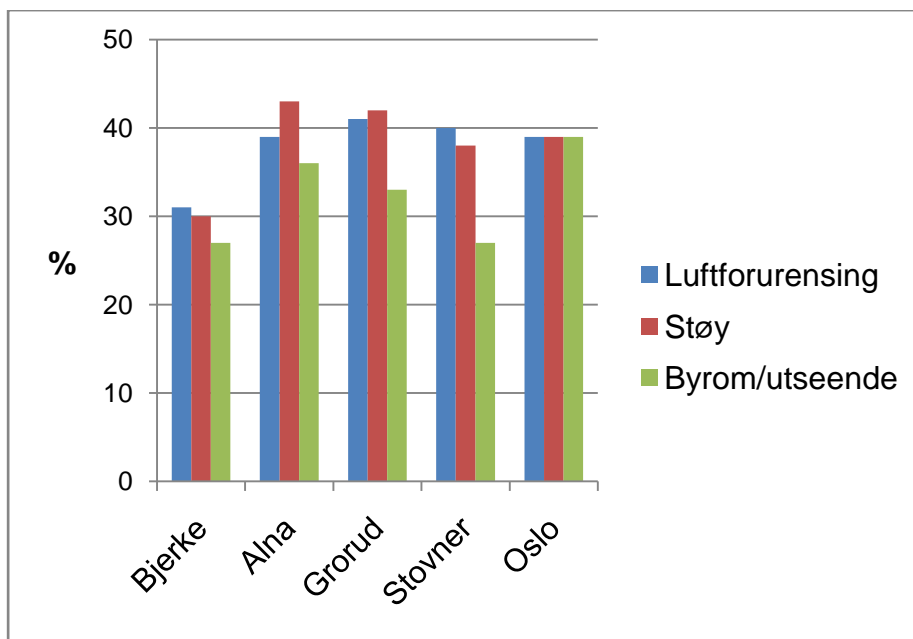
- Problemsteder morgen: E6 mot Tvetenveien fra nord, Nedre Kalbakkvei mot E6 fra vest, Haslesplitten mot Ulven fra øst, Østre Aker vei fra nordøst.
- Problemsteder ettermiddag: E6 mot nord, Strømsveien og Sam Eydes vei mot nord, stedvis i Nedre Kalbakkvei.

¹⁶ Trafikkanalyse Alnabru – Dagens situasjon og forventet utvikling, Statens vegvesen / Samferdselsetaten, april 2008

4.5 Bosattes opplevelse av trafikk- og miljøforhold

Oslo kommunes publikumsundersøkelse fra 2007 har blant annet kartlagt bosattes opplevelse av bomiljøet. På spørsmål om opplevelse av støy og luftforurensing i nærmiljøet uttrykker ca 40 prosent av de bosatte i bydelene Alna, Grorud og Stovner tilfredshet med dagens situasjon, noe som tilsvarer bygjennomsnittet. I bydel Bjerke er andelen tilfredse lavere, ca 30 prosent.

På spørsmål om trafiksikkerhet i nærområdet sier 40-50 prosent seg tilfreds med dagens situasjon (ikke vist i figuren). Bydel Alna skiller seg positivt ut med den høyeste andelen tilfredse, mens bydel Bjerke kommer dårligst ut. Byrom/utseende skårer lavt, og bare 27-36 prosent er tilfreds. Bydelene Bjerke og Stovner kommer dårligst ut.



Figur 4-10: Publikumsundersøkelsen 2007 - %-andel tilfreds ¹⁷

Nylig er det gjennomført en sosial stedsanalyse for området Veitvet-Sletteløkka i bydel Bjerke.¹⁸ Det pekes her på en lang rekke problemer og utfordringer. Biltrafikken engasjerer beboerne, og det "alle" ønsker seg en bedring av trafikkforholdene. I denne sammenheng blir Veitvetveien trukket fram i større grad enn Trondheimsveien, trolig fordi man opplever denne som mer knyttet til nærmiljøet. Tungtrafikken trekkes fram spesielt, som en kime til irritasjon og utrygghet.

Uttalelser som er gjengitt i rapporten:

- Veitvetveien fungerer som gjennomfartsvei
- ... enormt med tungtransport nedover Veitvetveien, også nattetid
- ... en kraftig økning av biler og de kjører svinefort, samt en markant økning av tungtrafikk
- Her durer trailere og pendlere gjennom borettslagene i 50-60 km/t - tragisk!

¹⁷ Oslo kommune/ Synovate, publikumsundersøkelsen 2007. Delrapporter for bydelene Alna, Bjerke, Grorud og Stovner.

¹⁸ Sosial stedsanalyse av Veitvet-Sletteløkka i Groruddalen. TØI-rapport 999/2008

4.6 Problemanalyse - oppsummering

Generelt skiller ikke ulykkesbildet i Groruddalen seg negativt ut, sammenliknet med det øvrige Oslo. Tyngden av ulykker skjer i riksvegnettet. I kommunalvegnettet er ulykkene spredt utover i vegnettet, uten klare ulykkespunkter. Det er relativt sett en større andel lastebilulykker enn i øvrige Oslo, men lastebilulykkene er ikke overrepresentert i materialet. Myke trafikanter er i mindre grad innblandet i lastebilulykkene, sammenliknet med øvrige Oslo, og skadegraden er gjennomgående lavere. Undersøkelser blant bosatte viser imidlertid at tung gjennomfart i boligveger oppleves som en kime til utrygghet.

En viktig indikator for bomiljøet er vegtrafikkstøy. Vegsystemet i den nordvestre delen av dalen er lite endret siden 1980-tallet, og trafikken har vært voksende. Trondheimsveien er i en særstilling med mange boliger utsatt for høye støynivå. Av de kommunale vegene skiller disse seg ut: Nedre Kalbakkvei (øvre del), Grorudveien, Fossumveien og øvre del av Brobekkveien-Refstadveien. Gjennom flere år er det satt inn støytiltak i form av fasadetiltak og skjermer langs hoved- og samlevegnettet, noe som har bidratt til at forskriftene for innendørs støy er oppfylt. Samtidig vet vi at lastebilenes bidrag i støybildet er redusert over tid, i hovedsak som en følge av strengere kjøretøykrav. Det betyr at tungtrafikkrestriksjoner i seg selv vil ha relativt liten effekt på døgnekvivalent støynivå. På sen kveld og ut over natta, i en periode da øvrig trafikk er avtagende, har imidlertid tungtrafikken fortsatt en viktig rolle i støybildet, med relevans for søvn og søvnrelaterte helseproblemer.

Tung fremmedparkering i boligstrøk oppleves som et miljøproblem, og et bedre tilbud av parkeringsplasser og døgnhvileplasser for tunge biler er sterkt etterspurt av alle parter, både transportørene og bydelene. Mangler i vegvisning og kartbaserte navigasjonsverktøy fører til unødvendig feilkjøring, noe som bør være forholdsvis enkelt å forebygge.

Prognosene for trafikkavviklingen peker i feil retning. For nyttetransporten betyr køer og forsinkelser økte kostnader og utslipp. Byggeklare planer for videreføring av R191 Nedre Kalbakkvei i fire felt til Alfasetveien vil bety mye på kort sikt. På tross av dette tiltaket, kan en forvente en gradvis forverring av trafikksituasjonen fram mot 2015. Dette skyldes i første rekke en ekspansiv arealutvikling og tilhørende trafikkvekst. Dagens arealplaner legger forutsetningene for morgendagens situasjon, på godt og vondt, og en kan forvente et høyere konfliktnivå som følge av et økt innslag av boliger i dalbunnen.



Nye støyskermer i Nedre Kalbakkvei (2009)

5 TUNGTRANSPORTNETT - AKTUELLE TILTAK

Bestilling gitt i bystyresak 272 pkt 10, 21.6.2006: Det utarbeides et eget tungtransportnett for Groruddalen som kan benyttes som et nasjonalt pilotforsøk.

På møtet med referansegruppa i mai 2008 ble det gjennomført en idédugnad for å få fram aktuelle tiltak som kan realiseres innenfor rimelig tid og uavhengig av den ordinære vegplanen. Forslagene er videreutviklet og satt inn i en felles ramme som en pakke av tiltak rettet mot tungtrafikken på kort og mellomlang sikt, dessuten tiltak som vil kreve mer tid for utredning og planprosess. Videre utredning og gjennomføring av tiltakene vil ligge til den enkelte myndighet, men det legges opp til koordinering og samarbeid på tvers av forvaltningsnivåene. Forslagene må sees som skritt på veien mot en visjon for det framtidige hovedvegnettet.

5.1 Innledning

Den terminalrettede trafikken har et stort volum og det brukes store biler. Hovedtyngden av terminaltrafikken ligger på E6 og E18 fra sør, deretter E6 nord. Til sammenlikning er R4-trafikken forholdsvis liten (jf kartfigur 3.5, side 22). Distribusjon fra grossister og produksjonsbedrifter retter seg i særlig grad mot detaljhandelen, med tyngden av transportene i retning mot den bebygde sonen i Oslo, det vil si også denne med en hovedkomponent mot sør. Utenfor bygrensa ligger transport-skapende bedrifter med et tilsvarende mønster. Sett fra Groruddalen bidrar disse med gjennomfartstrafikk, både på Trondheimsveien og E6 (Ringnes, Coca Cola, Posten, Bring).

Hovedvegnettet i Groruddalen er fortsatt mangelfullt, og i R4-korridoren er situasjonen i hovedsak som den var på 1980-tallet. Både Trondheimsveien og tverrveiene mot Østre Aker vei representerer miljømessige utfordringer som ikke kan løses uten å ta større grep. I påvente av Fossumdiagonalen, som nytt bindeledd mellom riksveg 4 i nord og næringsområdene i dalbunnen, vil fortsatt enkelte kommunale veger fungere som "fylkesveger" og supplement til hovedvegnettet. Pålegges endringer av kjørerutene for tungtrafikken, vil det kunne gi avlastning for noen og samtidig forverring for andre.

Hoveddelen av boområdene i Groruddalen har en lokal karakter og funksjon, uten særlige problemer relatert til lastebiler. De fleste boligveiene inngår i 30 km/t-soner godt belagt med fartsreducerende tiltak, mens en mindre andel er busstraseer og samleveger med fartsgrense 40 eller 50 km/t. I de fire bydelene er det per i dag anlagt 316 fartsreducerende tiltak i boligveiene. Ved enkelte av samlevegene er det innslag av tung gjennomkjøring, betinget av nærhet til transportgenererende virksomheter og/eller nærhet til hovedvegnettet. Noen slike lokale "overløp" kan fjernes ved hjelp av skiltrestriksjoner, eventuelt supplert med fysiske tiltak, uten at det vil ha stor betydning for næringslivets transporter. Oslo kommune er for øvrig i gang med utbedring av støysituasjonen og miljøgatetiltak i deler av samlevegnettet (jf kartfigur 2-2, side 17).

Det er nylig vedtatt en ny forvaltningsreform for vegnettet, som innebærer at ca 700 km riksveg på landsbasis skal nedklassifiseres til fylkesveg (i Oslo kommunal veg). Veger som knytter seg til knutepunkt for intermodal godstransport, herunder jernbaneterminalen på Alnabru og viktige havneavsnitt skal være riksveg.

5.2 Det framtidige hovedvegnettet (visjonen)

Et godt hovedvegnett er en forutsetning for et velfungerende tungtransportnett. Med den planlagte Fossumdiagonalen mellom Trondheimsveien og Østre Aker vei, vil mye falle på plass. Østre Aker vei vil kunne overta rollen som riksvegforbindelse mot Gjelleråsen, jf figur 5-1. Trondheimsveien og tverrveger som Nedre Kalbakkvei og Grorudveien vil bli avlastet for trafikk generelt, så vel som for store deler av tungtransporten. Trondheimsveien kan nedklassifiseres på strekningen innenfor Fossum, i samsvar med den nevnte forvaltningsreformen. Planprogram for Fossumdiagonalen legges fram våren 2009, og det vil bli fulgt av konsekvensutredning og reguleringsplanarbeid. Med forutsetning om at tiltaket gis de nødvendige ressurser, vil en tidligst kunne forvente anleggsstart i siste del av kommende vegplanperiode, det vil si etter 2014.

5.3 På veg mot visjonen - forslag til tiltak

I påvente av Fossumdiagonalen foreslås en rekke tiltak som kan gjennomføres på kort og mellomlang sikt og ytterligere noen tiltak som vil kreve mer tid for utredning og videre planprosess. Tiltakene vil være av ulik karakter; dels ha form av restriksjoner og dels av stimulerings tiltak. Hensikten er å tydeliggjøre et ønsket kjøremønster for den tyngste trafikken, og samtidig skjerme utsatte boligveger for unødvendig belastning. Det legges opp til å videreføre dialogen mellom vegmyndighetene på den ene siden og transportbrukerne og -utøverne på den andre.

5.3.1 TILTAK SOM KAN GJENNOMFØRES PÅ KORT OG MELLOMLANG SIKT

Anbefalte kjøreruter for vogntog (tiltak A)

Forslaget retter seg mot vogntog og semitrailer, biler lengre enn 12 meter. Det dreier seg i hovedsak om terminalrettet transport, til og fra terminaler og lagerbedrifter i Groruddalen og utenfor bygrensa, dessuten langtransporten mer generelt.

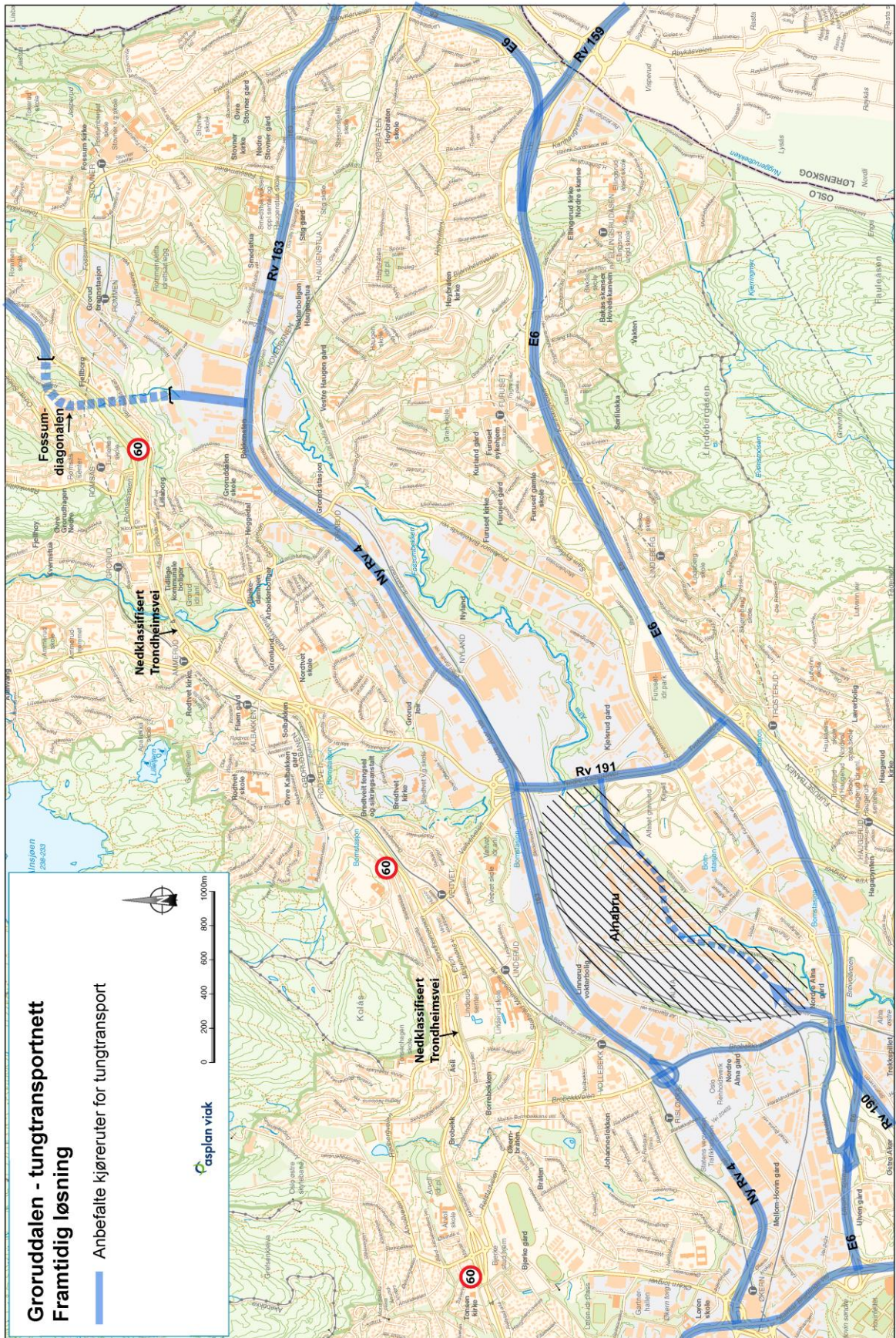
Forslag:

Et vegnett av anbefalte kjøreruter for vogntog og semitrailer defineres og gjøres kjent for transportbrukerne. Kjørerutene ledsages av et sett av supplerende tiltak som dels skal stimulere til bruk av de anbefalte rutene og dels bidra til å skjerme boligveger som er utsatt for unødvendig tungtrafikk.

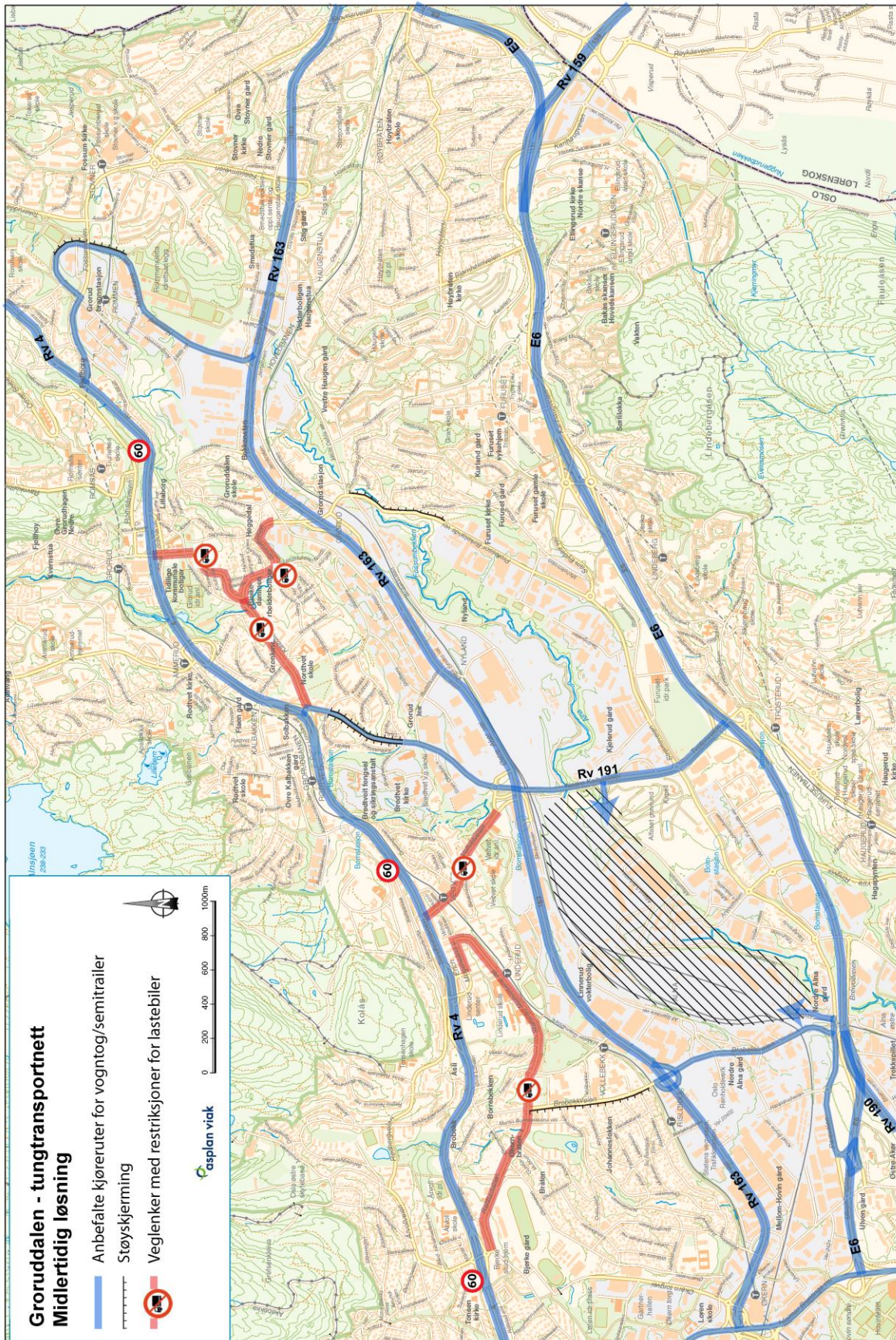
Ansvarlig: Statens vegvesen region øst, Samferdselsetaten

Medvirkende: Plankontoret for Groruddalen

Forslaget vil, sammen med tiltak B, C og E, bidra til å konsolidere hovedtrekket i dagens vegnett og trafikkmønster, samtidig som en vil skjerme utvalgte boligveger mot mer eller mindre tilfeldig tungtrafikk. Tiltaket vil ikke gi seg utslag i merkbare endringer langs de anbefalte kjørerutene.



Figur 5-1: Framtidig vegnett (=tunngtransportnett)



Figur 5-2: Anbefalte kjøreruter vogntog (midlertidig løsning)

Lokale tiltak – skiltrestriksjoner (tiltak B)

Enkelte boligveier har som følge av sin beliggenhet et innslag av gjennomfartstrafikk, både av person- og lastebiler. Problemets størrelse varierer fra sted til sted, med tid på døgnet og med variasjoner i avviklingsforholdene i vegnettet for øvrig.

Forslag:

Skiltrestriksjoner innføres for begrensning av tung gjennomkjøring i utvalgte samleveger:

- Refstadveien - Statsråd Mathiesens vei - Erich Mogensøns vei
- Veitvetveien nord for kryss mot Nedre Kalbakkvei
- Grorudveien nord for Stanseveien
- Kalbakkveien

Det vurderes å bruke stedstilpassede fysiske tiltak, og utvikling av automatiserte kontrollsystemer prioriteres. (Det foreligger planer for miljøgatetiltak i tre av veiene)

Ansvarlig: Samferdselsetaten, Politiet

Medvirkende: Bydelene, Plankontoret for Groruddalen

Utformingen av skiltrestriksjonene må detaljeres videre med tanke på skiltenes plassering og virkeområde og eventuell bruk av fysiske tiltak. Sett i sammenheng med tiltak A, kan det være naturlig å knytte restriksjoner til biler lengre enn 12 meter på døgnbasis. Alternativt kan en utforme tiltaket som et gjennomkjøringsforbud eller et nattforbud for lastebiler mer generelt. Skiltingen kan suppleres med fysiske tiltak, f.eks. bredde- eller høydehindre. Tiltakene bør forvarsles slik at det i tide blir mulig å foreta andre vegvalg eller snu. For videre oppfølging og evaluering av tiltakene foreslås at flere tellesløyfer freses ned i vegbanen. En vil dels måtte basere seg på manuell kontroll, men på sikt bør en utvikle automatiserte kontrollsystemer.

Skilteksempler



316 Lengdegrense

Forbudet gjelder kjøretøy eller vogntog, medregnet gods, med større lengde enn angitt.



310 Forbudt for motorvogn med flere enn to hjul og med tillatt totalvekt høyere enn angitt



306.5 Forbudt for lastebil og trekkbil

Gjelder gjennomkjøring til Trondheimsveien

808 Tekst (underskilt)

Underskiltet brukes når det ikke er hensiktsmessig å gi vedkommende regulering eller informasjon med underskilt med symbol, tall eller annet.

22-06
(22-09)
22-09

806 Tid (underskilt)

Angir at hovedskiltet bare gjelder i det eller de tidsrom som er angitt med klokkeslett. Sorte tall gjelder hverdag unntatt lørdag, sorte tall i parentes gjelder lørdag, røde tall gjelder søndag, helligdag og offentlig høytidsdag.

Karihaugveien og Starveien er også vurdert, uten at det i denne omgang er foreslått særlige tiltak. Karihaugveiens rolle er spesiell, som samleveg for store boligområder, Furuset senter og flere større bedrifter. Karihaugveien er imidlertid ikke inkludert blant de anbefalte kjørerutene for vogntog (tiltak A). Registreringer i Starveien viser at trafikkmengde og tungandel er beskjedne og at det er tett med fartsdempende tiltak. Veien er derfor lite attraktiv for lastebiler, og det foreslås ingen nye særtiltak i denne sammenhengen. Det vises for øvrig til de mer generelle tiltakene, forslag A, C og E.

Vegvisning og sjåførinformasjon (tiltak C)

På tross av at navigasjonsutstyr er blitt vanlig i bilene, viser praksis at det fortsatt er behov for skiltet vegvisning. Det gjelder ikke minst for kjørerutene inn mot Alnabruterminalen, der andelen ukjente sjåfører antas å være relativt høy. Kryssnummereringen som innføres i disse dager vil bidra til at det blir lettere å orientere seg. Det foreslås også å oppdatere visningen til terminalområdet, med veiledning fra byens ytterområder og på vegvalgspunkt innover i den enkelte vegkorridoren; langs E6 og R190 fra sør, E6 fra nord og dessuten fra riksveg 4. Nær Alnabru bør det vises til begge terminalatkomstene, jf tiltak H. Også kjøreruter ut fra terminalområdet bør vises, mot Oslo havn og til de ulike vegkorridorene.

Kartbaserte, flerspråklige informasjonstavler settes opp på langs innfartsårene og på hvileplasser som brukes av sjåførene. Disse viser kjøreruter til godsterminaler i Groruddalen og terminaler for øvrig.

Offentlige veger er registrert i den nasjonale vegdatabanken (NVDB), som igjen gir data-input til kartbaserte navigasjonsverktøy som er i handelen. Det er viktig at disse holdes løpende oppdatert med relevante data, herunder data som beskriver egnethet for store biler. Her bør også miljøbaserte egnethetsdata kunne inngå, i tillegg til det som ligger inne av vekt- og høydebegrensninger mv.

Forslag:

Det utarbeides og iverksettes en ny visningsplan for trafikk til og fra Alnabruterminalen, med skilting av de anbefalte kjørerutene. Dette suppleres av informasjonstavler på hvileplasser som brukes av sjåførene.

Vegdatabanken (NVDB) oppdateres og videreutvikles med tanke på egnethetsdata. Grunnlaget gjøres tilgjengelig for kommersielle kartleverandører.

Ansvarlig: Statens vegvesen Region Øst og Vegdirektoratet

Medvirkende: Samferdselsetaten

Døgnhvileplasser for tungtransport sjåførere (tiltak D)

Yrkessjåførere er gjennom lovverket pålagt strenge bestemmelser om hviletid. Statens vegvesen arbeider med å legge til rette døgnhvileplasser langs stamvegnettet. I Oslo-regionen er arbeidet kommet forholdsvis kort.

Forslag:

Det settes i gang en planprosess for å utvikle døgnhvileplasser for tungtransporten i Groruddalen og Osloområdet. Næringslivet og de berørte interesseorganisasjonene trekkes inn i arbeidet.

Ansvarlig: Statens vegvesen Region øst (prosessdriver)

Medvirkende: Samferdselsetaten, Plan- og bygningsetaten, Plankontoret for Groruddalen, kommuner i Akershus, Akershus fylkeskommune, Politiet, samlasterne og transportaktører

Politiet trekkes inn i arbeidet med skilting, sammen med vegmyndighetene, og dessuten kontrollrutiner i samarbeid med tollvesenet og trafikkstasjonen.

Utspørringen blant industri-, engros- og transportbedrifter i Groruddalen avdekker noe ulike behov og syn på hva som er beste lokalisering, jf vedlegg 1.

Samlasterne og andre som organiserer transporter har et lovpålagt ansvar for å sikre at transportene skjer i samsvar med bestemmelsene for kjøre- og hviletid. Næringslivet i Groruddalen bør derfor delta aktivt for å finne løsninger.

Dialog og atferdsregler (tiltak E)

Forslagene i denne rapporten er framkommet i dialog med næringslivet, bydelene og interesseorganisasjoner. Tiltakene innebærer både stimulerings tiltak og restriksjoner. Det er av stor betydning at dialog og samarbeid videreføres.

Forslag:

Transportører, samlastere og store transportbrukere inviteres til et videre samarbeid om tungtransporten og lokalmiljøet, med forslag om å utvikling av atferdsregler for kjøring og parkering.

Ansvarlig: Plankontoret for Groruddalen (prosessdriver), Samferdselsetaten

Medvirkende: Statens vegvesen Region øst, bydelene

Støytiltak (tiltak F)

Forslaget om anbefalt kjøreruter er utformet ut fra en erkjennelse om at dagens hovedvegnett er mangelfullt, og at vesentlige deler av støyproblemene ikke kan løses gjennom å flytte trafikk fra en veglenke til en annen. Da tyngden av de støyutsatte i Groruddalen bor langs Trondheimsveien, kan man oppnå en umiddelbar effekt ved å redusere fartsnivået på helårs basis (i dag vinterfartsgrense 60 km/t, for øvrig 80 km/t). Planlagt støyskjerming

i samlevegnettet må følges opp videre (jf kartfigur 2-2, s 17), og ytterligere skjerming utredes.

Forslag:

Av hensyn til støyeksponeringen settes fartsgrensen i R4-Trondheimsveien ned til 60 km/t mellom Grorud og Sinsen. Tiltaket følges opp med automatisk fartskontroll (ATK).

Igangsatte og planlagte støytiltak følges opp videre. Støytiltak vurderes også langs Fossumveien-Håvard Marthinsens vei og Micheletveien-Grorudveien (sør for R163).

Ansvarlig: Statens vegvesen Region øst (R4), Samferdselsetaten (kommunale vegger)

Redusert fartsnivå fra 80 til 60 km/t vil ha en støymessig effekt på inntil 3,5 dB, så vel innendørs som på utendørs oppholdsarealer. Effekten overgår det en vil kunne oppnå ved en halvering av totaltrafikken (3 dB). Skiltrespekt vil være en nødvendig forutsetning, og trolig må automatisk fartskontroll (ATK) være en del av tiltaket.

5.3.2 TILTAK SOM VIL KREVE EN VIDERE PLANPROSESS

Framkommelighetstiltak for lastebiler (tiltak G)

Når varetransporten står i kø, betyr det økte transportkostnader, dyrere varer og økte utslipp. Det er ventet økte avviklingsproblemer i de sentrale delene av Groruddalen fram mot 2015, i hovedsak som en følge av planlagt utbygging av detaljhandelen og det som følger av økt kundetraffikk. Et svar på dette kan være å gi lastebilene felprioritet foran personbiltrafikken, ved bruk av sambruksfelt for busser og lastebiler. Dette kan gjøres ved utvidet bruk av eksisterende kollektivfelt med tilgang for både busser og lastebiler (eller et utvalg av lastebiler). Slike tiltak er i bruk i flere land, blant annet Finland, Storbritannia og Tyskland. Erfaringsmessig vil en oppnå en bedre utnyttning av kapasiteten i vegnettet og samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

Forslag:

Det gjennomføres forsøk med prioritering av lastebiler i vegnettet, ved bruk av sambruksfelt, lyssignaler mv. Forsøket følges opp gjennom en egen evaluering.

Ansvarlig: Vegdirektoratet

Medvirkende: Politiet, Statens vegvesen region øst, Samferdselsetaten

Aktuelle prøvestrekninger kan være R190 fra sør, mot Ring 3 og mot Strømsveien, dessuten E6 mot Tvetenveien (begge retninger). Det finnes ytterligere kollektivfelt i bruk som kan vurderes i denne sammenhengen. Skilting av slike felt må avklares nærmere. Dagens skilt 508.1 og 508.2 (kollektivfelt) gir ikke innpass for lastebiler, og et nytt skilt "508.3" ("sambruksfelt buss og lastebil") vil eventuelt kreve en ny forskrift.

Om forsøkene fører heldig ut, kan det på sikt være aktuelt å gå anlegge helt nye sambruksfelt eventuelt egne lastebilfelt, for eksempel ved den planlagte utvidelsen av Østre Aker vei.

To riksvegatkomster til Alnabruterminalen (tiltak H)

Det ligger særlige utfordringer knyttet til utformingen av vegsystemet på og rundt Alnabruterminalen. Terminalområdet er langstrakt, og organiseringen av atkomster og internveger har betydning både for utkjørte kilometer og trafikkbelastingen i det kommunale vegnettet. Prinsipper for atkomstene bør være korte tilførselsveger og minst mulig høydeforskjell.

Forslag:

Alnabruterminalen legges til rette med to vegatkomster, en fra nord og en fra sør. Vegrutene mot atkomstene klassifiseres som riksveg. Det anlegges en intern vegforbindelse mellom de to atkomstene. Spørsmålet om en direkteført vegrampe fra E6 vurderes i denne sammenhengen.

Ansvarlig: Statens vegvesen region øst

Medvirkende: Samferdselsetaten, Vegdirektoratet

Utvikling av vegnettet (tiltak I)

Den planlagte Fossumdiagonalen vil gi en vesentlig tilskudd til hovedvegnettet i Groruddalen. Veglenken vil åpne en ny kjørerute for trafikk over Gjelleråsen, og denne sammenfaller med "ønskelinjen" mot næringsarealene i dalbunnen og Ring 3 ved Økern. Med diagonalen på plass, vil det ligge til rette for en nedklassifisering av Trondheimsveien i tråd med den vedtatte forvaltningsreformen.

Ut over det påpekes følgende forbedringspunkter:

- Krysset R191Nedre Kalbakkvei / R163 Østre Aker vei – mer direkte rampeløsning
- Vegrampe fra E6 mot Tvetenveien fra nord – behov for to kjørefelt inn på rampen
- Haraldrud-Ulven-Breivoll: Behov for en bedre E6-kontakt, til nytte for arealene på begge sider av E6 (har sammenheng med oppgradering av den sørlige terminalatkomsten).

Forslag:

Fossumdiagonalen gis økt prioritet. Det lages en handlingsplan for oppgradering av hovedvegnettet i de sentrale næringsområdene for øvrig, med vekt på bedre kryssløsninger og best mulig E6-kontakt.

Ansvarlig: Statens vegvesen region øst, Samferdselsetaten

Medvirkende: Plankontoret for Groruddalen

Miljøsoner / boligsoner – restriksjoner på bruk av boligveger (tiltak J)

Gjennom generelle bestemmelser i lovverket kan en skjerme deler av vegnettet mot de største lastebilene (vogntog, semitrailer), noe tilsvarende reglene for kjøring med farlig gods. Argumenter for dette vil særlig være knyttet til bomiljøet (støy og utrygget), men også til misforholdet mellom vogntogenes størrelse og dimensjoneringsgrunnlaget for boligvegene (jf figur 1-1, side 8 og 9).

Regulering av de største bilenes kjøremønset kan tenkes knyttet til en egen forskrift, hjemlet i vegtrafikklovens §7 (som foreslått på 1990-tallet). Forslaget bør ikke innebære behov for omfattende ny skilting. En mulighet kan være å knytte bestemmelser til skilt som allerede er i bruk, som skilt 366 Fartsgrensesone. Dette skiltet bidrar allerede til å definere boligsonene. Informasjon til sjåførene må også gis gjennom veglister, kjørekart, internett, GPS-tjenester mv. Bestemmelser bør omfatte både kjøring og parkering. Tiltak som forslås må vurderes i sammenheng med internasjonale overenskomster for skilting. Politiet må trekkes inn i arbeidet.

Eksisterende skilt



366 Fartsgrensesone

Skiltet angir grense for område hvor det gjelder forbud mot kjøring med større fart enn angitt antall km/t. Forbudet gjelder til det blir opphevet ved skilt 368 «Slutt på fartsgrensesone», skilt 540 «Gatetun» eller skilt 548 «Gågate». Skiltet varsler også at fysiske fartsdempende anordninger kan være plassert i kjørebanelen.

Sett i sammenheng med forslaget om et anbefalt tungtransportnett (tiltak A), vil det være naturlig å knytte denne typen bestemmelser til vogntog og semitrailer. En må være åpen for at det skal kunne gis tidsavgrensede dispensasjoner, f.eks. ved byggeprosjekter. Forslaget har sammenheng med forslaget om å nyansere utvalget av egnethetsdata for tunge kjøretøy i vegnettet (Nasjonal vegdatabank).

Forslag:

Kjøring med store kjøretøy i boligveger reguleres gjennom en egen forskrift.

Ansvarlig: Statens vegvesen Vegdirektoratet, Samferdselsdepartementet

I denne sammenhengen bør Vegdirektoratets forslag til lovforskrift om *lavutslippssoner* i byene nevnes. Forslaget innebærer at den enkelte bykommune kan definere soner der det pålegges avgifter for kjøring med eldre lastebiler. Siktemålet er dels å redusere luftforurensingen i følsomme områder og dels å motivere til en forsert utskifting av lastebilparken. Oslo kommune har foreløpig har ikke tatt stilling til forslaget.

ITS-løsninger (K)

Internasjonalt er det stor aktivitet knyttet til forskning og utvikling knyttet til intelligente transportsystemer (ITS), blant annet innenfor godstransport og logistikk. I Norge deltar SINTEF i europeiske prosjekter, og Forskningsrådet gir midler til norske prosjekter. Det er forventet at ITS vil bli et viktig redskap for regulering og styring av tungtransporten. Et

Tungtransport i Groruddalen

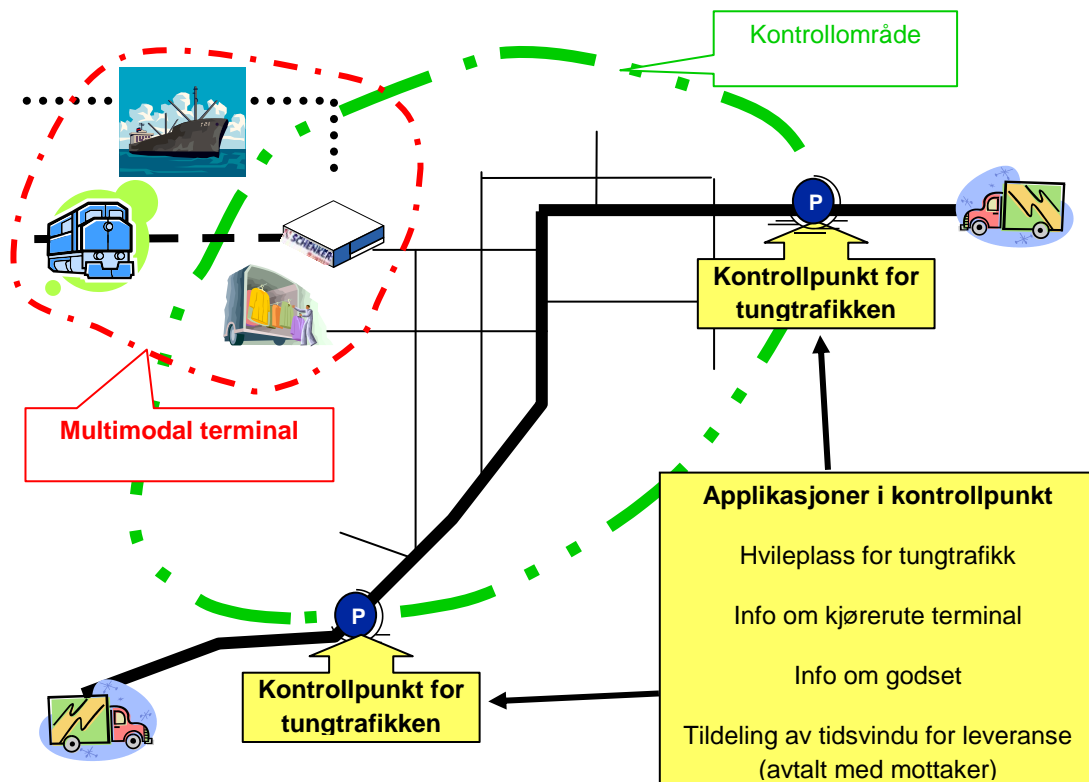
aktuelt eksempel er et prosjekt for prioritering av godsbiler i lyskryss, tilsvarende det en kjenner for kollektivtrafikk. Gjennom prosjektet testes løsninger i praksis i samarbeid med blant annet Oslo kommune og Posten.

Prosjektet GOFER (=Godstransportens fremkommelighet på egnede ruter), som drives blant annet av Statens vegvesen og Oslo kommune, har fokus på intermodale transporter. Her ser en blant annet på kontrollregimer tilsvarende det en har i luftfarten, blant annet med "slot-styring" av terminalankomster, jf figuren. Målet er bedre trafikkavvikling og miljø.

Forslag:

Forskning og demonstrasjonsprosjekter med ITS for godstransport videreutvikles framover.

Ansvarlig: Statens vegvesen Vegdirektoratet, Samferdselsdepartementet



Figur 5-1: ITS-baserte løsninger

5.4 Forslag til tiltak - oppsummering

Det foreslås en pakke av tiltak, hvorav noen kan gjennomføres på kort og mellomlang sikt. Ytterligere tiltak foreslås som vil kreve mer tid for utredning og planprosess. Tiltakene skal sammen bidra til å etablere et tydeligere vegnett for tungtrafikken og samtidig skjerme boligveger som er belastet med tung gjennomfart. Tiltakene må sees som et skritt i retning av "visjonen", som er et attraktivt hovedvegnett med den nye Fossumdiagonalen på plass. Tiltakspakken vil fordre et nært samarbeid mellom de ulike forvaltningsnivåene, mellom ulike kommunale etater og ikke minst mellom det offentlige og næringslivet, som drøftet i avsnittene foran. I tabellen under er tiltakspakken oppsummert med forslag til hovedansvarlig for de enkelte tiltakene.

Tabell 5-1: Tungtrafikk i Groruddalen – forslag til tiltakspakke

	Stikkord / kommentarer	Ansvar for framdrift
Tiltak som kan gjennomføres på kort og mellomlang sikt		
A. Anbefalte kjøreruter for vogntog / semitrailer	Samarbeid med transportnæringen og organisasjoner	Statens vegvesen region øst Samferdselsetaten
B. Lokale tiltak – restriksjoner på tungtrafikk i utsatte boligveger (skilting mv)	Vil kreve stedstilpassing mht kjøretøygrupper, tidsperioder og ev fysiske tiltak	Samferdselsetaten Politiet
C. Vegvisning (skilt) og sjåførinformasjon	Ny visningsplan for terminalrettet trafikk og oppdatering av vegdatabanken.	Statens vegvesen region øst Vegdirektoratet (vegdatabank)
D. Døgnhvileplasser for tungtransporten	Tilrettelegging for parkering og sjåførservice i samarbeid med næringslivet	Statens vegvesen region øst
E. Dialog og atferdsregler	Samarbeid med næringen mht kjøring og parkering	Plankontoret for Groruddalen Samferdselsetaten
F. Støytiltak	Støyskjerming i samleveier og nedsatt fartsgrense i Trondheimsveien	Samferdselsetaten Statens vegvesen region øst
Tiltak som vil kreve tid for utredning og planprosess		
G. Framkommelighetstiltak for lastebiler - sambruksfelt	Forsøk med bedre utnytting av vegkapasiteten	Vegdirektoratet
H. Atkomster til Alnabru-terminalen	Riksvegatkomst fra nord og sør, knyttet sammen av internveg - gir avlastning av kommunale veger	Statens vegvesen region øst
I. Utvikling av vegnettet	- Ny Fossumdiagonal (R4), - Bedre E6-kontakt for områdene Haraldrud-Ulven-Breivoll - Oppgradert kryssløsning Nedre Kalbakk v X Østre Aker v	Statens vegvesen region øst Samferdselsetaten
J. Miljøsoner, boligsoner	Bestemmelser for kjøring og parkering med tunge biler i boligveger	Vegdirektoratet Samferdselsdepartementet
K. ITS-løsninger	Bruk av ny teknologi i kjøretøystyring mv	Vegdirektoratet Samferdselsdepartementet

Vedlegg 1: Utspørring av næringsaktører

Næringslivets transporter i Groruddalen – resultater fra en spørreundersøkelse i oktober 2008

Som del av prosjektet ble det gjennomført en web-basert spørreundersøkelse blant 25 bedrifter innenfor produksjon, engros og spedisjon (dvs samlastere). Svarpersonen ved den enkelte bedrift var daglig leder, transportsjef el l. Av i alt 25 utfylte skjema kom tre fra speditørene, ni fra produksjonsbedrifter og 13 fra engrosbedrifter. Hovedresultatene er gjengitt i de følgende avsnittene. På grunn av få svar fra speditørene er figurene som er vist i hovedsak knyttet til produksjons- og engrosbedriftene.

Antall bilbesøk

Kontaktpersonene ble bedt om å gi et anslag på antall besøk av tunge kjøretøy i løpet av en gjennomsnittlig virkedag. Hos engros- og produksjonsbedriftene varierer besøksfrekvensen fra under ti til opp mot 80. Blant de tre speditørene var volumene større, men med store variasjoner. Spennvidden hos de tre gikk fra ca 100 til over 1500 bilbesøk per dag (ikke vist).

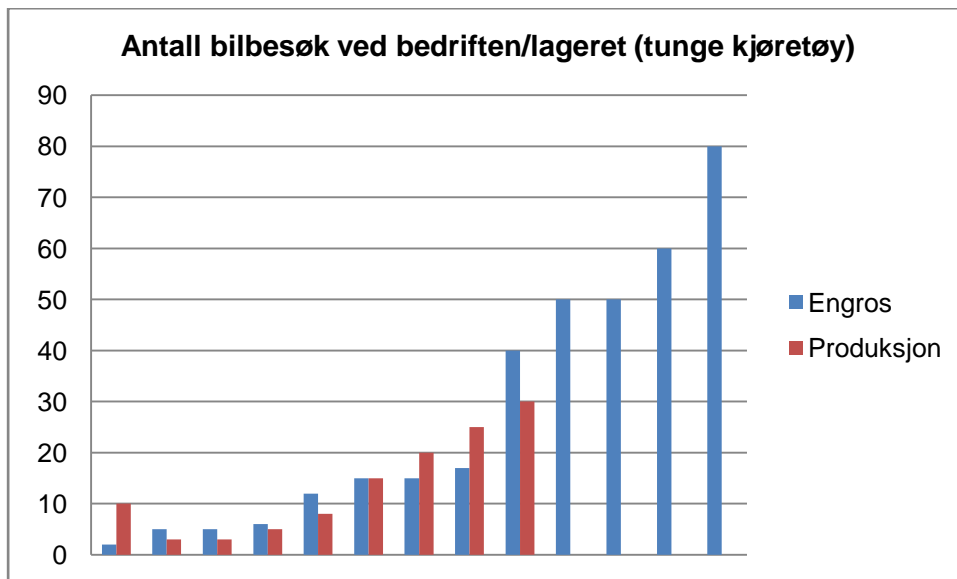


Fig V1-1

Biltyper

Engrosbedriftene mottar i gjennomsnitt nær 60 prosent av inngående transporter på vogntog eller semitrailer. Ser en på den enkelte bedrift, er det betydelige variasjoner, med en spennvidde fra 20 til 90 prosent. Tre av bedriftene har et betydelig innslag av mindre biler inntil 7,5 tonn totalvekt (40-60 prosent). Det synes som om utgående leveranser går på noe mindre biler enn inngående. Produksjonbedriftene bruker gjennomgående noe mindre biler enn engrosbedriftene, og små lastebiler utgjør ca 40 prosent. Det er imidlertid stor variasjon også her, som en følge av ulike bransjer, vareslag og markedsområder. Speditørene bruker gjennomgående større biler, og en bedrift oppgir at alle turer går på vogntog/semitrailer.

Tabell V1-1: Godsturer til og fra bedriftene fordelt på biltyper – gjennomsnitt (%)

	Varebil /liten lastebil < 7,5 t	Lastebil 7,5-16 t	Stor lastebil >16 t	Vogntog semitrailer	
Engros, inn	17	14	11	58	N=13
Engros, ut	20	24	20	36	
Produksjon, inn	39	21	21	19	N=9
Produksjon, ut	57	14	9	19	
Spedisjon, inn	8	17	8	67	N=3
Spedisjon, ut	10	16	8	63	

Start- og målpunkt

Engrosbedriftene får i gjennomsnitt nær 60 prosent av sine billeveranser fra utlandet; for enkelte hele 70-90 prosent. For utgående transporter er bildet et annet. Mens Oslo er klart viktigste reisemål med hver tredje tur, går vel en firedel går til områder utenfor Østlandet. Produksjonsbedriftene synes i større grad å operere regionalt, med to av tre utgående transporter til Oslo/Akershus-regionen. Til sammenlikning har spedisjonsbedriftene en forholdsvis stor andel av transportene til områder utenfor Østlandet.

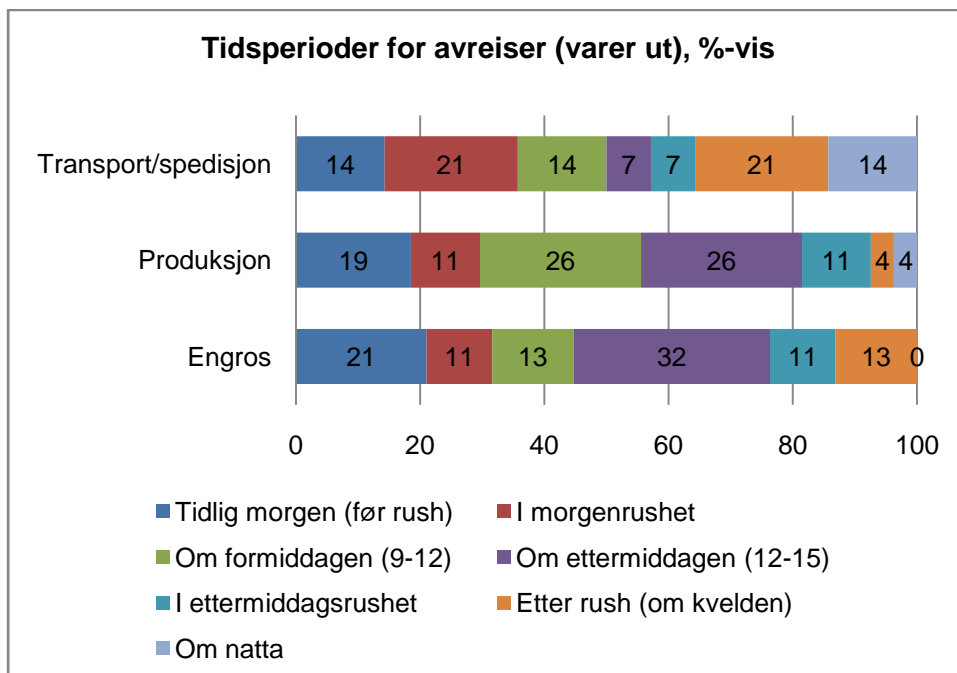
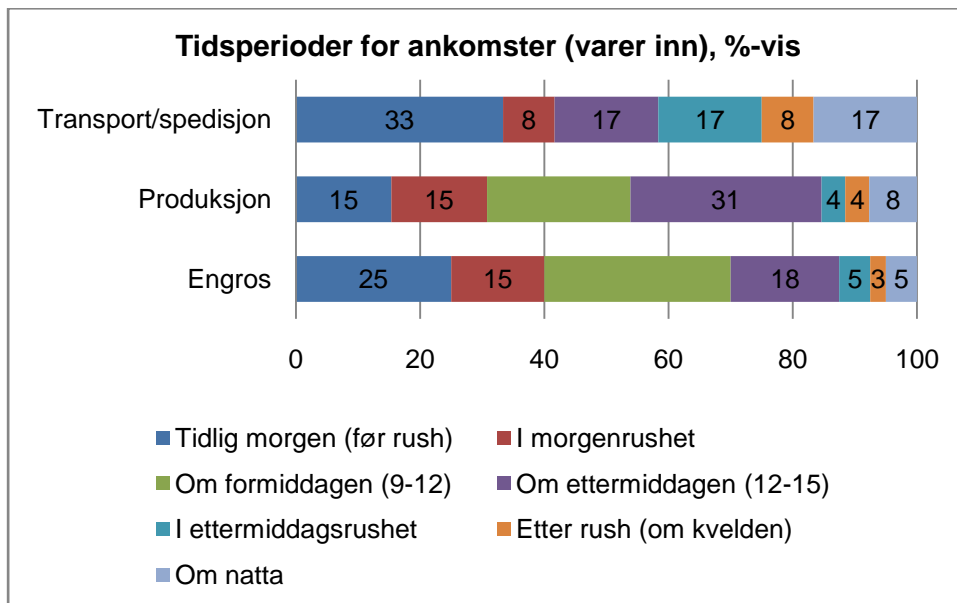
Tabell V1-2: Godsturer etter lokalisering av start- og målpunkt – gjennomsnitt (%)

	Oslo	Akershus	Østlandet for øvrig	Norge for øvrig	Utlandet
Engros, inn	11	3	8	19	58
Engros, ut	32	10	15	26	17
Produksjon, inn	31	22	21	12	14
Produksjon, ut	48	19	13	18	2
Spedisjon, inn	30	13	18	28	13
Spedisjon, ut	20	10	17,5	40	12,5

Når skjer transportene?

Bedriftene ble spurt om når hoveddelen av lastebiltransporten skjer, fordelt på inngående og utgående transporter. Mens engros- og spedisjonsbedriftene har en forholdsvis stor andel av inngående transporter tidlig morgen før rushet, har produksjon større aktivitet om ettermiddagen. Andelen turer i rushet er forholdsvis liten. Speditørene skiller seg ut med større aktivitet kveld og natt. Utgående transporter har et noe senere forløp enn inngående, noe som betyr mer kjøring ettermiddag og kveld/natt. Dette gjelder i særlig grad for speditørene.

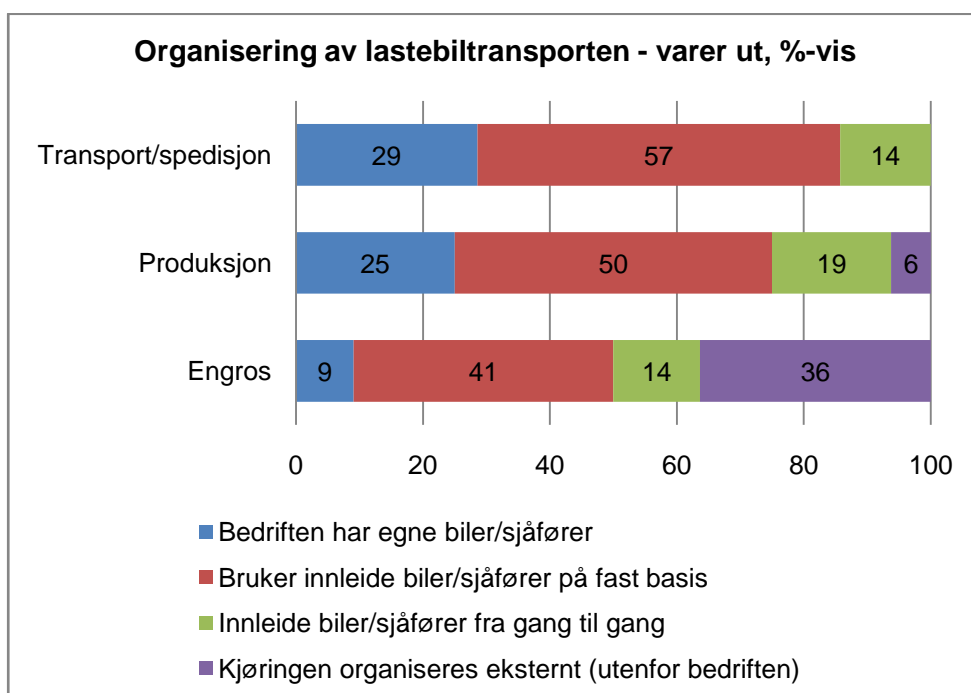
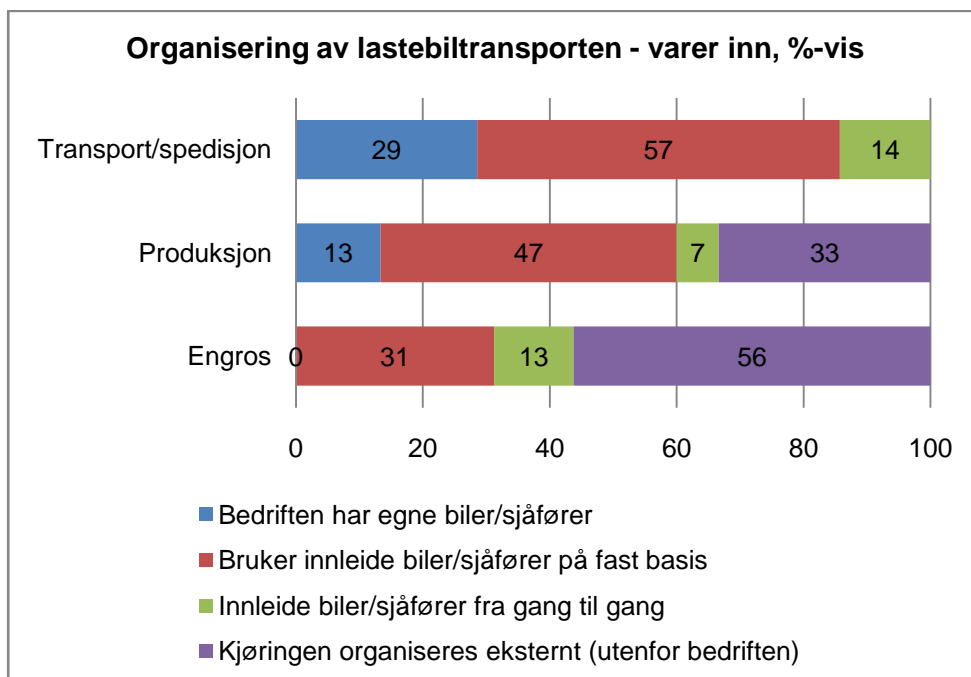
Fig V1-2 a og b



Organisering av transportene

Det er vanlig med innleie av biler/sjåførere gjennom faste oppdrag. En betydelig andel av transportene til og fra engrosbedriftene, dels også produksjonsbedriftene, er eksternt organisert. Transportbedriftene, dels også produksjonsbedriftene, har egne biler/sjåførere i et visst omfang. Innleie fra gang til gang er mindre vanlig.

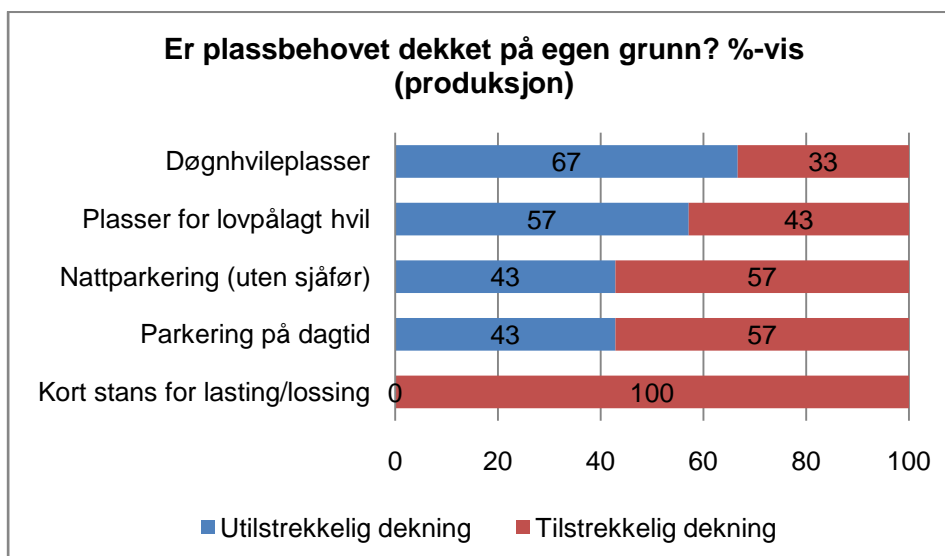
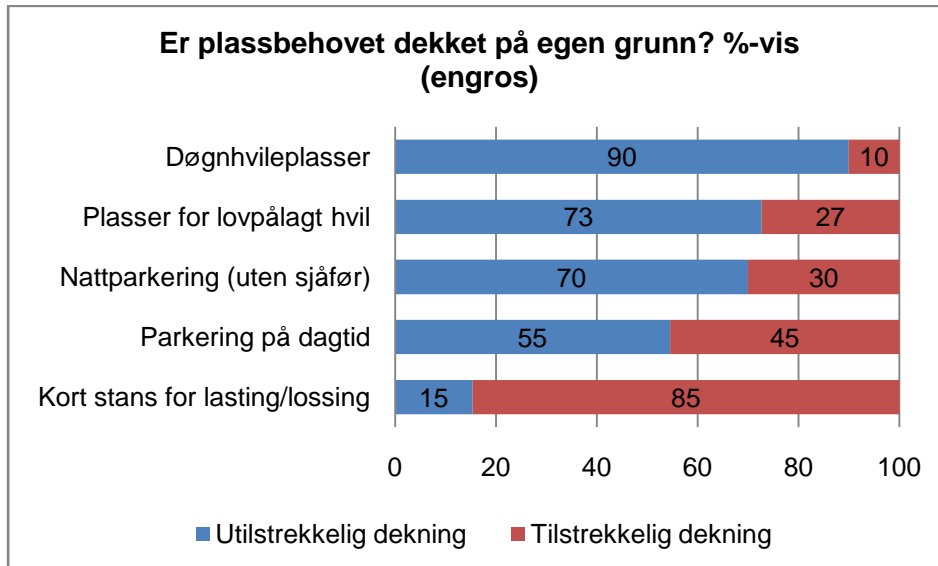
Fig V1-3 a og b



Parkeringsdekning

De fleste bedriftene oppgir at det er utilstrekkelig med plasser for noe annet enn lasting og lossing på egen grunn. For eksempel oppgir bare ti prosent av engrosbedriftene at de kan tilby plass for pålagt døgnhvil. Blant speditørene oppgis at de har dekning for lasting/lossing på egen grunn, men ingen plass ut over det (ikke vist).

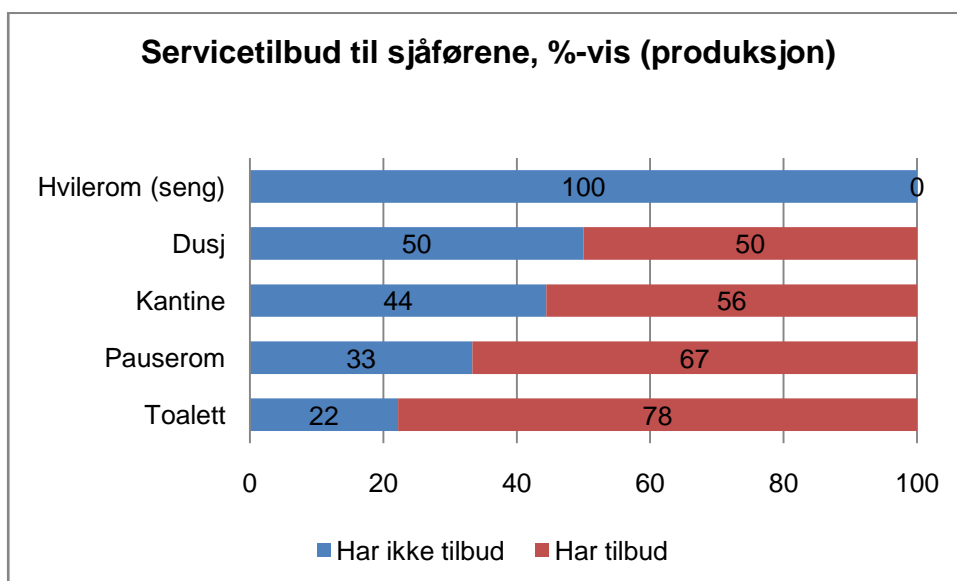
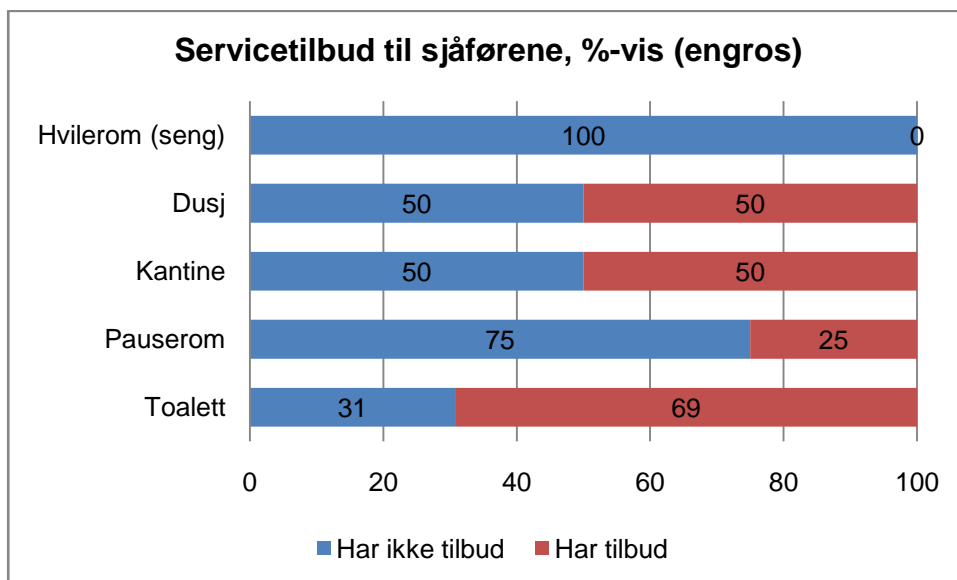
Fig V1-4 a og b



Servicetilbud til sjåførene

De fleste bedriftene oppgir at de kan tilby toalett til sjåførene, mens bare halvparten har kantine eller dusj. Blant engrosbedriftene oppgir tre av fire at de har pauserom. Speditørene, som i større grad har egne sjåførere og biler, kan tilby toalett, kantine og pauserom; ett firma også dusj. Ingen av bedriftene i undersøkelsen kan tilby sengeplass.

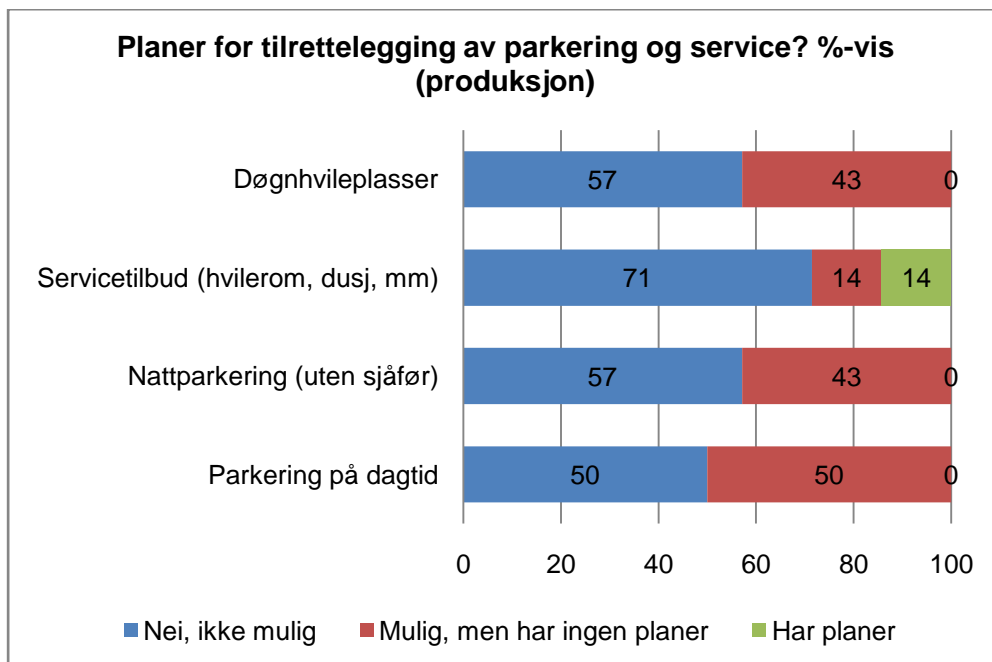
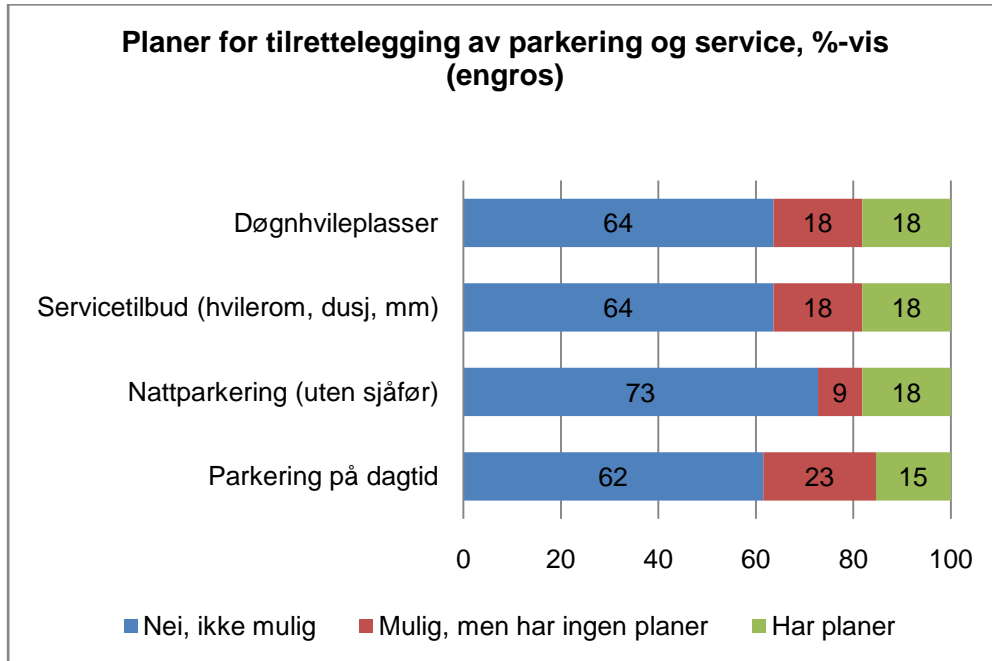
Fig V1-5 a og b



Muligheter og planer for tilrettelegging av parkering og sjåførservice

En av tre engrosbedrifter oppgir at de har planer for å bedre parkerings- og/eller service-tilbudet. Blant produksjonsbedriftene oppgir enkelte at de har muligheter, mens bare få har konkrete planer. Ingen av speditørene oppgir at de har mulighet eller planer for forbedringer (ikke vist).

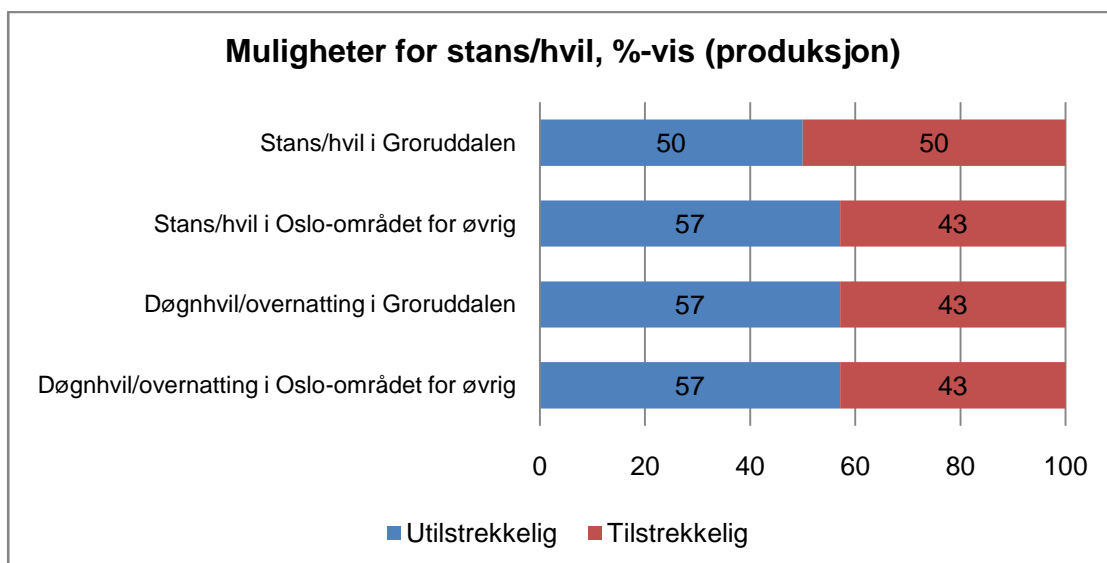
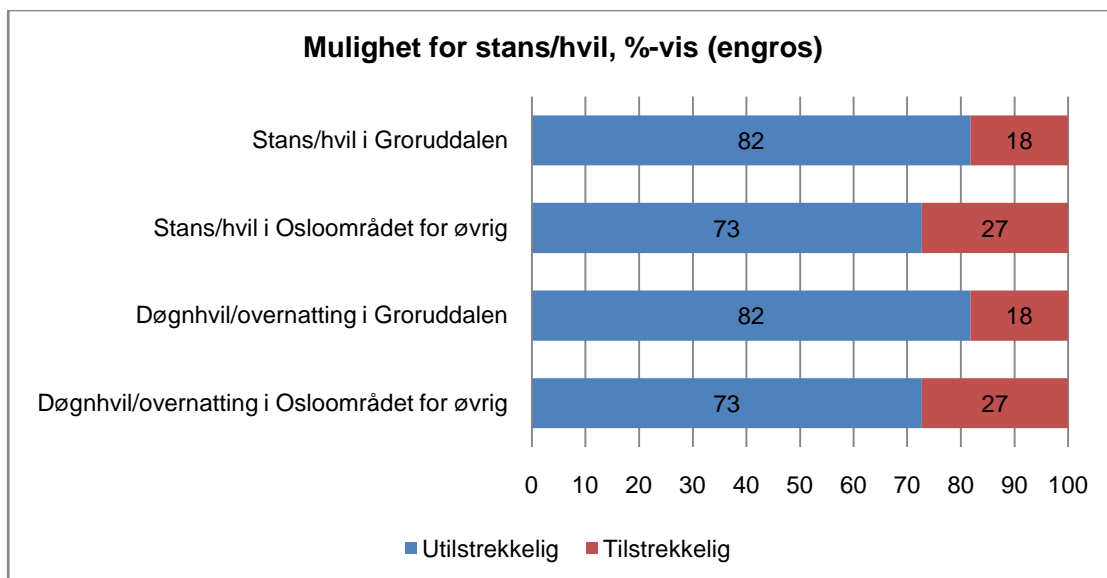
Fig V1-6 a og b



Mulighet for stans og hvil eksternt

Bedriftene synes å være lite tilfreds med det tilbudet av plasser for stans og hvil som finnes i eksternt dag. Minst tilfreds er engros- og spedisjonsbedriftene, de som også står for det største transportvolumet.

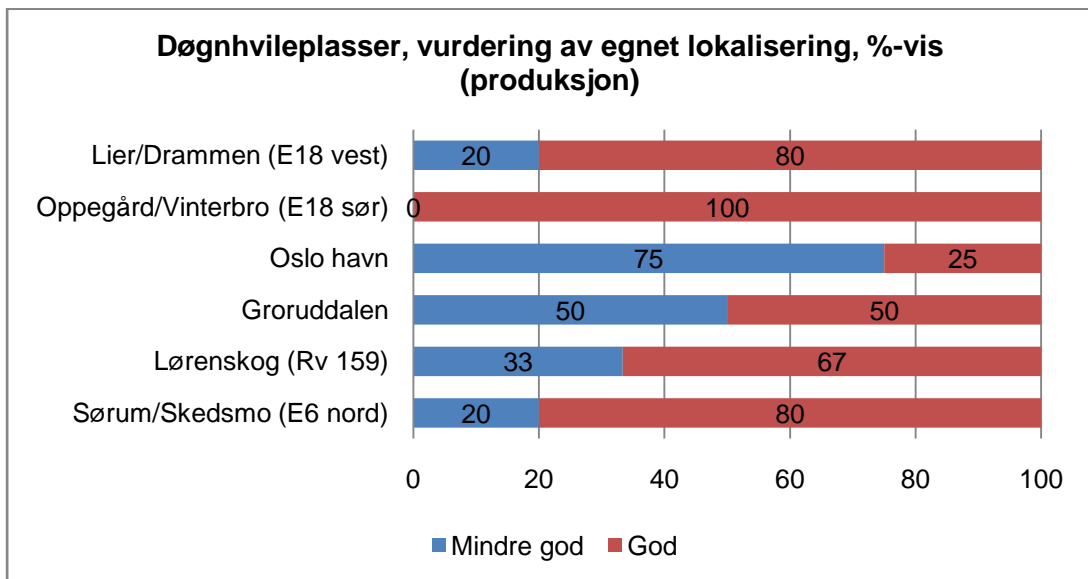
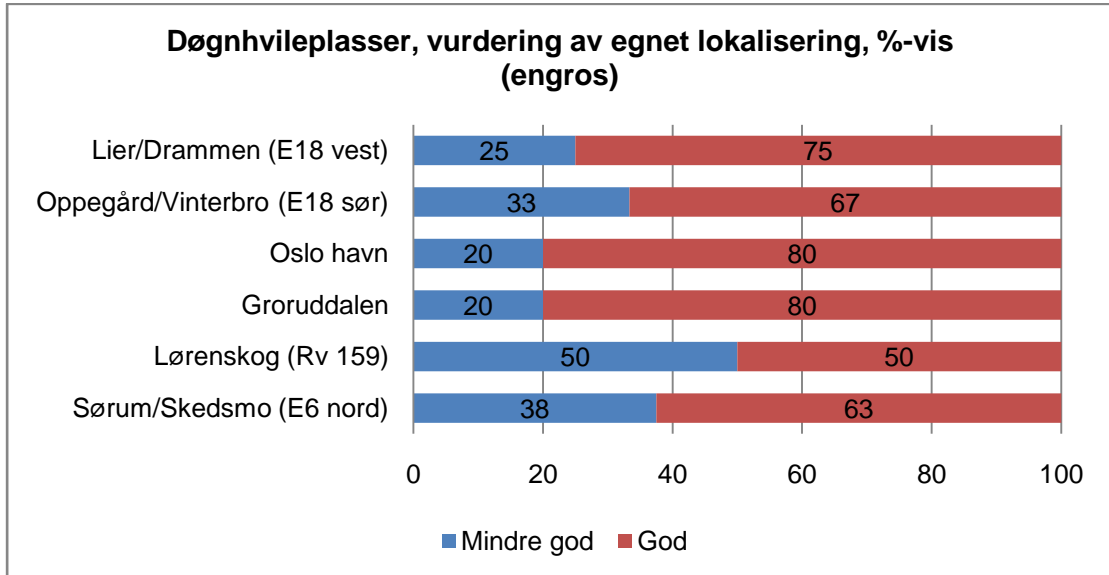
Fig V1-7 a og b



Lokalisering av døgnhvileplasser

Når det gjelder eksterne døgnhvileplasser og liknende favoriserer engrosbedriftene plasser langs hovedveinettet i Oslo og nabokommunene. Størst oppslutning har Groruddalen og Oslo havn. Produksjonsbedriftene favoriserer lokalisering langs innfartsveiene, især E18 sør og vest og E6 nord. Speditørene ønsker plasser i Groruddalen eller Lørenskog.

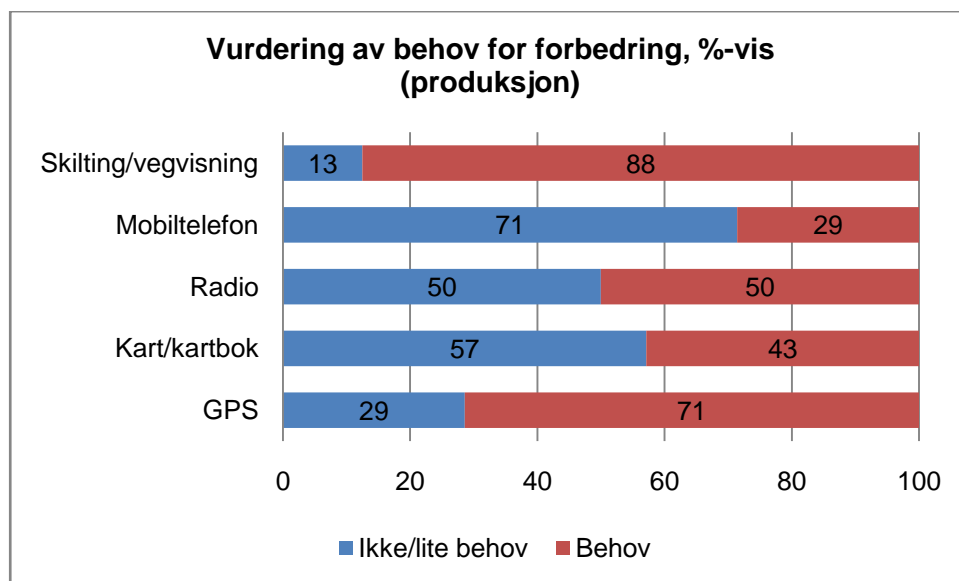
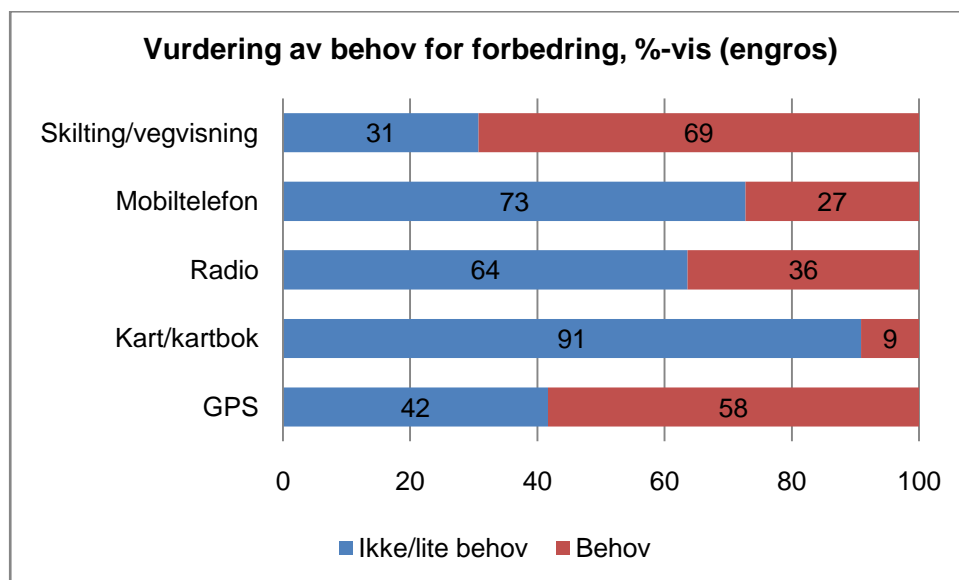
Fig V1-8 a og b



Hjelpemidler i veivisningen

Vegvisningsskilting og GPS oppgis av de fleste å være de viktigste hjelpemidlene for å finne fram. Kartbok og radio nevnes også.

Fig V1-9 a og b



Vedlegg 2: Lokalisering av næringsvirksomhet

Fig V2-1: Transportbedrifter

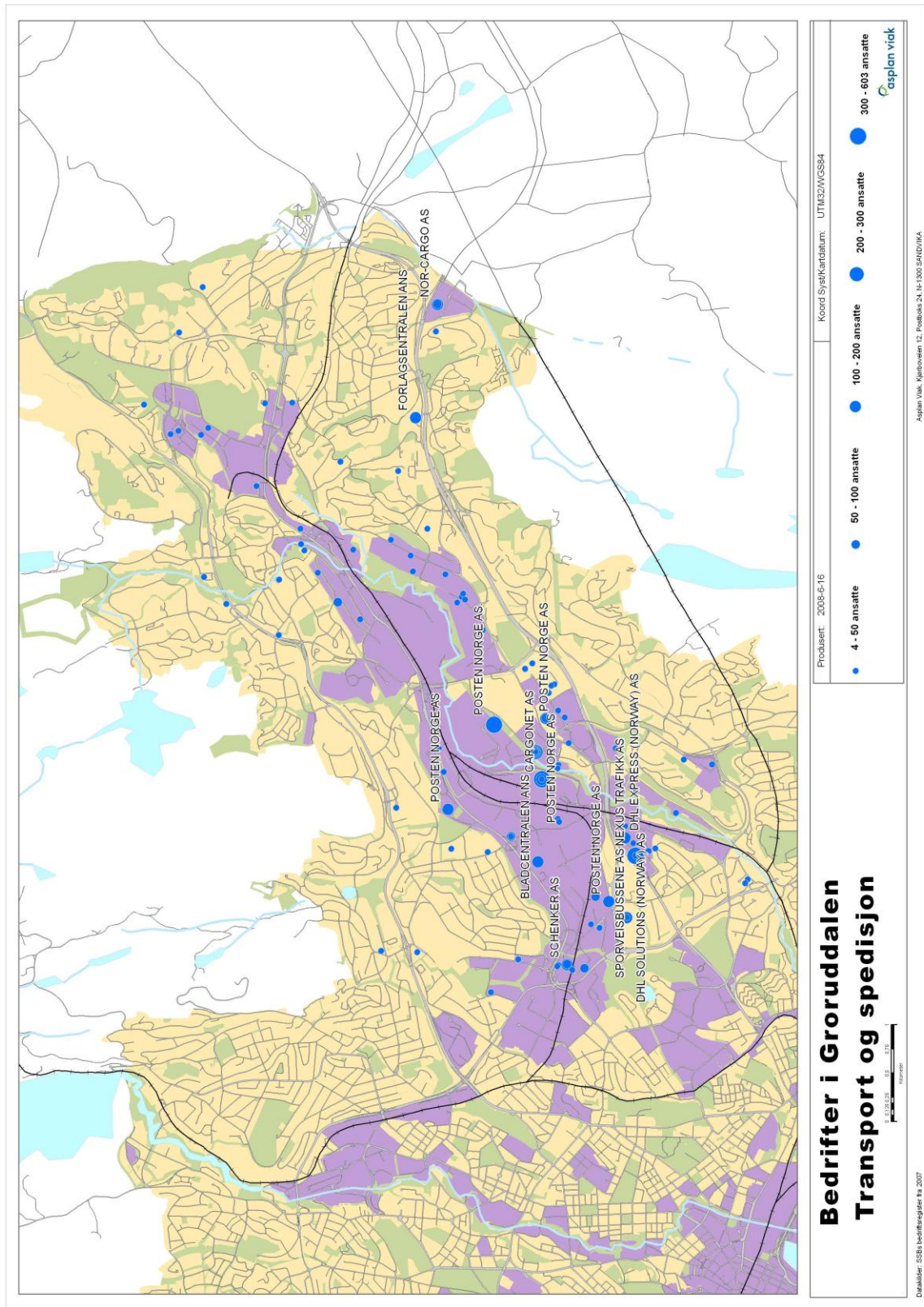
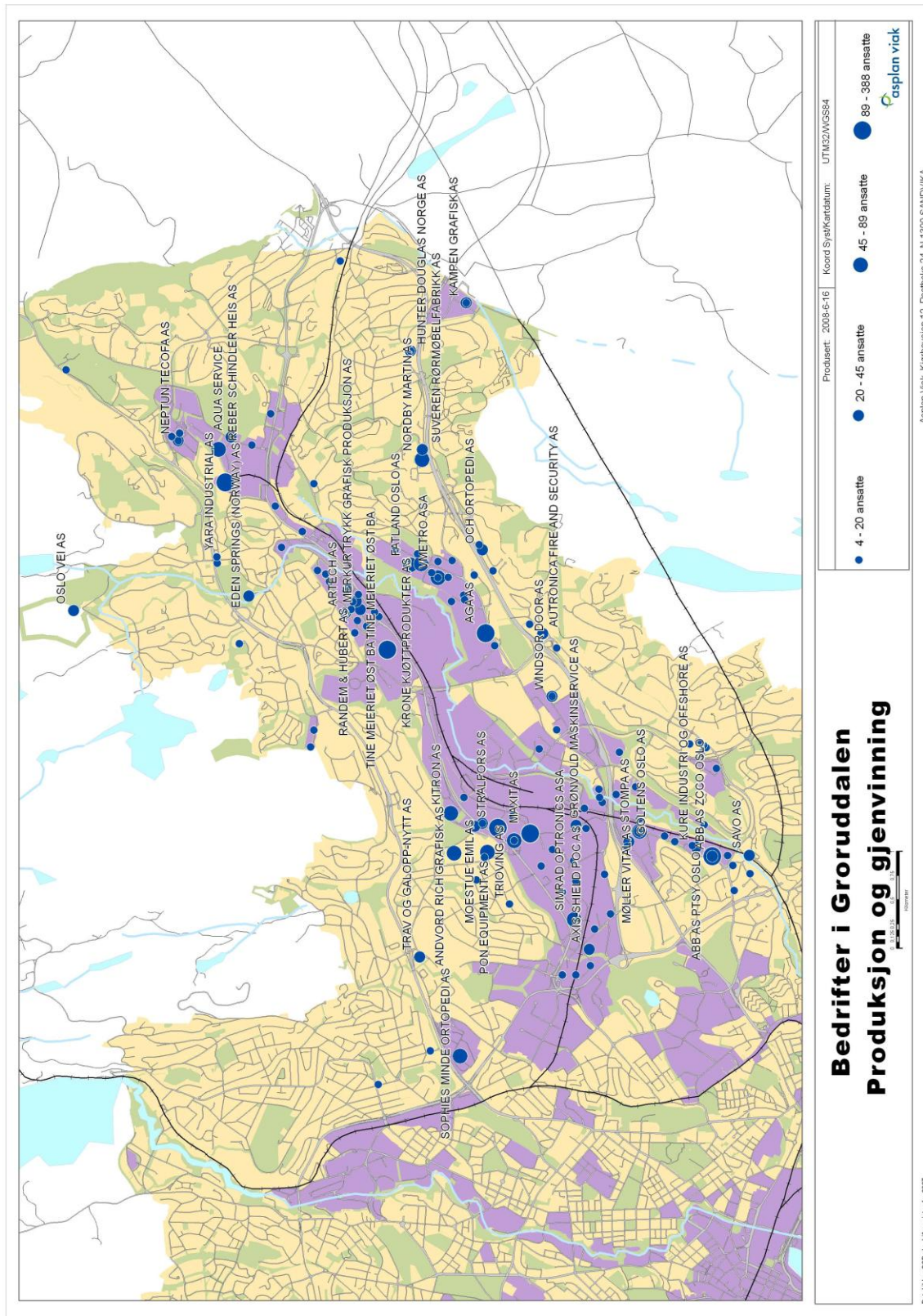


Fig V2-2: Produksjonsbedrifter



Vedlegg 3: Trafikkmengder

Fig V3-1: Trafikk virkedøgn

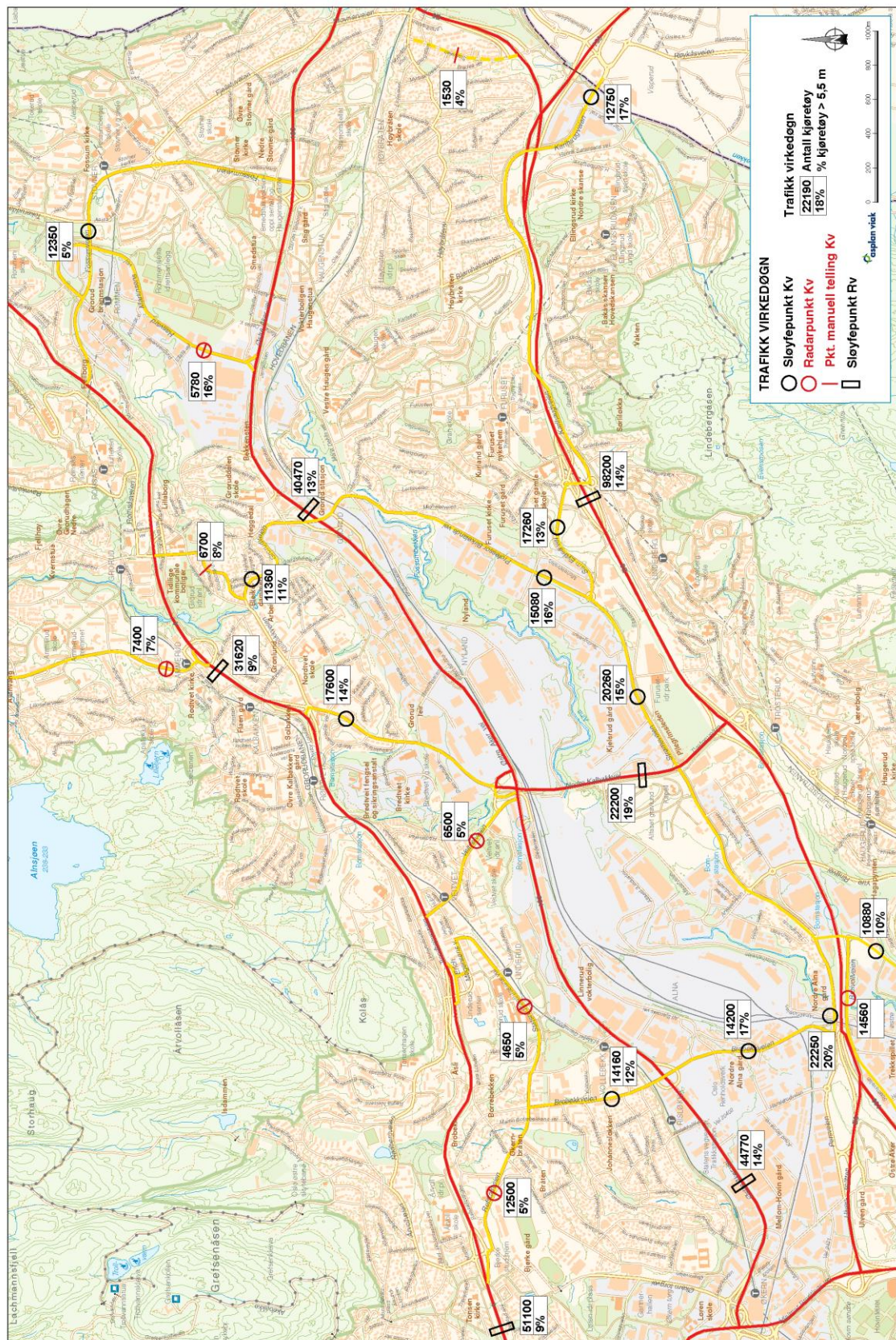


Fig V3-2: Trafikk natt

