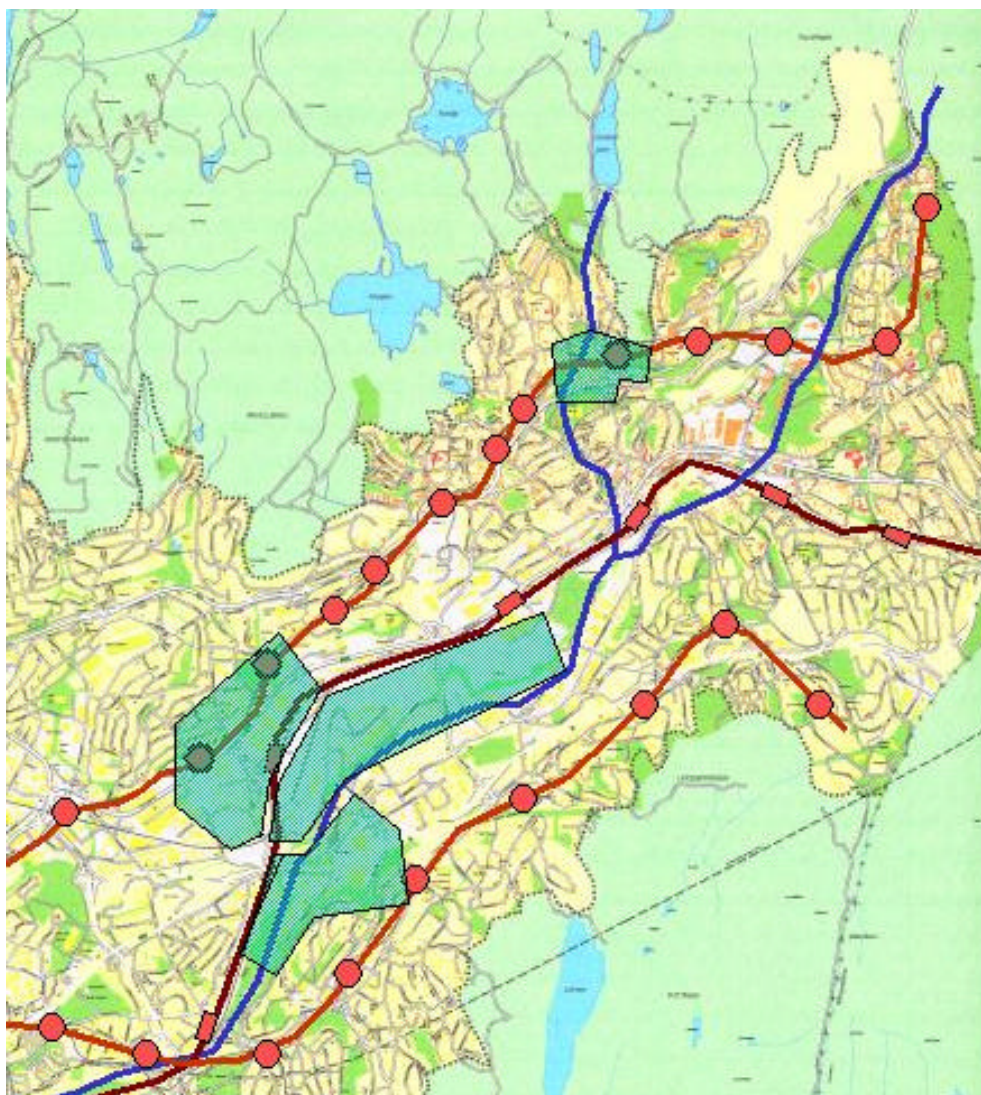


# Bedre miljø i Groruddalen

*- en blågrønn dal der Alna er tatt frem i dagen, trafikken er mer miljøvennlig, og der framtidig byutviklingen skjer langs banene*



---

**Planer og hovedstrategier**

**Miljøsone med 4 innsatsområder**

---

Administrativ samarbeidsgruppe Groruddalen – samarbeid mellom stat og kommune  
April 2003

# Innhold

<b>Innhold .....</b>	<b>2</b>
<b>Forord.....</b>	<b>3</b>
<b>SAMMENDRAG OG ANBEFALINGER.....</b>	<b>4</b>
<b>1 Planer og hovedgrep.....</b>	<b>9</b>
<b>2 8 hovedstrategier for å forbedre miljøet i Groruddalen .....</b>	<b>10</b>
2.1 Hovedveinettet omdefineres og miljøet omkring bedres .....	12
2.2 Kollektivtilbudet styrkes for å redusere biltrafikken og bedre miljøet .....	14
2.3 Byutvikling prioriteres ved T- og jernbanestasjoner.....	14
2.4 Gang/sykkel/turveinettet bygges ut og skiltes.....	16
2.5 Stimulering av miljøvennlige reiser i Groruddalen.....	17
2.6 Den blågrønne strukturen i dalen utvikles.....	17
2.7 Nærings- og terminalområder i dalbunnen ryddes .....	18
2.8 Kulturminner og nærmiljøtiltak styrker identitet og trivsel .....	19
<b>3 Miljøsonene Groruddalen – Tiltak, organisering og samarbeid .....</b>	<b>20</b>
3.1 Hva menes med en miljøsoner? .....	20
3.2 En miljøsoner krever bredt samarbeid. Stat og kommune, næringsliv og lokale organisasjoner må delta. ....	21
3.3 Miljøsoner Groruddalen – helhet og samspill med planarbeidet, geografiske innsatsområder .....	23
3.4 Miljøsoner Groruddalen – organisering, gjennomføring.....	24
og finansiering.....	24
3.5 Arbeidet konsentreres i fire geografiske innsatsområder .....	25
Innsatsområde 1: Mer miljøvennlige reiser i Alna-området .....	27
Innsatsområde 2: Miljøtilstand og mulig byutvikling i Breivoll- Alnabru- Tittutgrenda-området.....	29
Innsatsområde 3: Alna-elva og Terminalområdet .....	31
Innsatsområde 4: Utvikling av Grorud senter og T-banestasjon.....	33
<b>Vedlegg 1 - Deltakere i arbeidsgruppen.....</b>	<b>35</b>
<b>Vedlegg 2 – Planer og hovedgrep.....</b>	<b>36</b>
<b>Vedlegg 3 - Beskrivelse av tilstanden.....</b>	<b>39</b>

---

## Forord

Oslo kommune og Staten har inngått et samarbeid for å fremme bedre miljø i Groruddalen. Med utgangspunkt i St.meld. nr. 23 (2001-2002) Bedre miljø i byer og tettsteder, ba Byrådet i Storbyforum 25.september 2002 om at det opprettes en miljøsoner i Groruddalen. Dette vil kunne inngå som en del av arbeidet med pilotprosjekter for å fremme bedre miljø i byer og tettsteder i tråd med stortingsmeldingen.

Høsten 2002 ble det nedsatt en "Administrativ samarbeidsgruppe for Groruddalen" mellom stat og kommune for å forberede politiske møter mellom representanter for regjeringen og byrådet. Gruppens oppgave er å samordne kommunale og statlige tiltak og foreslå strategier for å forbedre miljøet i Groruddalen. Samarbeidsgruppen vil gjennom dette notatet forberede det politiske møtet mellom byrådsleder og miljøvernminister våren 2003.

Notatet tar sikte på å redegjøre for hovedgrep i pågående planarbeid som skjer i Groruddalen. Det trekker opp forslag til hovedstrategier i arbeidet med å forbedre miljøet, og skisserer innhold og organisering av en miljøsoner. Hovedstrategiene og forslag til samarbeid om en miljøsoner, er en videreføring og konkretisering av fordypningsprosjektene i "Utviklingsprogram Groruddalen", vedtatt av bystyret 18. desember 2002.

I første omgang er det foreslått at samarbeidet konsentreres innenfor fire geografiske innsatsområder. Arbeidet med å planlegge og gjennomføre tiltak i disse områdene vil kreve et nært samarbeid mellom kommunen, staten, lokalt næringsliv og frivillige organisasjoner gjennom egne prosjektgrupper. De nye samarbeidsformene og samspillet mellom en rekke tiltak vil være en viktig del av pilotprosjektet.

**Samarbeidsgruppen ser det som ønskelig at det politiske møtet, på grunnlag av forslagene om strategier, innsatsområder og arbeidsform, gir signaler for det videre arbeidet - før innhold og organisering, tiltak og ressursbehov avklares og detaljeres nærmere i en fase 2.**

**Oslo, april 2003**

Samarbeidsgruppen for Groruddalen

Medlemmer av Samarbeidsgruppen for Groruddalen, se Vedlegg 1

---

## SAMMENDRAG OG ANBEFALINGER

# Groruddalen: en blågrønn dal der Alna er tatt frem i dagen, trafikken er mer miljøvennlig, og der framtidig byutvikling skjer langs banene

I St.meld.nr.23 (2001-2002) Bedre miljø i byer og tettsteder, trekker Regjeringen opp planprinsipper for en mer miljøvennlig byutvikling og beskriver miljøsoner som ett av sine verktøy "for å stimulere til nye løsninger og miljøvennlig praksis". Regjeringen har invitert byene til pilotprosjekter på prioriterte områder innenfor miljøvennlig byutvikling, med bla miljøsoner, sentrumsutvikling og byomforming. Med utgangspunkt i meldingen ba Byrådet i Storbyforum 25.september 2002 om at det opprettes en miljøsoner i Groruddalen.

Oslo kommune og Miljøverndepartementet (MD) vurderer på dette grunnlag å definere Groruddalen som en miljøsoner. Notatet "Samarbeid mellom Oslo kommune og Staten om Groruddalen" av 18. september 2001 som er utarbeidet av MD i samråd med andre departementer, klargjør statens plattform for samarbeidet med Oslo kommune. "Utviklingsprogram for Groruddalen" ble behandlet av bystyret den 18 desember 2002. Sammen med St.meld. 23, er disse to dokumentene grunnlaget for **samarbeid mellom kommune og stat om en miljøsoner i Groruddalen.**

En miljøsoner har som hovedmål å forbedre miljøet for beboere og næringsliv i spesielt miljøbelastede byområder. Et pilotprosjekt skal også bidra til å utvikle kunnskap og erfaringer om hvordan mange aktører kan samarbeide om miljøforbedring gjennom å bruke mange ulike tiltak og virkemidler. Læringsprosessen blir derfor viktig for alle aktørene i arbeidet. Forslagene i notatet har som utgangspunkt at mange overordnede planer for Groruddalen er vedtatt eller avklart, og at det nå er gjennomføring på lokalnivå som bør ha hovedfokus.

Kap 1 gir en kort oversikt over **pågående planarbeid**, som vil få betydning for miljøutviklingen i Groruddalen på kort og lang sikt, f eks Samferdselsplan og Grønnstrukturplan. Utdypende beskrivelse i Vedlegg 2.

Kap 2 er et forslag til **8 hovedstrategier** for arbeidet med å forbedre miljøet i Groruddalen og mulige tiltak innenfor disse strategiene. Strategiene, som er gjengitt på neste side, er basert på det vedtatte Utviklingsprogram for Groruddalen og det pågående planarbeidet med bl a fordypningsprosjektene.

Kap 3 redegjør for samarbeidet mellom stat og kommune og skisserer et opplegg for organisering og innretning av arbeidet med en miljøsoner. En effektiv organisering, med hovedfokus på gjennomføring, er avgjørende for resultatet. Det foreslås samarbeid mellom statlige og kommunale etater, næringsliv og organisasjoner gjennom **egne prosjektgrupper** for å avklare lokale planer og tiltak, ressursbehov og ressursinnsats for det enkelte område.

Groruddalen er stor i utstrekning, og tiltakene berører mange parter. For å lette gjennomføringen foreslås det å velge ut noen mindre **geografiske innsatsområder**, der mange tiltak kan samordnes og nye samarbeidsformer utprøves. Arbeidet konsentreres i første omgang til fire geografiske områder, med hver sin organisering, framdrift og finansiering. Innsatsområdene som skal bygge opp om strategiene, er kort beskrevet senere i sammendraget og utdypet med mulig tiltak i kapittel 3.5.

Vedlegg 3 er en sammenstilling av **miljøtilstanden** i Groruddalen, der det blant annet beskrives at dalen er blant de mest miljøbelastede områder i landet, og at biltrafikken er viktigste årsak.

---

**For å nå målet om bedre miljø i Groruddalen er det formulert åtte hovedstrategier, som sammenfatter planer og klargjør hovedretningen for arbeidet.** Strategiene er formulert med bakgrunn i det pågående planarbeid, og slik at hver strategi har én eller to hovedaktører. Strategi og mulige tiltak er nærmere beskrevet i kapittel 2, inkludert forklaring av forkortelser. Strategiene og tiltakene har svært ulik status, og er en blanding av visjoner, planer og vedtatte prosjekter.

### **1 Hovedveinettet omdefineres og miljøet omkring bedres**

Mulige tiltak kan være: Miljøopprustning av hovedveinettet. Østre Aker vei oppgraderes og utbedres til næringsaveny. Trondheimsveien bygges om til lokal hovedvei når en enkel Fossumdiagonal er bygget. E6 gis mer byform og estetisk og miljømessig forbedring med beplantning og andre miljøtiltak. Det vurderes miljøprioritert gjennomkjøring (MPG)- tiltak på det kommunale veinettet. Hovedaktører: Stat og kommun ved SVRØ og SAM.

### **2 Kollektivtilbudet styrkes for å redusere biltrafikken og bedre miljøet**

Mulige tiltak kan være: Banetilbudet forbedres med flere avganger samt at tilgjengeligheten til stasjonene forbedres og oppgraderes. Trondheimsveien og Strømsveien blir stamtrasèer for buss, med høy standard og flere avganger. Nye bussruter på tvers av dalen forbinder de tre banene. Hovedaktører: SAM og kollektivselskapene, koordinert gjennom Oslopakke2.

### **3 Byutvikling prioriteres ved T- og jernbanestasjoner**

Mulige tiltak kan være: Lokale sentra ved banestasjoner utvikles til møtesteder med lokale funksjoner, og til attraktive områder for byboliger og næring. Trafikksikkerhet og miljøgater, samt visuell opprusting av det offentlige rom. Pilotprosjekter på Grorud T, Haugerud, Trosterud og Haugenstua. Hovedaktører: Kommunen ved PBE, EBY og staten ved Husbanken.

### **4 Gang-, sykkel- og turveinettet bygges ut og skiltes**

Mulige tiltak kan være: Flere forbindelser både på langs og tvers av dalen. Planen for hovedsykkelveinettet fullføres. I tillegg suppleres det med flere forbindelser, spesielt på tvers av dalen. Hovedaktører: Kommunen og staten ved SAM, FRI og SVRØ

### **5 Stimulering av miljøvennlige reiser i Groruddalen**

Mulige tiltak kan være: Som alternativ til den voksende biltrafikken er det viktig å stimulere bruk av kollektivtransport, sykkel, gange og eksempelvis bildeling. Stat og kommune og prosjekt SMART (SLF, OS, NAF, BK) samarbeider om mobilitetsrådgivning for bedrifter. Nye stasjoner for bildeling skal opprettes i Groruddalen. Hovedaktør: Kommunen ved SAM, i samarbeid med næringslivets organisasjoner.

### **6 Den blågrønne strukturen i dalen utvikles**

Mulige tiltak kan være: Grønnstrukturen for Groruddalen, med Alna som hovedelement, forsterkes og videreutvikles. Alnavassdraget åpnes som en sammenhengende vannstreng fra sjøen til marka. Tiltak igangsettes mht. rensing av elvevannet. Langs Alnavassdraget etableres avleiringsbasseng for rensing av vann fra tilstøtende areal, for eksempel større veianlegg. Hovedaktør: Kommunen ved FRI og VAV.

### **7 Nærings- og terminalområder i dalbunnen ryddes**

Mulige tiltak kan være: Forurenset grunn og utrivelige næringsarealer kartlegges og ryddes, og plan for estetisk opprydding utarbeides. Årlige ryddeaksjoner og en felles aksjon blant grunneiere for å fjerne skrot og industriavfall. Opprydding av forurenset grunn utføres og bekostes av ansvarlig forurenser. Hovedaktører: Kommunen og staten ved EBY og SB.

### **8 Kulturminner og nærmiljøtiltak styrker identitet og trivsel**

Mulige tiltak kan være: Groruddalens historie er spennende, både i nær og fjern fortid. Anleggene må istandsettes og brukes. Aktivitetstilbud skaper sosial kontakt og øker trykgheten også på kveldstid. Hovedaktører: Kommunen ved BYA og FRI.



I arbeidet med **Miljøsonene Groruddalen** foreslås å prioritere **fire geografiske innsatsområder**, med mulighet for å utvide antallet. Gjennomføring av tiltakene, og det pågående planarbeidet i Groruddalen, vil på mange ulike måter forbedre miljøet. De 8 strategiene skisserer en helhet for arbeidet med Groruddalen. Tiltakene i de mindre geografiske innsatsområdene er hentet fra flere av strategiene, og skal følges opp av egne prosjektgrupper. Arbeidet i de fire områdene vil ha pilotprosjekt karakter bl a med bredt og tverretattlig samarbeid mellom stat, kommune og næringsliv, fra plan til gjennomføring.

### Mer miljøvennlige reiser i Alna-området

- Bedre tilgjengelighet til stasjoner og bussholdeplasser
- Tilrettelegging for gående og syklende
- Etablering av bilpool/bildeling
- Informasjon og holdningsskapende tiltak
- Mobilitetsrådgivning for bedrifter

Pilottema: Etablere samarbeidsprosjekt mellom offentlige etater og næringslivet. Rapportering til "Transport i by" (VD), med tanke på overføring av erfaringer til resten av landet.



### Miljøtilstand og mulig byutvikling i Breivoll-Alnabru-Tittutgrendaområdet

- Alternative mulighetsstudier for å avklare hvordan nye forskrifter for lokal luftkvalitet kan tilfredsstilles.
- Visjonen for Alna krever nytenkende utvikling av ideer og prosjekter og utfordrer tradisjonell planlegging og gjennomføring
- Hvordan kan miljøutfordringer kartlegges, og hvilke metoder og virkemidler må uttestes i et område med en stor og kompleks forurensingssituasjon?

Pilottema: De komplekse plan- og miljøutfordringene for framtidig byutvikling.



### Alna-elva og Terminalområdet

- Gjenåpne Alna langs terminalområdet
- Legge til rette for gående og syklende, blant annet langs Alna
- Bedre avvikling av tungtrafikken
- Tiltakspakke for estetisk oppgradering og -rydding
- Tiltaksplan for rensing av forurenset grunn

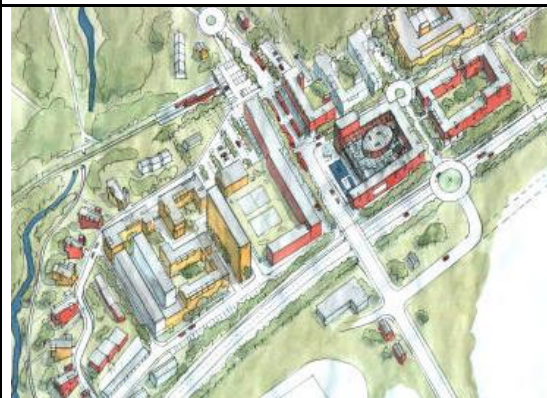
Pilottema: Miljøforbedring gjennom åpning av elv, estetisk opprydding og rensing av forurenset grunn. Samarbeid mellom statlige grunneiere og komm. etater



### Utvikling av Grorud senter og T-banestasjon

- Gjennomføringen ved bruk av utbyggingsavtaler
- Utvikling av attraktive byboliger og stedskvaliteter
- Utvikling av "kulturkvartalet"
- Opprusting av offentlige rom
- Nedbygging av Trondheimsveien
- Etablering av trafikksikre gangveiforbindelser
- Synliggjøring av Alna med tilliggende grøntarealer

Pilottema: Vise nye muligheter for boligutvikling og byomforming ved nedbygging av hovedvei, inkludert et samlet grep for utforming av hele området. Utvikle modeller for organisering og kostnadsdeling mellom stat, kommune og næringsliv.



---

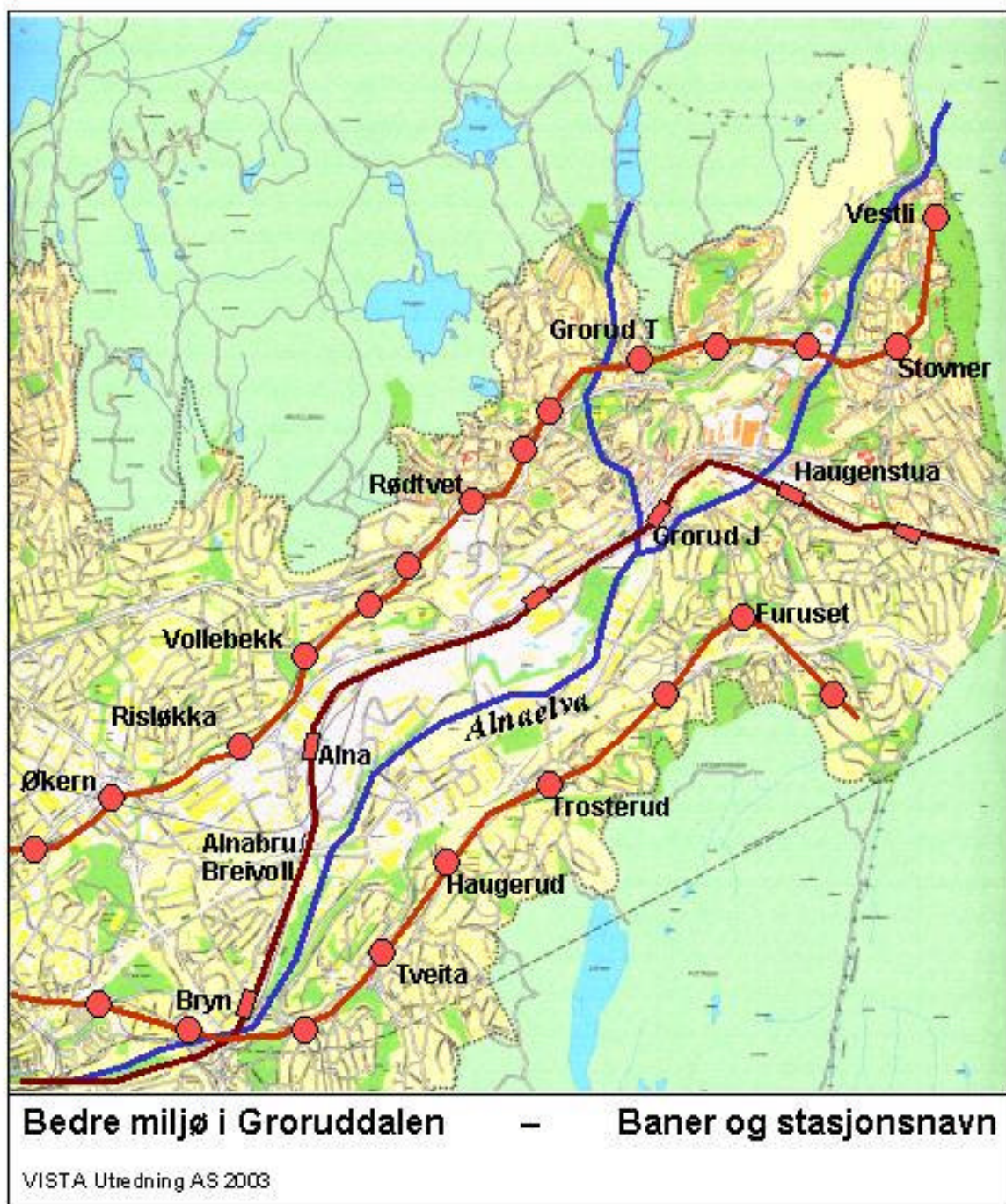
## Samarbeidsgruppens konklusjoner og anbefalinger:

- **Planer og tiltak bør samles i en helhet over en lengre periode for å sikre en ønsket miljøutvikling.** Notatet "Bedre miljø i Groruddalen" foreslår strategier og tiltak i et samordnet perspektiv, med vekt på gjennomføring, og uten å forstyrre de overordnede og pågående planprosesser. Tiltak i Groruddalen vil i stor grad bli gjennomført som følge av det ordinære planarbeidet. Arbeidet med en miljøsoner bør bidra til at ulike tiltak blir sett i bedre sammenheng under gjennomføringen.
- **Samarbeidsgruppen foreslår 8 hovedstrategier for å forbedre miljøet i Groruddalen.** Disse bygger på overordnede planer og angir et samlet grep og hovedretning i arbeidet med å forbedre miljøet. De fire første strategiene vil i hovedsak bli fulgt opp som ledd i det pågående planarbeid, mens enkelte av tiltakene kan gjennomføres innenfor de foreslåtte geografiske innsatsområdene. De fire siste strategiene kan i større grad følges opp som ledd i arbeidet med en Miljøsoner Groruddalen.
- **De største miljøproblemene i dalen finnes i dalbunnen, hovedsakelig innenfor bane- og hovedveisystemet.** Samarbeidsgruppen foreslår at oppmerksomheten i første rekke rettes mot de områdene som ligger innenfor en slik geografisk utstrekning og avgrensing, uten at dette tolkes strengt.
- **Det velges ut mindre geografiske innsatsområder,** der flere aktører samordner sine tiltak og ressursinnsats i en nærmere angitt tidsperiode. Innenfor disse områdene bør en etablere prosjektgrupper der stat, kommune, næringslivet og lokale organisasjoner kan samarbeide om planlegging og gjennomføring av koordinerte tiltak. En bør her synliggjøre at staten og kommunen gjennom ulike etater, næringslivet og frivillige organisasjoner gjør et løft sammen.
- **En prosjektgruppe for hvert enkelte innsatsområde** settes sammen av representanter for de mest berørte etater fra stat og kommune, for det lokale næringslivet og de mest berørte beboergrupper. Prosjektgruppene avklarer planer for f eks blå/grønn struktur, vern av kulturmiljøer, ev utbyggings- og transporttiltak, forbedring av bo- og utemiljø, byrom og møtesteder, andre tiltak for miljøforbedring, miljøvennlig praksis m.v. Ressurs- og tidsbehov for tiltak avklares, muligheter for samfinansiering utredes, og tiltak innarbeides så vidt mulig i ordinære budsjetter.
- **Det politiske møtet mellom stat og kommune tar stilling til forslagene om** geografiske innsatsområder og organisering.

Følgende elementer bør inngå i den videre organisering:

- Administrativ samarbeidsform mellom stat og kommune
- Prosjektkoordinering av Miljøsoner Groruddalen
- Etablering av prosjektgrupper
- Rapportering blant annet til det politiske møtet







# 1 Planer og hovedgrep

Det foreligger mange planer og utredninger for Groruddalen. Noen er vedtatt av bystyret, andre er bakgrunnsmateriale for videre arbeid. ”Utviklingsprogram for Groruddalen” og ”Byøkologisk program” er de viktigste politiske dokumentene av nyere dato, som uttrykker en betydelig politisk vilje til å bedre bo- og miljøsituasjonen i Groruddalen.

Følgende overordnede planprosesser kan få avgjørende betydning for miljøet i Groruddalen:

Forslag til **revisjon av kommuneplanen (KP 2004)** skal legges ut til offentlig høring mars/april i 2003, og den behandles av det nye bystyret (etter kommunevalget 2003). Kommuneplanen vil blant annet behandle de overordnede lokaliseringsspørsmål som utbyggingsstrategier for bolig og næring, inkludert en oppfølging av den knutepunktstrategien som ligger i gjeldende plan, samt hovedveinett og kollektivtransport.

”Kommunedelplan for lokalisering av varehandel og annen service” og ”Nye parkeringsnormer for næring i Oslo” er også viktige elementer i kommuneplanarbeidet.

Forslag til revisjon av **Fylkesplan Akershus** (offentlig høring våren 2003, behandles i fylkestinget høsten 2003) kan få betydning for trafikken gjennom Groruddalen.

**Fylkesdelplan for utbyggingsmønster på Romerike** ble vedtatt av fylkestinget i 1999 og forventes revidert i 2004. Både i planen fra 1999, og i arbeidet med revisjonen, legges det vekt på byutvikling i sentrene og ved kollektivknutepunktene. Dette kan bidra til mindre bilbruk til Oslo og gjennom Groruddalen, dersom kollektivtilbudet samtidig styrkes.

**Nasjonal transportplan (NTP) 2006-2015** fremmes som stortingsmelding våren 2004. Etter Stortingets behandling skal det utarbeides regionale handlingsprogrammer der tiltak med betydning for Groruddalen vil bli nærmere avklart. For Groruddalen er utformingen av hovedveinettet og kollektivsystemets utvikling de viktigste tema. Som innspill til NTP er det utarbeidet en ”Byutredning for Oslo og Akershus”, med forslag til alternative strategier for areal og transport.

**Oslopakke 2** er et samarbeid mellom staten, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune om finansiering av infrastruktur og materiell for kollektivtransporten i Oslo-området.

**Driftsprosjektet** til Oslopakke 2 omhandler standard, nettstruktur og frekvens for kollektivtransporten etter en modell med to alternative nivåer for offentlig kjøp.

Kollektivtransportens infrastruktur og driftstilbud i og gjennom Groruddalen vil i stor grad bestemmes av resultatet av disse prosjektene. Driftsprosjektets innspill er en del av NTP-arbeidet.

I tillegg til de overordnede planene har følgende planarbeider for Groruddalen vært viktige for arbeidet med å foreslå hovedstrategier og opplegg for miljøsonen:

- **Utviklingsplan for Groruddalen, basert på 7 fordypningsprosjekter**
- **Samferdselsplan for Groruddalen, inkludert Tiltaksplan for gang- og sykkelveier**
- **Strategisk grønnstrukturplan for Groruddalen, inkludert visjonen ”Alna – en vandring med vann”**

Vedtatte planer og pågående planarbeid er nærmere beskrevet i Vedlegg 2.

Samarbeidsmønster mellom stat og kommune i det pågående planarbeidet er beskrevet der.

---

## 2 8 hovedstrategier for å forbedre miljøet i Groruddalen

Den administrative samarbeidsgruppa har søkt å fange opp og samle noen av vedtakene fra bystyrets behandling av utviklingsprogram for Groruddalen (18.12.02) og andre pågående planprosesser. De 8 strategiene nedenfor er en sammenfatning av hovedgrepene i det pågående planarbeid samt forslag til tiltak i en Miljøsonen Groruddalen. Til sammen utgjør strategiene en visjon som er et innspill til arbeidet med en helhetlig utviklingsplan for Groruddalen. Utfordringen er å få de foreslåtte tiltakene til å virke sammen og trekke i samme retning.

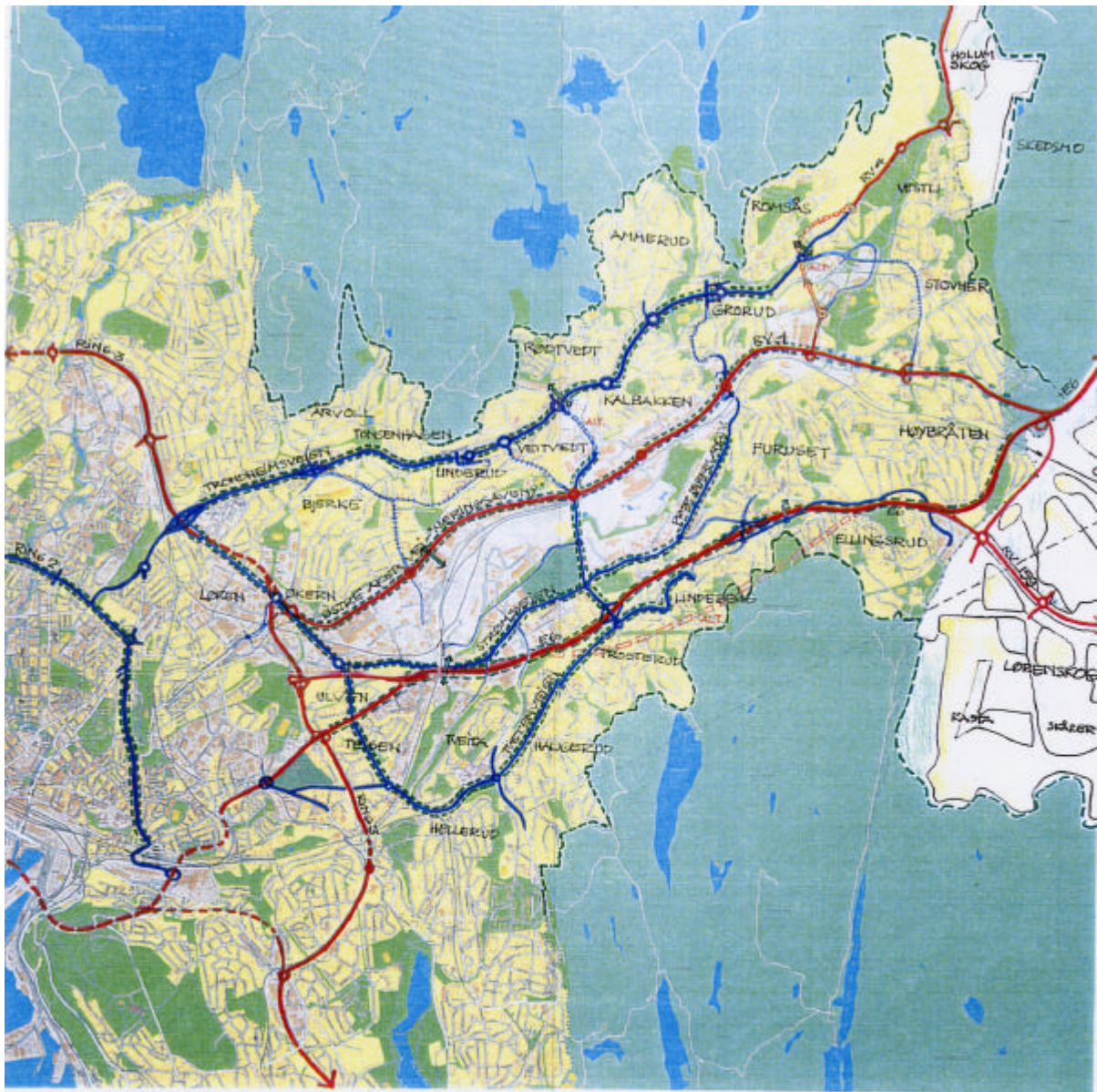
De to første strategiene, om hovedveinettet og kollektivtilbudet, krever spesielt store investeringer, og inngår i arbeidet med Nasjonal transportplan 2006-2015. Beskrivelsene i denne rapporten er basert på omforente forslag til denne planen fra Oslo kommune og Statens vegvesen, slik det blant annet er omtalt i "Byutredningen for Oslo og Akershus", datert februar 2003.

Nasjonal transportplan inkluderer tiltak på stamveinettet, det øvrige hovedveinettet (riksveiene), kollektivtilbudet (bl a Oslopakke2), hovedveinett for sykkel og tiltak for fotgjengere. Den videre saksgang for dette omfattende planarbeidet er som følger:

- Mai 2003: Felles plandokument fra transportetatene
- Oktober 2003: Frist for fylkeskommunal høring av plandokumentet
- Januar 2004: Regjeringen legger fram stortingsmelding
- Våren 2004: Behandling i Stortinget
- Høsten 2004: Utarbeidelse av regionale handlingsplaner

Ett av målene med notatet "Bedre miljø i Groruddalen" er å videreføre og kartfeste de intensjoner som ligger i det vedtatte Utviklingsprogrammet for Groruddalen, foreslå tiltak i miljøsonen, samt å foreslå en gjennomføringstrategi for det videre samarbeidet mellom Oslo kommune og staten.

**Strategiene og de foreslåtte tiltakene har svært ulik status, der noe er visjoner, noe inngår i et pågående planarbeid og noe er vedtatte prosjekter. Dette gjelder for beskrivelsene i de etterfølgende kapitler 2.1 til 2.8.**



## Justert vegnett i Groruddalen – 2015

- RIKSVEG MED MILJØTILTAK OG KOLLEKTIVPRIORITERING
- LOKALVEG MED MILJØTILTAK OG KOLLEKTIVPRIORITERING
- - - - - "MPS"-TILTAK



EG - MULIG MILJØLOSK, FURUSET



NYE ULVENVENEN VIDKERN



TRONHEIMSGVN, YLINDERUP



TRONHEIMSGVN MOT BRØSTVEDT

## 2.1 Hovedveinettet omdefinieres og miljøet omkring bedres

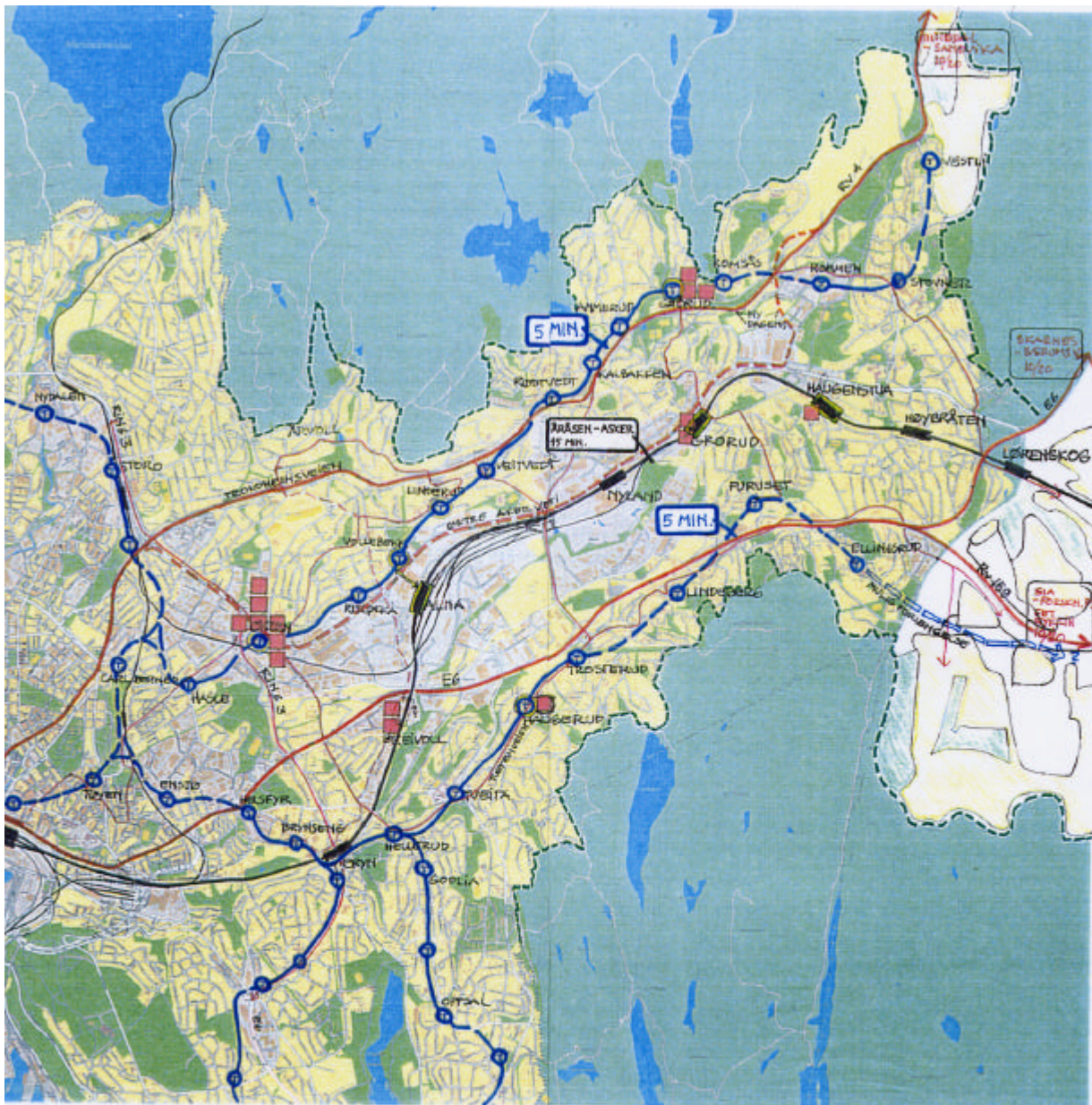
Strategien er å redusere enkelte hovedveier som barrierer og deres karakter av gjennomgående transportårer. Noen veier skal defineres som lokale hovedveier eller gater med strøkskarakter. Forholdet mellom vei og naboskap bedres for å heve hele strøkets karakter og identitet. Miljøvennlig transport stimuleres.

Trondheimsveien avlastes for trafikk ved en diagonal til Østre Aker vei. Østre Aker vei utvikles som en næringsboulevard. Kollektivtrafikken gis prioritet med egne felt. E6 opprettholdes som hovedinnfartsåren fra nordøst. Utvalgte kommunale hovedveier vurderes som MPG – gater. Dette gjelder i hovedsak ”boliggater” med mye trafikk, gjennomgangstrafikk og/eller tungtrafikk.






### HOVEDAKTØRER: Staten og kommunen ved SVRØ og SAM

<p><b>Trondheimsvn og Strømsvn, lokale hovedveier m/kollektiv og sykkel</b> Som innspill til NTP 2006-2015 arbeider SVRØ med et forslag til strategi som bl.a innebærer en redefinering av hovedveinettet i Groruddalen, et forslag som også er inkludert i Samferdselsplan for Groruddalen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Det bygges en forenklet Fossumdiagonal fra Trondheimsvn til Østre Aker vei</li> <li>• Trondheimsveien avlastes for trafikk og utformes med to bilfelt + to kollektivfelt, rundkjøringer og 60 km/t på strekningen mellom Årvoll og Grorud.</li> <li>• Østre Aker vei får økt trafikk pga nedbygd Trondheimsvei, og utformes som en næringsboulevard, i samarbeid med næringslivet på tilliggende tomter. Utforming av veigrunnen, treplanting og opprydding på tilgrensende eiendommer er viktige elementer. Bedre tilknytning til Ring 3</li> <li>• E6 gis en estetisk og miljømessig forbedring. E6 skal fortsatt være den viktigste innfartsåren til Oslo fra nordøst. Det gjennomføres ulike miljøtiltak, som beplanting og støyskjerming. Hovedveien kan gis et bypreg etter modell av andre europeiske byer.</li> <li>• I driftsprosjektet til Oslopakke 2 foreslås det å utvikle Trondheimsveien og Strømsveien til stamtrasèer for busstransport.</li> </ul>	SVRØ/ SAM
<p><b>Løren-,Ulven-,Teisen- og Tvetenvn lokale veier m/kollektiv og sykkel</b> Ring 3 i tunnel fra Økern til Sinsen. Deler av hovedveiene endres til lokale veier, for avvikling av lokaltrafikk og kollektivtrafikk der dette er aktuelt. Alle veiene inngår i et sammenhengende hovedveinett for sykkel. Omlegging av hovedveiene inngår i forslag til NTP 2006-2015 og i Samferdselsplan for Groruddalen. Tiltak for buss og sykkel inngår også i Samferdselsplanen. Tvetenveien oppgraderes og det legges til rette for sykkelfelt på strekningen fra Trosterud til Helsfyr.</p>	SVRØ/SAM
<p><b>Støyskjerming</b> Samferdselsetaten, Statens vegvesen, JBV og OS vil før 2004 gjennomføre fasadeisolering eller støyskjerming for alle adresser som har over 42 dBA innendørs støy.</p>	SVRØ/SAM
<p><b>Nedsatt kjørehastighet om vinteren</b> For å redusere luftforurensningen, inkludert svevestøv, vurderer Statens vegvesen effekten og konsekvensene av å sette ned hastigheten på hovedveiene hele vinteren. Dette kan gjelde Trondheimsveien, Østre Aker vei og E6.</p>	SVRØ
<p><b>Generelt for hele Oslo:</b> Bompenger, Kjøreforbud ved ekstremt vær, Redusert piggdekkbruk, Bedre veivedlikehold, Utslipp- og støykrav til kjøretøy, Parkeringspolitikk med øvre grense for parkeringsdekning i områder med god kollektivbetjening, Mobility Management.</p>	





## Bedre kollektivtilbud - byutvikling ved banestasjoner

-  JERNBANE - STASJONSOPPRUSTING
-  T-BANE - STASJONSOPPRUSTING
-  BUSS - REGIONALE STAMRUTER
-  BUSS - LOKALE, PÅ TVERS OG LANGS
-  BYUTVIKLING - BOLIG/NERING/KULTUR



## 2.2 Kollektivtilbudet styrkes for å redusere biltrafikken og bedre miljøet

I Oslopakke 2 og Samferdselsplan for Groruddalen foreslås høyere frekvens på banene, samtidig som stasjoner og knutepunkter forbedres som en del av MetrOslo, inkludert bedre tilgjengelighet. Den nye T-baneringen får direkte tilknytning til alle østlige baner, noe som forenkler reiser mellom Groruddalen og Oslo nord og vest. Furusetbanen foreslås forlenget til Lørenskog.

Busstilbudet utvikles ved å forbedre Trondheimsveien og Strømsveien som stamtrasèer og øke frekvensen og standarden på disse. I tillegg foreslås bedre tverrforbindelser med buss og overgangsmuligheter mellom banene og de ulike busstrasèene.

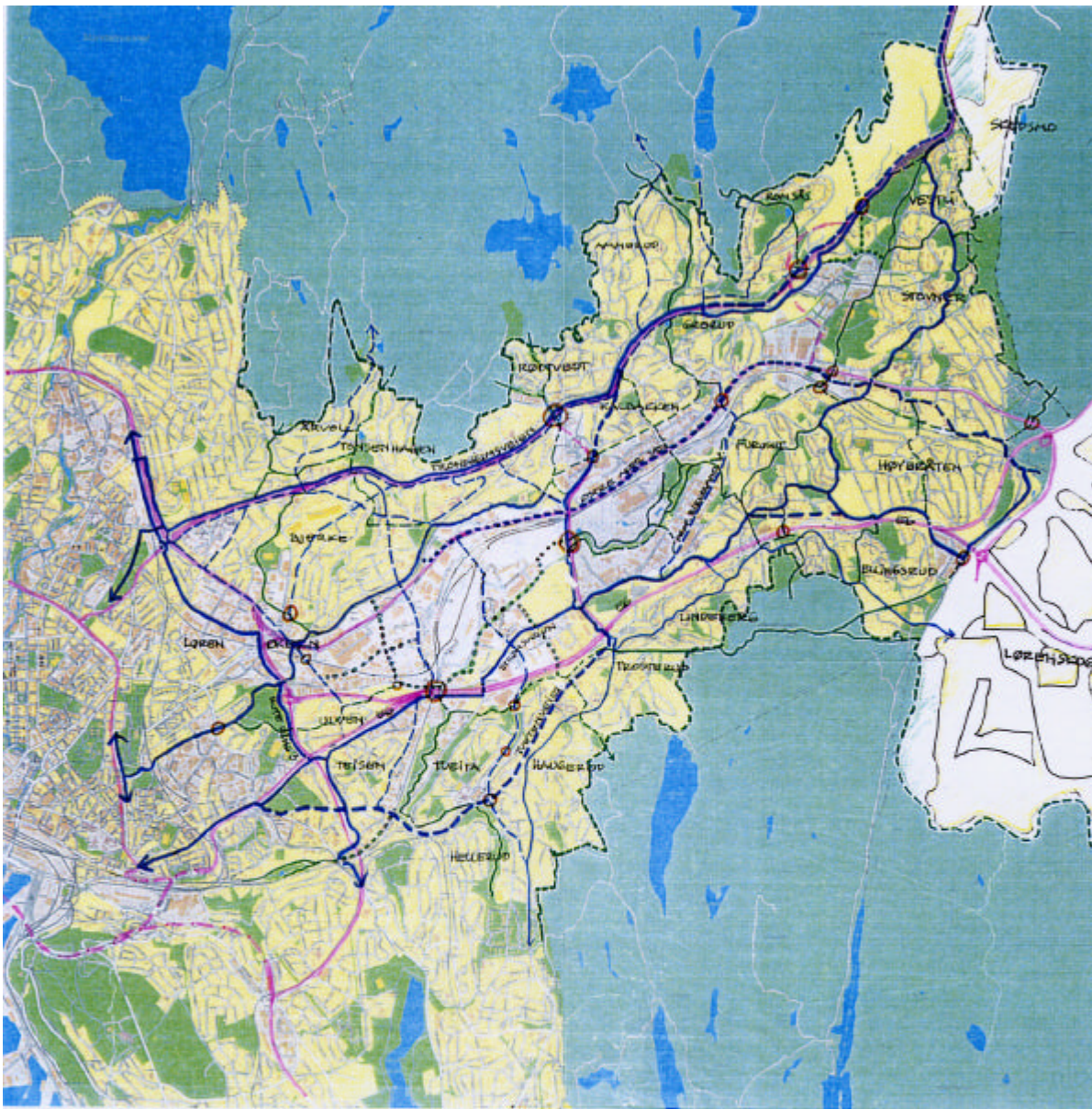
**HOVEDAKTØRER: Kommunen ved SAM og kollektivselskapene**

<b>Forbedrede stasjoner og høyere frekvens på T-banene</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• MetrOslo</li> <li>• Bedre tilgjengelighet til T-banestasjoner (Riv ned gjerdene)</li> <li>• Oslopakke 2</li> <li>• Samferdselsplan for Groruddalen</li> </ul>	SAM/OS
<b>Bedre tverrforbindelser med buss forbinder T-banene og hovedbanen midt i dalen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tverrforbindelsene Grorud-Furuset, Veitvet-Trosterud og Bjerke -Bryn ?</li> <li>• Oslopakke 2</li> <li>• Samferdselsplan for Groruddalen</li> </ul>	OS
<b>Pilotprosjekt tilgjengelighet kollektivtransport Alna-området</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Informasjon</li> <li>• Nye gangforbindelser mv til Risløkka, Vollebekk og Alna stasjon</li> </ul>	Næring/SVRØ/SAM
<b>Forbedring av Hovedbanen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Eksisterende stasjon på Haugenstua på Hovedbanen rustes opp, med oppstart i 2004</li> <li>• Stasjonsanalyse fra Oslo S til Grorud vil vurdere hvilke stasjonstiltak det er aktuelt å gjennomføre i NTP (2006-2015). Blant annet vurderes det om det kan være aktuelt med nye stasjoner ved Etterstad, Breivoll og Alfaset (analyse ferdig sommer 2003)</li> </ul>	JBV/næring
<b>Generelt for hele Oslo:</b> Et konsesjonsområde Oslo/Akershus, nettverk, billettering og omstigning bane-buss Jernbaneverkets arealstrategi for Oslo	

## 2.3 Byutvikling prioriteres ved T- og jernbanestasjoner

Lokale sentre med banestasjoner er viktige områder for byutvikling, handel, fritid og sosial kontakt. De viktigste bydelsentra og kollektivknutepunkter utvikles til attraktive og trygge møtesteder, bo- og næringsområder. Områdeplaner vil avklare hvor det er utviklingspotensial. Bydelsentra for de fire nye bydelene i Groruddalen bør vurderes som ledd i denne strategien.





## Gang-, sykkel og turveinettet - 2015

FERDSTILT PLANLÅST

- |  |  |                                |
|--|--|--------------------------------|
|  |  | Hovedsykkelvei                 |
|  |  | Hovedsykkelvei - UAVKLART PLAN |
|  |  | Sekundær sykkelvei             |
|  |  | Turvei                         |
|  |  | Turvei - UAVKLART PLAN         |
|  |  | KONFLIKTPUNKT                  |
|  |  | RIKSVEINETTST                  |



Lokal utforming, design, materialbruk, vedlikehold, gode byrom og grøntanlegg som f.eks. stasjonsparker er viktig for trivsel og trygghet (fartssoning mm). Trafikk og parkering organiseres adskilt fra fotgjengere og oppholdsareal.

**HOVEDAKTØRER: Kommunen ved PBE, SAM og EBY**

<p><b>Pilotprosjekter for boligbygging, stedsutvikling og forbedrede lokale sentra</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pilotprosjekt Grorud T, Haugerud T, Trosterud T gjennomført av Norsk Form på oppdrag fra MD; Husbanken og PKG (Rapport våren 2002)</li> </ul> <p><u>Grorud senter/T-bane:</u> Reguleringsplaner ute for Romsåsveien 4 (bolig) og Grorud kollektivterminal</p> <p><u>Trosterud:</u> Områdeanalyse utarbeidet av AsplanViak (november 2001) på oppdrag fra bydelen med midler fra Husbanken. EBY har finansiert prosjektleder i bydelen for et halvt år (fram til januar/februar 2003?) for å dra prosjektet videre.</p> <p><u>Haugerud:</u> Mulighetsstudie utarbeidet av LPO Arkitekter (ferdig januar 2003). Mulig boligbygging i de øverste etasjene av Haugerud senter samt på statens eiendom på nord/vestsiden av Tvetenveien/T-banen (Haugerudhagan).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Haugenstua jernbanestasjon skal fornyes (21 mill. er bevilget). EBY og OBOS vurderer potensialet for bolig- og senterutvikling.</li> <li>• Utvikling av for Grorud jernbanestasjon som kollektivknutepunkt er et av nøkkelprosjektene i områdeprogram Grorud stasjonsområde. Forprosjekt skal utarbeides i samarbeid med bydel og næringsliv.</li> </ul>	EBY/JBV
<p><b>Økern sentrum</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• KDP for Økern med ambisjoner om bærekraftig bystruktur og utvikling til et velfungerende og attraktivt byområde for næring, bolig og infrastruktur (Til behandling i Rådhuset).</li> <li>• EUROPAN 7 (Europeisk arkitektkonkurranse for arkitekter under 40) har lansert konkurransetomt på Økern Torg (oppstart januar 2003, konkurranseinlevering juni 2003, juryering desember).</li> </ul>	PBE/EBY
<p><b>Trafikksanering/trafikksikkerhet og Stille soner</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Behov for dette vurderes av bydeler, beboerorganisasjoner og lokalt næringsliv på lokale planverksteder arrangert av Plankontoret.</li> <li>• Her kan også behovet for sykkel/ gangforbindelser og snarveier vurderes, kfr 2.4</li> <li>• Supplerende fartssoning i Bydelen</li> </ul>	SAM/PBE

## 2.4 Gang/sykkel/turveinettet bygges ut og skiltes

Et velfungerende sykkel- og turveinett er et høyt prioritert tiltak i Groruddalen. Det skal etableres et sammenhengende nett for sykkel, tur og gange, med sikre krysninger av tunge barrierer, innen 2015.

Det vurderes om sykkelveinettet kan inngå som et pilotprosjekt, innenfor den nye nasjonale strategien for sykkel. To langsgående og de fire viktigste tverrforbindelsene prioriteres ved at barrierer reduseres og standarden forbedres.

Det legges til rette for ferdsel gjennom boområder og næringsarealer. Forbindelsene ledes innom viktige møtesteder som bydelsentra, kollektivknutepunkter, skoler, idrettsanlegg og andre fritidstilbud. Turveiene er, i tillegg til å lede gående og syklende, et betydelig bidrag til grønnstrukturen og for biologisk mangfold. Det er viktig å sikre tilstrekkelige arealer for å ivareta denne funksjonen.



Fullføring av turveilenkene langs Alnavassdraget har høyest prioritet ved gjennomføring. Der det er mulig bør gang/sykkel/turveinettet også føres gjennom grønne og stille områder.

**HOVEDAKTØRER: Kommunen ved SAM og FRI, staten ved SVRØ**

<b>Skilting av gang-, sykkel- og turveinettet</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Starter sommeren 2003</li> </ul>	SVRØ/SAM/ FRI
<b>Etablering og bygging av sykkelveinettet forseres</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bygging iht HSVN-planen. Trondheimsveien, Østre Aker vei, Strømsveien, Tvetenveien, Nedre Kalbakkvei</li> <li>• tverrforbindelser; Linderud-Tveita, Veitvet-Trosterud, Grorud-Furuset, Vestli-Karihaugen</li> </ul>	SVRØ/SAM
<b>Snarveier utvikles</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sammen med næringsliv, bydeler og boområder</li> </ul>	SAM/FRI

## 2.5 Stimulering av miljøvennlige reiser i Groruddalen

Som alternativ til den voksende biltrafikken er det viktig å stimulere bruk av kollektivtransport, sykkel, gange og eksempelvis bildeling. Det er under oppstart et samarbeid mellom staten og kommunale etater, næringslivet og frivillige organisasjoner for å stimulere til overgang fra bil til mer miljøvennlig transport. Dette gjelder spesielt for arbeids- og tjenestereiser.

**HOVEDAKTØR: Kommunen ved SAM, i samarbeid med næringslivets organisasjoner**

<b>Miljøvennlige reiser i Groruddalen i samarbeid med næringsvelene og frivillige organisasjoner</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mobility Management</li> <li>• Mobilitetsrådgiver skal bistå næringsliv fra feb-03 med å legge til rette for økonomiske, helsefremmende og miljøvennlig arbeidsreiser. Støttes av MD, SVO og SAM</li> <li>• SMART(<a href="http://www.arbeidsreiser.no">www.arbeidsreiser.no</a>)</li> </ul>	SAM/SVRØ/ NAF, SLF, MD, BK, OS
<b>Bildeling</b> To nye stasjoner for bildeling opprettes av Bilkollektivet med støtte fra MD	BK

## 2.6 Den blågrønne strukturen i dalen utvikles

Grønnstrukturen for Groruddalen, med Alna som hovedelement, forsterkes og videreutvikles. Turveier og ulike typer parker (idrett-, byparker og naturområder) får en styrket nettverksstruktur. Disse tiltakene vil forsterke dalens grønne preg og gi de sentrale delene i Groruddalen en ny og positiv ramme.

Forslag til strategisk grønnstrukturplan fremmes i februar 2003.

Idèrapporten "Alna – en vandring med vann" som er fremmet av VAV, viser mulighetene for å utvikle en sammenhengende åpen elv fra marka til sjøen. Tiltakene spenner fra enkle oppryddingstiltak til store langsiktige prosjekter med karakter av byutvikling. Elven gjenåpnes og vannspeil etableres for å gi de sentrale møtepunktene

i dalbunnen en ny positiv identitet. Rensebasseng etableres for rensing av overvann. Forurenset grunn renses som ledd i tiltakene.

**HOVEDAKTØRER: Kommunen ved FRI og VAV**

<b>Alnavassdraget åpnes gradvis</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vannet renses og breddene gjøres tilgjengelige</li> <li>• Næringsarealer langs elva ryddes</li> <li>• Oslo kommune prioriterer Hølaløkka i 2003</li> <li>• Sjøer og vannspeil etableres samtidig med etablering eller ombygging av veianlegg (For eksempel Rommensletta og Breivoll)</li> </ul>	VAV FRI SVRØ
<b>Grønnstruktur</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Forslag til grønnstrukturplan fremmes februar 2003</li> <li>• Hovedgrep i planforslaget: A lnavassdraget, Marka, turveinett, ulike parktyper, gårdsanlegg, biologisk mangfold</li> <li>• Alnavassdraget som et sammenhengende turområde</li> <li>• Tverrforbindelser av sykkel- og turveier etableres</li> <li>• Konfliktpunkter lokaliseres og løses</li> </ul>	FRI/SAM
<b>Treplanting</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Utføres i henhold til strategisk grønnstrukturplan for Groruddalen</li> </ul>	FRI
Kommunedelplan "Elvepark Alna"	FRI/PBE

## 2.7 Nærings- og terminalområder i dalbunnen ryddes

En samlet kartlegging og beskrivelse av situasjonen på næringsarealene i dalbunnen vil vise hvor det er behov for opprydding i det visuelle miljøet, om det ligger gamle synder begravet og hvor det forurenses i dag. I tillegg må det ryddes langs veier, elver og på offentlige arealer. En strategi for å behandling av forurenset grunn bør avklares. Stat, kommune og næringsliv må samarbeide om et felles løft for opprydding og for å kunne stille krav til framtidig drift. Miljøvennlige bedrifter premieres.

**HOVEDAKTØRER: Kommunen og staten ved FRI og SB**

SuperRusken i Groruddalen, årlig ryddeaksjon	MOS
Aksjon for rydding og forskjønnning av lager- og uteområder (Private, kommunale og statlige tomter)	EBY/FRI/SB
Registrering av forurenset grunn, vurdering av miljømål og strategier for tiltak ved ulik arealbruk og utbyggingstiltak	EBY/VAV/ SB/PBE
Miljøsertifisering av bedrifter "Miljøfyrtårn"	MOS
Utslipp- og støykrav til bedrifter og virksomheter	HE
Hva skjer med Stubberudfyllinga ?	REN/EBY
EBY har fått midler til et prosjekt som vurderer arealpotensiale under kraftledninger og muligheten for å grave ned/flytte kraftledningene.	EBY

## 2.8 Kulturminner og nærmiljøtiltak styrker identitet og trivsel

Groruddalen har en spennende historie og et rikt organisasjonsliv som ivaretar en rekke nærmiljø- og kulturtiltak. Dette betyr mye for oppvekstmiljø og beboernes hverdag. Det er behov for både gode anlegg, riktig lokalisering og vakker utforming, samt aktivitet i anleggene til ulike tider av døgnet. Aktivitet og mennesker er viktig for trygghet og trivsel, særlig på kveldstid og i helgene. Det er også viktig at det finnes et variert tilbud for ulike interesser. Groruddalens befolkning har et stort kulturelt mangfold, og tilbudet må ivareta dette.

### HOVEDAKTØRER: Kommunen ved FRI og BYA

<b>Utbygging kunstgressbaner og idrettsanlegg</b> Utbygging av Rommensletta og svømmehall på Stovner	spillemidler/ OBOS/OFK FRI
<b>Vern og utvikling av kulturminner og lokale møtesteder</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Akergårdene og Grorudveien 3 og 5 som organisasjonenes hus</li> <li>• Restaurering/Rekonstruksjon av Bakås skanser på Ellingsrud i gang (1 mill fra Riksantikvaren til prosjektet).</li> <li>• Bånkall gård på Romsås har restaurert hovedhuset og setter i stand sidebygningen til bolig i løpet av 2003 (1 mill fra Riksantikvaren). Sauer på sommerbeite. Bruksmuligheter for driftsbygningen utredes samt mulig utvidelse av beiteområdet.</li> </ul> <p>Kulturminneatlas for Groruddalen er under arbeid hos Byantikvaren og ferdigstilles i juni 2003. Midlene fra RA er i tråd med Byantikvarens prioriteringer i strateginotatet (nov 2001).</p>	BYA/RA
<b>Midler til frivillige organisasjoner.</b> MD via PKG har fordelt 1 mill kr til 19 tiltak i 2001 og om lag 1 mill kr til 14 tiltak i 2002	MD/PKG
Program for å etablere større attraksjoner Badeland/Linderud gård og lignende	
Plankontoret samarbeider med bydelene 14-20 om å utarbeide kulturstrategier for hver bydel og en kulturstrategi for Groruddalen som innspill til Helhetlig utviklingsplan (2003).	PKG
<b>Storbymidler</b>	OK/BFD

### Forkortelser brukt i notatet:

OK	Oslo kommune	MD	Miljøverndepartementet
MOS	Byrådsavdeling for miljø og samferdsel	RA	Riksantikvaren
PBE	Plan og bygningsetaten	SFT	Statens forurensningstilsyn
PKG	Plankontoret for Groruddalen	SB	Statsbygg
EBY	Eiendoms- og byfornyelsesetaten	HB	Husbanken
FRI	Friluftsetaten	SD	Samferdselsdepartementet
SAM	Samferdselsetaten	NSB	Norges Statsbaner BA
VAV	Vann- og avløpsetaten	JBV	Jernbaneverket
REN	Renovasjonsetaten	VD	Vegdirektoratet
HVE	Helsevernetaten	SVRØ	Statens vegvesen Region Øst
BYA	Byantikvaren	SVA	Statens vegvesen Akershus
OS	Oslo Sporveier	FM	Fylkesmannen i Oslo Akershus
Afk	Akershus fylkeskommune	BK	Bilkollektivet
SL	Stor-Oslo Lokaltrafikk	NAF	Norges Automobilforbund
OBOS	Oslo Bolig og Sparelag	SLF	Syklistenes Landsforening
OFK	Oslo Fotballkrets		
O2	Oslopakke 2		

### 3 Miljøsonene Groruddalen – Tiltak, organisering og samarbeid

#### 3.1 Hva menes med en miljøsoner?

I St.meld. 23 (2001-2002) Bedre miljø i byer og tettsteder er det pekt på etablering av miljøsoner som virkemiddel for å bedre det fysiske miljøet i spesielle områder av byen. Regjeringen har i meldingen varslet at den vil invitere kommuner, næringslivet og andre til å drive pilotprosjekter innen ulike tema, dette gjelder bla miljøsoner, byomforming og sentrumsutvikling. Hensikten med pilotprosjekter er å utvikle gode eksempler på byutvikling, som kan være forbilder for kommuner, næringslivet og andre. Arbeidet skal også bidra til å utvikle statlige virkemidler. I fagnotat om pilotprosjekt med miljøsoner fra Miljøverndepartementet heter det:

*Med miljøsoner menes et geografisk avgrenset område, for eksempel en miljøbelastet bydel, der det er behov for særskilte tiltak og virkemidler for å bedre miljøkvaliteten. Miljøsoner kan være egnet i byområder som er spesielt belastet med miljøproblemer forårsaket av for eksempel vegtrafikk.*

***Hensikten** med å opprette en miljøsoner er å bedre miljøforholdene i det aktuelle området, gjennom å se ulike miljøutfordringer under ett og gjennomføre koordinerte tiltak. Dette bør skje i samarbeid mellom flere parter som i fellesskap kan definere mål og avklare strategier, virkemidler og tiltak.*

***Hovedmålet er å bedre miljøkvaliteten i det aktuelle området med tanke på helse og trivsel. Delmål med arbeidet er:***

- *å utvikle nye arbeidsformer både på politisk nivå og mellom offentlige etater, næringsliv og beboere innenfor planlegging, gjennomføring, drift og vedlikehold*
- *å skaffe kunnskap om og ta i bruk tilgjengelige virkemidler, og vurdere behov for nye eller eventuelt å delegerer eksisterende virkemidler*
- *å skaffe kunnskap om ulike tiltak, samvirke mellom tiltak og effekten av disse*
- *å overvåke miljøutviklingen i området.*

***Utfordringen** er å løse problemer både knyttet til lokal luftforurensing og støy, men også å forbedre og videreutvikle forholdene knyttet til nedslitte grøntområder og offentlige rom, trafikkfarlige områder, dårlig tilgjengelighet eller truede kulturminner og kulturmiljøer. Eksempler på tiltak kan være bl a omlegging av areal- og transportbruk, miljøvennlig energiforsyning eller forbedring av utemiljøer. Det er viktig med en helhetlig tilnærming der ulike miljøutfordringer og tiltak ses under ett for den utvalgte miljøsonen for å få mest mulig positiv virkning på helse og trivsel. Dette krever en områderettet planlegging, der det er aktuelt at mange parter deltar, samarbeider om å klargjøre lokale utfordringer, definere mål og gjennomføre tiltak. I prosessen blir det nødvendig å avklare virkemidler og hvilke tiltak som kan settes i verk innenfor dagens regelverk og finansieringsordninger, og om det er aktuelle tiltak som krever endringer i rammebetingelsene.*

Med utgangspunkt i St.meld.nr. 23 (2001-2002) Bedre miljø i byer og tettsteder, ba Byrådet på møte i Storbyforum 25. september 2002 om at det opprettes en miljøsoner i Groruddalen. En miljøsoner kan være et velegnet redskap for Groruddalen som har svært sammensatte miljøproblemer og der mange parter må delta for å løse disse utfordringene. Studie av nye samarbeidsformene og samspillet mellom en rekke tiltak vil være en viktig del av Miljøsoner Groruddalen.



### 3.2 En miljøsoner krever bredt samarbeid. Stat og kommune, næringsliv og lokale organisasjoner må delta.

Organiseringen av arbeidet med en miljøsoner må ses i lys av hvilke parter som er berørt og inngåtte samarbeidsmønstre. Stat og kommune samarbeider allerede om flere planoppgaver for Groruddalen. Dette er omtalt i kap 1 og i Vedlegg 2.

Plansamarbeidet fungerer bra, men det uttrykkes at det er problem med *gjennomføringen* når mange parter har delansvar. Det må derfor legges vekt på å organisere gjennomføringen bedre.

Stat og kommune har også inngått et samarbeid om utvikling av miljøet i Groruddalen. Notatet "Samarbeid mellom Oslo kommune og Staten om Groruddalen" av 18. september 2001 er utarbeidet av Miljøverndepartementet, i samråd med andre departementer, og er godkjent av byrådet som plattform for samarbeidet mellom staten og Oslo kommune. Samarbeidet ledes av politiske møter mellom byrådslederen og miljøvernministeren. I plattformnotatet heter det bla:

*"Bedre miljø i Groruddalen er et felles mål for Oslo kommune og Regjeringen. Oslo kommune har hovedansvaret, men staten vil delta ut fra det nasjonale ansvaret for viktige deler av infrastrukturen, flere store eiendommer og virksomheter og for oppryddingsansvar forbundet med dette. Videre legger staten vekt på Groruddalens betydning som innfallspport til Oslo som hovedstad.*

*Hovedutfordringen i Groruddalen er å redusere den enorme miljøbelastningen fra biltrafikken, særlig trafikk med start og målpunkt i Groruddalen som utgjør hele 75% av bilturene i dalen. Dette kan bare oppnås gjennom holdningsendringer og en radikal omlegging av areal- og transportpolitikken, som må innebære en sterk prioritering av miljøvennlige transportformer og byutvikling rundt kollektivtrafikkens knutepunkter i Osloregionen generelt og Groruddalen spesielt. .... Utfordringen er med andre ord både å utvikle en mer miljøvennlig bystruktur og gode lokalområder for bolig og næring innenfor den overordnede strukturen, med effektiv utnyttning av arealer og bygninger innenfor byggesonen.*

*Hovedmålet for statens innsats i Groruddalen er å bidra til høyere livskvalitet for dalens beboere og arbeidstakere gjennom å redusere luft- og støyforurensningene, forbedre det fysiske miljøet og bidra til en langsiktig bærekraftig byutvikling. Det skal tas hensyn til oppvekstmiljø og levekår, identitet og mangfold i dette arbeidet.*

*Strategien for statens innsats er å legge til rette for og støtte opp om Oslo kommunes arbeid med et helhetlig utviklingsprogram for Groruddalen. Den langsiktige planleggingen skal kombineres med raske tiltak for fysisk miljøforbedring, som vil dreie utviklingen i en mer miljøvennlig retning. Samarbeid mellom myndigheter, næringsliv og befolkning er et ledd i strategien. Staten vil samordne sine interesser og tiltak i Groruddalen, slik at disse kan lette og støtte kommunens plan- og tiltaksarbeid.*

*Samarbeidet mellom stat og kommune vil bli ivaretatt gjennom et eller to årlige kontaktmøter mellom byrådslederen og miljøvernministeren, der flere berørte statlige og kommunale parter kan delta etter behov. Kontaktmøtene, som forberedes av Miljøverndepartementet og Oslo kommune i fellesskap, skal behandle status og utfordringer i arbeidet med Groruddalen med vekt på følgende:*

- *Langsiktige strategier for byutvikling der flere myndigheter samarbeider*
- *Konkrete tiltak som bidrar til nyvinninger og miljøutvikling i Groruddalen"*

---

Stat og kommune dannet høsten 2002 "Administrativ samarbeidsgruppe for Groruddalen" for å forberede de politiske møter mellom representanter for regjeringen og byrådet. Samarbeidsgruppens oppgave er å samordne kommunale og statlige tiltak og foreslå strategier for å forbedre miljøet i Groruddalen, og kan for eksempel bidra til at mål og strategier som er trukket opp i plattformnotatet og Utviklingsprogram Groruddalen, blir fulgt opp både i ulikt planarbeid og i arbeidet med en miljøsoner.

Etableringen av en miljøsoner skal være et redskap for å etablere et nærmere samarbeid mellom stat og kommune både på politisk nivå og mellom ulike etater og bydeler. Men som det fremgår av St.meld. 23, Byøkologisk program og plattformnotatet legges det stor vekt på også å utvikle samarbeidet med næringslivet og lokale organisasjoner.

Groruddalen har et velutviklet organisasjonsliv. Næringsbedrifter og grunneiere har inngått samarbeid i flere næringsorganisasjoner knyttet til forskjellige geografiske områder. Dette gjelder;

- Alna næringsforening
- Ulven Hovin næringsvel
- Alnabru Nyland næringsvel
- Kalbakken bedriftsgruppe

Næringsorganisasjonene har sammen med Groruddalen Miljøforum dannet Groruddalen samarbeidsforum. Groruddalen Miljøforum består av 25 foreninger, borettslag, sameier og bedrifter samt 70 enkeltmedlemmer fra hele Groruddalen. Groruddalen miljøforum er en pådriver for å sette alle typer miljø saker på dagsorden og er sammen med andre Groruddalsomfattende foreninger en viktig samarbeidspartner i arbeidet med Miljøsoner Groruddalen. Kunnskap og kultur i Groruddalen, Groruddalen Historielag, Groruddalen kunstforening og Alnaelvas venner er andre foreninger som omfatter hele Groruddalen geografisk. Alnaelvas Venner er en medlemsorganisasjon som er tilknyttet Oslo Elveforum, og som har delt strekningen langs Alna inn i 5 delområder. Akers Avis/Groruddalen er i tillegg svært viktig som lokalorgan og formidler av saker i Groruddalen.

Organisasjonene som representerer næringslivet, beboerne eller bestemte interessegrupper kan bli viktige samarbeidspartnere i hele eller deler av arbeidet med Miljøsoner Groruddalen. Utfordringen blir å avklare hvordan dette best kan avgrensas og organiseres.

Som det framgår av sitatet i kap 3.1 er det et viktig delmål med en miljøsoner å utvikle nye samarbeidsformer og skaffe kunnskap om bruken av virkemidler og effekten av tiltakene. Dette vil være et viktig fokus under arbeidet, som derved også blir en læringsprosess, slik at arbeidsformer og virkemidler kan forbedres.

### 3.3 Miljøsonen Groruddalen – helhet og samspill med planarbeidet, geografiske innsatsområder

I avgrensning og profilering av en miljøsonen for Groruddalen står en overfor to sentrale utfordringer:

- å få til et godt samspill mellom planlegging og tiltak i en miljøsonen, slik at overordnede planer og enkelttiltak trekker samme vei
- å finne geografiske avgrensninger innenfor miljøsonen som ivaretar helheten, men som samtidig er operasjonell med tanke på samarbeid og gjennomføring

Oppstillingen av vedtatte planer og pågående planarbeid i kap 1, viser at mye arbeid er igangsatt, og flere tiltak er eller vil bli gjennomført som resultat av disse planene.

Det er imidlertid viktig å bidra til at planfasen nå videreføres til en gjennomføringsfase. Etableringen av en miljøsonen vil fokusere på dette, og forslag til organisering tar utgangspunkt i en effektiv gjennomføring av tiltakene.

Noen store og kostbare tiltak er viktigere enn andre for å sikre en positiv utvikling. Veitrafikken og kollektivtilbudet tilhører disse, der eksempelvis neste revisjon av Nasjonal transportplan (NTP) har en tidshorisont fra 2006 til 2015, og der Oslopakke 2 inngår som en del av NTP. Noen tiltak er overgripende for hele Groruddalen, med tunge planprosesser som involverer både stat og kommune. Store kommunale planoppgaver som Samferdselsplan for Groruddalen og Grønnstrukturplan har også en slik overordnet funksjon. Disse planene danner grunnlaget for en mer detaljert gjennomføring.

Groruddalen er et meget stort geografisk område, med en befolkning på Trondheims størrelse. For å kunne forbedre miljøet i dalen på en grunnleggende måte, må det gjøres tiltak både m h t den overordnede strukturen og det må gjøres tiltak på områdenivå eller lokalnivå. Slike tiltak må ses i sammenheng.

De mulige lokale tiltakene som er listet opp nedenfor, i uprioritert rekkefølge, inngår i hovedsak i de fire siste strategiene i kapittel 2.

- Åpning og rensing av Alna, etablering av vannspeil og rensedammer
- Rydding og forskjøvning av næringsarealer
- Kartlegging og rensing av forurenset grunn i dalbunnen
- Løsning av konflikt- og barrierepunkter mellom grønne forbindelser, turveier, sykkelveier, baner og bilveier, kfr grønnplan og gang/sykkelplan
- Lokale tiltak for å kartlegge og etablere snarveier
- Stimulering til miljøvennlige reiser i Groruddalen
- Lokale tiltak for trafikksanering og etablering av stille soner
- Nærmiljøtiltak
- Kulturminner og lokale møtesteder

Innsatsområdene og tiltakene er nærmere beskrevet og konkretisert i kapittel 3.5.

Oslo kommune har i byøkologisk program ønsket at hele Groruddalen skal defineres som miljøsonen. I første omgang vil det være hensiktsmessig å søke å samordne ulike tiltak innenfor endel mindre og naturlig avgrensede geografiske innsatsområder.

### 3.4 Miljøsonene Groruddalen – organisering, gjennomføring og finansiering

Miljøsonene Groruddalen trenger en **organisering** som ivaretar både oversikt og helhet, nærhet og forankring i det politiske miljøet og samtidig et bredt forpliktende samarbeid og evne til gjennomføring av tiltakene. Dette kan oppnås innenfor Oslo kommunes organisasjon, dersom representanter for staten knyttes til denne etter behov.

Miljøverndepartementet har en koordinerende rolle for de statlige interesser, og samarbeider med Statsbygg om statlige eiendommer og etater som har virksomhet i Groruddalen.

Det vil være naturlig at Plankontoret for Groruddalen er sekretariat for arbeidet med Miljøsonene Groruddalen. Kommunens koordineringsgruppe bør utvides med representanter for aktuelle departementer og statlige etater. Koordineringsgruppen kan også få ansvar for å forberede de politiske møtene mellom stat og kommune.

Det anbefales at det etter behov opprettes tverretatlige prosjektgrupper for planlegging og **gjennomføring** i nærmere avgrensede innsatsområder. Rapporteringsrutiner opprettes og utformes etter behov.

Følgende prinsipper for organisering er lagt til grunn i Samarbeidsgruppens diskusjoner:

- 1 Politisk forankring for helheten i stat og kommune.
- 2 Administrativ ledelse som sikrer helheten.
- 3 Sekretariat som sikrer helheten og gir leder av den enkelte prosjektgruppe nødvendig løpende hjelp.
- 4 Gjennomføringsansvaret må være klart definert og sikret. Dette kan best skje i linjen ved at etatene har hovedansvar for hvert sitt innsatsområde.
- 5 Hvert innsatsområde bør ha en bred organisasjon (prosjektgruppe) slik at alle parter, bla næringslivet får medvirke, sikres eiendomsrett og påvirkningsmulighet.

**Finansiering** av tiltakene er ikke avklart, men følgende finansieringskilder er mulige:

- Ordinære budsjetter i kommune og stat
- Prosjektmidler eller spesielle utviklingsmidler
- Midler fra grunneiere og næringsliv

Det er aktuelt i den videre prosessen å vurdere hvordan eksisterende virkemidler kan nyttes for å forbedre miljøforholdene, og om det er behov for å utvikle nye virkemidler.

### 3.5 Arbeidet konsentreres i fire geografiske innsatsområder

Det vil være upraktisk og lite oversiktlig å arbeide med hele Groruddalen i ett prosjekt. Derfor foreslås å definere noen **geografiske innsatsområder**, der flere etater kan konsentrere og samordne sin innsats i en bestemt tidsperiode. Ved å arbeide innenfor noen avgrensede geografiske områder, vil det bli lettere for de ulike aktørene å samarbeide og det blir lettere å synliggjøre resultatene. Tiltakene i Miljøsonene Groruddalen kan bli hentet fra hovedstrategiene, som er beskrevet i kapittel 2.

Ved valg av slike innsatsområder legges til grunn at tiltakene vil bygge opp under de nevnte hovedstrategiene. Arbeidet med innsatsområdene prioriteres og utvikles med bakgrunn i følgende kriterier:

- Områdestatus med miljøutfordringer og forbedringspotensial
- Potensial som pilotprosjekt (læringspotensial)
- Forventet effekt
- Tilgjengelige ressurser
- Tilstedeværende drivkrefter

I omtalen av miljøsoner i St.meld. 23 heter det bl a: "Hensikten er å se de ulike miljøutfordringene under ett innenfor et område, og gjennomføre koordinerte tiltak for å bedre miljøforholdene. ...Pilotprosjektene vil spesielt legge vekt på å løse lokale miljøproblemer knyttet til lokal luftforurensning og støy, men vil samtidig forsøke å bedre forholdene knyttet til nedslitte grøntområder, offentlige rom, trafikkfarlige områder, dårlig tilgjengelighet, kulturminner og kulturområder som trues av miljøødeleggende påvirkning."

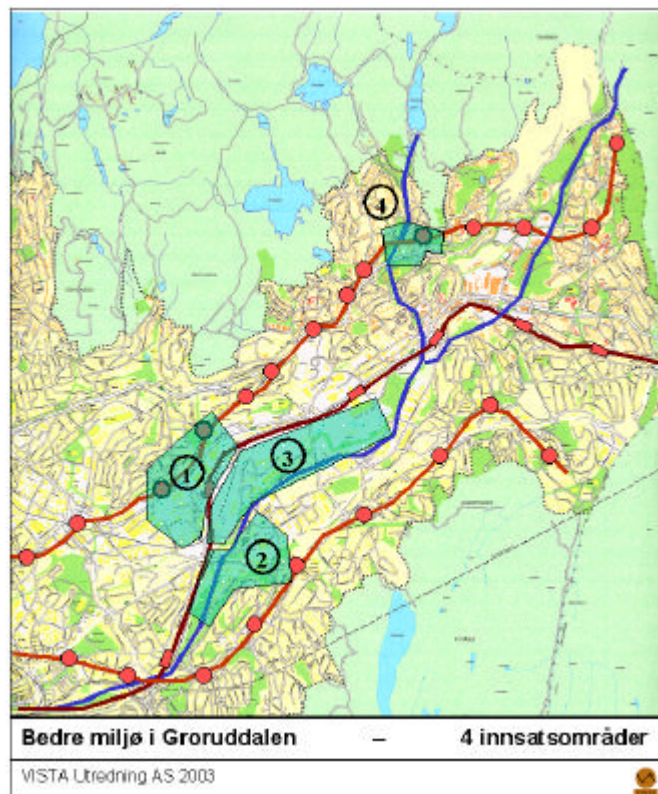
Gjennom arbeidet i Groruddalen vil en, i tråd med denne omtalen, prøve ut om miljøsonene som arbeidsform kan bidra til å utvikle en mer effektiv planlegging og gjennomføring av tiltak i kompliserte områder og situasjoner. Et utvidet samarbeid mellom både offentlige og private aktører og samspill mellom flere tiltak, kan være avgjørende for et vellykket resultat. Arbeidsmetodene vil bli evaluert og beskrevet, til bruk for andre. For å lykkes, er det en forutsetning at alle aktørene prioriterer ressurser til de utpekte innsatsområdene. Kvaliteten på samarbeidet, og de foreslåtte tiltakene, vil kunne avgjøre hvor store ressurser som kanaliseres hit. Målet er at både statlige etater, ulike kommunale etater og private aktører bidrar med midler og kompetanse for å løse miljøproblemene.

Nedenfor listes opp et forslag med 4 geografiske innsatsområder, basert på en vurdering av kriteriene over. Tiltakene skal være de som kan planlegges og gjennomføres i et samarbeid mellom aktuelle aktører. Tidsperspektivet må vurderes i hvert enkelt tilfelle.

#### 4 innsatsområder:

- 1 Alna–Risløkka–Vollebekk
- 2 Breivoll-Alnabru-Tittutgrenda
- 3 "Terminalområdet"
- 4 Grorud senter og T-banestasjon

Dersom miljøsonearbeidet viser seg å bli vellykket, kan det også tenkes innsatsområder på Bryn/Smalvoll, Grorud jernbanestasjon/ Høllaløkka og Haugenstua. Det pågår mye planlegging i alle områdene.



Dersom overordnede samferdselsmyndigheter går inn for en omdefinering av hovedveinettet, vil dette i tillegg åpne for et meget viktig innsatsområde:

- Nedklassifisering og miljøforbedring av og langs Trondheimsveien

Avklaringer og prioriteringer i NTP og i Samferdselsplan for Groruddalen kan åpne for ytterligere et innsatsområde:

- Bygging og skilting av et sammenhengende sykkelveinett

Som oppfølging av St.meld. 23 vil Miljøverndepartementet samarbeide med flere byer og departementer om pilotprosjekter innen fire tema for miljøvennlig byutvikling. Dette gjelder:

- 1 Miljøsoner
- 2 Utvikling og drift av bysentrum
- 3 Planlegging og organisering av byomforming
- 4 Næringsliv, miljøvennlig og helsebringende transport

Det blir dannet nettverk mellom flere byer innen de ulike temaene. Miljøsonearbeidet er tematisk meget bredt, og enkelte av tiltakene i Groruddalen vil kunne berøre andre av de nevnte tema; Byutvikling ved Grorud T-banestasjon kan ses i forhold til andre prosjekt med byomforming, for eksempel i Trondheim og Stavanger. Samferdselsetatens prosjekt "Miljøvennlige reiser i Groruddalen" kan ses i forhold til arbeidet med temaet Næringsliv, miljøvennlig og helsebringende transport. Utveksling av erfaringer i prosessen bør tilstrebes.



## Innsatsområde 1: Mer miljøvennlige reiser i Alna-området

**Hovedutfordringen** er stor planlagt utbygging med betydelig økning i antall arbeidsplasser, meget lav kollektivandel og økende biltrafikk. Dette er både et miljøproblem for beboerne og næringslivet og medfører dårlig trafikkavvikling. Utnytte den gunstige beliggenheten og potensialet for en høyere kollektivandel.

**Målet** er å legge til rette for overgang fra bil til gange, sykkel og kollektivtransport. Dette skal gjøres ved en kombinasjon av fysisk tilrettelegging, bedre tilgjengelighet til stasjoner og bedre kollektivtilbud, informasjonstiltak, kampanjer blant de ansatte og forsøk med en mer balansert parkeringspolitikk.

**Ny kunnskap** kan hentes fra nye samarbeidsformer mellom grunneiere, bedrifter, offentlige etater, transportselskaper og foreninger, og fra ulike planprosesser og prosjekter i området. Prosjektet SMART (planlegging av arbeids- og tjenestereiser), Mobility Management og styrking av bildeling i Groruddalen er eksempler på nye samarbeidsformer.

### Hovedaktør: SAM (Samarbeid mellom flere aktører er igangsatt)

<p><b>Utfordring</b> Det stadig økende transportbehovet gjør at Oslo står ovenfor betydelige utfordringer knyttet til byutvikling og transportpolitikk. Pilotprosjektet skal bidra til metodeutvikling, og få fram gode eksempler. Det fokuseres på nye samarbeidsallianser, integrert bruk av virkemidler (arealplanlegging, fysiske tiltak og Mobility Management) og samordning av planprosesser. Hovedutfordringer i prosjektområdet er:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Arealbruken øker: det er planlagt en stor utbygging av ny næringsvirksomhet i området</li> <li>- Transportbehovet vil vokse i området pga mangedobling av antall arbeidsplasser.</li> <li>- Mange lett tilgjengelige parkeringsplasser på næringsområdene innbyr til bilbruk</li> <li>- Kollektivandelen er meget lav for arbeidsreiser, bedre tilgjengelighet og informasjon er nødvendig</li> <li>- Det fysiske utemiljøet og mange gjerder innbyr ikke til myk trafikk. Tilretteleggingen for gående og syklende må bedres</li> <li>- Flere uavklarte reguleringsplaner</li> </ul> <p><b>Muligheter</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bedre tilgjengelighet til kollektivholdeplasser</li> <li>• Tilrettelegging for gående og syklende</li> <li>• Etablering av bilpool/bildeling</li> <li>• Informasjon og holdningsskapende tiltak</li> <li>• Mobilitetsrådgivning for bedrifter</li> </ul> <p>Forprosjekt om fysiske tiltak: Forprosjektrapporten med tiltakspakker og kostnadsanslag vil foreligge i slutten av feb 2003 (se foreløpig illustrasjon på motstående side).</p>	<p><b>Gjennomføring og aktører</b> Gjennomføring/ prosjektering av fysiske tiltak er avhengig av at aktørene blir enig om ansvarsfordeling og setter av midler på sine budsjetter. Videre er det viktig å etablere samarbeid mellom ansvarlige for eiendomsutvikling og nye reguleringssaker tidlig i prosessen, slik at det blir mulig å skape gode helhetsløsninger for området.</p> <p>Informasjon, holdningsskapende arbeid og mobilitetsrådgivning for bedrifter gjennom spleiselag mellom flere aktører. Samferdselsetaten, Statens vegvesen Region Øst, og Miljøverndepartementet har finansiert en prosjektstilling i 2003 (mobilitetsrådgiver) som skal ta initiativ overfor bedrifter.</p> <p>Prosjekt SMART (Syklistenes Landsforening, AS Oslo Sporveier, NAF, Bilkollektivet) har også utviklet internettbasert verktøy og evalueringssopplegg for planlegging av arbeids- og tjenestereiser.</p> <p>I tillegg er MetrOslo/Oslo Sporveier, JBV (Alna stasjon) og Statsbygg (statlige eiendommer) viktige aktører.</p> <p>Pilotprosjektet har ikke noe eget budsjett for gjennomføring av tiltak, men vil være avhengig av at aktørene frivillig trekker i samme retning og setter av midler på sine budsjetter, for å heve hele strøkets kvalitet og attraktivitet.</p>
---	--



Barriere mellom gang-/sykkelvei og kollektivtrafikk: Vollebekk stasjon  
Foto: G.I.Rudolph



På de fleste næringseiendommene er det lagt til rette med mange og lett tilgjengelige parkeringsplasser. Eiendommene er ofte inngjerdet, noe som hindrer gangtrafikk på tvers og skaper omveier. Foto: G.I.Rudolph

I tillegg til de fysiske tiltak som er skissert i figuren under (tilgjengelighet til stasjoner, samt bedre forbindelser for fotgjengere og syklister) vil det bli arbeidet med kampanjer og tilrettelegging for mer miljøvennlige reiser for de ansatte i området.

### Alna-Risløkka-Vollebekk

Forslag om seks tiltakspakker. Kostnadsramme i størrelsesorden 65 mill kroner (Civitas, nov 2002).



A: Ny gang-og sykkelforbindelse fra Vollebekk stasjon til Alna stasjon

B: Gangforbindelse fra Risløkka stasjon til Haraldrudveien

C: Brobekkveien som allé med gang-og sykkelvei

D: Ny gangforbindelse fra Linderud til Alna Nord

E: Ny Alf Bjerckes vei koblet sammen med Haraldrudveien

F: Gangforbindelse mellom Haraldrudveien og Brobekkveien

I tillegg vurderer ROM Eiendom en ny gangbro på tvers av sporområdene, til Alna stasjon.

## Innsatsområde 2: Miljøtilstand og mulig byutvikling i Breivoll-Alnabru-Tittutgrenda-området

**Hovedutfordringene** ligger i å forbedre området rundt kryssingen av E6 og Alna. Her er omfanget av miljøproblemene i Groruddalen størst: trafikkstøy, luftforurensning, forurensning av vassdrag og grunn, arealbrukskonflikter mellom store og utflytende trafikkarealer, næringsområder og gammel villabebyggelse.

**Ideene og visjonene** for hva som vil være en god utvikling i dette området er mange og til dels klart motstridende; ønske om betydelig ny byutvikling knyttet til etablering av et nytt stoppested på Hovedbanen, ønske om å utvikle lokalområdets boligkvaliteter, ønske om å utvikle områdets blå-grønne kvaliteter og ønske om å bygge opp et forretningsmessig tyngdepunkt i tilknytning til eksisterende virksomheter. Samtidig er det nødvendig å studere hvilke tiltak som kreves og hva som er gode fysiske løsninger for å oppfylle kravene som er satt i nye forskrifter om lokal luftkvalitet.

Visjonen om Alna er særlig krevende å realisere gjennom dette området som har kraftige barrierer i form av mange og store veianlegg. Gjennomføring av en blå-grønn strategi med gjenåpning av Alna vil trolig ha klar positiv betydning for å oppnå lokale miljømål. Det er særlig relevant å studere miljøvirkningene av ulike tiltak innenfor en slik strategi, og utvikle samarbeidsformer mellom offentlige og private aktører for å gjennomføre strategien.

**Hovedaktør: PBE, sammen med FRI og VAV, SVRØ, MD, SFT og NILU**

### Utfordring

Oslo kommune skal utarbeide et områdeprogram for området i samarbeid med grunneiere, interessegrupper og statlige og kommunale etater og virksomheter. Planprosessen må bl.a. studere hvordan trafikksystemet kan effektiviseres og foredles, vurdere grunnlaget for etablering av en ny stasjon på hovedbanen, og hva som er områdets utbyggingspotensial for byutvikling, inklusive betingelsene for å kunne bevare og styrke boligfunksjonen i området.

Utfordringene i planprosessen er å formulere *hva som vil være de gode miljøvennlige løsningene for et slik område*. Det er videre viktig å påvise hvordan endringspotensialet i området kan utnyttes for å realisere disse løsningene.

### Muligheter/miljøsonetema:

- Det må utarbeides alternative mulighetsstudier for å avklare hvordan nye forskrifter for lokal luftkvalitet kan tilfredsstilles.
- Arbeidet med å oppnå de mål som er beskrevet i visjonen for Alna krever nytenkende utvikling av ideer og prosjekter og utfordrer tradisjonell planlegging og gjennomføring. Åpning av Alna-elva må sees i sammenheng med innsatsområde 3.

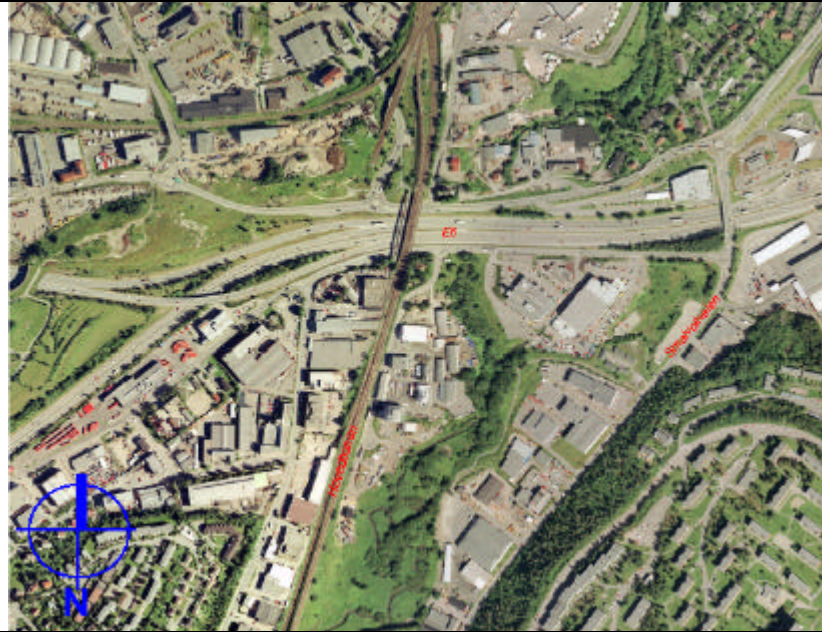

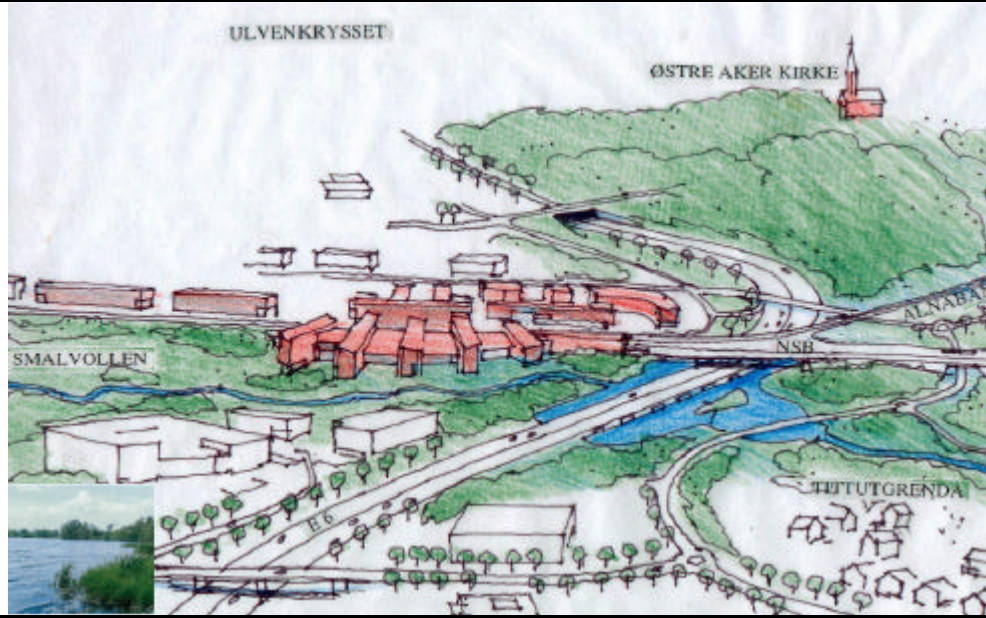

- Hvordan kan miljøutfordringer kartlegges, og hvilke metoder og virkemidler må uttestes i et område med en stor og kompleks forurensingssituasjon? Dette vil kunne gjelde alt fra samordning av KU og planprosesser til bevisst metodeutvikling og utprøving av nødvendige planverktøy og ulike former for miljøoppfølgingsprogram.

### Gjennomføring og aktører

- Kommunen gjennom PBE som har ansvar for planprosessen, i samarbeid med kommunale etater, særlig VAV, FRI og SAM og de viktige statlige aktører SVRØ og JBV
- MD og ansvarlige myndigheter og faginstanser (SFT og NILU, NIVA) for utvikling av løsninger på forurensningsutfordringene.
- Private grunneiere, ulike private eller lokale interesseorganisasjoner av ulik art

I første fase er det nødvendig å sette av tilstrekkelige ressurser for å etablere og drive et felles pilotprosjekt i tilknytning til planprosessen for området. Det er nødvendig å ha tilstrekkelig ressurser til å utvikle de ulike mulighetsstudiene fordi dette gjerne ligger utenfor en mer ordinær plan- og KU-prosess. Miljøsoneprojektet må gis muligheter for å kunne bidra med overføringsverdier til andre kommuner og situasjoner innenfor de nevnte tema.



	<p><b>Dagens situasjon</b> Breivoll- Alnabru- Tittutgrenda</p>
	<p>Ved Breivoll utgjør E6, ramper til/fra Ulvensplitten og lokalveier en veibredde på totalt 12 kjørefelt</p>
	<p><b>Visjonen:</b> Alna-visjonen viser vannspeil og fordrøynings- basseng ved E6.</p>
	<p>Treplantinger langs E6 og lokalveinettet, samt ny stor dam</p>

### Innsatsområde 3: Alna-elva og Terminalområdet

**Hovedutfordringen** er at sentrale deler av Groruddalen domineres av de store terminalområdene. Jernbanens godsterminal har en nasjonal betydning som godsknutepunkt, samtidig som Groruddalen er et viktig og godt egnet område for transport- og logistikkvirksomhet for Oslo-området. Men virksomheten skaper lokale konflikter, og arealbruken er oppe til diskusjon i et langsiktig perspektiv. Det er en utfordring å videreutvikle terminalområdet til et logistiksenter som i større grad ivaretar lokale miljøhensyn.

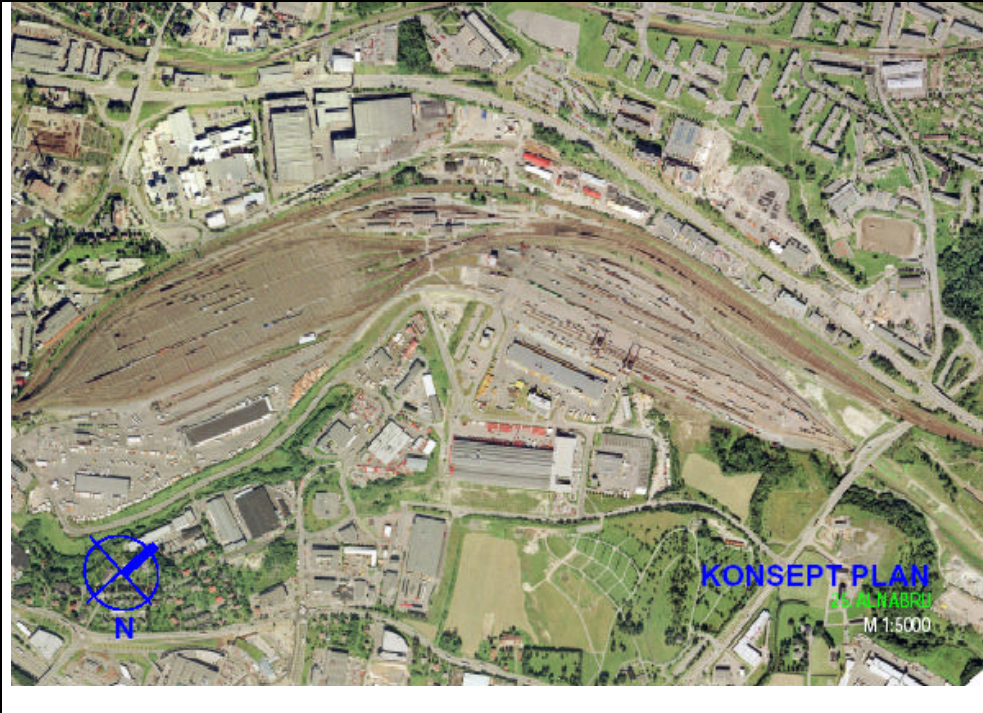
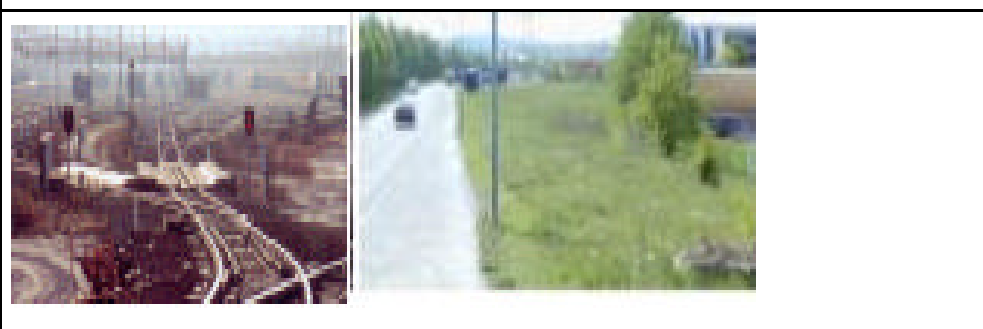

**Målet** er på kort sikt å foreta miljøforbedringer. Forurenset grunn kan renses og Alna-elva åpnes langs området. Dette vil heve standarden på hele området. Det kan etableres gangforbindelser som bedrer tilgjengeligheten til kollektivtransporten og reduserer barriereene, og veisystemet kan forbedres. Terminalfunksjonene kan moderniseres og områdene ryddes.

**Ny kunnskap** utvikles ved felles organisering av mange parter omkring miljøforbedring av et stort næringsområde slik at beboerne i nærheten får redusert sine ulemper.

**Hovedaktører: Statsbygg og JBV, samt VAV og FRI**

<p><b>Utfordring</b> De sentrale delene av Groruddalen domineres av terminalområder. Fra et lokalt synspunkt representerer dette et miljøproblem. Fra et regionalt og nasjonalt ståsted er Groruddalen et verdifullt og godt egnet område for nødvendige terminal- og lagerfunksjoner.</p> <p>Denne typen virksomhet trenger større fokus på arkitektonisk utforming. Områdene har til nå vært billige arealer med lite vekt på planmessig utforming.</p> <p>Utfordringen er å finne en løsning på miljøkonflikten knyttet til denne type infrastruktur og logistikkvirksomhet.</p> <p>Det er nødvendig å få til et forpliktende samarbeid og samfinansiering mellom det offentlige og bedriftene.</p> <p><b>Muligheter</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gjenåpne Alna langs terminalområdet og reetablere en sammenhengende grønnstruktur. Se også innsatsområde 2.</li> <li>• Legge til rette for gående og syklende, blant annet på tvers av terminalområdet (inkludert bedre forbindelse til Alna stasjon og til Alna-elva)</li> <li>• Bedre avvikling av tungtrafikken</li> <li>• Tiltaksplan for rensing av forurenset grunn</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Estetisk opprydding i terminalområdets randsoner og langs innfartsårene med tog og bil til Oslo</li> <li>• Tiltaksplan for rensing av forurenset grunn</li> <li>• Jernbaneområdenes åpne landskapsrom som ivaretar behov for luftutskifting og gir lys til omgivelsene må kultiveres og forsterkes. Randsonene strammes opp og gis en form og struktur som gjør det attraktivt å ferdes i området.</li> <li>• Følge opp en idè om et kompetansesenter for logistikk og godsbehandling</li> </ul> <p><b>Gjennomføring og aktører</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kommunen ved PBE, VAV, FRI og SAM</li> <li>• Staten ved Statsbygg, JBV, SVRØ, NSB, NSB-Cargonet og ROM Eiendom</li> <li>• Private grunneiere</li> <li>• Lokale næringsvirksomheter</li> <li>• Næringsvel</li> <li>• Interesseorganisasjoner</li> </ul> <p>Statlige og kommunale etater må samarbeide med private virksomheter og beboere for å skape et bedre miljø i området.</p> <p>I første fase er det nødvendig å sette av tilstrekkelig ressurser for å etablere og drive en felles planprosess/pilotprosjekt.</p>
---	--



	<p><b>Dagens situasjon</b> Store utflytende terminal- og næringsområder som trenger miljøforbedring og opprydding</p>
	<p>Randsoner som ikke opparbeides og i stedet benyttes til rot og skrot</p>
	<p><b>Visjonen</b> Terminalområdet preges av effektiv arealbruk, sammenhengende grønnstruktur og gjenåpnet Alna. Tilgjengelighet for gående og syklende.</p> <p><i>Skisse fra Alna-visjonen</i></p>

## Innsatsområde 4: Utvikling av Grorud senter og T-banestasjon

**Hovedutfordringen** er at Grorud senter forfaller og mister markedsandeler, samtidig som det er store ledige arealer i nærheten. Service- og boligutvikling i tilknytning til stasjonsområder ved T-banen er viktig for å bidra til å redusere transportbehovet, samtidig som det øker trafikkgrunlaget for kollektivtransporten.

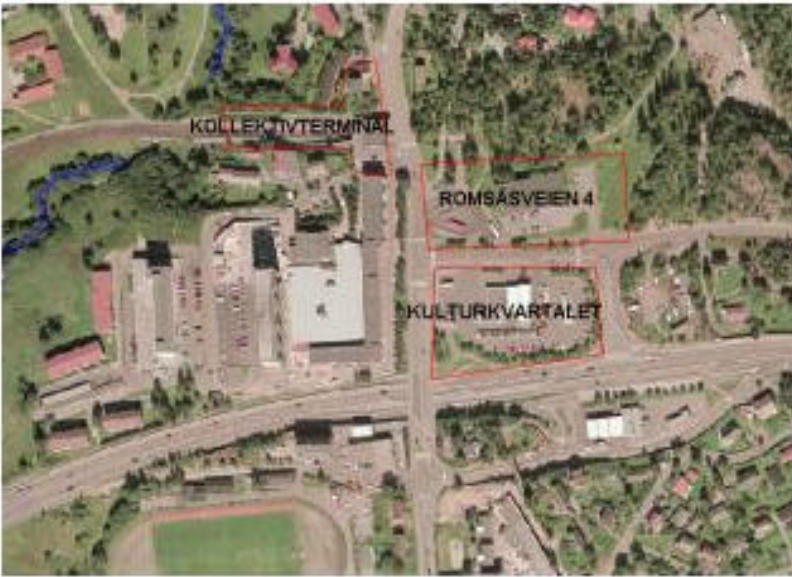

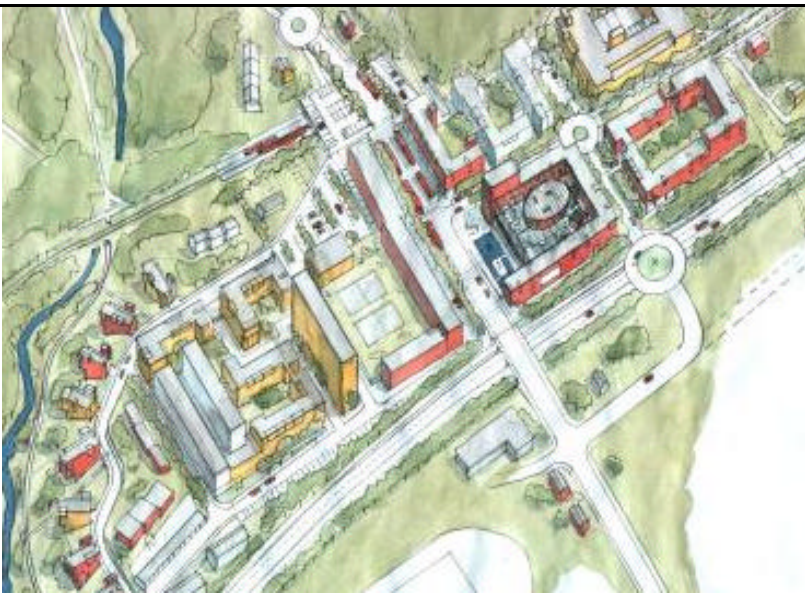
**Prosjektets hovedmål** er byutvikling i tilknytning til T-banestasjonen, som kan omfatte utbygging av boliger, næring, kulturhus og ny kollektivterminal. Videre omfatter prosjektet miljøtiltak som ombygging av lokalveiene til miljøprioriterte bygater og forbedrede offentlige rom, og bedre sammenheng mellom bydelsenteret og turdraget langs Alna.

**Ny kunnskap** om byutvikling rundt knutepunkter er viktig for alle byer, og spesielt som en oppfølging av Oslos knutepunktstrategi. Dette er kompliserte planprosesser på grunn av mange aktører og høy utnyttelse. Byomforming gjennom felles organisering av aktørene, lokal planlegging og bruk av utbyggingsavtaler kan sikre finansiering, en helhetlig utvikling og bedre steds kvaliteter.

### Hovedaktør: EBY (Samarbeid mellom flere aktører er igangsatt)

<p><b>Utfordringer</b></p> <p>Det vil være en hovedutfordring å håndtere trafikkbelastningen på lokalveiene i sentrumsområdet, samt luft- og støyforurensing fra Trondheimsveien. Nedbygging av Trondheimsveien vil gi nye byutviklingsmuligheter. Bygging av en ny kollektivterminal må løses på en trafikk sikker måte og bidra til å forbedre kollektiv-forbindelsene til andre senterområder i dalen.</p> <p>Grorud sentrum kan utvikles til et viktig bydels-senter. Realisering av "Kulturkvartalet" kan bidra til å nå dette målet. Dersom utviklingsprosjektet lykkes med å tilføre stedet et variert tilbud av ulike kultur- og servicetilbud, vil dette kunne bidra til at også grupper som i dag ikke vil prioritere Grorud som bosted, skal kunne finne tilbud i området.</p> <p><b>Muligheter</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sikre gjennomføring av "lokomotiv-prosjekter" gjennom felles organisering og bruk av utbyggingsavtaler.</li> <li>• Utvikling av "Kulturkvartalet" i samarbeid med grunneier og andre lokale aktører.</li> <li>• Opprusting av offentlige rom; etablering av et nytt Grorud torg og bymessige gateløp i sentrumsområdet</li> <li>• Nedbygging av Trondheimsveien</li> <li>• Etablering av trafikk sikre gangveiforbindelser gjennom området, særlig vekt på skolevei.</li> <li>• Synliggjøring av Alna med tilliggende turdrag Se også innsatsområdene 2 og 3.</li> <li>• Utvikling av attraktive byboliger og steds kvaliteter</li> </ul>	<p>EBY har fått en <i>tilretteleggerrolle</i> for å bidra til økt boligproduksjon. Dette innebærer at etaten kan bruke kommunal eiendom som bolig- og næringspolitisk virkemiddel. Gjennom framforhandling av utbyggingsavtaler kan EBY bidra til å sikre en helhetlig bymessig utvikling.</p> <p>Etaten vil sikre gjennomføring av viktige nøkkelprosjekter slik at disse kan skape en synergieffekt for utvikling av et større geografisk område, som arealer vest for Grorud senter mot Alnaelva, østover langs Romsåsveien og ved kirken og skolen sør for Trondheimsveien.</p> <p>Det er etablert en arena for en samlet informasjons- og meningsutveksling mellom de viktigste aktørene/drivkreftene i området.</p> <p><b>Gjennomføring og aktører</b></p> <p>EBY skal videreføre det igangsatte utviklingsprosjektet. Ressursbruk ved utarbeidelse av et eventuelt områdeprogram må diskuteres med PBE.</p> <p>Prosjektet forutsetter tiltak på kommunal og statlig infrastruktur. Ressursbruk må diskuteres med SVRØ, SAM og Oslo Sporveier.</p> <p><b>Samarbeidspartnere</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kommunen ved EBY, PBE, FRI, SAM og Oslo Sporveier,</li> <li>• Staten ved SVRØ, Husbanken og MD</li> <li>• Private grunneiere</li> <li>• Lokale næringsvirksomheter</li> <li>• Private/lokale interesseorganisasjoner</li> </ul>
---	--



	<p><i>Grorud sentrum med "lokomotivprosjekter"</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Kollektivterminalen</li> <li>➤ Romsåsveien 4</li> <li>➤ "Kulturkvartalet"</li> <li>➤ Bolig- og stedsutvikling</li> </ul> <p>"Etaten vil bidra til gjennomføring av viktige nøkkelprosjekter slik at disse kan skape en synergieffekt for utvikling av et større geografisk område"</p>
	<p><i>Grorud sentrum sett mot nordøst</i></p> <p>Bergensveien i bro over Trondheimsveien</p>
	<p><b>Utviklingsplan for Grorud sentrum</b></p> <p>Illustrasjon Lunde og Løvseth Arkitekter AS</p> <p>Juli 2002</p>

---

## Vedlegg 1 - Deltakere i arbeidsgruppen

### Administrativ samarbeidsgruppe for Groruddalen:

#### **Statens representanter**

Seniorrådgiver Kjell Spigseth, Miljøverndepartementet  
Førstekonsulent Ane Flaatten, Kommunal- og regionaldepartementet  
Sjefarkitekt Trude Lund, Husbanken  
Seksjonssjef Ragnhild Johansen, Statsbygg  
Sjefsingeniør Anne Marstein, Statens vegvesen Region Øst  
Plansjef Paul Runnestø, Jernbaneverket

#### **Oslo kommunes representanter**

Spesialrådgiver Rune Andreassen, Byrådsavdeling for næring og byutvikling  
Avdelingsdirektør Målfrid Nyrnes, Plan- og bygningsetaten  
Prosjektleder Sveinung Krokann Berg, Plankontoret for Groruddalen  
Prosjektleder Anders Arild, Samferdselsetaten  
Seksjonsleder Øystein Linnerud, Eiendoms- og byfornyelsesetaten  
Overingeniør Terje Nordeide, Vann- og avløpsetaten  
Direktør Ida Fossum Tønnessen, Byrådsavdeling for miljø og samferdsel er gruppens sekretær

Siving Paal Sørensen, VISTA Utredning, har vært sekretær for arbeidet.

Seniorarkitekt Jørn Skaare, Statens vegvesen Region Øst, har stått for kartframstilling av hovedtemaene i de pågående planarbeidene.

## Vedlegg 2 – Planer og hovedgrep

### Plangrunnlag og -status

Det foreligger mange planer og utredninger for Groruddalen. Noen er vedtatt av bystyret, andre er bakgrunnsmateriale for videre arbeid. ”Utviklingsprogram for Groruddalen” og ”Byøkologisk program” er de viktigste politiske dokumentene av nyere dato, som uttrykker en betydelig politisk vilje til å bedre bo- og miljøsituasjonen i Groruddalen. Nedenfor er listet opp de viktigste dokumentene med angitt status, mens de viktigste pågående planprosesser er beskrevet lenger bak.

### Overordnede rammer og planer for Oslo og Groruddalen

Oslo samferdselsplan 1994

Kommunedelplan for Groruddalens sentrale deler, vedtatt av bystyret 11.06.1997

Oslo kommuneplan 2000, vedtatt av bystyret 08.12.1999

Strategisk Næringsplan for Oslo 1999-2003

Plan for hovedsykkelveinettet i Oslo fra 1999

Byøkologisk program, vedtatt av bystyret 15.12.1998

Konsekvensutredning (KU) for hovedveisystemet i Nordøstkorridoren

”Vi tror på Groruddalen” - Regional strategi og tiltaksplan for Groruddalen, Byrådet

Kommunedelplan for lokalisering av varehandel og andre servicefunksjoner, vedtatt av bystyret 27.11.2002

Utviklingsprogram for Groruddalen, vedtatt av bystyret 18.12.2002.

### Av overordnede planer i Akershus av betydning for Groruddalen kan nevnes:

Fylkesdelplan for utbyggingsmønsteret på Romerike, vedtatt av Akershus fylkesting juni 1999.

Fylkesdelplan for handelsvirksomhet, service og senterstruktur i Akershus, vedtatt av Akershus fylkesting 20.02.2001, godkjent av Miljøverndepartementet 31.08.2001.

### Av plansaker og andre dokumenter av overordnede karakter som ikke er vedtatt enda kan nevnes:

Strategi for bærekraftig utvikling. Byøkologisk program 2002-2014, byrådets innstilling desember 2002

Kommunedelplan for Økernområdet, offentlig ettersyn 1999 og 2001, under politisk sluttbehandling

Kommunedelplan for Rommen – Bånkall og Riksvei 4 Trondheimsveien, offentlig ettersyn 1999, videreføring av planarbeidet er ikke avklart

Kommuneplan Oslo (KP 2004), offentlig ettersyn mars-april 2003

Akershus fylkesplan 2004 – 2007, offentlig ettersyn februar – mars 2003

Revisjon av fylkesdelplan for utbyggingsmønsteret på Romerike, igangsatt 2002

### Pågående plan- og prosjektarbeid, regionalt og lokalt

Mange planer for Oslo-regionen, for Oslo kommune og for nordøst-korridoren vil få betydning for miljøforholdene i Groruddalen, i tillegg til det planarbeidet som bare gjelder for Groruddalen. Nedenfor er de viktigste av disse beskrevet og hvordan de henger sammen.



---

Forslag til tiltak i miljøsonen, og en strategi for gjennomføring av tiltakene, tar utgangspunkt i dette planarbeidet.

### **Overordnede planer**

Forslag til **revisjon av kommuneplanen (KP 2004)** skal legges ut til offentlig høring mars/april i 2003, og den behandles av det nye bystyret (etter kommunevalget 2003). Kommuneplanen vil blant annet behandle de overordnede lokaliseringsspørsmål som utbyggingsstrategier for bolig og næring, inkludert en oppfølging av den knutepunktstrategien som ligger i gjeldende plan, samt hovedveinett og kollektivtransport.

”Kommunedelplan for lokalisering av varehandel og annen service” og ”Nye parkeringsnormer for næring i Oslo” er også viktige elementer i kommuneplanarbeidet.

Forslag til revisjon av **Fylkesplan Akershus** (offentlig høring våren 2003, behandles i fylkestinget høsten 2003) kan få betydning for trafikken gjennom Groruddalen.

**Fylkesdelplan for utbyggingsmønster på Romerike** ble vedtatt av fylkestinget i 1999 og forventes revidert i 2004. Både i planen fra 1999, og i arbeidet med revisjonen, legges det vekt på byutvikling i sentrene og ved kollektivknutepunktene. Dette kan bidra til mindre bilbruk til Oslo og gjennom Groruddalen, dersom kollektivtilbudet samtidig styrkes.

**Nasjonal transportplan (NTP) 2006-2015** fremmes som stortingsmelding våren 2004. Etter Stortingets behandling skal det utarbeides regionale handlingsprogrammer der tiltak med betydning for Groruddalen vil bli nærmere avklart. For Groruddalen er utformingen av hovedveinettet og kollektivsystemets utvikling de viktigste tema. Som innspill til NTP er det utarbeidet en ”Byutredning for Oslo og Akershus”, med forslag til alternative strategier for areal og transport.

**Oslopakke 2** er et samarbeid mellom staten, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune om finansiering av infrastruktur og materiell for kollektivtransporten i Oslo-området.

**Driftsprosjektet** til Oslopakke 2 omhandler standard, nettstruktur og frekvens for kollektivtransporten etter en modell med 2 alternative nivåer for offentlig kjøp.

Kollektivtransportens infrastruktur og driftstilbud i og gjennom Groruddalen vil i stor grad bestemmes av resultatet av disse prosjektene. Driftsprosjektets innspill er en del av NTP-arbeidet.

**MetrOslo** er en handlingsplan som Oslo Sporveier utarbeider for en fornyelse av T-banen i Oslo, og som skal finansieres av Oslopakke 2. Staten vil bidra til investeringer i og standardheving av T-banen i Oslo, ut fra de økonomiske rammer som vedtas i NTP for perioden 2005-2015.

### **Planer for Groruddalen**

Følgende pågående planarbeider er avgrenset til Groruddalen:

**Utviklingsplan for Groruddalen** er en oppfølging av det utviklingsprogrammet som ble vedtatt av bystyret 18.12.02, som blant annet bygger på 7 fordypingsprosjekter som den enkelte etat har ansvar for, og som til sammen skal bidra til en helhet. Plankontoret for Groruddalen (PKG) har ansvar for koordinering.

Bystyret har bedt om en strategiplan for PKG for kontorets arbeid i et 5-10 års perspektiv.

**Samferdselsplan for Groruddalen** skal legges ut til offentlig høring våren 2003. Planen utarbeides av Samferdselsetaten Oslo kommune, i samarbeid med SVRØ, JBV og kollektivselskapene. Planforslaget er samordnet med NTP og Oslopakke 2 og inneholder blant annet en **Tiltaksplan for gang- og sykkelveier** med et anslått investeringsbehov på xx mill kr.

Andre viktige prosjekter for kollektivtilbudet i Groruddalen er **Tilgjengelighet til T-banestasjoner i Groruddalen** (Oslo Sporveier, 2-3 stasjoner forventes igangsatt i 2003) og **Stasjonsutredning Oslo S – Grorud** (Jernbaneverket), er under arbeid og skal ferdigstilles sommeren 2003.

Framtidig byutvikling i Groruddalen vil både bestemmes av kommunale planer og økonomiske drivkrefter. Gjeldende knutepunktstrategi innebærer at byutvikling prioriteres ved T- og jernbanestasjoner. Strategien følges opp i følgende planarbeider:

- **Områdeprogrammene 1-4** (Grorud jernbanestasjon, Alfasetmorenen, Breivoll/Alnabru, Bredtvet/Linnerud leir), Kommunedelplan for Økernområdet,
- Kommunedelplan for Rommen Bånkall og RV4 Trondheimsveien.
- EBY har, med støtte fra Husbanken og sammen med bydelsforvaltning og næringsliv, gjennomført et forprosjekt for videreutvikling av arealene rundt Grorud T-banestasjon. Dette er et pilotprosjekt som kan vise hvordan bygging av nye byboliger og tilrettelegging av næring, service og tjenester kan skje nær stasjoner og kombineres med generell forbedring av det fysiske miljøet. Et tilsvarende arbeid skal gjøres for Haugerud og Trosterud T-banestasjoner på Furusetbanen.
- Friluftsetaten er i ferd med å avslutte arbeidet med Strategisk grønnstrukturplan for dalen. Et viktig element i planen er forsterkning og tydeliggjøring av Alnavassdraget. **”Alna – en vandring med vann”**, som er en visjon fra Vann- og avløpsetaten, viser mulighetene for åpning og rensing av vassdraget fra marka til sjøen.
- Jernbaneverket har igangsatt en utredning av en optimalisering av containerterminalen på Alnabru.
- **Kulturminneatlas for Groruddalen** utarbeides av Byantikvaren i Oslo og forventes ferdig i juni 2003.

### **Pågående plansamarbeid stat – kommune**

- Forslag til Nasjonal transportplan blir utarbeidet av de statlige transportetatene i samarbeid med de berørte kommuner og fylker. Statens vegvesen har i samarbeid med Oslo kommune og Akershus fylkeskommune, utarbeidet en ”Byutredning for Oslo og Akershus”. Forslag til et redefinert hovedveinett gjennom Groruddalen er utviklet i et nært samarbeid mellom stat og kommune.
- Forslag til Samferdselsplan for Groruddalen er utarbeidet parallelt, og der blant annet Statens vegvesen har bidratt med innspill til hovedveinettet, sykkelveinettet og til kollektivtrafikksystemet.
- Oslopakke 2 er et pågående samarbeid mellom stat, fylke og kommune. Både Statens vegvesen og Jernbaneverket deltar i arbeidet med å finansiere et bedre kollektivtilbud i Oslo-regionen. Driftsprosjektet er en del av dette samarbeidet.

---

## Vedlegg 3 - Beskrivelse av tilstanden

Groruddalen i Oslo rommer i dag 7 bydeler, som 01.12.03 slås sammen til 4. Disse bydelene har ca 130 000 bosatte, over en firedel av kommunens befolkning, eller tilsvarende Trondheims befolkning. Groruddalen har 85 000 arbeidsplasser, derav 10 000 i industri, og er svært viktig for næringslivet både i Oslo og på nasjonalt nivå, blant annet fordi den innehar terminalfunksjoner for vei og bane – en viktig rammebetingelse for regionens næringsutvikling.

Deler av dalen er blant de mest miljøbelastede områder i landet. Biltrafikken er viktigste årsak til støy- og luftforurensningene. 158 000 kjøretøyer passerer bygrensen mot nordøst hver dag, mens 200 000 passerer ring 3 (Sinsen-Økern-Bryn). Biltrafikk til/fra Groruddalen utgjør hele 190.000 kjøretøyer pr dag, hvorav 54.000 over bygrensa mot Romerike. Dalen har 60 000 interne bilreiser daglig. Bare 22% av interne reiser skjer kollektivt i Groruddalen, mens kollektivandelen for gjennomgående turer er 32 %. Både godstransporten, gjennomgangstrafikken og spesielt trafikken til/fra boliger og lokalt næringsliv skaper betydelige forurensningsproblemer og barrierevirkninger.

Store trafikkanlegg, godsterminaler og utbygging av næringsvirksomhet har fragmentert grønnstrukturene og vanskeliggjort tilgjengeligheten, spesielt på tvers av dalen og til vassdragene. Lokaliseringen av hovedflyplass på Gardermoen har forsterket utbyggingspresset på området med framvekst av blant annet store kjøpesentre og kontorbygg.

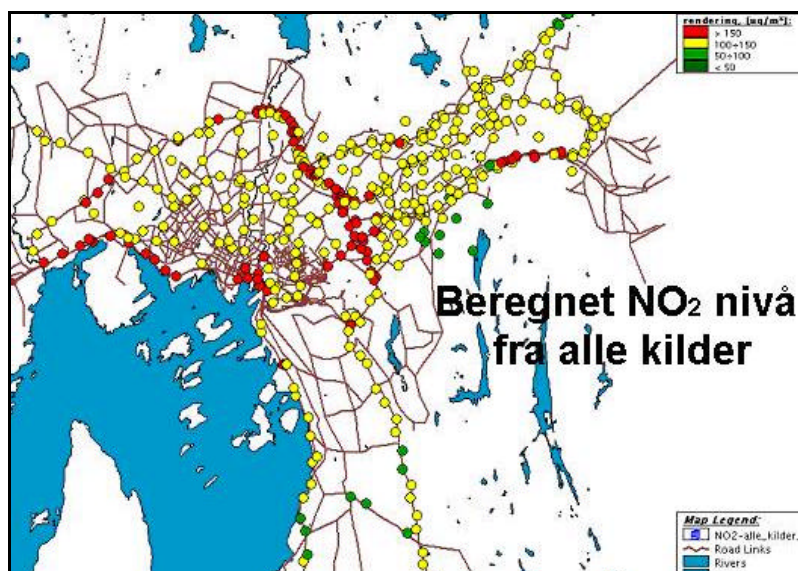
### Luftforurensning

#### Fra trafikk

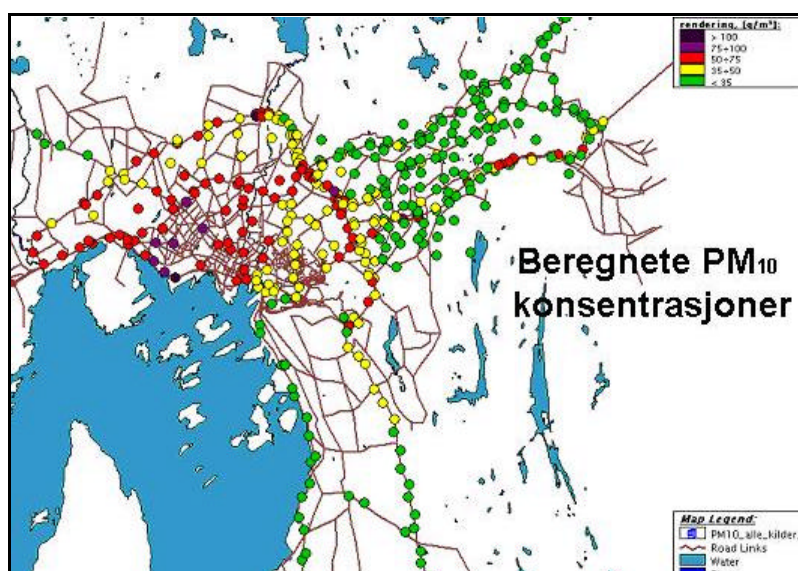
Det er gjort beregninger av konsentrasjoner av nitrogenoksid og svevestøv i hele Oslo, med utgangspunkt i såkalte reseptorpunkter. I Groruddalen er det lagt opp et særlig finmasket nett av reseptorpunkter (jf NILU-notat, 30 sept 2002). Utslippsfaktorer er hentet fra Nasjonal utslippsmodell for vegtrafikk for 1997, og det er regnet med en piggfri andel på 80 prosent. Trafikktall er oppdatert til 2000.

De høyeste konsentrasjonene av nitrogenoksid er knyttet til E18 gjennom Bjørvika og vestover mot Lysaker, Ring 3 mellom Bryn og Storo og langs E6 gjennom Furuset (figur neste side). De beregnede verdiene synes å være i rimelig godt samsvar med måledata, men med en mulig overestimering på Furuset.

De høyeste konsentrasjonene av svevestøv opptrer i Oslo sentrum og indre by, og her vil det være størst sannsynlighet for overskridelser av nasjonale mål. Overskridelser av målene kan også forekomme langs E18 vestover og langs Ring 3, og i noen grad ved E6 nord i Groruddalen (figur neste side). De beregnede verdiene synes å være i samsvar med måledata, men med en mulig underestimering i bunnen av Groruddalen (Alna og Løren). Det kan ha sammenheng med at ekstremsituasjoner med oppvirvlet veistøv som kan oppstå på tørre vårdager, vanskelig lar seg modellberegne.



Beregnete konsentrasjoner av NO<sub>2</sub> (nitrogendioksyd) i reseptorpunkt 50m fra senterlinje vei  
 Se skalaen som viser at gul farge representerer en lavere verdi enn rød



Beregnete konsentrasjoner av PM<sub>10</sub> (svevestøv) i reseptorpunkt 50m fra senterlinje vei.  
 Se skalaen som viser at grønn farge representerer de laveste verdiene

Transportmidler står for mer enn halvparten av klimagassutslippene (CO<sub>2</sub>) i Oslo-regionen og andelen er økende. Norge har forpliktet seg til å redusere utslippene, og tiltakene må gjennomføres både nasjonalt og lokalt. Det er vanskelig å tenke seg spesifikke tiltak som bare berører trafikanter i Groruddalen. Slike tiltak må gjennomføres regionalt eller nasjonalt.

Utfordringen i Groruddalen ligger i å legge til rette for et oppgradert/miljøvennlig transportssystem, samt at det meste av trafikkveksten kan skje med miljøvennlig transport og derigjennom tilfredsstillende nasjonale mål for luft i 2010.

*Kilde: Utkast til Samferdselsplan for Groruddalen (Samferdselsetaten 08.01.03)*



### Fra næring

Næringsvirksomheten i Groruddalen består i hovedsak av lager, småindustri og kontorbedrifter med lite utslipp til luft. Det er lite industri i Groruddalen, og følgelig lite utslipp fra slik virksomhet. Utslipp fra forbrenningsanlegget er omtalt nedenfor.

### Fra vedfyring

Helsevernetaten opplyser at vedfyring ikke er et stort problem i Groruddalen. Dette skyldes boligstrukturen, med stor andel blokkbebyggelse, der få boliger har peis eller vedovn.

Miljøvennlige energiformer bør likevel vurderes i et langsiktig perspektiv, for eksempel ved økt bruk av varmegjenvinning og fjernvarme og ved installering av varmepumper til boligoppvarming (blant annet i borettslagene).

### Fra forbrenningsanlegg

Forbrenningsanlegget på Øvre Hovin (Brobekkveien) er lokalisert midt i Groruddalen, med virksomhet hele døgnet. Anlegget har skapt debatt mellom kommunen og ulike miljøvernorganisasjoner, fordi de sistnevnte hevder at anlegget er lite miljøvennlig.

Renovasjonsetaten i Oslo kommune opplyser at det gjøres tiltak slik at anlegget vil oppfylle alle nasjonale og internasjonale krav til utslipp, også de EU-krav som trer i kraft i 2006.

Et viktig spørsmål vil være om og i tilfelle hvordan anlegget skal utvikles og i hvilken grad anlegget skal ta i mot avfall fra andre kommuner.

### Støy

Støyproblemene i Groruddalen er relativt sett mindre enn i andre områder av byen. Bosatte i dalen utgjør 25 prosent av byens befolkning, mens andelene som er støyutsatt for nivåer over kartleggingsgrensen utgjør bare henholdsvis 5 og 15 prosent (langs kommunalvei og riksvei)

I nasjonale mål er støyplaget indeksen (SPI) gjort gjeldende for 2010. I tabellen under er situasjonen beskrevet gjennom denne indeksen og den gamle (PSP). Disse størrelsene bygger på spørreundersøkelser der man har forsøkt å koble dose og respons for ulike støykilder:

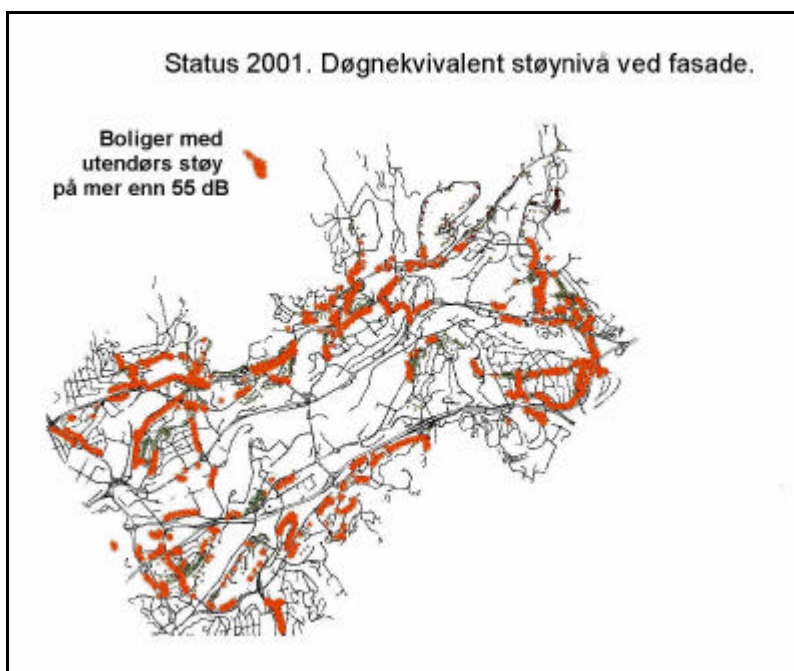
- SPI bygger på gjennomsnittlig plagethet av ulike typer støykilder. Indeksen forsøker å gi en viss vekt også for personer er utsatt for lavere støynivå enn grenseverdiene, dessuten virkninger av ulike typer støykilder.
- PSP, eller andel personer sterkt plaget ved et bestemt lydnivå, bygger på studier relatert til bare veitrafikkstøy.

*Støyplagetindeks (SPI) og antall personer svært plaget av støy (PSP) - Utendørs*

Kilde	SPI	PSP (ute)	Antall støyutsatte (≥ 55 dBA ute)
Kommunale veier	9484	7369	19996
Riksveier	4465	4825	10073
Jernbane			
T-bane	3244	3467	

*(Trafikktallene er hentet fra trafikkmodellberegningene (emme/fredrik) for 2001)*

Verdiene for jernbanen er ikke med på grunn av at datagrunnlaget ikke er godt nok. Tidligere beregninger har bare tatt for seg de mest støyutsatte boligene. Dette materialet er ikke godt nok til å beregne SPI og PSP samt utendørsstøyen over 55 dBA.



Kilde: Utkast til Samferdselsplan for Groruddalen (Samferdselsetaten 08.01.03)

I tillegg er det i grenseverdiforskriften satt mål for innendørs støy, som skal være tilfredsstillt innen 2005.

### Fra næring

Helsevernetaten opplyser at støy fra næringsvirksomhet og andre kilder ikke er kartlagt, men at støy fra veitrafikk og baner er de dominerende kilder i Groruddalen.

## Forurenset grunn og vassdrag

### Fra tidligere synder og eksisterende virksomhet

Groruddalen har lang historie som byens "avfallsplass". Rett etter krigen ble Stubberud kommunale avfallsfylling etablert, senere ble Rommen fyllplass lengere opp i dalen tatt i bruk. I tillegg til disse større fyllplassene har det skjedd en utstrakt utfylling av ravinedaler blant annet langs etter Alnavassdraget. Denne ukontrollerte utfyllingen besto for det meste av bygge- og rivningsavfall, men det ble også etablert en rekke private fyllinger som tok imot industriavfall (i dag spesialavfall) og annet avfall. I tillegg ble det etablert en rekke bedrifter, særlig i de sentrale deler av Groruddalen som har medført forurensninger til grunnen gjennom sin virksomhet, enten som søl/spill eller uforsvarlig avfallshåndtering.

I de områdene som er dekket av Kommunedelplan (KDP) for sentrale deler av Groruddalen er det gjennomført tilfredsstillende kartlegging, og i dag har vi registrert rundt 75 fyllinger/forurenset grunn lokaliteter innenfor nedbørsfeltet til Alna. Statusen for disse lokalitetene er svært forskjellig, men ved de langt fleste er det ikke gjort miljøtekniske grunnundersøkelser. Størrelsesorden på spredning av miljøgifter til vassdrag og til sist havnebasseng er derfor i liten grad kjent.

Utenfor KDP-området er det ikke gjort tilsvarende kartlegging, men totalt innenfor byggesonen har vi registrert omlag 185 (i hele Oslo?) forurenset grunn/deponi lokaliteter.

Store deler av grunnen i byggesonen i Oslo kan etter normer gitt av SFT ikke bli karakterisert som rene masser. Dette er knyttet til den generelle forurensningssituasjonen som følger av

bysamfunnet. Dette er også tilfellet i Groruddalen i de delene som er knyttet opp mot store transportårer, næringsområder og utfylte arealer. Byjordsproblematikken gir en stor utfordring i forhold til arealbruksmuligheter og ikke minst massehåndtering i utbyggingsprosjekter og avrenning til vassdrag.

I tillegg til ”gamle synder” som fyllinger og industrivirksomhet har vi i dag en større andel av tilførsel til grunnen fra blant annet de store transportårene som går gjennom Groruddalen. Kildene kan være fra motorforbrenning, slitasje av dekk og veidekke. Størrelsesorden på tilførselen er ikke kjent i dag i Groruddalen, men ut fra dagens kunnskap ansees den som en av hovedkildene.

Helsevernetaten ser det som viktig at det utarbeides et generelt aktsomhetskart over de områdene hvor en bør utvise forsiktighet/kreve undersøkelser i forbindelse med utbygginger.

*Kilde: Helsevernetaten*

### **Fra kloakk og avløp**

Alna er sammen med Hovinbekken og Mærradalsbekken de mest forurensede vassdragene i Oslo. Det biologiske livet i vassdraget er derfor begrenset. Bare i det øverste partiet av Alna (før samløpet med Fossumbekken) finnes f.eks. fisk.

En hovedkilde til forurensningen av Alna er utslipp av kloakk som skyldes feil og mangler ved det private og kommunale avløpsystemet i Groruddalen. En annen viktig kilde er forurenset overvann. Under nedbør ”vaskes” de store trafikkarealene og det forurensete overvannet ledes direkte til vassdraget uten noen form for rensing. I tillegg representerer de mange gamle fyllplassene i dalbunnen en mulig forurensningskilde. En har imidlertid i dag ikke god nok kunnskap om hvor stort dette problemet er. Den siste kilden/årsaken til forurensning er såkalte akuttutslipp fra virksomheter langs elva. Dette kan være utslipp som skyldes teknisk eller menneskelige feil. Men altfor ofte skyldes utslippene slurv og dårlige holdninger til miljøet.

## **Trafikksikkerhet og barrierer**

### **Trafikksikkerhet**

Beskrivelsen av ulykkessituasjonen i Groruddalen er basert på politirapporterte personskadeulykker for femårsperioden 1997-2001. Analyseområdet omfatter bydelene Grorud, Romsås, Stovner, Furuset, Hellerud, Bjerke og den delen av bydel Hels fyr-Sinsen som ligger nordøst for Ring 3 (Ring 3 inkludert).

Hver fjerde riksveiulykke i Oslo skjedde i Groruddalen. Ulykestallet avspeiler det store transportarbeidet som blir utført på hovedveiene i korridoren. Bilulykkene er noe overrepresentert i forhold til gjennomsnittet, mens ulykker med myke trafikanter er underrepresentert. 15 prosent av ulykkene på kommunale veier i Oslo skjedde i Groruddalen. Også på kommunalveinettet er fotgjenger- og syklistulykkene underrepresentert i forhold til bygjennomsnittet, mens både MC- og bilulykkene er overrepresentert. Ulykkesituasjonen er ytterligere dokumentert i Vedlegg 3.

*Kilde: Utkast til Samferdselsplan for Groruddalen (Samferdselsetaten 08.01.03)*

### **Barrierer**

Det er ikke foretatt en systematisk gjennomgang av barriereeffekten av trafikkanlegg og næringsarealer i Groruddalen, men det bør likevel nevnes at disse anleggene representerer en

betydelig barriere, spesielt for trafikk på tvers av dalen og spesielt for fotgjengere og syklister.

Mange boligområder i dalsidene har gode forhold for fotgjengere og syklister, men Groruddalen som helhet er ikke godt tilrettelagt for gående og syklende, spesielt for de som ønsker å bevege seg på tvers. I ”Skisse til trafikk- og grøntplan” fra 1993 ytrer bydelene i Groruddalen sine ønsker for utvikling av dalen. Alle bydelene fremla problemer innenfor temaområdene nærmiljø og fysisk planlegging. Bydelene ønsker seg blant annet et sammenhengende nett av friareal/grønt/gang- og sykkelveier og tiltak for å begrense biltrafikken. *”Det er behov for tiltak som kan gi bedre transporttilbud for alle trafikantgrupper, demme opp for biltrafikkens miljøulempere, og sørge for at beboere, fotgjengere og syklister kan ferdes på en mer trafikksikker og trivelig måte. Tverrforbindelsen i dalen må forbedres (...) Generelt kan en si at store deler av Groruddalen mangler et trafikksystem som gjør det naturlig å bevege seg uten å bruke bil.”*

*Kilde: Friluftsetaten*

## **Utemiljø og offentlige rom**

### **Grønne områder**

Groruddalen fremstår i dag som en grønn dal, men mangler en gjennomgripende grønnstruktur/parkstruktur. De største sammenhengende områdene ligger i tilknytning til Alna og Tokerudbekken, for eksempel grøntområdene Bånkall/Rommen, og Alnaparken ved Fossumbekken, øvre del av Alna, i nedre del Smalvollen og Svartdalen. På Bredtvet er det også store grøntområder.

Forbindelsene på tvers av dalen er lite utviklet.

Positive faktorer som mange av Groruddalens beboere trekker fram er: Nærhet til marka, trygge utearealer for bl.a. barn i nærheten av boligen. Negative faktorer er: Ensformige, uestetiske uteområder, mye trafikk, for mange store, ”døde” og upersonlige områder. (Hofseth A.K; *Natur og grøntområder i Groruddalen*, hovedoppgave ved Norges landbrukshøgskole 2001)

*Kilde: Friluftsetaten og Helsvernetaten*

### **Biologisk mangfold**

Det er registret verdifulle områder for flora og fauna i Groruddalen. De viktigste områdene ligger langs Alna og Tokerudbekken og i Bånkallåsen og Kolås. Det er registrert 374 karplanter og 428 sopparter, hvorav 19 rødlistearter langs Alna og Tokerudbekken. (*Flora og vegetasjon langs Alna og Tokerudbekken 2000*). Det er registrert 10 pattedyr, 57 fuglearter og 2 amfibier langs vassdraget (*Viltet langs Alna og Tokerudbekken 2000*).

*Kilde: Friluftsetaten*

### **Anlegg for lek og idrett**

Arealer for opphold og lek er i Groruddalen godt løst i boligområdene ved utbyggingen av drabantbyene etter 1950-tallet. I eldre eneboligområder er ikke fellesarealer i samme grad ivaretatt.

Når det gjelder idrettsanlegg er en del anlegg nedslitt. Det planlegges bygget flere kunstgressanlegg i perioden 2002-2005.

Antall idrettshaller i Groruddalen er godt dekket i forhold til resten av byen. Men det mangler utendørs kunstislegg. Det er bare en kunstishall (Furuset). Det er fire svømmehaller i



Groruddalen (Linderud, Romsås, Furuset og Nortvedt), som gir en god dekning i forhold til resten av byen, men det er et lokalt ønske om svømmehall på Stovner.

*Kilde: Friluftsetaten*

### **Kulturminner og kulturmiljøer**

”I Byantikvarens gule liste er det fra Groruddalen, oppført 85 adresser hvor det er bevaringsverdig bygninger eller anlegg. 20 anlegg er regulert til spesialområde bevaring og 15 er fredet. Av de fredete anleggene er 9 automatisk fredete kulturminner etter Lov om kulturminner § 4. Her kan nevnes, oldtidsveien over Gjelleråsen, gravrøysene på Røverkollen, gravhauger og røyser på Ellingsrud og Fossum, skålgrupfelt på Fossum og fegate på Tangerud. I tillegg er det fattet fredningsvedtak etter lov om kulturminner § 15 for 4 objekter. Disse er hovedbygningen på Teisen gård, Kalbakkbrua, Lensmannsstua på Tonsen gård og hovedbygningen på Linderud gård.

20 anlegg er regulert til spesialområde med formål bevaring. Dette gjelder; Haugerud gård, Øvre Høybråten, Grorud stasjon, Kaggen gård, Nordre Lindeberg gård, Bånkall gård, Grorud leir, Nordtvet gård, Kalbakken gård, to arbeiderboliger på Grorud, Linderud gård, Nordre Hovin gård, Årvoll gård og fyrstikkfabrikkens funksjonærbolig i Prost Hallings vei.

Sett i forhold til Oslo som helhet er det svært få kulturminner i Groruddalen som er oppført på den gule liste, som er fredet eller regulert til spesialområde bevaring. Kulturminnene i Groruddalen utgjør faktisk bare 1,6 % av de totale oppføringer i Oslo. Tatt i betraktning dalens lange historie og store betydning for utviklingen av både middelalderbyen Oslo og den senere Christiania, er antallet bevarte og listeførte kulturminner i dalen lavt.

De fire tidligere nevnte temaer (gårder, bolig, næring/industri, samferdsel) er ikke tilstrekkelig sikret gjennom formelle vernevedtak. Flere av de sentrale gårdsanleggene er verken fredet eller regulert til bevaring og av de mange veiene er det kun oldtidsveien over Gjelleråsen som er sikret gjennom kulturminneloven.

De Gothalske gruver og Bakås skanser, som begge er av nasjonal verdi, er kun oppført på den gule liste som bevaringsverdige, og omfattes ikke av noe formelt vern. For Bakås skanse er det utarbeidet forslag til fredning og det ventes at fredningsvedtak fattes i løpet av kort tid. Ingen av boligene fra 1800-tallet, med unntak av arbeiderboligene på Grorud, er formelt sikret gjennom vedtak, og ingen av boligområdene eller enkeltboliger som er bygget på 1900-tallet er oppført på den gule liste eller sikret på annen måte.”

*Kilde: Byantikvaren, Kulturminner i Groruddalen, Strateginotat November 2001*

### **Samlet vurdering av tilstanden**

Selv om denne beskrivelsen fokuserer på problemområdene, så viser flere undersøkelser at Groruddalen i hovedsak oppleves som et godt sted å bo. ”Hvor føler du deg hjemme? – En studie av stedsidentitet i Groruddalen, Nittedal og Lørenskog” ble laget som prosjektoppgave ved UiO på oppdrag fra PBE/Byutviklingsavdelingen høsten 2001. Dette er én referanse som viser at Groruddalen oppleves som et godt sted å bo, og at Groruddalen er positivt valgt som bosted framfor at den oppleves som siste mulighet. Dalen har variert boligstruktur med gode boligområder, gode lokalmiljøer, nærhet til Marka og et stort tilbud av organiserte fritidstilbud.

Tilstanden er likevel slik at det er behov for et samlet løft av tiltak for å bedre miljøet, som grunnlag for god helse og trivsel i denne delen av Oslo. Alle de positive sidene ved å bo i

dette området er ikke tatt med, fordi Groruddalen som miljøsonen skal fokusere på de temaene der det er behov for tiltak.

Både når det gjelder støy og luftforurensning er de største problemområdene i sentrum og indre by. Intervjuer viser likevel at mange i Groruddalen er plaget. Det må presiseres at vurderingene av luftforurensning er basert på tekniske beregninger og ikke på målinger. Det er ikke etablert et tilstrekkelig antall målestasjoner i Groruddalen til å kunne gi en representativ beskrivelse av situasjonen.

Det er derfor behov for flere målestasjoner for kartlegging av luftforurensning.

Tilstandsbeskrivelsen viser at deler av Groruddalen har mange problemer med støy, luftforurensning, barrierer og andre problemer med å ta seg fram med annet enn bil, spesielt på tvers av dalen. I tillegg er det et visst visuelt kaos i dalbunnen. Miljøtilstanden i Groruddalen er preget av mange og sammensatte problemer.

Groruddalen har med andre ord behov for mange tiltak av svært ulik karakter, og hvor ansvaret er fordelt på mange aktører. Ikke alle tiltak vil ha like stor målbar effekt, men det er likevel viktig å la "100 blomster blomstre" for å skape entusiasme og engasjement. Den målbare effekten vil komme, dersom tiltakene plasseres i en helhetlig sammenheng, og dersom arbeidet får fortsette over lang tid, for eksempel i et 10-15 års perspektiv.