

## **Groruddalen miljøforum**

*Postboks 40 Veitvet*  
*0518 Oslo*

[miljøforum@groruddalen.no](mailto:miljøforum@groruddalen.no)

Byråden for miljø og samferdsel  
[postmottak@byr.oslo.kommune.no](mailto:postmottak@byr.oslo.kommune.no)

Samferdsels- og miljøkomiteen  
[postmottak@oslobystyre.no](mailto:postmottak@oslobystyre.no)

Oslo Kommune

Oslo 7.1.2015

### **Oppfølging av vedtak i sak 212/12 – Tungtrafikktransport i Groruddalen.**

Groruddalen Miljøforum (GM) har lest Byråd for miljø og samferdsels notat til komiteen av 5.9.2014, og Bymiljøetatens redegjørelse datert 26.6.2014, som var vedlagt dette notatet. Vi har noen kommentarer til saken.

#### **Bakgrunn**

GM har i en årrekke arbeidet for at tungtrafikken i Groruddalen reguleres slik at den kommer i minst mulig konflikt med beboernes leve- og boforhold. GM var også med i den referansegruppen som ble benyttet da selve «Tungtrafikkplan for Groruddalen» ble lagt fram i 2009.

Vi har i alle år påpekt vansker som de tunge transportårene i Groruddalen skaper for beboerne. Vi har påpekt at negative konsekvenser av den stadige utbygging, særlig økt trafikk, må bli minst mulig, og at det legges til rette for traseer for tungtransporten.

#### **Nedbygging av Trondheimsveien/RV4 fra Gjelleråsen til Sinsenkrysset**

GM har i samarbeid med bl.a. bydelene i området, i mange år arbeidet for en nedbygging av *Trondheimsveien /RV4* og overføring av trafikk til veier nede i dalbunnen. Her er det vesentlig færre som blir berørt av støy og forurensninger enn langs Trondheimsveien.

Vi ser med glede at Statens veivesen i ovennevnte notat, og i forskjellige fora ellers har tatt opp igjen behovet for å bygge en Bredtvet/Fossum diagonal. Dette er meget positivt, men det vil ta flere år før denne diagonalen er på plass.

Statens veivesens trafikktegninger viser at RV4 over bygrensa har ca. 20 000 ÅDT, mens det «skapes» ytterligere 25 000 ÅDT fra bygrensen ned til Sinsen. Men denne siste lokale trafikk omfatter lite tungtrafikk, mest vanlige arbeidsreiser.

Vi ser for oss at Trondheimsveien kan bli en fire-felter hvor ett kjørefelt i hver retning er kollektivfelt, og bare ha ett felt for annen trafikk. Vi mener også at hastigheten bør reduseres til f.eks. 50- 60 km/t. Hvilke andre «tiltak» som må til for å få en hastighetsreduksjon er vi

usikre på. Med et godt alternativ for trafikk over bygrensen vil dette kunne avhjelpe støy- og forurensning for beboerne nedover Trondheimsveien, og at veien mer blir å regne som en «lokal åre» for de som bor innenfor bygrensen.

Det er særlig tungtrafikken gjennom boligområdene vi først og fremst ønsker i egne traseer.

### **Alternativ trase for tungtrafikk mellom Gjelleråsen og Alnabruterminalen**

Inntil en god tverrforbindelse mellom Gjelleråsen og RV163 er etablert må andre tiltak vurderes. Vi vil påpeke at noen få kilometer lengre kjøring *for tungtransporten* ikke må være mer tungtveiende enn de støy og luftforurensningene samme trafikk påfører de tusener som bor langs Trondheimsveien.

Korteste vei i dag mellom Gjelleråsen og Alnabruterminalen er Trondheimsveien til Kalbakken, derfra Nedre Kalbakkvei. I henhold til NAFs ruteplanlegger er denne ruten 9 km med 12 min kjøretid.

*Inntil en diagonal er på plass ser vi to alternativer:*

1 Lede tungtrafikken ned Fossumveien /Håvard Marthinsens vei til Østre Aker vei/RV163. Denne ruten fram til Alnabruterminalen er ca. 2 km lengre enn via Trondheimsveien og over Kalbakken, men går i områder med lite boliger. Total kjøretid 14 min.

2 Lede trafikken ned RV 22 til Hvam, derfra følge først E6 så RV163, inn til Alnabruterminalen. Denne traseen vil vær ca. 7 km lengre enn via Trondheimsveien og over Kalbakken og går i områder med lite boliger. Total kjøretid 15 min.

### **Konflikt mellom nedbygging av Trondheimsveien og foreliggende områdeplan for Haraldrud (PBE nr 201300543)**

I denne områdeplanen omtales tre alternativer for Rv 163. Her er ett av forslagene at Rv 163 mellom Brobekkveien og Økern etableres som «aveny med planfrie kryss og rundkjøringer». Dette for å lette tverrsamband mellom Risløkka og Haraldrud.

GM har gått sterkt mot dette forslaget. Vi påpeker at skal nedbygging av Trondheimsveien ha noen effekt, må RV163 *IKKE* «strupes» ved lokalplanlegging for Haraldrud-utbyggingen. Snarere tvert imot. RV163 må gjøres til en rask og attraktiv rute for både bil- og tungtrafikk. Den økte trafikk på RV163 må *ikke* finne lettere løsninger inn i boligområdene på begge sider av RV163.

Trafikk inn og ut av Haraldrudområdet må ledes mot Brobekkveien sør for RV163, i RV163 eller i Haraldrudveien – Persveien- Ulvenveien og til/fra Økernkrysset.

### **Skiltplan**

Statens vegvesen er negative til å etablere en skiltplan for tungtrafikk i Groruddalen, både en tvunget og en «veiledende». De henviser til at det er tilstrekkelig med den nummerering av kryss og navnssetting på hvor avkjøringen leder som er etablert for Riks/Europaveier. I et overordnet perspektiv ser vi at Kryssnummereringen på E6 er robust, og den passer sikkert for de mer ukjente på veialternativer.

Men det er ikke en slik nummerering på RV4 eller på RV163.

Vi antar at de fleste tyngre kjøretøyer er utstyrt med **GPS**. Avhengig av hvordan man programmerer denne vil alternative ruter til Kryssnummereringen dukke opp. Vi har også en mistanke om at sjåførere som kjenner veier og trafikkmønstre lettere finner

alternative ruter gjennom boligområder, avhengig av når på døgnet de kommer, og stedlig trafikksituasjon.

**Vi mener derfor at Oslo kommune må fortsette forsøkene med å få Statens vegvesen til å innføre skiltplan for tungtrafikken i Groruddalen. I en slik skiltplan må også forbud mot gjennomkjøring tas inn.**

**Kan det skje som en prøveordning inntil utbygging av Bredtvet/Fossumdiagonal er på plass?**

For Groruddalen Miljøforum

Ragnar Torgersen  
Leder

Dag Tveit Bråthen  
Styremedlem

Kopi:  
Statens veivesen  
Plan- og bygningsetaten, Oslo kommune  
Bydel Alna  
Bydel Bjerke,  
Bydel Grorud  
Bjerke Storvel  
Akers Avis Groruddalen