



Alnaelvas Venner

Plan- og bygningsetaten
Postboks 364 Sentrum
0102 OSLO

Del av terminalområdet på Alna og gjenåpnet Alna i grøntstruktur

Konklusjon

Vi mener at forslagene fra Plan- og bygningsetaten best ivaretar de overordnede kommunale bestemmelsene om åpning av Alna gjennom terminalområdet og programforpliktelser overfor dalens og elvas historie, befolkningen og miljøet.

Vi anbefaler at et av dem legges til grunn for det videre arbeid mot gjennomføring av prosjektet. Fra vårt ståsted er 2a, som gjør minst inngrep i naturomgivelsene, å foretrekke. Vi mener imidlertid at 2b, som gir mulighet for utbygging av tilnærmet samme størrelse som Statsbyggs forslag, også er akseptabelt.

Overblikk

Dokumentbunken er omfangs- og detaljrik. For ikke å gå oss bort i alle sakens detaljer ønsker vi innledningsvis å se på hva diskusjonen dreier seg om, og hvorfor det var nødvendig å utarbeide flere forslag.

Dette er *ikke* et spørsmål om "terminal eller elv". Dette er heller *ikke* et være eller ikke-være for miljømessig bærekraftig transport i Norge.

Som Plan- og bygningsetaten har vist i en grundig gjennomgang er det fullt ut mulig å få til begge deler. Plan- og bygningsetaten har en god løsning i forhold til elveåpning og turveiforbindelse, og de har også en god løsning mht utbygging og modernisering av terminalen.

Ingen av forslagsstillerne gir noe svar på hvem som skal bære kostnadene ved å utbygge Alnabruterminalen. Man kan tenke seg at utbyggerne dekker kostnadene alene. Eller, hvis utbyggingen er av så stor samfunnsmessig betydning som noen antyder, at offentlige myndigheter - stat eller kommune - tar en del av regningen. Oslo kommune mener øyensynlig det når det i byrådssak 88/07 "Gjenåpning av Alna-vasdraget" anføres at staten må bidra, riktignok uten å nevne noe om egne forpliktelser.

Bakgrunn

Alna er en av byens viktigste elver, og historisk sett, *den* viktigste for Oslos opprinnelse. I en periode tok vi dessverre dårlig vare på våre elver, og 2/3 av dem ble lagt i rør. Omtrent på den tiden Alna ble lagt i kulvert langs terminalen begynte man å forstå hvilke feilgrep som var gjort, og gjennom bl.a. byøkologisk program ble det lagt planer for "byreparasjon" - å bevare og gjenopprette vassdragene der det lar seg gjøre.

Fra alle politiske hold har byens befolkning de 10 siste år blitt lovet en åpen Alna fra marka til fjorden, med sammenhengende turvei gjennom Groruddalen og Gamle Oslo.

Det er allerede gjort store fremskritt. Hølløkka er åpnet, Leirfossen blir åpnet i disse dager, og det er kommet flere nye turveier langs Alna og Tokerudbekken. Det jobbes i disse dager med et halvt dusin turveiplaner som skal tette hullene i turveinettet langs elva.

Målet er som sagt åpning fra marka til Oslofjorden. Ikke alle strekninger er like lette. Det er for eksempel delte meninger om hvorvidt man skal gripe inn i private villahager på Ammerud. Det vil også uten tvil bli stilt spørsmål om kostnadene for strekningen fra Kværner til Middeldervannsspeilet. Vår forening har selvfølgelig klare standpunkter til begge disse spørsmål.

Det er i hvert fall fullt mulig å tenke seg en åpen Alna og turvei som går fra Alunsjøen til fjorden slik det fremgår av Oslo kommunes Byøkologiske program. I den "Kommunedelplanen for Alna miljøpark" som nå er under utarbeidelse legges det til rette for dette. Hvis man imidlertid oppgir ambisjonene for en større strekning midt på elva, har man samtidig oppgitt hele sammenhengen i prosjektet, og mye av det som har vært gjort de 10 siste årene blir meningsløst.

Det er i lys av dette man må se planene for reguleringsområdet.

Alternativene

Både Statsbygg og Plan- og bygningsetaten har laget to alternativer.

Felles for alle alternativene er at man forutsetter *lukking* av en del av Alna som i dag er åpen, i et vakkert lite skogholt med oretrær rett nedenfor dagens kulvertutløp. Dette er et lite påaktet forhold, men ikke mindre viktig for det.

Vi synes dette er beklagelig. Da det er flere sidebækker til Alna fra nord under terminalen, vil det alltid renne vann gjennom kulverten, selv i de tider da elva ellers ikke har mer vann enn det er plass til i ny trasé. Med de utbygginger som er planlagt er det viktig å ta vare på de naturkvaliteter som finnes i området.

Antagelig er det ikke til å unngå at arealet blir utbygd til terminal, men i så fall bør det absolutt inngå i regnestykket om arealbruk.

Den største forskjellen mellom alternativene er bruken av NRF-tomten. NRF-tomten er tenkt som en park for bydelens befolkning i Plan- og bygningsetatens forslag, og mer eller mindre fullstendig utbygd i Statsbyggs alternativer.

Området kan utvilsomt ha en stor betydning som park, med en meget sentral beliggenhet langs turvei D10 og den nye gang- og sykkelveien fra Veitvet til Grorud. Den vil også bli midtpunktet i fremtidig grønn tverrforbindelse mellom Lillomarka og Østmarka. Det er funnet kulturminner i området, og det er funnet sjeldne og rødlistede arter. Dette er imidlertid ikke det som i første rekke er vårt anliggende. Statsbyggs forslag innebærer også lukking av Kjelsrudbekken som renner i en ravine midt gjennom det planlagte bygget. Etter vår mening er den tiden da man la bækker i rør nå forbi.

Statsbyggs 1 b

Vi antar at dette alternativet må være ment som et "forhandlingskort", et forsøk på å få alternativ 1 a til å virke mer akseptabelt. Alternativet forutsetter som nevnt lukking av en nåværende åpen del av Alna, og for øvrig ingen gjenåpning i det hele tatt. På kart og illustrasjoner tilslører man dette med bruk av blåfarge, men dette er snakk om et slags fonteanlegg, med bruk av kunstig vann. At man skal hente vann med pumper fra Alna i stedet for fra den vanlige vannforsyning endrer ikke dette. Vi har for all del ikke noe i mot at man bruker kunstige vannanlegg som forskjønnende element i landskapsarkitektonisk sammenheng. Men å fremstille dette som åpning av en "elv" er bare villedende. Forslaget er fullstendig uakseptabelt.

Statsbyggs 1 a

Dette alternativet forutsetter at deler av den "åpnede" strekningen skal gå i kulvert. Det blir også ytterst kummerlige forhold for eventuelle turgjengere. For det første ser det ut til å bli en nokså komplisert omvei for å finne tilbake til elven etter kulverten. Men verre er det at turveien derfra er tenkt å gå som et fortau mellom gjenåpnet elv og en firefelts vei.

Vi er mest opptatt av området rundt elva, men mener at man også må se på konsekvensene for resten av dalen rundt terminalen. Vi er ikke enige med de som vil forvise terminalen til strøk der det ikke bor folk. Men noe av det som gjør det akseptabelt å ha en så stor terminal midt i et tett bebygd område er den grønne innrammingen. NRF-tomta skjermer mot innsyn på den ene siden, og gir en grønn bakgrunn sett fra andre siden. Det visuelle inntrykket av et kjempebygg på toppen av tomta vil være overveldende.

Etter vår mening kan dette forslaget heller ikke aksepteres.

Plan- og bygningsetatens 2 a og 2 b

Begge disse alternativene får til det som var hensikten med planarbeidet: Legge til rette for en utvidet og modernisert terminal, og en åpen Alna i grøntområde gjennom området. Forskjellene mellom etatens to forslag berører ikke i særlig grad de verdier Alnaelvas venner skal ivareta. Forslag 2 b åpner for utbygging på en del av NRF-tomta, men ikke på en måte som i vesentlig grad berører åpning av Alna, eller mulighetene for rekreasjon langs elva.

Vi mener at Plan- og bygningsetaten legger til rette for åpning av en levende elv med tilhørende flora og fauna. Dessuten settes det av tilstrekkelig grøntbelte til å gjøre turveien gjennom området til en positiv opplevelse. Kjelsrubbekken beholdes åpen, med utløp i åpnet elv.

Uten å redusere utbyggingsvolumet vesentlig, greier Plan- og bygningsetaten å beholde den grønne innrammingen terminalen har i dag.

Det er derfor ingen tvil om at Plan- og bygningsetatens to forslag er de beste alternativene.

Natur, miljø og politikk

Opprinnelig var det meningen at Statsbygg skulle planlegge terminal, mens Plan- og bygningsetaten skulle planlegge elveåpning og turvei. Når det har endt med to komplette forslagssett, skyldes det slik vi ser det at utbyggerne valgte en annen vei enn det kompromisset som var forutsetningen. I stedet for å tilrettelegge for å tilpasse de to hensyn til hverandre satset man dessverre på politisk press og lobbyvirksomhet.

Vi er 100% enige i at mest mulig gods bør fraktes på bane der det er klimamessig mest gunstig og kostnadmessig forsvarlig. Få og konsentrerte terminaler innebærer at omlasting mellom bil og jernbane ikke alltid er bedre enn bil direkte fra sender til mottaker. Økende befolknings- og næringsstetthet rundt terminalen og lønnsomhetsvurdering i forhold til avstander må inngå i dette regnestykket.

Utbyggerene sitter så og si alene med terminalekspertisen. Vi kan derfor ikke gjøre forsøk på en faglig overprøving av deres arealbehov. Men vi prøver oss i stedet med logikk og sunn fornuft. Er det sannsynlig at det areal som kreves for å få mest mulig transport på bane virkelig er nøyaktig 100% av arealet i planområdet, verken mer eller mindre? Vi mener nei. På kort sikt er vi sikre på at Plan- og bygningsetatens forslag gir plass nok. På lengre sikt, hvis man virkelig lykkes i å få transporten over på bane, vil man høyst sannsynlig trenge mye mer plass enn den lille prosentandelen elveåpningen opptar. Hvis man mener dette er utviklingen bør man begynne planlegging av mer fremtidsrettede løsninger allerede nå. Tross alt er planområdet på flere kanter omgitt av næringsbebyggelse med lav utnyttingsgrad, levninger fra den tiden da dette var billige tomter langt utenfor byen.

Fremtidsorientering

Er det slik at vi er kortsiktig opptatt av en lokal sak og ikke ser de store linjer i miljøpolitikken? Vi har stilt oss spørsmålet, og svaret er et ubetinget nei.

Når vi tenker fremover, så er det flere perspektiver som mangler i denne planleggingen.

For det første: Man er med rette stolt av en terminal som skal være blant de mest moderne og effektive i Europa. Vi er likevel sikker på at om man ser tilbake på dagens transportløsninger om 30 år, så vil de fortone seg som et passert stadium. For bare få år siden var det f. eks. ingen digital kontroll av godslokaliseringen underveis eller digital styring av godsfordelingen inne på terminalen.

For det andre er veitransport basert på fossilt drivstoff på vei ut og vil bli erstattet av gass eller biodrivstoff. Selv om bane antagelig alltid vil være mest miljøvennlig, kan forholdet endre seg kraftig på sikt.

For det tredje, så tror vi at klimakrisen hovedsaklig skyldes andre ting enn valg av transportmiddel for vårt forbruk. Dessuten må bruk- og kast mentaliteten med raskt voksende overforbruk få en politisk løsning hvis den ikke skal komme helt ut av kontroll..

Å tegne kurver med linjal basert på dagens transport behov og valg av bane som transportløsning kan derfor bare gi riktig resultat på kort sikt. Ingen vet hvilke behov og muligheter som er der om 30, 50 eller 100 år.

Vi er på den annen side sikre på at uansett utvikling, vil Groruddalens og byens befolkning alltid ha behov for å bevege seg til fots på langs og tvers av dalen. I alle aldre vil de finne glede i rennende vann i grønne omgivelser, slik de alltid har gjort. Vi ber derfor om at man nekter å gå inn på kortsiktige løsninger, men innfrir de løfter som er gitt gjennom all planlegging de siste årene.

Arbeidet videre

Før vedtak er fattet, bør man se på en del forhold som ikke er avklart i de foreliggende forslag:

Først og fremst bør man sette fart i arbeidet med direkte adgang til E6 over Stubberudfeltet. Det er en ulykke at all transport skal skje parallelt med turvei og grøntområde langs Alfasetveien og Terminalveien når de fleste bilene skal til E6.

Man bør også snarest utrede mulighetene for nedgraving av høyspentlinjen.

Området rundt terminalen, særlig på Stubberudfeltet, bør gjennomgå med tanke på eventuelle fremtidige behov for utvidelse.

Oslo, 12. mai 2009

Vidar Berget
leder

Karsten Sølve Nilsen
rådgiver