



Statens vegvesen

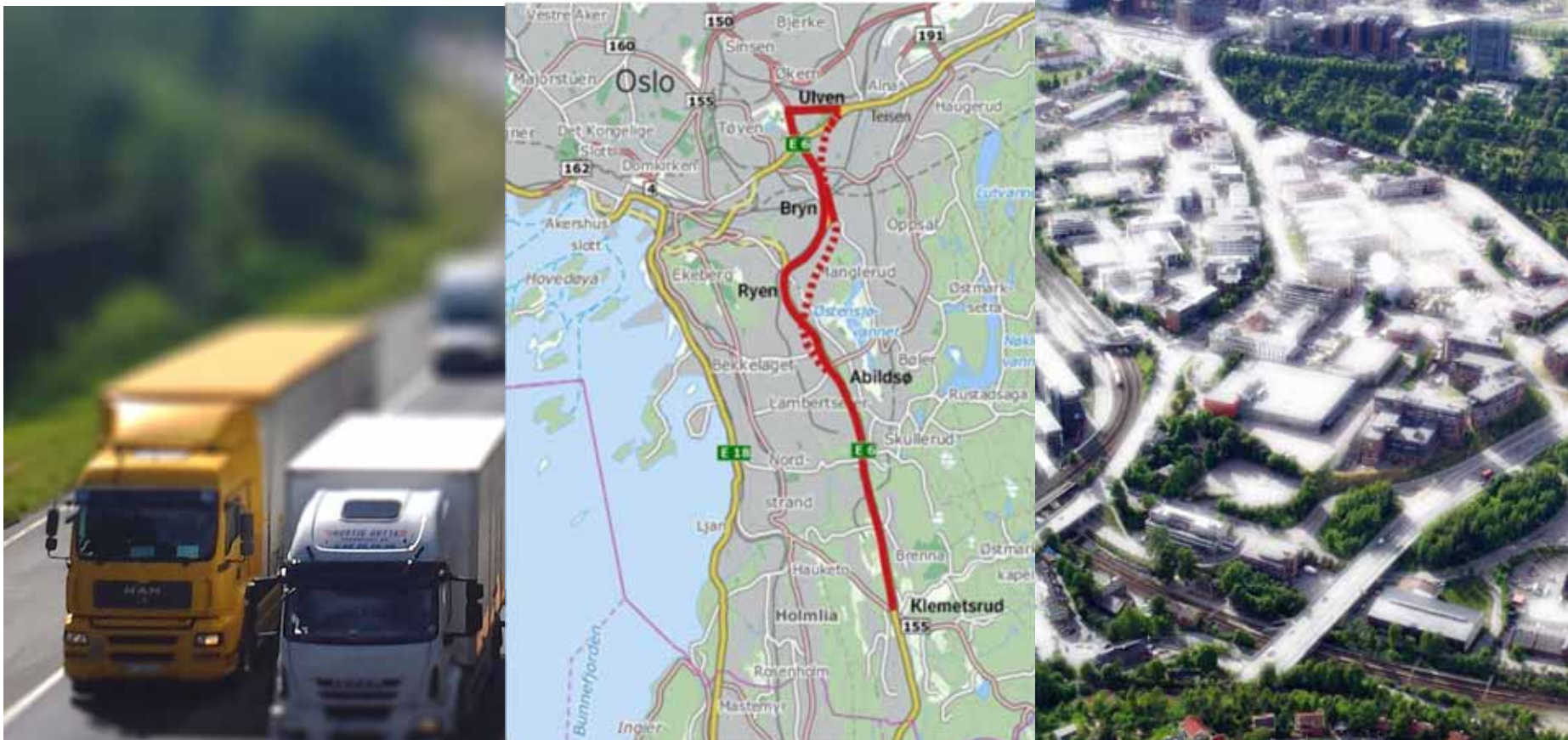
NTVF fagmøte 17. november 2016

E6 Manglerudprosjektet

Prosjektleder Ingun Risnes, Statens vegvesen

17.11.2016

vegvesen.no/e6manglerud





E6 Manglerudprosjektet

E6 Manglerudprosjektet

- Oslos siste store vegprosjekt?
- Hva planlegges i prosjektet?
- Hvilke dilemmaer står prosjektet ovenfor?



E6 Manglerudprosjektet

- Det siste store vegprosjektet med lange tunneler i Oslo?
 - Kort historikk om vegutbygging og Oslopakke 3
 - Hvordan har dagens tunneler sørget for god byutvikling?
 - Er metningspunktet for tunneler nådd – eller i ferd med å nås?
 - Målkonflikter og dilemmaer
- Bakgrunnen for E6 Manglerudprosjektet
 - Fylkesdelplan for transportsystemet i sørkorridoren
 - Sørkorridorutredningen
 - NTP
 - Oslopakke 3
- Hva er Manglerudprosjektet i dag?
 - Fra fokus på støy, luftkvalitet og «miljø tunnel» - til fokus på byutvikling og miljøvennlig transport
 - Hvordan svarer det på forventningene til ulike aktører?
 - Hovedgrep og løsninger
 - Kan nullvekstmålet nås?



Statens vegvesen

Tunnelbyen Oslo – er metningspunktet nådd?

OSLO ER VERDENS TUNNELBY NR. 1



Ingen byer i verden har flere tunneler enn Oslo. Får alle i Oslo og Akershus ønskene sine oppfylt kan lengden dobles de kommende årene. Men er ønskene preget av tunnelsyn der man snevert ser på fordelene, og overser problemene?

Tunnelbyen

– Den store fordelen med en tunnel i by er at den gir plass til byutvikling. *Ellen Foslie*

Ingen byer i verden har flere tunneler enn Oslo, og flere skal det bli. I Oslopakke 3 er det ønske om å doble tunnel-lengden i Oslo og Akershus – fra nesten 40 til 80 kilometer.

TEKST: HENRIETTE ERKEN BUSTERUDD ILLUSTRASJON: JON OPSETH

Befolkningsveksten i Oslo og Akershus tilsier at det vil bli 40 prosent mer biltrafikk fram mot 2030. I Oslo-tunnelene er det i dag over en halv million passeringer i løpet av et døgn (en bil passerer flere tunneler, så det er vanskelig å telle antall biler).

– Den store fordelen med en tunnel i by er at den gir plass til byutvikling, påpeker Ellen Foslie i Statens vegvesen.

– Et godt eksempel er hvordan Rådhusplassen ble etter at vi fikk Fosnings-tunnelen. Men mange tunneler gir til sammen en del negative konsekvenser som er viktig å tenke på, sier hun.

FOR STORTRO PÅ TUNNEL. Foslie har som del av et strategiprojekt i Statens vegvesen Region øst sett på konsekvensene av å ha mange tunneler i Oslo – blant annet i forbindelse med Oslopakke 3.

– Mange politikere har stor tro på at tunneler skal løse trafikk og miljøproblemer. Ofte for

stor tro. Vi vet jo at når vi bygger nye tunneler der det er press på vegnet, så blir det mer trafikk og mer forurensning. Når en velger å bygge tunneler i byer, så undergraver en samtidig målet om mer miljøvennlig transport og reduksjon i antall biler og utslipp i byområder, sier Foslie.

Hva slags konsekvenser vil det få hvis antall tunneler dobles i Oslo-området?

– Som nevnt vil det gi økt trafikk og større miljøbelastninger. Faren for alvorlige ulykker vil også øke. Mer kapasitet gir mer trafikk som også skal inn på lokalvegnet. Tunnel er ofte et argument for å mindre utslipp, men en tunnel vil bare bidra til å flytte forurensningen til tunnelingen, ikke fjerne den, sier Foslie.

TUNNELER STENGES OFTE. Foslie påpeker også at mange tunneler med stor trafikk er et svært sårbar vegnett – som ofte må stenges for vedlikehold eller på grunn av uforutsagte hendelser.

– I løpet av et år er det rundt 3 000 hendelser i tunnelene i Oslo-området som gjør at Vegtrafikksoneraken må stenge hele eller deler av tunnelen.

Når trafikken stopper, kan det være vanskelig å omdirigere trafikken, siden gatenett ikke har kapasitet eller standard som er beregnet for dem. Se behovet for omkjøringsveg gjør at det ofte ikke holder å bygge en tunnel, en må investere i vegnet rundt også. Dette fører til behov for dobbeltvegkapasitet.

BUDSJETTERES FOR LAVT. Av 179 avstuderte kontrakter i 2008 i Region øst hadde vel 40 prosent kostnads tillegg eller endringer på over 15 prosent, dette gjelder samtlige vegprosjekt.

– Våre undersøkelser viser også at det ofte budsjetteres med for lave kostnader for å bygge tunneler i byområder. Dette skyldes at det er svært komplisert å bygge i en tett by. Vi vurderer ofte hvor mye som må tas hensyn til i anleggshasen samtidig med at det er økende krav til teknikk og miljø. Den største utfordringen er likevel de kostnadene vi vil få med å drive og vedlikeholde et krevende nett av høytrafikkerte tunneler. Kostnadene for drift og vedlikehold er 6 – 10 ganger høyere enn for tilsvarende veg i dagen. I tillegg kommer behovet for rehabilitering av et økende antall eldre tunneler. Vi vet ikke hva

denne vil koste, men Festningsgrunnfoten koster for eksempel 330 millioner å rehabilitere.

VEI FOR LITE. – Det enkelte tunnelprosjekt kan isolert sett være godt, men konsekvensene av å bygge mange tunneler er store. Det er politikerne som tar beslutningen. Vi må bli flinkere til å gi dem kunnskap om samlet effekt og konsekvenser av å ha mange tunneler, understreker Foslie.

Også Skansens vegvesen trenger mer kunnskap på en del områder.

– Vi skal blant annet se på forurensning i tunneler. Vi har i dag ingen brukbar metode for å rense den dårlige luften som slippes ut av tunnelen, og ventilasjon gjennom luftkanaler er også omstridt. Det er store mengder luft i en tunnel og filtrering av denne krever mye energi. Dette er utfordringer vi må se nærmere på.

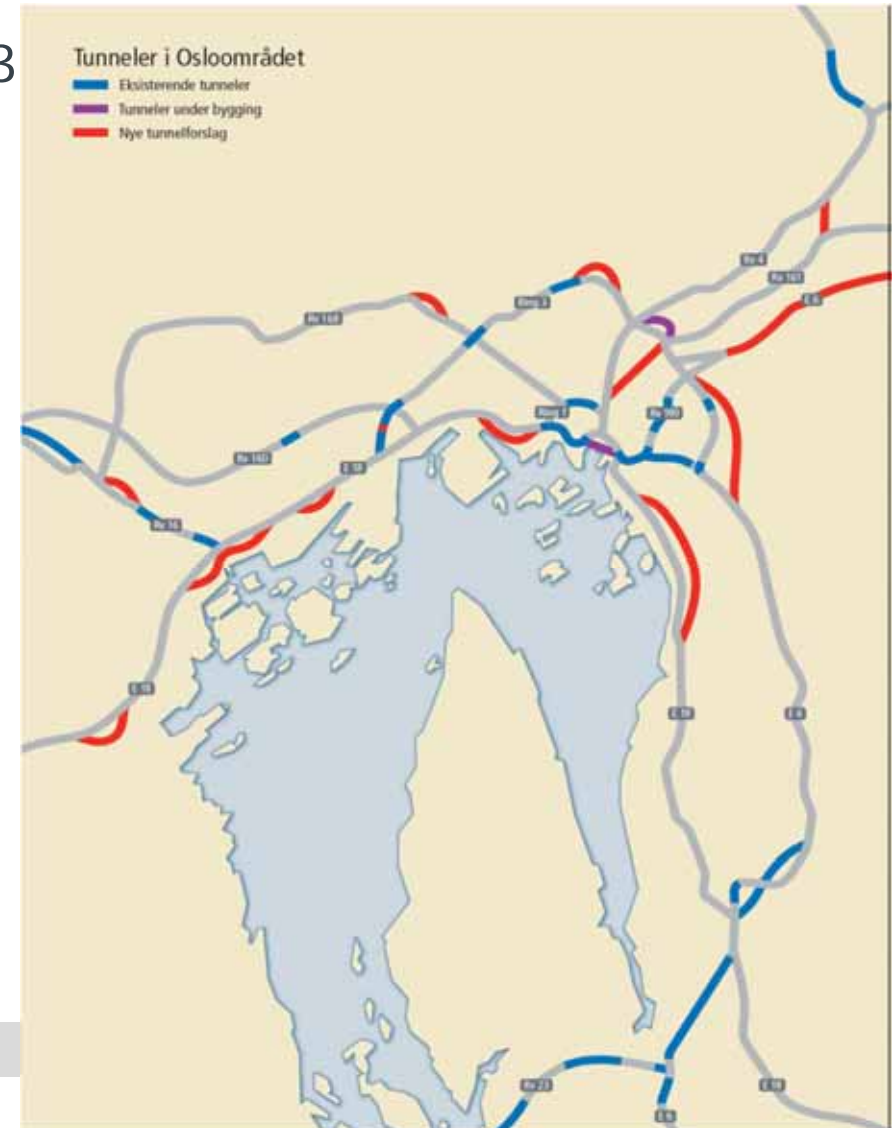
Foslie stiller også spørsmål om tunneler gir tilstrekkelig fleksibilitet for fremtidige transportformer. Kollektivtrafikken, de gløende og syklende må jo tross alt være på overflaten. ■



Statens vegvesen

Planene for Osloområdet vil doble tunnelomfanget

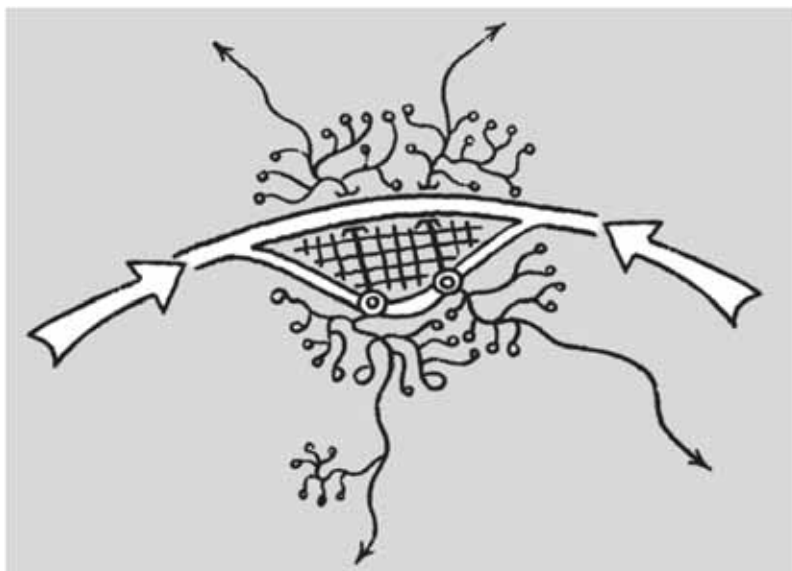
- Tunnelforslagene i Oslopakke 3 (lokalt forslag) vil doble tunnelomfanget i O/A
 - I dag 33 tunneler på 37km
 - Forslag samlet ca 55 tunneler på 76km
- Oslo blir verdens mest tunneltette by





Statens vegvesen

Hvorfor er tunneler så ofte løsningen på miljøutfordringer og byutvikling i Oslo?



I den tette byen betyr «omkjøringsveg» for gjennomgangstrafikk i praksis en ny veg «under og forbi»

– og da blir svaret en tunnel

N100: Et overordnet vegnett ivaretar gjennomgangstrafikken enten gjennom eller utenfor byen.



Statens vegvesen

Tunnel som løsning – hva gir det for byen?

- Forventninger til økt fremkommelighet for gjennomgangstrafikk
- Betydning for lokalmiljø og byutvikling
- Reduksjon av støy og lokal luftforurensning
- Mulighet for å stedstilpasse lokalvegnettet
- Redusere barrierer
- Bedre lokal trafiksikkerhet

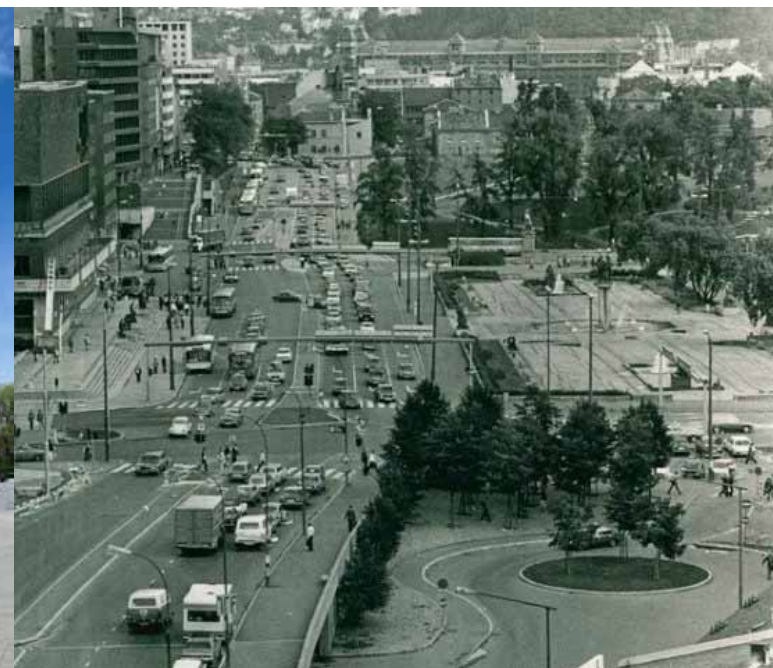




Statens vegvesen

Festningstunnelen

– en forutsetning for bedret bymiljø



Tunnelen ble åpnet i januar 1990. Tunnelen er ca 1741 meter lang. Laveste punkt i Festningstunnelen er 45 meter under havet. ÅDT 72.000



17.11.2016



Statens vegvesen

Bjørvikatunnelen – en forutsetning for byutvikling



Lengde 1.084 m
hvorav 675 m er
senketunnel.
Laveste punkt
ca 20 muh.
Åpnet i 2010.



Vegsystemet i Bjørvika før og nå





Mange dilemmaer knyttet til tunneler





Statens vegvesen

Dilemmaer

Tunneler gir et kostbart og mer sårbart vegsystem

- Høye investeringskostnader, og 7-10 ganger høyere kostnader til drift og vedlikehold enn veg i dagen
- Må stenges jevnlig for vask, ettersyn og vedlikehold
- Må stenges ved hendelser/ulykker
- Ulykker har høyere alvorlighetsgrad enn på veg i dagen
- Må rehabiliteres hvert 15.-30. år – og det kan medføre langvarig stenging





Tunneler er ikke miljøvennlige i seg selv

- Økt lokal støybelastning ved tunnelmunning og økt belastning totalt hvis trafikken øker
- Luftforurensningen flyttes til luftetårn og tunnelmunninger
- Reduserer luftforurensningen lokalt – men øker totalt hvis trafikken øker
- Avrenning og vaskevann inneholder mye forurensning
- Klimagassutslippene øker
 - Anleggsarbeid
 - Energiforbruket øker
 - Hvis økt trafikk



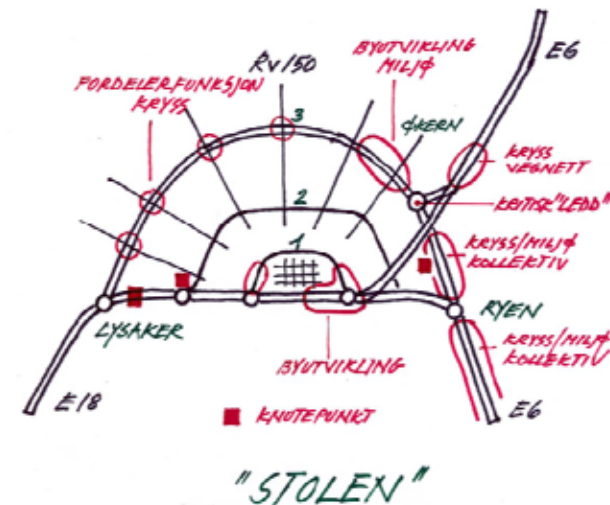


Statens vegvesen

E6 Manglerudprosjektet

Hvorfor vil vi likevel ha tunnel forbi Manglerud og Teisen?

- Hvis vi skal nå nasjonale mål for luftkvalitet og støy
 - Må trafikken på E6/Ring 3 mellom Manglerud og Teisen betydelig ned - spesielt tungtrafikken.
 - E6-trafikken må ledes under og forbi Manglerud og Teisen
- Ring 3 vil fortsatt være en viktig lenke i hovedvegnettet i Oslo
 - Har en viktig funksjon som fordelåre for trafikk via radiale hovedgater til indre og ytre by
 - Skal fungere som omkjøringsveg for Operatunnelen, Vålerengtunnelen og ny Manglerudtunnel





Statens vegvesen



E6 Manglerudprosjektet

Bakgrunnen for prosjektet

Sørkorridoren – en viktig nasjonal og regional transportkorridor

Sørkorridoren –
Oslo sør og Follo



To europaveger i korridoren mot Oslo:

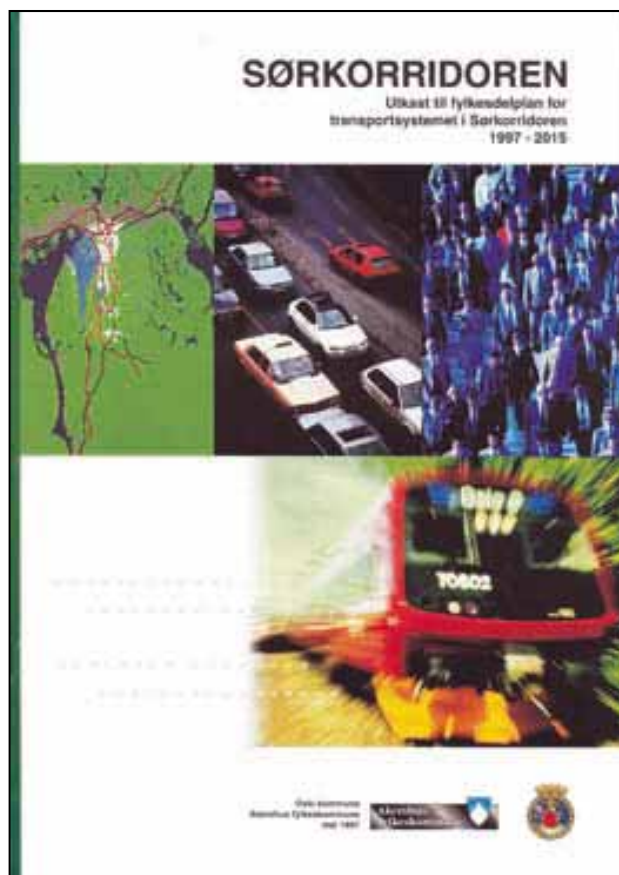
- E6 og E18 – høy trafikkbelastning og høy andel godstransport
 - E6 er den viktigste nasjonale vegforbindelsen mot Sverige og Europa – inngår i det transeuropeiske kjerne-vegnettet (TEN-T)
 - E18 Ørje-Vinterbo inngår også i TEN-T
 - E6 og E18 er samtidig viktige regionale innfartsårer fra Follo mot Oslo
- Østfoldbanen – bindeledd mot Europa og viktig nærtrafikkforbindelse Østfold-Oslo
- Follobanen vil styrke togtilbudet i korridoren



E6 Manglerudprosjektet

Nasjonale og regionale føringer for planarbeidet

Fylkesdelplan for transportsystemet i Sørkorridoren 1997-2015



Anbefalt strategi for hovedvegnettet:

- **E6 skal være felles hovedtransportåre fra sør**

- 4-felts veg mellom Vinterbro og Klemetsrud
- 6-felts veg på strekningen Klemetsrud – Ryen i «fremtiden».
- Mosseveien avlastes og nedbygges

- **Behandlet i Oslo bystyre 19.01.2000.**

- Anbefalte en tung kollektivsatsing tidlig i planperioden og at bane må utgjøre ryggraden i kollektivsystemet
- Ledig kapasitet på veinettet må forbeholdes næringslivets transporter
- *«Hovedveitbyggingen må ikke åpne for trafikkvekst mot Oslo indre by.»*
- *«.. en framtidig kanalisering av biltrafikken fra sør mot E6 (Europaveien) vil gjøre det nødvendig med omfattende tiltak for å skjerme boligområder, særlig i områdene omkring Ryenkrysset, mot støy og forurensning»*

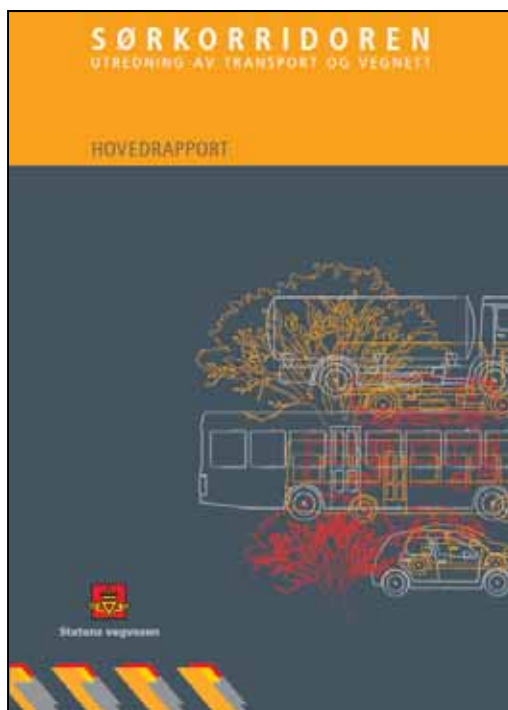
- **2009:**

- Siste etappe av 4-felts motorveg mellom Vinterbro og Klemetsrud ble åpnet – og medførte sterk vekst i trafikken på E6 fra sør



E6 Manglerudprosjektet

Nasjonale og regionale føringer for planarbeidet

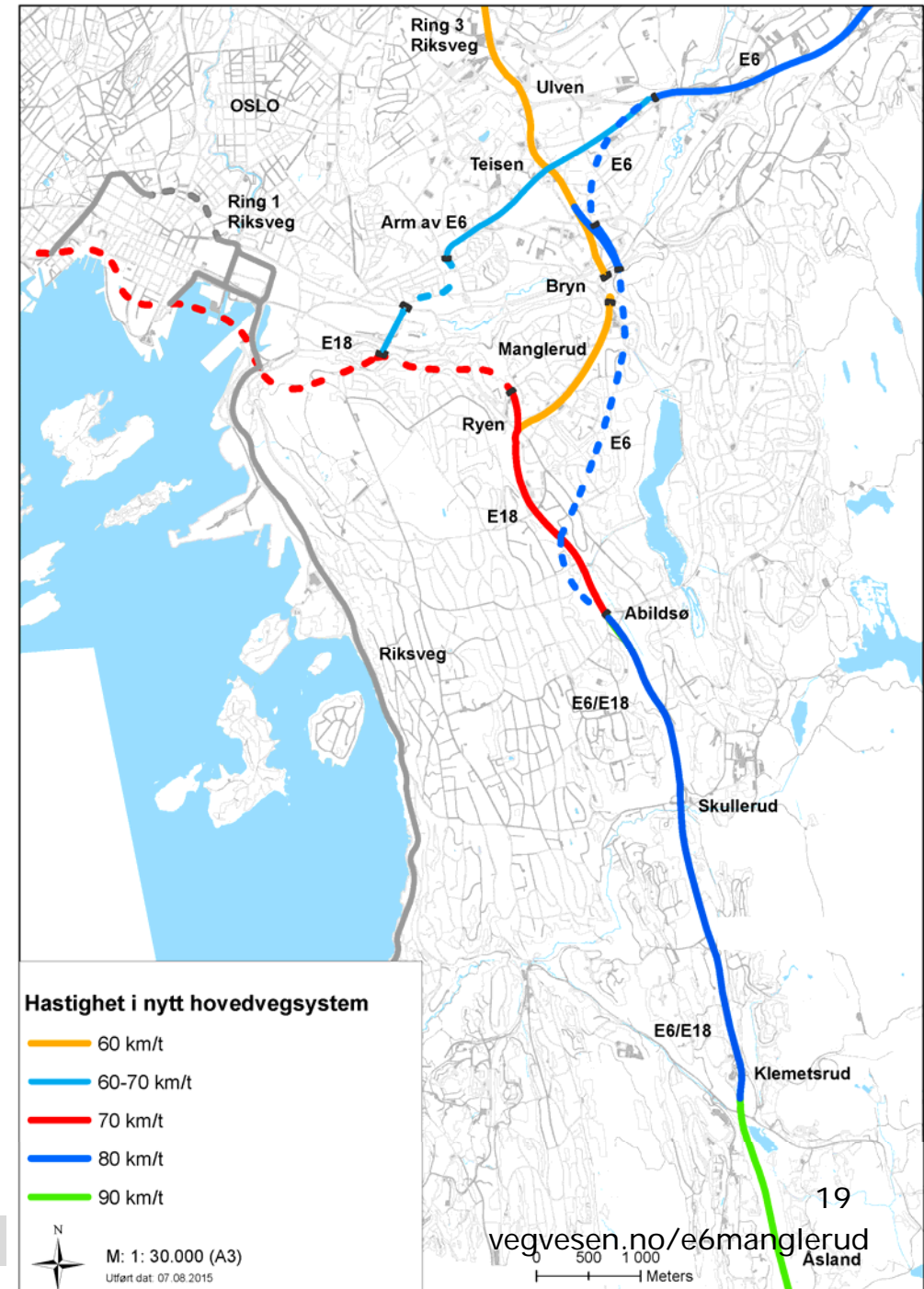


- **Sørkorridoren. Utredning transport og vegnett (SVRØ 2009)**
 - Utredningen ble igangsatt etter bestillinger fra Samferdselsdepartementet og Stortingets Samferdselskomité ved behandling av Nasjonal transportplan 2006-2015
- **Anbefalt strategi:**
 - **Manglerudtunnel bør prioriteres foran Mosseveitunnel**
 - Manglerudtunnel gir større miljøgevinster enn Mosseveitunnel og har i tillegg potensial for å utløse byutvikling på Bryn og Ryen.
 - E6 kan bygges ut til seks felt, men nye felt må forbeholdes buss
 - **Trafikken på Mosseveien bør begrenses**
 - Forbedring av miljøet langs Mosseveien betinger redusert trafikk. Dette oppnås gjennom trafikkregulerende tiltak.

Nytt hovedgrep for E6 og E18 i Oslo

Prinsippskisse:

- E18 og E6 i felles trasé mellom Vinterbro og Abildsø
 - E6 føres i tunnel under Manglerud fra Abildsø til Ulven
 - Ny E18 føres til sentrum via Ryenkrysset til Operatunnelen del Svartdal.
 - Mosseveien omklassifiseres fra europaveg til riksveg.
- Dette muliggjør:
 - Omklassifisering av dagens E6/Ring 3 mellom Ulven og Ryen fra europaveg til riksveg
 - Nedbygging av Ulvensplitten
 - Krever fullt kryss mellom «Arm av E6» og Ring 3 på Teisen

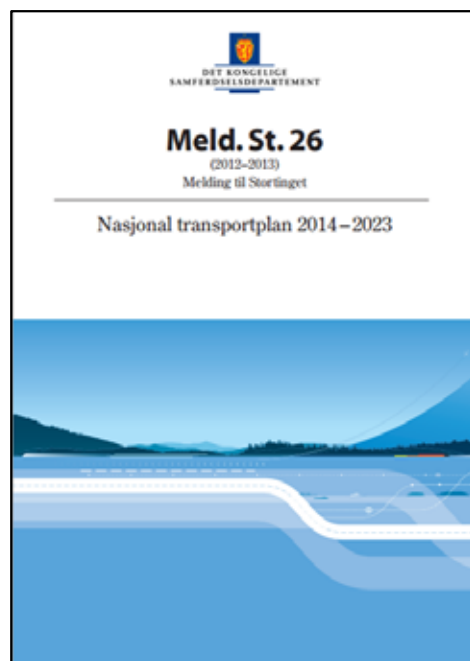




E6 Manglerudprosjektet

Prioritering i styrende dokumenter

- E6 Manglerudprosjektet er prioritert i NTP 2014-2023, andre halvdel av planperioden
- Ligger inne i Oslopakke 3 – revidert avtale juni 2016





Et planområde med store utfordringer
knyttet til høy trafikkbelastning, støy og
lokal luftforurensning

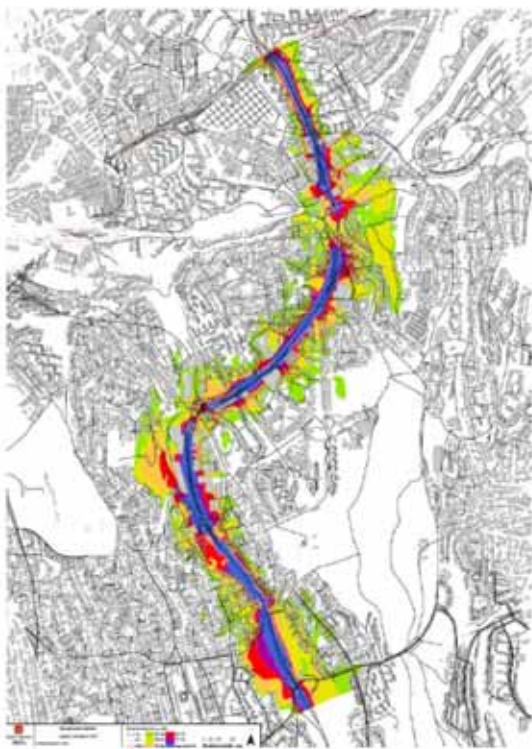


E6 Abildsø-Teisen

Høy støybelastning og mange berørte

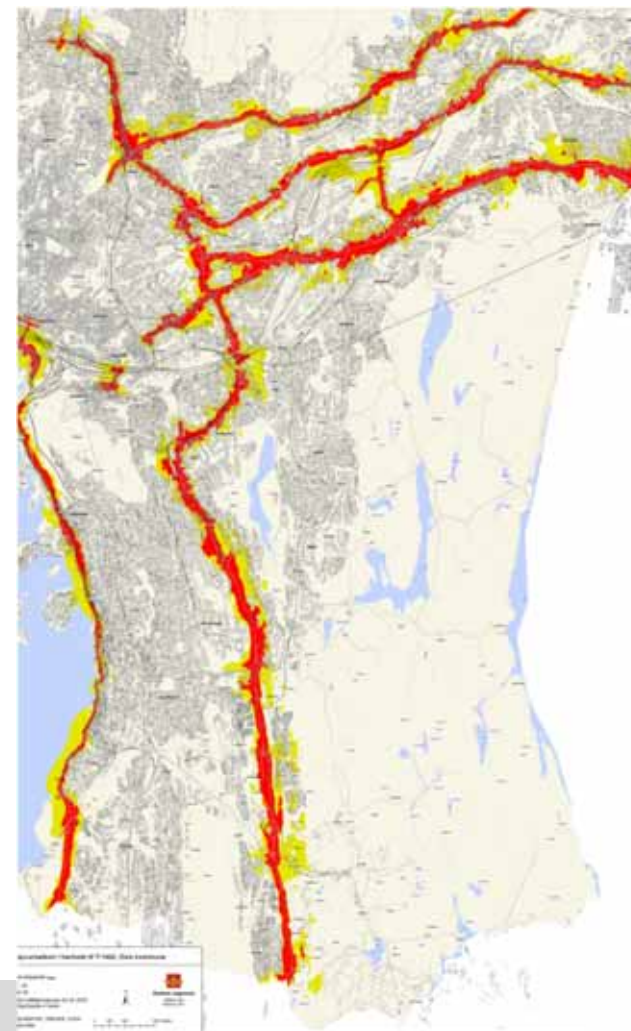
- E6 sør er av de mest støyutsatte strekningene i Oslo

E6 Abildsø-Teisen



- Spesielt utsatt er områdene langs E6 mellom **Abildsø** og **Teisen** med bebyggelse tett på veggen og mange bosatte

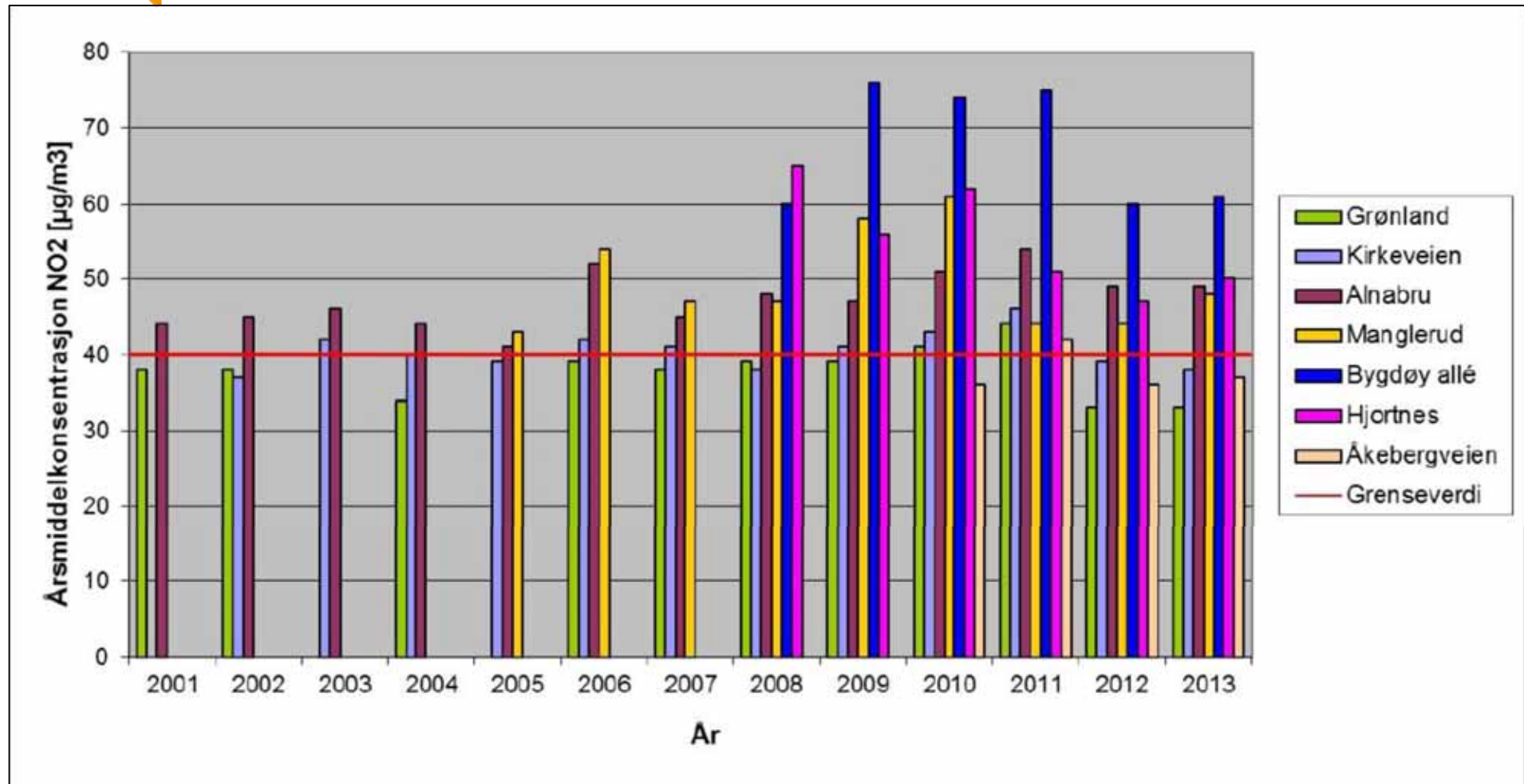
- 5300 personer i gul sone (>55 dBA)
- 2500 personer i rød sone (>65 dBA)





Statens vegvesen

Luftkvalitet i Oslo - NO₂

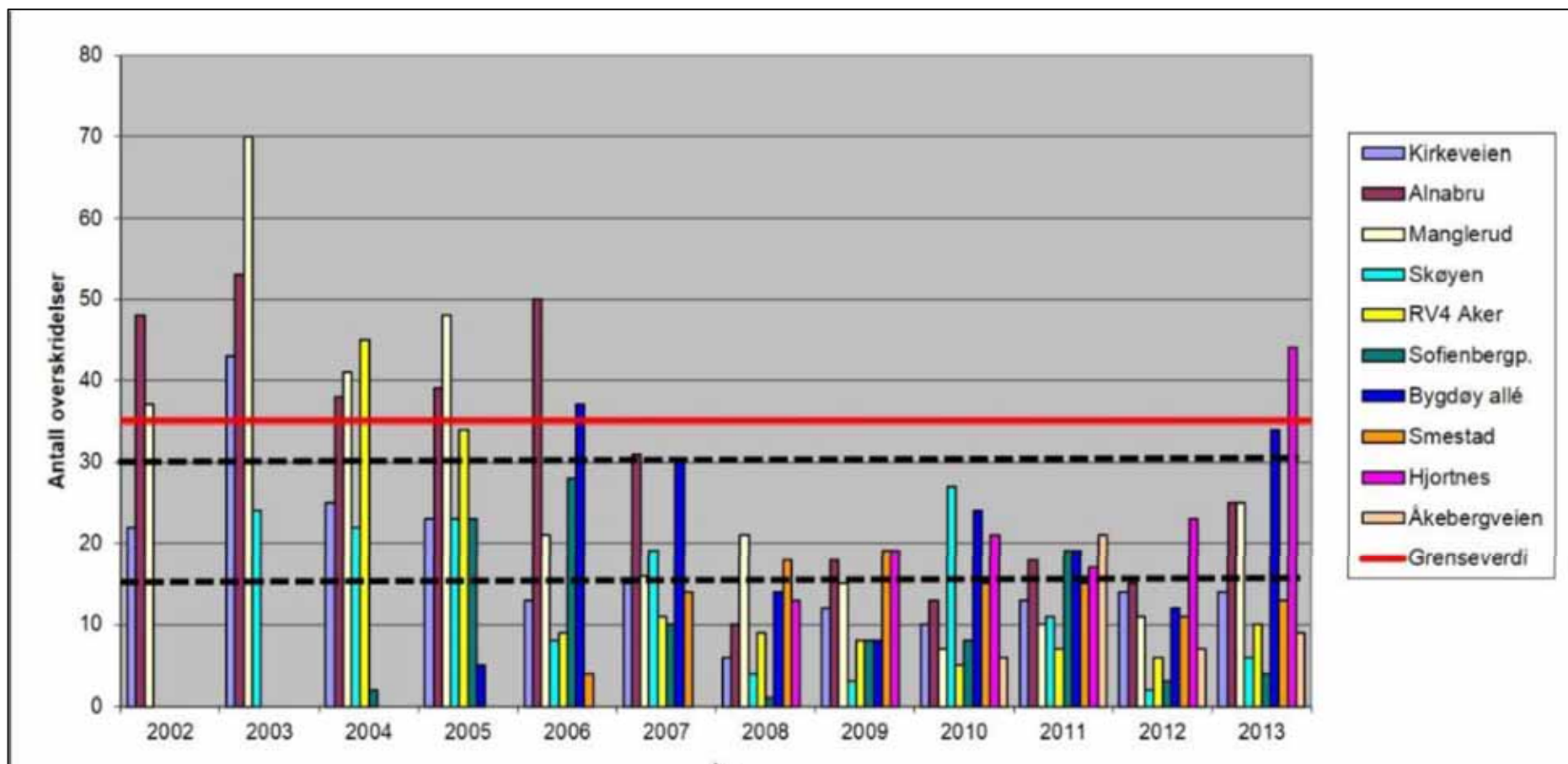


Årsmidler av NO₂ i perioden 2001 - 2013 (i µg/m³). Den røde linjen viser grenseverdien som har vært gjeldende siden 2010. Kilde: Årsrapport 2013 – Luftkvaliteten i Oslo²⁵.



Statens vegvesen

Luftkvalitet i Oslo - PM10 (svevestøv)



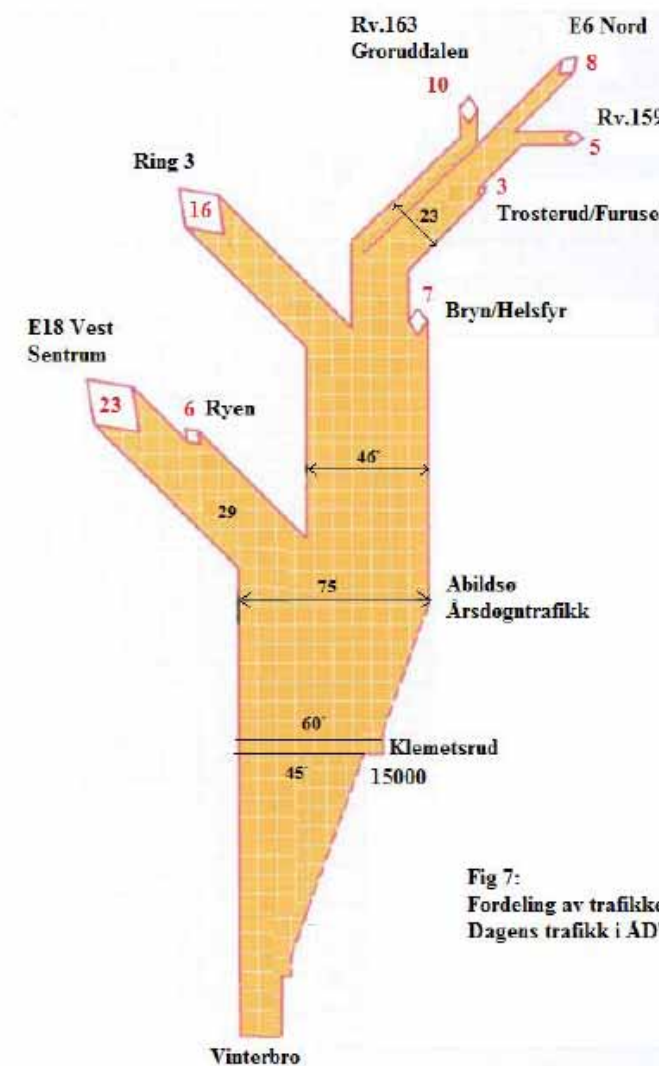
Antall overskridelser av grenseverdien for døgnmiddel av PM₁₀ i perioden 2001 - 2013. Den røde linjen viser grenseverdien som har vært gjeldende siden 2005. De svarte stiplede linjene angir forslag til nye grenseverdier foreslått gjeldende fra henholdsvis 2015 (30 tillatte overskridelser) og 2020 (15 tillatte overskridelser). Kilde: Årsrapport 2013 – Luftkvaliteten i Oslo



E6 Manglerudprosjektet

Dagens E6

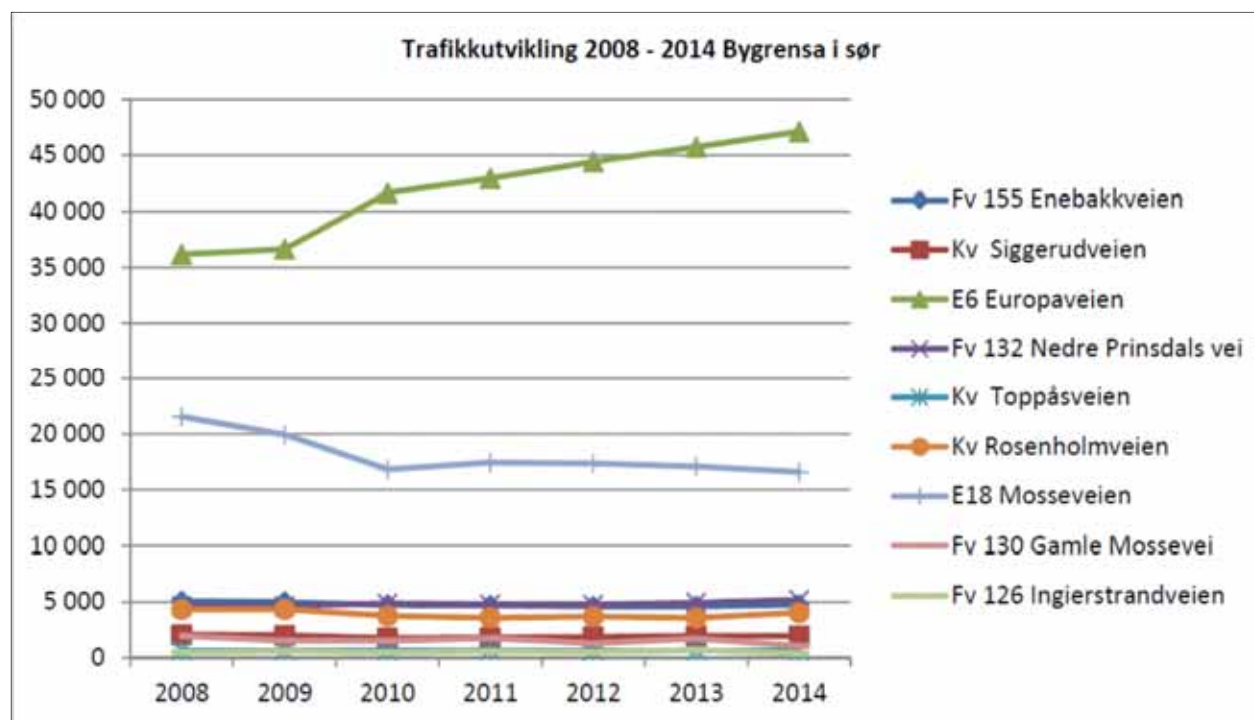
- Høytrafikkert strekning
 - høy andel tungtransport.
 - Svært høy høy andel lokaltrafikk
- Lav standard på vegen i forhold til trafikkmengdene og vegens status som viktig nasjonal/ internasjonal transportåre
- Behov for oppgradering av E6 uavhengig av framtidig trafikkutvikling.





Sterk trafikkvekst på E6 sør – særlig etter 2009

74 % trafikkvekst på bygrensa i sør fra 2000 til 2014,
men nedgang på Mosseveien



Prosamrapport 191 og 215:

E6 har tatt hele trafikkveksten fra ca. 27.000 ÅDT i 2000 til ca. 47.000 ÅDT i 2014

Trafikken på Mosseveien er redusert fra vel 20.000 ÅDT i 2000, til ca. 16.500 i 2014



Statens vegvesen

E6 Manglerudprosjektet

Prosjektutløsende faktorer

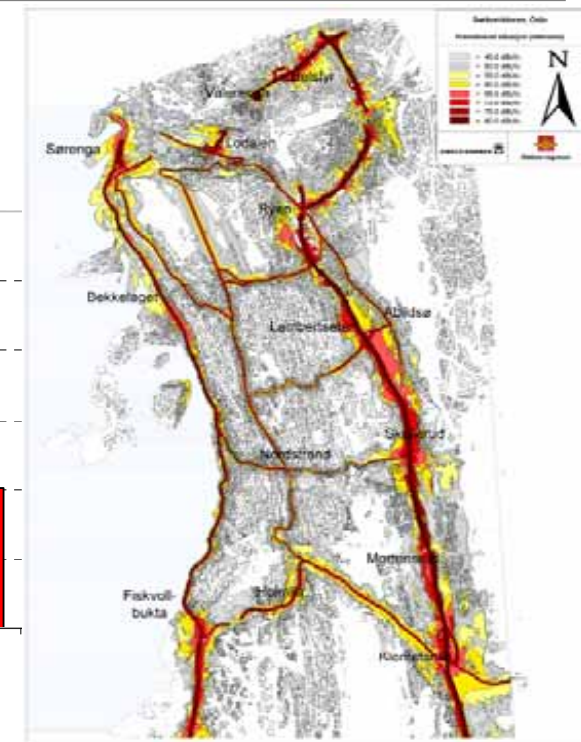
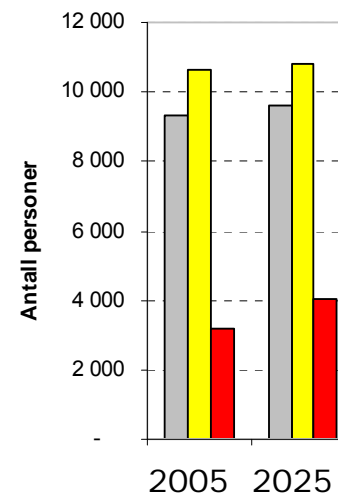
- **Støy- og luftforurensning langs E6/Ring 3**
 - Strekningen Abildsø-Teisen er mest belastet
- **Dårlig fremkommelighet for buss og næringstransport på E6**
 - busser og gods- /nærings-transport står fast i bilkøen
- **Trafikksikkerhet**
 - deler av strekningen er ulykkesbelastet

Sørkorridorrapporten 2009:

Høye støynivå langs E6 og brede støysoner

Teisen - Manglerud - Abildsø har mange bosatte

2025: forventet 28% økning av antall boliger i rød sone pga. trafikkvekst





Statens vegvesen



Hva er prosjektet i dag?



Statens vegvesen

E6 Manglerudprosjektet

Planprogram fastsatt 6. september 2016



Statens vegvesen

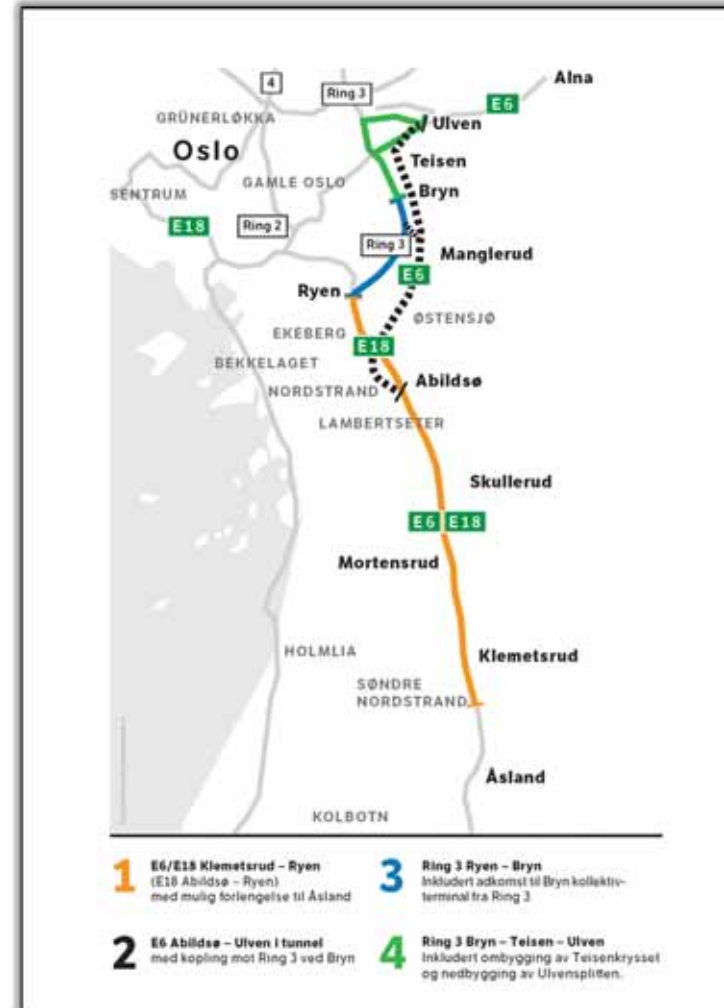
Planprogram Høringsutgave




E6 Manglerudprosjektet
E6 Klemetsrud - Ulven | Oslo kommune
Planprogram for reguleringsplan med konsekvensutredning

Region Øst
Oslo landområde
14.8.2015

Høringsnotat 14. august 2015 - 25. september 2015



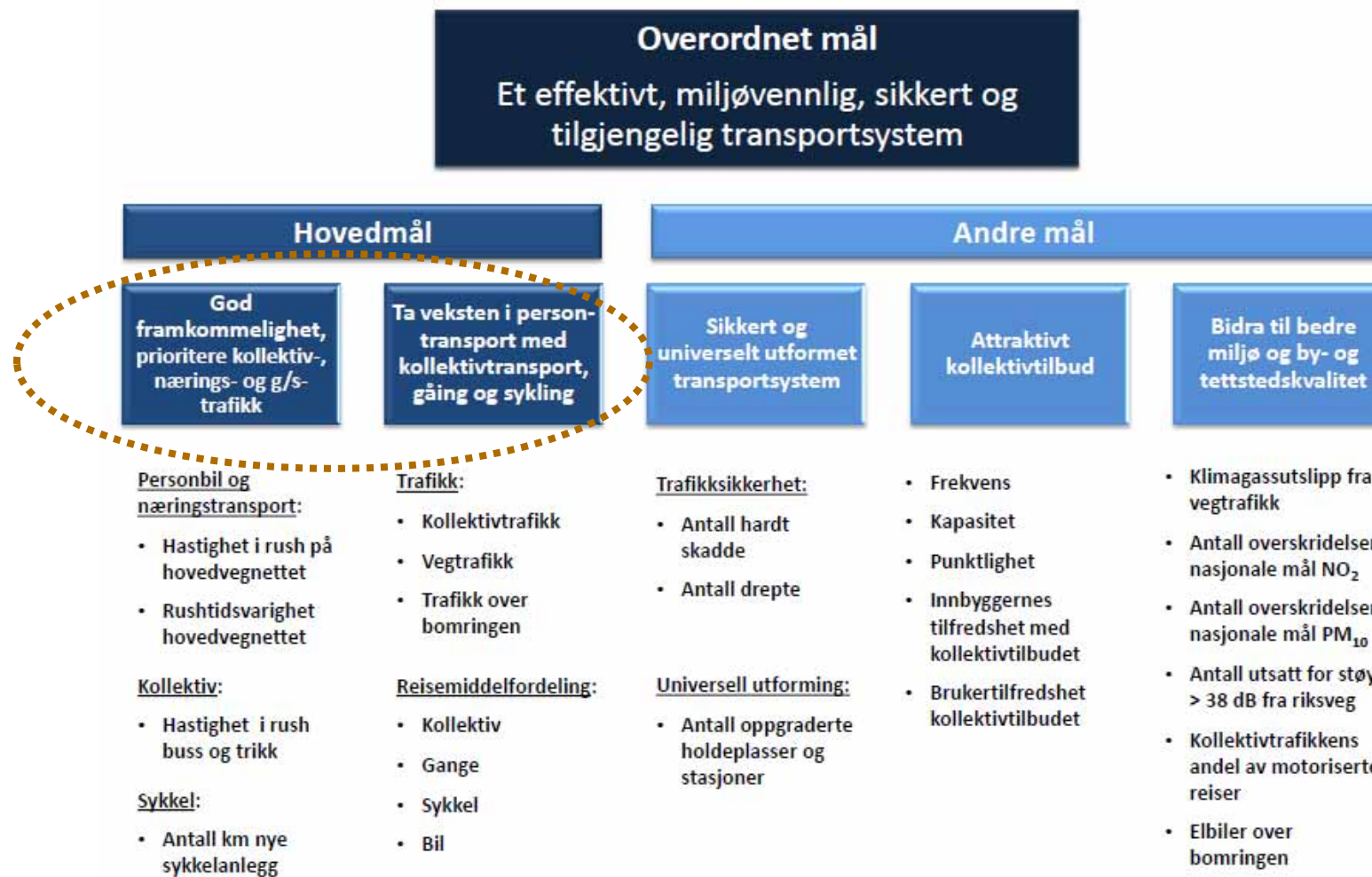
The map shows the E6 route from Klemetsrud in the south to Ulven in the north, passing through Ryen, Abildse, Mortensrud, and Skullerud. It also shows Ring 2 and Ring 3, and various neighborhoods like Grønerløkka, Teisen, and Bryn.

- 1** E6/E18 Klemetsrud - Ryen (E18 Abildse - Ryen) med mulig forlengelse til Åsland
- 2** E6 Abildse - Ulven i tunnel med kopling mot Ring 3 ved Bryn
- 3** Ring 3 Ryen - Bryn Inkludert adkomst til Bryn kollektivterminal fra Ring 3
- 4** Ring 3 Bryn - Teisen - Ulven Inkludert ombygging av Teisenkrysset og nedbygging av Ulvensplitten.



Oslopakke 3

- angir mål og rammer for prosjektet





Målene for E6 Manglerudprosjektet

Et effektivt, miljøvennlig, sikkert og tilgjengelig transportsystem i Sørkorridoren.

- Et bedret bomiljø med **reduisert støy og mindre lokal luftforurensning**.
- Bedret **framkommelighet og økt kapasitet for kollektivtrafikk** på E6 med gode koplinger mot eksisterende og planlagte kollektivknutepunkter, både internt i planområdet og mot viktige knutepunkter i influensområdet.
- Et sammenhengende, **sikkert, attraktivt og trygt gang- og sykkelvegnett** langs E6 med gode koplinger mot eksisterende og planlagte traseer i syd og nord, samt mot viktige mål-/knutepunkter på strekningen
- Mer forutsigbar **framkommelighet for godstransporten** på E6.
- Bidra til å bygge opp under **en arealutvikling som reduserer transportbehovet** og tilrettelegger for transformasjon og fortetting i viktige kollektivknutepunkt og byutviklingsområder.



E6 Manglerudprosjektet

Krav til det nye hovedvegssystemet i sør

- **0-visjonen for trafikksikkerhet**
 - ingen drepte eller hardt skadde i trafikken
- Vegsystemet skal være **universelt utformet**
- **Vegkapasiteten inn mot sentrum, indre by og Ring 3 må ikke økes ut over dagens nivå**
- **E6 og E18 skal videreutvikles til et robust hovedvegssystem som kan takle vekst i næringstransport** som følge av forventet befolkningsvekst
- **Nullvekst i personbiltrafikk i Oslo og Akershus**
 - veksten skal tas med miljøvennlig transport som kollektiv, sykling og gåing
- **Byrådet mål:**
 - **Reduksjon i all biltrafikk med en tredel innen 2030**
 - vil kreve ytterligere reduksjon i privatbilbruken i Oslo og bruk av flere virkemidler samtidig

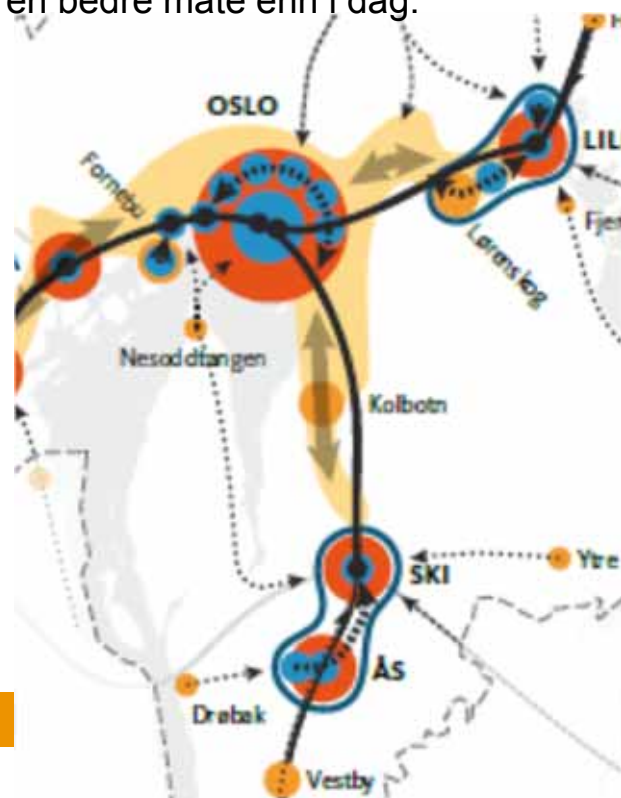


Regional plan for areal- og transport i Oslo og Akershus

Regional areal- og transportstruktur

Det må være høyt prioritert å bedre kollektivtilgjengeligheten mellom Akershus og arbeidsplasskonsentrasjonene langs Ring 3 og t-baneringen.

Må utvikle et kollektivtilbud som håndterer reisekombinasjoner sør/nordøst/Ring 3 på en bedre måte enn i dag.



Kollektivsystem

Kollektivsystemet skal styrke videre utvikling av den regionale arealstrukturen med jernbanen som "ryggrad", i tillegg til å betjene de reiseforbindelsene som er tunge i dag.

Tog, buss og båt skal utvikles med raske og hyppige avganger til Oslo og regionale byer, og kryttes sammen i et nettverk som også gjør det enkelt å reise på tvers i regionen.

Prinsipper for videreutvikling av kollektivsystem

- Knytte Oslo og de regionale byene sammen
- Nettverk med mange reisemuligheter i byområdet (lokaltoget og t-bane er stammer)
- Knytte regionale byer og arbeidsplasskonsentrasjoner til regionale knutepunkt
- Knytte prioriterte lokale byer og tettsteder til regionale byer (tog, buss og båt)
- Regionale kollektivknutepunkt
- ✕ Flyplasser
- Mulig framtidig jernbane
- Transportinfrastruktur
 - vei
 - jernbane
- Planområdet



Statens vegvesen

Bilbasert transport mellom sør og nordøst

- Ny byutvikling og nye arbeidsplasser kommer i stor grad langs Ring 3 – behov for bedre kollektivforbindelser langs Ring 3 og mot nordøst uten å reise via sentrum



Figur 6 - Antall personreiser med bil (YDT) i 2009 i Oslo. Bredt



Figur 7 - Antall personreiser med kollektivtrafikk (YDT) i 2009 i Oslo. Br SVRØ 2010)



Nye kollektivløsninger

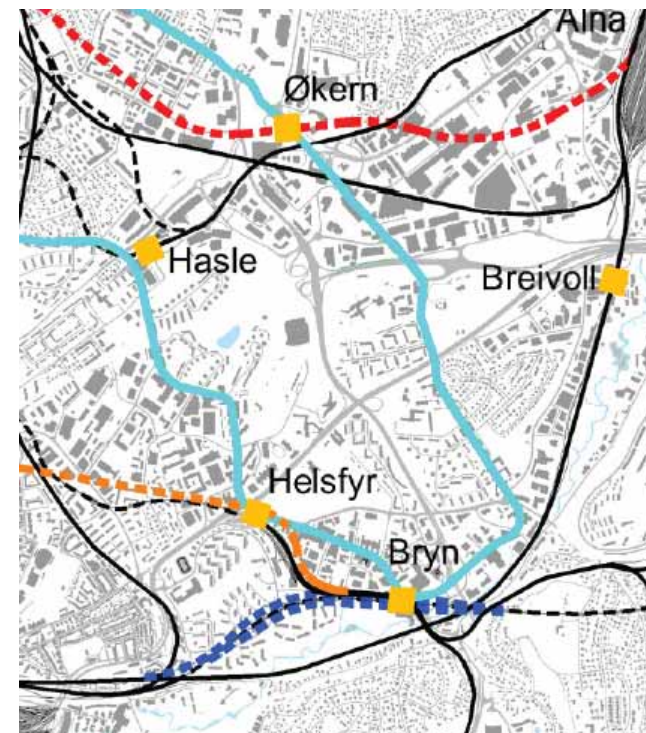
- skal gjøre det mer attraktivt å reise kollektivt

- **Egen kollektivstrategi**

- Føringer for M2016 og KVV Oslo-Navet er tatt inn

- **Skal bygge opp under «Knutepunkt øst» på Bryn**

- «**Tilbringerstrategi**» - regionbusser skal gå fra omlandet og gi omstigning til regiontog, t-baner, trikk, lokalbuss på Bryn
- **Nytt hovedvegssystem** - en forutsetning for et effektivt knutepunkt
 - Buss og trikk til/fra Bryn vil påvirke utformingen av lokalvegnettet
 - Ulike løsninger for lokale og regionale busslinjer
 - Nytt Teisenkryss nødvendig for å kople busstrafikk mellom E6 sør, Bryn og E6-nord



KVV for Oslo-navet med «Knutepunkt øst» på Bryn



Statens vegvesen



E6 Manglerudprosjektet

Kollektivtransportstrategi

Behov for nytt vegsystem
mot Bryn knutepunkt

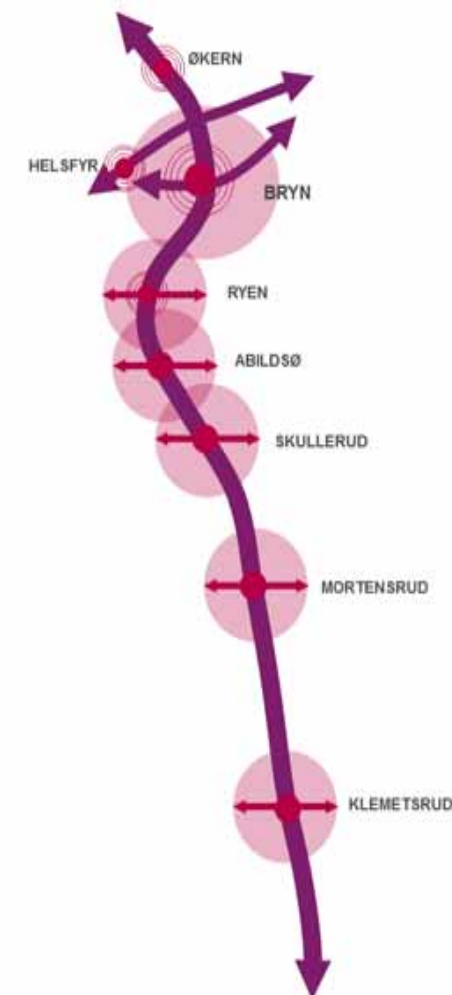


Ruters strategiske planer gikk ikke langt nok frem i tid, og var basert på eksisterende vegnett

Vi har laget en **egen kollektivtransportstrategi** basert på nye vegløsninger

Stikkord:

- Funksjonsanalyse knutepunkter
- Sammenstilling av strategiske planer
- Vurdering behov for og plassering av traseer
- Vurdering av relative konkurranseforhold bil-kollektiv
- Rollefordeling buss og skinnegående



Konkurransforhold kollektivtrafikk og privatbil

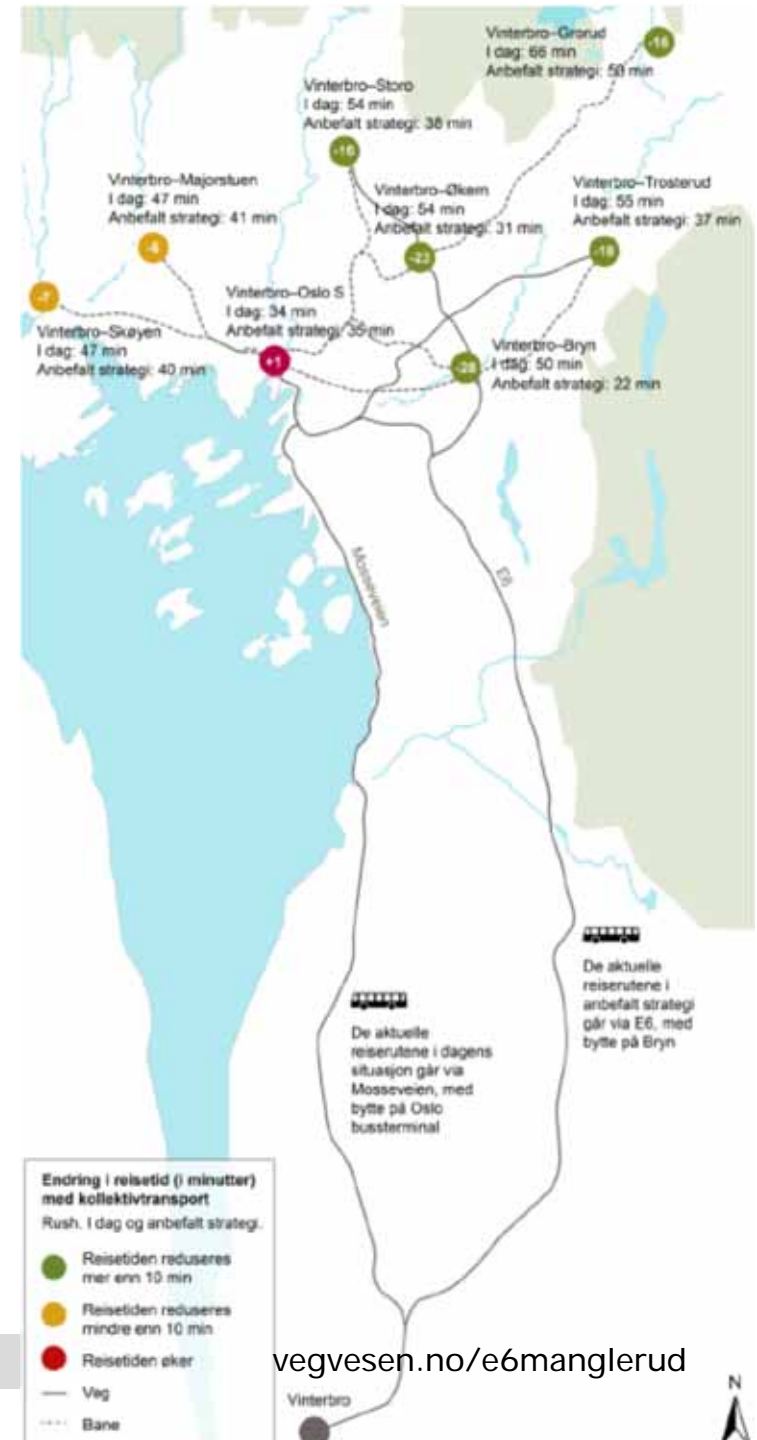
- Vi har vurdert reisetider for **privatbil og kollektivtrafikk** mellom ulike reiserelasjoner, i dag og i fremtidig situasjon.

Erfaring tilsier at:

Kollektivtrafikk er konkurransedyktig om reisetidsforholdet kollektiv/bil er < 2

- Buss på E6 i sør har høyere gjennomsnittshastighet enn parallell t-bane
- Foreløpig konklusjon:

Prosjektet bedrer konkurransforholdet



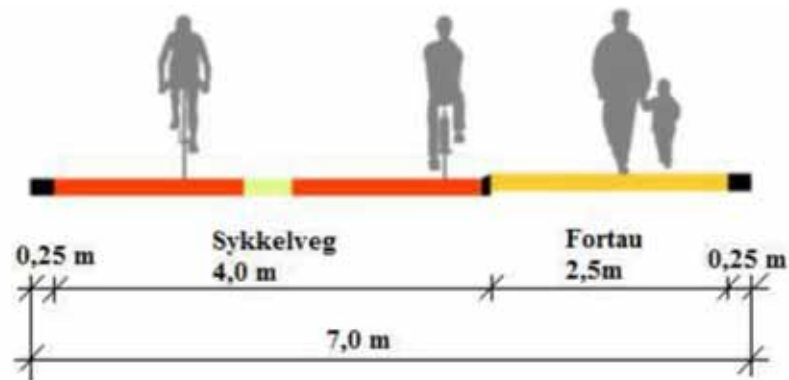


Statens vegvesen

E6 Manglerudprosjektet

Sammenhengende høystandard sykkelvegnett

- Sykkelekspressveg langs E6 fra Klemetsrud til Ryen
 - Sykkel i egen trasé på deler av strekningen
 - Nye gang-/sykkelkryssinger
- Tosidig sykkelveg langs Ring 3 fra Ryen til Teisen
 - Sykkelveg med fortau som hovedløsning
 - Nye gang-/sykkelkryssinger



vegvesen.no/e6manglerud



E6 Manglerudprosjektet

Hva ønsker vi å oppnå?

- **Styrke kollektivtrafikkens konkurranseevne i forhold til bil**
 - **Bygge opp om Bryn som knutepunkt/ omstigningspunkt**
 - » Kollektiv-/tungbilfelt fra Klemetsrud til Abildsø
 - » Kollektivfelt videre til Ryen
 - » Vurderer bussveg mellom Ryen og Bryn
- **Legge til rette for at flere skal velge sykkel på korte reiser**
 - **Høystandard sykkelløsninger**
 - » Sykkelekspressveg fra Klemetsrud til Ryen
 - » 2-sidig sykkelløsning mellom Ryen og Bryn



Statens vegvesen

E6 Manglerudprosjektet – 4 etapper

Fire etapper:

1. Kollektivfelt og sykkel-ekspressveg fra Klemetsrud til Ryen

- nye vegkryss og nye gang-/sykkelkryssinger

2. E6-tunnel fra Abildsø til Ulven

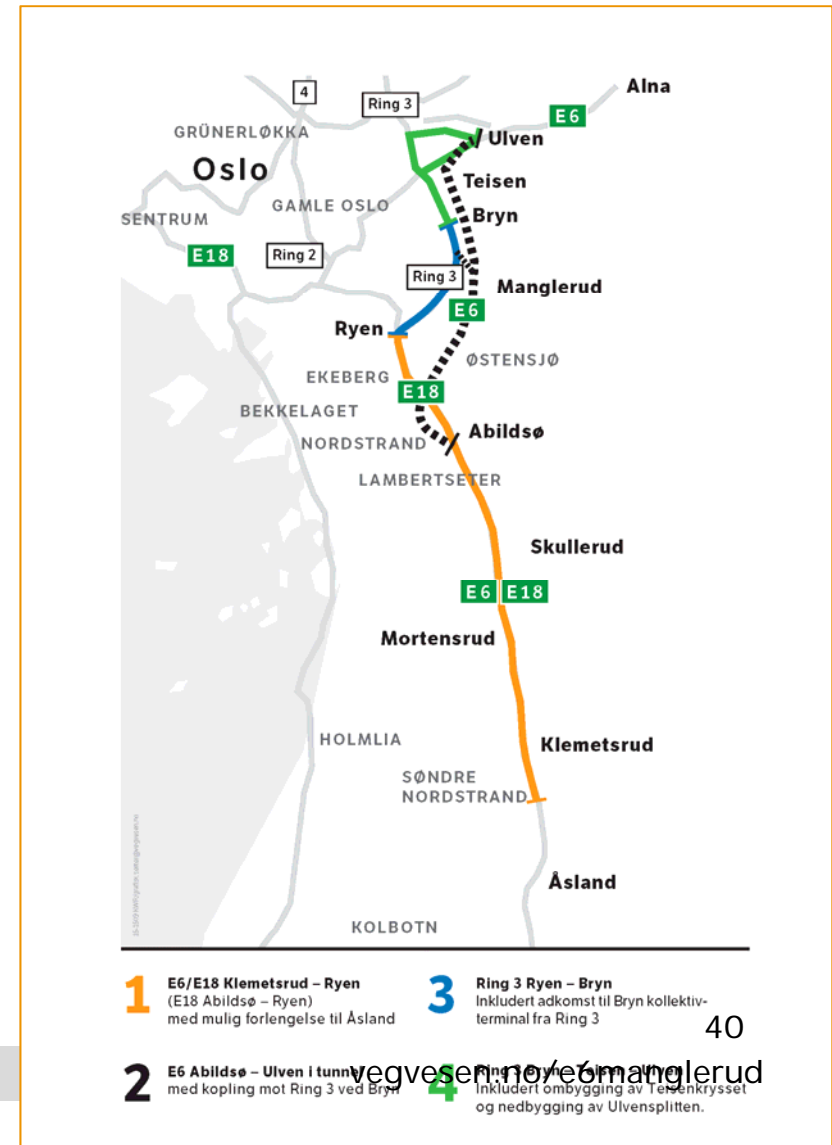
- kopling til Ring 3 over/under bakken ved Bryn/Teisen

3. Ombygging av Ring 3 Ryen – Bryn

- hovedveg med bymessig utforming og mulighet for lysregulerte kryss og kryssing i plan
- sykkel- og gangveger på begge sider av Ring 3 og nye kryssinger
- bussveg eller kollektivfelt – begge muligheter utredes
- nytt Ryenkryss

4. Ombygging av Ring 3 Bryn – Teisen – Ulven

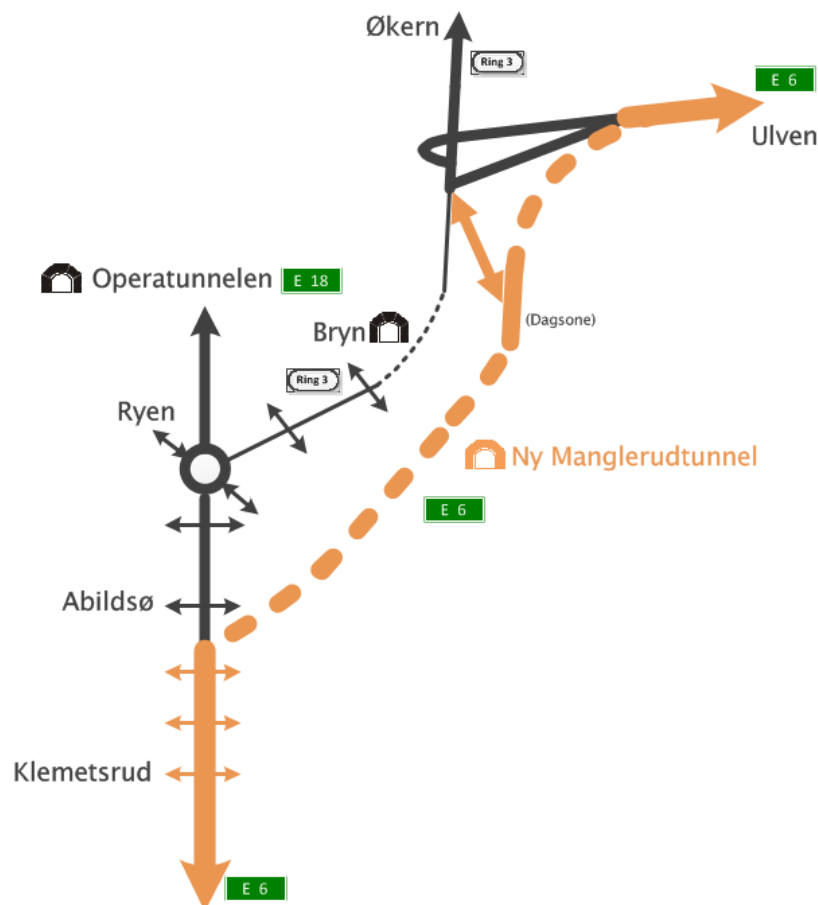
- nytt hovedvegssystem til Bryn knutepunkt
- trikketrase og lokalbusstrase
- gang- og sykkelveger, og nye kryssinger
- nytt Teisenkryss og nytt kryss med Ring 3 på Ulven
- Ulvensplitten kan bygges ned





E6 Manglerudprosjektet

Hovedgrep



- **Skille E6-trafikk og lokaltrafikk**

- Tunnelen skal ta 2/3 deler av trafikken
- Hovedtyngden av tungtrafikken
 - » Utgjør 10-12.000 ÅDT forbi Ryen-Manglerud i dag
- Utreder **tungbilfelt** fra Klemetsrud til Ulven
 - » Prioriterer kollektiv- og næringstrafikk gjennom tunnelsystemet
 - » Tungbilfelt vil gi noe mer kapasitet - ca 12% «lange kjøretøy» på E6 i dag

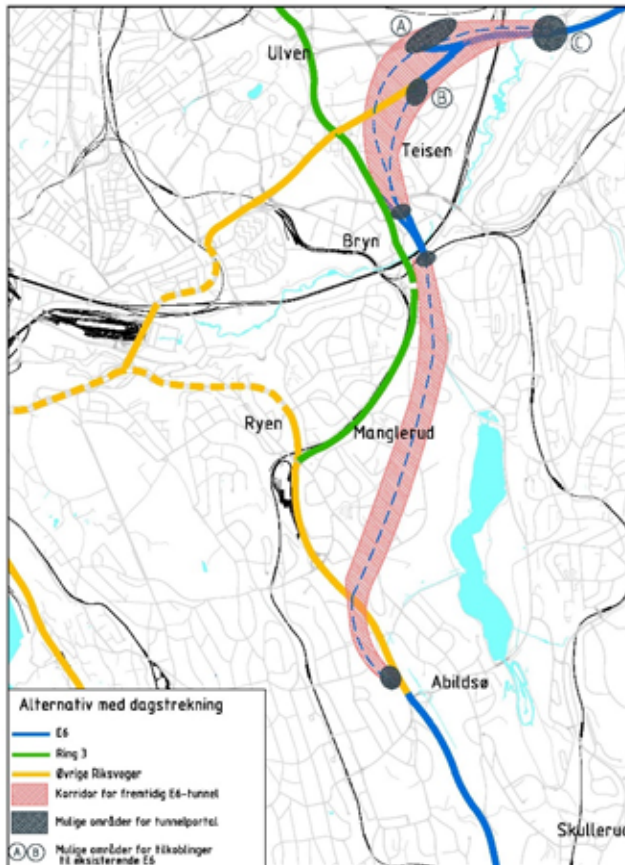
- **Et mer robust og overordnet riksvegssystem**

- Som kan ta høyde for vekst i gods- og annen næringstransport
 - » Næringstransporten forventes å øke i takt med befolkningsveksten

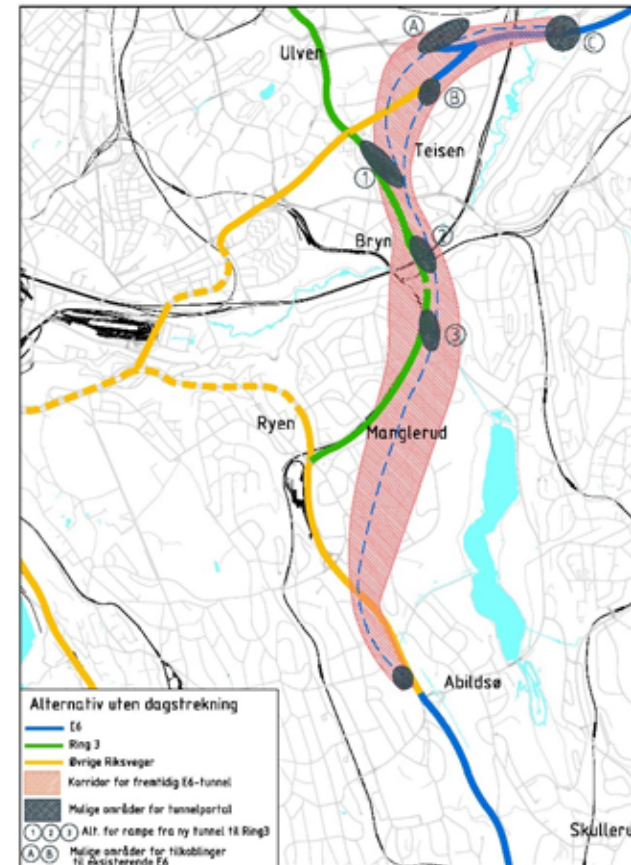


E6 Manglerudprosjektet

3 hovedalternativer for tunnel Abildsø-Ulven
- inkl. en E6-variant uten kopling med Ring 3



MED dagstrekning på Bryn

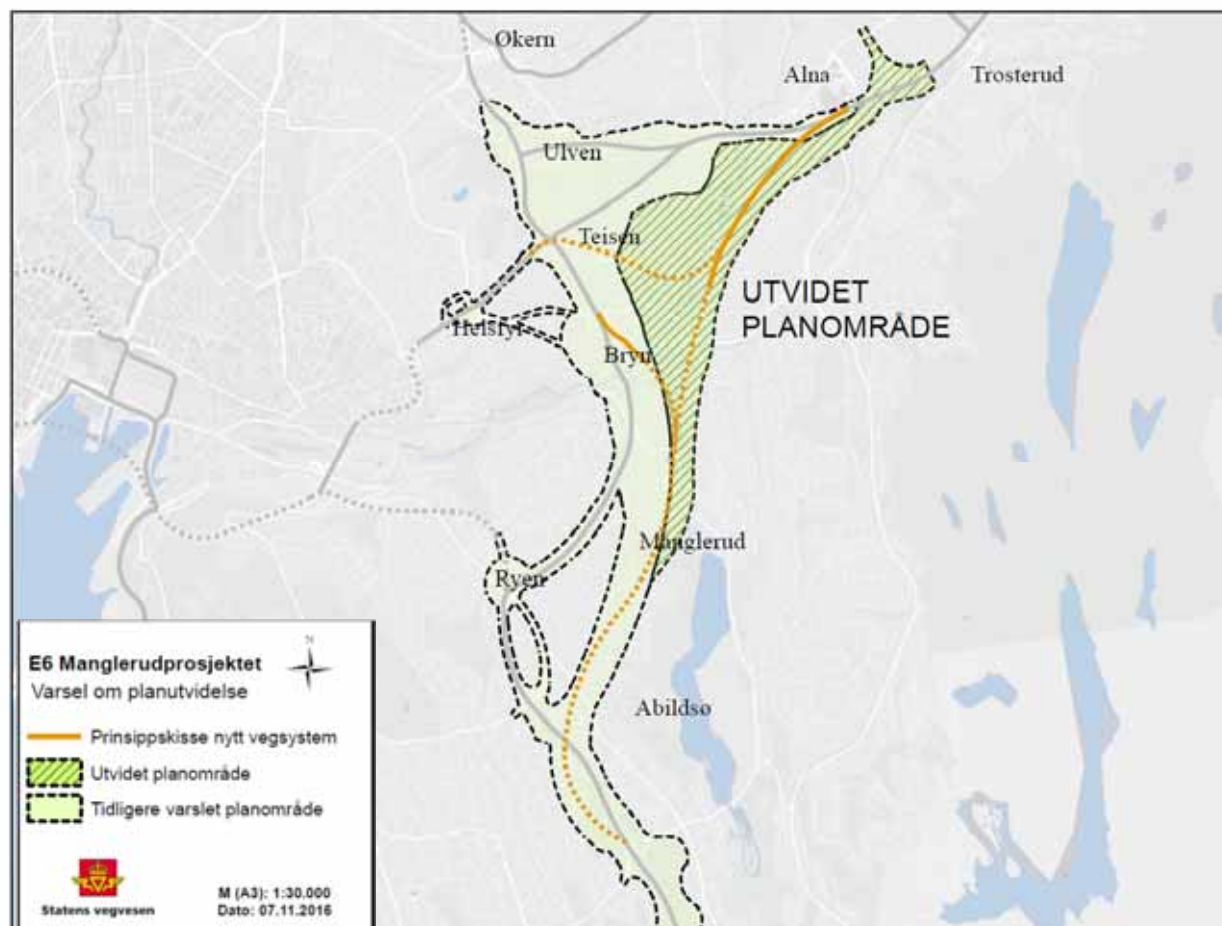


UTEN dagstrekning på Bryn



E6 Manglerudprosjektet

Nytt alternativ for «E6-tunnel» og «Teisentunnel» mellom Teisen og Bryn til Alnaområdet



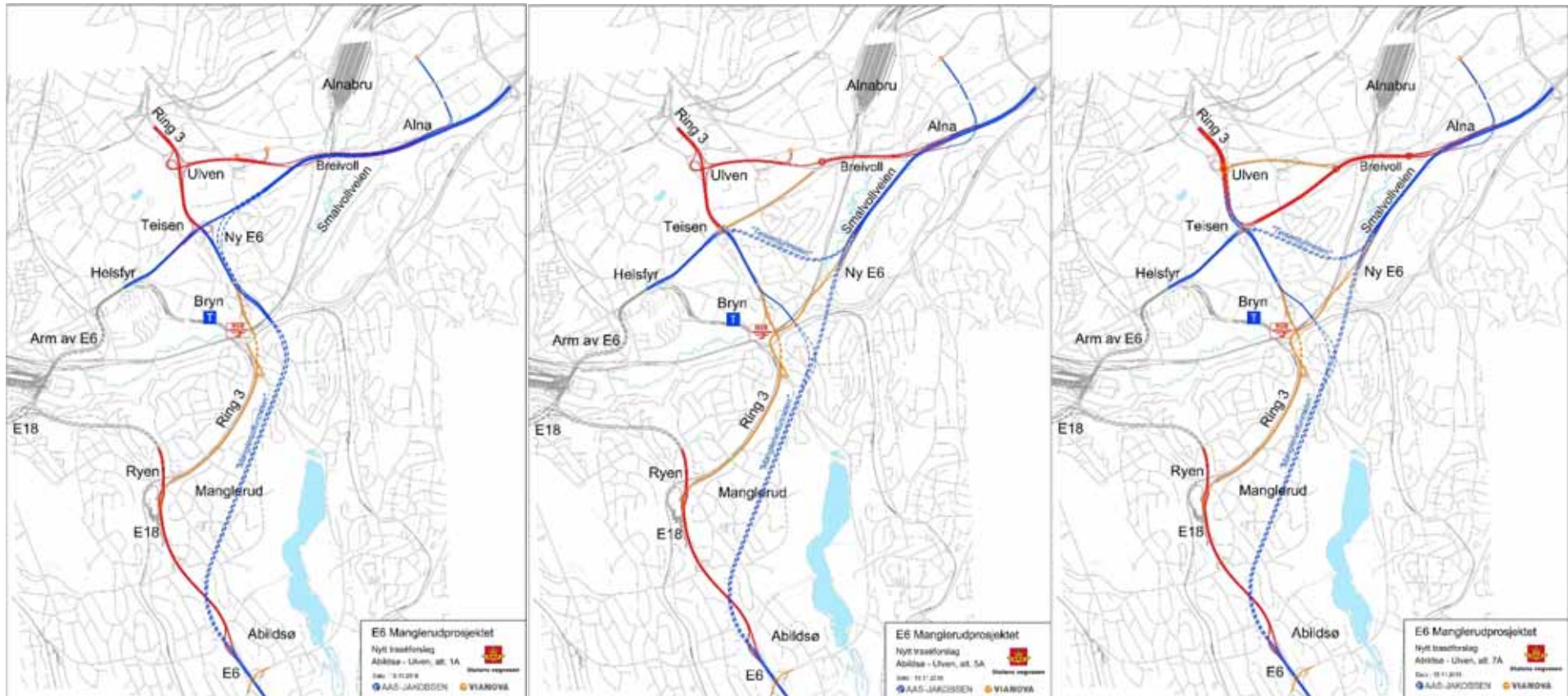
Planutvidelsen innebærer vurdering av:

- Ny alternativ trase for E6 langs Smalvollveien
- Ny «Teisentunnel» for «Arm av E6»/Strømsveien
- Mulighet for sydvendt adkomst til Alnabru



E6 Manglerudprosjektet

De mest aktuelle tunnelalternativene for E6 i området Teisen/Ulven/Alna



E6 Manglerudprosjektet

Smalvollvei-alternativet

vil gi 2,2 km kortere trasé for E6 mellom Abildsø og Alna enn dagens trasé via Ulvensplitten.

- Kan rendyrkes som E6-trasé uten kopling til Ring 3 på Bryn

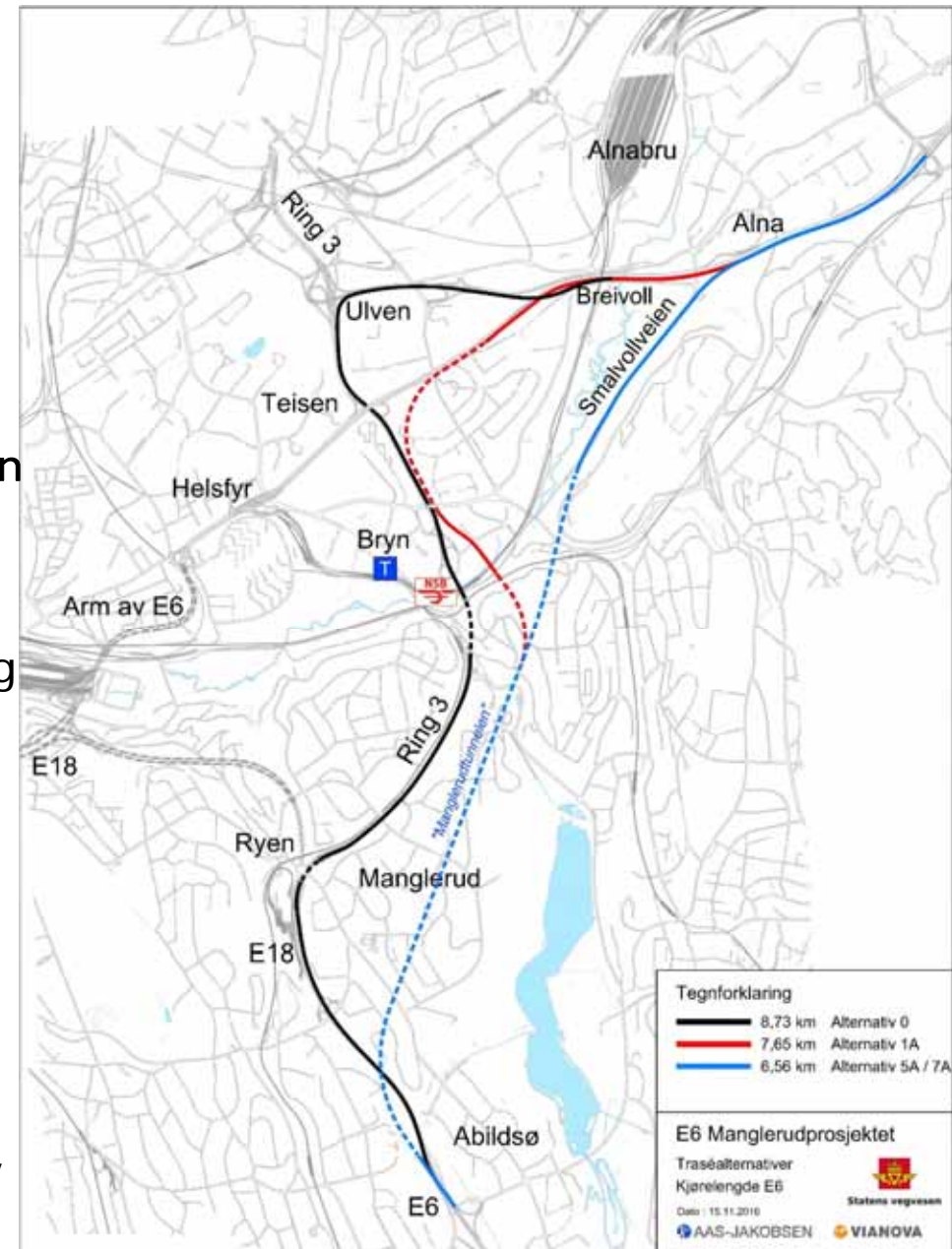
Konsekvenser for miljø og samfunn må utredes før vi kan velge alternativ

Viktige kriterier ved valg av løsning blir bl.a.:

- Byutvikling og miljø
- Tekniske og økonomiske konsekvenser

Samfunnsøkonomisk nytte:

- Bedre framkommelighet og redusert reisetid for næringstransporten, vil påvirke den samfunnsøkonomiske nytten av prosjektet.





E6 Manglerudprosjektet, etappe 3-4 Ryen-Bryn-Ulven

Ombygging av Ring 3 – etter at tunnelen er åpnet

- **Redusert trafikk, redusert hastighet og færre tungbiler**
 - Vil gi redusert miljøbelastning på tilgrensende boligområder
- **En urbant utformet og grønnere veg**
 - Lysregulerte kryss og andre tiltak for å redusere hastigheten til maks 60 km/t
 - Fotgjengerkryssinger i plan der forholdene ligger til rette for det
 - Grønne rabatter med busker/trær
- **Bedret gang-/sykkeltilbud**
 - Oppgraderer dagens tilbud og tilrettelegger for gående og syklende også på tvers
- **Bedret kollektivtilbud**
 - Bussene trenger ikke stoppe mellom holdeplasser
 - kapasitet for flere busser enn i dag
- **Kan rendyrke Ring 3 som fordeleråre**
 - Transport til handels-/annen næringsvirksomhet langs vegen
 - Lokaltrafikk mellom bydeler i Oslo
 - Omkjøringsveg for Operatunnelen og ny Manglerudtunnel



Kong Håkon 5s gate



Sørkedalsveien



Bedret kollektiv løsning langs Ring 3 mot Bryn

- Kollektivfelt på E6 fra Klemetsrud til Ryen og videre langs Ring 3 til Bryn
- «Knutepunkt øst» på Bryn blir det viktigste byttepunktet buss- bane, og det viktigste målpunktet for buss i prosjektområdet
 - Utreder hoved- og lokalvegtilknytning med/uten trikk
- Bussene skal ha god framkommelighet mellom holdeplassene - uten friksjon med bil
 - Utreder bussveg på Ring 3 fra Ryen til Bryn

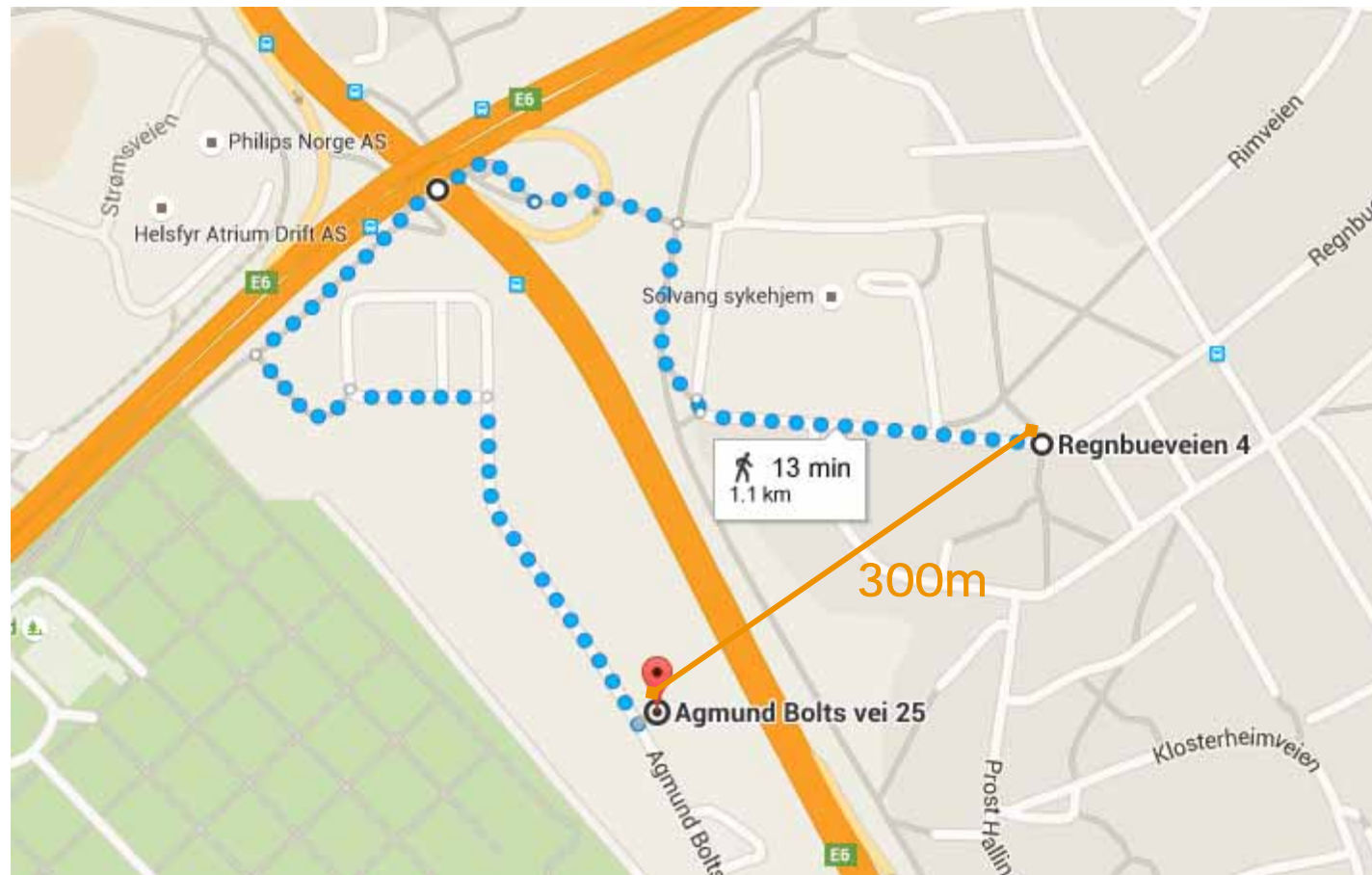


KVU for Oslovet -
knutepunkt øst



Redusere barrierer

Vegene danner barrierer som splitter nabolag





Grønne bruer et godt alternativ til lodd High Line Park New York



Vi ønsker å utvikle et konsept med «**brede grønne broer**» for nye gang- /sykkel-kryssinger over europa- og riksvegene i Oslo



Statens vegvesen



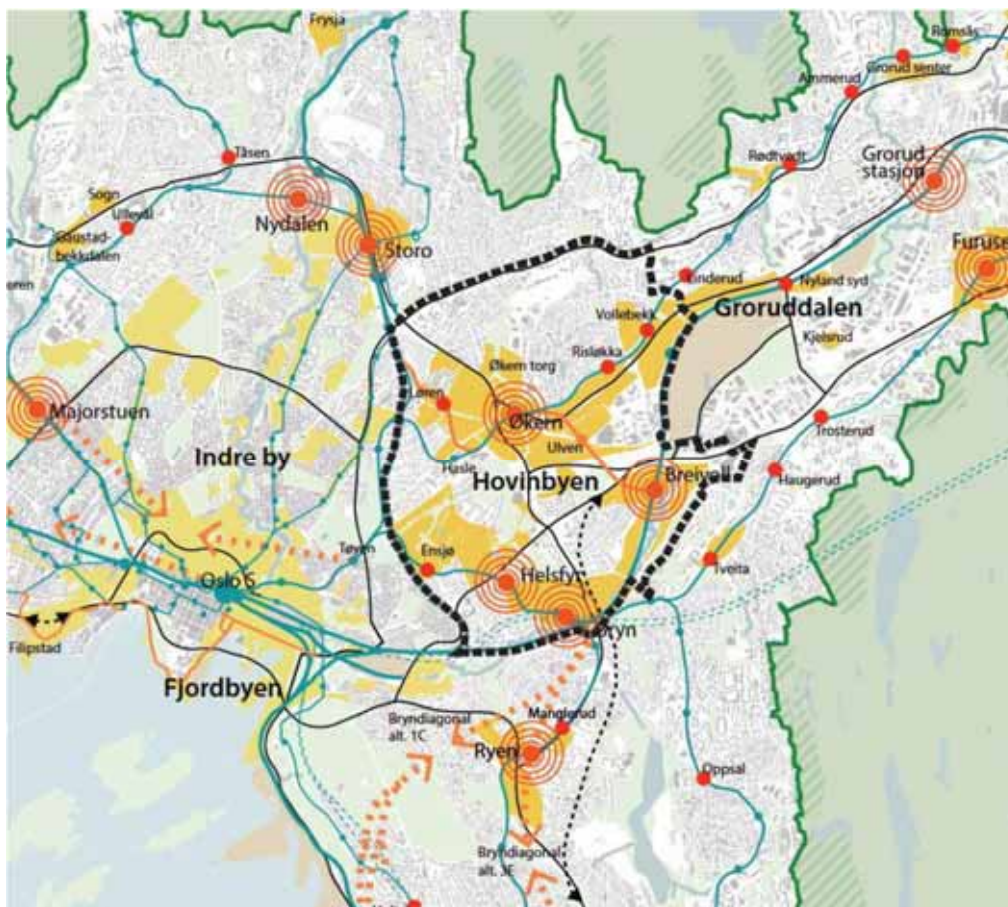
Hovinbyen

Er høytrafikkerte veger, støy og luftforurensning forenlig med god byutvikling?



Hovinbyen

Kommuneplan for Oslo mot 2030



Kommuneplan:
27 000 boliger og
2,5 mill. m²
næringsareal

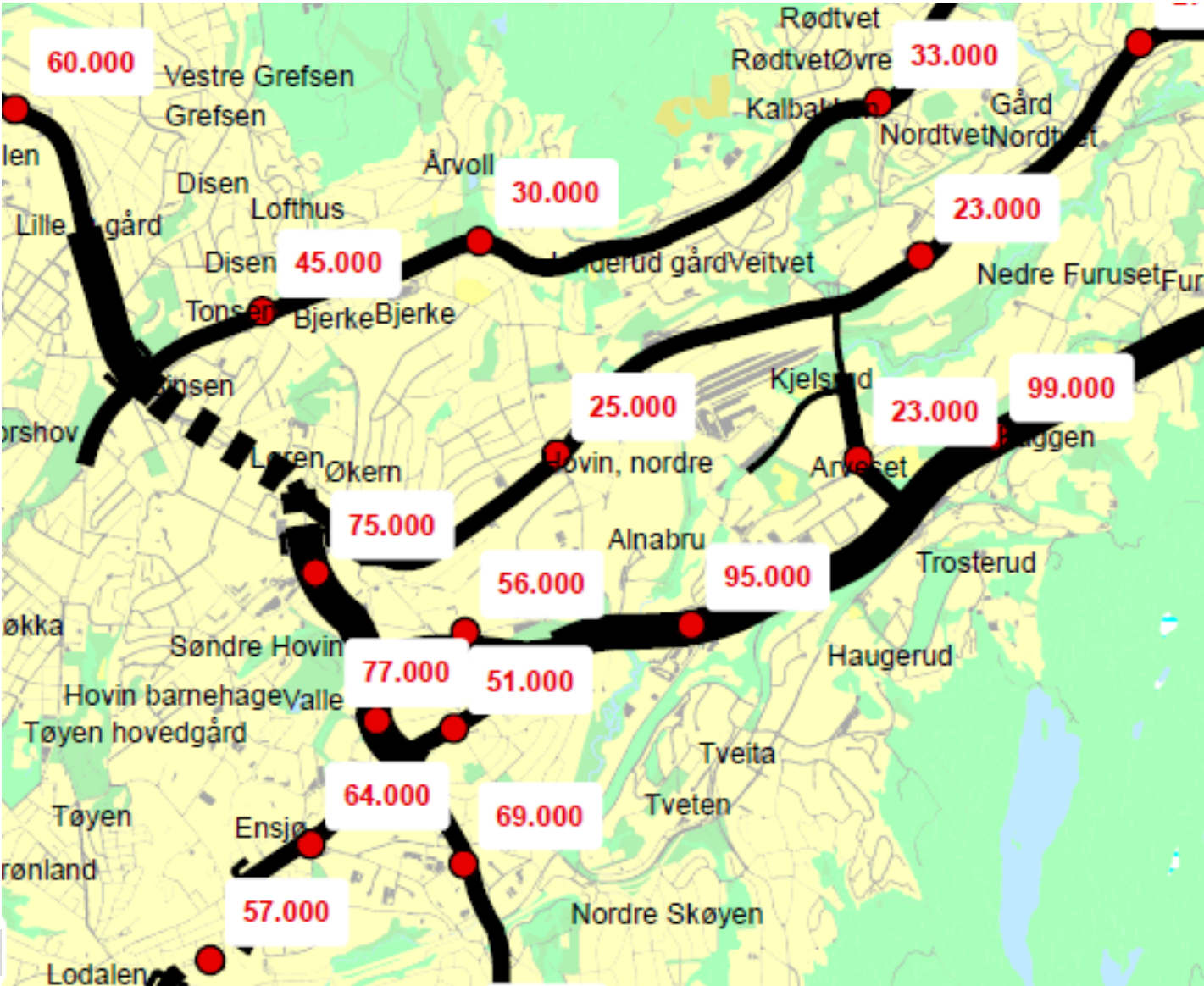
Strategisk plan:
30 000 – 40 000
boliger og
50 – 100 000
arbeidsplasser

Forutsetter ny
E6 i tunnel og
nedbygging av
Ulvensplitten

Mange riksveger går gjennom Hovinbyen



Statens vegvesen





Statens vegvesen

Hovinbyen – kan den realiseres før E6 er lagt om?



Er tung næringsbebyggelse som skjerm langs hovedvegnettet tilstrekkelig til å redusere støyen og den lokale luftforurensningen til et akseptabelt nivå?

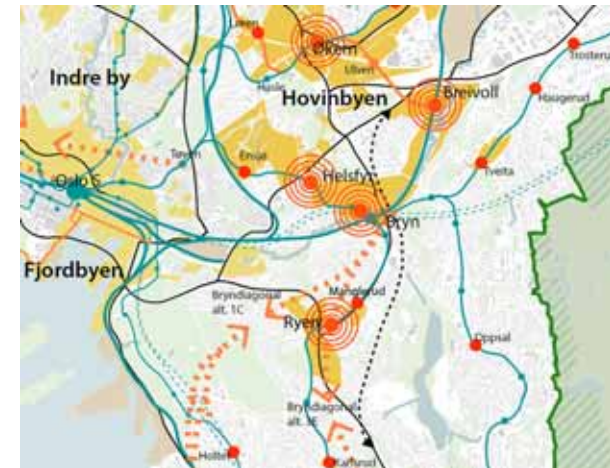
Eller er omlegging av trafikken via ny trasé for E6 en forutsetning for god byutvikling ved Ulvensplitten?



E6 Manglerudprosjektet

Viktig grep for transport og byutvikling i Oslo sør og øst

- Redusere personbiltrafikken på E6
 - Tilrettelegge for at flere kan reise kollektivt, sykle og gå
 - Muliggjør utbygging av Gjersrud-Stensrud
- Ny tunnel «under og forbi» Manglerud-Teisen
 - skal skille gjennomgangstrafikk/ tungtrafikk fra lokaltrafikk
 - skal bedre framkommeligheten for gods- og annen næringstransport
 - skal redusere vegtrafikkstøyen og bedre luftkvaliteten i de mest ustatte byområdene
- Legge til rette for transporteffektiv byutvikling med fortetting rundt viktige kollektivknutepunkt
 - Bygge opp under «Knutepunkt øst» på Bryn
 - Muliggjør byutvikling i Ulvenområdet



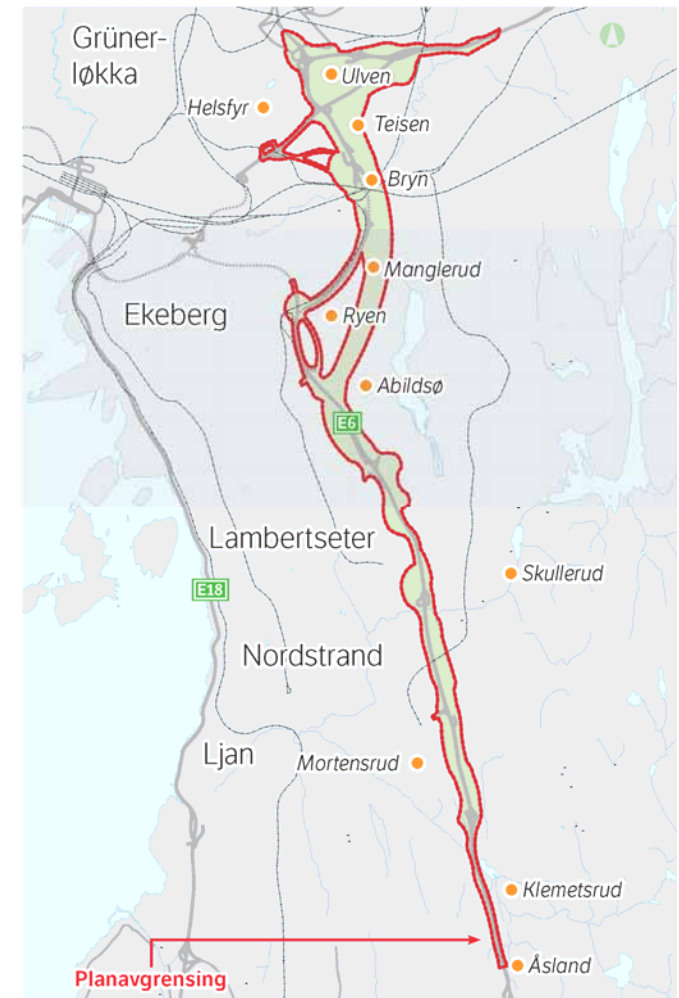


Statens vegvesen

E6 Manglerudprosjektet

Planlagt framdrift

- **Overordnet KU for hele prosjektet og reguleringsplan for etappe 1:**
 - Forprosjekter for hele strekningen: 2017
 - Skal danne grunnlag for valg av hovedvegssystem og konsekvensutredning
- **Reguleringsplanforslag for etappe 1 med overordnet KU for hele prosjektet:**
 - Utkast til planforslag i løpet av 2018
 - Planlagt oversendt til PBE våren 2019
 - Kan behandles i bystyret i 2020
 - Byggestart: tidligst i 2022
- **NTP 2018-2029** behandles i Stortinget i juni 2017
 - Videre prioritering av prosjektet forutsetter avklaring i NTP
- **Prioritering i Oslopakke 3**
 - Oppstart i perioden 2023-2027



55

vegvesen.no/e6manglerud



Er prosjektet forenlig med 0-vekstmålet?

NTP:

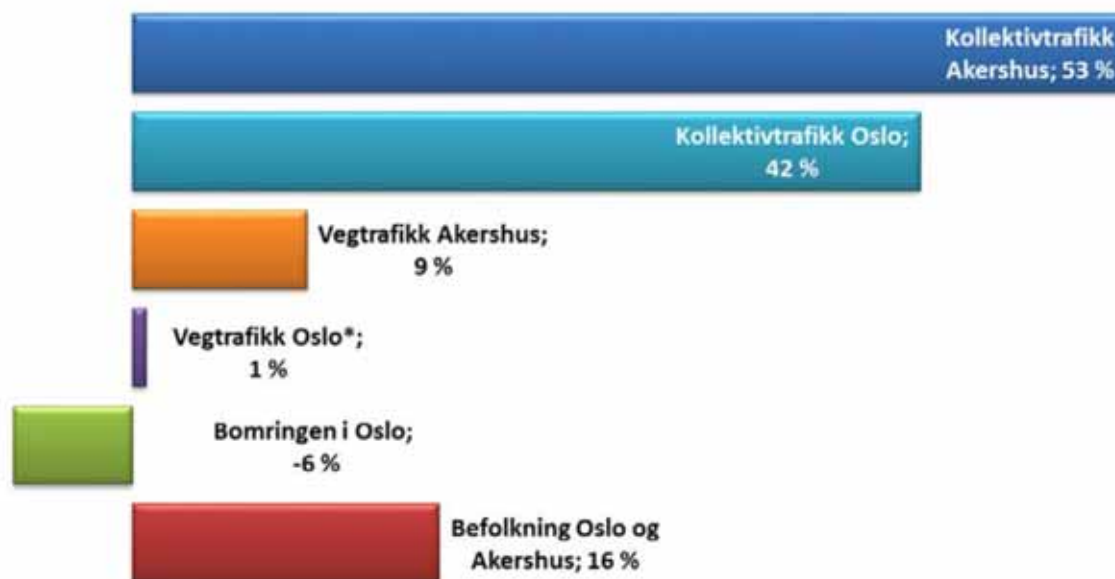
- Veksten i persontransport i storbyene skal tas med gåing, sykling og kollektivtrafikk.
- 0-vekstmålet forutsetter at det er et nært samarbeid mellom transportetatene og planmyndighetene for å kunne lykkes:
 - Helhetlig utforming av transporttilbudet
 - Gode tilbud for gående, syklende og kollektivreisende
 - Parkeringsrestriksjoner
 - En arealpolitikk som bygger opp under 0-vekstmålet





Nullvekstmålet er mulig å nå i Oslo

Trafikkutviklingen i Oslo og Akershus 2007-2015



Utvikling i befolkning, kollektiv- og vegtrafikken i Oslo og Akershus 2007-2015.

**Tall for vegtrafikken i Oslo er for perioden 2007-2014 (tall for 2015 foreligger ikke). Kilde: Oslopakke 3*



Statens vegvesen

E6 Manglerudprosjektet

Aktuelle tiltak for å redusere bilbruken og endre reisevaner i Oslo

- **Må tilby miljøvennlig transport som alternativ til privatbil på korte reiser**
 - Flere busser og mer forutsigbar reisetid for buss
 - » Bussen skal komme raskere fram enn bil i rush
 - » Effektive omstigningspunkt for trafikk mot sentrum og nordøst
 - Flere og bedre sykkelveger - langs og på tvers av E6 og Ring 3
- **Lokaltrafikken på hovedvegnettet må reduseres**
 - Må skille gjennomgangstrafikk fra lokaltrafikk og lokaltrafikken må ikke få for god tilgang til kapasiteten på E6/E18 og Ring 3
 - Tilfartskontroll i kryssene både på E6 og Mosseveien, færre kryss med lokalvegnettet, være restriktive med nye koplinger til lokalvegnettet
 - Bygge om og redusere hastigheten på avlastet veg, etablere lyskryss, mulige kryssinger i plan og andre trafikkreduserende tiltak på Ring 3
- **Andre virkemidler for å begrense eller redusere trafikken:**
 - Strengere restriksjoner på parkering
 - Bompenger, flere bomringer eller «vegprising» i en eller annen form





E6 Manglerudprosjektet



Statens vegvesen

Spørsmål?