

Krafttak for Groruddalen

Jo tettere omlasting, jo bedre miljø. Når Nyland Syd bygges ut, trenger ikke vogntogene å kjøre fram og tilbake mellom terminal og jernbane i Groruddalen flere ganger.

Av Kleiv Fiskvik, leder av LO i Oslo

Enorme mengder varer fraktes hver dag til og fra jernbanesporene i bunnen av Groruddalen.

KORT VEI – BEDRE MILJØ

Godset lastes om på terminalene på Alnabru, som er navet for det meste av varetransporten i Norge.

Miljømessig og økonomisk er det avgjørende at det er kort vei mellom jernbanen og terminalene som skal «bytte» gods og containere seg i mellom.

Jo nærmere terminalene ligger jernbaneterminalen på Alnabru, jo høyere miljøgevinst.

I sommer behandler bystyret i Oslo et planforslag om disponering av «Nyland Syd». Området ligger mellom Alnabruterminalen og jernbanens Grorud Verksted. Reguleringen av Nyland Syd er et stort og viktig miljøtiltak for Groruddalens innbyggere. Flere transportselskaper vil samle virksomheten på Nyland Syd, og legge om fra mellomtransport med bil til jernbane.

MILJØTRANSPORT

Miljøgevinsten når godset flyttes fra bil til jernbane er enorm. Når NorCargo på Karihaugen legges til Alnabru blir Groruddalen spart for 10 000 transportenheter (containere) per år.

Da Oslo kommune somlet med å gi tillatelse til utvidelse for Postens Brevsenter på Alnabru, valgte Posten å bygge ny terminal på Robsrud i Lørenskog. Når den tas i bruk fører det til 13 000 km mer trafikk gjennom Groruddalen hver dag enn hvis terminalen hadde blitt værende på Alnabru. Innbyggerne på Øvre Høybråten får ulempene med å ha den nye terminalen tett innpå. Støv- og støyplogen øker for innbyggerne på Stovner.

Varetransport er mulig å forstå. Jo tettere omlasting, jo mer miljøvennlig. Kortsiktig og misforstått miljøpolitikk fører til mer trafikk og forurensning i Groruddalen.

HVOR TUNG ER TUNGTRAFIKK?

Trailertrafikk «veier» mindre enn de fleste tror. 10-12 prosent av trafikken i Groruddalen er vogntog. Hvor mange biler som vil gå til og fra Nydalen Syd kommer an på hva slags bruk utbyggerne satser på: Nyttetraffikk/vogntog: 1.100 biler i døgnet 180 i rushtid Boliger: 3.900 biler i døgnet 870 i rushtid Kontorlokaler 5.600 biler i døgnet flest i rushtid

Godstransport i tre generasjoner



Som farfar så far og sønn:
– Vi vil arbeide og bo i Groruddalen.

Slekstre i transport: – Vi vil jobbe og bo i Groruddalen, men trenger miljøtiltak når Nyland Syd bygges ut, sier far Birger (th) og sønn Fredrik Solvang. Foto: ØH, as NOB

Av Øystein Hagen

Hovedbanen, Norges første jernbanestrekning fra Oslo til Eidsvold, ble åpnet i 1854, for å frakte tømmer til utskipping fra Oslo havn. Da jernbanen ble elektrifisert på 1950-tallet flyttet Ole Bernard Solvang med familien til Nordtved for å beholde jobben, Han arbeidet med jernbanegods på Østbanen, Grefsen, Loenga, Lodalen og Oslo havn.

YRKE I ARV

Sønnen Birger Solvang begynte også i jernbanen. Miljøverneren som nå er nestleder i samferdselsgruppa i Groruddalen Miljøforum har transportarbeider-bakgrunn. Sønnen Fredrik arbeider på Nordan transport og spedisjon, som er nesten enerådende for transport av Norges nest viktigste eksportartikkel – fersk fisk – sørover.

Fredrik er med i nettverket av ansatte og klubbledere i transportbedriftene i Groruddalen som vil sikre transportarbeidsplassene i Groruddalen og bygge ut Nyland Syd. Fredrik er også vara i styret i Osloavdelingen av Norsk Transportarbeiderforbund (NTF).

MISFORSTÅR MILJØTRAFIKK

– Vi som arbeider med tungtrafikk er også opptatt av miljøsak, understreker Fredrik. Han forteller at Norsk transportarbeiderforbund på siste landsmøte vedtok å programfeste i handlingsprogrammet at tungtrafikken må gå i korridorer inn til storbyene.

FRA VEI TIL BANE

Å få godstrafikken over fra vei til jernbane i Norge og EU er et viktig, samferdselspolitisk mål. Regjeringen inkluderer utbygging av Nyland Syd til et effektivt terminalområde i denne målsetningen. Oslo kommunes vedtatte kommuneplan for Groruddalens sentrale deler er på samme spor: Det må skaffes effektive transportkorridorer for godstransport som gir en mest mulig miljø-

vennlig varetransport. Det må legges til rette for et godt sambruk mellom bane, båt og bil som bidrar til at mest mulig av godstransporten er bane- og båtbasert. Det er en viktig nasjonal og regional oppgave å samordne godstransporten på en mest mulig bærekraftig og areal-effektiv måte. Altså slik som utbygging av Nyland Syd gjør.

– Dialogen mellom transportindustrien og lokale miljøinteresser må styrkes, sier Birger, rustet med argumenter etter en «handletur» med andre medlemmer i Samferdselsgruppa til Stockholm før jul. Med tilbake har de forslag om tungtrafikkplan, 30-km grense i boligstrøk, innfartsparkering, mer offensiv skilting, bruk av støydempende asfalt og kontroll av støyforurensning utendørs.

FLYTTING ØKER TRAFIKK

– Mange misforstår, og tror det blir færre vogntog om transportørene tvinges lenger østover. Tvertimot, da øker antallet vogntog gjennom dalbunnen kraftig. Godset skal ofte videre med jernbanen. Mye av transporten er påtvungen intertrafikk, siden aktørene ikke får samle virksomheten rundt Alnabru og Alfaset, forteller Fredrik. – Skal tremottransporten også gå fra Alnabru og Nyland Syd, trengs det bedre tilkjøring og utkjøring enn det som er foreslått til nå, sier han.

– Bredtvet-diagonalen er mitt hjertebarne, men det ser ut til at Fossum-diagonalen blir valgt, – da slår vi ring rundt den i første omgang. Trondheimsveien som miljøvei er en naturlig følge av en ny tverrforbindelse. Løkk over E6 vil være det store løftet for Groruddalen. Mange av tiltakene som trengs koster lite eller ingenting. Bedre skilting, tungtrafikkplan og -raseer og 30 km soner, sier Birger.

Fredrik nikker og er enig i at for å bevare bomiljø og arbeidsplasser trengs det at myndighetene tar et tak når terminalene i dalbunnen bygges ut.

Vil samles langs Alna

Kranene til CargoNet, Grorud verksteds vedlikehold samt parallelle jernbanespor for omlasting trekker transportselskapene til Alnabru. Samling langs Alna er win-win for miljøet i Groruddalen.

Av Øystein Hagen

Miljøvennlige CargoNet har hatt volumvekst på 30 prosent de siste to år, og får kraftig økning også i år. CargoNets evne til å hente ut miljøgevinst ved å trekke stadig mer av godstrafikken over til jernbane er en internasjonal suksess. Aldri tidligere har det blitt transportert så mange containere og semitrailere via jernbane i Norge.

– Nå er det mer eller mindre konstant kø, særlig i rushperiodene morgen og kveld. Vi har veldig behov for å få bygge ut, vi også, for å få mer gods over på jernbane. Det gir miljøgevinster, og minsker trafikkbelastning i boligstrøk, ikke minst i Groruddalen, sier plankoordinator Reidar Chr. Hansen i CargoNet.

CargoNet får økt kapasitet med ny containerterminal på nedsiden av den nåværende Alnabruterminalen. Seks nye store kraner skal løfte containere og semitrailere til og fra jernbane. Skal miljøgevinsten bli maksimal må også transportselskapene få tilhold i nærheten.

Det går bra for godsfrakt på bane, på grunn av synergi- og klustereffekten når mange transportselskaper arbeider sammen og nær hverandre.

– Jo mer vi er samlet, jo mer gods på jernbane, og desto mindre veitrafikk og miljøbelastning gjennom Groruddalen – og i resten av Norge, konstaterer Hansen.

Grorud verksted rommer flere selskaper med røtter i gamle NSB, de viktigste er Mantena og MiTrans. Her blir lokomotiver, vognmateriell og skinnegang reparert under samme tak, i et verkstedsanlegg med flere selskaper, kraftige dimensjoner og store størrelser. Inngangspartiet til verkstedet er prydet av lokomotivet fra TV-serien Sesam stasjon. Mer futt er det nok i mellom 40 og 50 el-lokomotiver som kontinuerlig brukes til godsfrakt og omlasting på Alnabru, og som trenger løpende vedlikehold og reparasjon. Nærheten til jernbaneverkstedet er viktig for å holde godsfrakten på sporet. XXL-dimensjonen på anlegg og område er nødvendig. Å flytte CargoNet og Grorud verksted ut av Oslo ville være så kostbart, både økonomisk og for miljøet, at det ikke er verdt å tenke tanken.

Ferskere frukt og grønt

Får Bama samlokalisere seg på Nyland Syd, blir det ferskere frukt og grønt over hele landet. En helsegevinst, men miljøgevinsten blir enda mer formidabel.

Av Dag-Arne Johansen

–Forbruksveksten i frukt og grønt er god. Får vi samle virksomheten i Oslo, og sparer alle mellomtransportene, øker omløpshastigheten, kvaliteten til kundene blir ferskere, vi får bedre arbeidsmiljø for de ansatte og mer effektiv drift, sier konserndirektør Øyvind Brisås.

SAMKJØRING

Nyland Syds plassering ved jernbanen samsvarer med



Samhold: På Grorud verksted vedlikeholdes lokomotiv, vogn og banemateriell, bla for vel 40 el-lokomotiver som brukes daglig ved omlasting fra og til jernbane. Her står ansatte på verksted og terminaler sammen om å bevare arbeidsplassene i Groruddalen. (foto: NOB).

SATT PÅ VENT

Frukt og grøntgrossisten Bama vil samle terminalvirksomhet fra Økern og andre terminaler i Oslo for å legge mer transport over til jernbane. Sier bystyret nei, flytter Bama til Berger i Akershus, og trafikken gjennom Groruddalen øker med 40.000 km. i uka.

Statsbyggs reguleringsplan for terminalområdet på Alnabru gjør det mulig for NorCargo å flytte virksomheten fra Karihaugen. NorCargo er sprenget, og må flytte uansett. Alternativet er å flytte ut av Oslo, med økt trailertrafikk gjennom Groruddalen.

Godsmengden til Tollpost Globe har økt med førti prosent siden 2001, og bedriften trenger å øke mottakskapasiteten for vogntog. De vil samlokalisere med avdelingen på Kolbotn, og da reduseres intertrafikken med 200 vogntog gjennom dalen hver uke. To år er gått siden søknad om å utvide mottakskapasiteten på egen tomt ble levert til Oslo kommune.

GA OPP

Danzas (DHL) ga opp, etter å ha ventet lenge på å få til utvidelse og samlokalisering. Ny terminal på Berger i Skedsmo ble tatt i bruk i 2003. Året etter flyttet ansatte fra Alnabru til Berger. I sommer åpner Danzas ny logistikkterminal til 23 millioner på Berger, med ytterligere 2500 kvadrater i tillegg til de 13.500 DHL har på Berger fra før. Godstrafikken gjennom Groruddalen øker med hver eneste utvidelse.

Postens Brevsenter ga opp i fjor, etter å ha jaktet på tomtealternativer med tilknytning til Alnabru siden 1994. Posten Brevsenter flytter i år til ny terminal på Robsrud i Lørenskog. Norges Naturvernforbund regnet ut at merbelastningen av å flytte Postens Brevsenter var 5.243.000 flere km. Resultatet er altså over fem millioner flere kjørt kilometer gjennom Groruddalen i året, like mye som rundt ekvator 130 ganger. Stovner rammes miljømessig verst.

STRESS OG SVAK HMS

Mange som arbeider på godsterminalene på Alnabru og Alfaset bor i Groruddalen. Godsmengden er økt, og dermed presset på arbeidsmiljø og HMS.

Ansatte og ledelse ved transportbedriftene som vil samle seg på Alnabru og Nyland Syd, og føre mer av godstrafikken via jernbane, har mye felles. Bedriften får bedre vilkår. De ansatte får bedre helse-, arbeids- og sikkerhetsmiljø.

Det er ingen konflikt mellom innbyggere og bedriftene om de konkrete planene, men mange groruddøler er oppgitt over at myndighetene er så trege med selv enkle tiltak for å redusere trafikkbelastningen, som bedre skilting for vogntogene.

Fagetatene i kommunen har sjelden hatt innvendinger til de konkrete planene, men lokalpolitikkerne viser lettvinthet til helhetsplaner – og lamslår bedrifter som ikke vet hva de får lov til.

Over dalbunnen sirkler banker og eiendomsmeglere som øyner boligtomter.

ikke økt noe særlig de siste åtte årene, men det har arbeidsmengden. Vi trenger både mer plass og en mer moderne terminal. Nyland Syd passer ypperlig for oss, sier Brisås.

– Gir samlokaliseringen også økonomisk gevinst?

– Samlokalisering gir flere positive effekter. Modernisering av arbeidsmiljøet er det vi får mest igjen for umiddelbart.

Når Bama skal samlokalisere seg er Berger utenfor Oslo et alternativ til Nyland Syd. Da blir miljøgevinsten redusert. Med Berger-alternativet øker antall kjørt kilometer med 40 000 per uke, og det gir mer forbruk av diesel på 900 000 liter per år.



Bama på bane: Ferskere frukt og grønt via gamle spor (foto: NOB).

Bygg terminalene!

Uten Nyland Syd- og Alnabru-terminalene dobles tungtrafikken gjennom Grorud-dalen. Godstransport med jernbane er mest miljøvennlig. Bygg ut terminalene!

Av Thomas Nygreen, Natur og Ungdom



Thomas Nygreen er groruddal og sentralstyremedlem i Natur og Ungdom.

Transport av mennesker og gods har skylda for en firedel av Norges klimagasutslipp. Utslippene fører til klimaendringer som er farlige, urettferdige og allerede igang. Flere biler på veiene øker utslippene, og gir helseskadelig luftforurensning i byene.

For å redusere utslippene må vi både redusere transportvolumene og bruke miljøvennlig transport som tog og skip. Et ekstra daglig godstog mellom Oslo og Bergen, og mellom Oslo og Trondheim, sparer 50 000 fullastede vogntog per år.

PÅ KJØL OG BANE

Det har lenge vært et politisk mål å overføre gods fra vei til sjø og bane. Målet står fast, men utslippene fra godstransporten øker år etter år. Bare 6 prosent av godstransporten i Norge går på skinner, mens 45 prosent kjøres på veiene. Transporten av gods på jernbane har økt, men for lite til å demme opp for en enda større økning i forurensende godstransport på vei.

Skal vi få nok av godstransporten over til jernbanen trenger vi større kapasitet på terminalene og jernbanenettet. Sentral plassering av terminalene i forhold til de viktige transportrutene mellom de store byene avgjør mye. Godsterminalene bør ligge nær havna, brukerne og de store innfartsårene for gods. Jernbaneverket gjør klokt i å satse på godsterminalene på Ganddal ved Stavanger og på Alnabru i Oslo. Oslo har sentrale, naturlige transportkorridorer ut til resten av landet.

TUR-RETUR...

Skal vi legge enda mer transportkrevende næringsvirksomhet i Groruddalen? Er dilemmaet at vi må velge mellom å ta vare på lokalmiljøet eller sørge for mer miljøvennlig transport på nasjonalt nivå?

Nei, virkeligheten er – enten vi liker det eller ikke – at å flytte transportnæringene ut av Groruddalen gir mer transport gjennom dalen. I stedet for å kjøre en last fra produksjonsstedet i byen til Alnabru og sette den på toget til Bodø, må lasten bli kjørt gjennom Groruddalen, til Lørenskog eller Skedsmo for sortering og lasting. Deretter må den tilbake gjennom dalen til jernbanen på Alnabru.

Å flytte godstransport fra vei til bane handler om å ta vare på miljøet og vise solidaritet med flere hundre millioner mennesker som rammes av våre utslipp. Også lokalmiljøet vil tjene på å samle godstransporten i Oslo på ett sted. Det ville redusert utslippene av klimagasser, lokal luftforurensning og støy.

Groruddalens to stoltheter

– Groruddalen er unik: Europas beste drabantby-struktur, og Europas mest miljøvennlige godsterminaler.

Av Øystein Hagen

Ola Bettum er begeistret for mulighetene i Groruddalen. Landskapsarkitekten er professor ved Universitetet på Ås, og har i snart 20 år uttrykt visjoner, skisser og strategier for dalen, ispedd ramsalt kritikk av hvordan Oslos lokalpolitikere dytter ansvar og forpliktelser over på andre.

MILJØ Å VÆRE KRY AV

– Da Groruddalen ble planlagt for vel femti år siden, ble strukturen som superrasjonelle sovjetplanleggerne ville ha den. Transportveier og tungindustri i dalbunnen. Næring- og offentlig infrastruktur i dalsidene. Boliger på høyden med marka utenfor dørstokken.

I Groruddalen er få misfornøyd med hvordan de bor. Går det 100 000 biler gjennom dalen, og litt for nær boligene, er det noe annet. Men selve strukturen har bidratt til utviklingen av mye bra: Eierformen med borettslag og villige vaktmestere, slik at boligområdene aldri blir så nedslitt og forarmet som i drabantbyer og bynære boligstrøk på kontinentet. Et flernasjonalt, kulturelt mangfoldig felleskap, og frivillighetskultur som gir et rikt kultur- og organisasjonsliv. Grøntarealene i Groruddalen er ypperlig lagt opp, men sørgelig misligholdt av de offentlige eierne.

HAVN UTEN STRANDLINJE

– Da jeg gikk på skole, ble vi drasset rundt på industriarbeidsplasser som Lilleborg, Spikerverket, Freia og Kværner. Slik lærte vi hva Norge lever av. Norges viktigste havn ligger i dalbunnen her. Alnabru-terminalen er selve navet i norsk godstransport, en av de aller viktigste næringene i det moderne Norge. Transporten foregår på en miljømessig suverén måte også i internasjonal målestokk, takket være utstrakt samarbeid mellom jernbanen og transportørselskapene som reduserer godstrafikk langs vei til et minimum. Når terminalene blir utbygd, er det enda større grunn til å være stolt, ivrer Bettum. Han synes bedrifter som Grorud verksted, CargoNett, Postens Godssenter, Tollpost Globe og andre har forsømt seg. De må fortelle og vise seg fram, så folk forstår hva de gjør og hvor viktige de er.

NORGE EN ENDESTASJON

Godsterminalene i Groruddalen vil ta unna enda mer av miljøbelastningen i framtida. Varer på kjøll til Oslo blir ikke lenger lagret på kaia. Kontainerne sendes med

SOM I SORIA MORIA

Samferdselsministeren er positiv til mer effektiv og miljømessig utnyttelse av Alnabru og Alfaset. På spørsmål fra Oslo kommune svarer Liv Signe Navarsete at gjennomføring av tiltak for å redusere miljøbelastningen fra biltrafikken i Groruddalen er et viktig ledd i oppfølgingen i Soria Moria-erklæringen. NSB/ROM Eiendomsutviklings planer gir miljøgevinst med mer godstrafikk på jernbane, og Navarsete gir helhjertet anbefaling for å få kommunen til å la NSB/ROM leie ut tomteareal til Bamas godsterminal.



Visjoner: Ola Bettum er professor ved Institutt for landskapsplanlegging, Universitetet for miljø og biovitenskap på Ås, og landskapsarkitekt MNL i IN/BY i Oslo. Han er rådgiver i planarbeidet for miljøtiltak for Alnaelva og terminalområdet for NSB/ROM eiendomsutvikling AS og transportbedriftene i Groruddalen. (foto: ØH, as NOB)

jernbanen til omlasting på Alnabruterminalen og Nyland Syd, og derfra videre med jernbane over hele Norge. Miljøgevinsten ved løsningen er krystallklar. Veiene gjennom Groruddalen spares for mye unødige godstrafikk.

– I det etter-industrielle samfunnet er Norge et sluttbrukerland. Gods kommer inn fra Østen og matprodusenter i EU. Varene spaserer ikke inn i handle-sentrene av seg selv. Varedistribusjon er mye viktigere enn produksjon for Norge. Stopper varedistribusjonen, stopper alt. CargoNet har gjort en fantastisk jobb med å sluse stadig mer av kombinasjonslastene over fra vei til jernbane, sier Bettum.

MILJØ-ALLIANSER

Groruddalen står overfor utfordringer på miljøsidene som slett ikke kommer til å bli gratis –men som vil være mulig å finansiere hvis det bygges allianser og kommer langsiktige planer på bordet. Det er nok å ta fatt på: Tungtrafikken i dalen må skilles fra bolig-miljøene. T-banen til og fra sentrum må suppleres med flere kollektivtilbud og skikkelige sykkel- og turveier. Drabantymiljø med arbeidsplasser og boligmiljø i gang- og sykkelavstand har mange fordeler, ikke minst for miljøet!

– Hukommelsen i samfunnet er kort. Tomter i Bjørvika ble frigitt fordi Alnabru og Nyland Syd kunne bygges ut. Der trafikkbelastning og støy fra Loenga og Oslo havn var verst, ligger nå Middelalderparken. Øyafestivalen kan vel holde gjenboere våkne en sommernatt, men Oslofolk betakker seg nok likevel for å få tilbake tungtrafikk og høye kontainerstabler på Oslo havn, sier Bettum.

Han ser for seg at utbyggingen av dalbunnen vil vise groruddølene at de har et miljø det er all grunn til å være stolt av.

NYLAND SYD

– den mest miljøvennlige utbygging av en godsterminal noensinne? Bystyret i Oslo tar stilling til planforslaget fra NSB ROM Eiendomsutvikling i sommer. På 1990-tallet vedtok bystyret at disse områdene kunne bygges ut, mot at jernbaneeiendommer i Bjørvika og på Phillipstad ble frigitt til byutvikling. Av tomte på 224 dekar blir 80 avsatt til terminalen, Alnaparken utvides med 110, og resten blir brukt til vei, spor og til å knytte sammen den nye terminalen med Alnabruterminalen og Grorud verksted.

Utforming: Aktuell Trykk: Nr. | Trykk

GRORUDDALEN

BÅDE ARBEID OG BOMILJØ!

UTGIVER: LO I OSLO

Moderne godsterminaler med minimale miljøbelastninger. En skikkelig ansiktsløfting med grøntområder, Alnaelva som byvassdrag og langsgående hovedsykkelvei.

Av Dag-Arne Johansen

Prosjektchef i ROM eiendomsutvikling Kjersti Eios Haugstad aner slutten på det langvarige miljøprosjektet som startet i 1999, men tør ikke puste ut ennå.

– Får vi det endelige vedtaket i sommer kan byggingen starte om et år eller to, sier hun.

ANSIKTSLØFT

– Utbyggingen fører til overflytting av godstransport fra vei til bane, med ny tilkjøring for godstrafikk. 110 mål brukes til friareal, og Alnaparken blir utvidet. Statens veivesen legger planer for hovedsykkelvei gjennom Groruddalen, med øvre trasé gjennom Nyland syd, via Brubbakkveien. Alt i alt en ansiktsløfting som sikrer Alnaelva og grøntarealene omkring som friarealer. Da får vi også en effektiv godsterminal med liten miljøbelastning – hvis planen blir vedtatt.



Bygge ut og bli: Klubblleder Wiggo Vinje vil ha en miljøvennlig løsning for Tollpost Globe på Alnabru.

–Vi vil også ha det pent og ryddig rundt Alnabruterminalen, og ha miljøvennlige jobber nær der i bor.

Av Øystein Hagen

Tollpost Globe blir med på dugnaden for å få dalbunnen grønn, trivelig og

Miljøløft for dalbunnen



Sett ovenfra: Nyland Syd-terminalen (1), Alnaparken utvides (3), vedlikehold for bane og anlegg på Grorud Verksted (2), på Alnabru lastes gods fra og til bil og jernbane (4), Nedre Kalbakkvei får ny tilkjøring til terminalene (5), intern transportvei mellom terminalene og verkstedet (7). Bak: Alfaset gravlund (6). (Tegning: Ole Krogness, IN/BY)

Bruken av området er en forutsetning Oslo bystyre allerede har vedtatt, basert på avtaler fra 1990-tallet da jernbaneeiendommer i Bjørvika og på Phillipstad ble frigitt til byutvikling.

Godstrafikken til terminalen blir uproblematisk med ny avkjøringsvei fra

Nedre Kalbakkvei. Avkjøringen minsker antall kjøretøy-kilometer med 10 – 12 000 per døgn.

LANGT TIL NABOER

– Tomtene omkring er typiske terminal- og næringseiendommer, som

Alnabruterminalen, Grorud jernbaneverksted, og andre næringsbygg. Langs Alna gror frodig vassdragsvegetasjon. Ingen boligområder i nærheten får belastning av terminalen på Nyland Syd, så området egner seg best som godsterminal, understreker Eios Haugstad.

liserer med avdelingen på Kolbotn. Klubblleder Wiggo Vinje på Tollpost Globe er i samme situasjon som andre ansatte på Alnabru. Får Tollpost Globe ikke samlet seg på Alnabru, tvinges deler av eller hele virksomheten til å flytte arbeidsplassene ut av Oslo. Siden godset skal via jernbanen, medfører det økt trafikk gjennom Groruddalen.

Vinje bor på Rødvedt og er far til ei ni år gammel jente. Han er glad for at politikerne har omtanke for bomiljøet:

– Vi bor bra, har marka rett utenfor stuevinduet og vil at ungene skal tilbys aktiviteter i nærmiljøet, ikke langt nede i dalbunnen. Å få tungtrafikken skilt fra boligmiljøene er også i vår interesse. Ikke minst vil vi ha miljøvennlige arbeidsplasser i nærheten av der vi bor, understreker Vinje. Han ser at utbygging av terminal på Nyland Syd gir best muligheter til å få slike ønsker innfridd.

Dobbelt opp

«Med Postens nye godsterminal i Lørenskog øker trafikken gjennom Groruddalen med 13 000 kjørt km. hver dag.» Kleiv Fiskvik, LO Oslo på side 2

– Bygg terminalene!

«Å flytte transportnæringene ut gir mye mer godstrafikk i Groruddalen.» Thomas Nygreen, Natur og Ungdom på side 4

«Groruddalen - både arbeid og bomiljø» er laget av LO i Oslo i samarbeid med Natur og Ungdom.