

ALNA VED TERMINALEN

Det viktigste naturelementet på Etterstad er Alna og tilhørende grøntområder. Turvei D10 går - eller skal gå - fra Gamle Oslo langs Alna og Tokerudbekken helt til grensen til Nittedal.

Den brutte turveien

Det manglende leddet er området langs Alnabruterminalen, der elva er lagt i rør og det heller ikke er ordentlig turvei.



I 2006 startet arbeidet med en reguleringsplan som het: "Alnabru, del av terminalområdet - Gjenåpning av Alna i grønnstruktur"

Vi ble lovet en sammenhengende elv og turvei gjennom Groruddalen, samtidig som terminalen skulle moderniseres.

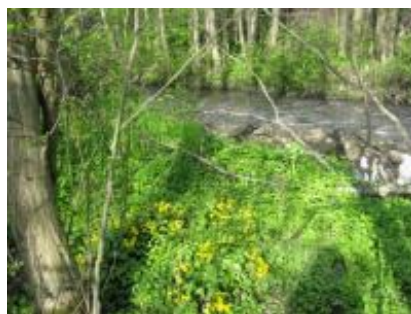
Det viste seg snart at utbyggerene

rundt terminalen var umettelige. Det opprinnelige samarbeidet mellom Plan- og bygningsetaten (som skulle tegne elv og grøntområder) og Statsbygg (som skulle tegne terminal) brøt fort sammen.

Politisk utbyggerpress

Utbyggersiden gikk helt bort fra tanken om å tilpasse seg det som ligger i reguleringssakens tittel. I stedet for å lete etter kompromissløsninger satset de på lobbyvirksomhet. De store samlasterene fikk NHO på banen, og deres ansatte fikk gjennom sin fagforening LO Oslo med på å si blankt nei til blågrønne løsninger. Profesjonelle lobbyister ble leiet inn.

Fra et første utkast med en nokså dårlig elveløsning, utviklet Statsbygg planer seg slik at man til slutt ikke skulle åpne noe som helst av Alna, men derimot legge flere hundre nye meter i rør.



Område som skal under asfalt

I stedet for Alna skulle det bli et fontene-anlegg med pumpet elvevann langs en "turvei" som i realiteten er fortau langs en 4-felts tungtransportvei. "Grønnstrukturen" som blir igjen er det som vanligvis kalles "annet veiareale". Altså grøftekanter, et sted å måke snøen til om vinteren..

Plan- og bygningsetaten, Friluftsetaten og Vann- og avløpsetaten gikk alle mot disse planene.

Plan- og bygningsetaten utarbeidet planer som ville gjort det mulig **både** å modernisere terminalen, og å åpne elva.

Brutte løfter

Rett før valget i 2009 gikk politikere i de tre største partiene ut og lovet åpen elv.



Kort tid etter valget vedtok bystyret å legge mer av elva i rør. Prisforskjellen på de to utbyggingsalternativene er ca. 70 millioner. (Eller, som det ble sagt under debatten: ca. 10% av prisen på en ny skole). Dette er ikke mye å

forvente at utbygger påkoster miljøet rundt når det er snakk om et prosjekt som regnes i milliarder.

Verst mulig løsning

Den reguleringen som ble vedtatt i 2010 er den verst tenkelige. Det som skal skje er mye verre enn om elva fikk renne i en kulvert som i dag. Pumping av vann (store deler av året alt vann i elva) vil bety at elva drepes. Når man tenker på elva som biotop, er resultatet det samme som om man førte elva inn i kloakken overfor terminalen, og lot det renne nytt vann fra vanlige vannledninger nedenfor.

I dag kan man gå mellom turveien ovenfor og nedenfor terminalen på fortau langs et stort grøntområde (NRF-tomta). Hele dette grøntområdet skal asfalteres og bygges ut, samtidig som veien skal bygges ut til fire felt.

Nytt håp

Vi har nå et nytt bystyre. Et av de store partiene har i årsmøtevedtak gått inn for åpen elv. Gjennom å fremme et innbyggerinitiativ kan man tvinge bystyret til å behandle saken på nytt. Etterstad vel oppfordrer derfor alle medlemmer til å undertegne.

Styret, Etterstad vel, mai 2013.

