



Til: Byråd for miljø og samferdsel, postmottak@byr.oslo.kommune.no
Byråd for byutvikling, byutviklingsbyrad@byr.oslo.kommune.no
Byråd for kultur og næring, postmottak@byr.oslo.kommune.no
Bymiljøetaten v/direktør Gerd Robsham Kjørven, postmottak@bym.oslo.kommune.no
Plan- og bygningsetaten v/direktør Vera Houck, postmottak@pbe.oslo.kommune.no
Bjerke bydelsutvalg, postmottak@bbj.oslo.kommune.no

Søndre Sandås, 16. oktober 2026

Bygg bro for turveien i Grefsenkleiva!

Bymiljøetaten har revidert utkastet til reguleringsplan for Grefsenkleiva og Trollvannskleiva. De reviderte planene ligger nå i Plan- og bygningsetaten. Reguleringssaken har fått nytt saksnummer i kommunens side for saksinnsyn: [2025/06926](#).

Planene er kraftig redusert i årenes løp, men det er fortsatt flere konflikter i saken. Den største konflikten som står igjen gjelder den viktige turveien fra Akebakkeskogen til Stig, som krysser Grefsenkleiva. I sitt siste forslag forkaster Bymiljøetaten å bygge bro for turveien.

Turveien fra Akebakken til Stig er den eneste bilfrie adkomsten fra Grefsen til Lillomarka, fordi vestsida av Grefsenåsen er et stup. I dag krysser veien nedenfor hovedheisen i Grefsenkleiva, og krysningen er ikke noe problem. I de nye planene skal heisen gå i ett strekk fra parkeringsplassen til toppen av åsen. Skikjørere/alpinister fra to nedfarter vil krysse turveien i full fart. Grefsenkleiva skal fylles opp og oppgraderes til storslalåm, så her øker farten voldsomt.

[ROS-analysen](#) i prosjektet påpeker at det vil oppstå farlige situasjoner, fordi turgjengere likevel vil forsøke å krysse nedfartene. Bymiljøetaten regner også med at turgjengere vil fortsette å krysse nedfartene.

En rekke høringsinstanser med Statsforvalteren i spissen har påpekt behovet for sikker krysning.

Her er det to realistiske løsninger:

1. Turveien legges på bro over Grefsenkleiva, etter at nedfartene er samlet. Her har Bymiljøetaten bare skissert et stort broalternativ med spenn på hele 65 meter, og en total lengde på 180 meter. I reguleringsforslaget fra juli 2026 er dette forkastet, uten at et mulig alternativ med kortere broløsning er utredet (se vedlegg, figur 1).
2. Heisløsningen blir delt, som i dag: En enkel heis går opp fra parkeringsplassen. Skikjørerne/alpinistene skøyter noen meter videre til hovedheisen, som starter ovenfor

turveien. Svært få alpinister krysser turveien. Krysning skjer på én flate, uten konflikter. En delt heisløsning vil også kunne skåne mer av gammelskogen!

Bymiljøetaten har diskutert krysningen og broløsningen i dokumentet kalt «[Bemerkningshåndtering](#)» i sakspapirene, punkt 2.2.1. Her foreslår de å rydde en alternativ skiløype for turveien gjennom skogen (se vedlegg, figur 2). Løypa blir svært bratt, med et fall på 38 meter. Rett ved siden av lå det tidligere en stor hoppbakke. Løypa har en brå sving, og ender rett ned i heiskøen i bunnen av bakken. Den vil kreve mye snø, blir fort isete, og er uaktuell for eldre og barnefamilier. I praksis blir turveien stengt når Grefsenkleiva i er i drift.

Bymiljøetaten har selv innsett at løypa neppe blir brukt, og at mange turgjengere fortsatt vil krysse nedfarten. Etaten har derfor skissert en løsning med sperrer på tvers av nedfarten, i en slags sluse der turgjengere og skikjørere passerer. En slik sluse er i strid med formålet for å oppgradere Grefsenkleiva, må demonteres ved renn og trening, og får neppe lang levetid.

Det er helt nødvendig at det etableres en sikker løsning på krysningsproblematikken:

Uten bro over alpinbakken i Grefsenkleiva må planene om gjennomgående heis fra parkeringsplassen til toppen av åsen skrinlegges. Heisløsningen må bli delt, som i dag.

En realistisk broløsning må utredes

Det er ikke for sent å utrede en realistisk broløsning. Bymiljøetaten har ikke diskutert noe alternativ til den gigantiske broen de selv forkaster, som ble tegnet midt på sletta i Grefsenkleiva. En kortere bro kan bygges lenger ned, ved toppen av Tilbringerbakken (se vedlegg, figur 3). Her er trafikken fra de to nedfartene samlet, så brospennet blir kortere. Det ligger allerede en haug på hver side av nedfarten. Fordi bakken heller nedover er det lett å senke løypa ved å fjerne masser, slik at broen får den nødvendige høyden på 4,5 meter. Brospennet blir ca. 25 meter. Turveien må passere nær varmestua, men dette er uproblematisk. På figur 3 er plasseringen av en slik bro tegnet inn med rød strek. En slik realistisk broløsning må utredes!

For en bredere analyse av forslaget til reguleringsplan se her:

<https://www.lindholm.no/natur/grefsenkleiva2026/>

Vi er bekymret for denne planprosessen som ikke har tatt hensyn til alle de høringsinnspillene som påpeker at det må planlegges for en sikker passering over slalåmbakken.

Med vennlig hilsen

NATURVERNFORBUNDET I OSLO OG AKERSHUS

Georg Reiss (sign.)
Styreleder

LILLOMARKAS VENNER

Elin Langsholt (sign.)
Styremedlem

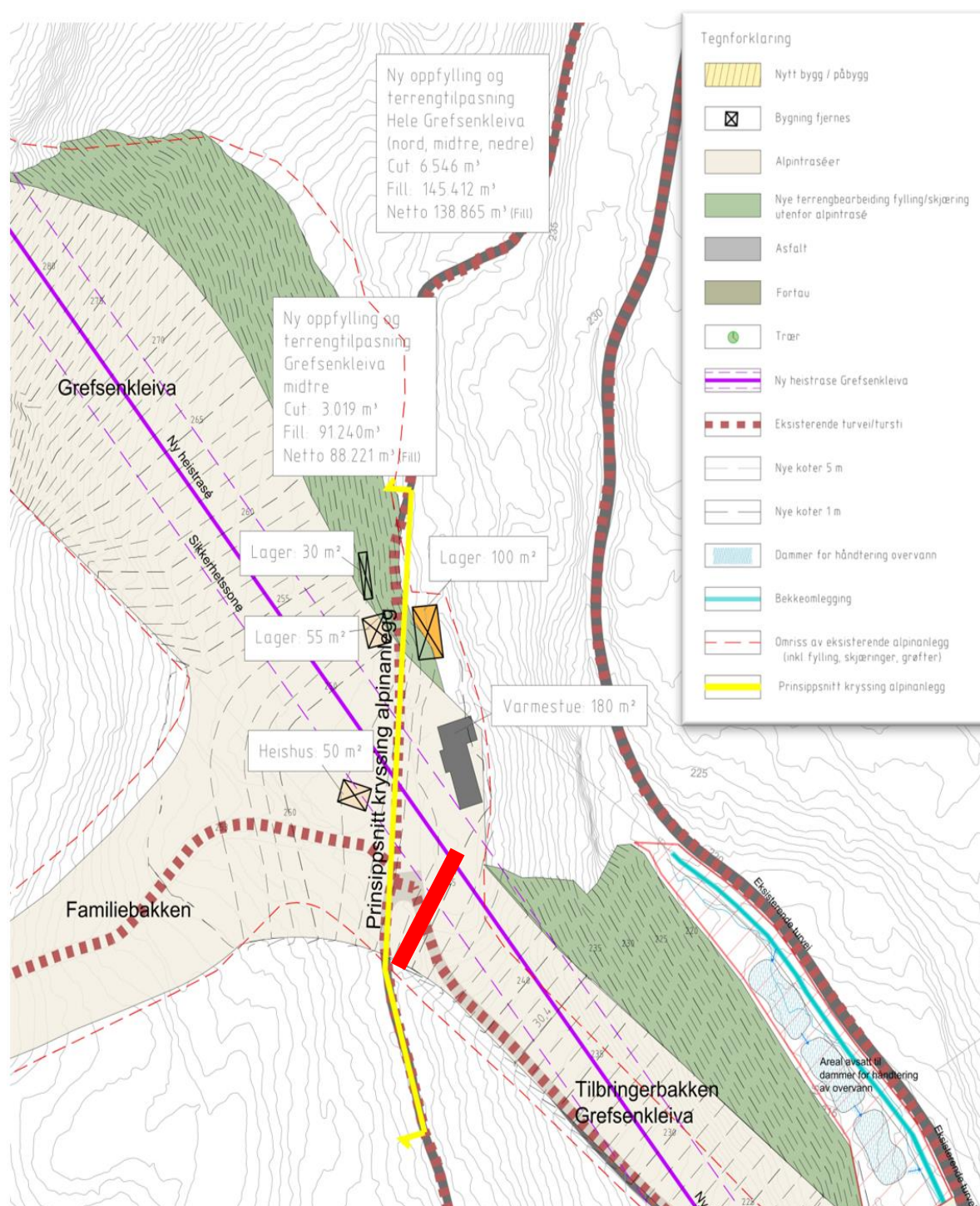
NATURVERNFORBUNDET I GRORUDDALEN

Finn Dyrkorn (sign.)
Styreleder

NATURVERNFORBUNDET I OSLO NORD

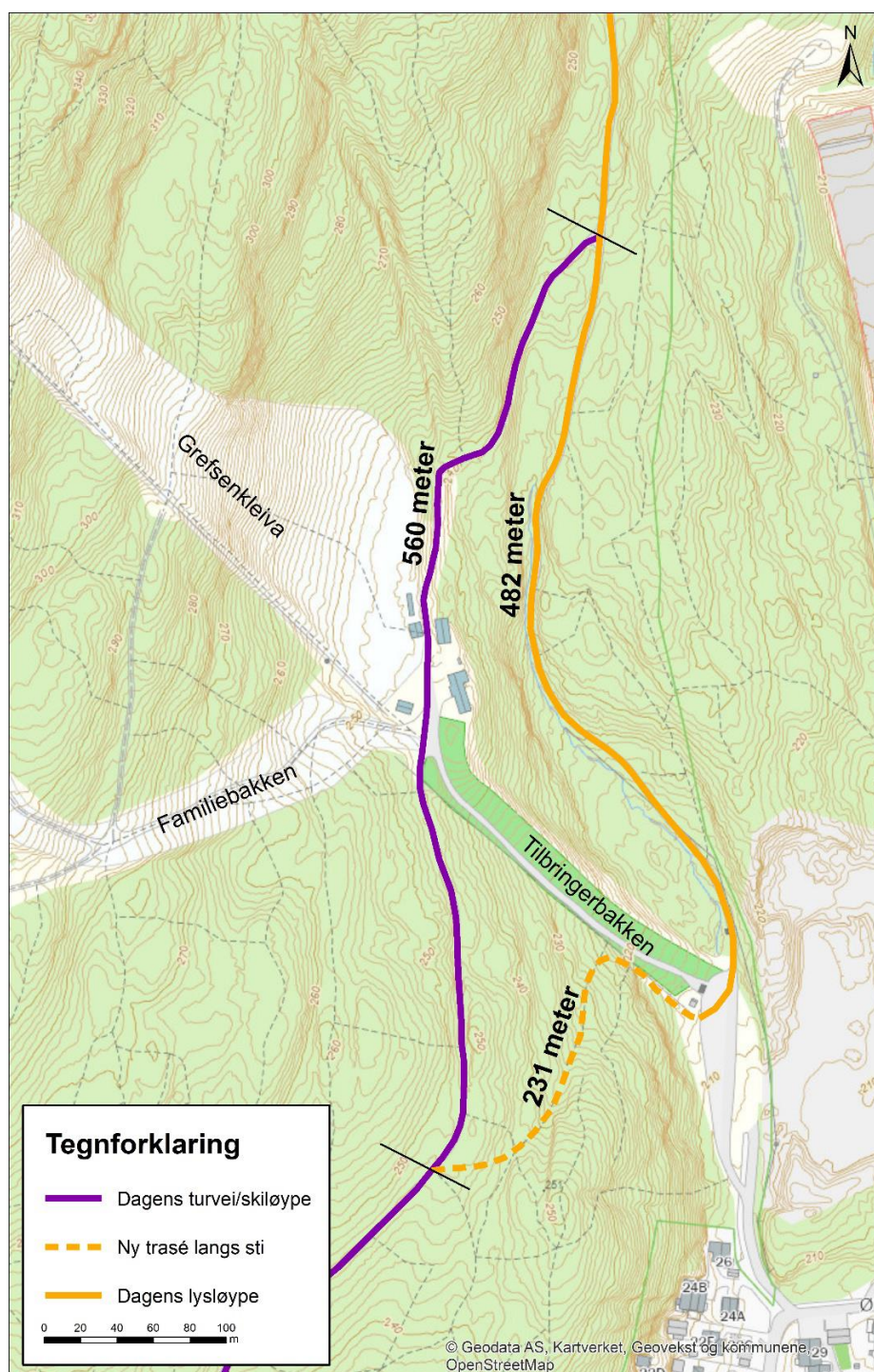
Henrik Hovland (sign.)
Styreleder

Vedlegg 1



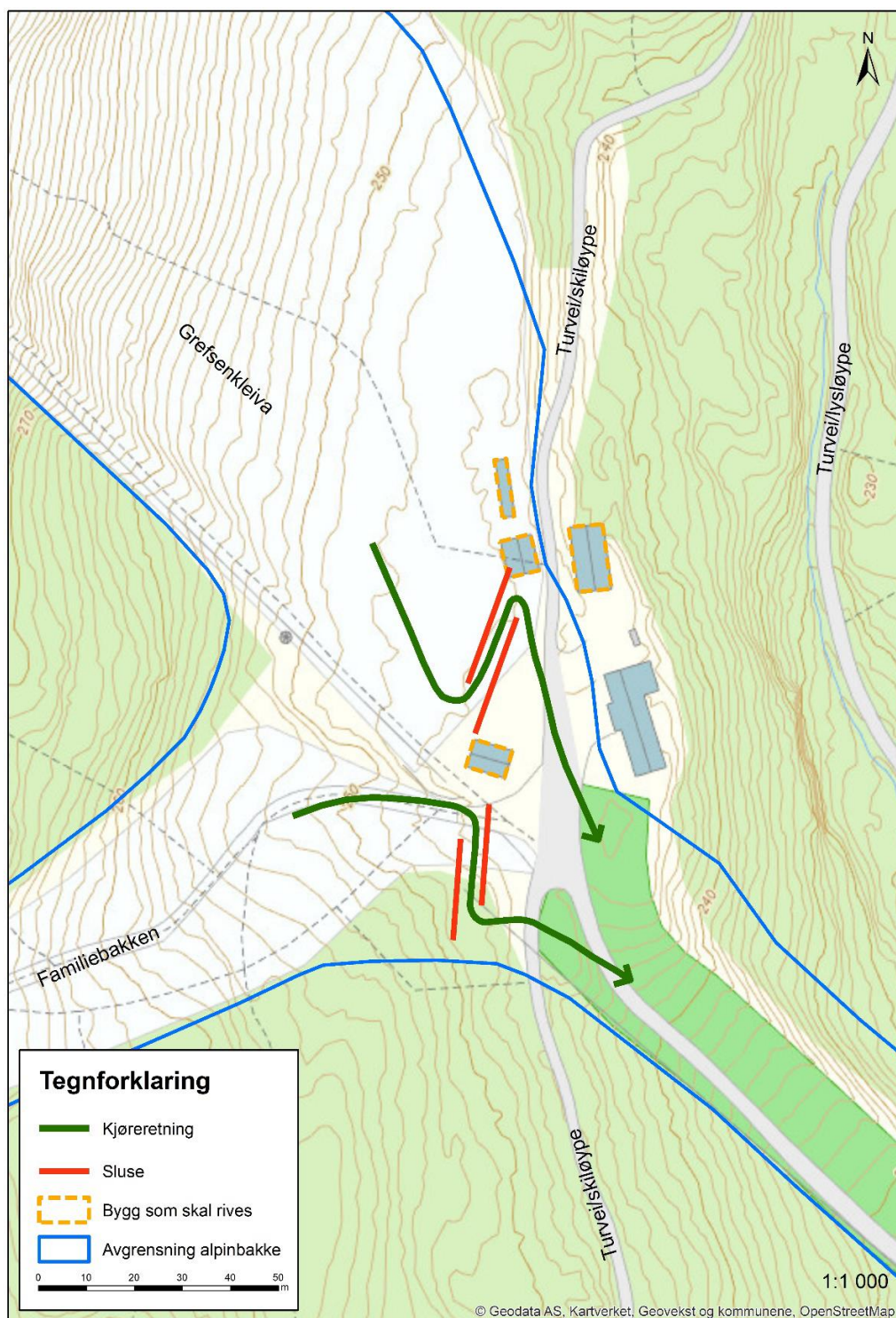
Figur 1. Den store broløsningen som Bymiljøetaten har skissert er tegnet med gult. Denne løsningen er forkastet i det nye reguleringsforslaget. Vi foreslår at det utredes et alternativ med kortere bro som er markert med rødt. Fra dokumentet Bemerkningshåndtering, som ikke inneholder det røde broalternativet.

Vedlegg 2



Figur 2. Forslag til avledende skiløype fra dagens turvei og ned til parkeringsplassen. Løypa faller fra kote 248 til kote 210 og har en brå sving. Nytt heishus er planlagt der løypa kommer ned til parkeringsplassen. I denne høyden (250 moh) er det ofte lite snø, men den holder til den flate turveien. Snødekket holder neppe til en bratt terrengløype der alle må ploge. Også denne figuren er hentet fra dokumentet [Bemerkningshåndtering](#).

Vedlegg 3



Figur 3. Forslag til sluser på tvers av nedfarten, som vil stoppe alpinistene på kryssningspunktet. Slusene må fjernes ved renn og trening, og det må antakelig settes ut vakter. Også denne figuren er hentet fra dokumentet [Bemerkningshåndtering](#).