

Historien om Norges travleste rundkjøring, Sinsenkrysset

AV PER ØGLAND



Sinsenkrysset i november 1962. Fem år tidligere var den bygget om fra kryss til rundkjøring. I 1965 fikk den som den første ny vikepliktsordning, og regnes derfor som landets første moderne rundkjøring. (Foto fra Oslo byarkiv)

Historien om Norges travleste rundkjøring, Sinsenkrysset

AV PER ØGLAND

Sinsenkrysset ble i 1957 bygd om til rundkjøring, men det var normal vikeplikt for trafikk fra høyre og derfor ble det problemer med lange køer i rushtidene. I 1965 ble forkjøringsrett for de som allerede var i krysset innført som prøveordning, noe senere ble forsøket utvidet med 5-6 rundkjøringer til. De gode erfaringene herfra gjorde at det midt på 1980-tallet ble innført generell vikeplikt inn i rundkjøringer og at antall rundkjøringer i Norge økte dramatisk. Sinsenrundkjøringen var først ute, og er derfor betegnet som landets første moderne rundkjøring.

Navnet Sinsen er bevis på svært gammel bosetting. Sinsen er en avledning av det eldgamle navnet «Sinns-vinn». Vinn betydde på gammelnorsk «naturlig eng» og «Sinns» er vei, sammenstilt betyr Sinsen «enga ved veien».

På Sinsen ble det i de eldste tider for flere tusen år siden foretatt skogrydding og drevet gårdsdrift som gradvis gjorde om landskapet til åker og eng.

Bygging av Trondheimsveien startet på 1600-tallet i området fra Carl Berner og nordover gjennom gården Sinsen. Sinsenkrysset ble etablert i 1870.

OPPVEKST PÅ SINSEN

Sinsenkrysset var en del av mitt oppvekstmiljø. Jeg hadde min barndom under krigen og frem til 1952 i Lørenveien, 200 meter fra Sinsenkrysset. Sinsen hageby ble etablert på slutten av 1930-tallet og den grenset inn til Sinsenkrysset.

Trondheimsveien hadde brostein på denne tiden og en god del hestetrafikk, som fikk problemer på vått glatt føre. Den beskjedne biltrafikken besto først og fremst av lastebiler og busser, mange

Per Øgland (født 1935) er sivilingeniør. Han var ansatt på Oslo byplankontor 1960-63, hos Dahlen og Tofthenes AS fra 1963-88, Berdal Strømme AS fra 1988-98 og Norconsult AS fra 1998-2002. Han er nå aktiv pensjonist med vegfilmer på YouTube under Per Øgland.



hadde gassgenerator som ble fyrt med knott. Veivesenet brukte hest og vogn når de foretok mindre reparasjoner langs veiene.

Jeg bodde ved siden av Sinsen folkeskole, men den var tatt av tyskerne som hospital for krigsskadde. Det ble derfor lang skolevei til Løren skole, som fikk så mange elever at den måtte drive med to skift.

Det var mange flyangrep og skyting om natten og da måtte vi søke ly i kjelleren. Neste morgen fant vi guttene enkelte granatsplinter til mødrenes forskrekkelse.



Trondheimsveien var lekeplass for barn da Per Øgland vokste opp ved Sinsen. (Foto fra Oslo byarkiv)

Hver morgen halv sju våknet vi av at russiske fanger med tyske vakter marsjerte i Lørenveien fra trikkesløyfen nedenfor Sinsenkrysset til Norma prosjektilfabrikk på Løren. Det hendte at mor la en matpakke i grøften, som en heldig fange kunne få med seg. Enkelte ganger kunne en fange hive tilbake en liten trefigur.

Om vinteren gikk vi på ski hjemmefra gjennom Sinsenkrysset og ned på jordet ved Muselunden. En gang mor og jeg (9 år) var på ski innover i skogen ved Bjerke støtte vi uforvarende på tyske vakter og fanger som drev skogsarbeide. Vi ble redde og trakk oss tilbake.

Midt i Sinsenkrysset var det en stor kiosk som solgte blader, brus og kjeksbrudd samt tobakk og sigaretter på rasjoneringskort under krigen. Dessuten inneholdt huset to separate automattelefoner

På vestsiden av Trondheimsveien fra Sinsenkrysset og et stykke nordover var et spennende villmarksområde der Øgland lekte Tarzan. (Privat foto)





Midt i Sinsenkrysset var det en stor kiosk som solgte blader, brus og kjeksbrudd samt tobakk og sigaretter på rasjoneringskort under krigen. På ettermiddagene fikk hestene hvile ved krysset. (Privat foto)

og et eget hvilerom for drosjesjåfører.

Tett ved Sinsenkrysset står Sinsen kapell. Det tilhørte Oslo Indremisjon og kunne drive sin virksomhet noenlunde normalt under krigen. Her ble min søster døpt 17. mai 1942 og jeg gikk der på søndagsskole. Foreninger var forbudt under krigen, men kapellet hadde en barneforening og arrangerte sommerleire. 9 år gammel var jeg på leir og Lillebjørn Nilsen beskriver i sangen «Stilleste gutt på sovesal 1» hvordan det var.

På vestsiden av Trondheimsveien fra Sinsenkrysset og et stykke nordover var det et spennende villmarksområde, Muselunden, der vi lekte Tarzan.

Det hendte også at vi i krattet oppdaget uteliggere eller fyllicker, som sov ut rusen etter en fuktig dag på Bjerke travebane.

HEST OG VOGN

Trafikken gjennom krysset var dominert av varetransport av planker og bygningsmateriell fra distriktene. Bøndene fra gårdene Linderud og Grorud leverte matvarer på Grønland torg. På slike dager kom det rekker av hester og kjerrer oppover Trondheimsveien. Etter en torgdag i byen hadde bøndene en lang og slitsom tur hjemover og stoppet ved Sinsenkrysset for å hvile seg og hestene.

I krysset sto det en vanntro for hester, som det også gjorde ved Tøyen og ved Bjerke Travebane.

Gjøvikbanen krysser under Trondheimsveien like syd for Sinsenkrysset. Banen ble åpnet frem til Gjøvik i 1902. Etter 1961 ble det dobbeltspor på strekningen fra Oslo S til Grefsen. Lenge gikk persontogene Oslo-Bergen på banen frem



Rundkjøringen begynner å ta form i mai 1957. (Foto fra Arbeiderbevegelsens museum og arkiv)

til Roa, der disse togene kjørte videre på Roa–Hønefoss-linjen på veien mot Bergen. Etter 1989 har de fleste tog Oslo-Bergen gått over Drammen til Hønefoss.

Før utbygging på Sinsen ble det satt opp noen jernbaneboliger langs banen nær Sinsenkrysset. Noen driftige, hjemmeverende «jernbanefruer» fikk satt opp en kiosk ved krysset for å tjene noen slanter på bønder som tok en rast.

I krysset var det en forholdsvis moderne Shell bensinstasjon. I det ene hjørnet av stasjonen var det en flott hestetro med friskt rennende vann, et godt tilbud til hestene på den lange vandringen opp bakkene hjem fra byen til gårdene i Groruddalen.

RUNDKJØRING 1957

Biltrafikken i Oslo økte noe etter krigen, men Sinsenkrysset forble et vanlig kryss

frem til godt ut på 1950-tallet. Etter hvert som trafikken gjennom krysset økte fra 4000 kjøretøyer i 1950 til 12.000 i 1956 ble det avviklingsproblemer i rushperiodene.

Dette førte til at den brolagte Trondheimsveien ble utvidet til fire asfalterte kjørefelter mot Bjerke. Muselunden forsvant delvis og ble til veigrunn. Så ble det rundkjøring, som ble åpnet i september 1957. Rundkjøringsøya var 50 meter i diameter og kjørebanelen 12 meter bred.

Disse tiltakene økte kapasiteten og skapte bedre flyt en stund. Men biltrafikken fortsatte å øke, særlig etter at bilrasjoneringen opphørte i 1960. Kryssets kapasitet var sprengt allerede i 1962 da Store Ringvei åpnet som firefeltsvei fra Økern til Sinsenkrysset.

Sinsentrikken ble anlagt i Trondheimsveien på 1930-tallet og hadde vendesløyfe like nedenfor Sinsenkrysset.



Tett trafikk ved Sinsenkrysset tidlig i 1960-årene. Høyreregelen bidro til at kapasiteten var oppbrukt da Store Ringvei åpnet som firefeltsvei fra Økern til Sinsen i 1962. (Foto fra Oslo Museum)

Rutene var 1. Majorstuen, 3. Skøyen og 17. Ullevål hageby. Ved bygging av rundkjøringen ble trikketraséen forlenget mot Grefsen og lagt under rundkjøringen. Første trikk passerte i november 1957.

I arbeidet med Oslo Generalplan i 1959 ble betegnelsen Store Ringvei introdusert for veien fra Drammensveien ved Lysaker til Europaveien ved Manglerud over Smestad, Nydalen, Ulven og Bryn. Store Ringvei var det offisielle navnet på traseen før ringveiene i Oslo-området ble nummerert. Den heter nå Ring 3 (Rv 150) og er utelukkende beregnet på motorisert trafikk med forbud mot syklistene og fotgjengere.

TRAFIKKANALYSE I 1962

I 1960 var jeg utdannet som veg- og trafikkingeniør ved King's College, University of Durham, Newcastle upon Tyne og

ble ansatt som trafikkingeniør på Oslo byplankontor.

Sinsenkryssets kapasitet var på denne tid sprengt og fikk mye omtale i pressen. 1962 fikk en kollega og jeg i oppdrag å foreta en trafikkanalyse av krysset for bystyret. Analysen påpekte at i Norge praktiseres vikeplikt for trafikk fra høyre, også i rundkjøringer. I rushtiden vil bilene derfor lett stoppe opp og lage kø. Betingelsen for at en rundkjøring skal fungere godt, er at trafikken i selve rundkjøringen er i bevegelse hele tiden.

I Tyskland hadde trafikk i rundkjøringer forkjøringsrett og i England bruktes enkelte steder vikepliktskilt ved innkjøringene. Vi fant ut at Sinsenkryssets kapasitet var sprengt, men at innføring av vikepliktskilt ville kunne bedre trafikkavviklingen noe. Konklusjonen var imidlertid at for å få en kapasitetsøkning

Forkjøringsrett i Sinsenkrysset - håp om smidigere trafikk



Idag har bilene i rundkjøringen i Sinsenkrysset forkjøringsrett. Her er politikonstabel Arne Døhle fra trafikkpolitiet i ferd med å sette opp ettersom det er den som skal settes i rundkjøringen.

Fra idag av har Trafikkpolitiet innført forkjøringsrett for rundkjøringstrafikken i Sinsenkrysset.

i krysset som betyr noe, måtte det snarest mulig ombygges til toplanskryss.

Vi mente at toplanskrysset ville ha tilstrekkelig kapasitet i lang tid hvis trafikkfordelingen i fremtiden ble omtrent som i 1961.

FORKJØRSREGULERING FRA 1965

I januar 1963 tok Trafikkpolitiet i Oslo overfor Vegdirektoratet for annen gang opp spørsmålet om å «etablere forkjøringsrett som prøveordning for kjøretøyer som befinner seg i den store rundkjøringen i Sinsenkrysset».

Forslaget ble begrunnet med løfterike erfaringer fra Tyskland som har forkjøringsrett i rundkjøringer.

Vikeplikten hindrer en god trafikkavvikling, sier trafikkingeniør

At bilene i Norge må vike for trafikk fra høyre overalt er hovedgrunnen til at norske rundkjøringer ikke virker tilfredsstillende i rushtiden, skriver den norske trafikkingeniør Per Øgland i en større artikkel om Sinsenkrysset i novemberutgaven av det kjente engelske blad Traffic Engineering and Control. Trafikken låser seg fast i selve rundkjøringen når kjøretøyene som allerede er inne i rundkjøringen, må stanse for trafikk fra høyre på vei inn, sier ingeniøren videre.

I 1962 fikk Per Øgland og en kollega i oppdrag å foreta en trafikkanalyse av krysset for bystyret. De fant ut at krysset hadde for mye trafikk, men at vikepliktsskilting kunne hjelpe. Det ble innført i 1965. (Klipp fra Aftenposten)

I april samme år gikk formannskapet og vegdirektøren inn for prøveordningen.

Det skulle imidlertid gå hele to år før forslaget om forkjøringsrett i rundkjøringen i Sinsenkrysset fikk juridisk godkjenning og skiltene kunne settes opp. Skiltene ble satt opp i april 1965 og Aftenposten meddelte «Forkjøringsrett i Sinsenkrysset – håp om smidigere trafikk».

Det hjalp på trafikkavviklingen, men den sterke veksten i trafikken på 10 prosent hvert år skapte fortsatt køer. For å bedre trafikkforholdene i det overbelastede krysset ble det arbeidet med planer om å legge Trondheimsveien på bro over rundkjøringen.



Sinsenkrysset under og etter ombygging i mai 1969. Nå ble Trondheimsveien lagt i bro over rundkjøringen slik at gjennomgangstrafikken ble ledet unna. (Foto fra Arbeiderbladet/ Arbeiderbevegelsens museum og arkiv)





Sinsen-rundkjøringen fikk bedret kapasitet ved ombyggingen i 1970. Her er den fotografert i 1976. Men snart kom det behov for ny kapasitetsøkning. Det skjedde ved en ombygging der krysset ble lagt i tre plan. (Foto fra Arbeiderbevegelsens museum og arkiv)

BRO OVER KRYSSET I 1970

Gjennom 1960-årene var krysset en av byens verste flaskehals. Planlegging av et kryss i flere plan begynte på slutten av 1960-tallet.

Anleggsarbeidet startet i 1969 og fra 1970 var Trondheimsveien lagt i bro over krysset, slik at gjennomfartstrafikken ble ledet unna.

Toplanskrysset ga god trafikkavvikling i et par tiår, men trafikkveksten viste tydelig behov for utvidelse til treplanskryss.

TREPLANSKRYSS I 1994

I 1994 ble krysset dermed påbygget med

enda et plan, da Store Ringvei ble lagt under rundkjøringen. Trikken, lagt under rundkjøringen i 1957, lå i veien for en slik løsning. I forbindelse med det store og omfattende arbeid å bygge treplanskrysset, ble trikkelinjen lagt utenom krysset.

LØRENTUNNELEN 2013

Nå passerer over 100.000 biler krysset hver dag. For å heve standarden og bedre trafikkavviklingen på Store Ringvei er strekningen Sinsenkrysset – Løren lagt i tunnel. Den åpnet for trafikk 14. oktober 2013 etter fem års arbeid.

Mange kjenner uttrykket «Nord for Sinsenkrysset». Det er først kjent fra



Sinsen-rundkjøringen er ikke landets første rundkjøring, men er regnet som den første moderne selv om den har hatt et konstant køproblem. Etter 13 år ble den bygd om til to-planskryss, og fra 1994 har den vært et avansert treplanskryss med bru over og tunnel under rundkjøringen. (Foto: Knut Opeide)

revyer i 1960-årene. Oslofolk ble beskyldt for ikke å bry seg om eller interessere seg for noe som skjedde nord for krysset. Nå har uttrykket fått et nytt innhold. Den nye strekningen er rundt 1200 meter lang, der 915 meter går i fjell, med betong ved utløpene. Et av disse fører nærmest direkte inn i Sinsenkrysset. Kryssløsningen har skapt store køproblemer, nå for de som skal av Ring 3 og kjøre nordover.

En annen kjent referanse til krysset er fra Kjell Aukrusts Flåkløypa Tidende, der fotgjenger Gudleik Knotten under forsøk på å komme seg gjennom Sinsenkrysset, klarte å bli påkjørt tre ganger av samme lastebil.

Jeg avslutter med følgende dikt, som jeg skrev i 1966:

*SINSENKRYSS, O SINSENKRYSS
Tusener på tusener av biler
haster gjennom trafikkens labyrint
Ramper over under
i alle kvadranter
En gigantisk smeltedigel
for mennesker og biler
Sinsenkryss, O Sinsenkryss
Hvem minnes din lykkelige fortid
Engang var det brostein, hest og kjerrehjul
og kiosk med blader i din midte
Det var dager med idyll og ro
og rennende vann i steintro*