

Groruddalen Miljøforum
Postboks 40 Veitvet
0518 Oslo
miljøforum@groruddalen.no

Plan- og bygningsetaten
Boks 364 Sentrum
0102 Oslo
postmottak@pbe.oslo.kommune.no

Oslo, 17. mars 2016

Høringsuttalelse: Strategisk plan for Hovinbyen

Groruddalen Miljøforum (GM) har deltatt på informasjonsmøte med PBE og har gjennomgått forslaget til strategisk plan.

I kommuneplan for Oslo er det lagt til grunn en betydelig befolkningsøkning. Det er derfor utpekt transformasjonsområder for bolig- og næringsutvikling. Hovinbyen er det største av disse områdene. GM mener at det er en skjev fordeling mellom Oslo vest og Oslo øst når det gjelder planlagt byvekst. Selv om det i den strategiske planen er lagt til grunn at Hovinbyen skal bli en del av den tette byen i forlengelse av Oslo sentrum, stiller GM seg kritisk til at man har oppjustert kommuneplanens estimat for et utbyggingspotensial i Hovinbyen fra 27 000 til nærmere 40 000 boliger, og at næringsandelen ligger på 2,5 mill kvm. Det forutsettes følgelig en meget høy utnyttelsesgrad innenfor de sonene i planområdet som er avsatt til boligformål. GM mener derfor at det må stilles strenge krav til utviklingen av de nye boligområdene.

Hovedprinsipper

GM setter spesielt pris på at formuleringer som:

- at delområder skal sees i sammenheng med overordnede mål
- at Hovinbyen skal bli et attraktivt område å bo, arbeide og oppholde seg i
- at Hovinbyen har behov for etablering av ny offentlig infrastruktur og oppgradering av eksisterende tilbud
- at det vektlegges å beholde og utvide en blågrønn struktur
- at det legges til rette for utbygging av offentlig kommunikasjon

Tomtearealene og bebyggelse

Groruddalen Miljøforum vil påpeke at det er viktig med helhetlige plangrep for å hindre en stykkevis og delt stedsutvikling, slik vi bl.a. kan se det i Ensjøbyen, der store deler av bilbransjen fortsatt holder stand, slik at området langt på vei har beholdt et usammenhengende preg. Det er et stort antall ulike grunneiere i det området som er utpekt til å omfatte Hovinbyen. Vi mener at kommunens strategi i likhet med det man gjorde i forbindelse med den omfattende

drabantby-utviklingen på 1950-tallet, bør være å kjøpe opp samtlige berørte eiendommer. Disse kan i neste omgang videreselges til utbyggere etter inngåelse av klausulbelagte kontrakter der det legges tydelige føringer på at utbygger må forplikte seg på å utvikle eiendommene i samsvar med den overordnede strategiske planen. Det bør etableres erstatningsarealer for næringsvirksomhet som ikke passer inn i reguleringsplanene. Dette gjelder særlig for bilbransjen og virksomhet med plasskrevende varegrupper.

Det er etter GMs oppfatning av stor betydning at ikke utbyggingsplanene medfører belastninger for eksisterende bomiljøer.

I den videre planleggingen bør det gis insentiver til at kunnskapsbedrifter og offentlige instanser som f.eks. NRK vil finne det attraktivt å legge sin virksomhet i området.

Infrastruktur

Med en ny «by» med opp mot 100 000 nye innbyggere må den sosiale infrastrukturen på plass fra starten av. Det må beregnes og avsettes tilstrekkelige områder for barnehager, barne-, ungdoms- og videregående skoler. Videre har Oslo et skrikende behov for idrettsanlegg som flerbrukshaller, fotballbaner og andre åpne grønne områder som er egnet for sport og rekreasjon. Områder for slik aktivitet må avsettes i starten. Henvisning til at Valle Hovin er i nærheten, er ikke interessant. Det blir for langt unna for mange, og idrettsanleggene der er «for lengst sprengt.»

Det vil ikke bare være unge friske barnefamilier som kommer til å bo her. Det må også avsettes arealer for helsetjenester, syke/aldershjem o.l. tilbud. Hvis kommunen står som tomteeier, vil man lettere finne gode løsninger.

Det må finnes tomtearealer til møteplasser både innendørs og utendørs; f.eks. kafeer og serveringssteder, og miniparker med sittegrupper.

Fortetting og eksisterende bebyggelse

Hovinbyen planlegges med tett utbygging rundt trafikknutepunktene. Dette prinsipp er forståelig for å sikre at offentlig kommunikasjon benyttes i stedet for privatbil. Ved knutepunktene er dette logisk, men enhver T-banestasjon/bussholdeplass er ikke nødvendigvis et knutepunkt i strategiplanens forstand. Bolighøydene må derfor varieres. Det skal også være attraktive boområder. Vi mener derfor at balansen mellom høyt og tett må settes opp mot behov for beboere å ha lys, luft og grøntområder tett på. Vi referer til hovedprinsippet om «*attraktivt område å bo, arbeid og oppholde seg i*».

Det må legges inn mer varierte boligtyper enn hva som ofte blir presentert i nye prosjekter. Andel større familieleiligheter (80-100 kvm) må økes. Det er viktig å skape stabile bomiljøer hvor folk ønsker å bo lenge. Det må være mulig å kunne finne varierte størrelser på leiligheter i et område, slik at barn slipper å flytte vekk fra skole og venner.

Det bør derfor legges opp til variert bebyggelse med luft og gode lysforhold mellom blokkene. På Løren ved Peer Gynt-plassen er den nye bebyggelsen bygd for trangt og for høyt, slik at det blir smale ganger og dårlige lysforhold mellom blokkene. Resultatet kan bli høy utflytting (informasjon fra nærliggende velforening). Dette må unngås i nye boligområder i Hovinbyen. På Vollebekk har kommunen valgt å gi akspt for mange små leiligheter, slik at det blir vanskelig for barnefamilier å flytte internt når det blir behov for en større leilighet. Dette bør også unngås i nye områder.

Det er etter GMs oppfatning av stor betydning at ikke utbyggingsplanene medfører belastninger for eksisterende bomiljøer. Et negativt eksempel her er utbygging på Vollebekk hvor det er godkjent 8.etg blokker syd og vest for nærmeste naboer, hvor det ligger eldre blokkbebyggelse på 4 etg.

Trafikkproblemer

Hovinbyen planlegges på et av de mest trafikkbelastede stedene i hele landet.

Store deler av den framtidige Hovinbyen har i dag belastninger fra de store trafikkårene E6 – Ring 3 – Østre Aker vei/Rv163 og Trondheimsveien/Rv4. Skal det bli ytterligere boliger her må både bil- og tungtrafikken reduseres, og ikke minst ledes vekk fra gamle og nye boligområder. Spesielt må E6 – Manglerudtunnelen gjennomføres tidlig i prosessen slik at bl.a. Ulvensplitten kan avvikles/nedjusteres til lokalvei. Her må kommunen og Statens vegvesen finne både tekniske løsninger og finansiering tidligere enn det er signalisert til nå.

Dette må være en forutsetning for gjennomføring av boligutvikling i denne delen av Hovinbyprosjektet.

Lokk over E6 må primært legges for beskyttelse for Østre Aker kirke og Fjellhusområdet og ved Furuset.

Det må ikke gis dispensasjoner for støy og luftforurensninger i noen deler av Hovinbyen.

De fire aksene for tilknytning til resten av byen ser i utgangspunktet greie ut, men det mangler informasjon om trafikkmessige konsekvenser. *Trondheimsveien – Rv 4* skal nedgraderes, og det planlegges for trikk mellom Sinsen og Tonsenhagen (over Bjerke). Dette vil redusere kapasiteten på Trondheimsveien betraktelig. Trafikken derfra antas å flytte seg til Rv 163 – Østre Aker vei. Kapasiteten på Østre Aker vei må derfor opprettholdes, og det må bygges støyskjermer mot nærliggende bebyggelse. I planforslaget ligger det inne forslag om endringer på Økern som vil få klare negative konsekvenser for økt trafikkbelastning dit og videre ut av området.

Vi antar at en befolkning på 100 000 mennesker og med 2,5 mill. kvm næring vil skape mye lokaltrafikk internt i Hovinbyen og frakt av varer inn og ut av området. Generelt mangler det trafikkanalyser som kan si noe om konsekvenser av planene og veiendringene. Det bør vurderes om en ordning med beboerparkering kan etableres, samtidig som det varsles oppstart av reguleringsplaner.

Offentlig kommunikasjon

Planleggingen av kollektivtilbudet bør utarbeides i samsvar med KVVU for Oslo-området. Der er det lagt opp til tetteste avgangsfrekvens for kollektivtransporten innenfor ring 3, med ambisjoner om avganger hvert 5 minutt. Etter vår oppfatning bør Hovinbyen ha tilsvarende avgangsfrekvens.. Nullvekstvisjonen for biltrafikk innebærer at det må utvikles så gode alternativer at man vil finne det lite hensiktsmessig å benytte personbil som førstevalg for bevegelser inn og ut av planområdet.

Trikkelinjer er foreslått gjennom Hovinbyen. Slik beskrivelsene nå er synes disse premature, og ligger vel langt fram i tid. Spesielt gjelder dette trikkelinjen fra Bjerke over Brobekk mot Breivoll.

Slik den nå er tegnet skjærer den bl.a. gjennom de viktige grøntarealene ved Østre Aker kirke. Her bør det heller komme en naturpark, et ubearbeidet naturområde. Det må fremmes forslag om en annen trase. Viktig er det også at det etableres gode bussruter på tvers i området slik at buss – T-bane og tog gir gode og lettvinde reiseveier, også internt i Hovinbyen. De foreslåtte T-baneutbygginger må gjennomføres.

Blågrønn struktur

I et så omfattende utbyggingsprosjekt er det svært viktig at det stilles høye krav til friområder, parker og grøntstruktur. Det må sikres lett tilgang til lekeplasser og idrettsanlegg. Vi ser det som meget positivt at det planlegges et «grønt belte» og at bekkeløp skal fram i dagen igjen. Nedgraving av høyspentledninger vil frigi gode grøntdrag, som må inngå i grønn struktur, rekreasjonsområder og ikke legges ut for utbygging. Trafostasjonen på Ulven bør under bakken for å sikre disse arealene som grøntområde. Det må planlegges turveier ut mot marka.

Vi merker oss at Alnaelva skal ha godt rom i området Breivoll – Bryn, omtalt som «Meanderparken». Denne dalen, mellom høydene mot Tveita og mot Fjellhus, er imidlertid nokså smal. Skal det bli trafikknutepunkt på Breivoll og på Bryn vil både parken og nye tog/T-banelinjer/bussfelt ta mye plass. VPOR for Breivoll synes å legge opp til altfor mange boliger og næringsbygg.

Kulturminner

GM har merket seg at det er utarbeidet et eget hefte om kulturminner innenfor Hovinbyen. Dette er meget positivt. Kulturminner er viktig for folks identitet til et boligområde, og ikke minst innen Hovinbyen hvor det skal bygges mye nytt, må man tilstrebe å bevare sentrale og viktige kulturminner. Spørsmålet blir så hvordan kulturminnene kan ivaretas når de konkrete reguleringsplanene skal utarbeides. Her er det stor fare for at utbyggernes kortsiktige økonomiske interesser blir prioritert. Det må også sikres tilstrekkelig areal rundt kulturminnene, slik at disse ikke blir liggende sammenklemt mellom nye blokker, næringsbygg etc. Det kan lages opplysningstavler med tekst og bilder, samt at deler av gangveisystemet utformes som opplevelsesruter.

Haraldrud

Haraldrud er et belastet område med renovasjonsmottak, forbrenningsanlegg og mye trafikk inn og ut. Beboere i de nærliggende områdene vil være opptatt av hva som slippes ut av pipene på Haraldrud. Oslo kommune må ha gode rutiner for å følge opp at Hafslund følger de utslippskravene som er gitt av Miljødirektoratet. For øvrig må det ikke plasseres boliger i Haraldrudområdet, men heller næringsbygg, idrettshaller etc.

Rekkefølgebestemmelser og pålegg fra kommunen

Skal en så ambisiøs plan som den for Hovinbyen kunne gjennomføres etter intensjonene må det legges klare og stramme rammer for det videre arbeid. Vi mener kommunen må legge inn klare føringer på hvor og hvordan offentlig infrastruktur skal være. Det gjelder både vei-kommunikasjon, og nødvendige tiltak som barnehager – skoler – idrettshaller mm. Hvis kommunen *ikke* kjøper opp tomter, må kommunale krav og behov defineres og være premisser for

hva de mange tomteiere kan ha som alternativer for konkret utbygging på det enkelte tomteareale.

Vi forventer at nåværende byråd fører en aktiv politisk holdning i tråd med prinsippene for strategiplanen, og ikke som forrige byråd som i stor grad overlot byutviklingen til utbyggerne.

Vi regner med at slike kommunale krav vil føres inn i de forskjellige avtaler kommunen gjør med utbyggerne. Vi regner også med at avtalen vil inneholde krav til at den enkelte utbygger uten unødvendige utsettelse starter utbyggingen når godkjente planer foreligger.

Vi synes gjennomgående at dette er en god plan. Den er på et overordnet nivå og det gjenstår mange avklaringer, og år, før Hovinbyen er utbygget. Hvor mange boliger og hvor mye næringsbygg av forskjellig slag som faktisk skal bygges gjenstår å se.

Vi ser fram til å delta i den videre prosess når mer konkrete planer for Hovinbyen skal utformes.

Med hilsen

for Groruddalen Miljøforum

Ragnar Torgersen
leder

Torstein Winger
styremedlem

Dag Tveit Bråthen
styremedlem

Ekspedert elektronisk

Kopi:

Bydel Alna
Bydel Bjerke
Bjerke Storvel
Akers Avis Groruddalen - redaksjonen
Kontaktutvalget for velforeninger i Oslo
Lokale vel i Hovinbyens område