

Oslo kommune  
Plan- og bygningsetaten  
postmottak@pbe.oslo.kommune.no

## **Innspill til oppstart av planprogram med VPOR for Rødtvet**

### **Stasjonsområdet som utgangspunkt.**

Plan- og bygningsetaten varsler oppstart av arbeid med planprogram og veiledende plan for offentlig rom (VPOR) for et område rundt Rødtvet T-banestasjon. Bakgrunnen for planarbeidet er at Rødtvet er definert som et stasjonsnært område ut fra det forrige byråds kommuneplan («Kommuneplan 2015 – Oslo mot 2030»). Med sentralt beliggende T-banestasjon og flere busslinjer langs Trondheimsveien sier kommuneplanen at en slik god kollektivstruktur må utnyttes fullt ut ved tett boligutbygging i stasjonens nærhet. Det forrige byrådets bekymring for at kommunikasjonskapasiteten ikke skulle bli benyttet i rimelig omfang har vist seg å være unødvendig ved mange av de utpekte knutepunktene. Slik er situasjonen også ved Rødtvet stasjon. Det er knapphet på ledige seter. Vognene er overfylte i rushtidene.

På Rødtvet ønsker beboere at det bygges boliger ved T-banestasjonen for å skape større trygghet i stasjonsområdet. T-banestasjonen ligger litt øde og det er kun næringsvirksomhet i nærområdet. Etter stengetid er det mange som opplever det som utrygt å gå til og fra stasjonen.

### **Næringsbygg.**

Planområdet er relativt stort. Hvor store områder som kan brukes til boligbygging synes uoversiktlig. Området er i dag noe bebyggt med relativt moderne næringsbygg på 3-4 etasjer. GM ser for seg at det fortsatt kan være hensiktsmessig å ha næringsbygg her. For siden arealene ligger tett på riksvei, kan næringsdrift være transportmessig hensiktsmessig. Ny boligbebyggelse forutsetter omfattende skjerming mot riksveien. Næringsbygg kan ved god plassering og utforming fungere støydempende. GM kan ikke akseptere boligbygging i rød sone. Vi mener derfor at støyproblematikken må være løst før det kan bli aktuelt med boligplanlegging.

### **Boligbygging og støy**

Støyproblematikken omfatter også T-banen som går gjennom den østlige delen av planområdet. Trafikkstøyens konsekvenser er allerede prøvd. Både naboer, bydelspolitikere og reguleringsmyndigheter er godt kjent med den langvarige byggesaken «Sletteløkka 44». Her foreligger det planforslag som har blitt møtt med innsigelser fra Statens vegvesen og ikke godkjent fra PBE på grunn av støyen fra Trondheimsveien og T-banen.

### **Boligbehov og byutvikling**

Et godt boligområde kjennetegnes av boliger som kan dekke ulike behov. En blanding av blokker, rekkehus og eneboliger trekkes gjerne fram som et ideal. Rødtvet har ulike boligtyper, men forbindes gjerne ved sine store, høye skivehus. Etterspørselen er stor etter rekkehus. Denne boligformen burde derfor prioriteres ved nybygging for å utvikle et godt og stabilt bomiljø. På den annen side er vi alle kjent med at tomteeierne jakter *flest mulig* leiligheter og *størst økonomisk gevinst*. GM ber om at myndighetene etterlever sine egne visjoner om *gode bomiljøer*. I så måte bør Rødtvets befolkning ikke engste seg for at det bygges høyhus i planområdet. "Mer av det samme" representerer ingen «utvikling» av bomiljøet på Rødtvet.

### **Intern biltrafikk og bilparkering**

Intern biltrafikk og bilparkering er pr. i dag et stort problem i boligområdene på Rødtvet. Interntrafikken belaster også naboområdet Kalbakken. Med startpunkt i planområdet må utgående trafikk i nordlig retning kjøre hele 1,4 km gjennom Rødtvet/Kalbakken for å komme ut på Trondheimsveien. Flere boliger under dagens rammebetingelser er ensbetydende med *økte* trafikk- og parkeringsproblemer. GM mener at planprogrammet i tidlig fase må vise hvilke tiltak som kreves for at det kan bli tryggere å ferdes langs lokalveiene. En nedgradert Trondheimsvei med for eksempel rundkjøring ved Rødtvet kan gjøre utkjøring mulig her i begge retninger på riksveien

### **Blågrønne elementer**

Innen planområdet har det i lang tid vært planer om bekkeåpning og turvei og turveikryssing av Trondheimsveien. Bekkeåpning og etablering av tilliggende turvei i planområdet og over på andre siden av Trondheimsveien er maktpåliggende for å få fullført et større turveisnett som vil binde sammen Østmarka og Lillomarka og som åpner for flere rundturer gjennom Alnaparken og langsetter turveien som ligger parallelt med Østre Aker vei. Dette er planelementer som vil påvirke både teknisk infrastruktur og boliger. Følgelig må disse tidlig inn på plankartene.

### **Rødtvet gård**

Rødtvet gård er en kultur- og miljøperle i området som må sikres omgivelser som bevarer gårdsanleggets kvaliteter.

### **Knutepunktene i Groruddalen**

Det forrige byråds kommuneplan presenterte en grunnleggende idé om at Oslo skulle vokse innenfra og ut. Mange mente at dette kunne føre til at størstedelen av byen ville settes på vent. Utålmodigheten ble så stor at byrådet innså at de måtte lansere et supplerende prinsipp for byutviklingen, nemlig prinsippet om at boligbyggingen også kunne påbegynne i form av fortetting omkring de såkalte knutepunktene. Hensikten var blant annet å få en god utnyttning av kollektivinvesteringene.

Det har vist seg at trafikkapasiteten mange steder i Groruddalen allerede er optimalt utnyttet. Dagens byråd synes derfor å være i ferd med å utarbeide en mer nyansert strategi for boligutvikling ved knutepunktene. Nå er fokus å få til en virkningsfull fortetting der utnyttelsen er lav. Ut fra denne tenkningen vil Groruddalens stasjonsområder i all hovedsak allerede være utbygd etter knutepunktprinsippet. *Groruddalen Miljøforum oppfordrer derfor det nye bystyret til å vurdere eventuell boligbygging ved knutepunktene ut fra den enkelte stedsanalysen og ikke ut fra en generell definisjon av et kollektivknutepunkt.*

### **Rekkefølgebestemmelsene**

Rødtvet er et etablert velfungerende boligområde. GM mener at større inngripen i et slikt område må skje med stor respekt for beboerne. De må ikke risikere å få svekket sin velfungerende infrastruktur. Siden eiendomsbesittere får frigjort sine eiendommer til ulike tider er det viktig at det

er etablert en felles og forpliktende framdriftsplan. Rekkefølgekravene må være avklarte og anerkjente slik at utbyggingen av området ikke kan finne sted før tekniske anlegg og samfunnstjenester som energiforsyning, transport og veinett, helse- og sosialtjenester, barnehager, friområder og bekkeåpning, skoler m.v. er tilstrekkelig etablert. For Rødtvet er det dessuten særlig viktig at trafikkstøyen er betydelig moderert.

Med hilsen  
for Groruddalen Miljøforum

Ragnar Torgersen  
leder

Heidi Trøen  
Erik Grønvold  
styremedlemmer

*Ekspedert elektronisk*

Kopi:  
Bydel Grorud  
Bydel Bjerke  
Akers Avis Groruddalen