

Lørenskog kommune
postmottak@lorenskog.kommune.no

Oslo, 13. november 2022

Høringsuttalelse. Lørenskog kommune – kommuneplanens arealdel 2022 – 2024.

Lørenskog kommunestyre har lagt ut forslag til ny arealdel til offentlig ettersyn. Kommuneplanens arealdel består av et rettslig bindende kommuneplankart og bestemmelser, i tillegg til temakart, utfyllende retningslinjer og planbeskrivelse. Arealdelen følger opp kommuneplanens samfunnsdel (2020). Lørenskogs arealstrategi beskrives å være i tråd med statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging og skal ifølge kommunen samsvare godt med Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus samt vedtatt regional planstrategi for Viken (2020 – 2024).

Lørenskog kommune har hatt sterk befolkningsvekst i senere år, fra 2015 har denne ligget mellom 2,9 og 4,6 % og resultert i 9.500 nye innbyggere. Dette gjør Lørenskog til en av landets raskest voksende kommuner, og utviklingen ser ut til å fortsette i 2022; jf. kommunedirektøren under åpent Innbyggermøte 18. oktober i år. I nevnte periode er det etablert ca. 5.000 nye boliger, primært i boligblokker i Lørenskog sentrum og ved Lørenskog stasjonsområde. Lørenskog kommune ligger ved «inngangen» til Groruddalen, og utviklingen i Oslos nabokommune blir derfor av stor betydning for Groruddalens befolkning.

Groruddalen Miljøforum (GM) vektlegger i sine høringsuttalelser trafikk-, miljø- og støyutfordringer samt tiltak som fremmer gode bo- og oppvekstmiljøer og/eller bedrer kvaliteten i eksisterende områder. GM har tidligere avgitt uttalelser til både kommuneplanens samfunnsdel i september 2020 og til oppstart av planarbeid/forslag til planprogram i oktober 2021.

GM har vurdert utviklingsområdene i Lørenskog med henblikk på hva utviklingen kan bety for innbyggere i Oslo/Groruddalen. Planen tar for seg de fem utvalgte utviklingsområdene: Lørenskog sentrum, Lørenskog stasjonsområde (ved bla SNØ), Visperud, Fjellhamar og Ahus/Nordbyhagen. Felles for alle er at høyest utnyttelse og tetthet legges nær kollektivknutepunkt, og at det er behov for særskilt utredning av belastning på infrastruktur. Visperud og Ahus/Nordbyhagen er i planen omtalt som lite modent for utvikling», Lørenskog sentrum er «godt modent for utvikling» og de to andre er «noe modent for utvikling».

GM har sett på de to utviklingsområdene som antas å ha den største betydningen for felleskapet ved bygrensen. Lørenskog stasjonsområde skal videreutvikles som stasjonsby og kollektivknutepunkt med lokalsenterfunksjoner, bolig og næring. Det legges spesiell vekt på attraktive forbindelser og god tilgang til jernbanestasjonen som

er områdets kollektivknutepunkt. For øvrig bør de turdragene sikres, som binder sammen Haneborgåsen og Gjelleråsen og videre mot Østmarka langs Ellingsrudelva og med Lørenskogstien. Den flomutsatte Ellingsrudelva må utbedres.

Visperud skal utvikles til et næringsområde med arbeidsintensiv næring hvor det skal være attraktivt å reise kollektivt til Visperud! Tilsvarende næringsutvikling skal skje på Karihaugen på Oslosiden. Her er det felles transport- og kollektivutfordringer. Bussene står allerede i kø på Karihaugveien, til dels Solheimveien. Trafikken i krysset til/fra rv. 159 og videre til rv. 163/Østre Aker vei står stille i rushtiden. Her bør noe gjøres.

Ahus/Nordbyhagen skal utvikles som et campusområde for kunnskapsbasert og arbeidsintensiv næring og forskningsvirksomhet med utgangspunkt i sykehuset, sykehusrelatert virksomhet og «livsvitenskapsegmentet». Lørenskog kommune er klar på at sykehusets arealbehov må ivaretas.

Utvikling av områdene i Lørenskog kommune skal skje innen byggesonen, og innen en radius på 1 km fra kollektivknutepunkt. Fremtidig utvikling baserer seg på en forlengelse av T-banenettet fra Ellingsrudåsen i Oslo. Første stopp etter Ellingsrud vil være Visperud. Det legges så opp til stasjoner ved Lørenskog bussterminal – Metro, og på Skårer ved Triaden, og muligens på svært lang sikt til Ahus og Lillestrøm. GM deler synet på at dette vil være en god mobilitetsløsning. Imidlertid har økonomien i dette tiltaket endret seg. Oslopakke 3 har tilnærmet ikke penger til utvikling på bygrensa i Øst, ettersom T-baneutviklingen i vest (Fornebu-banen) binder opp store midler på lang sikt.

Oslo/Lørenskog har et felles bolig- og arbeidsmarked hvor veisystemet (RV 159, 163) som nevnt sliter i rushtiden. GM mener derfor at det må vurderes hvorvidt det kan etableres shuttlebusser til Lørenskog stasjon. Lørenskog stasjonsområde er allerede tett utviklet, og det legges opp til ytterligere fortetting. Gode tverrforbindelser som gir tilgang til stasjoner, blir viktig for alle trafikantgrupper. Økning i lokale togsett blir en forutsetning, når T-banen fra Oslo inn i Lørenskog er utsatt på ubestemt tid. Ekspressbusser er foreslått som løsning, men dette vil kreve egne bussfiler for å kunne sikre fremkommelighet i dagens situasjon. Ytterligere utvikling på Lørenskog stasjonsområde og Visperud øker presset.

Plandokumentet oppgir at Viken og Ruter planlegger høykvalitets kollektivtrase for buss på strekningen Visperud – Strømmen gjennom Lørenskog sentrum og Ahus i påvente av T-bane, men denne bussruta til Ahus er lite aktuell for Groruddalspasienter. Når det gjelder Ahus/Nordbyhagen er dette et viktig område fordi Groruddalens bydeler vil tilbys helsetjenester her i mange år framover – i alle fall delvis (avhengig av «sykehuskabalene» i Oslo). Også her er trafikk og tilgjengelighet et område som må ivaretas på forsvarlig vis – mens vi venter på T-banen.

GM ser av plandokumentet at det er en viss bekymring for at Lørenskog stasjonsområde i sin utvikling kan undergrave Lørenskog sentrum som kommunesenter. Vi mener det er grunn til en slik bekymring, da stasjonsområdet er i sterk utvikling og ligger tett på hovedårene for bil og tog. Det er også en bekymring at dette bygrenseområdet kan bli liggende i rød støysone, noe som kan bidra til helseproblemer for beboere i området.

GM er tilfreds med at det er innarbeidet en ny bestemmelse om rekkefølgekrav og vilkår for å etablere samfunnsservice, grønnstruktur og teknisk infrastruktur. Det er betryggende at kommunen da unngår situasjoner der en ikke kan etablere tilstrekkelig infrastruktur for nye boliger og innbyggere. Opplegget for sykling innover mot Oslo må styrkes.

GM er også tilfreds med at Lørenskogs småhusområder sikres gjennom bestemmelser, slik at den videre utviklingen gjør at disse vil bestå som småhusområder.

Konklusjon

GMs hovedinnvending til arealdelen er at det regionale samferdsels- og kollektivsystemet ligger etter i sin utvikling. Pågående bolig- og næringsutvikling går raskere enn overordnet utvikling av transport- og samferdselsnett. Derved bidrar dette til økt trafikk både internt i Lørenskog kommune og over bygrensa mot Oslo. GM har et sterkt ønske om at tog og T-bane blir prioritert, da dette ville lettet på situasjonen og bidra til å følge opp nasjonale klimamål. Samtidig er GM kjent med at midlene i Oslopakke 3 dessverre er bundet opp for svært mange år framover gjennom den politiske prioriteringen av Fornebu-banen i Oslo vest og Bærum.

Med hilsen

For Groruddalen Miljøforum

Ragnar Torgersen

Ole-Jørgen Pettersen

Reidunn Myster Beier

Kopi:

Akers Avis Groruddalen

Byrådsavdeling for byutvikling

Plan- og bygningsetaten, Oslo

Bymiljøetaten, Oslo

Bydel Stovner

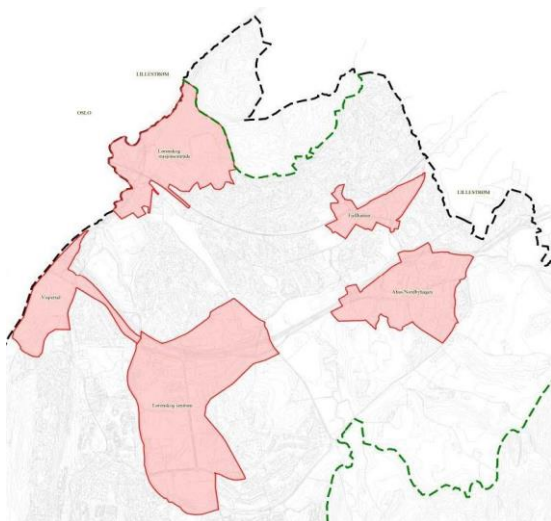
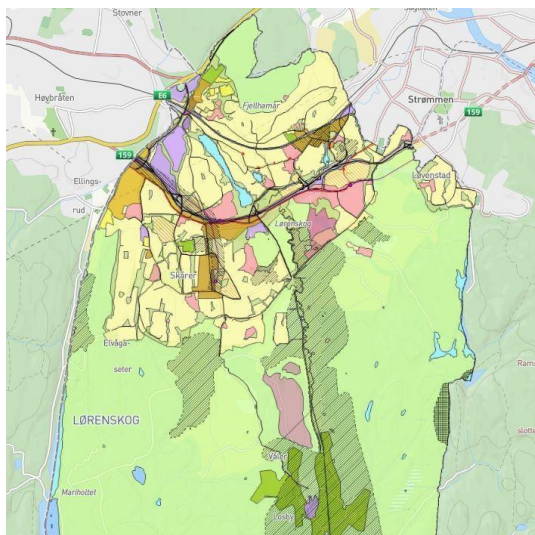
Bydel Grorud

Bydel Alna

Bydel Bjerke

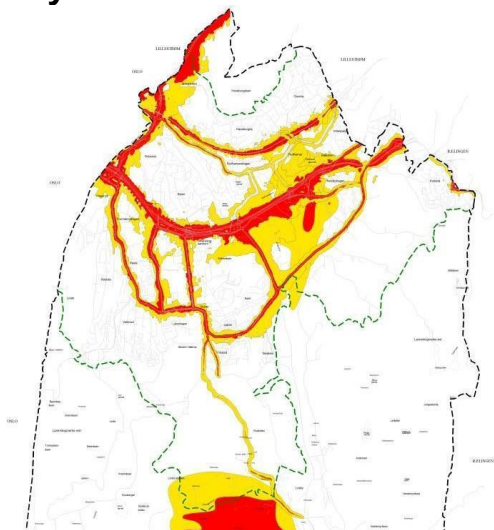
Oslo Velforbund

Kart som er en del av planforslaget:



Kommuneplankart: utviklingsområder

Støysoner



I tillegg er det temakart for hensynssoner, grønnstruktur, fjernvarme og planlagte løyper i marka.

