

Oslo kommune
Byrådsavdeling for finans
Rådhuset
0037 Oslo

Høringsuttalelse til kommuneplan ”Oslo mot 2030 – smart, trygg og grønn ” fra Groruddalen Miljøforum (GM)

Noen overordnede positive og kritiske betraktninger

GM er positiv til at planen legges ut til bred medvirkning fra byens befolkning. Lokal kunnskap som kommer fram etter bred medvirkning, vil gjøre ”Oslo mot 2030” til en bedre kommuneplan.

GM er opptatt av at de ulike forslagene settes inn i helhetlige sammenhenger og at det gjøres grundige vurderinger av konsekvensene av de grepene som foreslås. Vi er også opptatt av at faktiske problemer og problemstillinger løftes frem -og ikke minst - at dilemmaer avveies grundig før det tas beslutninger.

GM er fornøyd med og støtter mange av de overordnede målene og prinsippene for byutvikling som legges til grunn – slik som:

- Blågrønn struktur
- God infrastruktur og kollektivtrafikk
- God gang- og sykkeltilgjengelighet
- Markagrensen bevares
- Byutvikling knyttet til knutepunkter
- Fortetting innenfor byggesonen

Hvordan man skal realisere ønsket om boligbygging og byutvikling for å møte en forventet befolkningsvekst vurdert opp mot de *faktiske* forholdene i Groruddalen i dag knyttet til transport, trafikk, logistikk og kortsiktig og lite helhetlig planlagt næringsetablering, står for GM frem som en hovedproblemstilling.

GM savner en begrunnet presentasjon av hva som må ligge til grunn for utvikling av god bokvalitet og trivsel og hva som må gjøres for å lykkes. Dette innebærer en vurdering av status i byen i dag, og hvilke grep som er nødvendige, mulige og ønskelige på sikt. Eventuelt hvilke dilemmaer som eksisterer og **hvordan** en kan realisere ønsket mål. Gode bo- og levekår er kun mulig å oppnå ved villet og planmessig utbygging i samspill med befolkningen i et område.

En rekke føringer og målsettinger er allerede lagt både i Helhetlig plan for Groruddalen fra 2006 og gjennom Groruddalssatsingen som har bidratt til å gi dalen mange gode løft. For at

kommuneplanen skal kunne bli et godt redskap i en langsiktig og god samfunnsutvikling for Groruddalen, må de reelle problemene drøftes og fortrinnsvis gis retning for løsningene. Følgende problemstillinger og dilemmaer er sentrale i denne sammenheng:

- Gode bomiljøer versus trafikk, støy og luftforurensing er et sentralt dilemma for Groruddalen som helhet.
- En strategi for byutvikling innenfra og utover kan lett gi uheldige konsekvenser for dalbunnen og øvrige områder lenger ut
- Gode løsninger fordrer samarbeid og samordning med nabokommune

GM er bekymret for at byutvikling etter prinsippet innenfra og utover kan få uheldige konsekvenser for den øvre delen av Groruddalen og for dalbunnen spesielt

Plandokumentene legger hovedvekten på en utbygging etter innenfra og ut-prinsippet fram mot 2030. Dette gir mulighet til å utnytte eksisterende infrastruktur. Etter kommunens egne beregninger vil det på denne måten kunne etableres ca 80 000 nye boliger innen 2030 (Fig. 3.1. side 41. Intensjonen (fram mot 2050) er å utvikle mer desentrale områder som krever ny og kostnadskrevene infrastruktur (resterende 70 000 boliger, hvorav 25 000 i Groruddalens dalbunn). For Groruddalens vedkommende betyr dette at planlagt byutvikling fram mot 2030 i all hovedsak vil stoppe med en delvis ferdigstilling av Hovinbyen (Økern, Løren, Ulven, Breivoll og Vollebekk).

I mangel av en helhetlig plan for dalbunnen har vi i dag (2014) en tilfeldig utvikling i området. Det etableres både permanent og midlertidig næring og industri i raskt tempo, og mer er under planlegging. Dette gjelder blant annet deler av Hovinbyen, Kjelsrud, Rommen og Grorud stasjonsområde. Som konkrete eksempler kan nevnes midlertidig etablering av bussdepoter ved Grorud stasjonsområde i 20 år, etablering av Postens godssentral på NRF-tomta, utvidelse av Alnabruterminalen, etablering av Bama, planer om etablering av politiets beredskapssenter, planer om bygging av ny pelletsovn og økte utslipp ved Haraldrud forbrenningsanlegg.

Det er nærliggende å tro at denne tendensen med etablering av industri på "ledige" arealer lenger opp i dalbunnen, både på midlertidig og permanent basis, vil forsterkes, etter hvert som Hovinbyen ferdigstilles. Mye av den eksisterende industrien i utviklingsområdet må nødvendigvis saneres for å gi plass til nye boliger, skoler og barnehager. GM kan ikke se at plandokumentene gir svar på hvor disse skal etablere seg. *Denne ensidige industri- og næringsutvikling som skjer desentralt i dalbunnen, genererer økt trafikk, økt støy og luftforurensning, og gjør at Groruddalen framstår som lite attraktiv for framtidig byutvikling og kvalitativ boligbygging. Fortsetter denne utviklingen, er det relevant å stille spørsmål om området i det hele tatt vil være egnet for boligbygging.*

Dette er spørsmål vi mener bør nøye overveies og vurderes i den videre planprosess. Det er ingen som frivillig ønsker å investere i ny bolig i nærheten av en helikopterbase, en godsterminal, et bussdepot, lagerbygninger eller et forbrenningsanlegg som spyr ut forurenset luft!

Skal dalbunnen reddes, må det satses parallelt på innenifra-og-ut og en desentralisert utvikling. Det må realiseres en mer variert transformasjon i dalbunnen også i kommuneplanens første fase mot 2030. Boligbyggingen må påbegynnes og gjøres variert med både småhus og rekkehus, og den pågående etablering av forurensende industri nord og øst i dalbunnen må stanses. Både vedlikeholdet av eksisterende infrastruktur og realisering av ny og nødvendig infrastruktur samt avbøtende tiltak må påbegynnes. Dette gjelder blant annet nye banenett, tverrforbindelser over dalbunnen, planlagte tunneler, utbedret sykkelveinett, lokk over de mest støybelastede veistrekningene, nødvendige påkjøringsramper, realisering av tungtransportplanen etc.

Dersom dalbunnen går tapt for boligutbygging, vil dette medføre økt press på bomiljøene i dalsiden, med økt fortetting, bygging av høyhus, nedbygging av grønne lunger, økt gjennomgangstrafikk, økt press mot markagrensen, redusert mulighet for høy kollektivandel etc. Dette er en utvikling som ikke tjener Groruddalen, der bomiljøene allerede i dag er hardt presset miljømessig.

Vi ber om at det i den videre planprosess tas hensyn til våre betraktninger. Vi kan ikke akseptere en utvikling som kan bidra til at Groruddalen ender opp kun som en transportkorridor mellom Romerike og Oslo sentrum og framstår som Oslos bakgård.

Konsekvenser og problemstillinger for Groruddalen knyttet til vekst og utvikling nord og øst for Oslo

Ny etablering av boliger og næring i Oslos nabokommuner, bl. annet Lørenskog, Skedsmo, Rælingen og Nittedal, skaper utfordringer for Groruddalen. Denne regionale utbyggingen genererer store mengder støyende og forurensende trafikk som passerer gjennom Groruddalen døgnet rundt, til stor sjenanse for boligområdene i dalsidene.

I denne sammenheng etterlyser vi et tettere samarbeid mellom Oslo kommune, Akershus fylkeskommune og kommunene Lørenskog, Rælingen, Skedsmo og Nittedal. Samarbeid og samordning med disse nabokommunene er en forutsetning for å få et totalbilde av Groruddalens utviklingsmessige utfordringer, både bolig- og trafikkmessig.

Trafikkproblemer i Groruddalen mangler gode løsningsforslag

Generelt vil GM påpeke at planen mangler et offensivt og langsiktig perspektiv på løsning av trafikkproblemer i Groruddalen. Plansamarbeidet mellom Oslo og Akershus må føre til konkrete forslag som reduserer biltrafikken inn til Oslo fra Nedre Romerike. Kollektivtrafikk på tog og bane må gis hovedprioritet,

Det er nødvendig med en snarlig avklaring av forbindelsen mellom Trondheimsveien og Østre Aker vei - Fossumdiagonal/ Bredtvetdiagonal og etablering av lokk over E 6. Tungtransportplanen må gjennomføres og det er nødvendig med en organisert løsning på behovet for trailerparkering. Denne brer om seg på småveiene i boligområdene og skaper problemer for beboerne.

Alnabruterminalen må i løpet av planperioden vurdere spørsmålet om utflytting /nedbygging av terminalen i et 50-års perspektiv. En slik vurdering må sees i sammenheng med en ny, effektiv og miljøforsvarlig strukturell løsning for all godstransport, herunder også konteinerhavn i Osloregionen. En eventuell vekst i godstransporten må komme som en desentralisert løsning på 3 ulike steder i Østlandsområdet, slik som Samarbeidsalliansen for Osloregionen har foreslått. GM mener det nå gjøres grunnleggende endringer som gjør det mulig å redusere biltrafikken på de mest utsatte veistrekningene, for eksempel ved å satse sterkt på å bygge ut kollektivtilbudene og sørge for at det blir betraktelig billigere å bruke kollektivt enn å kjøre bil, samt å gjøre tiltak for på sikt å redusere tungtrafikken framfor å stimulere til økt tungtrafikk ved å tillate enda flere godsterminaler i bunnen av Groruddalen. Slike tiltak vil samtidig hjelpe på forurensningssituasjonen.

GM er av den oppfatning at et beredskapssenter ikke bør plasseres tett på ny grunnskole og i et område der det satses på byutvikling og boligbygging. Lahaugmoen kan være et alternativ til Alnabru.

Ahusbanen må fremskyndes

Groruddalen betegnes i mange sammenhenger som en transportkorridor. Dersom det skal være reelt mulig å redusere trafikken inn til Oslo fra nord og øst er Ahusbanen en viktig forutsetning for å øke kollektivandelen både inn til byen og ut av byen. Dette er et av de viktigste tiltakene som kan bidra til å skape en ”levende miljøby” og det må skje raskt. GM mener at byggingen av Ahusbanen må fremskyndes. Ansvar for finansiering av Ahusbanen må sees som en forutsetning for en fortsatt sterkt vekst i bolig- og næringsutvikling i kommunene på Nedre Romerike.

Reduksjon av biltrafikken er nødvendig for bedre fremkommelighet, for å nå nasjonale klimamål, for å redusere støy og bedre luftkvaliteten i Groruddalen. Utslippene av klimagasser i Groruddalen må begrenses så fort som mulig slik at vi kan oppnå klare miljøgevinst og oppfylle Oslos klima- og miljømålsettinger. Vi kan ikke vente til 2030 med så viktige tiltak. Store arbeidsplasser som bl.a. Posten, Coca Cola og Elkjøp er allerede etablert og nye er under planlegging. Dette skjer både på Oslosiden og på Lørenskogsiden av kommunegrensen. I tillegg er Ahus etablert som sykehus for store deler av Oslo (ca 100 000 personer). Totalt sett, har dette store konsekvenser for trafikkveksten. Å frakte syke og pårørende til og fra sykehuset fra tre bydeler i Oslo vil være et ikke-ubetydelig trafikkgrunnlag. Bare i Alna bydel bor det ca 48 000 mennesker.

Etter GMs oppfatning, er det nødvendig at Ahus-banen fremskyndes i tid for å møte en ytterligere befolknings- og næringsvekst, nå målene om reduserte klimagassutslipp og redusere andre miljøbelastninger fra veitrafikken.

Støysoner

En stor andel av befolkningen i Oslo er utsatt for et støynivå som er skadelig for helse og livskvalitet. I henhold til strategisk støykartlegging gjennomført i 2006 er 16 prosent av Oslos befolkning svært utsatt for støy fra vei og bane (høyere enn 65 dB). Støysonekart viser størst utbredelse av støysoner langs Ring 3, E18 i vest, E6 i sør, og langs hovedveiene i Groruddalen.

Støykart er innarbeidet i kommuneplanen som temakart, og viser røde og gule soner for særlig støyutsatte områder iht. T-1442.

Kommunene kan fastsette avvikssoner der støy kan håndteres mer lempelig av hensyn til viktige føringer i overordnet rikspolitisk retningslinje om samordnet areal- og transportplanlegging. Det foreslås en stor avvikssone i Oslos byggesone (avvik fra retningslinjene for fasadestøy og utearealer og tillatte avvik) for å kunne håndtere forventet sterk byvekst i Oslo. Fortolkningene av de statlige støyretningslinjene vil i stor grad rette seg mot tilgang til lite støyutsatte uteoppholdsarealer og muligheter for å ha åpne dører og vinduer mot stille side. *GM er svært skeptisk til fastsettelsen av en slik avvikssone.* Etter vår oppfatning vil dette bidra til en utilsiktet aksept av forringet standard av befolkningens boligstandard og levekår. En slik løsning er uheldig og uønsket i et folkehelseperspektiv.

GM oppfatter dette som en uheldig løsning som er stikk i strid med alle intensjoner om å bedre bo- og levekår i Groruddalen. GM vil i stedet anbefale at det gjøres avbøtende tiltak mot støy som gjør at støyforholdene i våre områder holder nasjonal standard.

Vi vil i denne sammenhengen trekke fram tiltak som vil kunne bidra til en reduksjon av støybelastningen i Groruddalen:

- Bygging av Ahusbanen (som kan redusere trafikk med bil og buss)
- Lokk over E6 ved Furuset /alternativt tunnel bør etableres i nær framtid ved Furuset.
- Tungtransportplanen må iverksettes og et definert veinett for tungtransport etableres
- Ulike tiltak for miljøskjerming av trafikkerte veier bør mange steder vurderes, for eksempel ombygginger fra vei- og til gateutforming for å øke miljøkapasiteten. Trebeplantning, ulike fartsreducerende tiltak og kryssombygginger vil være viktige elementer i en slik strategi.
- Fossumdiagonal og Bredtvetdiagonal må finne sin endelige løsning og etableres.
- Nedgradering av Trondheimsveien må iverksettes

Aktivitetssone

I kommuneplanens arealdel er det markert ca. 27 km² med planformål som såkalte aktivitetssoner i Markas randsoner. I kap 18.3.4, side 107, er det i den utdypende teksten om marka gitt følgende beskrivelse av forståelsen av aktivitetssonen: «Randsonen bør heller forstås som en variert overgangssone hvor byens beboere ut fra de lokale geografiske forhold kan tilbys en mer tilrettelagt bruk enn i resten av Marka». Formålet med en slik sone er å legge til rette for økt bruk av marka til flere typer friluftaktiviteter, men dog slik at viktige landskapselementer og naturverdier ivaretas, jf. bestemmelsene § 10.1 nr 5 med tilhørende retningslinjer. Tilrettelegging for å redusere slitasje på naturen inkluderes i formålet.

GM legger til grunn at marka skal forvaltes som friluftsområde slik at dens bidrag til livskvalitet for alle befolkningsgrupper, både i dag og i fremtiden, blir størst mulig. GM mener derfor at en viss tilrettelegging i markas randsoner, nær opptil byggesonen, kan bidra til både økt bruk av marka og at nye brukergrupper oppdager og får del i de gode marka representerer. GM mener likevel at aktivitetssonen som er satt av i kommuneplanens arealdel, er uforholdsmessig stor og går for langt inn i marka. Det må heller ikke bli slik at nærmiljøanlegg som hører hjemme i bomiljøene skyves ut i marka fordi det ikke er satt av areal til formålet i byggesonen eller fordi formålet medfører støy som er uønsket i nærmiljøet.

GM mener at de formål som er tenkt dekket i aktivitetssonen, primært bør ivaretas ved at dagens eksisterende idrettsområder i markas randsoner kan videreutvikles til å omfatte flere anleggskrevende aktiviteter. Dette er områder der marka allerede er modifisert for tilrettelegging og anleggsopparbeiding. Kommunens ressurser bør fokuseres mot et mindre antall områder, og konsentrere tilrettelegging for ulike brukergrupper innenfor egnede lokaliteter. De anleggstiltak som kan tillates i aktivitetssonen, må ha en klar begrunnelse ved at tiltakene bidrar til å fremme aktiviteter som uansett vil kunne foregå i marka, men hvor tilrettelegging både kan gjøre aktiviteten tilgjengelig for flere og samtidig redusere risiko for uheldig slitasje på friluftsområdene.

Markagrensen ligger fast – og makeskifte knyttet til Ravnkollen er uaktuelt

GM legger til grunn at Markagrensen ligger fast, jf markaloven, og er dermed å betrakte som en forutsetning for kommuneplanen. Imidlertid er det foreslått et makeskifte som berører Groruddalen, makeskifte av arealer mellom Ravnkollen og erstatningsområder øverst i Bånkallia.

GM legger til grunn at markaloven skal skape forutsetninger for forutsigbarhet om det langsiktige vernet av marka, og er på et prinsipielt grunnlag sterkt skeptiske til at det gjøres endringer / makeskifter knyttet til markagrensen. Slike endringer må etter vår oppfatning være særdeles godt begrunnet i særskilt tungtveiende samfunnshensyn.

Når det i det foreliggende forslag til ny kommuneplan er foreslått et makeskifte mellom Ravnkollen og to områder øverst i Bånkallia, vil GM derfor gå imot et slikt forslag. Vi viser her også til fylkesmannens vurdering i slike saker: markaloven åpner ikke for etablering av nye boligområder i marka og tolker det videre slik at den heller ikke åpner for makeskifte for å innlemme deler av marka i byggesonen. I denne spesielle saken vil vi legge følgende særlige momenter til grunn:

- Ravnkollen oppleves som et viktig nærfriluftsområde for beboerne i området
- Ravnkollen har som nærområde kvaliteter både som naturbiotop og kulturvernområde
- I områdene som foreslås som "erstatning" er friluftsverdiene av betraktelig dårligere kvalitet fordi de ligger forholdsvis langt fra bebyggelsen, fordi det ene området krysses av en 60 meter bred kraftgate, og fordi det andre området er svært bratt og lite tilgjengelig og ligger inntil et støyende pukkverk.
- Romsås har som boligområde en byantikvarisk verdi med sin skulpturelle grønne åsprofil, sett fra dalen.

Medvirkning

Medvirkning er heldigvis adressert som et eget satsingsområde. På denne bakgrunn er det alarmerende at man innfører et reguleringsmessig grep med å kunne gå direkte fra kommuneplan til byggesak. Det foreslås at det under visse forutsetninger skal kunne gjøres unntak fra utarbeidelse av områdeplan eller detaljreguleringsplan. (Bestemmelse § 3.2 i presisering av plankrav). GM vil sterkt fraråde en slik fremgangsmåte. Områdereguleringsplaner er spesielt viktige og må utarbeides for alle områder for tydelig å vise hvordan et område skal bygges, med gatestruktur, byggehøyder, bygningstyper, parker, grøntområder og teknisk og sosial infrastruktur etc. I noen områder vil det være nødvendig å lage detaljreguleringsplaner.

Befolkningen har krav på å se en plan som viser fremtidige løsninger i et lengre perspektiv, der trivsel og bokvalitet er en del av forutsetningen. Medvirkning i byggesaker er et viktig demokratisk virkemiddel, som etter GMs oppfatning, må opprettholdes.

Oslo 30. Mai 2014

Styret i Groruddalen Miljøforum

Arne Bardalen
sign

Bjørn Engstrøm
sign

Erik Grønvold
sign

Eva Rueslåttén
sign