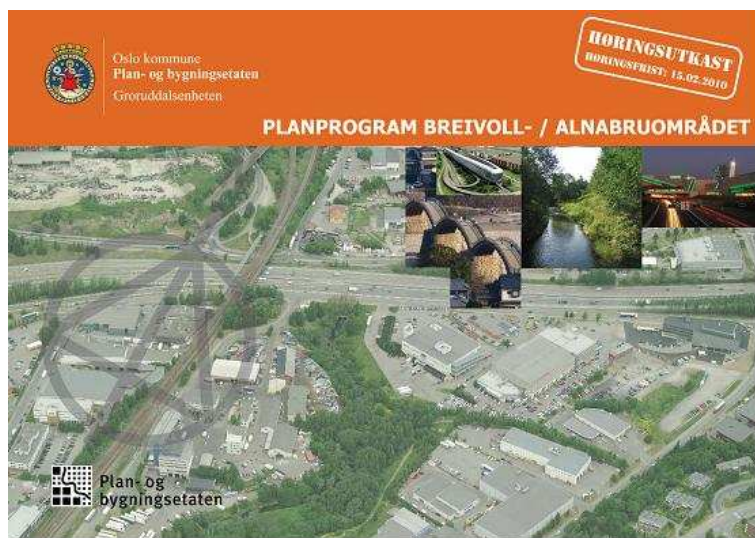




Breivoll- /Alnabruområdet Fastsatt program for planarbeidet

I henhold til plan- og bygningslovens § 4.1 og tilhørende KU-forskrifts § 14 har Plan- og bygningsetaten fastsatt planprogram for Breivoll-/Alnabruområdet. I henhold til § 14 i forskriften kan et planprogram benyttes til å avklare og fastsette overordnede rammebetingelser for arbeidet med senere reguleringsplaner for et område og også for flere pågående reguleringsplanprosesser innenfor et større område. Formålet med planprogrammet for Breivoll-/Alnabruområdet er å tilrettelegge for knutepunkts- og bytransformasjon i området i tråd med Kommuneplan 2008.



Forslag til planprogram for Breivoll-/ Alnabruområdet var til offentlig ettersyn i perioden 26.11.2009 til 15.02.2010. Det innkom 35 høringsuttalelser. I foreliggende dokumentet er høringsuttalelsene oppsummert og gitt en kort temavis drøfting. På bakgrunn av mottatte merknader er programmet justert og forelagt Byråden til uttalelse. Byråden har i brev 06.09.2010 bedt om noen justeringer som er tatt inn i programmet.

Sammendrag av bemerkninger ved offentlig ettersyn	side 2
Plan- og bygningsetaten kommentarer til bemerkningene.....	side 11
Fastsatt program for planarbeidet	side 16
Vedlegg A, Forslag til foreløpig inndeling i delområder.....	side 24
Vedlegg B, Illustrasjonsskisse til nytt alt 4 for Stubberudfeltet	side 25
Vedlegg C, Brev fra Byråden vedrørende godkjenning av programmet, datert 06.09.2010	side 26

Utrykte vedlegg:

- Høringsrapport, datert november 2009
- Vedlegg 1, Premisser for planprogrammet –avgrensning mot andre planer og dokumenter
- Vedlegg 2, Anbefalinger for videre planlegging av kollektivtransportløsninger for Breivoll-/Alnabru (Rambøll AS, 2009, oppdrag for PBE)
- Vedlegg 3 Forurensningssituasj. Alnabru (Rambøll AS, Kjeller Vindteknikk, 2009, oppdrag for PBE)
- Kopier av mottatte høringsuttalelser
- Breivollgruppens Forslag til planprogram for Breivollbyen



Liste over bemerkninger ved offentlig ettersyn

1. Bydel Alna
2. Bydel Bjerke
3. Byantikvaren
4. Samferdselseaten
5. Vann- og avløpsetaten
6. Gravferdsetaten
7. Friluftsetaten
8. Trafikketaten
9. Eiendoms- og byfornyelsesetaten
10. Kollektivtransportproduksjon AS
11. Ruter
12. Fylkesmannen i Oslo og Akershus
13. Jernbaneverket
14. NSB
15. Statens vegvesen
16. Norges vassdrags- og energidirektorat
17. Statnett
18. Hafslund nett
19. LO i Oslo
20. Norske landskapsarkitekters forening
21. Norsk forening mot støy og Trafikkaksjonen
22. Alna næringsforening
23. Alnaelvas venner
24. Groruddalen miljøforum
25. Fjellhus vel
26. Fabritius-gruppen
27. Aberdeen Property Investors
28. Hille-Melbye arkitekter pva. Coop Eiendom AS
29. Hille-Melbye arkitekter pva. Alna park AS
30. Bundegruppen
31. Transportsentralen
32. Norsam pva. Bundegruppen, Olav Thon-gruppen og Transportsentralen
33. Tom Edvardsen arkitekter pva. eier av Caspar Storms vei (Rodeløkken maskinverksted)
34. OON Alnabru AS, Smalvollveien 58
35. Kjartan Eide, Tittutveien 11b

SAMMENDRAG AV BEMERKNINGENE**1. Bydel Alna**

Bydelsutvalget har behandlet saken i møte 18.02.2010 og har vedtatt følgende generelle merknad til planprogrammet:

Bydelsutvalget vil prinsipielt spille inn at det er viktig at man i byutviklingen også vurderer fortetting i andre bydeler (vestkant) der arealene er større og der fortetting også kan skape grunnlag for å utvikle mer kollektivtrafikk.

Bydelsutvalget vil sterkt fraråde etablering av nye områder for mulig boligutvikling med oppholds- og lekeareal, barnehagebehov og skolebehov i planområdet og i bunnen av Groruddalen for øvrig.

I flere tidligere planutredninger er det fremkommet klare motforestillinger mot boligetablering av årsaker som er begrunnet med sterk grad av luftforurensing, støy og klimamessige forhold med ugunstige vind- og temperatursituasjoner.

Bydelsutvalget understreker at nye t-baneforbindelser, fortrinnsvis under bakken, og ny kombinert jernbane- og T-banestasjon på Breivoll, må prioriteres som første steg i den videre utvikling i dalbunnen.

I tillegg vil bydelsutvalget peke på at det er sterkt behov for positiv levekårsutvikling i vår del av Oslo. De analyser som skal gjennomføres må belyse den utvikling som kan forventes.

Bydelsutvalget har i tillegg vedtatt utfyllende merknader: Planprogrammet viser mange interessante løsninger som synes å være realiserbare. De er fornøyd med at lokk og tunnelløsninger har en sentral plass i planprogrammet, blant annet anbefales at ny direkteatkomst til terminalen legges i tunnel. Bydelsutvalget tror en kopling mellom linje 5 og 2 i en trasé lagt til dalbunnen og tilknytningspunkt på Furuset med en mulig forlengelse til Ahus, er en fornuftig og riktig løsning. Rekkefølge og rekkefølgebestemmelser blir viktige og utbygging av T-bane må gjennomføres før boligbygging. Rodeløkkens maskinverksted til kulturformål og hensynet til blågrønn struktur og torg og møteplasser må følges opp i det videre arbeidet. Bydelsutvalget er enig i planprogrammets forslag til utredninger og peker på at samarbeidet mellom stat, kommune og private må fungere for å få til en samordnet satsing.

2. Bydel Bjerke

Bydelsutvalget har fattet følgende vedtak:

Bydel Bjerke er positiv til at det tas initiativ til et planarbeid i det aktuelle området. Området har et stort behov for opprydding og forbedring, samtidig som det er et sentralt og godt egnet område for knutepunktbasert utvikling. Det er også positivt at man samtidig utreder muligheten for nye skinnebaserte kollektivløsninger i planområdet og at man ønsker å lage en tverrforbindelse mellom linje 5 og 6.

Bydel Bjerke har ingen konkrete synspunkter på dette tidspunkt til planprogrammet. Da størstedelen av planområdet ligger utenfor Bydel Bjerke vil det være naturlig at Bydel Alna går inn på de konkrete forslagene som fremkommer i planprogrammet. Når det gjelder mulige skinnebaserte kollektivløsninger som er foreslått i bydelen, ønsker vi aktivt å delta i prosessen på et seinere tidspunkt, når man har kommet lenger i utredningsarbeidet.

3. Byantikvaren

Det pekes på følgende nasjonale/regionale kulturminnehensyn som berøres i planprogrammet:

Oldtidsveien og pilegrimsleden, Arveset gård, Stubberud gård, Gresvig, Rodeløkkens maskinverksted, Wilh. Lüttichens kjemiske fabrikk, Østre Aker kirke, Alfaset kapell og gravlund, Lindeberg gård og/eller Furuset skole ved T-bane til Furuset, Søndre Alna og Vokterboligen (trekkspillet). Byantikvaren mener forhistorisk tid og middelalderen er lite omtalt i planprogrammet. Det vises til flere funn i området og at hensynet til automastisk fredete kulturminner bør vurderes utredet, hvor det evt. kan fremmes krav om arkeologisk registrering. Bystyremelding 4/2003, Kulturminnevern i Oslo og Verneplan for Akergårdene 2008, må inngå i premissene for planprogrammet. Arveset gård eies av Oslo kommune. Byantikvaren mener at før et prinsippvedtak om alternativ med T-bane i dalbunnen til Furuset, må hele traseen sjekkes ut. Flere av tiltakene vil berøre kulturminneinteresser. Muligheten for påkopling ved Trosterud må fortsatt være med i utviklingsarbeidet. Det er viktig at utredningene for kollektivløsningene ikke blir for overordnet, men går inn i konkret utredninger på hele strekningen med influensområde.

4. Samferdselsetaten

Samferdselsetaten kan støtte de beskrevne mulige føringene for en banebasert kollektivutvikling og er åpne for forslagene til prinsipper for videreutvikling av Alnabru-/Breivollområdet. De understreker likevel at veinetts- og kollektivløsninger må ses i tilstrekkelig sammenheng der det også må være åpning for andre løsninger enn de som er trukket fram i programmet. Jernbane, T-bane og buss må ses under ett som oppbygging av kollektivknutepunktet. Det må sikres løsninger som tar hensyn til kollektivknutepunktet Bryn samt foreslått kollektivtilknytning mellom Ulvenveien og Teisen. Buss, både som alternativ til bane og som matebuss for effektivisering av omstigningspunkt, må fremkomme.

SAM stiller spørsmål ved behovet for illustrert tverrforbindelse mellom Tvetenveien og stoppested Alnasenteret/Smart. De viser videre til muligheten for å "flytte" Strømsveien nærmere E6 og til Samferdselsplan for Groruddalen som viser en omlegging av veisystemet ved Alna bransjesenter for å bedre tilgjengeligheten mellom E6 og næringsområdene. Ny direkteatkomst til terminalen og Manglerudtunnel kan få konsekvenser for programområdet. Et sammenhengende sykkelveinett og sykkelparkering er viktig.

Ut fra luftforurensingssituasjonen er SAM foreløpig betenkt til en boligutvikling i planområdet og det må ikke tilrettelegges for boliger før man har trygghet for at det er realistisk å oppnå tilfredsstillende støy- og luftkvalitet, samt at de avbøtende tiltakene vil bli gjennomført.

SAM stiller spørsmål om et lokk ved Trosterud/Haugerud, pga av topografiske forhold kan skape forbindelser ned mot dalbunnen. De peker også på at grunnforholdene kan gi utfordringer for lokkløsninger. For Stubberudfeltet vises det til langsiktige festekontrakter og om disse kan avvikles tidligere.

Planprogrammets samlede utvikling kan omfatte et 50-års perspektiv og det er viktig å tenke etappevis utbygging med finansieringsplan og kostnadsbærere, f eks ulike scenarier med ulike finansieringsbehov der bl.a. buss er første etappe mot en langsiktig baneutbygging. Programmet må ikke medføre båndlegging av tiltak som ellers vil ha god effekt i kortsiktig perspektiv. Arealer som båndlegges må fremkomme tydelig.

5. Vann- og avløpsetaten

De viser til tidligere brev hvor de har signalisert at utbyggingstiltakene vil berøre VA-infrastrukturen i området. Når det gjelder forvaltning av vassdrag og overvann er det viktig å finne løsninger som kan integreres og er i tråd med ny bebyggelse. Ved å legge T-bane under lokk eller under bakken frigjøres mer kvalitetsarealer som igjen kan gi rom for flere miljøtiltak i forbindelse med vern og utvikling av Alnaelva og tilhørende vassdrag. De anbefaler at det tas inn et eget punkt om vannmiljø/vannhåndtering i kap. 8. De peker på følgende forhold som bør utredes spesielt: Alnas kryssing av E6 som må utredes samordnet med hovedveiløsningene og overvannshåndtering innenfor planområdet. Plan for overvannshåndtering inkludert vannspeil/rensedamner, bør utarbeides parallelt med hovedstruktur for offentlige rom (jfr. Ensjø), jfr Alnavisjonen og masteroppgave ved AHO 2006. Alna og overvannshåndtering må få en sentral plass i hele planprosessen, jfr. Hovinbekken på Ensjø.

6. Gravferdsetaten

Gravferdsetaten skriver en T-baneløsning langs Strømsveien også vil gagne Alfaset gravlund, men for å unngå inngrep i gravlundene, bør ny stasjon legges på nordøstre side av Nedre Kalbakkvei. Gravferdsetaten er enig i at en direkteatkomst til terminalen må legges i tunnel/under lokk pga støy og innsyn til gravlundene.

7. Friluftsetaten

Det vises til tre viktige element i revidert Grøntplan: mangelområde for park ved Alnasenteret/Smart Club, gjenåpning av Trosterudbekken og Haugerudbekken og kryssingspunktet Alna/E6. Det anbefales at planprogrammet beskriver hvordan disse elementene skal ivaretas. Etaten mener hensynet til blågrønn struktur må få mer fokus i programmet og nevnes innledningsvis i kap. 6 som et forbehold i utviklingen av Alna og i kap 6.5. Det må særlig tas hensyn til områdene langs Alna fra E6 og sørover til Tvetenveien som er en nasjonalt viktig lokalitet. Det bør vurderes om det skal etableres buffersone mellom bebyggelsen og naturtypelokaliteten eller om byggegrenser er tilstrekkelig. De oppfordrer til at trasemulighet for gjenåpning av Trosterudveien, slik den er vist i KDP Alna miljøpark, tegnes inn på skisseforslaget under kap 7.2. De anbefaler lokk ved Stubberudfeltet. Lokket kan integreres i grøntstrukturen og er det eneste alternativet som skaper nye arealer som kan brukes til opparbeiding av grønne rekreasjonsareal, gi nye tverrforbindelser og areal for byutvikling. For Stubberudfeltet anbefaler de "Foredlingsalternativet". Hensynet til blågrønn struktur må påvirke endelig trasevalg for T-bane. De anbefaler alternativ U2 som gir minst inngrep i naturområder og landskapet og som best ivaretar hensynet til Alna. Faren for utlekking vedføring av tunnel under Alna bør nevnes i programmet. Det er registrert fremmede arter i området og dette må tas i betraktning ved videre plan- og byggearbeid. I kap. 8 anbefaler de at det skilles mellom utredninger som er foretatt og utredninger som skal foretas.

8. Trafikketaten

Trafikketaten vil følge det videre arbeidet og komme med eventuelle uttalelser når deres ansvarsområde berøres av utvikling. De mener at kommunedelplan for Alna miljøpark med styrking av blågrønn struktur bør være basis for videre utvikling av delområdene i planprogrammet.

9. Eiendoms- og byfornyelsesetaten

EBY finner det underlig at planprogrammet i svært liten grad åpner for en drøfting av EBYs synspunkter, vurderinger og anbefalinger mht. framtidig eiendomsutvikling på Stubberudfeltet.

EBY er skeptisk til at det lages et overordnet planprogram som ikke er juridisk bindende, men som samtidig har som intensjon å legge klare overordnede planføringer for den videre utviklingen av området. De er redd for at dette vil sementere dagens situasjon og hindre en påkrevet og ønsket estetisk og miljømessig transformasjon av Alnabruområdet, herunder dagens situasjon på Stubberudfeltet. EBY forutsetter at planprogrammet, som legger opp til helt avgjørende arealplanføringer for store, sentrale områder i Groruddalen, fremmes for politisk behandling. EBY anbefaler, dersom det skal vedtas et planprogram, at området utvides frem til Grorud stasjon, da områdene lenger nord i dalbunnen kan synes mer egnet for transformasjon og ny boligbygging.

Oslo kommunen (OK) har betydelige eierinteresser innenfor planprogrammets område, særlig på Stubberudfeltet, der OK eier 200 daa. Som kommunens grunneierrepresentant ser etaten det derfor som naturlig at EBY trekkes aktivt med i videre eiendomsutviklingsarbeid i området. EBY anbefaler med bakgrunn i tidligere utredninger for området at det også utredes et fjerde alternativ for utvikling av Stubberudfeltet som viser området utviklet med sikte på etablering av ulike former for terminalrelatert logistikkvirksomhet.

EBY mener konsekvensene av vedtatt regulering for Alnabruterminalen underkommuniseres og ikke i tilstrekkelig grad hensyntas i planprogrammet. De mener at en viktig forutsetning for en transformasjon av dalbunnen, slik den kommer til uttrykk i HUG og er videreført i Kommuneplan 2008, er bortfalt i og med at terminalen skal bli liggende. De mener derfor det skal legges mindre vekt på det som er uttalt i HUG og KP 2008 om fremtidig arealbruk i dalbunnen og at det ikke er grunnlag for eller realisme i å fastholde målet om at Stubberudfeltet bør utvikles til et urbant byområde med nye næringer og innslag av boliger i perioden 2020 – 2030.

10. Kollektivtrafikkproduksjon AS

KTP viser til planprogrammets fremstilling av en dyp trasé for T-bane mellom Breivoll og Trosterud som umulig. KTP har derfor sett nærmere på en justert linjeføring som også muliggjør en kopling mot Trosterud, samtidig som en påkopling av en ny grenbane til Stubberud og Furuset/Grorud er ivarettatt. Løsningen er viktig fordi den ikke utelukker at en tverrforbindelse mellom Trosterud og Økern kan bygges som selvstendig prosjekt. De har vedlagt en mulighetsstudie som viser en kort dagstrekning der banen krysser Alna. Dersom banen ønskes nedgravd på denne strekningen antas anleggskostnadene å øke med 700 millioner kroner på grunn av svært dårlige grunnforhold.

11. Ruter AS

Ruter kan ikke på grunnlag av planprogrammet ta stilling til de ulike forslagene til løsning. De foreslår at vurderinger av en mulig tverrforbindelse i Groruddalen gjennomføres som en del av utredninger på overordnet nivå i forbindelse med K2012. Dersom det konkluderes med at denne bør anbefales, vil det være aktuelt for Ruter å se nærmere på den detaljerte linjeføring av en ny metrolinje. De vurderer at det vil ta lang tid før en tverrforbindelse i Groruddalen er etablert og at en bussløsning må utredes som et selvstendig alternativ.

12. Fylkesmannen i Oslo og Akershus

Fylkesmannen mener det er uheldig at planprogrammet ikke legger opp til en områderegulering med juridisk bindende bestemmelser. En områderegulering ville gi stor grad av forutsigbarhet for alle parter, blant annet for søkere av tillatelser til industrivirksomhet og for Fylkesmannen som konsesjonsmyndighet. Fylkesmannen savner en mer inngående analyse av forholdene knyttet til boligutvikling i et område som er utsatt for støy og luftforurensning. Disse temaene må utredes med tanke på etablering av bolig. Stubberudfeltet er gammelt avfallsdeponi og forurensede masser må håndteres etter gjeldende loveverk. Det er registrert en rekke naturtypeforekomster som meandrert elveparti av Alna som er nasjonalt viktig og kalkfuruskog, rik edelløvskog og gråor-heggeskog av regional verdi. Det forsettes at de betydelige

naturverdiene i området ivaretas i den videre prosessen. Friluftsverdiene i området må ivaretas, men ikke slik at de går på bekostning av naturverdiene. Opplegg for arbeidet med en risiko- og sårbarhetsanalyse som også inkludere samfunnssikkerhet må tas inn i planprogrammet.

13. Jernbaneverket

JBV mener måten å organisere planprosessen på reiser flere prinsipielle spørsmål. Planprogrammet går langt i legge føringer for strategier og tiltak, uten at området som helhet blir planlagt og konsekvensutredet. Dette vanskeliggjør et forpliktende samarbeid med eksterne myndigheter.

Planprogrammet anses derfor først og fremst som en mulighetsstudie, som gir nyttige innspill, men den kan ikke erstatte en formell plan for hele området. Tidligere vurderinger av trafikkpotensialet på en ny Breivoll stasjon, inkludert utvikling av deler av Breivollbyen, er vurdert som lite. JBV skal utvikle strekningsvise planer de nærmeste årene, også for hovedbanen mellom Lillestrøm og Oslo. En av utfordringene er at mange stopp gir lengre reisetid.

T-banetjenning er en viktig premiss for utvikling av knutepunkt på Breivoll med ny jernbanestasjon. Muligheten for å ta ut potensialet for omstigning er avhengig av rask omstigning og høy frekvens både på tog og T-bane. Jernbaneverket mener for øvrig det er for tidlig å konkludere med anbefalt lokalisering av knutepunktet sør for E6. Både alt 2, 3 og 4 for T-baneløsninger kombinert med stasjon bør vurderes videre. JBV mener arealbruken i området må drøftes mer systematisk og helhetlig. De peker på at deler av området er utsatt for støy- og luftforurensing og lokalklimatiske utfordringer. Vedrørende Stubberudfeltet mener de mellomalternativet må utvikles slik at området på en funksjonell måte kan utnyttes til næringsformål med tilknytning til logistikk og terminalvirksomhet.

JBV peker på følgende forhold i tillegg til stasjonsstruktur og stoppmønster, som viktige å vurdere ved lokalisering av holdeplass på Breivoll: stigningsforhold, evt. fremtidig Bryndiagonal og nye sporområder inn mot Smalvollveien. Arbeidet med planprogrammet må også ses i sammenheng med det langsiktige arbeidet med Nasjonal transportplan, også lengre enn 2040.

14. NSB

NSB understreker Alnabruterminalens sentrale plassering og at planprogrammet bør sikre terminalen funksjonelle rammebetingelser. I dette ligger også hensiktsmessig og miljøskjermet tilknytning til overordnet veinett. De skriver at de videre utredninger også bør omfatte en samlet vurdering av togtilbudet på Hovedbanen. Et omstigningspunkt mellom tog og T-bane på Breivoll kan gi bedre kollektivtilgjengelighet til bydeler langs T-banen. Knutepunktet må gis en kompakt og godt tilrettelagt utforming. Det kan vurderes om knutepunktet kan erstatte dagens Alna holdeplass.

15. Statens vegvesen

Statens vegvesen påpeker at de har store interesser innenfor området. De synes det er uheldig at planprogrammet ikke ender opp i en juridisk bindende arealplan som kan gi forutsigbarhet mht. gjennomføring av store infrastrukturprosjekter. De har startet arbeidet med å vurdere mulighetene for å etablere lokk over E6 i Groruddalen mellom Alnabru og Karihaugen, men understreker at det knytter seg stor usikkerhet til gjennomføring av prosjektet, både teknisk, estetisk og økonomisk. Flere av de aktuelle langsiktige atkomstløsningene til Alnabruterminalen er i konflikt med skisserte T-baneløsninger. Dette må avklares i det videre planarbeidet. Det må utredes et alternativ hvor stor deler av Stubberudmyra (*feltet? – pbe spm.*) brukes til mer terminalrettet bruk som logistikkbedrifter som har nytte av å ligge nær terminalen. Det må spesifiseres hvem som skal utarbeide overordnede utredninger beskrevet i planprogrammet. Det må gjøres overordnede utredninger på støy og luft. Dette er forutsetninger som må være avklart før man kan gå videre i planarbeidet. Statens vegvesen vil ha innsigelse til fremtidige område- og detaljreguleringer i området inntil det er vist at støy- og luftnivåene er tilfredsstillende i henhold til T-1442 og Nasjonale mål for luftkvalitet.

16. Norges vassdrags- og energidirektorat

NVE ser det som positivt at det arbeides med gjenåpning av lukkede vassdrag, men vil påpeke at det ved gjenåpning må gjøres nøye vurderinger av hydrauliske forhold og grunnforhold. Ved bygging av bruer legger NVE vekt på flomforhold, erosjon, vanngjennomstrømming og eventuelt oppstuvning og isgang.

17. Statnett

Statnett orienterer om eksisterende høyspentlinjer og tilhørende klausulert byggeforbudsbelte og de restriksjoner som gjelder i byggeforbudsbeltet.

18. Hafslund nett

Det må tas hensyn til linjer- og kabelanlegg og stasjonsanlegg i det videre planarbeidet. Det redegjøres for nødvendig avstand og andre forhold til eksisterende anlegg. Evt. ulemper for planlagt bebyggelse pga. støy fra nettstasjoner er ikke Nettselskapets ansvar. Evt. omlegging av lav- og høyspenningsanlegg kan bestilles og må bekostes av bestiller. Behov for strømforsyning til nye anlegg må meldes og vil vurderes i forhold til kapasitet på eksisterende strømmnett.

19. LO i Oslo

LO mener Oslo skal ha et funksjonelt og variert næringsliv med logistikk som sikrer fremtidsrettet vekst, utvikling og fornyelse av trygge arbeidsplasser. Forholdet mellom arealer må balansere behovet for ulike transportformål, arealer for næringsvirksomhet, fritids- og kulturaktiviteter, gode bomiljøer og rekreasjon. LO mener det er urealistisk at Groruddalen kan ta i mot hele den forventede veksten. Fortetting i bydeler på vestkanten vil gi en bedre arealbalanse og bedre grunnlag for kollektivløsninger. T-baneforbindelser, fortrinnsvis under bakken og ny kombinert jernbane og t-banestasjon på Breivoll, må prioriteres. LO mener det er positivt at så mange tema er omtalt i planprogrammet, og at hovedtemaet er alternative kollektive transportløsninger. De mener at planprogrammet ivaretar forholdet til de fire byutviklingsstrategiene som er vedtatt i Helhetlig utviklingsplan for Groruddalen (HUG).

LO mener at planområdets kompleksitet krever en langsiktig og samordnet satsing mellom stat, kommune og private aktører. Det er positivt at planprogrammet også tar med nasjonale premisser og planer. Oslo må tilrettelegge for utvikling og nyskaping av arbeidsplasser ved bl.a. å sikre økonomisk overkommelige og hensiktsmessige arealer. Dalbunnen er bedre egnet til arbeidsplasser enn boliger og her kan utvikles ulike arbeidsplasser basert på klimavennlig teknologi og ulike typer småindustri som kan dra nytte av den unike logistikkbeliggenheten. Det bør også avsettes arealer for fremtidig kapasitetsreserve for terminalen. LO peker på at Oslo mangler rimelige utleieboliger og det bør utredes om Oslo kommune sammen med Husbanken/OBOS kan iverksette boligbygging med et sosialt tilsnitt. Det bør ikke bygges boliger mellom Østre Aker vei og E6. Boligbygging i randsonen evt. i forbindelse med løkk/tunnel kan først utredes etter at næringsområdenes behov er avklart. LO mener en E6-tunnel som alternativ til løkk kan være riktig og at direkteatkomst til terminalen i tunnel virker å være en god løsning. Kopling fra linje 5 til linje 2 i en trasé i dalbunnen med tilknytningspunkt på Furuset fremstår som en fornuftig løsning. T-bane må gjennomføres før evt. boligbygging. LO støtter planprogrammets prinsipper for utvikling av infrastrukturtiltak samt delområder, blågrønn struktur og torg og møteplasser. En bør ikke begrense seg til å vurdere de store prosjektene som OPS-prosjekter, men se på prosjektf finansiering generelt i samarbeid med staten.

20. Norske landskapsarkitekters forening

NLA Oslo mener planen har mange gode tema i gjennomgangen, men savner å se dem i konklusjonene. De mener det er svært viktig å sikre utlufting langs Alna, dvs å ikke bygge kulvert. Det må tas hensyn til de store områder med forurensede jordmasser og forbedre vannkvaliteten i Alna. Det må settes av områder til park og grøntområder i nærmiljøet som deler av en grønn struktur i Groruddalen. Turveinettet må knyttes sammen.

21. Norsk forening mot støy og Trafikkaksjonen

All infrastruktur i området må tilpasses det at tung og kald luft lett hoper seg opp i dalsøkkene (inversjon), særlig ved høytrykk om vinteren. Dette gjør at NO₂ og andre giftige stoffer i bilavgassene ikke luftes ut, slik at konsentrasjonene lett blir helsefarlige. Biltrafikken må reduseres mest mulig. Kollektivtrafikken må forbedres. De anbefaler diagonal tverrforbindelse gjennom dalbunnen, med avgreining fra Grorudbanen ovenfor Økern til sammenkobling med Furusetbanen sør for Furuset. Området må bindes sammen med et gang- og sykkelveinett hvor syklistene og fotgjengere atskilles, og hvor sykler kan parkeres trygt på stasjonsområdene. Det siste vil også øke T-banens og jernbanens influensområde og trafikkgrunnlag. Arealene må utnyttes best mulig. Det reduserer behovet for bilbruk og gir bedre plass til den blågrønne

strukturen. Dieselbusser må mest mulig erstattes med trolleybusser eller batteridrevne busser subsidiært av hybrid-/duobusser og/eller gassbusser. Den nødvendige biltrafikken må mest mulig legges i tunnel eller under lokk. Lokkene må lages såpass solide at en kan gå over dem, men ikke konstrueres slik at de blokkerer luftstrømmene og fører til forurensningene hoper seg opp. Hvis Alnabruterminalen ikke kan legges under lokk, må det bygges gang- og sykkelveier over sporområdene. Miljøfartsgrenser må innføres på hovedveiene og fjernveiene gjennom området.

22. Alna næringsforening

Alna næringsforening støtter ambisjonen for den planlagte utvikling for Breivollområdet. De understreker at det må legges opp en pragmatisk strategi. Breivoll knutepunkt må realiseres gjennom mange utbyggingsetapper, uavhengig av de store infrastrukturtiltak. De viser til at det ikke ble vedtatt rekkefølgebestemmelser til reguleringsplan for Alnabruterminalen og at samarbeidsforpliktelser om utvikling av overordnet infrastruktur gjennom offentlig-privat samarbeid, heller ikke kan legges på utbyggerne i Alna-/ Breivollområdet. De fokuserer på syv prioriterte prosjekter som må behandles individuelt for å få den ønskede gjennomføringsdynamikk. (1) De støtter aktuelle traseer for fremtidig T-bane mellom Grorudbanen og Furusetbanen med holdeplasser på Breivoll og Alna. Breivoll holdeplass må utvikles sammen med andre kollektivslag. Ny trasé må ikke båndlegge tomtereserver. En ny T-banekulvert bør vurderes som teknisk felleskulvert for store deler av teknisk infrastruktur i Groruddalen, inkludert kraftlinjer i området. (2) De forutsetter at direkteatkomst fra terminalen basert på lokal passasje under E6, som de tidligere i samarbeid med Statens vegvesen har lansert, videreføres i planarbeidet som nå forestår. (3) De støtter verdien av en sammenhengende grøntstruktur knyttet til Alnavassdraget, men størrelsen må tilpasses behovet for tilstrekkelig byggeareal i den tette delen av knutepunktet. Dette gjelder spesielt føringen av Trosterudbekken. De peker på verdien av en tverrforbindelse opp til Tveten gård. De støtter et eget miljø- og klimaprogram, men er usikre på gevinsten ved den ambisiøse skisserte viadukten og viser til tidligere utførte luftkvalitetsmålinger fra 2002 som ikke viser tegn til stagnerende luftforurensning. (3) De har liten tro på at det vil være mulig å finansiere rene lokkløsninger og peker i stedet på tidligere lansert kort fjelltunnel under Trosterud. En slik løsning vil være en viktig delutredning. (5) Delområder innenfor Breivollbyen må kunne skilles ut for detaljregulering og utbygging uavhengig av det kompliserte planarbeidet for hele Breivoll/Alnabru. Utbyggerne i Breivollbyens engasjement er vesentlige for at visjonen om et stort knutepunkt skal kunne realiseres. (6) Alnasenteret, Smart Club og A-møbler utgjør et vellykket regionalt handelssenter. Statlig planmyndighet har, i forbindelse med IKEAs utbygging, fastslått at dette representerer en bærekraftig lokalisering. Det må tas hensyn til en videreutvikling av denne type handelsetablering ved at det i planarbeidet for Alnabru/Breivoll tas grep for å tilpasse planleggingsrammene denne virkeligheten. (7) Det foregår en gradvis utvikling av enkelttomter på Stubberudfeltet. Det er viktig at denne naturlige prosessen ikke bremses, men at det raskt kan skje en avklaring av fremtidige rammer for arealbruk, slik at områdets bruk til utvendig lagring, anleggstomter og midlertidige brakkerigger kan bringes til opphør.

23. Alnaelvas venner

Alnaelvas venner er svært fornøyd med at med at premissene i KDP for Alna Miljøpark i så stor grad legges til grunn for dokumentet. Alt 1 for T-bane berører meanderlandskapet på Smalvollen og må anses uaktuelt, mens alt 2 og 3 etablere nye barrierer. De mener derfor det må satses på alt U2. De kan akseptere at Alna og turvei går under E6, men spør likevel om det noen gang er overveid en motsatt løsning, altså E6 i kulvert under området. Da ville også en enkelt to-felts vei være tilstrekkelig for lokaltrafikken og områdene kunne bygges sammen til et stort utbyggingsområde.

24. Groruddalen miljøforum

De støtter de grunnleggende trekk i planprogrammet. De tre viste lokkene bør utvides eller det bør etableres flere lokk mellom Akershus grense og sentrum. Det er viktig at det etableres traseer for tungtrafikk og at "Tungtrafikkplan for Groruddalen" vedtas og gjennomføres, blant annet direkteavkjøring til E6 fra terminalen. Kollektiv utbygging og annen infrastruktur må fastsettes før massiv utbygging av bo- og bygningsmasse starter.

25. Fjellhus vel

Fjellhus Vel mener områdene er sentrumsnære og bør spill en langt viktig rolle i Oslo enn de faktisk gjør. De stiller seg bak høringsutkastet. De peker på to viktige utfordringer: nedbygging av barrierer og å takle den økte trafikkmengden som naturlig vil oppstå ved utbygging av Alnabru og Breivoll. De er særlig engstelige for økt trafikkmengde i Ole Deviks vei og økt gjennomkjøring i Teisenveien.

26. Fabritius-gruppen

De ønsker at det også utredes et næringsalternativ for Stubberudfeltet, som ivaretar formålene kontor, lager, handel, lett produksjon og annen logistikkvirksomhet. Beliggenheten gjør området særlig godt egnet til slik virksomhet

27. Aberdeen Property Investors

De informerer om hvilke utviklingsinteresser som må ivaretas og tas høyde for på lang sikt for Ole Deviks vei 10-14. Dagens bygningsmasse er på ca 25.000 m² bestående av kontor, kombinasjonsbygg og lager/produksjon. Tomten er på 28 mål og antas å kunne bebygges med ytterligere 15.000 m² med primært kontor, evt kombinasjonsbygg og lager/logistikk/produksjon.

28. Hille-Melbye arkitekter på vegne av Coop Eiendom AS

De er positive til at det tilrettelegges for utvikling av Coops eiendom på Breivoll og forventer at eiendomsutvikling igjen kan tillates. Manglende tilknytning til E6 i begge retninger må løses. Hovedkraftledningen i kulvert er en grunnleggende faktor for at transformasjonen skal komme i gang. De er positive til miljølokk mellom Smart Clubs og Alnasenteret og støtter T-bane under bakken og stoppested i tilknytning til deres eiendom. Det kan ikke forventes at tomteeierne på Breivoll skal yte økonomisk bistand i forbindelse med infrastrukturproblemene.

29. Hille-Melbye arkitekter pva. Alna park AS

Områdets attraktivitet for nybygging er så liten, at selv med en betydelig bedring vil det ikke være rom for utbygger å dekke kostnader til infrastruktur.

30. Bundegruppen

De er eier av Verkseier Furulunds vei 16 (116/57) som nylig er bygget ut med 10 000m² kontor som ikke er kommet med på kartet. Bygget ligger i nabogrense mot avsatt friområde/gøntområde (KDP Groruddalen sentrale deler). En evt. direkteatkomst til terminalen i denne traseen og med rundkjøring ved Verkseier Furulunds vei, vil umuliggjøre driften av dagens eiendommer inntil traseen og er derfor ikke gjennomførbart. Dersom denne traseen velges må veien legges i tunnel. Det vises i denne forbindelse til Norsams bemerkning (nr 32). De peker på at lokk over E6 neppe noen gang vil bli gjennomført og at det også må tenkes løsninger i overskuelig fremtid. Området trenger løsninger, men også fremdrift.

31. Transportsentralen

De er etablert i Verkseier Furulunds vei 1. Eiendommen fungerer som samlingssted og oppstillingsplass for mer enn 500 biler. De dekker transportbehov som oppstår lokalt. En flytting ut fra bykjernen ville bety økt kjørelengde og kanskje behov for flere biler, dvs miljømessige ulemper og dårligere konkurransekraft. Mange av sjåførene bor utenfor Oslo og av hensyn til kjøre- og hviletidsbestemmelser trenger de å kunne parkere bilene på tomten for å unngå å kjøre bil uten last frem og tilbake til bosted. De trenger derfor en sentral oppstillingsplass for større biler. Det er behov for deres type virksomhet i Oslo by og de ønsker å styrke sin virksomhet på Stubberud og oppgradere området, men er da avhengig av forutsigbarhet mht. regulering. De mener deres type virksomhet ignoreres i forslaget hvor det åpnes for alternative plasseringer.

32. Norsam pva. Bundegruppen, Olav Thon-gruppen og Transportsentralen

Det savnes langsiktige analyser av transformasjon av arealbruken og tung infrastruktur. Planprogrammets konklusjoner/anbefalinger bør derfor først og fremst angi hvilke konkrete utredninger/alternativ som må utredes grundigere og som deretter skal inngå i planfasen. Planprogrammet bør ikke konkludere med konkrete konseptvalg for arealbruk og infrastruktur. Godsterminalen med ny kjøreatkomst blir en

premissgiver for arealbruk og transportsystemet. Ny kjøreadkomst til terminalen må inngå som en viktig overordnet lenke i det framtidige hovedvegnettet. Det anbefales at planprogrammet konkluderer med at vegvesenets hovedalternativ 1 (sørrettet trafikk i ny trase gjennom Stubberudfeltet og nordrettet via Alfasetveien og Nedre Kalbakkvei) og 2 (sørrettet trafikk i Alfasetveiens forlengelse til Brobekkveien og videre til Ulvensplitten, nordrettet som alt 1) utredes videre i planfasen. I alternativ 1 må det forutsettes, både ut fra dagens virksomhet og for å legge til rette for en ny arealbruk, at den nye vegforbindelsen føres i kulvert gjennom Stubberudfeltet uten kontakt til det lokale vegnettet. Det anbefales at Stubberudfeltet utvikles for en arealbruk med ny og blandet næring og ikke med innslag av boliger.

Lokk over E6 ved Smart Club og Alnasenteret anses uaktuelt pga kompliserte vekslingsstrekninger mot Ulvensplitten. Et lokk ved Stubberudfeltet vil ikke gi gevinster i forhold til kostnadene. En tunnel fra ytre Ringvei til forbi Furuset kan synes mer hensiktsmessig. Det foreslås derfor at planprogrammet ikke gir konkrete føringer om løsningskonsept, men angir føringer for de utredninger som må gjøres i et nært samarbeid mellom Statens vegvesen og Oslo kommune.

Det skisseres flere løsningsmuligheter for hovedvei- og kollektivsystemet, basert på vegvesenets alternativer 1 og 2 for atkomst til terminalen. Dette inkluderer blant annet en forlengelse av Breivollveien under og langs E6 frem til Tvetenveien. Veien avlaster Strømsveien og gir gode atkomster til Stubberudfeltet. Videre foreslås forlengelse av Arvesetveien til Alfasetveien/Terminalveien. Ved Breivoll skisseres mulig forbindelse under E6 mellom Brobekkveien og Ole Deviks vei og nye veiforbindelser mellom Breivollveien og Ole Deviks vei og mellom Ole Deviks vei og Smalvollen. Det anbefales at det også ses på T-banetilknnytning mot Bryn/Brynseng.

Overordnede utredninger bør prioritere T-banebasert kollektivløsning med nettstruktur for øvrig kollektivtrafikk og utforming av nytt hovedveinett. Det er viktig at utbygging av veinettet kan skje strekningsvis uten at arealbruken er endelig fastlagt og at det sikres fremkommelighet for vegbasert kollektivtrafikk uten å forutsette at en ny T-banebasert kollektivløsning blir realisert.

33. Tom Edvardsen arkitekter pva. eier av Caspar Storms vei 21

Edvardsen representere eier av Rodeløkken maskinverksted som er bevaringsverdig. De mener det naturlige knutepunkt for det framtidige Breivoll må være i krysset mellom jernbane og Caspar Storms veis forlengelse. Det kan etableres torg rundt krysset Caspar Storms vei og Ole Deviks vei, der Rodeløkken Maskinverksted blir en viktig vegg i plassrommet med forretning/kultur som en naturlig del av torgfunksjonen. Som markør foreslås et smalt og elegant tårn.

34. OON Alnabru as, Smalvollveien 58

De motsetter seg inntegnet T-banelinje i alt2 som vil vanskeliggjøre driften av eiendommen og senke bruksnytt og verdien av eiendommen. Det trafikal problemet på Alnabru ville bli løst ved en av- og påkjøring til E6 i nordgående retning ved Breivollveien/Smart Club.

35. Kjartan Eide, Tittutveien 11b

Han mener dagens innbyggertall i Groruddalen er høyt nok og at en burde konsentrere seg om å bedre levekårene for dem som allerede bor her. Det burde i stedet ses på å slå sammen Oslo og Akershus. Han kommenterer at avmerket historisk trase/Pilgrimsleden følger Strømsveien, men er lagt via Tittutgrenda pga. trafikkbelastningen. Undergangen under Strømsveien ved Vollaveien brukes lite pga gangavstander og kanskje trapper kombinert med gjerde i Strømsveien ville hjelpe. En tunnelloøsning mellom Alnabruterminalen og E6 vil ha avgjørende betydning for miljøet på Alnabru. I rapporten henvises til Breivoll gård, men denne ble revet i 1965 og han spør om det kan være våningshuset til gården Arveset det menes. Han stiller spørsmål ved ny stasjon ved gjenvinningsanlegget, men mener likevel alt U2 er det beste. Han synes forslaget om stasjon ved Alnasenteret og Smart club er godt, men mener en må realistiske forventninger til hvor mange kunder som vil bruke T-bane.

PLAN- OG BYGNINGSETATENS TEMAVISE KOMMENTARER

Innledning

Planprogramområdet Breivoll-/Alnabru omfatter en stor del av et framtidig transformasjonsområde i Oslo. Bærekraftig byutvikling - med knutepunktsutvikling som sentral strategi - krever tydelig og langsiktig satsing på tvers av flere sektorer og som samarbeid mellom kommune, stat og private aktører. Planprogrammet er program for det arbeidet som må gjøres for å utrede, utvikle og avklare de **overordnede og helt avgjørende premisser og strukturer** for den knutepunktsbaserte byutviklingen i denne vekstaksen i byen.

Oppgavene har et langsiktig kommuneplanperspektiv i Oslo, og de gir avgjørende føringer og betydning regionalt.

Det er kommet mange og gode innspill og kommentarer ved offentlig ettersyn. Plan- og bygningsetaten ser at mange av innspillene, forslag til løsninger og mulighetsstudier med mer fra aktørene bør følges opp gjennom utrednings- og planarbeid på områdenivå, dvs gjennom **påfølgende konkrete områdereguleringsplaner**.

Senere arbeid med områdeplaner er imidlertid helt avhengig av at de grunnleggende strukturene for byutviklingen i knutepunktet og vekstaksen er avklart og fastlagt på overordnet nivå. Samarbeidet med Breivollgruppen som arbeider med "Breivollbyen" i den mest sentrale delen av knutepunktet Breivoll, og som har fremmet eget forslag til planprogram for sitt byutviklingsområde, belyser godt hvilke avklaringer som må gjøres på et overordnet nivå for at næringslivet skal kunne fortette/transformere sine eiendommer i tråd med Oslos kommuneplan.

Planprogrammet for Breivoll-/Alnabruområdet har som ambisjon å gi grunnlag for det utrednings- og planarbeidet som må gjennomføres for å fastlegge de overordnede og avgjørende byutviklingsstrukturene. Det grunnleggende i dette handler om løsningene for kollektivtransportbasert byutvikling. For Alnabru-/Breivollområdet betyr dette å:

- Videreføre utredninger og planarbeid for T-banebasert kollektivløsning, inklusive prinsipper for stasjonsløsninger, fordi dette er forutsetning for Breivoll som knutepunkt og det gir grunnstammen i den samordnete areal- og transportplanleggingen i denne vekstaksen.
- Utrede og avklare samordnete hovedveiløsninger som ivaretar hovedatkomst til godsterminalområdet og lokk over (deler) av E6 og atkomst til knutepunktet Breivoll, dvs: som ivaretar behovene både for knutepunkts- og byutviklingen og Alnabruterminalen.

Miljøutfordringene i området må søkes ivarettatt gjennom hovedgrep for ny infrastruktur og byutvikling. Det er nødvendig å søke langsiktige, samordnete og sektorovergripende løsninger. Den blågrønne strukturen må utvikles som grunnleggende kvalitet for ny byutvikling. Dette er å videreføre ambisjonene i forslagene til KDP Alna miljøpark og den blågrønne strukturen. På områdenivå må dette følges opp med planer for det offentlige rom (det grønne, det blå og det grå) med utgangspunkt i knutepunkts- og stasjonsnær byutvikling, jfr KDP for torg og møteplasser.

Høringsuttalelsene er søkt imøtekommet ved at program for planarbeidet er supplert med eget avsnitt med opplisting av viktige utredningstema knyttet til det aktuelle overordnede plan-/utredningsnivå. Videre er programmet supplert med egne avsnitt om aktuelle utredningsalternativ og anbefalinger om type planer/utredninger og hvem som bør være ansvarlig.

Breivoll-/Alnabruområdets framtidige rolle i Oslos byutvikling

I høringsuttalelsene kommenteres Breivoll-/Alnabruområdets framtidige rolle i Oslos byutvikling. Utvikling av ny T-bane og tilrettelegging for byutvikling slik dette diskuteres i planprogrammet, støttes av hovedparten av uttalelsene. Det pekes imidlertid på at det er viktig også å vurdere fortetting i andre deler av byen/Oslo vest (Alna bydelsutvalg og LO). Flere peker på behov for å avsette arealer til ulike typer logistikkfunksjoner, blant annet på Stubberudfeltet (Statens vegvesen, Jernbaneverket, EBY mfl.). LO,

næringsdrivere innenfor Stubberudfeltet m.fl peker på behovet for arealer til næringsvirksomhet, gjerne basert på klimavennlig teknologi og ulike typer småindustri. (*Stubberudfeltet drøftes i eget kapittel, se side 14*)

Plan- og bygningsetaten har ved utforming av planprogrammet tatt utgangspunkt i føringene i gjeldende kommuneplan. Denne viser deler av dalbunnen (områdene syd for godsterminal og samlastterminalområdene), som "Transformasjonsområder i Groruddalen: Blandet arealbruk mot slutten av planperioden." Dette byutviklingsområdet skal tilrettelegges for en tettere utnyttet bystruktur med blandet arealbruk. I kommuneplandokumentet (side 54) sies: "Det antas at det primært er områdene på begge sider av Strømsveien og Professor Birkelands vei som er transformert med blandet arealbruk innen 2025." Knutepunktet Breivoll er vist som nytt knutepunkt med blandet arealbruk.

Oslo har de siste årene hatt en årlig vekst på over 15.000 innbyggere og Statistisk sentralbyrås prognoser anslår at Oslo de neste 20 årene vil få en betydelig vekst i bosatte og arbeidsplasser. Plansamarbeidet om areal og transport i Oslo og Akershus har utarbeidet et utfordringsnotat datert 11.01.2010 (behandlet i bystyret 21.04.2010). Her legges til grunn en befolkningsvekst på 380 000 personer i hovedstadsområdet fram til 2030, og der halvparten av disse vil komme i Oslo. Arealene i Groruddalen vil være helt sentrale for å kunne ta i mot deler av denne økningen. En tettere bystruktur og mer sammensatt arealbruk er viktig for å oppnå miljømålsettingen om å hindre en spredning av arbeidsplasser og boliger utover i regionen.

Notatet peker på flere hovedutfordringer som er sentrale å drøfte med sikte på å utvikle løsninger innenfor planprogramområdet. Breivollområdet vil gi avgjørende føringer for øvrige transformasjonsområder i Groruddalen og også for byutvikling i et større regionalt perspektiv. Det pekes på behov for bærekraftig transportsystem der den vesentlige trafikkveksten må komme på kollektivsystemet. Dette vil i praksis bety behov for dobling av kollektivtrafikken fram mot 2030. Andre viktige utfordringer er knyttet til trafikkvekst og reisemiddelfordeling og boligbehov og bosettingsmønster. I drøftingsnotatet pekes på behov for avveining mellom areal til godshåndtering og andre utbyggingsformål. En økning av kapasiteten for godshåndtering i regionen vil måtte konkurrere med andre trafikanter på transportnettet og med andre utbyggingsformål. I notat påpekes derfor behovet for å utvikle en felles regional tilnærming til logistikkutviklingen. En viktig utfordring er "rett virksomhet på rett sted", dvs at bedrifter bør lokaliseres ut fra deres arealbruk og besøksintensitet. Høy besøksintensitet (arbeids- og bruker-/kundereiser) tilsier god tilknytning til kollektivknutepunkter med godt kollektivtilbud. Arealbruken i slike knutepunkter bør intensiveres. Næringsliv med lav besøksintensitet kan lokaliseres utenom disse kollektivknutepunktene, helst ved hovedveinettet.

Som plantilnærming viser utfordringsnotatet til de overordnede mål fra samarbeidsalliansen Osloregionen der det er framhevet at utbyggingsmønsteret skal være arealeffektivt basert på prinsipper om flerkjernet utvikling og bevaring av overordnet grønnstruktur. Transportsystemet skal på en rasjonell måte knytte den flerkjernede regionen sammen til resten av landet og utlandet.

Bytransformasjonen i Groruddalen følger internasjonale trender. Den dominerende drivkraften i slik bytransformasjon har lenge vært boligvekst og nedgangen i industrivirksomhet og framveksten av kunnskapsintensive tjenesteytende næringer. Næringene lokaliseres til fraflyttede industriområder og bidrar til at det dannes nye store næringsområder med innslag av bolig i utkanten av sentrum, delvis planlagt og etablert av private utbyggere. Dette kan i dag observeres i Nydalen og i de nedre deler av Groruddalen, blant annet i Økernområdet.

Dette samsvarer også med data fra RiksGab som viser at det meste av kapasitetsutvidelsen innenfor lagervirksomhet (store lager-/logistikkfunksjoner med nasjonalt og regionalt marked) i en del år har skjedd **utenfor** Oslo (jfr logistikk-/lagervirksomhet som er etablert med svært store bygningsmasser og manøvrerings-/hensettingsarealer bl.a. i Vestby, på Langhus, Nordby i Ås kommune, i Lørenskog, i Bergerområdet). Denne type lagervirksomhet finner ikke plass innenfor sentrale deler av Groruddalen eller innenfor andre deler av Oslos byggesone, og dette må skilles fra lokal distribusjon med kunderettet virksomhet lokalt i Oslo. Se også skisse fra EBY, vedlegg B side 25.

Bruk av planprogram som planleggingsverktøy

Blant annet Statens vegvesen, Jernbaneverket og Fylkesmannen er kritisk til at planprogrammet ikke ender opp i en juridisk bindende arealplan. Flere andre høringsinstanser peker på at planprogrammet først og fremst må ses på som en mulighetsstudie og at det er viktig ikke å låse alternativene. Flere mener det er viktig å legge til rette for en pragmatisk, trinnvis utvikling.

Alnabru-/Breivollområdet er sentralt beliggende både i Groruddalen og i forhold til sentrum. I Oslos kommuneplan spiller Alnabru/Breivoll derfor en sentral rolle som knutepunkt med blandet arealutvikling. Statlige infrastruktureiere har store interesser i området og flere grunneiere ønsker å utvikle sine eiendommer. Samtidig er området miljøbelastet. Området har et klart behov for overordnede planavklaringer. Plan- og bygningsetaten ser det imidlertid ikke som hensiktsmessig å forsøke å utarbeide én ny samlet, formell plan (områderegulering eller KDP) for et så stort og komplisert byutviklingsområde.

En juridisk bindende plan som skal avklare arealbruken, nye overordnede baneløsninger og veier, vil sannsynligvis ta mange år å få på plass. Området er svært stort i arealutstrekning, og store deler av den helt overordnede infrastrukturen må utredes og avklares i samvirke med infrastruktureierne og gjennom flere ulike prosesser. Plan- og bygningsetaten mener at en praktisk måte å sikre en utvikling av området på - i tråd med kommunale og statlige mål - er først å drøfte, avklare og sikre de viktige og strukturelle hovedgrep. Som oppfølging av dette er oppgaven å konkretisere hvilke videre planer og utredninger som må gjøres på områdenivå; som områderegulering, som detaljregulering, eventuelt gjennom kommunedelplanlegging.

Å få på plass et banebasert kollektivtilbud synes å være avgjørende både for selve knutepunktet og fordi det gir avgjørende føringer for videre samordnet areal- og transportplanlegging i denne vekstaksen av byen. Plan- og bygningsetaten mener foreliggende planprogram gir grunnlag for å konkretisere hvilke hovedstrukturer som bør detaljeres videre. Programarbeidet gir videre innspill og føringer som kan gi et godt grep for videre knutepunktsutvikling. De helt sentrale føringene gjelder samordnet areal- og transportplanlegging i praksis: planlegging av kollektivløsninger koplet til byutvikling, behov for samordnede utredninger og løsninger for ulike elementer i utbygging av hovedveinettet, utvikle utbyggingsmønstre som gir avbøtende effekt i forhold til miljøutfordringer – inklusive beslaglagte arealer til store kraftlinjer - , samt utvikling av gode stedkvaliteter gjennom foredling av blågrønne kvaliteter, utvikling av lokale torg- og møteplasser, bevaring og utvikling av bygninger og anlegg som vil gi kvaliteter til de nye stedsdannelsene.

Planprogrammet er altså et planprogram for å avklare overordnede rammebetingelser og føringer, og det må følges opp gjennom nærmere avklarte og definerte planprogram for områdereguleringer, eventuelt for detaljreguleringsplaner (f.eks for en T-banetrasé eller for konkrete vei-/atkomstløsninger). Breivollgruppens planprogram for Breivollbyen er eksempel på et planprogram som er avhengig av avklaringer på overordnet nivå, og som omfatter utredninger knyttet til konkret område- og detaljreguleringsnivå.

Kollektivløsninger

Høringsuttalelsene støtter i hovedsak etablering av ny T-bane på tvers av dalen som vesentlig for utvikling av Breivoll som et knutepunkt. Gode koplinger mellom tog, bane og buss fremheves. Det pekes også på at en T-bane kan ligge langt fram i tid og at buss bør utredes som et fullverdig alternativ. Flere høringsinstanser mener det er for tidlig å konkludere med hvilket alternativ som er best.

Plan- og bygningsetaten mener innspillene fra høringsinstansene er svært nyttige og at disse må tas med i det videre plan- og utredningsarbeidet. Det er mange viktige tema som må utredes når det gjelder spørsmålet om nye kollektivbaserte byutviklingsløsninger for Breivoll og Groruddalen for øvrig. Plan- og bygningsetaten har i utredningene som er utført så langt tatt avgjørende utgangspunkt i "samordnet areal- og transportplanlegging", dvs hvor er byutviklings-/bytransformasjonspotensial og hvilke konkrete

kollektivtraseer som best vil kunne utløse dette potensialet. Etaten har på bakgrunn av de trasestudier som er gjort i høringsrapporten og vurdering av hvilke byutviklingsmuligheter de gir, anbefalt alt U2. Linjeføring med lokalisering av stoppestedene vil bety en grunnleggende ryggrad for ny byutvikling. Etaten er for øvrig enig i at det er for tidlig å konkludere og at både de undersøkte traseene og evt. andre nye løsninger bør studeres videre. Etaten anbefaler at dette blant annet skjer som en del av Ruters strategiske plan (K2012, jfr K2010).

Hovedveiløsninger – lokk over E6

Flere høringsinstanser gir gode innspill til mulige fremtidige veiløsninger for området, både nye lokalveier og ramper/tilknytninger til hovedveinettet (Norsam mfl.). Det er også flere kommentarer til viste lokkløsninger. Det påpekes at lokk vil være dyre og kompliserte å bygge (Statens vegvesen, Alna næringsforening m.fl.). Fjelltunnelløsninger (Alna næringsforening) og senking av E6 (Alnaelvas venner) anbefales vurdert som alternativ. Det er også stilt spørsmål ved vist tverrforbindelse mellom Tvetenveien og nytt stoppested ved Alnasenteret/Smart club /Coop Eiendom (Samferdselsetaten).

Plan- og bygningsetaten har i foreliggende forslag til planprogram lagt hovedvekten på kollektivløsninger og i mindre grad undersøkt ny hovedveiløsninger. Statens vegvesen har igangsatt prosesser både for ny atkomst til terminalområdet og for lokk over E6. Plan- og bygningsetaten vil peke på at de ulike delutredningene som er igangsatt/bør igangsettes må ivareta utfordringene knyttet til transformasjon av arealer i deler av dalbunnen av Groruddalen slik dette er vist prinsipielt i Kommuneplan 2008. Det må også bety at direkteatkomst fra E6 til terminalområdet – fortrinnsvis i tunnel – må utredes samordnet med lokk over E6 og atkomst til knutepunktet Breivoll. Utredningene som igangsettes for Manglerudtunnel vil også ha betydning for løsninger for overordnet veisystem i planprogramområdet. Plan- og bygningsetaten anbefaler at videre plan- og utredningsarbeid for nye hovedveiløsninger knyttes til de pågående prosessene, samt at dette også blir et tema koplet til byutvikling i arbeidet med ny kommuneplan.

Bruk av Stubberudfeltet

I flere høringsuttalelser kommenteres fremtidig arealbruk i dalbunnen og på Stubberudfeltet spesielt. Statlige aktører som Statens vegvesen og Jernbaneverket mener at Stubberudfeltet bør utvikles til terminal- og logistikkvirksomhet knyttet til utvikling av Alnabruterminalen. Bedriftene/næringsinteressene som holder til i området og som har avgitt høringsuttalelse, ønsker å utvikle området videre med de funksjonene som finnes der i dag, dvs en blanding av lager, kontor, handel, lett produksjon og annen industrivirksomhet. Disse er skeptisk til ny atkomstvei til terminalen gjennom området, som de frykter vil vanskeliggjøre en utvikling av tomtene. Flere høringsinstanser som Bydel Alna, Samferdselsetaten, er skeptisk til boligbygging i dalbunnen/Stubberud før tilfredsstillende miljøforhold er sikret. Friluftstetaten anbefaler "Foredlingsalternativet". EBY mener at en viktig forutsetning for en transformasjon av dalbunnen, slik den kommer til uttrykk i HUG og er videreført i Kommuneplan 2008, er bortfalt i og med at terminalen skal bli liggende. De mener derfor det skal legges mindre vekt på det som er uttalt i HUG og KP 2008 om fremtidig arealbruk i dalbunnen. De anbefaler at det utredes et fjerde alternativ for utvikling av Stubberudfeltet: et alternativ der området benyttes til ulike former for terminalrettet virksomhet, et alternativ som ikke tar utgangspunkt i så langsiktige og omfattende ambisjoner fordi dette kan sementere dagens situasjon.

Plan- og bygningsetaten vil understreke at terminalområdet inngår både i HUG og KP 2008. Bystyret har ved vedtaket av HUG og KP 2008 tydelig fastslått både at terminalen skal bli liggende og at dalbunnen sør for terminalen på sikt skal transformeres til en tettere utnyttet bystruktur og blandet arealbruk. Plan- og bygningsetaten må følge opp bystyrets vedtak i HUG og KP 2008.

Plan- og bygningsetaten har i planprogrammet drøftet flere utviklingsmuligheter for Stubberudfeltet og anbefaler at disse utredes videre i et planprogram for området. På bakgrunn av høringsuttalelsene anbefaler etaten at det også utredes et fjerde alternativ som tilrettelegger for etablering av distribusjonsnæring. Det bør vektlegges de deler av distribusjonsnæringene som har særlig nytte av en sentral beliggenhet (lokal distribusjon). Alternativet bør videre utvikles i tråd med kommuneplanens målsetning om miljømessig og estetisk oppgradering. Blant annet bør utforming av arealene langs Strømsveien særlig vektlegges.

Strømsveien blir en viktig lokal vei som planlegges avlastet for gjennomgangstrafikk og forsterket som kollektivstreng. Derfor bør ny bebyggelse langs Strømsveien også i et slikt alternativ gis en bymessig karakter, mens en kan eventuelt stå friere mot E6. *EBY har illustrert et slikt alternativ (vist i vedlegg B, side 25).*

Et viktig poeng i planprogrammet har for øvrig vært å peke på avhengigheter mellom forskjellige planelementer. Planleggingen av ny direkteatkomst mellom terminalen og E6 og hvordan denne knytter seg til Stubberudfeltet, vil gi avgjørende premisser for bruk av området. Stubberudfeltet kan ikke omreguleres uavhengig av hvilke overordnede vei-/atkomstløsninger som velges. Direkteatkomst til terminalen løst delvis som tunnel – slik bystyret har bedt om - vil gi andre langsiktige utviklingsmuligheter for Stubberudfeltet enn om det blir lagt en ny hovedatkomst for tungtransport til gods- og samlassterminalen tvers over Stubberudfeltet. Ny tverrgående T-banetrasé mellom Grorudbanen og Furusetbanen, løst som ny T-bane i dalbunnen, vil også gi klare føringer for hva som kan være langsiktig og bærekraftig arealbruk på Stubberudfeltet. Å legge til rette for videre utvikling av området til lokalt rettede distribusjonsnæringar kan gi grunnlag for en gradvis fortetting og transformasjon, dvs i tråd med det som formuleres fra bedrifter/næringsinteresser som holder til i området i dag.

Blågrønn struktur

Viktigheten av å foredle og videreutvikle den blågrønne strukturen fremheves av mange høringsuttalelser, blant annet gjenåpning av Trosterudbekken og Haugerudbekken. Friluftsetaten mener hensynet til den blågrønne strukturen må mer i fokus.

Plan- og bygningsetaten er enig i at det må legges stor vekt på ivaretagelse og videreutvikling av den blågrønne strukturen ved byutvikling i området. Dette er ivare tatt i planprogrammet, blant annet i kap. 6.4 om hovedstruktur for offentlige rom og som et viktig utredningstema både i infrastruktur- og utbyggingsprosjekter.

Det vises for øvrig til forslag til KDP for Alna miljøpark som legger føringer og krav til videre arealplanlegging i området skal ta utgangspunkt i og videreutvikle de blågrønne verdiene. Knutepunktet Breivoll må utvikles med de blågrønne verdier som aktivum for byutviklingen.

Lokalklimatiske hensyn, sikring av utluftingskorridorer, sikring av elvelandskapet som klimatilpasningstiltak med mer må gi viktige føringer for videre byutvikling i knutepunktet.

Støy- og luftforurensning

Flere høringsinstanser peker på områdets store miljøutfordringer, særlig knyttet til støy og luftforurensning. Blant annet Statens vegvesen påpeker at det i det videre planarbeidet må gjøres støyutredninger i henhold til retningslinje for støy i arealplanlegging T-1442 og at det er spesielt viktig å se på boligområdene.

Plan- og bygningsetaten mener det ved byutvikling i området må være vesentlig å klarlegge de ulike delområdenes miljøsituasjon dvs at det må gjennomføres utredninger slik vegvesenet (og andre) påpeker. Dette er ivare tatt i forslag til program. Støynivå og luftforurensning er vesentlig for å klarlegge til hvilke formål de enkelte områdene er egnet. Samtidig må det vurderes eventuelle avbøtende tiltak. For eksempel vil lokk over E6 kunne gi en ny situasjon for enkelte områder. Det vil ikke være aktuelt å planlegge for boliger i noen del av programområdet før det er klart dokumentert at miljøsituasjonen er tilfredsstillende.

FASTSATT PROGRAM FOR VIDERE ARBEID



Planavgresning og nærområder

1. MÅL/HENSIKT

Formålet med planarbeidet for Breivoll-/Alnabruområdet er å tilrettelegge for knutepunks- og bytransformasjon i området i tråd med Kommuneplan 2008 - Oslo mot 2025. Området er svært komplekst. Planleggingsoppgaven er en samordnet areal- og transportplanoppgave som krever langsiktig og samordnet satsing mellom stat, kommune og private aktører. Planmessig avklaring og fastlegging av framtidig overordnet infrastruktur (kollektivtransport og veisystem) er helt avgjørende for å kunne utvikle Breivoll til et framtidig kollektivknutepunkt og for å kunne klarlegge forutsetningene for framtidig bytransformasjon.

Hovedtema i planprogrammet for Alnabru-/Breivollområdet er å utforske ulike alternative kollektivtransportløsninger, herunder konkret plassering og potensial for Breivoll som nytt kollektivknutepunkt, gjennom å vurdere potensialet til eksisterende og nye banebaserte kollektivløsninger. Framtidige kollektivløsninger må kunne løses rent fysisk. Men hovedfokus i planprogrammet er også å vurdere hvordan kollektivløsningene kan fungere som del av kollektivsystemet i Oslo og regionen, og hvilke nye byutviklingspotensialer som utløses. Miljølokk over E6, ny direkteatkomst - fortrinnsvis i tunnel - fra terminalområdet til E6 og hovedveitilknytning til nytt Breivoll knutepunkt er også hovedtema i planarbeidet. Innenfor planområdet pågår også prosesser knyttet til flere privat innsendte planinitiativ. Det største gjelder planprogram for utvikling av Breivollbyen i regi av Breivollgruppen.

2. UTREDNINGSPLIKT

I henhold til plan- og bygningslovens § 4.1 skal det utarbeides planprogram for alle regionale planer og kommunedelplaner, og for reguleringsplaner som kan ha vesentlige virkninger for miljø og samfunn.

Iht. KU-forskriftens § 14, kan planprogram benyttes til å avklare og fastsette overordnede rammebetingelser for arbeid med senere reguleringsplaner for et område og også for flere pågående reguleringsprosesser innenfor et større område. Et planprogram skal spesifisere føringene for videre planlegging av et definert planområde. Det skal beskrive formålet med planleggingen, hva planen skal omhandle, hvilke supplerende utredninger og analyser som må gjøres, hvilke konsekvenser som skal utredes og hvordan planprosessen skal gjennomføres, blant annet med hensyn til medvirkning. Planprogrammet skal vise de alternativer som skal utredes, og kan også anbefale alternativ. Det er viktig at beslutningsgrunnlaget i form av registreringer, analyser og konklusjoner er relevante og tilpasset det aktuelle plannivået. Planprogrammet skal skape åpenhet og forutsigbarhet og gjøre tydelig både hva det skal planlegges for og hvordan beslutningsgrunnlaget er bygget opp. Det er viktig å sikre at ulike interessegrupper kan medvirke i planleggingen. Forenkelt sagt skal et planprogram være en plan for den videre planleggingen av et geografisk område.

3. SAMORDNING AV UTREDNINGER

Foreliggende program for videre arbeid legges til grunn for plan- og utredningsarbeid i området. Det forsettes utarbeidet flere oppfølgende reguleringsplaner både for infrastruktur, byggeområder og blågrønn struktur. Avgrensning av planområde, plantype og ansvarlig for de enkelte reguleringsplanene må avklares nærmere gjennom de ulike oppfølgende plan- og utredningsarbeider. Planprogrammet opplyster hvilke **overordnede utredninger** som må gjennomføres innenfor programområdet.

Disse overordnede utredningene må også belyses innenfor et større geografisk område og perspektiv enn selve planprogramområdet. Det betyr at utredningene og alternative løsninger også i stor grad har et kommuneplanperspektiv og bør også kunne tjene som belysning av ulike regionale utfordringer og løsninger, jfr drøftinger som pågår innenfor plansamarbeidet om areal og transport i Oslo og Akershus. Videre utrednings- og planarbeid krever altså samordning på tvers av både sektorer og plannivå.

De ulike overordnede utredningene må også koordineres i forhold til hverandre. Utvikling av ny T-banelinje med stasjoner og holdeplass på Hovedbanen må samordnes med utbygging av hovedveiløsninger og sammenholdes med byutviklingspotensial og -muligheter. En viktig koordinering bør skje gjennom arbeidet med ny kommuneplan (Kommuneplan 2013). Groruddalssatsingen følger arbeidet gjennom Programgruppe 3B.

4. ETAPPEVIS UTVIKLING

En velfungerende infrastruktur er avgjørende for ønsket byutvikling i området. Før det kan bygges boliger må det sikres at støy- og luftforurensing er tilfredsstillende og evt. nødvendige tiltak må gjennomføres. Det må derfor vurderes rekkefølgebestemmelser for å sikre en bærekraftig utvikling. Samtidig er det viktig å legge til rette for at utbyggingsprosjekter som bygger opp under ønsket arealutvikling kan realiseres etter hvert, uten å vente på at all infrastruktur er på plass. Utviklingen av området må skje etappevis over mange

år. Utbyggingsprosjekter før overordnede infrastrukturavklaringer foreligger, må vurderes i forhold til status for pågående vei- og baneutredninger.:

- Bygger foreslått arealbruk opp under anbefalt arealutvikling?
- Vil det vanskeliggjøre gjennomføringen av overordnet infrastruktur?
- Hvordan håndterer dagens infrastruktur ønsket utbygging?

5. OVERORDNEDE UTREDNINGER

5.1 Kollektivløsninger

Utredninger av trasé for T-banebasert kollektivløsning videreføres, inklusive prinsipper for stasjonsløsninger som legger til rette for utvikling av Breivoll som et knutepunkt og med de øvrige stasjoner med potensial for stasjonsnær byutvikling, jf. også Ruters strategiske plan 2010 der oppgaven er omtalt som utredningsbehov for å avklare nytte/kostnad. Buss som et selvstendig alternativ, evt som en etappeløsning må også utredes. Vedrørende beskrevne alternativ vises det til Høringsutkastet.

Ansvarlig:

- Ruter - som en del av strategisk plan 2012 i tett samarbeide med:
 - Plan- og bygningsetaten som ansvarlig for arealutvikling
 - Jernbaneverket som ansvarlig for utvikling av ny holdeplass på hovedbanen

Alternativer:

Følgende alternativ utredes videre så langt det er hensiktsmessig:

- Alternativ U2 - Bane gjennom dalbunnen med stoppested på Breivoll sør for E6
- Alternativ U2 - men med forlengelse til Trosterud, evt. som en etappe før forlengelse til Furuset
- Alternativ 1 - Tverrforbindelse med parallelt stoppested sør for E6
- Alternativ 2 - Tverrforbindelse med stoppested på tvers, sør for E6 og avgreining gjennom dalbunnen.
- Alternativ 3 - Bane gjennom dalbunnen med stoppested på tvers nord for dalbunnen
- Buss som selvstendig løsning evt. som etappeløsning
- Det søkes også etter andre varianter av de analyserte alternativ

Utarbeidelse av planer:

Endelig trasé med holdeplasser/stasjoner fastlegges gjennom reguleringsplaner (områderegulering evt detaljregulering, sannsynligvis i flere parseller), med forutgående planprogramfase. Avgrensning av planområdet og evt. inndeling i parseller må avklares som en del av prosessen.

Liste over konsekvenser/tema som skal utredes

- Utvikling av knutepunktet /byutvikling herunder:
 - forhold til overordnede mål
 - kundegrunnlag/arealbrukspotensial knyttet til stasjoner/holdeplasser
 - muligheter for utvikling av et knutepunkt på Breivoll med korte gangavstander mellom buss, jernbane, T-bane
 - tilgjengelighet for gående og syklende (inkludert sykkelparkering), samt kjørende
 - muligheten for stoppested på hovedbanen knyttet til stigningsforhold, fremtidig Bryndiagonal og sporområder inn mot Smalvollen
 - samlet vurdering av togtilbudet på hovedbanen
 - mulighet for etappevis utbygging
 - konsekvenser for kollektivknutepunktet Bryn samt foreslått lokalveitilknytning mellom Ulvenveien og Teisen
- Konsekvenser for natur og miljø, herunder:
 - blågrønn struktur med turveier,

- o hydrauliske forhold,
 - o områder med biologisk mangfold, fremmede arter
 - o kulturminner – arkeologiske undersøkelser
 - o støy og vibrasjoner
 - o vann- og vannmiljø, f. eks utlekking av ellevann til evt. tunnel
 - o landskap – nær- og fjernvirkning
 - o lokalklimatiske forhold, stagnasjonssoner og utlufting
- Samfunnsmessige konsekvenser, herunder:
 - o konsekvenser for gående og syklende
 - o universell utforming
 - o konsekvenser for eksisterende arealbruk langs traseen, inkl gravlunden
 - o tilpassning til eksisterende og framtidig hovedveisystem inkludert ny atkomst til terminalen, ny Manglerudtunnel og evt. lokk over E6.
 - o Kostnader
 - o teknisk infrastruktur (VA-ledninger mv.)
- ROS-analyser, herunder:
 - o grunnforhold/geoteknikk
 - o forurenset grunn
 - o hydrauliske forhold, flomforhold og erosjon
 - o samfunnssikkerhet

5.2 Veiløsninger

Sammen med et godt kollektivtilbud må det utvikles et funksjonelt, trafikkikkert og effektivt veisystem tilpasset framtidig byutvikling. Viktige element i veisystemet er blant annet direkteatkomst til terminalen, evt nye lokale parallellveier, rampetilknytninger til E6 og tverrforbindelser/lokk over E6. Et funksjonelt gang-/sykkeveinett må inngå som er en viktig del av transportsystemet. Arealutviklingen og utviklingen av transportsystemet må samordnes.

Ansvarelig

- Statens vegvesen i samarbeid med:
 - o Plan- og bygningsetaten som ansvarlig for arealutvikling
 - o Samferdselsetaten – som ansvarlig for kommunale veier

Alternativer

Planprogrammet har ikke vurdert konkrete veiløsninger. Mulige løsninger for hovedveier og kopling mot lokalveisystem framkommer bl.a. i vegvesenets pågående utredninger om direkteatkomst til terminalen, Samferdselsplan for Groruddalen (2003), samt i høringsuttalelser til dette planprogrammet. I det videre planarbeidet må det utredes samordnete veiløsninger som ivaretar:

- hovedatkomst til terminalområdet fra E6, fortrinnsvis løst som tunnel
- løsninger for lokk over E6 (eller i tunnel)
- vei- og gatestruktur som legger til rette for knutepunktsutvikling på Breivoll og øvrige stasjoner, (avhengig av endelig lokalisering av stoppested/knutepunkt)
- gang-/sykkelveiløsninger

Det vises også til Oslo kommunes høringsuttalelse til forslag til handlingsprogram for Oslopakke 3, 2010 – 2013, der det pekes på at lokk over E6 bør vurderes som et OPS-prosjekt.

Utarbeidelse av planer

Gjennom en samlet plan med tilhørende konsekvensutredninger vurderes veiløsninger sammen med kollektivsystem og byutviklingsmuligheter. En slik samlet plan bør sannsynligvis lages som en områderegulering som utarbeides samordnet med avklaring av veisystemet. Veisystemet forutsettes avklart gjennom detaljreguleringsplaner.

Liste over konsekvenser/tema som skal utredes

- Hovedveiløsninger og byutvikling, herunder:
 - o forhold til overordnede mål
 - o trafikkavvikling på hoved- og lokalveinettet
 - o lokk over E6, evt. tunnel
 - o samordnet areal og transportutvikling
- Konsekvenser for natur og miljø, herunder:
 - o blågrønn struktur med turveier
 - o områder med biologisk mangfold, fremmede arter
 - o kulturminner – arkeologiske undersøkelser
 - o luftforurensing, særlig i forhold til boliger
 - o støyutredninger i henhold til retningslinje for støy i arealplanlegging T-1442
 - o vibrasjoner
 - o vann- og vannmiljø
 - o landskap – nær- og fjernvirkning
 - o lokalklimatiske forhold, stagnasjonssoner og utlufting
- Samfunnsmessige konsekvenser, herunder
 - o konsekvenser for gående og syklende
 - o konsekvenser for eksisterende arealbruk, inkludert gravlunden
 - o teknisk infrastruktur (VA-ledninger mv.)
 - o tilpassning til fremtidige kollektivløsninger
 - o konsekvenser for kulturminner, arkeologiske undersøkelser
 - o barrierer
 - o kostnader
- ROS-analyser
 - o grunnforhold/geoteknikk
 - o forurensset grunn
 - o hydrauliske forhold, flomforhold og erosjon
 - o samfunnssikkerhet

5.3 Høyspentlinjer i kabel

Flere store høyspentlinjer legger begrensinger på arealbruken i dalbunnen. Dersom disse kunne legges i kabel i bakken ville det frigjøre areal både til utbygging, teknisk infrastruktur og blågrønn struktur. En kabling vil også være en viktig visuell miljøforbedring.

Det må utredes løsninger for kabling av kraftlinjene. Slike løsninger må belyse både byutviklingspotensial, konsekvenser og potensial mht natur og miljø, samfunnsmessige konsekvenser, bl.a. kostnader, samt relevante ROS-analyser.

Linjeeierne Statnett og Hafslund nett er viktige parter, og bør være delansvarlige.

6. UTREDNINGER INNENFOR PLANAVGRENSNINGEN

Disse utredningene kan gjennomføres parallelt med de overordnede utredningene. De kan påvirke og optimalisere mulig lokalisering av stoppesteder.

6.1 Stubberudfeltet

Stubberudfeltet ligger sentralt i dalbunnen og Oslo kommune er en stor grunneier. Dagens arealbruk har til dels midlertidig karakter. Områdets utvikling er i særlig grad avhengig av samordnet avklaring av utvikling av overordnet veinett (direkteatkomst til terminalområdet og avklaring av lokk-/tunnelløsninger for E6, samt atkomstløsninger til Breivoll som knutepunkt, evt også løsninger som avhenger av Manglerudtunnel). Området er vesentlig for videre byutvikling i sentrale Groruddalen og det bør lages en samlet plan, en områderegulering, for området.

Ansvarlig

- Oslo kommune v/PBE og EBY, gjennom arbeidet med kommuneplan 2013 og områdereguleringsplan

Alternativer

Følgende alternativ skal vurderes:

- Null-alternativet – videreføre dagens arealbruk, jfr kap 5.1 i Høringsutkast
- Det delte alternativ – nye og gamle funksjoner i ulike soner, jfr. kap 5.2 i Høringsutkast
- Foredlingsalternativet – boliger og nye type næringer, jfr kap 5.3 i Høringsutkast
- **Nytt alternativ 4:** Distribusjonsnæringer – utvikling av alternativ for utvikling av næringer knyttet til distribusjon, jfr merknad fra Eiendoms- og byfornyelsesetaten. (*Illustrasjonsskisse av alternativet er vist i vedlegg B, side 25*)
 - Det vektlegges de deler av distribusjonsnæringene som har særlig nytte av en sentral beliggenhet (lokal distribusjon)
 - Utvikles i tråd med kommuneplanens målsetning om miljømessig og estetisk oppgradering.
 - Utforming av arealene langs Strømsveien vektlegges særlig og gis en bymessig karakter

Utarbeidelse av planer

Hele området reguleres gjennom en områdeplan. Gjennom områdereguleringen avklares bl.a. hovedveiløsning/tilknytninger til hovedveisystemet, arealbruk, utnyttelse, infrastruktur og områder/tomter med krav til detaljregulering.

Liste over konsekvenser/tema som skal utredes

- Byutvikling, herunder
 - forhold til overordnede mål
 - muligheter med og uten lokk over E6
 - tilknytning til hovedveisystemet
 - forhold til fremtidig direkteatkomst til terminalen
 - kollektivløsninger og kollektivbetjening, inkl forhold til evt. fremtidig T-banetrasé og stasjons-/stoppesteder
 - områdets regionale betydning/potensial
 - luftforurensing
 - støyutredninger i henhold til retningslinje for støy i arealplanlegging T-1442
- Konsekvenser for natur- og miljø, herunder:
 - vann- og vannmiljø – håndtering av overflatevann
- Samfunnsmessige konsekvenser, herunder:
 - trafikkanalyser – lokal og regionale trafikkkonsekvenser
 - kulturminner
 - sosial infrastruktur, levekår
 - konsekvenser for leie-/festekontrakter

- Ros-analyser, herunder
 - forurenset grunn – Stubberudfeltet er gammel fylling
 - helserisiko knyttet til støy- og luftforurensing

6.2 Breivollbyen

Breivollbyen er et planinitiativ fra grunneiere i området ved Breivoll. Ved behandling av planinitiativ i 2008 fastslo Plan- og bygningsetaten at tiltaket falt innenfor forskriftens krav til uarbeiding av konsekvensutredning. Det foreligger nå forslag til et planprogram. Planprogrammet skal danne grunnlag for detaljreguleringsplaner som skal gi ny stedsutvikling i området. Videre er det et mål at programmet skal avklare hvilke eiendommer som kan utvikles gjennom detaljregulering i tidlig fase uten at dette gir avgjørende føringer og premisser for overordnede og nye sammenhengende strukturer. I planprogrammet beskrives et hovedalternativ 1 som ivaretar en T-baneløsning slik Plan- og bygningsetaten har anbefalt. Videre foreslås en inndeling i delfelt/områder med forslag til forskjellige utnyttelse.

Plan- og bygningsetaten vil i den videre plan-/utredningsprosess koordinere og samordne utvikling av Breivollbyen med overordnede føringer i planprogrammet for Breivoll-/Alnabruområdet, blant annet klargjøre for hvilke felt det kan startes reguleringsprosesser. Utvikling av arealplaner innenfor området må for øvrig koordineres med videre utredning av T-baneløsninger, jfr. kap 5.1, slik at mulige traseer ikke gjenbygges-/vanskeliggjøres. Plan- og bygningsetaten vil bistå i utarbeidelse av prinsipper for det offentlige rom.

6.3 Andre delområder

Utarbeide avgrensning av delområder med ulike forutsetninger og mulige føringer. Fokus bør ligge på mulig utnyttelse, programmering, struktur og nødvendig styringsnivå/organisering av utviklingen.

- Videreføre planprosesser og planoppgaver. Samarbeid mellom private og offentlige aktører må prioriteres for planområdene Breivollområdet.
- Avklare hvilke tomter/eiendommer innenfor planavgrensningen som bør kunne utvikles gjennom detaljregulering i tidlig fase uten at dette gir avgjørende føringer og premisser for overordnede og nye sammenhengende strukturer.

Liste over konsekvenser/tema som skal utredes

- Byutvikling, herunder:
 - overordnede mål
 - tilknytning til hovedveisystemet, inklusive direkteatkomst til terminalen
 - kollektivbetjening - forhold til evt. fremtidig T-banetrase og holdeplass
 - varehandel
 - luftforurensing, særlig i forhold til boligetablering
 - støyutredninger i henhold til retningslinje for støy i arealplanlegging T-1442
- Konsekvenser for natur- og miljø, herunder:
 - blågrønn struktur og landskap, inkl. åpning av Trosterudbekken og Haugerudbekken
 - vann- og vannmiljø – håndtering av overflatevann
- Samfunnsmessige konsekvenser, herunder
 - sosial infrastruktur, levekår
 - trafikkanalyser – lokal og regionale trafikkonsekvenser
 - kulturminner, inklusive hensynet til automatisk fredete kulturminner
- Ros-analyser, herunder:
 - forurenset grunn
 - helserisiko knyttet til støy- og luftforurensing

6.4 Hovedstrukturen av offentlige rom inkl. blågrønn struktur

Utarbeide prinsipplaner for hovedstrukturen av offentlige rom innenfor planavgrensningen. Disse prinsipplanene skal videreføre og konkretisere løsninger for blågrønne strukturer i tråd med premisser i

forslag til KDP Alna miljøpark, forslag til KDP for den blågrønn strukturen og i tråd med føringer og krav i KDP for torg og møteplasser.

Det vurderes utarbeidet en uformell plan etter mønster av "Veiledende prinsipplan for det offentlige rom for Ensjø" med Plan- og bygningsetaten som ansvarlig. Nødvendige oppfølgende reguleringsplaner utarbeides i nødvendig grad av Plan- og bygningsetaten, Friluftsetaten og private utbyggerer der dette følger naturlig.

6.5 Utvikle miljø- og klimaprogram for planområdet.

Dette bør utvikles miljø- og klimaprogram for planområdet som bl.a bør omfatte hvilke områder som kan utvikles som pilotområder innenfor ulike program, f.eks:

- del av FutureBuilt
- utvikling av områder for "urbant naturvern" .

Planprogramområdet er sentrumsnært, det omfatter store områder som gradvis vil bli gjenstand for bytransformasjon. Området er komplekst og krevende både mht samordnet planlegging og gjennomføring. Miljøutfordringene omfatter både støy-, luft- og jordforurensningsproblemer. Samtidig er området strategisk viktig som et kollektivknutepunkt i Oslos byutvikling og det er et viktig område som del av Alna miljøpark.

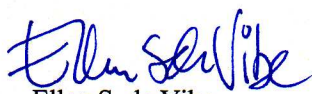
Gode løsninger for framtidig byutvikling bør søkes utforsket gjennom arkitektkonkurranser eller parallelloppdrag etc der klimavennlig og bærekraftig byutvikling settes som langsiktig ambisjon.

6.6 Offentlig – privat samarbeid

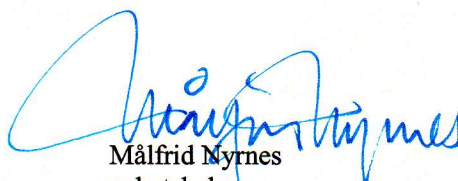
Klarlegge hovedgrep for innretning av offentlig – privat samarbeid om utvikling og finansiering av den overordnede infrastrukturen, inklusive hovedgrep for innretning av framtidige utbyggingsavtaler.

Utbygging i området må i nødvendig grad forankres i utbyggingsavtaler i tråd med pkt 2.4 i bystyrets vedtak til Kommuneplan 2008 om hovedprinsipp for kostnadsfordeling: Utbyggerne innenfor et utbyggingsområde skal selv bære alle kostnadene med tilrettelegging av teknisk og grønn infrastruktur.

PLAN- OG BYGNINGSETATEN, DEN 15.10.2010

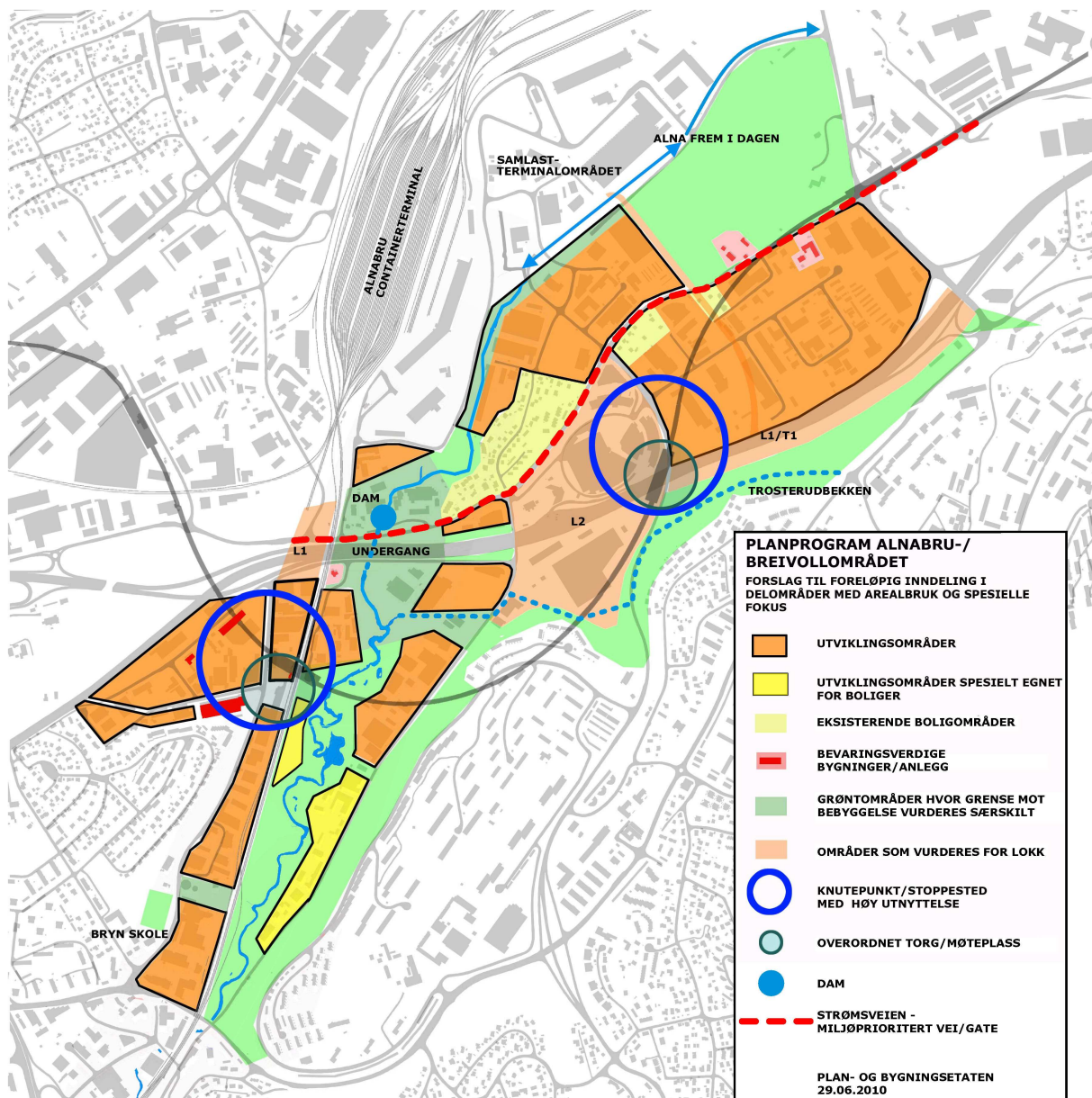


Ellen S. de Vibe
etatsdirektør



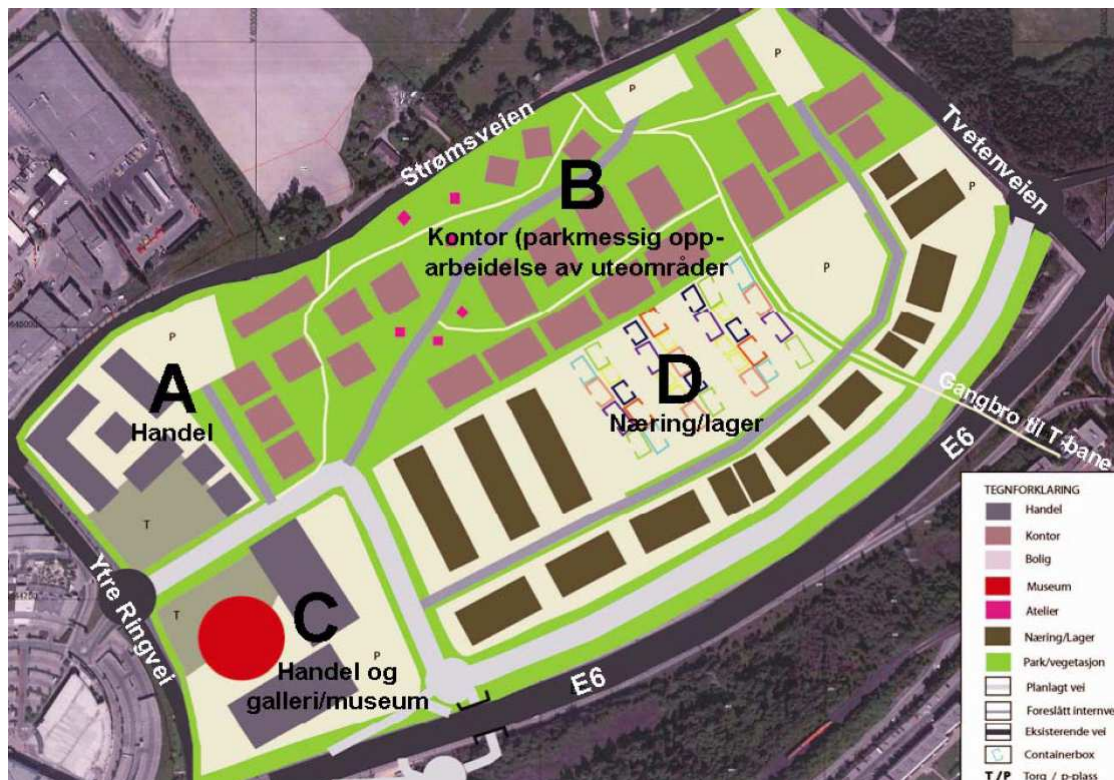
Målfrid Nyrnes
enhetsleder

VEDLEGG A FORSLAG TIL FORELØPIG INNDELING I DELOMRÅDER



VEDLEGG B

ILLUSTRASJONSSKISSE TIL ALT 4 FOR STUBBERUDFELTET



Eiendoms- og byfornyelsesetaten (EBY) har utarbeidet et notat om Stubberudfeltet, datert 19.03.2008. I notatet vises en mulighetsstudie / illustrasjon utført av Sweco Grøner med hovedvekt på logistikk-/distribusjonsnæringer, slik EBY har bedt om inntas som et fjerde alternativ.

Det presiseres at mulighetsstudien med forslag til fremtidig arealbruk er utformet på et overordnet nivå og at det ikke er gjennomført stedsanalyse, markedsanalyse eller vurdert konsekvenser og kostnader av den foreslåtte fremtidige arealbruken. Skissen viser Stubberudfeltet som næring/lager (i betydningen transport, logistikk, distribusjon, terminalfunksjoner og muligens gjenvinning), samt kontor.

Felt A vises til handel og kan f.eks. benyttes til fabrikkutsalg og torgsalg. I sammenheng med handelsfunksjoner etableres trygge utearealer for torgsalg og opphold. For felt C vises kombinert bruk (handel og galleri/museum), der feltet benyttes til handel samtidig som det gis kulturelle innslag. Her kan det for eksempel etableres et bilsenter og eventuelt øvrige handelsfunksjoner. Langs E6 er vist areal for næringsvirksomhet og lager (felt D). Området vil også være attraktivt for logistikk og lagerfunksjoner i fremtiden. Nærings- og lagerlokaler danner en støydemper langs E6. Vestre del av felt D er vist til lager- og parkeringshaller for trailere og gods. Felt B er vist til kontorer langs Strømsveien. Dette gir god kollektivtilgang. Utomhusområdene rundt kontorbygningene gis en parkmessig opparbeidelse (parksone), som sikrer grønne omgivelser. Parkering legges i kjeller, kun mindre parkeringsareal på bakkeplan. Det vises også innslag av for eksempel verksteder (kunst/håndverk) som bidrar til aktivitet i området også utover kontortid.



Oslo kommune
Byrådsavdeling for byutvikling

Plan- og bygningsetaten
Vahls gate 1
0187 Oslo

Dato: 06.09.2010

Deres ref:
200801213-124

Vår ref (saksnr):
200802182-13

Saksbeh:
Rune Raknes, 23461785

Arkivkode:
512

BREIVOLL- OG ALNABRUOMRÅDET. PLANPROGRAM

Det vises til Plan- og bygningsetatens oversendelse datert 30.06.2010 vedrørende ovennevnte.

I uttalelsen fra Eiendoms- og byfornyelsesetaten (EBY) fremkommer blant annet følgende:

"Nå som det er klart at terminalen ikke skal nedlegges – den skal tvert om videreføres – er en viktig forutsetning for PBEs anbefaling om utvikling av dalbunnen til en urban blanding av ulike typer næring, boliger m.m – som er kommet til uttrykk i HUG og deretter videreført i KP 2008 – bortfalt. Dette taler etter EBYs oppfatning for at man bør legge mindre vekt på det som er uttalt om fremtidig arealbruk i dalbunnen (og på Stubberudfeltet) i HUG og i KP 2008, og i stedet vurdere fremtidig arealbruk på Stubberudfeltet med nye øyne, og da med den forutsetning at terminalen blir værende og skal videreutvikles."

Jeg kan ikke se at Plan- og bygningsetaten har kommentert ovennevnte forhold i forslag til planprogram. Etaten bes derfor innarbeide i planprogrammet en kommentar til EBYs merknad som gjengitt over. Jeg er for øvrig tilfreds med at EBYs alternative forslag til arealbruk på Stubberudfeltet er innarbeidet i planprogrammet som et likeverdig utredningsalternativ.

Når det gjelder punkt 5.1 (kollektivutredninger) i planprogrammet, mener jeg det er for tidlig å konkludere med et hovedalternativ for T-bane og andre alternativ som skal utredes. Dette må være en del av Ruters arbeid med K2012 og utredningene Ruter skal gjennomføre i den forbindelse. En eventuell ny bane i Groruddalen vil ligge mange år frem i tid. En bussløsning som selvstendig løsning eller som eventuell etappeløsning, må prioriteres høyere enn det som fremgår av foreliggende forslag til planprogram.

Jeg har vurdert foreliggende forslag til planprogram og har kommet til den konklusjon at planprogrammet, med ovennevnte presiseringer innarbeidet, kan godkjennes av Plan- og bygningsetaten på delegert myndighet.

Vennlig hilsen

Bård Folke Fredriksen
byråd for byutvikling

Godkjent og ekspedert elektronisk

Kopi til: Byrådsavdeling for finans og næring, Byrådsavdeling for miljø og samferdsel