



Arkivsak: 201400863

Arkivkode: 512.1

Saksbeh: Antti-Jussi Andresen

Saksgang
Miljø- og byutviklingskomiteen

Møtedato
10.02.2015

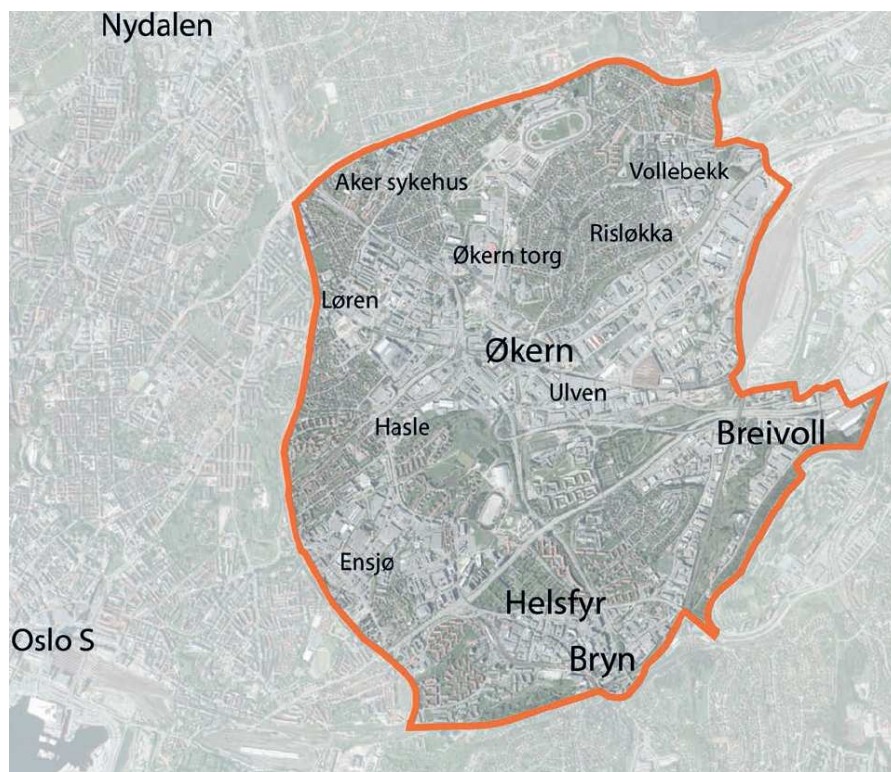
VARSEL OM OPPSTART AV STRATEGISK PLAN FOR HOVINBYEN

Sammendrag:

Plan- og bygningssetaten har i brev av 19.12.2014 varslet om oppstart av strategisk plan for Hovinbyen. Fristen for å komme med innspill er 13.02.2015.

Hensikten med planen er å skape et overordnet rammeverk som ser delområdene innenfor Hovinbyen i en større sammenheng, klargjøre hvordan dagens utfordringer bør håndteres og gi føringer for det videre arbeidet innenfor området. Forslag til strategisk plan skal sendes på høring før sommeren 2015. Etter høring skal planen bearbeides og oversendes til politisk behandling.

Mer om Hovinbyen og arbeidet med strategisk plan kan leses på www.hovinbyen.no.



Hovinbyen med delområder

Saksframstilling:

Bakgrunn, hensikt og mål

Begrepet Hovinbyen og avgrensning av området ble introdusert i forslag til kommuneplan - Oslo mot 2030. Forslag til kommuneplan har en rekke mål og føringer for utviklingen i Hovinbyen og arbeidet med strategisk plan er en oppfølging av denne.

Plan- og bygningssetaten ser behovet for et overordnet strategisk rammeverk for å kunne håndtere utfordringene i området, slik at Hovinbyen kan bli et attraktivt sted å bo, arbeide og oppholde seg i, og for å skape løsninger som er i tråd med kommunens målsetninger for området og nasjonale føringer for klimavennlig byutvikling. De mest sentrale temaene som planen vil håndtere er; roller og sammenhenger, byform, infrastruktur, blågrønn struktur, sosial infrastruktur og kostnader.

Hovinbyen omfatter deler av bydelene Gamle Oslo, Grünerløkka, Bjerke og Alna og strekker seg fra Bjerke i nord til Bryn i sør og fra Løren i vest til Breivoll i øst. Området er sammensatt av mange delområder med ulik karakter, rolle, utfordringer og grad av utvikling. Delområdene har til felles at det er områder med stort transformasjonspotensial i overgangen mellom indre by og Groruddalen.

Store deler av Hovinbyen er lavt utnyttede lager- og industriområder. Disse er avmerket i forslag til kommuneplan som utviklingsområder med krav om felles planlegging og tilhørende bestemmelser. Det er i tillegg avmerket fire regionale knutepunkt innenfor området: Økern, Helsefy, Bryn og Breivoll (fremtidig).

Eksisterende boligområder innenfor Hovinbyen er i utgangspunktet ikke gjenstand for transformasjon, men innlemmes for å kunne ivareta gode forbindelser og fordi disse områdene er en viktig del av både eksisterende og fremtidig mangfold og identitet.

En overordnet plan for Hovinbyen skal ikke håndtere problemstillinger som er ivaretatt gjennom overordnede planer for delområdene (veiledende planer for offentlige rom, planprogram og lignende), men i stedet sette de ulike områdene i en større sammenheng og gi føringer for tema og strukturer som går på tvers av de enkelte delområdene.

Det forutsettes at Hovinbyen skal være selvforsynt med butikker, serveringssteder og servicetilbud (bymessig utvikling). Stedsidentitet, gode offentlige rom, plasser, parker og grønne forbindelser og god tilgjengelighet for gående og syklende innenfor delområdet og til tilstøtende områder søkes sikret gjennom arbeidet med veiledende plan for det offentlige rom (VPOR) for de ulike områdene.

Mål for Hovinbyen

- Hovinbyen skal være en del av en nytenkende og framtidsrettet byutvidelse med bærekraft i sentrum.
- Hovinbyen skal være et mangfold av unike, attraktive, tette, flerfunksjonelle og grønne byområder tett sammenvevd og sømløst knyttet til dagens indre by.
- Kollektiv, gange og sykkel skal være de enkleste og mest attraktive måtene å ferdes på, både i og mellom, til og fra områdene.

Relevante mål og føringer fra forslag til kommuneplan

- Klimavennlig arkitektur og byutvikling
 - All transportvekst skal tas kollektivt, med gange og sykkel (også en føring fra NTP).

- Samordnet areal- og transportutvikling.
- Utvikling av klimanøytrale byområder.
- Knutepunkt attraktive for kompetansearbeidsplasser (Breivoll, Bryn, Helsefyrt og Økern som regionale knutepunkt).
- Videreføring av den allsidige og tette byen inn i Hovinbyen
 - Indre by karakter (dvs. fysisk tetthet, funksjonell variasjon og finmasket gatenett og byrom).
- Sikring av by- og bokvaliteter
 - Hovedveisystemet og kollektivtilbudet skal tilrettelegges for byutvikling.
 - Variasjon og kvalitet i alle byområder.
 - Videreutvikle eksisterende kvaliteter.
 - Nedleggelse av høyspent i jordkabel og utførelse av gassisolerte anlegg ved fornyelse/oppgradering.
- Styrke og videreutvikle byens blågrønne struktur
 - Gi befolkningen god tilgang til grøntområder og anlegg for rekreasjon og fysisk aktivitet.
 - Tilføre nye grøntområder og forbindelser i mangelområder.
 - Bekkeåpning
- For utpekte utviklingsområder: Krav om felles planlegging, bymessig utvikling, sikring av teknisk, sosial, blågrønn og kulturell infrastruktur, samt idrettsanlegg, sammenhengende grønnstruktur og gate- og byromsstruktur både internt og til tilstøtende områder, god tilgjengelighet og prioritering av gang- og sykkeltrafikk, vei- og gatesystem skal prioritere lokalsamfunnet fremfor gjennomgangstrafikk.

Forutsatte tiltak i forslag til kommuneplan

- Kollektivfelt på alle hovedveier.
- Togstasjon på Breivoll gjennomført før 2022, T-bane fra Økern til Breivoll via Ulven sikret før 2022 og gjennomført før 2030.
- Manglerudtunnel sikret før 2022 og gjennomført før 2030.
- T-bane Breivoll-Furuset sikret og gjennomført før 2050.

Andre overordnede planer

- Byøkologisk program
- Kommunedelplan for torg og møteplasser (vedtatt 22.04.2009)
- Kommunedelplan for Alna miljøpark (vedtatt 06.03.2013)

Særskilte planer utført eller på gang i Hovinbyen

- Ensjø: Planleggingsprogram og veiledende plan for det offentlige rom (VPOR).
- Breivoll: VPOR er sendt til politisk behandling.
- Haraldrud: Planprogram har vært ute til offentlig ettersyn, VPOR er igangsatt.
- Løren og Økern: VPOR er oversendt til politisk behandling.
- Bryn: Vedtatt rammeprogram for Bryn og VPOR oversendes politisk behandling desember 2014.
- Vollebekk: Planprogram og VPOR bearbeides før oversendelse til politisk behandling.
- Ulven: Reguleringsplan oversendt til politisk behandling.

- Valle Hovin: Reguleringsplan for Vålerenga stadion, skøytestadion, kontor, boliger m.m. er vedtatt.
- Økern senter: Reguleringsplan er vedtatt.

Bydelsadministrasjonens merknader

Bydelsadministrasjonen mener det er viktig at det lages en strategisk plan for Hovinbyen, fordi som Plan- og bygningsetaten påpeker, det er behov for et overordnet strategisk rammeverk som ser delområdene innenfor Hovinbyen i en større sammenheng, for å kunne håndtere utfordringene i området og for å skape løsninger som er i tråd med kommunens målsetninger for området og nasjonale føringer for klimavennlig byutvikling. Uten et overordnet rammeverk (plan) er det vanskelig (umulig) å få til, eksempelvis, sammenhengende strukturer som blågrønn struktur, gang- og sykkelforbindelser, kollektivtraseer og teknisk infrastruktur samt å fordele viktige byoppgaver. Bydelen har i høringsuttalelser til enkeltutbygginger ofte etterlyst helhetlige vurderingen (områdeplaner) for å unngå at utviklingen skjer stykkevis og delt, uten sammenheng. Det er derfor positivt at utviklingsområdene ses under ett og underlegges felles overordnet (strategisk) planlegging.

Bydelsadministrasjonen er videre enig i at ettersom utviklingen i Hovinbyen vil skje over lang tid, må planen være robust nok til å kunne takle endringer som kommer. Mål og føringer fra forslag til kommuneplan og andre overordnede planer og retningslinjer er klare nok, men det er likevel en utfordring å lage en plan som skal fungere som et forutsigbart styringsredskap når rammene hele tiden endrer seg. Det er viktig at planen er troverdig og det vil stå på gjennomføring, vilje til å prioritere.

Som plan må strategisk plan for Hovinbyen være tydelig og lett å forstå (lese). Den bør være kortfattet med et strategisk kart som viser overordnet byplangrep, sammenbindende og overordnede strukturer som strekker seg over og mellom delområdene (helhetsperspektivet) og grønnstruktur, gatestruktur og gatefunksjon, prinsipplassering sosial infrastruktur for delområder. Planen må basere seg på et sett med felles overordnede prinsipper og gi rammer og retningslinjer for delområder. Og kanskje viktigst, planen må angi prioriteringer og oppfølgingsoppgaver- og tiltak. Det kan være en ide å sortere oppfølgingsoppgaver/prosjekter/tiltak etter kompleksitet, kostnader, gjennomførbarhet og tidsperspektiv.

Nevnte relevante mål og føringer fra forslag til kommuneplan og foreliggende grunnlagsdokumentasjon oppsummerer de viktigste temaer strategien bør omhandle. Bydelsadministrasjonen vil presisere og tillegge følgende:

Kollektivtilbudet skal tilrettelegge for byutvikling

Kollektivtilbud- og tilgjengelighet, fortrinnsvis banebasert, midlertidig bussbasert, må være en ufravikelig premiss for etablering av boliger og arbeidsintensive virksomheter. Dvs. et godt nok kollektivtilbud må være på plass før transformasjon/utbygging skjer.

Forutsatte infrastrukturprosjekter

I forslag til kommuneplan er det forutsatt flere tunge infrastrukturtiltak, bl.a. togstasjon på Breivoll, nye T-bane linjer og ny Manglerudtunnel.

Bydelsadministrasjonen mener at i denne sammenheng må det også i forbindelse med Manglerudprosjektet ses på nedleggelse av Ulvensplitten og E6 i tunnel under Ulven/Teisen (jf. konsulentoppdrag for Ulvensplitten og idekonkurransen), samt lokk/tunnelløsninger for E6 nordover forbi Alnabru/Breivoll.

Bydelsadministrasjonen peker også på planene om en ny godsforbindelse fra Østfoldbanen til Alnabru som vil kunne få konsekvenser for Bryn/Breivoll. I forbindelse med planlegging av Follobanen ble det samtidig planlagt en ny godsforbindelse (tunnel) fra Østfoldbanen, via Follobanen, til Alnabru. Jernbaneverket har i etterkant av dette besluttet å gjennomføre en selvstendig utredning for å avdekke behov, mål og krav for godsforbindelsen til Alnabruterminalen. Bydelen er ikke kjent med status i dette arbeidet, men i arbeidet med Hovinbyen bør det avklares hvorvidt en slik forbindelse er aktuell og hvilke planer som eventuelt finnes for togtrase og tunnelutløp på Brynseng.

Torg og møteplasser, grønnstruktur og anlegg for fysisk aktivitet og idrett

Det er avgjørende at det sikres tilstrekkelig areal til uteopphold, rekreasjon, lek og fysisk aktivitet (torg og møteplasser, grønnstruktur, idrettsanlegg). Dette er viktig for by- og bokvalitet og gir et område merverdi. Samtidig er dette investeringer og en arealbruk som (tilsynelatende) gir liten økonomisk avkastning. Slike formål kan derfor fort komme i konflikt med ønsket inntjening og fordyre prosjekter. Det er viktig at opparbeidelse av uterom og fellesarealer sikres ved utbyggingsavtaler.

Områdene bør utvikles forskjellig med særtrekk ut fra eksisterende kvaliteter, slik at variasjon ivaretas og ikke alle områder og bygninger blir like. «Forlatte» bydeler som er øde etter arbeidstid må unngås.

Viktige gang-/sykkelforbindelse i bydelens del av Hovinbyen

Følgende strategiske forbindelseslinjer anses som særlig viktige og bør prioriteres:

- Ulven (Økern)-Teisen, gang-/sykkelvei over E6. (Se bl.a. VPOR Breivoll. Statens vegvesen Region øst har fått utarbeidet et forprosjekt for en ny gang- og sykkelbru over E6: *E6 Utskifting av gang- og sykkelbru på Teisen, Oslo kommune. Forprosjekt 9. september 2014.*)
- Grøntdraget Valle-Østre Aker kirke-Alnabru (jf. forslag til kommuneplan, Temakart T7 til §§ 12.3 og 13.3 blågrønn struktur i byggesonen, og andre overordnede planer).
- Manglende lenke i turvei/gangvei langs Alna fra Smalvollen til Bryn (jf. forslag til kommuneplan).

Kulturmiljøer

Bydelsadministrasjonen forutsetter at ivaretagelse av Hovinbyens gjenværende kulturminner og kulturmiljøer vektlegges særskilt i strategiarbeidet. Strategier som knytter sammen bevaring av kulturminneverdier og byutvikling i delområdene. (Se f. eks. NIKU Rapport 19 – 2007, *Kulturminneverdier i by: mellom bevaring og utvikling.*)

Kriminalitetsforebyggende planlegging

I relevante mål og føringer fra kommuneplanarbeidet er kriminalitetsforebyggende planlegging ikke nevnt. Kriminalitetsforebygging er et lovpålagt hensyn i planprosessen og en strategisk plan for Hovinbyen må ha fokus på fysiske løsninger som fremmer sikkerhet og trygghet, dvs. prinsipper og retningslinjer for delområdene som kan bidra til trygge bydeler. (Se f.eks. ”Trygge nærmiljøer”, Det kriminalitetsforebyggende råds håndbok om kriminalitetsforebygging og fysiske omgivelser.)

Vare og logistikkstrategi

Forslag til kommuneplan anslår at området innenfor Hovinbyen har et potensiale for 27 000 nye boliger og 2,5 millioner m² næringsareal. Dette innebærer et betydelig omfang i daglig vare- og godstransport. Hovinbyen krever en velordnet logistikk for alle varer som skal inn og ut av

området, herunder også renovasjon og avfallshåndtering, for å kunne utvikles som et område med indre by karakter. Det er viktig at planen tar høyde for dette. Slike formål krever areal, betydelige investeringer og smarte løsninger når arealknapphet og arealkonflikter oppstår. (Det blir vanskelig nok å innfri alle gode hensikter og mål for Hovinbyen.) Strategisk plan bør derfor ha strategier som legger til rette for en fornuftig vare og godshåndtering.

Finansiering

Finansieringsstrategier bør innarbeides som en del av strategisk plan for Hovinbyen.

Tidligere innspill til planarbeid i Hovinbyen

Bydelsadministrasjonen viser for øvrig til tidligere lokale innspill gitt i uttalelser til planprogram og VPOR for flere av delområdene innenfor Hovinbyen.

Bydelsdirektørens forslag til vedtak:

Etter delegert fullmakt fra bydelsutvalget avgir miljø- og byutviklingskomiteen følgende uttalelse:

Bydel Alna viser til varslet oppstart av strategisk plan for Hovinbyen. Bydelen har følgende merknader og innspill til planarbeidet:

1. Bydelen mener det er viktig at det lages en strategisk plan for Hovinbyen, fordi som Plan- og bygningsetaten påpeker, det er behov for et overordnet strategisk rammeverk som ser delområdene innenfor Hovinbyen i en større sammenheng. Dette for å kunne håndtere utfordringene i området og for å skape løsninger som er i tråd med kommunens målsetninger for området og nasjonale føringer for klimavennlig byutvikling. Uten et overordnet rammeverk (plan) er det vanskelig å få til bl.a. ønskede sammenhengende strukturer som blågrønn struktur, gang- og sykkelforbindelser, kollektivtrasseer og teknisk infrastruktur samt å fordele viktige byoppgaver. Bydelen har i høringsuttalelser til enkeltutbygginger ofte etterlyst helhetlige vurderingen (områdeplaner) for å unngå at utviklingen skjer stykkevis og delt, uten sammenheng. Det er derfor positivt at utviklingsområdene ses under ett og underlegges felles overordnet (strategisk) planlegging.
2. Bydelen er videre enig i at ettersom utviklingen i Hovinbyen vil skje over lang tid, må planen være robust nok til å kunne takle endringer som kommer. Mål og føringer fra forslag til kommuneplan og andre overordnede planer og retningslinjer er klare nok, men det blir en utfordring å lage en plan som skal fungere som et forutsigbart styringsredskap når rammene hele tiden endrer seg. Det er viktig at planen er troverdig. Så vil det stå på aktørenes vilje til å prioritere og gjennomføringsevne.
3. Som plan må strategisk plan for Hovinbyen være tydelig og lett å forstå (lese). Den bør være kortfattet med et strategisk kart som viser overordnet byplangrep, sammenbindende og overordnede strukturer som strekker seg over og mellom delområdene (helhetsperspektivet) og grønnstruktur, gatestruktur og gatefunksjon, prinsipplassering sosial infrastruktur for delområder. Planen må basere seg på et sett med felles overordnede prinsipper og gi rammer og retningslinjer for delområder. Og kanskje viktigst, planen må angi prioriteringer og oppfølgingsoppgaver- og tiltak. Det kan være en ide å sortere oppfølgingsoppgaver/prosjekter/tiltak etter kompleksitet, kostnader, gjennomførbarhet og tidsperspektiv.
4. Nevnte relevante mål og føringer fra forslag til kommuneplan og foreliggende grunnlagsdokumentasjon oppsummerer etter bydelens oppfatning de viktigste temaer strategien bør omhandle. Bydelen vil presisere og tillegge følgende:

5. Kollektivtilbudet skal tilrettelegge for byutvikling. Kollektivtilbud- og tilgjengelighet, fortrinnsvis banebasert, midlertidig bussbasert, må være en ufravikelig premiss for etablering av boliger og arbeidsintensive virksomheter. Dvs. et godt nok kollektivtilbud må være på plass før transformasjon/utbygging skjer.

6. *Forutsatte infrastrukturprosjekter*

I forslag til kommuneplan er det forutsatt flere tunge infrastrukturtiltak, bl.a. togstasjon på Breivoll, nye T-bane linjer og ny Manglerudtunnel.

Bydelen mener at i denne sammenheng, må det også i forbindelse med Manglerudprosjektet ses på nedleggelse av Ulvensplitten og E6 i tunnel under Ulven/Teisen (jf. konsulentoppdrag for Ulvensplitten og idekonkurransen), samt lokk/tunnelløsninger for E6 nordover forbi Alnabru/Breivoll.

Bydelen peker også på Jernbaneverkets planer om en ny godsforbindelse fra Østfoldbanen til Alnabru som vil kunne få konsekvenser for Bryn/Breivoll. Det er planlagt en ny godsforbindelse (tunnel) fra Østfoldbanen, via Follobanen, til Alnabruterminalen. Bydelen er ikke kjent med status i dette arbeidet, men i arbeidet med Hovinbyen bør det avklares hvorvidt en slik forbindelse er aktuell og hvilke planer som eventuelt finnes for togtrase og tunnelutløp på Brynseng.

7. *Torg og møteplasser, grønnstruktur og anlegg for fysisk aktivitet og idrett*

Det er avgjørende at det sikres tilstrekkelig areal til uteopphold, rekreasjon, lek og fysisk aktivitet (torg og møteplasser, grønnstruktur, idrettsanlegg). Dette er viktig for by- og bokvalitet og øker området attraktivitet. Samtidig er dette investeringer og en arealbruk som (tilsynelatende) gir liten økonomisk avkastning. Slike formål kan derfor fort komme i konflikt med ønsket inntjening og fordyre prosjekter. Det er viktig at opparbeidelse av uterom og fellesarealer sikres ved utbyggingsavtaler.

Områdene bør utvikles forskjellig med særtrekk ut fra eksisterende kvaliteter, slik at variasjon ivaretas og ikke alle områder og bygninger blir like. «Forlatte» bydeler som er øde etter arbeidstid, må unngås.

8. *Viktige gang-/sykkelforbindelse i bydelens del av Hovinbyen*

Følgende strategiske forbindelseslinjer anses som særlig viktige og bør prioriteres:

- Ulven (Økern)-Teisen, gang-/sykkelvei over E6. (Se bl.a. VPOR Breivoll. Statens vegvesen Region øst har fått utarbeidet et forprosjekt for en ny gang- og sykkelbru over E6: *E6 Utskifting av gang- og sykkelbru på Teisen, Oslo kommune. Forprosjekt 9. september 2014.*)
- Grøntdraget Valle-Østre Aker kirke-Alnabru (jf. forslag til kommuneplan, Temakart T7 til §§ 12.3 og 13.3 blågrønn struktur i byggesonen, og andre overordnede planer).
- Manglende lenke i turvei/gangvei langs Alna fra Smalvollen til Bryn (jf. forslag til kommuneplan).

9. *Kulturmiljøer*

Bydelen forutsetter at ivaretagelse av Hovinbyens gjenværende kulturminner og kulturmiljøer vektlegges særskilt i strategiarbeidet. Strategier som knytter sammen bevaring av kulturminneverdier og byutvikling i delområdene. (Se f. eks. NIKU Rapport 19 – 2007, *Kulturminneverdier i by: mellom bevaring og utvikling.*)

10. Kriminalitetsforebyggende planlegging

I relevante mål og føringer fra kommuneplanarbeidet er kriminalitetsforebyggende planlegging ikke nevnt. Kriminalitetsforebygging er et lovpålagt hensyn i planprosessen og en strategisk plan for Hovinbyen må ha fokus på fysiske løsninger som fremmer sikkerhet og trygghet, dvs. prinsipper og retningslinjer for delområdene som kan bidra til trygge bydeler. (Se f.eks. ”Trygge nærmiljøer”, Det kriminalitetsforebyggende råds håndbok om kriminalitetsforebygging og fysiske omgivelser.)

11. Vare og logistikkstrategi

Forslag til kommuneplan anslår at området innenfor Hovinbyen har et potensiale for 27 000 nye boliger og 2,5 millioner m² næringsareal. Dette innebærer et betydelig omfang i daglig vare- og godstransport. Hovinbyen krever en velordnet logistikk for alle varer som skal inn og ut av området, herunder også renovasjon og avfallshåndtering, for å kunne utvikles som et område med indre by karakter. Det er viktig at planen tar høyde for dette. Slike formål krever areal, betydelige investeringer og smarte løsninger når arealknapphet og arealkonflikter oppstår. (Det blir vanskelig nok å innfri alle gode hensikter og mål for Hovinbyen.) Strategisk plan bør derfor ha strategier som legger til rette for en fornuftig vare og godshåndtering.

12. Finansiering

Finansieringsstrategier bør innarbeides som en del av strategisk plan for Hovinbyen.

Tidligere innspill til planarbeid i Hovinbyen

Bydelsadministrasjonen viser for øvrig til tidligere lokale innspill gitt i uttalelser til planprogram og VPOR for flere av delområdene innenfor Hovinbyen.

Tore Olsen Pran
bydelsdirektør

Vedlegg:

- Varsel om oppstart av strategisk plan for Hovinbyen. Brev av 19.12.2014 fra Plan- og bygningsetaten.
- Kort informasjon om Hovinbyen og oppstartet planarbeid.