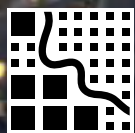




Oslo kommune
Plan- og bygningsetaten

FORSLAG TIL
POLITISK BEHANDLING
30.6.2016

Strategisk plan for Hovinbyen



Plan- og
bygningsetaten

HOVINBYEN



GREFSENKOLLEN

LOFTHUS

ÅRVOLL

RING3

TRONDHEIMSYEIEIN

BJERKE

MUSELUNDEN

BRØBEKKVEIEIN

SINSEN

AKER SYKEHUS

VOLLEBEKK

SINSEN HAGEBY

REFSTAD

RISLØKKA

DAG HAMMARSKJØLDS VEI

LØREN

ØSTRE AKER VEI

ALNA GODSTERMINAL

ALNABANEN

ØKERN

HARALDRUD

CARL BERNER

ULVENVEIEIN

E6

KEYSERLØKKA

ØKERNVEIEIN

HASLE

ULVENSPLITTEN

ØSTRE AKER

BREIVOLL

TØYEN HAGEBY

VALLE HØVIN

E6

GRENSEVEIEIN

TEISEN

TEISENVEIEIN

OLE DEVIKS VEI

ENSJØ

E6

RING3

ALNA

TVEITA

KAMPEN

HELSPYR

ØSTRE GRAVLUND

BRYN

ETTERSTAD

ØSTENSJØVEIEIN

VÅLERENGA

Planavgrænsning:

■■■■ Plangrense

STEDSNAVN

GATENAVERN



FORORD

Denne strategiske planen for Hovinbyen er en oppfølging av Kommuneplanen 2015 «Oslo mot 2030», som ble vedtatt av bystyret 23.09.2015. Omforming og transformasjon av Hovinbyen er i kommuneplanen utpekt som sentralt for å utvikle kommunens behov for nye flerfunksjonelle bolig- og næringsområder på en miljøvennlig måte.

Strategisk plan omfatter to deler som begge skal behandles av bystyret. Planforslagets første del er en uformell, ikke juridisk bindende plandel. Del II er to planprogram, for henholdsvis Helsfyr og deler av Ulvenområdet, hjemlet i plan- og bygningslovens § 4-1.

Starten på planarbeidet ble annonsert i desember 2014 og det har vært fokusert på å hente inn idéer og innspill, involvering og medvirkning, også utenfor kommuneorganisasjonen. I løpet av 2015 ble det avholdt en plan- og idékonkurranse og en internasjonal konferanse. Et omfattende informasjon- og medvirkningsopplegg høsten 2015 inkluderte bl.a. flere midlertidige aktiviteter og tiltak for å styrke kunnskap og forståelse for områdets potensial og sentrale elementer i planen.

Strategisk plan lå på høring fra 08.02.2016 til 21.03.2016. Det ble samtidig varslet oppstart av planarbeid for Helsfyr og deler av Ulvenområdet, jfr. pbl § 12.-8.

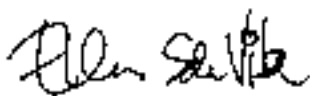
Strategisk plan for Hovinbyen skal gi rammer for byutvikling av Hovinbyområdet de neste tiårene. Det vises et overordnet byplangrep for

videre utvikling, samt strategier og tiltak for å omdanne de tunge lager og industriområdene til en del av det velfungerende og flerfunksjonelle indre Oslo. Planen gir også rammer for nyetablering, ombygging og bruk av transportinfrastrukturen for å redusere barrierer og miljøulemper. Oppgavene med å omforme byområdet er omfattende, og både stat, kommune og grunneiere vil være ansvarlig for at området fremover omformes i tråd med planens intensjoner.

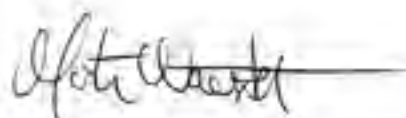
Den strategiske planen er ikke en juridisk bindende plan hjemlet i plan- og bygningsloven. På samme måte som for eksempel Fjordbyplanen, gir Hovinbyplanen et faglig, strategisk grunnlag for påfølgende områdereguleringer, ulike planprogrammer og innsendte reguleringsplaner fra private eller offentlige tiltakshavere.

Arbeidet med strategisk plan for Hovinbyen er ledet av byutviklingsavdelingen i Plan og bygningsetaten ved Silje Hoftun (prosjektleder). Arbeidsgruppen har bestått av Johan Borchgrevink, Elin Hoff Johansen, Kristine Viste Eriksen, Eystein Talleraas, Betina Holt Haraldsen, Lisa Steine Nesse, Karoline Berg Maus, Thomas Forslund Johnsen, Ida Søggen Tveit, Helene Egeland, Kirsten Kvam og Jørn Roar Moe (enhetsleder). Arbeidet har vært organisert med en ekstern koordineringsgruppe og arbeidsgrupper med deltakelse fra kommunale og statlige etater og en intern styringsgruppe ledet av etatsdirektør Ellen S. de Vibe.

Oslo, 30.06.2016



Ellen S. de Vibe
Etatsdirektør



Morten Wasstøl
Avdelingsdirektør



INNHALDSFORTEGNELSE

FORORD	3
1. INNLEDNING	7
1.1 Hensikt med planen	8
1.2 Oslos vekstbehov	9
1.3 Andre rammer og forutsetninger	10
1.4 Kommunikasjon og medvirkning	16
1.4.1 Medvirkningsprosesser ved oppstart	16
1.4.1 Medvirkningsprosesser ved høring	20
1.5 Historien om Hovinbyen	22
1.6 Hovinbyen i dag	23
1.7 Stedsbeskrivelse	24
1.8 Sammendrag av stedsanalysen for Hovinbyen	32
2. VISJON OG MÅL	37
3. BYPLANGREP	41
3.1 Utvidelse av den flerfunksjonelle byen	42
3.1.1 Hovedkart	42
3.2 Bymessig byutvidelse	44
3.2.1 Bymessighet	44
3.2.2 Bebyggelsen som del av det offentlige rom	46
3.2.3 Blanding av funksjoner gir en levende by	48
3.2.4 Variasjon og kvalitet i boligutviklingen	50
3.2.5 Styrking av offentlig program	52
3.2.6 Næringsliv integrert i tett og flerfunksjonell by	54
3.2.7 Historiske kvaliteter som stedsskaper	56
3.3 Nettverk	58
3.3.1 Smart mobilitet - Samordning med ulike transportmidler	59
3.3.2 Et bærekraftig ressurs- og energisystem	62
3.3.3 Aktivt og attraktivt blågrønt nettverk	64
3.3.4 Finmasket gangnett	68
3.3.5 Sykkelveinett for alle	70
3.3.6 Samordnet kollektivsystem	72
3.3.7 Bytilpasset vei- og gatenettverk	74
4. KONKRETISERING AV BYPLANGREPET	79
4.1 Hovinbyen som en utvidelsen av indre by	80
4.2 Aksene	82
4.2.1 Den grønne ringen	82
4.2.2 Byaksen - Tøyengata - Økernveien - Østre Aker vei	84
4.2.3 Diagonalen - Dag Hammarskjølds vei - Ulvenveien - Teisenveien	86
4.2.4 Bybeltet - Grenseveien - Østensjøveien	88
4.2.5 Nord-søraksen - Brobekkveien - Haraldrudveien - Ole Deviks vei	90
4.3 Tyngdepunkt	92
4.3.1 Stor-Økern	92
4.3.2 Valle Hovin	95
4.3.3 Bryn-Helsfyr	98
4.3.4 Breivoll	101
5. PROSESS OG GJENNOMFØRING	105
5.1 En aktiv kommune	106
5.2 Involvering og samskaping	108
5.3 Felles planlegging, koordinering og gjennomføring	110
5.4 Områdeovergrepene tiltak	116
5.5 Oppfølgingsoppgaver	120
5.6 Hasle/Valle Hovin - rammer for planprogram med VPOR	124
5.7 Bjerke - rammer for planprogram med VPOR	126
DEL II: PLANPROGRAM	129
1.0 Ulven	131
2.0 Helsfyr	149
APPENDIX	168
Referanser	168
Vedleggsliste	168



Oslo S

Slottet

Grunerløkka

Ensjø

Helsfyr

Østre gravlund

Etterstad

Teisen

Bryn togstasjon

Tveita gård

1. INNLEDNING



1.1 Hensikt med planen

Hovinbyen er utpekt som et av de viktigste arealgrepene og satsingsområdene i Kommuneplanen 2015 «Oslo mot 2030», på grunn av høyt nærings- og boligutviklingspotensial og på grunn av den strategiske beliggenheten i randsonen av indre by. Hovinbyen består av flere delområder med ulik identitet, rolle og transformasjonspotensial. Kollektivknutepunktene Økern, Helsfyr, Bryn og Breivoll ligger i Hovinbyen og skal videreutvikles og forsterkes som viktige regionale kollektivknutepunkt for Oslo.

Plan- og bygningssetaten ser behovet for å utarbeide en overordnet strategisk plan for utvikling av Hovinbyen for å se delområder i sammenheng og håndtere overordnede utfordringer i området slik at Hovinbyen blir et attraktivt sted å bo, arbeide og oppholde seg i. Den strategiske planen skal danne grunnlag for å skape løsninger som er i tråd med kommuneplanens målsetninger for området og nasjonale føringer for klimavennlig byutvikling.

Kommuneplanens avgrensning av Hovinbyen er lagt til grunn for arbeidet med den strategiske planen. Planområdet for Hovinbyen er på ca 11 km², noe som tilsvarer størrelsen på indre by innenfor Ring2. Nærheten til indre by gjør at Hovinbyen vil bli en forlengelse av den tette byen.

Eksisterende boligområder innenfor Hovinbyen og kommunens renovasjons- og forbrenningsanlegg på Haraldrud forutsettes å bestå. Områdene innlemmes likevel i planområdet for å kunne ivareta gode forbindelser til områdene, og fordi områdene er en viktig del av Hovinbyens mangfold og identitet.

Den strategiske planen for Hovinbyen skal ikke håndtere de problemstillinger som anses tilstrekkelig ivaretatt gjennom eksisterende, pågående eller fremtidige overordnede planer for delområder, det vil si i form av planprogram, veiledende planer for offentlige rom og lignende. Planen skal utvikle et helhetlig byplangrep og gi rammer for den fysiske utviklingen på detaljreguleringsplan-nivået.



Hovinbyen er sentralt plassert innenfor Oslos kommunegrenser, i randsonen av indre by

1.2 Oslos vekstbehov

Det er forventet en sterk befolkningsvekst i Oslo fram mot 2030. Dette skaper både muligheter og utfordringer for framtidig byutvikling.

Hovinbyen har i dag om lag 40 000 innbyggere og 50 000 arbeidsplasser. Ved utarbeidelse av Kommuneplan 2015 «Oslo mot 2030» ble det gjennomført en potensialberegning av forventet vekst i bolig- og næringsareal i Oslo. Beregningen identifiserte et potensial på i underkant av 150 000 nye boliger og 9,2 mill m² nytt næringsareal for hele byen.

Av dette ble det beregnet et potensial for utbygging av 27 000 nye boliger og 2,5 mill. m² nytt næringsareal i Hovinbyen. Dette tilsvarer 50 000-60 000 nye innbyggere og 50 000-100 000 nye arbeidsplasser.

I utarbeidelse av strategisk plan for Hovinbyen er det foretatt en oppdatering av kommuneplanens potensialberegninger for Hovinbyen. Den oppdaterte beregningen baserer seg på ny kunnskap om delområdene, samt sentrale infrastrukturtiltak og grep i planen som gir bedre forutsetninger for byutvikling og dermed muliggjør en høyere boligandel. Oppdaterte beregningstall gir et potensial inntil 30 000 – 40 000 nye boliger i Hovinbyen.

Den forventede veksten i Hovinbyen gir et stort press på eksisterende infrastruktur. Det fremtidige Hovinbyen har behov for etablering av ny offentlig infrastruktur og oppgradering av eksisterende tilbud av næring, service og handel for å imøtekomme veksten på en bærekraftig måte.



Estimert befolkningsutvikling 2014-2030. Det mørkeblå indikerer hvor det er forventet høyest befolkningsvekst.

DEN STRATEGISKE PLANENS HENSIKT OG RELEVANS

- Er en oppfølging av Kommuneplan 2015 «Oslo mot 2030»
- Skal etablere og forankre politisk et byplangrep for Hovinbyen
- Fastsette planprogram etter Plan- og bygningsloven for Ulven og Høfvet og deler av Ulven.
- Være et styringsredskap for videre planlegging og prioritering i kommunen
- Gi rammer for å håndtere problemstillinger som ikke kan løses innenfor de enkelte delområdene
- Gi føringer for andre overordnede planer og kommunal saksbehandling av påfølgende reguleringsplaner innenfor området.
- Være premissleverandør for kommunens samhandling med statlige og eksterne aktører
- Være utgangspunkt for Eiendoms- og byfornyelsesetaten i fremforhandling av grunneierbidrag for utførelse og prioritering av offentlige tiltak
- Være grunnlag for vurdering av offentlig arealbehov
- Skape forutsigbarhet for private og offentlige investeringer

1.3 Andre rammer og forutsetninger

Kommuneplanen 2015

«Oslo mot 2030»

Kommuneplanen 2015 «Oslo mot 2030» ble vedtatt 23.9.2015. I arealdelen er store deler av Hovinbyen markert som utviklingsområde med krav til felles planlegging, også etter 2030. Dette medfører at det må utarbeides en felles reguleringsplan for eiendommene innenfor området med krav om felles planlegging, eller at det utarbeides et planprogram/ områdeprogram eller andre veiledende dokument som dekker behovet for felles planlegging.

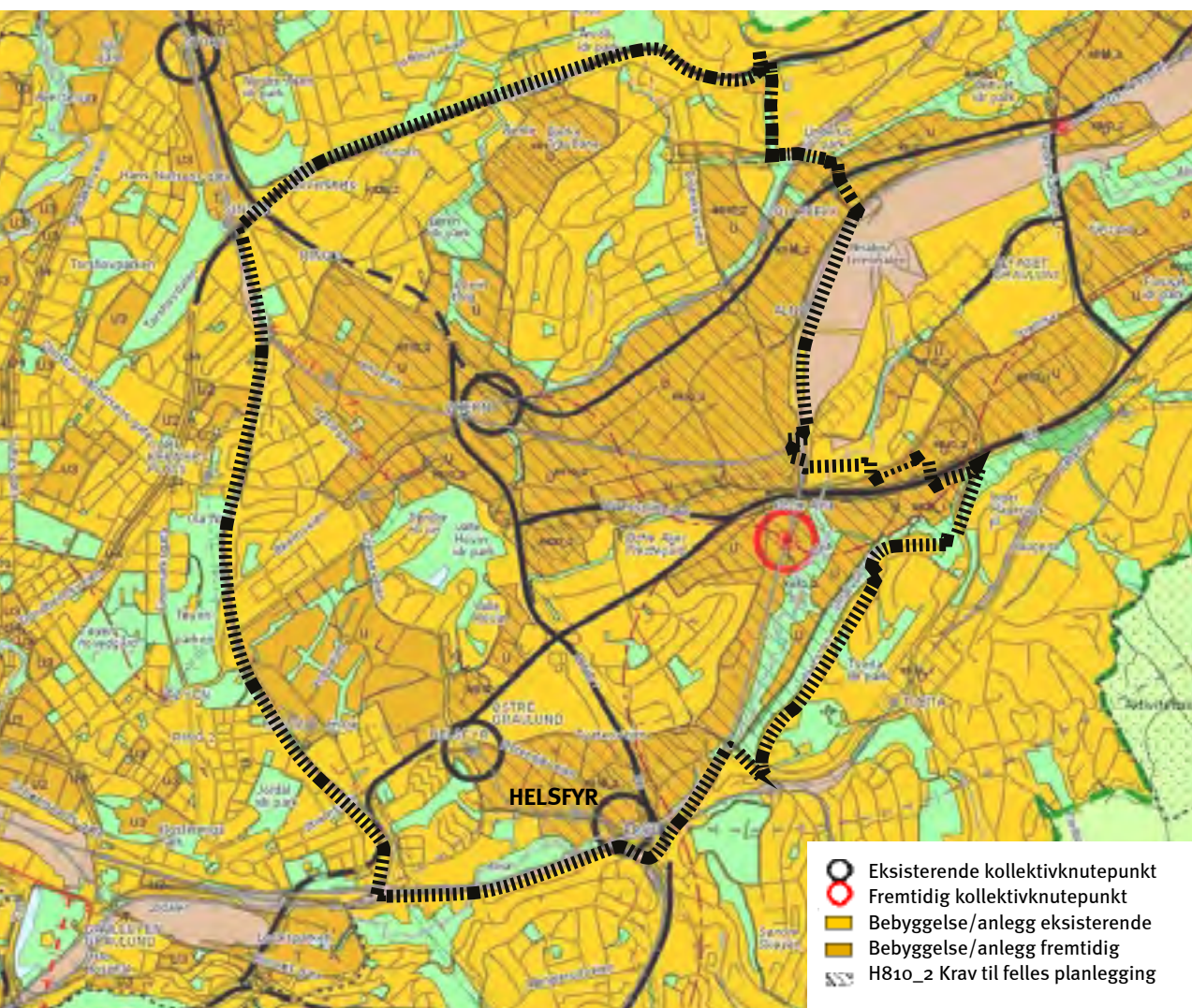
Følgende fire mål fra kommuneplanen gir relevante føringer for det videre arbeidet med Hovinbyen:

KLIMAVENNLIG BYUTVIKLING OG ARKITEKTUR

- All transportvekst skal tas med gange, sykkel eller kollektivt
- Areal- og transportutvikling skal samordnes
- Det skal utvikles klimanøytrale byområder
- Kollektivknutepunktene skal være attraktive for kompetansearbeidsplasser
- Brevoll, Bryn, Helsfyr og Økern videreutvikles som regionale kollektivknutepunkt

VIDEREFØRING AV DEN ALLSIDIGE OG TETTE BYEN

- Dette innebærer videreføring av fysisk tetthet, funksjonell variasjon og finmasket gate- og byromsstruktur, tilsvarende som det er i indre by



Plankart for Kommuneplan 2015 «Oslo mot 2030»

SIKRING AV BY- OG BOKVALITETER

- Hovedveisystemet og kollektivtilbudet skal tilrettelegges for byutvikling
- Det skal være variasjon og kvalitet i alle byområder
- Eksisterende kvaliteter skal videreutvikles
- Det tas sikte på å legge høyspentlinjer i jordkabel, og det skal bygges kompaktanlegg ved fornyelse/oppgradering av trafostasjonene.

STYRKE OG VIDEREUTVIKLE BYENS BLÅGRØNNE STRUKTUR

- Befolkningen skal ha god tilgang til grøntområder og anlegg for rekreativ bruk og fysisk aktivitet
- Det skal etableres nye grøntområder og grøntforbindelser i mangelområder
- Bekker skal gjenåpnes i dagen

For å kunne møte den forventede befolkningsveksten på en bærekraftig måte, er det forutsatt visse tiltak i kommuneplanen:

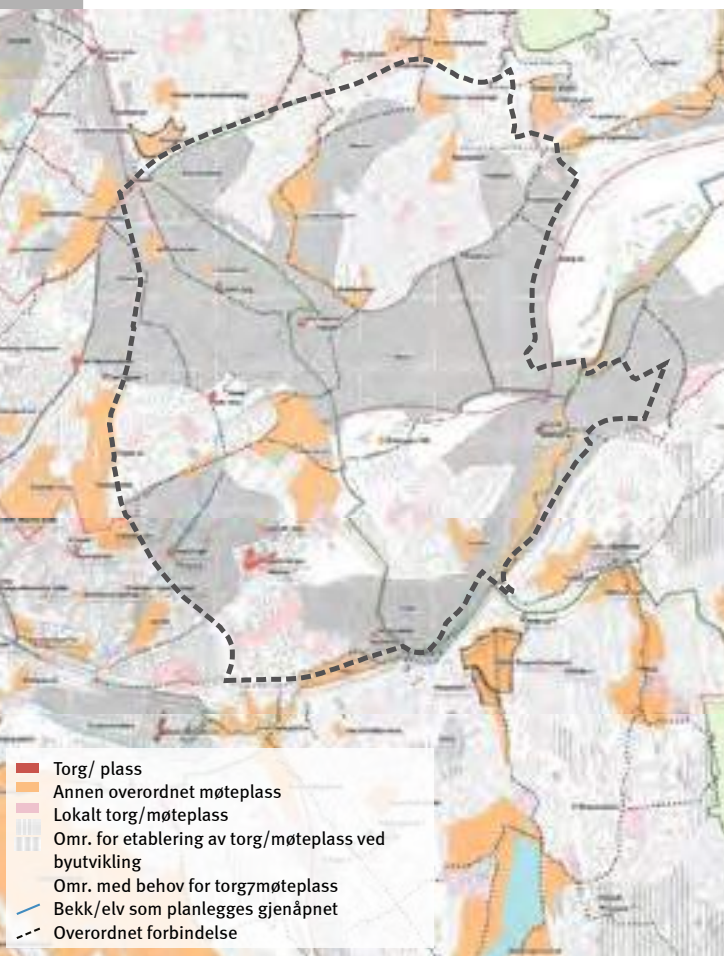
- Kollektivfelt på alle hovedveier
- Togstasjon på Breivoll gjennomført før 2022
- Ny T-banelinje fra Økern til Breivoll via Ulven sikret før 2022 og gjennomført før 2030
- Ny T-banelinje fra Breivoll-Furuset sikret og gjennomført før 2050
- Manglerudtunnel sikret før 2022 og gjennomført før 2030

§ 11.2 Ytre by: utviklingsområder, kollektivknutepunkter og stasjonsnære områder (jf. pbl § 11-9 nr.5)

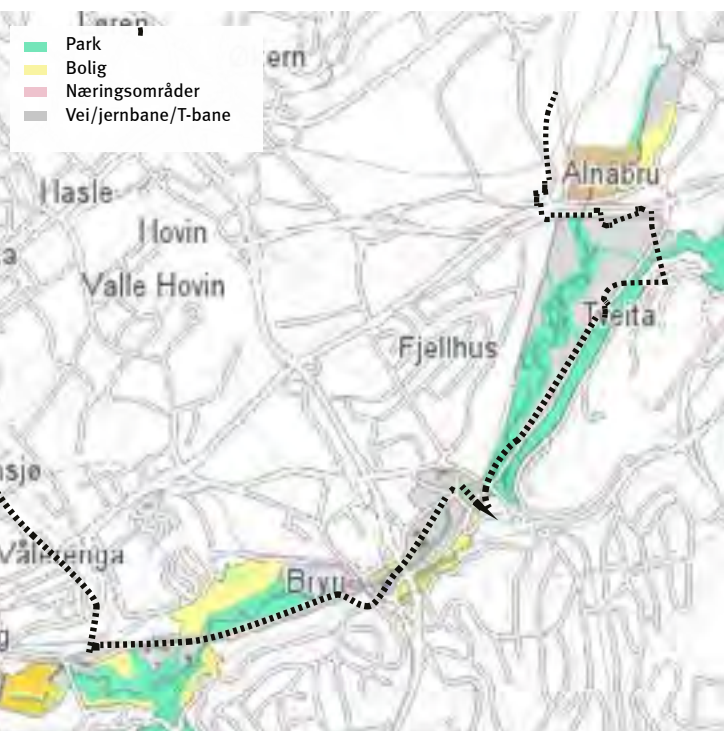
1. I utviklingsområder i ytre by angitt på plankart 1–2 skal følgende sikres gjennom felles planlegging:
 - a. Avsetting av nødvendig areal til teknisk, sosial (skole, barnehage, sykehjem mv.), blågrønn og kulturell infrastruktur, samt idrettshaller/-anlegg.
 - b. Bymessig utforming av området, gjennom høy tetthet og arkitektonisk kvalitet, finmasket gate- og byromsstruktur, variert arealbruk, utadrettede funksjoner i 1. etasje i sentrale gater/byrom, gode solfylte byrom og integrering av viktige eksisterende stedskvaliteter.
 - c. Stasjonsområde for skinnegående trafikk skal gis en sentral rolle som sted, med offentlige byrom og sosiale/ kulturelle og andre publikumsrettede funksjoner.
 - d. God tilgjengelighet, med prioritering av gang- og sykkeltrafikk, sammenhengende grønnstruktur og gate og byromsstruktur, både internt og til tilstøtende områder skal sikres.
 - e. God gang- og sykkeltilgjengelighet til kollektivmidler og effektive bytter mellom kollektivmidler skal sikres.
 - f. Vei- og gatesystemet skal prioritere lokalsamfunnet fremfor gjennomgangstrafikk.
 - g. Tilfredsstillende skjerming mot støy- og luftforurensning gjennom lokalisering og utforming av bebyggelse skal inngå.
2. Områder ved kollektivknutepunkter skal vurderes utviklet med høy tetthet, og sikres høy bymessig/ arkitektonisk kvalitet og gode gate- og byrom.
3. For andre stasjonsnære områder skal det vurderes økt tetthet, med god bymessig/ arkitektonisk kvalitet og gode gate- og byrom.
4. Pkt. 1 a-g skal være retningsgivende for områder ved kollektivknutepunkter og stasjonsnære områder som vurderes egnet for bymessig utvikling.

Retningslinjer:

- For utviklingsområder i ytre by uten kollektivknutepunkt bør det være en samlet områdeutnyttelse på 100 prosent.
- For utviklingsområder i ytre by med kollektivknutepunkt bør det være en samlet områdeutnyttelse på 125 prosent, med høyest utnyttelse rundt kollektivknutepunktet.
- Innenfor områder der det er registrert særlig viktig kulturminneverdier, naturverdier eller andre funksjoner viktige for områdets identitet bør disse bevares og videreutvikles som kvaliteter for fremtidig byutvikling.
- Det bør vurderes hvordan behovet for en større byområdepark kan ivaretas innenfor utviklingsområdene.



Utdrag fra kommunedelplan for torg og møteplasser



Utdrag fra kommunedelplan for Alna miljøpark

Kommunedelplan for torg og møteplasser

Kommunedelplanen ble vedtatt 22.4.2009. Planen markerer eksisterende torg og møteplasser og sikrer områder med behov for torg og møteplasser, prinsippraseer for offentlig rom og viktige forbindelser ved byutvikling. Planen angir bestemmelser og retningslinjer for størrelse, utforming og innhold på offentlige rom. Store deler av Hovinbyen er markert som område med behov for torg/møteplass ved byutvikling.

Kommunedelplan for Alna miljøpark

Kommunedelplanen ble vedtatt 6.3.2013. Planen legger til rette for utvikling av Alna og Tokerudbekken med tilstøtende arealer, som en attraktiv sammenhengende blågrønn forbindelse gjennom hele byområdet.

Kommunedelplan for Økern

Kommunedelplanen ble vedtatt 26.5.2004. De viktigste føringene fra planen er tunnelforbindelse for Ring 3 mellom Sinsen og Økern, reetablering av Ulvenveien og transformasjon fra næring til bolig på Løren og ved Økern torg. Deler av området er gjenstand for nye reguleringer og andre overordnede planer.

Klima- og energistrategi for Oslo kommune

Klima- og energistrategien for Oslo ble vedtatt av byrådet for miljø og samferdsel 25.06.2015 og venter på å bli behandlet i bystyret. Strategien viser hvordan Oslo kan få til en halvering av klimagassutslippene innen 2020, og reduseres med 95% innen 2030. Strategien bygger opp under målene i kommuneplanen knyttet til fortetting langs banenettet og ved kollektivknutepunkt. Strategien foreslår videre konkrete tiltak for feltene transport, bygg, energi og ressursutnyttelse. Nye byområder som Filipstad, Hovinbyen og Gjersrud-Stensrud, nevnes som eksempler på områder hvor man bør prioritere å finne smarte byløsninger som bidrar til å realisere kommunens klimaambisjoner.

Byøkologisk program

Skal bidra til at Oslo når visjonen om å være et bærekraftig bysamfunn der alle har rett til ren luft, rent vann og tilgang på gode friområder. Oslos overordnede målsetninger på klimautslippsreduksjon og energibruk:

- I 2030 skal Oslos direkte klimagassutslipp være redusert med 50 %, sett i forhold til 1991-nivå. Dette tilsvarer en utslippsreduksjon ned til 600 000 tonn CO₂.
- I 2050 skal Oslos direkte klimagassutslipp være null.
- Energiforbruk i bygg skal effektiviseres med 27 % innen 2030, sett i forhold til 2010-nivå.

Relevante temaer som bør tas videre i den strategiske planen er blant annet:

- Overvannshåndtering
- Prioritering av gående og syklende
- Redusere biltrafikken
- Miljøoppfølgingsprogrammer for nye områder
- Redusere tapet av biologisk mangfold
- Lokal energiproduksjon og -bruk

Sykelstrategi for Oslo 2015-2025

Sykelstrategi for Oslo 2015-2025 ble vedtatt 29. 4.2015. Strategien har som hovedmål at 16 % av alle reiser skal gjøres med sykkel innen 2025. Det er beskrevet tre innsatsområder i planen, som hver for seg følges opp av en rekke tiltak. Innsatsområdene er; sykkel som en del av byliv og byrom, et tett sykkelveinett med Oslo-standard og at hele Oslo tar del i sykkelstrategien. Viktige tiltak er at det ved oppstart av alle nye utbyggingsplaner skal stilles krav til sykkelparkering i alle nybygg og at planlegging av kollektivtransport og sykkel bør vurderes samlet.

Forslag til Plan for sykkelveinettet i Oslo

Plan for nytt sykkelveinett er utarbeidet av Statens vegvesen og Oslo kommune, ved Bymiljøetaten. Planen var på høring høsten 2015 og forventes oversendt til politisk behandling vinteren 2016. Plan for sykkelveinettet sikrer et tett og finmasket sykkelveinett i hele Oslo, hvor målet er at mer enn 80 % av Oslos befolkning skal

bo nærmere enn 200 meter fra sykkelveinettet. I planen finnes det mange kartfestede ruter i, og gjennom, Hovinbyen.

St.meld: Nasjonal transportplan**2014-2023**

Stortingsmelding om Nasjonal transportplan 2014 – 2023 ble vedtatt 18.6.2013 og inneholder forslag til bymiljøpakker for 9 byområder inkludert Oslo. Planen er grunnlag for avtaler som inngås mellom staten, byene og fylkeskommunene innenfor byområdene. Planen har et klart mål om at all vekst i persontrafikken skal skje til fots, på sykkel eller kollektivt.

Regjeringen lanserte våren 2015 byutviklingsavtaler som oppfølging av bymiljøpakkene. Byutviklingsavtalene har som formål å sikre at arealbruk, boligbygging og infrastrukturtiltak bidrar til å oppnå nullvekstmålet for biltrafikk. Avtalene skal også bidra til en samordnet og effektiv planlegging av boligbygging og nødvendig infrastruktur innenfor byområdene.

Regional plan for areal- og transport i Oslo og Akershus

Forslag til regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus, vedtatt i Akershus fylkeskommune og Oslo kommune i fylkestinget 14. desember og bystyret 16. desember, er i stor grad sammenfallende med kommuneplanens mål for Hovinbyen. Planen har som strategi at Oslo skal vokse innenfra og ut og med flerfunksjonelle, tette byområder som er gang- og sykkelvennlige.

I strategikartet for den regionale planen inngår Bryn, Breivoll, Høfvet og Økern som regionale områder for arbeidsplassintensive virksomheter, hvor eksisterende og fremtidig arbeidsplassintensivt næringsliv skal sikres. Deler av Hovinbyen inngår i bybåndet i nordøstre del av Oslo, som er et prioritert vekstområde i den regionale planen. Her er det lagt vekt på høy arealutnyttelse langs stasjonsområdene og samhandling om utviklingen over kommunegrensen. Planen fremhever behovet for bedre kollektivtilgjengelighet mellom Akershus og

arbeidsplasskonsentrasjonene langs Ring 3 og t-baneringen, og det tas sikte på et høyfrekvent kollektivnettverk med regionale forbindelser i bybåndet.

Bymiljøavtaler

Det ble i 2015 igangsatt forhandlinger om bymiljøavtale mellom staten og Oslo og Akershus. Hensikten er å bygge infrastruktur som sikrer bedre framkommelighet og mer miljøvennlige løsninger i byområdene. Enkelte slike investeringer er for store for den enkelte fylkeskommune og kommune. Derfor har regjeringen antydnet at staten vil bidra med 50 prosent av kostnadene til store investeringsprosjekter for kollektivtransporten i storbyområdene. I Oslo og Akershus gjelder dette i første omgang Fornebu-banen der det er satt av midler til videre planlegging. Ahusbanen og en eventuell ny T-banetunnel gjennom Oslo vil framover også være aktuelle prosjekter for ordningen med slik statlig støtte. Tiltak innenfor bymiljøavtalen skal finansieres med en kombinasjon av statlige midler, fylkeskommunale midler, kommunale midler og brukerfinansiering (Oslopakke 3).

Konseptvalgutredningen for økt transportkapasitet inn mot og gjennom Oslo (KVU Oslo-navet) og Ruters langsiktige strategi for kollektivtransporten i Oslo og

Akershus (M2016)

KVU Oslo-Navet ble sendt på høring 26.11.2015 med høringsfrist 29.4.2016. Konseptvalgutredningen belyser hvilke kollektive transporttilbud som må utvikles for at forventet vekst i persontrafikk skal skje med kollektive reisemiddel, til fots eller på sykkel. KVU Oslo-navet skal være grunnlag for arbeid med Nasjonal transportplan 2018 - 2029 og annen statlig, fylkeskommunal og kommunal planlegging.

Planarbeidet har foregått parallelt og tett forbundet med Ruters langsiktige strategi for kollektivtransporten i Oslo og Akershus (M2016). Ruters strategiske plan ble lansert 13.8.2015.

Følgende tiltak fra KVU Oslo-navet og M2016 er viktige for kollektivtransporten i Hovinbyen:

- Ny T-banetunnel fra Majorstuen til Bryn, som kobles sammen med dagens T-banetunnel på Stortinget T-banestasjon. Dette gir bedre kapasitet på t-banesystemet i sentrum.
- To nye jernbanetunneler; en mellom Oslo S stasjon og Lysaker stasjon og en mellom Nasjonaltheateret stasjon, via Bislett og Økern til Alnabru (Hovedbanen). Dette gjør det mulig å separere lokaltogtrafikk og regiontogtrafikk fra hverandre.



Anbefalt nettverks- og knutepunktskart for skinnegående transport og regionbuss i KVU Oslo navet

- Ny trikkelinje på Ring 2 mellom Majorstuen og Bryn via Carl Berners plass og Helsefy. Dette gir en mer kapasitetsterk kollektivforbindelse på tvers av indre by.
- Ny trikkelinje mellom Bryn og Sinsen via Økern. Dette gir en ny kollektivforbindelse i Hovinbyen.
- Togstasjon og bussterminal på Bryn

Overordnede planer for delområder i Hovinbyen

For flere delområder i Hovinbyen er det utarbeidet overordnede planer.

Det er utarbeidet planprogram for:

- Vollebekk (fastsatt av bystyret 10.06.2015 sak 163)
- Breivoll og Alnabru (fastsatt av PBE 15.10.2010)
- Haraldrud (oversendt til politisk behandling)
- Planprogram for deler av Ulven (Del 2 i Strategisk plan for Hovinbyen)
- Planprogram for Helsefy (Del 2 i Strategisk plan for Hovinbyen)

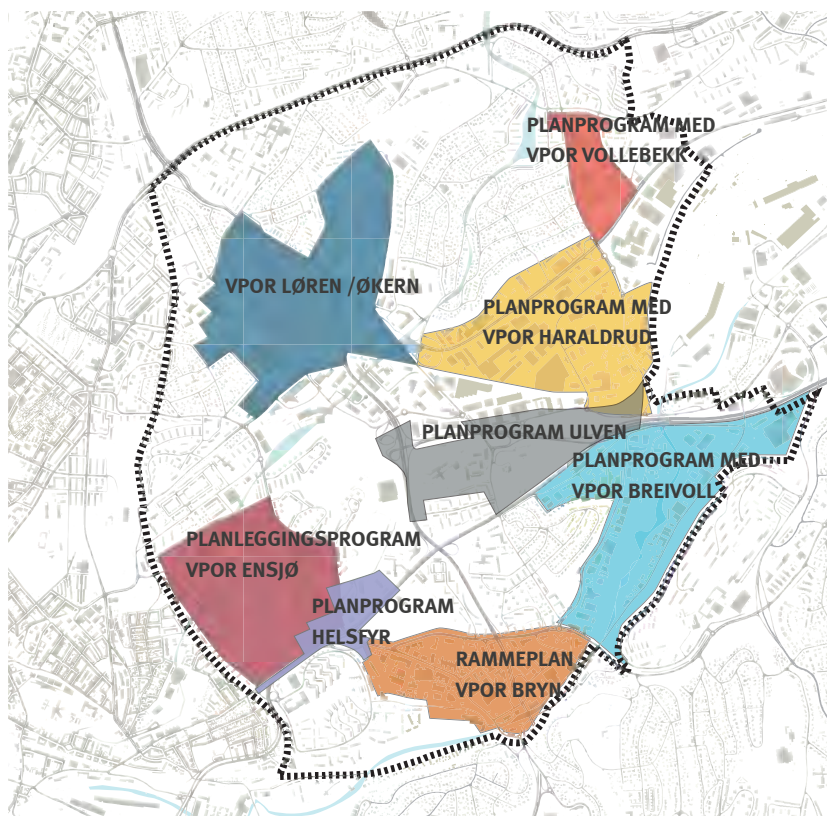
Det er utarbeidet veiledende planer for offentlig rom (VPOR) for:

- Ensjo (vedtatt av bystyret 28.02.2007, sak 39)
- Vollebekk
- Breivoll
- Løren/Økern- behandlet og tatt til orientering i bystyret
- Bryn- oversendt til politisk behandling
- Haraldrud (planarbeid pågår)

VPOR for Vollebekk og Breivoll er oversendt til politisk behandling.

Fellestrekk i de overordnede planene:

- Tilrettelegging for bymessig utvikling
- Finmasket byroms- og gatenett for gående og syklende
- Stedsidentitet skal styrkes ved å skape stedsspesifikke grønne- og urbane attraksjoner
- Kollektivknutepunkt styrkes ved å gjøres mer tilgjengelig, og ved å skape nye attraktive byrom.



Oversikt over overordnede planer for delområder i Hovinbyen

1.4 Kommunikasjon og medvirkning

1.4.1 Medvirkningsprosesser ved oppstart

MEDVIRKNINGSPROSESS VED VARSEL OM OPPSTART AV PLANARBEIDET

- 19.12.2014: Varsel om oppstart
- 6.10.2014-18.3.2015: Idékonkurranse og utstilling av konkurransebidrag med medvirkningsmulighet
- 11.2.2015: Workshop med barn og unge
- 25.2.2015: Workshop med lokalbefolkning og interessegrupper
- 3.3.2015: Rundebords-samtale med næringslivet
- 19-20.3.2015: Internasjonal konferanse

HOVEDTREKK VED INNSPILL

- Ta vare på lokalområders egenart, viktige kulturminner og andre identitetsskapende elementer
- Behov for offentlige rom, sosial, kulturell, grønn og annen infrastruktur i takt med utviklingen
- Styrke og videreutvikle blågrønn struktur, inkludert Hovinbekken og Alna
- Behov for bedre gang- og sykkelveinett
- Ivareta og bedre barn- og ungdoms oppvekstvilkår
- Se utbygging av skole, idrettsanlegg og andre rekreasjonsarealer i sammenheng
- Bygge ned barrierer (forslag spenner fra lange tunneller til korte broer og lokk)
- Tilfredsstillende støy og luftkvalitet i nye boligområder
- Behov for bedre forbindelser. I dag er det mye trafikk og vanskelig å orientere seg
- Behov for flere tilbud og steder å være, spesielt for ungdom

Medvirkningsprosesser

Gode medvirkningsprosesser for offentlige etater, grunneiere, interessegrupper og lokalbefolkning er viktig for å sikre forankring, innhente viktig lokalkunnskap, og ivareta ulike brukergruppers tilgang til god informasjon om planarbeidet.

Oppstart av planarbeid ble varslet 19.12.2014. Det kom inn til sammen 35 høringsuttalelser ved varsel om oppstart. Det er skrevet et sammendrag av alle høringsuttattelsene med Plan- og bygningsetatens kommentarer i et eget dokument som følger planen.

Nordisk plan- og idékonkurranse – fremtidsbilder for Hovinbyen

En sentral oppgave i planarbeidet har vært å finne nye fremtidsbilder for Hovinbyen. Tidlig i planarbeidet inviterte Plan- og bygningsetaten derfor et bredt fagmiljø til å delta i en åpen nordisk plan- og idekonkurranse, der deltakerne skulle foreslå byplangrep og tiltak innenfor delområder. Konkurransen ble utlyst 6.10.2014, med innleveringsfrist 12.1.2015. Plan- og bygningsetaten mottok tilsammen 21 bidrag. Disse ble presentert i en åpen utstilling i Kabelgata på Haraldrud i perioden 28.1-8.2.2015. Det ble åpnet for at alle som ville kunne gi innspill til arbeid med planen under hele utstillingsperioden. De innkomne forslagene ble vurdert av en uavhengig jury, som enstemmig utpekte fire likestilte vinnere av konkurransen i Rådhuset 18.3.2015. Disse beskrives nærmere i egen juryrapport.

De premierte forslagene er:

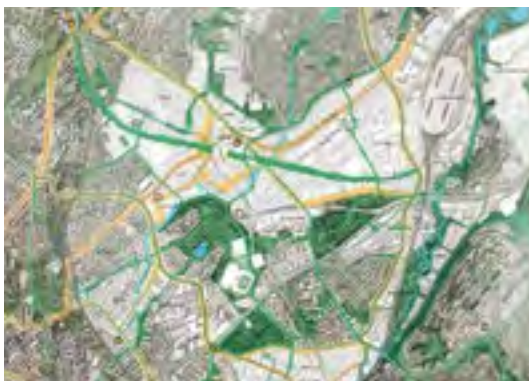
- «Hovinbyen fra A til Å». Topic Architecture & Design fra Oslo
- «Hovinbyerne – Punkt, korridor & hjerte». SLETH A/S fra Århus
- «Hovin bynatur». JAJA Architects ApS fra København
- «PLUSSBY2050». Rambøll Oslo, Rambøll Energi og To romturister AS fra Oslo

Plan- og bygningsetaten forplikter seg ikke til å videreføre vinnerforslagene, men forslagene har imidlertid gitt mange nyttige innspill. Elementer fra alle vinnerforslagene er innlemmet i den strategiske planen for Hovinbyen.



Illustrasjonen viser blågrønne kvaliteter i framtidig Hovinbyen og er hentet fra konkurranseforslaget «Hovin bynatur» av JaJa Architects.

Fire vinnere av plan- og idékonkurransen



Hovin bynatur / JAJA Architects / København
Prosjektet fokuserer på møtet mellom det urbane nettverket og naturnettverket som utgangspunkt for en ny type by; en hybrid mellom by og natur som genererer nye urbane former. Prosjektet fremstiller Hovinbyen som noe annet enn den tette byen vi kjenner fra indre by - en nyskapende blanding av elementer av tett by, natur og gjenbruk og videreutvikling av industrielle strukturer. Alnabanen foreslås transformert fra å være en industriell barriere til å bli en «High Line park» etter modell fra New York.



Hovinbyen fra A til Å / Topic Arch. & Design / Oslo
Prosjektet har et sterkt fokus på grønn mobilitet gjennom å skape nye sammenhenger i Hovinbyen. Hovinringen er et nytt grøntbelte som omkranser de viktige utviklingsområdene ved Økern. Dette konseptet har blitt vidrearbeidet av PBE i forslaget til strategisk plan for Hovinbyen. Viktige tverrgående bygater som Ulvenveien, Grenseveien og Brobekkveien foreslås ombygget til bygater og kollektivforbindelser mellom nord og sør i Hovinbyen.



Plussby 2050 / Rambøll og To romturister AS / Oslo
Prosjektet beskriver en overordnet ambisjon om Hovinbyen som et nullutslippssamfunn innen 2050 og viser en rekke strategier for oppnå dette grønne skiftet. Haraldrud Plusspark foreslås som navet i et bærekraftig idealsamfunn som bygger på eksisterende funksjoner for renovasjon, gjenvinning og energiproduksjon. På delområdenivå vises Hovinbyen som en samling «enklaver» med lokale utfordringer, potensial og løsninger for å oppnå den overordnede målsettingen om å skape et nullutslippssamfunn.



Hovinbyerne / SLETH / Århus
Prosjektet argumenterer sterkt for en forståelse av Hovinbyen som flere ulike steder - Hovinbyerne - som skal utvikles på egne premisser utifra egne kvaliteter, identiteter og potensial for byutvikling. 10 forskjellige «byer» blir identifisert sammen med 8 identitetsskapende korridorer som gir interne sammenhenger mellom «Hovinbyerne». I midten ligger det grønne hjertet som et sentrum for idrett og rekreasjonstilbud, tett sammenvevd med eksisterende kvaliteter og delområder. Ved å jobbe utifra en punktvis strategi etableres muligheten for en fleksibel og mangegartet utvikling av «Hovinbyerne».

Medvirkningsmøter med ulike brukergrupper

Plan- og bygningsetaten arrangerte tre ulike medvirkningsmøter i perioden fra februar til mars i 2015.

Det ble avholdt en workshop med lokale brukere og beboere i Hovinbyen 11.2.2015. Workshopen hadde som formål å synliggjøre lokalbefolkningens, spesielt barn og unges nærrområder. Hva de liker og hva de ikke liker i nærområdet sitt eller ønsker å forandre. Det deltok 50 barn og unge fra lokale skoler i Hovinbyen. Sentrale tema de løftet frem var stolthet over eget nærmiljø og viktigheten av å bevare eksisterende lokale kvaliteter. Idrættsplasser, grøntområder, skoler og kjøpesentre er viktige lokale møteplasser, men flere pekte likevel på at det mangler steder for uorganisert ungdom å treffes, spille ball eller øve på musikk. Trafikkmengden oppleves også som en utfordring i flere områder i Hovinbyen.

Det ble avholdt en workshop med lokalbefolkning og interessegrupper 25.2.2015. Workshopen tok utgangspunkt i hva deltakerne forbinder med Hovinbyens ulike delområder, hva som er verdt å ta vare på, hva som bør endres og hva som skal til for at Hovinbyen blir et godt sted å bo, arbeide i og besøke. Gjennom gruppearbeid

ble det identifisert en rekke viktige lokale og historiefortellende elementer i Hovinbyen, som deltakerne mener må frem i lyset eller bevares. Eksempler på dette er blant annet lokale gårder, industribygg og natur- og rekreasjonsområder. Det er viktig for lokalbefolkningen at eksisterende boligområder ivaretas i prosessen. Flere fremhevet at sentrale utfordringer i området knytter seg til store infrastrukturbarrierer, miljøutfordringer og mangel på offentlige rom.

Det ble arrangert en rundebordssamtale med næringslivet 3.3.2015, hvor hovedtema for samtalen var Hovinbyens attraktivitet for ulike bransjer, og hvordan næringslivet kan bidra til en utvikling av området.

Internasjonal konferanse – Reclaiming the inner city fringe

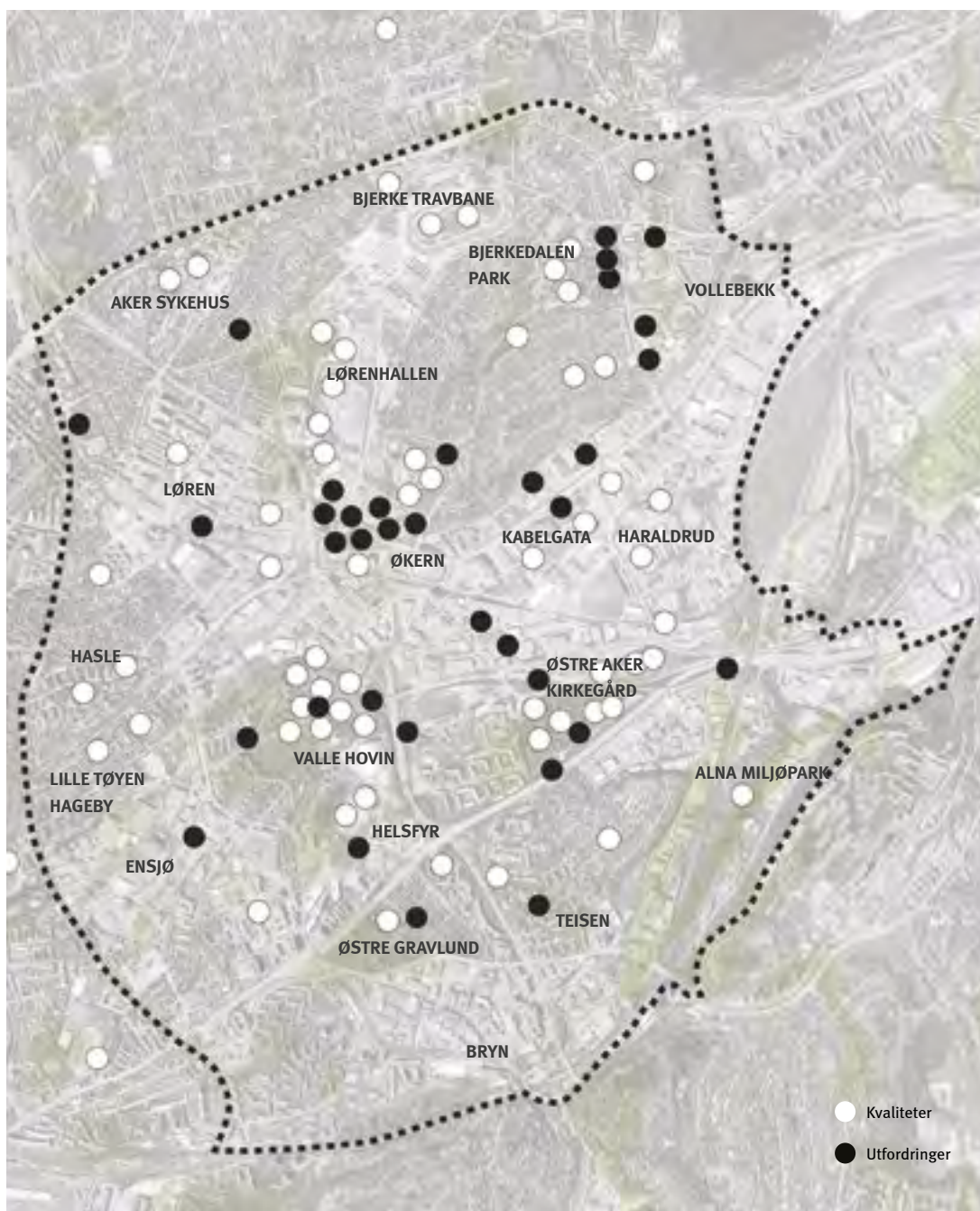
Plan- og bygningsetaten arrangerte en internasjonal byutviklingskonferanse på Kuben yrkesarena 19. og 20. mars 2015. Konferansen hadde som formål å være en arena for å diskutere og dele erfaringer rundt utvikling av større og sentrale utviklings- og transformasjonsområder. Foredragsholderne kom fra flere europeiske byer, og hadde med seg erfaringer og eksempler fra konkrete byutviklingsprosjekter og planprosesser.



Medvirkning med lokale barn og ungdom på Haraldrud



Hovinbykonferansen ble avholdt 19. og 20. mars



Medvirkningskart basert på innspill fra lokalbefolkningen, inkl. barn og unge. De hvite sirklene fremhever kvaliteter i eksisterende områder, og de svarte sirklene indikerer utfordringer.

1.4.2 Medvirkningsprosesser ved høring

MEDVIRKNINGSPROSESSEN I HØRINGSPERIODEN:

- 08.02.2016 -21.03.2016 Høring av Strategisk plan og varsel om oppstart av planarbeid for Helsefyrt og deler av Ulvenområdet.
- 11.02.2016 Frokostmøte hvor eksisterende næringsliv, utbyggere og grunneiere i Hovinbyen, samt arkitekter/planleggere og politikere var representert
- 15.02.2016 Kveldsmøte hvor bydelene, offentlige etater, lokalbefolkning og interesseorganisasjoner var representert
- 19.02.2016 møte med kommunale etater og fagpersoner på energi- og ressurssystem
- 02.03.2016 kveldsmøte hvor bydelspolitikere og administrasjonen fra de fire bydelene i Hovinbyen var invitert
- 03.03.2016 møte med kommunale etater og behovshavere med fokus på kommunale arealbehov og samordning.
- 10.03.2016 workshop med barnas representanter og ungdomsrådene

HOVEDTEREKK VED INNSPILL

- Sikring av tilstrekkelig grøntareal og offentlig infrastruktur
- Forutsigbarhet i oppfølging, krav og gjennomføring av tiltak er viktig
- Bryns rolle og posisjon som Byport Øst må tydeliggjøres
- Ulike oppfatninger knyttet til hvordan Breivoll bør prioriteres
- Sambruk og samordning av kommunale funksjoner
- Endringer av veisystemet må ikke forverre situasjonen for eksisterende boliger
- Mange generelle og konkrete innspill til vei- og gatesystemet
- Kultur er viktig som en permanent og ikke kun midlertidig infrastruktur
- Medvirkningsaspektet må styrkes
- Sikring av bevaringsverdig bebyggelse, eksisterende kvaliteter og boligområder
- Idretten må sikres tilstrekkelige arealer
- Viktighet av samarbeid og samordning mellom strategisk plan, KVVU Oslovnet og M2016.
- Flere er skeptiske til antatt befolkningsvekst
- Sammenkoblingen mot indre by må styrkes
- Kommunen må innta en offensiv rolle
- Forslag til nye oppfølgingsoppgaver
- Samordning mot pågående planer innenfor delområdene.
- God fremkommelighet for gående og syklende

Strategisk plan lå ute på høring fra 08.02.2016 til 21.03.2016. Strategisk plan ble varslet bredt. Det kom inn 71 høringsuttalelser, fra både bydelene, kommunale- og statlige etater, interesseorganisasjoner, utbyggere og grunneiere, lokalbefolkning og enkeltpersoner med faglig eller politisk engasjement. Generelt er forslag til strategisk plan godt mottatt i de fleste miljøer, og mange støtter opp om ambisjonene for området. Det er stor bredde i tema som innspillene tar opp og flere ulike ståsteder kommer til uttrykk.

Det ble i løpet av høringsperioden avholdt flere møter. Det er skrevet et sammendrag fra møtene og hvert enkelt høringsinnspill i et eget dokument som følger planen. Plan- og bygningsetaten har kommentert høringsuttalelsene temavis.

Medvirkningsmøter

I høringsperioden ble det avholdt møter der høringsdokumentet var i fokus for innspill.



Fagdebatt i Kanonhallen på Løren med tema: Er en god by for barn, en god by for alle?

Det ble tidlig i høringsperioden avholdt to generelle informasjonsmøter hvor planen ble presentert, ett frokostmøte hvor bransjen og grunneiere var hovedmålgruppe og ett kveldsmøte rettet mot lokalbefolkning, interessegrupper og bydelene. Hensikten med møtene var å informere om planen, bidra til at ulike grupper bedre i stand til å gi et skriftlig svar i høringen, skape oppmerksomhet rundt planen og åpne for spørsmål og diskusjon.

For å sikre medvirkning med barn og unge, ble det arrangert en egen workshop for barn og unges representanter og ungdomsrådene med tilrettelagt materiale og utvalgte problemstillinger.

Det ble også avholdt flere interne kommunalinterne møter der hensikten var å diskutere konkrete tema og spissede problemstillinger. Det ble avholdt et møte med bred deltakelse fra kommunale etater og byrådsavdelinger knyttet opp mot kommunalt

samarbeid for å løse nødvendige oppgaver og sikre viktige funksjoner i Hovinbyen. Det ble også avholdt et eget møte der energi- og ressursstrategier og videre samarbeid og organisering ble diskutert, samt et kveldsmøte for lokalpolitikere i de fire bydelene som inngår i Hovinbyen.

I tillegg har det jevnlig, gjennom hele prosessen, vært avholdt koordineringsmøter og arbeidsgruppe møter med kommunale og statlige etater. Her har blant annet transportinfrastruktur var et sentralt tema og koordinering opp KVVU Oslovev, M2016 og andre pågående kommunale og statlige planoppgaver.

Som et større offentlig arrangement ble det i etterkant av høringen arrangert en paneldebatt med byplaneeksperter i samarbeid med DogA, hvor målet var å stimulere til et offentlig og faglig ordskifte om planen.



Workshop med mange spennende innspill fra barnas representanter og ungdomsrådene

1.5 Historien om Hovinbyen

Jordbruksland og byløkker

Hovinbyen har en rik og variert kultur- og industrihistorie. Mange stedsnavn i Hovinbyen er navn på gårder som ble ryddet i perioden før vikingtiden, som Hovin, Økern, Løren, Sinsen, Teisen, Ulven, Valle og Bryn. Jordbruket preget landskapet helt fram til midten av 1800-tallet. Området vi kjenner som Hovinbyen var en del av Aker kommune fram til 1948. På 1800-tallet oppførte representanter for byens borgerskap løkkeanlegg i utkanten av byen som fungerte som fritids- og sommerboliger.

Industrialisering, 1800-tallet

I den første fasen av industrialiseringen var det særlig teglverk, mekanisk industri og fyrstikkfabrikker som fikk betydning. I 1854 stod Norges første jernbanestrekning ferdig og en mer moderne tid var i anmarsj. Bryn ble et kjerneområde for industri da stedet hadde egen jernbanestasjon. Etterhvert ga Alna kraft til tekstilindustri.

Som en følge av byveksten økte behovet for boliger. I randsonen av fabrikanleggene ble det etablert enklaver med småhusbebyggelse. Den sosiale infrastrukturen i området ble også styrket. På Ulven og Løren ble det oppført skoler. Østre Aker kirke med tilhørende prestegård ble bygget på Ulven og Tonsen gård ble tatt i bruk som pleiehjem for fattige og etter hvert omgjort til sykehus.

Byvekst, 1900-tallet

Byveksten fortsatte utover på 1900-tallet



Kart fra 1924. Kartet viser fredete og verneverdige enkeltminner og lokaliteter. Kilde: Askeladden (Riksantikvarens database)

med etablering av stadig nye industri- og handelsvirksomheter. Handelsgartnerier, kjemiske fabrikker, næringsmiddelindustri og flere teknologisk nyskapende bedrifter ble etablert i området.

Boligbyggingen fortsatte i samme periode. Soner med helhetlige planlagte hagebyer, villastrøk og småhusområder ga arbeiderne på fabrikkene sted å bo. Men tross vekst i byutviklingen var Hovinbyen fortsatt dominert av jordbruksdrift.

Oslo vokser

I 1948 ble Aker og Oslo slått sammen til en kommune. Den nye byen vokste raskt og det var behov for nye arealer til både bolig og industri. Det ble i denne perioden etablert flere boligområder med åpen blokkbebyggelse på blant annet Etterstad, Keyserløkka og Teisen. I kommunens Generalplan fra 1950 ble store områder på Løren, Hasle, Grønvoll, Hovin, Alna og Bryn avsatt til industriformål.

Både lokalt og nasjonalt ble Hovinbyen et viktig industri- og produksjonsmiljø, og etter hvert også et sted for plasskrevende handel. Standard Telefon og Kabelfabrikk ble etablert på Økern på slutten av 1910-tallet. Fabrikken produserte kabler og gummiledninger. I et industrihistorisk perspektiv var STK en viktig norsk bedrift. Det var en av Oslos store arbeidsplasser med 4000 ansatte på det meste. Kabelfabrikken fortsatte sin drift til langt utpå 1900-tallet.

Industri og handel er en viktig del av Hovinbyens historiske identitet

Hovinbyen har forsynt byen med varer i mange hundre år i form av jordbruksvarer, teglstein, granitt, sand og grus. Her ble det produsert maling, tauverk, fyrstikker og tekstiler, brygget øl og produsert brennevin, tran og tobakk. Etter hvert kom de teknologisk nyskapende bedriftene og fra 1950 etablerte bilbutikkene og verkstedene seg her.

1.6 Hovinbyen i dag

Beliggenhet i Oslo

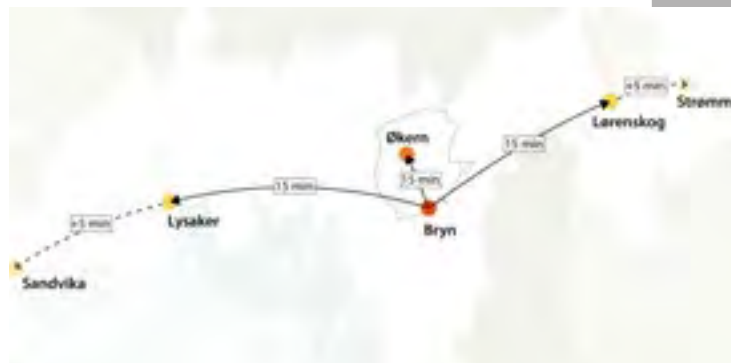
Hovinbyen er et stort byområde som ligger sentralt plassert i Oslo kommune. I vår mentale oppfatning av byområdets beliggenhet i byen er imidlertid den geografiske avstanden mellom sentrum og Økern større enn mellom sentrum og Majorstuen. Mens den tette byen fortsetter som en sømløs utvidelse av indre by i vest, gjør den ikke det i øst. Her blir i stedet bymessige gater raskt til trafikerte veier, og tett bebyggelse og en klar bystruktur blir i stedet til utflytende areal og mer tilfeldig plassert bebyggelse.

Rolle og identitet

Hovinbyen er sammensatt av flere delområder som har ulike roller i byen. Noen delområder er godt etablerte småhusområder for byens innbyggere. Andre delområder er hovedsakelig dominert av industriaktivitet og plasskrevende næringsbebyggelse. Flere av disse delområdene gjennomgår nå en transformasjon og det er en stadig økende tendens til at virksomheter innenfor bil- og transportnæringen, storvarehandel, lager og håndverksbedrifter flytter lenger østover i Groruddalen og inn i nabokommunen i Akershus. Innenfor alle delområdene finnes flere historiske bygninger og anlegg som bør tas vare på ved utvikling av Hovinbyen.

Topografi og landskap

Hovinbyen er en del av Groruddalen og ligger på et landskapsplatå, med varierende høydeforskjeller mot resten av byen. Det er også topografiske variasjoner innad i Hovinbyen. Hovinbekken og flere andre bekker mellom Lillomarka og Oslofjorden går gjennom området.



Hovinbyen er sentralt plassert innenfor Oslo kommunes grenser, men tverrforbindelser innad i Hovinbyen er svært mangelfulle.



Utflytende industri og fysiske trafikkbarrierer dominerer området mellom Haraldrud og Breivoll



Historiske kvaliteter langs jernbanen ved Bryn stasjon.

1.7 Stedsbeskrivelse

Nabolag og delområder



Eneboliger på Fjellhus.



Eneboliger i grønne omgivelser på Risløkka.

Småhusområdene

En viktig ressurs når byen blir tettere er småhusområdene. De bidrar til å skape variasjon i bebyggelsesstrukturen og mangfold i befolkningssammensetningen, i tillegg til at de tilbyr rekreative kvaliteter som turveier og områder med lavere puls/tempo. I kombinasjon med de transformerte boligområdene tilbyr småhusområdene boliger for alle faser av livet. I dag fremstår flere av småhusområdene som lukkede enklaver.



Nye leiligheter i Ensjøbyen.

Nye boligområder

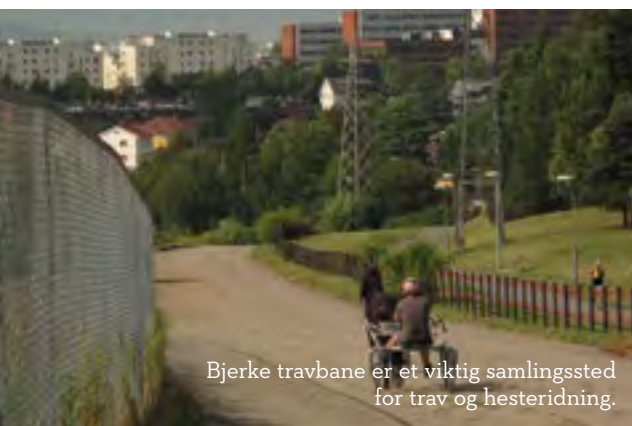
Utviklingen i Hovinbyen er allerede godt i gang. Omkring Løren, Hasle og Ensjø har det skjedd en betydelig transformasjon de senere år. Industri og lagervirksomhet er blitt erstattet av bybebyggelse med et stort antall boliger. Disse områdene spiller en viktig rolle som flerfunksjonelle by- og boligområder, der de viktigste gjøremålene kan nås til fots eller med sykkel. Disse områdene har potensiale for å fremstå som en utvidelse av den tette byen, med gode forbindelser til etablerte byområder som Sinsen, Carl Berner og Kampen. En utfordring er imidlertid at de i varierende grad er tilkoblet omkringliggende områder



Den nyoppførte Bjerkedal park er en blågrønn kvalitet.



Kabelgata er et viktig historiefortellende element på Haraldrud, som på 1900-tallet var en del av STK sitt fabrikkområde



Bjerke travbane er et viktig samlingssted for trav og hesteridning.



Hasle hageby fra 1912 er en arkitekturhistorisk kvalitet på Hasle

Aker sykehus

Sykehusområdet har blitt gradvis svekket over tid, men har potensial for å bli et viktig helsetilbud for områdets innbyggere og en viktig arbeidsplass i Oslo. Sykehuset har svært god kollektivtilgjengelighet fordi det ligger nær Sinsen, som i KVVU Oslonavet pekes ut som et viktig knutepunkt i nord. Store trafikale barrierer gjør sykehuset vanskelig tilgjengelig for gående og syklende.

Bjerke - knutepunkt

Travbanen er et identitetsskapende element og et trekkplaster for travinteresserte fra hele regionen. Bjerke er omkranset av småhusområder som Refstad, Risløkka og Brobekk. Trondheimsveien gir mye støt og dårlig sammenkobling mot nord. Området er ikke tilkoblet det banebaserte kollektivtilbudet.

Haraldrud

På Haraldrud ligger et av Oslos to forbrenningsanlegg. Det foreligger planer for å videreutvikle forbrenningsanlegget til en kretsløpspark med lokal energiproduksjon. Området har viktige industrihistoriske kvaliteter, men er i dag preget av arealkrevende industri og store barrierer.

Økern - knutepunkt

Økern er et viktig knutepunkt som kan forsterkes med etablering av ny jernbanestasjon og trikkelinjer. Dagens kollektivtilknytning gir god kobling mot sentrum, men dårlig tilknytning på tvers og mot øvrige kollektivknutepunkt i Hovinbyen. Ring 3, Østre Aker vei og Alnabanen er betydelige utfordringer for lokalmiljøet som barrierer for gående og syklende. Dårlige forbindelser og utflytende strukturer gjør det vanskelig å orientere seg og bevege seg i området. Økernsenteret er et landemerke for Økern, som ellers er preget av storskalabebyggelse for kontor, næring og industri som i liten grad henvender seg til gater og byrom. Store utflytende lager- og parkeringsområder bidrar også til fravær av bykvaliteter.

Brevoll - knutepunkt

Brevoll er avmerket i KP 2025 som fremtidig regionalt knutepunkt. Det er et viktig næringsområde i Oslo, men sterkt preget av luftforurensning, støt og barrierevirkning fra tung infrastruktur som E6 og Hovedbanen. Brevoll har god tilknytning til hovedbanenettet, og ligger tett inntil det unike naturlandskapet ved Alna.

Valle Hovin

Valle Hovin er en viktig destinasjon i Hovinbyen, både som arena for idrett og konserter. Som idrettsfunksjon er innholdet monofunksjonelt, med fokus på fotball. Den uorganiserte idretten har få tilbud i området. Arealene i og rundt parken er i dag dårlig utnyttet, lite integrert i omgivelsene hvor bebyggelsen bidrar lite til bystrukturen rundt.

Bryn - knutepunkt

Er et regionalt knutepunkt for jernbane og T-bane med sentral beliggenhet i Osloregionen, som har blitt et attraktivt område for kontoretablering. Bryn er vist som «Byport Øst» i KVVU Oslonavet og tiltenkt en rolle som Lysaker i vest, med ny stasjon for regiontog, bussterminal og nye trikkelinjer. Med kraftige infrastrukturbarrierer, industrivirksomhet, kontorer og omkringliggende boligområder fremstår bebyggelsen i dag som fragmentert og usammenhengende, med dårlige forbindelser mot resten av byen, tross områdets sentralitet. Alnaelva med tilliggende kulturminner er viktige kvaliteter i området.

Helsfyr - knutepunkt

Helsfyr er et regionalt knutepunkt for lokalbuss, regionbuss og t-bane, med god tilgjengelighet for bil og kollektivtransport både mot sentrum og mot resten av Hovinbyen. Området er attraktivt for kontorvirksomhet, det finnes også industri og boliger i nærheten av knutepunktet. E6 og Grenseveien er barrierer som sammen med store bygningsstrukturer gjør området vanskelig tilgjengelig for gående og syklende.

Ulven

Området er i dag preget av et stort T-fafoanlegg som gjør deler av området lite tilgjengelig. Sør i området ligger et boligområde med gode kvaliteter, men som er isolert av store veistrukturer. Østre Aker kirkegård er en viktig kvalitet for Hovinbyen, men hele Ulvenområdet er lite tilgjengelig for gående og syklende.

Boligbygging i Hovinbyen

Fra 2000-2015 er det bygget og tatt i bruk 45 000 nye boliger i Oslo. De fleste nye boligene har kommet i sentrale områder, spesielt i indre øst. I Hovinbyen er det tatt i bruk ca. 5 600 nye boliger de siste 15 årene.

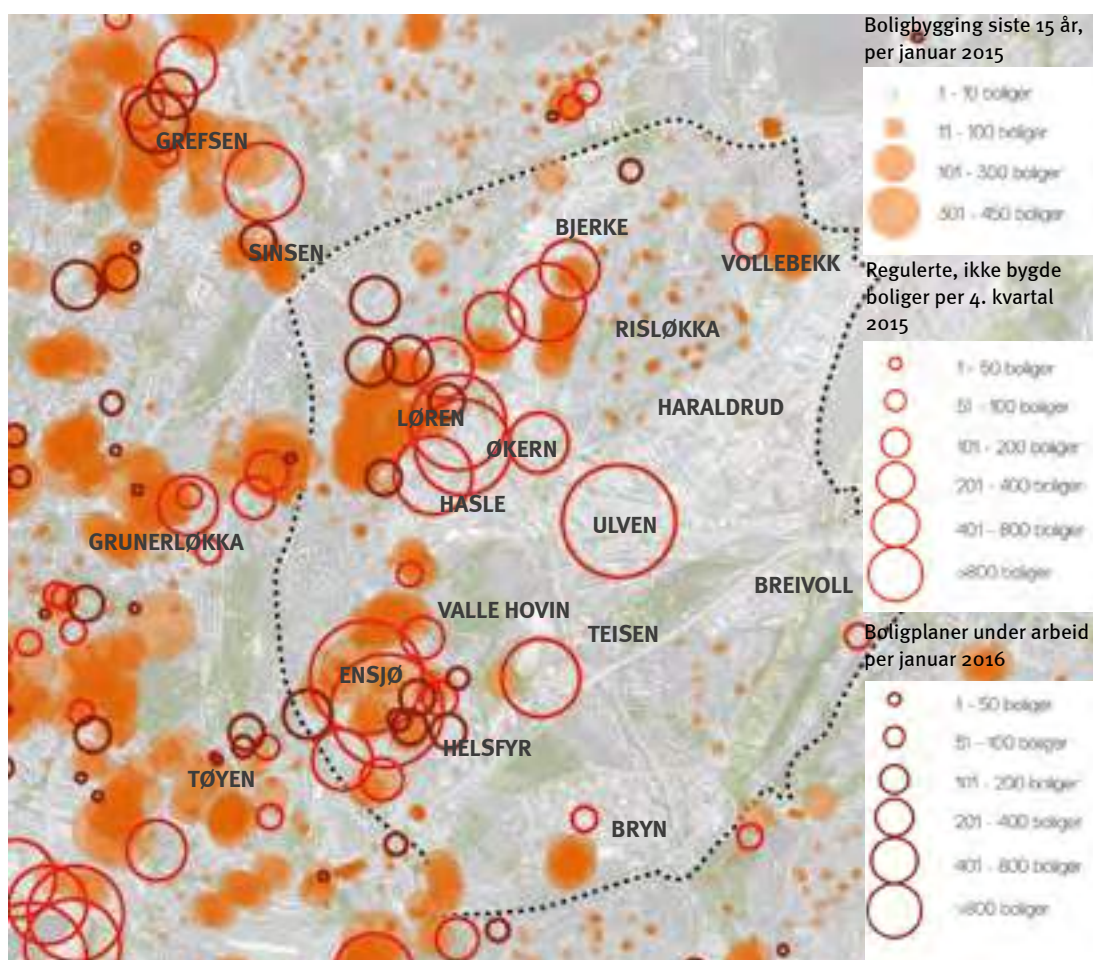
Kartet nedenfor viser en sammenstilling av boligbyggingen i Oslo de siste 15 år og reguleringsreserven, som er ferdigregulerte boligprosjekter som ennå ikke er bygget ut. I Hovinbyen er reguleringsreserven per 4. kvartal 2015 på ca. 7 000 boliger. I tillegg er det ca. 1 000 boliger som er igangsatt, men ikke tatt i bruk, og som ikke vises i kartet.

Kartet viser også boligplaner under arbeid, både de som har kommet kort og langt i planprosessen. Per januar 2016 var det ca. 2 300 boliger under planlegging i Hovinbyen.

Siden vi ikke vet når disse boligplanene realiseres, er det stor usikkerhet knyttet til tallene.

De store boligprosjektene på Løren, Hasle og Ensjø gir et bilde på hvor den pågående transformasjonen og byutviklingen skjer i Hovinbyen. Reguleringsreserven og boligplaner under arbeid, begge markert med ringer i kartet, gir et interessant fremtidsbilde på hvor boligutviklingen vil kunne skje de nærmeste årene.

Kartet viser at byutviklingen på Ensjø vil fortsette, mens den konsentrerte boligbyggingen på Løren og Hasle gradvis forflytter seg mot Økern. Samtidig kommer de første boligprosjektene på østsiden av Ring 3 i tilknytning til Økernsenteret og Ulvenområdet.



Boliger bygget siste 15 år og reguleringsreserve i Hovinbyen

Eksiterende og planlagte boliger.

Refstad
Småhusbebyggelse.

Bjerkedalen
Lamellbebyggelse
fra 1950 tallet.

Vollebekk
Rekkehus og småhusbebyggelse.
Vedtatt planprogram for
Vollebekk foreslår boligutvikling i
industriområdet.

Løren
Boligutvikling siden 2004,
inkluderer blokk- og
kvartalbebyggelse.

Risløkka
Småhusbebyggelse fra 1900
tallet frem til dagens nybygg

Økern
Noe av Økern sentrum er
regulert til boligformål.

Kabelgata
Pågående grunneierinitiativ
inkluderer boligutvikling.

Hasle Hageby (1012-14)
Tidligere arbeiderboliger for
Sjokoladebutikken Freia.

Kryddelhagen/Hasle linje
Hageby/lavblokkbebyggelse
under bygging.

Storulven
Vedtatt reguleringsplan for
bolig og næring.

Keyserløkka
Lamellbebyggelse fra 1950 i
regi av OBOS.

Borettslaget Ulven og Helsfyr
Boligblokker i lukket formasjon
fra 1950 tallet.

Lille Tøyen Hageby
Oppført 1917-22 etter
engelske garden cities
modell.

Fjellhus
Hagebybebyggelse fra
1900 tallet.

Ensjø
I hovedsak blokkbebyggelse og
noen småhus. Ensjø ble utpekt
som byutviklingsområde i 1998,
og det har resultert i mange nye
boligprosjekter.

Teisen
Lavblokkbebyggelse i regi
av Obos fra 1950 tallet.

Etterstad
Lamell- og punktblokker fra
etterkrigstiden.

Næringsutbygging i Hovinbyen

Det forventes en sterk vekst i antall arbeidsplasser i Hovinbyen når de store utviklingsområdene er ferdig utbygd. Næringslivet i Hovinbyen er i dag svært sammensatt og preget av de siste tiårenes utvikling hvor en rekke store industriarbeidsplasser har forsvunnet og blitt erstattet av nye næringer. Den sterke trenden har vært kontorutviklingen rundt de viktige knutepunktene i sør, Bryn og



Kontor:
Hovsfyr og Bryn har idag den høyeste tettheten av kontorarbeidsplasser i Hovinbyen, mens Økern og Hasle ventes å få en tilsvarende kontorutbygging i årene som kommer.



Byggenæring:
Byggenæringen viser en sterk konsentrasjon mellom Hovsfyr og Breivoll sør i Hovinbyen og representerer et mangfold av små og store aktører.



Kultur og idrett:
Det er svært få arbeidsplasser knyttet til kultur og idrett i Hovinbyen med Bjerke travbane og idrettsfunksjonene rundt Valle Hovin som viktige unntak.

Hovsfyr. Hovinbyen skal gi plass til fremtidens næringsliv, men også sørge for å beholde noen av de eksisterende næringene som en kvalitet og en variasjon i Hovinbyens mangfoldige tilbud av funksjoner og arbeidsplasser. Flere steder i Hovinbyen har det vokst fram livskraftige næringsmiljø knyttet til en rekke bransjer. Kartene under viser arbeidsplasser innen et utvalg av næringene som er viktige for Hovinbyens utvikling:



Helse:
Særlig Aker sykehus, Økern og Ensjo er områder med mange arbeidsplasser innen helsenæringene, som omfatter både private og offentlige tjenester.



Bil:
Med relativt få ansatte, men store anlegg har bilbransjen en sterk tilstedeværende på Ensjo og langs de store hovedveiene som leder ut av byen.



Renovasjon og miljø:
Rundt forbrenningsanlegget på Haraldrud ligger en rekke arbeidsplasser knyttet til energi, gjenbruk og bærekraft som er viktige ressurser for at Hovinbyen skal oppnå sine klima og miljøambisjoner.

Eksiterende og planlagt næring

Aker sykehus
Stor arbeidsplass og et viktig helsetilbud.

Bjerke travbane
Sentrum for hestesport.

Økern/Løren
Primært storskalabebyggelse av kontornæring og industri.

Kabelgata
Quality Hotell 33 (tidligere Standard Telefon og kabelfabrikk) og Kuben yrkesarena.

Haraldrud
Gjenbruksstasjon og avfallshåndtering.

Hasle Linje
100.000 kvadratmeter næringsareal under utvikling.

Økernsenteret
Kjøpesenter og kontorbygg i 18 etasjer.

Valle Hovin
Idrettsanlegg og konsertarena.

Breivoll
Industri og lagerbygg, noe kontor.

Fyrstikktorget
Handel og servering i historisk bebyggelse.

Ensjø
Industri, lager og bilforetning, noe handel og kontor.

Helsfyr
Primært storskala kontornæring.

Bryn
Industriområde med mye utflytende lagervirksomhet. Noe nyere kontorbebyggelse

Grøntarealer i Hovinbyen

Den blågrønne strukturen i Hovinbyen er fragmentert og mangelfull. Eksisterende grøntområder er svært variert opparbeidet og med en noe monofunksjonell karakter, spesielt gjennom Økernområdet. Sammenlignet med indre by er det i dag få store parkstrukturer innenfor Hovinbyen. De tre store parkene innenfor området, i tillegg til grøntdragene langs Alnaelva og Hovinbekken er Valle Hovin, Refstad og Bjerkedalen park. De to førstnevnte er i hovedsak idrettsparker og viktige arenaer for spesielt fotball. Bjerkedalen park ble åpnet i 2013, har form som en vannpark med promenader langs Hovinbekken og sandstrand mot en badedam.

Alnaelva og Hovinbekken er blågrønne ressurser med varierende rolle i landskapet, fra meanderlandskapet på Breivoll og vannspeilet ved Teglvirket skole til lukkede rør lenger nord. Gjennom kommunedelplan for Alna miljøpark har store deler av Alna blitt gjenåpnet og opparbeidet med turveier, men er fortsatt lite tilgjengelig/synlig flere steder. De siste årene er også Hovinbekken gjenåpnet eller planlagt gjenåpnet flere steder, som på Ensjø, Hasle og Løren, men ligger fortsatt i rør gjennom Økernområdet og flere andre steder. Gjeldende Kommuneplan og kommunedelplan for torg og møteplasser gir føringer for

utvikling av nye grøntstrukturer og torg/møteplasser. Gjennom planprogram med veiledende plan for det offentlige rom (VPOR) planlegges parker og offentlige rom samlet for de enkelte delområdene og sikres gjennom detaljregulering. For eksempel på Ensjø har VPOR gitt føringer som har bidratt til å knytte grønnstrukturen bedre sammen gjennom etablering av nye parker og turveier. Parkene som planlegges gjennom de enkelte områdeplanene er større lokale parker/ grøntdrag på mellom 10-25 daa, som Tiedemannsparken på Ensjø, samt flere mindre parker på mellom 1-5 daa.

Det er i dag 1.090 daa grønt i Hovinbyen, noe som utgjør ca 10% av området totale areal. Sammenligner vi med et byområde med tilsvarende størrelse i indre by, bestående av bydel Grünerløkka, Sagene og St.Hanshaugen, ligger andel grønt på 16 %. For hele indre by (ekskludert fjorden) er det en grøntandel på 15 %. Ved bruk av arealnormene i kommuneplanen og kommunedelplan for torg og møteplasser vil grøntstrukturen vokse i takt med befolkningsveksten, mens m² grønt per innbygger vil reduseres. Det vises for øvrig til vedlegg 2, «Behov for kommunal infrastruktur i Hovinbyen», hvor grøntareal også er vurdert.



Sammenligning av grøntareal for byområder

- Eksisterende grøntareal
- Marka
- Bydelsgrenser
- Hovinbyen



Kommuneplan -Oslo mot 2030
Temakart 7, blågrønn struktur

- Grønt
- Område med behov for park på min. 5 daa

Kommunedelplan for torg og møteplasser

- Område for etablering av torg/møteplass ved utvikling

Eksiterende grøntområder

Bjerkedalen park

Bydelsparken i Bjerke åpnet i 2013, og mottok Oslo bys arkitekturpris i 2015. Opparbeidet med kortreist materialer og med Hovinbekken i dagen.

Refstad/Løren idrettspark

Idrettspark med banekapasitet på ca 8 daa.

Sinsenparken

Sinsenparken er et friområde på ca 21 daa, i nærhet av Sinsen skole.

Sverre Refstads plass

Lekeplass med minnesmerke over motstandshelten Sverre Refstad.

Økernparken

Park på ca 3 daa syd for Økern alders- og sykehjem.

Lørenpark (Peer Gynt parken)

Løren park er et offentlig grøntområde i den tidligere militærleiren Løren leir. Parken er på ca 6 daa, og inneholder 20 skulpturer inspirert av Henrik Ibsens Peer Gynt. Parken ble utviklet i forbindelse med boligstrøket Lørenbyen, og åpnet i 2015.

Hovinbekken

er et av Oslos sentrale elveløp og har sine kilder i Grefsen og Årvollmarka. Den av Oslos bekker som ble liggende mest under jorden etter utbyggingen av Oslo. I dag er store deler allerede åpnet og det arbeides med å åpne de resterende strekkene. Den nyåpnede (2015) Teglværksdammen på Hasle er et naturlig renseanlegg for Hovinbekken.

Valle Hovin

Valle Hovin idrettspark er en viktig regionalt målpunkt, både for idrett, rekreasjon og konsertopplevelser. Valle Hovin idrettspark består av 5 spilleflater som drives av Vålerenga fotball.

Tidemannsparken

Etabler i 2013 som en del av transformasjon av området fra næring til bolig. Parken er på ca. 21 daa, og er laget med lekeplass, gjenåpning av Hovinbekken og tur- og sykkelstier.

Alnaelven

Alna er Oslos lengste elv. Fra 2007 har arbeidet med Alna Miljøpark gitt flere parker langs elven og turvei D10 som går langs hele elven. Turveien er fremdeles under utvikling. Ved Breivoll blir Alna et nasjonalt viktig naturtype våtområder, flomdammer og kroksjøer og innehar viktig natur- og artsmangfold.

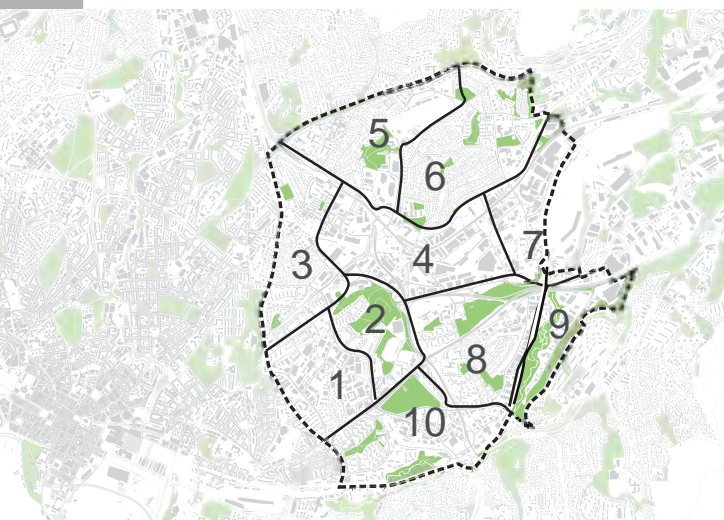
Etterstadparken

Store grønne områder rund frittstående lavblokker fra 1940- og 50-årene, på ca 40 daa. Inneholder blant annet barnehage, lekeplass og sandvolleyballbanen.

Svartdalsparken

Ligger langs Alnaelven. Den er 5 mål bestående av blant annet edel trær, gjengrodde bredder og mulighet til å se hare, elg og bever. Et lite stykke villmark midt i byen.

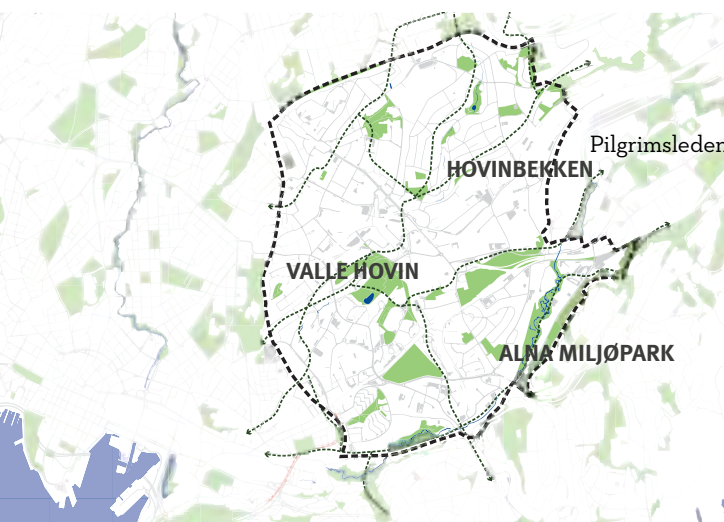
1.8 Sammendrag av stedsanalysen for Hovinbyen



Delområder

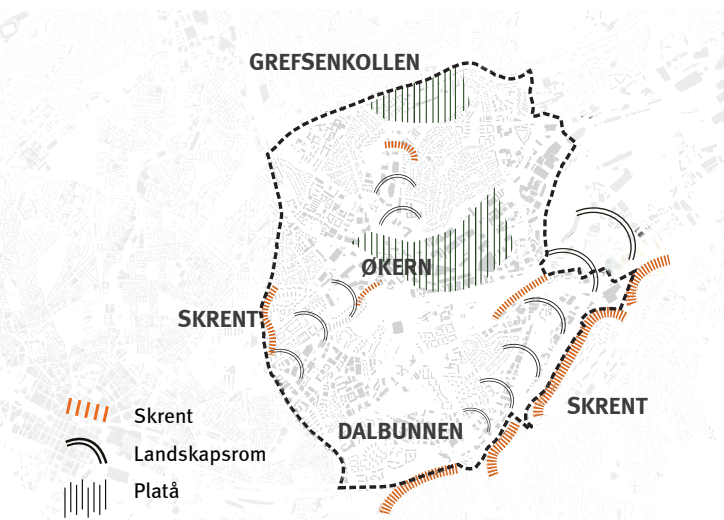
Delområdene er beskrevet yterligere i kulturminneatlasen vedlagt planen

- 1: Ensjø
- 2: Valle Hovin
- 3: Hasle - Sinsen
- 4: Økern
- 5: Bjerke - Refstad
- 6: Risløkka - Brobekk
- 7: Haraldrud - Alnabru
- 8: Teisen - Breivoll
- 9: Breivoll
- 10: Bryn - Etterstad



Blågrønn struktur

Den blågrønne strukturen i Hovinbyen er fragmentert og mangelfull. Valle Hovin, Hovinsbekken og Alnaelva er viktige ressurser som kan gi Hovinbyen en egen identitet og bidra til å knytte området bedre sammen. Gjennom Kommunedelplan Alna miljøpark har store deler av Alna blitt åpnet og opparbeidet med turveier. Hovinsbekken har blitt gjenåpnet i utvalgte områder, og det utføres et mulighetsstudie i regi av Vann og avløpsetaten for å gjenåpne denne eller Refstadbekken gjennom Økernområdet. Grøntområdene er av svært variert opparbeidet og med en noe monofunksjonell karakter gjennom Økernområdet.



Topografi og landskap

Hovinbyen ligger på et platå over Oslo sentrum, en åsrygg i vest danner en barriere fra indre by og opp til området. Alnaelva og Hovinsbekken har gjennom historien laget et ravinelandskap med V-formede daler som skjærer gjennom området. Hovinbyen rammes inn av store morenerygger ved Alfaset og Bryn-Sinsen området. Grouddalen er en U-dal som strekker seg fra Bryn i nordøstlig retning opp mot Gjelleråsen.

Eiendomstruktur

De orange feltene viser de statlige eiendommene. Disse eiendommene følger primært jernbanelinjene, noe langs hovedveiene og Aker sykehus. De kommunale eiendommene (gult) er for det meste park og grøntområder. De grå feltene er i privat eie, eid av organisasjon, aksjeselskap, borettslag eller av ansvarig selskap. Utviklingsområdene forvaltes stort sett av private aksjeselskap.

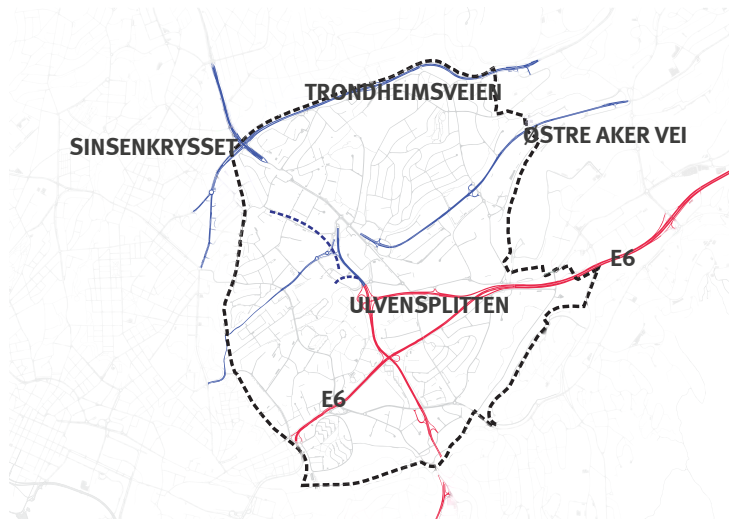
- Statlig eie
- Kommunal eie
- Privat eie



Vei- og gatenett

Det regionale veinettet som består av Trondheimsveien, Østre Aker vei, E6 og Ring 3, går gjennom flere områder i Hovinbyen. Fellestrekk for disse veiene er at de er utformet på bilens premisser, noe som gjør det enkelt å kjøre bil og vanskelig å ferdes til fots eller på sykkel. Dette fører til at bil ofte benyttes også på lokale og korte reiser. Totalt sett er det stor trafikkbelastning i området. Manglende fotgjengerkryssinger og et lite finmasket gatenett forøvrig gjør Hovinbyen lite tilgjengelig for gående og syklende.

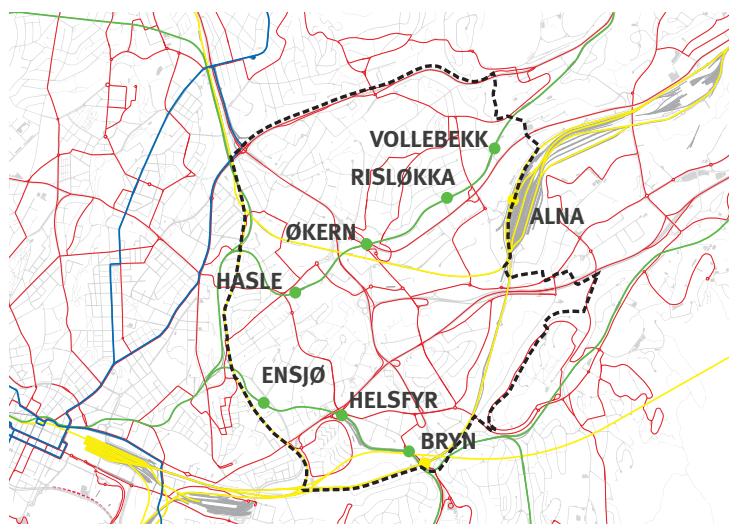
- Kommunale gater og vegger
- Riksveier
- Europaveier



Kollektivtilbud

Hovinbyen har god kollektivdekning inn mot sentrum og til Groruddalen med T-bane og jernbane. Men det er i dag vanskelig å reise med kollektivtransport på tvers av Hovinbyen. Det fører til dårlig sammenkobling av delområder og lave kollektivandeler. Kollektivstasjonene er flere steder vanskelig tilgjengelig for gående og syklende.

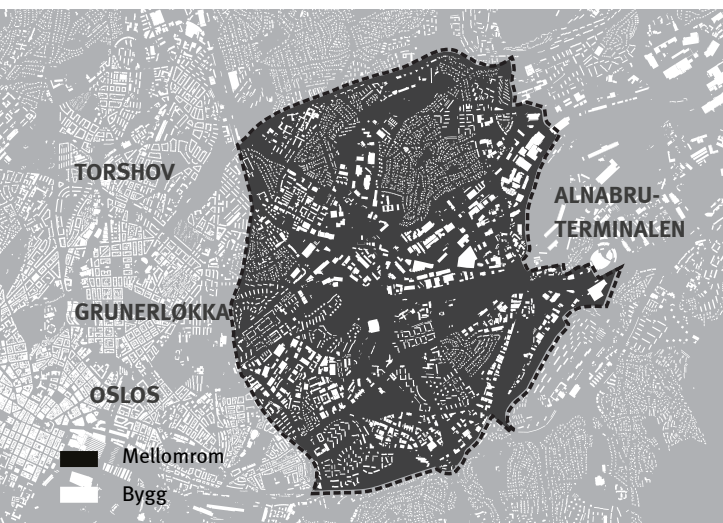
- Trikk
- T-bane
- Jernbane
- Buss





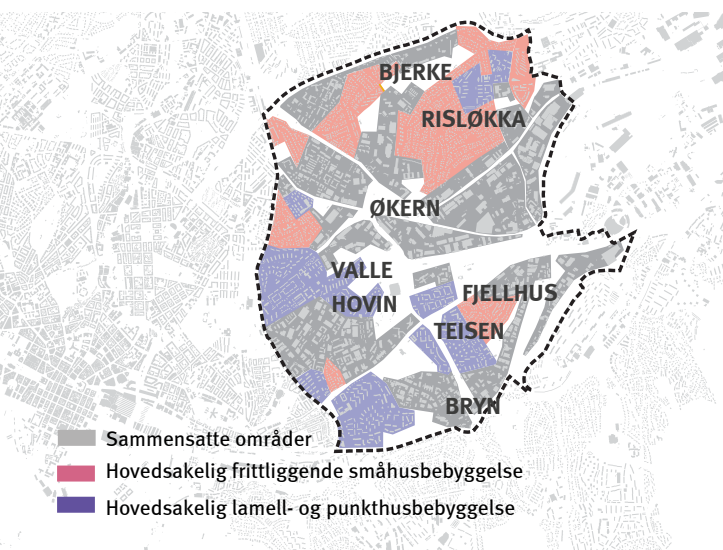
Miljøutfordringer og støy

Det er høy luftforurensning i Hovinbyen, særlig ved Alnabru-, Økern- og Ulvenområdet og langs de trafikerte veiene. Forurensning kommer i all hovedsak fra eksos. Groruddalen er formet som en trakt som gjør at dårlig luft føres ned i bunn av dalen og ut ved Bryn. Støyproblematikken følger også stor grad hovedveinettet. Industrien har ført til problemer med grunnforurensning. Det er i dag et trafoanlegg på Ulven og høyspentmaster ut fra dette som blokkerer potensielle utviklingsområder. Miljøutfordringene er i dag et hinder for utvikling og skaper store soner som ikke kan bygges ut.



Det offentlige rom

Illustrasjonene viser alle bygg i Hovinbyen som hvite enklaver, og gate/vei/uterommet som de sorte flatene. Det fremgår tydelig at mellomrommene, spesielt også de store parkene, er utflytenede og mangler den sammenhengende byromsavgrensede kanten man ser i indre by. Bygningene fremstår mange steder som øyer i det offentlige rom, og uterommene virker fragmenterte og noe tilfeldige. I dalbunnen er mellomrommene spesielt udefinerte, noe som blant annet er et resultat av de store vegkryssene.



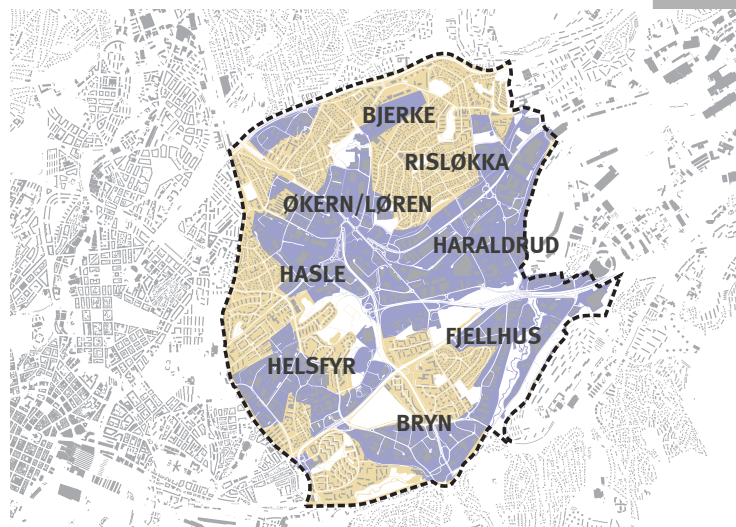
Bygningstypologi

Boligområdene i Hovinbyen bærer preg av variasjon og skiftende ideologier. Eneboligområdene på Risløkka, Hasle og Fjellhus ble utbygd tidlig på 1900-tallet og bærer preg av datidens hagebyideal. Senere prosjekter som Valle, Hovin og Teisen viser frittliggende lamellblokker i en relativt stram bystruktur, mens tårnhusene som finnes på Bjerke og i Bryn-Teisenområdet viser en typologi hvor bygget fremstår som objekter i landskapet. I løpet av de siste årene har boligbyggene fått en mer bymessig form igjen, med en større grad av funksjonsmiks. For øvrig finnes et stort utvalg av industribygg fra forskjellige epoker – mange med kvaliteter som bør videreutvikles og inngå som en naturlig del av Hovinbyens bystruktur.

Funksjon

Kartet viser den overordnede fordelingen mellom boligområder og næringsområder. Et generelt trekk er at boligområdene ligger på høyder i landskapet, mens de store utflytende næringsområdene dominerer dalbunnen og det store relativt flate Økernplataet. Boligområdene som ligger nærmest indre by, som Sinsen, Hasle og Etterstad, fremstår godt integrert i Oslos bystruktur. Boligområdene på Ulven, Teisen og Fjellhus fremstår isolerte og omringet av tung infrastruktur.

- Næring
- Bolig



Tetthet

Kartet illustrerer den fysiske tettheten i Hovinbyen. I dag bor det rundt 37.000 personer i området. Det er i underkant av 5 % av befolkningen i Oslo. Indre by har til sammenligning ca 121 000 personer innenfor et område som kan sammenlignes i størrelse, det er rundt 20% av befolkningen i Oslo. Hovinbyen har generelt svært variert befolkningstetthet mens områder som Ensjø, Keyserløkka og Løren, har relativt høy tetthet. Småhusområdene som Risløkka, Refstad har en noe lavere befolkningstetthet. Store områder er preget av industri og lagervirksomhet med lav tetthet av boliger og arbeidsplasser. De høyeste konsentrasjonene av arbeidsplasser ligger rundt Økern og Haraldrud, Bryn og Helsfyr.

- Tett
- Mindre tett



Attraktivitet

Kartet viser attraktivitet basert på tilstedeværelsen av butikker, bevertning og kulturinstitusjoner. Kartets fargeskala går i rødt, gult, grønt og hvitt: Områder med høy attraktivitet vises i sterke røde nyanser, mens områder hvor dette er fraværende vises som lysere toner av gult. Oslo innenfor Ring 2 preges av høy tetthet og flere strøgsgater. I Hovinbyen er det hovedsaklig Økernsenteret som peker seg ut som attraktivt bymessig område. Man kan se antydninger til en strøgsgate på Løren (gul-grønt) og på Ensjø.





Ekeberg

Manglerud

Bryn

Alna miljøpark

Østre Aker gravlund

Breivoll

E6

Alnabruterminalen

2. VISJON OG MÅL



Helsfyr

Oslo S

Lille Tøyen Hageby

Valle Hovin

Økern

Økernblokka

Kabelgata

Haraldrud gjenvinning

Risløkka T-banestopp

DEN KLIMASMARTE BYUTVIDElsen

*Hovinbyen blir Oslos +by med lave CO₂-utslipp og sosialt bærekraftige byområder. Hovinbyen oppleves som en naturlig del av indre by. Med sine grønne kvaliteter og urbane sentrum med lokale bytilbud har Hovinbyen blitt et **populært sted å bo** og oppsøke for nye opplevelser. Som indre by er Hovinbyen et bymessig sammenhengende lappeteppes av steder med ulik historie og karakter; steder som gir stolthet til innbyggerne, og **identitet og egenart** til området.*

*Det er trygt og enkelt å bevege seg til fots og med sykkel gjennom Hovinbyen. De grønne forbindelsene knytter sammen en rekke forskjellige parker og byrom som tilbyr et rikt utvalg **opplevelser** på veien. De færreste i Hovinbyen trenger egen bil. I det daglige er det enklere **å gå eller sykle**, enten det er til barnehagen, fotballtreninga, butikken eller til parken. Eller bare hoppe på trikken.*

*Ved de store kollektivknutepunktene har det vokst frem **et sterkt næringsliv** av regionale og nasjonale kunnskapsbedrifter. Mange som jobber her kommer fra andre deler av regionen og landet for øvrig. Kort reisetid og en kombinasjon av **urbane og grønne kvaliteter** er Hovinbyens stor konkurransefortrinn. Hovinbyen gir rom for **å tenke annerledes!***

MÅL 1:

Hovinbyen skal være en fremtidsrettet og klimasmart byutvidelse

Hovinbyen skal tilby et mangfold av boligtyper og være et godt sted å bo for mennesker i ulike livssituasjoner og faser av livet



Hovinbyens byområder skal utvikles på egne premisser, med flerfunksjonelle tettbebygde sentra rundt



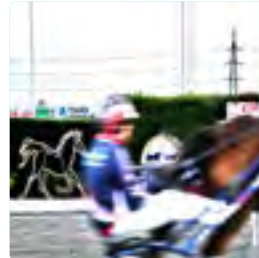
Hovinbyen skal teste ut fremtidsrettede løsninger for klimasmart byutvikling



MÅL 2:

Hovinbyen skal ha et mangfold av attraktive byområder som er tett sammenvevd med hverandre og resten av byen

Hovinbyens kulturminner og positive stedsidentiteter skal ivaretas og videreutvikles som viktige premisser for byutvikling



Hovinbyen skal oppleves som en tett og sammenhengende by med gode gate- og byromsstrukturer og forbindelser til den eksisterende

Hovinbyen skal ha plass til både eksisterende næringer og nye typer arbeidsplasser tilpasset fremtidens næringsliv

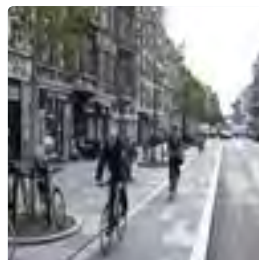
Hovinbyen skal være en destinasjon med varierte opplevelser for innbyggere og besøkende



MÅL 3:

Gange, sykkel og kollektiv skal være de enkleste og mest attraktive måtene å ferdes på i Hovinbyen

Hovinbyen skal ha en gang- og sykkelandel på minst 50%



Hovinbyen skal ha et kapasitetssterkt og tilgjengelig kollektivtransportnett som knytter sammen byområdene og Hovinbyen med resten av Oslo



Fremkommelighet for næringstransport skal ses i sammenheng med grønn mobilitet





Slottet

Oslo S

Vålerenga

Helsfyr

Østre

Bryn Togstasjon

Hellerud T-banestopp

3. BYPLANGREP



Iladalen

Hasle

Ensjø

Valle Hovin

Gravlund

Teisen

Alna miljøpark

Tveita gård

3.1 Utvidelse av den flerfunksjonelle byen

3.1.1 Hovedkart



Utvikling av den tette og flerfunksjonelle byen

Den tette og flerfunksjonelle byen skal utvikles inn i Hovinbyen og gi plass til opptil 80 000 nye innbyggere og 100 000 nye arbeidsplasser. Eksisterende kvaliteter og særtrekk skal gi rammer for videre fortetting, omforming og utvikling av identitetssterke og attraktive byområder. Lokale sentrumsområder skal forsterkes med funksjoner og tilbud for at de viktigste gjøremålene i hverdagen kan utføres til fots eller med sykkel og skape levende byområder. Eksisterende boligområder og identitetskapende bebyggelse skal videreutvikles på egne premisser og bidra til et variert boligtilbud. Det legges opp til liten grad av endring av småhusområdene og borettslagsområdene.

Hovinbyen skal gjenkjennes av en finmasket gate- og byromstruktur og en romdannende bebyggelsesstruktur som bidrar til å skape byliv og gode overganger mellom områder. Samtidig skal nytenkning omkring sambruk og funksjonsblanding bidra til at arealene utnyttes effektivt og skaper rom for et bredt spekter av virksomheter og tilbud. Ressurs- og energisystemet i Hovinbyen skal understøtte utviklingen av et klimasmart og innovativt byområde og bidra til å realisere Oslos målsetting om å bli en nullutslippsby. Haraldrud forbrenningsanlegg skal videreutvikles som navet i dette systemet. Den bymessige byutvidelsen er utdypet i kapittel 3.2

Den grønne ringen og aksene inn i byen

Byplangrepet for Hovinbyen har en rekreativ ring som over tid skal utvikles til en identitetskapende grønn korridor satt sammen av selvstendige delstrekk med ulike funksjoner og arkitektoniske kjennetegn. 4 tydelige akser gjennom det store planområdet binder Hovinbyen sammen med resten av Oslo by. Alle aksene og den grønne ringen er beskrevet i kapittel 4.

Gjennom å foreta enkelte strukturelle endringer i det overordnede veisystemet muliggjøres en bedre integrering av hovedveinettet i byveven og betydelig areal kan frigjøres til byutvikling. Til sammen skapes

et integrert nettverk av grønne og bymessige forbindelser som gir bedre sammenknytning internt i Hovinbyen og mot resten av byen. Dette tilrettelegger for en kortreist hverdag og redusert bilbruk. Ulvensplitten nedbygges. E6 og Ring 3 gis en mer miljøvennlig utforming med hastighetsbegrensning. E6 legges i tunnel fra Ulven/Breivoll til Abildsø (Manglerudprosjektet). Alle andre veier skal ombygges til bygater. For å oppnå et godt og effektivt kollektivnett skal aksene tilrettelegges for trikk med ny nord-sørforbindelse i Hovinbyen. Bystrukturen omkring stasjoner og viktige holdeplasser skal utvikles som lokale bysentrum. Et forsterket sykkelnett skal gjøre sykkel til et trygt, effektivt og attraktivt reisemiddel på kortere avstander, og supplere og fungere sammen med kollektivnettet.

Ved å anlegge tre nye blågrønne strukturer, skapes et nettverk som er tett sammenvevd med byens forbindelser til fjorden, Marka og byen for øvrig. Den grønne ringen rundt Økern knytter sammen en rekke nabolag, parker og rekreasjonsområder omkring Økern. Hovinbekken skal gjenåpnes og danne en ny byøkologisk korridor mellom Oslofjorden og Lillomarka. Alnabanen skal på sikt transformeres til en grønn forbindelse for gående og syklende gjennom Hovinbyen og vil knytte Groruddalen sammen med Storo og indre by. Infrastruktur- og blågrøntnettverk er utdypet under Nettverk kapittel 3.3

Tre regionale bysentrum og et grønt hjerte

Planen fremhever tre tyngdepunkt for byutvikling som med utgangspunkt i plassering og tilkobling til regionen har et stort potensial for å bli viktige regionale bysentrum med et stort antall arbeidsplasser. Stor-Økern, Bryn-Helsfyr og Breivoll utfyller hverandre med særegne kvaliteter og byutviklingspotensial som danner utgangspunkt for videre utvikling. For å oppnå byintensitet og aktivitet hele døgnet skal tyngdepunktene utvikles med høy arealutnyttelse og høy grad av funksjonsblanding. Nok mennesker er viktig for å skape marked for utadrettet virksomhet. Valle Hovin blir Hovinbyens grønne hjerte og et samlende sted for aktivitet, idrett og rekreasjon for hele byen. I kapittel 4.2 er de fire tyngdepunktene beskrevet.

3.2 Bymessig byutvidelse

3.2.1 Bymessighet

Det er et mål at Hovinbyen skal bli et mangfoldig og interessant *urbant* område med *bymessig* utforming. Flere mindre byområder med ulik karakter og identitet vil sammen utgjøre Hovinbyen.

Fysisk bymessighet

Bymessighet og urbanitet kan defineres på ulike måter. I denne planen utgjør *urbanitetens* tre deler:

- Bebyggelsens tetthet
- Flerfunksjonaliteten i området
- Grad av menneskelig aktivitet

Bymessighet defineres som de fysiske elementene og strukturene som balanserer disse delene. De to første kan styres med fysisk planlegging for å gi forskjellige typer bymessighet. Noen områder kan planlegges med høy tetthet og stor grad av flerfunksjonalitet, f.eks. handel og service for å skape aktivitet på gateplan. Andre områder kan være bymessige boligområder med innslag av lokale funksjoner, og roligere gateliv eller større innslag av grønt. Ulike former for bymessighet utgjør sammen den komplekse byen. Uansett type bymessighet så er det viktig at de fysiske rammene sikrer at de offentlige gatene og byrommene er oversiktlige og tydelige, og oppleves tilgjengelige og åpne for alle.

Oslos karakter

Oslo er den småskalerte storbyen med naturen sterkt tilstede. Den er en sammensatt by med

en kompakt sentrumskerne som historisk har søkt det moderne. Oslo kjennetegnes derfor av «sammenstøt» mellom ulike tidsepoker. Disse kontrastene er kvaliteter som gir flere typer bymessighet, mangfold og friksjon i byen.

Hovinbyens karakter

Hovinbyen huser i dag mange ulike funksjoner som er viktige i byen. Området oppleves likevel på mange måter ikke som bymessig. Store deler av Hovinbyen er planlagt utifra en logikk for produksjon, lagervirksomhet og bilbasert handel, mens andre deler er monofunksjonelle boligområder. Dette er lommer med svært ulike byfunksjoner tett inntil hverandre, men kraftig adskilt av hovedveier eller jernbane.

Dette planarbeidet skal avdekke hvilke fysiske, romlige og infrastrukturelle kvaliteter som må inkluderes for at Hovinbyen skal bli et bymessig område. Det skal tas i bruk virkemidler overordnet og på lokalt nivå for å legge til rette for menneskers planlagte og uplanlagte aktiviteter.

Historikken og strukturen i Hovinbyen kombinert med rammene i kommuneplanens arealdel og i denne planen, gir en forsterkning av eksisterende byområder og utvikling av nye ulike «landsbyer». Områdene må knyttes sammen og samtidig utvikles hver for seg ut fra naturlige og historiske kvaliteter og kontraster.



Mathallen, Vulkan, område med funksjonsblanding, offentlig og tilgjengelig torg foran Mathallen med publikumsrettet aktivitet i første etasje, LPO Arkitekter.



Hegdehaugsveieneveien, handlegate med åpne fasader med publikumsrettede funksjoner legger til rette for menneskelig aktivitet hele døgnet.

Rammer for byliv og menneskelig aktivitet

Bebyggelsens tetthet er viktig for et byliv, gjennom at det styrer hvor mange boliger, arbeidsplasser og andre funksjoner det er plass til i et byområde; hvor mange mennesker som kommer til å være knyttet til området gjennom å bo, jobbe eller ha andre gjøremål der. Tetthet påvirker graden av menneskelig aktivitet på gateplan dersom det legges til rette for dette gjennom attraktive byrom og gater. Kompakt bebyggelse kan avgrense byrommene og muliggjøre flere møter mellom mennesker.

Det er viktig at det er variasjon og et bredt spekter av funksjoner i en by. I en tett by bør bygninger kunne huse flere funksjoner samtidig. Blanding av funksjoner som boliger, arbeidsplasser, skole, restauranter, butikker, verksted, parker, lekeplasser og kunstgalleri osv. innenfor et byområde gir tilgjengelighet til alt, og legger til rette for menneskelig aktivitet i gatene hele døgnet.

Bebyggelsen er veggene til det offentlige rom. Kantene, dvs. møtene mellom bygningsfasader og uterommets og gatens bygulv, må utformes bevisst for å underbygge byområdenes rolle og karakter. Kantene er viktige for å angi grad av offentlighet i førsteetasjene og i byrommene. En boliggate og en handlegate har ulike kanter, men overgangene mellom private og offentlige soner må være like klare og lesbare slik at offentlige rom oppleves inkluderende og tilgjengelige for alle.

I de videre delkapitlene er det angitt og illustrert strategier for en bymessig utvikling av Hovinbyen.



1) Skovveien, møte mellom ulike tidsepoker. Boliglamell med handel i første etasje og balkonger med god kontakt mot gaten. 2) Smalgangen, Grønland, Tett byområde med gågate med åpne fasader med grønnsakshandel ut i gaten og diverse butikker og kaféer. Anker & Hølaas AS / 3) Sørenga sjøbad, havneområde transformert til attraktivt målpunkt for hele byen. Åpent men samtidig midt i byen. LPO arkitekter og Arkitekt Kristine Jensens Tegnastue

3.2.2 Bebyggelsen som del av det offentlige rom

I store deler av Hovinbyen fremstår bebyggelsen som ustrukturert og uten helhet. Bebyggelsen er lokalisert i hovedsak med tanke på egne logistikkbehov, uten at den er en del av noen helhetlig bystruktur. En lukket bebyggelse som ikke henvender seg mot gaten gir ingen ting til byen og motvirker mulighetene for å skape trygge og gode byområder. Som en del av byen har bebyggelsen en sentral funksjon i å definere og avgrense det offentlige rommet. Bebyggelsens lokalisering rammer inn byrommene og kantsonene, som kan være med å styrke aktiviteten i områdene samt opplevelsen av å bevege seg gjennom byen, spesielt til fots og på sykkel. Foreslåtte prinsipper skal gjelde uavhengig av bebyggelsens funksjoner.

Byområder med overvekt av bolig vil ha en annen grad av offentlighet i første etasje enn en strøkgate ved et kollektivknutepunkt. Uansett funksjon i første etasje er det viktig at kanten mellom bygningsfasaden og gate utformes med definerte overganger mellom det private og offentlige. En fortauskafé og en bolig kan begge forholde seg bymessig til fortauet dersom utflytende og udefinerte arealer unngås.

Ulike typologier innenfor kvartalstrukturens rammer.

Selv om byen skal ha en helhetlig kvartalsstruktur og gatemønster, kan bebyggelsen bestå av mer enn

karrébebyggelse innenfor hvert kvartal. Flere bygningstypologier kan gi de rammene og skalaen det offentlige rom trenger. Det er viktig at bebyggelsen er med å skape tydelige overganger mellom det offentlige rom, det halvoffentlige rom og private uteoppholdsareal. Lukkede parkeringskjellere eller murer for å ta opp terrengforskjeller mot fortau har en avvisende karakter og er ikke ønsket.

Åpne første etasjer

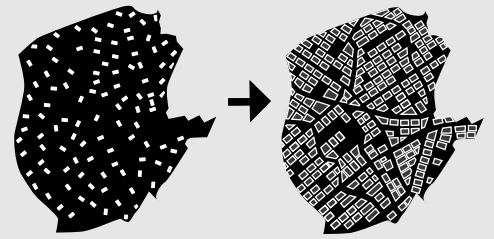
Åpne første etasjer er utformet med henvendelse og kontakt med vinduer og inngangsparti ut mot gaten. Alle fasader mot viktige gater bør ha en åpen første etasje. Også boliger bør utformes med åpne første etasjer mot offentlige gater. I de viktigste gatene bør disse også kunne brukes eller ombygges til å huse publikumsrettede funksjoner. Publikumsrettede funksjoner kan være kulturformål, handel, servering, åpne resepsjoner, idrettshall, sykkelverksted, kantiner osv. Der det ligger til rette for stor aktivitet på gateplan, i strøkgater og i tilknytning til tyngdepunktene, skal det legges inn publikumsrettede funksjoner i disse åpne første etasjene. Åpne og inviterende første etasjer gir kontakt mellom inne og ute, trygghet, og gode fotgjengeropplevelser. Det er her den menneskelige skala ivaretas og det offentlige bygulvet gis en aktiv kant. Gjennom belysning, både i bygg, på fasader og gater kan det offentlige rom gjøres attraktivt og trygt også på kveldstid.



Åpen første etasje:
Privat bolig/atelier med store vindusflater og inngang direkte mot gaten.



Publikumsrettet funksjon i åpen første etasje:
Idrettshall eller resepsjon med stor og inviterende glassfasade som åpner bygningen mot gaten.



Fra enkeltstående bygg og utflytende arealer, til gatestruktur og definerte offentlige, halvoffentlige og private rom.



Åpne første etasjer

Åpne første etasjer med innslag av publikumsrettede funksjoner ————
 Åpne første etasjer med stor grad av publikumsrettede funksjoner ————



Publikumsrettet funksjon i åpen første etasje: Kafé/helt åpent mot gatehjørnet, hvor skillet mellom inne og ute viskes ut.

BYPLANPRINSIPPER FOR UTFORMING AV KANTENE:

1. Plassering:

a. Bebyggelsen skal plasseres i samsvar med områdets fremtidige, helhetlige gate- og byromsstruktur.

b. Ut mot gateløp og offentlige rom skal bebyggelsen ligge på linje og definere det offentlige rommet. Brudd i fasadelinjene skal være bevisst brudd for å danne et nytt by-/gaterom.

2. Utforming:

a. Bebyggelsesstrukturen skal sikre en tydelig overgang mellom offentlige, halvoffentlige og private rom.

b. Byveggene/fasadene skal utformes og detaljeres for å styrke det offentlige rommets rolle og funksjon.

c. Åpne første etasjer skal ha store vindusflater, minimum 4 meter takhøyde, maksimalt 10 meter avstand mellom inngangsdører og ligge på nivå med bygulvet.

d. Det skal være åpne første etasjer i alle viktige gater i Hovinbyen.

e. Bebyggelse skal avtrappes mot sør og vest, samtidig som tomter i nord må hensyntas med tanke på sollys.

f. Belysning skal vektlegges for å skape trygge, trivelige og oversiktlige byrom og gater. Det bør søkes innovative og bærekraftige løsninger for belysning.

3. Innhold:

a. Det skal være åpne første etasjer med publikumsrettede funksjoner i all bebyggelse mot strøkgater og aktive byrom. Gatehjørner er spesielt viktige for å generere byliv.

b. Der området ikke er modent for publikumsrettede funksjoner i første etasje skal det utformes med tanke på dette, men andre funksjoner kan tillates i mellomtiden.

3.2.3 Blanding av funksjoner gir en levende by

Store deler av Hovinbyens offentlige rom er nesten folketomme, særlig etter arbeidstid. Bevegelsene i området gjøres i stor grad i bil, og ubebygde arealer brukes til lager og parkering. Hovinbyen er et område man reiser gjennom, men ikke et sted man oppholder seg i.

For at folk skal ønske å være her trengs varierte funksjoner som gir folk en grunn til å komme hit og dermed genererer liv i gatene og det offentlige rom. Tilrettelegging for et mangfold av funksjoner, bevisst lokalisering av viktige offentlige funksjoner og nye sambruksformer kan skape spennende byområder og møteplasser som genererer liv og aktivitet både dag og kveld. Det vil også redusere reisebehovet til daglige gjøremål.

Boliger

En viktig kvalitet ved boligutvikling i byområder er nærhet til "alt". Kompakt og flerfunksjonell byutvikling har positive effekter når det gjelder tilgang til kollektivtransport, redusert sosial segregasjon, bedre tilgang til butikker, service og jobbmuligheter og større mulighet for at folk går og sykler. I områder med stor andel bolig er det sentralt å legge til rette for hverdagsfunksjoner som kan tjene beboere. Dette kan være verksteder, butikker, ungdomsklubb, flerbrukshaller, offentlig infrastruktur, med andre ord funksjoner som bidrar til en kortreist hverdag. De forskjellige områdene har ulik grad av modenhet for byutvikling. Det kan derfor enkelte steder ta lang tid før en flerfunksjonell by som inkluderer boliger er etablert. En aktiv kommune kan bidra til å fremskynde dette. En blanding bør være mer enn bolig-næring.

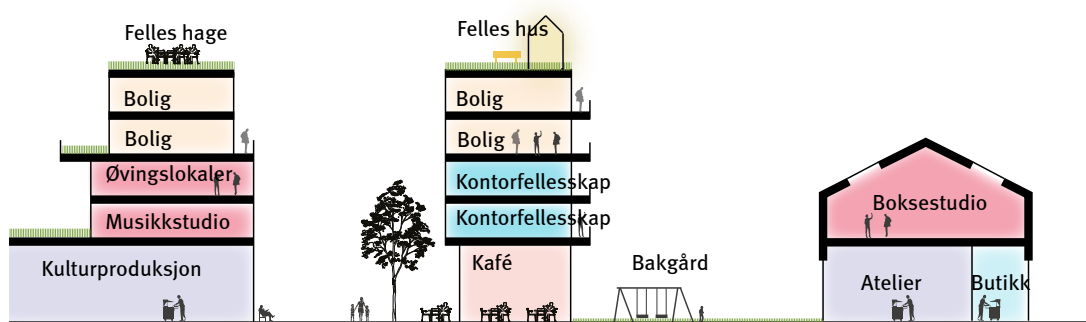
Også nabolagsrelaterte fellesskapsfunksjoner, bydelshus og idrettsfunksjoner bør vurderes innpasset i 1. etasje i boligområder. Å få inn dette tidlig kan bidra til å modne områder for boligformål.

Innovativ funksjonsblanding

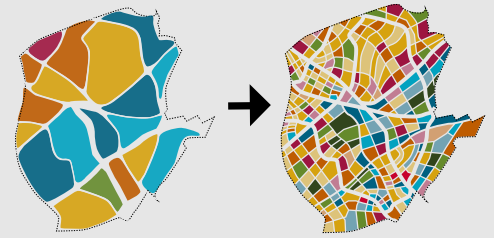
Hovinbyen har allerede mange spennende funksjoner som en by trenger. Når disse skal innpasses i den nye, flerfunksjonelle byen blir en utradisjonell funksjonsblanding et resultat. Det vil si at en tomt eller bygning inneholder en variert blanding av formål som ikke er vanlig i sentrum. Et eksempel på dette kan være å kombinere arealkrevende formål som lager, bilforretning eller verksted med boliger, publikumsrettede funksjoner og kulturproduksjon. I de mest sentrale områdene bør det være en funksjonsblanding med minimum tre formål per bygg. Dette vil bidra til å skape dynamikk hele døgnet, og være en måte å beholde eksisterende næring kombinert med ny bruk, som bolig eller kontor.

Flerfunksjonelle områder

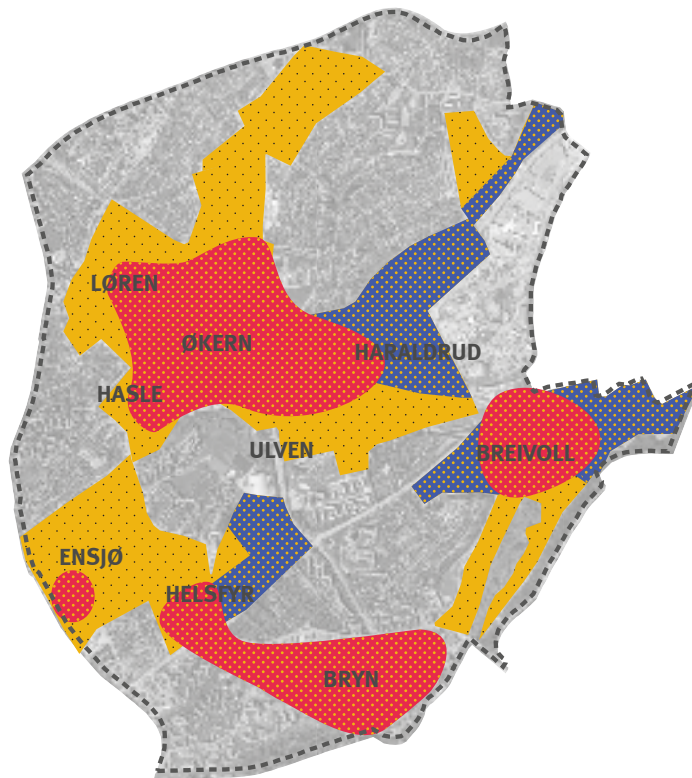
Alle områdene i den flerfunksjonelle byen skal inneholde andre formål enn områdets hovedformål. Dette kan være publikumsrettet aktivitet i strøkgater eller kollektivgater eller innovativ funksjonsblanding i enkeltbygg. Tyngdepunktene skal ha en større grad av funksjonsblanding. Stor andel arealeffektive formål og høy andel næring er sentralt, men det viktigste for å få attraktive byområder i tyngdepunkt er en større boligandel og en høyere blanding av funksjoner som kultur, hotell og handel.



Funksjonsblanding i lokalgate. Tre eller flere funksjoner i samme bygning.

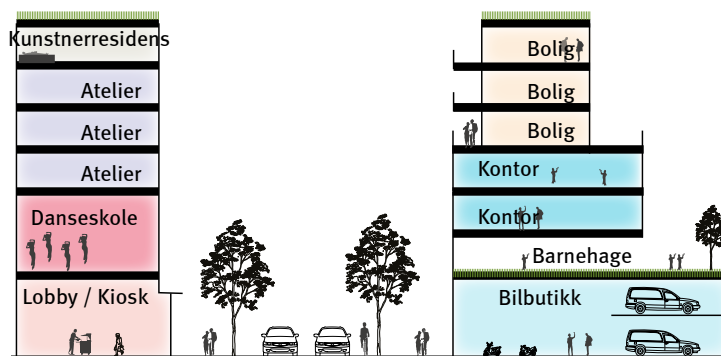


Fra store monofunksjonelle områder, til områder med stor grad av funksjonsmiks



Funksjonsblanding

- Sentrumsblanding med flere formål i hvert bygg
- Flerfunksjonell by med hovedvekt på næring
- Flerfunksjonell by med hovedvekt på bolig
- Eksisterende formål videreføres



Funksjonsblanding i en hovedgate med videreførelse av arealkrevende handel og barnehage på taket.

BYPLANPRINSIPPER FOR FUNKSJONSBLANDING:

1. Overordnet:

a. Grad av funksjonsblanding må vurderes ut fra området funksjon og rolle.

b. Det skal være størst variasjon i funksjoner ved kollektivknutepunkt, langs strøks- og kollektivgater og i tilknytning til holdeplasser og stasjoner.

c. 50% av utviklingsareal ved knutepunktene skal avsettes til bolig for å oppnå en større blanding av funksjoner og aktive byområder både på dag- og kveldstid.

d. Det skal tilrettelegges for småskala produksjon, verksted og gründervirksomhet som en del av funksjonsblandingen i Hovinbyen.

2. Lokalisering

a. Offentlige aktiviteter må plasseres slik at de bidrar til byliv.

b. Hovinbyen skal vurderes for lokalisering av offentlige virksomheter, kultur- og idrettsfasiliteter på lik linje med Oslo sentrum.

c. Det skal etterstrebes samlokalisering av ulike bransjer og innovativ blanding av funksjoner innen samme bygningsmasse/ tomt.

d. Kultur, idrett og handel/kaféliv bør lokaliseres langs strøks- og kollektivgater.

3.2.4 Variasjon og kvalitet i boligutviklingen

Hovinbyen vil ta en stor del av Oslos boligvekst i årene som kommer. Foreslått plangrep og store infrastrukturtiltak i strategisk plan muliggjør et større boligpotensial enn det som ble beregnet i kommuneplanen. Med et potensial på mellom 27 000 og 40 000 nye boliger kan dagens boligtall i Hovinbyen bli tredoblet. På Løren og Ensjø har den pågående omformingen av Hovinbyen gitt nye byområder med et stort antall boliger, og har dermed bidratt til en utvidelse av den tette byen.

Ulike boligtyper og størrelser gir grunnlag for sosial bærekraft

Dagens boligstruktur består i stor grad av eneboliger i småhusbebyggelse og borettslagsområder med eldre lavblokkbebyggelse. Kort avstand til indre by og god kollektivtilgjengelighet gir Hovinbyen et godt utgangspunkt for å bli en urban boligby, der de viktigste gjøremålene kan utføres til fots eller med sykkel. For å sikre stabile og bærekraftige bomiljøer som omfatter ulike befolkningsgrupper og livsfaser, legges det opp til en variert sammensetning av boligtyper- og størrelser i Hovinbyen. For å sikre varierte bomiljøer vil det i enkelte områder være aktuelt med etablering og utprøving av alternative boformer. Eksempler på dette kan være studentboliger i tilknytning til Kabelgata, pendlerboliger inntil knutepunktene, kompaktboliger og kollektive boformer.

Nye boligstrøk i områder som Ulven, Bryn, Haraldrud og Breivoll vil utvikles i henhold til gjeldende overordnede planer. Fortetting

i eksisterende boligområder som Refstad, Teisen og Risløkka skal foregå på en måte som ivaretar eksisterende kvaliteter og egenart.

Kvalitet som varer over tid

Hovinbyens nye boligbygg forventes å ha en levetid som spenner over flere generasjoner. Det er viktig at boliger og boligbebyggelse har kvaliteter som står seg over tid og er fleksible nok til å tilpasses fremtidige behov. Boliger skal bygges med god kvalitet for den enkelte bolig og for by- og boligområdet det vil være en del av. Bebyggelsens plassering, utforming og materialbruk har innvirkning på hvordan området fremstår og oppleves å være i. Bystruktur, gatenettverk og bebyggelsens forhold til offentlige rom er i utviklingsområdene angitt i overordnede planer som veiledende planer for offentlig rom og områdereguleringer.

Uteoppholdsareal

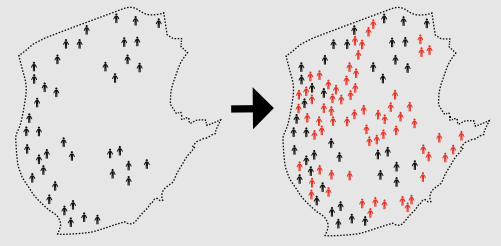
Graden av privat uteoppholdsareal må vurderes ut i fra type bymessighet i et område. I de mest kollektivnære og menneskelige aktive områder, kan en i større grad benytte seg av større offentlige utearealer for å sikre boligkvalitet og bymessig utforming av sentrale områder. Boligenes uteareal har en viktig funksjon som sosial møteplass og rekreasjonsareal. Samtidig har utearealet, både på bakken og på tak, et stort potensial som dyrkingsareal og for overvannshåndtering. Ved utforming av utearealer i tilknytning til bolig må dette sees i sammenheng.



Sorgenfrigaten, boligområde med private forhager ut mot enveiskjørt bygata.



Platous gate, infillprosjekt i indre by med utearealer på taket. Publikumsrettede funksjoner i første etasje ut mot torg.



Potensiale for tredobling av antall innbyggere i Hovinbyen

BYPLANPRINSIPPER FOR BOLIGUTVIKLING:

1. Boligtilbudet:

a. Alle byområdene i Hovinbyen skal ha et sammensatt boligtilbud med forskjellige boligtyper og størrelser tilrettelagt for innbyggere i ulike livsfaser. Nye boligprosjekter skal alltid komplementere det eksisterende boligtilbudet.

b. Hovinbyens småhus- og borettslagsområder er viktige kvaliteter som skal ivaretas og fortettes på egne premisser, tilpasset eksisterende kvaliteter og bystruktur i de enkelte delområdene.

c. Områder som ikke er modne for kommersiell boligutvikling kan fungere som utforskningsarenaer for alternative boformer.

2. Utforming

a. Ny boligbebyggelse skal utformes med strukturelle og materielle kvaliteter som bidrar til å gi Hovinbyens ulike delområder identitet og bidrar til varierte og attraktive byområder med gode by- og bokvaliteter. Bebyggelsen skal utformes slik at det muliggjør tilpasning til endrede krav og idealer i fremtiden.

3. Uteareal

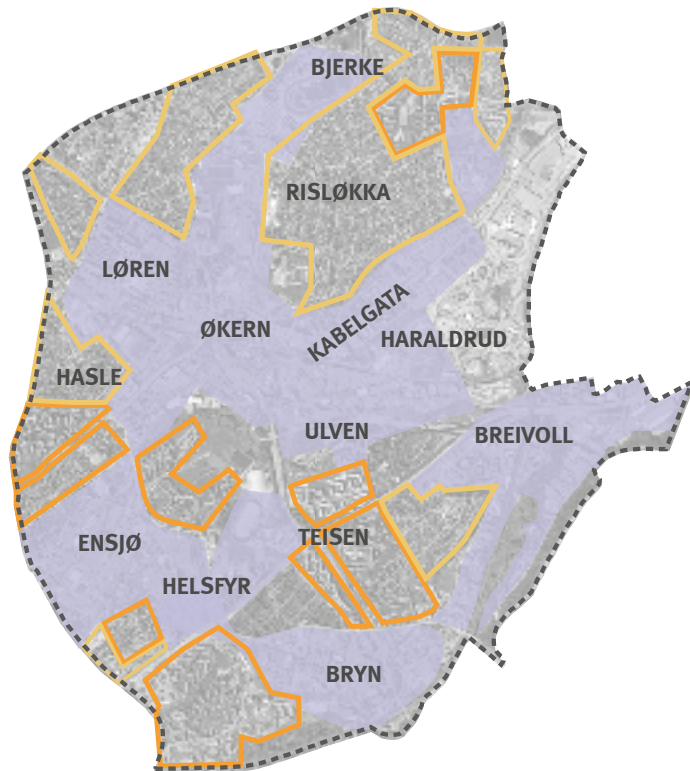
a. I utviklingsområder innenfor en avstand på 100 meter fra regionalt knutepunkt for kollektiv eller stasjonsnært område kan det vurderes uteareal iht. områdekategori 1.

I utviklingsområder innenfor avstand 200 meter fra regionalt knutepunkt for kollektiv eller stasjonsnært område kan kategori 2 vurderes dersom det sikres tilgang til offentlig park over 5 daa som kan nå trafikksikkert maks 250 meter fra boligen.

Områdekategori 2 kan i tillegg vurderes i utviklingsområder som ligger i trafikktrygg avstand på maks 150 meter fra offentlig park på min 15 daa. Vilkår for bruk av kategori 1 og 2 i overnevnte områder er i tillegg at prosjektet utformes med grønne tak tilrettelagt for rekreasjon og variert bruk.

For øvrige utviklingsområder i Hovinbyen skal områdekategori 3 legges til grunn.

b. Ved utforming av boligenes utearealer skal funksjon som sosial møteplass og rekreasjonsareal sees i sammenheng med potensialet for dyrking og overvannshåndtering.



Bolig

Utviklingsområder med boliger, helt eller delvis ny gate- og byromsstruktur
Eksisterende småhusbebyggelse
Eksisterende punkthus og lamellstruktur



Dølenenggata 36, infillprosjekt med uteareal på taket. Butikklokale i første etasje som henvender seg mot bygaten og mot gang- og sykkelveien som passerer, Oslo, Element Arkitekter

3.2.5 Styrking av offentlig program

Utbygging av Hovinbyen med stor andel boliger gir behov for en rekke nye lokale funksjoner, som skoler, barnehager, flerbrukshaller og botilbud for eldre (vedlegg 2). I tillegg kommer behovet for styrking av grøntstruktur og etablering av offentlige kulturtilbud. En ferdig utbygd Hovinby med 27 000- 40 000 nye boliger har f.eks. behov for mellom 6 og 10 nye grunnskoler og 3 000- 5 000 nye barnehageplasser. For å ligge på dagens gjennomsnitt for Oslo, må det bygges 6- 11 nye flerbrukshaller i tillegg til de som finnes og er planlagt i dag.

Den store befolkningsveksten utløser altså behov for å styrke det offentlige tilbudet i Hovinbyen. For å skape gode by- og boområder i Hovinbyen må den store befolkningsveksten følges opp med tilstrekkelige og gode bygninger og arealer til offentlige formål, både lovpålagte funksjoner og andre funksjoner som er viktig for helse, trivsel og et aktivt liv.

Sosial bærekraft

Sosial bærekraft dreier seg blant annet om lik tilgang til viktige felles goder som offentlige rom, offentlig transport, skoler og barnehager. Dette er kvaliteter som er avgjørende for at folk blir boende i området over lengre tid og gjennom flere faser av livet. Tilgang til parker og grøntområder har også betydning for folkehelsen (behandles nærmere under kap. 3.3.3).

I tillegg til de grunnleggende funksjonene er det avgjørende å styrke kultur-, idretts- og fritidstilbudet som del av byutviklingen. Dette er kvaliteter som får innbyggerne til å delta

aktivt i lokalmiljøet, noe som er en viktig faktor for bokvalitet og sosiale forhold. Det må sikres arealer i utviklingsområdene for å bidra til at kultur blir en viktig del av utviklingen av Hovinbyen. Befolkningen har behov for gode møteplasser for både organisert og uorganisert aktivitet.

Sambruk

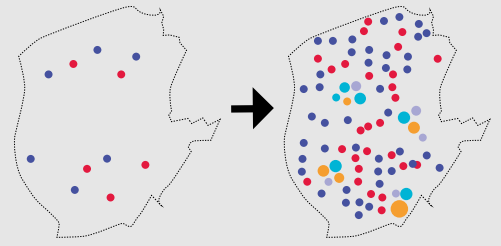
Gjennom bevisst lokalisering og gode sambruksløsninger kan det legges til rette for at lokaler benyttes til flere aktiviteter på ulike tider av døgnet. Gjennom samlokalisering kan ulike formål dra nytte av hverandre og på den måten bidra til effektiv arealutnyttelse og effektiv bruk av kommunens investeringer, uten å gå på bekostning av kvalitet og arealbehov. En flerbrukshall i forbindelse med en skole kan f.eks dekke både gymsalbehovet og gi bedre dekning for innendørs idrettsflater i byområdet. En samordning av skole-, idrett og friluftstilbud tilrettelegger for mer aktivitet i skoletiden og mer effektiv arealbruk gjennom flere brukertimer. Andre eksempler kan være at skolen brukes til kulturformål, bibliotek og samlingssted på kveldstid. Aktiv bruk på ulike tider av døgnet fører til økt trygghet og sosial kontroll i nærområdet, ved at bygninger og uteområder aktiviseres.

Etablering av nøkkelprosjekter

Kommunale program av regional eller områdeovergripende karakter bør vurderes i forbindelse med tyngdepunktene i Hovinbyen. Dette kan eksempelvis være badeanlegg, kulturinstitusjoner, idrettsfunksjoner, bibliotek eller andre attraksjoner som bidrar til å etablere Hovinbyen som en attraksjon.



Kuben yrkesarena fungerer i dag som et lokalt møtested i et industriområde. Arch Uno AS, Arkitektpartner AS og Hjellnes Consult AS



Behov for flere offentlige funksjoner



Offentlige funksjoner i i Hovinbyen

- Områder med potensial for overvekt av boliger med tilhørende behov for sosial infrastruktur
- Områder med behov for sosial infrastruktur og egnet for etablering av nøkkelprosjekter
- Eksisterende skoler
- Eksisterende barnehager



Idea Store, bibliotek og bydelshus i London som fungerer som sosialt samlingssted i nabolaget , Adjaye/Associates

BYPLANPRINSIPPER FOR STYRKING AV OFFENTLIG PROGRAM:

1. Lokalisering

a. Grunnskoler og barnehager skal tilstrebes samlokalisert inntil grønnstruktur og idrettsanlegg, og søkes tilknyttet den grønne ringen.

b. Langtidshjem for syke og eldre skal i størst mulig grad plasseres i flerfunksjonelle sentrumsområder slik at beboerne får mulighet til å være en del av dagliglivet utenfor hjemmet.

c. Videregående skoler skal vurderes plassert i sammenheng med relevante næringsvirksomheter for å muliggjøre en kunnskapsutveksling og praktisk erfaringslæring.

d. Videregående skoler og større/ områdeovergrepene idretts- og kulturanlegg skal lokaliseres i områder med god kollektivdekning og ha god tilgjengelighet for gående og syklende.

e. Skoler skal plasseres slik at de bidrar til å koble sammen ulike boligområder, både eksisterende og nye.

2. Utforming

a. Lokalisering og utforming av skoler og offentlige funksjoner skal bidra til å styrke gate- og byromsstruktur og nærområdets stedsidentitet gjennom å fungere som lokal møteplass.

b. Skolens inne- og uteareal skal utformes slik at det kan benyttes til kultur, fysisk aktivitet, idrettsfunksjoner, uorganiserte aktiviteter og offentlige rom utover skolens kjernevirksomhet. Skoleanlegg skal bidra til sentrumsdannelse og byliv utenom skoletid og bør fortrinnsvis legges til turveinettet.

3. Tilbud

a. Det skal utredes en utvidelse av bibliotekstilbudet i Hovinbyen, samt badetilbudet.

3.2.6 Næringsliv integrert i tett og flerfunksjonell by

Næringslivet i Hovinbyen er svært sammensatt. Store områder fremstår med monofunksjonell bruk for arealkrevende virksomheter som industri, lager, plasskrevende varehandel eller samlokaliserte handlesentre som genererer mye trafikk. Rundt dagens knutepunkter er det i varierende grad etablert næringsområder med kunnskapsintensiv tjenesteproduksjon, men også disse områdene preges av lav grad av flerfunksjonalitet. Samtidig er Hovinbyen et område med mange arbeidsplasser innenfor ulike sektorer.

Nytenkende blanding av nye og eksisterende næringer

I Hovinbyen skal det være en miks av funksjoner som rommer et bredt spekter av virksomheter. Målet er å beholde noe av dagens næringsliv som lar seg integrere i en tett og flerfunksjonell bystruktur, og samtidig tiltrekke nye næringer til Hovinbyen.

Regionale knutepunkt som Bryn, Helsfyr og Økern skal videreutvikles som viktige steder for kontor- og servicebedrifter i Osloregionen. Hovinbyens sentrale plassering i Oslo med direkte forbindelser til regionen for øvrig er viktige konkurransefortrinn for å tiltrekke seg et kunnskapsbasert næringsliv.

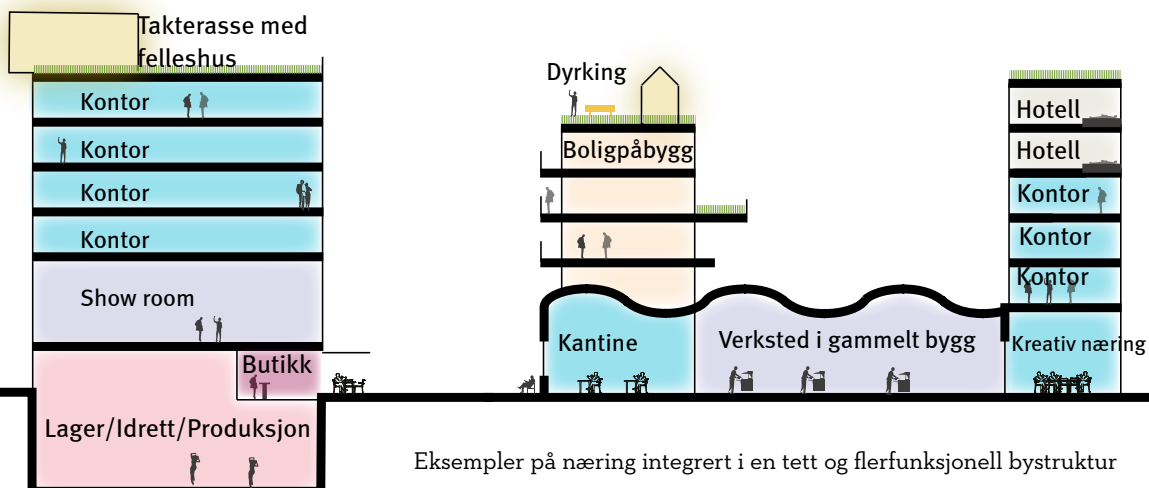
Næring som en del av bystrukturen

I næringsområdene i byen må byggene tilpasses bystrukturen den inngår i. Det er viktig å forhindre tendensene i handelsnæringen til å forsøke å omsette ordinære varegrupper i større lagerliknende bygninger, lokalisert utenfor sentrale byområder. Det kan dreie seg om flere typer varer som for eksempel møbler, hvitevarer og

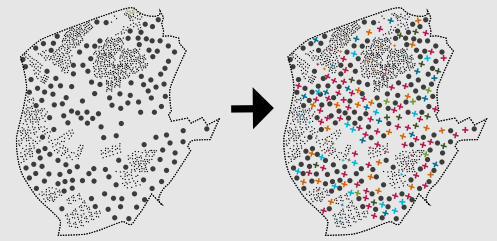
sportsutstyr. Slik type handel er nesten alltid bilbasert, den bidrar lite til en bærekraftig byutvikling og er ikke i tråd med føringene for kommunens lokaliseringssprinsipper for handel. All handel bortsett fra de tre som omsetter plasskrevende varegrupper (biler, trelast og plantesentre), skal etableres som del av et flerfunksjonelt byområde slik at det ligger sentralt og lett tilgjengelig for de som reiser kollektivt, sykler og går og med korte avstander til boligområdene. Handelsvirksomhet tilbyr vitale tjenester og gir liv til gatene, og den er viktig og fullt mulig å integrere i en tidsmessig bystruktur. Også i fremtidige byutviklingsområder der det i dag er rom for plasskrevende handel, f.eks bilforretning, eller annen arealkrevende virksomhet, må denne organiseres slik at de tilfører publikumsrettede funksjoner i 1. etasje med inngang mot viktige gater og klart avgrensede byrom. Samtidig må parkering løses under bakken fortrinnsvis med nedkjøringen integrert i bebyggelsen. Sambruk mellom arealkrevende virksomhet og større program som idrettsbaner på tak er ønskelig for å fylle behov i byen, for å få folk til disse områdene og for å utnytte arealer mest mulig effektivt. Bilforetninger er eksempel på en plasskrevende virksomhet som bør søkes integrert i bystrukturen gjennom showrooms i sentrale områder eller bymessig utformet bebyggelse lenger ut.

Viktige næringer i Hovinbyen

Viktige etablerte næringsklynger skal forsterkes og integreres i bystrukturen. Det skal fortsatt være rom for arealkrevende



Eksempler på næring integrert i en tett og flerfunksjonell bystruktur



Det skal tilføres nye bygg og funksjoner uten å fortrenge eksisterende

BYPLANPRINSIPPER FOR NÆRINGS- LIV INTEGRERT I BYEN:

1. Lokalisering:

a. All detaljhandel skal etableres som del av et flerfunksjonelt byområde med inngang mot gate og byrom. Det skal ligge sentralt og lett tilgjengelig for de som reiser kollektivt, sykler og går og med korte avstander til boligområdene.

b. Viktige klynger og samlinger av næringer skal videreutvikles, bytilpasses og forsterkes som næringsstrøk som bidrar til variasjon og kvalitet i Hovinbyen.

c. Ved planlegging av videregående skoler skal det vurderes å knytte skolen opp mot relevante næringsklynger.

2. Utforming:

a. Ny næringsbebyggelse skal innpasses i fremtidig bystruktur.

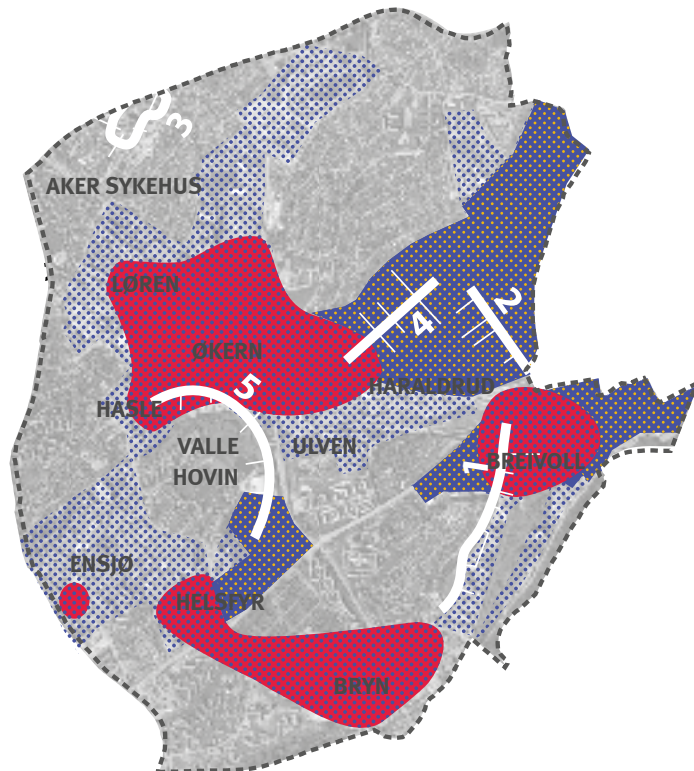
b. Parkering, lagring og levering av varer skal samordnes lokalt på måter som bidrar til en veldefinert bystruktur, minimerer negative miljøeffekter og gir økt byutviklingspotensial for nærliggende eiendommer.

c. Ved regulering av næringsbygg i den tette bystrukturen skal potensialet for flerfunksjonalitet og samlokalisering med andre formål alltid vurderes. Idrettsfunksjoner eller boliger på taket av større butikkflater, alternative boligtyper, samt potensial for fortetting og underdeling av eiendommen er tema som skal redegjøres for.

3. Konkrete næringer:

a. I Kabelgata og sør for Breivoll langs Ole Deviks vei skal det legges opp til at noe av dagens aktivitet kan opprettholdes i et langsiktig perspektiv ved å opprettholde dagens arealutnyttelse.

b. Det skal etableres stabile og langsiktige tiltak som sikrer infrastruktur for kunstvirksomhet i Hovinbyen. Formål som muliggjør permanente arealer for kunst og kulturproduksjon skal vurderes innpasset ved regulering.



Næringsområder i Hovinbyen

- Arealeffektive kunnskapsnæringer ved knutepunkt
- Arealeffektive og utadrettede næringer i de flerfunksjonelle byområdene
- Næringsområder hvor ny bebyggelse skal tilpasses fremtidig bystruktur
- Viktige næringsstrenger

Kartet viser eksisterende næringsområder som ønskes integrert i bystrukturen angitt med hvitt:

- 1) Håndverksbedriftene langs Ole Deviks vei på Breivoll,
- 2) Gjenvinnings- og renovasjonsanleggene på Haraldrud, 3) Helsefunksjonene ved Aker sykehus, 4) Næringsmiljøet i Kabelgata, 5) Idrettsfunksjonene på Valle Hovin. Disse skal utvikles, arealeffektiviseres og innpasses i park- og bystrukturen.

virksomheter såfremt bygg og anlegg er tilpasset en mer flerfunksjonell fremtidig bysituasjon. Det er også viktig å sikre forhold for mindre kommersielle næringer. Det er i dag en stor spredning i kunsten. Det er flere etableringer i Hovinbyen, men dette er en næringsgruppe som gjerne har usikre og uforutsigbare rammer preget av midlertidige løsninger. Det er behov for permanente løsninger for kunst- og kulturproduksjon. Mange områder i Hovinbyen legger godt til rette for dette, og samvirke mellom kunst/kulturproduksjon med enkelte av de eksisterende næringene i Hovinbyen bør vurderes.

3.2.7 Historiske kvaliteter som stedsskaper

Hovinbyen har en rik og variert kultur- og industrihistorie. Området har gått fra å være et jordbruksområde til å bli et sted preget av å være industri- og logistikkenter for Oslo og regionen. Bebyggelsen i Hovinbyen er svært variert, fra gammel teglverksindustribygg til villastrøk, fra blikkskurlager til bygninger for kabelproduksjon. Industribyggene ligger ofte i en rasjonell veistruktur basert på logistikk for varetransport. Byggene er seg selv nok, og hvert enkelt industribygg har gjerne store asfaltarealer rundt seg. Dette gjør områdene utflytende, men med potensial for å videreutvikle og fortette en gatestruktur. Denne utviklingen må skje med eksisterende bygninger som utgangspunkt. Slik kan de gamle industribyggene bli viktige elementer og identitetsskaper i den nye Hovinbyen.

Identitet

Tidsdybde og identitet er sentrale element for en levende by. Det er viktig å ta vare på bebyggelse av bevaringshensyn, men også for å gi tilhørighet og skape varierte og gode byområder. Ombruk er også sentralt i klimasammenheng. Gjennom bruk og gjenbruk av kulturminner og annen særegen bebyggelse og landskap kan de ulike byområdenes identitet og egenart videreutvikles og styrkes. Byer bygges lag på lag, og motstanden som ligger i eksisterende tomte-, gate- og byromsstruktur

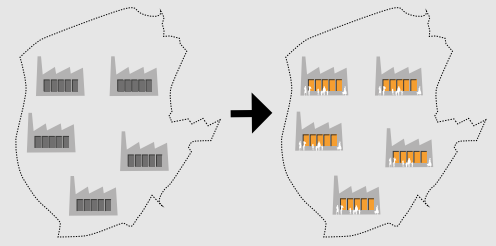
og bygningsmasse er verdifull i utviklingen av områdene som skal omformes. Byantikvaren har utarbeidet et kulturminnegrunnlag for Hovinbyen som legges ved planen. Vedlegget gir viktig kunnskap om identitetsskapende miljøer og enkeltanlegg som bør vernes eller transformeres til ny bruk.

Funksjonsendring

Det er et viktig kjennetegn i en by at bygninger endrer bruk over tid. Funksjonsendring av gamle bygninger kan gi grunnlag for en interessant bymessig gjenbruk av gamle industriområder. Det må vurderes i hvert enkelt tilfelle om bygningen har tålegrense til å gjennomgå en funksjonsendring eller transformasjon. Det er ikke kun bygningene som står på Byantikvarens gule liste som kan være verdt å ta vare på. Både gamle og relativt nye industribygninger har f.eks. store rom som har huset arealkrevende produksjon og lagervirksomhet. Denne type bygninger har stort potensial for kreative yrkesgrupper og nye funksjoner som verksted, nye typer næringslokaler osv. Lagerhaller og andre større bygg kan ombygges til kulturproduksjonsformål, innendørs idrettsanlegg/flerbrukshaller eller andre offentlige og arealkrevende funksjoner. At Hovinbyen er et område med stor variasjon i bygningstypologier og romtyper bør utnyttes som en styrke som tiltrekker seg varierte næringsgrupper og kulturaktører.



Funksjonsendring, omforming og transformering av gamle industri- og kontorbygg. Fra venstre: Caixa Forum, Madrid, Fabrikbygning midt i byen transformert til mueseum, Herzog & de Meuron/ Mathallen Vulkan, Oslo, transformert maskinverksted, LPO Arkitekter/ Hotell 33, Oslo, kontorbygning transformert til hotell, Erling Viksjø, restaurering ved Mellbye Arkitekter



Eksisterende bygninger kan utvikles til identitetsmarkører og målpunkt i de ulike byområdene



1



2



3



4



5



6



7



8



9



10

Et utvalg av eksisterende bebyggelse i Hovinbyen: 1. Bjerke travbane, 2. Fraflyttet butikk, Risløkka, 3. Portal Kabelgaten, Haraldrud 4. Rodeløkken Maskinverksted, Breivoll, 5. Trekkspillhuset, Breivoll, 6. Oxertårnet, Haraldrud, 7. Økern sykehjem, Breivoll, 8. Kontorbygg, Breivoll, 9. Verkstedlokale, Breivoll, 10. Portnerbygning Kabelgaten, Haraldrud.

BYPLANPRINSIPPER FOR BRUK OG BEVARING AV EKSISTERENDE KVALITETER:

1. Identitetsskapende bebyggelse:

a. Identitetsskapende, bevaringsverdig bebyggelse skal tilgjengeliggjøres gjennom bruk, gjenbruk eller ombygging for å forsterke delområdenes stedsidentitet.

b. Prioriterte kulturminner skal sikres gjennom bevaringsregulering. Det skal tas hensyn til kulturminnets tålegrense når anlegg videreutvikles/gjenbrukes.

c. Identitetsskapende bebyggelse som skal bevares, bør som hovedprinsipp reguleres med eksisterende utnyttelse. Dette kan muliggjøre et større mangfold av etableringer.

d. Ved etablering av offentlige formål skal det vurderes gjenbruk/integrering av bevaringsverdig bebyggelse eller annen eksisterende bebyggelse.

e. Industribygg og andre store bygningstyper skal vurderes spesielt for kreative næringer, verksted og funksjoner med store arealbehov.

2. Natur og kulturlandskap

a. Historiske bekkeløp og landskapsformer skal søkes gjenetablert for å forsterke den historiske forståelsen av områdets landskapskvaliteter.

b. Hovinbyens gjenværende gårdsanlegg skal forsterkes som kvaliteter i Hovinbyen. Gårdsanleggene kan være egnet som f.eks forsamlingslokaler, lokale møteplasser eller parselhager for urbant landbruk.

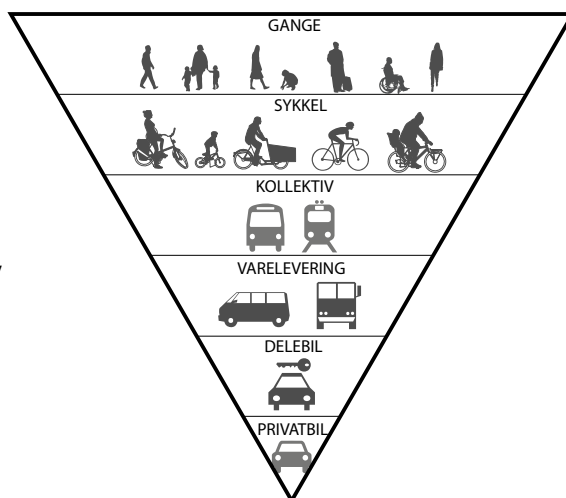
3.3 Nettverk

3.3.1 Smart mobilitet

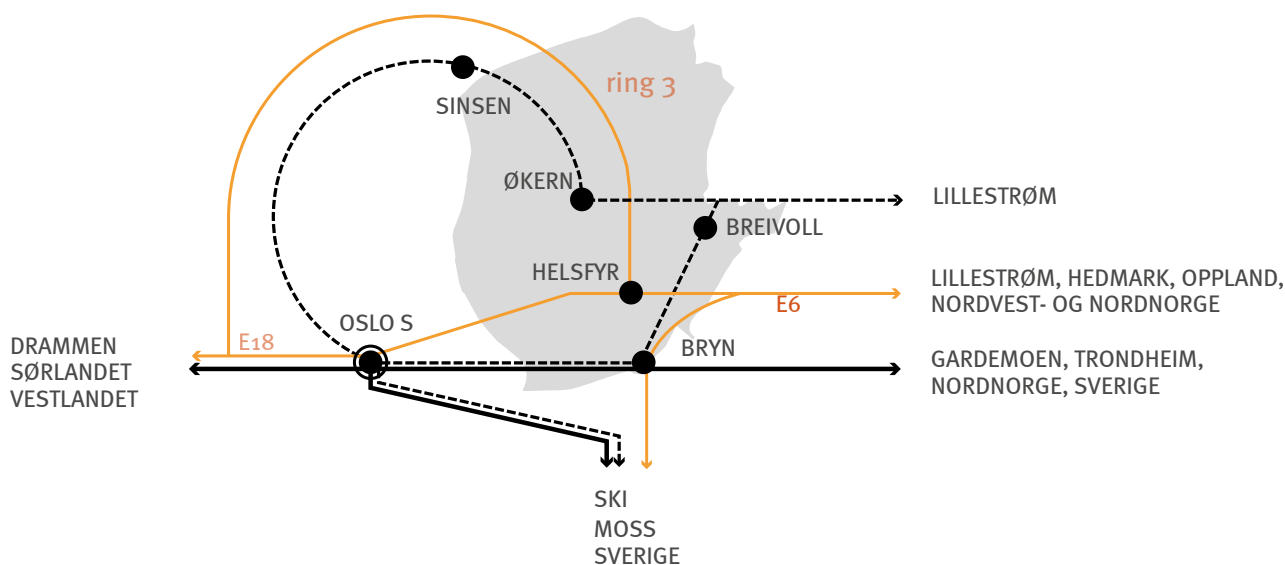
I Hovinbyen skal det legges til rette for rask og sikker mobilitet der det skal være attraktivt å reise miljøvennlig (gå, sykle og kjøre kollektivtransport). Dette innebærer at det bør være kortest mulig vei mellom daglige gjøremål, at det er sammenhengende gang- og sykkelforbindelser og at kollektivtransport er lett tilgjengelige, oppleves trygt samt sikrer gode forbindelser til andre deler av byen og regionen.

Ut fra målsetningene om styrking av miljøvennlig transport legges det opp til en samordning av nettet for kollektivtransport, sykkel og gange. Sammenhengene i dette er illustrert på kartet på neste side, og er i det etterfølgende beskrevet og vist på plankart over ulike nettverk.

Svært mange av de daglige gjøremål kan nåes til fots. I en strategisk plan vil tilrettelegging for slike bevegelser ikke være mulig å illustrere på kart, men prinsipper legger føringer for etterfølgende planlegging og utbygging av delområder. Et viktig virkemiddel for å oppnå bedret mobilitet er nedbygging av barrierer. Hovinbyen gjennomskjæres i dag av store veier og baneanlegg som danner sterke barrierer for fotgjengere og syklister.

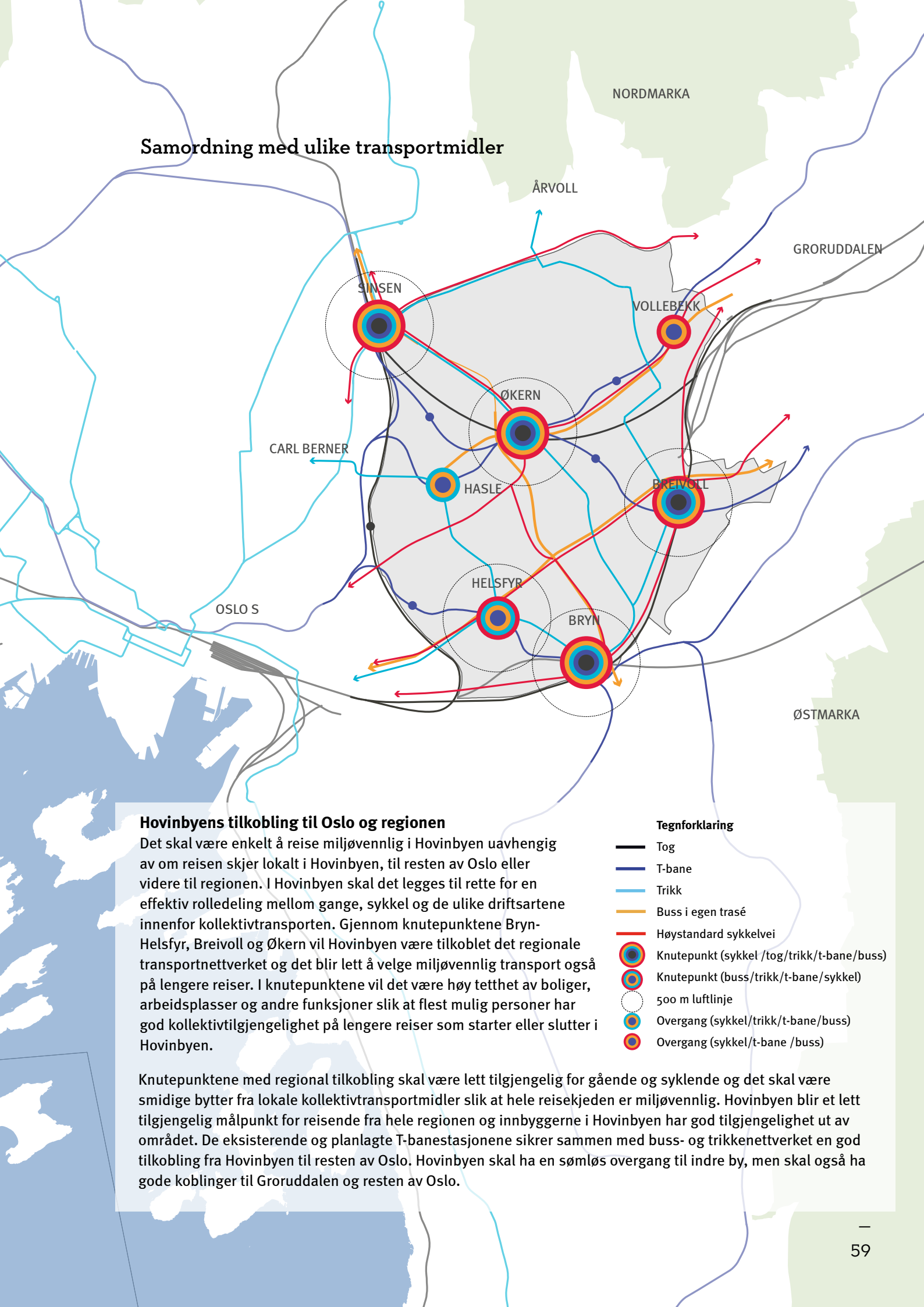


Planlagt prioritering og omfang av transportformer i Hovinbyen



Hovinbyens kobling til det regionale vei- og kollektivnettet

Samordning med ulike transportmidler



Hovinbyens tilkobling til Oslo og regionen

Det skal være enkelt å reise miljøvennlig i Hovinbyen uavhengig av om reisen skjer lokalt i Hovinbyen, til resten av Oslo eller videre til regionen. I Hovinbyen skal det legges til rette for en effektiv rolledeling mellom gange, sykkel og de ulike driftsartene innenfor kollektivtransporten. Gjennom knutepunktene Bryn-Helsfyr, Breivoll og Økern vil Hovinbyen være tilkoblet det regionale transportnettverket og det blir lett å velge miljøvennlig transport også på lengere reiser. I knutepunktene vil det være høy tetthet av boliger, arbeidsplasser og andre funksjoner slik at flest mulig personer har god kollektivtilgjengelighet på lengere reiser som starter eller slutter i Hovinbyen.

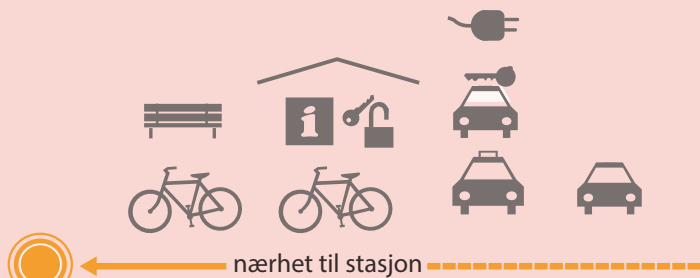
Knutepunktene med regional tilkobling skal være lett tilgjengelig for gående og syklende og det skal være smidige bytter fra lokale kollektivtransportmidler slik at hele reisekjeden er miljøvennlig. Hovinbyen blir et lett tilgjengelig målpunkt for reisende fra hele regionen og innbyggerne i Hovinbyen har god tilgjengelighet ut av området. De eksisterende og planlagte T-banestasjonene sikrer sammen med buss- og trikkenettverket en god tilkobling fra Hovinbyen til resten av Oslo. Hovinbyen skal ha en sømløs overgang til indre by, men skal også ha gode koblinger til Groruddalen og resten av Oslo.

10- minutters byen

I Hovinbygjør vi å gjøre hverdagen enklere ved å sikre nærhet mellom bolig og daglige gjøremål som handel, turområder, barnehage, skole service og fritidstilbud . Hverdagens funksjoner ligger i gangavstand fra hjemmet. Innbyggeren i Hovinbyen bør ha under 10 minutters gange til kollektivholdeplassen. 10- minutters byen er med på å bidra til et levende byområde, attraktive bymiljø, god folkehelse og mindre energi brukes på transport.

Samordning mellom gange sykkel og kollektiv transport

Kombinasjonen gange eller sykkel med kollektivtransport, er gode alternativer til privatbil. De bør understøttes med attraktive og effektive gang- og sykkelforbindelser og med gode vente- og oppholdsarealer i tilknytning til stasjonen. Det bør også være et tilbud om bysykkel eller lånesykkel ved alle stasjoner i Hovinbyen. Det skal være sykkeloppstillingsplass i umiddelbar nærhet til stasjonene, og det skal tilbys innendørs låsbare sykkelparkeringsanlegg ved knutepunkt og andre viktige målpunkt. Disse skal utformes med høy fysisk standard, og kan i tillegg til sikker og overdekket parkering, tilby fasiliteter som sykkelreparatør, oppbevaringsboks, dusj og omkleddingsrom.

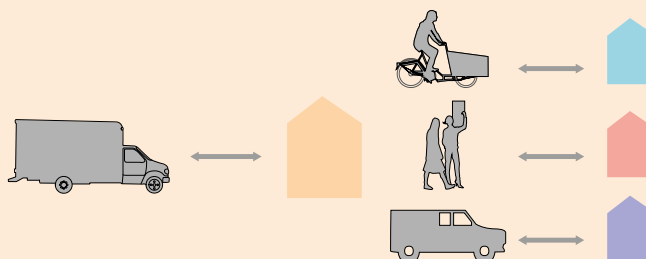


Gode oppholdssoner og umiddelbar tilgjengelighet til avgangsområdet for gående og syklende er viktig. Innendørs sykkelparkering, ladestasjon, avsatt plass til delebil og taxiholdeplass skal også være prioritert for privatbil.

Grønn varedistribusjon

For at Hovinbyen skal bli et område med konsentrert bosetting og konkurransedyktig næringsliv må det tilrettelegges for grønn næringstransport med miljøvennlige og effektive løsninger for varedistribusjon. Det er mulig gjennom bedre organisering, nye tjenester og anvendelse av ny teknologi. Næringstransport bør prioriteres foran privatbilen og sikres god tilgjengelighet både regionalt og lokalt. Næringstransport er en betydelig kilde til lokal forurensning, derfor må det jobbes videre med tiltak som senker forurensningen .

Etablering av grønne energistasjoner som bidrar til å gjøre person- og varetransport utslippsfri bør velges. En del av elektrisiteten på energistasjonene kan komme fra lokal elproduksjon i bygg. Hovinbyen har også gode forutsetninger for å produsere biogass som kan kobles til energistasjonene.

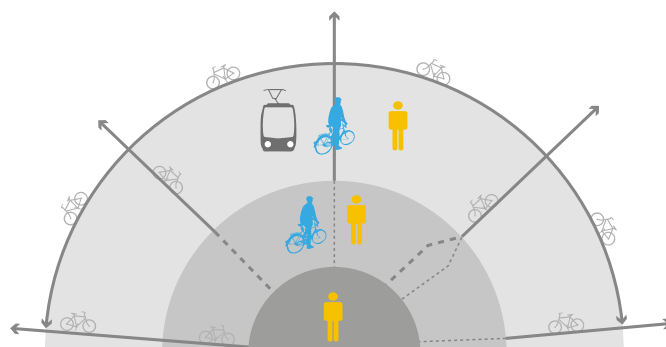


Etablering av konsolideringssenterer (omlastningssenterer) for varelevering. Her kan biler med stor kapasitet, ha enkel tilgang til å raskt levere varer inn til senteret. Varene fraktes videre ut til nærmiljøet av en lokal leveringstjeneste eller hentes av sluttbruker, med mer fleksible og mer miljøvennlige transportmidler.

Smart og grønn mobilitet

Det er som regel en langsom prosess å realisere et fysisk samferdselstiltak fra idé til det er ferdig bygget. Utviklingen av ny teknologi går derimot svært raskt og vil ha avgjørende betydning for hvordan vi reiser i fremtiden. Mobilitet i Hovinbyen skal bygge mot mer fleksible, enkle, effektive og integrerte mobilitetsløsninger slik Ruter (M2016) bygger sitt strategiarbeid på. Det innebærer blant annet at fleksible kollektivtilbud, informasjon, billettsystemer, priser, digitale tjenester og grønn mobilitet som gange og sykkel sammen med bil- og sykkeldeling inngår i ett og samme system. Dette er en utvikling som er startet opp med ulike separate løsninger som kan utvikles til integrerte systemer tilpasset den enkelte.

I Hovinbyen skal det i fremtiden ikke være nødvendig med bil til daglige gjøremål, da gange, sykkel og kollektivreiser vil være den enkleste og mest effektive måten bevege seg på. Bilen har fremdeles en plass, men utviklingen går i retning av at i urbane strøk er det funksjonen biler fyller som er viktigst og ikke at man eier egen bil. I bildeleordninger er det også være enklere å få tilgang til ulike typer biler avhengig av hva man trenger den til. Bildeling gir bedre utnyttelse av samfunnets ressurser, dvs. biler og areal, det gir mindre forurensing, bedre helse, da det stimulerer til mer sykkel, gange og mer aktive lokalmiljø. Sykkeldeling er en del av et integrert mobilitetssystem, og det er viktig å utvide bysykkeldelingen til flere steder i Hovinbyen etter hvert som områdene utvikles.



Prinsipper for prioritering av grønn mobilitet

- Sentrumsområder - fotgjengere prioriteres
- Tett by - gående prioriteres i strøkgater, og både syklende og gående prioriteres forøvrig
- Ytre by - sykkel prioriteres utenfor lokalsentra
- 🚲 Sykkelekspressvei
- Strøkgater med fotgjengerprioritering/sambruk
- Sykkelfelt/sykkelbane/ sykkel i gate o.l.



Bysykler i Oslo. Samordnet IT systemer mellom ulike transportmidler gir effektivitet og fleksibilitet i hverdagen.



Nørreport stasjon, København. Attraktiv utforming med overdekket og åpen sykkelparkerig. Romslige soner til opphold og bevegelse. COBE arkitekter, 2015.

3.3.2 Et bærekraftig ressurs- og energisystem

Hovinbyen skal utvikles til et foregangsprosjekt for klimasmart byutvikling. For å få dette til er det nødvendig å få på plass bærekraftige energi- og ressursnettverk. Forslaget til energi- og ressursnettverk bygger på Oslos klima- og energistrategi, Avfallsplan for Oslo kommune 2006-2009, nytt forslag til Avfallsstrategi for Oslo 2015-2025 samt erfaringene fra arbeidet med mikroenergisystem for Furuset, FutureBuilt forbildeområde.

Optimalisering av energisystemet

Energisystemet skal sikre smart energibruk og legge til rette for effektive og optimale energisystem. Det bør utredes om man kan utnytte lokale energiressurser fra solceller og solfangere, bygningsintegrert vindmøller, gråvann, ventilasjon eller annen teknisk installasjon. Energisystemet bør utformes fleksibelt slik at det tar høyde for forskjellene mellom enkeltbyggs behov for kjøle- og varmforsyning. Det bør vurderes om det kan være aktuelt å utvikle lavtemperaturnett i deler av planområdet.

Fleksible energisystem

For å oppnå en høy grad av fleksibilitet bør energisystemet kunne veksle mellom ulike energityper. Dette betyr at vannbårne system ses i sammenheng med el-systemet. Gjennom å utnytte lavverdig energi som varme fra vannbårne systemer, kan høyverdig energi, elektrisitet, utnyttes til transportformål og gatebelysning. For å realisere dette bør mulighetene for å etablere ett eller flere mikroenergisystem i planområdet utredes. Et mikroenergisystem består av et lokalt energinett som kan levere og ta imot energi til og fra brukerne i området.

Spydspiss for kretsløpsbasert avfallssystem

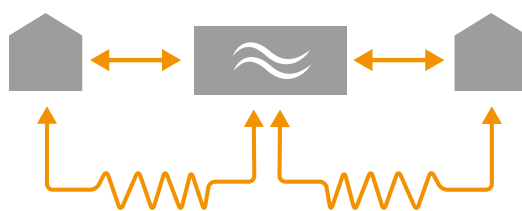
Hovinbyen skal være kommunens spydspiss for et kretsløpsbasert avfallssystem. Haraldrud skal videreutvikles for å legge til rette for grønn og smart innovasjon. Dette er sentralt i et klimaperspektiv, men også i et økonomisk perspektiv. Ressursnettverket skal legge til rette for en sirkulær økonomi, det vil si at ressurser forblir i økonomien, også etter at et produkt ikke lenger brukes til sitt opprinnelige formål. Bærekraftig ressursforvaltning skal prege utviklingen av området som helhet ned til utvikling av de ulike områder Hovinbyen består av. Å videreutvikle dagens minigjenbruksstasjoner til «kretsløpsentra» vil bidra til å utnytte avfall som en ressurs. Slike sentra kan integreres med andre funksjoner i et nærområde og kan dermed bidra til å realisere en god flerfunksjonell og klimasmart by.

Koordinert planlegging av teknisk infrastruktur

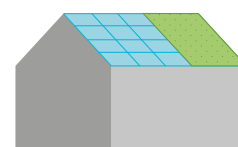
For å unngå å båndlegge verdifullt areal til teknisk infrastruktur, bør utviklingen av den tekniske infrastrukturen under bakken, inkludert vann- og avløpssystemet, ses i en sammenheng. Dette vil bidra til å sikre gode og effektive driftsforhold. Det skal utarbeides energiplaner og ressursforvaltningsplaner i planprogram i området. Planprogrammene skal sikre at det gjennomføres konsekvensutredninger som kartlegger dagens energi- og ressursituasjon, ser på muligheten for å etablere mikroenergisystem, vurderer behovet for å etablere lokale kretsløpsstasjoner og som ser på ulike avfallsløsninger. I områder der det skal lages VPOR, skal teknisk hovedplan inngå.



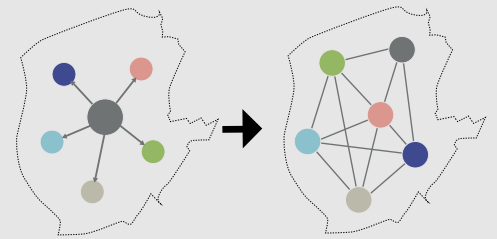
Mikroenergisystem som kan levere og ta imot energi til lokale brukere



Vannbårne ssystem skal ses i sammenheng med e- systemet.



Det skal etableres grønne tak på alle nye bygg, solpanel skal vurderes.



Fra enveis energisystem til nettverk



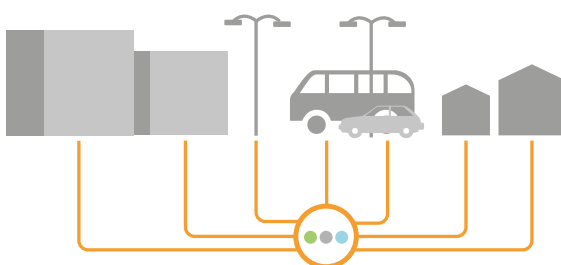
Platousgate 6, Oslo. Grønt tak er bra for miljøet og beboere. Element arkitekter AS, 2008



Økern sykehjem: Oslos største solcelletak. Rehabiliteringsprosjekt som har ført til at energibehovet er redusert med 68 prosent sammenlignet med dagens energibehov og 33,5 prosent i forhold til et referansebygg etter TEK 10. FutureBuilt forbildeprosjekt. Byggherre: Omsorgsbygg..



Utadrettet og inviterende virksomhet i Kretsløsparken i Alelyckan, Sverige



Det skal utarbeides et helhetlig energisystem for bygg, transport og byrom

BYPLANPRINSIPPER FOR RESSURS- OG ENERGISYSTEM:

1. Som en del av planprogram skal det lages:
 - a) Energiplan. Planen skal kartlegge dagens situasjon og vise muligheten for å etablere mikroenergisystem.
 - b) Ressursplan. Planen skal kartlegge dagens situasjon og vise muligheten for å etablere kretsløpsentral, og ulike avfallsløsninger, inkludert avfallssug.

2 I reguleringsplaner skal det stilles krav om opparbeiding av teknisk infrastruktur som inkluderer energisystem, avfallssystem og vann- og avløp.

3. I område hvor det skal lages VPOR, skal teknisk hovedplan inngå.

4. Videreutvikling av Haraldrud skal legge til rette for grønn innovasjon ved å være:

- a) Pilot for karbonfangst knyttet til energigjenvinningsanlegget
- b) Utvikle kretsløpsområdet til en attraksjon og en læringsarena
- c) Testanlegg for biogass

5. For alle nye bygg skal det etableres grønne tak, Det skal utredes hvordan solceller og solfangere på takflater og fasader kan gi pluss-huseffekter i bebyggelsen.

3.3.3 Aktivt og attraktivt blågrønt nettverk

I Hovinbyen skal grønnstrukturen utviklet til et sammenhengende nettverk av større og mindre grøntområder som ivaretar behovet for idrett, fysisk aktivitet og rekreasjon og som viktige områder for biologisk mangfold og overvannshåndtering.

Park og rekreasjon

Det er stort behov for parker og flerfunksjonelle arealer til både organisert og uorganisert idrett, fysisk aktivitet og rekreasjon. Dette behovet øker ytterligere i takt med befolkningsveksten og det må settes av nok areal i kort avstand fra der folk bor. Planleggingen av Hovinbyen skal sikre tilstrekkelig grøntareal, god geografisk fordeling og et tydelig parkhierarki med stor variasjon og mangfold, der parkene utvikles med egenart. Størrelse på parker og grøntareal må vurderes og sees i sammenheng med forventet fremtidig befolkningstall.

Føringene i kommuneplanen 2015, Oslo mot 2030, og KDP torg og møteplasser skal legges til grunn for beregning av areal til park og torg/møteplasser innenfor de enkelte delområdene. I strategisk plan angis i tillegg overordnede parker med hele Hovinbyen som nedslagsfelt.

Parkhierarkiet skal bestå av:

1. Områdeovergripende grøntområder med et bredt spekter av aktiviteter og innhold, inkludert idrettsflater og areal for arealkrevende aktiviteter, som brukes av en større del av befolkningen og er destinasjon også for folk som ikke bor i området.

2. Hovedparker for større delområder som attraktive målpunkt med store grønne landskapsarealer med mulighet for ulike aktiviteter for varierte målgrupper, inkludert arealkrevende idrett og aktiviteter.

3. Nabolagsparker som fungerer som grønne og luftige oppholdssteder og aktivitetssoner i en tett utbygd del av byen med rom for høylytte aktiviteter (nærmiljøanlegg).

4. Mindre parker tilknyttet de enkelte boligområdene som fungerer som grønne lommer for aktivitet og opphold i tilknytning til gatenettet.

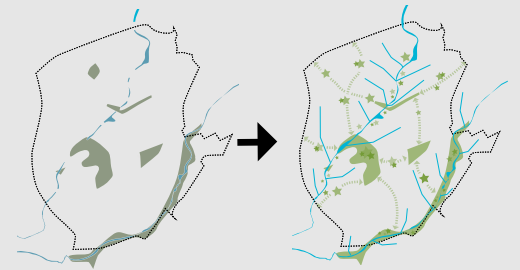
Bruken av hierarkiet må tilpasses de lokale forhold på de stedene de skal inngå. Parkene må sikres gode forbindelser til turneveinettet og en plassering som gjenspeiler deres rolle og funksjon.

Valle Hovin og Ulvenparkene vil utgjøre Hovinbyens store områdeovergripende parker, slik Tøyenparken (ca. 200 daa/320 daa inkludert Botanisk hage), Voldsløkka (ca. 160 daa), Skøyenparken (ca. 130 daa), Frognerparken (ca. 500 daa) og Torshovdalen (ca. 120 daa) er for byområdene i indre by. Som områdeovergripende parker bør de ha god tilknytning til tur- og sykkelnettet, samt god kollektivtilgjengelighet. Disse parkene kommer i tillegg til de grøntarealene som avsettes iht. bestemmelser og retningslinjer angitt i kommuneplanen og KDP torg og møteplasser og sikres gjennom utbyggingsprosjekter/detaljregulering, dvs parktypene 2-4 i parkhierarkiet; hovedparker for større delområder, nabolagsparker og mindre parker. Utvidelse av Valle Hovin over ring 3 og de større parkstrukturene på Ulven skal sikres gjennom områderegulering og er behandlet i del II, planprogram for deler av Ulvenområdet. Utvidelse av Valle Hovin vest for ring 3 behandles som del av planprogram med VPOR for Hasle- Valle Hovin. Valle Hovin skal videreutvikles som Hovinbyens grønne tyngdepunkt og beskrives nærmere i kap. 4.2.2.

Sammen med Den grønne ringen, Alnaelva og Hovinbekken vil de områdeovergripende parkene utgjøre de store blågrønne strukturene i Hovinbyen, Den grønne ringen er et viktig grep for å binde sammen både eksisterende og nye parker og grøntområder.

Gode arenaer for idrett og aktivitet i hele Hovinbyen

Det er mangel på areal til både organisert og uorganisert idrett og aktivitet. Det er viktig for både helse og trivsel at det avsettes



Fra spredte grøntarealer til sammenhengende blågrønt nettverk

BYPLANPRINSIPPER

1. Innhold i grønnstrukturen

a) Eksisterende og nye grøntområder skal opparbeides for variert bruk, og det skal sikres tilstrekkelig areal og en bredde i tilbudet for både organisert og uorganisert aktiviteter og idrett, inkludert fotball og vinteraktiviteter.

b) Valle Hovin, Refstadparken og fremtidig park på Ulven skal opparbeides med hovedvekt på breddeidrett.

c) Naturområder skal tas vare på og videreutvikles, og nye etableres for både rekreativ bruk og av hensyn til det biologiske mangfoldet.

d) Som del av grøntstrukturen bør det avsettes arealer til dyrking for lokalbefolkningen.

e) Det skal tilrettelegges for kunst i utformingen av de blågrønne rommene.

2. Parkhierarki

a) Størrelsen på nye parker skal vurderes og sees i sammenheng med parkens funksjon, omland og forventet befolkningsvekst.

b) Det skal etableres et parkhierarki bestående av:

- Områdeovergrepande parker på mellom 100-200 daa,
- Hovedparker for delområder på minst 25 daa,
- Nabolagsparker på minst 5 daa og
- Mindre parker på minst 1 daa.

Parkarealene kommer altså i tillegg til normer for torg og møteplasser og felles/ privat uteareal.



Sportslige grøntområder med ulike aktiviteter

tilstrekkelig areal til å ivareta et godt og bredt tilbud, samtidig som det må tenkes nytt mht både sambruk og effektivisering av arealer.

Det pekes ut tre hovedparker med en geografisk spredning for idrett i Hovinbyen; Valle Hovin i sør og Refstadparken i nord eksisterer allerede. I tillegg bør det settes av et betydelig areal i Ulvenparken i øst slik at nedre del av Groruddalen får en idrettsarena i takt med at nye flerfunksjonelle byområder på Haraldrud, Ulven og Breivoll utvikles. Det er viktig at det ved videreutvikling av parkene sikres en utforming og et innhold som bidrar til en større bredde i tilbudet. Parkene skal gi rom for idrett, samtidig som det også skal settes av tilstrekkelig areal til ulike typer uorganisert aktivitet for forskjellige aldersgrupper, som skateparker, naturlekeplasser, 100-meterskoger og andre naturområder. Skolegårder og lokale parker vil ha en hovedfunksjon som møteplasser og arena for uorganisert aktivitet, men deler av arealet vil også fungere som treningsarena for de mindre barna, for eksempel gjennom mindre spilleflater, balløkker, basketbaner, isbaner etc. Takflater kan i mange tilfeller være egnet for idrett og kan bidra til å skape liv og aktivitet i områder. Overbygde idrettsanlegg/innendørsflater kan plasseres i tilknytning til grøntarealer eller under bakken på deler av grøntområdet, men skal ikke redusere størrelsen på grøntstrukturen. I stedet bør de inngå i en bymessig bebyggelse, og kan gjennom sin funksjon bidra til å aktivisere gater og byrom. Vi kan også gjenbruke eksisterende eldre produksjonshaller og lignende. Idrettsanlegg bør utformes med åpne fasader og bidra til mer bytilpasset utforming og innhold langs gater og plasser.

Bekker og grøntdrag

Den grønne ringen blir et 5,5 km langt sammenhengende grøntbelte som skal knytte sammen de viktigste parkene og rekreasjonsområdene rundt Økern og skape nye og sammenhengende forbindelser for gående og syklende (se nærmere under kap. 4.1.1).

Alnaelva og Hovinbekken er de gjennomgående blågrønne strukturene

i området. Gjennom å videreutvikle og gjenåpne strekk som i dag ligger i rør eller er lite tilgjengelig, skal det skapes blågrønne forbindelser mellom Marka og fjorden. Bl.a. skal Alnaelva tilgjengeliggjøres bedre på Bryn. Hovinbekken gjenåpnes mellom Hasle og Risløkka, og Refstadbekken gjenåpnes gjennom Hovinparken. Sammen med turvei D2, del av Oslos overordnede turveinett, knytter dette områdene fra Kampen til Grefsenkollen sammen. Gjenåpning av Hovinbekken mellom Hasle og Risløkka er mulig, men utforming og bekkens løp vil avklares i planprogram med VPOR for Hasle.

Langs Alnabanen planlegges på kort sikt en sammenhengende grønn diagonalforbindelse for gående og syklende gjennom Hovinbyen. På lang sikt, ved en omlegging av godsforbindelsen, kan selve banestrekket transformeres og gis en rekreativ utforming og programmering inspirert av parkbroen New York highline.

Nedbør som blågrønn ressurs

Klimaendringene krever at vi håndterer økende nedbørsmengder. Ved å tilrettelegge for lokal overvannshåndtering med elver og grøntarealer kan overvannet utnyttes som ressurs. Parker, vassdrag og grøntdrag er viktige for overvannshåndtering og som biokorridor for å sikre et biologisk mangfold. En gjenåpnet Hovinbekken vil også være viktig som dreneringskanal og som flomvei for kraftige regnskyll i fremtiden.

Grønne tak kan supplere grønnstrukturen i området, hvor innbyggerne både kan dyrke grønnsaker og få tilgang til rekreative områder. Grønne tak drenerer også regnvann og ivaretar økologisk mangfold. Restarealer kan også utnyttes som ressurs som bidrar til artsmangfoldet i Oslo eller kan benyttes til dyrking. Det er en stor etterspørsel etter parselhager blant Oslos innbyggere. Hovinbyen skal ha mulighet for urbant jordbruk. Urbane dyrkingsprosjekter kan, foruten matproduksjon og positive miljøeffekter, bidra til bedre folkehelse og integrering.



High line, New York. Grønn og urban passasje langs det som tidligere var en godsbanestrekning. Diller Scofidio + Renfro + Field operation, 2011



Gundredinger feld, Basel. Bruk av grønt til midlertidige tiltak, og aktivisering av fasade og fortau

3. Areal og avstandsnormer

a) Arealstørrelser: I tillegg til felles uteareal for boliger, skal det i det enkelte prosjekt sikres areal til park, torg og møteplasser. Retningslinjer i Kommuneplanens arealdel (KP) § 12.3 og kommunedelplan for torg og møteplasser (KDP TM §7) gjelder ikke overlappende, men skal adderes og legges til grunn for beregning av areal til grønnstruktur og torg og møteplasser henholdsvis:

- I områder markert som mangelområder i temakart T7 i kommuneplan, Oslo mot 2030, skal det sikres min 5 daa park per 40 000 m² BRA.

- I tillegg skal min 5% av totalt bruksareal avsettes til torg og møteplasser, i samsvar med KDP for torg og møteplasser.

Med bakgrunn i en helhetlig vurdering av behovet i området skal arealene fordeles på hovedpark for delområdet, nabolagspark, mindre parker og torg/møteplasser.

b) Avstandsnormer: Det bør være en dekningsgrad på planmessig sikrede parker innenfor en gangavstand fra boliger langs offentlig gate på maks 250 meter til park på minimum 1 daa og maks 500 meter til park over 5 daa. Parker skal plasseres med god tilgjengelighet for gående og syklende og i størst mulig grad etableres som del av et sammenhengende grøntnettverk. Områdeovergrepene parker skal ha god tilgjengelighet via kollektivnettet.

4. Biologisk mangfold og overvann

a) Restarealer skal vurderes for beplantning som bidrar til å styrke og reetablere arts mangfoldet i Oslo og til dyrking.

b) Nedbør skal så langt det er mulig (1) infiltreres der de faller, (2) forsinkes og fordrøyes ved hjelp av grønnstruktur og åpne fordrøyningsløsninger og (3) ledes trygt, uten å gjøre skade på bygninger og uten å forurense, frem til egnet resipient. Hensynet til lokal og åpen overvannsdiskonering bør være et kriterium for valg av trær og grønnstruktur og der mulig gis en utforming som gjør det til et opplevelseselement i uterommet.

3.3.4 Finmasket gangnett

For at all transportvekst skal kunne tas med gange, sykkel og kollektivtransport er det nødvendig å satse sterkt på tilrettelegging både for gående og syklende i Hovinbyen. Tilrettelegging for aktiv transport fremmer fysisk og mental helse. En liten økning i den daglige fysiske aktiviteten vil medføre en betydelig folkehelsegevinst og samfunnsøkonomisk besparelse. En stor andel av våre reiser i det daglige er under 3 km – dette er reiser som potensielt kan tas med gange eller sykkel. Gange er fortsatt den måten å ferdes på som bidrar til å skape mest liv i et område og som muliggjør flest stopp og interaksjon mellom mennesker.

Et trygt og attraktivt nettverk for gående

Hovinbyen skal være et sted hvor det er godt å ferdes til fots. Utformingen av nettverket skal gjøre gange til et enkelt valg både som fremkomstmiddel og som rekreativ aktivitet. Hovinbyen skal ha en kompakt utvikling med funksjonsblanding, hvor innbyggerne har mulighet til å dekke hverdagsgjøremål med gang- eller sykkelturner. I nasjonal gåstrategi fremheves viktigheten av sanseintrykk. Mennesker trenger stimuli med korte mellomrom, og for at en gate skal oppfattes som attraktiv bør fasadeuttrykk og aktiviteter gi nye sanseintrykk omtrent hvert femte sekund. Det legges vekt på å bygge ut et attraktivt nettverk som motiverer til å gå både i grønne og bymessige områder og sikrer tilgjengelighet for alle. Trygghet og tilgjengelighet er viktige faktorer for å fremme liv i gatene. Fotgjengerne er den mest utsatte trafikantgruppen, derfor skal nettverket være sikkert gjennom å gjøre gaterommet lesbart for alle trafikantgrupper. De gående skal føle seg trygge, også på kveldstid. For å oppnå dette er det viktig med god belysning, og sosial kontroll gjennom bebyggelse som henvender seg mot gaten, større funksjonsblanding og innslag av langs publikumsrettede funksjoner i første etasje.

Det overordnede gangnettet

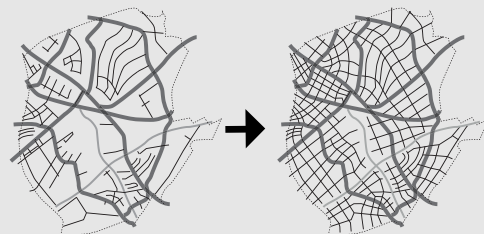
Det overordnede nettverket for gående foreslås som et sammenhengende nettverk, bestående av et turveinett og fire byakser, hvor de gående har førsteprioritet. Nettet forbinder delområder innad i Hovinbyen og knytter seg til resten av byen. Dagens gangnettverk skal utvides og forsterkes, slik at tilgjengeligheten for gående økes. Nettverket skal være så finmasket at de gående opplever at de kan gå overalt. Det skal være enkelt å bevege seg fra A til B, men man skal også dyrke de spennende små omveiene. Oppdagelsesreiser gjennom andre bygårder, ukjente lekeplasser og vindusshopping i bortgjemte nisjegater er også viktige elementer i hverdagsbyen.

Byaksene skal være urbane gater med tilbud som butikker, kaféer, restauranter og service i første etasje. Her skal den gående føle seg delaktig i bylivet. Hele gatesnittet er en del av bygulvet, og det skal føles naturlig for gående å krysse gaten, også utenfor angitt gangfelt.

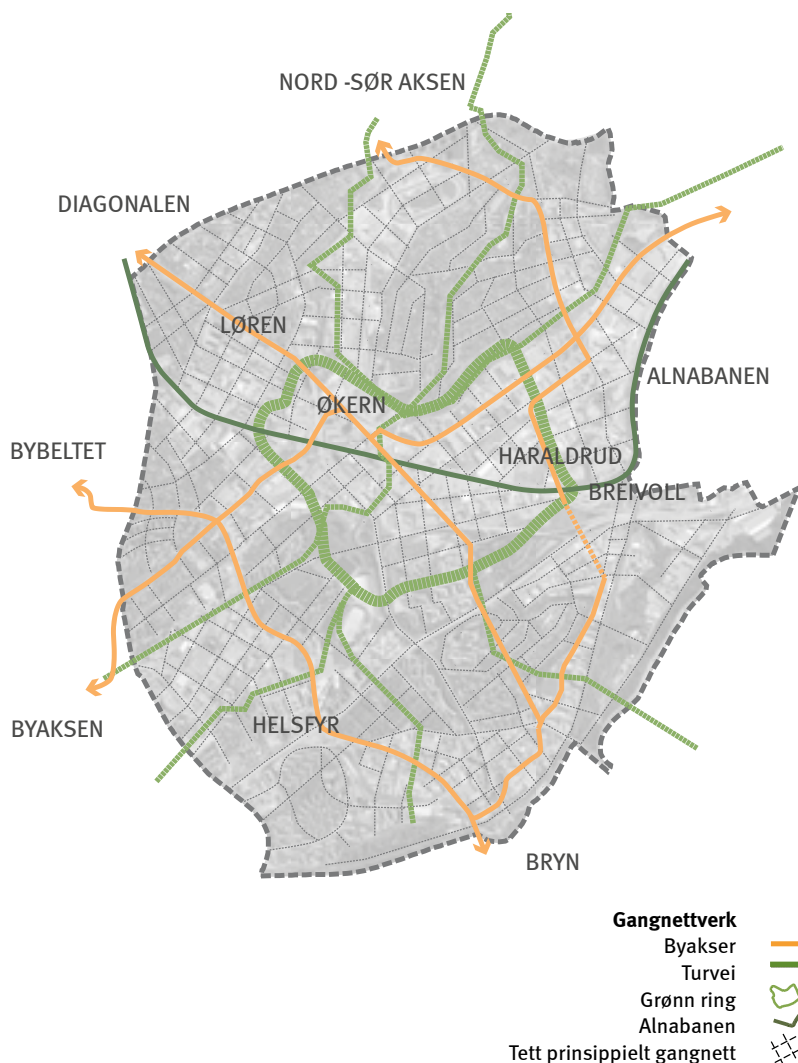
Turvei: Disse ganglenkene skal gå i rekreative grønne områder og binde sammen grønnstrukturer. Turveinettet skal gi den gående god tilgjengelighet til rekreative områder og kobler seg mot marka og fjorden. Den grønne ringen skal være godt tilrettelagt for gående. Den binder sammen turveinettet og omkringliggende bydelssentrum og grøntområder.

Alnabanen skal tilrettelegges som en grønn akse, for gående og syklende, på tvers av Hovinbyen.

I tillegg til det overordnede nettet skal det skapes et mer direkte og sammenhengende fotgjengernetttverk med små kvartaler. Et tett nettverk gir flere veivalg og kortere avstander for de gående.



Fra usammenhengende gangnett, til finmasket gangnett med komplimenterende turveier



Sambruksløning med gående i fokus.

BYPLANPRINSIPPER FOR GANGE:

1. Overordnet

- a) Fotgjengerne skal prioriteres over andre trafikantgrupper i planleggingen av Hovinbyen.
- b) Gange skal være et like viktig fremkomstmiddel som i indre by.
- c) Trygghet skal skapes ved at det tilrettelegges for sosial kontroll og gjennom belysning og utforming av bygg.
- d) Det skal tilrettelegges for små smug og snarveier for gående.
- e) Det skal planlegges for mest mulig effektive gangruter.

2. Målpunkt

- a) Hverdagsfunksjoner skal plasseres slik at de ligger innenfor gangavstand for flest mulig innenfor det aktuelle byområdet.
- b) Stasjoner og holdeplasser skal være lett tilgjengelige for gående.
- c) Det skal tilrettelegges for at barn og unge kan gå trygt til skoler og samlingspunkt.

3. Utforming

- a) Gatenettet skal være klart avgrenset og lett leselig for fotgjengerne.
- b) Ved tilretteleggingen for gående skal valg av løsning vurderes i forhold til rekreasjon (turvei), bymessighet (byakser) og fremkommelighet.
- c) Universell utforming skal bidra til å gjøre Hovinbyen tilgjengelig for alle og forhindre ekskludering.

3.3.5 Sykkelveinett for alle

Hovinbyen har potensiale til å bli en spydspiss innen sykkeltilrettelegging. Hovinbyen er i dag forholdsvis spredt bebygd og det er mange områder som er under utvikling. Det muliggjør utbyggingen av et godt nettverk for syklistene. Når området fortettes vil det bli kortere avstand til daglige gjøremål, det gjør det enklere å velge sykkelen som transportmiddel.

Vedtatt sykkelstrategi for Oslo skal følges opp i Hovinbyen. Dagens sykkelveier skal suppleres for å skape gode forbindelser på tvers av Hovinbyen og mellom delområdene. Sykkelnettet bør differensieres ut fra lokalområdet og skal utformes på en måte som gjør at det oppfattes som trygt, fleksibelt og effektivt. Alle skal kunne sykle i Hovinbyen. Sykkelandelen målt i daglige reiser skal øke til 25%.

Plan for nytt sykkelvegnett i Oslo sikrer et tett nett i hele Hovinbyen med utgangspunkt i at 80% av Hovinbyens befolkning skal bo nærmere enn 200 meter fra sykkelvegnettet. Nye forbindelser som er lagt inn i Strategisk plan for Hovinbyen, utover de som er foreslått i Plan for nytt sykkelveinett, er den grønne ringen, sykkelvei langs Alnabanen og Hovedbanen og forbindelse på nordsiden av Strømsveien. Det er også lagt inn høystandard sykkelruter på strategiske strekninger for å muliggjøre sykkel som et effektivt og attraktivt transportmiddel. Det skal være et godt tilbud av bysykler i Hovinbyen. Innbyggere skal oppfatte det som fleksibelt og effektivt å bruke sykkel i hverdagen.. Den til enhver tid gjeldende Oslostandard skal være retningsgivende for all sykkeltilrettelegging.

Det overordnede sykkelnettet

Den grønne ringen binder sammen grøntområder langs Valle Hovin, Løren og Haraldrud som en direkte sykkelforbindelse internt i Hovinbyen. Her er det mulig å sykle i et saktere tempo på fotgjengerens premisser. Ypperlig for rolige rekreative sykkelreiser og

sykling med små barn.

Sykkelvei langs Alnabanen følger godstogsporet fra Alna til Sinsen. Ruten har separat sykkeltrase med god fremkommelighet for syklistene, liten stigning og minimalt med krysninger. De interne forbindelsene blir en del av Hovinbyens identitet, og skal kobles mot andre byområder med urbane og rekreative opplevelser underveis.

Høystandard sykkelvei:

Lengere strekninger som knyttes opp mot andre byområder med urbane og rekreative opplevelser. Høystandard sykkelruter skal inngå eller knyttes mot Statens vegvesens ekspressykelruter. Disse strekningene er et tilbud til alle typer syklistene, og skal ha få krysninger, lav stigningsgrad og god fremkommelighet. En høystandard sykkelvei langs Hovedbanen skal følge togsporet gjennom Bryn, Alnabru, Grorud og videre mot Lillestrøm.

Sykkelveinett:

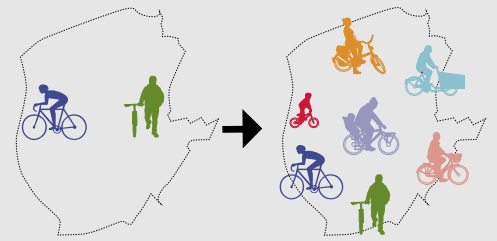
En del av et sammenhengende tett sykkelveinett i Oslo, som skal øke fremkommeligheten og oppfattes trygt av alle typer syklistene. Sykkelveinettet oppdateres og justeres etter behov.

Tett nett:

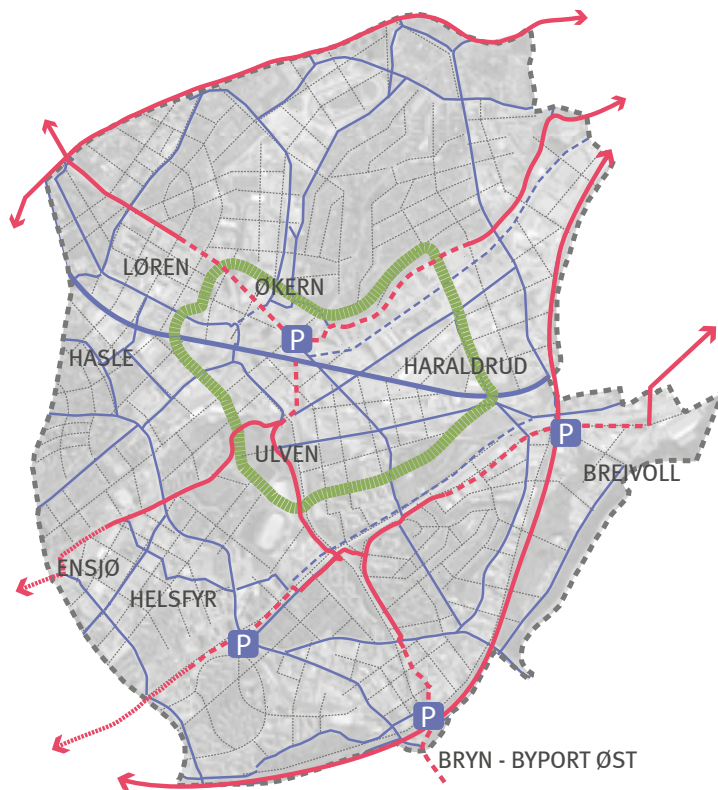
I tillegg til sykkelnettet skal Hovinbyens gater og stier være tilgjengelig for syklistene uavhengig av alder og fysikk. I gater med mange fotgjengere vil sambruksarealer og «ruslesykling» med lav hastighet være aktuelt. Tiltak som jevnt dekke, skilting og ledelinjer vil sikre attraktivitet for syklistene.







Sykkelparkering:

Det skal legges til rette for sykkelparkeringsplasser av høy kvalitet ved umiddelbar nærhet til viktige målpunkt. Det skal være et tilbud som sikker og attraktiv innendørs sykkelparkering ved s Breivoll, Bryn og Økern, og målpunkt med høy andel brukere.



Hovinbyen skal utformes for alle typer syklist



- Sykelnettverk**
- Rekreativ sykkelrute 
 - Høystandard sykkelvei 
 - Høystandard sykkelvei (bytilpasset) 
 - Sykelveinett (oppdateres ettersom områder utvikles) 
 - Sykelveinett (uavklart) 
 - Sykelrute langs Alnabanen 
 - Større sykkelparkeringsanlegg 
 - Tett prinsipielt nett av sykkelbare gater 



Sykkelen er et fleksibelt fremkomstmiddel, og er et godt alternativ til privatbilen i hverdagen.

BYPLANPRINSIPPER FOR SYKKEL:

1. Overordnet

- a) Fremkommelighet for sykkel skal prioriteres foran kollektivtransport og biltrafikk.
- b) Alle gater skal være trygge for syklistene å ferdes i.
- c) Det skal tilrettelegges for at barn og unge kan sykle trygt til skoler og samlingspunkt.
- d) Det skal prioriteres å sikre gode forbindelser og sammenheng mot knutepunkt og stasjoner, både for gående og syklende.

2. Løsning

- a) Sykkeltilretteleggingen bør vurderes ut fra gatens trafikale- og bymessige ambisjon, og differensieres ut fra lokalområdets rolle og kvaliteter:
 - Ruslesykling i parker, promenader og strøkgater
 - Bysykling i lokalgater
 - Ekspressykling/pendlersykling inn og ut av området og mellom målpunktene i Hovinbyen.

- b) Det skal tilrettelegges og veiledes for syklistene gjennom kryss og rundkjøringer.

- c) Skilting som viser mulige veivalg, avstand, viktige destinasjoner etc. signaliserer at syklistene er velkomne og gjør det lettere å finne frem.

- d) Sykelveinettet skal tilrettelegges for vintersykling, hvor høystandard sykkelruter prioriteres.

3. Parkering

- a) Stasjoner skal ha et variert utvalg og omfang av sykkelparkeringsplasser og fasiliteter for syklende. En andel av sykkelparkeringsplassene bør være overbygd eller innendørs, belyst og sikre. De store knutepunktene skal ha egne sykkelparkeringsanlegg med høy tilgjengelighet fra sykelveinettet til kollektivtilbudet.

- b) Det skal være plass til å parkere kasse/familiesykkel og tilgang til ladestasjon for el-sykkel ved knutepunkt og andre viktige målpunkt

3.3.6 Samordnet kollektivsystem

Områdene innenfor Hovinbyen er forbundet med hverandre, til sentrum og mot Groruddalen med to T-banelinjer, men kapasiteten er begrenset. Mellom T-banelinjene er kollektivforbindelsene få, og de har også begrenset kapasitet.

Med en befolkningsvekst i Hovinbyen på minst 60 000 og 50-100 000 nye arbeidsplasser, vil det generere omkring 250 000- 400 000 flere daglige reiser. I tillegg vil nye målpunkt i området generere ytterligere flere reiser. Dersom kollektivtransporten skal ta den største delen av transportveksten, er det nødvendig å styrke tverrforbindelsene i Hovinbyen og skape et mer integrert og kapasitetssterkt nett.

Styrket kobling mellom sentrum og Groruddalen

I samsvar med forslaget til Kommuneplan foreslås det på sikt å styrke T-banenettet med en tverrforbindelse mellom Grorudbanen (linje 5) og Furusetbanen (linje 1-2). Dette vil gi grunnlag for nye stasjoner på Breivoll og Haraldrud samt bedre muligheter til å benytte hele T-banesystemet mer fleksibelt. Jernbanestoppested på Breivoll bør kunne etableres på relativt kort sikt (jfr. KVVU-Oslo-Navet), og vil være et naturlig første steg i å etablere et kollektivknutepunkt her. Senere kobling til T-bane vil styrke Breivoll som knutepunkt og forsterke forbindelsen mot Groruddalen. En ny S-bane via Bislett, Sagene, Sinsen og Økern som knyttes til hovedbanen ved Alna, som foreslått i KVVU-Oslo-Navet, vil ytterligere forbedre kapasitet og tilgjengelighet, vil knytte Hovinbyen direkte til indre bydeler i nord og vest, og vil forsterke Sinsen og Økerns roller som kollektivknutepunkt. Dersom S-banens trasé sikres en bedre kobling mot Groruddalen som foreslått i KVVU Oslo-Navet, vil den kunne erstatte den funksjonen som T-banetraseen angitt i Kommuneplan skal fylle. Det bør legges til rette for å styrke kollektivforbindelsene mellom Hovinbyen og utviklingsområdene i dalbunnen av Groruddalen ved å reservere trase for buss/trikk i og langs Strømsveien fra Breivoll mot

Grorud stasjon. Dette kan være supplement til T-bane/S-bane mellom Økern og Furuset.

Styrke tverrforbindelsene

Kollektivforbindelsene nord-sør/øst er i dag utelukkende buss, hovedsakelig i Grenseveien-Østensjøveien og på Ring 3. Det er nødvendig å styrke tverrforbindelsene og koble disse til T-banelinjene for å bedre tilgjengeligheten internt i Hovinbyen og til resten av Oslo. Dette foreslås løst ved etablering av tre Kollektivaker, hvorav de to første er med i M2016 og KVVU Oslo-Navet:

1. Grenseveien - Østensjøveien mellom Carls Berners plass og Bryn.
2. Dag Hammarskjølds vei- Ulvenveien - Teisenveien fra Sinsen til Bryn.
3. Refstadveien - Brobekkveien - Haraldrudveien - Ole Deviks vei fra Bjerke til Bryn.

De to førstnevnte aksene foreslås prioritert for trikk og på lengre sikt foreslås også trikk i den tredje aksene for å gi tilstrekkelig kollektivdekning i områdene Bjerke, Brobekk, Alna og Breivoll. Bryn vil særlig bli styrket som knutepunkt når disse forbindelsene settes i drift, men også Hølsfyr, Økern og Breivoll. Det legges i hovedsak til rette for midtstilte kollektivfelt, men dette må vurderes i forhold til hva som er mulig å få til på de ulike strekningene.

Kollektivknutepunktene

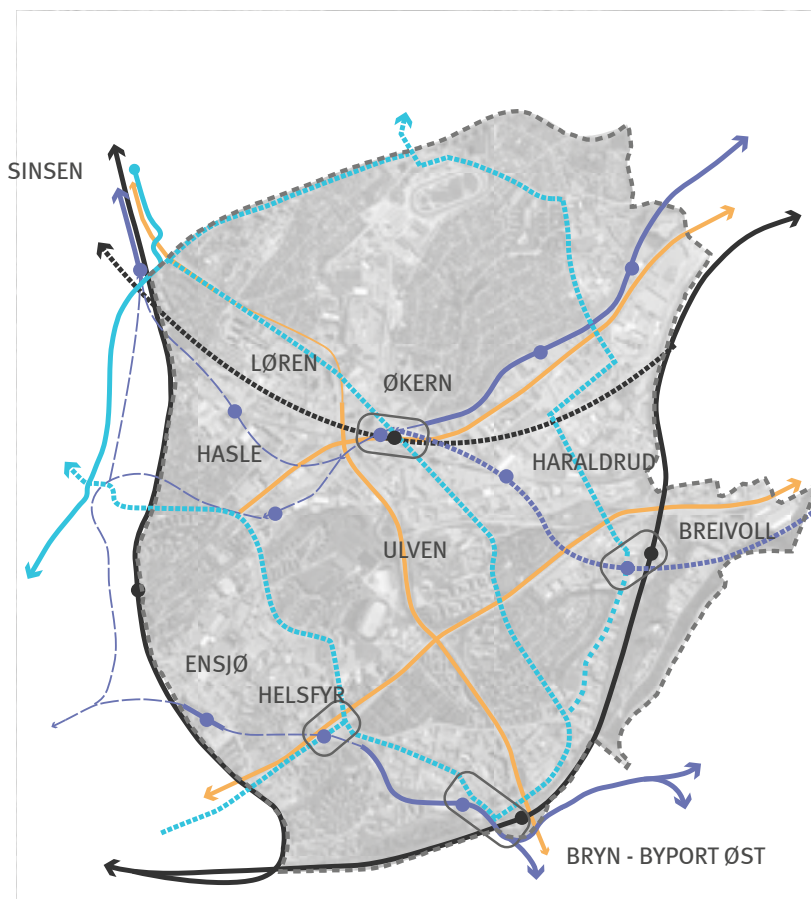
Kollektivknutepunktene styrkes gjennom økt tilbud og et mer finmasket nett. I de planlagte knutepunktene vil følgende linjer bli knyttet sammen:

Sinsen

- S-bane
- T - bane linje 6 og 4 (sving mot linje 5 på Økern fra 2016)
- To trikkelinjer og flere busslinjer

Økern

- T-bane linje 5 (sving mot Ringen fra 2016)
- S-bane med forbindelse til Nationaltheatret via Sinsen, Sagene og Bislett og Hovedbanen mot øst ved Alna
- Trikk og buss i Ulvenveien med forbindelse til Sinsen og Bryn



Kollektivnettet

Jernbane	—
Forslag til S-bane i tunell	- - -
T-bane	— (blue)
NY T-bane	- - - (blue)
T-bane i tunell	- - - (light blue)
Trikk	— (light blue)
Ny trikk/buss	- - - (light blue)
Buss i eget felt	— (orange)
Knutepunkt	○

Breivoll

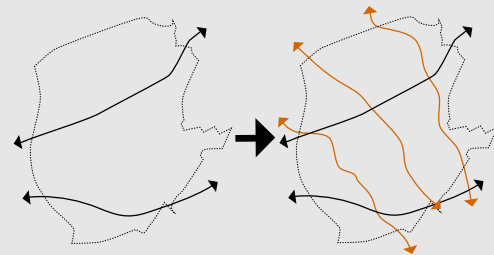
- Tog på hovedbanen med holdeplass på Breivoll
- T-bane Økern - Furuset via Haraldrud
- Trikk og buss mellom Bjerke og Bryn via Haraldrudveien – Ole Deviks vei

Bryn - Byport Øst

- Tog på Hovedbanen
- T-bane flere linjer (Brynseng)
- Trikk på tre nye nord-sør linjer og buss helt eller delvis i de samme linjene
- Regionbuss fra sør via Manglerudprosjektet
- Holdeplass for flytoget og regionale ruter

Helsfyr

- T-bane flere linjer
- Trikk langs Ring 2 Carl Berners plass - Bryn og forbindelse til sentrum (Strømsveien)
- Buss i Ring 2
- Regionalbusser langs E6



Nye kollektivtraséer knytter Hovindalen sammen på tvers

BYPLANPRINSIPPER FOR KOLLEKTIVNETT

1. Byutvikling

a) Trikk etableres først der det forventes mest trafikk, til knutepunkter, og der det særlig kan bidra til å fremme byutvikling. Buss sikres gode forhold først, og traséene opparbeides slik at trikk kan etableres senere.

b) Nye holdeplasser på jernbanen må bygge opp under utvikling av attraktive knutepunkter.

2. Samordning

a) Tog og T-bane skal styrkes gjennom økt kapasitet og samvirke.

b) Det bygges opp et sammenhengende nett av veier/ gater tilrettelagt for kollektivtransport (buss/trikk).

c) Nye holdeplasser skal i størst mulig grad samlokaliseres med eksisterende holdeplasser for andre kollektivtransportmidler, for å bidra til enkle bytter mellom kollektivmidler.

3. Løsning

a) Det legges som hovedregel til rette for midtstilte kollektivfelt i gater der dette er mulig



Portland, US. Byliv langs trikkelinjene.

3.3.7 Bytilpasset vei- og gatenettverk

Bygge ned barrierer og skape forbindelser

Mens veier i hovedsak legger til rette for effektiv transport av gods og mennesker, har gaten en videre rolle som del av byrommene, der det også legges til rette for opphold og ferdsel til fots. Ved å endre veienes utforming og innhold kan de gå fra å være barrierer som adskiller områder, til å binde områder sammen på langs og på tvers. Det er viktig å utforme gatenettet slik at barrierevirkninger brytes ned, først og fremst ved at kryssinger i plan gjøres enklere og tryggere ved gateutforming og hastighetsreduksjoner, alternativt ved at planskilte forbindelser forbedres og nye etableres (lokk eller underganger).

Fra vei til gate

Det gjennomføres et prosjekt om utforming av nytt hovedveisystem i Oslo nordøst, der en ser på veisystemet i hele Groruddalen i sammenheng med Hovinbyen, samt vurderer ulike gateutforming for gater av ulike karakter. Veier bør i stor utstrekning bygges om til gater. En felles målsetting for fremtidige gater er at minst halvparten av arealet skal avsettes til fotgjengere, opphold og vegetasjon.

Hovedveier- og gater kan deles i tre nivåer ut fra rolle som forbindelse i byen:

Nivå 1 Stamvei:

Europavei 6 Kirkenes – Svinesund. Veien binder sammen regioner i landet nord-sør, og landet med hovedstaden. Den har som hovedoppgave å sikre fremkommelighet for gjennomgangstrafikk. Den berører Hovinbyen i sørøst, og er i dag tilkopledd lokalveinettet i

Hovinbyen via Ulvensplitten.

Ved eventuell gjennomføring av tunnel i Manglerudprosjektet vil E6 få et mer direkte forløp fra Romerike og Groruddalen mot Nordstrand og Østfold. Prosjektet innebærer også at store deler av strekningen som i dag berører Hovinbyen legges i tunnel. Miljøulempene reduseres og byggeareal frigjøres. Det er en hovedmålsetting for arbeidet med E6 Manglerudprosjektet at de nye veiløsningene ikke skal føre til vekst i personbiltransporten. Det vil i forbindelse med konsekvensutredningen av dette prosjektet utredes hvilke virkemidler som kan brukes for å oppnå dette, bla design av veisystemet; prioritering av gange, sykkel og kollektivtrafikk, ulike former for veiprisning, bomavgifter etc.

Ulvensplittens funksjon kan endres eller falle bort ved gjennomføring av Manglerudprosjektet og/eller ved ombygging av Teisenkrysset. Endret utforming eller nedleggelse av Ulvensplitten må vurderes i sammenheng med lokalveinettet.

Barrierevirkninger bør brytes med overbygninger (lokk) på Breivoll. Den grenen som knytter E6 til sentrum og E18 gjennom Oslo beholdes i nåværende trase.

E6 bør på strekninger i byen – også de som berører Hovinbyen – beholdes planskilt, men for øvrig tilpasses byen ved bytilpasset utforming, bruk av vegetasjon, lavere fartsgrense, mindre arealkrevende av- og påkjøringsramper etc.

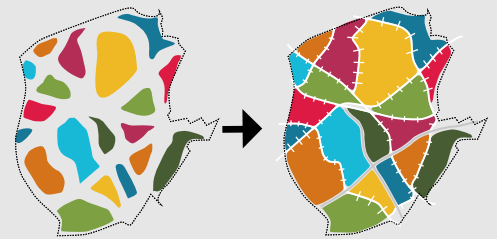


Nivå 1 - Stamvei: Motorveiutforming strammet opp med trerekker. Planskilte krysninger. Veien opprettholder barrierenvirkningene, men gir et grønnere uttrykk. Krever god buffersone mellom fotgjengere og syklistene. For enkelte strekninger av nivå 1 vil det være aktuelt med flere kjørefelt for bil.



Veg- og gatenettverk

- Stamvei ———
- Stamvei i tunell - - - -
- Gjennomfartsåre ———
- Gjennomfartsåre i tunell ·····
- Fordelingsgate ———
- Fremtidig fordelingsgate - - - -



Eksisterende barrierer omformes for å sy Hovinbyen sammen

BYPLANPRINSIPPER FOR VEG- OG GATENETT:

1. Utforming

- a) Alle gater og veier skal tilpasses den tette byen, ved etablering av byggegrenser inntil gaten og bedre tilretteleggelse for myke trafikanter og kollektivtrafikk.
- b) Alle gater skal som hovedregel ha fortau.
- c) På alle gater og veier skal det tilstrebtes at minst 50 % av vegarealet skal tilrettelegges for fotgjengere, opphold og vegetasjon.
- d) Der det etableres undergang skal denne være bred og oversiktig med god belysning.

2. Barrierevirkning

- a) Ved større barrierer som krever planskilt kryss skal det som prinsipp etableres bred bro eller løkk som integreres i omgivelsene og utformes på en måte som bidrar til opphold.
- b) Banebarrierer skal vurderes krysset i plan.
- c) Det skal være enkelt og trygt å krysse barrierer, og det skal aldri være langt mellom kryssingene.



Håkon 5.s gate, Oslo. Stamvei med bymessig utforming.

Nivå 2 Gjennomfartsåre:

Nord-sør: Ring 3. Øst- vest: Østre Akervei
 Dette er de overordnede gjennomfartsårene som knytter sammen Oslo ut over Hovinbyens grenser. Utforming kan bygge på type H6 i Statens Vegvesens normaler, firefelts gater/veier der krysning utforming kan variere og hastighetsnivå bør maksimalt være 60 km/t.

Ring 3 beholdes som en del av overordnet veinett, der av- og påkjøringer også beholdes planskilt, men med mer bymessige på- og avkjøringsfelt og med byggegrens inntil trafikkarealet slik at det fremstår som mer integrert i den tette byen. På sikt kan hastighetsnivået vurderes senket og krysning i plan etableres fra tunnelen ved Økern til kryss med Persveien, og ved Bryn, som ledd i å integrere disse delene av Ring 3 i byen.

Økernveien - Østre Aker vei beholder sitt forløp under Økern sentrum, med påkopling til Ring 3. På sikt bør kryss i plan til lokalveinettet vurderes mellom Kuben videregående skole og Risøkkalléen.

Nivå 3 Fordelingsgate:

Knytter sammen flere deler av Hovinbyen og Hovinbyen til tilstøtende områder, og utformes som bygater med kryssing i plan.

Tre akser er spesielt viktige:

Dag Hammarskiølds vei-Ulvenveien – Teisenveien og Refstadveien, Brobekkveien-Haraldrudveien – Ole Deviks vei danner sammen med Grenseveien de tre parallelle nord-sør akser. Disse aksene utformes med midtstilt kollektivfelt for kapasitetssterke linjer for buss og trikk. RV 4 Trondheimsveien er vist som fordelingsgate i planområdet nordre avgrensning. Veiens fremtidige rolle og utforming er under utredning av Statens vegvesen.

Det er viktig å binde sammen områdene på begge sider av E6 ved å bygge broforbindelser over E6 i Teisenveien og i forlengelsen av Haraldrudveien til Ole Deviks vei. Derved etableres to sammenhengende akser fra Trondheimsveien i nord til Bryn i sør: Sentralt i Hovinbyen vil Persveien bli en viktig bygate mellom Ring 3 og Haraldrudveien, og bli lokalgateforbindelse mot øst (Strømsveien mot Grorud).



Nivå 2 - Gjennomfartsåre: Gaten kan også utformes med midtstilt kollektivtransport. Gatesnittet muliggjør høyt trafikkvolum. Gatens bredde gir mulighet for en god buffersone med trær mellom biltrafikken og et bredt fotgjenger- og oppholdsareal. For enkelte av gatene i nivå 2 vil det være aktuelt med 4 kjørefelt for bil.



Nivå 3 - Fordelingsgater: Dette snittet er aktuelt for fordelingsgatene med kollektivtransport. Snittet prioriterer fremkommelighet for kollektivtrafikken med midtstilt trase. Alle trafikanter har egne arealer.

Forbindelsene på bakkeplan mellom Økernveien og Østre Aker vei bygges som bygater og tilknyttes Ulvenveien på Økern. Fra Ulvenveien etableres gjennomgående forbindelse til Bjerke for busslinje.

Sinsenveien, Lørenveien, Haraldrudveien, Teisenveien, Gladengveien, Ensjøveien er også viktige fordelingsgater i delområder. I tillegg er det flere viktige forbindelser som ikke er vist på kartet, f.eks. (buss-) forbindelse mellom Økern og Bjerke.

Strøkgater

Strøkgater kan være på ulike nivå av gatehierarkiet. De defineres særlig av et stort innslag av fotgjengere og opphold knyttet til tetthet og tilgrensende kultur og handel. Lørenveien, Gladengveien, deler av Ulvenveien, Kabelgata og Persveien er eksempler på eksisterende og fremtidige strøkgater i Hovinbyen.



Torgata, Oslo. Eksempel på strøkgate. Enveiskjørt gate med redusert biltrafikk og prioritering av gående og syklende. Attraktiv utforming med sykkelparkering, oppholdsoner og vareleavingslommer.



Teisen

Ring 3

E6

Valle Hovin



4. KONKRETISERING AV BYPLANGREPET

Bryn

Østre Gravlund

Helsfyr

4.1 Hovinbyen som en utvidelsen av indre by

Oslo vokser utover fra indre by. Hovinbyen skal bli en utvidelse av den flerfunksjonelle og tette byen. Dette fordrer en god overgang mellom eksisterende indre by og de nye byområdene.

Det er en variasjon i typologi og bystruktur både i indre by og i Hovinbyen som gir Oslo en mangfoldig karakter. Denne variasjonen er en viktig del av Oslos identitet som by og vil være en del av den nye byutvidelsen.

Da bystruktur og typologier varierer er det viktig at nettverkene og overgangene mellom byområdene fungerer godt og har kvaliteter. Dette gjelder ikke bare i overgang mellom forskjellige strukturer, men også i møte med barrierer som terreng og infrastruktur. Det er viktig for både gang, sykkel, kollektiv og byrom- og gatenettet.

Terrengforskjellen

Hovinbyen ligger terrengmessig på en hylle over indre Oslo. Dette gir lys og utsikt, men i noen partier blir overgangen fra indre by bratt, som ved Tøyenparken/Carl Berner. Dette gjelder i hovedsak i strekket fra Tøyen/Ensjøveien til Carl Berner/Grenseveien, og er tydeligst ved Tøyenparken. (se illustrasjon neste side)

Gjøvikbanen

Gjøvikbanen går fra hovedbanen og nordover gjennom Nordmarka. Mellom Etterstad og Sinsen følger plangrensen til Strategisk plan for Hovinbyen Gjøvikbanen. Fra Helsfyr til Svartdalsparken går banen under bakken. Ved Sinsenveien går gaten over banen, selv om banen ligger i dagen. Ellers er det 7 underganger under banen. Det er langs hele strekket bygget tett inntil banen, som gir en opplevelse av at byen er sammenhengende.

Overgangene

Krysningene/overgangene er delt inn i større gater, som samsvarer aksene og mindre forbindelser som er viktig for å ha en finmasket bystruktur.

Det er hyppige krysninger av banen og et nettverk som fungerer, men behøver utbedringer.



Det foreslås ingen nye krysninger, men de eksisterende er delt inn i to kategorier; De som har et større potensial der mulighet for utbygging bør vurderes, og de som kun behøver oppgradering og økt kvalitet.

Overgang kategori 1:

Større postensiale

- Behov for større tiltak
- Kan kreve regulering
- Kan utløse utbyggingspotensial
- Behov for bystruktur

Overgang kategori 2:

Mindre tiltak

- Bedre forhold for gående og syklende
- Belysning
- Kunst
- Utsmykning som del av offentlige rom?

Illustrasjoner s 79: (fra øverst til nederst)

1. Alabama, undergang lyssatt av kunstner Bill FitzGibbons, 2013.
2. Ammerud, Oslo, undergang oppgradert med klatrevegg, Design: Asveig Marie Jellestad, Mikkel Brandt Bugge og Taral Jansen. Arkitekt: Eriksen Skajaa Arkitekter og Lala Tøyen, 2015
3. Sydney lysfestival, Hasselstudio, 2013
4. London, midlertidig festival under en motorveibru, Folly for a flyover, Assemble, 2011
5. Stasjonsallmenningen, Bjøvikva, SLA landskapsarkitekter, 2011

Båhusveien

Hovedutfordring: Grøntareal mellom Alnabanen og Gjøvikbanen kan tas i bruk. Mørk undergang.
Mulighet: Skolehager for Sinsen skole/ samarbeidsprosjekt med skolen
Kategori: 1



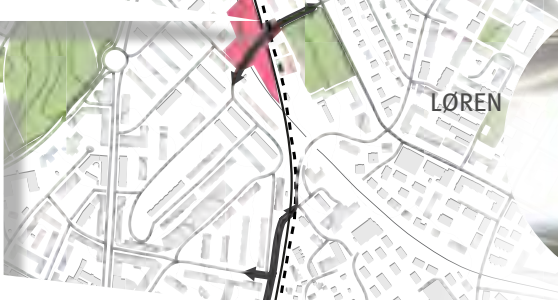
Sinsenkrysset

Hovedutfordring: Uoversiktlig og mørkt for mange trafikanter.
Mulighet: Del av byaksen. Foreslås belyningsprosjekt som tiltak (kap 4.1.3 tiltak B)
Kategori: 1



Sinsenveien

To kryssninger over Gjøvikbanen. Bystrukturen er tett på banen på begge sider. Fungerer fint.



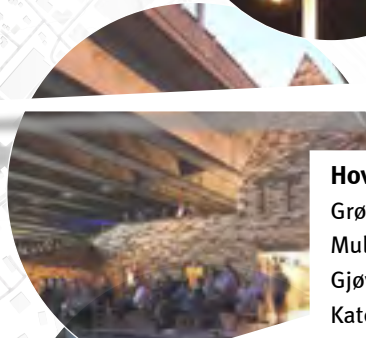
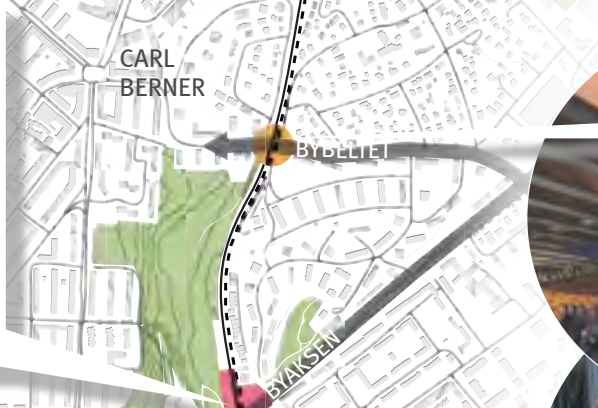
Grenseveien

Hovedutfordring: Smalt, bratt og mørkt
Mulighet: Del av bybeltet og vil utbedres gjennom trikkelinjen som skal etableres fra Carl-Berner til Bryn.
Kategori: 2



Økernveien

Hovedutfordring: Smalt, mørkt og ubrukt areal.
Mulighet: Del av byaksen, toppen av Tøyenparken, Tøyen togstasjon, bør prioriteres.
Kategori: 1



Hovinveien

Grønn, rolig og smal gate.
Mulighet: Belysning under Gjøvikbanen
Kategori: 2

Ensjøveien

Hovedgate gjennom Ensjø.
Mulighet: Belysning under Gjøvikbanen
Kategori: 2



Ensjø ved T-banen

Bygges om i forbindelse med utbygningen av tyngdepunktet. Kun for mange trafikanter.

Rolf Hofmos gate

Smal gate, høy mur og mørk undergang.
Mulighet: Belysning/Utsmykning som del av offentlige rom
Kategori: 2



«Kolonihagene» + Alna

Gjøvikbanen går i løkk og oppå er det etablert kolonihager. Her går det tre gangveier. Gangveien langs Alna knytter Hovinbyen til sentrum. Alle fungerer fint.

Strømsveien

Hovedutfordring: Bystrukturen ender i E6 avkjøringsrampe.
Mulighet: Del av områderegulering for Helsfyr. Mulig trikkelinje til Helsfyr/fortsette Strømsveien som gate til Helsfyr.
Kategori: 1



Overgang til indre by
Plangrensen ■ ■
Gjøvikbanen —

Akser/ Større gater ■
Mindre forbindelser / bynett ■
Viktig gangforbindelse ■

Kategori 1 ■
Kategori 2 ●

4.2 Aksene

4.2.1 Den grønne ringen

Den grønne ringen rundt Stor-Økern, med tilhørende forbindelser mot nord, sør, øst og vest, danner, sammen med Alna miljøpark, ryggraden i Hovinbyens grøntstruktur. Et underordnet nettverk av grønne forbindelser kobles finmasket til Den grønne ringen. Den grønne ringen og nettverket av grønne forbindelser kobler også sammen Lillomarka i nord, Østmarka i sør, Groruddalen i øst, og indre by og Oslofjorden i vest.

Ringens karakter

Den grønne ringen forbinder byområder som Økern, Løren, Hasle, Valle Hovin, Ulven, Haraldrud og Risløkka og delområdenes grøntområder og parker. Ringen skal ha en rekreativ karakter, med aktivitetsprogrammer knyttet til seg, men også fungere som en trygg og god forbindelse mellom byområder i hverdagen.

11 parker/plasser/torg

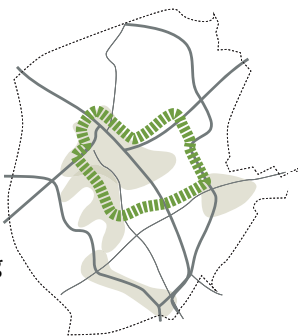
11 parker, plasser og torg knyttes til ringen. Parkene langs den grønne ringen har ulike størrelser og innhold, som til sammen gir et variert rekreasjons- og aktivitetstilbud i Hovinbyen. Idrett og aktivitet vil være en integrert del av parkstrukturen.

Opparbeidelse

Det skal lages en prinsipp- og handlingsplan for Den grønne ringen - etter modell fra Havnepromenaden. Den grønne ringen skal opparbeides langsiktig og etappevis. Deler av ringen er tilgjengelig i dag, mens forbindelser mellom Valle Hovin og Løren, og Østre Aker kirke og Risløkka mangler. Det er viktig å gjennomføre mindre tiltak tidlig for å tydeliggjøre grepet. Markering av traséen gjennom midlertidige prosjekter vil bli sentralt.

Illustrasjoner (fra øverst mot høyre):

1. Illustrasjon Løren Aktivitetspark, de Gayardon Bureau.
2. Moskva, tidligere motorvei ved Krymskaya elven omgjort til urbant byrom, studio Wowhaus, 2014
3. Østre Aker kirkegård, foto PBE.
4. London, Drapers Field, byfornyelse gjennom OL, KLA, 2014
5. Valle Hovin, fotballbaner,



Refstad/Løren idrettspark

Beskrivelse: Idrett
Størrelse: 7-9 daa
Status: Regulert og opparbeidet. Har banekapasitet.

Løren aktivitetspark

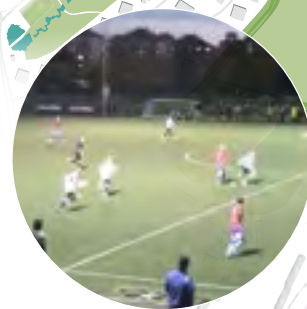
Beskrivelse: Aktivitetspark med fokus på eldre barn og unge. Inneh. mindre baner inkl. en flerbrukshall
Størrelse: 7-9 daa
Status: Del av VPOR Løren og Økern

Hasleparken

Beskrivelse: Rolig nabolagspark
Størrelse: 5 daa
Status: Regulert.

Valle Hovin idrettspark

Beskrivelse: Områdets viktigste grønt-, rekreasjons- og idrettsareal. Inneholder naturverdier (Hovindammen), idrettspark og skal tilrettelegges for mer mangfoldig, uorganisert rekreativ bruk i tillegg til idrett.
Størrelse: 280 daa
Status: Delvis regulert. Eksisterende bruk kan omorganiseres og effektiviseres og tilføres flere kvaliteter. Se oppslag 4.3.2 Valle Hovin.



Hovinparken

Beskrivelse: Grønn, rekreativ familiepark.
Størrelse: 25 daa (40 daa inkl. grøntdrag)
Status: Del av VPOR Løren og Økern

Økernparken

Beskrivelse: Rekreativ park syd for Økern sykehjem
Størrelse: 14 daa
Status: Regulert til friområde.

Risløkka torg

Beskrivelse: Torg ved T-banestopp
Størrelse: Min. 500 m²
Status: Del av VPOR Haraldrud (forslag)

Sentralplassen på Haraldrud

Beskrivelse: Urbant torg/møteplass
Størrelse: Min. 2,5 daa
Status: Del av VPOR Haraldrud (forslag)

Parker langs Haraldrudveien

Beskrivelse: Grøntdrag og sekvens av mindre parker og plasser.
Størrelse: Til sammen min. 15 daa
Status: Del av VPOR Haraldrud (forslag)

Ulvenparken

Beskrivelse: Fremtidig idrett og park / midlertidig park i påvente av byutvikling
Størrelse: 35 daa
Status: Foreslått i strategisk plan og forslag til VPOR for Haraldrud. Del av planprogram Ulven og del av regulering for Ulven.

Ulvenskogen

Beskrivelse: Grøntområdene knyttet til Østre Aker kirke og pilegrimsleden. Skog- og naturpark.
Størrelse: 35 daa
Status: Foreslått i strategisk plan planprogram. Del av PP Ulven og del av regulering for Ulven. Regulert til Urnelund.

Trafoparken

Beskrivelse: Utvidelse av Valle Hovin og nabolagspark for Teisen/Ulven
Størrelse: ca 50 daa
Status: Foreslått i strategisk plan. Del av planprogram for Ulven og del av regulering for Ulven. Enkelte idrettsfunksjoner kan overføres fra Valle Hovin.



4.2.2 Byaksen

Tøyengata - Økernveien - Østre Aker vei



Økern og Majorstuen ligger like langt fra Oslo S. Selv om den fysiske avstanden er lik, er tilgjengeligheten og den mentale opplevelsen av områdene helt anderledes. Byaksen skal minske avstanden - både fysisk og mentalt til indre by, gjennom å være en flerfunksjonell bygata tilrettelagt for myke trafikanter.

Byaksens karakter

Byaksen skal bli en attraktiv forbindelse fra Groruddalen til indre by som kobler sammen Vollebekk, Haraldrud, Økern, Hasle, Keyserløkka, Tøyen og Grønland. Det er en stor variasjon i funksjoner langs aksen, fra forbrenningsanlegg, store lagerbygninger, gamle industriområder, skoler og parker, til boligområder med forskjellige typologier som hageby, drabantby, karrèbebyggelse og lamellbebyggelse. Aksen knytter sammen ytre og indre by, men oppfattes foreløpig ikke som en helhetlig forbindelse. Den består av tre ulike strekninger med et tydelige brudd på Økern. Østre Aker vei planlegges som en byboulevard. Det er et stort potensial for flere arbeidsplasser langs aksen. Fra Økern til Tøyenparken skal Økernveien ombygges til en levende og inkluderende bygata. Bygata kommer inn i indre by ved Tøyen stasjon over Tøyenbadet. Aksen fortsetter som en gang- og sykkelforbindelse gjennom Tøyenparken. Det er en stor høydeforskjell mellom platået Lille Tøyen/Keyserløkka ligger på og Tøyen, og den smale undergangen under Gjøvikbanen skaper et brudd i aksen. Fra Tøyen og Grønland integreres aksen i gatenettet. Gaten vil ha en variert intensitet i bylivet i de forskjellige strekkene. Det bør opparbeides hyppige kryssinger i plan for å knytte områdene sammen på tvers av aksen.



Illustrasjoner (fra venstre):

1. Grønland, Trehusbebyggelse. 1820-tallet
2. Tøyenparken, midlertidig brukt av Øyafestivalen, 2014
3. Lille Tøyen Hageby, arkitekt Magnus Poulssen, arbeiderboliger etablert 19204.
4. Økernveien 115, Isberg (Bilia), modernistisk formspråk og fasader med høy arkitektonisk kvalitet,arkitekt Bruskeland, 1977
5. Økern senter, bymessig utformet publikumsrettet aktivitet i første etasje, illustrasjon Spacegruppe
6. Hotell 33, tidligere administrasjonsbygning transformert til hotell, arkitekt Erling Viksjø, 1967



Tiltak

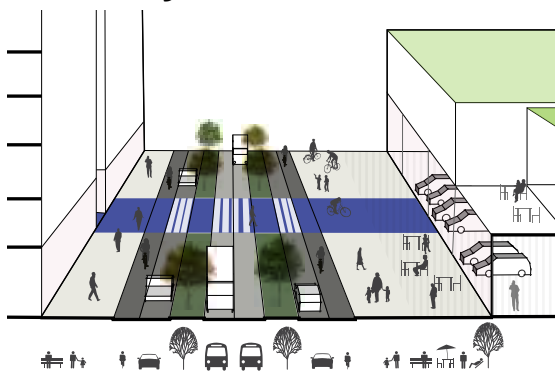
- A.** Strekningen mellom Tøyen og Lille Tøyen/Keyserløkka, gangstrekning i Tøyenparken, opparbeides som en klar kobling for myke trafikanter. Referanse: Slottsparken mellom Karl Johans gate og Hegdehaugsveien
- B.** Undergang under Gjøvikbanen, "inngangen" til Hovinbyen, må utvides og oppgraderes. En urban utforming av arealet på oversiden av Tøyenparken og bedre tilknytning til Tøyen togstasjon bør være en del av tiltaket.
- C.** Østerekervei opparbeides i regulert bredde med prioritet for myke trafikanter.
- D.** Østereker krysset - kobling for myke trafikanter må styrkes - vekt på gående og syklende. Strammes opp med bebyggelse.
- E.** Krysset mellom Østereker vei og Ulvenveien må få en mer bymessig utforming.
- F.** Østereker vei bør oppgraderes til en byboulevard.

1 Østerekervei I Bredde: 22 m



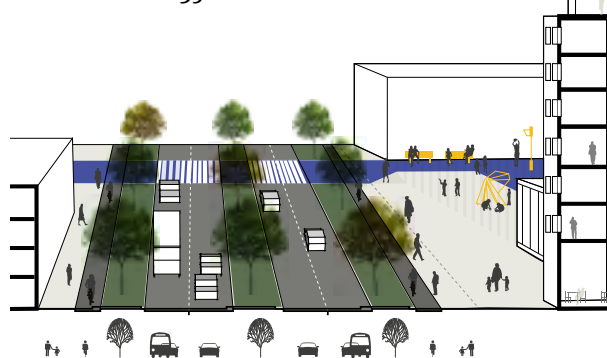
Passerer eksisterende boligområder Keyserløkka og Lille Tøyen. Gata må opparbeides i regulert bredde. Med en ny utforming og mindre trafikk kan støyskjermene rives og parken utformes som en videreføring av det offentlige rom.

2 Østerekervei II Bredde: 32m



Går gjennom utviklingsområdene Løren, Hasle og Østereker. Areal mellom eksisterende bygninger og selve gata må utformes for å bidra til bruk av gaterommet. Bebyggelsen bør ha publikumsrettede funksjoner i første etasje. Det må vurderes hvordan ledig areal mellom gata og bygg kan benyttes for en levende og trygg gate.

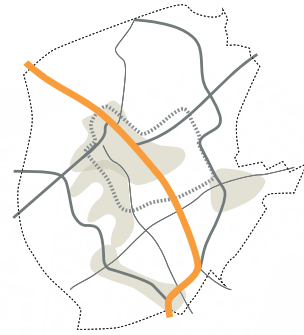
3 Østerekervei Bredde: 35m



Går gjennom utviklingsområdene Haraldrud og Vollebekk og er en viktig forbindelse gjennom Groruddalen. Det er potensiale for mange nye arbeidsplasser langs boulevarden.

4.2.3 Diagonalen

Dag Hammarskjølds vei - Ulvenveien - Teisenveien



Diagonalen (Dag Hammarskjølds vei - Ulvenveien - Teisenveien) kommer til å bli en av de viktigste gatene i, og gjennom, Hovinbyen. Diagonalen knytter samme tre av de viktigste kollektivknutepunktene i Hovinbyen: Sinsen, Økern og Bryn.

Diagonalens karakter

Historisk sett er den en viktig ferdselsåre - angitt på kart fra 1881 mellom Sinsen og Østre Aker kirke. Aksen forbinder flere nabolag fra luftige Sinsen/Løren, gjennom det sentrale handelsstrøket på Økern, gjennom Ulven forbi Østre Aker kirke og gjennom grønne Teisen til Alnaelva. Aksen består av fire ulike strekk med litt ulike egenskaper, som beskrevet under snittegningene. Det siste delstrekket, fra Teisen til Bryn, beskrives i Ole Deviks/Brobekkveiaksen (4.1.5 Nord-søraksen). Det er viktig å tillegge strøgsgaten funksjoner som tjener boligområdene hvor folk møtes i hverdagen. To skoler og Østre Aker kirke ligger langs aksen og bidrar med liv til gata. Aksen vil være en kobling ned mot meanderlandskapet ved Alnaelva ved Breivoll. Økern og Ulvenområdet kan huse større funksjoner, som bibliotek, kino, badeland og handel, som vil gi mye tilbake til området. Gjennom knutepunktene vil aksen fungere som strøgsgate med utadrettede virksomheter i tilstøtende bygninger, men aksen vil også gå gjennom boligområder.

Trikk kobler ulike byområder

Diagonalen blir i hele strekket en kollektiv-, sykkel- og fotgjengerforbindelse. Aksen ligger der allerede i dag, med et brudd ved E6 nedenfor Fjellhus. Med etablering av en midtstilt trikketrasé i hele aksen vil forbindelsen styrkes og bli en sentral forbindelse gjennom Hovinbyen. Trikkestoppene lokaliseres der aksen krysser andre viktige forbindelser, slik at diagonalen også knytter sammen byen på tvers. Torg skal vurderes plassert ved trikkestopp for å videreutvikle dem som naturlige møtesteder.

Tiltak

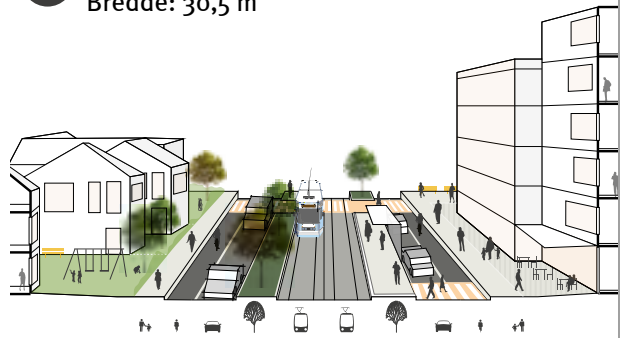
- A.** Midtstilt kollektivtrasé i hele aksen som på sikt kan benyttes til trikk.
- B.** Belysningsprosjekt i Sinsenkrysset.
- C.** Ulvenveien bør krysse Alnabanen i plan i fremtiden.
- D.** Krysning av E6 utbedres og tilrettelegges for kollektivtrafikk.
- E.** Mulighetstudie/omregulering av Teisenveien

Illustrasjoner (fra venstre):

1. Aker sykehus, modernistisk anlegg, arkitekt G.W. Thuesen, 1970
2. Løren skole, bevaringsverdig, eldste bygg fra 1841
3. Økern senter, bymessig utformet med publikumsrettet aktivitet i første etasje, illustrasjon Spacegroupe
4. Østre Aker kirke, treskipet teglsteinskirke nygotisk stil, tegninger av arkitekt Schirmers, 1860
5. Skatepark, i betong, fra 2014
6. Bryn stasjon, etablert 1858, bygning fra 1903 tegnet av arkitekt Finn Knudsen

1 Dag Hammarskjølds vei

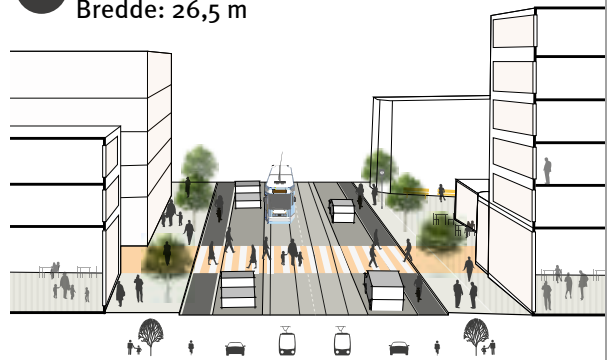
Bredde: 30,5 m



Fra Sinsen til Økern - nylig opparbeidet kollektivtrasé etter at Ring 3 er lagt i tunnel. Gata er en overgang mellom områder med småhus og nye boligområdet på Løren. Gaten bør styrkes med hyppige fotgjengerkryssinger, benker og muligens uteserveringer så gaten kan fungere som en glidelås mellom Løren og Refstad.

2 Ulvenveien

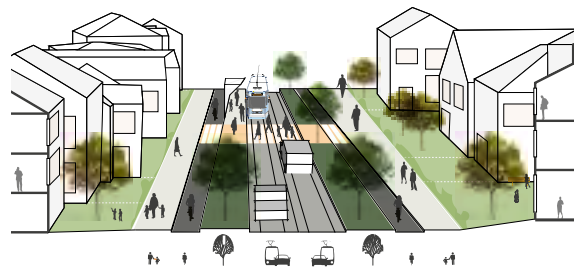
Bredde: 26,5 m



Gjennom Økern og Ulven er diagonalen strøkgate og den viktigste handlegate i Hovinbyen. Forventer stor aktivitet og høy tetthet av funksjoner og folk. Viktig at gaten lett kan krysses gjennom det sentrale strøket.

3 Teisenveien

Bredde: 22,5 m

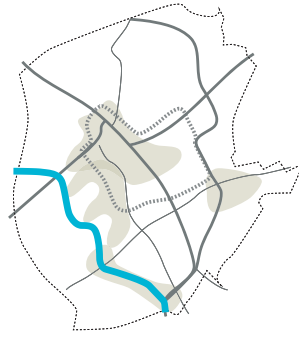


Eksisterende boligområde mellom Teisen og Bryn. I dette strekket har gata et smalere snitt og bør brukes kun for kollektiv, sykkel og fotgjengere samt adkomst til boligene. Den grønne, småskala karakteren bør dyrkes også i utforming av gata for å videreutvikle boligområdets eksisterende karakter.



4.2.4 Bybeltet

- Grenseveien - Østensjøveien



CARL BERNER



HASLE

GRENSEVEIEN

1

KEYSERLØKKA

"BYAKSEN"

T

Aksen mellom Carl Berner og Bryn langs Grenseveien og Østensjøveien markerer en utvidelse av Indre by og en overgang mellom indre by og Hovinbyen. Østensjøveien ble anlagt i 1855, Grenseveien ble påbegynt i 1926. Aksen kan ses på som en alternativ ringvei mellom ring 2 og ring 3.

Aksens karakter

Bybeltet er stedvis bratt, spesielt fra Carl Berners plass, forbi Ola Narr og Keyserløkka og småhusområdet på Hasle. Deretter svinger aksens seg over flata mellom Økernveien og E6 og passerer Ensjø og Valle Hovin. En 115 meter lang bro fra 1968 over E6 forbinder Grenseveien og Østensjøveien over Helsfyr T-banestasjon. Her er det høye, nyere kontorbygg tett på T-banestasjonen og bussterminalen. Fra Helsfyr går aksens i Østensjøveien forbi Østre gravlund mot Bryn knutepunkt med jernbanestasjon, bussterminal og T-banestopp. Å sikre et bymessig gateløp langs hele aksens vil være med på å definere Hovinbyen som utvidelse av indre by.

Trikk forbinder 4 t-banestasjoner på tvers av Hovinbyen

Aksens skal bli en trikketrasé og den forbinder fire T-banestasjoner, en bussterminal og togstasjon. Slik blir aksens en viktig kobling mot andre kollektivmidler, tog og buss videre ut i byen. Etablering av trikk vil være et viktig tiltak for å styrke kollektivtilkobling østover ut fra dagens sentrum. Det vil bli teknisk utfordrende å få trikken opp det første strekket fra Carl Berner, men dette er vurdert og det finnes løsbare metoder.

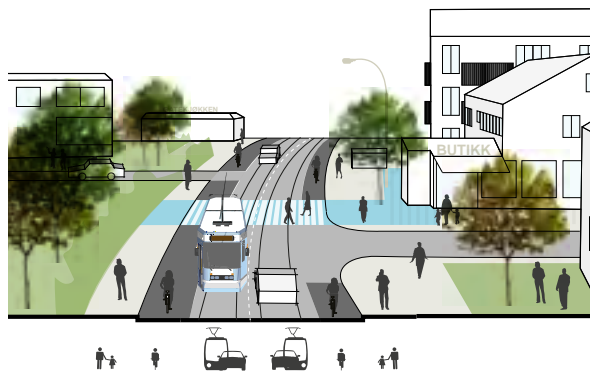
Valle Hovin blir et sentralt sted i Hovinbyen, og aksen ligger nært opptil og blir en viktig innfartsåre til den store parken.

Det er også sentralt at trikkestoppene ved overgangene til T-bane, buss og tog blir utformet med myldrearealer og tiltstøtende byfunksjoner som skaper aktivitet.

Tiltak

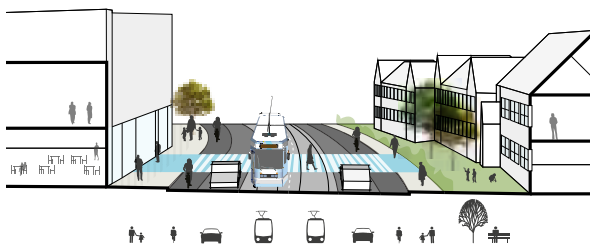
- A.** Anlegge midtstilt kollektivtrasé i hele aksen som på sikt kan bli brukt til trikke-trasé.
- B.** Kryssing av E6 ved Helsfyr.
- C.** Gateterminal for buss i Østensjøveien
- D.** Opparbeidelse av Bryn torg

1 Grenseveien I Bredde: 15,5 m



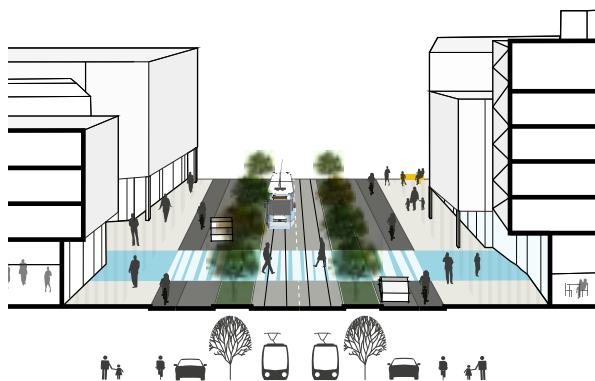
Går gjennom de eksisterende boligområdene Hasle og Keyserløkka. Bratt og stedvis trang trasé som må tilrettelegges bedre for myke trafikanter. Trikkestopp bør om mulig utformes som møtesteder for lokalbefolkningen.

2 Grenseveien II Bredde: 22,5 m



Snittet viser eksisterende arbeiderboliger, samt en eldre industribygning med mulighet for påbygg. Fremtidig snitt med trikk og kjørefelt vises i hver retning.

3 Østensjøveien Bredde: 30m



Går gjennom utviklingsområdet Bryn inn mot kollektivknutepunktet. Hyppig buss- og trikkeavganger i et område med mange arbeidsplasser og boliger. Publikumsrettede funksjoner i første etasje ut mot gaten og torg langs gaten vil skape aktivitet i gaten.

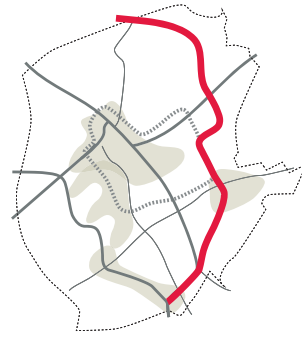
Illustrasjoner (fra venstre):

1. Carl Berner, viktig kryss, Dronninga landskap, 2010
2. Marienfyrd, ombygning av Narvesens hovedkontor til boliger, LPO arkitekter, 2012
3. Teglverksdammen, naturlig renseanlegg for Hovinbekken, Norconsult/ Bjørbekk og Lindheim, 2015
4. Hovindammen, Valle Hovin, foto: PBE
5. Fyrstikktorget på Helsfyr, Ny bruk av eksisterende bygg, Nitédals Tænstikker fra 1870
6. Østensjøveien 27, Future Built forbildeprosjekt, Passivhus, Arkitekt Henning Larsen Architects, 2013
7. Bryn stasjon, etablert 1858, bygning fra 1903 tegnet av arkitekt Finn Knudsen



4.2.5 Nord-søraksen

- Brobekkveien - Haraldrudveien - Ole Deviks vei



Denne aksen krysser E6 og den nåværende Ulvensplitten og er en av de største barrierene i Hovinbyen. Den knytter sammen boligområdene i nord med industri og utviklingsområdene sør i planområdet. Fra Trondheimsveien ved Årvoll, over Bjerke, Risløkka og Vollebekk krysser Nord-søraksen Østre Akervei og den nye kretsløpsparken på Haraldrud. Overgangen over E6 fra Haraldrud til Breivoll vil skape mulighet for en helt ny bevegelse gjennom byen.

Nord-søraksens karakter

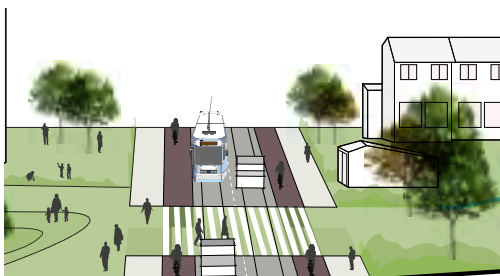
Aksen er en industriell kulturhistorisk akse gjennom industriområder fra forskjellige epoker. Flere av områdene har fortsatt stor andel produksjonsvirksomheter, mens andre områder er preget av omforming. Dette er den lengste forbindelsen og vil knytte sammen mange forskjellige områder i Hovinbyen med variert karakter.

Aksen har en stor variasjon av funksjoner, fra travbane til gjenbruksstasjon. Utviklingsområdene nord for Østre Aker vei, Bjerke og Vollebekk, vil hovedsaklig bli nye flerfunksjonelle boligområder med blant annet en ny skole og barnehage på Vollebekk. På Haraldrud, Breivoll og Bryn vil det inkluderes boliger og handel i den industrielle, flerfunksjonelle miksen etter hvert som områdene utvikles.

Trikk kobler sammen nye byområder

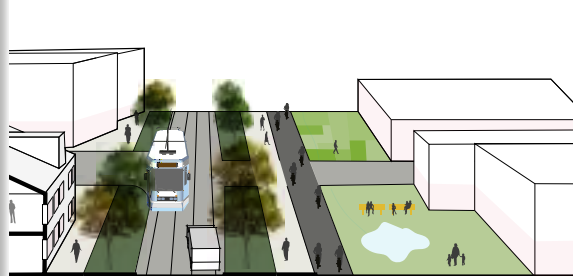
Det foreslås å tilrettelegge for trikk i hele aksen på lenger sikt. Trikk i Trondheimsveien vil da kobles med Bryn. Trikkestoppene skal utformes som møtesteder og plasseres strategisk i forhold til sentrale punkt i de nye byutviklingsområdene. Bortsett fra gjennomgående midtstilt trikk, vil aksen ha en variert karakter med flere overganger mellom ny og eksisterende by, gammel og ny bebyggelse. Brobekkveien er en sentral gate for Vollebekk og Risløkka. Haraldrudveien inkludert parkene langs gata vil bli den sentrale forbindelsen på Haraldrud (del av den grønne ringen), mens Ole Deviks vei er den viktigste forbindelsen på Breivoll. Alle strekkene har sin egen karakter og vil utvikles i takt med byutviklingsområdene. Det vil være publikumsrettete aktiviteter i første etasje i store deler i strekket, innholdet vil variere i stor grad ettersom byområdene varierer.

1 Bjerkedalen Bredde: 22,5 m



Aksen passerer nordsiden av Bjerkedalen. Det blir viktig å skape en trygg og bred kobling for å knytte grøntarealene på nordsiden av aksen ned til Bjerkedalen.

2 Haraldrudveien Bredde: 32m



Går gjennom framtidig transformasjonsområde ved Haraldrud gjenvinningsstasjon. Dette strekket er tilknyttet Den grønne ringen. Her vil det komme parklommer langs aksen inntil grønn forbindelse øst for Haraldrudveien i tråd med forslag til VPOR Haraldrud.



ÅRVOLL

BJERKE TRAVBANE



VOLLEBEKK

RISLØKKA

Tiltak

- A.** Forbindelsen over E6 - som vil komme etter ombygningen av Ulvenspliten.
- B.** Anlegge midtstilt kollektivtrasé i hele aksen som på sikt kan bli trikk.

HARALDRUD



BREIVOLL

- Illustrasjoner (fra øverst):
1. Bjerke travbane, riksarena for travsport, viktig i idrettshistorisk perspektiv, ca 1930
 2. Bjerkedalen park, bydelspark i Bydel Bjerke, Dronninga landskap, 2013
 3. Haraldrud gjenvinning, gjenbruksanlegg og avfallsforbrenning, fra 1967, oppgradert 2002
 4. Oxer tårnet (Pextårn), 70m høyt, arkitektkontoret Håkon Kragerud, 1969
 5. Fjellhus hageby, ca 1930
 6. Alna miljøpark, fremtidig Meanderpark, masjonalt viktig naturmiljø, sumpmiljø
 7. Bryn stasjon, etablert 1858, bygning fra 1903 tegnet av arkitekt Finn Knudsen

AKSER

3 Hans Nilsens vei
Bredde: 32m



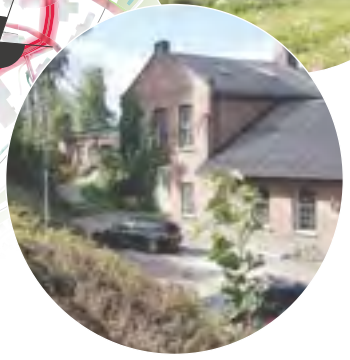
Passerer gammelt industriområde langs elva på sørsiden av aksen, og mulig utviklingsområde på nordsiden. Det blir viktig å bygge opp under byrommene i den gamle industristrukturen som aktive møteplasser.

FJELLHUS

TEISEN

BRYN

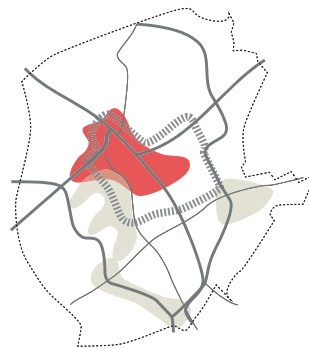
HANS NILSENS VEI



4.3 Tyngdepunkt

4.3.1 Stor-Økern

- et bymessig sentrum for handel, kultur og næring



Stor-Økern er det største og mest sentrale tyngdepunktet for utvikling i Hovinbyen. Selve Økern sentrum er like langt fra Oslo S som Majorstua, men preges i dag av å være Oslos største veikryss. På tross av den korte avstanden til sentrum er det ikke like lett å finne veien hit. Opplevelsen av sammenhengende by er fraværende.

Det er allerede utarbeidet overordnede planer for noen av delområdene som utgjør Stor-Økern. Økern senter (vedtatt 2012), Hasle Linje (vedtatt 2011) og Ulvenområdet (vedtatt 2015) er sentrale reguleringsplaner. De viktigste overordnede planene er Planprogram med forslag til VPOR Haraldrud og VPOR Økern og Løren. (se s. 15)

Flere delområder danner et spennende og helhetlig tyngdepunkt

Stor-Økern inkluderer Løren, Hasle, Haraldrud og Ulven i tillegg til Økern. Disse delområdene har allerede en egen identitet og kan bidra med sine kvaliteter til helheten. Flere av delområdene, som Løren og Økern, er kommet ganske langt i å transformeres fra næring- til boligområder, mens andre delområder er i starten på en endringsprosess.

Overordnet infrastruktur må endres for å få en bymessig byutvidelse

Flere store gjennomfartsåreer, Ring 3, Østre Akervei og Alnabanen, danner barrierer mellom delområdene. Barrierene kan reduseres gjennom å etablere attraktive og



Byliv på Økern, Illustrasjon: Jaja Architects

trygge krysninger - hovedsaklig i plan. Både Ulvenveien og Kabelgata bør krysse Alnabanen i plan. Ombygging av dagens veier til gater, i tillegg til prioritering av et sammenhengende finmasket gatenett, vil forbedre forhold for myke trafikanter. Forbindelsene til sentrum skal styrkes, spesielt gjennom en oppgradering av Økernveien til bygate (se 4.1.2).

Økernkrysset representerer en kompleks og arealkrevende trafikksituasjon. Krysset skiller Løren fra Økern og begrenser mulighetene for å benytte arealene godt og skape gode byrom. En bred parkbro ved Alnabanen vil knytte sammen nabolagene og redusere effekten av trafikkmaskinen. Det vil likevel være nødvendig på sikt å se på om trafikksystemet kan få en mer bytilpasset utforming. Bebyggelse på den nordlige delen vil bidra til en tydeligere bystruktur og en bedre utnyttelse av Økerns sentrale deler.

Overordnet struktur for offentlig rom knytter sammen delområdene

Mens aksene skaper gode forbindelser mellom byområdene i Hovinbyen, og knytter disse sammen til resten av byen, er strøksgatene de viktigste forbindelsene på Stor-Økern. Lørenveien, Kabelgata og forbindelsen til Hasle knytter sammen fire T-banestasjoner og gir gode forbindelser som supplement til hovedveiene i området. Forbindelsen til Hasle skal undersøkes i arbeidet med planprogram for Hasle og Valle-Hovin, og det vil der avklares hvilken rolle den vil ha i området. Den grønne ringen og fire av parkene ligger innenfor Stor-Økern og bidrar til å knytte byområdene sammen gjennom trygge, grønne forbindelser.

Et sentrum for handel, kultur og næring med varierte boligområder

Økerns gode tilgjengelighet og sentrale plassering gjør området svært godt egnet for etablering av bedrifter med regionalt nedsalgsfelt og sentrale funksjoner som badeland, bibliotek, kino og kulturbygg. Ny bymessig bebyggelse vil bidra til å skape et sammenhengende byområde. Gjennom arealeffektiv og bymessig utforming kan

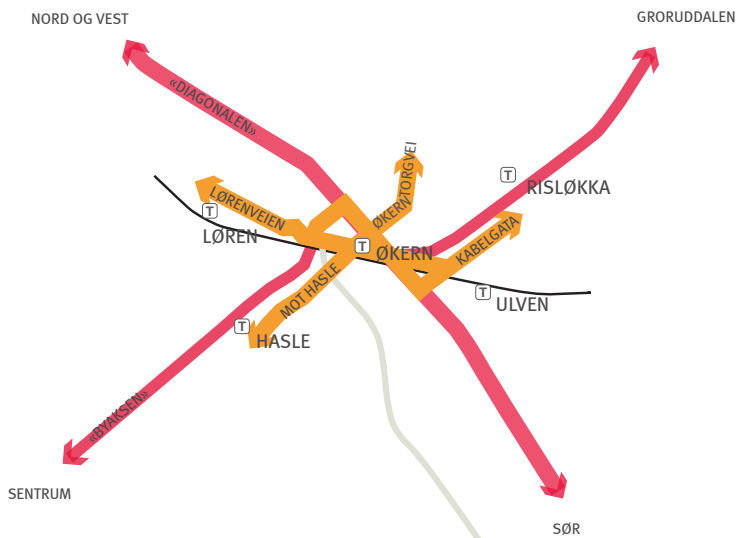
eksisterende virksomheter, som bilbutikker, gjenvinning o.l., også være en del av det mangfoldig næringslivet i området.

I KDP Økern (vedtatt 2004) var kun Løren og Økern torg avsatt til boligområde, men det åpnes nå for boligutvikling på Haraldrud, Ulven og Hasle gitt at offentlig infrastruktur utvikles i takt med utviklingen. Se kap. 3.2 for illustrasjon over arealbruk.

Veien videre

Stor-Økern dekkes av tre forskjellige overordnede planer. I tillegg til planprogram med forslag til VPOR Haraldrud og VPOR for Løren og Økern vil det gjenstående området dekkes av planprogram med VPOR for Hasle og Valle Hovin, en oppfølgingsoppgave til strategisk plan.

Kartet på neste side viser hvordan området henger sammen som helhet. Bebyggelsen utvikles i enkeltplaner, men noen større infrastrukturgrep, som byaksen, vil kreve offentlig regulering. Det foreslås som en oppfølgingsoppgave å se på kjerneområdet på Økern med hovedfokus på byaksen i et helhetlig planarbeid.



Strøks-gatene knytter sammen Stor-Økern. Aksene knytter Stor-Økern sammen med resten av Oslo.



Prinsippkart Stor-Økern

- Aksene █
- Strøks-gatene █
- Åpne førsteetasjer med publikumsrettede funksjoner
- Prinsipplassering av torg i kryss og ved kollektivstopp
- Prinsipielt gatenett

- Den grønne ringen
- Hovedpark
- Hovinbekken/Refstadbekken
- Alnabanen
- Hovedturvei

- Lokalgater
- Ring 3
- T-bane T
- S-bane S
- Trikk T
- Trikkelinje
- Tog- / t-banelinje
- Tog- / t-banelinje i tunnel

4.3.2 Valle Hovin

- Hovinbyens grønne hjerte



Valle Hovin er det viktigste grønne tyngdepunktet i Hovinbyen. Det er det største sammenhengende grøntarealet med viktige idrettsarealer for Oslo, samt Oslos største konsertarena. I dag er parken i hovedsak monofunksjonell og har et ubrukt potensial for en mer flerfoldig bruk. Den grønne ringen går gjennom parken. Den sørlige delen av Valle Hovin ble regulert til idrettsanlegg og bymessig bebyggelse i 2014.

Mangfoldig park for hele Oslo

I Valle Hovin-parken skal en i fremtiden både kunne se Vålerenga trene, U2 spille konsert, gå på søndagstur, se på fuglelivet og leke i Oslos største naturlekepark, Forundringsparken. Som Hovinbyens hovedpark, slik Frognerparken og Tøyenparken er for sine byområder, må også bruk og utforming av det regulerte området ses på på nytt. Flater avsatt til organisert idrett bør effektiviseres og samles, slik at det blir mer plass til andre aktiviteter. Selv om parken fortsatt skal ha et fokus på idrett, bør det settes av plass til uorganiserte aktiviteter og rekreasjon. I sentrum av parken bør det settes av plass til en naturlekeplass, Forundringsparken. Denne skal bli en attraksjon for hele Oslo. Hovindammen beholdes og inkluderes i videre utvikling.

Anlegget skal ha gode turveier, så man kan tusle langs og mellom de forskjellige aktivitetene. Valle Hovin skal bli den naturlige søndagstur destinasjonen for beboerne i Hovinbyen og resten av Oslo.

Idrett

Valle Hovin har alltid, og vil fortsatt være, et viktig sted for idrett. Det skal ikke bli mindre idrett på Valle Hovin, men med en effektivisering og omorganisering av idrettsflater og idrettsanlegg vil det bli plass

til uorganisert aktivitet og Forundringsparken. Hele anlegget må være åpent og tilgjengelig for alle. Ved prosjektering av nye idrettshaller skal det vurderes om de kan bygges under terreng og bruke takflaten til idrettsbaner. Dette gjelder spesielt i parkens kantsoner - mot Hasle og Ring 3.

Utvidelse av Valle Hovin

Når Hovinbyen fortettes og det blir flere beboere i området, vil det være et økt behov for grønt og rekreasjonsareal. Ikke bare må det eksisterende friarealet oppgraderes, men det må avsettes mer areal. Valle Hovin har utviklingsområder på tre sider, mot Hasle, Ulven og det allerede regulerte arealet ved Helsefyr/E6. En betydelig del av transformasjonsområdet må avsettes til park.

Øst for Valle Hovin skal det etableres en ny park, som del av den grønne ringen, med en parkbro over Ring 3 som knytter grøntområdene sammen (jfr Trafoparken i 4.1.1). Det bør vurderes om deler av idrettsfunksjonene kan flyttes/etableres her.

Et grønt tyngdepunkt

Valle Hovin er Hovinbyens største grønne lunge. Naturverdier, vegetasjon og trær i utkantene av Valle Hovin bør bevares og forsterkes ved en videreutvikling av parken. Nye boligprosjekt må bidra til det grønne med beplantede utearealer, grønne tak og trær. Den nye bebyggelsen åpner for det grønne og sikrer tilgjengelighet til parken. Dette forsterker Hovinbyens grønne tyngdepunkt og gir en variasjon i bystrukturen.

Innfallsporier

Valle Hovin er lite synlig i bybildet i dag. Den ligger godt gjemt mellom større infrastrukturprosjekt og boligområder. Den grønne ringen vil bidra til å øke

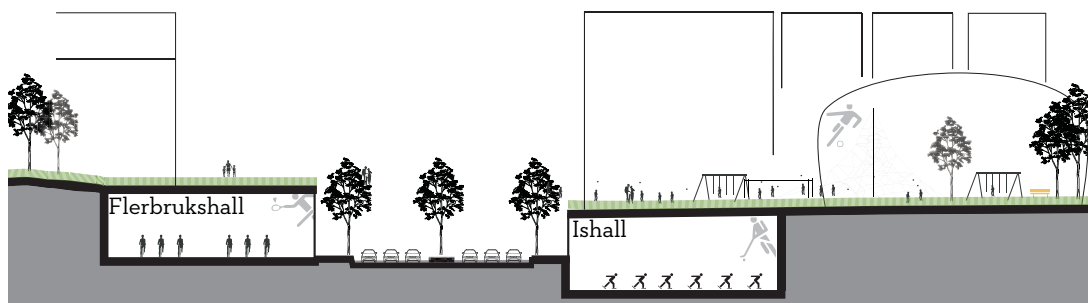
tilgjengeligheten til Valle Hovin. Det ligger flere T-banestasjoner (Hasle, Helsefy og Økern) i gangavstand til Valle Hovin. I videre planlegging må det sikres god tilgjengelighet til parken. Innfallsporner til parken fra T-banestasjonene og den nye trikken i Grenseveien må forsterkes slik at Valle Hovin blir det samlingsstedet for alle som det har potensial til å bli.

Veien videre

Utvikling av Valle Hovin inkluderes i to oppfølgende planarbeid, se kart kap. 5.4.4. Eksisterende park- og idrettsareal er en del av planprogram med VPOR for Hasle og Valle Hovin. Planarbeidet starter opp i 2016 og interessenter vil bli invitert til medvirkningsprosesser, der videre prosess og utforming vil bli diskutert.

Utvidelsen mot Ulven er avhengig av en endring av Ulvensplitten, ombygning av

trafoen og lokk/bred bro over Ring 3. Denne delen av Valle Hovin må utvikles over tid. Dette arealet er del av planprogram og etterhvert områderegulering for Ulven.



Idrettshaller under bakken gir plass til mer park. Idrettshaller kan plasseres med vindu/åpne fasader mot Ring 3.



Richmond, Canada, naturlekeplass, Hapa Collaborativ/City of Richmond, 2014.



Zurich, idrettshall med baner på taket, Untertreffaller Architekten, 2010.



Prinsippkart Valle Hovin

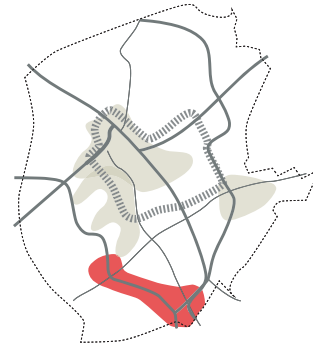
- Valle Hovin
- Den grønne ringen
- Fremtidig byutvikling med hovedvekt på park
- Hovedturvei
- Viktige grøntområder
- Hovinbekken

- Akser
- Strøkgater
- Åpne førsteetasjer med publikumsrettede funksjoner
- Prinsipplassering av torg i kryss og ved kollektivstopp
- Prinsipielt gatenett

- Lokalgater
- Ring 3 og E6
- T T-bane
- S S-bane
- T Trikk
- Trikkelinje
- Tog- / t-banelinje
- Tog- / t-banelinje i tunnel

4.3.3 Bryn-Helsfyr

- det regionale knutepunktet



Bryn og Helsfyr er sentrale kollektivknutepunkt i Hovinbyen med potensial for byutvikling. Begge knutepunktene har høy tetthet av arbeidsplasser. Bryn har fått en enda viktigere rolle i videreutvikling av kollektivsystemet for Oslo og Helsfyr er et av stedene i Hovinbyen med en viss grad av byintensitet.

Ved å se Bryn og Helsfyr under ett kan helhetlige kollektivløsninger for området utvikles og de to knutepunktene vil kunne styrke hverandre.

Det er utarbeidet en rammeplan for Bryn, «Bryn - forslag til rammer for videre knutepunktutvikling» (vedtatt 2004) og en «Veiledende plan for offentlige rom på Bryn», som setter føringer for arealbruk og offentlig rom for Bryn. Strategisk plan for Hovinbyen ser på Bryn og Helsfyr som et felles tyngdepunkt med fokus på å koordinere kollektivløsninger for å skape større muligheter for vekst av både boliger og arbeidsplasser innenfor området. Som en del av strategisk plan er det laget et planprogram for Helsfyr (del 2), der dette er et viktig tema.

Byport Øst

Bryn har i forbindelse med KVU Oslo-navet fått en sentral rolle som Byport Øst med direkte reisetilbud som avlaster Oslo S og Jernbanetorget. Nytt stopp på regiontoget og flytoget, tre eksisterende T-banelinjer, nye trikkelinjer og busslinjer gjør at Bryn vil bli et av de aller best tilgjengelige områdene i Norge. Dette vil i seg selv gjøre området svært attraktivt for etablering av næringsvirksomhet og boliger i et omland som bl.a inkluderer Helsfyr og strekker seg mot Breivoll i øst. Utvikling av området til et attraktivt flerfunksjonelt tyngdepunkt vil avhenge av hvordan man balanserer de ulike hensyn til

transportsystemet med en utbygging som bygger opp om stedets kvaliteter og historiske identitet.

To kollektivknutepunkt blir ett tyngdepunkt

Både Bryn og Helsfyr ligger ved trikkeaksen i Grenseveien-Østensjøveien (Bybeltet). Østensjøveien skal videreutvikles som en bygate med sammenhengende bymessig bebyggelse med publikumsrettede funksjoner i første etasjer (se 3.2.4) og torg. Styrking av Østensjøveien som bygate vil redusere opplevd avstand.

Som en del av videreutviklingen av Helsfyr knutepunkt vil det være aktuelt å endre krysningen av og tilkoblingen til E6. Selve kryssløsningen må bli mer oversiktlig og bedre for myke trafikanter. En bymessig bred forbindelse over E6 vil stryke tilknytningen mellom Bryn og Helsfyr. Dette kan gjøres i samarbeidet med en eventuell busstasjon.

Attraktivt næringsområde med et høyt antall arbeidsplasser og en tydelig industrihistorie

Med den gode kollektivdekningen kommer Bryn-Helsfyr til å være et sted med arbeidsplasser for beboere i hele Osloregionen. Bryn stasjon ligger ved siden av Alna Miljøpark. Fyrstikktorget er en viktig del av et fremtidig Helsfyr. Med en kombinasjon av transformerte, eldre industribygg og moderne, miljøriktige bebyggelse (Østensjøveien) og god tilgjengelighet, vil dette bli et moderne og attraktivt næringsområde med høy tetthet på deler av området. (se 3.2.4)

Langs Bybeltet, mellom Helsfyr og Bryn, skal det ikke bare være høy tetthet av arbeidsplasser, men også boliger og handel.

God tilknytning til byområdene rundt

Godt kollektivtilbud legger til rette for en høy tetthet av mennesker. Øst for Ring 3 (Bryn Øst), mot Breivoll, nord for E6 (Helsfyr/

Valle Hovin) og mot Ensjø er det større utviklingsområder som vil styrke potensialet i knutepunktene. I tillegg vil god tilgjengelighet til eksisterende boligområder bidra til at beboerne bruker knutepunktene og velger kollektivtransport også utenom arbeidstid.

Gang- og sykkelveien langs Alna er en hyggelig og rask forbindelse til sentrum. En oppgradering av Strømsveien fra Helsefyrt til sentrum, muligens med trikk i fremtiden, øke tilgjengeligheten til området betraktelig, og er viktig for å knytte byen sammen. Strøksvegten, Østensjøveien, vil strekke seg forbi Ring 3 og knytte seg til den østlige delen av Bryn og deler av Helsefyrt. Østensjøveien er en del av trikkelinjen fra Carl Berner til Bryn (aksen Bybeltet).

Det er foreslått to krysninger av jernbanen for å få en bedre tilkobling mellom Bryn og Etterstad, Alna Miljøpark og Høyenhall.

Videre arbeid og planlegging

En av de viktigste oppgavene fremover vil bli å løse kollektivsystemet, hovedsakelig for buss og trikk med gode overganger til tog og T-banesystem. For veisystemet er det avgjørende at alternativene som skal utredes i forbindelse med E6- Manglerudprosjektet ser på løsninger for Bryn, Helsefyrt og Teisen i sammenheng. Utvikling av Byport Øst

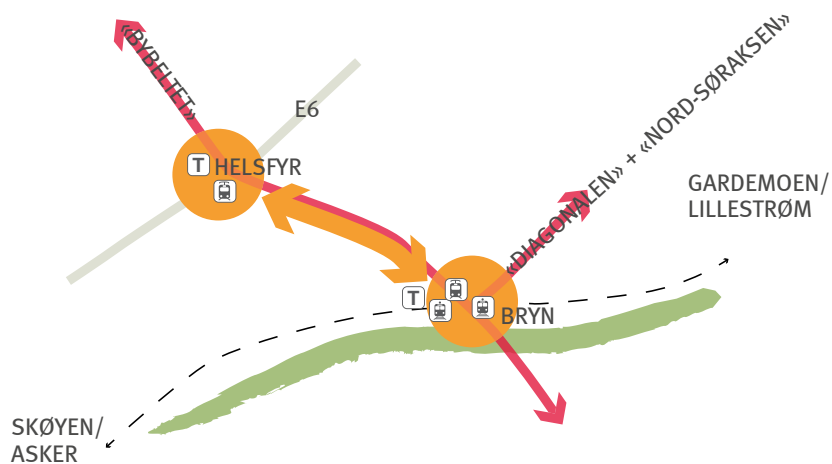
krever en koordinert innsats fra statlige og kommunale aktører for å kunne realiseres som trafikkalt knutepunkt og attraktivt flerfunksjonelt byområde. Det er igangsatt et koordineringsarbeid mellom de ulike statlige og kommunale etatene med sikte på en felles og omforent planlegging i området. Forslag til VPOR for Bryn skal ligge til grunn for videre utvikling av området. Planprogram for Helsefyrt vil følges opp reguleringer, se illustrasjon del II s. 149.



Fyrstikktoget på Helsefyrt, Ny bruk av eksisterende bygg, Nitedals Tænstikker fra 1870



Østensjøveien 27, Future Built forblildeprosjekt, Passivhus, Arkitekt Henning Larsen Architects, 2013



To kollektivknutepunkt blir ett tyngdepunkt med god regional tilknytning gjennom hovedbanen og E6.

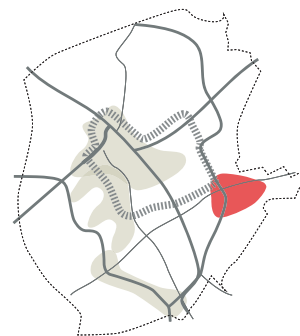


Prinsippkart Bryn og Helsfyr

- | | | | | | |
|---|--|----------------------|--|-----------------------------|--|
| Akser | | Lokalgater | | T-bane | |
| Strøkgater | | Prinsipielt gatenett | | S-bane | |
| Åpne førsteetasjer med publikumsrettede funksjoner | | Ring 3 og E6 | | Trikk | |
| Prinsipplassering av torg i kryss og ved kollektivstopp | | Ring 3 i tunnel | | Trikkelinje | |
| | | Hovedturvei | | Tog- / t-banelinje | |
| | | Den grønne ringen | | Tog- / t-banelinje i tunnel | |
| | | Hovedgrønnstruktur | | | |
| | | Alnaelven | | | |

4.3.4 Breivoll

- det mangfoldige knutepunktet ved Alna.



Byrom på Breivoll, Illustrasjon fra VPOR Breivoll.

Breivoll er planlagt som et viktig tyngdepunkt i Hovinbyen. Breivoll ligger i dag funksjonelt atskilt fra Alnabru, Haraldrud og Ulven. E6, jernbanen og Alnaelva deler området i to uten kryssing på 1,3 km. Meanderlandskapet i Alnamiljøpark har store naturkvaliteter, men er vanskelig tilgjengelig. Området har en eksisterende gatestruktur med romlige kvaliteter og flere identitetsskapende industribygg som bør bevares.

Planprogram for Breivoll-/Alnabruområdet ble fastsatt 15.10.2010, og det er utarbeidet en VPOR Breivoll som er oversendt politisk behandling (2015). I strategisk plan videreutvikles sammenkoblingen av Breivoll til omkringliggende byområder. I tillegg til å styrke tilgjengeligheten til Breivoll vil dette muliggjøre en enda større bymessig utvidelse av Breivoll.

Fremtidig knutepunkt

Det planlegges en ny jernbanestasjon på hovedbanen på Breivoll. I Nord-Syd aksen til Bryn, Haraldrud og Trondheimsveien skal det etableres en trikketrase. I tillegg er det

i kommuneplanen foreslått en T-bane til Grorudalen som stopper på Breivoll. Foreslått S-bane i KVV Oslo-Navet bør utredes med mulighet for stopp på Breivoll og kan erstatte den funksjonen som T-banetraseen skal fylle dersom den sikres en bedre kobling mot Groruddalen. Det vil også være en mulighet å vurdere Breivoll som et stopp for regionsbussene gjennom Groruddalen hvis de skal gå til Bryn.

I et lengre perspektiv vil Breivoll ha en god kollektivdekning som vil gjøre Breivoll til et attraktivt regionalt knutepunkt for etablering av bedrifter med god kobling mot Groruddalen, Økernregionen, Bryn og Haraldrud.

Endring av hovedinfrastrukturen gir nye muligheter for Breivoll

Nord-søraksen (se 4.1.5) vil styrke forbindelsene til Bryn, Haraldrud og opp til Trondheimsveien. Et annet sentralt grep i strategisk plan er nedbygging av Ulvensplitten. Persveien vil da bli en viktig forbindelse gjennom området som knytter Breivoll til Groruddalen og Økern. Påkobling til ny Manglerudtunnel kan skje øst eller vest for

Hovedbanen og kombineres med lokk over E6 vest for Hovedbanen. Dette vil skape helt nye muligheter i Breivollområdet. Uavhengig av valgt løsning, er det viktig at området mellom Haraldrud og Breivoll får en bymessig og funksjonelt god sammenknytning som åpner for sentrumsformål. Lokk og endret utforming av E6 åpner for en bymessig bebyggelse helt inn til E6. Ny trikketrase i «Nord-søraksen» foreslås å krysse E6 i forlengelsen av Haraldrudveien til Ole Deviks vei, enten som en del av lokket eller en bro.

Det er sentralt å skape en kryssing av jernbanen i forlengelsen av Caspar Storms vei, der den nye stasjonen skal ligge. Det foreslås gang- og sykkelvei langs Hovedbanen og bekkeåpning med grønnstruktur under E6.

Meanderparken

En mangfoldig, naturlig park, utformet som en naturlig biotop der randsonene skal spre seg inn mellom bebyggelsen. Meanderparken er en del av Alna miljøpark. I tillegg til å utvikle randsonene som en del av byutviklingen skal tilgjengeligheten økes på en skånsom måte med respekt for eksisterende naturområder.

En nytenkende blanding av eksisterende og nye næringsaktiviteter og bruk

Området er i dag preget av byggevarehandel og en variert miks av andre mer eller mindre arealkrevende virksomheter. Dette mangfoldet bør opprettholdes samtidig som Breivoll utvikles. Breivoll skal bli et viktig sentrum i Hovinbyen. Det bør være en innovativ funksjonsmiks (se 3.2.3) rundt knutepunktet med hovedvekt på næring, handel, kultur og rekreasjon tilpasset i en tett, bymessig struktur. Gjennom arealeffektiv og bymessig utforming av nye næringsområder kan området utvides nordover over E6 mot Haraldrud. Før Breivoll får bedre kollektivdekning og utvikles til et tett flerfunksjonelt byområde med høy andel boliger er det ikke rom for etablering av vesentlig ny detaljhandel innenfor området (se nærmere prinsipper under kap.3.2.6, «næringsliv integrert i tett og flerfunksjonell by»). Selv om det i dagens situasjon kan være rom for å etablere plasskrevende handel, som f.eks bilforetninger, eller annen arealkrevende

virksomhet må denne sikres en arealeffektiv og bymessig utforming og organiseres slik at byrommene rundt tilføres publikumsrettede funksjoner i 1. etasje og inngang mot viktige gater og klart avgrensede byrom. Det må forutsettes at virksomheten ikke medfører vesentlig bilbasert trafikkøkning.

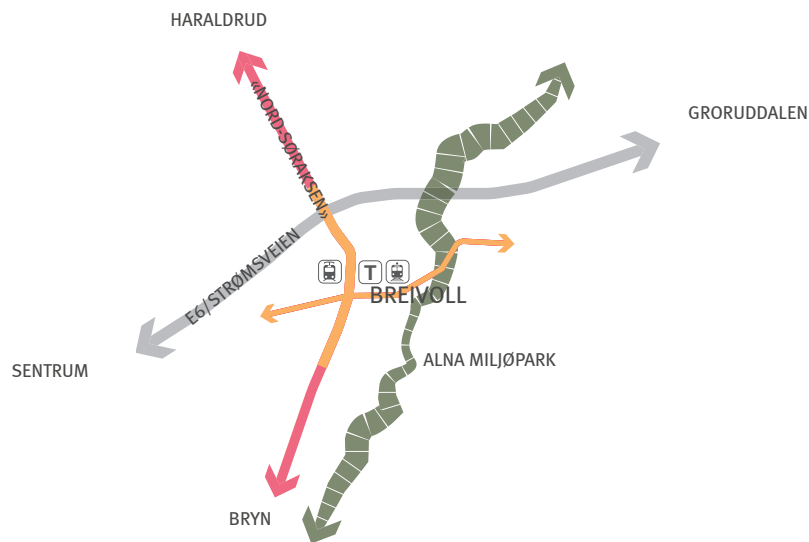
Samtidig som det er viktig at identitetskapende bebyggelse ivaretas som en ressurs, bør Breivoll, som regionalt knutepunkt, utvikles med en høy utnyttelse. Håndtverksbedriftene sørover langs Ole Deviks vei ønskes videreført som en del av området (se 3.2.5) Det er muligheter for et større innslag av bolig langs Alna. Fremtidig park nord for Persveien, Ulvenparken, vil inneholde idrettsarealer og være en del av et større byutviklingsområde nord for E6. Dette inngår i planprogram Ulven med etterfølgende områderegulering.

Veien videre

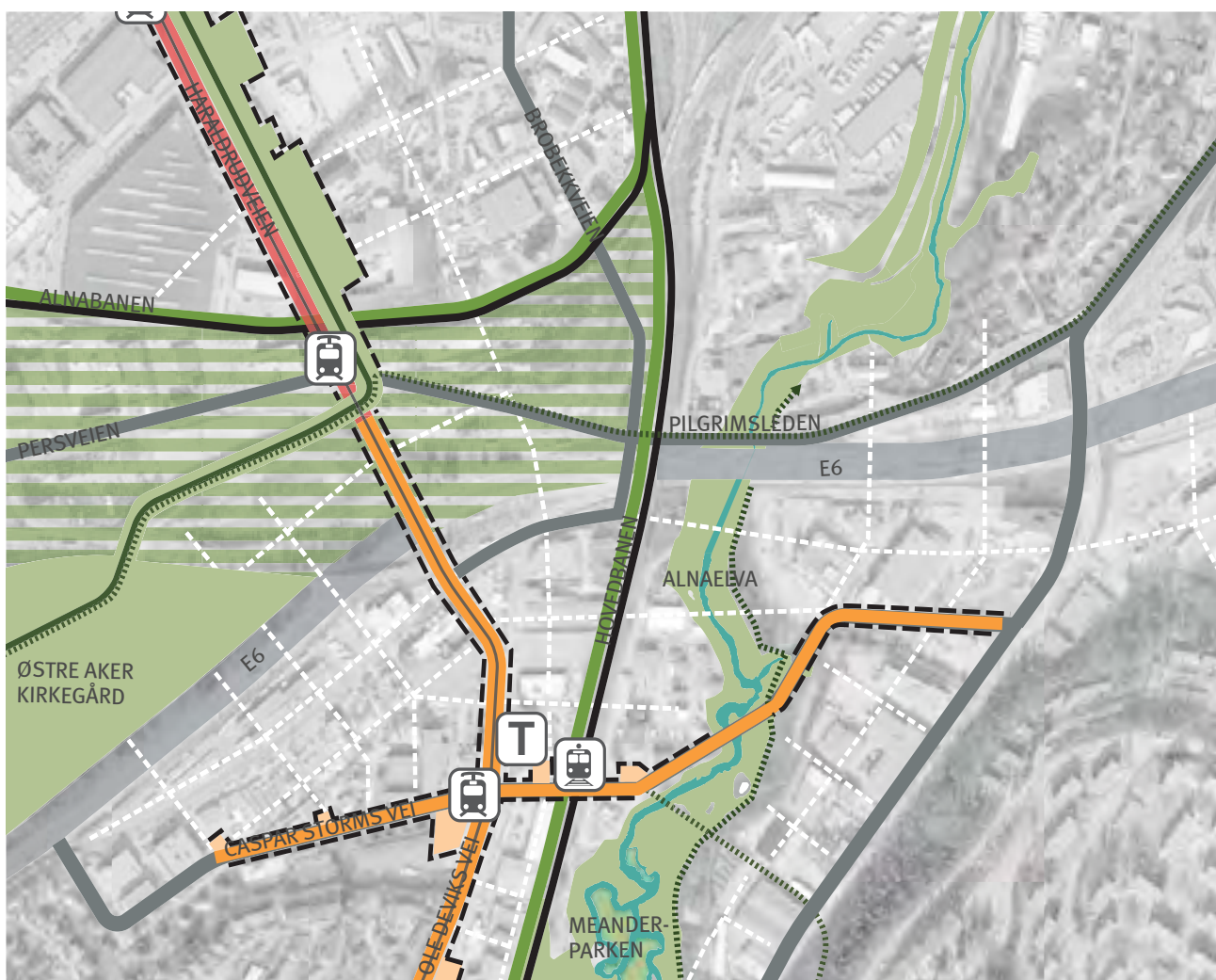
Enkeltprosjekter kan utvikles i tråd med Planprogram for Breivoll- / Alnabruområdet, VPOR for Breivoll og strategisk plan, så fremt det ikke kommer i konflikt med større infrastrukturtiltak.

Stopp på hovedbanen inkludert undergangen under (start på gangstrøket over Meanderparken) er planlagt etter 2025. Det vil kreve en omreguleringsfase, deretter en ombyggingsfase. Dette er et tiltak som er uavhengig av andre større infrastrukturprosjekter.

Lokk over E6 skal utredes som en del av Manglerudprosjektet, og dette delstrekket vil etterhvert bli en egen reguleringsplan. En eventuell gjennomføring vil være avhengig av resten av infrastrukturnettet i Hovinbyen/ Oslo og har fremdeles et lansiktig perspektiv. (se gjennomføring fra s. 116). Et eventuelt stopp på T-bane eller S-bane må utredes og vil derfor ligge lenger frem i tid og være avhengig av prioriteringene i Oslopakkene (politiske beslutninger).



Nord-Sør aksen knytter Breivoll til Haraldrud og Bryn. Strøkgaten samler Breivoll på tvers av barrieren Alna miljøpark og jernbanen er i dag.



Prinsippkart Brevoll

- | | | |
|---|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> Akser Strøkgater Åpne førsteetasjer med publikumsrettede funksjoner Prinsipplassering av torg i kryss og ved kollektivstopp | <ul style="list-style-type: none"> Fremtidig byutvikling med hovedvekt på park Prinsipielt gatenett Den grønne ringen Park/kirkegård Alnabanen/hovedbanen m. gang/høystandard sykkelvei Hovedturvei | <ul style="list-style-type: none"> Lokalgater E6 T T-bane S S-bane T Trikk Trikkelinje Tog- / t-banelinje Tog- / t-banelinje i tunnel |
|---|---|---|



Valle Hovin

Økernblokka

Refstad

5. PROSESS OG GJENNOMFØRING



Hasle

Løren

Aker sykehusområdet

5.1 En aktiv kommune

For å nå målene for Hovinbyen er det behov for en aktiv kommune som benytter et bredt spekter av virkemidler. Reguleringsiltak for å styre arealbruken, økonomiske tiltak som incentivordninger, strategisk tomtekjøp, salg og utleie av eiendom, er sentrale virkemidler for å oppnå ønsket utvikling.

Videre vil Oslo kommune ha vesentlig behov for offentlige programmer, slik som sosial, idrettslig og blågrågrønn infrastruktur, samt gode byrom og møteplasser i Hovinbyen. Det er nødvendig å vurdere hvordan kommunale investeringer kan og skal benyttes for å sikre ønsket byutvikling av Hovinbyen, samt hvilke effekter slike grep kan gi.

Det vises for øvrig til handlingsprogram for økt boligbygging hvor Plan- og bygningssetaten og Eiendoms- og byfornyelsesetaten i felleskap har gjennomgått og vurdert hvilke tiltak Oslo kommune kan iverksettes for å øke takten i boligbyggingen.

5.1.1 Kommunale virkemidler - strategier for områdemodning.

Strategisk kjøp for å øke kvalitativ byutvikling samt å sikre areal til kommunale formål og allmennhet. Oslo kommune vil av strategiske hensyn, og så tidlig som mulig, søke å erverve nødvendig tomtegrunn i Hovinbyen. Dette trengs til sosial og teknisk infrastruktur, samt for å initiere boligbygging. Slike kjøp vil gi forutsigbarhet, bidra til områdemodning og sikre opparbeidelse av flerfunksjonell god by.

Strategisk etablering av kommunale program i prioriterte områder

I områder hvor det er vanskelig å få i gang ønsket byutvikling vil kommunen vurdere å igangsette tiltak for å forberede og fremskynde en utvikling i tråd med kommunens visjon. Modning av utbyggingsområder kan skje ved at området sikres kvaliteter som utbyggere og kjøpere opplever som attraktive; at det sikres grøntområder, gode torg- og møteplasser, god funksjonsblanding, et godt offentlig tjenestetilbud, god kollektivtilgjengelighet og god sosial og teknisk infrastruktur for øvrig. Gjennom kommunale investeringer

og forskuttering i offentlig program og attraksjoner, kan kommunen påvirke både utviklingstakt og utviklingsretning.

Kommunale forbildeprosjekter

Oslo kommune ønsker å stimulere til bærekraftig arkitektur som tester ut nye boformer/bomiljøer boligtyper, teknologi, byggeformer, materialer, energiløsninger og arkitektur. Kommunen vil på samme måte som i FutureBuilt-programmet gå foran som et godt eksempel gjennom utvikling av forbildeprosjekter. Forbildeprosjekt kan også utvikles på initiativ fra eller i samarbeid med både større og mindre private aktører. Dette inkluderer også boligprosjekter for mennesker som har vanskelig for å komme inn på boligmarkedet, prioritering av barn, eldre og utsatte grupper, samt sikring av varierte bomiljøer med god boligsosial profil og flerfunksjonell programmering. Kommunen kan også ta initiativ til å kjøpe, utvikle og selge tomter hvor boligandelen ønskes økt og teste ut ulike gjennomføringsstrukturer. Oslo kommune deltar i et internasjonalt prosjekt, Urbact. Prosjektet har undertittelen SubUrban, og handler om å videreutvikle den tyvendeårhundretalls byen (Hovinbyen i Oslo). For Oslo vil prosjektet være en oppfølging av strategisk plan der Oslo kommune tar sikte på å bidra til å utvikle forbildeprosjekter i Hovinbyen, med spesielt fokus på den mangfoldige byen og flerfunksjonell bebyggelse. Prosjektene kan inkludere eksisterende funksjoner med nye og alle skal inkludere bolig.

Tidsdifferensiert grunneierbidrag

Tidsdifferensiert grunneierbidrag er et virkemiddel som kan brukes aktivt for å bidra til en tidligere utbygging av områder som i en tidlig fase fremstår som markedssvake, for på denne måten å fremme tidlig kvalitativ byutvikling. Utgangspunktet for utbygging i Hovinbyen er at grunneier/utbygger skal bære kostnader knyttet til teknisk og grønn infrastruktur, som er nødvendig for gjennomføring av et planvedtak. Ved tidlig engasjement i byutviklingsprosessen, kan Oslo kommune tilby utbyggere i enkelte

markedssvake områder å bidra med mindre til infrastruktur enn ved senere engasjement, når områdene er mer markedssterke.

Tilrettelegging for temporære tiltak for områdemodning

Oslo kommune kan aktivt legge til rette for bruk av temporære tiltak som et verktøy i byutviklingen i Hovinbyen. Byutvikling i Hovinbyen vil pågå i mange år, og det vil ta lang tid før enkelte områder har gjennomgått en full omforming eller transformasjon. Temporære tiltak er et strategisk virkemiddel som kommunen kan benytte for å fremme byutvikling, da midlertidig bruk kan øke oppmerksomheten mot et område, og på den måten bidra til at et område modnes raskere.

Det finnes ulike former for temporære tiltak som kan bidra til områdemodning. Enkelte former knytter seg til midlertidig opparbeidelse av et tiltak i påvente av endelig opparbeidelse. I Hovinbyen foreslås det at kommunen jobber spesielt med midlertidig opparbeidelse av Den grønne ringen og midlertidig park på Haraldrud. Andre former for temporære tiltak kan knytte seg til midlertidig bruk av tomme lokaler og ledige tomter. Byens profesjonelle kunstnere og andre kulturaktører er i deg en gruppe som er lite representert i Hovinbyen. Det er også stor

mangel på møtesteder og aktiviteter generelt og for barn og unge spesielt. Det bør vurderes hvordan kommunen gjennom kommunale incentiver kan tilrettelegge for bl.a. disse gruppene i Hovinbyen.

Kommunens arealressurser i Hovinbyen er i dag svært begrenset, men kommunen kan også spille en rolle i prosessen med å tilrettelegge for og muliggjøre temporære aktiviteter på privat grunn. Kommunen vil vurdere å være en pådriver for temporære aktiviteter ved f.eks. å stille ledige kommunale tomter til disposisjon og/eller ved å legge bedre til rette for private initiativ.

Plan- og bygningstetaten vil aktivt bidra til avklaringer og utredninger som er nødvendige for at enkelteierdommer skal kunne utvikles til en bymessig helhet. Felles planlegging i tråd med kommuneplanen søkes forsert for å unngå vesentlig forsinkende prosesser i de mest prioriterte utviklingsområdene.

Kommuneplan 2015, «Oslo mot 2030» stiller krav om felles planlegging for store deler av Hovinbyen. Plan- og bygningstetaten vil aktivt bidra til avklaringer og utredninger som er nødvendige for at enkelteierdommer skal kunne utvikles til en bymessig helhet. Felles planlegging i tråd med kommuneplanen søkes forsert for å unngå vesentlig forsinkende prosesser i de mest prioriterte utviklingsområdene.



Eksempel på midlertidige tiltak som byutviklingsstrategi i Carlsbergbyen, København

5.2 Involvering og samskaping

Å utvikle et byområde innebærer å ivareta mange interesser. Innbyggere, grunneiere, fagmiljøer, statlige aktører, idrettsforeninger og andre interesseorganisasjoner har forskjellige ønsker og agendaer for arealbruken i Oslo. Dette kan føre til interessekonflikter eller protester. For å komme fram til, legge til rette for og forankre gode byutviklingstiltak som imøtekommer og balanserer disse ulike behovene, er det nødvendig med gode medvirkningsprosesser.

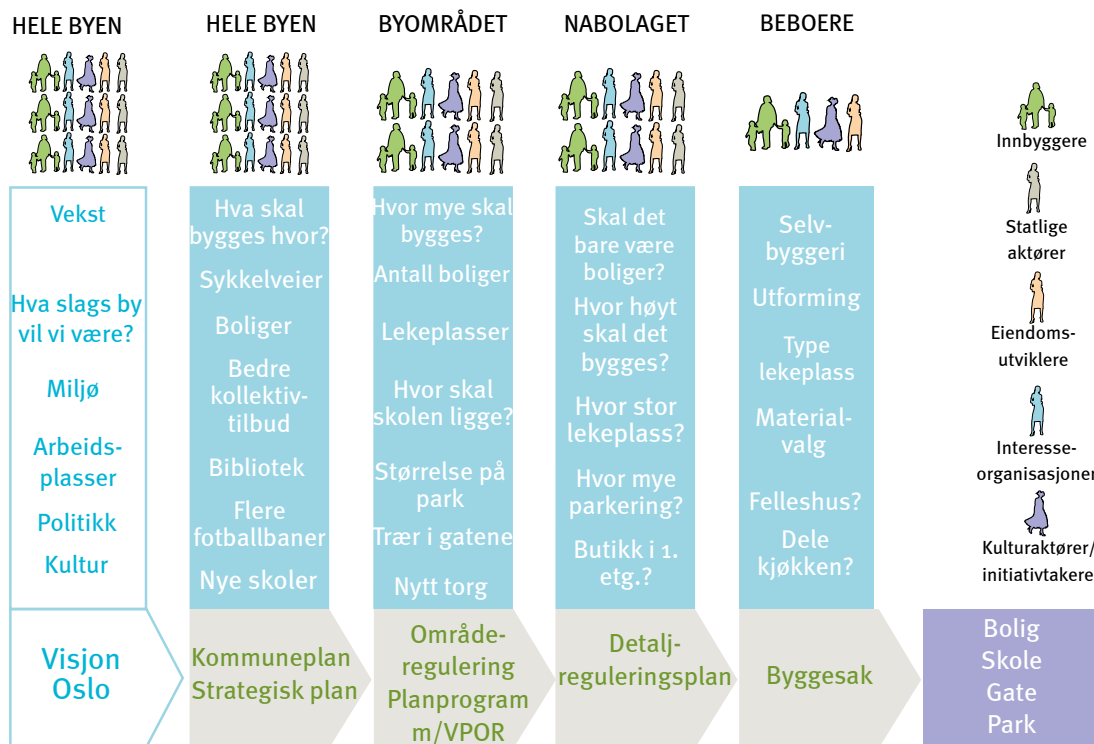
Rett medvirkning til rett tid gir mer effektive planprosesser

En god medvirkningsprosess reduserer mulighetene for konflikt, og er i mange tilfeller avgjørende for å komme videre i planprosesser i områder med mange ulike interesser. Deltakelse kan også skape entusiasme i stedet for en motvilje mot nye planer. På denne måten bidrar medvirkning til tidsbesparelse gjennom at flere aktører drar i samme retning. Det er viktig å gi informasjon og mulighet til deltakelse i planprosesser slik at diskusjonene er med på å påvirke på rett nivå til rett tid.

Dette vil gi viktige innspill inn i planene og redusere muligheten for frustrerte innbyggere og aktører, og blokkerte prosjekter. Under er det et diagram over temaer som best kan påvirkes når i planprosessen. Diagrammet er ikke uttømmende.

Deltakende prosesser skaper entusiasme og forventninger til nye byområder

Gjennom deltakende prosesser oppnås en større grad av samskaping mellom innbyggere og byutviklingsaktører, eierskap, og interesse for utviklingen av områder. Involverende prosesser er med på å skape visjoner og forventninger til områder som foreløpig virker usannsynlige. Dette er med på å fremme attraktiviteten og dermed også byggemodningen i transformasjons- og omformingsområder. Det er for eksempel vanskelig i dagens landskap å se for seg hvordan Den grønne ringen i denne planen skal henge sammen som en attraktiv grønn åre gjennom Hovinbyen. Det vil være en stor drahjelp å skape en forståelse og entusiasme rundt dette grepet, både



Illustrasjonen gir en oversikt over de ulike fasene i Oslo kommunes planprosesser. Hvilke saker og behov som best kan påvirkes når. Diagrammet er ikke uttømmende.

blant innbyggere og eiendomsutviklere i tilstøtende områder. Dette kan i oppstarten skje i kommunal regi, med mål om at private initiativ igangsettes videre. For å oppnå dette vil lokale grupper og andre aktører bl.a. bli involvert i arbeidet med utviklingen av Den grønne ringens ulike deler. Dette gjelder både i planarbeidet og med midlertidig og permanent bruk og opparbeidelse. Det kan avholdes arkitektkonkurranser for opparbeidelse av delstrekninger, det kan arrangeres midlertidige arrangementer, ledige arealer langs den grønne ringen kan brukes til parselhager eller andre lavterskel tiltak som kan skapes raskt og bygges av interessegrupper. Dette vil bidra til at den Grønne ringen vokser fram i folks bevissthet. På denne måten vil et viktig tiltak i denne planen bli gjennomført gjennom en forankrende og forventningsskapende prosess som vil utvikle og prege det endelige resultatet til slutt. Barn og unge bør involveres særskilt, og bydelenes lokalkunnskap vil være en viktig ressurs i dette arbeidet. Erfaringene fra de ulike metodene benyttet i Groruddalssatsningen kan med fordel videreutvikles i Hovinbyen.

Ja-holdning til gode initiativ gir en levende og mangfoldig by

Byliv og aktivitet i omformingsområder skapes i stor grad ut ifra private og lokale initiativ. Dette må det bygges oppunder og det bør settes i system slik at kommunen har noen instrumenter å spille på i de ulike rollene den kan innta. Kommunen bør være et sted folk henvender seg for å sette i gang prosjekter, som har oversikt over ledige tomter, tomter under omregulering som venter på å igangsettes osv. Her ligger det en viktig tilretteleggerjobb fra kommunens side. Kommunen kan selv initiere medvirkningstiltak som fagverksteder og fagdebatter, men det er vel så viktig å støtte gode aktivitetsskapende initiativ fra det sivile samfunn med ja-holdning. Gode initiativ for deltakelse og samskaping i Hovinbyen må ikke forhindres av lang saksbehandlingstid. Initiativ bør derimot løftes fram og støttes. Temporære tiltak gir nye muligheter for å oppleve og mene noe om hvordan et området bør utvikles, i tillegg til å skape aktivitet og bevissthet rundt byutvikling. Det bør derfor vurderes forenklete saksbehandlingsrutiner for visse typer midlertidige tiltak.



Urbant jordbruk på «herligheten» ved Sørenga.

5.3 Felles planlegging, koordinering og gjennomføring

5.3.1 Felles planlegging

Oslo kommune har i Hovinbyen overordnet ansvar for planlegging og vurderinger av behov for sosial, idrettslig, teknisk og blågrønn infrastruktur, samt gode byrom og møteplasser, for å sikre en utvikling i tråd med kommuneplanen.

Bygging av boliger, næring og nødvendig infrastruktur henger nøye sammen. Samarbeid og samhandling med grunneiere og utbyggere vil være viktig for å få til en områdemodning som legger til rette for effektiv boligbygging.

For å sikre en utvikling i tråd med byplangrepet er det utpekt områder med behov for videre planoppfølging. Disse er angitt under 5.4, oppfølgingsoppgaver.

Tiltak som er nødvendige for ønsket byutvikling i Hovinbyen vil bli angitt gjennom planer for de enkelte delområdene, i tillegg til tiltakene angitt i denne strategiske planen. For delområdene beskrives tiltakene hovedsakelig gjennom planprogram og veiledende planer for offentlig rom (VPOR). I planprogram angis som regel overordnet byplangrep, hvilke plantemaer og planalternativ som skal utforskes og utarbeides og hvilke KU temaer som skal utredes i det videre planarbeidet. VPOR, som et vedlegg til planprogram, angir hvilke offentlige rom som skal sikres i planarbeidet. Delområdene er 300-1200 daa.

Sosial infrastruktur og annet offentlig program vil bli del av planprogrammene eller utvidet steds- og mulighetsanalyser i oppfølgende reguleringsplaner. I denne strategiske planen er tiltak på tvers av delområdene beskrevet. I tillegg er nødvendig infrastruktur som kollektivutbygging, veiombygging, samt sosial-, idrettslig- og kulturell- infrastruktur beskrevet. Det vil også bli vurdert behov for formål og arealer i områder der det foreligger overordnede planer, men hvor disse ikke i tilstrekkelig grad sikrer sosial infrastruktur og offentlig program.

5.3.2 Kommunal samhandling

Koordinering og oppfølging av videre planlegging i Hovinbyen

En god utvikling av Hovinbyen krever at kommunen i det videre arbeidet koordinerer sine interesser og samarbeider tett både i planlegging og gjennomføring av områder og prosjekter. I strategisk plan foreslås ulike kommunale samhandlingsgrupper og oppfølgingsoppgaver knyttet til det videre arbeidet med Hovinbyen. Samtidig bør det sikres en koordinering på overordnet nivå, både i planleggingsfasen og i senere faser. Det vil være naturlig at Plan- og bygningsetaten har det overordnede koordineringsansvaret i planleggingsfasen og Bymiljøetaten i detaljprosjekterings- og gjennomføringsfasen. Gjennomføring av overordnede planer har ofte store økonomiske konsekvenser for kommunen både på investerings- og driftssiden og kostnadene kan i størst grad påvirkes tidlig i planfasen. EBY har et særskilt ansvar knyttet til å koordinere og synliggjøre økonomiske konsekvenser av kommunale planer. Økonomiske konsekvenser skal synligjøres på tvers av sektorer, utredes tidlig i planfasen og være en del av beslutningsgrunnlaget for planfaglige konseptvalg. KLIMAKUTT 2020 skal bidra til å sikre den interne koordineringen i kommunen på klimatiltak, særlig når det gjelder transport (utslippsfrie kjøretøy etc.) og når det gjelder energisystem og avfall. KLIMAKUTT 2020 bør derfor ha en sentral rolle i koordineringen kommunale tiltak og initiativ på disse feltene, også i dialog mot private aktører.

Gjennomføring av blå –grønn og grå infrastruktur

Oslo kommune har opprettet en gjennomføringsorganisasjon for den samlede utbyggingen av kommunaltekniske infrastruktur innenfor definerte områder. Gjennom kommunale bestillinger kan nye områder og prosjekter i Hovinbyen inkorporeres i gjennomføringsorganisasjonens portefølje. Gjennomføringsorganisasjonen, som ledes av Bymiljøetatens (BYM) direktør, vil ha koordineringsansvar for utbygging av all kommunal infrastruktur. Gjennom utbyggingsavtaler mellom

kommunen og utbyggere/grunneiere vil gjennomføringsorganisasjonen bygge planovergripende tiltak for å bidra til byutviklingen og føre kontroll med tiltak som utføres av private utbyggere (realytelser). PBE vil godkjenne tiltak iht plan- og bygningsloven.

For å sikre god samhandling mellom de sentrale kommunale aktørene Vann- og avløpsetaten, Eiendoms- og byfornylesetaten, Bymiljøetaten og Plan- og bygningsetaten (VAV, EBY, BYM, PBE) er det opprettet en koordineringsgruppe hvor ovennevnte virksomheters direktører er representert. Behov for å innlemme flere kommunale aktører, som for eksempel Renovasjonsetaten (REN), Energigjenvinningsetaten (EGE) og Klima- og energiprogrammet (KLIMAKUTT 2020), vil bli vurdert. Det er også etablert et GrønnTeknisk Forum under PBEs ledelse for å koordinere saksbehandlingen av de ulike tekniske og grønne infrastrukturtiltakene.

Sosial infrastruktur og offentlige programmer

En tverrsektoriell samhandling for planlegging og gjennomføring av sosial infrastruktur vil gjøre det enklere å bruke ønskede eller lovpålagt offentlig program strategisk i byutviklingen. Slike programmer fra ulike sektorer bør kunne utløse sambrukseffekter.

For å sikre god samhandling mellom de kommunale foretakene og etatene, anbefales å opprette en koordineringsgruppe på byrådsavdelingsnivå. Koordineringsgruppen bør ha som ansvar å sikre god samhandling i planleggingsfasen og koordinert og effektiv gjennomføring av kommunens ulike utbyggingsbehov innenfor rammene av den strategiske planen. Aktuelle deltakere i egen koordineringsgruppe eller ved tiltredelse til eksisterende gjennomføringsorganisasjoner: Utdanningsetaten og Undervisningsbygg, Kultur- og idrettsbygg, Kulturetaten, Boligbygg, Omsorgsbygg, Sykehjemsetaten, Bymiljøetaten og bydelene.

Lokalt energisystem

Det skal utarbeides energiplaner i forbindelse

med planarbeid for delområder i Hovinbyen som skal ha som formål å utvikle en klimasmart energiløsning. Energiplanen bør utarbeides av en tverretattlig gruppe bestående av PBE, EGE, EBY, KLIMAKUTT 2020 og REN. For å undersøke om vann- og avløpssystemet også kan spille en rolle i energisystemet, bør også VAV inkluderes i dette arbeidet. Arbeidet med planen initieres av PBE som en del av oppstart med planarbeid, men koordineringen av arbeidet bør ledes av KLIMAKUTT 2020. Det skal som del av konsekvensutredning for delområder gjennomføres utredninger som kartlegger dagens energisystem i det aktuelle planområdet og som videre ser på hvilke energisystem som er best egnet til å realisere en klimasmart utvikling, inkludert vurdering av muligheten for å etablere mikroenergisystem. Energiplanen skal ta utgangspunkt i de gjennomførte utredninger og skissere hvordan den beste energiløsningen for området kan løses organisatorisk, teknisk, juridisk og finansielt. Planen skal også avklare de systemmessige grensene for energisystemet, det vil si hvilke elementer som skal inkluderes, slik som for eksempel bygg, transport, belysning, vann og avløp. Avhengig av hvor systemgrensen settes, vil andre aktører innen blant annet energi og transportområdet kunne inkluderes. Arbeidet med planen må koordineres med planlegging av annen teknisk infrastruktur i området, fremfor alt infrastrukturen under bakken. I arbeidet med å få frem en fremtidsrettet og klimasmart energiplan for Hovinbyen, vil erfaringene fra kommunes arbeid med FutureBuilt forbildeområde Furuset være sentrale.

Kretsløpsbasert avfallsstrategi

Renovasjonsetaten bør ha et hovedansvar for videreutvikling av et kretsløpsbasert avfallssystem. Et viktig tiltak er etablering av kretsløpssentra, samt videreutvikling av Haraldrud kretsløpspark. Videre bør det lages en ressursplan i forbindelse med planarbeid for delområder i Hovinbyen. PBE tar initiativ til et slik arbeid i forbindelse med utarbeidelse av områdeplanene. Det vil være naturlig at REN koordinerer prosjektet. Andre kommunale etater som bør medvirke

er EBY, VAV og KLIMAKUTT 2020. Det skal som del av konsekvensutredning for delområder gjennomføres utredninger som kartlegger dagens ressursituasjon og ressursnettverk i området. Videre bør utredningene se på muligheten for å etablere kretsløpsentra og ser på klimasmarte avfalls løsninger. Utredningene vil danne utgangspunkt for ressursplanen. Planen skal skissere hvordan den beste ressurs systemet for området kan løses organisatorisk, teknisk og finansielt. Arbeidet med planen må koordineres med planlegging av annen teknisk infrastruktur i området, fremfor alt infrastrukturen under bakken. Det bør søkes lagt et pedagogisk opplegg for allmennheten både for energi- og avfallshåndtering.

5.3.3 Finansiering av tiltak

På delområdenivå legges det opp til at private og offentlige utbyggere finansierer og bygger gater, broer, underganger, parker og plasser. Disse sikres gjennom rekkefølgebestemmelser i reguleringsplan med påfølgende utbyggingsavtale. Tiltak som sikres i rekkefølgebestemmelser vil som hovedregel bli bygget av kommunen.

Fellestiltak som er beskrevet i denne strategiske planen vil som hovedregel bli bygget av kommunen eller staten. De fleste

tiltakene i tiltakslisten under kapittel 6.1 antas finansiert gjennom et spleiselag mellom staten, kommunen og/eller private aktører. Nedbygging av riksveier/nye riksveianlegg forutsettes finansiert av Nasjonal transportplan/ Oslopakker, mens gateopparbeiding med kollektivtraseer for buss/trikk i hovedsak bør finansieres av Ruter.

I starten av byutviklingen vil de private bidragene til disse tiltakene utgjøre en moderat andel. Når områdene blir mer markedsmodne (og tomteverdiene øker), vil den private andelen økes vesentlig. Private bidrag til tiltak beskrevet i strategisk plan kommer i tillegg til bidrag til tiltak beskrevet i overordnede planer for delområder i Hovinbyen.

Strategiske tomtekjøp for videresalg etter regulering vil også kunne gi finansieringsmidler, samtidig som kommunen på denne måten kan bidra til å modne boligbygging og legge rammer for gode forbildeprosjekter, ENOVA-tilskudd og storbymidler fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet vil være viktig for å utarbeide energiplanen. Videre bør Oslo kommune bidra til finansieringen for å få til nødvendig spleiselaget til å realisere et klimavennlig energisystem.



Energigjenvinningsetatens anlegg på Haraldrud behandler hovedsakelig husholdningsavfall, og noe næringsavfall - totalt ca. 100 000 tonn i året. Anlegget produserer energi i form av varmt vann som distribueres til fjernvarmenett i Groruddalen og til Oslo sentrum.

5.3.4 Forutsigbarhetsvedtak for områdeovergripende tiltak

I områder der det offentlige planlegger overordnet infrastruktur og tilrettelegger for gjennomføringen av den, er det en gjennomgående erfaring at dette bidrar til en klar økning av eiendomsverdiene for de private utviklerne. Etter hvert som planene realiseres, og områdene blir bygget ut med private og offentlige tiltak, vil dette øke verdien på de gjenværende tomtene i området ytterligere. Dette er en viktig begrunnelse for å komme tidlig inn med en planmessig og økonomisk gjennomføringsmodell for utviklingsområdene, og at det er rimelig og rettferdig at grunneierens bidrag til utviklingen øker med markedsmodning og ferdigstilling av områdene.

Det foreslåtte forutsigbarhetsvedtaket er en konkretisering av det generelle forutsigbarhetsvedtaket som er en del av kommuneplan for Oslo kommune.

Følgende forutsigbarhetsvedtak foreslås: Oslo bystyre fastsetter med hjemmel i plan- og bygningsloven § 17 – 2 og kommuneplan for Oslo, (jfr. kap 7) følgende forutsigbarhetsvedtak for Hovinbyen.

«1. Det vil i reguleringsplaner innenfor området som omfattes av «Strategisk plan for Hovinbyen» bli vedtatt rekkefølgebestemmelser knyttet til offentlige tiltak som forutsettes fulgt opp gjennom bruk av utbyggingsavtaler mellom grunneiere/utbyggere og kommunen. Utbyggingsavtalene vil hovedsakelig regulere grunneiers/utbyggers forpliktelse til å besørge eller helt, eller delvis bekoste, offentlige tiltak. Tiltakene vil enten være beskrevet i «Strategisk plan for Hovinbyen», overordnede «planer» for delområder som f. eks. planprogram med VPOR,, områdeplan e.l. og/eller i den aktuelle detaljreguleringsplan. Utbyggingsavtalen kan også omfatte områdeovergripende

tiltak, jfr tabell under pkt. 5.1 i Strategisk plan, uavhengig av hvor i området innenfor Strategisk plan reguleringsplanen ligger.

Utbyggingsavtale kan også omfatte tiltak som ligger i tilknytning til området som omfattes av «Strategisk plan for Hovinbyen».

Det er ikke et krav at de offentlige tiltakene er regulert før utbyggingsavtale inngås.

2. Utbyggingsavtale forutsettes også inngått der kommunen ønsker å stille krav om antall boliger i et område, største og minste boligstørrelse, nærmere krav til bygningers utforming og/eller fortrinnsrett til å kjøpe en andel av boligene til markedspris.

3. Utbyggingsavtalen kan omfatte forhold beskrevet i plan- og bygningsloven § 17-3.

4. Hovedprinsippet for finansiering av de offentlige tiltakene som beskrives i overordnede planer for delområder er at grunneiere/utbyggere skal bære alle kostnadene (til opparbeidelse av tiltakene), inkludert arealavståelse og/eller kostnader knyttet til erverv av areal. Det er en forutsetning at tiltakene er tatt inn som rekkefølgebestemmelser i de reguleringsplanene utbyggingsavtalen skal regulere gjennomføringen av.

5. De offentlige tiltakene som beskrives i tiltakslisten i «Strategisk plan for Hovinbyen» forutsettes finansiert gjennom bidrag fra kommunen og/eller staten og/eller de private grunneierne/utbyggere. Det er en forutsetning for private bidrag at tiltakene er tatt inn som rekkefølgebestemmelser i reguleringsplanen utbyggingsavtalen knytter seg til.

6. Fremforhandlede utbyggingsavtaler vedtas av bystyret etter at bystyret har vedtatt reguleringsplanen.»

5.3.5 Samhandling med stat og fylkeskommune

Det er behov for å avklare et overordnet transportsystem for nedre Groruddalen, der strategisk plan for Hovinbyen, Oslo kommuneplan, KVVU Oslo-Navet og planene om ny E6-tunnel mellom Abildsø og Ulven danner viktige premisser. Det er nødvendig med videre avklaringer på overordnet nivå om rolledelingen mellom ulike kollektive driftsarter som trikk, buss, T-bane og tog.

De fire kollektivknutepunktene Økern, Bryn, Helsefyr og Breivoll vil kreve endring og nyetablering av tung transportinfrastruktur. Denne infrastrukturen har både kommunale og statlige eiere, og vil måtte utvikles over tid, både på grunn av store investeringer og sammenheng med utvikling av tilsvarende infrastruktur utenfor knutepunktet. Det er derfor viktig å organisere nødvendige plan- og utbyggingsarbeider som samarbeidsprosjekter mellom aktørene, jfr Oslo S- samarbeidet. Plan- og bygningsetaten vil ta initiativ til samarbeid for aktuelle områder.

Det er også behov for å avklare hvordan det

framtidige vegsystemet i Ulven skal utformes når ny E6-tunnel skal kobles inn på overordnet vegnett i Groruddalen. Det samme gjelder nye føringer som vil bli lagt i arbeidet med en helhetlig systemanalyse for det øvrige riksvegnettet i Groruddalen som omfatter Rv. 4 Trondheimsveien med eventuell diagonal, rv. 163 Østre Aker vei og rv. 191 Nedre Kalbakkveitvetenveien.

En kabling av statlige høyspentanlegg og komprimering av trafoanlegg på Ulven vil, sammen med en nedbygging av Ulvensplitten, utløse et stort bolig- og næringspotensial i et sentralt byområde. Som følge av planprogram for Ulven er Oslo kommune i aktiv dialog med Statnett og Hafslund for å sikre en utvikling i tråd med nasjonale mål om en bærekraftig byutvikling. Det forutsettes at høyspentledninger legges under bakken innenfor byområdene og at all videre planlegging legger dette til grunn, selv om det fremdeles vil være enkelte hensynssoner med begrensninger i forhold til utbygging. Eiendoms- og byfornyelsesetaten bør som kommunens eiendomsforvalter ha en førende rolle i arbeidet.



Alnabanen, godslinje med en trasé som kan utvides med gang- og sykkelvei i samarbeid med Jerbaneverket.

5.4 Områdeovergrepene tiltak, tiltaksliste og prioritering av tiltak

Infrastruktur utløser byutvikling

En fellesnevner for områder som lykkes med å etablere et større antall boliger, er god tilgjengelighet til kollektivnettet, primært banebetjening. Denne strategiske planen for Hovinbyen angir en rekke større infrastrukturtiltak som er nødvendig for å utløse potensialet i Hovinbyen og å nå målet om at trafikkveksten skal tas med miljøvennlige transportformer.

Illustrasjonen på s. 116-117 viser en oversikt over offentlige tiltak, hvordan de henger sammen og når de er tenkt gjennomført. Alle tiltakene anses som viktige, men prioriteres i tid i forhold til utviklingstakten i de ulike delområdene. Samtidig må de koordineres i forhold til pågående plan- og finansieringsprosesser som Konseptvalgutredning (KVU) Oslo-Navet, Ruters M2016 og Oslopakke 3. Tabellen på s. 118 viser en oversikt over områdeovergrepene tiltak og samsvarer i hovedsak med de respektive fremdriftsplaner og prioriteringer. Etappe 2 på S-banen viser imidlertid her samme prioritet som M2016 og er prioritert høyere enn i KVU Oslo-Navet, da dette ses på som et særdeles viktig kollektivtiltak for byutviklingen i Hovinbyen. Denne planen for Hovinbyen har et langt tidsperspektiv og det inngår enkelte tiltak for kollektivtrafikk som ikke inngår i KVU Oslo-Navet. Det gjelder spesielt tverrforbindelse mellom Grorudbanen og Furusetbanen som inngår i vedtatt Kommuneplan for Oslo, samt superbuss/trikketrasé i Brobekkveien - Ole Deviks vei. Når det gjelder tverrforbindelsen mellom de to banene kan det finnes andre løsninger bla i forbindelse med S-banekonseptet som må vurderes nærmere, slik det åpnes for i KVU Oslo-Navet.

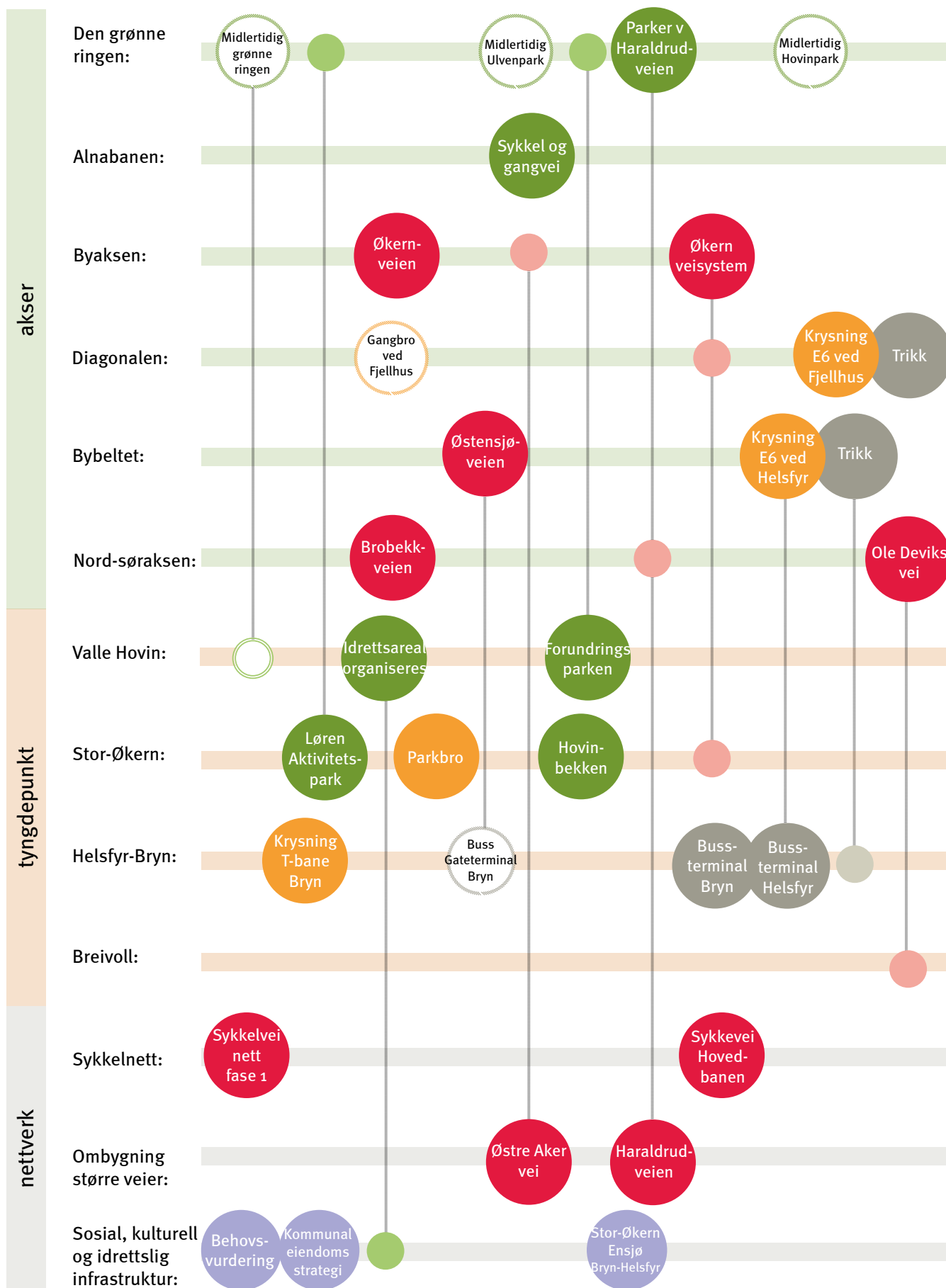
Finansiering fra mange kilder

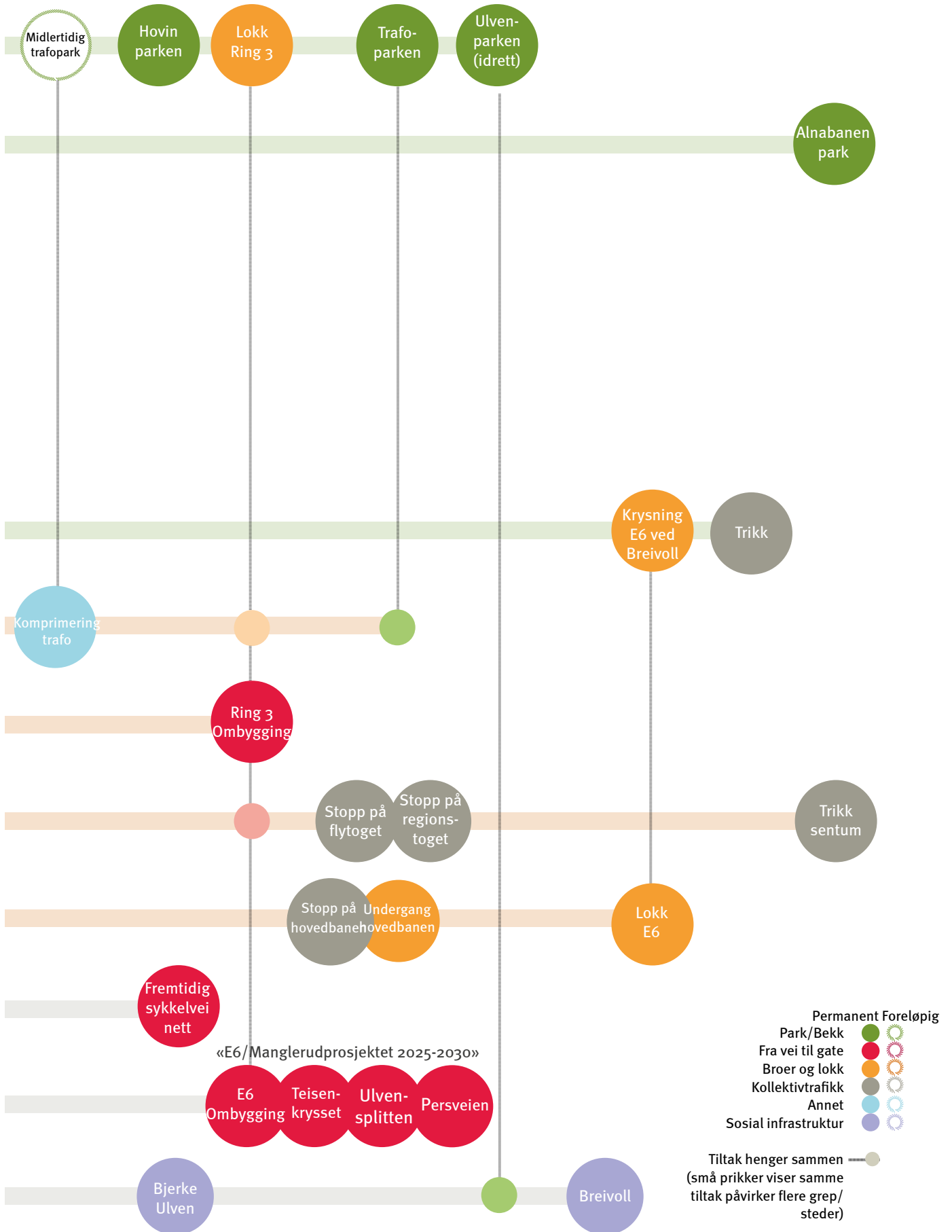
De store infrastrukturtiltakene som både er områdeovergrepene og har betydning ut over Hovinbyen forutsettes primært finansiert med offentlige midler. Viktige mulige bidragsytere er Oslopakke 3 og bymiljøavtalene som fremforhandles. Dagens avtaler om belønningssmidler fra staten, som skal stimulere til bedre fremkommelighet, miljø og helse i storbyområdet ved å dempe veksten i personbiltransport, skal på sikt inngå i en samlet ordning med bymiljøavtaler. Arealdimensjonen i bymiljøavtalene skal håndteres gjennom byutviklingsavtaler som skal bidra til en samordnet og effektiv planlegging av boligbygging og nødvendig infrastruktur i storbyområdene. Dette er et nytt verktøy (lansert av regjeringen i 2015) som skal formalisere og strukturere samarbeid om oppfølging av handlingsprogrammene i regionale areal- og transportplaner. For å oppnå målet om null vekst i personbiltransporten, samtidig med en sterk befolkningsvekst er imidlertid behovet for kollektiv infrastruktur i Oslo og Hovinbyen større enn det som er mulig å bygge innenfor dagens økonomiske rammer. Det er behov for å øke statlige investeringer til kollektiv infrastruktur vesentlig dersom målene om miljøvennlig transport og mobilitet skal nås.

De viktigste blå/grønne områdeovergrepene tiltakene som er nødvendig og viktig for transformasjon av hele Hovinbyen, kan avkreves del- eller fullfinansiert fra grunneiere/utbyggere uavhengig av hvor de er lokalisert innen planområdet gjennom rekkefølgebestemmelser og utbyggingsavtaler. Dette gjelder også utvikling av Valle Hovin aktivitetspark på begge sider av Ring 3, en grønn forbindelse langs Alnabanen og Den grønne ringen.

Gjennomføring av hovedgrep

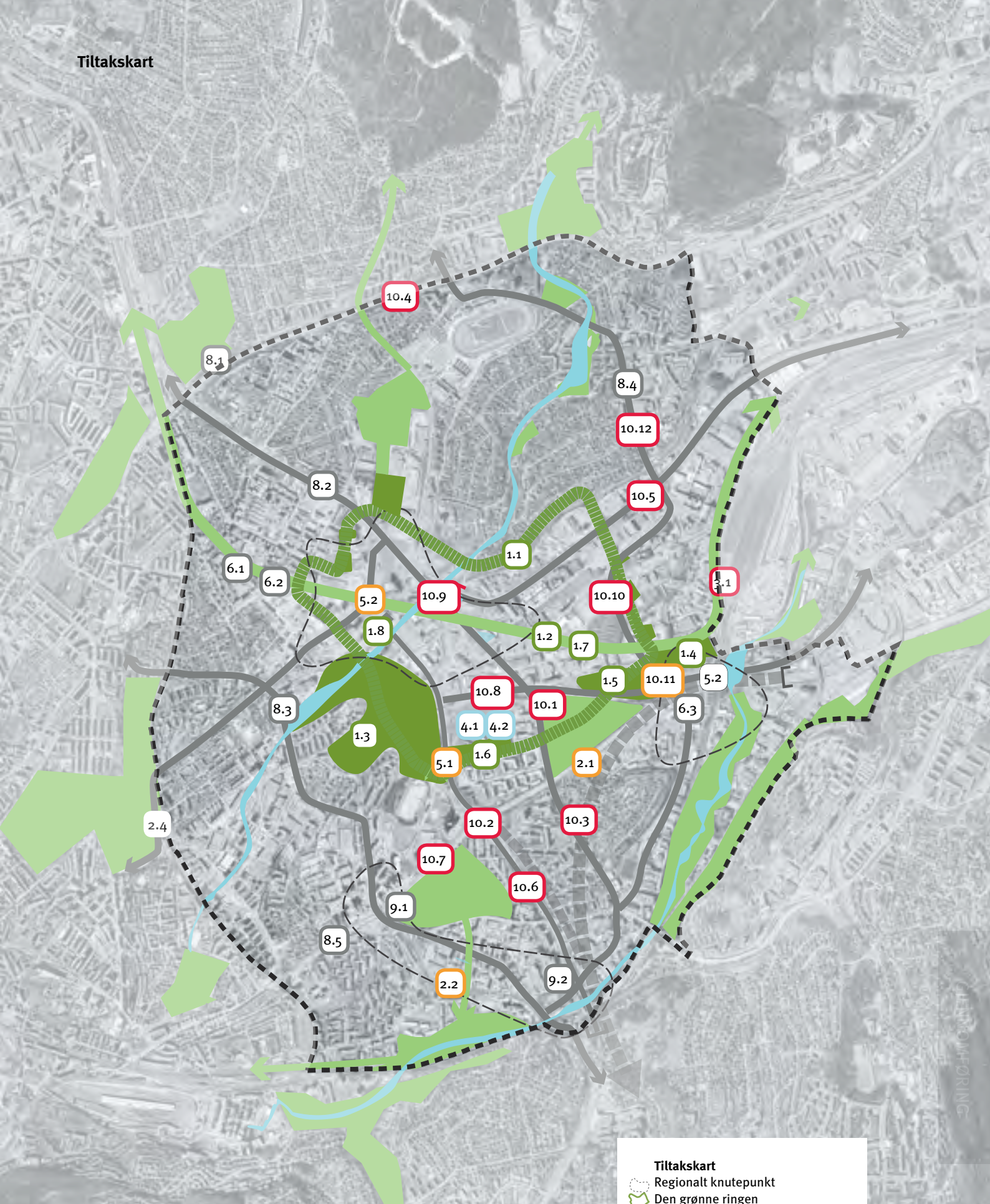
NÆR FREMTID





Tiltaksliste - områdeovergrepene tiltak

Kategori		Tiltak	Rekkefølge	Avhengighet	Tiltakshaver	Finansiering
1. Grønne tiltak	1.1	Den grønne ringen med 11 parker inkludert midlertidige tiltak	1		BYM	
	1.2	Alnabanen - grønn gang- sykkelforbindelse langs godssporet	1		BYM	
	1.3	Valle Hovin aktivitetspark	1		BYM	
	1.4	Ulvenparken	3		BYM	
	1.5	Ulvenskogen	3		BYM	
	1.6	Trafoparken	3		BYM	
	1.7	Alnabanen - grønn gang- sykkelforbindelse/park	3	Fjerning av godstrafikk	BYM	
	1.8	Hovinbekken over Økern	2		VAV/BYM	
2. Gange	2.1	Kryssing av E6 ved Fjellhus	1		SVRØ	
	2.2	Kryssing av T-bane Bryn	1		Ruter/BYM	
	2.3	Byaksen Tøyengata - Økernveien	1		BYM	
3. Sykkel	3.1	Ekspress sykkelvei langs Hovedbanen Lørenskog stasjon- Oslo sentrum, kobling til sykkelvei langs Alnabanen	1		SVRØ/BYM	
	3.2	Første fase av sykkelveinet	1		SVRØ/BYM	
	3.3	Fremtidig sykkelveinet	2		SVRØ/BYM	
4. Energi	4.1	Luftstrekk	2		Statnett	
	4.2	Nedbygging av trafo på Ulven	1		Statnett	
5. Brede broer	5.1	Ring 3 - flere lokk/parkbroer Valle Hovin - Bryn	2		SVRØ/BYM	
	5.2	Ring 3 - Økern- utvidelse av eksisterende lokk/ bred bro	1		SVRØ/BYM	
	5.3	E6 Breivoll - lokk/parkbroer	3		SVRØ/BYM	
6. Jernbane	6.1	S-bane, etappe 1 Oslo S-Bislett	2		JBV	
	6.2	S-bane, etappe 2 - Bislett- Alna	2	Avh av S-bane etappe 1	JBV	
	6.3	Stasjon på Breivoll	2		JBV	
7. T-bane	7.1	Sentrumstunellen	1		Ruter	
	7.2	Tverrforbindelse mellom Grorudbanen og Furu-setbanen	3	Må ses i sammenheng med S-bane og event trikk i Strømsveien	Ruter	
8. Akser med trikk/ superbuss	8.1	Sinsen - Tonsenhagen	1		Ruter/BYM	
	8.2	Dag Hamerskjølds vei - Ulvenveien-Teisenveien	1		Ruter/BYM	
	8.3	Grenseveien- Østensjøveien	1		Ruter/BYM	
	8.4	Brobekkveien-Haraldrudveien-Ole Deviksvei	3		Ruter/BYM	
	8.5	Sentrum - Helsfyr - Bryn	2		Ruter/BYM	
9. Buss	9.1	Bussterminal Bryn	1		Ruter/BYM	
	9.2	Bussterminal Helsfyr	1		Ruter/BYM	
10. Ombygging av veier	10.1	Ulvensplitten	2	Manglerudtunnelen og Teisenkrysset.	SVRØ	
	10.2	Teisenkrysset	2	Ulvensplitten og Manglerudtunnelen	SVRØ	
	10.3	E6 Manglerudtunnelen	2		SVRØ	
	10.4	Trondheimsveien	1		SVRØ	
	10.5	Østre Aker vei, nedbygging, kryss i plan	1		SVRØ	
	10.6	Ring 3 (nedbygging f.eks H6-standard)	2	Graden av nedbygging avhengig av Manglerud-tunnel og Teisenkrysset	SVRØ	
	10.7	E6 (ombygging)	2	Manglerudtunnelen	SVRØ	
	10.8	Persveien	2	Ulvensplitten og Manglerudtunnelen		
	10.9	Økern (forenkling av lokalveisystem)	2	Delvis avhengig av Alnabanen		
	10.10	Haraldrudveien	2		BYM	
	10.11	Bro over E6 Haraldrudveien - Ole Deviks vei	2		BYM	
	10.12	Brobekkveien	3		BYM	












Finansiering

Helt eller delvis offentlig finansiering	
Helt eller delvis privat finansiering	

Prioritering

Nær fremtid	1
Etter 2025	2
Lengre perspektiv	3

Tiltakskart

-  Regionalt knutepunkt
-  Den grønne ringen
-  Alnabanen turdrag
-  Grønne forbindelser/turvei
-  Elv/bekk
-  Grønne tiltak
-  Eksisterende grønt inkl. kirkegårder
-  Gater
-  Manglerudtunnelen

5.5 Oppfølgingsoppgaver

5.5.1 Behovskartlegging, inkludert - helhetlig eiendomsstrategi - for sikring av areal til kommunale- og generelle byutviklingsformål

Kommunen skal utarbeide en helhetlig eiendomsstrategi for offentlig program på grunnlag av kommunens arealbehov, bidrag, rolle og arealkrav. Strategisk eiendomskjøp anbefales koblet mot kommunal overordnet programmering.

Behovskartleggingen vil danne grunnlag for utvikling av en helhetlig eiendomsstrategi for å imøtekomme og sikre areal til fremtidige kommunale arealbehov og generelle byutviklingsformål. Vurdering av oppkjøp og bruk av bevaringsverdig bebyggelse vil inngå.

Målet med behovskartlegging og en eiendomsstrategi er å sikre nødvendig kommunalt areal for alle sektorer, avklare handlingsrom og unngå at akuttbehov utløser kostbare «tvangskjøp» med tilhørende lite fleksibilitet og store budsjettkonsekvenser.

Behovskartleggingen bør inkludere kartlegging av behov for kommunale investeringer, også på delområdenivå, samt en studie av kommunens handlingsrom for å redusere behovet for kommunale investeringer uten at ambisjonsnivået for Hovinbyen endres.

Ansvar: Det opprettes en koordineringsgruppe på byrådsavdelingsnivå og en operasjonell prosjekt-gruppe på virksomhetsnivå.

Koordineringsgruppen etableres med deltakere fra BYU, EHS, OVK, KIF, MOS, NOE og FIN. Gruppen ledes av BYU som ansvarlig for byutvikling og strategisk eierskap/kjøp. Prosjektgruppen etableres med behovshavere på virksomhetsnivå, aktuelle bydeler, PBE, EBY og UKE. EBY leder gruppen og fungerer som sekretariat for koordineringsgruppen.

5.5.2 Finansieringsplaner

Det foreslås at det utarbeides finansieringsplaner som samlet vil gi et godt grunnlag for politiske vedtak i forhold til budsjetter og eventuelle investeringsprogram. Av gjennomføringshensyn antas det å være hensiktsmessig å utarbeide to finansieringsplaner; en som omhandler sosial- og kommunalteknisk infrastruktur og en som omhandler overordnet teknisk og blå-grå-grønn infrastruktur.

Det foreslås at det finansieringsplanene hver består av tre hoveddeler/arbeidsfaser:

1. Kartlegging og konkretisering av behov/ tiltak samt vurdering av muligheter for sambruk på tvers av sektorer.
2. Vurdering av mulige gjennomføringsmodeller og finansieringskilder for de enkelte tiltakene
3. Vurdering av kost/nytte for enkelttiltak, prioritering av tiltak og anbefalinger i forhold til gjennomføring

Finansieringsplanene vil være en samlet vurdering som vil gi et godt grunnlag for politiske vedtak i forhold til budsjetter og eventuelle investeringsprogram. Av gjennomføringshensyn antas det å være hensiktsmessig å utarbeide to finansieringsplaner; en som omhandler sosial- og kommunalteknisk infrastruktur og en som omhandler overordnet teknisk og blå-grå-grønn infrastruktur.

Ansvar: Det opprettes en koordineringsgruppe på byrådsavdelingsnivå og en operasjonell prosjektgruppe på virksomhetsnivå.

Koordineringsgruppen etableres med deltakere fra BYU, EHS, OVK, KIF, MOS, NOE og FIN. Koordineringsgruppen ledes av BYU som ansvarlig for byutvikling. Prosjektgruppen etableres med behovshavere på virksomhetsnivå, aktuelle bydeler, PBE, EBY og UKE. EBY leder gruppen og fungerer som sekretariat for koordineringsgruppen.

5.5.3 Modning av områder

Det bør nedsettes en tverretattlig gruppe som jobber med handlingsprogram for aktiv områdesatsing, modning av områder og tilretteleggelse for ønsket byutvikling og nytenkning med vekt på klimasmart byggeri, transport og mobilisering av det sivile samfunn. Bydelene bør involveres særskilt i arbeidet, sammen med eiendoms- og byfornyelsesetaten (EBY), Plan- og bygningsetaten (PBE), Bymiljøetaten (BYM), Kulturetaten (KUL), kultur og idrettsbygg (KID),

Utdanningsetaten (UDE) og Undervisningsbygg (UBF). Andre relevante kommunale aktører bør også vurderes tatt inn i arbeidet. Arbeidet skal inkludere prosesser og samarbeid med private aktører, inkludert mindre aktører. Det skal utvikles strategier for gode midlertidige løsninger, involvering av lokalmiljø, interessegrupper og særskilt barn/unge.

Ansvar: Plan- og bygningsetaten vil være ansvarlig for handlingsprogrammet. Ansvarlige etater for enkelttiltakene.



Papirøen er et gammelt havneområde i København. I området testes ulike konsepter og funksjoner midlertidig som del av transformasjonen. Bildet viser et gatematmarked som har blitt et populært målpunkt i byen.

5.5.4 Næringsutvikling

Som oppfølging av foreslått næringsstrategi (pkt.3.2.6) anbefales oppstart av planarbeid for å avklare hvordan forskjellige typer næring kan integreres i den tette og flerfunksjonelle byen. Næringsprosjektet bør inkludere en kartlegging av eksisterende næringer og intervju med næringsaktører om lokaliseringpreferanser og bransjeutvikling, inkludert kultur- og kunstproduksjon. I tillegg bør Næringsprosjektet vise stedsanalyser, konkrete fysiske og romlige muligheter for sambruk og flerfunksjonalitet, og på hvilken måte næringer kan integreres i byen. Fysisk avgrensning av næringsprosjektet må vurderes nærmere.

Ansvar: Plan- og bygningsetaten

5.5.5 Overordnede planer

For å sikre en utvikling i tråd med byplangrepet er det nødvendig å følge opp med planlegging for følgende delområder (i tillegg til de delområder der det allerede er vedtatt/

pågår planlegging). Følgende oppfølgende planarbeid er definert i prioritert rekkefølge:

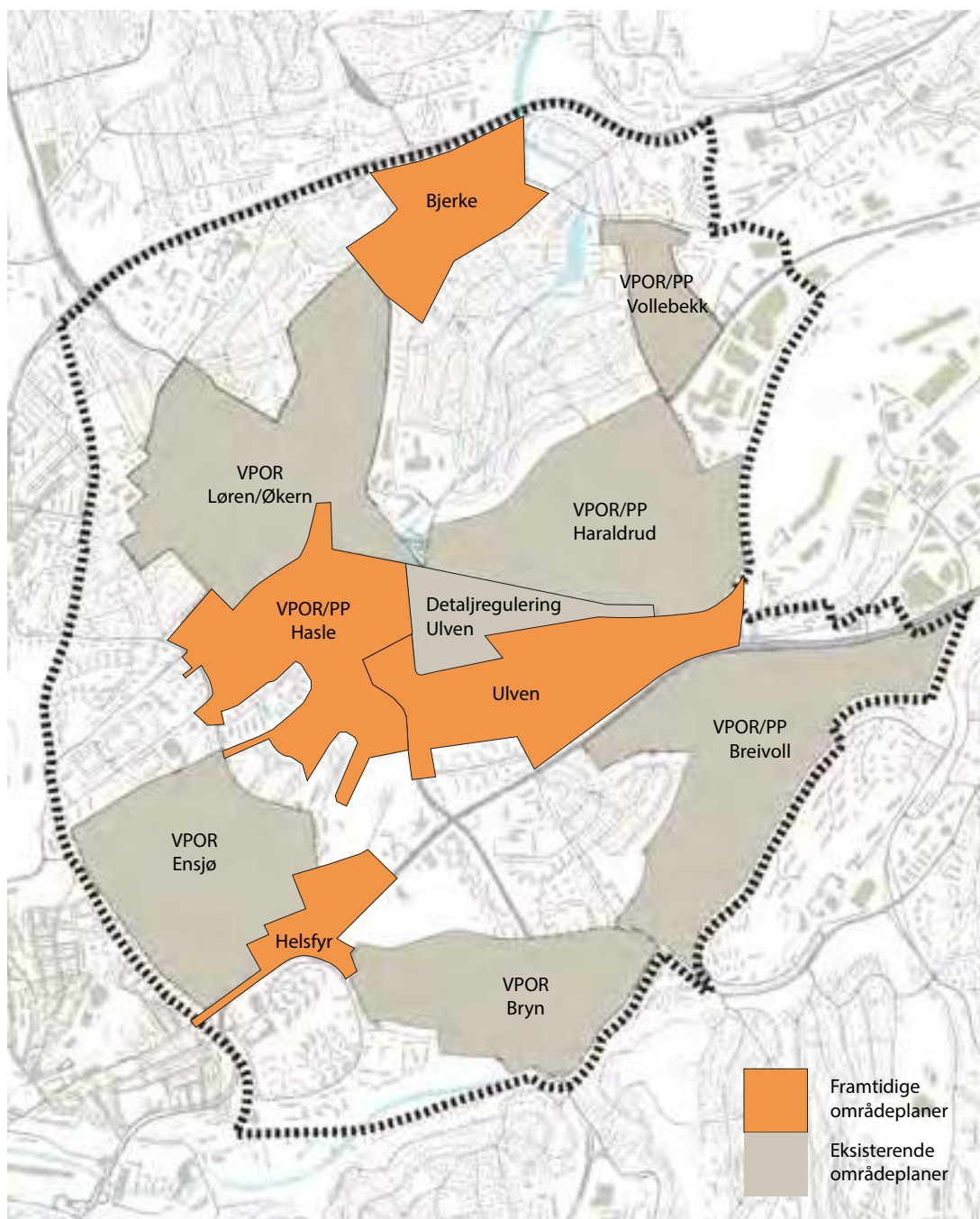
- a) Planprogram med veiledende plan for offentlige rom (VPOR) for Hasle,
- b) Prinsippplan og handlingsprogram for Den grønne ringen (prinsippplan for utføring og handlingsplan for gjennomføring jfr. Havnepromenaden)
- c) Planprogram med VPOR for Bjerke,
- d) Områderegulering Helsfyr,
- e) Områderegulering Ulven,

I tillegg til nevnte planarbeid vil det bli vurdert behov for oppfølgende planarbeid knyttet til gjennomføring av de fire aksene, samt behov for oppfølgende planarbeid for kjerneområde på Økern.

Ansvar: Plan- og bygningsetaten vil være ansvarlig for planarbeid. Det er viktig med et godt tverretattlig samarbeid og relevante kommunal og statlige etater vil bli trukket inn i arbeidet.

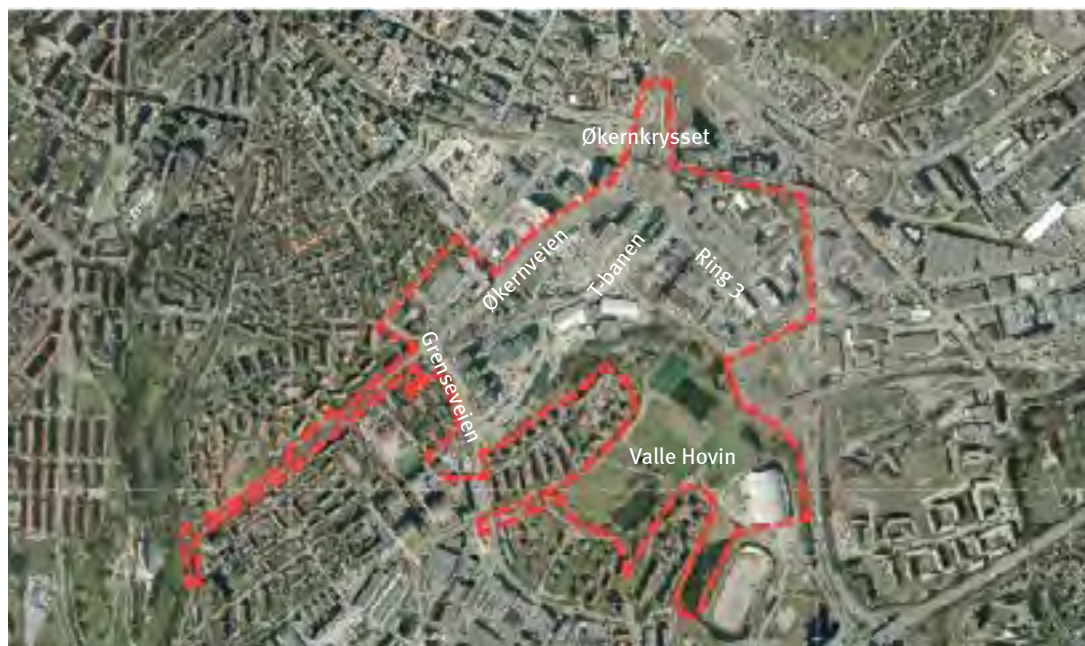


Kuben Videregående skole trekker vekselvirkning mellom undervisning og næring og bidrar til utvikling av det omkringliggende næringsområdet i Kabelgaten på Haraldrud.



Hovinbyen - Oppfølgende planarbeid som bør oppstartes

5.6 Hasle og Valle Hovin - rammer for planprogram med veiledende plan for offentlige rom



Hensikt med planarbeidet

Hasle er en del av Stor-Økern og grenser til byområdene Ensjø, Løren og Økern. Kommunen ønsker at Hasle skal gjennomgå en transformasjon fra industri og lagervirksomhet til bybebyggelse med et stort antall boliger. Hasle er i Kommuneplanen 2015 - Oslo mot 2030 markert som et utviklingsområde med krav til felles planlegging. For å få til en god transformasjon av Hasle, må det utarbeides en helhetlig plan som setter utvikling av området i en større sammenheng. Valle Hovin er Hovinbyens viktigste idretts- og rekreasjonsareal. Arealene til Valle Hovin som kan endres før det skjer større endringer i trafikksystemet, (Ulvensplitten) behandles i planprogram/VPOR for å se på en mer hensiktsmessig organisering og bruk av de offentlige arealene.

Planavgrensning

Det foreslåtte planområdet er i stor grad avgrenset av Økernveien i nord, Alnabanen i øst, Grenseveien i vest og inkluderer grøntområdet Valle Hovin i sør. Enkelte mindre områder utenfor denne markeringen er innlemmet i planområdet fordi områdene har et transformasjonspotensial som ikke er håndtert tilstrekkelig i andre planer. Økernkrysset innlemmes i planområdet fordi Plan- og bygningsetaten ønsker å utforske muligheten for en mer bymessig kryssløsning, eventuelt muligheten for etableringen av et lokk over veikrysset. Økernveien inkluderes i planområdet da den har betydning for en bymessig utvikling og tilgjengelighet til sentrum.

Planprogram og veiledende plan for offentlige rom

Plan- og bygningsetaten mener det er nødvendig å utarbeide et planprogram som grunnlag for planarbeidet på Hasle. Behovet for planprogram utløses fordi:

- Det er flere statlige, kommunale og private aktører med ulike interesser for byutvikling i området.
- Det er område med krav til felles planlegging.
- Det er behov for nærmere studier av området for å belyse potensial for byutvikling.
- Det er ulike former for planinitiativ i området som må sees i en utvidet kontekst.
- Området fordrer større infrastrukturtiltak.
- Det er behov for å etablere helhetlige rammer for utvikling som grunnlag for behandling av detaljregulering for enkelttomter.
- Den samlede utnyttelsen utløser behov for offentlig program, som ikke fanges opp ved behandling av enkeltsaker.

Planprogrammet skal gjøre rede for formålet med planarbeidet, hovedgrep for arealutviklingen og planprosessen med frister, deltakere og opplegget for medvirkning - spesielt i forhold til grupper som antas å bli særlig berørt og hvilke planalternativer som vil bli vurdert, og behovet for utredninger, jfr. plan- og bygningsloven § 4-1. Planprogrammet skal følge opp intensjonene i Strategisk plan for Hovinbyen. Planprogrammet skal omtale trafikksystem, høyder og utnyttelse, arealbruk og struktur for offentlig rom.

Som del av planprogrammet vil det utarbeides en veiledende plan for offentlig rom (VPOR) for Hasle. Planen skal utdype den foreslåtte strukturen for offentlig rom ved å angi gater, parker og plasser som skal opparbeides eller oppgraderes ved utvikling av området. Viktige gang- og sykkelforbindelser og bruk av førsteetasje for de deler av bebyggelsen som grenser mot sentrale offentlige rom er også viktige tema. Både planprogram og VPOR for Hasle vil bli utført i etterkant Strategisk plan for Hovinbyen.

Sentrale temaer i planarbeidet

- Forbedret kobling til Økern for gående og syklende.
- Vurdere mulighet for lokk over Økernkrysset og T-banesporene mellom Hasle og Økern, samt bruk av areal på lokk.
- Utrede bymessig utforming av Ring 3 gjennom planområdet, og/eller etablering av bred bro eller lokk over riksveien, samt kobling fra Hasle-Ulven over ring 3.
- Forbedre kobling mellom Hasle og Haraldrud på tvers av Ring 3 for alle trafikanter
- Avklare prinsipper for utforming av Den grønne ringen, nye torg og plasser i planområdet.
- Utrede mulighet for gjenåpning av Hovinbekken mellom Teglverksdammen og Risløkka.
- Planlegge et mer arealeffektivt og bymessig kryss mellom Ring 3 og Økernveien.
- Tilrettelegge for innovativ funksjonsblanding inkludert ved etablering av idrettsanlegg.
- Samarbeide med lokale aktører for å skape en annerledes og variert næringsutvikling i området.
- Undersøke hvordan midlertidige tiltak kan gi positive konsekvenser for områdets utvikling.
- Tilrettelegge og planlegge en utvidelse og mer effektiv og inkluderende bruk av Valle Hovin.
- Tilrettelegge for medvirkning - spesielt der flere hensyn veier mot hverandre og det er viktig at alle syn blir hørt.
- Avklare behov for og plassering av offentlig program og kultur.
- Koordinering mot planprogram og områderegulering for Ulven.
- Foreslå bærekraftig ressursforvaltning, inkludert energi- og ressurssystem.
- Samlet vurdering av behov knyttet til teknisk infrastruktur under bakken.
- Planlegging av infrastruktur under bakken skal samordnes og koordineres med endringer over bakken.



5.7 Bjerke - rammer for planprogram med veiledende plan for offentlige rom



Hensikt med planarbeidet

Bjerkeområdet er markert som et utviklingsområde i ytre by i kommuneplan 2015 "Oslo mot 2030" med krav om felles planlegging. Kommuneplanen åpner for et økt antall boliger innenfor utviklingsområdet.

Bjerke Travbane er ikke gjenstand for transformasjon, men det bør foretas en vurdering av muligheten for arealeffektivisering og økt sambruk av Travbanens funksjoner.

Planavgrensning

Det foreslåtte planområdet er avgrenset av Økernveien i sør og vest og Refstadsveien og Refstadsvingen i øst. Trondheimsveien inkluderes i nord slik at sammenheng og forbindelser mellom områdene nord og sør for Trondheimsveien ivaretas. Alle områdene som er innlemmet i planområdet har i ulik grad et utviklings- og fortettpotensial som Plan- og bygningssetaten ønsker å utforske.

Planprogram

Det er nødvendig å utarbeide et planprogram for Bjerke fordi:

- Det er flere ulike aktører med ulike interesser for byutvikling i området.
- Det er behov for nærmere studier av området for å belyse potensial for byutvikling.
- Det er ulike former for planinitiativ i området som må sees i en utvidet kontekst.
- Travbanens funksjoner og rolle må sees i en større sammenheng og det må sees på hvordan området kan knyttes bedre sammen med tilgrensende områder.
- Det er behov for å etablere helhetlige rammer for utvikling som grunnlag for behandling av detaljregulering for enkelttomter.

Planprogrammet skal gjøre rede for formålet med planarbeidet, hovedgrep for arealutviklingen, planprosessen med frister og deltakere, opplegget for medvirkning, spesielt i forhold til grupper

som antas å bli særlig berørt og hvilke alternativer som vil bli vurdert og behovet for utredninger, jfr. plan- og bygningsloven § 4-1. Planprogrammet vil redegjøre for om det vil være behov for oppfølgingsoppgaver innenfor planområdet. Planprogrammet skal følge opp intensjonene i Strategisk plan for Hovinbyen. Planprogrammet skal omtale trafikksystem, høyder og utnyttelse, arealbruk og struktur for offentlig rom.

Som oppfølging av planprogrammet, kan det være behov for å utarbeide en veiledende plan for det offentlige rom (VPOR) for Bjerke som utdypet den foreslåtte strukturen for offentlige rom ved å angi gater, parker og plasser som skal opparbeides eller oppgraderes ved utvikling av området. Viktige gang- og sykkelforbindelser og bruk av førsteetasje for de deler av bebyggelsen som grenser mot sentrale offentlige rom er også viktige tema. Både planprogram og VPOR for Bjerke vil bli utført i etterkant Strategisk plan for Hovinbyen.

Behovet for oppfølgende VPOR vil vurderes i planprogramprosessen og bl.a. være avhengig av omfang på oppfølgende reguleringsplaner.

Sentrale temaer i planarbeidet

- Planlegge for Bjerke Travbane som en viktig funksjon, samt bevaringsverdi og viktig steds kvalitet i området.
- Planlegge for arealeffektivisering og bymessig integrering av travbanen.
- Planlegge for funksjonsblanding for økt allmenn tilgjengelighet.
- Styrking av lokalsentrumet på Bjerke.
- Styrking av Refstadveien som hovedgate, med mulighet for trikk, gjennom området.
- Utrede alternativer til regulert trasé for høyspentlinjer i regional- og sentralnettet som går gjennom området.
- Utrede lokalisering av sosial infrastruktur inkludert skole, barnehager og lokaler for kultur og møteplasser som bidrar til byliv.
- Foreslå bærekraftig ressursforvaltning, inkludert energi- og ressurssystem
- Samlet vurdering av behov knyttet til teknisk infrastruktur under bakken
- Vurdere hvor det skal legges opp til bymessig fortetting og annen utbygging, med påfølgende arealdisponering og struktur for det offentlige rom.
- Planlegging av infrastruktur under bakken skal samordnes og koordineres med endringer over bakken.





Risløkka

DEL II: PLANPROGRAM

Løren

Økern

Haraldrud

Hasle

Valle Hovin

Ulvea

Breivoll

Ensjø

Helsfyr

Bryn

Bryn





1.0 Ulven

- planprogram for områderegulering av deler av Ulvenområdet

1.1 Mål og rammer

1.1.1 Innledning

Dette er et program for områderegulering av Ulvenområdet med hjemmel i § 12-10 første ledd jf. § 4-2 i plan- og bygningsloven med tilhørende forskrift.

Bakgrunn

Ulvenområdets sentrale beliggenhet i Oslo har medført at området har utviklet seg til et krysningsspunkt for transport mellom Oslos tre akser; sørkorridoren, vestkorridoren og nordøstkorridoren, - og er av den grunn preget av store motorveisystemer. Den strategiske beliggenheten har også medført at et av Oslos største trafoanlegg er plassert her for å bringe strøm til store deler av Oslos befolkning. Ny teknologi for komprimering av store trafoanlegg (kompaktanlegg) og muligheten for å bygge ned Ulvensplitten, gjør at området i fremtiden kan utvikles til et mangfoldig og sentralt byområde med en stor andel boliger. Det er et anslått potensiale for mellom 1500 til 3000 nye boliger innenfor planområdet. Utviklingen skal bygge videre på områdets kvaliteter, som er særdeles sentral beliggenhet i Oslo (ca samme avstand til Oslo S som Majorstuen/Frognerparken), store grøntområdet og kulturverdier som Østre Aker kirke, prestegård, gravlund og pilegrimsleden.

Formål med planarbeidet

Planarbeidet skal fokusere spesielt på mulighetene for byutvikling som en nedbygging av Ulvensplitten og komprimering av trafostasjonen gir, samt hvilke muligheter som ligger i å legge høyspentlinjer/luftstrekke i kulvert gjennom området. En viktig del av arbeidet er også å se på bedre sammenknytting av grøntområdene på begge sider av Ring 3. Etablering av Manglerudtunnelen vil ha betydning for i hvilken grad Ulvensplitten kan bygges ned, og om eventuelt hvor, det blir tunnellingsslag innenfor området. Planarbeidet skal også ta for seg hvordan Haraldrud og Breivoll kan knyttes bedre sammen. Foreliggende planprosess skal koordineres med Statens vegvesens plan- og utredningsprosess i forbindelse med E6 Manglerudprosjektet, samt Statnetts og Hafslunds planer for fremtidig trafostasjon og høyspentlinjer.

Planområdet omfatter viktige offentlige transportarealer og mange offentlige og private arealer med betydelig potensiale for langsiktig byutvikling. Det er derfor hensiktsmessig at planarbeidet gjennomføres som én eller flere områdereguleringsplaner med nødvendige konsekvensutredninger.

Begrunnelse for utredningsplikt

Plan- og bygningssetaten mener det er nødvendig å utarbeide et planprogram som grunnlag for områderegulering av Ulvenområdet. Behovet for planprogram utløses fordi:

- Det er krav i kommuneplanen til felles planlegging av betydelige arealer innenfor planområdet
- Det er flere statlige, kommunale og private aktører med ulike interesser for byutvikling i området
- Det er behov for nærmere studier av området for å belyse potensial for byutvikling
- Gjennomføring av intensjoner i strategisk plan for Hovinbyen fordrer større infrastrukturtiltak og ombygging av eksisterende infrastruktur
- Det er behov for å etablere helhetlige rammer for utvikling både med hensyn til struktur og innhold som grunnlag for behandling av detaljregulering for enkelttomter.

Igangsetting av planarbeidet er vurdert iht. plan- og bygningslovens § 12-10 første ledd jf. § 4-2 med tilhørende forskrift, jfr. § 2d i Forskrift om konsekvensutredning. Planprogrammet skal gjøre rede for formålet med planarbeidet, planprosessen med frister og deltakere, medvirkningsprosess, (spesielt i forhold til grupper som antas å bli særlig berørt) og hvilke alternativer som vil bli vurdert og behovet for utredninger, jfr. plan- og bygningsloven § 4-1.

1.1.2 Planområdet

Beliggenhet og avgrensning

Planområdet ligger i hovedsak innenfor bydel Alna og Bjerke. Området Valle Hovin innenfor Ring 3, ligger i bydel Grunerløkka og Gamle Oslo. Området innenfor planavgrensningen er 602 100 m², hvorav område for kirkegård, prestebolig og gravlund utgjør 105 250 m².

Planområdet strekker seg fra Alna og Breivoll i øst til Valle Hovin i vest. Området domineres i dag av store veianlegg som E6, Ulvensplitten og Ring 3, samt et stort trafoanlegg og høyspentlinjer. Pilegrimsleden mot Trondheim går gjennom området. Østre Aker kirke omkranset av en stor grønn gravlund, ligger som en kile mellom motorveiene E6 og Ulvensplitten som sto ferdig i 1982. Planområdet grenser til område med vedtatt detaljregulering for Ulven i nord. Planområdet for dette planprogrammet tar med en mindre del av detaljreguleringen (vedtatt 20.05.2015), da nedbygging av Ulvensplitten vil kunne utløse nye muligheter for byutvikling langs Ulvensplitten/Persveien innenfor den vedtatte detaljreguleringen. Planavgrensningen tar også med seg en mindre del av Veiledende plan for offentlige rom for Haraldrud for å kunne se nærmere på sammenknytning mot Breivoll. Boligsameiet Ulven terrasse, med 214 boenheter, forutsettes å forbli uforandret, men er med innenfor planavgrensningen for å kunne se området i sammenheng. Likeledes er det vernede kirke- og gravlundsområdet med, da viktige grøntforbindelser og pilegrimsleden går gjennom. Området har potensiale til å bli et sosialt samlingspunkt og rekreasjonsområde i større grad enn hva det er i dag.

Eierforhold

Figur s.133 viser en oversikt over statlige, kommunale og private grunneiere.

Dagens situasjon

Størstedelen av området ligger i dag som en øy mellom Ulvensplitten, E6 og Ring 3. Området disponeres til kirke, gravlund, trafoanlegg, delvis opparbeidede grøntområder samt veier og næringsbebyggelse, i hovedsak langs Persveien. Etter etablering av Ulvensplitten på begynnelsen av 1980-tallet, ble området isolert fra øvrige byområder, kun tilgjengelig fra motorveisystemet via Persveien og med gang/sykkel-forbindelser mot Valle Hovin og Teisen. Etter reetableringen av Ulvenveien i 2013 er det igjen mulig å komme seg til Økern og videre mot Sinsen på et lokalveisystem. Området har i dag dårlig kollektivtilgjengelighet og passasjergrunnlaget er begrenset. Det er enkelte busslinjer i Persveien mot Høysfyr, Grorud og Ring 3, og en må ellers ut av området til busstopp langs E6 ved Karl Staffs vei eller rundt Teisenkrysset for å benytte kollektivtransport.

Ulvensplitten har i dag en ÅDT på over 60 000, og Ring 3 innenfor planområdet har ca 80 000. De store trafikkmengdene medfører at både støyforholdene og luftforurensing, sammen med trafoanlegget og høyspenttrasé gjør området lite egnet til boligformål i dag.



Plangrense

Ortofoto



Eierforhold

- Kommune
- Stat
- Borettslag
- Privat
- Udefinert
- Plangrense

1.1.3 Planstatus og andre rammebetingelser

Statlige bestemmelser og retningslinjer

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal – og transportplanlegging (2014)

Hensikten med retningslinjene er å oppnå samordning av bolig-, areal- og transportplanleggingen og bidra til mer effektive planprosesser. Retningslinjene skal bidra til et godt og produktivt samspill mellom kommuner, stat og utbyggere for å sikre god steds- og byutvikling. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet og ligger til grunn for videre planarbeid for Ulvenområdet.

Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen (1989)

Det er et mål å ivareta barn og unges interesser i planleggingen. Arealer og anlegg som skal brukes av barn og unge skal være sikret mot støy, trafikkfare og annen helsefare. Ved omdisponering av areal brukt eller egnet for lek skal det skaffes fullverdig erstatning. I nærmiljøet skal det finnes arealer hvor barn kan utfolde seg og skape sitt eget lekemiljø. Dette forutsetter blant annet at arealene innenfor Ulvenområdet:

- er store nok og egner seg for lek og opphold
- gir muligheter for ulike typer lek på ulike årstider
- kan brukes av ulike aldersgrupper, og gir muligheter for samhandling mellom barn, unge og voksne.

Rikspolitiske retningslinjer for universell utforming (1985)

Retningslinjen skal legges til grunn for all planlegging etter plan- og bygningsloven. Retningslinjene skal ivareta universell utforming i planleggingen av byggeområde, utearealer og transportinfrastruktur for å sikre god tilgjengelighet og brukbarhet for alle, og ligger til grunn for planlegging innenfor Ulvenområdet.

Andre føringer

KVU Oslo-Navet (høring 26.11.15 - 29.4.16) og M2016

Trikk i Ulvenveien fra Sinsen til Bryn er foreslått i både KVU Oslo-Navet og M2016. Den vil bli viktig for å betjene de nye bolig- og næringsområdene innenfor planområdet. Den foreslåtte S-banen med stopp på Økern, som også er foreslått, vil også kunne få stor betydning for kollektivbetjeningen av området.

Kommunale planer og føringer

Kommuneplan (2015) – Oslo mot 2030

Store deler av Ulven inngår i utviklingsområde med krav til felles planlegging mellom de ulike aktørene/grunneierne i området. Områdene med trafostasjon og høyspentledninger er i kommuneplanen definert som områder for omforming. Manglerudtunnelen inngår også i vedtatt kommuneplan.

Planprogram for E6 Manglerudprosjektet

Planprogrammet var på høring høsten 2015 og er nå under bearbeidelse før fastsetting. Alternative tunnelinnslag fra Manglerudtunnelen mot E6 skal utredes. Plassering av disse er avgjørende for hvordan det nordøstlige planområdet på Ulven kan disponeres. Nedbygging av Ulvensplitten og ombygging av Teisenkrysset må ses i sammenheng og er tema for utredning i forbindelse med E6 Manglerudprosjektet, hvorav fysisk utforming av Ulvensplitten/Persveiens forlengelse, inngår i oppfølgende planarbeid for Ulven. Teisenkrysset vil håndteres i egen planprosess som koordineres med planene for Ulven.

Det er en hovedmålsetting for arbeidet med E6 Manglerudprosjektet at miljøforholdene for

boligene langs Ring 3 skal forbedres og de nye vei- og gateløsningene ikke skal føre til vekst i personbiltransporten. Det skal derfor utredes hvilke virkemidler som kan brukes for å oppnå dette, bla design av gatesystemet; prioritering av gange, sykkel og kollektivtrafikk, ulike former for veiprising, bomavgifter etc.

Veiledene plan for offentlige rom for Haraldrud

Øst i planområdet overlapper den foreslåtte plangrensen VPOR for Haraldrud mellom Alnabanen og Persveien. Dette arealet er i VPOR foreslått til midlertidig park, og det vil i planarbeidet for Ulven bli sett på alternative bruksformål i sammenheng med området for øvrig.

Veiledene plan for offentlige rom for Breivoll

Den veiledende planen omhandler lokk over E6 ved Breivoll. Dette vil bli utredet nærmere i forbindelse med E6 Manglerudprosjektet og foreliggende planprosess.

Berørte reguleringsplaner

S-1621, S-1634, S-2007, S-3992, S-4314 - Veireguleringer for Ulvensplitten, Persveien og Ulvenveien (1970 -2007), S-2864 - Midlertidige reguleringsbestemmelser industri - trafoanlegget og område nord for Persveien(1986), S - 1964 - Byggeområde for boliger, kontorer og lager (1974) S - 1982 - Spesialområde, grav- og urnelund (1974), S-1274 - Turvei D4 (1965)



Gjeldende regulering



Kommuneplan - Oslo mot 2030 med foreslått plangrense for planprogram Ulven

1.2 Muligheter og utfordringer

1.2.1 Viktige plan og utredningstemaer

Stedsutvikling

Potensiale for boligutvikling, som følge av nedbygging og komprimering av infrastruktur (Ulvensplitten og trafoanlegg), er anslått til mellom 1500 – 3000 boliger, avhengig av hvilke løsninger og utnyttelsesgrad som velges. I tillegg vil potensiale for næringsutvikling, med hovedvekt på områdene langs Persveien, være betydelige. Det er et mål at området utvikling skal bygge videre på de positive kvalitetene som sentral beliggenhet, grøntområder og kulturhistoriske verdier utgjør. Disse verdiene har potensiale til å få en vesentlig større betydning for byens innbyggere, også ut over selve planområdet, ved at arealene tas i bruk i større grad og at det knyttes til omkringliggende bystruktur og grøntområder.

Landskap og byplangrep

Østre Aker kirke ligger på en høyde med skånende terreng rundt. Ved fremføring av Ulvensplitten på begynnelsen av 80-tallet ble det sprengt en dyp skjæring i landskapet som det delvis kan være mulig å tilbakeføre til opprinnelig terreng for å gjenskape en sammenheng og minske barrierene. Det er også et mål å sammenkoble grøntområdene Valle Hovin og Østre Aker kirkegård på tvers av Ring 3, samt å minske de miljømessige konsekvensene av Ring 3. Et viktig tema i planarbeidet blir å vise hvordan ny bebyggelse kan plasseres i landskapet og hvordan bebyggelsen knyttes til grøntstrukturen.

Bevaring

Østre Aker kirke (innviet i 1860) med gravlund og Østre Aker prestegård med hageanlegg utgjør et svært verdifullt kulturmiljø av nasjonal verdi. Kirken er listeført av Riksantikvaren, og skal behandles på linje med fredet bebyggelse. Prestegården (inkludert hageanlegget) er oppført på Gul liste som bevaringsverdig, inngår i verneplan for Akergårdene og er også inkludert i Byantikvarens fredningsstrategi. Det vil si at den vurderes å ha så høy nasjonal kulturminneverdi at den er fredningsverdig. Prestegården er svært godt bevart, og har høy arkitektonisk, kulturhistorisk og samfunns historisk verdi. Dette kulturmiljøet, samt pilegrimsleden er viktige kvaliteter og premissgivere for videre planlegging av Ulvenområdet.



Stedsutvikling

Gatestruktur



Landskap og byplangrep

Terrengfall
Fremtidig grønn forbindelse



Bevaring

Bevaringsverdig/fredet bebyggelse
Fredet gravlund
Pilegrimsleden



Grønn struktur

- Grønt område
- Grønn forbindelse/rekreativ ring



Sammenhenger og byromstruktur

- Strukturere gater
- Knutepunkter
- Grønn forbindelse/rekreativ ring



Byform, byrom og arkitektur

- Sammenhengende kvartalstruktur
- Bygninger med aktive fasader med publikumsrettede funksjoner

Blå - grønn struktur

Den rekreative grønne ringen skal gå gjennom hele planområdet fra Valle Hovin til Haraldrud, og er den viktigste grønne forbindelsen gjennom området. En viktig funksjon er å binde sammen grøntområdene på begge sider av Ring 3. Trafoparken skal opparbeides innenfor området og vil være det viktigste nye parkområde på Ulven. I tillegg er Østre Aker kirkegård med pilegrimsleden et viktig eksisterende grøntområde. Området mellom Alnabanen og Persveien er foreslått opparbeidet til midlertidig park (Veiledende plan for offentlige rom for Haraldrud og permanent i denne planen). Det går ikke noen bekker eller elver gjennom området, men håndtering av overvann fra bygninger kan gjøres for å tilføre vannkvaliteter til de nye byrommene og parkene.

Sammenhenger og byromstruktur

De viktigste strukturere elementene i området vil bli Persveien og dens forlengelse ved ombygging av Ulvensplitten, samt Ulvenveien som binder sammen området kommunikasjonsmessig mot knutepunktene Økern og Sinsen og på sikt videre mot Bryn (trikk, sykkel og gange). Den rekreative grønne ringen går sentralt gjennom området og blir en viktig gang-sykkelforbindelse til de øvrige deler av Hovinbyen.

Byform, byrom og arkitektur

En oppstramming av gateløp og tilretteleggelse for funksjoner og aktiviteter langs gatene vil være viktig for å utvikle Ulvenområdet til et attraktivt og levende byområde i Hovinbyen. Nye gater skal danne en bymessig kvartalsstruktur med finmasket gatenett tilrettelagt for gående og syklende.

Bærekraftig ressurs- og energisystem

Det skal utarbeides en energiplan som bygger på utredninger som kartlegger dagens situasjon og ser på muligheten for å etablere mikroenergisystem, og/eller annen effektiv energibruk. Det skal også lages en ressursplan som bygger på utredninger som kartlegger dagens situasjon og som ser på muligheten for å etablere kretsløps-senter samt ser på ulike avfallsløsninger, inkludert avfallssug.

1.3 Planalternativ

1.3.1 Plan- og utredningalternativer og begrunnelse for disse

Følgende plan- og utredningsalternativer inngår i planprogrammet

Alternativ o - I henhold til Forskrift om konsekvensutredninger skal det redegjøres for følgene av å ikke realisere tiltakene (o-alternativet). Det vil si at dagens trafoanlegg, høyspentlinjer og Ulvensplitten opprettholdes som i dag. Kun ombygging av trafoanlegget til kompaktanlegg vil bli sett på som et underalternativ innenfor Alternativ o.

Planalternativ 1 - Trafoanlegg og Ulvensplitten bygges ned, høyspentmaster og Persveien etableres med ensidig bebyggelse for å gi plass til maksimalt med grøntområder.

Planalternativ 2 - Trafoanlegg og Ulvensplitten bygges ned, høyspentmaster og Persveien etableres med tosidig bebyggelse for å gi plass til maksimalt med boliger og næring.

Begrunnelse for planalternativene

Planalternativene er valgt ut for å undersøke potensialet for byutvikling med ulike grad av komprimering og omforming av de aktuelle infrastrukturanlegg innenfor planområdet. Innenfor Alternativ o er det valgt å se på mulighetene ved at trafoanlegget blir ombygd, uten at Ulvensplitten blir fjernet, som et utredningsalternativ. Hovedvekt på næring er her valgt for utbyggingsområdet fordi trafotomten vil opprettholdes som atskilt mellom store veisystem og miljøbelastningene gjør det lite egnet som boligområde. Planalternativene 1 og 2 er valgt for å undersøke potensialet for henholdsvis hovedvekt på grøntområder og utbyggingsområder. Vei- og gate strukturen i Breivollområdet, øst for Haraldrudveien, er ikke avklart. Breivoll er et kritisk punkt i overgangen mellom Hovinbyen og dalbunnen i Groruddalen med hensyn til en sammenhengende by- og grønnstruktur. Fremtidig vei- og gatestruktur avhenger blant annet av løsninger for Manglerudtunnelen, adkomst til Alnabruterminalen, Strømsveien og øvrig lokalveinett. Det er derfor behov for å se på ulike alternativer for blant annet Persveien og Strømsveien gjennom Breivoll.

Alternativ 0 - utredningsalternativ

- Dagens situasjon med Ulvensplitten beholdes
- Dagens situasjon for trafo og høyspentmaster beholdes
- Bebyggelse langs den eksisterende Persveien, - generell fortetting
- Utredningsalternativ o1: Som utredningsalternativ o, men trafoen komprimeres

Likt for Planalternativene 1 og 2

- Ulvensplitten bygges ned
- Trafostasjon ombygges til kompaktanlegg
- Høyspentmaster fjernes
- Kirke- og gravlundsområde, prestegård, pilegrimsleden; potensiale for sosialt samlingspunkt og rekreasjonsområde utredes.
- Trikk i Ulvenveien - Teisenveien inngår
- Trikk/superbuss i Brobekkveien – Haraldrudveien vurderes

Planalternativ 1

- Grøntdraget og Den grønne rekreative ringen går langs Persveiens sørside
- Utvidet bredt lokk/parkbro mot Valle Hovin ved pilegrimsleden inngår
- Ensidig bebyggelse på nordsiden av Persveien fortettes
- Tunnelinnslag Manglerudtunnel vest for Alna inngår

Planalternativ 2

- Grøntdraget og Den grønne rekreative ringen går i pilegrimsleden
- Smalt lokk/parkbro mot Valle Hovin ved pilegrimsleden inngår
- Bebyggelse langs Ring 3 på Valle Hovinsiden utvikles

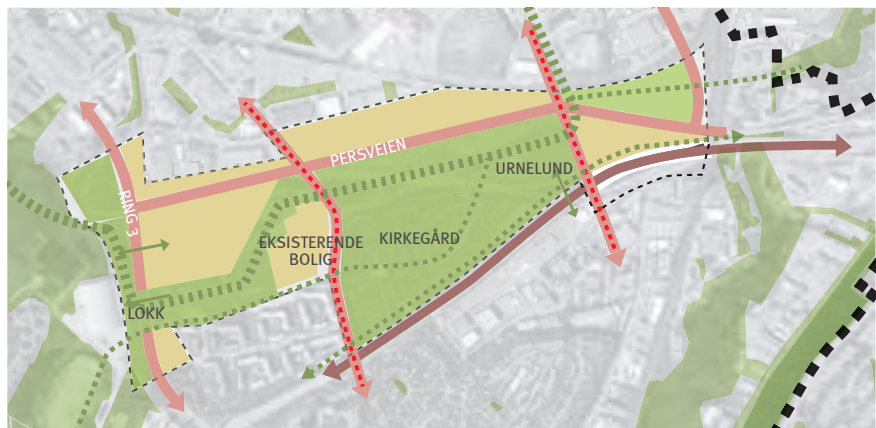
- Lokkløsning over E6 ved Alna/Breivoll inngår
- Bebyggelse langs Ring 3 på Valle Hovinsiden utvikles Tosidig bebyggelse langs Persveien innarbeides
- Tunnelinnslag Manglerudtunnel øst for Alna inngår

Hafslunds bygninger innenfor trafooområdet blir værende i alle alternativene og søkes integrert i ny gate- og bebyggelsesstruktur.

Alternativ 0/
Utrednings-
alternativ



Planalternativ 1



Planalternativ 2



Tegnforklaring

- Byggeområde
- Grøntområde
- Grønne forbindelser/
Grønn ring
- Overordnede veier
- Lokale gater
- Trikketrasée

1.4 Krav til plan og utredninger

1.4.1 Oversikt over plan- og utredningstemaer

Tabellen nedenfor gir en oversikt over hvilke temaer som skal undersøkes i planalternativene, og hvilke temaer som skal utredes i henhold til Forskrift om konsekvensutredning. Noen temaer skal både undersøkes og utredes. I undersøkelsene skal det vektlegges hvilke muligheter og utfordringer de ulike alternativene gir, og hvordan disse skal håndteres.

Plan- og utredningstemaer	Temaer som skal undersøkes i planalternativene	Temaer som skal konsekvensutredes
Forholdet til tilgrensende byområder	X	
Blå-grønn struktur	X	
Offentlig programmer	X	X
Barn og unge	X	X
Økonomiske virkninger	X	
Energi-, ressurs og kretsløpssystem	X	X
Infrastruktur under bakken	X	
Bærekraftig transportsystem	X	
Trafikk	X	X
Gange og sykkel	X	X
Kollektivtilbud	X	
Vannkvalitet og grunnforhold	X	
Støy	X	X
Luft	X	X
Kulturminner og kulturmiljø	X	
Landskap og bebyggelse	X	
ROS, beredskap og ulykkesrisiko, jf. pbl. § 4-3 (virksomhetsfare), geotekniske forhold, flom	X	X
Bygge- og anleggsperioden		X

1.4.2 Program for plan- og utredningstemaer

Hensikten med plan- og konsekvensutredningene er å få oversikt over hvilke muligheter og konsekvenser en utvikling i tråd med planalternativene gir, slik at disse er kjent både under utarbeidelse av, og når det fattes vedtak om planen.

Hva som skal undersøkes i planalternativene og konsekvensutredes er beskrevet i tabellene under (tabellen er ikke uttømmende)

1. SAMFUNNSMESSIGE KONSEKVENSER			
UNDERTEMA	PROBLEMSTILLING	HVA SKAL UNDERSØKES I PLANALTERNATIVENE?	PRESENTASJONSFORM
Forholdet til tilgrensende byområder	Utvikling av Ulven skal skje ut ifra et helhetlig perspektiv. Virkningene og utviklingen av de ulike delområdene må derfor sees i sammenheng med utviklingen i resten av Hovinbyen og tilstøtende byområder.	Det skal gjøres rede for hvordan planforslaget vil berøre tilgrensende byområder og bidra til en helhetlig byutvikling.	Plankart og illustrasjoner
Blå-grønn struktur	Ulvenplanen skal styrke og bevare den grønne strukturen, og etablere sammenhengende grønne strukturer med gode forbindelser til omkringliggende naturområder. Endringer i byens blågrønne struktur kan få konsekvenser for det biologiske mangfoldet.	Det redegjøres for hvordan planforslaget bidrar til å nå målsetningen for den grønne strukturen, og hvordan gode sammenhenger styrkes og sikres.	Temakart sammenhenger i den blågrønne strukturen, beskrivelse etc.
Offentlig programmer <ul style="list-style-type: none"> • Parker og byrom • Sosial-, idrettslig og kulturell infrastruktur 	<p><i>Parker og byrom:</i> Oslo har knapphet på parker og byrom. I tillegg er det et økende behov for parker grunnet sterk befolkningsvekst.</p> <p>Det er behov for arenaer tilrettelagt for rekreasjon og fysisk aktivitet også som en tilrettelegging for helsefremmende tiltak i Oslo.</p> <p><i>Sosial-, kulturell og idrettslig infrastruktur:</i> Ulven vil få mange nye beboere og det vil være behov for skoletilbud, barnehager, kulturtilbud og idretts- og helsefunksjoner i området.</p>	<p><i>Parker og byrom:</i></p> <p>Konsekvensene av planforslaget for byen som bruksområde for allmennheten og tilgjengeligheten til byen beskrives.</p> <p>Analysene skal vise hvilke kvaliteter Den rekreative grønne ringen og Trafoparken bør ha for reelt å tilrettelegge for økt fysisk aktivitet.</p> <p>Parkenes funksjon og størrelse må ses i sammenheng med parkens rolle og befolkningsveksten den skal betjene i fremtiden.</p> <p><i>Sosial-, kulturell- og idrettslig infrastruktur:</i> Muligheten for lokaliseringalternativ, sambruk og samlokalisering av offentlige program skal utredes, f.eks parker, idrett, kultur og skole.</p>	<p>Utredningen skal bygge på en gjennomgang av dagens og fremtidens behov for uteområder grøntområder og sosial-, idrettslig og kulturell infrastruktur, både i forhold til størrelse og bruk.</p> <p>Beskrivelse og illustrasjoner</p>
		HVA SKAL KONSEKVENSUTREDES?	
		<p><i>Sosial-, kulturell- og idrettslig infrastruktur:</i> Konsekvenser av planforslaget i forhold til skolebarnehage, kultur, idretts- og helsefunksjoner skal kartlegges.</p> <p>Konsekvenser av vesentlige konflikter mellom rekreasjonsarealer og annen arealbruk skal beskrives</p>	

Barn og unge	Planområdet er i dag ikke tilrettelagt for bruk av barn og unge. Planforslaget vil gi nye bruksområder for barn og unge	Utredningen skal belyse barn og unges muligheter for bruk av området og sikkerhetsaspekter som må vektlegges i, og underveis, i utviklingen.	Målsettinger for barn og unges mulighet for bruk av området skal beskrives. Det skal gjennomføres en analyse av konsekvenser for barn og unge i de ulike faser av utviklingen.
		HVA SKAL UNDERSØKES I PLANALTERNATIVENE?	
		Mulighetene for fysisk aktivitet, motorisk utvikling og samspill mellom ulike aldersgrupper skal undersøkes, samt mulighet for ulike type aktivitet og lek på ulike årstider.	
Økonomiske virkninger	Utbyggingen vil kreve store investeringer. Økonomien vil være avgjørende for gjennomføringen, både for private og offentlige investeringer. I saksfremlegget til framtidige planarbeider vil det måtte redegjøres for mulige framtidige kostnadsfordeling mellom stat, kommune og utbyggere.	Det skal redegjøres for investeringsbehovet for de ulike byplanelementene.	

2. TRANSPORT OG INFRASTRUKTUR

UNDERTEMA	PROBLEMSTILLING	HVA SKAL KONSEKVENsutredes?	PRESENTASJONSFORM
Energi	Energisystemet skal utvikles slik at det tilfredsstiller Hovinbyens ulike behov. Dette bør blant annet gjøres gjennom å sikre smart energibruk i og mellom bygg/anlegg og legge til rette for effektive og optimale energisystem.	Utredningen skal kartlegge dagens situasjon og se på muligheten for å etablere mikroenergisystem og/eller annen effektiv energibruk. Det skal utredes hva som kan oppnås ved å se bygg/anlegg, transport, belysning, vann og avløp i sammenheng.	Beskrivelse og illustrasjoner.
		HVA SKAL UNDERSØKES I PLANALTERNATIVENE?	
		Det skal utredes hvordan den beste energiløsningen for området kan løses organisatorisk, teknisk, juridisk og finansielt.	
Ressurs- og kretsløp	I Hovinbyen finnes Oslos største avfallsmottak og tre fjernvarmeanlegg. Hovinbyen skal være kommunens spydspiss for videreføring av et kretsløpsbasert avfallssystem hvor avfall blir en ressurs som utnyttes.	HVA SKAL KONSEKVENsutredes?	Beskrivelse og illustrasjoner.
		Utredningen skal kartlegge dagens situasjon og se på muligheten for å etablere lokale kretsløpsentra samt se på ulike avfallsløsninger, inkludert avfallssug innenfor planområdet.	
		HVA SKAL UNDERSØKES I PLANALTERNATIVENE?	
		Ressurssystem (avfallstjenester, avfallssystem og kretsløpsentra) skal belyses.	

Infrastruktur under bakken	Det er viktig å samordne gravearbeidet for tekniske anlegg under bakken med bygging og opprusting av gatenettet. Dette er viktig for å oppnå synergieffekter av felles plan- og gjennomføring og for å redusere ulempene for beboere, næringsliv og trafikanter	Samordning av graving for vann- og avløp, avfallssug, mikroenergisystemer/strømmnett, nær- og/eller fjernvarme, kabler/bredbånd skal utredes f. eks etter modell fra Graveklubben i Bergen, der graving samordnes og gatene opprustes i forbindelse med gravingen. http://www.graveklubben.no/	Beskrivelse og illustrasjoner.
Bærekraftig transportsystem	Særlig streng håndhevelse av parkeringsnormene og forsterket satsing på kollektivløsninger er avgjørende for at Hovinbyen kan oppnå lavere andeler bilreisende. Det skal tilrettelegges for en skinnegående løsning, trikk i Ulvenveien og trikk/superbuss i Brobekkveien/Haraldrudveien som skal betjene store deler av Ulven og Hovinbyen. Særlig skal vektlegges gjennomgående og attraktive hovedruter for syklist og gående.	<p>HVA SKAL UNDERSØKES I PLANALTERNATIVENE?</p> <p>Planen skal vise hvordan målet om et bærekraftig transportsystem både internt i Ulvenområdet nås og hvordan transportnettet knytter seg videre til tilgrensende områder.</p> <p>Praktiske og juridiske muligheter og konsekvenser av bildelingsordninger som alternativ til P-plasser i byggeprosjekter skal utredes.</p>	Temakart. Vurdering av virkemidler.
Trafikk	Kunnskap om eksisterende og fremtidig trafikk som følge av utbyggingen er nødvendig for dimensjonering og utforming av transportsystemet.	<p>Beskrive trafikale konsekvenser av eksisterende og fremtidig trafikk for tilgjengelighet, fremkommelighet og trafikksikkerhet for sentrale trafikantgrupper som nyttetraffic/varelevering, kollektivtrafikk, sykkel -trafikk, gangtrafikk, personer med nedsatt funksjonsevne, E6-trafikk og lokal biltrafikk.</p> <p>Beskrivelsen skal omfatte situasjonen på døgnbasis og i rush, og ta for seg hovedveinettet inkludert kryss, lokale gater og tilstøtende områder/gatenett.</p> <p>Ulike alternativer for Persveien og Strømsveien gjennom Breivoll skal undersøkes.</p> <p>HVA SKAL KONSEKVENSENTREDES?</p> <p>Trafikale og arealmessige virkninger av antall parkeringsplasser skal beskrives.</p>	Transportmodell / trafikkberegninger. Beskrivelse og illustrasjoner. Beskrivelse og illustrasjoner
Gange og sykkel	Planområdets sentrale beliggenhet, midt i Oslo byggesone med 3-3,5 km til Oslo Sentrum og avstand til andre sentrale målpunkt gjør at potensiale for gang-, og sykkeltrafikk er stort. Dagens situasjon er imidlertid preget av store barrierer og dårlige miljøforhold med støy og luftforurensing. Det er viktig å etablere gode, trygge og attraktive forbindelser gjennom området for gående og syklende.	<p>HVA SKAL UNDERSØKES I PLANALTERNATIVENE?</p> <p>Hvordan det kan tilrettelegges for gang- og sykkeltrafikk på tvers og på langs av området. Hvordan kan bebyggelse og opparbeidelse av parker støtter opp om positive opplevelser langs ruten. Hvordan ulike trafikantgrupper kan ivaretas.</p> <p>HVA SKAL KONSEKVENSENTREDES?</p> <p>Virkningen av ulike trafikkmodeller og avbøtende tiltak skal utredes</p>	Beskrivelse og illustrasjoner.

Kollektivtilbud	Kollektivbetjeningen av området skal understøtte og supplere eksisterende lokalt og regionalt kollektivtilbud for å kunne ta trafikkveksten med gange, sykkel og kollektivtrafikk.	HVA SKAL UNDERSØKES I PLANALTERNATIVENE?	Beregne passasjergrunnlaget. Transportmodeller og trafikkberegninger. Samfunnsøkonomiske analyser.
		Beskrive trafikale og samfunnsøkonomiske konsekvenser av planforslaget med 1) et kollektivtilbud basert på skinnegående løsning 2) et minimumsalternativ basert på bussbetjening.	

3. FORURENSING OG MILJØ

UNDERTEMA	PROBLEMSTILLING	HVA SKAL UNDERSØKES I PLANALTERNATIVENE?	PRESENTASJONSFORM
Vannkvalitet og grunnforhold	Det antas at det er varierende grunnforhold på Ulven, med en blanding av naturlige og oppfylte løsmasser med varierende dybde til fjell. Det vil kunne være forurensede masser som følge av tidligere industri.	Det skal redegjøres for grunnforhold og eventuelle forurensende masser.	Eksisterende rapporter og foreliggende data om grunnforhold og grunnforurensning skal ligge til grunn for utredningene.
Støy	Området er støybelastet og fremtidige støynivåer vil ha betydning for mulige arealbruksformål, især nær veier og trafoanlegg.	HVA SKAL KONSEKVENsutREDES? Beskrive konsekvenser av utendørs støy fra de ulike støykildene enkeltvis og samlet. Fremstille beregningene med gul og rød sone før og etter planlagt utbygging i henhold til Kommuneplanen og Klima- og miljøverndepartementets retningslinjer T-1442.	Beregningsverktøy. Prognose 10-20 år frem i tid.
Luft	Området er utsatt for luftforurensning, hovedsakelig fra veitrafikk.	Beskrive konsekvenser av utendørs luftkvalitet fra de ulike kildene samlet og vurdere kildefordeling på bakgrunn av eksisterende beregningsresultater og rapporter. Fremstille resultatene på kart og i forhold til nasjonale mål for luftkvalitet HVA SKAL UNDERSØKES I PLANALTERNATIVENE? Vurdere forandringer i luftkvalitet i tilstøtende områder som følge av utbyggingen og endret trafikk og ny teknologi.	Beregningsverktøy med supplerende vurderinger ut fra eventuelle relevante målestasjoner. Foreliggende beregninger for kildefordeling i indre by Prognose 10-20 år frem i tid.

4. KULTURMINNER OG KULTURMILJØ

UNDERTEMA	PROBLEMSTILLING	HVA SKAL UNDERSØKES I PLANALTERNATIVENE?	PRESENTASJONSFORM
Østre Aker kirke, prestegård, gravlund og pilegrimsleden	Østre Aker kirke, prestegård ,gravlund og pilegrimsled gir føringer for hvordan Den grønne ringen kan opparbeides gjennom området og hvordan ny tilgrensende bebyggelse planlegges.	Planforslagets muligheter for Østre Aker kirke, prestegård og gravlund skal belyses i forhold til ny bebyggelse og Den grønne ringen.	Beskrivelse. Illustrasjoner.

5. LANDSKAP OG ESTETIKK

UNDERTEMA	PROBLEMSTILLING	HVA SKAL UNDERSØKES I PLANALTERNATIVENE?	PRESENTASJONSFORM
Landskap og bebyggelse	Landskapsformen skal ivaretas og eventuelt reetableres i deler av Ulvensplittens trasé.	Utredningen skal belyse planforslagets påvirkning i fjern- og nærvirkning.	Beskrivelse. Illustrasjoner.

6. RISIKO OG SÅRBARHETSANALYSE			
UNDERTEMA	PROBLEMSTILLING	HVA SKAL KONSEKVENSTREDES?	PRESENTASJONSFORM
ROS generelt	Sikkerhets- og beredskapsmessige interesser skal ivaretas i kommunale arealplaner. Ved utbygging av samfunnet skal samfunnssikkerhet ivaretas gjennom synliggjøring av risiko- og sårbarhetsforhold.	Gjennomgang av generelle risiko- og sårbarhetsmomenter og redegjøre for eventuelle konsekvenser.	Følge veileder for kommunal risiko- og sårbarhetsanalyser (Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap) og GIS i samfunnssikkerhet og arealplanlegging - Vestlandsprosjektet.
Transport av farlig gods på land Virksomheter med fare for brann og eksplosjon Virksomheter med fare for	Ved planer om utbygging i nærheten av slike anlegg må risiko vurderes som grunnlag for lokalisering av skoler, barnehager etc Ombygging av trafo, høyspentlinjer og bygninger/funksjoner i nærheten av disse skal vurderes spesielt.	Beskrive risiko for nye bygg og aktiviteter generelt og sårbare arealbruksformål som f.eks bolig, skole og barnehager.	Trafikkdata, ulykkesberegninger og bruk av statistisk grunnlagsmateriale.
kjemikalieutslipp eller annen akutt forurensning Virksomheter spesielt utsatt for terror eller alvorlig kriminalitet			
Ustabil grunn	Området består dels av utfylte masser der grunnens stabilitet og beskaffenhet kan være usikker. , f.eks kvikkleire	HVA SKAL UNDERSØKES I PLANALTERNATIVENE? Utrede grunnforhold	Eksisterende rapporter om grunnforhold skal ligge til grunn for utredningen. Finnes ikke data skal det foretas kartlegging etter mest hensiktsmessige metode.
7. KONSEKVENSER I ANLEGGSPERIODEN			
Omgivelsenes påvirkning av anleggsarbeid og trafikk. Det skal skisseres en plan for avbøtende tiltak i anleggsperioden			
UNDERTEMA	PROBLEMSTILLING	HVA SKAL KONSEKVENSTREDES?	PRESENTASJONSFORM
Anleggsarbeid	Anleggsarbeid og trafikk vil påvirke omgivelsene gjennom støy, luftforurensning, trafikk og grunnforurensning. Arbeidet vil gi fare for utlekking av grunnforurensning i anleggsfasen og for regenerering av forurensning i sedimenter.	Det skal redegjøres for miljømessige og trafikale konsekvensene av anleggsarbeidet og utarbeides en plan for avbøtende tiltak som omhandler: Anleggstrafikk: -Trafikkvolum og kjøreruter, dvs om det forventes anleggstrafikk som vil være sjenerende for bruk av området og områdene omkring. Avbøtende tiltak og alternative gang- og sykkeltraséer skal angis. - Støy fra anleggsarbeid og anleggstrafikk skal kartlegges. - Luftforurensning fra anleggsarbeid og anleggstrafikk skal kartlegges. - Grunnforurensning, vannkvalitet og forurensende sedimenter. - Konsekvensene for vannkvaliteten. -Plassering av midlertidige riggområder og evt. masser.	Plan for avbøtende tiltak i anleggsperioden.

1.4.3 Metode og fremstilling

Resultatene av de enkelte planutformingene og fagutredningene og beskrivelsen av eventuelle avbøtende tiltak legges til grunn for innholdet i planforslaget.

Plan- og konsekvensutredningen skal bygges opp av fire hovedtrinn for hvert fagtema som utredes:

- Beskrivelse/verdivurdering av dagens situasjon (0-alternativet)
- Beskrivelse, beregning og vurdering av tiltakets muligheter for, effekt og konsekvenser for de ulike temaene, for alternativ 1, og 2.

De enkelte plan- og utredningstemaene skal belyses gjennom planskisser, tekst og hensiktsmessige illustrasjoner. Presentasjonsform for det enkelte tema beskrives under de enkelte temaer i tabellen s. 141- 145. De skisserte planalternativene skal undersøkes og konsekvensmessig utredes til et sammenlignbart nivå.

Undersøkelsene og utredningen skal klarlegge muligheter, verdi-, omfang- og konsekvensgrad for alternativer sammenliknet med 0-alternativet, samt avbøtende tiltak.

Temavis fremstilling av planundersøkelser og utredninger

Muligheter og konsekvenser i de ulike alternativene skal sammenstilles og vurderes temavis i en tabell.

Dersom det avdekkes betydningsfulle negative konsekvenser av tiltaket, skal det for hvert fagtema beskrives avbøtende tiltak.

Forslagsstillers anbefaling

Forslagsstiller (PBE) skal, med grunnlag i undersøkelsene og utredninger som gjennomføres, komme med en anbefaling av valg av planalternativ.

1.4.4 Videre planprosess og medvirkning

Planprosess og fremdrift

Dette planarbeidet gjelder områderegulering (er) med konsekvensutredning (KU), og har normalt følgende stadier:

- Planprogram - utvikles av forslagsstiller (i dette tilfellet Plan- og bygningsetaten (PBE)) og høres offentlig. Planprogrammet angir rammer for planarbeidet og konsekvensutredningen, og skal sikre at relevante forhold belyses. Planprogrammet vedtas endelig (fastsettes) av PBE etter det har vært forelagt Byrådsavdeling for byutvikling (BYU).
- Plan- og konsekvensutredning - utføres av forslagsstiller (PBE) med konsulenter og skal avklare behov for forbedring/justering av planforslagene på bakgrunn av påpekte muligheter og konsekvenser.
- Planforslag (juridisk del) - utvikles av forslagsstiller (PBE) med referanse til mulighetsundersøkelsene og konsekvensutredningen. I planforslaget redegjøres det for plan for området, og inneholder planbeskrivelse, samt forslag til reguleringsplankart og bestemmelser.
- Saksfremstilling (planbeskrivelse), områderegulering med konsekvensutredning - utarbeides av PBE. Saken høres offentlig og danner grunnlag for saksoversendelse til byrådsavdeling for byutvikling (BYU).
- Bystyresak - utarbeides av BYU, behandles av byutviklingskomiteen (BUK) og oversendes bystyret for planvedtak.
- Planvedtak - områdereguleringsplan med kart og bestemmelser.

Tabellen under viser antatt fremdrift

PROSESSNAVN	FORVENTET FREMDRIFT
PLANPROGRAM	
Varsling om oppstart planarbeid	8.02.2016
Høringsperiode	8.02.2016 – 21.03.2016
UTARBEIDE KONSEKVENsutredning	2017 - 2018
UTARBEIDE PLANFORSLAG	2017 - 2018
SAKSFREMSTILLING OMRÅDEREGULERING M/KU	Vår 2019
PLANVEDTAK	Høst 2019

Medvirkning

En viktig oppgave i det videre arbeidet blir å koordinere planprosessene for vei-prosjektene med planene for byutvikling i Ulvenområdet i samarbeid med Statens vegvesen, samt samarbeid med Statnett og Hafslund i forhold til trafoanlegg og høyspentlinjer. Oslo kommune er i god dialog med Statens vegvesen, Statnett og Hafslund for å sikre samordnet prosess for de store infrastrukturaneleggene og hvordan nedbygging og ombygging av disse kan bidra til en god byutvikling.

Arbeidet legges opp med utgangspunkt i plan- og bygningslovens krav til informasjon og medvirkning. Foruten Statens vegvesen, Statnett og Hafslund vil Den norske kirke/Østre Aker kirke og Haugerud sokn, Gravferdsetaen, berørte bydeler, Bymiljøetaten, Eiendoms- og byfornyelsesetaten, Byantikvaren og velforeninger være involvert i det videre planarbeidet. Relevante behovshavere for offentlig sosial- og teknisk infrastruktur vil også være involvert i planleggingen. Det samme vil ulike interesseorganisasjoner og det sivile samfunn være.



2.0 Helsfyr - planprogram for områderegulering

2.1 Mål og rammer for planarbeidet

2.1.1 Innledning

Dette er et program for områderegulering av Helsfyr med hjemmel i § 12-10 første ledd jf. § 4-2 i plan- og bygningsloven med tilhørende forskrift.

Bakgrunn

Helsfyr ligger sørvest i Hovinbyen, der Grenseveien og Europavei 6/Strømsveien krysser hverandre. E6/Strømsveien er en arm av E6 fra Breivoll som knytter nord-sørgående E6 til sentrum og europaveisystemet mot vest (E18/E16). Da T-banen ble ført forbi Helsfyr på 1960-tallet ble området et svært tilgjengelig knutepunkt (reisetid fra Jernbanetorget er 7 minutter), og området på nordvestsiden av E6 ble utbygget med tett kontorbebyggelse. Bussholdeplass for regionbusser er plassert på begge sider av E6. Bussterminal for regional- og lokalbusser er etablert sørøst for E6.

Helsfyr er en sentral innfallsport til Oslo fra øst, og området nord for E6 er under stadig utbygging. Helsfyr ligger også sentralt i Hovinbyen litt sør for aksene mellom Økern og Bryn. Utvikling av Helsfyr er et viktig ledd i utviklingen av tyngdepunktet Helsfyr-Bryn. Bryn vil også bli utviklet videre som et viktig kollektivknutepunkt, og samspill og bymessig utvikling mellom de to stedene er en viktig del av utvikling av Hovinbyen.

Formål med planarbeidet

Planarbeidet skal særlig fokusere på videre utvikling av Helsfyr som knutepunkt med områdets svært gode påkobling til eksisterende og fremtidig infrastruktur for kollektivtransport. Rollefordeling og samvirke med Bryn som kollektivknutepunkt skal belyses i dette arbeidet. Konsekvensene av at det etableres trikk i Grenseveien/Østensjøveien mellom Carl Berners plass og Bryn, med mulig avgrensning mot sentrum fra Helsfyr langs E6, skal vurderes (Ruters M 2016). Planarbeidet skal omfatte vurdering av mulighetene for å bygge tettere omkring knutepunktet for at området kan bli en «portal» til Oslo sentrum fra øst. Det skal også vises bymessig, helhetlig utvikling mellom Helsfyr og Bryn, og planen skal omfatte forslag til hva dette kan innebære nærmest Helsfyr (se avgrensning). Planområdet omfatter viktige offentlige transportarealer og mange offentlige og private grunneiere med betydelig potensiale for langsiktig byutvikling. Det anses derfor hensiktsmessig at planarbeidet i hovedsak gjennomføres som områderegulering med nødvendige konsekvensutredninger.

Begrunnelse for utredningsplikt

Plan- og bygningsetaten mener det er nødvendig å utforme planprogram som grunnlag for områderegulering og detaljregulering av Helsfyr. Behovet for planprogram utløses fordi:

- Det er krav i kommuneplanen til felles planlegging av arealer innfor planområdet
- Det er statlige, kommunale og private aktører med betydelige og sannsynlig ulike interesser i området
- Det er behov for nærmere studier for å belyse potensial for byutvikling, der igangsatt detaljregulering og utbygging må ses i sammenheng med videre utvikling av Helsfyr som flerfunksjonelt og godt strukturert byområde.
- Gjennomføring av intensjoner i strategisk plan medfører gjennomføring av store infrastrukturtiltak
- Det er behov for å etablere helhetlige rammer for fysisk utvikling både for struktur og innhold som grunnlag for detaljregulering og utbygging.

Igangsetting av planarbeidet er vurdert iht. plan- og bygningslovens § 12-10 første ledd jf. § 4-2 med tilhørende forskrift, jfr. § 2d i Forskrift om konsekvensutredning. Planprogrammet skal gjøre rede for formålet med planarbeidet, planprosessen med frister og deltakere, medvirkningsprosess, (spesielt i forhold til grupper som antas å bli særlig berørt) og hvilke alternativer som vil bli vurdert og behovet for utredninger, jfr. plan- og bygningsloven § 4-1.

2.1.2 Planområdet

Beliggenhet og avgrensning

Planområdet ligger i sin helhet i Bydel Gamle Oslo og omfatter trafikknutepunktet Helsfyr med tilstøtende bebyggelse. Trafikknutepunktet ligger i krysningspunktet mellom E6 Strømsveien og Grenseveien og inneholder kjøreveier med på- og avkjøringsramper, bussterminal og bussholdeplasser i E6, samt T-banestasjon med oppganger på begge sider av E6. Området innenfor viste planavgrensning er på 226 daa

Eierforhold

Området er i hovedsak i privat eie. E6 eies av Statens vegvesen, mens Grenseveien/ Østensjøveien og andre offentlige veier er kommunale. Figur s.151 viser henholdsvis statlige, kommunale og private grunneiere.

Dagens situasjon

Planområdet er i dag sterkt dominert av veitrafikk. E6 har på strekningen en årsdøgntrafikk (ÅDT) på 60.000, mens Grenseveien har en ÅDT på 20-30.000. Det er også et betydelig antall kjøretøyer som kjører av fra den ene til den andre av disse to veiene. En god del av arealet er derfor på- og avkjøringsramper. Med trafikken til og fra bussterminalen er området sterkt dominert av veitrafikkstøy og luftforurensning, og er derfor lite egnet til boligbebyggelse.

Bebyggelsen i området er stort sett offentlig og privat næringsbebyggelse, hovedsaklig kontor, men også noe handel på gateplan.

2.1.3 Planstatus og andre rammebetingelser

I henhold til Oslopakke 3 skal veksten i persontransporten tas med kollektivtrafikk, sykkel og gange. Helsfyr er, og skal videreutvikles som kollektivknutepunkt. Helsfyr inngår i et vekstområde, og har i seg selv potensiale for vekst. Dette innebærer krav til økt tilrettelegging for buss og trikk, utvikling av et sammenhengende sykkelveinett gjennom området og økt tilgjengelighet for fotgjengere til de viktigste målpunkter: T-banestasjon og bussterminal.

Statlige planbestemmelser og retningslinjer

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal – og transportplanlegging (2014)

Hensikten med retningslinjene er å oppnå samordning av bolig-, areal- og transportplanleggingen og bidra til mer effektive planprosesser. Retningslinjene skal bidra til et godt og produktivt samspill mellom kommuner, stat og utbyggere for å sikre god steds- og byutvikling. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet og ligger til grunn for videre planarbeid for Helsfyr.

Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen (1989)

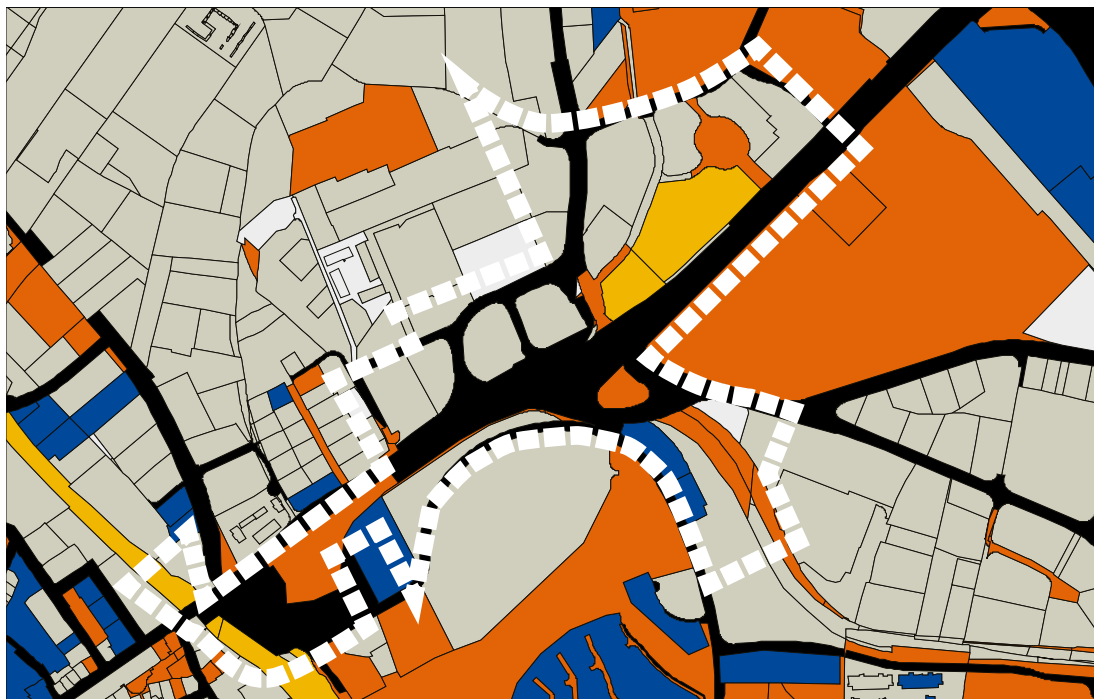
Det er et mål å ivareta barn og unges interesser i planleggingen. Arealer og anlegg som skal brukes av barn og unge skal være sikret mot støy, trafikkfare og annen helsefare. Ved omdisponering av areal brukt eller egnet for lek skal det skaffes fullverdig erstatning. I nærmiljøet skal det finnes arealer hvor barn kan utfolde seg og skape sitt eget lekemiljø. Dette forutsetter blant annet at arealene innenfor Helsfyr:

- er store nok og egner seg for lek og opphold
- gir muligheter for ulike typer lek på ulike årstider
- kan brukes av ulike aldersgrupper, og gir muligheter for samhandling mellom barn, unge og voksne.



Plangrense

Ortofoto



Eierforhold

- Kommune
- Stat
- Borettslag
- Privat
- Udefinert
- Plangrense

Rikspolitiske retningslinjer for universell utforming (1985)

Retningslinjen skal legges til grunn for all planlegging etter plan- og bygningsloven.

Retningslinjene skal ivareta universell utforming i planleggingen av byggeområde, utearealer og transportinfrastruktur for å sikre god tilgjengelighet og brukbarhet for alle.

Andre føringer

KVU Oslo-navet (høring 20.11.15-29.4.16) og M-2016

Det er foreslått trikk i Grenseveien fra Carl Berners Plass til Bryn, og mellom denne linjen og sentrum langs Strømsveien fra Helsfyr. Linjene vil bli viktige for å knytte sammen vestre deler av Hovinbyen i nord-sør retning, og Hovinbyen mot Oslo sentrum. Det er også foreslått ny T-banelinje mellom Tøyen og Bryn via Helsfyr.

Kommunale planer og føringer

Kommuneplan – Oslo mot 2030 (2015)

Helsfyr er vist som eksisterende kollektivknutepunkt. Store deler av området er fremtidig hovedområde for bebyggelse. Området øst for Grenseveien og området nordvest for E6 har krav til felles planlegging mellom de ulike aktørene/grunneierne i området. Grensen for planprogrammet avviker fra Kommuneplanens avgrensning av område med krav til felles planlegging i området øst for Grenseveien og nordvest for E6. I dette området er det igangsatte og vedtatte plan- og byggeprosjekter som gir et sterkt begrenset handlingsrom for ytterligere samordning de nærmeste årene. Dette gjelder spesielt vedtatt reguleringsplan for Vålerenga kultur- og idrettspark, Grenseveien 80-82 og Innspurten 4. Gjenværende eiendommer utenfor planavgrensningen består av Innspurten 2 som er regulert til friområde og som inngår i en overordnet plan for grøntstruktur og turveinett i området, samt Valhall som på sikt skal inngå i planlegging av bypark på Valle Hovin. Strømsveien 106 er en plansak som har kommet langt og ble igangsatt før kommuneplan var vedtatt. Etter kommuneplanen ble vedtatt er det igangsatt planarbeid for Grenseveien 90 som skal ses i sammenheng med tilliggende eiendommer innenfor planområdet. Området øst for Grenseveien kan vurderes tatt ut av områdereguleringen og kan reguleres i egne planer hvis planforslaget bidrar til en samlet god løsning på nordsiden, samt at krav og føringer gitt i strategisk plan for Hovinbyen og kommuneplan følges opp. Dette vil bli vurdert i det videre planarbeidet.

Det foreligger forslag til VPOR for Bryn. Denne planen vil være et viktig grunnlag for videreutvikling av området mellom Bryn og Helsfyr.

Gjeldende regulering

Området er regulert til samferdsels anlegg og teknisk infrastruktur (veier og kollektivterminal) og bebyggelse og anlegg (Offentlige bygninger, næring/kontor, blandet bebyggelse (kontor/bolig)). Se illustrasjon s. 151.

Berørte reguleringsplaner:

Veiformål, inkl kollektivterminal: S-491, S-1217, S-4791, S-2802, S-3391, S-2363, S-1987.

Anlegg for T-bane: S-222, S-819.

Boligparkering: S-1852

Kontor, forretning: S-2942, S-3070, S-2797, S-3714, S-3664, S-3675.

Kontor, hotell: S-4781

Offentlig bygning: S-2332

Park: S-1217

Industri: S-2864.



■ ■ ■ Plangrense

Eksisterende regulering



■ ■ ■ Plangrense

Kommuneplan - Oslo mot 2030 med foreslått plangrense



■ ■ ■ Plangrense

Deler av planområdet skal detaljreguleres og deler skal områdereguleres

2.2 Muligheter og utfordringer

2.2.1 Viktige plan - og utredningstemaer

Stedsutvikling

Helsfyr er et knutepunkt hovedsakelig bygget opp med kontor- og næringsbebyggelse på nordvestsiden av E6/Strømsveien, på begge sider av krysset mellom E6 og Grenseveien. På sørøstsiden av E6 begrenses utviklingsmulighetene særlig av Østre gravlund og boligområdet på Etterstad. Helsfyr ønskes forsterket som kollektivknutepunkt og utbygget som del av tyngdepunktet Bryn-Helsfyr. Dette tenkes gjort ved å bygge opp under eksisterende bebyggelses- og lokalgatestruktur i området ved Fyrstikktorget. Videre er det et hensiktsmessig å utvikle klarere struktur på bebyggelse og byrom nordøst for Grenseveien, samt etablere bebyggelsesstruktur og kommunikasjonslinjer sør for Østensjøveien mot Bryn som knytter de to knutepunktene sammen. Reduksjon av fysiske og visuelle barrierer, spesielt over E6, søkes etablert ved byggegrenser og eventuelt overbygging (lokk). Nåværende bussterminal bør også vurderes overbygget.

Landskap og byplangrep

Terrenget skråner svakt mot sørvest. Det ligger til rette for etablering av boliger særlig i sørvestre deler av planområdet. Lokalisering og detaljutforming bør vurderes i forhold til solforhold og utsikt.

Blågrønn struktur

Østre gravlund utgjør et betydelig grøntområde ved Helsfyr. Det må tilstrebes å beholde/styrke kontakten fra gravlunden på tvers av E6 til park- og idrettsarealene på Valle-Hovin. Langs E6 går en viktig hovedsykkelvei. Denne foreslås utviklet til ekspresykkelvei, og bør i størst mulig grad inngå i et langsgående grøntdrag, samt knyttes til grøntforbindelser og mindre sykkelveier i området. Pilegrimsleden (Oslo – Trondheim) følger planområdets nordvestre avgrensning. Denne er i liten grad opparbeidet som selvstendig gangforbindelse i Helsfyrområdet, men er vist bl.a. ved skilting langs fortau. Der det er mulig bør Pilegrimsleden oppgraderes som separat fra sykkelvei eller særskilt markert gangvei.



Stedsutvikling

- Knutepunkt
- Sammenkoble byområder



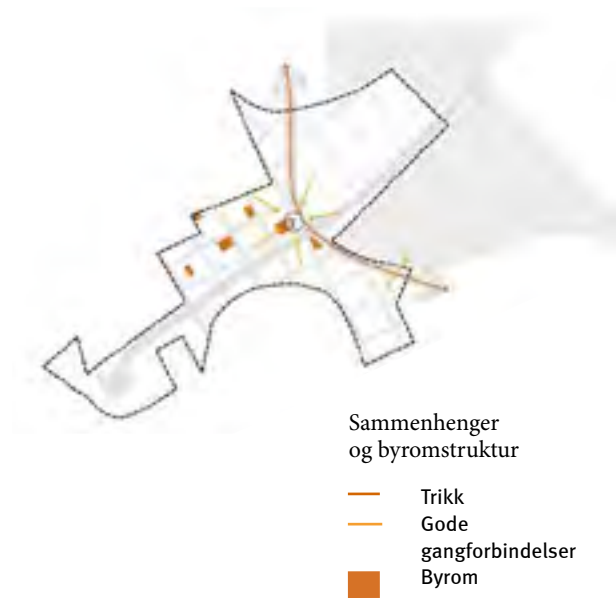
Landskap og byplangrep

- Terrengfall
- Fremtidig grønn forbindelse



Grønn struktur

- Grønt område
- Grønn forbindelse

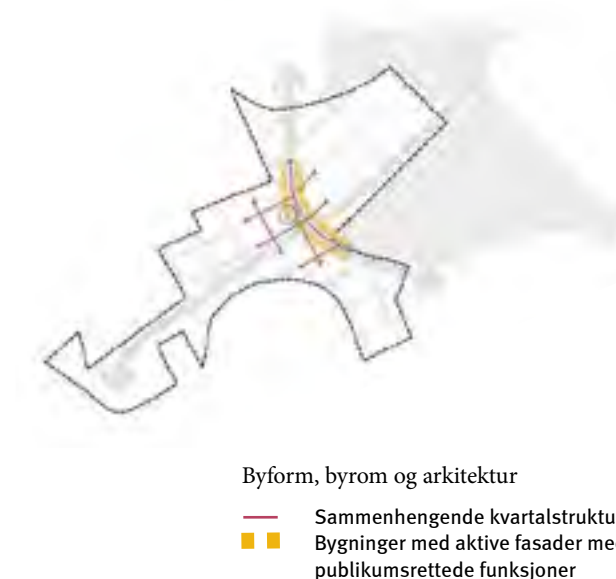


Sammenhenger og byromstruktur

Helsfyr vil med utvikling av ny T-banelinje, bussruter og etter hvert trikk i Grenseveien få en forsterket kapasitet som knutepunkt for kollektivtrafikk. Overgang mellom buss og T-bane er i dag godt tilrettelagt, med korte gangforbindelser. Det er viktig i utviklingen av området at prinsippet om korte og enkle overgangsforbindelser beholdes og videreutvikles. Det er derfor svært vesentlig at nye trikkeforbindelser i Grenseveien-Østensjøveien og langs Strømsveien knyttes nært til T-banestasjon og bussterminal. Ganglinjer må planlegges gjennom bebyggelsen slik at atkomst til holdeplasser blir enkle, korte og sikre.

Byromsstrukturen nordvest for E6, nordøst for Grenseveien er åpen og uten akser eller andre linjer eller elementer som strukturerer området.

Bussterminalen avgrenses av kjøreveirampe i sør. Kjøreveirampen går i bro over T-banen, som her kommer opp i dagen. I den smale sonen mellom Etterstadbebyggelsen og Østre gravlund utgjør denne rampen/tunnelåpningen en betydelig barriere, som i planarbeidet bør søkes nedbygget. Innenfor planavgrensningen kan det vurderes en mulig overbygging over T-banen ca 100 meter mot sør, der det kan legges til rette for bebyggelse og gangforbindelser som utvider Helsfyr mot sør og knytter stedet nærmere til Bryn.



Byform, byrom og arkitektur

En oppstramming av gateløp og tilretteleggelse for funksjoner og aktiviteter langs gatene vil være viktig for å utvikle Helsfyr til et attraktivt og levende tyngdepunkt i Hovinbyen. Det bør vurderes hvor det kan etableres boliger, eksempelvis i bebyggelse der de nederste etasjene er kontor/forretninger med boliger høyere opp.

Bærekraftig ressurs- og energisystem



Det skal utarbeides en energiplan som bygger på utredninger som kartlegger dagens situasjon og ser på muligheten for å etablere mikroenergisystem, og/eller annen effektiv energibruk. Det skal også lages en ressursplan som bygger på utredninger som kartlegger dagens situasjon og som ser på muligheten for å etablere kretsløps-senter samt ser på ulike avfallsløsninger, inkludert avfallssug.



Bevaring

Det er få bevaringsverdige kulturminner innenfor planområdet. Planområdet er imidlertid omgitt av en rekke verdifulle anlegg som enten er regulert til bevaring etter plan- og bygningsloven, eller er oppført på Gul liste som bevaringsverdig. Kartet og tabellen under er hentet fra Kulturminnegrunnlag for Hovinbyen, og det henvises til dette for nærmere beskrivelse av verneverdier, vernestatus og historisk kontekst.

Bevaring

-  Bevaringsverdig bebyggelse
-  Fredet gravlund



Hentet fra vedlegg 4, Kulturminnegrunnlag: 1. Malerhaugen gård / 2. Ensjø gård / 3. Grønvold gård / 4. Petersborg / 5. Nystuen / 6. Fyrstikktorget / 7. Fyrstikkalleen skole (F21) / 8. Fyrstikkalleen 17 / 9. Fyrstikkalleen 7 / 10. Fyrstikkalleen 8,14,20 / 11. Fyrstikkarbeiderboliger, Grønvold haveby / 12. Malerhaugen haveby / 13. Funkismiljø / 14. Skotvedt / 15. Levahns / 16. Jarlsberg Mineralvann / 17. Brødrene Dahl / 18. Fyrstikkterrassen

2.3 Planalternativ

2.3.1 Planalternativer og begrunnelse for disse

Alternativ 0

I henhold til Forskrift om konsekvensutredninger skal det redegjøres for følgene av ikke å realisere foreslåtte tiltak (o-alternativet). Det vil si at dagens veianlegg, bussterminal, T-banetunnelmunning og bebyggelsesstruktur opprettholdes som i dag.

Følgende planalternativer inngår i planprogrammet

Planalternativ 1 – Bebyggelsesstruktur utredes nordvest for E6 og ved lokk over T-banen. E6 med ramper beholdes. Bussterminal beholdes som i dag. Det etableres ny T-banelinje mellom Tøyen og Bryn via Helsfyr. Det etableres trikk i Grenseveien-Østensjøveien og langs E6 mot Vålerenga. Planalternativ 2 - Som alternativ 1, med følgende tillegg: Ny bebyggelsesstruktur utredes i hele planområdet. Ramper mot E6 gjøres mer bymessige ved Grenseveien og Vålerengtunnelen, og forskjellige tilkoblingsmuligheter vurderes. Alternative lokaliseringer av byintegret bussterminal vurderes. Parallell lokalgate med trikk langs E6 fra Sentrum til Helsfyr tas med som et utredningsalternativ.

Begrunnelse for planalternativene

Planalternativene er valgt ut for å undersøke potensialet for byutvikling med ulike grad av ombygging og omforming av de aktuelle infrastrukturanlegg innenfor planområdet. Planalternativ 1 er valgt for å vurdere potensialet for byutvikling med minimal endring av E6 som gjennomfartsåre. Bussterminalen forutsettes å bli liggende med samme tilkøpling til veinettet, men kan vurderes overbygget. Planalternativ 2 er valgt for å belyse endret og mer bymessig kryssutforming samt bussterminal som integreres bedre i byområdet.

For alle plan- og utredningsalternativer:

- Trafikken fremskrives til 2030, og ny transportteknologi hensyntas.
- Bebyggelsen fortettes og det etableres/forsterkes gate- og kvartalsstruktur der det lar seg gjøre.
- Bussterminalen vurderes i sammenheng med utvikling av Bryn som kollektivknutepunkt.
- Grovmasket kostnadsanslag for infrastrukturtiltak utarbeides.
- Ulikheter i potensiale for bymessig fortetting/utvikling vurderes.

0-alternativet/utredningsalternativ

- E6 (Strømsveien) beholdes i nåværende trase og med samme utforming, rolle og hastighetsnivå som nå.
- Grenseveien beholdes i eksisterende bro, og trafikkeres av bil og buss (ikke trikk).
- På- og avkjøringsramper mellom E6 og Grenseveien beholdes som nå.
- T-banestasjon og bussterminal beholdes som nå.

Felles for planalternativ 1 og 2

- T-banelinje med stasjon og oppganger etableres ihht KVU Oslo-navet.
- Kollektivfelt for buss/trikk etableres i Grenseveien – Østensjøveien, og fra Grenseveien mot sentrum langs E6 Strømsveien. Kollektivfelt skal kobles til kollektivtransportlinjer i Grenseveien- Østensjøveien, og med optimale svingebevegelser for trikk i begge retninger.
- Trikk i Grenseveien – Østensjøveien forutsettes midtstilt.
- Ingen vekst i personbiltrafikken. Kollektivtrafikken må, sammen med sykkel og gange, ta veksten. Det må utredes hva dette innebærer i volum og tilrettelegging i form av linjer og holdeplasser.
- Det utredes muligheter for parklokk over T-banen de nærmeste ca 100 m øst for nåværende tunnelmunning. Potensialet for bymessig bebyggelse ved lokket med tilstøtende bebyggelse mot Helfyr og mot Bryn vises.
- Hastighet 60 km/t på E6 legges til grunn. Allémessig beplantning etableres.

Planalternativ 1.

I alternativ 1 ønskes vurdert hvordan Helfyr kan utvikles ved fortetting og begrensninger av barrierevirkninger med minimale endringer av E6. Det etableres et klarere skille mellom gjennomgående (nasjonal/regional) og lokal trafikk ved at:

- Gjennomgangstrafikken på nåværende E-6 (Strømsveien) går i nåværende trase, og med nåværende rampestruktur.
- Bussterminalen beholdes som nå, men vurderes overbygget.
- Broen beholdes og trafikkeres av trikk i tillegg til dagens trafikantgrupper.

Planalternativ 2

I alternativ 2 ønskes vurdert hvordan Helfyr kan fortettes og barrierevirkninger forbedres ved å minimalisere virkningene av E6 som gjennomfartsåre, og legge inn mer bymessig kryssutforming.

- Gjennomgangstrafikken på nåværende E6 (Strømsveien) går i nåværende trase.
- På- og avkjøringsramper ved Vålerengtunnelen gjøres mindre arealkrevende (bytilpasset), evt vurderes stenging av en eller flere ramper. Ramper ved Grenseveien gjøres mindre arealkrevende (bytilpasset).
- Det vurderes ulike lokaliseringer for bussterminal, som kan overbygges.
- Broen beholdes jfr alt 1, men det vurderes breddeutvidet (lokk).

Utredningsalternativ

- Parallell lokalgate med trikk langs E6 fra Sentrum til Helfyr

Alternativ 0/Utrekningsalternativ



Planalternativ 1



Planalternativ 2



- Tegnforklaring**
-  Bygeområde
 -  Grøntområde
 -  Grønne forbindelser
 -  Overordnede veier
 -  Lokale gater
 -  Trikketrasée

2.4 Krav til plan og utredninger

2.4.1 Oversikt over plan- og utredningstemaer

Tabellen nedenfor gir en oversikt over hvilke temaer som skal undersøkes i planalternativene, og hvilke temaer som skal utredes i henhold til Forskrift om konsekvensutredning. Noen temaer skal både undersøkes og utredes. I undersøkelsene skal det vektlegges hvilke muligheter og utfordringer de ulike alternativene gir, og hvordan disse skal håndteres.

Plan- og utredningstemaer	Temaer som skal undersøkes i planalternativene	Temaer som skal konsekvensutredes
Forholdet til tilgrensende byområder	X	
Blå-grønn struktur	X	
Offentlig programmer	X	X
Barn og unge	X	X
Økonomiske virkninger	X	
Energi-, ressurs og kretsløpssystem	X	X
Infrastruktur under bakken	X	
Bærekraftig transportsystem	X	
Trafikk	X	X
Gange og sykkel	X	X
Kollektivtilbud	X	
Vannkvalitet og grunnforhold	X	
Støy	X	X
Luft	X	X
Kulturminner og kulturmiljø	X	
Landskap og bebyggelse	X	
ROS, beredskap og ulykkesrisiko, jf. pbl. § 4-3 (virksomhetsfare), geotekniske forhold, flom	X	X
Bygge- og anleggsperioden		X

2.4.2 Program for plan- og utredningstemaer

Hensikten med plan- og konsekvensutredningene er å få oversikt over hvilke muligheter og konsekvenser en utvikling i tråd med planalternativene gir, slik at disse er kjent både under utarbeidelse av, og når det fattes vedtak om planen. Hva som skal undersøkes i planalternativene og konsekvensutredes er beskrevet i tabellene under (tabellen er ikke uttømmende)

1. SAMFUNNSMESSIGE KONSEKVENSER			
UNDERTEMA	PROBLEMSTILLING	HVA SKAL UNDERSØKES I PLANALTERNATIVENE?	PRESENTASJONSFORM
Forholdet til tilgrensende byområder	Utvikling av Helsefyr skal skje ut ifra et helhetlig perspektiv. Virkningene og utviklingen av de ulike delområdene må derfor sees i sammenheng med utviklingen i resten av Hovinbyen og tilstøtende byområder.	Det skal gjøres rede for hvordan planforslaget vil berøre tilgrensende byområder og bidra til en helhetlig byutvikling.	Plankart og illustrasjoner
Blå-grønn struktur	Strategisk plan for Hovinbyen har som målsetning å styrke og bevare den blågrønne strukturen, og etablere sammenhengende grønne strukturer med gode forbindelser til omkringliggende naturområder. Endringer i byens blågrønne struktur kan få konsekvenser for det biologiske mangfoldet.	Det redegjøres for hvordan planforslaget bidrar til å nå målsetningen for den blågrønne strukturen, og hvordan gode sammenhenger styrkes og sikres.	Temakart sammenhenger i den blågrønne strukturen, beskrivelse etc.
Offentlig programmer • Parker og byrom • Sosial-, idrettslig og kulturell infrastruktur	<i>Parker og byrom:</i> Oslo har knapphet på parker og byrom. I tillegg er det et økende behov for parker grunnet sterk befolkningsvekst. Det er behov for arenaer tilrettelagt for rekreasjon og fysisk aktivitet også som en del av et økt fokus på og tilrettelegging for helsefremmende tiltak i Oslo. <i>Sosial-, kulturell og idrettslig infrastruktur:</i> Helsefyr vil få flere nye beboere og det vil være behov for skoletilbud, barnehager, kulturtilbud og idretts- og helsefunksjoner i området.	<i>Parker og byrom:</i> Konsekvensene av planforslaget for byen som bruksområde for allmennheten og tilgjengeligheten til byen beskrives. Parkenes funksjon og størrelse må ses i sammenheng med parkens rolle og befolkningsveksten den skal betjene. <i>Sosial-, kulturell- og idrettslig infrastruktur:</i> Konsekvenser av planforslaget i forhold til skole-barnehage, kultur, idretts- og helsefunksjoner skal kartlegge lokaliseringalternativ og muligheten for sambruk og samlokalisering av offentlige program skal utredes, f.eks parker, idrett, kultur og skole.	Utredningen skal bygge på en gjennomgang av dagens og fremtidens behov for uteområder grøntområder og sosial-, idrettslig og kulturell infrastruktur, både i forhold til størrelse og bruk. Beskrivelse og illustrasjoner.
		HVA SKAL KONSEKVENSU TREDES?	
		<i>Sosial-, kulturell- og idrettslig infrastruktur:</i> Konsekvenser av planforslaget i forhold til skole-barnehage, kultur, idretts- og helsefunksjoner skal kartlegges. Konsekvenser av vesentlige konflikter i grensesnittet mellom rekreasjonsarealer og annen arealbruk skal beskrives.	
Barn og unge	Planområdet er ikke i dag tilrettelagt for bruk av barn og unge. Planforslaget vil gi nye	Utredningen skal belyse barn og unges muligheter for bruk av området og sikkerhetsaspekter	Målsetninger for barn og unges mulighet for bruk av området skal beskrives. Det skal gjennomføres

	bruksområder for barn og unge.	som må vektlegges i og underveis i utviklingen.	en analyse av konsekvenser for barn og unge i de ulike faser av utviklingen.
		HVA SKAL UNDERSØKES I PLANALTERNATIVENE?	
		Mulighetene for fysisk aktivitet, motorisk utvikling og samspill mellom ulike aldersgrupper skal undersøkes, samt mulighet for ulik type aktivitet og lek på ulike årstider.	
Økonomiske virkninger	Utbyggingen vil kreve store investeringer. Økonomien vil være avgjørende for gjennomføringen, både for private og offentlige investeringer. I saksfremlegget til framtidige planarbeider vil det måtte redegjøres for mulige framtidige kostnadsfordeling mellom stat, kommune og utbyggere.	Økonomi og gjennomføring Det skal redegjøres for investeringsbehovet for de ulike byplanelementene.	

2. TRANSPORT OG INFRASTRUKTUR

UNDERTEMA	PROBLEMSTILLING	HVA SKAL KONSEKVENSTREDES?	PRESENTASJONSFORM
Energi	Energisystemet skal utvikles slik at det tilfredsstiller Hovinbyens ulike behov. Dette bør blant annet gjøres gjennom å sikre smart energibruk i bygg og legge til rette for effektive og optimale energisystem.	Utredningen skal kartlegge dagens situasjon og se på muligheten for å etablere mikroenergisystem og/eller annen effektiv energibruk. Det skal utredes hva som kan oppnås ved å se bygg/anlegg, transport, belysning, vann og avløp i sammenheng. HVA SKAL UNDERSØKES I PLANALTERNATIVENE? Det skal utredes hvordan den beste energiløsningen for området kan løses organisatorisk, teknisk, juridisk og finansielt.	Beskrivelse og illustrasjoner
Ressurs- og kretsløp	I Hovinbyen finnes Oslos største avfallsmottak og tre fjernvarmeanlegg. Hovinbyen skal være kommunens spydspiss for videreføring av et kretsløpsbasert avfallssystem hvor avfall blir en ressurs som utnyttes.	HVA SKAL KONSEKVENSTREDES? Utredningen skal kartlegge dagens situasjon og se på muligheten for å etablere lokale kretsløpssentra samt se på ulike avfallsløsninger, inkludert avfalls-sug innenfor planområdet. HVA SKAL UNDERSØKES I PLANALTERNATIVENE? Ressurssystem (avfallstjenester, avfallssystem og kretsløpssentra) skal belyses.	Beskrivelse og illustrasjoner

Infrastruktur under bakken	Det er viktig å samordne gravearbeidet for tekniske anlegg under bakken med bygging og opprusting av gatenettet. Dette er viktig for å oppnå synergieffekter av felles plan- og gjennomføring og for å redusere ulempene for beboere, næringsliv og trafikanter	Samordning av graving for vann- og avløp, avfalls-sug, mikro-energisystemer/strømnett, nær- og/eller fjernvarme, kabler/bredbånd skal utredes f. eks etter modell fra Graveklubben i Bergen, der graving samordnes og gatene opprustes i forbindelse med gravingen. http://www.graveklubben.no/	Beskrivelse og illustrasjoner
Bærekraftig transportsystem	Særlig streng håndhevelse av parkeringsnormene og forsterket satsing på kollektivløsninger er helt avgjørende for at Hovinbyen kan oppnå lavere andeler bilreisende. Det skal tilrettelegges for kollektivtransport, som beskrevet i kapittel 3. Særlig skal vektlegges gjennomgående og attraktive hovedruter for syklistene og gående.	HVA SKAL UNDERSØKES I PLANALTERNATIVENE?	Temakart. Vurdering av virkemidler
		Utredningen skal synliggjøre hvordan planene bidrar til å nå målet om et bærekraftig transportsystem både internt i Hovinbyen og hvordan transportnettet knytter seg videre til tilgrensende sentrumsområder. Praktiske og juridiske muligheter og konsekvenser av fordelingsordninger som alternativ til P-plasser i byggeprosjekter skal utredes.	
Trafikk	Kunnskap om eksisterende og nyskapt trafikk som følge av utbyggingen er nødvendig for dimensjonering og utforming av transportsystemet.	Beskrive trafikale konsekvenser av eksisterende og fremtidig trafikk for tilgjengelighet, fremkommelighet og trafiksikkerhet for sentrale trafikantgrupper som nyttetraffikk/varelevering, kollektivtraffikk, sykkeltraffikk, gangtraffikk, personer med nedsatt funksjonsevne, E-6-traffikk, lokal biltraffikk. Beskrivelsen skal omfatte situasjonen på døgnbasis og i rush, og ta for seg hovedveinettet inkludert kryss, lokale gater og tilstøtende områder/gatenett	Transportmodell / trafikkberegninger.
		HVA SKAL KONSEKVENSNUTREDES?	Beskrivelse og Illustrasjoner
		Trafikale og arealmessige virkninger av antall parkeringsplasser skal beskrives. Konsekvenser av å anlegge parallell lokalgate med trikk langs E6 fra Sentrum til Helsfyr skal utredes	
Gange og sykkel	Helsfyr er knutepunktet i Hovinbyen som ligger nærmest Oslo sentrum, og det ligger på en viktig linje for gang og sykkeltraffikk inn mot byen. Dagens traséer i og gjennom området er mangelfulle, til dels krokete og hemmet av betydelige barrierer.	HVA SKAL UNDERSØKES I PLANALTERNATIVENE?	Beskrivelse og Illustrasjoner.
		Traseer for gjennomgående og interne forbindelser for gående og syklende beskrives og vurderes.	

		HVA SKAL KONSEKVENsutREDES? Virkningen av ulike trafikkmodeller og avbøtende tiltak skal utredes	
Kollektivtilbud	Kollektivbetjeningen av området skal understøtte og supplere eksisterende lokalt og regionalt kollektivtilbud for å kunne ta trafikkveksten med gange, sykkel og kollektivtrafikk. Det forutsettes etablert midtstilt kollektivtrase i Grenseveien, og tilrettelegges for kollektivtrafikk i/langs Strømsveien.	HVA SKAL UNDERSØKES I PLANALTERNATIVENE? Beskrive trafikale og samfunnsøkonomiske konsekvenser av planforslaget med 1) et kollektivtilbud basert på skinnegående løsning 2) et minimumsalternativ basert på bare bussbetjening.	Beregne passasjergrunnlaget. Transportmodeller og trafikkberegninger. Samfunnsøkonomiske analyser.

3. FORURENSING OG MILJØ

UNDERTEMA	PROBLEMSTILLING	HVA SKAL UNDERSØKES I PLANALTERNATIVENE?	PRESENTASJONSFORM
Vannkvalitet og grunnforhold	Det antas at det er varierende grunnforhold på Helsefyr, med en blanding av naturlige og oppfylte løsmasser med varierende dybde til fjell. Det vil kunne være forurensete masser som følge av tidligere industri.	Det skal redegjøres for grunnforhold og eventuelle forurensete masser.	Eksisterende rapporter og foreliggende data om grunnforhold og grunnforurensning skal ligge til grunn for utredningene.
Støy	Området er støybelastet og fremtidige støynivåer vil ha betydning for mulige arealbruksformål, især nær kildene som er E-6 og Grenseveien.	HVA SKAL KONSEKVENsutREDES? Beskrive konsekvenser av utendørs støy fra de ulike støykildene enkeltvis og samlet Fremstille beregningene med gul og rød sone før og etter planlagt utbygging i henhold til Kommuneplanen og Klima- og miljøverndepartementets retningslinjer T-1442.	Beregningsverktøy. Prognose 10-20 år frem i tid.
Luft	Området er utsatt for lokal luftforurensning hovedsakelig fra veitrafikk.	Beskrive konsekvenser av utendørs luftkvalitet fra de ulike kildene samlet og vurdere kildefordeling på bakgrunn av eksisterende beregningsresultater og rapporter. Fremstille resultatene på kart og i forhold til nasjonale mål for luftkvalitet. HVA SKAL UNDERSØKES I PLANALTERNATIVENE? Vurdere forandringer i luftkvalitet i tilstøtende områder som følge av utbyggingen og endret trafikk og ny teknologi.	Beregningsverktøy med supplerende vurderinger ut fra eventuelle relevante målestasjoner. Foreliggende beregninger for kildefordeling i indre by Prognose 10-20 år frem i tid.

4. KULTURMINNER OG KULTURMILJØ

UNDERTEMA	PROBLEMSTILLING	HVA SKAL UNDERSØKES I PLANALTERNATIVENE?	PRESENTASJONSFORM
Pilegrimsleden, Østre Gravlund, Fyrstikketorget, Nordox, Etterstadslottet, Malerhaugen	Pilegrimsleden er til dels lite synlig gjennom planområdet. De øvrige anleggene er gamle bygninger av ulik karakter som ligger inntil planområdets avgrensninger og dermed medfører utfordringer i forhold til hva som planlegges nær inntil.	Tydeliggjøring av Pilegrimsledens trase ved fysiske tiltak og skilting beskrives. Forutsetninger for utvikling av arealer som støtter til verneverdig bebyggelse beskrives og illustreres.	Beskrivelse. Illustrasjoner.

5. LANDSKAP OG ESTETIKK			
UNDERTEMA	PROBLEMSTILLING	HVA SKAL UNDERSØKES I PLANALTERNATIVENE?	PRESENTASJONSFORM
Landskap og bebyggelse	Landskapet heller mot sørvest. Ivaretagelse av gode solforhold, spesielt ved planlegging for boligformål er viktig.	Fjern- og nærvirkning av bebyggelse vurderes, beskrives og illustreres.	Beskrivelse. Illustrasjoner.
6. RISIKO OG SÅRBARHETSANALYSE			
UNDERTEMA	PROBLEMSTILLING	HVA SKAL KONSEKVENSTREDES?	PRESENTASJONSFORM
ROS generelt	Sikkerhets- og beredskapsmessige interesser skal ivaretas i kommunale arealplaner. Ved utbygging av samfunnet skal samfunnssikkerhet ivaretas gjennom synliggjøring av risiko- og sårbarhetsforhold.	Gjennomgang av generelle risiko- og sårbarhetsmomenter og redegjøre for eventuelle konsekvenser.	Følge veileder for kommunal risiko- og sårbarhetsanalyser (Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap) og GIS i samfunnssikkerhet og arealplanlegging - Vestlandsprosjektet.
Transport av farlig gods på land Virksomheter med fare for brann og eksplosjon	Ved planer om utbygging i nærheten av slike anlegg må risiko vurderes som grunnlag for lokalisering av skoler, barnehager etc	Beskrive risiko for ny bebyggelse og aktiviteter generelt og sårbare arealbruksformål som f.eks bolig, skole og barnehager.	Trafikkdata, ulykkesberegninger og bruk av statistisk grunnlagsmateriale.
Virksomheter med fare for kjemikalieutslipp eller annen akutt forurensning Virksomheter spesielt utsatt for terror eller alvorlig kriminalitet			
Ustabil grunn	Grunn som kan være aktuell å benytte som byggegrunn kan være oppfylt eller på annen måte mindre stabil, f.eks kvikkleire.	HVA SKAL UNDERSØKES I PLANALTERNATIVENE? Utrede grunnforhold.	Eksisterende rapporter om grunnforhold skal ligge til grunn for utredningen. Finnes ikke data skal det foretas kartlegging etter mest hensiktsmessige metode.
7. KONSEKVENSER I ANLEGGSPERIODEN			
Omgivelsenes påvirkning av anleggsarbeid og trafikk. Det skal skisseres en plan for avbøtende tiltak i anleggsperioden			
UNDERTEMA	PROBLEMSTILLING	HVA SKAL KONSEKVENSTREDES?	PRESENTASJONSFORM
Anleggsarbeid	Anleggsarbeid og trafikk vil påvirke omgivelsene gjennom støy, luftforurensning, trafikk og grunnforurensning. Arbeidet vil gi fare for utlekking av grunnforurensning i anleggsfasen og for regenerering av forurensning i sedimenter.	Det skal redegjøres for miljømessige og trafikale konsekvensene av anleggsarbeidet og utarbeides en plan for avbøtende tiltak som omhandler: Anleggstrafikk: -Trafikkvolum og kjøreruter, dvs om det forventes anleggstrafikk som vil være sjenerende for bruk av området og områdene omkring. Avbøtende tiltak og alternative gang- og sykkeltraséer skal angis. - Støy fra anleggsarbeid og anleggstrafikk skal kartlegges. - Luftforurensning fra anleggsarbeid og anleggstrafikk skal kartlegges. - Grunnforurensning, vannkvalitet og forurensende sedimenter. - Konsekvensene for vannkvaliteten.	Plan for avbøtende tiltak i anleggsperioden.

2.4.3 Metode og fremstilling

Resultatene av de enkelte planutformingene og fagutredningene og beskrivelsen av eventuelle avbøtende tiltak legges til grunn for innholdet i planforslaget.

Plan- og konsekvensutredningen skal bygges opp av fire hovedtrinn for hvert fagtema som utredes:

- Beskrivelse/verdivurdering av dagens situasjon (o-alternativet)
- Beskrivelse, beregning og vurdering av tiltakets muligheter for, effekt og konsekvenser for de ulike temaene, for alternativ 1, og 2.

De enkelte plan- og utredningstemaene skal belyses gjennom planskisser, tekst og hensiktsmessige illustrasjoner. Presentasjonsform for det enkelte tema beskrives under de enkelte temaer i tabellen s. 161-165. De skisserte planalternativene skal undersøkes og konsekvensmessig utredes til et sammenlignbart nivå.

Undersøkelsene og utredningen skal klarlegge muligheter, verdi-, omfang- og konsekvensgrad for alternativer sammenliknet med o-alternativet, samt avbøtende tiltak.

Temavis fremstilling av planundersøkelser og utredninger

Muligheter og konsekvenser i de ulike alternativene skal sammenstilles og vurderes temavis i en tabell.

Dersom det avdekkes betydningsfulle negative konsekvenser av tiltaket, skal det for hvert fagtema beskrives avbøtende tiltak.

Forslagsstillers anbefaling

Forslagsstiller (PBE) skal, med grunnlag i undersøkelsene og utredninger som gjennomføres, komme med en anbefaling av valg av planalternativ.

2.4.4 Videre planprosess og medvirkning

Planprosess og fremdrift

Dette planarbeidet gjelder områderegulering (er) med konsekvensutredning (KU), og har normalt følgende stadier:

- Planprogram - utvikles av forslagsstiller (i dette tilfellet Plan- og bygningsetaten (PBE)) og høres offentlig. Planprogrammet angir rammer for planarbeidet og konsekvensutredningen, og skal sikre at relevante forhold belyses. Planprogrammet vedtas endelig (fastsettes) av PBE etter det har vært forelagt Byrådsavdeling for byutvikling (BYU).
- Plan- og konsekvensutredning - utføres av forslagsstiller (PBE) og skal avklare behov for forbedring/justering av planforslagene på bakgrunn av påpekte muligheter og konsekvenser.
- Planforslag (juridisk del) - utvikles av forslagsstiller (PBE) med referanse til mulighetsundersøkelsene og konsekvensutredningen. I planforslaget redegjøres det for plan for området, og inneholder planbeskrivelse, samt forslag til reguleringsplankart og bestemmelser.
- Saksfremstilling (planbeskrivelse), områderegulering med konsekvensutredning - utarbeides av PBE. Saken høres offentlig og danner grunnlag for saksoversendelse til byrådsavdeling for byutvikling (BYU).
- Bystyresak - utarbeides av BYU, behandles av byutviklingskomiteen (BUK) og oversendes bystyret for planvedtak.
- Planvedtak - områdereguleringsplan med kart og bestemmelser.

Tabellen under viser antatt fremdrift

PROSESSNAVN	FORVENTET FREMDRIFT
PLANPROGRAM	
Varsling om oppstart planarbeid	8.02.2016
Høringsperiode	8.02.2016 – 21.03.2016
UTARBEIDE KONSEKVENsutredning	2017 - 2018
UTARBEIDE PLANFORSLAG	2017 - 2018
SAKSFREMSTILLING OMRÅDEREGULERING M/KU	Vår 2019
PLANVEDTAK	Høst 2019

Medvirkning

En viktig oppgave det videre arbeidet blir å koordinere planprosessene for utvikling av vei- og gatenett på Helsfyr med Statens vegvesen, Bymiljøetaten og Ruter. Arbeidet legges opp med utgangspunkt i plan- og bygningslovens krav til informasjon og medvirkning. Foruten Statens vegvesen, Bymiljøetaten og Ruter vil berørte bydeler, Eiendoms- og byfornyelsesetaten, Byantikvaren, grunneiere, og velforeninger vil være involvert i det videre planarbeidet, samt relevante behovshavere for offentlig sosial- og teknisk infrastruktur. Det samme vil ulike interesseorganisasjoner og det sivile samfunn være.

APPENDIX

Referanser

Kommuneplan 2015: Oslo mot 2030 - Smart, trygg og grønn (Vedtatt 23.09.2015)
M2016, fra dagens kollektivtrafikk til morgendagens mobilitetsløsninger, Ruter (2015)
KVU Oslo-navet, konseptvalgutredning for økt transportkapasitet inn mot og gjennom Oslo, Jernbaneverket, Statens vegvesen og Ruter AS (2015)
Bylivsundersøkelsen
- gjennomført av Gehl Architects for Levende Oslo som er et samarbeid mellom Oslo kommune og næringslivet representert ved Foreningen Byfolk Oslo sentrum, NHO Reiseliv og OHF.
Oslo sykkelstrategi 2025, Sykkelprosjektet, med Spacescape og Markôr som konsulenter, Plan- og bygningsetaten, Bymiljøetaten og Ruter (2015)
Nasjonal gåstrategi, Strategi for å fremme gåing som transportform og hverdagsaktivitet, Vegdirektoratet (2012)
Grønn mobilitet, veileder for grønn mobilitet i byområder, Spacescape, Oppdragsgivere: Futurebuilt, Framtidens bygg (2014)
Det grønne skiftet. Klima- og energistrategi for Oslo (Byrådssak 156/15)
Byøkologisk program 2011-2026, vedtatt i bystyret 23. mars 2011 og revideres i begynnelsen av hver bystyreperiode
Avfallsplan for oslo 2006-2009, vedtak fattet i Bystyret 7. juni 2006
Illustrasjoner fra LaLa Tøyens sykkelkolleksjon
<https://lokalhistoriewiki.no>

Nordhavnen Urban Strategy, Købehavn 2009
Perspektive Liesing - Strategienplan für einen stadtteil im Wachsen, Vienna 2015

The Death and Life of Great American Cities, Jane Jacobs, Random House 2002
Byer for mennesker, Jan Gehl, Bogverket 2010
The conscience of the eye, Richard Sennett, Faber and Faber 1991
The Generic City, S,M,L,XL, OMA, Rem Koolhaas and Bruce Mau, The Monacelli Press 1995
New Urbanism, Life, Work and Space in the New Downtown, Ashgate Publishing Limited 2012
Kap 2 Planning Urbanity - A Contradiction in Terms, Loretta Lees

Takk for inspirasjon til alle foredrag på Byutviklingskonferansen «Reclaiming the inner city fringe» i Hovinbyen mars 2015 og alle som leverte bidrag til i Plan- og idèkonferansen om Hovinbyen januar 2015.

Vedleggsliste

- Vedlegg I: Medvirkningsrapport med Plan- og bygningsetatens (PBE) kommentarer
- Vedlegg II: Behovsvurdering av kommunal infrastruktur, PBE
- Vedlegg III: Kulturminnegrunnlag fra Byantikvaren
- Vedlegg IV: Forslag til vei- og gatesystem i Oslo Nordøst, Bymiljøetaten/PBE

Del Hovinbyen med oss på:

Facebook: <http://www.facebook.com/planogbygningsetaten>

Twitter: <http://www.twitter.com/planogbygning>

Instagram: <https://instagram.com/planogbygning/>

Bruk gjerne #hovinbyen

