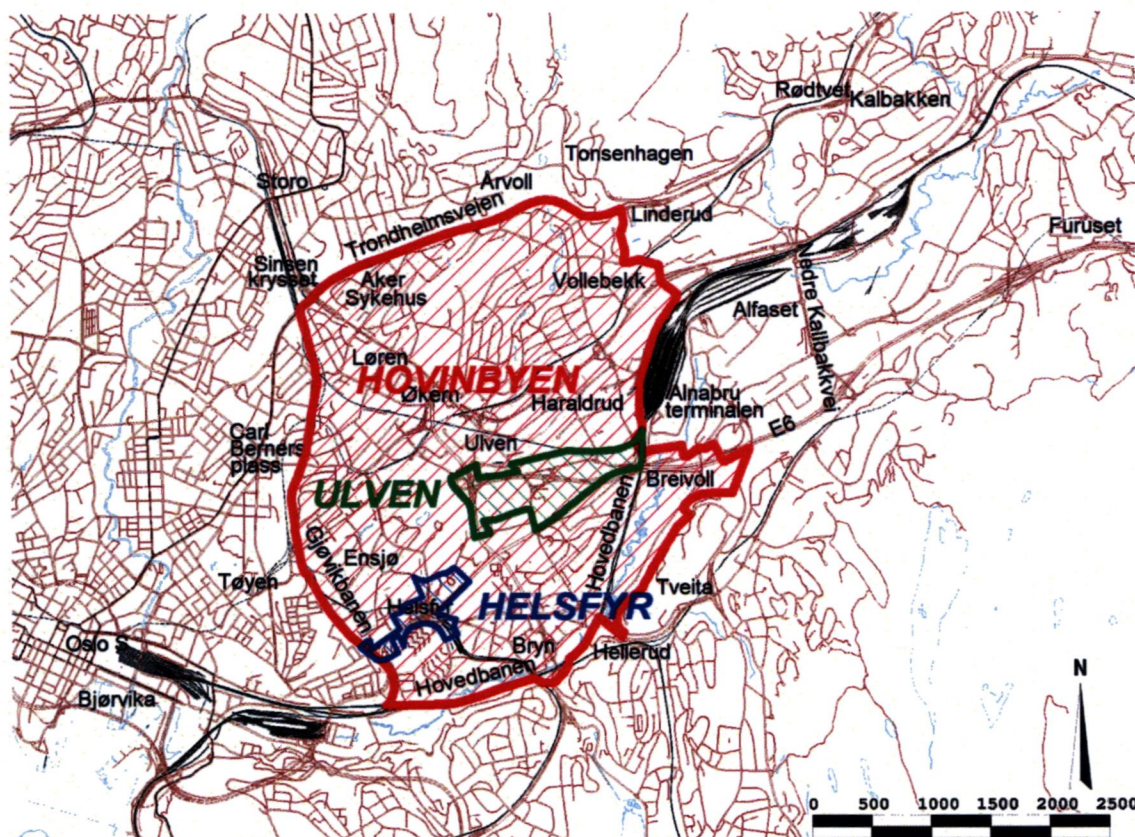




STRATEGISK PLAN FOR HOVINBYEN



Sammendrag:

Hovinbyen er Oslos største fremtidige byutviklingsområde, med et potensial på 30 - 40 000 nye boliger og næringsareal som kan huse 50 - 100 000 flere arbeidsplasser. Området strekker seg fra Bjerke i nord til Bryn i sør, fra Løren i vest til Breivoll i øst og dekker deler av bydelene Gamle Oslo, Grünerløkka, Alna og Bjerke. Store deler av området er i Kommuneplan 2015 avmerket som utviklingsområder med hensynssone med krav om felles planlegging. Som en del av oppfølging av Kommuneplan 2015, har Plan- og bygningsetatens utarbeidet foreliggende forslag til Strategisk plan for Hovinbyen. Forslaget angir rammer og føringer på et overordnet nivå for utvikling av Hovinbyområdet de neste tiårene. Dokumentet viser hvordan Hovinbyen kan omdannes fra dagens lite tilgjengelige område preget av store lager- og industriarealer, til å bli en del av det flerfunksjonelle indre Oslo. Det presenteres et overordnet byplangrep for videre utvikling samt strategier, tiltak og oppfølgingsoppgaver for å utløse potensial for ønsket ny byutvikling. Forslaget til strategisk plan gir også rammer for ombygging og bruk av transportinfrastrukturen for å redusere barrierer og miljøulempen. Det legges ikke opp til vesentlige endringer av eksisterende småhus- og borettslagsområder utover forbedrede forbindelser mellom disse.

Foreliggende dokument er todelt der del I er en strategisk og ikke juridisk bindende plan mens del II er to planprogram etter plan- og bygningsloven for henholdsvis Helsefyr og deler av Ulvenområdet. Byrådet anbefaler at foreliggende strategiske plan for Hovinbyen med forslag til oppfølgingsoppgaver, gjøres retningsgivende for det videre utrednings- og planarbeid innenfor området. Byrådet ber også om bystyrets tilslutning til et eget forutsigbarhetsvedtak for Hovinbyen som supplement til forutsigbarhetsvedtaket i kommuneplanen.

Saksfremstilling:

Bakgrunn

Hovinbyen er i Kommuneplan 2015 - Oslo mot 2030, vedtatt av bystyret 23.09.2015, utpekt som Oslos største utviklingsområde med en størrelse tilsvarende Oslo innenfor Ring 2 (11 km²). Området ligger mellom indre by og Groruddalen og skal i henhold til gjeldende kommuneplan videreutvikles som en utvidelse av den tette, flerfunksjonelle byen. Store deler av angjeldende område er i kommuneplanen avmerket som utviklingsområder med hensynssone krav til felles planlegging. Hovinbyen har i dag om lag 40 000 innbyggere og 50 000 arbeidsplasser. I arbeidet med Kommuneplan 2015, ble det identifisert et potensial for utbygging av 27 000 nye boliger (50 - 60 000 flere beboere) og 2,5 million m² nytt næringsareal i Hovinbyen.

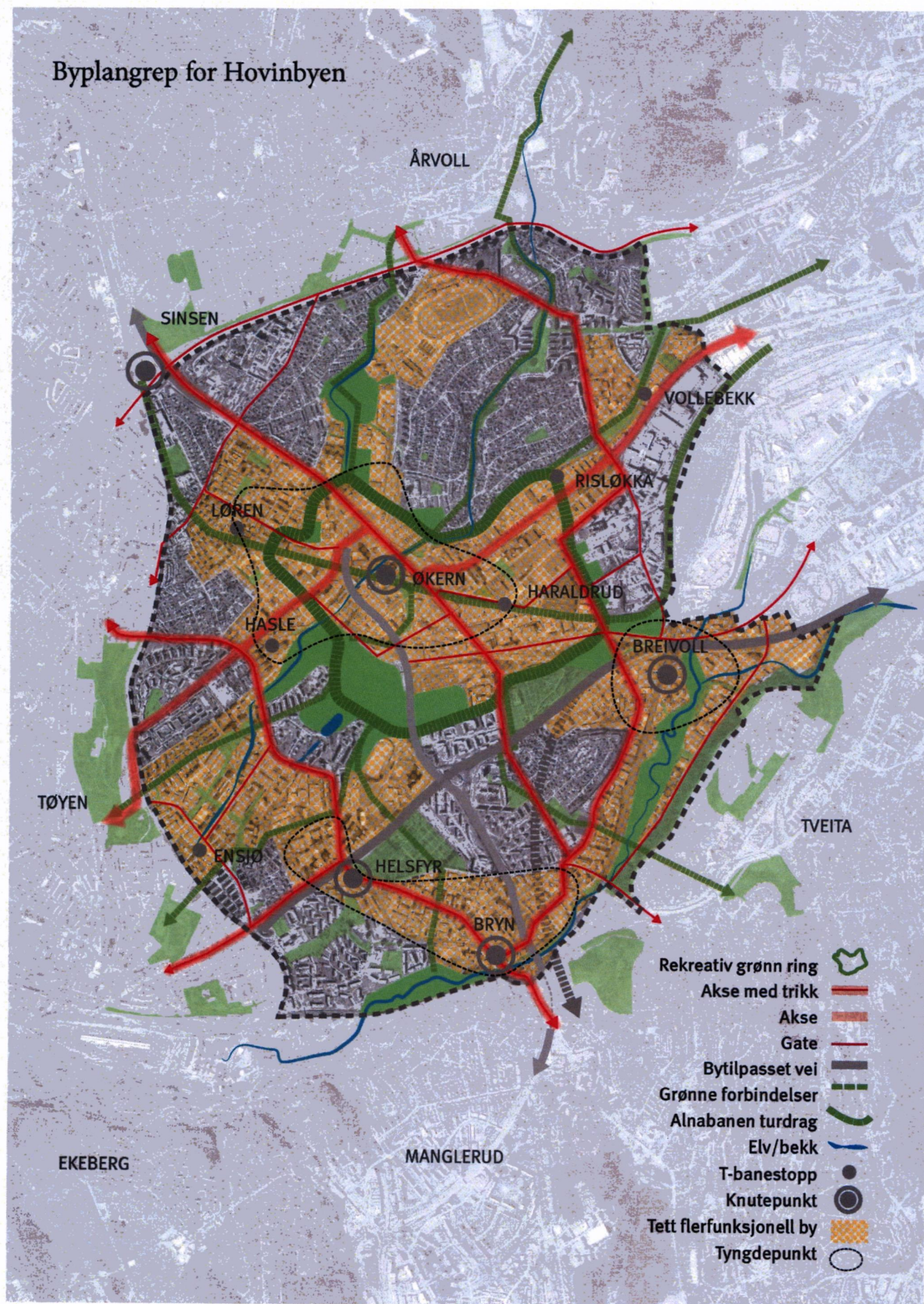
Hovinbyen består i dag av flere delområder med ulik identitet, rolle og transformasjons-potensial, fra velfungerende bolig- og næringsområder og blågrønne kvaliteter til store og lavt utnyttede industri- og lagerområder. Store høytrafikkerte veianlegg, høyspentanlegg og jernbane er tydelige barrierer og gjør det vanskelig å skape sammenheng og forbindelser både mellom delområdene og mot resten av byen. Deler av området preges av store miljøutfordringer som blant annet støy- og luftforurensning. Dette er utfordringer som planer for de enkelte delområdene i liten grad klarer å håndtere og som gjør det vanskelig å utløse områdets vekstpotensial og nå kommuneplanens målsetning om en bærekraftig og bymessig utvikling med gode bykvaliteter innenfor området.

I den strategiske planen foreslås et helhetlig byplangrep og det gis rammer for den fysiske utviklingen av området for videre overordnet planlegging, detaljregulering og byggesaks-behandling. Forslag til strategisk plan for Hovinbyen er todelt. Planforslagets første del er en uformell, ikke juridisk bindende strategisk plan. Den andre delen av foreliggende plandokument er to planprogram etter plan- og bygningslovens bestemmelser, for henholdsvis Helsefyr og deler av Ulvenområdet.

Beskrivelse av den strategiske delen av planen

Forslaget til strategisk plan for Hovinbyen er gjengitt i rapport utarbeidet av Plan- og bygningsetaten og datert 30.06.2016 (vedlegg 1 til byrådssaken). I rapportens kapittel 2 presenteres forslag til visjon og mål for Hovinbyen. Basert på visjon og mål er det utviklet et forslag til byplangrep for området. Byplangrepet er i kapittel 3 beskrevet gjennom seks strategier med byplanprinsipper for bymessig byutvidelse og seks nettverk. De viktigste elementene angitt i byplangrepet er konkretisert i kapittel 4 i forslaget. Forslaget angir i kapittel 5 behov og virkemidler knyttet til gjennomføring, samarbeid, tiltak og oppfølgingsoppgaver. Det er foreslått et forutsigbarhetsvedtak hjemlet i plan- og bygningslovens § 17 – 2, som en konkretisering av det generelle forutsigbarhetsvedtaket i Kommuneplan 2015. Vedtaksforslaget ble lagt ut til offentlig ettersyn samtidig med forslag til strategisk plan.

Byplangrep for Hovinbyen



I den strategiske planen er forslaget om Den grønne ringen et bærende element. Den grønne ringen er en sammenhengende grønnstruktur på over 5 km omkring Stor-Økern. Alnaelva og Hovinbekken er i tillegg viktige blågrønne strukturer å bygge videre på. Den grønne ringen og nettverket av blågrønne forbindelser kobler Hovinbyen sammen med Lillomarka i nord, Østmarka i sør, Groruddalen i øst, og indre by og Oslofjorden i vest.

Gode koblinger mellom eksisterende indre by og de nye byområdene tydeliggjøres i byplangrepet og anses nødvendig for at området skal kunne bli en utvidelse av den flerfunksjonelle byen som vokser utover fra sentrum. Strukturelle endringer i det overordnede veisystemet vil muliggjøre en bedre integrering av hovedveinettet i byveven og betydelig areal frigjøres til byutvikling. Fire eksisterende veistrukturer/akser foreslås videreutviklet til tydelige og byintegrerte gater som sørger for en sammenhengende flerfunksjonell bystruktur: «Byaksen» fra Tøyen til Haraldrud via Hasle og Økern, «Bybeltet» fra Carl Berner til Bryn via Hasle og Helsfyr, «Diagonalen» fra Sinsen til Bryn via Økern og Teisen og «Nord-sør aksen» fra Bjerkebanen via Vollebekk, Haraldrud og Breivoll til Bryn. Aksene foreslås utviklet som sekvenser av gode byrom med flerfunksjonell bebyggelse og prioritering av gående, syklende og kollektiv. De tre sistnevnte aksene foreslås av Plan- og bygningsetaten med trikk.

Hovinbyen skal bestå av et mangfold av identitetssterke områder og tre regionale sentrum; Stor-Økern, Bryn-Helsfyr og Breivoll. Stor-Økern videreutvikles som et tydelig bysentrum for nedre del av Groruddalen, en destinasjon for handel og opplevelser. Koblingene mot sentrum og Bryn forsterkes og Løren, Økern, Haraldrud, Hasle og Ulven foreslås utviklet til et sammenhengende stort byområde. En utvidelse og videreutvikling av Valle Hovin som Hovinbyens hovedpark, vil forsterke tilbudet rundt Stor-Økern som destinasjon for et vidt spekter av mennesker. Valle Hovin utvikles som idrettspark med et bredere tilbud, også for uorganiserte aktiviteter og rekreasjon. Bryn-Helsfyr skal videreutvikles som byport Øst, som et sterkt regionalt tyngdepunkt med svært gode kollektive forbindelser både til regionen og til andre målpunkt i Oslo og Hovinbyen. Ved å videreutvikle Bryn-Helsfyr til ett sammenhengende byområde kan områdets potensial utnyttes bedre. Breivoll har en plassering og et potensial for utvikling som gjør det til et godt egnet regionalt tyngdepunkt i fremtiden. Bedre kollektivtilknytning og koblinger til områdene rundt vil kunne utløse en utvikling av området og skape sammenhengende byområder fra Bryn til Haraldrud.

Den grønne dimensjonen skal styrkes i takt med befolkningsveksten. I forslag til strategisk plan angis overordnede parkstrukturer med hele Hovinbyen som nedslagsfelt; Den rekreative grønne ringen, utvidelse av Valle Hovin over Ring 3 og utvikling av større parkstrukturer mellom Ulven og Breivoll.

Hovinbyen skal bli et mangfoldig og interessant urbant område med bymessig utforming. Tetthet i arealbruk med boliger, arbeidsplasser, butikker og attraktive og nødvendige funksjoner er viktig for bærekraftig byliv. Funksjonsmiks, variasjon og bebyggelse som åpner seg mot byen, legger til rette for variert aktivitet i gater og byrom. Dette gir grunnlag for yrende folkeliv på bakkeplan som nettopp kjennetegner urbane områder. Gjennom seks strategier for bymessig byutvidelse med tilhørende byplanprinsipper gis det føringer for utvikling av tette, flerfunksjonelle og varierte byområder, hvor også eksisterende næringsliv og historiske kvaliteter gis en plass. En finmasket gate- og byromsstruktur og en romdannende bebyggelsesstruktur skal legge til rette for byliv og gode overganger mellom områder. Nytenkning omkring sambruk og funksjonsblanding skal bidra til at arealene utnyttes effektivt og skaper rom for et bredt spekter av virksomheter og tilbud.

I Hovinbyen skal det legges til rette for rask og sikker mobilitet der det skal være attraktivt å reise miljøvennlig. Dette innebærer å plassere hverdagens funksjoner i gangavstand fra

hjemmet, at det er et differensiert, men sammenhengende nettverk av gang- og sykkel-forbindelser samt at kollektivtransportmidler er lett tilgjengelige og sikrer gode forbindelse til andre deler av byen og regionen. Strategisk plan angir et finmasket nettverk for gange, sykkel og kollektivtransport og prinsipper for samordning mellom disse. Ved å endre veienes utforming og innhold til gater, kan de gå fra å være barrierer som adskiller områder, til å binde områder sammen på langs og på tvers. Veiene i Hovinbyen foreslås bygget om til gater eller bytilpassede veier, tilrettelagt med prioritet for gående, syklende og kollektiv. Ulvensplittens funksjon og utforming kan endres eller falle bort ved gjennomføring av Manglerudprosjektet og/eller ved ombygging av Teisenkrysset. Sammen med kabling av kraftlinjer og komprimering av trafostasjonen på Ulven, utløses et stort utviklingspotensial i Ulvenområdet. E6 og Ring 3 bør gis en mer bytilpasset utforming og lavere fartsgrenser.

Nye forbindelser for trikk og buss gir godt kollektivtilbud på tvers i Hovinbyen mens tog- og t-baneforbindelsene styrkes mot sentrum og Groruddalen. Forslagene i strategisk plan er koordinert mot KVVU-Oslo-avet og Ruters M2016. Grønnstrukturen i området skal bindes sammen til et sammenhengende nettverk for gående og syklende og området sikres nye parker og offentlige rom i takt med befolkningsveksten, med bakgrunn i kommuneplanens og kommunedelplan for torg og møteplasser sine normer.

Den strategiske planen angir en rekke større infrastrukturtiltak som er nødvendige for å utløse det fulle potensialet i Hovinbyen og nå målet om at trafikkvekst skal tas med miljøvennlige transportformer. Alle tiltakene anses som viktige, men bør prioriteres i tid i forhold til utviklingstakten i de ulike områdene. Ansvar for planlegging og gjennomføring av større infrastrukturtiltak tillegges statlige eller kommunale etater, avhengig av tiltaket. For å nå målene for Hovinbyen, er det behov for at kommunen aktivt benytter et bredt spekter av virkemidler, fra strategiske tomtkjøp og etablering av kommunale utbyggingsprogrammer, til kommunale forbildeprosjekter og temporære tiltak.

En god utvikling av Hovinbyen forutsetter også at kommunen i det videre arbeidet koordinerer sine interesser og samarbeider tett i planlegging og gjennomføring av områder og prosjekter. Det foreslås konkrete grupper for kommunal samordning og ansvarsforhold knyttet til sosial infrastruktur, gjennomføring av blågrønn og grå infrastruktur og etablering av lokale energi- og ressurssystemer. Det foreslåtte forutsigbarhetsvedtaket er en konkretisering av det generelle forutsigbarhetsvedtaket i Kommuneplan 2015. I tillegg til forutsigbarhetsvedtaket foreslås det nødvendige oppfølgingsoppgaver med forslag til ansvarsfordeling og innhold.

Av oppfølgende planarbeid foreslås planprogram med veiledende plan for offentlige rom (VPOR) for Hasle-Valle Hovin og for Bjerke, prinsipplan med handlingsprogram for Den grønne ringen samt områderegulering for Helsfyr og for deler av Ulven. I tillegg vil det bli vurdert behov for oppfølgende planarbeid knyttet til gjennomføring av de fire aksene. Plan- og bygningsetaten vil være ansvarlig for dette, i samarbeid med berørte etater som Bymiljøetaten, Eiendoms- og byfornyelsesetaten, Vann- og avløpsetaten og Klimaetaten. I tillegg foreslås oppgaver som forutsettes fulgt opp av eller involverer andre instanser i kommunen. Dette gjelder behovskartlegging, inkludert helhetlig eiendomsstrategi, for erverv av areal til kommunale formål eller utbyggingsformål generelt og finansieringsplan for dette. Det foreslås også nedsatt en tverretattlig gruppe som skal jobbe med aktiv områdesatsing, modning av områder og tilretteleggelse for ønsket byutvikling og nytenkning med vekt på klimasmart byggeri, transport og mobilisering av det sivile samfunn. Som oppfølging av næringsstrategien i strategisk plan anbefales oppstart av arbeid for å avklare hvordan forskjellige typer næring kan integreres i den tette og flerfunksjonelle byen.

Del II av forslag til strategisk plan inneholder to planprogram for henholdsvis Helsfyr og deler av Ulven som danner rammer for arbeidet med områderegulering/detaljregulering med

konsekvensutredning for disse to områdene. Planarbeidet for deler av Ulven skal fokusere på mulighetene for byutvikling en mulig nedleggelse av Ulvensplitten og komprimering av trafostasjonen gir, samt hvilke muligheter som ligger i å legge høyspentlinjer/luftstrekk i kulvert gjennom området. Planarbeidet skal også se på bedre sammenknytning av grøntområdene på begge sider av Ring 3. Etablering av Manglerudtunnelen vil ha betydning for i hvilken grad Ulvensplitten kan legges ned og eventuelt hvor det blir tunnelinnslag innenfor planområdet. Ulvensplitten beholdes i utredningsalternativ 0 men foreslås bygget ned i begge utredningsalternativene sammen med trafoanlegget og høyspentstrekk. Utredningsalternativ 1 viser ensidig bebyggelse langs Persveien for å gi plass til maksimalt med grøntområder, mens i utredningsalternativ 2 etableres Persveien med tosidig bebyggelse. Utredningsalternativene er valgt for å undersøke ulike grader av komprimering og omforming av de aktuelle infrastrukturanlegg innenfor området. Utvikling innenfor planområdet kan muliggjøre mellom 1 500 – 3 000 boliger.

Planarbeidet for Helsfyr 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, samt konsekvenser av at det etableres trikk i Grenseveien/ Østensjøveien med mulig avgreining mot sentrum fra Helsfyr langs Strømsveien. Mulighetene for å bygge tettere omkring knutepunktet for at området skal bli en «portal» til Oslo sentrum fra øst skal også vurderes. I begge utredningsalternativene foreslås etablert ny parallell lokalgate fra Grenseveien mot sentrum. Utredningsalternativ 1 innebærer i tillegg trikk i Grenseveien - Østensjøveien og langs E6/Strømsveien mot Vålerenga. Det skal videre utredes bebyggelsesstruktur nordvest for E6/Strømsveien og ved lokk over t-bane. E6 med ramper og bussterminal beholdes som i dag. Utredningsalternativ 2 innebærer ny bebyggelsesstruktur i hele planområdet og ramper mot E6/Strømsveien gjøres mer bymessig. Vurdering av alternativ lokalisering av byintegreert bussterminal inngår. Utredningsalternativene er valgt for å undersøke potensialet for byutvikling med ulike grader av ombygging og omforming av de aktuelle infrastrukturanlegg innenfor planområdet.

Medvirkning

I høringsperioden fra 08.02.2016 til 21.03.2016 ble det avholdt to åpne informasjonsmøter og en rekke temavise dialogmøter, inkludert et eget møte med barnas representanter og ungdomsrådene, samt møte med bydelspolitikere fra de fire bydelene innenfor Hovinbyen. Det kom inn 71 uttalelser til planen. Hovedbudskapet er at mange er positive til det pågående planarbeidet. Det vises til vedlegg 7 til byrådssaken med kopi av høringsuttalelsene. De fleste uttalelsene er ivarettatt i foreliggende forslag til strategisk plan. Vedlegg 2 og 3 til byrådssaken inneholder sammendrag fra høringsmøter, sammendrag av høringsuttalelsene samt Plan- og bygningsetatens kommentarer til disse. Nedenfor følger en tematisk sammenfatning av mottatte høringsuttalelser.

Boligutvikling

Flere lokale interessegrupper, velforeninger og beboere, som Bryn Miljøforum, Ellingsrud velforening, Hasle og Frydenberg vel påpeker viktigheten av variert boligbebyggelse, samt ivarettelse av og hensyntagen til eksisterende småhusbebyggelse. Oxer stiller seg spørrende til om strategisk plan er rett nivå for fastsettelse av utearealnorm. Eierseksjons-sameiet Lunden 38 - 40 er blant flere som uttrykker skepsis til boligitall sett i forhold til målet om attraktive byområder.

Tetthet, høyder og innhold

Bydel Bjerke mener planen legger opp til en skjev fordeling av veksten i Oslo. KLP eiendom mener planen mangler tydelighet rundt ambisjoner for utnyttelse. Aspelin Ramm bemerker at grad av flerfunksjonalitet og aktivitet på gatenivå vil variere fra område til område og må nyanseres. Det påpekes at forbindelsene mot indre by bør forsterkes i grepet. Oxer er helt

uenig i at begrensninger på utnyttelsen for identitetsskapende bebyggelse er rett virkemiddel for å sikre at virksomheter med lavere leie kan få innpass. ROM Eiendom er positiv til hovedinnholdet og støtter planens visjon og mål, men fraråder at det settes krav til flere funksjoner i det enkelte bygg utover eventuelle krav om utadrettet virksomhet i 1. etasje. Utbygging langs Alnabanen kan forberedes for en eventuell fremtidig fjerning av godstransporten, men må utformes slik at den kan realiseres uten å måtte vente på dette. I mellomtiden bør det ikke investeres i dyre kryssninger av banen. Næringsforeningen Oslo Nord stiller spørsmål ved om intensjonen om radikal funksjonsblanding lar seg gjennomføre.

Kommunale tjenester

Flere offentlige etater, bydeler og interessegrupper påpeker viktigheten av å sikre tilstrekkelig areal til kommunale tjenester tidlig i utviklingen av områder. Bydel Grünerløkka mener kommunen bør skaffe seg gode og tilstrekkelig store areal til sosial og kommunalteknisk infrastruktur før Hovinbyen stiger i verdi. Det er stor enighet om at samlokalisering og sambruk av funksjoner er positivt, men det fordrer at det settes av store nok tomter tidlig og at det tenkes strategisk rundt plassering av funksjoner. Utdanningsetaten har ut fra opplysningene i strategisk plan anslått netto skolebehov i området til å bli 8 - 13 nye grunnskoler etter standard størrelse. Det ønskes en tydeligere omtale av videregående skoler og at videregående skoler plasseres i nærheten av relevant næringsvirksomhet og andre aktuelle samarbeidspartnere. Sammen med Undervisningsbygg, Bymiljøetaten, Oslo idrettskrets, Oslo fotballkrets, Eiendoms- og byfornyelsesetaten og Kulturetaten uttrykker de seg positivt til sambruk mellom skole, idrett og grønnstruktur. Kulturetaten ønsker en utredning av bibliotekstilbudet og at det vektlegges et godt samarbeid med Utdanningsetaten og kulturlivets behov i utforming av skoleanlegg. Bydel Grünerløkka og flere påpeker behov for at tilstrekkelig store areal avsettes til grønne og sosiale møteplasser. Bydel Gamle Oslo mener plan for sosial boligbygging bør bli en vesentlig og integrert del av den strategiske planen. Et større utendørs folkebad må etableres i Hovinbyen og det må inn i planen.

Grønnstruktur og idrett

Flere påpeker at det må avsettes nok grøntareal og andre offentlige rom tilpasset befolkningsveksten, både bydeler, etater og lokale interessegrupper. Oslo idrettskrets, Oslo fotballkrets, Bymiljøetaten, Kultur- og idrettsbygg, lokale grupper med flere understreker behovet for å sette av areal til idrett. Eiendoms- og byfornyelsesetaten anbefaler at det utvikles/utredes strategiske føringer vedrørende grøntareal/idrett/aktivitetsflater for organiserte og uorganiserte aktiviteter. Også Bymiljøetaten mener det bør signaliseres hvilken dekningsgrad man legger opp til. Norsk ornitologisk forening mener det er viktig å utvikle naturområder der det biologiske mangfoldet har førsteprioritet samt å ta vare på eksisterende grøntområder og fugleliv. Bymiljøetaten mener det bør kommuniseres tydeligere at tilstedeværelsen av variert vegetasjon og naturelementer i seg selv gir gode opplevelser og inviterer til aktivitet og opphold. Etaten er svært positiv til forslag om utvidelse av Valle Hovin mot øst med parkbro over Ring 3, men mener i likhet med Kultur- og idrettsbygg, Oslo idrettskrets og Fotballkretsen at det er viktig at Valle Hovin ikke mister idrettsfunksjoner. Oslo idrettskrets spiller inn behov for en idrettspark nordøst i Hovinbyen, enten i Breivollområdet eller som del av den grønne ringen på Haraldrud. Mindre ballflater kan innpasses i den tette byen. Hasle - Løren idrettslag bemerker at dagens idrettsflater er overbelastet og savner konkrete planer og visjoner rundt eksisterende idrettsanlegg. Både velforeninger, bydeler og idrettskretsen uttaler seg positivt til samarbeid med private aktører, enten det er i forbindelse med boligutbygging eller utvikling av næringslokaler, da det kan muliggjøre realisering av idrettsareal. Gjenåpning av bekker og elver bør sikres.

Næringsliv og kultur

Unge kunstneres samfund, Kulturetaten og E.S. Wergeland påpeker at kulturproduksjon bør omtales og sikres som en permanent infrastruktur i Hovinbyen, ikke bare som temporære strukturer. Flere påpeker at mange av dagens eldre industri- og lagerbygg vil være egnede

lokaler for kunst- og kulturproduksjon. LO i Oslo og Bryn Miljøforum er blant flere som uttrykker at det ikke er ønskelig å omgjøre alle gamle næringsområder til sovebyer. Arealkrevende arbeidsplasser er også viktige for byen og nærhet mellom arbeidsplass og bolig gir bedre transport.

Bevaringsverdig og annen eksisterende bebyggelse og kvaliteter

Kulturetaten foreslår et tettere samarbeid mellom Byantikvaren og kulturfeltet om hvilke eiendommer som kan være aktuelle som kulturarenaer. Byantikvaren er positiv til gjenbruk av bevaringsverdig bebyggelse, men mener det også må presiseres at kulturminner også har egenverdi. Mer bygningsmasse må reguleres som hensynssone- bevaring kulturmiljø.

Gjenbruk av verneverdig bebyggelse bør være et kriterium som blir vektlagt når kommunen skal vurdere strategiske kjøp til sosial infrastruktur. Dette bemerkes også av Bydel Alna som konkret foreslår Rodeløkken maskinverksted utviklet for kultur- og idrettsformål.

Riksantikvaren ønsker at det i forbindelse med det videre planarbeidet for Hovinbyen finnes frem til endelig lokalisering av et middelaldersk kirkested og hospital ved gården Hovin Søndre og ber om at disse gjennomføres i forbindelse med det videre planarbeidet og er ferdigstilt før planen blir lagt ut på høring.

Kollektivtransport

Jernbaneverket ser behov for en overordnet avklaring av transportsystem for Hovinbyen. Løsningene som ligger i Kommuneplan 2015, strategisk plan for Hovinbyen og anbefalingene fra KVV Oslo-navet må utredes nærmere og utvikles til et omforent konsept. Det bør gjøres et grunnleggende prinsippvalg mellom de ulike baneløsningene beskrevet i kommuneplanen og KVV Oslo-navet. Eksisterende terminal på Alnabru og Alnabanen er baneinfrastruktur av nasjonal karakter som må legges inn som forutsetninger også i et langsiktig perspektiv. Det er ikke aktuelt å tillate etablering av nye planoverganger eller tillate utvidet bruk av eksisterende.

Ruter uttaler at de overordnede strategiene er i tråd med Ruters anbefalinger til Kommuneplan 2015 og Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus. Ruter mener anbefalinger fra M2016 og KVV-Oslo-navet bør kunne ligge som basis for det videre planarbeidet. Ruter støtter anbefalt strategi med midtstilt trasé for kollektivtrafikk, men er ikke enig i at sykkel skal prioriteres foran kollektivtrafikken. Ruter vil styrke trikkens rolle i byen, men mener det i en tidlig fase bør tenke trikk og kjøre buss. Strømsveien spiller en nøkkelrolle og Hovinbyen må legge til rette for god kollektivbetjening på overflaten også utenfor planområdet. Statens vegvesen mener det er viktig at kollektivtraseer langs riksveinettet og det kommunale veinettet blir sett i sammenheng, og at det blir etablert gode tverrgående bussforbindelser i Groruddalen koblet opp mot lokale og regionale knutepunkt.

OBOS mener T-bane Økern/Haraldrud/ Breivoll bør etableres innen 2030, jernbanestasjon på Breivoll innen 2022 samt at kollektivfelt på alle hovedveier er en forutsetning for utbygging av disse områdene. Næringsforeningen Oslo Nord har i snart 30 år jobbet for å få til jernbanestasjon på Breivoll. Siden Hovedbanen ligger der, kan stasjon på Breivoll etableres raskt og derved utløse et stort utbyggingspotensiale.

Gange og sykkel

Sykkelprosjektet bifaller målsetningen om 50 % gang- og sykkelandel. Oslostandarden bør legges til grunn. Det bør etableres sykkelparkeringsanlegg ved alle kollektiv- og kulturknutepunkter samt næringsområder. Statens vegvesen viser til sine planer for sykkel og at det er viktig at deres planer og kommunens planer koordineres. Bymiljøetaten mener det bør fremkomme at det er Plan for nytt sykkelveinett i Oslo som er gjeldende for utbygging av sykkelanlegg, og planene bør også være samkjørt med hensyn til begrepsbruk. Ruter påpeker at gange og sykkel må inngå i et helhetlig mobilitetstilbud og er ikke enige i at sykkel skal prioriteres fremfor kollektivtrafikken.

Vei- og gatenettverk

Statens vegvesen mener de trafikale konsekvensene av planen ikke er tilstrekkelig utredet. Samarbeid om komplekse planoppgaver bør skje i form av formelle planer. Tilrettelegging for næringstransport savnes. Det kan ikke konkluderes om Ulvensplittens fremtid, lokk over E6 ved Breivoll eller kopling mellom Ring 3 og E6 ved Bryn. Alt dette utredes og konkluderes gjennom Manglerudprosjektet. Ring 3 må forbli riksvei. Teisenkrysset skal utredes om det bør ombygges. RV 4 og RV 163 utredes særskilt ("diagonalprosjektet"). Breddekrav imøtekommes ikke og utforming forøvrig kan ikke konkluderes nå. Statens vegvesen fastholder Rv. 163 Østre Aker vei som en viktig riksvei og hovedåre i Groruddalen også som alternativ trasé for E6 i avvikssituasjoner. Veien må opprettholdes som «nasjonal hovedvei» i by. De øvrige tre aksene støttes som viktige kollektivstrenger. Brede bruer må vurderes som alternativ til lokk der det er viktig å legge til rette for attraktive snarveier.

Bydel Alna mener det i forbindelse med Manglerudprosjektet må ses på nedleggelse av Ulvensplitten og E6 i tunnel under Ulven/Teisen. Både Bymiljøetaten og Eiendoms- og byfornyelsesetaten er skeptiske til prinsippet om at 50 % av gatesnittet skal tilrettelegges for fotgjengere, opphold og vegetasjon. Det kan medføre bredere gater enn ønskelig. Bydel Bjerke mener konsekvenser for eksisterende boliger ved endring av veisystemet må utredes og tiltak som bedrer forholdene for eksisterende boliger prioriteres. Bymiljøetaten bemerker at nedbygging av Rv 4 Trondheimsveien bør få en tydelig plass og omtale i planen. Det er delte holdninger til en ombygging av Ulvensplitten. Representanter for eksisterende boligområder og bydelene frykter økt miljøbelastning for boliger langs E6. Andre, som den norske kirke, mener nedleggelse vil gi mindre trafikkbelastning. Ruter påpeker at videreutvikling av transportnettet bør ta utgangspunkt i KVV Oslo-navet og M2016 og at veinettet må legges til rette for busser. Eiendoms- og byfornyelsesetaten mener strategisk plan slik den er utformet danner et solid grunnlag for byutvikling av Hovinbyen, men at kobling mot dalbunnen og hensyn til og nytte av regionbusstrafikk fra nord til Bryn ikke er tilstrekkelig behandlet. Vann- og avløpsetaten påpeker at endring av veinettet gir mulighet for nødvendig utskiftning av ledningsnettet. Energi- og gjenvinningsetaten mener plassering av Haraldrudanlegget er svært god/effektivt. Veisystemene må ivareta behovet for effektiv tungtransport.

Groruddalen miljøforum mener kapasiteten på Østre Aker vei må opprettholdes og det må bygges støyskjermer mot nærliggende bebyggelse. Miljøforumet er blant dem som mener traseen for nord-sør aksene bør justeres slik at den ikke skjærer gjennom grøntdrag. Lille Tøyen Hageby er redd trafikken kan bli overført fra Trondheimsveien til Økernveien - Østre Aker vei og er bekymret for økt trafikkmengde og redusert areal til borettslaget. Rasmus Reinvang foreslår Økernveien innlemmet i planområdet for planprogram/VPOR Hasle. Bryn miljøforum mener E6 og Ring 3 bør legges i tunnel.

Klima, energi- og ressurssystemer

Bydel Grünerløkka spiller inn at det bør anlegges grønne tak og at det bør legges til rette for flere områder for urbant landbruk og byøkologisk innovasjon. Bymiljøetaten understreker at grønne tak bør være et supplement til øvrig grønnstruktur, ikke en erstatter. Renovasjonsetaten fremhever at det må sikres at avfallshåndtering kommer tidlig inn som tema i planleggingen og koordineres gjennom felles planlegging av teknisk infrastruktur. Klima- og energiprogrammet mener det bør stilles krav i reguleringsplaner om opparbeiding av teknisk infrastruktur som inkluderer lokal energiproduksjon fra lokale ressurser.

Kollektivknutepunkt Stor - Økern

ROM Eiendom, Næringsforeningen Oslo nord og Bymiljøetaten kommenterer alle strøgsgater som de mener er i konflikt med utbyggingsplaner i området. Bymiljøetaten mener heller ikke strøgsgaten vist parallelt med Økernveien er i tråd med prosjekter langs strekket. Etaten er

positiv til bred parkbro og lavere hastigheter på Ring 3, men ikke lengre tunnel/lokk i Økernkrysset. Statens vegvesen anser det ikke som aktuelt med nye lokk over Ring 3 i Økernområdet. Det er lagt ned betydelige investeringer i forbindelse med Ulven-Sinsenprosjektet, og det kan ikke forventes nye statlige investeringer her i overskuelig fremtid. Eventuelt nye lokk og flere broer må derfor forutsettes finansiert via andre kilder, for eksempel grunneierbidrag.

Kollektivknutepunkt Bryn - Helsfyr

Bymiljøetaten bemerker at planen fremhever Helsfyr og Breivoll som kollektivpunkter fremfor Bryn i sterk motsetning til anbefalinger i KVV Oslo-navet og Ruters M2016. Jernbaneverket mener et videre utredningsarbeid for Bryn som et overordnet regionalt knutepunkt bør være et tett samarbeid mellom Oslo kommune, Statens Vegvesen og Jernbaneverket. Statens vegvesen støtter at Bryn og Helsfyr sees i sammenheng. Bryn knutepunkt vil kreve helt nye plangrep for Brynområdet som det ikke er tatt høyde for. Dette støttes av Eiendoms- og byfornyelsesetaten. Bussterminalfunksjonen for regionale busser bør på sikt flyttes til Bryn med plass for terminering av busser i nærheten av Bryn. Ruter støtter aksene Helsfyr - Bryn. Mulighet for trikk mellom Oslo sentrum og Bryn over Helsfyr bør ses på. Det er ikke nok plass til regionbussene på Helsfyr. Noe av regionbussene kan muligens etableres på Bryn, men bør også ha mer plass på Helsfyr.

Kollektivknutepunkt Breivoll

Bymiljøetaten og Næringsforeningen Oslo Nord mener Breivoll bør utvikles som et mer lokalt kollektivknutepunkt sammenlignet med Bryn og Økern som bør satses på som regionale kollektivknutepunkt. Bydel Alna mener knutepunktet på Breivoll må prioriteres som første sted i den videre byutviklingen i dalbunnen og at jernbanestasjonen på Breivoll må opprettes snarest. Bydelen ønsker E6 lagt i tunnel, alternativt lokk forbi Breivoll - Fjellhus og Ulven. Statens vegvesen påpeker at strategisk plan for Hovinbyen forutsetter store offentlige infrastrukturinvesteringer i Breivollområdet for å utløse byutvikling. Det anbefales at KVV Oslo-navets løsninger og anbefalinger for nye banebaserte kollektivtraseer i Hovinbyen legges til grunn, med blant annet S-bane. I KVV Oslo-navet er Breivoll med ny stasjon på Hovedbanen vurdert som et mulig fremtidig lokalt knutepunkt. Ny jernbanestasjon på hovedbanen på Breivoll er etter det Statens vegvesen kjenner til ikke et prioritert prosjekt i «Grunnlagsdokument NTP 2018-2029». Det er altfor tidlig å legge lokk ved Breivoll og ny trasé for Manglerudtunnelen under Hovedbanen og Alnaelva som forutsetninger for byutviklingsplanene for Breivollområdet nå. Dette utredes i E6 Manglerudprosjektet. Det er ikke aktuelt med bebyggelse tett inntil E6 som er en viktig nasjonal transportåre.

Områdeovergripende tiltak

Det er en generell anerkjennelse av behovet for større infrastrukturtiltak, men en del uttaleparter er bekymret for usikkerhet knyttet til gjennomføring og sannsynlighet for endring av prioritering. Utbyggere er generelt opptatt av forutsigbarhet for kostnader og sammenheng mellom forventninger til deres bidrag og utnyttelse av eiendommen. Statens vegvesen påpeker at mange av tiltakene er knyttet til statlige anlegg og at prioritering og realisering av tiltak vil avhenge av pågående arbeid i deres regi. I hovedsak er det relativt få innvendinger til angitte prioriteringer. I hovedsak er det Statens vegvesen, Bymiljøetaten, Oxer og Aspelin Ramm som har merknader til områdeovergripende tiltak og prioritering av områder, med hensyn til omfang av tiltak og justering av prioriteringer. Vann- og avløpsetaten ønsker at gjenåpning av Hovinbekken gjennom Økern inkluderes i listen over områdeovergripende tiltak. Statens vegvesen mener omfanget av tiltak på riks- og europaveinettet ligger langt utenfor rammene både i NTP og Oslopakke 3.

Prosess

Statens vegvesen mener transport og arealbruk må planlegges etter plan- og bygningsloven og ikke i form av uformelle planer. Planformen gir dermed ikke den ønskede forutsigbarheten for de ulike aktørene i området. Det kreves et nært samarbeid mellom Oslo kommune og Statens vegvesen for å få et tilfredsstillende resultat på planarbeidet. Byutviklingen i området krever store investeringer i ny veiinfrastruktur og en samordnet planlegging av bebyggelse og infrastruktur for å lykkes. Bydel Gamle Oslo mener planen har gode og tydelige intensjoner og er derfor skeptisk til at planen ikke er juridisk bindende. Næringsforeningen Oslo Nord mener det er viktig med nært og godt samarbeid mellom offentlige og private aktører samt tilrettelegges for en forenklet og strømlinjeformet planprosess. Eiendoms- og byfornyelsesetaten understreker at forutsigbarhetsvedtak må fattes av bystyret. Planprogrammene må inkludere kommunale arealbehov som utredningstema. Det er flere, både bydeler og private som har uttrykt behov for at utviklingen av Hovinbyen ikke legger til rette for tilstrekkelig medvirkning der lokalbefolkning og andre får ta en mer aktiv del i utviklingen. Sivilarkitekt Anne Wostrup mener medvirkning er et lavt prioritert mål i planen. Oslo Arkitektforening mener også fokuset på prosess og involvering bør styrkes. Bydel Grünerløkka etterlyser et tydeligere fokus på hvordan barn og unges interesser konkret skal ivaretas. Magnus Boysen mener gjennomføring av planen vil kreve stor gjennomføringskraft. Kommunen må sikre større forutsigbarhet for enkelteiere og prosjekter i planen i hovedsak gjennom at overordnede infrastrukturelle tiltak som definerer sammenheng og tiltak etableres før enkeltprosjekter blir detaljregulert eller vedtatt. Flere uttrykker behov for oppkjøp av eiendom til kommunale formål og at kommunen gjennom dette har en pådriverrolle.

Finansiering

Eiendomsutviklere understreker viktigheten av forutsigbarhet med hensyn til kostnader. OBOs mener det er avgjørende at ambisjonsnivået er tilpasset betalingsvilje/-evne. Dagens høye byggekostnader kombinert med høye investeringskostnader vil hindre realiseringen av ellers gode prosjekter. Kommunen må vurdere ambisjonsnivået som kreves av utbyggere samt vurdere bruk av både kommunale bevilgninger og eventuelle salgsinntekter fra kommunal eiendom til å delta i finansieringen av byutviklingen.

Oppfølgingsoppgaver

Det er få innvendinger til foreslåtte oppfølgingsoppgaver, men noen nye foreslås. Eiendoms- og byfornyelsesetaten ønsker finansieringsplan for både sosial og blågrønn og grå infrastruktur, samt plan for utvikling av et fremtidig regionalt knutepunkt på Bryn -Helsfyr med utgangspunkt i de nye rammebetingelsene som skapes av Byport Øst i KVV Oslo-navet. Det anbefales utarbeidet en overordnet plan/strategi for infrastruktur under bakken for Hovinbyen. I tillegg anbefales nytt planarbeid for Bryn-Helsfyr. Undervisningsbygg mener at etableringen av nye skoler med kultur- og idrettsfunksjoner vil være en sentral pådriver for transformasjonen og utviklingen av Hovinbyen og foreslår at det lages en overordnet plan for lokalisering av disse nøkkeleiendommene.

Rammer for planprogram med VPOR for Hasle - Valle Hovin

ROM Eiendom protesterer på at deres område mellom Alnabanen, turvei D2 og Ring 3 foreslås medtatt i planprogram og VPOR for Hasle. Plangrep for strategisk plan på Økern bør innarbeide plangrepet som ROM Eiendom har kommet frem til med samarbeidspartnere for deler av området. De er videre redd for at overordnet planarbeid på Hasle vil gi forsinket prosess og vanskeliggjøre samarbeidet mellom grunneierne og mulighet for å få bygget innen rimelig tid. Byantikvaren ønsker at bevaringsverdig bebyggelse innlemmes som tema i planprogrammet.

Rammer for planprogram med VPOR for Bjerke

Bymiljøetaten mener planprogrammets område bør utvides i nord, slik at Trondheimsveien inkluderes langs med planområdet. Dette med tanke på de klare anbefalingene fra tidligere utredninger om at dagens Rv 4 er en stor barriere i et boligområde.

Planprogram for områderegulering for Helsfyr

Ruter ønsker at planprogrammet belyser nærmere stasjonsplassering og utganger, traséføring for trikk på Ring 2 og hvordan aksene mellom Helsfyr - Bryn skal kunne fungere både for by- og regionbuss. Statens vegvesen påpeker at KVVU Oslovnet anbefaler Bryn som det tunge regionale knutepunktet og at dette må legges til grunn for planene på Helsfyr. Planene må også ta høyde for en ny metrobane fra Stortinget via Tøyen - Helsfyr til Bryn. Det er ikke aktuelt å legge trikk i «arm av E6/Strømsveien». Hvis trikken skal tas inn i planprogram for Helsfyr bør traseen vurderes lagt via det kommunale veinettet til Etterstad/Helsfyr/Bryn. Heller ikke lokk over «arm av E-6» anses aktuelt. Det bør heller ses på mulighetene for utvidelse av dagens bru. En ny metrobane fra Stortinget til Bryn vil ha en dagstrekning ved Helsfyr. Planene for Helsfyr må ta høyde for dette. Bedriften Nordox ønsker å bli på Bryn/Helsfyr og tas hensyn til når Østensjøveien skal planlegges.

Planprogram for områderegulering av deler av Ulvenområdet

Statnett ønsker å være med i det videre arbeidet med planprogrammet for Ulven. Eiendoms- og byfornyelsesetaten påpeker at kommunal eiendom nordøst i planprogram for Ulven må utredes for kommunale arealbehov før eventuell avsetting til park/ grønnstruktur. Ruter ønsker at planprogrammet må inkludere bussanlegget i Persveien, samt at det må angis oppgave med å utrede hvordan dette på best mulig måte kan integreres i bystrukturen.

Plan- og bygningsetatens anbefaling

En strategisk plan for hele Hovinbyen er nødvendig for å se delområdene i en større sammenheng. Det er også nødvendig for å nå kommuneplanens målsetning om en bærekraftig og bymessig utvikling. Strategisk plan er følgelig et viktig dokument som ser områdene i sammenheng og gir føringer for en helhetlig byutvikling som ikke kan håndteres gjennom planer for de enkelte delområdene. Gjennom planen og de helhetlige grep som er lagt inn, er boligpotensialet økt med nesten 50 % samlet for området sammenlignet med antatt boligpotensiale i Kommuneplan 2015. Den strategiske planen er også viktig for å utvikle et helhetlig transportnett og god gate- og byromsstruktur, som igjen kan gi rom for økt utnyttelse i byggeområdene.

På samme måte som for eksempel Fjordbyplanen, gir strategisk plan for Hovinbyen et faglig og strategisk grunnlag for påfølgende områdereguleringsplaner, ulike planprogrammer og innsendte reguleringsplaner fra private eller offentlige tiltakshavere. Plan- og bygningsetaten mener at en politisk forankring av hovedgrep og byplanprinsipper for utvikling av området vil skape forutsigbarhet for hva kommunen ønsker å oppnå med området. Samtidig vil det gjøre planen til et operasjonelt verktøy for videre planlegging i Hovinbyen, på både overordnet nivå og på detaljeringsnivå, for både private og offentlige aktører.

Strategisk plan angir viktige grep og tiltak som berører tema som ligger innenfor både private, kommunale og statlige ansvarsområder. Planen har blitt utviklet av Plan- og bygningsetaten i tett dialog med kommunale og statlige etater og bydeler. Det er enighet rundt de viktigste grepene. Prosessen rundt utarbeidelse av den strategiske planen har vært viktig for å skape en felles forståelse for mulighetene og utfordringene innenfor området. En politisk forankring av planen vil gi grunnlag for videre samarbeid og oppfølging. Planprogrammene for Helsfyr og deler av Ulven fremmes som del av strategisk plan og gir grunnlag for oppstart av formelle områdereguleringer.

Plan og bygningsetaten anbefaler at byplangrepet for Hovinbyen med byplanprinsipper, konkretiseringer og oppfølging slik det fremkommer av kapittel 3 - 5 i forslag til strategisk plan for Hovinbyen tilsluttes og at planen blir retningsgivende for det videre arbeid med planlegging og gjennomføring av byutviklingen i Hovinbyen.

Byrådet bemerker

Bakgrunn

I Kommuneplan 2015, vedtatt av bystyret 23.09.2015, lanseres Hovinbyen som det største satsningsområdet i Oslo for de kommende tiår. Med utvikling av Hovinbyen ønskes det å oppnå en utvidelse av den kompakte og flerfunksjonelle byen med gang- og sykkelavstand til daglige gjøremål. Foreliggende forslag til strategisk plan for Hovinbyen gir en god beskrivelse av hvordan Hovinbyen kan utvikles og knyttes sammen med den tette byen. Den strategiske planen for Hovinbyen følger også opp byrådserklæringen blant annet med hensyn til tilrettelegging for økt boligbygging, styrket blågrønn struktur, redusert bilbruk og bilavhengighet, reduksjon i klimautslipp og en mer koordinert og fremoverlent kommune i byutviklingen. Samtidig er det viktigste målet med strategiske plan for Hovinbyen å legge til rette for at Hovinbyen blir et godt sted å bo i alle livets faser.

Langsiktige strategier

Byrådet finner grunn til å påpeke at utviklingen som skisseres har et svært langsiktig perspektiv der det gjenstår omfattende utrednings- og planarbeid blant annet hva gjelder utforming og prioritering av mange av de store infrastrukturtiltakene. For å illustrere det langsiktige perspektivet, må det bygges ca. 1 200 nye boliger hvert år i Hovinbyen dersom potensialet på nye 40 000 boliger skal være fullt ut realisert innen 2050. Til sammenligning er dette omtrent en dobling av antall nye boliger som årlig er bygget i Hovinbyen de senere år. Tiltak presentert i den strategiske planen må ses på som muligheter og må finne sin avklaring i oppfølgende utrednings- og planarbeid. Byrådet foreslår at foreliggende forslag til byplanprinsipper legges til grunn som retningsgivende for plan- og byggesaksbehandling men at til enhver tid gjeldende planer, normer og retningslinjer går foran ved motstrid. Byrådet vil også ta forbehold om at ny kommuneplan vil kunne avvike fra grep, tiltak og prinsipper i strategisk plan og at ny kommuneplan ved motstrid vil gå foran.

Den grønne ringen

Hovinbyen er i dag preget av store vei- og baneanlegg som gjør byområdet oppstykket og lite sammenhengende. Det viktigste suksesskriteriet for å få byområdet til å fremstå som en utvidelse av den tette og sammenhengende strukturen i indre by, er å sørge for at myke trafikanter skaffes god fremkommelighet på kryss og tvers i Hovinbyen. Byrådet støtter derfor grepet med Den grønne ringen da den vil kunne knytte de nå atskilte områdene bedre sammen. Den grønne ringen som vist i den strategiske planen må ses på som et prinsipp og traseen, dens bredde og dens utforming må avklares i det videre arbeid, herunder plassering og utforming av parkbroer over de høyt trafikkerte hovedveiene. Den grønne ringen bør prioriteres for snarlig gjennomføring for å sette en god ramme for utviklingen av Hovinbyen. Byrådet er opptatt av å sikre Ulvenskogen som grøntområde og del av den grønne ringen. Tidlig etablering av gang- og sykkelvei langs godssporet på Alnabanen vil også være et viktig tiltak for å bedre fremkommeligheten i Hovinbyen for myke trafikanter.

Et aktivt liv

Byrådet mener det er viktig og riktig at strategisk plan også legger til rette for at befolkningen i Hovinbyen kan leve et aktivt liv, gjennom at grøntarealer, idrettsanlegg og andre aktivitetstilbud etableres i takt med befolkningsveksten. Ved utvikling og oppgradering av parker og grøntområder fremmes folkehelse ved at områdene innbyr til fysisk aktivitet for alle aldersgrupper. Hovinbyen bør sikres større grøntstrukturer i tillegg til de lokale parkene. Byrådet støtter forslag om utvidelse av Valle Hovin og nye større park- og idrettsområder

mellom Ulven og Breivoll. I tillegg må det i hver sak sikres nok arealer til torg og park slik at Hovinbyen blir et attraktivt, grønt byområde. Byrådet støtter også forslaget om tre idrettsparker i Hovinbyen. Det er samtidig viktig at det er grønne forbindelser til idrettsanlegg utenfor Hovinbyen, som for eksempel på Tøyen og Jordal. Byrådet tror den foreslåtte nye idrettsparken på Ulven vil være mindre egnet for utendørs ballspillflater. En mulig styrking av tilbudet hva gjelder idrettsanlegg kan være å satse på deler av Stubberudfeltet til idrettsformål da dette er bedre egnet og ligger i kort avstand fra Hovinbyen.

Klimasmart byutvikling

Økt tilrettelegging for boligbygging er et av de overordnede målene for byrådet. Gjennom planen og de helhetlige grep som er lagt inn, er boligpotensialet økt med nesten 50 % i forhold til rammene i kommuneplanens arealdel, til ca. 40 000 boenheter. I den strategiske planen forutsettes de eksisterende småhusområdene i Hovinbyen opprettholdt. Det er viktig at grepene som er skissert sikres slik at boligpotensialet kan nås. Byrådet mener strategisk plan for Hovinbyen er en nødvendig oppfølging av kommuneplanen og for at Hovinbyen skal kunne utvikles til et foregangsprosjekt for klimasmart byutvikling som bidrar til at klimautslippet reduseres med 50 % innen 2020 og 95 % innen 2030 sammenlignet med 1990-nivå. I utviklingen av Hovinbyen innebærer dette en dreining fra et transportmønster tilrettelagt for bil til utviklingen av gater og forbindelser utformet med prioritet for gående, syklende og kollektiv. Et viktig premiss er at dagens veisystem, som skaper store barrierer og miljøutfordringer, bygges om til et nettverk av bygater som gjør det enkelt, trygt og attraktivt å bevege seg uten bil. Byrådet forutsetter at den nye Oslostandarden for sykkeltilrettelegging legges til grunn i den videre planlegging av sykkeltiltak. Kollektivnettverket må forsterkes, både på tvers i Hovinbyen og mot sentrum og Groruddalen.

Tilrettelegging for grønn mobilitet fordrer også at planlegging av kollektivsystem og boligbygging sees i sammenheng og at funksjoner plasseres med tanke på korte avstander til hverdagsfunksjoner som skoler, barnehager, byrom og idrettsanlegg. Byrådet mener strategisk plan angir byplangrep og et bredt spekter av strategier for en klimasmart byutvikling, fra grønn mobilitet til utvikling av lokale klima- og energisystemer, grønne tak, gjenbruk av bygg, tilrettelegging for urban dyrking, overvannshåndtering og biologisk mangfold.

Mangfoldig og inkluderende by

Det er viktig å bevare og videreutvikle mangfoldet i byen og skape en inkluderende by. Hovinbyen huser i dag mange viktige næringer som byen trenger. Det er derfor en styrke at planen gir føringer for hvordan mange av dagens næringer kan integreres bedre i en flerfunksjonell by i stedet for å flytte ut, samtidig som den legger til rette for nye næringer, inkludert mer kulturbasert næringsutvikling.

For å nå målene for, og få fart på utviklingen av områdene i Hovinbyen, er det behov for en aktiv kommune som benytter et bredt spekter av virkemidler. Oppkjøp av strategiske tomter, både til byutvikling og kommunale formål, kan sette fart på utviklingen av områder. Kommunale forbildeprosjekter kan påvirke utviklingen i retning av mer variert og klimasmart byutvikling. Gjennom områdemodning kan kommunen også bidra til at både utbyggere og innbyggere ser områder som mer attraktive. Hovinbyen har et stort boligpotensial som vil ha behov for sosial infrastruktur og andre offentlige funksjoner. Identifisering av behov og lokalisering av nøkkeleierdommer vil være en viktig løpende oppgave fremover. Gjennom god kommunal samordning vil byrådet legge til rette for sambruk og samlokalisering som vil gi mer effektiv arealbruk. For eksempel vil samspill mellom skole, idrett og kultur kunne sikre en optimal bruk- og arealutnyttelse. Byrådet mener bevaringsverdige bygg vil kunne være godt egnet til kulturvirksomhet som det ikke er naturlig å knytte til skoleanlegg, herunder produksjons- (atelier, fellesverksteder, teater og musikkproduksjon med videre) og visningslokaler. I den strategiske planen er det skissert et behov for 3 - 5 000

barnehageplasser gitt at det bygges 30 - 40 000 nye boliger i Hovinbyen. Byrådet legger til grunn at det er behov for en 4-avdelings barnehage pr 4 - 500 nybygde boliger, noe som indikerer et større behov for barnehageplasser enn det som er antydnet i den strategiske planen.

Tiltak for grønn mobilitet og bærekraftig byutvikling

Den strategiske planen legger til grunn KVV Oslo-navet og Ruters M2016. Det er nå gjennomført en kvalitetssikring (KS1) av KVV Oslo-navet. Kvalitetssikringen har en annen konklusjon på valg av konsept enn KVUen. Kvalitetssikringen er ikke behandlet, og det er ikke tatt stilling til hvilket konsept og hvilke tiltak det skal arbeides videre med. Byrådet er derfor opptatt av at tiltak prioriteres for gjennomføring som kan sikre at ønsket utvikling av så store deler av Hovinbyen som mulig kan finne sted uavhengig av store infrastrukturtiltak som vil ligge langt frem i tid. Fremkommeligheten for kollektivtrafikken er viktig for å sikre at denne er konkurransedyktig. Derfor mener byrådet at nødvendig areal må avsettes i veinettet for kollektivtrafikken uten å ta stilling til om det er buss eller trikk som skal benytte traseene.

Viktige tiltak for å få til ønsket utvikling er blant annet etablering av Den grønne ringen, parkbroer over høytrafikkerte veier, gang- og sykkelvei langs Alnabanen, Hovinparken og strategiske eiendomskjøp fra kommunens side. Etablering av gatebussterminal ved Brynseng t-banestasjon vil være viktig tiltak for å fremme knutepunktutviklingen på Bryn. Det bør videre undersøkes om regionbusser fra Romerike i større grad enn i dag kan terminere på Helsfyr. Bygging av jernbanestasjon på Breivoll vil bedre kollektivtilgjengeligheten til dette området betraktelig og vil dermed utløse et stort byutviklingspotensiale inntil stasjonen og være motor for videre ønsket utvikling av denne delen av Hovinbyen. Utvikling av arealene nærmest inntil E6 er imidlertid avhengig av hvilke vei- og miljøtiltak som blir avklart gjennom Manglerudprosjektet.

Ombygging av Vollebekkveien til gate vil være viktig for ønsket utvikling av Vollebekk. Nedbygging av Trondheimsveien (RV 4), etablering av trikk til Tonsenhagen og erstatte bilfelt med kollektivfelt videre oppover Trondheimsveien, vil ha stor betydning for utvikling av Akers sykehusområdet samt Årvoll og Bjerke. Det bør også vurderes om det kan tilrettelegges for at regionbusser fra Nittedal kan terminere på Sinsen.

Byrådet støtter OBOS sitt ønske om snarlig etablering av kollektivfelt på alle hovedveier. Trafikkberegninger viser markert reduksjon av biltrafikken blant annet på Ring 3 og E6 gjennom Hovinbyen som følge av innføring av nye bomsnitt i 2019. Byrådet mener på denne bakgrunn at det da vil la seg gjøre å etablere kollektivfelt på ovennevnte strekninger uten å utvide veiene. Det bør også vurderes muligheten for å kombinere kollektivfelt på Ulvensplitten med stopp for regionbussene ved gangbroen over E6 på Breivoll. På denne måten kan bussreisende fra Romerike få en enkel overgangsmulighet til jernbanenettet, gitt etablering av jernbanestasjon på Breivoll.

Byrådet vil understreke at et tett samarbeid mellom stat og kommune er nødvendig for å løse de trafikale utfordringene og få til en god byutvikling i Hovinbyen. Byrådet vil også understreke at teknologiutviklingen innenfor transportsektoren skjer raskt og at dette vil kunne påvirke tenkningen rundt transportavvikling i Hovinbyen.

Hovinbyen - testområde for bærekraftig byutvikling

Kvalitetene og utfordringene som finnes i Hovinbyen gjør området til en spennende plattform for innovasjon og en potensiell leverandør av løsninger til det globale Smart by-markedet. Gjennom arbeidet med SmartOslo – Oslo kommunes smart by strategi – vil det bli sett på om deler av Hovinbyen kan bli et nasjonalt utviklings-, test- og demonstrasjonsområde for bærekraftig byutvikling.

Hovinbyen skal formes, utvikles og forvaltes til det beste for fellesskapet. Byrådet mener det er viktig å bidra til at Oslo er en by med plass til alle gjennom samtlige planer som fremmes og vedtas.

Planprogram for områdereguleringer

Når det gjelder forslag til planprogram for deler av Ulvenområdet (del II i vedlegg 1), støtter byrådet SVRØs forslag om å samkjøre i innhold og tid konsekvensutredning knyttet til kommunens områdereguleringsforslag for Ulvenområdet og forslag til tiltak i Manglerudprosjektet for samme område.

City Finansiering AS ved Lund & Slaatto Arkitekter AS ønsker å fremme et planforslag for Fyrstikktorget (Karoline Kristiansens vei 1 - 9) hvor deler av planområdet (dagens parkeringsplass) ligger innenfor Plan- og bygningsetatens forslag til avgrensning av områdereguleringen for Helsfyr (del II i vedlegg 1). Byråden for byutvikling har 01.12.2017 hatt møte med forslagsstiller representert ved advokat Arve Lønnum og Lund & Slaatto. Illustrasjon av planforslaget følger byrådssaken som vedlegg 8 og forslagsstilleres forslag til justering av avgrensningen av områdereguleringen fremgår av vedlegg 9. Plan- og bygningsetatens syn på dette forslaget til grensejustering fremgår av referat fra dialogmøte 30.06.2017 (vedlegg 10). Byrådet foreslår å imøtekomme forslagsstilleres ønske om justert avgrensning av områdereguleringen og har innarbeidet en formulering i vedtaks punkt 2 som ivaretar dette.

Byrådet legger til grunn at de to planprogrammene fastsettes av Plan- og bygningsetaten på delegert myndighet etter at foreliggende byrådssak er behandlet i bystyret.

Byrådets oppsummering

Byrådet anbefaler bystyret å slutte seg til byplangrepet for Hovinbyen med slik det fremkommer av hovedkartet på side 42 i forslag til strategisk plan for Hovinbyen og at planen blir retningsgivende for det videre arbeid med planlegging og gjennomføring av byutviklingen i Hovinbyen. Byrådet har foretatt justeringer av redaksjonell karakter i forutsigbarhetsvedtaket. Byrådet tilrår bystyret å vedta foreliggende forslag til forutsigbarhetsvedtak for Hovinbyen som er en konkretisering av forutsigbarhetsvedtaket i Kommuneplan 2015.

Byrådet innstiller til bystyret å fatte følgende vedtak:

1. Oslo bystyre slutter seg til byplangrepet for Hovinbyen slik det fremkommer av hovedkartet på side 42 i rapporten «Strategisk plan for Hovinbyen» datert 30.06.2016. Innholdet i rapporten skal være retningsgivende for det videre arbeid med planlegging og gjennomføring av byutviklingen i Hovinbyen. Ved motstrid går etterfølgende utredninger og planer foran.

2. Oslo bystyre fastsetter med hjemmel i plan- og bygningsloven § 17 – 2 og Kommuneplan 2015 (punkt 2 i bystyrets vedtak 23.09.2015, sak 262) følgende forutsigbarhetsvedtak for Hovinbyen:

«1. Ved behandling av reguleringsplaner innenfor området som omfattes av «Strategisk plan for Hovinbyen» datert 30.06.2016, vil det bli utformet 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» datert 30.06.2016, overordnede «planer» for delområder som for eksempel planprogram med VPOR, områdereguleringsplan eller lignende og/eller i den aktuelle detaljreguleringsplan. Det er ikke et krav at de offentlige tiltakene er regulert før utbyggingsavtale inngås. Utbyggingsavtalen kan omfatte tiltak som ligger i tilknytning til området som omfattes av «Strategisk plan for Hovinbyen». Utbyggingsavtalen kan også omfatte områdeovergripende tiltak, jamfør tabell side 118 under pkt. 5.1 i Strategisk plan, uavhengig av hvor i området innenfor Strategisk plan reguleringsplanen ligger.

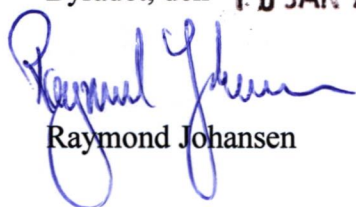
Det er en forutsetning at tiltakene er tatt inn som rekkefølgebestemmelser i de reguleringsplanene utbyggingsavtalen skal regulere gjennomføringen av.

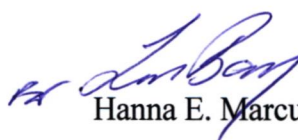
2. Det forutsettes også inngått utbyggingsavtaler om eventuelle andre tiltak som er nødvendig for gjennomføring av planen som utbyggingsavtalen gjelder for eller som for øvrig omfattes av regelverket, jamfør plan- og bygningsloven § 17-3 eller senere bestemmelser som erstatter eller endrer denne.

3. Hovedprinsippet for finansiering av de offentlige tiltakene som beskrives i overordnede planer (planprogram, VPOR, områdereguleringer) for delområder er at grunneiere/utbyggere skal bære alle kostnadene (til opparbeidelse av tiltakene), inkludert arealavståelse og/eller kostnader knyttet til erverv av areal.

4. De offentlige tiltakene, som beskrives i tiltakslisten i «Strategisk plan for Hovinbyen» datert 30.06.2016 (jamfør tabell under punkt 5.1), forutsettes finansiert gjennom bidrag fra kommunen og/eller staten og/eller de private grunneierne/utbyggere.»

Byrådet, den 1.8 JAN 2018


Raymond Johansen


Hanna E. Marcussen

Vedlegg tilgjengelig på Internett:

1. Plan- og bygningsetaten 30.06.2016: «Strategisk plan for Hovinbyen med planprogram for Helsefyrt og deler av Ulven»
2. Medvirkning og innspill ved oppstart av planarbeid
3. Medvirkning og innspill ved høring,
4. Behov for kommunal infrastruktur i Hovinbyen
5. Kulturminnegrnlag
6. Forslag til vei og gatesystem i Oslo nordøst
7. Nedfotograferte bemerkninger ved høring av strategisk plan våren 2016
8. Lund & Slaatto arkitekter AS: Illustrasjon av planforslag
9. Lund & Slattoo arkitekter AS: Forslag til justering av avgrensning av områderegulering for Helsefyrt
10. Plan- og bygningsetaten: Referat fra dialogmøte 1 – 30.06.2017

Vedlegg ikke tilgjengelig på Internett: Ingen