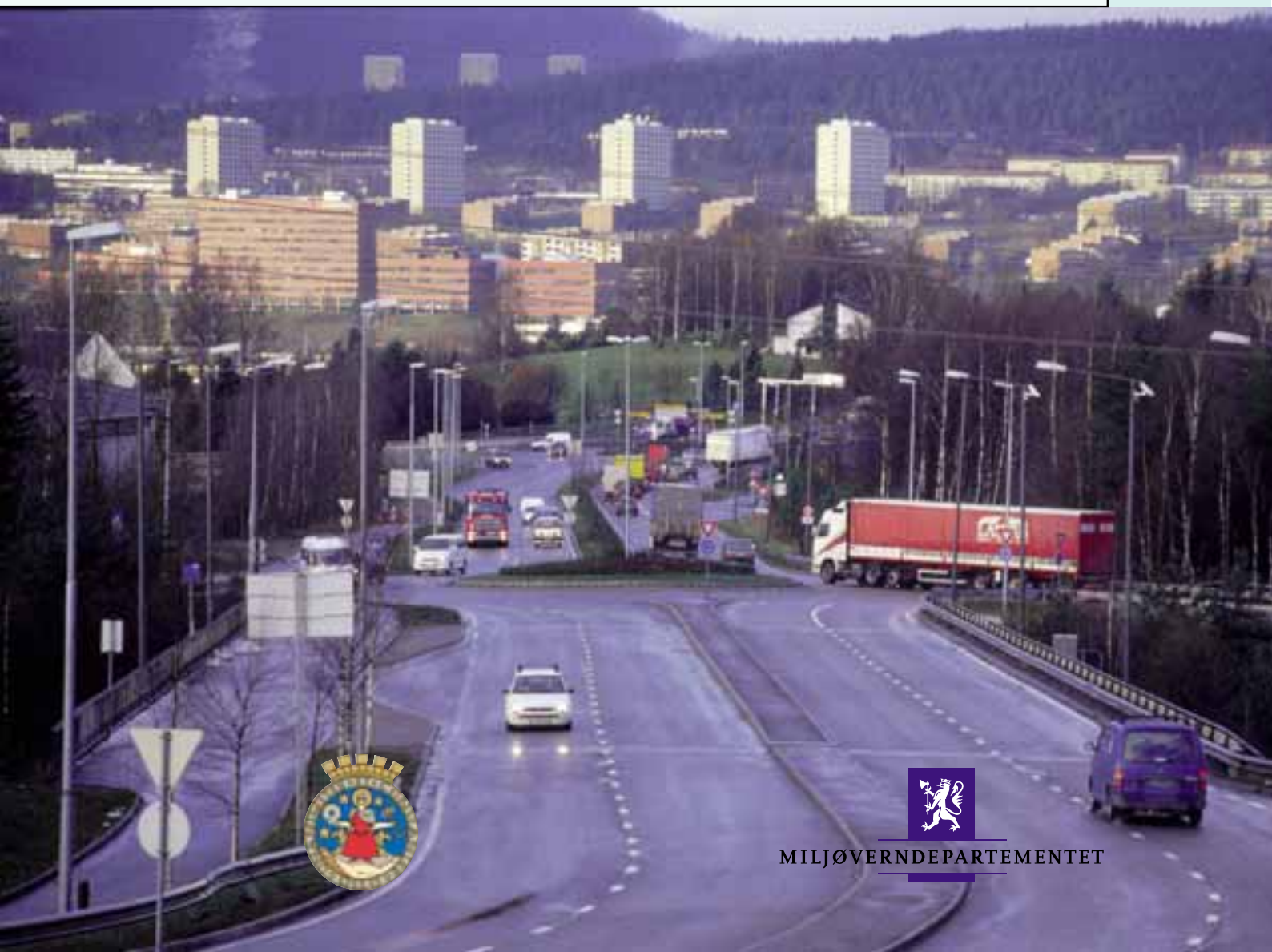


Temarapport

Byutvikling og miljøsoner i Groruddalen

Tiltak og virkemidler for bedre miljø



MILJØVERNDEPARTEMENTET

INNHold

FORORD	3
SAMMENDRAG	4
1 INNLEDNING	6
2 HISTORISK BAKGRUNN	8
2.1 Groruddalens historie	8
2.2 Befolkningsutvikling	9
3 STATUS OG UTVIKLINGSTREKK I GRORUDDALEN	10
3.1 Befolkning og byutvikling	10
3.2 Drabantbyer og senterstruktur	11
3.3 De grønne strukturene	12
3.4 Næring i Groruddalen	14
3.5 Samferdsel	14
3.6 Miljøet i Groruddalen	17
4 TILTAK OG DRIVKREFTER	19
4.1 Statlig politikk	19
4.2 Regional politikk	20
4.3 Oslo kommunes politikk	21
4.4 Regionale scenarier	22
4.5 Eksempler på miljøvennlig byutvikling	24
5 MILJØSONE GRORUDDALEN	26
6 GEOGRAFISKE INNSATSOMRÅDER	28
6.1 Mer miljøvennlige reiser i Alna-området	28
6.2 Miljøtilstand og mulig byutvikling i Breivoll-Alnabru-Tittutgrenda	30
6.3 Alnaelva og Terminalområdet	31
6.4 Utvikling av Grorud senter og T-banestasjon	32
6.5 Rehabilitering og utvikling av Haugenstua senterområde	33
6.6 Oppsummering	34
7 GRORUDDALSSATSINGEN	37
7.1 Kommunale mål for Groruddalen	37
7.2 Mål for samarbeidet mellom staten og Oslo kommune	37
7.3 Organisering av samarbeidet stat – kommune	39
7.4 Program 1: Miljøvennlig transport i Groruddalen	40
7.5 Program 2: Alna, grønnstruktur, idrett og kulturmiljø	40
7.6 Program 3: Bolig-, by- og stedsutvikling i Groruddalen	41
7.7 Program 4: Oppvekst, utdanning, levekår, kulturaktiviteter og inkludering	42
7.8 Oppsummering	42
8 OPPSUMMERING OG ANBEFALTE VIRKEMIDLER	43
LITTERATUR	47
VEDLEGG 1: INTENSJONSAVTALEN 11. januar 2007	48

Forsidefoto: Svein Magne Fredriksen

Alle illustrasjonsfoto er hentet fra rapportene i litteraturlista bakerst.

FORORD

Staten og Oslo kommune har innledet et samarbeid om opprusting av Groruddalen. Dette er et bredt samarbeid som omfatter mange sektorer i offentlig virksomhet, inkludert samarbeid med private organisasjoner, beboerne og næringslivet. Bystyret vedtok 21. juni 2006 "Helhetlig utviklingsplan for Groruddalen - Strategier for et bedre miljø mot 2030", som blant annet skal være grunnlag for samarbeidet med staten.

En del av samarbeidet gjennomføres i prosjektet "Miljøsone Groruddalen", blant annet som resultat av den politikk som ble utformet i Stortingsmelding nr 23 (2001-2002) "Bedre miljø i byer og tettsteder". Arbeidet med "Miljøsone Groruddalen" ble startet i 2003, i fellesskap mellom Oslo kommune og staten, og med utgangspunkt i rapporten "Bedre miljø i Groruddalen. Planer og hovedstrategier", april 2003.

Arbeidet med Miljøsone Groruddalen inngår nå som en del av Groruddalssatsingen, konsentrert til de to første programområdene, og de deler av program 3 som omhandler byutvikling. I januar 2007 inngikk staten og Oslo kommune en intensjonsavtale om et bredere samarbeid for å oppnå generelt bedre miljø og levekår i Groruddalen. Dette samarbeidet kalles "Groruddalssatsingen", det skal foregå i perioden 2007-2016, og er inndelt i fire programområder:

1. Miljøvennlig transport i Groruddalen
2. Alna, grønnstruktur, idrett og kulturmiljø
3. Bolig, by- og stedsutvikling
4. Oppvekst, utdanning, levekår, kulturaktiviteter og inkludering

Denne rapporten konsentreres om den fysiske byutviklingen i Groruddalen, og hvilke virkemidler det bør fokuseres på for å bedre miljøet. Rapporten skal, sammen med blant annet en tilsvarende rapport om Drammen sentrum, være grunnlag for en hovedrapport om Miljøverndepartementets pilotarbeid for miljøvennlig byutvikling. De to rapportene handler om langsiktig byutvikling, bruk av Miljøsone og tilgrensende virkemidler. Som grunnlag for hovedrapporten utarbeides også tre temarapporter om satsingsområdene:

- Byomforming
- Sentrumsutvikling
- Miljøvennlige arbeidsreiser

Arbeidet med rapporten Byutvikling og miljøsone i Groruddalen er finansiert av Plankontoret for Groruddalen og Miljøverndepartementet. En referansegruppe har gitt viktige bidrag i arbeidet: Petter Daae Slipher og Christer Karlsson, Plankontoret for Groruddalen, Kjell Spigseth og Peder Vold, Miljøverndepartementet og Jon Guttu, NIBR. Rapporten er utarbeidet av VISTA Utredning AS, ved sivilingeniør Paal Sørensen, og alle konklusjoner og anbefalinger står for konsulentens regning.

Oslo, juni 2007

SAMMENDRAG



5 innsatsområder

Erfaringene fra miljøsonearbeidet og målene for Groruddalssatsingen er grunnlaget for våre anbefalinger for hvilke virkemidler som bør tas i bruk for å nå en miljøvennlig byutvikling. Miljøsonearbeidet er kommet kort, slik at det er for tidlig å evaluere miljøeffektene. Dette skyldes tregghet i plansystemet og manglende ressurser, to hindringer som en videre satsing kanskje kan løse. Men allerede nå kan det sies at de fem geografiske innsatsområdene i Miljøsonen Groruddalen sannsynligvis vil gi positive lokale miljøeffekter, som er for små og avgrensede til å kunne medføre en helhetlig miljøvennlig byutvikling. Dersom dette skal oppnås er det de store tyngre prosessene, som Nasjonal transportplan og Kommuneplan for Oslo som er avgjørende. Det er derfor viktig at det gis klare anbefalinger fra arbeidet i Groruddalen til disse prosessene.

Miljøsonearbeidet er i startfasen, men det kan likevel fastslås at det er et nyttig virkemiddel for å starte gode samarbeidsprosesser mellom aktørene. Vi vil anta at disse erfaringene kan ha overføringsverdi som bidrag til en miljøvennlig byutvikling også i andre byer. Overføringsverdier kan knyttes til

- Samarbeidsprosesser mellom stat, kommune, organisasjoner og utbyggere
- Miljøsonen kan være starten på å løse et avgrenset problem, og kan utvikle seg til et bredere samarbeid
- Miljøsonen er et virkemiddel for å løfte et område ut av det ordinære planarbeidet, for å gi det et ekstraordinært fokus

Med utgangspunkt i Stortingsmelding nr 23 (2001-2002) Bedre miljø i byer og tettsteder, erfaringer med byutvikling og miljøsonearbeidet, er erfaringer og anbefalinger foreløpig oppsummert i en inndeling på fire strukturer, som til sammen utgjør en helhetlig byutvikling. Disse er Utbyggingsmønster, Senterstruktur, Transportstruktur og Grønnstruktur. Nedenfor beskrives status i Groruddalen i forhold til å oppnå en miljøvennlig byutvikling, samt anbefalte virkemidler og planprinsipper for å komme videre.

Utbyggingsmønster

Både boliger og næring må lokaliseres etter et utbyggingsmønster som gir minst mulig transportbehov og best mulig tilgang til miljøvennlig transport. For eventuell ny boligbygging i Groruddalen er det viktig at den lokaliseres med kort gangavstand til kollektivtilbudet.

For framtidig næringsutvikling bør ABC-prinsippet være styrende for lokalisering. Virkemidler for å styre utviklingen i ønsket retning er samordnet areal- og transportplanlegging, der disse forhold gis en betydelig vekt, samt et samarbeid med både offentlige og private utbyggere.

Vi viser til byutvikling i Nydalen i Oslo og Urban Sjøfront i Stavanger, som er beskrevet, og til utvikling av knutepunkter som Skøyen, Lysaker og Bekkestua. Disse er alle eksempler på et konsentrert utbyggingsmønster, der miljøvennlig transport har vært en forutsetning for utbyggingen, og med tunge offentlige investeringer i infrastruktur, til både veier og kollektivtransport.

Senterstruktur

Bilbasert handel er økende i Groruddalen, ved utviklingen av det regionale senteret på Alnabru og ved at noen av drabantbysentrene konkurrerer ut andre. Flere av sentrene sliter økonomisk og forfaller. Dette skaper økt biltrafikk og undergraver mulighetene til å utvikle det sosiale miljø i lokalområdene.

Den såkalte "kjøpesenterstoppen" ble avvirket i 2004, men de politiske målene om en minst mulig bilbasert handelsstruktur er fortsatt gjeldende. Prinsippene om lokalisering av handel i bysentra og i kollektivknutepunkter skal nedfelles i

Anbefalte virkemidler:

- Samordnet areal- og transportplanlegging
- Lokalisering av boliger og handel ved kollektivtilbudet
- Lokalisering av næring etter ABC-prinsipper
- Samarbeid mellom myndigheter, samt offentlige og private utbyggere

Anbefalte virkemidler:

- Økt standard på offentlige utearealer
- Utvikling av handelssentra i kollektivknutepunkter
- Revisjon av plan for senterstruktur

kommunedelplaner og fylkesplaner. I Oslo synes gjeldende plan ikke å styre den faktiske utvikling i nødvendig grad. Planen bør derfor revideres.

Erfaringer fra blant annet Grønland, som var en del av Miljøbyen Gamle Oslo, viser at dersom det offentlige bidrar med opparbeiding av gater, utearealer, torg og møteplasser, så øker dette trivselen, og næringslivet vil følge opp med bidrag til økt standard som igjen medfører økt ferdsel og økt handel.

Transportstruktur

For å oppnå miljøvennlig byutvikling i Groruddalen er transporten, og særlig biltrafikkens omfang, svært viktig. Verken miljøsonearbeidet eller målene for Groruddalssatsingen inkluderer virkemidler som i tilstrekkelig grad påvirker dette. Oslopakke 3 er det avgjørende plan-dokumentet. Det er konkurranseforholdet i reisetid og standard mellom bil, kollektiv, sykkel og gange, samt parkeringstilbudet, som er avgjørende for hvilket transportmiddel hver enkelt velger. Oslopakke 3 vil medføre en betydelig forbedring for alle transportmidlene, som ikke vil bidra til å redusere biltrafikkens andel av transportarbeidet. Den samlede effekt av de foreslåtte investeringer er beregnet til en vekst i biltrafikken på ca 30% innen 2025. Dette er ikke i tråd med generelle, nasjonale mål eller mål for trafikkutviklingen i Oslo og Groruddalen. Det er heller ikke i tråd med de utfordringer og tiltak som nå diskuteres i den pågående klimadebatt.

Samferdselsplan for Groruddalen foreslår tiltak for å begrense veksten i biltrafikken, men tiltakene vil bare i liten grad redusere den generelle trafikkvekst som beskrives i Oslopakke 3.

Men trafikkutviklingen kan likevel styres, for eksempel ved økonomiske virkemidler. Både Stockholm og London har de senere år innført rushtidsavgifter på bilkjøring til sentrum/indre by, som i begge tilfeller har gitt en trafikkreduksjon i størrelsesorden 20-30%. Dette, kombinert med en restriktiv parkeringspolitikk, er to avgjørende virkemidler for å oppnå en reduksjon i biltrafikken.

Grønnstruktur

De viktigste tiltakene for Groruddalen er å åpne Alna-elva og etablere grønne forbindelser på tvers av dalen. Planarbeidet for dette er godt i gang, og på Hølaløkka ved Grorud jernbanestasjon er elva åpnet og det er etablert et vannspeil. Åpning av hele elveløpet vil også bidra til en bedre utlufting av forurenset luft nederst i dalen.

For hele Alna-vassdraget er det skissert løsninger for åpning og parkbehandling på de aktuelle stedene i dalen (Rommensletta, Grorud stasjonsområde, Terminalområdet, Alnabru/Breivoll og Kværner/ Lodalen). Gjennomføring er avhengig av at det skjer en byutvikling og til dels omlegging av infrastruktur i disse områdene, med en planprosess der både fysisk utforming og finansiering diskuteres og fastlegges. Planprosessen er med andre ord avgjørende, og det bør være en gjennomføringsorientert prosess, der både offentlige og private utbyggere deltar, i samarbeid med stat og kommune. Dette er ett av målene med miljøsonearbeidet, som dermed er et godt egnet virkemiddel for å komme videre.

Anbefalte virkemidler:

- Forbedring av standard for kollektivtrafikk, sykkel og gange
- Økonomiske restriksjoner på biltrafikk, som vei- eller rushtidsprising
- Etablering av tungtrafikknett
- Restriktiv parkeringspolitikk i Oslo sentrum og ved næringsarealer i Groruddalen

Anbefalte virkemidler:

- Grønnstruktur planlegges samtidig med øvrig byutvikling
- Utforming og finansiering planlegges i samarbeid med utbyggere
- Områderettet og gjennomføringsorientert planprosess



Hølaløkka, med nytt vannspeil



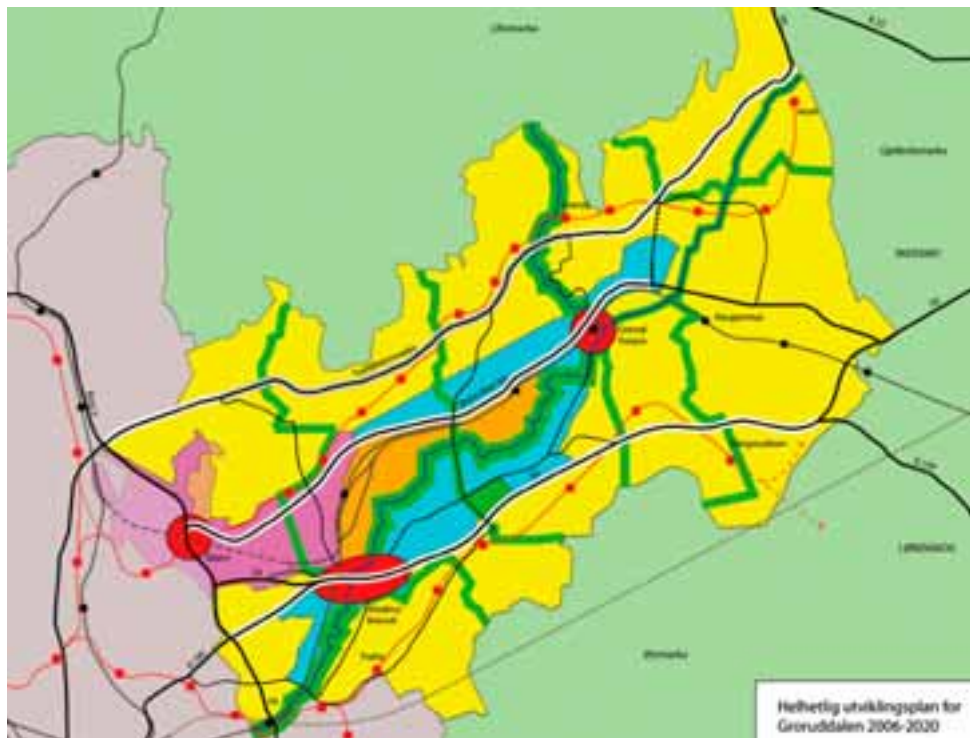
1 INNLEDNING

Oslo kommune har en "Helhetlig utviklingsplan for Groruddalen - Strategier for et bedre miljø mot 2030". Denne planen er en oppsummering av status, behov og tiltak som har blitt utviklet grovt sett de siste 10 år i diverse planer og utredninger.

- 1998** Byøkologisk program vedtas av bystyret, med et delmål om at Groruddalen skal miljøopprustes innen 2010.
- 2000** Kommuneplan 2000 vedtas av bystyret, med delvedtak om Groruddalssatsingen, samt vedtak om å utarbeide en helhetlig utviklingsplan. Byrådet utarbeider "Vi tror på Groruddalen".
- 2001** Oslo kommune etablerer Plankontoret for Groruddalen, og det vedtas et utviklingsprogram med 7 fordypningsprosjekter som grunnlag for det videre arbeidet.
- 2003** Staten og Oslo kommune formaliserer sitt samarbeid om Miljøsone Groruddalen, med rapporten "Bedre miljø i Groruddalen", med 8 hovedstrategier og 4 geografiske innsatsområder (som senere utvides til 5)
- 2004** Kommuneplan 2004 vedtas av bystyret, med konkrete delmål og tiltak for Groruddalssatsingen.
- 2006** Oslo bystyre vedtar "Helhetlig utviklingsplan for Groruddalen – Strategier mot bedre miljø mot 2030".
- 2007** Staten og Oslo kommune inngår en intensjonsavtale om Groruddalssatsingen for perioden 2007-2016. Mål for dette samarbeidet er gjengitt i kapittel 7.

Helhetlig utviklingsplan for Groruddalen

- Styrke den blågrønne strukturen
- Gjenåpning av Alna
- Ring 3 i tunnel forbi Økern
- Nedgradering av Trondheimsveien
- Kort Fossumdiagonal
- Oppgradering av Østre Aker vei
- Sammenknytning av Grorudbanen og T-baneringen
- Oppgradering av jernbanelinjer og T-banen til metro-standard
- Bygging av kollektivfelt på E6, Østre Aker vei og Trondheimsveien
- Bymessig knutepunktutvikling (Økern, Breivoll, Grorud stasjon)
- Alnabru terminalen effektiviseres og forbedres miljømessig
- Generell miljømessig opprusting, samt rydding av næringsarealer



Figur 1: Helhetlig utviklingsplan for Groruddalen. Strategier for et bedre miljø mot 2030. Illustrasjonskart, samt hovedelementene i strategien på kort og mellomlang sikt.

Statens politikk for miljøvennlig byutvikling beskrives i **St.meld.nr 23 (2001-2002) Bedre miljø i byer og tettsteder**. Denne beskriver viktige utviklingstrekk og utfordringer og konkretiserer overordnede mål og prinsipper for utvikling av attraktive, miljøvennlige og funksjonelle byer og tettsteder. Meldingen inneholder forslag til strategier, virkemidler og tiltak, spesielt innen planlegging og miljøpolitikk. Ett av de foreslåtte virkemidlene er miljøsoner i byene.

Stortingsmeldingen bygger på både nasjonale og internasjonale erfaringer med bruk av virkemidler for å oppnå en mer miljøvennlig byutvikling. Nasjonalt var Miljøbyprogrammet et viktig og omfattende forsøk på å samordne statlige og kommunale virkemidler i fem byer i perioden 1993-1999. Målet var en samordnet areal- og transportplanlegging og miljøvennlig byutvikling. Resultatene kan leses i stortingsmeldingen og i flere fagrapporter som oppsummerer resultatene fra Miljøbyprogrammet.

Statens innsats i Groruddalen vil være knyttet til at denne delen av Oslo gjenspeiler mange generelle problemer som flere storbyer kjenner fra den sterke byveksten som skjedde fra 1960-tallet. Mange byområder fra denne ekspansjonsperioden kjennetegnes av stort arealforbruk, store veganlegg og parkeringsarealer, samt mye biltrafikk. De fleste drabantbyer er sovebyer med en ensidig funksjonssammensetning. Både nasjonale miljømål for byutvikling og storbyenes egne planer peker i retning av en tett, variert og mangfoldig by med god kollektivbetjening.

Groruddalen vil kunne fungere som et verksted for å utvikle nye byidealer, virkemidler og verktøy i planlegging og byutvikling, samt nye samarbeidsmønstre mellom stat, kommune og næringsliv i gjennomføringen. Dette innebærer at miljøtilstanden måles og effekter av ulike tiltak evalueres.

Det ble inngått en intensjonsavtale om samarbeidet mellom staten og Oslo kommune, for perioden 2007-2016, på det politiske møtet 11. januar 2007 (se vedlegg).

Miljøsoner

For å redusere de lokale miljøproblemene vil Regjeringen invitere til utprøving av miljøsoner i noen byer og tettsteder. Miljøsoner betyr i denne sammenheng et geografisk avgrenset område, for eksempel en spesielt miljøbelastet bydel eller et mindre område, hvor det er spesielt behov for særskilte tiltak og virkemidler for bedre miljøkvalitet. Hensikten er å se de ulike miljøutfordringene under ett innenfor et område, og gjennomføre koordinerte tiltak for å bedre miljøforholdene. Miljøsoner er særlig egnet i byer og tettbygde strøk som er spesielt belastet med miljøproblemer forårsaket av vegtrafikk.

Groruddalen prøver nye virkemidler for miljøvennlig byutvikling

2 HISTORISK BAKGRUNN

2.1 Groruddalens historie

Groruddalens byutvikling i moderne tid, fra jordbruk til dagens tette bybebyggelse, kan beskrives som noen milepæler av planvedtak og utbygging av infrastruktur, boliger og industri. Nedenfor listes opp noen av de viktigste av disse.

- 1854** Hovedbanen til Eidsvoll bygges gjennom Groruddalen, eller Akersdalen som det da het. Før dette har Trondheimsveien og Strømsveien over lang tid utviklet seg som innfartsårene fra nordøst.
- 1919** Det er lite ledige arealer igjen for industriutvikling langs Akerselva. Etter mange utredninger og diskusjoner i perioden 1910-1919 vedtar bystyret, i forståelse med Aker kommune, at det nye området for industri skal være Groruddalen. Det viktigste alternativet var å fylle ut nye arealer i havnebassenget, blant annet fra Vippetangen til Hovedøya, men avgjørende for valg av Groruddalen ble tilgang til jernbanen.
- 1929** Oslo Generalplan omfatter bare kommunens egne arealer, og altså ikke Groruddalen, men behovet for byutvidelse diskuteres.
- 1934** Generalplan for Stor-Oslo fremmes, som et samarbeid mellom Oslo, Aker og Bærum kommuner. Her foreslås og vedtas for første gang den omfattende utbygging av Groruddalen (se kart):
- Nye forstadsbaner til Grorud og til Høybråten
 - Ny Trondheimsvei (dagens E6)
 - Industriområde på begge sider av hovedbanen
 - Soner for boligbygging på begge sider av dalen



Figur 2: Stor-Oslo Generalplan 1934. Soner for industri og boliger, samt veier og baner.

- 1948** Oslo og Aker kommuner slås sammen, og Groruddalen blir derved en del av Oslo.
- 1950** Generalplan for Oslo er for Groruddalen en videreutvikling og konkretisering av planen fra 1934.
- 1950** Årvoll og Veitvetbyen ble utbygd på 1950-tallet
- 1965-1985** Den store utbyggingsperioden for boliger, industri, baner og veier:
- 1966 Utbyggingen av Haugenstua starter opp, som den første av de store drabantbyene
 - 1966 Grorudbanen åpner til Grorud, med forlengelse til Vestli i 1975
 - 1970 Furusetbanen åpner til Haugerud, med forlengelse til Ellingsrudåsen i 1981
 - Alnaterminalen 1970
 - Ny E6 (Djupdalsveien) sto ferdig i 1968, med full motorvei til Ulven på 1980-tallet

2.2 Befolkningsutvikling



Figur 3: Befolkningsutvikling i Groruddalen 1917-2010
Kilder: Statistiske årbøker 1917-2002, og en prognose for 2010

Figuren over viser at befolkningsveksten var størst på 1960- og 70-tallet, i den perioden hvor utbyggingen av drabantbyene fant sted. Etter denne perioden har det fortsatt vært en vekst, som i de siste årene har stagnert. Mer om utviklingsstrekk i kapittel 3.

Den historiske beskrivelsen nedenfor er hentet fra websiden Stovnerporten med "Sagaen om Stovner" (<http://www.stovnerporten.no/gamsto/oldmain.htm>). Den beskriver mye av utviklingen i Groruddalen, inkludert det spente forholdet mellom Oslo og Aker kommune.

Kommunalt selvstyre ble innført i Norge i år 1837, og Stovnerbygda ble en del av Aker kommune. Den 5. september 1837 samlet det første herredsstyre seg på Bredtveit gård etter innbydelse fra Hr Gaardbruger Chr. Dahler for å konstituere seg. Aker hadde i de vel tjue årene det hadde vært valg til Stortinget markert seg som et av de områdene der kritikken mot det tradisjonelle embetsmannsstyre var sterkest.

Dette blir også synliggjort i valgene til kommunestyret der opposisjonen mot embetsmennene rekrutteres blant storbønder og utflyttede byfolk. Denne sterke motsetningen mellom Aker kommune og Kristiania som var dominert av embets- og handelsmenn, var dypt forankret helt fra reformasjonen og fremover. Da ble Akerbøndene utkommandert til å arbeide gratis på Akershus festning og andre kongelige steder i Kristiania.

Byborgernes spekulasjoner i kjøp og salg av bondegårder kom i tillegg til de byrder som ble bøndene til del i form av vedlikeholdsplikt på veiene og skyssplikten. På 1800-tallet begynner industrialiseringen for alvor i Kristiania, og de fleste arbeiderne er bosatt i Aker kommune det året 1837 da formannskapslovene settes ut i livet.

Kristianiaborgerne ansatte folk som sesongarbeidere, og når det ikke var mer arbeid å få var det Aker som fikk de sosiale problemene. I tillegg var store tiggerflokker stadig på vandring mot Aker og Kristiania. Fattige arbeidsløse fra bygdene som søkte til industrien for om mulig få en liten del av rikdommen. Men den ble det bare noen få Kristianiaborgere til del. I slummen på Grønland havnet de fleste.

Aker formannskap hadde på bakgrunn av disse motsetningene en temmelig defensiv holdning til utviklingen i kommunen. Der nye forsteder vokste frem i Aker så formannskapet det slik at denne utviklingen var Kristiania sin skyld. Etter byutvidelsen i år 1887 ble det noe bedre for Aker kommune da Grønlandsområdet ble innlemmet i Kristiania.

Aker kommune ville ikke være med på å gi veinettet en høyere standard i kommunen. De ville ikke være med på å betale for politiet da formannskapet mente at det var i Kristiania ordensforstyrrelser og kriminalitet oppsto. Ved den store koppeepidemien i år 1838 nektet Aker formannskap å bevilge penger til et midlertidig hospital for de som var syke av kopper. Dette til tross for fagfolks erklæringer om at dette var nødvendig.

Bortsett i fra utbygging på Grorud og Furuset var befolkningstettheten i Aker kommune konsentrert rundt Kristiania by. Før byutvidelsen i år 1887 var Hausmannbrua grensen til Kristiania by. Det fortelles om at folk på østsiden av elva som begynte å bli forurenset måtte gå over denne brua for å hente drikkevann i Kristiania by. Så lenge Aker var en bondekommune så ikke kommunen noen grunn til å påta seg å forsyne befolkningen med vann.

3 STATUS OG UTVIKLINGSTREKK I GRORUDDALEN

3.1 Befolkning og byutvikling

Sterk vekst i perioden 1969-90

Befolkningen i Groruddalen ble firedoblet i perioden 1969 til 1985, og har siden det flatet ut med en vekst på ca 0.5% pr år på 1980- og 90-tallet. Dette skyldes liten boligbygging, mens veksten har kommet på Romerike, Follo og i det sentrale Oslo. Det forventes fortsatt sterk vekst i befolkningen i Oslo og Akershus, og denne vil naturlig nok komme der hvor det bygges boliger. Eventuelle frigjorte industriarealer av Groruddalen kan være egnet til slik utbygging, men næringslivet har også behov for arealer, og dessuten er mange arealer i dag for mye forurenset i grunnen til slik utbygging.

Som tabellen over befolkningsutvikling viser, i kapittel 2.2, har det også etter 1985 vært en stigning i befolkningen, til tross for at det ikke har blitt bygget særlig mange nye boliger. Man kunne da forventet en befolkningsnedgang etter hvert som barn vokser opp og flytter hjemmefra. Befolkningsveksten skyldes en betydelig andel innvandrere.

Nedenfor gis noen fakta om innbyggerne i dag i de fire bydelene:

Bydel	Antall Innbyggere (2005)	Andel barn og ungdom under 20 år	Andel ikke vestlige innvandrere	Antall arbeidsplasser (2003)
Alna	44.000	25%	33%	26.400
Bjerke	24.500	24%	27%	19.600
Grorud	24.600	25%	30%	7.700
Stovner	28.400	27%	32%	7.900
SUM Groruddalen	121.500	ca 25	ca 30	61.600
Hele Oslo	521.800	22%	18%	388.300

Kilde: Tiltak i tide. Muligheter og utfordringer for Groruddalen. NIBR 2006:126.

Kilde: Antall arbeidsplasser: PROSAM-rapport 131

Byutvikling for boliger er foreløpig vedtatt i Bryns-området, på Økern og på Grorud senter

Oslo Kommuneplan 2004 inkluderer en strategi for byutvikling i knutepunkter, ved stasjonene i banesystemet. Byutvikling for boliger er foreløpig vedtatt i Brynsområdet, på Økern og på Grorud senter. Økern og Breivoll er knutepunkter primært for næringsutvikling, men innslag av boliger er både mulig og ønskelig. Knutepunktene utgjør ikke noe stort boligpotensial, de er allerede tett utnyttet, og for bolig- og grøntarealene rundt knutepunktene vil det høyst sannsynlig være konfliktfylt å foreslå omfattende utbygging.

Utfordringer

Det er en utfordring å opprettholde Groruddalen som et attraktivt sted å bo

Den sterke veksten av ikke vestlige innvandrere er en utfordring både sosialt, økonomisk og kulturelt samt i forhold til framtidig byutvikling. Den kulturelle og sosiale utfordring er knyttet til mulighet for integrering, slik at hovedgrupper i befolkningen skal kunne leve trygt og trivelig sammen. Dette er en av betingelsene for at Groruddalen skal oppleves som et godt sted å bo.

Når det gjelder byutvikling har dette med økonomi og ressurser å gjøre. Mange flytter i dag til Groruddalen fordi boligene er gode og ofte billigere enn i de fleste andre steder i byen. Dette vil kunne tiltrekke en overvekt av personer og familier med svak økonomi, som igjen betyr noe for hva beboerne kan tilføre lokalmiljøet. Dette er avgjørende for både boligstandard, deltakelse i kultur og idrett, samt utvikling av handel.

Trenden kan snus ved at det offentlige bidrar til blant annet opprusting og standardheving av utearealer og det offentlige tjenestetilbud, slik at Groruddalen opprettholdes som et attraktivt sted å bo.

3.2 Drabantbyer og senterstruktur

Goruddalen er i dag organisert i 4 bydeler: Alna, Bjerke, Grorud og Stovner, som vist på kart på neste side, og befolkningen er i hovedsak lokalisert i dalsidene langs de to T-banelinjene (Grorudbanen til Vestli og Furusetbanen til Ellingsrud). Langs disse er det ved hver av T-banestasjonene planlagt og bygd ut en drabantby med et handlesenter, med boligene organisert i borettslag i ulike avstander fra senteret. Disse ble i all hovedsak oppbygd i perioden 1960-1985. Det finnes også noe eldre boligbebyggelse, eksempelvis i bydel Bjerke, i Alnagrenda samt rundt Grorud, Risløkka, Stovner, Høybråten og Haugenstua.

Drabantbyene ble i all hovedsak bygd i perioden 1960-1985



Fire bydeler: Alna, Bjerke, Grorud og Stovner

Figur 4: Dagens bydelsinndeling i Goruddalen

"Kommunedelplan for lokalisering av varehandel og andre servicefunksjoner", Plan- og bygningssetaten 2003, ble vedtatt i Bystyret i 2002. Planen beskriver eksisterende mønster for varehandel, og anbefaler mulige nye handelssentra og områder for utvikling. Som kartet på neste side viser ble det i kommunedelplanen pekt på to nye handelssentra i nordøstkorridoren, nemlig Ensjø og Grorud stasjon. Det som har skjedd er at etableringen som et regionalt senter har skjedd på Alnabru, som ikke samsvarer med det som er kartfestet i planen, mens blant de lokale drabantbysentrene er det Stovner, Furuset, Økern og Tveita som har fornyet seg og vokst. Dette sier noe om at varehandelen er vanskelig å styre, og at det er en utfordring å innpasse kjøpesenter-utviklingen i en ønsket bystruktur.

Utvikling av et regionalt handelssenter har skjedd på Alnabru, som ikke er i tråd med vedtatt plan

Behovet for å styre etableringen og utviklingen av kjøpesentra skyldes at de genererer mye biltrafikk, avhengig av om de er lokalisert ved banesystemet eller ikke. Dette er en miljølemp, og dessuten er det en utfordring at mange av de mindre sentraene taper i konkurransen. Det er et problem at flere sentra i dag ikke fungerer, som kjennetegnes ved tomme lokaler, forfall og et sosialt miljø som kan være lite hyggelig. Fordi sentrene ligger ved T-banestasjonen, sentralt i drabantbyene, vil en slik negativ utvikling bidra negativt for den enkelte drabantby.

Noen drabantbysentra forfaller

"Kjøpesenterstoppen" virket fra 1999 til 2004, med begrensninger for etablering og utvidelse av kjøpesentra som ikke lå i bysentra eller ved kollektivknutepunkter. Rapporten "Tilbake til start?" (Civitas 2006) konkluderer at det ble etablert få kjøpesentra utenfor byer og tettsteder i perioden, og at bysentrene ble styrket.

"Kjøpesenterstoppen" bidro til styrking av bysentrene

Grorud stasjon og Ensjø har ikke utviklet handel

Figur 5:
Byggeområde for lokalisering av kjøpesentre.

Kommunedelplan for lokalisering av varehandel og andre service-funksjoner, Plan- og bygningsetaten, 2003



Det er en utfordring å styrke de lokale sentrene

Utfordringer

Utvikling av handel, der det er god tilgjengelighet med bil, fortsetter å vokse. Dette er både en miljøutfordring, og det er en utfordring for de mindre drabantby-sentrene ved T-banestasjonene.

Det generelle målet om å å styrke bysentrene og kollektivknutepunktene, for å hindre økt biltrafikk, ligger fast blant annet i Stortingsmelding nr 23 (2001-2002) Bedre miljø i byer og tettsteder. I tillegg var det en forutsetning for avvikling av kjøpesenterstoppen, at målene skulle videreføres i kommune- og fylkesplaner.

For Groruddalen tror vi det er viktigst å bidra til å styrke de lokale sentrene, både for å opprettholde lokal handel og for å unngå forfall. Forfall kan tiltrekke seg sosiale problemer og mistrivsel blant beboerne.

3.3 De grønne strukturene

Strategisk grønnstrukturplan for Groruddalen, 2004



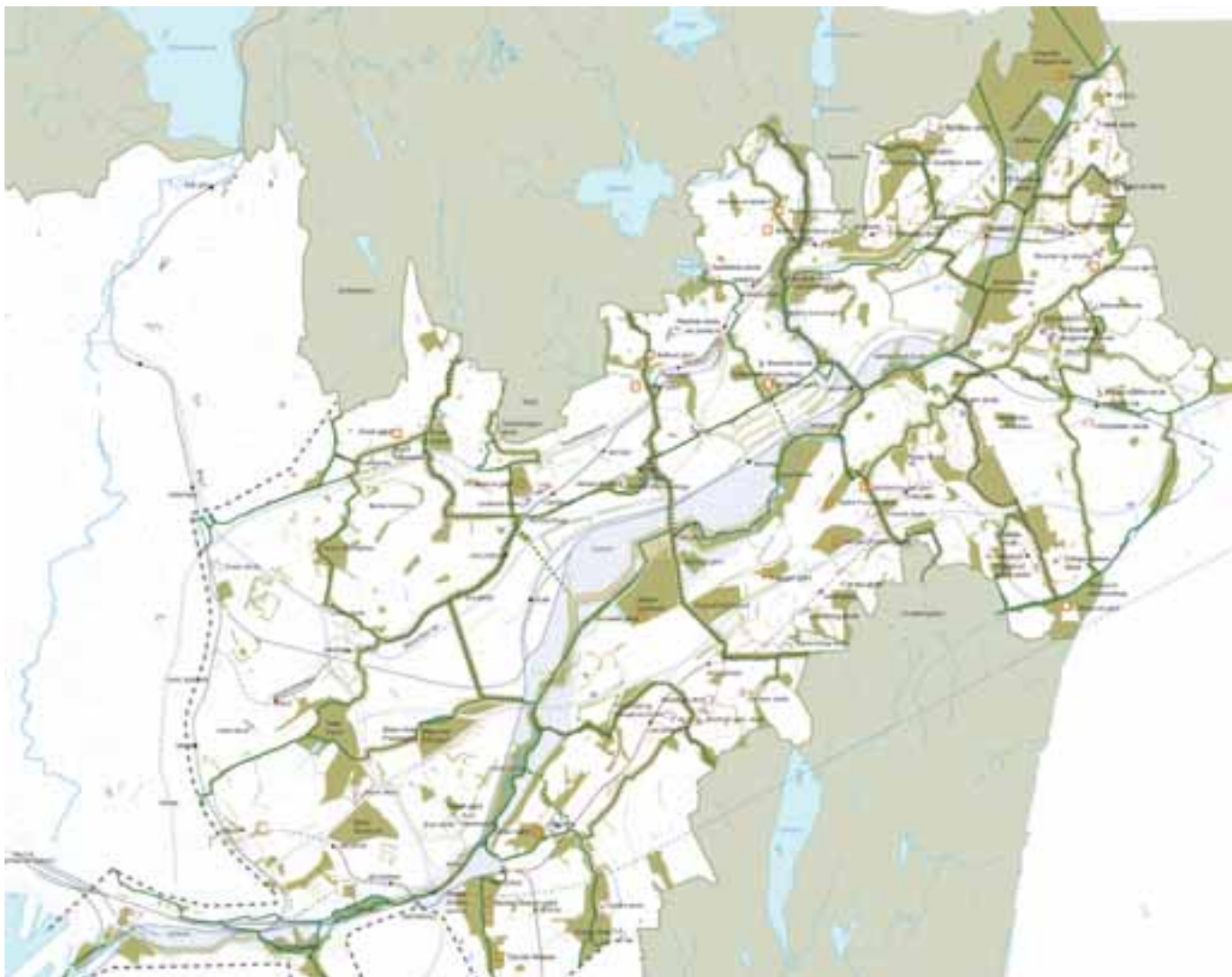
Som en del av arbeidet med "Helhetlig utviklingsplan for Groruddalen" som ett av de 7 fordypningsprosjektene, er det utarbeidet en "Strategisk grønnstrukturplan for Groruddalen". Denne er igjen en videreføring av Grøntplan 1993.

I likhet med Grøntplan 1993 er Strategisk grønnstrukturplan en prinsipplan for den overordnede grønnstrukturen innenfor byggesonen.

De berørte deltemaer i planen er:

- Park- og turveistruktur
- "Perler" langs Alna og Tokerudbekken
- Kulturminner og kulturmiljø
- Biologisk mangfold
- Lokalklima
- Alnavassdraget og sidebekker

Hele plankartet vises på neste side.



Figur 6: Strategisk grønnstrukturplan for Groruddalen. Friluftsetaten 2004.

I tillegg er det utarbeidet en visjonsrapport for Alna-vassdraget, "En vandring med vann" (2002), der målet er en åpning av elveløpet for tur og rekreasjon. En av ideene er videre å gjenskape dammer langs vassdraget, som vannspeil. Dammene bidrar samtidig til å forbedre vannkvaliteten gjennom fordrøyning og biologisk rensing av forurenset overvann fra de store trafikkarealene langs vassdraget. Åpning av elveløpet vil også bidra til utluffing av forurenset luft i dalen.

Alnaelva, som møter Tokerudbekken/Fossumbekken omtrent ved Grorud jernbanestasjon, er sammen med Markagrensa de viktigste strukturerende elementene i denne grønnstrukturen i dag. I tillegg er det ønskelig å etablere bedre grønne forbindelser på tvers av dalen.

Utfordringer

Både langs Alna og på tvers av dalen hindres en grønn struktur i dag av infrastruktur (veg og bane) og mange virksomheter, både offentlige og private. Disse kan ikke uten videre åpnes eller fjernes.

Dagens bebyggelse og bruk av dalbunnen bidrar til at helhetsinntrykket er rotete og lite pent.

Utfordringen blir å oppnå et samarbeid med virksomhetene som er der i dag eller ved eventuell ombygging eller ny utvikling av eiendommene. Både utforming og finansiering av grønnstrukturen må inngå i et slikt samarbeid.

Alnaelva og Markagrensa er de viktigste elementene i grønnstrukturen

Samarbeid med eksisterende og nye virksomheter er en forutsetning for en åpen grønnstruktur

3.4 Næring i Groruddalen

I Groruddalen har transport- og logistikkbedrifter en sterk posisjon

Groruddalen har ca 65.000 av Oslos totalt ca 350.000 arbeidsplasser. Siden 1970-tallet har det generelt skjedd en reduksjon i tradisjonell industri, og en kraftig økning i varehandel og tjenesteytende næringer. I Groruddalen har transport- og logistikkbedrifter hatt en sterk posisjon, blant annet på grunn av Alnabruterminalens lokalisering og den gode biltilgjengelighet. Det er delte meninger om hvordan utviklingen av disse næringene vil bli fram mot år 2030 (se kapittel 4.2 for en nærmere diskusjon av dette). Antall arbeidsplasser i Groruddalen økte med ca 10.000 på 1990-tallet, spesielt innen bransjene transport, varehandel, engros, gjenvinning og tjenesteyting.

Hvordan etterspørsel etter ulike næringsarealer vil bli i Groruddalen er avhengig av mange faktorer, som eksempelvis avstand til sentrum, prisutvikling for næringsarealer og ikke minst hvordan eksisterende bedrifter i Groruddalen utvikler seg. Disse forhold er vanskelig å forutsi. I rapporten "Regionale scenarier for Groruddalen mot 2030" er følgende mulige utviklingstrekk beskrevet:

Regionale scenarier for Groruddalen mot 2030

- *"Avhengig av blant annet avstanden til et stadig voksende sentrum, vil rammebetingelsene for næringslivet i dalen etter hvert bli endret. Større innslag av sentrumsorientert næringsliv som kontor- og servicevirksomhet vil erstatte mer logistikkdominert lager- og engrosvirksomhet nærmest byen.*
- *De sentrale deler av Groruddalen har hovedstadsregionens beste biltilgjengelighet, som også i fremtiden vil være viktig for varehandel, logistikk og lagervirksomheter.*
- *Ser vi framover er det sannsynlig at eiendomsmarkedet fortsatt vil prioritere utbyggingsprosjekter på arealer i avstandsonen 3-6 km fra sentrum. Groruddalens sentrale deler er det siste gjenværende større område i Oslos byggesone.*
- *De sentrale deler av Groruddalen har i dag en næringstruktur som i årene framover vil være gjenstand for en omstrukturering. Dette vil sannsynligvis også bety at utbyggingspresset i dalen vil øke ytterligere."*

Globalisering øker jernbanens betydning

I tillegg vil jernbanens utvikling i internasjonal og nasjonal godstransport være viktig for hva som skjer med næringslivet i Groruddalen. Jernbanens utvikling påvirkes av den generelle globalisering, som høyst sannsynlig vil styrke dens rolle. Jernbanens økende rolle i regional persontransport kan også bli et fortrinn.

Nye virksomheter må lokaliseres etter ABC-prinsippet og utformes i tråd med grønnstrukturen

Utfordringer

Det er stor usikkerhet knyttet til hvordan næringslivet i Groruddalen vil utvikle seg, men det er grunn til å tro at transporttilbudet, særlig med bil og jernbane, vil ha stor betydning. Transporten er samtidig den enkeltfaktoren som bidrar mest negativt til miljøet for beboerne i dalen.

Det er også en utfordring å lokalisere framtidig næringsutvikling på en slik måte at det skapes minst mulig trafikk, med andre ord slik at virksomheter med mange ansatte eller besøk, lokaliseres nær kollektivtilbudet (ABC-prinsippet).

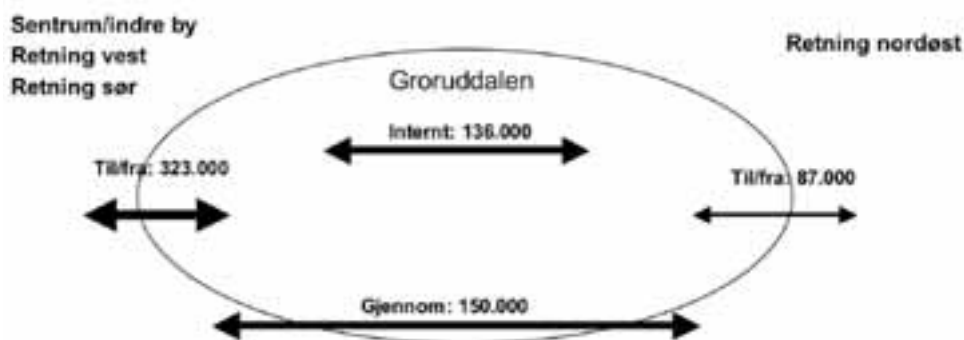
Utforming av framtidig næringsutvikling må skje i tråd med behovene for å etablere en grønnstruktur i Groruddalen, slik det er beskrevet i kapittel 3.3.

3.5 Samferdsel

Som en del av arbeidet med "Helhetlig utviklingsplan for Groruddalen", som ett av de 7 fordypningsprosjektene, er det utarbeidet en "Samferdselsplan for Groruddalen". De viktigste tiltakene i denne er listet opp i figur 1 i kapittel 1, bortsett fra satsing på sykkel. Her beskrives bare dagens situasjon på noen områder.

Dagens trafikksituasjon

De tre langsgående riksveiforbindelser gjennom dalen tar ca 90% av totaltrafikken på veinettet i Groruddalen. Det totale antall reiser som utføres i Groruddalen daglig, er ca 698 000 personturer. Av dette utgjør interne turer 136 000 og gjennomgående turer 150 000. Turer til/fra Oslo sentrum, indre by, Oslo øst og vest utgjør 323 000 og retningen nordøst mot Romerike utgjør 87 000. De største pendelstrømmene for arbeidsreiser går mot sentrale deler av Oslo. I alt pendler det 47 000 fra Romerike og 37 000 personer fra Groruddalen til sentrale deler av Oslo. Pendelstrømmene fra Groruddalen til arbeidsplasser på Romerike, Oslo sør og Follo er liten.



Figur 7: Skjematisk oversikt over trafikstrømmer med personbil til/fra, gjennom og internt i Groruddalen
Kilde: Samferdselsplan for Groruddalen. Samferdselsetaten, 2003.

Figuren, og tallene i teksten, er basert på tellinger fra 2001, slik at tallene i dag er høyere, men fordelingen antar vi er omtrent den samme.

Figuren over viser at gjennomkjøringen i Groruddalen bare utgjør 22 % av trafikken, mens altså trafikk til og fra virksomheter i dalen utgjør 78%. Dette betyr at det aller meste av miljøulempene fra trafikk er knyttet til virksomheter i Groruddalen, og ikke til gjennomkjøringen.

Gange og sykkeltrafikk

Beregninger anslår gang- og sykkelandelen til 35 % av de interne turene i Groruddalen. Sykkelandelen er beregnet til 7 % internt og 10 % på reiser mot sentrum og indre by.

Kollektivtrafikk

Ryggraden i kollektivsystemet er de to T-banelinjene Grorudbanen og Furusetbanen. I Groruddalen er det totalt ca 32.000 påstigende passasjerer på disse banene på virkedager, fordelt med ca 19.000 på Grorudbanen og ca 13.000 på Furusetbanen. I tillegg kommer jernbanen, med 3-4.000 påstigende passasjerer pr dag, i tillegg til den regionale trafikken gjennom Groruddalen. Jernbanen har potensial for å ta en større del av lokaltrafikken. Buss har størst betydning i dalbunnen og på tvers, med 15-20.000 påstigende passasjerer pr dag fra Groruddalen. Gjennomgående turer har en kollektivandel på 31%, som er relativt høyt. De fleste av disse reiser til Oslo sentrum (62%). Reiser til andre deler av Oslo varierer fra 10 til 30% av det totale antall reiser på strekningen. Kollektivandelen til og fra Groruddalen er 28%. Den høyeste andelen finner vi på reiser til sentrum med 75%. Reiser til Romerike har en betydelig lavere kollektivandel. Denne utgjør mellom 9 og 18%. Kollektivandelen på interne reiser er 23%.

Godstransport

Alnabruterminalen er gjennom sin lokalisering og størrelse landets sentrale knutepunkt for intermodal transport på jernbane, stedet der alle linjer møtes. Virksomheten er knyttet til mottak, omlastning og distribusjon av gods lokalt, regionalt og nasjonalt. I hele dalen har det over tid utviklet seg et konglomerat av ulike transportrelaterte bedrifter. Her kan nevnes terminalene til NSB biltrafikk, Postens gods- og pakketerminaler, samt terminalene til Schenker Linjegods, Tollpost Globe og CargoNet.

10 % sykler på reiser mot sentrum og indre by

75% reiser kollektivt til sentrum

Alnabruterminalen er landets sentrale knutepunkt for intermodal transport på jernbane

Samferdselsplanen for
Groruddalen (2003) forventer
vekst i biltrafikken

Oslopakke 3 anslår en
trafikkvekst på ca 30%
innen 2025

Den store utfordringen er
å hindre eller redusere den
forventede trafikkvekst
på 30%

Årsaker til denne typen bransjelokaliseringen kan være flere; nærhet til jernbane-terminalen med kort avstand for omlasting og til hovedveinettet, tilgjengelighet til ledige arealer, gunstige tomtepriser og kort avstand til markedet. Bransjemessig samlokalisering må antas å gi en effektiviseringsgevinst i form av lavere kostnader knyttet til logistikk, noe som kan komme kundene til gode. Tellingene over bomringen viser at antallet lastebiler er forholdsvis stabilt over dagen, uten de rush-toppene som preger persontrafikken. Det betyr samtidig at andelen tungtrafikk er forholdsvis høy i lavtrafikkperioder og midt på dagen. For hele døgnet er tungtrafikkandelen på de fire store veiene som krysser bygrensa i nordøst (E6, Strømsveien, Østre Aker vei og Trondheimsveien) mellom 8 og 10% av den totale trafikken.

Transportutviklingen frem mot 2015

Transportutviklingen frem mot 2015 er sterkt påvirket av både arealutbygging, transportutvikling og økonomisk utvikling. Transportutviklingen er beregnet uten ny bomring, som er vedtatt lagt ned i 2007/2008 (Oslopakke 3 kan bli vedtatt med et nytt bomringsystem; forfatterens tilføyelse). Det forventes en betydelig næringsutvikling langs Ring 3 og i sentrum, men størst boligvekst i Akershus. I Groruddalen anslås 150.000 nye reiser pr dag, og over 2/3 av disse vil bruke personbil. Dette vil forverre støysituasjonen, og kollektivtrafikkens konkurransekraft overfor biltrafikken svekkes ytterligere. Den forventede utviklingen basert på antatte arealplaner og forslag til ny infrastruktur vil dermed gi en dårlig mål-oppnåelse.

Kilde for hele avsnittet om samferdsel er Samferdselsplanen for Groruddalen (2003). Det vises til denne for forslag til tiltak og løsninger fram mot år 2015, som har som et hovedmål å redusere trafikkveksten.

Oslopakke 3

Oslopakke 3 er et samarbeid mellom Oslo kommune, Akershus fylkeskommune og staten. Samarbeidet er nærmere omtalt i kapittel 4.1, vi vil her bare nevne den forventede trafikkvekst på 30% innen 2025.

Utfordringer

Den viktigste utfordringen for Groruddalen er at trafikken forventes å øke med ca 30% innen 2025, og det selv etter at kollektivtilbudet er betydelig forbedret. Dette skyldes den generelle trafikkvekst og den politiske motstand mot å innføre restriksjoner på biltrafikken.

Dette vil bety at trafikken både på de tre hovedårene langs dalen, og lokale veier på langs og tvers, vil øke tilsvarende. Støy og forurensning vil øke, samtidig som det høyst sannsynlig vil bli dårligere trafikkavvikling.

Erfaringer fra andre europeiske byer viser at det ikke er tilstrekkelig å forbedre kollektivtilbudet og sykkelveinettet, dersom målet er å redusere biltrafikken. Hvis man samtidig bygger ut, eller allerede har god kapasitet i veinett, vil også biltrafikken vokse.

De tiltak som har vist seg å bidra til å redusere biltrafikken i andre byer, i kombinasjon med et forbedret kollektivtilbud og bedre standard for syklist, har vært:

- Vei- eller rushtidsprising
- Bompenger eller bensinavgift
- Parkeringsrestriksjoner i bysentra og ved arbeidsplasser
- Fysisk utforming av veinettet (hastighetsreduksjoner, soneinndeling og kjøreforbud, tidsavgrenset kjøring, kapasitetsreduksjon og/eller tilfarts-kontroll)

3.6 Miljøet i Groruddalen

Støy

I 2001 var det 320 bosatte som ble eksponert for støynivåer over forurensningslovens tiltaksgrense, de fleste av disse er bosatt langs riksveier. 5000 personer er utsatt for støynivåer over forurensningslovens kartleggingsgrense, fordelt med omtrent like store andeler av bosatt langs riks- og kommunalvei. I tillegg har et stort antall beboere utendørs støynivåer over 55 dBA.



Figur 8 Status 2001, Kilde: Helsevernetaten 2003

Luftforurensning

Beregninger viser at det forekommer overskridelser av nasjonale mål for luftforurensning langs deler av hovedveinettet i Oslo. Dette gjelder både svevestøv (PM10) og nitrogenoksyd (NO₂). I Groruddalen gjelder dette deler av Ring 3, Alnabruområdet, E6 ved Furuset og Trondheimsveien ved Linderud.



Som figuren til høyre viser er de største støyproblerne langs Trondheimsveien og E6, samt øverst i dalen på Stovner. Nedgradering av Trondheimsveien, slik det er foreslått både i Nasjonal transportplan og i Samferdselsplan for Groruddalen, vil redusere støyen langs denne. Og eventuelle tiltak som miljøtunnel eller miljølokk over E6 kan redusere støyen her.

Overskridelser av nasjonale mål

Figur 9 Status 2002. Beregnet PM10-konsentrasjoner (svevestøv), 50 m fra senterlinje vei.

Grønt representerer lavest verdi, rødt høyest

Kilde: Samferdselsplan for Groruddalen. 2003



Figur 10 Status 2002. Beregnet NO₂-nivå (nitrogendioksyd) fra alle kilder, 50 m fra senterlinje vei. Grønt representerer lavest verdi, rødt høyest



Betydelig forurensning i Groruddalen

Kartene over viser betydelig forurensning i deler av Groruddalen, langs hovedveiene, men det er samtidig verdt å merke seg at forurensningen er enda større langs Store Ringvei, langs E18 mot vest og i indre by.

Forurensset vann og grunn

De siste 100 års industrivirksomhet i dalbunnen har bidratt til betydelige forurensninger i Alna og i grunnen. Noe av dette kan renses, men dette må vurderes for hver enkelt tomt, og det kan være at noen områder for alltid er uegnet til boligbygging.

Et prosjekt i regi av Statsbygg, i samarbeid med Jernbaneverket og Statens vegvesen, beskriver og foreslår tiltak for rensing av grunn ved terminalområdet på Alnabru. Rapporten Miljøsone Groruddalen – Innsatsområde 3: Alnaelva og terminalområdet, januar 2005, i samarbeid med lokale aktører innenfor transportnæringen, angir forslag til miljøtiltak på kort og mellomlang sikt. Hensikten med prosjektet er gjennom modernisering og utbygging, bidra til et miljøløft som kan gi terminal og tilleggende transportbedrifter en miljøprofil og bidra til å forbedre lokalmiljøet. De langsiktige tiltak er større miljøtiltak som det vil ta mer tid å gjennomføre og som krever planavklaring.

Industri og fyllinger har etterlatt mye forurensset grunn

Også gamle offentlige og private fyllinger bidrar til forurensset grunn, avgasser og avrenning til grunnvannet og overflatevannet.

Estetikk og trivsel

Dalbunnen er i dag i hovedsak fylt av arealkrevende virksomheter med industri, transport og lager, med mye parkering, samt offentlige virksomheter, resirkuleringsbedrifter, avfallsforbrenning, fyllinger og restarealer. Virksomhetene har i liten grad ryddet etter seg, fordi de store arealene har gitt plass til forsøpling. I tillegg har virksomhetene gjerdet inn sine eiendommer, slik at det mangler turveier på tvers av dalen og det mangler et åpent turdrag langs Alnaelva. Inngjerding reduserer også tilgjengeligheten til kollektivtilbudet. Opprydding og planlegging kan bidra både til at dalen ser penere ut, og at den blir mer åpen for rekreasjon og trivsel.

Det største problemet er det visuelle inntrykket av skrot og gammel bebyggelse

Utfordringer

Beskrivelsen over viser at Groruddalen ikke har et større miljøproblem enn enkelte andre deler av Oslo med mye trafikk, men at det er en stor sum av problemer som det bør arbeides for å redusere. Dette gjelder både støy og luftforurensning, samt forurensset vann og grunn. Det visuelle inntrykket av dalbunnen er også et betydelig problem, med store arealer fylt med skrot og gammel bebyggelse. Det må være et mål at flest mulig rydder sine eiendommer og at det stilles krav til bebyggelsens utforming ved fornying og nyetableringer. Åpningen av Alna, samt grønne tverrforbindelser, vil også bidra til et bedre visuelt inntrykk av dalbunnen.

4 TILTAK OG DRIVKREFTER

4.1 Statlig politikk

Statlig politikk for å oppnå miljøvennlig byutvikling beskrives i St.meld.nr 23 (2001-2002) Bedre miljø i byer og tettsteder. I tillegg refererer vi nedenfor de mest aktuelle statlige dokumenter, som omhandler tiltak i Groruddalen på dette området.

Statsbudsjett for 2007

Regjeringen vil i 2007 støtte arbeidet med Alna, grønnstruktur og kulturmiljø med 7 millioner kroner, på Miljøverndepartementets budsjett. En av hovedoppgavene er å åpne Alna og sette i stand områdene langs elva. Midlene skal bidra til å bygge turveier og grønne korridorer langs elva og på tvers av dalen til marka på begge sider. Tverrforbindelsen fra Grorud T-banestasjon til Ellingsrud T-banestasjon vil bli prioritert, blant annet med turvei langs Leirfossen som skal åpnes, turvei fra Grorud stasjon til Alnaparken og langs kulturparken ved Furuset kirke.

Det er videre avsatt 43 millioner på budsjettet til Kommunal- og regionaldepartementet til bolig- og stedsutvikling. Det forutsettes at Oslo kommune bevilger tilsvarende, altså totalt 50 millioner i 2007, og at dette følges opp fra begge parter i 10 år framover (2007-2016).

Nasjonal transportplan 2006-2015

Det foreslås et investeringsbeløp i størrelsesorden 260 mill. kr til ombygging og modernisering av en del av Alnabru godsterminal. Tiltaket er en tilpasning til strukturendringer i godstransportmarkedet for jernbane, som har gått i retning av mer containertransport og mindre vognlasttrafikk. Dagens Alnabru-terminal er utformet både for vognlasttrafikk, med tilhørende skiftespor for sammensetning og deling av godstogstammer, og for containertrafikk med tilhørende oppstillingspor og lastegater. Behovet for terminaldrift knyttet til vognlasttrafikken er redusert og behovet for terminaldrift i containertrafikken er økt. Den planlagte ombyggingen består i å omdisponere arealer og effektivisere terminaldriften på det eksisterende terminalområdet, med opp mot en dobling av kapasiteten.

Oslopakke 3

Oslopakke 3 er et samarbeid mellom Oslo kommune, Akershus fylkeskommune og staten, og inngår som en del av arbeidet med Nasjonal transportplan. I dokumentet "Byutredningen for Oslo og Akershus", februar 2003, heter det om hovedveinettet i nordøstkorridoren:

"Fra Groruddalen mot indre sone går tre riksveger, rv 4 Trondheimsveien, rv 163 Østre Aker vei og E6/rv 190 Strømsveien. Disse har til sammen 14 kjørefelt, med stor kapasitetsreserve. Gatenettet i indre sone og den østre delen av Ring 3, som skal fordele trafikken fra de tre vegene, vil være svært sårbare for en eventuell oppfylling av denne kapasitetsreserven. For å dempe en slik mulig vekst og dermed forbedre forholdene på Ring 3, legger strategien opp til at Trondheimsveien bygges ned. Dette kombineres med en "forenklet" Fossumdiagonal (kortest mulig tunnel og 2 felt for bil) og kryssforbedring med mulig kollektivprioritering på Østre Aker veg. Det bør også legges opp til visse forbedringer i Alnaområdet, blant annet tiltak som bedrer adkomstforholdene til Alnabruterminalen."

Sitatet til venstre er hentet fra en artikkel i Aftenposten i november 2006, av avdelingsleder Arvid Strand og forskningsleder Oddgeir Osland, Transportøkonomisk Institutt. Hovedtema er at Oslopakke 3, som nå har en ramme på 53 milliarder kroner, ikke vil nå de mål som er vedtatt, fordi det politiske kompromiss har medført at mange prosjekter er inkludert for å oppnå enighet og ikke for å nå de vedtatte mål.

Aftenposten, november 2006:

"I utredningsprogrammet for Oslopakke 3, datert juni 2004, slås det fast at det er en målsetning å dempe veksten i biltrafikken og øke kollektivandelen. Tre utviklingsmodeller ble her lagt fram og vurdert i forhold til sentrale målsetninger på feltet; modellene omtalt som henholdsvis Veg, By- og tettstedsutvikling og Kollektiv. Disse tre har, som navnene antyder, ulik vekt på de tre sentrale komponentene vegutbygging, kollektivtransport og arealutvikling, og varierer også med hensyn til utforming av trafikantbetaling; bompenger som i dag i modell Veg, og vegprising i soner i modell Kollektiv.

Ser en kompromisset i forhold til disse modellene, finner vi blant annet at:

- prioriteringen av midler til drift av kollektivtransport er lavere enn i alle de tre utredede modellene
- investeringer i kollektivtransporttiltak er vesentlig lavere enn i to av modellene og litt høyere enn i modell Veg
- investeringer i vei er vesentlig høyere i den politiske styringsgruppens kompromiss enn i alle tre modellene

Det er derfor mye som tyder på at effektene av den framlagte Oslopakke 3 langt fra vil gi god måloppfyllelse. Til det er prosjektporteføljen i pakken for langt unna modell Kollektiv; det investerings- og driftsalternativet som gir best framkommelighet for både kollektivtransporten og biltrafikken og som også best holder transportmengdeveksten i sjakk - samt sørger for øket kollektivtransportandel."

4.2 Regional politikk

Liten grad av regional planlegging, men noe er i gang

Groruddalens beliggenhet mellom Oslo sentrum mot sydvest, og Romerike og Gardermoen mot nordøst, gjør at dalen har en sentral plassering både transportmessig, samt for bolig- og næringsutvikling. Hele denne korridoren burde i større grad vært gjenstand for samordnet areal- og transportplanlegging. Dette har i liten grad skjedd, men det pågår for tiden et arbeid i regi av Osloregionen, som heter "Samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionen" (Utkast rapport januar 2007). Hovedmålene for dette arbeidet er:

- Mer samordnet areal- og transportutvikling i Osloregionen
- Større gjennomslag for Osloregionens samferdselsprioriteringer

Noen overordnede planprosesser har også tidligere inkludert de regionale utviklingstrekkene, i hovedsak på transportsiden, med supplerende vurderinger av arealbruken:

Samordnet regionalt kollektivtilbud på Østlandet

ØstlandsSamarbeidet inkluderer de 8 fylkene Østfold, Akershus, Oslo, Hedmark, Oppland, Buskerud, Vestfold og Telemark. Østlandspakke (1999) er et innspill til NTP, som skisserer en strategi for regional utvikling med byklyngene Mjøsbyen, Nedre Glomma, Vestfoldbyen og Grenland som alternativer til hovedstadsregionen. Disse vil kunne avlaste Oslo-området, og en slik utvikling krever et effektivt transportnett mellom de fire byklyngene og Oslo. Som en del av dette samarbeidet er det blant annet utarbeidet en rapport som skisserer et "Samordnet regionalt kollektivtilbud på Østlandet" (Februar 2004).

Den største utfordringen i regionen er å håndtere den store veksten, og det er biltrafikken som vokser mest

I arbeidet med **Nasjonal transportplan 2006-2015** ble det utarbeidet en "Byutredning for Oslo og Akershus" (Februar 2003). Her poengteres det at den største utfordringen i regionen er å håndtere den store veksten. Dette gjelder både befolkning og arbeidsplasser, samt transport, og det er biltrafikken som vokser mest. For å bidra til å dempe veksten i biltrafikken foreslås samarbeid om flere innsatsområder:

- Et tettere og mer konsentrert utbyggingsmønster
- Et samordnet, forenklet og styrket kollektivtilbud
- Tiltak for å sikre gående og syklende bedre vilkår
- Biltrafikkantbetaling etter 2007 er nødvendig for å nå mål om dempet trafikkvekst
- Videre vegutbygging basert på kapasitetsmessig balanse
- En vridning av innsats fra veginvesteringer til drift og vedlikehold
- Framtidig terminalsituasjon for gods må avklares
- Behov for videre utvikling og styrking av det regionale samarbeidet

Oslopakke 3 vil ikke dempe veksten i biltrafikken

Oslopakke 3 er et samarbeid om finansiering av transporttiltak i Oslo og Akershus i perioden 2008-2027, og inngår som en del av arbeidet med Nasjonal transportplan. Dette arbeidet er nærmere omtalt i kapittel 4.1, om statlig politikk.

For **Groruddalen** er en oppsummering av de omtalte regionale planarbeidene at den største utfordring er den store forventede vekst i biltrafikken. Som beskrevet i kapittel 4.1 vil ikke Oslopakke 3 dempe veksten i biltrafikken, slik denne pakken nå foreligger. Det er grunn til å anta at det vil bli en betydelig vekst i boliger og arbeidsplasser i regionen nordøst for Groruddalen, som vil bidra til transportvekst. Biltrafikken vil derfor også i uoverskuelig framtid utgjøre den største miljøutfordringen i Groruddalen.

4.3 Oslo kommunes politikk

I "Kommuneplan 2004 – Oslo mot 2020" er følgende punkter direkte relatert til utviklingen i Groruddalen:

- Groruddalen som miljøsoner: Et bærende element i Miljøsoner Groruddalen er å ta Alna frem i dagen. Kommunen vil søke å få på plass en rekke vei- og kollektivtiltak for Groruddalen som bidrar til å redusere miljøbelastningene knyttet til trafikken. Kommunen vil prioritere miljø- og kulturtiltak i Groruddalen i henhold til utviklingsprogrammet. Plankontoret for Groruddalen har et særskilt koordineringsansvar for en kontinuerlig utvikling.
- Kommunen vil øke planberedskapen innenfor utpekte områder med potensial for moderne næringsutvikling. Disse områdene er: Sentrum, Bjørvika, Ensjø, Helsfyr/Bryn og Økern. I siste del av planperioden bør også Breivoll (nye Alna stasjon), og eventuelle andre arealer i Groruddalen, vurderes for bruk til byutvikling.
- De fleste knutepunktene i Oslo er planavklarte og langt på vei utbygde. Det utarbeides planprogram med sikte på samordnet knutepunktutvikling og tilrettelegging for boliger, næringsvirksomhet og fellesfunksjoner for Brynområdet. I tillegg skal det vurderes om også andre områder bør planlegges for knutepunktutvikling.
- I Groruddalen utvikles områdene vest for Hovedbanen i henhold til forestående kommunedelplanvedtak for Økernområdet. Alnabru opprettholdes i planperioden (2020) som nasjonalt og regionalt omlastingssenter. Følgende betingelser legges til grunn for en opprettholdelse av terminalfunksjonene i planperioden:
 - Terminalvirksomheten skal kunne moderniseres og effektiviseres innenfor det som er dagens terminalområde.
 - Terminalområdet må gis et langt sterkere grøntpreg.
 - Staten må bidra til at Alna kan gjenåpnes og gjøres tilgjengelig for gående og syklende også gjennom terminalområdet.
- Det tas sikte på å gjenåpne og miljøoppgradere Alna fra Alunsjøen til fjorden innen 2020. Det skal utarbeides en egen kommune-delplan for Alna Miljøpark etter mønster av kommunedelplan for Akerselva Miljøpark. Tiltakspakken for miljøforbedring av Groruddalen inngår i Miljøsoner Groruddalen som skal være et samarbeid mellom kommunen og staten der også grunneiere, næringslivet og lokale interesseorganisasjoner ventes å bidra i forbedringsarbeidet.
- Det skal ryddes opp i gamle fyllinger i Groruddalen, og fortsette miljøkartleggingen for å avdekke og rydde opp i skjulte fyllinger.
- Oslo kommune tar initiativ til en utredning om lokalisering av logistikkterminaler i regionkorridoren Gardermoen - Oslo - Follo - Østfold.

I tillegg til kommuneplanen styres Oslo kommunes innsats i Groruddalen først og fremst av den nylig vedtatte

"Helhetlig utviklingsplan for Groruddalen. Strategier for et bedre miljø mot 2030" (HUG). Bakgrunnsstoffet for denne planen er de 7 fordypningsprosjektene, og planen er vedtatt med 4 hovedstrategier:

- **Styrking av den blågrønne strukturen.**
- **Ombygging av veisystemet og styrking av kollektivtilbudet.**
- **Effektivisering av arealbruk gjennom foredling, fortetting og transformasjon.**
- **Styrking av kulturminnevernet og kulturaktivitetstilbudet.**

Kommuneplan 2004 – Oslo mot 2020

Et bærende element i Miljøsoner Groruddalen er å ta Alna frem i dagen

Moderne næringsutvikling i Sentrum, Bjørvika, Ensjø, Helsfyr/Bryn og Økern

Samordnet knutepunkt-utvikling med boliger og næringsvirksomhet i Bryn-området

Alnabru opprettholdes i planperioden (2020) som nasjonalt og regionalt omlastingssenter

Kommunedelplan for Alna Miljøpark etter mønster av kommunedelplan for Akerselva Miljøpark

Ryddes opp i gamle fyllinger

Logistikkterminaler i regionkorridoren Gardermoen - Oslo - Follo - Østfold

Helhetlig utviklingsplan for Groruddalen. Strategier for et bedre miljø mot 2030

Byrådet sier videre i sitt saksfremlegg:

"Oppgaven i Groruddalen er så omfattende og ressurskrevende at det vil måtte arbeides sammenhengende med alle de fire strategiene på kort, mellomlang og lang sikt. Det vil imidlertid, i de nærmeste årene være aktuelt å prioritere utbygging av den blågrønne strukturen, og da primært for å oppnå synlige miljøforbedringer og en positiv effekt for dalen."

Bystyret fattet følgende vedtak:

1.

Bystyret tar sak om "Helhetlig utviklingsplan for Groruddalen. Strategier for et bedre miljø mot 2030" til orientering.

2.

Visjonen samt mål, strategier og tiltak definert i den helhetlige utviklingsplanen skal legges til grunn for Groruddalssatsingen mot 2030.

I tillegg til HUG eksisterer noen viktige kommunedelplaner, som fortsatt er gjeldende plandokumenter: Lokalisering av varehandel og andre service-funksjoner (hele Oslo), Groruddalens sentrale deler, Rommen Bånkall og Rv4 Trondheimsveien samt Kommunedelplan for Økernområdet.

4.4 Regionale scenarier

4 regionale scenarier for hvordan Groruddalen kan utvikle seg

Som en del av arbeidet med "Helhetlig utviklingsplan for Groruddalen", som ett av de 7 fordypningsprosjektene, har Plan- og bygningsetaten beskrevet 4 regionale scenarier for hvordan Groruddalen kan utvikle seg, avhengig av både markedsutvikling og offentlig planlegging og styring. Godstransportmønsteret er viet spesiell oppmerksomhet, fordi dette er viktig for dagens næringsliv i dalen. Særlig på grunn av Alnabruterminalens lokalisering utgjør logistikkbedrifter en stor del av næringslivet i Groruddalen.

I scenarierapporten er det skissert et alternativt godstransportmønster for Oslo-regionen, blant annet som følge av endringer i ramme-betingelsene i Europa og den globale utvikling. Kort gjengitt antar etaten at Alnabruterminalen vil få redusert betydning blant annet fordi

- en større del av de totale godsmengdene vil håndteres av havner rundt Oslofjorden, og mindre over Oslo havn
- for å kunne svare på et spredt havnemønster vil det bli etablert flere mindre omlastingsterminaler langs hovedveinettet
- fordi EU planlegger å overføre en større del av langtransportgods til sjø og jernbane, vil flere av de korte godstransportene i Oslo-området skje med bil
- på grunn av trafikkøkning i Groruddalen vil trafikkavvikling til og fra Alnabru-terminalen bli dårligere

I rapporten benyttes denne reduksjon i logistikkvirksomhet som en mulighet som gir plass til andre mulige virksomheter, i hovedsak mer boliger og nye næringer. Plan- og bygningsetaten anbefaler følgende hovedpunkter for den videre utvikling:

- Det etableres et attraktivt urbant byområde og knutepunkter i dalen
- Det etableres nye boligområder og nye næringsområder i sentrale deler av dalen
- Alna åpnes og det etableres en sammenhengende bypark i området
- Det sikres gode kollektiv- og infrastrukturløsninger i området
- Det må foretas omfattende miljøopprustning i dalen

Anbefalingene i rapporten "Regionale scenarier.." er en kombinasjon av scenariene 3 og 4, mens den alternative utvikling med fortsatt satsning på logistikknæring er beskrevet i scenarie 2. Byrådets vedtak går i retning av scenarie 1, Mellomlandet.

I tabellen under vises noen hovedpunkter i de 4 scenariene, fordelt på en tidsakse fram mot år 2030.

Scenarier	2005	2010	2015	2020	2025	2030
Mellomlandet 1	Fleksibilitet i arealpolitikken	Sentrum vokser mot Groruddalen	Sterk næringsvekst	Noe boligbygging	Godsterminalen bygges inn	Begrenset mulighet for videreutvikling
Norges logistikk-senter 2	Konsentrasjon av logistikk-bedrifter	Sterk produktivitetsvekst	Trafikk-separering og blå-grønn fornying	Etablert som nasjonalt logistikk-senter	Sterk konkurranse fra utlandet	Usikker fremtid
Nye næringer 3	Blågrønn fornying	Etterspørsel etter nærings-arealer	Mobility Management	Logistikk-næringen flytter ut	Etablering av nærings- og boligsentra	Groruddalen er et sentralt vekst-senter for Østlandsregionen
Bolig-byen 4	Blågrønn fornying	Etterspørsel etter boliger	Mobility Management	Logistikk-næringen flytter ut	Ny sosial profil på befolkningsmassen	Groruddalen er et attraktivt og sentralt bolig-område

Figur 11: Fire scenarier for utvikling av Groruddalen (noen hovedpunkter).

Kilde: Regionale scenarier for Groruddalen mot 2030. Plan- og bygningssetaten.

Ulike meninger om framtiden

Andre miljøer i Groruddalen forventer en annen utvikling, og spesielt gjelder dette naturlig nok **logistikknæringen** selv. Alnabruterminalen skal nå utbedres, med oppstart høsten 2006, er det vedtatt å bruke ca 260 millioner kroner til areal-effektivisering, miljøforbedring og en bedre tilknytning til E6. Containertransport øker sterkt, og det forventes at Alnabruterminalen får økt betydning, på grunn av EUs arbeid for å overføre gods fra vei til bane, blant annet fordi godstransport mellom de største byene i Norge er en viktig del av terminalens marked. Utbyggingen skal stå ferdig i 2009.

Samferdselsdepartementet svarte Samferdselskomiteen i Stortinget i 2004 på et spørsmål om konsekvensene av å flytte Alnabruterminalen:

- Alnabru er Østlandets viktigste omlastingsterminal for transport av varer og gods og godslogistikken i Oslo med Alnabru som nav for jernbanetransport og videre transport med bil, vurderes til å være svært gunstig transport- og miljømessig i forhold til de fleste byer i Europa det er naturlig å sammenlikne seg med.
- Alnabruterminalen med tilhørende virksomhet, er forholdsvis liten bidragsyter til støy og utslipp til luft i Groruddalen. Den store bidragsyteren er biltrafikken, og av denne utgjør trafikk til og fra Alnabruterminalen en liten andel. En trafikkundersøkelse fra 2000 konkluderer med at Alnabruterminalen skaper en biltrafikk i størrelsesorden på ca. 10 000 (ÅDT) til og fra området i gjennomsnitt per døgn (dette er svært lite sammenliknet med at de tre hovedveiene gjennom dalen avviker ca 300.000 (ÅDT)).
- Til sammenlikning skaper de store publikumsrettede handelsbedriftene i Groruddalen (Alnasenteret, IKEA, og Smart Club) ca. 3 ganger så store trafikkvolumer som godsterminalen, men tungtrafikkandelen til/fra terminalen er større enn hos handelsbedriftene.
- Dersom Alnabruterminalen blir flyttet, vil dette mest sannsynlig føre til redusert andel godstransport på jernbane og dermed også medføre en vesentlig økning i godstransport på veg i Oslo-området. Dersom godsterminalen flyttes ut av Oslo vil vegkorridorene inn mot Oslo få økt belastning fordi svært mye av godset som i dag fraktes med jernbane, skal til/fra Oslo og omegn.
- Ny aktivitet på Alnabruområdet, dersom godsterminalen skulle bli flyttet, vil også skape trafikk. Får området nye aktiviteter i form av næring og/eller boliger, vil dette gi betydelig nyskapt trafikk. Et scenario med høy arealutnyttelse med en blanding av næring og boliger (18 000 arbeidsplasser og 7 000 boliger) vil selv med høy kollektivandel gi nyskapt trafikk på 35 000 ÅDT, dvs. vesentlig høyere enn trafikken til/fra dagens Alnabruterminal.

I Helhetlig utviklingsplan for Groruddalen, sier Byrådet følgende om de regionale scenariene:

"Byrådet mener den langsiktige visjonen for de sentrale deler av Groruddalen bør baseres på utvikling av flerfunksjonelle bymessige nærings-, kultur-, rekreasjons- og boligstrukturer. Det bør gradvis legges til rette for en langsiktig transformasjon, som også gir rom for opprettholdelse og videreutvikling av logistikkvirksomhet på og rundt terminalområdet og for andre typer næringsvirksomhet.

og videre: Når det gjelder Alnabruterminalen har bystyret ved behandling av Kommuneplan 2004 bedt om at muligheten for alternativ arealbruk etter 2020 skal vurderes

nærmere. I kommuneplanen slås det også fast at eksisterende terminal-virksomhet skal moderniseres og effektiviseres innenfor det som er dagens terminalområde. For å unngå langvarig usikkerhet vil byrådet i samarbeid med staten prioritere utarbeidelse av en godstransportanalyse for å utvikle langsiktige bærekraftige logistikk-løsninger for Oslo-regionen og det sentrale Østlandsområde."

4.5 Eksempler på miljøvennlig byutvikling



Illustrasjon: Bates Basic

Viktige forutsetninger for et vellykket resultat:

"At Nydalen i dag både er et attraktivt boligområde og en blomstrende næringspark, er ikke tilfeldig. Avantor er en langsiktig forvalter, som selv har langsiktige eiere, og har helt siden midten av 80-tallet hatt fokus på lage et ideelt miljø for de nye kunnskapsbedriftene som har vokst frem. Det handler delvis om infrastruktur, der det har vært et nært samarbeid med stat og kommune.

Resultatet er et godt utbygget kollektivnett og T-baneringen som har Nydalen på listen over stoppesteder, og et veinett som gjør området lett tilgjengelig fra alle kanter. I tillegg kommer den usynlige infrastrukturen, et bredbåndsnett med høy kapasitet, som styrkes ytterligere med UPC som leietager. Og selvfølgelig er Avantors egen driftsavdeling en viktig brikke i dette puslespillet. Det skal være enkelt å drive næringsvirksomhet i Nydalen, derfor er praktisk hjelp aldri mer enn en telefonsamtale unna."

Nedenfor beskrives noen eksempler på byutvikling av to nye bydeler der det har blitt satset bevisst på å ikke bidra til mer økning i trafikken enn nødvendig. I Nydalen i Oslo har den nye T-baneringen og et nett av bussruter, samt restriktiv parkeringspolitikk og bildeling, vært en viktig del av utbyggingen. I Urban Sjøfront i Stavanger, som er en del av Stavanger sentrum, har den lokale bytrafikken vært i fokus, ved restriktiv parkeringspolitikk, bildeling samt tiltak for sykkel og gange.

4.5.1 Nydalen næringspark i Oslo

Den industrielle revolusjon satte Nydalen på kartet på midten av 1800-tallet. Akerselva som bruste gjennom området var en kraftkilde ulike industrier kunne dra nytte av. Blandt annet veverier og jern- og spikerproduksjon etablert rundt 1850. Dermed vokste det også frem et lite samfunn i Nydalen med bedehus, bad og boliger som omkranset elven og industrien. I 1853 startet Christiania Spigerverk sin produksjon. I 1950-årene var det ca. 1800 mennesker ansatt her, og bedriften hadde egne borettslag og barnehager.

Den trange og karakteristiske Nydalen ble etter hvert hjem for andre industrier, produksjonsområdene ble utvidet og boligene forsvant. Ut over i vårt eget århundre, spesielt etter siste verdenskrig, gikk det tilbake med tekstilindustrien. Konkurransen med utlandet ble for hard, og virksomheten måtte trappes ned. Da stålproduksjonen ble flyttet ut av hovedstaden på 1980-tallet, etterlot den seg ledige bygninger og arealer, samt spørsmålet – hva kan tungindustriens haller brukes til nå?

Det startet med et vedtak på Stortinget og en ambisjon om å etablere en næringspark som erstatning for industrien som skulle flyttes ut i distriktene. I dag har omkring 200 bedrifter funnet veien til Nydalen, og omkring 8000 mennesker har sin arbeidsplass her. Når området ferdigstilles vil om lag 18.000 mennesker jobbe, studere og bo her. Nydalen er en del av den nye T-baneringen, med avganger hvert 7. minutt, og flere bussruter som binder Nydalen sammen med resten av byen. Handelshøyskolen BI er flyttet til Nydalen med sine ca. 7000 studenter. Utviklingen av Nydalen er et av de største byutviklingsprosjektene som gjennomføres i Norge i dag. Nydalen vil være ferdig utbygget i 2007 – 2010, og består av næringsbygg, servicetilbud, boliger og utdanning i tillegg til vernede, sjarmerende gamle industribygg og flott natur langs Akerselven.

Parkeringen er løst ved et felles anlegg med 1500 plasser som bedrifter og besøkende kan bruke etter behov. Det gir en fleksibel løsning, en slags "fri flyt" som gjør at plassene kan utnyttes med 25% større kapasitet enn om hver bedrift hadde egne anlegg. Antall plasser er omtrent som Oslo kommunes norm, med ca 1 plass pr 100 m² næringsareal (Normen: 0.7-1.8 plass pr 100 m²).

Boligbyggingen i området skjer i dag delvis i regi av Avantor, som en del av arbeidet med å gjøre næringsparken til en levende bydel hele døgnet, og delvis i regi av andre utbyggere, eksempelvis OBOS.

Kilde: Nettsiden til Avantor
(<http://www.avantor.no/cat.html?catid=2>)

4.5.2 Urban Sjøfront i Stavanger

Stavanger kommune og Næringsforeningen Stavanger Øst har hatt et nært samarbeid om utvikling av bydelen. Bakgrunnen for samarbeidet er felles mål om ny og bedre utnytting av tidligere industriområde i forlengelse av Stavanger sentrum. Arealknapphet i kommunen og ny tilknytning til hovedvegnettet gjennom ny Storhaugtunnel har gitt endrede rammebetingelser for utvikling av området. Første fase i samarbeidet var utarbeiding av en strategisk plan for utvikling av bydelen, "Strategisk Næringsplan. Storhaug Næringsområde", som ble behandlet av Stavanger bystyre 18. mai 1998.

En svært kompleks grunneierstruktur gir ekstra utfordringer i arbeidet og fordrer en organisering som mobiliserer og samordner interesser. Dette var utgangspunktet for konstitueringen av et toårig samarbeidsprosjekt 1999 – 2001, der Stavanger kommune, Næringsforeningen Stavanger Øst og private grunneiere har delt utgiftene og ledet prosjektet gjennom en felles styringsgruppe.

Stavanger kommune har gjennom sitt engasjement som foregangskommune i LA21 etablert et omfattende nettverk av interesse- og kompetansemiljøer bl.a. på transport gjennom prosjektet Mobilitet 21. Prosjektet er et samarbeid mellom NAF, NSB, Syklistenes Landsforbund og Stiftelsen Idébanken. Mobilitet 21 vil nå benytte URBAN SJØFRONT som et nasjonalt utprøvningsområde på opplegg for framtidig bytransport. Målet er å gi beboere og arbeidstagere innenfor området et sammensatt tilbud innenfor bildeleordning, kollektivtrafikk og sykkel.



På tidspunktet da visjonen ble utarbeidet og samarbeidsprosjektet organisert, var det en trend å definere overordnede merkelapper på byutviklingsområder, med stor overvekt på data og informasjons-teknologi; f.eks IT Fornebu. Navnet Urban Sjøfront, ble introdusert for å nøytralisere iboende fordommer for området som overskygget interne kvaliteter. I disse årene har områdets omdømme gradvis gått fra å være byens bakgård, via en nysgjerrighet om områdets sammensetning i funksjon og bygningstypologi, til nå å omtales som et av de fremste utviklingsområdene i Stavanger.

Kilde: Nettsiden til Urban Sjøfront (<http://www.urbansjofront.com/>)

Viktige forutsetninger for et vellykket resultat:

Tilførte ressurser, som sikrer daglig oppfølging, er en forutsetning for å holde trykk på denne type prosesser. Dette er påpekt helt siden strategiplanarbeidet, og i stor grad fulgt opp iht. foreslåtte løsninger, tilpasset og utviklet over tid. Stavanger kommunes relativt tunge økonomiske engasjement innledningsvis, ved å sikre prosjektansatt, har vært sentral. Det har utløst en privat vilje til å videreføre satsningen, som naturlig har beveget seg mer over til de private.

I denne sammenheng kommer også statlige initiativ og støtteordninger sentralt inn. Et godt eksempel er Pilotprosjekt for byomforming i regi av Miljøverndepartementet, der en relativ beskjeden økonomisk ramme bidrar til å kunne avsette tid til utvikling av offentlig-privat samarbeid. Denne verdien styrkes gjennom at prosjektet gir tilgang til erfaringer i andre byer, til bruk i utviklingen av eget arbeid. Også Husbanken har vært sentral ved å yte tilskudd til ikke lovpålagte deler av arbeidet.

I de fleste tilfeller er det viktig med full åpenhet og offentlig diskusjon. Det har vært en sentral forutsetning i denne byutviklingen både generelt og i begge planprosessene.

5 MILJØSONE GRORUDDALEN

Det er behov for en bedre koordinering av statens interesser i byområder

St.meld. nr. 23 (2001-2002) Bedre miljø i byer og tettsteder, sier følgende om det statlige engasjement i Groruddalen:

"Koordinering av statlige interesser i byområder

Det er behov for en bedre koordinering av statens interesser i byområder med sammensatte utfordringer. Et eksempel på dette er statens avtale med Oslo kommune om et forpliktende samarbeid om bedre miljø i Groruddalen. Hovedmålet er å bidra til høyere livskvalitet for dalens beboere og arbeidstakere gjennom å redusere luft- og støyforurensningen, forbedre det fysiske miljøet og bidra til langsiktig og bærekraftig byutvikling. Det skal tas hensyn til oppvekstmiljø og levekår, identitet og mangfold i arbeidet. Strategien for samarbeidet er å legge til rette for og støtte opp om Oslo kommunes arbeid med et utviklingsprogram for Groruddalen."

Med bakgrunn i stortingsmeldingen, og i Oslo kommunes ønske om Groruddalen som miljøsoner, har det siden 2002 blitt utarbeidet mange strategier, planer og utredninger om miljøvennlig byutvikling i Groruddalen. De viktigste av disse er beskrevet i kapittel 4.

8 hovedstrategier og 5 geografiske innsatsområder

Som grunnlag for det videre samarbeidet mellom staten og Oslo kommune, ble det i rapporten "Bedre miljø i Groruddalen" (2003) beskrevet 8 hovedstrategier og 4 geografiske innsatsområder, som senere er utvidet til 5. I kapittel 6 beskrives status og utfordringer i de 5 innsatsområdene.

De 8 hovedstrategiene i denne fasen av arbeidet ble formulert til:

- 1 Hovedveinettet omdefineres og miljøet omkring bedres
- 2 Kollektivtilbudet styrkes for å redusere biltrafikken og bedre miljøet
- 3 Byutvikling prioriteres ved T- og jernbanestasjoner
- 4 Gang-, sykkel- og turveinettet bygges ut og skiltes
- 5 Stimulering av miljøvennlige reiser i Groruddalen
- 6 Den blågrønne strukturen i dalen utvikles
- 7 Nærings- og terminalområder i dalbunnen ryddes
- 8 Kulturminner og nærmiljøtiltak styrker identitet og trivsel

Strategiene dannet et grunnlag for arbeidet i de fem innsatsområdene, og for statens og kommunale etaters arbeid med ulike planer for Groruddalen.

Miljøsoner

For å redusere de lokale miljøproblemer vil Regjeringen invitere til utprøving av miljøsoner i noen byer og tettsteder. Miljøsoner betyr i denne sammenheng et geografisk avgrenset område, for eksempel en spesielt miljøbelastet bydel eller et mindre område, hvor det er spesielt behov for særskilte tiltak og virkemidler for bedre miljøkvalitet. Hensikten er å se de ulike miljøutfordringene under ett innenfor et område, og gjennomføre koordinerte tiltak for å bedre miljøforholdene. Miljøsoner er særlig egnet i byer og tettbygde strøk som er spesielt belastet med miljøproblemer forårsaket av vegtrafikk.

Miljøsoner som begrep og som virkemiddel i arealplanlegging og byutvikling er beskrevet i St.meld. nr. 23 (2001-2002) Bedre miljø i byer og tettsteder. Det er et virkemiddel som staten ønsker å bruke for å oppnå en mer miljøvennlig byutvikling, i samarbeid med kommuner og med private og offentlige utbyggere. I margin siteres stortingsmeldingen om miljøsoner.

Stortingsmeldingen bygger på både nasjonale og internasjonale erfaringer med bruk av virkemidler for å oppnå en mer miljøvennlig byutvikling. Nasjonalt var Miljøbyprogrammet et viktig og omfattende forsøk på å samordne statlige og kommunale virkemidler i fem byer i perioden 1993-1999. Målet var en samordnet areal- og transportplanlegging og miljøvennlig byutvikling. Resultatene kan leses i stortingsmeldingen og i flere fagrapporter som oppsummerer resultatene fra Miljøbyprogrammet.

Hele Groruddalen ble pekt ut som miljøsoner, med de 8 hovedstrategiene som grunnlag for arbeidet, men det ble bestemt å konkretisere samarbeidet til de 5 geografiske innsatsområdene. Dette skjedde parallelt med Oslo kommunes egen innsats, med blant annet 7 fordypningsprosjekter, med mange av de samme mål og innfallsvinkler

for arbeidet, men uten samarbeid med staten. Det har med andre ord ikke vært noen konflikt mellom de ulike arbeidsprosessene, men for utenforstående kan det være vanskelig å vite hvilke prosjekter som tilhører hvor. Dette er heller ikke veldig viktig, så lenge de arbeider mot de samme mål.

Det er et grunnleggende spørsmål om miljøsoner er et egnet virkemiddel i norske byer og i Groruddalen spesielt. Erfaringene så langt er oppsummert i kapittel 6, og i kapittel 8 konkluderes det med hvordan det kan og bør arbeides videre for å oppnå en mer miljøvennlig byutvikling.

Etter 2003 har arbeidet i Groruddalen utviklet seg og blitt utvidet til et større samarbeid mellom staten og Oslo kommune. Etter avtale mellom Oslo kommune og staten, inngått i januar 2006, er det utarbeidet 4 handlingsprogrammer for programområdene:

- 1 Miljøvennlig transport i Groruddalen. Handlingsprogram for perioden 2007-2009. Programgruppe 1.
- 2 Alna, grønnstruktur, idrett og kulturmiljø. Handlingsprogram for perioden 2007-2009. Programgruppe 2.
- 3 Bolig-, by- og stedsutvikling. Handlingsprogram for perioden 2007-2010. Programgruppe 3.
- 4 Oppvekst, utdanning, levekår, kulturaktiviteter og inkludering. Handlingsprogram for perioden 2007-2011. Programgruppe 4.

I januar 2007 ble det gjennom en intensjonsavtale inngått et bredere samarbeid mellom staten og Oslo kommune, kalt "Groruddalssatsingen". Dette nye, og mer omfattende, samarbeidet er beskrevet i kapittel 7. Prosjektet Miljøsoner Groruddalen inngår som en del av dette samarbeidet.

Erfaringene med miljøsoner er oppsummert i kapittel 6, og i kapittel 8 konkluderes det med hvordan det kan og bør arbeides videre for å oppnå en mer miljøvennlig byutvikling.

Fire programområder



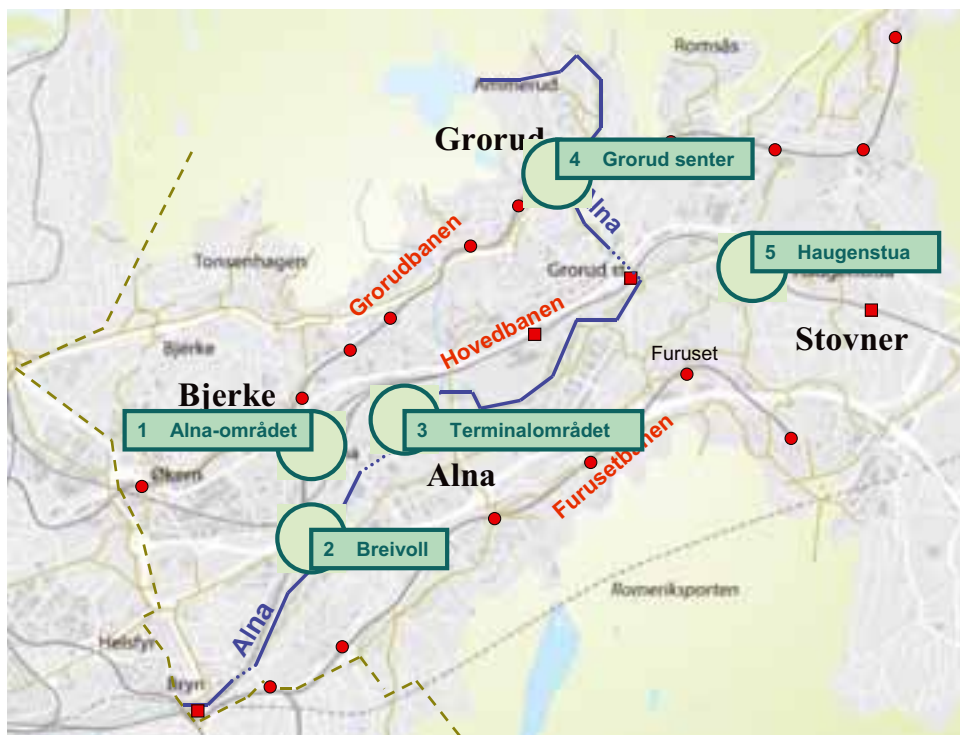
Fra høyhuset i Økern sentrum mot nord øst

Foto: Plankontoret for Groruddalen

6 GEOGRAFISKE INNSATSOMRÅDER I MILJØSONEN

Status og utfordringer for de 5 geografiske innsatsområdene beskrives nedenfor.

- 1 Mer miljøvennlige reiser i Alna-området
- 2 Miljøtilstand og mulig byutvikling i Breivoll-Alnabru-Tittutgrenda
- 3 Alnaelva og Terminalområdet
- 4 Utvikling av Grorud senter og T-banestasjon
- 5 Rehabilitering og utvikling av Haugenstua senterområde



6.1 Mer miljøvennlige reiser i Alna-området



Vollebekk - Før

Pilotprosjekt "Miljøvennlige reiser i Groruddalen" har vært et samarbeidsprosjekt mellom offentlige etater, organisasjoner og næringsliv og hadde som formål å gjøre det lettere å reise miljøvennlig. Det stadig økende transportomfanget gjør at Oslo står ovenfor betydelige utfordringer knyttet til miljø, byutvikling og transportpolitikk. Partene i prosjektet valgte å prøve ut en tilnærming til denne utfordringen som er ny for Oslo: å praktisere en "helhetlig transportpolitikk" i et konkret område. Nedenfor beskrives de delprosjekter som er gjennomført, i nær inngripen med hverandre.

For en utfyllende beskrivelse av hva som er gjort, og hvem som har deltatt i arbeidet, vises det til rapporten "Miljøvennlige reiser i Groruddalen. Pilotprosjekt i Oslo 2002-2005. Tilgjengelighet og miljøvennlig transport i området Alna-Risløkka-Vollebekk. Sluttrapport." Samferdselsetaten, mai 2005.



Vollebekk - Etter

I tilknytning til **Risløkka T-banestasjon** har Samferdselsetaten anlagt en ny gang- og sykkelvei mellom Østre Aker vei og Haraldrudveien. Gang- og sykkelveien skal gi bedre tilgjengelighet for fotgjengere og syklistene fra arbeidsplassene nord i Økern næringspark, både til Risløkka T-banestasjon, busstilbudet og sykkelveien langs Østre Aker vei. Langs gang- og sykkelveien er det plantet trær og det er satt opp belysning.

Ved Risløkka T-banestasjon er tilgjengeligheten bedret og standarden rustet opp. I 2003 fikk stasjonen nye atkomster til plattform retning sentrum. Reisende som kommer østfra på gang- og sykkelveien og skal til T-banen trenger ikke lenger å gå en omvei. Også **Vollebekk T-banestasjon** har fått bedre tilgjengelighet fra gang- og sykkelveien. Sykkelstativer ble etablert ved begge stasjonene og stasjonsbygningene ble pusset opp.

Offentlige etater og prosjekt SMART har kartlagt behovet for **skilting i området**. Partene la spesiell vekt på veivisere mellom næringsområder og kollektivholdeplasser.

Prosjekt SMART (Sunne, Miljøvennlige ARbeids- og Tjenestereiser) har samarbeidet med fem bedrifter i Groruddalen – Siemens, Oslo Vei, Bydel Bjerke, Tollpost Globe og Linjegods – om å legge til rette for at arbeids- og tjenestereiser kan skje med kollektivtransport, sykkel, gange og bildeleordninger. Det er utviklet verktøy for mobilitetsrådgivning og disse er prøvd ut konkret i samarbeid med bedriftene.

De som ikke er avhengig av bil daglig, kan ha stor nytte av å delta i en **bildeleordning**. Bilkollektivet i Oslo har i dag 850 brukere, bedrifter og privatpersoner. Ved oppstart av prosjekt Miljøvennlige reiser i Groruddalen fantes det ingen oppstillingsplasser i Groruddalen. Bilkollektivet har opprettet to nye stasjoner, en på Bjerke og en på Økern. Bydel Bjerke har inngått en avtale om dagbruk av en av bilene.

Samferdselsetaten har utredet to **gang- og sykkelforbindelser** som vil gjøre det lettere for gående og syklende å komme seg fram i området. Traseene eksisterer i dag som snarveier og fører over privat eiendom. Utredningene ble gjennomført i samråd med grunneierne. Eksempler er en forbindelse mellom Vollebekkveien og gang- og sykkelveien som fører til Risløkka T-banestasjon og en forbindelse mellom Siemens og Linderud T-banestasjon.

Statens vegvesen har utredet en gang- og sykkelforbindelse mellom Vollebekk T-banestasjon, buss i Østre Aker vei og Alna stasjon (jernbane). Med denne kan fotgjengere og syklist krysse flere trafikkbarrierer i en direkte forbindelse og få bedre tilgjengelighet til kollektivholdeplassene. Forbindelsen er trafiksikker, lettfattelig og bekvem og vil gjøre det mer attraktivt å gå og sykle til stasjonene.

I sluttrapporten fra prosjektet er det beskrevet følgende konklusjoner og anbefalinger:

- Koordinere flere tiltak for miljøvennlig transport i lokalområder
- Iverksette et eget program for sikring av snarveier
- Skape forpliktende samarbeid med næringslivet
- Økt fokus på gang- og sykkeltrafikk ved behandling av reguleringsplaner
- Samarbeid om bedre tilgjengelighet til kollektivholdeplasser
- Etablere et mobilitetskontor i Oslo
- Bedre informasjon om muligheter til å reise uten bil
- Kombinere positive og restriktive tiltak for å fremme miljøvennlig transport
- Etablere et sammenhengende sykkelveinett i Groruddalen

Erfaringene fra innsatsområde 1 er fulgt opp og blir ivaretatt gjennom to pågående prosjekter:

- **Mobility Oslo** er et nytt kommunalt prosjekt, ledet av Samferdselsetaten, for perioden 2006-2008. Alle private og offentlige virksomheter i Oslo kan få gratis rådgivning om potensialet og mulige tiltak for å endre reisemønsteret for ansatte i miljøvennlig retning.
- Oslo Sporveier, sammen med Samferdselsetaten og Statens vegvesen, har igangsatt prosjektet, **"Stasjoner og tilgjengelighet til T-bane"**, som del av fornyelsen mot metrostandard. I første omgang omfatter prosjektet 9 stasjoner på Grorudbanen. Det er avsatt 80 mill. kr i Oslopakke 2 for perioden 2006-2009, og målet er å gjøre det raskere å ferdes inn og ut av stasjonene. Nye gangforbindelser innen 500 m fra stasjonene, fjerning av barrierer og gjerder, sykkelparkering og flere innganger, samt bedre skilting og info. Furusetbanen skal utbedres i neste fase. Tiltaket inngår i program 1; Miljøvennlig transport som ledd i Groruddalssatsingen.



Utfordringer:

Når det legges til rette for miljøvennlig transport, slik det er beskrevet over, er den største utfordringen å få folk til å endre reisemiddelvalg fra bil til ett av de mer miljøvennlige. Konkurransforholdet i reisetid og standard er det mest avgjørende, og dette styres av den helhetlige samferdselspolitikken i byen og i landet. Så lenge bilen tar kortere tid og er mest behagelig, vil de fleste velge den hvis de har mulighet.

Lokalt er parkeringspolitikken det beste virkemiddel til å styre reise-middelvalget. Ved å legge til rette for miljøvennlig transport, og samtidig redusere antall parkeringsplasser for ansatte på den enkelte bedrift, viser erfaringer at mange setter bilen igjen hjemme. En slik mulig styring er til en viss grad inkludert i Kommunedelplan for Groruddalens sentrale deler (1997).



6.2 Miljøtilstand og mulig byutvikling i Breivoll-Alnabru-Tittutgrenda

Alnabruområdet har et stort potensial for fremtidig byutvikling. En slik utvikling vil imidlertid ta lang tid. Det legges opp til en langsiktig gradvis transformasjon mot et flerfunksjonelt byområde med attraktive gate- og byromsstrukturer med hovedvekt på nye næringer. For hele området vil en omfattende transformasjonsprosess først være aktuell mot slutten av kommuneplanperioden (2020). En slik prosess vil sannsynligvis på kortere sikt kunne starte opp i området sør for E6, for eksempel knyttet til en utvikling ved en ny Breivoll stasjon.

Kommunedelplanen for Groruddalens sentrale deler (1997) fastlegger et nytt veisystem for den del av planområdet som omfattes av områdeprogrammet. Hovedelement i dette veisystemet er Alfasetveiens forlengelse mot Strømsveien og Brobekkveien og med forbindelse/bro over E6 til Ole Deviks vei. Det er satt en rekkefølgebestemmelse som skal sikre at arealer innenfor terminal-områdene ikke utbygges før Alfasetveiens forlengelse er sikret. En slik veiløsning skulle gi god og direkte forbindelse fra terminal-områdene til overordnet veisystem, dvs E6, både i retning mot byen og, via Nedre Kalbakkvei, ut av byen i øst. Dette veisystemet skulle også gjøre det mulig å nedgradere og miljøprioritere Strømsveien fra Nedre Kalbakkvei og forbi Tittutgrenda.

Plan- og bygningsetaten er tildelt hovedansvaret for innsatsområde 2: *Miljøtilstand og mulig byutvikling i Breivoll-Alnabru-Tittutgrenda*, og forhold som skal belyses her er:

- Vurdere alternative mulighetsstudier for å avklare hvordan de nye forskriftene for lokal luftkvalitet kan tilfredsstilles.
- Vurdere hvordan visjon for Alna, som krever nytenkende utvikling av ideer og prosjekter, utfordrer tradisjonell planlegging og gjennomføring.
- Vurdere hvordan miljøutfordringene kan kartlegges, samt hvilke metoder og virkemidler som må uttestes i et område med en stor og kompleks forurensningssituasjon.

Utfordringer:

Den viktigste utfordringen vil bli Groruddalens konkurranseevne. Dalen må, spesielt i de første 10 – 15 årene, konkurrere med andre utbyggingsområder, blant annet Fjordbyen, Ensjo og andre sentrale områder i Oslo og nabokommunene, om bolig- og arbeidsplassutbygging. En sentral utfordring blir å styre etter-spørselen til Groruddalen ved å styrke områdets attraktivitet, blant annet gjennom miljøopp-rusting, god tilgjengelighet og "brohodeprosjekter". Av andre stimulerende tiltak vil det være viktig med forutsigbare ramme-betingelser, åpne planprosesser og rasjonell forvaltning i plan- og byggesaker. Det vil også være viktig å forhindre prosjekter som kan vanskeliggjøre oppfyllelsen av langsiktige mål.

Områdeprogrammets oppgave er blant annet å peke på flere alternative utviklingsmuligheter. Et av de konkrete spørsmålene dreier seg om hvorvidt Alnabruområdet skal være et rent nærings- og transportområde eller en mer sammensatt bystruktur med bolig og næring. En hovedmålsetting både på kommunalt og nasjonalt nivå er å redusere forurensningen i området. Et viktig stikkord vil være å planlegge for bærekraftig utvikling.

Valget av kollektivtransportmiddel for Groruddalen vil påvirke hva slags type utvikling som vil følge. Satsning på en ny Breivoll stasjon, videreutvikling av eksisterende Alna stasjon, intern bane mellom dagens t-banelinjer, kombibane i Strømsveien og/eller en økning av busstilbudet vil alle få ulike konsekvenser for videre utvikling. En ny stasjon på Hovedbanen med tilknytning til gode forbindelser vestover langs Ring 3 kan gi mulighet for konsentrert næringsutvikling, mens flere busser sannsynligvis ikke vil føre til de store endringene.

Breivollområdet med fremtidig jernbanestoppested skal prioriteres utviklet som nytt senterområde. Det skal ikke tillates utbygging av varehandel ut over dette. En bymessig utvikling av dette området må ivareta sammenhenger til områdene rundt, samt ivareta mulighetene for en eventuell fremtidig utvikling av et regionalt knutepunkt, nordover og over E6.

Kilder: Helhetlig utviklingsplan for Groruddalen
Områdeprogram for Alnabruområdet – høringsutkast mars 2004, samt anbefaling juni 2004 (Plan- og bygningsetaten)

6.3 Alnaelva og Terminalområdet

Bystyret har i Helhetlig utviklingsplan for Groruddalen (2006) vedtatt at eksisterende terminalvirksomhet skal moderniseres og effektiviseres innenfor det som er dagens terminalområde. Det skal videre utarbeides en godstransportanalyse for å utvikle langsiktige bærekraftige logistikk-løsninger for Oslo-regionen og det sentrale Østlandsområdet.

Jernbanelinjen forutsetter at Alnabru i overskuelig framtid vil være det nasjonale knutepunktet for godshåndtering, og det er også eneste sted der samtlige jernbanelinjer har direkte tilgang. Dette betyr at det kan utvikles ytterligere terminalkapasitet på jernbanesiden. Jernbanelinjen vil se nærmere på hvordan terminalområdet skal utnyttes i et langsiktig perspektiv, der terminalkapasiteten blir en viktig faktor.

Alnabruterminalen skal utbedres, oppstart høsten 2006, med arealeffektivisering, miljøforbedring og en bedre tilknytning til E6. Containertransport er økende, og det forventes at Alnabruterminalen får økt betydning, på grunn av EUs arbeid for å overføre gods fra vei til bane, blant annet fordi godstransport mellom de største byene i Norge er en viktig del av terminalens marked.

Siden 1992 har Alnabru godsterminal hatt en kraftig vekst i antall behandlede containere (TEU: Twenty-feet-Equival-Unit); fra 100.000 årlig til ca 450.000 årlig i 2005. Overgang fra vognlast til kombitransport av containere/semitrailere er en nødvendig modernisering og effektivisering av jernbaneterminalen.

Jernbanelinjen skal bygge ny containerterminal innenfor sitt terminalområde. Denne skal være ferdigstilt i 2008, og vil gi en kapasitet på 650.000 TEU pr år. Godsoperatørenes virksomheter mangler også kapasitet for videre utvikling. Det foreligger flere enkeltplaner for helt nødvendig utvidelse, modernisering og effektivisering. Det er helt avgjørende for effektiv godshåndtering at de store godsoperatører er lokalisert nær jernbaneterminalen for derved å minske transporten på vei.

Med utgangspunkt i miljøsonearbeidet har de statlige aktørene, med Statsbygg som prosjektleder, i fellesskap utarbeidet forslag til miljøtiltak i en egen rapport: "Alnaelva og terminalområdet", januar 2005. Denne rapporten la grunnlaget for det videre planarbeidet med terminalen og åpning av Alnaelva.

De sentrale tema i miljøsonearbeidet her er:

- Gjenåpning av Alnaelva langs terminalområdet og reetablering av sammenhengende grønnstruktur.
- Tilrettelegging for gående og syklende, inkl bedre forbindelse til Alna stasjon og Alnaelva.
- Bedre avvikling av tungtrafikken.
- Tiltaksplan for rensing av forurenset grunn.
- Estetisk opprydding i terminalområdets randsoner og langs innfartsårene med tog og bil til Oslo.
- Jernbaneområdets åpne landskapsrom som ivaretar behov for luftutskifting og gir lys til omgivelsene må kultiveres og forsterkes. Randsonene må strammes opp og gis en form og struktur som gjør det attraktivt og ferdes i området.
- Ide om kompetansesenter for logistikk og godsbehandling.

Vann- og avløpsetaten har utarbeidet et idekonsept for gjenåpning av Alna fra Nedre Kalbakkvei gjennom terminalområdet og fram til området ved Arvesetveien hvor Alna renner videre åpent i dagen. Idekonseptet har så langt en grov kostnadsramme på ca 60 mill. kr. Staten deltar nå som en av flere aktører i arbeidet med reguleringsplan for gjenåpning av Alna.



Utfordringer:

Utfordringen er å finne en løsning på miljøkonflikten knyttet til denne type infrastruktur og logistikk-virksomhet. Det er nødvendig å få til et forpliktende samarbeid og samfinansiering mellom det offentlige og bedriftene.

Planområdet ligger i et område der det generelt har vært mye potensielt forurensende virksomhet og trafikk. I henhold til Oslo kommune, Helse- og velferds-etaten og SFT, er det registrert flere lokaliteter med forurenset grunn innenfor planområdet.

Det er også registrert flere tank-anlegg som kan representere en forurensningsfare i området. For de største lokalitetene er det gjennomført miljøtekniske grunnundersøkelser etter pålegg fra kommunen. Sammenstilling av eksisterende kartlegginger utføres av Statsbygg.

Det arbeides med en reguleringsplan for terminalområdet, der følgende hovedtema skal behandles:

Miljøtiltak Arealbruk Trafikkløsninger

For utdyping av hvordan temaene skal behandles vises det til "REGULERINGSPLAN FOR DEL AV TERMINALOMRÅDET PÅ ALNABRU, STATSBYGG august 2006.



Utviklingsplan for Grorud sentrum.
Illustrasjon Lunde og Løvseth
Arkitekter AS. Juli 2002



Høringsutkast til arealplan for Grorud senter. Plan- og bygningsetaten, januar 2007.

6.4 Utvikling av Grorud senter og T-banestasjon

Grorud sentrum er ett av fem innsatsområder i Miljøsonen Groruddalen. Dette innebærer at det forventes en områdeutvikling basert på ulike gitte kriterier for miljøsonerområder generelt og Grorud sentrum spesielt. Utarbeiding av en Helhetlig plan for Grorud sentrum er ett av flere delprosjekter som inngår i miljøsonearbeidet.

Arkitektkonkurranse for revitalisering av Grorud senter ble utlyst 29. januar 2007.

Arbeidet med helhetlig plan er inndelt i 4 delprosjekter (ansvarlig etat i parentes):

- Kollektivterminal og trafikale problemstillinger (PBE)
- Stedet (PBE)
- Strakstiltak (Bydelen)
- En god start (Bydelen)

Høringsutkastet løser byrådets og beboere i områdets innvendinger til tidligere planforslag, spesielt i tilknytning til kollektivterminal og miljøgate. Bydelen har deltatt i hele prosessen og vært en aktiv aktør i medvirkningsprosessene som er kjørt.

En utstrakt bruk av medvirkning har vært en viktig del av arbeidet med planen, og det har vært avholdt to omfattende planverksteder: "Kollektivterminal og trafikale problemstillinger" og "Stedet". I forkant av begge arrangementene ble konsulenter, filmteam, lokale kunstnere, barneskole, bydelen og andre aktører trukket med i arbeidet. Sentrale deltakere under begge arrangementene var næringsliv, bydelspolitikere og lokale foreninger. Konklusjonene er innarbeidet i plandokumentet.

For kollektivterminalen anbefales en delt løsning, der dagens T-banestasjon og ny bussterminal på eksisterende bussholdeplass i Romsåsveien, knyttes sammen under bakken. Bergensveien/ Grorudveien ombygges til miljøgate, mellom T-banen og Grorud skole.

Anbefalt utvikling

Følgende hovedgrep legges til grunn for framtidig arealbruk:

- Det etableres en ny kollektivterminalløsning for området. Terminalen baseres på eksisterende løsninger, men overgang mellom T-bane, buss og parkering knyttes sammen under gatenivå
- Trafikksystemet endres ved at Trondheimsveien nedgraderes og får tilført en ny rundkjøring
- Områdene langs Alna rustes opp og tilgjengeligheten bedres, blant annet ved hjelp av en ny forbindelse via Rosenbergveien
- Områder med særskilt verdi for natur og rekreasjon bevares og/eller aktiveres
- Det tilrettelegges for en relativt høy utnyttelse og ny bebyggelse i de mest sentrale delene av området
- Småhusplanen ligger til grunn for fortetting i villaområder
- Bergensveien/Grorudveien ombygges til miljøgate
- Området tilføres nye møteplasser/utearealer, herunder et bydelstorg som en del av miljøgata
- Det etableres et "grønt tak" på nærsenteret, som uteareal for beboerne i høyblokk
- Det vurderes etablert en broforbindelse mellom Grorud skole og idrettsanleggene

Kilde: Helhetlig plan for Grorud sentrum. Høringsutkast januar 2007 (Plan- og bygningsetaten).

Utfordringer:

- Området fremstår som et udefinert bydelsentrum med dårlig utnyttede arealer, og med uklare funksjoner og sammenhenger
- Området har behov for flere bolig-, service- og kulturtilbud for å fremstå som et mer levende bydelsentrum
- Det finnes flere dårlig utnyttede/ledige tomtearealer innenfor området
- Eksisterende boliger mangler felles uterom. Eksisterende offentlige uterom og grønntarealer behøver opprustning
- Området er tidvis sterkt preget av biltrafikk, noe som blant annet medfører behov for trafiksikkerhetsfremmende tiltak

6.5 Rehabilitering og utvikling av Haugenstua senterområde

Arbeidet med Haugenstua som innsatsområde i Miljøsonen Groruddalen ble startet opp i oktober 2004 og ledes av Plan- og bygningsetaten. Det er opprettet en styringsgruppe og en arbeidsgruppe. Styringsgruppen er ledet av Plan- og bygningsetaten og består av representanter fra borettslagene Haugenstua, Smedstua og Smedvollen, bydel Stovner, OBOS forretningsbygg og Husbanken. Arbeidsgruppen består av representanter fra bydel Stovner, Plankontoret for Groruddalen og Plan- og bygningsetaten.



Haugenstua er et sammensatt område som består av boliger, offentlige virksomheter, næring og industri. Boligområdene består av lavblokker, blokker opp til 7 og 9 etasjer og småhusbebyggelse. Servicetilbudet er godt i området som ligger rett ved Haugenstua stasjon. Østre Aker vei og jernbanen utgjør to barrierer som deler området i tre. Forbindelsen mellom delområdene er utilfredsstillende. Området er i hovedsak regulert til bolig, friområder, offentlige formål, samt forretning og næring.

Aktuelle områder som kan vurderes til ombygging, fortetting eller transformasjon er:

- Fortetting og transformasjon av området mellom Østre Aker vei og jernbanen.
- Boligfortetting mellom senteret og jernbanen.

Det er relativt stor stabilitet i området. For Haavard Martinsens vei 5 foreligger forslag om forretning. For Konelabygget foreligger plan for omdisponering innenfor eksisterende næringsbygg. OBOS ønsker å bygge ut senteret. Jernbaneverket har startet arbeidet med å fornye stasjonen. Langsiktige perspektiver er gjenåpning av Fossum- og Tokerudbekken og stasjonsnær fortetting med boliger. En visjon om forlengelse og sammenknytning av Furuset- og Grorudbanen med stopp på Haugenstua har vært drøftet som en mulighet på lang sikt.

Langsiktig mål for stedsutvikling er beskrevet, ved at oppfølging av framtidsbildene er definert og gjennomført med følgende deler:

- Handelsanalyse for Haugenstua
- Notat om behov for trafikkanalyse/trafikkutredninger
- Prosjektets sluttdokument – PBEs anbefaling for stedsutvikling
- Boligfortetting ihht strategien for stasjonsnære områder

Haugenstua vil bli inkludert i arbeidet med programområdene 3 og 4, som omhandler bolig- og stedsutvikling samt kulturelle og sosiale forhold. Haugenstua er nå utpekt som et geografisk innsatsområde i bydel Stovner, innenfor Groruddalssatsingen. Arbeidet vil bli videreført i denne sammenheng.

Kilder: Boligutvikling i stasjonsnære områder i Oslo. Plan- og bygningsetaten, Februar 2006.

Innsatsområde: Haugenstua senterområde, Plan- og bygningsetaten, status 1. september 2006.

Utfordringer:

Østre Aker vei og jernbanen passerer gjennom området. Det er flere mulige krysninger av banen. Garver Ytterborgs vei utgjør en hovedbarriere i det sentrale området og potensielt hinder for sammenknytning av de to delområdene. Nåværende torg er naturlig å bygge videre på, mens trafikkareal konsentreres mest mulig mot Østre Aker vei.

I tillegg til å holde ved like de fysiske forbedringstiltakene som er gjort til nå, vil utfordringen være å stadig sette i verk nye tiltak for å sikre kontinuerlig fokus på Miljøsonen Haugenstua og opprettholde et lokalt engasjement. I den forbindelse bør det opprettes en "vakt-mester". En videreutvikling av Sommerpatruljen må også vurderes.

6.6 Oppsummering

De 5 geografiske innsatsområdene har kommet godt i gang, selv om de er på svært ulike stadier:

	Prosjektnavn	Status
1	Mer miljøvennlige reiser i Alna-området	Ferdig
2	Miljøtilstand og mulig byutvikling i Breivoll-Alnabru-Tittutgrenda	Utsatt
3	Alnaelva og Terminalområdet	Planarbeid pågår. Rensing og ny containerterminal innen 2008
4	Utvikling av Grorud senter og T-banestasjon	Plandokument fremmet januar 2007
5	Rehabilitering og utvikling av Haugenstua senterområde	Plandokument fremmes i 2007

Det er med andre ord for tidlig å si at prosjektene har medført målbare miljøgevinster, fordi det meste er i startfasen. Prosjekt 1 er ferdig, men det er vanskelig å isolere en miljøeffekt bare av dette alene. Sluttrapporten konkluderer: *"Tiltakenes omfang og tidsperspektiv har vært for begrenset til å kunne forvente en endring av reisevaner, men de peker i riktig retning i forhold til målsettingen".* Arbeidet med innsatsområde 1 og 2 er grunnlag for viktige tiltak som vil bli videreført i Program 1, Miljøvennlig transport i Groruddalen.

Arbeidet med Haugenstua vil bli videreført i program 3, Bolig-, by- og stedsutvikling. Videreføring av innsatsområde 3 og 4 avhenger av kommunens planarbeid.

Så langt kan vi si at miljøsonen har vært vellykket, men først og fremst når det gjelder samarbeid mellom aktørene. Dette gjelder mellom Oslo kommune, staten, samt offentlige og private utbyggere. At det har gått 4 år uten målbare resultater skyldes treghet i plansystemet og manglende ressurser, to hindringer som en slik satsing i det videre arbeid bør løse. Det er først fra 2007, med avtalen mellom Oslo kommune og staten om satsing på Groruddalen, at det tilføres betydelige midler til arbeidet.

Prosjektene vil høyst sannsynlig gi lokal miljøgevinst og vil kunne ha overføringsverdi som bidrag til en miljøvennlig byutvikling også i andre byer. Overføringsverdier så langt kan knyttes til

- Samarbeidsprosesser mellom stat, kommune og utbyggere
- Miljøsonen kan være starten på å løse et avgrenset problem, og utvikle seg til et bredere samarbeid
- Miljøsonen er et virkemiddel for å løfte et område ut av det ordinære planarbeidet, for å gi det et ekstraordinært fokus

En helhetlig og totalt mer miljøvennlig byutvikling er imidlertid avhengig av flere faktorer, enn det de 5 innsatsområdene har fanget opp. Den mer overordnede transportutviklingen er kanskje den viktigste av disse faktorene, spesielt for Groruddalen, der trafikken er et hovedproblem.

Nedenfor har vi vurdert de 5 geografiske innsatsområdene som en del av en helhetlig byutvikling, selv om de 5 i seg selv har et begrenset influensområde. Vi beskriver status og utfordringer for miljøvennlig byutvikling, inndelt i de fire hovedstrukturene, som til sammen utgjør en helhetlig byutvikling: Utbyggingsmønster, senterstruktur, transportstruktur og grønnstruktur. Denne inndelingen er beskrevet i Stortingsmelding nr 23 (2001-2002) Bedre miljø i byer og tettsteder.

Utbyggingsmønster

Utbyggingsmønsteret i Groruddalen har siden 1950-tallet hatt en hovedstruktur med boliger langs de to T-banene, og næring i dalbunnen langs jernbanen og hovedveiene. Denne strukturen samsvarer godt med generelle mål for en miljøvennlig byutvikling, men er avhengig av hva som skjer når nye næringer utvikles og hvor de ulike type virksomheter lokaliseres. For eksempel bør virksomheter med mange arbeidsplasser og/eller besøk lokaliseres ved kollektivknutepunkter

Virksomheter med mange arbeidsplasser og/eller besøk bør lokaliseres ved kollektivknutepunkter eller banestasjoner

eller banestasjoner, mens bilavhengige virksomheter med få arbeidsplasser bør legges til hovedvegnettet. Dette er elementer i det såkalte ABC-prinsippet. I tillegg har jernbanen et potensial til å kunne avvike langt flere lokale personreiser enn i dag, dersom det bygges nye stasjoner og settes opp flere avganger.

Byutvikling rundt en ny stasjon på Breivoll (kap. 7.2) og rundt eksisterende stasjon på Haugenstua (kap. 7.5) er gode eksempler på et slikt utbyggingsmønster. Grorud stasjonsområde, som er ett av kommunens fordypningsprosjekter, inngår også som et godt eksempel på et slikt utbyggingsmønster.

Senterstruktur

Drabantbysentrene ved T-banestasjonene representerer en sam-lokalisering av handel og kollektivtransport, som har bidratt til å redusere bilbruken. Denne strukturen utfordres nå både ved at noen av sentrene sliter i konkurransen med de andre, og ved at det utvikles stor grad av bilbasert handel i Alnabruområdet og i andre deler av byen, samt utenfor byen.

Lokal identitet og lokal trivsel reduseres når drabantbysentrene ikke lenger fungerer godt for handel og som møtepunkter. Dette er en utfordring og planarbeidet på Grorud senter (kap. 7.4) har som mål å møte og forbedre nettopp denne situasjonen.

Transportstruktur

Den overordnede trafikktutviklingen i Groruddalen vil bli styrt av de to plandokumentene Samferdselsplan for Groruddalen og Oslopakke 3 (som igjen er en del av Nasjonal transportplan). Oslopakke 3 er den viktigste av disse fordi den omfatter hele Oslo/Akershus-regionen, og har en investeringsramme på i størrelsesorden 50 milliarder kroner. De foreslåtte tiltak i Samferdselsplan for Groruddalen inngår i hovedsak i dette, men samferdselsplanen har et hovedmål å redusere veksten i biltrafikk, der et nedgradert veinett og bedre kollektivtilbud er de viktigste tiltakene.

Oslopakke 3 er beskrevet i kapittel 4.1, inkludert et utdrag av en artikkel av to forskere på Transportøkonomisk institutt. Disse beskriver at pakken vil bidra til fortsatt vekst i all transport og at biltrafikken vil beholde den sterke andel av total transport som den har i dag. For Oslo er det antydnet en vekst i biltrafikken på 30-40 % fram mot år 2030.

Byutredningen for Oslo og Akershus (Statens vegvesen, 2003) advarer mot en slik trafikkvekst fordi Ring 3 og gatenettet i indre by ikke har kapasitet til å ta i mot en slik trafikk. 35% trafikkvekst i Groruddalen er med andre ord negativt både for miljøet og for trafikkavviklingen i denne delen av byen. Fordi Groruddalen utgjør transportkorridoren mellom Oslo og Romerike, samt videre mot Gardermoen og indre Østlandet, vil en slik utvikling også medføre negative konsekvenser for store deler av Østlandsregionen.

Prosjektet Miljøvennlige reiser i Alna-området (kap 7.1) er en lokal oppfølging som ett av de geografiske innsatsområdene, men effekten av slike tiltak er små i forhold den overordnede trafikktutviklingen. Også tiltaket som vil medføre en nedgradering av Trondheimsveien vil bidra til en positiv lokal miljøforbedring, men effekten vil bli liten dersom hovedtrenden går motsatt vei.

Arbeidet med miljøvennlige reiser videreføres ved to nyopprettede prosjekter, Mobility Oslo og Bedre tilgjengelighet til T-banestasjoner. Det siste prosjektet prioriterer Grorudbanen og disponerer 80 mill kr fra Oslopakke 2 i perioden 2006-2009. Satsningen på bedre tilgjengelighet til T-banen som oppfølging av miljøsonen kan få effekt på sikt.

Drabantbysentrene ved T-banestasjonene bidrar til å redusere bilbruken

For Oslo er det antydnet en vekst i biltrafikken på 30-40 % fram mot år 2030



Åpning av Alnaelva vil bidra til både økt trivsel, en estetisk forbedring samt bedre utlufting av forurensing i dalbunnen

Grønnstruktur

Åpning av Alnaelva (kap. 7.3) og bedre grønne forbindelser på tvers av dalen er først og fremst et tiltak for befolkningen i Groruddalen, for økt trivsel, rekreasjon og helse. Men det vil også medføre en estetisk opprusting av dalen og det igjen vil gjøre dalen mer attraktiv for utvikling av både bolig og næring.

Strategisk grønnstrukturplan for Groruddalen setter miljøsatsingen i sammenheng med bedring av lokalklima. Det er viktig å påpeke at en bedring av lokalklima i Groruddalen også vil medføre bedre luftkvalitet i Oslo sentrum. Kaldluftdrenasjen kommer nordøst fra og følger dalbunnen nedover mot Oslofjorden. E6 på Alnabru demmer opp for kaldluftdrenasjen og etablerer en stagnasjonssone. Om vinteren stanses kaldlufta opp her og blander seg med forurenset luft. Tiltak for bedre lokalklima på Alnabru kan være:

- Åpning av Alna der den går i rør på nordsiden av E6.
- Vegetasjon kultiveres som filter for forurenset luft, men ikke slik at drenasjen forhindres.
- Regulere ny bebyggelse slik at den ikke demmer opp for kaldluftdrenasjen.

Kilde: Områdeprogram for Alnabruområdet – høringsutkast mars 2004. Plan- og bygningsetaten.

Videre vurderinger

Miljøsonearbeidet er ikke kommet langt nok til å kunne evalueres isolert. Men som oppsummeringen over viser bør de 5 innsats-områdene vurderes i sammenheng med den helhetlige byutvikling, fordelt på de fire strukturene, for å kunne si om utviklingen blir mer miljøvennlig. I kapittel 7, følger en beskrivelse av hvordan samarbeidet mellom staten og Oslo kommune i Groruddalen nå videreføres i det som kalles "Groruddalssatsingen". Deretter, i kapittel 8, gis det anbefalinger for det videre arbeid, basert på de erfaringer som er gjort så langt og på de mål som er beskrevet for Groruddalssatsingen.



Turveg langs Alnaelva

Foto: Friluftsetaten

7 GRORUDDALSSATSINGEN

Regjeringen og byrådet i Oslo inngikk 11. januar 2007 en intensjonsavtale for et samarbeid om Groruddalen for 10-årsperioden 2007-2016 (se vedlegg). Hovedmålet er en bærekraftig byutvikling, synlig miljøopprustning, bedre livskvalitet og samlet sett bedre levekår i Groruddalen. Oslo kommune har ansvaret for den helhetlige utvikling i Groruddalen. Miljøverndepartementet koordinerer statens innsats. Den felles innsatsen er organisert innen fire program, som er beskrevet i kapitlene 7.2 – 7.8.

7.1 Kommunale mål for Groruddalen

I "Helhetlig utviklingsplan for Groruddalen", er det formulert en visjon for arbeidet: "Groruddalen skal i 2030 være et fyrtårn for bærekraftig arealbruk og miljøvennlig transportutvikling i Oslo og Osloregionen". Hovedmålene er:

- Groruddalen skal inngå som en integrert del av byregionen på en måte som sikrer en bærekraftig areal- og transportutvikling
- Groruddalen skal gis en synlig miljøopprustning til en standard i henhold til gjeldende nasjonale normer og retningslinjer. Miljøtilstanden skal være bedre enn eller tilsvarende gjennomsnittet i Oslo by for øvrig
- Bo- og arbeidsforholdene i Groruddalen skal bedres og attraktiviteten for beboerne og andre brukere av dalen skal forbedres gjennom en bærekraftig kulturell, sosial, økonomisk og økologisk byutvikling

7.2 Mål for samarbeidet mellom staten og Oslo kommune

Hovedmålet er en bærekraftig byutvikling, synlig miljøopprustning, bedre livskvalitet og samlet sett bedre levekår i Groruddalen. Det utvikles et lokalt og inkluderende samarbeid med beboere, organisasjoner, borettslag, næringsliv, bydeler og offentlige institusjoner. Groruddalens identitet og stolthet skal styrkes.

Hovedmål for de fire programmene

1. Målet er å styrke miljøvennlig person- og godstransport, oppnå bedre luftkvalitet og mindre støy, estetisk opprusting, universell utforming og trafikksikkerhet. Programmet skal bidra til at Groruddalen inngår som en integrert del av et miljøvennlig transport-system for Osloregionen.
2. Målet er å styrke Groruddalens blågrønne struktur og naturmangfold, gi bedre forhold for friluftsliv, fysisk aktivitet og idrett, og bedre luftkvalitet. Kulturminner skal vernes og brukes og dalens historieforståelse skal styrkes.
3. Målet er å styrke lokal stedsidentitet, effektive utbyggingsmønstre, gode lokalsentre og næringsområder og attraktive boområder med godt fungerende uteområder og god standard på boliger og bygninger.
4. Målet er å bedre levekår, skole og oppvekst, kultur og nærmiljø, og å styrke inkludering gjennom medvirkning, deltakelse og frivillig innsats. Gjennom å utvikle samarbeidsstrukturer, kompetanse og nye metoder skal arbeidet bidra til å styrke bydeler og skole også etter at satsingen er over.

Tema for denne rapporten omfattes bare av de tre første programmene, men nedenfor gjengis målene for alle fire.



Langs Trondheimsveien

Miljøvennlig transport
Grønn struktur
Gode lokalsentre og boliger
Bedre levekår



Delmål program 1. Miljøvennlig transport i Groruddalen

- Miljøet langs veinettet skal bedres, bedre luft og mindre støy.
- Godsterminalen på Alnabru skal effektiviseres og bli mer miljøvennlig. (Eks på indikator: tonn gods på bane, andel gods på bane i forhold til gods på veg)
- Kollektivtransporttilbudet i Groruddalen skal bli bedre, blant annet på tvers av dalen og tilgjengeligheten til stasjoner skal bedres.
- Sykkel- og turveisystemet skal skiltes og bli sammenhengende.



Delmål program 2. Alna, grønnstruktur, idrett og kulturmiljø

- Mest mulig av Alnaelva og sidebekker skal åpnes fra Marka til fjorden og bidra til kvalitetsheving på tilstøtende arealer, både frilufts-, nærings- og boligområder.
- Grønnstrukturen og turveier skal bli sammenhengende langs Alna og på tvers av dalen fra Lillomarka til Østmarka og gi tilbud til skoler, boliger og friluftsliv.
- Det skal legges bedre til rette for fysisk aktivitet, idrett og friluftsliv.
- Kulturminner og kulturmiljøer skal sikres eller vernes og tas aktivt i bruk, blant annet som møtesteder.



Delmål program 3. Bolig-, by- og stedsutvikling i Groruddalen

- Byutvikling med nye boliger og senterfunksjoner lokaliseres nær stasjoner på banenettet og kollektivknutepunkter.
- Målet er gode lokalsentre med et variert tilbud av tjenester og aktiviteter.
- Målet er et godt nærmiljø og trygt bomiljø med møteplasser og aktiviteter tilpasset alle beboere og med en variert sammensetning av blokker og småhus.
- Målet er boliger med god standard, tilpasset livsløp og ulike husholdningsstørrelser og med kvaliteter som miljø og universell utforming.
- Målet er et nærmiljø preget av bred deltakelse på tvers av befolknings- og beboergrupper.

Delmål program 4. Oppvekst, utdanning, levekår, kulturaktiviteter og inkludering

- Mål for oppveksttiltak overfor barnehage og familie vil være å styrke språk og sosial kompetanse som grunnlag for utdanning og egen mestring.
- Mål for ungdom og fritid vil være å styrke ungdomsmiljøer som inkluderende, aktive og attraktive samtidig som enkeltungdommer/grupper får oppfølging og mulighet for positiv aktivitet og voksenkontakt.
- Mål for utdanningstiltakene er å styrke læring med vekt på språk og basisfag. Leseferdigheter vil stå sentralt. Tiltakene er dels rettet mot skoledagen og dels mot samarbeidstiltak skole/bydel for gi et utvidet tilbud.
- Mål for levekårstiltak innen arbeid og sysselsetting er å sikre innpass i det ordinære arbeidsmarkedet og legge til rette for opplæring og sysselsetting med sikte på ordinært arbeid. Sentral oppgave å bidra til at personer som har gjennomført høyere utdanning/ universitetsutdanning får arbeid tilsvarende sine kvalifikasjoner.
- Mål for folkehelsestiltak er å bidra til økt kunnskap og egenpraksis ift ernæring, mosjon mv. Må utvikles videre. /Se også hovedmål 2.
- Mål for bedre bofellesskap er å bedre bomiljø og følge opp personer med mangelfull boevne/ bopraksis/ bokultur. Samarbeid bydel – borettslag. Må sees i sammenheng med tiltak under programområde 3.
- Et mål for kulturaktiviteter er å styrke lokalsamfunnet som en positiv og aktiv møteplass på tvers av nasjon, kultur og religion, og bringe mer liv til nærmiljøet. I tillegg å oppmuntre ulike former for kulturuttrykk på tvers av Groruddalen og i den enkelte bydel. Trenger en bredere diskusjon om dette området i det videre.
- Et mål for inkludering er å sikre medvirkning og deltakelse fra de som bor i Groruddalen ikke minst fra innvandrerbefolkningen. Her må vi utvikle tiltak på tvers og i den enkelte bydel. Sentralt er like mye prosessene for eksempel i forhold til en områderettet satsning som selve tiltakene.

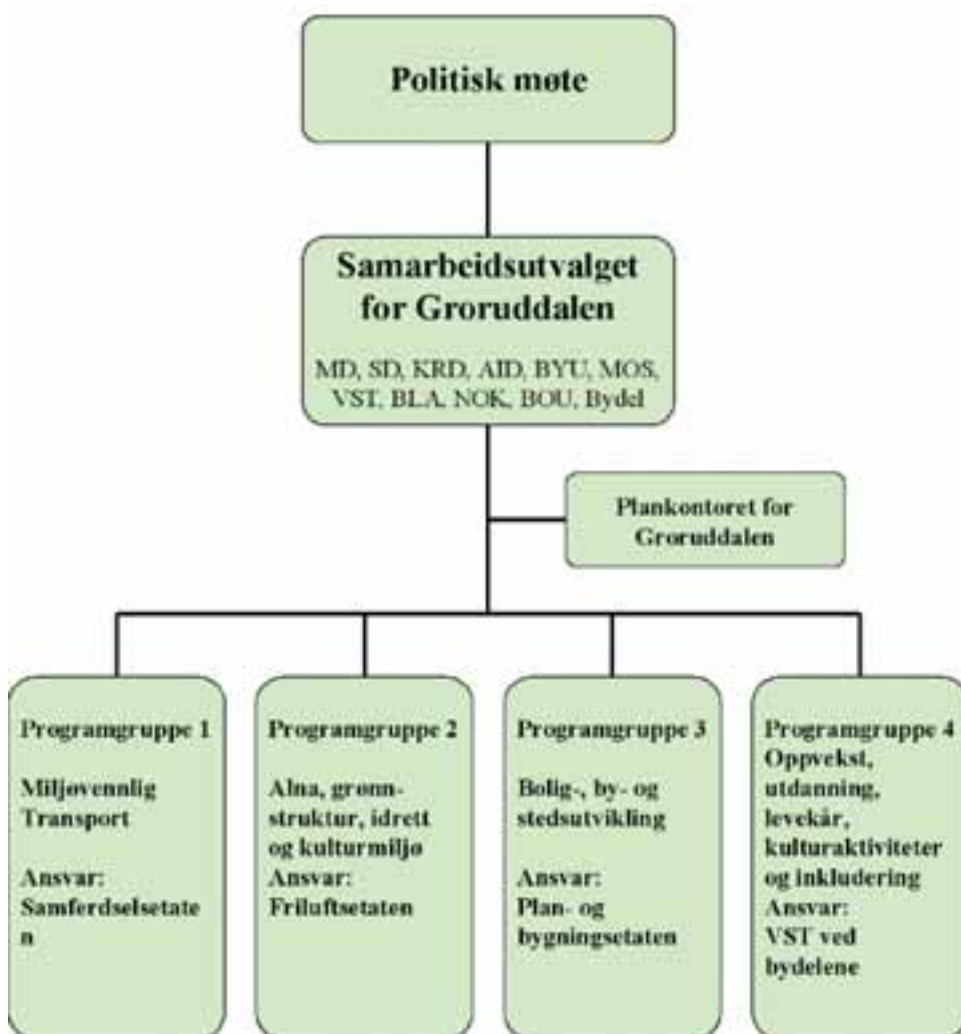


7.3 Organisering av samarbeidet stat – kommune

Innholdet i programgruppene 1-3 er beskrevet på de neste sidene, i kapitlene 7.4-7.6.

Samarbeidet mellom stat og kommune om Groruddalssatsingen skal ledes gjennom årlige Politiske møter mellom miljøvernministeren og byrådslederen, samt berørte statsråder og byråder. Det årlige Politiske møtet gir mål og retning for arbeidet, drøfter helheten og de økonomiske rammer for samarbeidet. Det administrativt sammensatte Samarbeidsutvalget for Groruddalen koordinerer samarbeidet og forbereder de politiske møtene.

Programgrupper for de respektive programmene, har deltakere fra bydeler, kommunale og statlige etater og utarbeider egne handlingsprogram med konkrete tiltak, som godkjennes politisk. Det skal tilstrebes en områderettet arbeidsform, der stedsutvikling, planlegging og gjennomføring av tiltak ses i sammenheng innenfor geografiske områder. Programgruppene skal rullere sine handlingsprogram årlig og rapportere til Samarbeidsutvalget og Politisk møte. Se intensjonsavtalen i vedlegg.



Organisasjonskartet viser hvordan arbeidet med Groruddalssatsingen og de fire programmene skal styres

Hovedutfordringen er å redusere luftforurensning og trafikkstøy ved å få mer av biltransporten over på bane, buss og sykkel.



En grønnere dal og et mer ryddig helhetlig inntrykk



7.4 Program 1: Miljøvennlig transport i Groruddalen

Staten og Oslo kommune er enige om å satse på et program for å styrke miljøvennlig transport i Groruddalen.

Program for miljøvennlig transport i Groruddalen finansieres av stat og kommune i fellesskap. I tillegg vil Oslo kommune innlede et offentlig-privat samarbeid med næringslivet i dalen om felles finansiering av blant annet samferdselsanlegg. Det er foreløpig pekt ut fire prioriterte oppgaver:

Bedre miljø langs veinettet

Hovedproblemet i Groruddalen er miljøbelastningene fra biltransporten i dalen. Utviklingen med sterk økning av biltrafikken må snus, dersom vi skal oppnå bedre luft, mindre støy og bedre nærmiljø. I samarbeidet om Groruddalen ønsker man å få fram nyskapende tiltak som både kan gi beboerne renere luft og mindre støy, samtidig som vi sikrer god framkommelighet for næringslivets transporter.

Godsterminalen på Alnabru skal effektiviseres og bli mer miljøvennlig

Terminalen er viktig for å få mer av godstransporten over fra vei til miljøvennlig jernbane. Om lag 260 millioner kroner i statlige midler er satt av for perioden 2006 - 2009 for å modernisere og effektivisere godsterminalen. Samtidig planlegges miljøoppdrydding på terminalområdet i samarbeid med Oslo kommune og næringslivet i området.

Kollektivtransporten i Groruddalen skal bli bedre

Bedre tilgjengelighet og fornyelse av stasjoner på T-bane og jernbane vil bli gjennomført. Dette arbeidet vil bli fulgt opp av Jernbaneverket og Oslo Sporveier. Kollektivtilbudet skal styrkes, også på tvers av dalen. Etablering av kollektivknutepunkter og bedret tilgjengelighet til holdeplasser inngår i opprustingen av kollektivtilbudet.

Kollektivsystemet skal framstå som en helhet. Det arbeides også med et felles billettsystem for Oslo og deler av Akershus. Oslo Sporveier skal i tillegg ruste opp T-banenettet og sette inn nye vogner fra 2007.

Sykel- og turveisystem skal skiltes og bli sammenhengende

Attraktive byrom, tur- og grøntområder er viktig for å få flere til å gå og sykle. Åpning av et parkdrag langs en gjenåpnet Alna er derfor viktig også med tanke på sykling og folks helse. Det skal være sammenhengende sykkelveier, god skilting og sykkelparkering på stasjoner, skoler og arbeidsplasser. Oslo kommune vil samarbeide med næringslivet, beboerorganisasjoner og bydeler om dette.

7.5 Program 2: Alna, grønnstruktur, idrett og kulturmiljø

Innenfor samarbeidet mellom staten og Oslo kommune om å bedre miljøet i Groruddalen etableres et felles statlig - kommunalt program for Alna, grønnstruktur og kulturmiljø i Groruddalen. Det er utarbeidet et handlingsprogram som er godkjent av staten og Oslo kommune. Tiltakene i programmet er ordnet innenfor fire hovedtema:

Åpning av Alna

Prosjektet vil bli landets største elverestaurering og vil gå over mange år. Oslo kommune åpnet den første parsellen ved Hølaløkka i 2004 og arbeidet fortsatte i 2005, blant annet med vannrensing. Videre etapper for åpning av Alna med sidevassdrag og Hovinbekken skal defineres. Åpning av elveløp kan inngå som ledd i byutvikling og omlegging av infrastruktur og vil derved gi de aktuelle områdene større verdi. Samarbeid tilstrebes med samferdselsmyndigheter og næringsliv i forbindelse med prosjekter innen samferdsel og byutvikling som Terminalområdet og Fossum-diagonalen/Rommensletta, området ved Grorud stasjon og Alnabru/Breivoll.

Utvikling av grønnstrukturen

Strategisk grønnstrukturplan for Groruddalen legges til grunn for arbeidet med å sikre og utvikle grønnstrukturen og kulturlandskapet for 120 000 mennesker. Sammenhengende grønne drag på langs og på tvers av dalen vil dempe virkningen av de dominerende transportårene og lette tilgjengeligheten til idrettsanlegg, parker og badeplasser, til dalbunnen og Marka. Idrettsparker og friluftsanlegg kan gjerne knyttes til grønnstruktur og turveinett. En helhetlig grønnstruktur vil fremme naturlig vegetasjon og biologisk mangfold, friluftsliv og helse og vil være et tilbud for skole og barnehager. Sammenhengende sykkel- og turveier etableres, blant annet langs Alnaelva mellom sentrum og Marka.



Vern og bruk av kulturminner og kulturmiljøer

Kulturminneatlasen for Groruddalen dokumenterer de rike kulturminnene med gårdsanlegg og kulturlandskap, samferdsel med oldtidsveier, steinbru og landets eldste jernbane, industriminne og gruver, forsvarsanlegg og en viktig bolighistorie. Kulturminnene ligger ofte i grønnstrukturen. Kulturminner skal vernes og brukes. Mange av disse kan utvikles som kulturbbygg og knyttes sammen med turveier og grøntområder. Steder som Bånkall og Linderud gård, Tveten gård og Bakås Skanser, kan være gode mål for søndagsturen og bli viktige møtesteder. Vern og tilrettelegging for bruk av historiske kulturmiljøer og kulturlandskap vil synliggjøre kvalitetene, øke bevisstheten om dalens historie, opplevelsesverdi og identitet og vil styrke det sosiale livet.



Idrettsanlegg – tilrettelegging for fysisk aktivitet

Mange driver fysisk aktivitet i Groruddalen, både organisert og uorganisert idrett, men flere kan delta. Den organiserte aktiviteten foregår i regi av idrettslag, foreninger og bedrifter, som benytter offentlige og private anlegg i sin virksomhet. Den egenorganiserte aktiviteten krever at barn, unge og voksne har gode muligheter til å være fysisk aktive i stimulerende omgivelser, og enkel tilgang til balløker og idrettsparker, badeanlegg, turveier, marka mv. I Groruddalen er det behov for blant annet flere kunstgressbaner, badeanlegg, flerbrukshaller, klubbhus og nærmiljøanlegg. Behovene kan møtes både ved samlet planlegging av idrettsanlegg og lokale strategier for fysisk aktivitet og tiltak.



7.6 Program 3: Bolig-, by- og stedsutvikling i Groruddalen

Det er etablert et felles statlig-kommunalt program for bolig-, by- og stedsutvikling i Groruddalen og utarbeidet et forslag til Handlingsprogram for perioden 2007-2010, av programgruppe 3.

Styrke lokal stedsidentitet og heve de ulike boområdenes omdømme

Boligmassen i Groruddalen har jevnt over en solid standard. Borettslag og sameier har sørget for jevnlig vedlikehold og modernisering av boligmassen, men det er ønske om mer varierte boligtyper, større fokus på miljø og universell utfordring. I flere nærområder er det mangel på attraktive møteplasser som kan bidra til å skape levende og inkluderende nærmiljøer. Særlig utenfor boligområdene er det synlig behov for vedlikehold og fysisk opprustning av bygninger og omgivelser. Flere mindre lokalsentre taper i konkurranse med større bydelssentre og regionale sentre og preges av tomme lokaler, forfall og folketomme plasser. Gjennom Husbanken bidrar staten til opprusting av viktige kvaliteter i boligområder og til å skape gode møtesteder. Det er også viktig å satse på bo- og nærmiljøtiltak på tvers av etniske skillelinjer.

Hovedmålet for program 3 er å styrke lokal stedsidentitet, effektive utbyggingsmønstre, gode lokalsentre og næringsområder samt attraktive boområder med godt fungerende uteområder og god standard på boliger og bygninger.

Innsatsen konsentreres om lokal steds- og områdeutvikling. Bydelene har et hovedansvar og arbeidet skal skje i lokale prosjektgrupper i tett samarbeid med beboere, boligsamvirket og Husbanken. Innsatsområdene i Miljøsone Groruddalen (Grorud senter og Haugen-stua), som beskrives i kapittel 6, inngår som en del av program 3, sammen med Veitvet, Romsås og Grorud jernbanestasjon.

7.7 Program 4: Oppvekst, utdanning, levekår, kulturaktiviteter og inkludering

Tema for denne rapporten, som er miljøvennlig byutvikling i Groruddalen, omfattes ikke av program 4 som derfor ikke utdypes videre.

7.8 Oppsummering

De fire programmene, med sine hovedmål og delmål, dekker et bredt spekter av utfordringer og muligheter i Groruddalen. Det er ingen tvil om at dette vil føre til bedre levekår, dersom alle eller de fleste av tiltakene blir gjennomført.

Men for å nå en totalt sett miljøvennlig byutvikling er det to hovedelementer som det ikke er satt mål for, og som derfor ikke synes å være inkludert i arbeidet:

- Mål for den totale trafikkutviklingen, og spesielt for omfanget av biltrafikken
- Mål for lokalisering og utforming av framtidig næringsvirksomhet i Groruddalen

Disse to områdene er avgjørende for å oppnå en miljøvennlig byutvikling. Selv om det vil bli arbeidet med disse utfordringene i andre planprosesser (blant annet i Nasjonal transportplan og i Kommuneplan-arbeidet for Oslo), er det nødvendig at Groruddalssatsingen også inkluderer mål for dette, dersom det skal oppnås en utvikling i miljøvennlig retning.

Samferdselsplan for Groruddalen har mål for å redusere veksten i biltrafikken, og Helhetlig utviklingsplan for Groruddalen har mål for lokalisering av næringsvirksomhet. Men begge disse er kommunale dokumenter, som grunnlag for kommunens plan- og tiltaksarbeid. Når vi her likevel påpeker at de to viktige målområdene ikke er inkludert i samarbeidsavtalen mellom staten og Oslo kommune, så er det fordi vi mener at de må fokuseres i alle deler av det videre arbeid.

Disse utfordringene må også inkluderes i det regionale samarbeidet om kollektivtransport og arealbruk i korridoren mot Romerike.

Det kan eksempelvis ikke sies å være miljøvennlig med en vekst i biltrafikken på 30%, som kan bli resultatet av Oslopakke 3, selv om det også etableres flere bussrutetilbud og bedre sykkelveier. Og videre blir det vanskelig å redusere bilbruken til og fra næringslivet i Groruddalen, dersom ikke framtidig næringsutvikling lokaliseres i tråd med ABC-prinsippet (se kapittel 6.6 om Utbyggingsmønster).

ABC-prinsippet er i stor grad fulgt i den opprinnelige arealbruken i Groruddalen, med tung industri langs hovedveiene og boliger og handel langs banene. Dette er også fulgt i senere års utvikling, med handel og service langs banene, men unntaket er det store regionale handelsenteret på Alnabru. Det er viktig at dette ikke blir starten på en utglidning av et etablert og miljøvennlig utbyggingsmønster.



Mot Økern senter



Alna med elvelandskap Breivoll

Foto: Friluftsetaten

8 OPPSUMMERING OG ANBEFALTE VIRKEMIDLER

Erfaringene fra Miljøbyprogrammet og miljøsonearbeidet (kapittel 6) og målene for den videre Groruddalssatsingen (kapittel 7) er grunnlaget for våre anbefalinger for hvilke virkemidler som bør tas i bruk for å oppnå en miljøvennlig byutvikling. Miljøsonearbeidet er kommet kort, slik at det er for tidlig å evaluere miljøeffektene. Likevel kan det sies at de fem geografiske innsatsområdene sannsynligvis vil gi en positiv lokal miljøeffekt, men at de er for små og avgrensede til å kunne medføre en miljøvennlig byutvikling. De 8 strategiene i miljøsonearbeidet (kapittel 5) favner bredere enn innsatsområdene, og har vært grunnlaget for det arbeid som er gjort siden 2003. Disse strategiene følges også opp i Groruddalssatsingen.

Dersom det skal oppnås en miljøvennlig byutvikling er det likevel de store tyngre prosessene, som Nasjonal transportplan og Kommuneplan for Oslo som er avgjørende. Det er derfor viktig at det gis klare anbefalinger fra arbeidet i Groruddalen til disse prosessene.

Miljøsonearbeidet er et nyttig virkemiddel for å starte gode samarbeidsprosesser mellom aktørene. Vi vil anta at disse erfaringene kan ha overførings-verdi som bidrag til en miljøvennlig byutvikling også i andre byer. Overføringsverdier kan knyttes til

- Samarbeidsprosesser mellom stat, kommune og utbyggere
- Miljøsoner kan være starten på å løse et avgrenset problem, og utvikle seg til et bredere samarbeid
- Miljøsoner er et virkemiddel for å løfte et område ut av det ordinære planarbeidet, for å gi det et ekstraordinært fokus

Spesielt til det siste punktet vil det ofte være slik at etablerte etater ikke ønsker en ny organisering, på siden av eksisterende struktur og ansvarslinjer. Slik var det også i dette tilfellet, og det var politisk vedtak i Oslo som opprettet Plankontoret for Groruddalen. Kontoret ble først underlagt Plan- og bygningsetaten, men siden lagt direkte under Byrådet. Både Miljøbyen Gamle Oslo og Indre by Øst-satsingen var også organisert direkte under Byrådet, og underlagt politisk styring i samarbeidet stat-kommune.

Miljøsonearbeidet er oppsummert i kapittel 6.6, fordelt på fire strukturer i en byutvikling. Nedenfor følges den samme inndeling der behovene for å oppnå en miljøvennlig byutvikling, og mulige virkemidler, er beskrevet i et videre perspektiv enn det avgrensede miljøsonearbeidet.

Utbyggingsmønster

Både boliger og næring må lokaliseres etter et utbyggingsmønster som gir minst mulig transportbehov og best mulig tilgang til miljøvennlig transport. For eventuell ny boligbygging i Groruddalen er det viktig at den lokaliseres med kort gangavstand til kollektivtilbudet. For framtidig næringsutvikling bør ABC-prinsippet (se kapittel 6.6) være styrende for lokalisering. Virkemidler for å styre utviklingen i ønsket retning er samordnet areal- og transportplanlegging, der disse forhold gis en betydelig vekt, samt et samarbeid med både offentlige og private utbyggere.

Vi viser til byutvikling i Nydalen i Oslo og Urban Sjøfront i Stavanger, som er beskrevet tidligere (kapittel 4.5), og til utvikling av knutepunkter som Skøyen, Lysaker og Bekkestua. Disse er alle eksempler på et konsentrert utbyggingsmønster, der miljøvennlig transport har vært en forutsetning for utbyggingen, og med tunge offentlige investeringer i infrastruktur, til både veier og kollektivtransport. Her kan det hentes nyttige erfaringer for utvikling av de tyngre knutepunktene, som Økern, Breivoll, Grorud og Haugenstua, særlig når det gjelder samarbeidsmodeller.

I oppsummeringen fra Miljøbyprogrammet "Utvikling av miljøbyer", Miljøverndepartementet 2000, heter det blant annet:

"For å utvikle bestemte **delområder** av byen er det også behov for nye former for organisering og deltaking.

.....I lokalsamfunnene er det kommunen, lokale organisasjoner og institusjoner som er de viktigste partene. Områdeplanlegging og -utvikling er en fleksibel og god arbeidsform som kan få planer, tiltak og aktiviteter til å virke sammen, og som kan utløse innsats fra næringslivet og egen innsats fra lokalsamfunnet.

Områdeutvikling krever politisk styring, egne midler og nært samspill med forvaltningen, slik at enkelttiltak og sektorenes bidrag kan settes inn i en helhetlig ramme og inngå i kommunens strategi for byutvikling.

Anbefalte virkemidler:

- Samordnet areal- og transportplanlegging
- Lokalisering av boliger og handel ved kollektivtilbudet
- Lokalisering av næring etter ABC-prinsipper
- Samarbeid mellom myndigheter, samt offentlige og private utbyggere

Senterstruktur

Bilbasert handel er økende i Groruddalen, ved utviklingen av det regionale sentret på Alnabru og ved at noen av drabantbysentrene konkurrerer ut andre. Flere av de mindre sentrene sliter økonomisk og forfaller. Dette skaper økt biltrafikk og fremmer ikke et sosialt miljø i lokalsamfunnet.

Den såkalte "kjøpesenterstoppen" ble avvirket i 2004, men de politiske målene om en minst mulig bilbasert handelsstruktur er fortsatt gjeldende. Prinsippene om lokalisering av handel i bysentra og i kollektivknutepunkter skal nedfelles i kommunedelplaner og fylkesplaner. I Oslo synes gjeldende plan, beskrevet i kapittel 3.2, ikke å inkludere og styre den faktiske utvikling. Planen bør derfor revideres.

Anbefalte virkemidler:

- Økt standard på offentlige utearealer
- Utvikling av handelssentra i kollektivknutepunkter
- Revisjon av plan for senterstruktur

Erfaringer fra blant annet Grønland, som var en del av Miljøbyen Gamle Oslo, viser at dersom det offentlige bidrar med opparbeiding av gater, utearealer, torg og møteplasser, så øker dette trivselen, og næringslivet vil følge opp med bidrag til økt standard som igjen medfører økt ferdsel og økt handel.

Transportstruktur

For å oppnå miljøvennlig byutvikling i Groruddalen er transporten, og særlig biltrafikkens omfang, avgjørende. Verken miljøsonearbeidet eller målene for Groruddalssatsingen inkluderer virkemidler som i tilstrekkelig grad påvirker dette. Oslopakke 3, og Samferdselsplan for Groruddalen, er de avgjørende plan-dokumenter som vil styre biltrafikkens omfang. Det er konkurranseforholdet i reisetid og standard mellom bil, kollektiv, sykkel og gange, sammen med parkerings-tilbudet, som er mest avgjørende for hvilket transportmiddel hver enkelt velger. Oslopakke 3 vil medføre en betydelig forbedring for alle transportmidlene. Den samlede effekt av de foreslåtte investeringer er beregnet til en vekst i biltrafikken på ca 30% innen 2025. Dette er ikke i tråd med generelle, nasjonale mål eller mål for trafikkutviklingen i Oslo og Groruddalen. Det er heller ikke i tråd med de utfordringer og tiltak som nå diskuteres i den pågående klimadebatt.

Anbefalte virkemidler:

- Forbedring av standard for kollektivtrafikk, sykkel og gange
- Økonomiske restriksjoner på biltrafikk, som vei- eller rushtidsprising
- Restriktiv parkeringspolitikk i Oslo sentrum og ved næringsarealer i Groruddalen

Samferdselsplan for Groruddalen har som mål å redusere veksten i biltrafikk, og foreslår tiltak som vil bidra til dette. Men beregningene i Oslopakke 3 tyder på at tiltakene ikke er tilstrekkelige, fordi den generelle transportutvikling, med sterk vekst i biltrafikken, vil være sterkere.

Men trafikkutviklingen kan likevel styres, for eksempel ved økonomiske virkemidler. Både Stockholm (se ramme under) og London har de senere år innført rushtidsavgifter på bilkjøring til sentrum/indre by, som i begge tilfeller har gitt en trafikkreduksjon i størrelsesorden 20-30%. Dette, kombinert med en restriktiv parkeringspolitikk, er to avgjørende virkemidler for å oppnå en reduksjon i biltrafikken.

"Stockholmsforsøket" ble gjennomført i perioden august 2005-juli 2006. Det første halvåret ble kollektivtilbudet forbedret, det andre halvåret ble det i tillegg innført rushtidsprising i et snitt rundt indre by. Det ble innkrevd avgift i perioden 0630-1830, men ikke på lørdager og søndager. Avgiften var på 10 kr pr passering, maks 60 kr pr døgn.

Målte resultater:

- Det ble ikke målt noen trafikkreduksjon med bil det første halvåret, med et forbedret kollektivtilbud (et forbedret kollektivtilbud alene ga med andre ord liten effekt)
- Biltrafikken over avgiftsnittet ble redusert med 22% for hele avgiftsperioden, etter at avgift ble innført (andre halvår)
- Trafikkreduksjonen var størst i ettermiddagsrushet med 24%
- Personbiltrafikken over avgiftsnittet ble redusert med 30%
- Trafikkarbeidet med bil i hele indre by ble redusert med 15%
- På innfartsårene til indre by ble reisetiden med bil redusert med 30% i morgenrush og med 50% i ettermiddagsrush. Luftforurensning fra biltrafikken ble redusert tilsvarende trafikkreduksjonen
- Støy fra trafikken ble også redusert, men nesten ikke hørbart fordi den må halveres for å være hørbar. Antall personskaadeulykker er stipulert redusert med 5-10%

- Passasjerøkningen med kollektivtrafikk økte svært lite det første halvåret (bedre kollektivtilbud)
- Det andre halvåret fikk busstrafikken på innfartsårene en vesentlig bedre framkommelighet
- Det andre halvåret steg passasjertallet med 6% med kollektivtilbudet (bare ca halvparten av de "forsvundne" bilreisene ble funnet igjen som kollektivreiser)
- Sykkeltrafikken i indre by økte med 10-32% på de ulike tellesnitt, i 2006 sammenliknet med de 5 foregående år
- I mai 2006, 5 måneder etter innføring, svarte 35% av Stockholms innbyggere at de var mer positive til avgiften enn før, mens 15% svarte at de var mer negative
- Den samfunnsøkonomiske nytten av rushtidsavgift er beregnet til SEK 600 mill pr år i tidsgevinster, SEK 125 mill i økt trafikksikkerhet og SEK 90 mill i miljø- og helsegevinst. Kostnadene i form av betalte avgifter var på SEK 550 mill, og til et forbedret kollektivtilbud på netto SEK 350 mill.

Kilde: Fakta och resultat från Stockholmsforsöket, Andra versionen – augusti 2006. Miljöavgiftskansliet.

Stockholmsforsöket viste i første omgang at et bedret kollektivtilbud alene ikke ga noen reduksjon i biltrafikken. Rushtidsavgiften, som ble innført senere, var avgjørende for en slik reduksjon, og det er tvilsomt om noe annet virkemiddel er like effektivt, bortsett fra ulike varianter av kjøreforbud.

Den borgerlige regjering i Sverige har nylig vedtatt å gjeninnføre rushtidsavgiften i Stockholm fra 1. juli 2007.

Med den Oslopakke 3 som nå foreligger synes vei- eller rushtidsprising, sammen med parkeringsrestriksjoner, å være de eneste aktuelle virkemidler som kan forhindre at biltrafikken i Groruddalen fortsetter å vokse.

Miljøhåndboken, Transportøkonomisk institutt (2000), beskriver hvordan vei- og rushtidsprising kan brukes og hvordan det i dag brukes i mange land. Det sies videre at tiltaket bør suppleres med følgende andre tiltak:

- Ulike former for fysisk trafikkregulering
- Parkeringspolitikk hvor prismekanismen kan utnyttes på liknende måte som i vegprising
- Kollektivtrafikktiltak og -prising
- Arealplanlegging

Grønnstruktur

De viktigste tiltakene for Groruddalen er å åpne Alna-elva og etablere grønne forbindelser på tvers av dalen. Planarbeidet for dette er godt i gang, og på Høllaløkk ved Grorud jernbanestasjon er det etablert et vannspeil. Effekten av å åpne Alnaelva vil være både økt trivsel, en estetisk forbedring i dalbunnen og et bidrag til utlufting av forurenset luft.

For hele Alna-vassdraget har visjonsdokumentet skissert løsninger for åpning og parkbehandling på de aktuelle stedene i dalen (Rommensletta, Grorud stasjonsområde, Terminalområdet, Alnabru/Breivoll og Kværner/Lodalen).

Gjennomføring er avhengig av at det skjer en byutvikling eller omlegging av infrastrukturen i disse områdene, med en planprosess der både fysisk utforming og finansiering diskuteres og fastlegges. Planprosessen er med andre ord avgjørende, og det bør være en gjennomføringsorientert prosess, der både offentlige og private utbyggere deltar, i samarbeid med stat og kommune. Dette er ett av målene med miljøsonearbeidet, som dermed er et godt egnet virkemiddel for å komme videre.

På neste side har vi satt opp en tabell med den samme inndeling i de fire strukturene, der vi for hver av disse har beskrevet mål, status, planer, utfordringer og anbefalte virkemidler. Målene er hentet fra intensjonsavtalen og målstrukturen for Groruddalssatsingen, vedtatt 11. januar 2007.



Anbefalte virkemidler:

- Grønnstruktur planlegges samtidig med øvrig byutvikling
- Utforming og finansiering planlegges i samarbeid med utbyggere
- Områderettet og gjennomføringsorientert planprosess

Miljøvennlig byutvikling	Mål -fra intensjonsavtalen (januar 2007) 1)	Status	Planer (i tillegg til Kommuneplan 2004)	Utfordringer	Anbefalte virkemidler
Utbyggingsmønster	Nye boliger og senterfunksjoner lokaliseres nær banestasjoner og kollektivknutepunkter Lokalisering av næring etter ABC-prinsipp 2)	Boligene i hovedsak langs T-banene, og næring langs vegnettet i dalbunnen. Handel vokser utenom sentraene, langs vegnettet.	Helhetlig utviklingsplan for Groruddalen (2006)	Lokalisering i knutepunkter er krevende teknisk og økonomisk, og det krever en omfattende planprosess Handelen vokser nå langs vegnettet, som bidrar til økt biltrafikk	Samordnet areal- og transportplanlegging - med lokalisering av bolig og handel til kollektivnettet, samt øvrig næring etter ABC-prinsipp Samarbeid med off. og private utbyggere, spesielt ved utvikling i knutepunkter
Senterstruktur	Gode lokalsentre med et variert tilbud av tjenester og aktiviteter (ved kollektivtilbudet)	Konkurranse mellom drabantby-sentrene. Noen vokser, noen sliter	Kommunedelplan for lokalisering av varehandel og andre servicefunksjoner (2003)	Forfalne og nedlagte drabantby-sentra bidrar til økt biltrafikk og dårlig sosialt miljø	Økt standard på offentlige utearealer, torg og møteplasser Begrenset utvikling langs hovedveiene Revisjon av plan for senterstruktur
Transportstruktur	Kollektivtransporten i Groruddalen skal bli bedre Sykkel- og turveysystem skal skiltes og bli sammenhengende Bedre miljø langs veinettet Godsterminalen på Alnabru skal effektiviseres og bli mer miljøvennlig	2 T-baner Jernbanen Bussruter Noen mangler i hovednett for sykkel 3 hovedårer gjennom dalen, med ledig kapasitet Oslopakke 2 nesten gjennomført Plan foreligger for Alnabruterminalen	Oslopakke 3 Samferdselsplan for Groruddalen Reguleringsplaner for terminalen og gjenåpning av Alna	Oslopakke 3 vil ikke redusere bilbruken, men vil medføre vekst i biltrafikken i og gjennom Groruddalen . Kollektivutbygging og sykkelvegnett i Samferdselsplanen vil ikke endre denne hovedtrenden	Vegprising/ Rushtidsprising Restriktiv parkeringspolitikk Tiltak for kollektiv, sykkel og gange Reduserte hastigheter på hovedvegene Tungtransportnett
Grønnstruktur	Åpning av Alna Utvikling av grønnstrukturen Vern og bruk av kulturminner og -miljøer	Det arbeides med å åpne arealene langs Alna som en grønn korridor. Svake forbindelser på tvers av dalen	Strategisk grønnstrukturplan for Groruddalen (2004)	Åpning av Alna, samt tverrforbindelser, er avhengig av byutvikling (utforming og finansiering)	Gjennomføringsorientert planprosess for byutvikling, der utforming og finansiering av grønnstruktur inngår Områderettet organisering

1) Bare de målene som er viktig for miljøvennlig byutvikling er gjengitt i tabellen.

2) Intensjonsavtalen har ingen mål for lokalisering av næring i Groruddalen. Men dette er så viktig for byutviklingen at vi inkluderer et generelt mål, blant annet fra St.meld.nr 23 Bedre miljø i byer og tettsteder: ABC-prinsippet betyr blant annet at bilavhengige næringer, med få arbeidsplasser og besøk, lokaliseres til det overordnede hovedvegnettet, og at virksomheter med mange arbeidsplasser og/eller besøk lokaliseres til kollektivknutepunkter eller banestasjoner.

LITTERATUR

Byøkologisk program, Oslo kommune, 1998
Kommuneplaner for Oslo 2000 og 2004
Stor-Oslo Generalplan, 1934
Generalplan for Oslo, 1950

Stortingsmelding nr 23 (2001-2002) Bedre miljø i byer og tettsteder
Utvikling av miljøbyer. Erfaringer og anbefalinger fra Miljøbyprogrammet, Miljøverndep. 2000
Areal- og transportplanlegging. Fagrapport, Miljøverndep. 2000
Miljøhåndboken, Transportøkonomisk institutt 2000
Utforming av kollektivknutepunkter. Erfaringer fra Groruddalen og gode eksempler fra noen nordiske byer. VISTA Utredning 2002

Helhetlig utviklingsplan for Groruddalen - Strategier for et bedre miljø mot 2030, 2006
Bedre miljø i Groruddalen, Oslo kommune og Miljøverndep. 2003
Regionale scenarier for Groruddalen mot 2030, Plan- og bygningsetaten, 2004 (?)
Strategisk grønnstrukturplan for Groruddalen. Friluftsetaten, 2004
Visjonsrapporten "En vandring med vann", Vann- og avløpsetaten, 2002
Samferdselsplan for Groruddalen, Samferdselsetaten, 2003
Miljøvennlig transport i Groruddalen. Handlingsprogram for perioden 2007-2009. Samferdselsetaten 2006
Alna, grønnstruktur, idrett og kulturmiljø. Forslag til Handlingsprogram for perioden 2007-2009. Programgruppe 2. 2006

St.meld.nr. 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015
Byutredningen for Oslo og Akershus, Statens vegvesen m.fl, 2003
Utredningsprogrammet for Oslopakke 3, Statens vegvesen m.fl., 2004
Samordnet regionalt kollektivtilbud på Østlandet, 8 fylker, 2004

Fakta och resultat från Stockholmsförsöket, Andra versionen – augusti 2006. Miljöavgiftskansliet.
Stovnerporten med "Sagaen om Stovner", (<http://www.stovnerporten.no/gamsto/oldmain.htm>)
Nettsiden til Avantor (<http://www.avantor.no/cat.html?catid=2>)
Nettsiden til Urban Sjøfront (<http://www.urbansjofront.com/>)

Tiltak i tide. Muligheter og utfordringer for Groruddalen. NIBR-notat 2006:126.
Antall arbeidsplasser: PROSAM-rapport 131
Kommunedelplan for lokalisering av varehandel og andre servicefunksjoner, Plan- og bygningsetaten, 2003
Tilbake til start? Erfaringer med kjøpesenterstoppen i fire fylker og hos fire kjøpesentereiere, Civitas, 2006

Kommunedelplanen for Groruddalens sentrale deler. 1997
Miljøvennlige reiser i Groruddalen. Pilotprosjekt i Oslo 2002-2005. Tilgjengelighet og miljøvennlig transport i området Alna-Risløkka-Vollebekk. Sluttrapport. Samferdselsetaten, 2005
Statistiske årbøker 1917-2002, og en prognose for 2010
Områdeprogram for Alnabruområdet , Plan- og bygningsetaten, 2004
Miljøsone Groruddalen – Innsatsområde 3: Alnaelva og terminalområdet, Jan. 2005
Reguleringsplan for del av terminalområdet på Alnabru, Planprogram etter forskrift om konsekvensutredning, STATSBYGG, 2006

Helhetlig plan Grorud sentrum. Plan- og bygningsetaten, høringsutkast Jan. 2007
Boligutvikling i stasjonsnære områder i Oslo. Plan- og bygningsetaten, Feb. 2006.
Innsatsområde: Haugenstua senterområde, Plan- og bygningsetaten, Sept. 2006
Pressemelding: Regjeringen og byrådet inngår langsiktig avtale om Groruddalen, Miljøverndepartementet, 2007
Miljøet i Groruddalen skal rustes opp ! Oslo kommune 2003



Intensjonsavtale mellom staten og Oslo kommune om Groruddalen

Intensjon og mål

Det er bred politisk enighet om at det trengs et felles løft for å bedre miljø- og levestandardene i Groruddalen. Regjeringen og Oslo kommune ønsker en omforent innsats for å løse utfordringene. Regjeringen og byrådet har intensjoner om et langsiktig samarbeid om Groruddalen for 10-årsperioden 2007-2016.

Hovedmålet er en bærekraftig byutvikling, synlig miljøopprustning, bedre livskvalitet og samlet sett bedre levestandard i Groruddalen. Det utvikles et lokalt og inkluderende samarbeid med beboere, organisasjoner, borettslag, næringsliv, bydeler og offentlige institusjoner. Groruddalens identitet og stolthet skal styrkes.

Bakgrunn

Oslo kommune opprettet i januar 2001 et eget kontor for Groruddalen. Et bredt planarbeid for Groruddalen startet. Bystyret vedtok 21. juni 2006 "Helhetlig utviklingsplan for Groruddalen. Strategier for et bedre miljø mot 2030". Samarbeidet mellom staten og kommunen ble innledet i 2003 med Miljøsonen Groruddalen. Soria Moria-erklæringen av 13. oktober 2005 sier at "Regjeringen vil gjennomføre tiltak for områder i storbyene som har særlige utfordringer, slik som Groruddalen i Oslo." Regjeringen og byrådet ble 9. januar 2006 enige om en felles satsing organisert i fire programområder.

Ansvar og organisering av samarbeidet

Oslo kommune har ansvaret for den helhetlige utviklingen i Groruddalen. Byrådsavdeling for byutvikling koordinerer arbeidet i kommunen og samarbeidet med staten. Miljøverndepartementet koordinerer statens innsats. Regjeringen vil styrke innsatsen i Groruddalen ut fra sitt ansvar for den nasjonale infrastrukturen, statlige eiendommer og virksomheter som er lokalisert der og ut fra et overordnet ansvar.

Regjeringen vil konsentrere den omforente innsatsen med Oslo kommune til fire program-områder for å forbedre miljø og levestandard (ansvarlig departement og byrådsavdeling angitt i parentes):

1. Miljøvennlig transport i Groruddalen (Samferdselsdepartementet og Byrådsavdeling for miljø og samferdsel)
2. Alna, grønnstruktur, idrett og kulturmiljø (Miljøverndepartementet og Byrådsavdeling for miljø og samferdsel)
3. Bolig-, by- og stedsutvikling (Kommunal- og regionaldepartementet og Byrådsavdeling for byutvikling)
4. Oppvekst, utdanning, levestandard, kulturaktiviteter og inkludering (Arbeids- og inkluderingsdepartementet og Byrådsavdeling for velferd og sosiale tjenester).

I program 4 deltar flere departementer og byrådsavdelinger, i tillegg til Arbeids- og inkluderingsdepartementet i første rekke Barne- og likestillingsdepartementet, Helse- og omsorgsdepartementet, Kultur- og kirkedepartementet og Kunnskapsdepartementet. Byrådsavdeling for næring og kultur deltar i program 2 og 4. Byrådsavdeling for barn og utdanning deltar i program 4. Programmenes varighet kan være forskjellig. Lengden for program 3 "Bolig-, by- og stedsutvikling" er foreløpig satt til 2006-2010.

Samarbeidet mellom stat og kommune skal ledes gjennom årlige Politiske møter mellom miljøvernministeren og byrådslederen samt berørte statsråder og byråder. Det årlige Politiske møtet gir mål og retning for arbeidet, drøfter helheten og de økonomiske rammer for samarbeidet. Det administrativt sammensatte Samarbeidsutvalget for Groruddalen koordinerer samarbeidet og forbereder de politiske møtene. Utvalget skal ivareta helhet og samspill mellom programmene, rapportere til Politisk møte, sørge for evaluering og formidling av erfaringer. Regjeringen og byrådet er enige om å legge stor vekt på å bygge ut det lokale samarbeidet med bydeler og offentlige institusjoner, beboere, organisasjoner, borettslag og næringslivet.

Programgrupper for de respektive programmene, med deltakere fra bydeler, kommunale og statlige etater og bolig-samvirket (program 3), utarbeider egne handlingsprogram med konkrete tiltak, som godkjennes politisk. Programgruppene skal søke å utvikle samarbeid og samfinansiering med borettslag, næringslivet og lokale interesser om større tiltak. Det tilstrebes en områderettet arbeidsform, der stedsutvikling, planlegging og gjennomføring av tiltak ses i sammenheng innenfor geografiske områder. Programgruppene skal rullere sine handlingsprogram årlig og rapportere til Samarbeidsutvalget og Politisk møte.

Finansiering

Stat og kommune har intensjoner om et styrket samarbeid i inntil 10 år og skal samfinansiere innsatsen. De økonomiske rammene avklares i de årlige budsjettprosessene i stat og kommune. De statlige og kommunale midlene fordeles til tiltak i de fire programmene i Groruddalssatsingen etter at de økonomiske rammene er avklart. Det stilles ikke krav om like store statlige og kommunale andeler i det enkelte programområde eller tiltak.

I 2007 har begge partene avsatt 50 mill. kroner som ekstramidler. De kommunale ekstramidlene fordeles til de fire programmene av byrådet. Statens ekstramidler består av 7 mill. kroner på Miljøverndepartementets budsjett og 43 mill. kroner på Kommunal- og regionaldepartementets budsjett. I tillegg er Groruddalen prioritert i de kommunale etatenes ordinære budsjetter og i de statlige Handlingsprogrammene 2006-2009 innenfor Nasjonal transportplan og i Handlingsplan for integrering og inkludering hvor om lag 20 mill. kroner skal brukes i Groruddalen.

Oslo, 11. januar 2007

På vegne av regjeringen

På vegne av byrådet

Helen Bjørnøy

Erling Lae

Utgiver: Miljøverndepartementet, 2007
Rapporten publiseres på: <http://www.planlegging.no>

Rapporten er utarbeidet av:
Paal Sørensen, VISTA Utredning AS
Lay-out: twm reklamebyrå.
T-1466 ISBN 978-82-457-0415-0

Rapporter fra pilotarbeidet for miljøvennlig byutvikling

Hovedrapport:

- **Pilotarbeid for miljøvennlige byer** T-1461

Temarapporter:

- **Byomforming** T-1462
- **Utvikling og drift av sentrum** T-1463
- **Miljøvennlige arbeidsreiser** T-1464
- **Byutviklingen i Drammen** T-1465
- **Byutvikling og miljøsone i Groruddalen** T-1466