



**HELHETLIG UTVIKLINGSPLAN FOR GRORUDDALEN.
STRATEGIER FOR ET BEDRE MILJØ MOT 2030**

Sammendrag:

”Helhetlig utviklingsplan. Strategier for et bedre miljø i Groruddalen mot 2030”, oppsummerer bakgrunnen for planarbeidet, de planer og utredninger som er gjennomført og presenterer visjon og mål samt utviklingsstrategiene for det videre arbeidet med Groruddalssatsingen. Utarbeidelsen av Helhetlig utviklingsplan er en oppfølging av Kommuneplan 2000, Notat til bystyrets organer: ”Vi tror på Groruddalen” og Utviklingsprogram for Groruddalen. Andre viktige føringer og forutsetninger for denne helhetlige planen er gitt i Kommuneplan 2004, kommunedelplan for Økernområdet og Byøkologisk program 2002 – 2014.

Det er gjennomført syv fordypningsprosjekter i kommunens regi: *Regionale scenarier, Samferdselsplan, Strategisk grønnstrukturplan, Områdeprogram (for Alnabru, Alfaset-Nyland, Grorud jernbanestasjonsområde og Bredtvet), Kulturminnestrategi, Strategi for kulturaktiviteter* og utredning om *Avklaring av alternativ finansiering av miljø- og samferdselstiltak*. Prosjektene er i tillegg til de nevnte planer og program, grunnlaget for utarbeidelse av utviklingsstrategiene og den helhetlige planen. De skal også gi grunnlaget for fastsettelse av rammer, retningslinjer og formelle planer for den fysiske utviklingen innenfor sine respektive sektorer/temaer. Av andre prosjekt som er gjennomført som del av Groruddalssatsingen, kan nevnes ”Alna - idérapport. En vandring med vann”, ”Kulturminneatlas for Groruddalen” og ”Bedre miljø i Groruddalen. Miljøsoner Groruddalen”.

Regionale scenarier: Byrådet mener den langsiktige visjonen for de sentrale delene av Groruddalen bør baseres på utvikling av flerfunksjonelle bymessige nærings-, kultur-, rekreasjons- og boligstrukturer. Det bør legges gradvis 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.

Samferdselsplanen: Byrådet slutter seg til planens prinsipper med omstrukturering av veinettet. Tiltakene for styrking av kollektivtrafikken anbefales for å oppnå nødvendig reduksjon av luftforurensning og trafikkstøy i dalen. Etablering av et miljølokk over deler av E6 vil kunne være et viktig tiltak for å forbedre luftkvaliteten. Tiltaket vurderes nærmere. Byrådet er usikker på om den foreslåtte nye veitilknytningen til E6 på Alnabru er den mest optimale løsningen. Kommunen og Statens vegvesen vil derfor utrede nærmere utformingen av denne viktige direkteforbindelsen mellom Alnabruterminalen og E6 med mål om å avlaste blant annet Strømsveien og Tittutgrenda for betydelige trafikk- og miljøbelastninger.

Strategisk grønnstrukturplan: Byrådet anbefaler hovedgrepene i planen og vil i det videre arbeidet legge særlig vekt på etablering av Alna elvepark, med gjenåpning av elva, utbygging av parkområder, fullføre det overordnede turveinettet og sikre vern av det biologiske mangfoldet herunder stedegen vegetasjon og viktige naturtyper.

Områdeprogrammene er en revurdering av vedtatt arealbruk i kommunedelplan for sentrale deler av Groruddalen:

Alnabru: Inntil miljølempene er redusert til akseptable nivåer, anbefaler byrådet at logistikk, godshåndtering og en variert næringsutvikling i området vektlegges. I Breivollområdet bør det utvikles et arealintensivt knutepunkt rundt en ny Breivoll jernbanestasjon. Utvidelse og opprusting av grøntområdene langs Alna skal bidra til å gjøre området mer attraktivt. Alfasetmorenen – Nyland: Utvidelse og videreutvikling av Alnaparken og andre grønnstrukturer i området skal etter byrådets oppfatning kombineres med logistikk og annen næringsvirksomhet til et mer intensivt utnyttet område med en grønnere profil. Transformasjon til flerfunksjonelle byområder med boliger, kultur og næringsvirksomhet vil først være aktuelt på lang sikt. Grorud jernbanestasjonsområde: Byrådet anbefaler en utviklingsstrategi basert på utvikling av et flerfunksjonelt og mer arealintensivt knutepunkt, hvor en gjenåpnet Alna med grøntanlegg blir et sentralt element. Bredtvet: Områdets grønne profil bør styrkes og utvikles til en naturpark. Nærings- og institusjonsvirksomheten bør opprettholdes og et delområde bør disponeres til boligformål. På lengre sikt bør fengselsvirksomheten flyttes ut og anlegget vurdert tatt i bruk til allmennyttig formål til beste for barn, ungdom og kultur.

Kulturminner: Strategiene og prioriteringene anbefales. På kort sikt må imidlertid drifts- og forvaltningsplaner utarbeides og nye finansieringsmodeller etableres som kan sikre bevaring og bruk av de sentrale gårdsanleggene.

Kulturaktiviteter: På kort sikt må byrom og lokale møteplasser for kulturaktiviteter videreutvikles og etablering av et sentralt stadionanlegg utredes. På lengre sikt bør det arbeides for en omdisponering av Bredtvet kvinnefengsel og et større multifunksjonelt kulturbygg med høyskoleaktiviteter bør utvikles i Grorud jernbanestasjonsområde.

Alternativ finansiering av miljø- og samferdselstiltak: Byrådet mener det må etableres samarbeidsformer mellom statlige, kommunale og private aktører som kan sikre bred medvirkning og styrke fellesfinansiering av sentrale miljø- og utbyggingstiltak. Raske planavklaringer skal bidra til å øke forutsigbarheten og styrke gjennomføringsevnen.

Fordypningsprosjektene omhandler viktige temaer for miljøforbedring og byutvikling, men de er imidlertid utarbeidet med noe forskjellige forutsetninger og tidshorisonter. Dette gjør det nødvendig å samordne prosjektene i det videre arbeidet med Groruddalssatsingen for å sikre et helhetlig plangrunnlag for rasjonell gjennomføring av tiltak på kort og lang sikt.

Byrådet mener følgende mål og strategier må legges til grunn for Groruddalssatsingen: ***Det overordnede målet for Groruddalssatsingen er miljøopprusting av dalen i vid forstand. Dette er uttrykt og tidfestet i visjonen for satsingen hvor det heter at: "Groruddalen skal i 2030 være et fyrtårn for bærekraftig arealbruk og miljøvennlig transportutvikling i Oslo og Osloregionen." Gjennom hovedmål og delmål er kravene til miljøopprusting definert i forhold til areal- og transportutvikling, miljønormer, bolig- og arbeidsforhold, grønnstrukturer, næringsliv, estetikk og ryddighet samt identitet og kultur.***

Strategiene for å nå målene kan grupperes i byutviklingsstrategier og prosesstrategier. Den første strategitypen er knyttet til grupper av tiltak mens den andre består av prosessuelle og

administrative tiltak som er viktige forutsetninger for at byutviklingsstrategiene skal lykkes.

Byutviklingsstrategier:

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

Prosesstrategier:

- Styrking av samarbeidet mellom staten og kommunen om Miljøsonen Groruddalen, inklusive Program for miljøvennlig transport.
- Etablering og formalisering av offentlig-privat samarbeid om fellesfinansiering.
- Oppfølging av LA21 i bydelene og styrking av samarbeidet med bydelene.
- Prioritering av planlegging rettet mot gjennomføring på kort sikt.
- Etablering av åpne planprosesser med utvidet medvirkning (charretter, workshops og annet).
- Sikre forutsigbarhet for alle aktørene i plan- og gjennomføringsprosessene.

Saksfremstilling:

Bakgrunn

Byutviklingen i Groruddalen

Groruddalen ble innlemmet i Oslo ved sammenslåingen av Aker og Oslo i 1948. I 1950 forelå generalplanen som trakk opp prinsippene for utbyggingen av dalen. Generalplanen er senere revidert flere ganger, men hovedtrekkene i 1950-planen har vært grunnlaget for den utbyggingen som fant sted frem til begynnelsen av 1980-tallet. Planen la grunnlaget for bolig- og drabantbyutbyggingen i dalsidene, industri og næringsvirksomhet i de sentrale delene av dalbunnen, og hovedtrekkene for det fremtidige bane- og veisystemet. I løpet av en 30-årsperiode ble drabantbyene bygd ut, de to T-banene til Vestli og Ellingsrud ble fullført og hovedveinett med Trondheimsveien, Østre Aker vei og E6 (Djupdalslinjen) ble ferdigstilt. Dalen hadde i denne perioden skiftet karakter fra å være et landbruksområde med noe forstadsbebyggelse og spredt industrivirksomhet, med en befolkning på ca. 25 000, til en åpen bystruktur som i dag har ca 120 000 innbyggere og ca. 60 000 arbeidsplasser. Mens næringsvirksomheten vokste i denne perioden, endret den også karakter fra å være dominert av vareproduserende industri til en blanding av lager, transport, distribusjon, gjenvinning, næringsrettet service og bransjeutsalg, hvor så og si all vareproduksjon etter hvert ble borte.

Over tid har det vist seg at flere av drabantbyene har hatt et for dårlig utbygd tilbud av lokal service og kultur. De fleste mangler egnede lokaler for kulturaktiviteter, gode uterom og møteplasser. Det er også en utfordring å skape et mer variert boligtilbud for å bidra til å redusere utflytting for de som ønsker å bli boende i Groruddalen. Da flere av drabantbyene ble bygd for 40-50 år siden, begynner det nå å vise seg et fysisk forfall, som fører til redusert standard på nærmiljøet i enkelte områder. Dette er en situasjon som lett kan utvikle seg til forslumming med betydelig uheldige sosiale og økonomiske konsekvenser.

Til tross for et godt utbygd kollektivnett har veitrafikken i Groruddalen økt kraftig. Dette skaper i dag betydelig og tiltagende luftforurensning i deler av dalen, og overskrider nasjonale normer og retningslinjer, særlig i vinterhalvåret. Etter hvert som trafikken på

veinettet har økt, blir også en stadig større del av befolkningen plaget av trafikkstøy. Gamle fyllplasser og ukontrollerte utslipp fra eldre industrivirksomhet har flere steder forurenset grunnen og skaper betydelige miljøproblemer med behov for opprydding.

Tidligere politisk behandling

Utgangspunktet for utarbeidelsen av Helhetlig utviklingsplan for Groruddalen, er bystyrets behandling av Kommuneplan 2000 hvor bystyret fattet følgende vedtak: *"Det utarbeides en helhetlig plan for utvikling av hele Groruddalen"*. For nærmere definisjon av oppfølging av vedtaket fremmet byråden for næring og byutvikling 08.05.2000 notatet "Vi tror på Groruddalen". Byutviklingskomiteen og Samferdsels- og miljøkomiteen tok notatet til orientering. Byrådet fremmet 31.03.2002 Utviklingsprogram for Groruddalen, byrådssak 61/02. Utviklingsprogrammet ble behandlet i bystyret 18.12.2002, sak 514/02. I programmet er det definert syv fordypningsprosjekter, som samlet vil utgjøre den helhetlige utviklingsplanen:

- Regionale scenarier for Groruddalen frem mot 2030
- Helhetlig samferdselsplan Groruddalen
- Plan for grønnstruktur og ytre miljø
- Områdeprogram for fire utvalgte områder i sentrale deler av Groruddalen: Grorud stasjonsområde, Alfasetmorenen – Nyland, Alnabruområdet og Bredtvetområdet
- Kulturminnesatsingen i Groruddalen
- Kulturaktiviteter i Groruddalen
- Strategi for å avklare finansiering av miljø- og samferdselstiltak

Ved bystyrets behandling 18.12.2002 av "Utviklingsprogram for Groruddalen", ble det vedtatt 50 vedtakspunkt hvorav fordypningsprosjektene er dekket av ett av dem. Statusrapport vedrørende oppfølging av de 50 vedtakspunktene, foreligger som trykt vedlegg til byrådssak 155/04: Strategiplan for Plankontoret for Groruddalen, avgitt 24.06.2004.

Kommuneplan 2004

Kommuneplan 2004 – Oslo mot 2020 ble vedtatt av bystyret 26.05.2004. Planen inneholder følgende omtale av Groruddalen:

"I Groruddalen utvikles områdene vest for Hovedbanen i henhold til forestående kommunedelplanvedtak for Økernområdet. Alnabru opprettholdes i planperioden (2020) som nasjonalt og regionalt omlastingscenter. Mulighetene for alternativ arealbruk etter 2020 vurderes nærmere. 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 gjenåpnes og gjøres tilgjengelig for gående og syklende gjennom terminalområdet.

Det tas sikte på å gjenåpne og miljøoppgradere Alna fra Alunsjøen til fjorden innen 2020. Det skal utarbeides en egen kommunedelplan for Alna Miljøpark etter mønster av kommunedelplan for Akerselva Miljøpark. Tiltakspakken for miljøforbedring av Groruddalen inngår i Miljøsonen Groruddalen som 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."

Kommuneplanen definerer 5 ulike områder for regionalt samarbeid. Av disse er følgende områder mest relevante for Groruddalen: "Oslo kommune tar initiativ til en utredning om

lokalisering av logistikkterminaler i regionkorridoren Gardermoen – Oslo – Follo – Østfold” og ”Oslo kommune vil videreutvikle det regionale samarbeidet med staten og berørte fylkeskommuner og kommuner om en samordnet areal- og transportplanlegging.” På arealbruksstrategikartet i kommuneplanen er følgende transporttiltak i Groruddalen markert:

- Fossumdiagonal med nedklassifisering av Trondheimsveien fra Grorud senter til Bjerke
- Bredtvetdiagonal
- Ring 3: Sinsen – Ulven, tunnel og nye kryss
- Persontransport på Alnabanen (kobling til t-bane)
- T-baneforbindelse mellom Grorudbanen og T-baneringen med ny stasjon på Løren (”Haslesvingen”)

Kommunedelplan for Økernområdet ble egengodkjent av bystyret 26.05.2004. Planen avklarer arealbruken vest for Hovedbanen og trasé for veitunnel Sinsen – Økern fastlegges. Kollektivtilbudet i planområdet er imidlertid ikke avklart. Bystyret har bedt om at tiltak for å bedre kollektivtilbudet utredes. I tillegg til transporttiltak nevnt i Kommuneplan 2004, er det aktuelt å etablere bussfelt på nedbygd Store Ringvei mellom Sinsen og Økern. En knutepunktsutvikling med blandet arealbruk på Økern er et prioritert kommunalt satsingsområde. Kommunedelplanen legger også til rette for betydelig næringsutvikling.

Miljøsone Groruddalen

I Byøkologisk program 2002 – 2014, behandlet i bystyret 11.06.2003, foreslås Groruddalen som Oslos ”Miljøsone”, jfr. St.melding nr 23/2001-2002: Bedre miljø i byer og tettsteder. Byrådet har fulgt dette opp og har blant annet hatt årlige møter med miljøvernministeren om Groruddalen. En administrativ gruppe med representanter fra staten og kommunen, avga i april 2003 rapporten: ”Bedre miljø i Groruddalen”. I rapporten er det beskrevet 8 hovedstrategier for å bedre miljøet i dalen:

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

I miljøsonen er det definert 5 geografiske innsatsområder (se figur 1) hvor det arbeides etter de 8 hovedstrategiene for å finne konkrete løsninger og forbedringstiltak for gjennomføring på kort sikt:

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

På møte 21.12.2004 mellom byrådet og regjeringen ved samferdselsministeren og miljøvernministeren, var det enighet om å utarbeide et program for miljøvennlig transport i Groruddalen. Programmet baseres på Statens vegvesens og Jernbaneverkets handlingsprogram for Nasjonal Transportplan (NTP 2006-2015) samt foreliggende forslag til helhetlig utviklingsplan for Groruddalen. Programmet skal prioritere tiltak som får en

større andel av persontransporten over på bane, buss og sykkel samt tiltak som bygger opp under en effektiv og miljøvennlig godshåndtering.

Regional utvikling på Romerike og i Follo

På Romerike planlegges et regionalt utviklingsmønster basert på utbygging og fortetting, primært i kollektivknutepunkter og tettsteder langs jernbanenettet, men også i tettsteder langs hovedtraseer for bussystemet. Regionen vil utvikle sin identitet og særpreg med basis i et sammenhengende byområde som strekker seg fra Oslo via Lillestrøm til Jessheim. Tyngdepunktene i denne aksen, med de kunnskapsbaserte næringssettene Kjeller-Lillestrøm- Ahus og Gardemoen-Jessheim, skal styrkes og videreutvikles. Transportintensive logistikk- og distribusjonsbedrifter lokaliseres til tyngdepunkt langs E6-korridoren Berger-Steinerud på Nedre Romerike og til Gardermoen Næringspark på Øvre Romerike. I møter med regionrådene har byrådet fått inntrykk av at næringsutvikling vektlegges på Øvre Romerike, mens Nedre Romerike i større grad prioriterer boligutbygging. Ett av målene er også å videreutvikle kommunesentrene til gode, levende og trygge tettsteder med et variert bolig-, arbeids- og tjenestetilbud.

I Folloregionen legges det til rette for fortsatt vekst for nærings- og boligutvikling i områdene knyttet til jernbanestasjonene og andre kollektivknutepunkter. Dette gjelder blant annet tettstedene Vestby, Ås, Ski og Kolbotn, der Ski utpeker seg som regionsenter. Nytt dobbeltspor Oslo-Ski er det viktigste enkelttiltaket for regionen som vil bygge opp under denne utviklingen. Det arbeides også for etablering av en jernbanebasert godsterminal i Vestby.

Kort om etatenes fordypningsprosjekt

For å kunne utarbeide foreliggende forslag til helhetlig utviklingsplan, var det nødvendig med et oppdatert plangrunnlag for sentrale tema. Fordypningsprosjektene skulle dekke dette behovet. I tillegg til å være sektorplaner, er fordypningsprosjektene også orientert mot løsning av miljøproblemene i Groruddalen, blant annet gjennom utvikling av bærekraftige og funksjonelle bystrukturer for fremtiden.

Da fordypningsprosjektene er grunnlaget for etablering av et helhetlig plangrep, vil samlet behandling av disse være et sentralt bidrag til det videre arbeidet. I tillegg er det nødvendig å behandle prosjektene enkeltvis, fordi de omfatter både prinsipper og detaljer som vil være av stor betydning for utforming av utviklingsstrategiene. Konklusjoner som kan trekkes knyttet til de enkelte fordypningsprosjektene, vil gi avklaringer og føringer for formelle planer, som må utarbeides og behandles før tiltak kan gjennomføres.

Regionale scenarier

Regionale scenarier beskriver hvordan ulike drivkrefter påvirker regionen og Groruddalen. De fire scenariene viser ulike utviklingsforløp for arealbruk i dalbunnen, på 25-30 års sikt. De fire fremtidsbildene er kalt *Mellomlandet*, *Norges logistikkenter*, *Nye næringer* og *Boligbyen*. Scenariene eller fremtidsbildene viser ikke nødvendigvis en ønsket utvikling, men heller konsekvensene av ulike mulige ytterliggående utviklingsretninger.

Mellomlandet beskriver en utvikling der ulike kombinasjoner av markedskrefter, ut fra dagens trend, er styrende for den fremtidige utviklingen. Det forventes da en utvikling hvor en økende andel av arealene i dalbunnen, i en mer tilfeldig rekkefølge, blir tatt i bruk til ulike former for bilbaserte næringer. *Norges logistikkenter* beskriver Groruddalen som landets dominerende senter for næringer knyttet til transport og logistikk hvor en konsentrasjon av slike næringer gir betydelig synergieffekter for virksomheten. *Nye næringer* er scenariet der Groruddalen blir et område for et fremtidsrettet, flerfunksjonelt og mer bymessig urbant næringsliv. *Boligbyen* utvikler visjonen om hvordan Groruddalen kan videreutvikles til et bedre sted å bo enn i dag, med blant annet et

betydelig innslag av boliger i dalbunnen. Plan- og bygningsetaten anbefaler en utvikling basert på en visjon med en kombinasjon av elementer fra *Boligbyen* og *Nye næringer*. Dette vil omfatte utvikling av knutepunkter i dalen, med bolig- og næringsområder i de sentrale delene i kombinasjon med styrking av kollektivtilbudet, åpning av en sammenhengende bypark langs Alna og en nødvendig miljømessig- og estetisk opprydding.

Samferdselsplan for Groruddalen

Samferdselsplanen er utarbeidet som en overordnet strategiplan for tiltak i hoved- og samleveinettet, gang- og sykkelveinettet og kollektivsystemet i et 15-års perspektiv ut fra dagens arealbruk og vedtatte arealplaner. Planen har et regionalt overblikk, men med mål og handlingsplan med fokus på tiltak i Groruddalen. Basert på vedtatte statlige og kommunale mål er miljøproblemene fra transport satt i fokus. Det er utarbeidet hoved- og delmål for temaene trafikk, kollektiv, gang-/sykkelvei, støy, luftforurensning og trafiksikkerhet. Handlingsplanen inneholder ulike tiltak, ansvarshavende, grove kostnader og fremdriftplan, og den vil kreve rammer utover dagens budsjetter både for stat og kommune for å kunne gjennomføres innen 15 år.

Planen inneholder en detaljert beskrivelse av dagens situasjon samt forventet transportutvikling fram mot 2015 basert på eksisterende areal- og transportplaner i regionen (se figur 2). Miljøsituasjonen blir vesentlig forverret og graden av måloppnåelse lav dersom trafikkutviklingen fortsetter som forventet. Med en investering i størrelsesorden 4,7 milliarder kroner til vei- og kollektivtiltak (eksklusiv oppgradering av T-banen), forventes kollektivandelen i dalen å øke fra 28 % i 2001 til 33 % i 2015. Denne satsingen er en forutsetning for bedring av miljøsituasjonen. Det er derfor behov for et trendskifte i areal- og transportutviklingen for å begrense trafikkveksten og forbedre miljøet. Samferdselsplanen viser et anbefalt veinett med de største investeringene knyttet til ny tunnel på Ring 3 mellom Økern og Sinsen, ny kort Fossumdiagonal – fra Trondheimsveien til Østre Aker vei, ny tunnel for å avlaste øvre del av Nedre Kalbakkvei (Bredtvetdiagonalen), oppgradering av Østre Aker vei og nedbygging av Trondheimsveien med kollektivfelt. Videre foreslås veisystemet i Alnabuområdet lagt om for å bedre tilgjengeligheten mellom E6 og næringsområdene på begge sider, samt at terminalområdet gis bedre tilknytning til hovedveinettet. Det foreslås også miljøtiltak langs deler av det kommunale hovedveinettet. Planen legger til grunn trafikantbetaling etter 2007 og parkeringsrestriksjoner som tiltak for å begrense biltrafikkveksten.

Planen foreslår et eget gang- og sykkelveinett som baseres på utbygging av hovedsykkelveinettet og turveinettet, men med supplerende tiltak. Disse ligger hovedsakelig på det kommunale veinettet og skal gi bedre tilgjengelighet til stasjoner på T-banen og jernbanen. For kollektivtrafikken er det foreslått gjennomgående kollektivfelt på hovedveinettet, sammenkobling mellom Grorudbanen og T-baneringen ("Haslesvingen"), mellom Furusetbanen og T-baneringen ("Ensjøkoblingen") og på lengre sikt (etter 2015) forlengelse av Furusetbanen til Lørenskog. Dessuten bør det iverksettes generelle tiltak som bedrer fremkommelighet og oppgraderer stasjoner og holdeplasser. Drift- og materiellkjøp er ikke omtalt i rapporten da dette utredes spesielt i forbindelse med Oslopakke 2 - Driftsprosjektet. Tiltak for å bedre trafiksikkerhet og støytiltak er også foreslått.

Strategisk grønnstrukturplan og Alnavisjonen – "en vandring med vann"

Hovedelementene i Strategisk grønnstrukturplan er Marka som den grønne rammen omkring dalen, Alnavassdraget som det bærende elementet i dalbunnen og turveiene som grønt nettverk som binder dalen sammen på tvers og gir tilknytning til Marka. Et utvalg av temaer er belyst i planen: park- og turveistruktur, perler langs Alna, kulturminner og

kulturmiljø, biologisk mangfold, lokalklima og Alnavassdraget med sidebekker. I planen er flere økologiske planprinsipper anvendt.

Planen foreslår nye friområder og utvidelse av eksisterende, i hovedsak konsentrert til arealene langs vassdraget. I beskrivelsen brukes begrepet ”influensområde”. Dette er valgt for å illustrere forholdet mellom friområdene og naboområdene ved at de gjensidig påvirker hverandre. Kvaliteter i friområdene kan sikres ved riktig utforming av naboområdene og ved at disse får en grønn karakter. Det foreslås at turveinettet fullføres i henhold til overordnet turveisystem og at eksisterende turveinett styrkes stedvis. Viktige tverrforbindelser er vist nyetablert eller forsterket, både funksjonelt og visuelt. Gårdsanlegg som ligger i tilknytning til grønnstrukturen trekkes frem som en ressurs for brukerne. Parkstrukturen foreslås utviklet med nye parktyper med et mangfold av innhold og et variert aktivitetstilbud. Naturtyper og biologisk mangfold som er kartlagt legger føringer på fremtidig utvikling av dalen.

Områdeprogrammene

Det er utarbeidet fire områdeprogrammer som skal fastsette rammer og retningslinjer for fysisk utvikling innenfor definerte delområder med særskilte utfordringer. Programmene skal være politiske og faglige styringsdokumenter, og legges til grunn ved behandling av både innsendte og kommunale planer. Med arealbruksskisser og beskrivelser illustreres områdenes utviklingspotensial og fysiske løsninger som kombinerer kravene til miljøopprusting og flerfunksjonalitet i utviklingen av mer arealeffektive og bærekraftige bystrukturer (se figur 1).

Områdeprogram for Alnabru: Gjennom tre ulike fremtidsbilder, *Ny trend*, *Byport Øst* og *Blå-grønn byfornyelse*, ble det i høringsrapporten lagt opp til en diskusjon om Alnabruområdets fremtidige rolle og funksjon. Fremtidsbildene kan ses som selvstendige alternativer på ulike utviklingsretninger og de belyser områdets potensial på kort og lang sikt. *Ny trend* ser på områdets potensial og lar dagens bruk og fysiske struktur danne utgangspunkt for en næringsinnovasjon som ledd i å heve områdets attraktivitet. De to andre fremtidsbildene ser på byutvikling i et lokalt og et regionalt perspektiv. *Byport Øst* viser Alnabru som et regionalt knutepunkt på et lokk over E6 for en stor, samvirkende byregion. *Blå-grønn byfornyelse* viser en organisert byfornyelse med fokus på miljøopprusting og oppgraderte grøntområder med senterutvikling knyttet til dagens bransjesenter og til ny Breivoll stasjon på Hovedbanen.

Plan- og bygningsetaten mener Alnabruområdet har et stort potensial for fremtidig byutvikling. En slik utvikling vil imidlertid ta lang tid. Områdeprogrammet legger 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. En begrenset boligutbygging bør vurderes nærmere i området som knytter Tituttgrenda til Alfaset gravlund og ellers i områder med begrenset miljøbelastning. En generell miljøopprusting, rydding og estetisk standardheving skal bidra til en forbedring av områdets kvaliteter.

Områdeprogram for Alfasetmorenen – Nyland: I høringsrapporten var det vist tre alternativer: *Alfasetbyen*, *Nærings- og boligpark* og *Kultur- og fritidspark*, som illustrerer viktige problemstillinger og utfordringer knyttet til byutvikling i området på lang sikt (2030). Forskjellene i alternativene knytter seg blant annet til valg av kollektivløsning og hvilken betydning dette får for innpassing av nye næringer, boliger og lokalsentra. Videre viste de alternative fremtidsbildene forskjellige løsninger for utvidelse og videreutvikling av Alnaparken. Områdeprogrammet peker på at en omfattende transformasjon tidligst vil

være aktuell etter 2020, jamfør Kommuneplan 2004. En ny retning for utviklingen bør allikevel trekkes opp basert på en visjon som på sikt kan endre området. I visjonen anbefales Nyland syd og landbruksarealet på Kjeldsrud gård, helt eller delvis innlemmet i Alnaparken for kultur og rekreasjonsaktiviteter. Kollektivtilbudet er forbedret med et banebasert system som forbinder Breivoll-området via Strømsveien og Professor Birkelands vei med Grorud stasjonsområde. Næringsområdene foreslås endret fra arealekstensive (lager og industri) til arealintensive kunnskapsbaserte næringer. Det utvikles nye flerfunksjonelle boligområder mellom Alnaparken og Professor Birkelands vei og et attraktivt lokalsenter vis a vis IKEA langs Strømsveien. Selv om visjonen er langsiktig, mener Plan- og bygningsetaten det er viktig å initiere og legge til rette for en ønsket utvikling så tidlig som mulig samt at tiltak som vil vanskeliggjøre gjennomføring av visjonen ikke tillates.

Områdeprogram for Grorud jernbanestasjonsområde: Hovedgrepet for utvikling av Grorud stasjonsområde er utbygging av nye kvartaler i området, gjenåpning av Alna og ombygging av gatesystemet. I høringsrapporten var det vist to alternativer. Alternativ A tar utgangspunkt i enklere løsning for åpning av Alna og med utbyggingsområdene i den sentrale delen som må ha hovedatkomst fra en omlagt Grorudvei. Dette gir en ny hovedgate gjennom området. Alternativ B derimot legger til rette for et større parkdrag med gjenåpnet Alna i den mest sentrale delen av området. Arealbruken som var vist i alternativ A ble av Plan- og bygningsetaten lagt til grunn for videre konkretisering av områdeprogrammet.

Plan- og bygningsetaten anbefaler en utviklingsstrategi som tar utgangspunkt i at området på sikt har et utviklingspotensial som knutepunkt i Groruddalen, med mulighet for nye nærings- og boligarealer. Østre Aker vei og trafikknutepunktet utvikles med sikte på å bedre miljøet og gi en samordnet knutepunktutvikling. Nylandområdet og Professor Birkelands vei ligger utenfor programområdet, men sett i sammenheng med det foreslåtte veisystemet bør disse områdene trekkes inn i en videre planlegging av området. Alna foreslås gjenåpnet i nytt løp gjennom området og gatesystemet bygges opp rundt en sentral parkgate med nye kryss og adkomst til utbyggingskvartalene. Østre Aker vei opparbeides som byboulevard. Grorudveien utformes som parkgate med miljøprioritert gjennomkjøring. Sammenhengen til omkringliggende nærings- og boligområder skal sikres gjennom gang- og sykkelforbindelser.

Fremtidig arealbruk foreslås i hovedsak i tråd med gjeldende kommunedelplan for Groruddalens sentrale deler, men med fokus på nye muligheter for kultur- og boligutvikling. Innenfor byggeområdene mellom Østre Aker vei og Hovedbanen må det tilrettelegges for blanding av næringsvirksomhet, forretninger og ulike former for servicevirksomhet og kulturformål. Boligutvikling er først og fremst aktuelt på sørsiden av Hovedbanen. Offentlig service, allmenntilgjengelige formål og grøntdraget fra Stanseveien (Hølaløkka) til Fossumbekken må innarbeides i fremtidige planer.

Områdeprogram for Bredtvet: For å synliggjøre realistiske utviklingsmuligheter i området, utarbeidet Plan- og bygningsetaten ulike fremtidsbilder med fokus på henholdsvis *Boliger, Kultur og aktiviteter, Nye næringer og Grøntområder, rekreasjon og kulturminner*. Etaten anbefaler at Bredtvetområdet utvikles som en levende og allsidig naturpark der grønne verdier er satt i sentrum, eksisterende kulturelle verdier er videreutviklet, nye rekreasjons- og opplevelsesaktiviteter er tilført området og funksjonalitet og tilgjengelighet kjennetegner området. Ut fra områdets helt unike og storslåtte lokalisering og kvaliteter frarådes det imidlertid at deler av området tas i bruk som en boligreserve. På sikt anbefaler etaten at fengselet avvikles og sammen med det nordøstre området tas i bruk til allmenntilgjengelige og kulturelle aktiviteter eller utdannings-, forsknings- eller annen kompetanserelatert virksomhet.

Kulturminner

Målsettingen med fordypningsprosjektet er å vise hvilke kulturminner som bør bevares og hvordan bruk av disse kan og bør være et vesentlig bidrag til å gjøre Groruddalen til et rikere bo- og oppvekstmiljø. Samlet sett redegjør Byantikvarens tre rapporter "Strateginotat", "Kulturminneatlas" og "Prioriteringsnotat" for de viktigste temaene i dalens historie og hvilke av de viktigste kulturminnene som knytter seg til disse temaene. Områder hvor kulturminner inngår som en del av en større helhet og sammenheng og slik utgjør helhetlige kulturmiljøer, er prioritert. Som grunnlag for en prioritering av kulturminnene og forslag til hvilke tiltak som bør iverksettes, fremhever strateginotatet truslene, graden av offentlige tilskudd og driftsmidler, tilpasset bruk og tverrsektorielt samarbeid som viktige kriterier og forutsetninger. Atlaset beskriver vernestatus for Groruddalen i dag og kartfester kulturminnene. Beskrivelsen av kulturminnene er inndelt i seks temaer som fanger opp de viktigste utviklingstrekkene i Groruddalens historie:

- Automatisk fredede kulturminner
- Samferdsel og kommunikasjon
- Industri, bergverk og næringsbygg
- Groruddalen som boligområde
- Det offentlige i dalen – fellesskapets bygninger og anlegg
- Den gamle jordbrukskulturen – Akergårdene

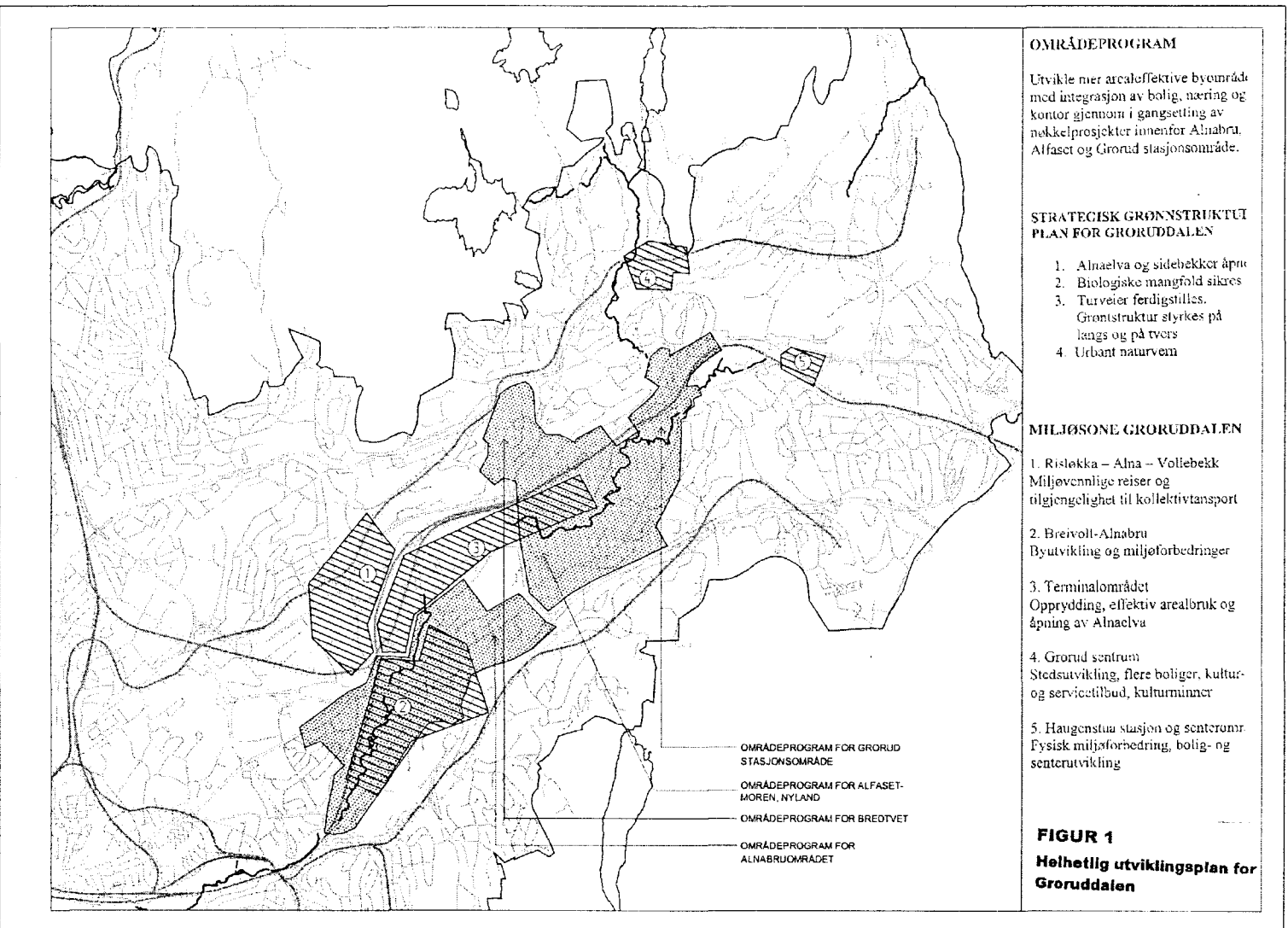
Prioriteringsnotatet sammenfatter og anbefaler 30 kulturminner og kulturmiljøer som spesielt viktige og premissgivende for det videre planarbeidet i Groruddalen.

Kulturaktiviteter

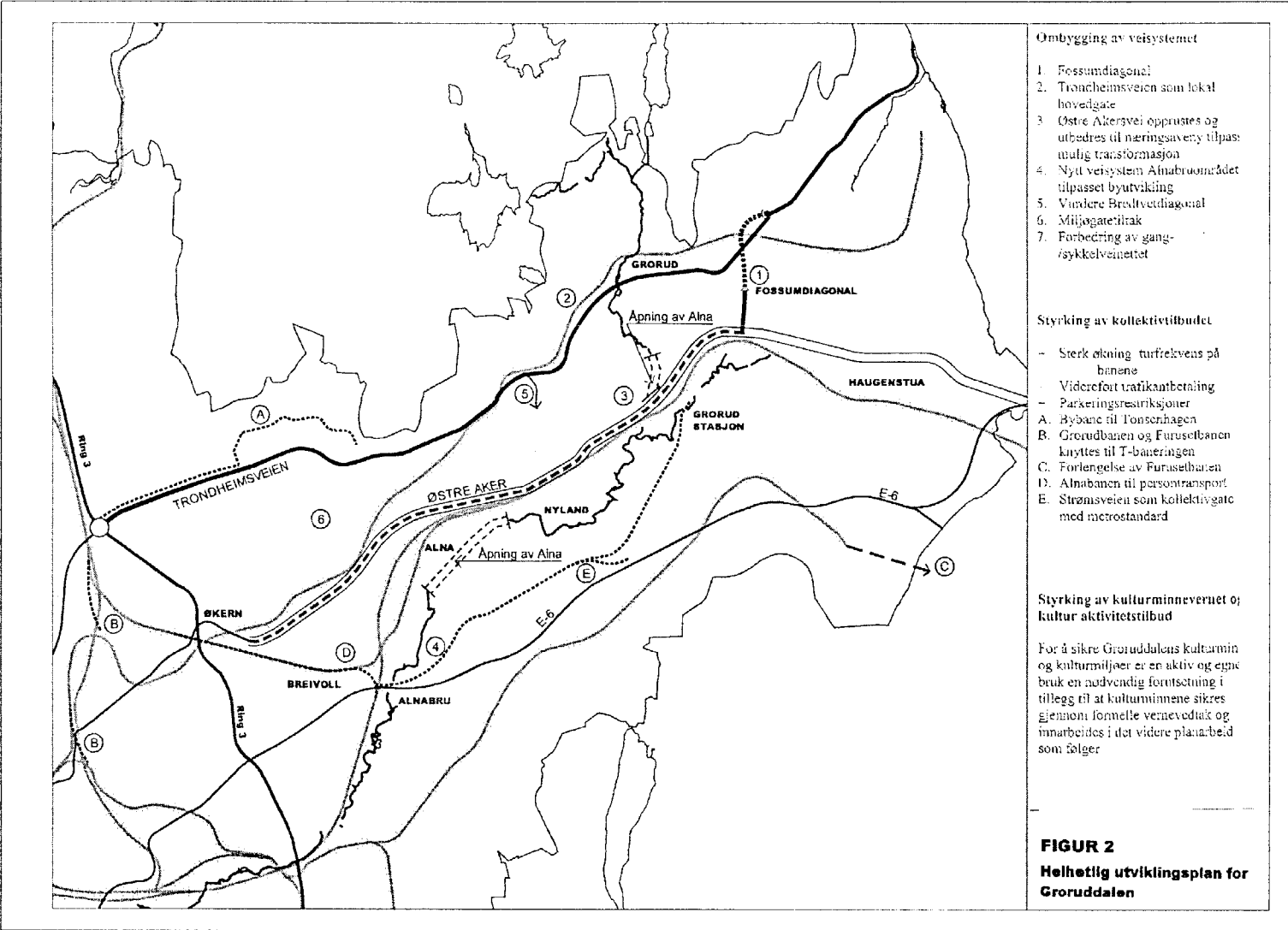
Målet for fordypningsprosjektet har vært å utvikle en strategi for bydelsovergrepene kulturaktiviteter som kan bidra til å styrke Groruddalens identitet og være en miljøfaktor for de som bor og arbeider i Groruddalen. Strategidokumentet er utformet med bakgrunn i en møteserie mellom Plankontoret og bydelenes kulturmedarbeidere samt en spørreundersøkelse som har kartlagt organisasjons- og foreningslivet i Groruddalen. Spørreundersøkelsen og statusbeskrivelsen av dagens aktiviteter avdekket en rekke behov og utfordringer. Det pekes på behov for lokaler for større kulturarrangementer (>200 personer), og det er ønske om et signalbygg eller andre større attraksjoner som kan profilere Groruddalen. Det er en mangel på gode møteplasser og offentlige rom trenger opprustning. Kulturtilbudet er ikke tilrettelagt for en språklig og kulturelt sammensatt befolkning. Bevisstgjøring av lokalhistorien kan bidra til styrking av stedsidentitet og tilhørighet.

Avklaring av alternativ finansiering av miljø- og samferdselstiltak

Dette fordypningsprosjektet skiller seg fra de øvrige ved at det ikke omhandler fysiske problemstillinger men er en rapport som lister opp mulige tiltak, alternative organisasjons- og samarbeidsformer og forutsetninger for offentlig og privat fellesfinansiering. I Kommuneplan 2004 er bolig- og næringsutvikling frem til 2020 i alt vesentlig lagt til sentrale deler av byen. Kombinert med dagens markedssituasjon representerer dette en utfordring i forhold til mulighetene for å styrke gjennomføringsevnen ved privat delfinansiering av prosjekter i Groruddalen. For å sikre private investeringsmidler til opprusting og utvikling på kort sikt, må det legges til rette og stimuleres til offentlig og privat samarbeid rettet mot fellesfinansiering av nøkkelprosjekter. Det vil være en viktig forutsetning for et godt offentlig og privat samarbeid at de private aktørene sikres forutsigbarhet, påvirkningsmuligheter og at det skapes tillit mellom partene.



Figur 1: Geografisk avgrensning av de fem innsatsområdene i Miljøsoner Groruddalen, de fire områdeprogrammene samt markering av hovedgrepene i grønnstrukturplanen.



Figur 2: Samferdselsplanen: Ombygging av veisystemet og styrking av kollektivtilbudet

*Byrådet bemerker*Regionale scenarier

Scenariene gir interessante perspektiver på mulige utviklingsretninger av arealbruken i Groruddalen. Dagens arealbruk legger imidlertid sterke begrensninger i forhold til endringer på mellomlang sikt. Den videre utvikling av Groruddalen anbefales basert på en blå-grønn visjon. Byrådet mener Groruddalens rolle som Norges logistikk-senter innebærer en nødvendig videreutvikling og forbedring av sentrale funksjoner for hele regionen til Europas mest miljøvennlige senter for logistikk. Byrådet anbefaler dermed at kommunen må stille krav til aktuelle aktører om vesentlig arealøkonomisering, miljømessig- og estetisk opprustning og medvirkning til opparbeidelse av grøntområder og elveåpning. Med en satsing på utvikling av de blågrønne strukturene, vil det gjøre dalbunnen betydelig mer attraktiv og i kombinasjon med redusert forurensning åpne for at elementer av Boligbyen kan realiseres etter hvert.

På lengre sikt bør det legges til rette for en transformasjon til en flerfunksjonell nærings-, kultur- og boligstruktur, som også gir rom for opprettholdelse og videreutvikling av logistikkvirksomhet på og rundt terminalområdet og for et variert næringsliv med nye næringer når næringsøkonomiske strukturendringer gjør dette mulig i fremtiden.

Det skal utføres varestrøms- og godstransportanalyser på regionalt nivå, som forventes å gi et felles kunnskapsgrunnlag til arbeidet med den langsiktige utviklingen av bærekraftige logistikk-løsninger for Oslo-regionen og det sentrale Østlandsområdet.

Samferdselsplanen

Prinsippene i Samferdselsplanen med omstruktureringen av hovedveinettet og styrking av kollektivtrafikken anbefales av byrådet. Dette vil gi mindre press på veiutbygging og bidra til reduksjon av veitrafikkens negative miljøkonsekvenser. For de veiprojektene som foreslås, må avbøtende miljøtiltak som lokk/tunnelløsninger, støyskjerming og beplantning prioriteres. Byrådet vektlegger også vurderingene av de negative miljøkonsekvenser ved utflytting av viktige logistikkfunksjoner til andre steder i regionen, blant annet knyttet til forventet økning av godstransport på veinettet i Groruddalen.

Når de helhetlige utviklingsstrategiene er vedtatt vil det være nødvendig å revidere enkelte elementer av Samferdselsplanen for å finne mer optimale løsninger. Fordi det av miljømessige effektivitetshensyn er ønskelig å få varetransporten så raskt som mulig fra Alnabruområdet og godsterminalen ut på Østre Aker vei og E6, må det finnes en ny forbindelse mellom disse områdene og E6 ved Alnasenteret. Det er også nødvendig å se nærmere på hvordan Alnabanen kan tilrettelegges for persontrafikk. Videre slutter byrådet seg til anbefalingen i Samferdselsplanen om en kort Fossum-diagonal. Kommunedelplan for Rommen – Bånkall og Riksveg 4 Trondheimsveien kan ut fra dette legges ut til offentlig ettersyn på ny med kort Fossumdiagonal innarbeidet.

Grønnstrukturplanen

Prinsippene i strategiplanen for utviklingen av grønnstrukturen i Groruddalen og prioritering av en bevisst satsing på nøkkelprosjekter langs Alna anbefales. Prosjektene bør omfatte elveåpninger, turveier, oppholdssoner og vern av biologisk mangfold, stedegen vegetasjon og viktige naturtyper. Byrådet mener for øvrig at etablering av miljøløkk over deler av E6- fra Karihaugen til Alnabrusenteret vil være et viktig miljøtiltak som kan bidra til å styrke grønnstrukturen og grøntpreget i dalen. Byrådet anbefaler at E6, der den går i dagen fra Alnabru til Vålerengatunnelen, bør bygges om til en miljøløkk hovedåre med blant annet trekker langsetter veien. Disse tiltakene kan bidra til å gi hovedinnfallsporten nordfra til Oslo et estetisk og miljømessig løft.

Kulturminner

Byrådet slutter seg til konklusjonene i Byantikvarens Prioriteringsnotat men finner grunn til å påpeke nødvendigheten av at gårdsanleggene får drifts- og forvaltningsplaner som gjør det mulig å utvikle næringsgrunnlag som kan sikre bevaring. Et godt eksempel i den forbindelse er planene om gartneridrift på Kaggen gård. På kort sikt må det finnes løsninger for bevaring av Tveten gård. Byrådet vil derfor anbefale etablering av en bredt forankret forening som kan stå for driften av dette gårdsanlegget.

Kultur

Byrådet mener det er viktig å videreutvikle byrom og lokale møtesteder for kulturaktiviteter. På lengre sikt bør det være et mål å omdisponere Bredtvet kvinnefengsel til et aktivitetssenter for barn, ungdom og kultur. Ellers ønsker byrådet å arbeide for etablering av et stadionanlegg i Groruddalen med tilskuerkapasitet på 1 000. Byrådet vil i egen sak komme med forslag til egnet lokalisering. I forbindelse med utvikling av Grorud jernbanestasjonsområde bør det planlegges og tilrettelegges for allsidig kulturaktivitet og høyskolevirksomhet i et større kulturhus.

Områdeprogrammene

For Alnabruområdet vil byrådet vektlegge en blå-grønn byfornyelse på en måte som er forenlig med områdets funksjon for logistikk og godshåndtering. Byrådet ser det også som en hovedutfordring å legge til rette for frigjøring av arealer til grønt og parkdrag. Opprusting av grøntområdene langs Alna er en viktig premisse for å gjøre området attraktivt. Samtidig er de negative miljøkonsekvensene på bomiljøet i Tittutgrenda betydelige. Det forutsettes at omlegging av veisystemet og andre miljøtiltak, på sikt vil bidra til reduksjon av miljøulempene i området. Samtidig er det grunn til å trekke frem Breivollområdets potensial for mer arealintensiv bymessig knutepunktsutvikling med næringsvirksomhet og boliger. Dette vil også være en forutsetning for etablering av en stasjon på Breivoll.

Byrådet anbefaler etablering av Postens nye brevsenter på Stubberudfeltets næringsdel. Dette vil bidra til å redusere transportbehovet med bil og dermed også luftforurensningen i Groruddalen sammenlignet med det andre aktuelle lokaliseringalternativet på Robsrud i Lørenskog. En etablering av Postens brevsenter på Stubberudfeltet innebærer også gjennomføring av nødvendig miljøoppdydding av grunnen og støyskjerming mot arealene innenfor. Samtidig understreker byrådet behovet for at det etableres en hensiktsmessig veitilknytning fra området til både E6 og via Nedre Kalbakkvei til Østre Aker vei.

Byrådet støtter ikke Plan- og bygningsetatens anbefaling om å innlemme hele Nyland syd i Alnaparken. Etablering av nye terminalfunksjoner på Nyland syd anbefales av byrådet, men det forutsetter at en større del av området innlemmes i Alnaparken og at terminalvirksomheten i sin helhet får direkte atkomst til Nedre Kalbakkvei ved etablering av ny veiløsning. Videre utvikling av logistikk- eller annen næringsvirksomhet i programområdet innebærer derfor også krav til en mer intensiv arealbruk med en grønnere profil og en høyere estetisk standard enn i dag. Utvikling av boligområder langs Professor Birkelands vei er etter byrådets oppfatning ikke realistisk å gjennomføre før på lang sikt og bare dersom støy- og luftforurensningen er brakt under kontroll på et akseptabelt nivå.

Når det gjelder Grorud jernbanestasjonsområde mener byrådet det bør velges et utbyggingsmønster som kombinerer alternativ B's kvaliteter i forhold til gjenåpning av Alna med alternativ A's fleksible veisystem, gode atkomstforhold og utbyggingsmuligheter. I tillegg ønsker byrådet at det legges til rette for etablering av et kulturhus med allsidige kulturaktiviteter og høyskolevirksomhet. Grorud jernbanestasjonsområde bør utvikles til et viktig knutepunkt. Byrådet mener Grorud

jernbanestasjonsområde har gode forutsetninger for å bli et attraktivt utviklingsområde på mellomlang sikt.

Byrådet støtter forslaget som innebærer at store deler av Bredtvetområdet bør videreutvikles som en levende og allsidig naturpark. Byrådet ser flytting av fengselsvirksomheten på Bredtvet som ønskelig på lang sikt. På kort- og mellomlang sikt er deler av området øst for Bredtvet kvinnefengsel etter byrådets mening godt egnet til utvikling av boliger med en tydelig miljøprofil, en utvikling som er i tråd med områdeprogrammet.

Byrådet vil bidra til rask saksbehandling av reguleringsplaner som er i tråd med føringene lagt i foreliggende sak. Fremtidige samarbeidsformer mellom de offentlige og private aktørene må utvikles for å sikre bred medvirkning, forutsigbarhet og fellesfinansiering av tiltak. I den forbindelse kan bruk av utbyggingsavtaler være et godt virkemiddel for å sikre ønsket utvikling med bedre arealutnyttelse, opparbeidelse av grøntområder og gode miljøløsninger.

Utfordringene

Trafikken vil øke sterkt gjennom dalen de neste 20-30 år. Det er en hovedutfordring å utforme strategier som kan redusere den forventede økningen av veitrafikken på 32 %. På et regionalt nivå vil valg av fremtidig arealbruk bare i begrenset grad påvirke denne veksten. Dette innebærer krav til betydelige investeringer i teknisk infrastruktur og miljøopprusting. De forskjellige regionale scenariene tar opp denne utfordringen på ulike måter, men en innsats som øker kollektivandelene vil blant annet være viktig. Samferdselsplanen viser tiltak frem mot 2015 med utgangspunkt i dagens arealbruk. Særlig i forhold til den langsiktige utviklingen som er beskrevet i fordypningsprosjektene, vil det være nødvendig å videreutvikle Samferdselsplanen til å løse de langsiktige utfordringene.

Groruddalen må, spesielt i de første 10 – 15 årene, konkurrere med andre utbyggingsområder, blant annet Fjordbyen, Ensjø og andre sentrale områder i Oslo og nabokommunene, om bolig- og arbeidsplassutbygging. En sentral utfordring blir å styre etterspørselen til Groruddalen ved å styrke områdets attraktivitet, blant annet gjennom miljøopprusting, god tilgjengelighet og ”brohodeprosjekter”. Av andre stimulerende tiltak vil det være viktig med forutsigbare rammebetingelser, åpne planprosesser og rasjonell forvaltning i plan- og byggesaker. Det vil også være viktig å forhindre prosjekter som kan vanskeliggjøre oppfyllelsen av langsiktige mål.

Samtidig som det er behov for raske miljøforbedringer, forutsetter en langsiktig miljøforbedring en klar langsiktig arealbruksstrategi. Flere av fordypingsprosjektene legger opp til en arealbruksstrategi som innebærer langsiktig transformasjon. Det er viktig med konsistens mellom de kortsiktige miljøforbedringstiltakene og de langsiktige arealbruksplanene. Næringslivet i dalen har behov for forutsigbare planrammer, særlig dersom disse aktørene skal bidra til en miljøopprusting. En gjennomarbeidet strategi for å oppnå gode helhetsløsninger er derfor nødvendig. Et eksempel kan være å se på muligheten for å utforme gate- og byromsstrukturer og bebyggelsen slik at den lett kan transformeres til annen bruk tilpasset nye næringsbehov.

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 terminalvirksomhet 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 Østlandsområdet.

Deler av dalbunnen er i dag av forurensningsmessige årsaker lite egnet for boligutvikling. For eksempel gjelder dette deler av området sørvest for Nedre Kalbakkvei. Andre områder som grenser til en mulig utvidet Alnapark, for eksempel området mellom Tittutgrenda og Alfaset gravlund og områdene på nordsiden av Professor Birkelands vei, vil på sikt kunne egne seg til boligformål kombinert med en større andel "nye" næringer. Boligbygging i dalbunnen vil likevel kreve omfattende tiltak i forhold til å redusere miljøulempene biltrafikken skaper og opprydding av forurenset grunn. Miljøkrav i boligområder vil ofte være uforenlig med særlig tung næringstrafikk. Det vil derfor være en utfordring å utvikle gode boligområder innenfor en sammensatt eiendomsstruktur der dagens nærings- og boligutvikling vil kunne foregå parallelt.

Det er ellers grunn til å understreke at sterk økning i boligbyggingen vil generere enda mer trafikk enn i dag. Dersom jernbaneterminalen flyttes ut av Groruddalen og erstattes med bymessig boligbebyggelse, vil dette føre til mer trafikk lokalt gjennom både Groruddalen og sentrale deler av Oslo.

Utfordringene i Groruddalen er både kompliserte og omfattende og vil kreve betydelige investeringer over lang tid i infrastruktur og miljøopprustning. Byrådet mener derfor det vil være en hovedutfordring for Groruddalssatsingen å etablere strategier som kan bidra til å sikre de nødvendige investeringer. I denne sammenheng vil samarbeidet med staten og privat sektor spille en vesentlig rolle. Byrådet har, som nevnt tidligere i foreliggende sak, innledet et samarbeid med staten om utarbeidelse av et program for miljøvennlig transport i Groruddalen.

Sammenhengen mellom fordypningsprosjektene

Fordypningsprosjektene omhandler sentrale tema som grunnlag for en miljøforbedring og byutvikling i Groruddalen, men de har forskjellig karakter og tidshorisont for gjennomføring. Mens Samferdselsplanen er en strategiplan for tiltak i et 15 års perspektiv, har Regionale scenarier og til dels områdeprogrammene et tidsperspektiv på minst 30 år. Samferdselsplanen og Grønnstrukturplanen foreslår tiltak og løsninger med utgangspunkt i dagens arealbruk, mens Regionale scenarier og områdeprogrammene viser fremtidige løsninger der deler av dalbunnen gjennomgår en transformasjonsprosess mot nye næringer med varierende innslag av boliger. Disse forskjellene gjør det nødvendig å samordne grupper av tiltak for å legge til rette for rasjonell gjennomføring av en langsiktig og helhetlig utvikling. I det videre arbeidet må Samferdselsplanen og områdeprogrammene samordnes.

Det er noen forskjeller mellom områdeprogrammene og Grønnstrukturplanen, for eksempel i forhold til hvor og hvordan turveidrag løses. Den videre utviklingen av grønnstrukturene må integreres med planleggingen av de fremtidige bystrukturene.

Byrådet mener det bør avklares om det på lengre sikt skal tilrettelegges for et kulturbygg i Groruddalen og om rehabilitering og utvidelse av Grorud samfunnshus vil kunne dekke behovene på kortere sikt. På lengre sikt vil det være en mulighet å utvikle Bredtvet kvinnefengsel til et allmenntilrettelagt formål for barn, ungdom og kultur eller etablere et kultur- og undervisningsbygg i forbindelse med utviklingen av knutepunktet Grorud jernbanestasjonsområde.

Groruddalen vil bli et viktig byutviklingsområde for Oslo i et 30 års perspektiv. Oslo kommune må derfor tilrettelegge for en utvikling mot en mer flerfunksjonell arealbruk i deler av dalbunnen. Byrådet mener det må legges til rette for at logistikk- og

terminalvirksomhet kan være etablert i deler av dalbunnen også sett i et langsiktig perspektiv dersom regionale og nasjonale hensyn tilsier det. Men det må settes strenge miljømessige og estetiske krav til denne og annen næringsvirksomhet slik at de kan gi sitt nødvendige bidrag til visjonen om Groruddalen som et miljøfyrtårn.

Grønnstrukturen slik den foreslås i Strategisk grønnstrukturplan, gir viktige føringer og muligheter for byutviklingen i dalen. Hovedgrepene i planen med det blå-grønne parkdraget langs Alna, Marka på hver side, grønne tverrforbindelser som binder det hele sammen samt sikring av biologisk mangfold, må videreutvikles og gjennomføres. Gjennomføring av grønnstrukturplanen innebærer også at turveinettet ferdigstilles ved opparbeiding av manglende lenker og forsterkes med beplantning og økt bredde. Grønnstruktur og uterom styrkes gjennom nyetablering og sammenbinding av sikrede friområder både langs Alnavassdraget og på tvers av dalen. Grøntområder i tilknytning til gårdsanleggene bevares og driftes. Videre vil Alnavassdragets selvrensingsevne forbedres ved bygging av dammer, regulering av vannføring og gjenåpning av bekker og elveløp. Lokalklimaet vil bli forbedret gjennom bevisst etablering og bruk av vegetasjon og vann særlig langs hovedveier og gater. Grønnstrukturplanen bidrar i tillegg til at urbant naturvern utvikles som et element i fremtidig grønnstruktur.

Tiltakene beskrevet innenfor kulturaktiviteter og kulturminner blir viktige identitetsskapere og grunnlag for å oppnå en positiv byutvikling. Gjennom å utvikle og etablere bydelsovergripende kulturaktiviteter og tilrettelegge for en mangfoldig og synlig kulturaktivitet vil Groruddalens identitet og attraktivitet styrkes.

Oppsummering fordypningsprosjektene

Byrådet mener det er viktig at miljøforbedringer prioriteres og at videre utvikling legges langs en blågrønn profil. For å skape den nødvendige tillitt og forutsigbarhet for beboerne og næringslivet må arealbruksstrategien fremstå som entydig og stabil. Dette vil være en viktig forutsetning for å gjøre den sentrale delen av dalen til et attraktivt utviklingsområde for dagens og fremtidens næringsvirksomhet og som vil være like nødvendig for opprusting og kvalitetsheving av boligområdene i dalsidene.

Når det gjelder logistikk og godshåndtering legger byrådet opp til at denne virksomheten skal gis utviklingsmuligheter i Groruddalen. Samtidig stilles det klare krav med hensyn til bedre arealutnyttelse, miljømessig- og estetisk standard slik at den fremtidige terminalen vil få en tydelig miljøprofil. Områder med nærheten til jernbane skal utnyttes på en måte som gjør at større del av godset kan fraktes på jernbane. Byrådet vil gå inn for at det stilles krav om dette.

Byrådet mener at utvikling av nye boligprosjekter i dalbunnen først er aktuelt i forbindelse med utvikling av Grorud stasjonsområde og en eventuell fremtidig Breivoll stasjon. Ytterligere boligutvikling i dalbunnen er etter byrådets syn først aktuelt på lengre sikt (20 - 30 år), eller når effekten av iverksatte miljøforbedringstiltak har gitt konkrete resultater i forhold til forbedret luftkvalitet og redusert trafikkstøy, og at transformasjon av det lokale næringslivet gjør det miljømessig akseptabelt og attraktivt å integrere boliger og næringsvirksomhet.

Organisering

For å nå målene om forbedring av miljøtilstanden i Groruddalen kreves en styrket koordinering av samarbeidet mellom staten, privat sektor og kommunen og fokusert satsing over lengre tid. Samordningen mellom sektorene, med de statlige aktørene og med bydelene må styrkes og effektiviseres. Dette krever en tettere politisk oppfølging av Groruddalssatsingen, og Plankontoret er derfor fra 1. januar 2005 underlagt Byrådsavdeling for byutvikling, og styringsorganene for prosjektet skal reorganiseres.

Arbeidet skal ledes av en politisk styringsgruppe bestående av fagbyråder samt statssekretærer fra berørte departement . Faglig samordning skal ivaretas av en samrådsgruppe bestående av representanter fra kommunen og staten på administrativt nivå.

Økonomiske konsekvenser

Byrådet arbeider for å få til en videreføring av statens og kommunens samarbeid om Oslo Indre Øst ved at midler i samme omfang avsettes til satsing på Groruddalen i tiårsperioden 2007 – 2016. Kommunen har i økonomiplanen avsatt 5 mill kr for 2005 og 2006 og foreslått en økning til 50 mill kr pr år for 2007 og 2008, under forutsetning av at staten viderefører sitt engasjement fra Oslo Indre Øst i samme størrelsesorden. Dersom noen av disse midlene brukes i kostnadstunge prosjekt, bør det være for å sikre fullfinansiering og dermed gjennomføring av dem. For øvrig skal midlene benyttes til miljøforbedringer som angitt i tiltakslisten og tildeling av midler skal skje i samarbeid med plankontoret og bydelene i Groruddalen. Det forutsettes at tyngre prosjekter, særlig på infrastrukturensiden, finansieres over statlige og kommunale sektorbudsjetter og blant annet gjennom en eventuell ny trafikantbetaling (Oslopakke 3). Forslag i det korte tidsperspektivet er en oppfølging av Kommuneplan 2004 og økonomiplanen for Oslo kommune. Tiltak på mellomlang og lang sikt er delvis en videreføring og delvis nye tiltak som vil behandles i forbindelse med fremtidige økonomiplaner.

Tiltakene som planlegges gjennomført i Groruddalen er av en slik kostnadmessig størrelsesorden at det offentlige ikke har mulighet til å finansiere dem alene. Finansiering vil derfor, for en rekke tiltak, være avhengig av betydelig innsats fra grunneiere, eiendomsutviklere og andre næringsaktører for å få til den ønskede utviklingen og miljøforbedringen i Groruddalen. Byrådet vil derfor bidra til at det etableres et offentlig-privat samarbeid om felles finansiering av miljø- og utviklingsprosjekter. Byrådet ønsker i den forbindelse å initiere forsøksordninger med offentlig-privat samarbeid om et kollektivknutepunkt, et lokalsenter og om et urbant naturvernområde. Byråden vil også initiere en forsøksordning med fritak fra skatter og avgifter for miljø- og kulturminneprosjekter. Nøkkelen til å få til mer variert boligbebyggelse i blokkpregete boligområder, ligger hos borettslagene som grunneiere. Her ligger en mulighet for borettslag til å utvikle og selge deler av eiendommen der gevinsten for eksempel kan benyttes til å ruste opp eksisterende blokkbebyggelse. Byrådet vil se til at bydelene følger opp LA21 blant annet ved styrking av kommunens og bydelenes eget miljøarbeid og ved mobilisering av bydelens innbyggere og næringsdrivende.

Høring av forslag til helhetlig utviklingsplan

Fra midten av januar til 1. april 2005 har forslag til helhetlig utviklingsplan ligget ute til høring, og det er holdt to åpne møter. Det er kommet inn 60 merknader (trykt vedlegg 1 og 2) som i hovedsak gir støtte til hovedtrekkene i fordypningsprosjektene, til visjonen, målene og til strategiene. Til tross for at helhetlig utviklingsplan er et strategisk plandokument, er 2/3 av merknadene i hovedsak opptatt av konkrete tiltak eller mangel på sådanne. I denne sammenheng viser også merknadene at det er en del uenighet om enkelttiltak, detaljspørsmål og prioriteringer, både mellom merknadene og i forhold til helhetlig utviklingsplan. Enkelte merknader påpeker behovet for å trekke inn nye temaer og tiltak som i utgangspunktet ikke var definert som en del av innholdet i fordypningsprosjektene.

Oppfølging av høringsmerknader

I høringsprosessen og i samarbeidet mellom staten og kommunen er det påpekt at temaer, som er viktige for en helhetsforståelse av Groruddalens fremtid, ikke er behandlet i planen. Dette gjelder boligsektoren, sosiale forhold og levekår samt vurderinger knyttet til segregasjonsproblematikk og til integrasjon av ikke vestlige innvandrere. I samarbeid med

segregasjonsproblematikk og til integrasjon av ikke vestlige innvandrere. I samarbeid med bydelene, forskningsmiljø samt relevante statlige og kommunale instanser, vil det bli utarbeidet rapporter for innpassing av disse temaene i det videre arbeidet. Videre er det i høringen påpekt at idretten må ses som en del av det lokale kulturaktivitetstilbudet i dalen. Kommunedelplan for idrettsanlegg bør derfor inngå som del av Groruddalssatsingen. Dette vil være et vesentlig tilskudd til arbeidet med dalsidene og lokale planer.

I tillegg vil byrådet anbefale at følgende tiltak, som har fremkommet i høringsuttalelser, innlemmes i den helhetlige utviklingsplanen for Groruddalen:

- Idrettspark for sommer- og vinteraktiviteter på Oslo pukkverks arealer på Grorud
- Nedgraving av høyspentlinjene i dalen
- Utrede muligheten for flerbruksbygg for kultur/høyskole ved Grorud jernbanestasjon
- Vurdere forvaltningsmessige grep for å få bukt med forsøpling, jamfør blant annet Avfallsplan for Oslo kommune.
- Avklare behovet for etablering av "park and ride" anlegg i dalen
- Utrede miljøløkk over E6 starter opp umiddelbart og gjennomføring søkes utført på et så tidlig tidspunkt som mulig.
- Satsing på kollektive trafikkløsninger er sterkere poengtert.

Byrådet forutsetter at visjon, mål, strategier og tiltak i den helhetlige utviklingsplanen legges til grunn for Groruddalssatsingen mot 2030. Byrådet foreslår, på grunnlag av fordypningsprosjektene, innkomne merknader og ovennevnte vurderinger, følgende visjoner, mål og strategier for en helhetlig utvikling av Groruddalen:

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

Visjon og mål

Visjon, hovedmål og delmål for Groruddalen bygger på overordnede kommunale og statlige mål. I tillegg bygger delmålene også på arbeidet med fordypningsprosjektene. Hovedmål og delmål dekker både kortsiktig og langsiktig perspektiv og danner grunnlaget for utviklingsstrategiene som byrådet anbefaler for miljøopprusting og byutvikling på kort og lang sikt i Groruddalen.

Visjon

Groruddalen skal i 2030 være et fyrtårn for bærekraftig arealbruk og miljøvennlig transportutvikling i Oslo og Osloregionen

Hovedmål

- 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

Delmål

- *Styrket blågrønn struktur:* En blågrønn struktur skal binde området sammen visuelt og funksjonelt og sikre turveinnett, rekreasjonsområder, biologisk mangfold og forbedret lokalklima
- *Bærekraftig og variert boligbygging:* Ny boligbebyggelse og senterfunksjoner lokaliseres til stasjoner på banenettet og i banenettets influensområde. Blokkområder rustes opp og suppleres med småhusområder der det ligger til rette for det uten at viktige naturverdier går tapt
- *Velfungerende næringsliv:* Næringslivet skal sikres en forutsigbar næringspolitikk med klare rammer for arealbruk og med et velfungerende transportsystem tilpasset næringsutviklingen i dalbunnen og nødvendige nærmiljøfunksjoner i dalsiden
- *Ryddig og vakker:* All virksomhet skal ha høy standard på uterom og anlegg og bidra til ryddighet, åpenhet, tilgjengelighet og høy estetisk standard. Dette gjelder også for logistikk- og terminalvirksomhetene
- *Miljøvennlig trafikkavvikling:* Arealbruk og transport på vei og bane samordnes for å oppnå en bedre utnyttelse av infrastrukturen, dempe fremtidig vekst i biltrafikken og bidra til en mer miljøvennlig trafikkavvikling som reduserer støv- og luftforurensingen og skjærmer eksisterende bebygde områder samt nye bolig- og næringsområder
- *Groruddalsidentitet og kulturfyrtårn:* Groruddalen skal gis en attraktiv identitet og et rikere arbeids-, bo- og oppvekstmiljø gjennom styrking og tilrettelegging for kulturelle aktiviteter og sikring og bruk av viktige kulturminner og -miljøer

Utviklingsstrategier for et bedre miljø i Groruddalen

Strategiene er todelt, en strategi for den fysiske utviklingen – ”strategi for byutvikling” og en administrativ strategi – beskrevet som ”strategi for arbeidsprosessene”. De administrative strategiene må ses som viktige forutsetninger eller virkemidler for at byutviklingsstrategiene skal lykkes og bidra til at målene for Groruddalssatsingen nås. Strategiene er konkretisert med forslag til tiltak fordelt på tre faser: kort, mellomlang og lang sikt, som strekker seg fra 2005 – 2030. Denne langsiktigheten er nødvendig fordi reduksjon av forurensing, miljøopprusting og endring av by- og samferdelsstrukturene er komplekse, og kostbare oppgaver som innebærer tidkrevende prosesser. I tillegg er ressurstilgangen fra stat, kommune og privat sektor utilstrekkelig på kort sikt. Det er derfor nødvendig med en langsiktig planhorisont som kan bidra til å gjøre målsettinger og forhåpninger realistiske.

Den fremtidige byutviklingen vil være et viktig virkemiddel for å gjennomføre en miljøopprusting av Groruddalen. Denne overordnede strategien vil på kort og mellomlang sikt bygge videre på hovedtrekkene i dagens funksjonsdeling med nærings- og transportvirksomhet i de sentrale deler av dalbunnen og bolig-, senter-, nærrekreasjonsområder og kulturtilbudet lokalisert i dalsidene. Flerfunksjonell bymessig knutepunktsutvikling ved ny Breivoll stasjon, Grorud stasjonsområde og Økern prioriteres. Forbedring av miljøforholdene i dalbunnen og i randsonen mellom nærings- og boligområdene vil være viktige oppgaver i disse fasene (se figur 3).

På lengre sikt, 2020-2030, vil endringer i næringsstrukturen gjøre det mulig å transformere dalbunnen til et bedre utnyttet byområde, hvor samlokalisering av boliger, rekreasjons- og

kulturaktiviteter med ny næringsvirksomhet vil være ønskelig (se figur 4). Transport på bane skal på lengre sikt ha økt betydning.

For å konkretisere hva de overordnede strategiene kan omfatte, er det beskrevet grupper av tiltak fordelt på kort, mellomlang og lang sikt. Tiltakene er knyttet til strategiene i de tre fasene og tar utgangspunkt i hva byrådet mener vil gi god måloppnåelse, synlige resultater og samtidig være realistisk. De tiltakene som nevnes i denne sammenheng er foreløpig ikke prioritert og listen er ikke uttømmende. Utarbeidelsen av en handlingsrettet tiltaksplan vil være den neste fasen i arbeidet med den Helhetlig utviklingsplanen og vil fokusere på prioritering og innfasing av tiltak i et gjennomføringsprogram. Parallelt med tiltaksplanen vil det også bli utarbeidet lokale planer med fokus på dalsidene og boområdene.

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.

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.

Byutviklingsstrategier og eksempler på tiltak på kort sikt (2005-2010)

Styrking av blågrønn struktur

Tiltak: - Utarbeidelse av kommunedelplan for Alnaelva Miljøpark.

- Gjenåpning og opparbeidelse av Alna gjennom terminalområdet og/eller gjennom Grorud stasjonsområde.
- Ferdigstille turveinettet.
- Åpne Leirfossen.
- Handlings- og skjøtselsplan for kulturlandskapsområdet på Bredtvet.
- Sikring av biologisk mangfold.
- Planting av vegetasjonsskjermer.

Ombygging av veisystemet

Tiltak: - Ring 3 Sinsen-Ulven bygges ut med tunnel, nye kryss og nytt lokalt gatenett.

- Utredning av ny atkomst fra terminalområdet til E6.
- Funksjonell, estetisk og miljømessig oppgradering av lokalveinettet.
- Hovedveinettet for gang- og sykkeltrafikk ferdigstilles.
- Skjerming av støyutsatte boligområder.
- Bygge ny atkomst til Nedre Kalbakkvei fra terminalområdet på Nyland Syd.

Styrking av kollektivtilbudet

Tiltak: - Bussnettet styrkes, inklusive ruter på tvers av dalen (jmfør Oslopakke 2).

- Opprusting av T-banestasjonene til og forbedring av tilgjengeligheten til disse.
- Oppgradering av kollektivknutepunktene ved T-banen på Grorud, Økern og Furuset.
- Opprusting og bedre tilgjengelighet til jernbanestasjonene på Alna, Grorud og Haugenstua.
- Nye vognsett 2007 – 2011.

- Mulighetene for persontrafikk på Alnabanen utredes.
- Tilrettelegging for fremtidig kollektivbetjening av Alfaset og Alnabruområdet (fra Grorud jernbanestasjon til Breivoll).
- Etablere Breivoll stasjon (betingelser offentlig og privat samarbeid)

Effektivisering av arealbruken

- Tiltak: - Bymessig knutepunktutvikling ved foreslått ny Breivoll stasjon og på Grorud stasjonsområde.
- Alnabruterminalen arealeffektiviseres, moderniseres, opprustes miljømessig og gis en estetisk og landskapsmessig standardheving. Grorud verksted og Nyland syd behandles som deler av terminalområdet.
 - Utredning av fremtidige godsstrømmer i regionen. Arbeidet ledes av Statens vegvesen.
 - Videreutvikling av Grorud senter og rehabilitering av Haugenstua senter.
 - Utvikling av boligområde på Bredtvet (det nordøstre området, jmf. områdeprogrammet).
 - Opprusting av møteplasser og byrom i bydelene (Bydelsprogram).
 - Opprette felles stilling som arealplankonsulent for bydelene på Plankontoret for Groruddalen.

Styrking av kulturminnevernet

- Tiltak: - Starte arbeidet med formelt vern av de 30 prioriterte kulturminnene og –miljøene.
- Utrede og gjennomføre prosjekt for finansiering, vern, forvaltning og drift av et gårdsanlegg i hver bydel (Tveten, Nordtvedt, Nedre Fossum og Linderud).
 - Rehabilitering av gårdsanleggene Tveten og Nordtvedt med tilhørende kulturmiljø.
 - Kartlegge etterkrigstidens kulturminner og hyttebebyggelsen.
 - Etablere museum for Akersamlingen på Tveten gård.
 - Kaggen gård rehabiliteres ved etablering av tilleggsnæring (gartneri).

Styrking av kulturaktivitetstilbudet

- Tiltak: - Utrede lokalisering og finansiering av stadion for fotball og eventuell annen bruk.
- Tilrettelegge Akergårdene for kulturaktiviteter.
 - Opprette felles kulturkoordinatorstilling for bydelene.
 - Utvikle et kultursamarbeid der kirkene og skolene integreres.
 - Utrede konsept og finansieringsalternativer for kulturhus innenfor planområdet for Grorud stasjonsområde, eventuelt rehabilitering/utvidelse av Grorud samfunnshus.
 - Initiere egnede kulturaktiviteter som virkemidler i integreringspolitikken.
 - Initiere etableringen av en Alnafestival i de fire bydelene.

Miljøforbedring

- Tiltak: - Gjennomføring av tiltak for forbedring av luftkvalitet i Alnabruområdet, jmf. konkrete forslag fra Miljøsonen Groruddalen Innsatsområde 2.
- Registrere grunnforurensning i sentrale utbyggingsområder.
 - Rehabilitering av avløpsnett.
 - Miljømessig og estetisk opprusting samt rydding av næringsområdene og på annen offentlig grunn.
 - Rensing av grunnen i terminalområdet, samarbeid mellom staten, brukerne og kommunen.
 - Utrede miljøkonsekvenser og kost/nytte av miljølukk over E6 (Alnabru - Karihaugen).

Byutviklingsstrategier og eksempler på tiltak på mellomlang sikt (2011-2020)

Styrking av blågrønn struktur

- Tiltak: - Gjenåpning av Alna gjennom Grorud stasjonsområde (fra Stanseveien til Fossumbekken).
- Utvikle "urbant naturvern" ved Alnaparken.
 - Opparbeide de grønne tverrforbindelsene i dalen.
 - Sikre ressurser til drift av grønnstrukturene.

Ombygging av veisystemet

- Tiltak: - Bygging av Fossumdiagonalen.
- Oppgradering av Østre Aker vei med kollektivfelt fra Håvard Martinsens vei til Økern.
 - Nedgradering av Trondheimsveien fra Grorud til Bjerke.
 - Etablering av kollektivfelt og miljøtilpasset utforming av E6 fra Alnabru til Vålerengatunnelen,
 - Videreføre funksjonell, estetisk og miljømessig oppgradering av lokalveinettet.

Styrking av kollektivtilbudet

- Tiltak: - Videre oppgradering av T-banestasjonene inkludert fire kollektivknutepunkter til full Metro-standard (Tveita, Veitvet, Grorud og Stovner).
- Sammenknytning av Grorudbanen og T-baneringen (Haslesvingen).
 - Utrede forlengelse av T-banen til Lørenskog.
 - Utvikle Grorud jernbanestasjonsområde til kollektivknutepunkt med bymessig utvikling.

Effektivisering av arealbruken

- Tiltak: - Videreutvikle og rehabiliterer lokalsentrene.
- Videreføre bydelsprogrammene med opprusting av møteplasser og byrom.
 - Fortetting av boligområder i T-banestasjonenes influensområder.
 - Utvikle mer varierte boligtilbud.
 - Videreføre miljømessig og estetisk opprusting av næringsområdene.
 - Utvikle en langsiktig transformasjonsstrategi for sentrale deler av dalen.

Styrking av kulturminnevernet

- Tiltak: - Videreføre formelt vern av prioriterte kulturminner.
- Rehabilitering av gårdsanleggene Linderud og Nedre Fossum med tilhørende kulturmiljø.
 - Utarbeide drifts- og forvaltningsplaner for de prioriterte kulturmiljøene – Bredtvet, Øvre Grorud og deler av Trondheimsveien og Bergensveien og kulturlandskapet ved Tokerudbekken og Bryn stasjons- og industrimiljø.

Styrking av kulturaktivitetstilbudet

- Tiltak: - Fremme prosjekt for kunst- og kultursti, lyssettingsprosjekt oa.
- Fremme bruk av skolene som viktige kulturarenaer.
 - Utrede mulighetene for etablering av museum for samferdsel og logistikk eller teknisk museum/ teknotek.

Miljøforbedring

- Tiltak: - Programmere og gjennomføre tiltak for reduksjon av forurenset grunn og rensing av forurensete vassdrag.
- Videreføring av tiltak mot trafikkgenerert luftforurensing og støy.
 - Videreføring av miljøsonearbeidet.
 - Etablere miljølokk over E6 fra Alnabru til Karihaugen.

Byutviklingsstrategier og eksempler på tiltak på lang sikt (2021-2030)

Styrking av blågrønn struktur

- Tiltak: - Slutføre opparbeidelse av en sammenhengende grønnstruktur med verneområder, park-, rekreasjons- og kulturområder, langs en gjenåpnet Alna fra Bryn til Hølaløkka.
- Åpning av gjenværende bekker og elver.
 - Sikre vedlikehold og drift av opparbeidede strukturer.

Styrking av kollektivtilbudet

- Tiltak: - Ferdigstille oppgradering av T-banestasjonene, bussystemet og kollektivknutepunktene.
- Sammenknytning av T-baneringen og Furusetbanen ("Ensjøkoblingen").
 - Etablering av nytt kollektivsystem og nye infrastrukturløsninger i Alfaset og Alnabruområdet dersom byutviklingen i denne delen av dalen tilsier dette.

Effektivisering av arealbruken

- Tiltak: - Iverksette transformasjon av dalbunnen til en tettere utnyttet bystruktur hvor bolig-, kultur-, rekreasjons- og næringsformål integreres.
- Videreutvikle et variert boligtilbud i dalsidene.
 - Bidra til nødvendig vedlikehold og rehabilitering av de eldste boligområdene.

Styrking av kulturminnevernet

- Tiltak: - Rehabilitering av de prioriterte gjenstående gårdsanlegg og kulturmiljøer.

Styrking av kulturaktivitetene

- Tiltak: - Integrere og utvikle kulturtilbudet i forbindelse med transformasjon av dalbunnen og videreføre utbyggingen av kulturaktivitetene i dalsidene.
- Utvikle Bredtvet senter for barne- og ungdomsaktiviteter.

Miljøforbedring

- Tiltak: - Bygge Bredtvetdiagonalen.
- Videreføring av tiltak for reduksjon av luftforurensning og støy, forurenset grunn og forurensede vassdrag.

Strategier for arbeidsprosessene

Styrking av samarbeidet mellom Staten og kommunen om Miljøsonen Groruddalen.

- Tiltak: - Trekke Staten ved MD, SD og KRD inn i politisk styringsgruppe og i arbeidsutvalg for Groruddalssatsingen.
- Gi samarbeidende statlige etater plass i programgrupper definert etter tema.

Etablering av offentlig/privat samarbeid om fellesfinansiering av tiltak

- Tiltak: - Avklare formelle begrensninger og muligheter og kommunale retningslinjer for samarbeide mellom offentlige og private aktører.
- Etablere samarbeidskanaler og metoder, formalisere og iverksette prosjekter der offentlige myndigheter og private deltar.

Oppfølging av LA21 i bydelene og styrking av samarbeidet med bydelene om planlegging og prioritering av behov.

- Tiltak: - Bydelene trekkes inn i relevante styringsorganer og arbeidsgrupper.

Prioritering av planlegging rettet mot gjennomføring av tiltak på kort sikt

Tiltak: - Øke gjennomføringsetatens planleggingskapasitet.

- Prioritere støtte til tiltak som kan gjennomføres på kort sikt.
- Iverksette utarbeidelse av kommunedelplan for Alnaelva Miljøpark.
- Iverksette nødvendig samordning av fordypningsprosjektene.

Etablering av åpne planprosesser gjennom moderne og utvidede medvirkningsprosesser

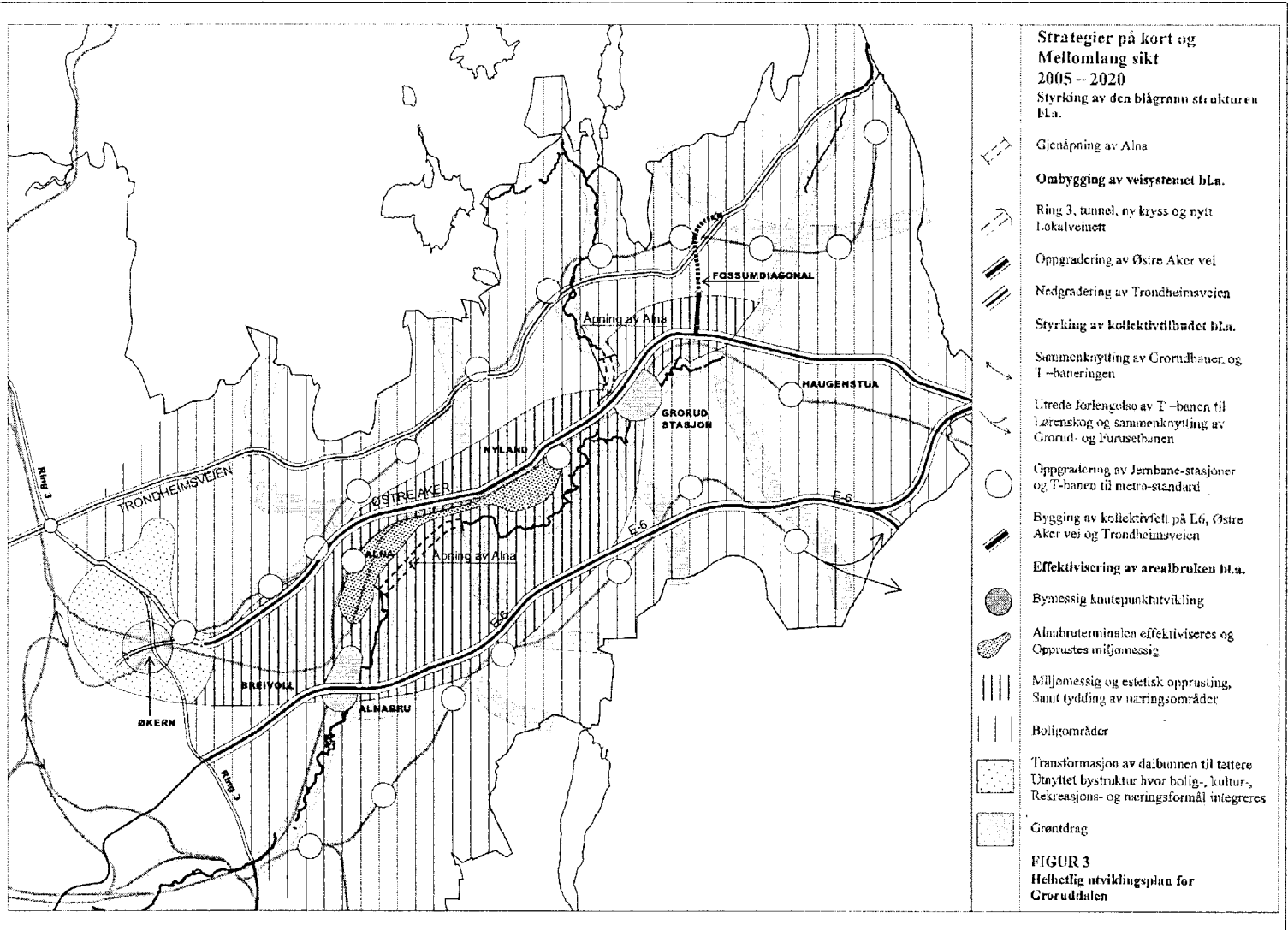
Tiltak: - Avklare hvilke medvirkningsmetoder som skal benyttes på de ulike planleggingsnivåene.

- Iverksette pilotprosjekter for å skaffe relevant erfaring med ulike metoder.

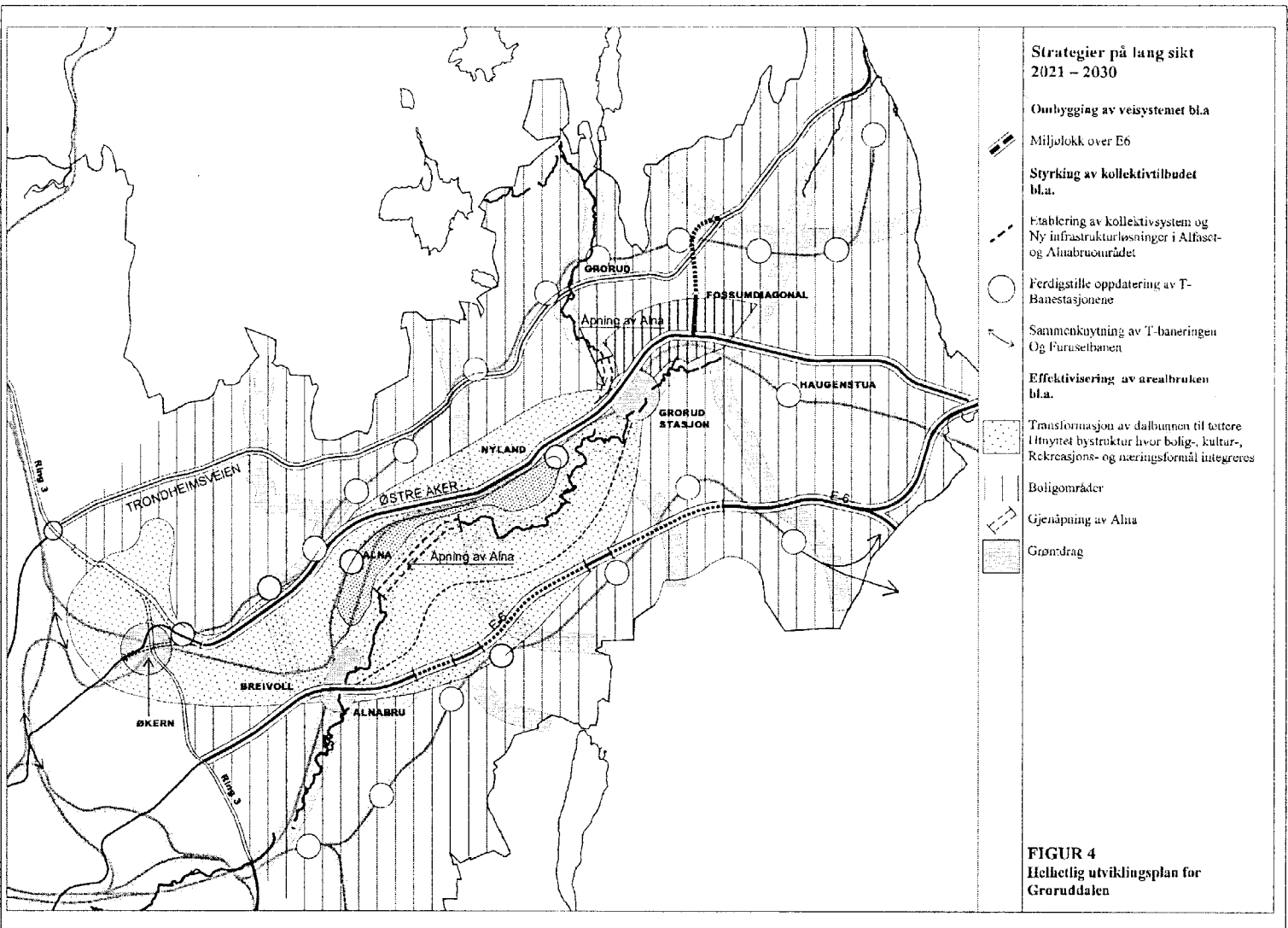
Sikring av forutsigbarhet for alle aktørene i plan- og gjennomføringsprosessene.

Tiltak: - Åpne planprosessene og sikre raske prinsippavklaringer og effektiv saksbehandling.

- Samordne offentlig og privat satsing med tiltak for å styrke medvirkningsprosessene.



Figur 3: Strategier og tiltak på kort og mellomlang sikt (2005 – 2020)

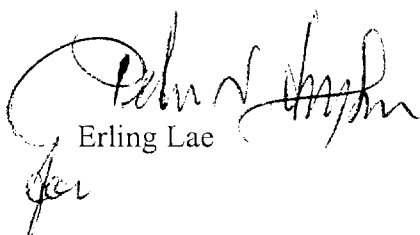


Figur 4: Strategier og tiltak på lang sikt (2020 – 2030)

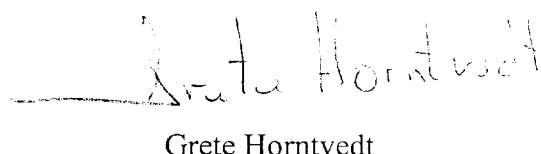
Byrådet innstiller til bystyret å fatte følgende vedtak:

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.

Byrådet, den 08.09.2005



Erling Lae



Grete Horntvedt

Trykte vedlegg:

1. Oppsummering av innkomne merknader til Helhetlig utviklingsplan for Groruddalen
2. Kopi av innkomne høringsmerknader til Helhetlig utviklingsplan for Groruddalen

Utrykte vedlegg:

1. Regionale scenarier for Groruddalen mot 2030, høringsutkast, mai 2004, Plan- og bygningsetaten, høringsuttalelser, saksfremlegg
2. Strategisk samferdselsplan for Groruddalen, oktober 2003, Samferdselsetaten, høringsuttalelser, saksfremlegg
3. Strategisk grønnstrukturplan for Groruddalen, januar 2004, Friluftsetaten, høringsuttalelser, saksfremlegg
4. Områdeprogram for Bredtvet, Plan- og bygningsetatens anbefaling, høringsuttalelser, saksfremlegg
5. Områdeprogram for Grorud stasjonsområde, Plan- og bygningsetatens anbefaling, høringsuttalelser, saksfremlegg
6. Områdeprogram for Alfasetmorenen Nyland, Plan- og bygningsetatens anbefaling, høringsuttalelser, saksfremlegg
7. Områdeprogram for Alnabruområdet, Plan- og bygningsetatens anbefaling, høringsuttalelser, saksfremlegg
8. Prioriterte kulturminner og kulturmiljøer i Groruddalen, april 2004, Byantikvaren, høringsuttalelser, saksfremlegg
9. Kulturaktiviteter i Groruddalen – Strategier for arbeidet, april 2004, Plan- og bygningsetaten, høringsuttalelser, saksfremlegg
10. Områdeprogram for Bredtvet, høringsutkast, februar 2004, Plan- og bygningsetaten
11. Områdeprogram for Grorud stasjonsområde, høringsutkast, februar 2004, Plan- og bygningsetaten
12. Områdeprogram for Alfasetmorenen Nyland, høringsutkast, mars 2004, Plan- og bygningsetaten
13. Områdeprogram for Alnabruområdet, høringsutkast, mars 2004, Plan- og bygningsetaten
14. Strategi for å avklare finansiering av miljø- og samferdselstiltak –delrapport, mars 2003, Plankontoret for Groruddalen

Andre aktuelle dokumenter:

- Nasjonal Transportplan 2006-2015, juni 2004, Stortingsmelding nr. 24 2004
- Kommunedelplan for Økernområdet, vedtatt av Oslo bystyre 26.mai 2004
- Kommunedelplan for Rommen – Bånkall og Riksveg 4 Trondheimsveien, planforslag datert september 1999.
- Kommuneplan 2004 - Oslo mot 2020, vedtatt av Oslo bystyre 26.mai 2004
- Bedre miljø i Groruddalen, planer og hovedstrategier. Miljøsone med 4 innsatsområder, april 2003, Administrativ samarbeidsgruppe Groruddalen – samarbeid mellom stat og kommune
- Utviklingsprogram for Groruddalen, vedtatt av Oslo bystyre 18 desember 2002
- "Vi tror på Groruddalen." Regional strategi og tiltaksplan for Groruddalen. Notat, mai 2000, Byrådsavdeling for næring og byutvikling
- Kommunedelplan for Groruddalens sentrale deler, vedtatt av Oslo bystyre 11 juni 1997
- Alna-idérapport. En vandring med vann, august 2002, Vann- og avløpsetaten
- Kulturminner i Groruddalen, strateginotat, november 2001, Byantikvaren
- Groruddalen kulturminneatlas. Byantikvaren januar 2004.
- Strategi for bærekraftig utvikling. Miljø- og bærekraftstatus 2002. Byøkologisk program 2002 – 2014. Behandlet i bystyret 11.06.2003.
- Miljøsone Groruddalen. Innsatsområde 3: Alnaelva og terminalområdet. Forslag til miljøtiltak, Statsbygg januar 2005.