

Frogn MDGs Innspill til Byutviklingsplan for Seiersten, Ullerud og Dyrløkke

Basert på planprogram høringsutgave mai 2104

Bakgrunn og formål

MDG synes utgangspunkt og hovedformål med planen er gode.

- Vi håper, i likhet med hva planen selv sier, at en god plan kan verne andre jomfruelige områder i kommunen. Vi tror det er nødvendig med en bevisst styring og konsentrasjon av aktivitet / utbygging til Seiersten, Ullerud og Dyrløkke (heretter kalt planområdet).
- Administrasjonen vurdering av tempo i utbyggingen kunne med fordel vært inkludert i planprogrammet
- Målsetning om antall innbyggere, og innbyggernes sammensetning, kan være med på å styre hvilke tiltak man legger opp til, og nødvendig tempo for gjennomføring. Administrasjonen bør være dette valget bevisst i områdeplanen.
- Det bør analyseres hvor mange mennesker man ser for seg trengs i planområdet for å få det bypreg man etterstreber. Hvor mange av disse menneskene skal bo i planområdet, og hvor mange skal reise dit? MDG tror på et større og mer variert befolkningsgrunnlag i området og håper at planen vil inneholde tiltak som bevisst fremmer dette.

“Områdeplanen skal bidra til at vi når målene våre”

Vi mener kommunen har gode målsetninger og er sitt langsiktige ansvar bevisst. Men innholdet står i sin nåværende form i fare for å være gode ord uten konkret handling. Det må antas at regulering og tilrettelegging i planområdet vil ha stor betydning for hvordan kommunen som **helhet** klarer å oppnå disse målene. Vi ønsker derfor at planen i større grad konkretiserer hvordan de overordnede målene skal nås i planområdet.

Planen må helt konkret si hvordan den skal bidra med å redusere klimagassutslippet. Hvor stor del av kommunens målsetning skal tas i dette området?

Et annet eksempel er målsetning om næringsutvikling og verdiskapning. I praksis ender dette gjerne opp i en diskusjon om nødvendige transport- og parkeringsbehov og kommer i konflikt

med blandt annet miljømål. For å nå målene trenger vi antakelig å tilrettelegge for næring som krever lav eller ingen bilbasert transport i planområdet.

Målsetning om å fremme folkehelse gjennom god planlegging er et annet eksempel som krever konkretisering i planen. Hva betyr dette for Frogn kommune? Hva betyr det i dette området og hvilke føringer er det som kan kobles til denne målsetningen?

Grunnforhold og naturressurser

Større fokus på sammenhengende grøntområder

MDG er bekymret for at grønne lunger vil stille svakt i interessekonflikter og mener at deres status og prioritet i planområdet må styrkes. Vi mener at de ikke kun kan nevnes som en overordnet **målsetning**, men settes som en konkret overordnet **føring** til videre planarbeid.

MDG ønsker i tillegg at planen legger opp til **sammenhengende** grøntarealer.

Det bør videre sees på om man kan **spesifisere hva som menes med en grønn lunge** slik at området det henvises til faktisk er / utformes på en slik måte at de oppfyller en eller flere av de verdier de er ment å skal tilfredsstillere.

- Grøntområder i planområdet kan reguleres til offentlige, felles hageprosjekter til glede for allmenhet, gamle og unge. De kan være en tilgang for skolen og bli et spennende innslag i bybildet.
- Felles hageområder i nye boligprosjekter bør vurderes og/eller kreves.
- Grønne tak kan være en måte å håndtere overvann
- Planen må også ta hensyn til forekomst og ferdsel av ville dyr.

Plangrense

Frogn MDG ønsker at området runt Follo Museum inkluderes i planen. Museet er en liten oase og tilgang for Drøbak som i dag er relativt flittig i bruk - og har ytterligere potensiale. MDG mener det vil gi et feilaktig utgangspunkt å ekskludere området med tanke på hvordan det bidrar til Stedsutvikling, Fellesarealer og flerbruk, Kulturverdi og transportbehov.

Hva er god byutvikling?

Frogn MDG mener at den endelige planen bør inneholde en prioritering i gjennomføringen. Hva i planen bør gjennomføres først, for å nå de mål man har satt for seg? (boliger eller næring først, bedre kollektivtrafikk eller begrensninger for bilister først). Planen bør om mulig ha et standpunkt på

- hva man mener er fornuftig å begynne med
- hvilken rekkefølge som er forutsatt
- hvilket tempo man må jobbe for å nå de oppsatte målene.

Trafikk og transport

Frogn MDG mener at å lykkes med transport og mobilitet i området er en forutsetning for å lykkes med hele planen. Her må man se utenfor planområdet ettersom en stor majoritet av kommunens totale trafikk går gjennom dette området. Planen må være veldig konkret på dette området og det må foreligge objektive fakta og tydelige, målbare målsetninger som kan gi støtte til debatter både i planarbeidet og ved seinere gjennomføring.

- Gode transportløsninger må ikke forutsettes å være det samme som at det skal være mulig å kjøre frem til hver eneste inngangsport i planområdet, det være seg næring eller bolig. Dette bør spesifiseres. For mange er begrepet “god transport” det samme som privatbilisme. MDG mener det bør utredes sentralisert parkering hvor **boligområder, og kanskje også næringsområder, tilstrebes å være bilfrie** (selvsagt unntatt nytte- og nødtransport og adkomst for funksjonshemmede).
- Planens føring for Dyrløkke om forbedret adkomst må ikke være det samme som forbedret adkomst med bil. Heller motsatt - uten bil. Språkbruken bør spisses da adkomst er et uspesifikt begrep. Arealer til bilveier og parkering kan konsentreres til der hvor det er nødvendig. For MDG er dette “arealeffektiv bebyggelse” som “fremmer folkehelse” og “gjør det attraktivt å gå og sykle”.
- Felles føring “fortetting med kvalitet” mener vi er et alt for vagt begrep som må konkretiseres for å ha noen verdi. Hve mener områdeplanen (Frogn kommune) med kvalitet? Kvalitet for hvem? Kvalitet måles hvordan?
- Føringer må stille krav både til kommunen, politikerne OG innbyggerne. Vi mener f.eks. at planen må inneholde:
 - ❖ Hvor lange avstander er akseptable (eller ønskelig som helsefremmende tiltak) fra bolig til parkering / kollektivtrafikk / knutepunkt. Er det noen i planområdet som egentlig kan anses å trenge egen parkeringsplass utenfor døren, med tanke på at dette blir Drøbaks mest sentrale område?
 - ❖ Analyse på hvilke grunner Frogn innbyggere har til å velge de transportmiddel de velger i dag? Vi mener dette er nødvendig for å se hvorfor planområdet har den trafikkmengde den har, og viser muligheter til tiltak som sikrer kommunens målsetninger.

Få ting skaper så mye engasjement som når noen truer individens rett til å bevege seg fritt i egen varm, tørr bil. Kommunen må ha en tydelig strategi for hvordan slikt skal håndteres hvis man for alvor mener at målet om å redusere klimautslippene fra veitrafikk med 20% skal holdes. MDG mener videre at det er viktig at planen også fokuserer på at biltrafikk er mer enn utslipp. Det er arealbruk, støy, trafiksikkerhet, bevegelsesfrihet for andre trafikanter samt sosiale forskjeller. Er f.eks. regulering som tillater tre bensinstasjoner innen et litet byområde

riktig? Også hvis det betyr en teoretisk redusering i klimagassutslipp fordi folk antas å kjøre kortere strekning til bensinstasjonen?

Gående og sykkel

Planen bør ha et tydelig gå- og sykkelkart som viser hvor dagens gang- og sykkelveier er, og hvor det er svake linker i planområdet. Hvor mange veioverganger med kryssende trafikk kreves for å komme fra A til B i området? Hva er det som skal være målsetningen? Skal gang og sykkelveier deles opp (merkes)? Dette bør utredes og gjerne spesifiseres som krav for utbygging / utbedring i området.

Kollektivtransport og kollektivknutepunkt

Frogn MDG mener planprogrammet må inneholde et spesifikt avsnitt omkring kollektivknutepunkt. Hvor skal kollektivknutepunkten(e) være, og hva gjør et slikt knutepunkt med dynamikken i området - spesielt med tanke på målsetning om økt bruk av kollektivtransport (herledet fra målsetning om reduserte klimautslipp fra veitrafikk).

- Frogn MDG ga i informasjonsmøtet for planprogrammet et foreløpig innspill om at det haster med en utbedring av kollektivknutepunktet på Dyrsløkke og det er vår mening at dette arbeidet må startes opp snarest. Uansett om man velger hodeknutepunkt et annet sted, vil Dyrsløkke, grunnet sin sentrale plassering i dag og i fremtiden, være en form for knutepunkt. Det bør derfor være mulig å innføre strakstiltak som ikke kommer i konflikt med en fremtidig områdeplan.
- Frogn kommune har tidligere vedtatt detaljerte planer for bygging av flerbrukshus på Dyrsløkke og idrettspark på Seiersten. Disse planene er utarbeidet uten tanke på behovet for et effektivt, trygt, oversiktlig og attraktivt knutepunkt for kollektivtrafikken. Frogn MDG mener det derfor er ekstremt viktig at dette nå kommer med i ny områdeplan og at det tildes arealer som er store nok til å dekke den målsetning man bør ha om antall boende og reisende i et 20-års perspektiv.
- Kollektivtransport og knutepunkter utarbeides i samarbeid med fylke og Ruter. Føringer fra disse må gjøres tydelige i områdeplanen slik at planer kan utarbeides med et realistisk utgangspunkt, i samråd, hvor ikke parter peker på hverandre når ting skjer / ikke skjer.

Infartsparkering og pendling

Infarts/utfartsparkering bør behandles spesielt i programmet.

Dette kan f.eks. sees i kombinasjon med evenemangsparkering (busser, ekstra behov i sommermånedene) och ställplats för husbil- och husvagn ettersom disse behovene finnes ulike deler av året.

Området må ha en tydelig strategi på “til og fra Drøbak”. Det gjelder ikke bare til og fra Oslo, men hele Follo-området. Fra Drøbak til f.eks. Ås, Ski og Vestby. Løsninger for pendling, innfartsparkering og knutepunkter må inkludere analyser av transport til disse områdene.

Andre konkrete innspill

Vi etterlyser analyser på muligheter for

- tilrettelegging for bildeling og samkjøring. Trenger det å avsettes arealer til dette?
- tilrettelegge for elsykkel (Drøbak er en by med drøye bakker - vanlig sykkel er for mange ikke et reelt transportmiddel grunnet kravene det stiller til fysikk). Krever det en annen type, eller egen sykkelvei da hastigheten kan forventes å øke?
- flittig bruk av gatetunsløsninger hvor motorisert trafikk skjer på de gåendes premisser.
- flere stengte veier (kun åpne for boende og nød- og nyttetransport)
- Se på mulighet for bysykkel eller annen type sykkeldeling. Kan det være del av en løsning for for sentrum, handel og infartsparkering? Hvor mye arealer må ev. avsettes til dette?

Boliger og Næring

For å nå kommunens mål om å redusere utslipp fra stasjonær energi bør det vurderes om planen kan inneholde konkrete miljøkrav for energibruk og byggematerialer for **både** nye bygninger og ved rehabilitering / ombygging av eldre bygninger (sett fra et livsløpsperspektiv).

Miljøsertifisering av bygninger og områder bør vurderes om kan være et tiltrekkende element for ny spennende, og gjerne “grønn” næring. Med NMBU i umiddelbar nærhet burde det finnes store muligheter for dette.

Estetikk

Estetikk må få en mye mer fremtredende rolle i fremtidig områdeplan. Det må stilles krav også til næringsarealer slik at de gir ønsket bypreg (i motsetning til dagens stripereg).

Energi

Det bør vurderes om planen skal inneholde retningslinjer for eventuell grad av selvforsyning av elektrisitet. Både til transport og bygninger. Det kan være fjernvarme, installasjon av fornybare energikilder som sol og vindkraft, ev. som pluss hus som også nevnes i planen. Her håper vi at man gjør flere vurderinger og analyser og henter inn kunnskap fra byer som har kommet langt i denne type planlegging og utvikling. Det bør også vurderes om et samarbeid med NMBU kan være med på å få en spennende utvikling på dette området. Kanskje en energipark i anslutning til nytt boligområde på Ullerudslette som også kan tiltrekke seg turister? Kanskje en solcellepark langs golfbanan?

Frogn bør satse på kartlegging av arealer og bygninger hvor det egner seg å installere solceller (flybåren kartlegging / modellering) og fra dette identifisere ev. muligheter i planområdet.

Ullerudsletta

Med riktige grep kan planen bidra til en omforming av Ullerudsletta fra asfalterte bakgårder og parkeringsplasser til sårt tiltrenge boliger i nærhet til kollektivtransport og etablerte skoler/barnehage, butikker, samt idretts- og kulturanlegg. Ullerudsletta har på så måte optimal beliggenhet i det nye byområdet.

Slik planen legger opp til bruk av Ullerudsletta er det i vårt syn en svak link i planprogrammet. Det er nå en føring at området skal være næringsområde, **eventuelt** med boliger i bakkant. Samtidig nevnes tomme næringslokaler som en utfordring. Det ser altså ut til at planen gir en føring at det skal bygges mye mer her, og av en type (næring) som det allerede er mer enn nok av fra før. Dette kan bidra til at området forblir "tomt" - i stid med planens formål om en sammenhengende levende by.

MDG mener Ullerudsletta må prioriteres ettersom det er her det er viktigst å bygge ut for å skape den linken mellom to kjerner man nå etterstreber. Her burde det være mulig å bygge mange boliger. Hvis det skal være næring i området, må det gis konkrete føringer på at disse næringene skal kunne klare seg godt uten at det er spesielt godt lagt til rette for privat biltrafikk. Dyrløkke er allerede definert som et handelsentrum, hvorfor skal da Ullerudsletta også være det? Vil ikke fortetting av næring kring Dyrløkke være like, eller mer, aktuelt?

Riktig transformasjon og aktivitet på Ullerudsletta vil være avgjørende for å "reduere opplevd avstand".

Forslag til medvirkning - hvordan vil du bli involvert?

Frogn MDG håper kommunen satser på bruk av digital visualisering, spesielt kart og bymodellering for å engasjere innbyggerne i planprosessen.

- Kommunen ønsker å bygge en by for barn og unge, da mener vi man må tilrettelegge en høringsprosess som engasjerer denne gruppen
- Digital visualisering og kart er (brukt på riktig måte) gode formidlere av kompleks informasjon - for alle aldre. Her kan brukerne selv velge hva han / hun vil se og sammenligne.
- Gode diskusjoner og prosesser krever godt faktagrunnlag. Disse kan ikke ligge skjult i lange rapporter hvis man ønsker en reell brukermedvirkning og engasjement.
- Krav til oppmøte på møter er ikke heller optimalt hvis man ønsker bredde i medvirkningen
- Tilgjengelige fakta og "online" diskusjon skaper forståelse og engasjement og kan bidra til innspill fra grupper som ellers kanskje ikke deltar i planprosessene.

Drøbak har nylig fått seg en egen kodeklubb. Det kan f.eks. være en mulighet å kontakte dem for å se på muligheten for å la barn og unge (eller voksne for den saks skyld) bruke Minecraft for å bygge sitt eget Drøbak?

Det finnes flere mulige digitale løsninger for brukermedvirkning i planprosesser som MDG gjerne hadde sett at kommunen tok i bruk. I Sverige finnes det f.eks. en spennende og prisbelønnet løsning som er brukt av blandt annet av Gøteborg, Linkøping og Norkøping. Eksempel på disse løsningene:

<http://agency9.com/portfolio-item/citizen-dialogue/>

<http://agency9.com/portfolio-item/min-stadmy-city/>

<http://agency9.com/portfolio-item/city-investment-planning-and-visualization/>

Hva trenger vi å vite mer om?

- Tall på dagens arealfordeling og tomteutnyttelse, og ny målsetning (bolig, næring, gang/sykkelvei, bilvei, grøntareal, park osv.)
- Målemetoder og sammenligningstall bør konkretiseres - hva styrer vi mot og hva styrer vi med?

Takk for muligheten å komme med innspill! Vi gleder oss til fortsettelsen.

Linda Byström,
på vegne av styret i Frogn MDG

Drøbak, 1. september 2014