

Møte i Lørenskog Hus 07.11.2013, kl 18.00: "Visjoner for Lørenskog".

Befolkingsveksten kommer om vi vil eller ikke. Befolkningen rundt Oslofjordsregionen vil øke med 800.000 til 2,8 millioner innen 20 år. Lørenskog kommunen vil ikke forbli slik den har vært. Vi må ha plass til flere. Om bare 10 år har befolkningen økt med 10.000. Hvor skal de bo? Kommunen mener vi må følge de siste årenes trend og bygge i tett i høyden langs kollektivknutepunktene. Ahusbanen blir bokstavelig talt lokomotivet som skal trekke den nødvendige nærings- og boligutviklingen i kommunen videre – dit man ønsker den. Dette fordi vi må møte og styre utviklingen, ikke bare sitte passivt å se på at tingene skjer. Under dette motto inviterte Dialog-foreningen tilknyttet Lørenskog Hus, med kulturhussjef Ola Beskow i spissen, til folkemøte og paneldebatt om Lørenskogs fremtid.

Panelet bestod av kulturhussjef Ola Beskow, rådmann Ragnar Christoffersen, nyansatt Strategi- og Plansjef Jannike Hovland og den eksterne byforskeren Erling Dokk Holm. I anledning av det lokale temaet var Trond Granlund innhentet for å innlede med "Losbylinna", en velkjent låt om lokallivet og nærmiljøene i Lørenskog.

Kulturhussjef Ola Beskow innledet med å fortelle om at Lørenskog Hus i startfasen ønsket en tettere kontakt med bedriftene i kommunen for og blant annet leie ut sine møteromslokaler i større grad. De dannet næringslivsforumet: "Dialog", et forum bestående av en samling lokale næringslivsledere. De så en rivende sterk utvikling innen kommunen. Skulle man bare se passivt på utviklingen og la den skje eller ønsket han å ha hånden på rattet og være med på å møte utviklingen? Fokuset er på de større lokalsamfunnsmessige sakene, nærings- og samferdselsutvikling osv. Gruppen er i stadig utvikling med samlinger og ønsker flere lokale næringslivsledere som medlemmer: http://www.lorenskoghus.no/hva_er_dialog.

Rådmann Ragnar Christoffersen redegjorde for fremdriften med planarbeidet med den nye kommuneplanen som revideres hvert 4. år. Høringsrunden er avsluttet, man har fått inn over 50 tilsvarende fra statlige- og kommunale etater, selskaper, organisasjoner og privatpersoner. Man har fastsatt rammene i formannskapsmøtet 23. Oktober 2013 og de nærmeste månedene frem til april 2014 utarbeides kommuneplanutkastet for ny høring og videre behandling.

Kommunaldirektør for Teknisk sektor, Erlend Eggum, innledet sitt innlegg med å redegjøre for mytene om Lørenskog i forhold til fakta, om at befolkningen på i dag 34.500 innbyggere ikke har økt med mer enn 1,4 % mellom årene 2004-2012, ikke en så stor økning som man skulle trodd. Man forventer i 2024 45.000 innbyggere, en økning på ca. 10.000. Lørenskog har i dag 13.454 boenheter og næringslivet i Lørenskog omsetter for 50% av den totale omsetningen på Romerike, medregnet giganten Elkjøp Nordic. Det er fra kommunens side planlagt omregulert og tilrettelagt for ca. 5-7000 flere boliger hovedsakelig tilknyttet kollektivknutepunktene i Lørenskog sentrum, Skårerødegården, A-hus området og Icopal-tomten på Fjellhamar de nærmeste årene, med utbyggingstakt styrt av markedet. Det bemerkes at Lørenskog kommune har vært kåret til landets 5. beste kommune å bo i, inn- og utflyttningsbalansen mellom romerikskommunene og Oslo er relativt lik, bortsett fra at man ser en trend til økt tilflytting av folk fra utlandet. Lørenskog er ledende på fortetting i Norge med en 2. plass. Kun Oslo kommune med sine 3072 innbyggere pr. km² rager høyere på listen enn Lørenskog med sine 2830 innbyggere pr. km². Trondheim (2528) og Bergen (2500) følger etter på listen. I Lillestrøm er tettheten til sammenligning kun 2000 innbyggere pr. km². Paradokset er at sistnevnte by med 12-14.000 innbyggere har hatt dobbelt jernbanespor i 15 år, mens i Lørenskog, med over dobbelt så mange innbyggere, har man snakket om T-bane i over 40 år. Kommunestyret har nå fastsatt planprogrammet for den nye kommuneplanen. Sentralt i planen er behovet for 5500 nye boliger frem til 2025, tilrettelegging for Ahusbanens trase, videreutvikle næringslivsgrunnlaget for områdene tilknyttet Ahusbanens stoppesteder; næringsutvidelser ved Visperud/Karihaugen området, næringsutvikling rundt Lørenskog sentrum og ytterligere utbygging av Ahus-området som kompetansesenter.

Byforsker Erling Dokk Holm liker at kommunen tar hånden på rattet og vil styre utviklingen. Kommunen har store muligheter, men blir også påvirket av noen grunnleggende problemer i hele Oslofjord området: Arealutvikling og transport henger ikke sammen. Det er et fragmenteringsproblem, alt er spredt og blir til i tilfeldig grad der det er plass. Dette i likhet med Lørenskog, som han med god grunn oppfatter som fragmentert. Kommunen er oppdelt i 2 hoveddeler med skille langs rv. 159 og med en håpløst desentralisert jernbanestasjon kun en knapp tredjedel av befolkningen har umiddelbar tilgang til. Man må planlegge for de neste 20-30 årene på en sosialt bærekraftig måte og forvente en befolkningsøkning på 800.000 flere innbyggere, opp til 2,8 mill. mennesker i Oslofjordområdet. Grafene viser at vi enda ikke har fått eldre boomen i Norge, men at den kommer. Det er i dag 600.000 eldre over 70 år som vil fordobles til 1,2 mill innen 20 år med lengre levealder og økt velstand. Dokk Holm prisgir at folk i dag, og særlig eldre, ønsker å halvere bo-arealet sitt og flytte til ny leilighet, fremfor å måtte måke snø og vedlikeholde sin villa. 70% av kjøperne i Norge av nye, urbane leiligheter er eldre mennesker. Denne trenden hyller han. Med den befolkningsveksten man kan forvente må det bygges tettere og i høyden, skape urbane og attraktive bomiljøer med stort volum av folk. Når et bymiljø passerer 50.000 innbyggere vil den positive utviklingen for næringsliv og sosialt bærekraftige miljøer komme automatisk. Bedrifter tiltrekkes, arbeidsplasser skapes lokalt. Dette vil også lette presset på

interkommunal samferdsel og den defragmentisere bebyggelsen. Folk kan bo, jobbe og leve mer lokalt og få frigjort fritid til annet enn pendling og kjøring. Barnefamilier kan slippe transportvirksomheten mellom fritids- og sportsaktiviteter gjennom bedre planlegging og samlokalisering av kultur- og idrettstilbud. Dokk Holm mener man nesten kan bygge i høyden hvor som helst og oppå hva som helst. Det ble vist mange spenstige forslag og visjoner som fikk en traust "Lørenskauing" til å få både hakeslepp og forstyrret hjerterytmene en stund. Man fikk se blokkbebyggelse og tårn over Coca-Cola og Postens Østlandsterminal, firkantede bykvartaler langs Skårersletta og Ahus-området. Dokk Holm innrømmer at han nok har tatt i litt godt i mange av modellene. Fremtidsvisjonene må nok få noe tid til å modnes, men tanken bak er at selv om man bygger i høyden behøver det ikke se estetisk grusomt, massivt og firkantet ut. Med mangfoldige variasjoner i høyder, form og utseende kan en moderne byplanlegging se fresht, innbydende, romslig og luftig ut, særlig med innleggelse av mange små og store grøntområder. Det ble vist mange eksempler på dette.

Dokk Holm mener Lørenskog er et Norge i miniatyr. Vi er patriotiske om kommunen og trives, men for få "andre" har faktisk vært her. Folk flest har aldri vært i Lørenskog og kommunen er ikke allment kjent i befolkningen. "Dere må bestemme dere for å bli viktige". "Ikke vær en avansert forstad, men bli en by!" sier han. "T-banekartet er det mest leste kartet i Norge og Lørenskog er dessverre enda ikke på det". "Ahusbanen må på T-bane kartet og skinnegående persontransport er en forutsetning for videre utvikling av kommunen". Han mener befolkningen må våkne opp, gå i demonstrasjonstog og forlange: "Bane til Ahus - NÅ!" En mer urbanisert utvikling av Lørenskog i sentrumsområdene og langs kollektivknutepunktene er umulig uten T-bane. Vi må bestemme oss for å bli tyngre. For å styre utviklingen må man ha T-banen for å håndtere veksten, i tillegg til et kraftig økt tilbud av tilbringerbusser for å frakte folk fra utkantene av kommunen og inn til sentrum. Statens prinsipp om finansiering gjennom belønning av gode kollektivtiltak vil trolig videreføres med den nye regjeringen som har lovet 50% statlig finansiering av større kollektivtiltak. Innen 10 år bør man øke tettheten av boligbygging i høyden, det vil bli færre små butikker da disse sentraliseres til kjøpesentre. Dokk Holm's engasjerende og morsomt provoserende innlegg fikk folk til å tenke og reagere.

Kulturhussjef Ola Beskow avsluttet det spenstige og fremtidsvisjonære foredraget med ordene: "Å leke er å lære", med baktanken om vi ikke tør komme med ville ideer, kommer ikke mulighetene til utvikling. Det var klart for spørsmål og tilbakemeldinger fra salen.

Det ble fortalt om navnet Lørenskog som skal bety "Leiregrenselandet mot skogen", hvilket illustrerer de relativt store og vernede markaområdene sør i kommunen som utgjør vesentlige deler av kommunearealet.

Fra en annen tilhører ble det trukket frem viktigheten av busser som kollektivtiltak, og at flere ekspress og lokalbusser er viktigere enn bane. Strategi- og plansjefen mente derimot at T-bane er i første klasse som raskt transportmiddel for å forflytte store mengder folk, kun begrenset av hastigheten på vognsettet.

Gjennom flere tilhørere og debattanter var kollektivsituasjonen hovedtema:

- Problemet med tidspunktet for planlegging og tilrettelegging av kollektive transportårer gjennom boligområdene i forhold til tidspunktet for utbygging av boliger.
 - Overfylte togvogner i dag på hovedjernbanen.
 - For få tog på jernbanen i rushtidene og reduserte rutetilbud.
 - Dårlig kapasitet innenfor Oslogrensen på både veier og banelinjer som en voldsom flaskehals som forsinker strømmen av folk fra Romerike. Om ikke Oslo får gjort noe med kapasiteten gjennom utvidelse av veier, kollektivfelt, ny jernbane- og t-bane tunell blir det vanskelig å få effektivisert transporten, på tross av økte og utvidede kollektivtiltak fra østsiden.
 - Det ble sagt fra salen at om man virkelig skal ta grep om den spredte tilhørigheten for Ahus' pasientnedslagsfelt, bør det på sikt blåses liv i den visjonære T-banering løsningen for Nedre Romerike. Disse tankene innebærer en utvidelse av T-banen fra Vestli (Grorudbanen), mot Lørenskog stasjon og sentrum, over mot Gjelleråsen, Skedsmo, Kjeller og Lillestrøm knyttet opp mot en Ahusbane fra Ellingsrudåsen.
 - Varaordfører i Skedsmo kommune mente man må ha skinnegående T-bane til Nedre Romerike. For folk i Lørenskog er Ahusbanen vel så viktig for å komme seg til Lillestrøm som å komme seg til Oslo. Dagens bussløsninger mellom Lørenskog, Lillestrøm, Skedsmokorset og Hvam er kronglete og svært lite tidseffektive. Man vet fra før at Skedsmo kommune på sin side har en ringbaneløsning mellom Kjeller og Lillestrøm sentrum på tankekartet, som vurderes tilknyttet Ahusbanen om ikke man legger denne til Lillestrøm med en gang byggingen først blir igangsatt, eller senere. Slik planene er i dag, med bred politisk enighet mellom kommunene og fylkeskommunen, blir Ahusbanen kun bygget til Ahus da den forhåpentlig rekker å komme inn i Nasjonal transportplan i 2018 med mulig ferdigstillelse mellom 2023 og 2025.
 - Fra andre tilhørere som bor langs rv. 159 ble kommunen påminnet om støyproblemet langs denne motorveien som har fått økt fartsgrense til 90. Støyproblematikk er viktig flere steder, også ved Skårerødegården med skjerming mot E6 for denne nye stasjonsbyen som er under bygging.
 - Planene om å legge rv. 159 under lokk har sjelden vært mer aktuell. Byforsker Erling Dokk Holm liker ideen svært godt og det er et utmerket samlende tiltak for kommunen. Med samlet planlegging for T-banestasjonen, næringsutvikling, blokkbebyggelse, kultur-, sports- og fritidstiltak vil lokket gi uante muligheter i en kommune med knapphet på arealer i sentrale områder. Han legger vekt på at volumtanken er viktig. Man må bygge mye, tett og høyt, med variasjoner i høyde og form, skape urbane og moderne bomiljøer med kombinerte næringsmuligheter og arbeidsplasser i nærheten av hvor folk bor.
- Møtet ble avsluttet kl 20.10 med invitasjon til et nytt folkemøte fra kulturhussjef Ola Beskow til våren når kommuneplanen skal ut på høring eller der omkring.
- Av: Marius Engstrøm, www.ahusbanen.com, @ahusbanen (twitter) og Facebook.