

Frogn Kommune politikere

Drøbak, 30.11.2022

Frogn næringsråds kommentarer til KPA og grønn grense

Knutepunktstrategien

Knutepunktstrategien tilsier at hoveddelen av all utbygging skal skje i forbindelse med definerte knutepunkt, slik at byspredning og økning i transportbehov reduseres. Grønn grense er en konsekvens av denne strategien. For mange kommuner har denne strategien imidlertid en del uheldige konsekvenser, både for innbyggere og næringsliv.

Konseptet «grønn grense» forutsetter egentlig at en kommune har et punkt, et tettsted eller by, som er kommunens sentrum. Dette kan beskrives som en typisk stasjonsby. For alle de stedene som derimot har en annen struktur, som har utviklet seg på en annen måte enn rundt et punkt, er dette konseptet vanskelig. I Frogn sitt tilfelle har vi en lineær utvikling, og kollektivtilbudet er ikke en stasjon men en busstrasé.

Vi vil i dette skrivet peke på hvilke utfordringer innføring av Grønn grense skaper for Frogn.

Lokalt næringsliv

Grønn grense vil i kombinasjon med de nye foreslåtte bestemmelsene i KPA knyttet til fortetting i eksisterende boligområdene medføre at de aller fleste utbyggingene i kommunen vil være innenfor de to store planene og bestå av store prosjekter og store bygg som vil håndteres av store utbyggere og entreprenører. Lokal byggebransje vil ikke få mye jobb. Når eneboligmarkedet i prinsippet er fjernet er det dystre utsikter for lokal byggebransje.

Manglende mangfold i boligtyper presser folk ut av sitt lokalmiljø når de vil/må bytte bolig.

Grønn grense gir konsentrert bebyggelse innenfor et konsentrert område. Det bygges gjerne store blokker, og det forutsettes at leiligheter skal oppføres innenfor grønn grense og ikke andre steder. I svært mange kommuner er eksisterende boligstruktur spredt, med boligområder som «drabantbyer» langs kollektivtrasé eller utenfor kommunens sentrum. Dette medfører at når mennesker som bor i de eksisterende boligområdene ønsker å bytte ut enebolig med leilighet må de forlate sitt nærområde, der de kanskje har bodd mesteparten av livet, der de har nettverk og familie.

Det er også slik at knutepunktstrategien og grønn grense medfører sterk økning av tomteprisene innenfor grønn grense, og blokker i mange etasjer er mye dyrere å bygge enn lavblokker og mindre boligtyper. Dette medfører at en liten, ny leilighet i et knutepunkt kan være mye dyrere å kjøpe enn det man får ved salg av en stor enebolig. Alternativet til denne situasjonen kunne vært å åpne for noe leilighetsbebyggelse i de eksisterende boligområdene slik at eldre mennesker både kan forbli i sitt nærområde og ha råd til å kjøpe en leilighet.

80/20 – hvordan vil dette håndteres?

Det er også stor usikkerhet i næringen knyttet til hvordan prosentfordelingen innenfor og utenfor grønn grense skal håndteres. Skal det styres på reguleringsnivå eller byggesaksnivå? Vil man se fordelingen an år for år, eller i en større tidshorisont? Dersom det et år bygges 100 boliger på Dal – vil da «kvoten» være brukt opp utenfor grønn grense i mange år, slik at enkeltpersoner som ønsker å bygge seg en bolig må vente i årevis til det igjen er «ledige kvoter»? Dersom Kolstad plutselig setter i gang og bygger 400 boliger, må prosjekter i Byutviklingsplanen vente? Vil prosentandelen 80/20 regnes ut fra det som faktisk bygges eller ut fra kommunens mål om antall nye boliger i året? Vil de store aktørene som bygger mange boliger fortrenge byggeplanene til enkeltinnbyggere fordi de har brukt opp «kvota»? Det fremstår som svært uklart hvilke konsekvenser denne fordelingen vil få, både for bedrifter og enkeltmennesker.

Kunnskapsgrunnlaget for Drøbak tettsted presenterer en gjennomsnittlig utnyttelse i kommunens boligområder, og denne legges til grunn for vurdering av fortettingspotensialet i de eksisterende boligområdene. I prosessen frem mot førstegangsbehandlingen har flere påpekt at tallene i kunnskapsgrunnlaget ikke fremstår som riktige. Det er etter vårt skjønn usannsynlig at det f.eks. er en gjennomsnittlig eksisterende BYA på 40% i Drøbak syd og 42% i Drøbak nord. En slik utnyttelse samsvarer ikke med erfaringen til næringen. Vår antakelse er at beregningsmåten som er brukt tar med bygningsdeler som ikke skal regnes med i BYA, f.eks. takutstikk og markterrasser. Det hadde vært en fordel om kommunen kunne redegjøre for beregningsmetoden. Uansett er det etter næringens erfaring ikke slik at kommunens boligområder er så høyt utnyttet som beskrevet og at fortettingspotensialet i boligområdene i virkeligheten er betydelig større.

Hensikten med knutepunktstrategien og grønn grense er i utgangspunktet god. Det følger likevel med en rekke ulemper med en så kategorisk politikk, og vi har beskrevet noen av dem her. Det er nå 7 år siden Regional plan for areal og transport ble vedtatt. I tillegg til å hindre byspredning, naturtap var det å forhindre økte utslipp fra transport viktig i planen. I dag er situasjonen at el-biler er i ferd med å overta som fremkomstmiddel, og utslippsproblematikken knyttet til persontrafikk er sterkt redusert. Det er også et paradoks at blokkbebyggelse med sine underjordiske parkeringshus er betydelig mindre miljøvennlig å oppføre enn småhus, da stål og betong, som er nødvendige byggematerialer for blokkbebyggelse, har et mye større klimaavtrykk enn treverk, som er det foretrukne byggematerialet i Norge for småhus.

For Frogn næringsråd fremstår det som en stor ulempe å innføre grønn grense i ny kommuneplan, og vi oppfordrer kommunens politikere til å ta med seg konsekvensene av grønn grense i sin behandling av saken.

Med vennlig hilsen

for **Frogn Næringsråd**

ved styret