



Oslo kommune
Bydel Gamle Oslo
Bydelsadministrasjonen

Bydelsutvalget

BU-sak 53/2014
OKN-sak 17/2014
BUK-sak 10/2014
RPH-sak 02/2014
ER-sak 12/2014
RFF-sak 06/2014
UR-sak 08/2014

Dato: 24.03.2014

Deres ref:

Vår ref (saksnr):
2011/400

Saksbeh: Marianne Netland, 23431109

Arkivkode:
511.2

**BU-sak 53/2014 BYDELENS UTTALELSE TIL OFFENTLIG ETTERSYN AV
KOMMUNEPLAN "OSLO MOT 2030 - SMART, TRYGG OG GRØNN".**

Bydelsadministrasjonen mottok 14.02.2014 utkast til kommuneplan «Oslo mot 2030 – Smart, grønn og trygg» til offentlig ettersyn. Fristen for uttalelse er satt til 30.05.2014. Dokumentene i saken er tilgjengelig på www.kommuneplan.oslo.kommune.no.

Tidligere saksgang

Arbeidet med kommuneplanen ble startet i 2011 med en oppstartskonferanse, og bydelsvise oppstartsmøter. Offentlig ettersyn av planstrategi og planprogram ble lagt ut på høring 23.08.2011. Bydelsutvalget hadde saken til behandling i BU-sak 103/2011 (vedlagt). Det ble avholdt kommuneplanverksteder i januar og februar 2012 med ulike undertema. Planstrategien ble vedtatt 26.09.2012.

Kommuneplanen

Alle kommuner skal ha en kommuneplan(KP). Planen skal ivareta både kommunale, regionale og nasjonale mål, interesser og oppgaver og bør omfatte alle viktige mål og oppgaver i kommunen, jf pbl § 11-2.

Planforslaget består av to deler; en samfunnsdel med byutviklingsstrategi, og forslag til en juridisk bindende arealdel med tilhørende kart.

For mer informasjon om en kommuneplans enkelte deler, er det utarbeidet en veileder for [samfunnsdelen](#) og [arealdelen](#).

Vedtatt planstrategi

Kommunen har nå plikt til å utarbeide kommunal planstrategi minst én gang i hver valgperiode og vedta den senest innen ett år etter kommunestyrets konstituering. Formålet med strategien er å sette fokus på de planoppgaver kommunen bør starte opp eller videreføre

for å legge til rette for en positiv utvikling i kommunen. Retningslinjer for langsiktig arealbruk skal inngå som en del av strategien og danne basis for det mer konkrete arbeidet med kommuneplanens arealdel. Den langsiktige arealstrategien skal vise sammenhengen mellom fremtidig samfunnsutvikling og arealbruk, og angi langsiktige utviklingsretninger for kommunen og områder for særlig utvikling og vern for å ivareta de arealhensynene som fremgår av pbl § 3-1 Oppgaver og hensyn i planleggingen etter loven.

Vedtatt planstrategi og planprogram for Oslo finner du [her](#).

OSLO KOMMUNES KOMMUNEPLAN – MÅL OG VISJONER:

Oslo og Osloregionen er i sterk vekst, og Oslo kommune har i nyere tid ikke stått ovenfor større planleggingsutfordringer knyttet til veksten enn i dag. Befolkningsframskrivninger til Oslo kommune tilsier at Oslo i 2030 kan telle om lag 830 000 mennesker. De siste årene har den årlige folketilveksten lagt på 10 000 pr. år.

Kommuneplanens arealdel er en grovmasket plan som skal sikre en tydelig retning for byens utvikling, samtidig som den skal være tilstrekkelig fleksibel til å kunne åpne for utforutsette muligheter og for byens generelle utviklingsdynamikk. Den skal være både fleksibel og forutsigbar. Arealdelen består av planbeskrivelse, bestemmelser og kart. I det juridiske arealkartet markeres også areal som i strategisk kart er prioritert etter 2030, slik at også intensjonene i strategikartet for 2050 inngår.

De tre ordene som skal være bærende for arbeidet med kommuneplanen er *Smart, trygg og grønn*.

Byutviklingsstrategien for Oslo

Byutviklingsstrategien som ligger til grunn for arealdelen bygger på og er representert i samfunnsdelen. Det er arbeidet frem et byplangrep som skal sikre bærekraftig regional vekst, og det har vært en sentral føring i at tilstrekkelig potensial for bolig- og næringsareal oppnås.

Byutviklingsstrategien er i hovedsak en videreføring av planlagt og pågående utvikling. Denne planlagte utviklingen er betegnet som «innenfra og ut», som vil si en tilnærming hvor offentlig satsing på byområder i randsonen til indre by skal bidra til å nå mål om bærekraftig regional utvikling. Sammen med en fortetting innenfor rammen av en overordnet knutepunkt- og banebasert strategi skal dette være løsningen for hvordan Oslo skal oppnå tilstrekkelig boligbygging. I følge rapporten vil byplangrepet muliggjøre i overkant av 120 000 boliger og ca 7.8 millioner m² næringsareal frem mot 2030, men dette er betinget av infrastrukturtiltak som Fornebubanen, t-bane til Ahus, ny togstasjon på Breivoll og t-baneforbindelse mellom Økern og Breivoll. I tillegg kommer investeringer i Fjordtrikk og ny bussterminal på Oslo S. Nye sentrumstunneler for jernbane og t-bane legges også til grunn, samt tiltak på hovedveiene. Strategikartet opererer med to løsningsalternativ da tunneltrasé for godstogstrafikk ikke er endelig avklart.

SMART-TRYGG-GRØNN

Befolkningsveksten gjør at byen må løse oppgavene på en smartere og mer effektiv måte for å tilfredsstille befolkningens behov for tjenester også i fremtiden. Ny teknologi og kunnskap må tas i bruk. Det er også satt som et mål at befolkningen skal være trygge på at de får kommunale tjenester ved behov, og at de kan bevege seg fritt i byen uten å føle frykt for kriminalitet. Samtidig skal veksten håndteres med en grønn tilnærming. Klimagassutslippene

skal reduseres, og det skal tilrettelegges for at mer av persontransporten og godstransporten skal foregå på en miljøvennlig måte. Marka skal bevares og fortetting skal skje i byggesonen.

Arealpotensial og behov

I arbeidet med planprogrammet er det identifisert et boligpotensial på i underkant av 150 000 boliger og anslagsvis potensial på 9 200 000 m² næringsareal. For utviklingsområder er det laget fordelingsbrøker mellom bolig og næring. Disse arealene vil som regel kreve ny gate- og byromsstruktur og erstattes av nybygging. Deler av boligpotensialet lar seg vanskelig realisere til 2030, blant annet pga avhengighet av ny infrastruktur. Dette krever en rekkefølgeprioritering av områder med behov for ny infrastruktur. Det er utarbeidet en skisse som viser det totale arealpotensialet organisert etter arealkategorier og grad av avh. til banebaserte løsninger:

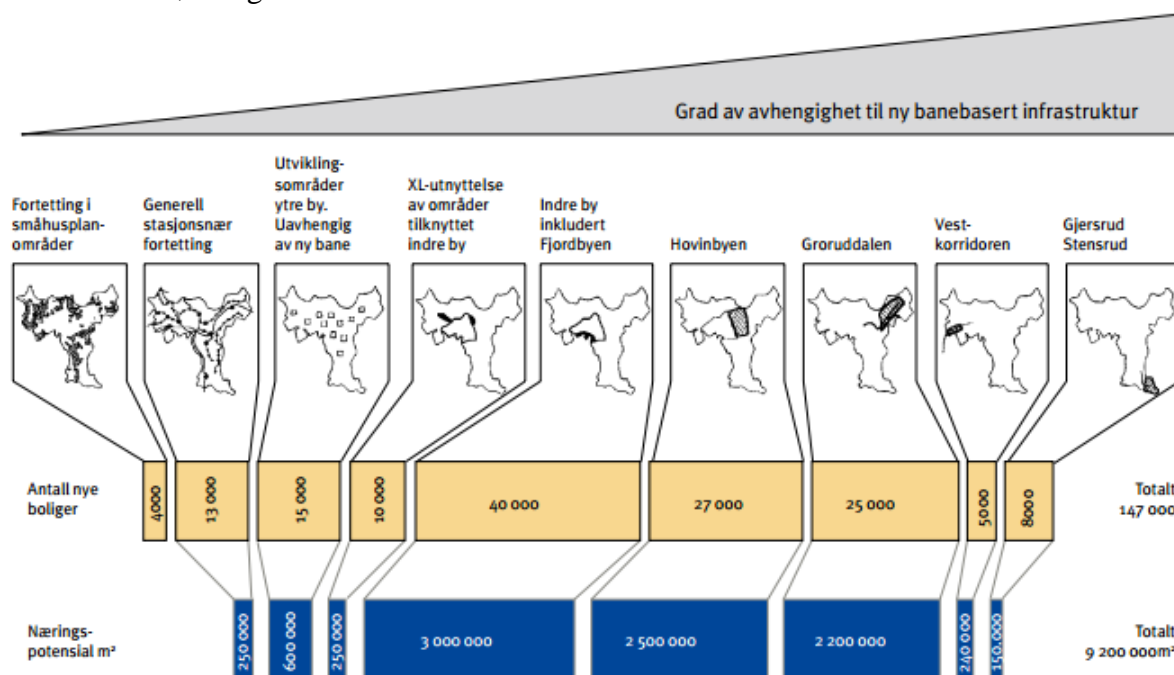


Fig 3.1: Totalt bolig- og næringspotensial og grad av avhengighet til ny banebasert infrastruktur

Følgende vurderingshensyn er lagt til grunn for valg av byplangrep for Oslo:

- Miljø og klima
- Attraktivitet og kvalitet
- Verdiskaping og konkurransekraft
- Regionale sammenhenger
- Infrastruktur
- Gjennomføring og risikoforhold

Løsningen som er blitt valgt, baserer seg på en banebasert utvikling med satsing innenfra og ut, som innebærer en vektlegging av innsatsområdene i Indre by inkludert Fjordbyen, Vestkorridoren og Hovinbyen.

FORSLAG TIL AREALFORMÅL OG HENSYNSSONER:

Bebyggelse og anlegg – Oslos byggesone:

Antatt befolkningsvekst tilsier behov for 100 000 boliger og 6-7 mill m² næringsareal frem til 2030. Kommuneplanen løser dette ved å legge til grunn hovedformålet bebyggelse og anlegg uten nærmere underformål, slik at den nødvendige fleksibiliteten og dynamikken i planen blir oppnådd. Det anses fordelaktig med en overordnet plan, men presiseres at gjeldende og eksisterende reguleringsplaner og kommunedelplaner skal legges til grunn for arealformålet i byggesonen.

I tillegg til løpende fortetting i indre og ytre by skal det tilrettelegges for at sentrale utviklingsområder utvikles arealeffektivt og som gode byområder – og dette forutsetter at det avsettes til nødvendig sosial, teknisk, grønn og kulturell infrastruktur, samt idrettshaller og anlegg. I utviklingsområdene i indre by er det tenkt at disse har såpass avklarte overordnede rammer at økt utnyttelse kan innpasses innenfor eksisterende bystruktur uten å måtte gå om forutgående planprosesser dersom nødvendige vilkår er oppfylt.

Plankartet angir områder for eksisterende og fremtidig arealbruk, supplert med konkrete bestemmelser til områder for fremtidig vekst. Det angis utviklings (U) og transformasjonsområder. Bestemmelser og retningslinjer gir føringer for høyere utnyttelse og vedrørende kvalitet og funksjon.

Sosial infrastruktur

Behov for skoler fremgår av skolebehovsplanene. Det er gitt generelle bestemmelser for skoler og barnehager med krav til utforming av bebyggelse og uteareal, og bestemmelser som vektlegger skolens viktige funksjon som lokal møteplass.

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

Målet satt i KP er at det skal tilrettelegges for et utbyggingsmønster innenfor byggesonen basert på prinsipper for samordnet areal- og transportplanlegging, og at det skal tilrettelegges for videreutvikling av et effektivt og miljøvennlig transportsystem.

De prioriterte infrastrukturtiltakene er i hovedsak uten juridisk binding i plankartet. Nye infrastrukturtiltak som går i tunnel er juridisk sikret i form av hensynssoner. Fjordtrikken og ny t-banetunnel vises på kartet. Lørenbanen er sikret gjennom egen reguleringsplan. Ny t-bane Økern-Breivoll vises på plankartet. Ny togstasjon på Breivoll er markert med symbol på kartet. Ny togstasjon på Nyland er markert med symbol på plankartet. Tunnel ved Filipstad vises på kartet. Forlengelse av Mortensrudbanen til Gjersrud-Stensrud vises på plankartet, men antas etablert etter 2030. Follobanen er vedtatt gjennom egen reguleringsplan. Forlengelse av Ellingsrudbanen til Ahus er vist på plankartet. Bussterminalen på Oslo S er angitt på plankartet med eget formål. Eksisterende kollektivknutepunkter er markert i kartet.

Gange og sykling

Målet satt i KP er at det skal tilrettelegges for videreutvikling av et effektivt og miljøvennlig transportsystem. Bildet under viser situasjonen for sykling pr 2013.

De sterkeste barrierene for sykling er i Oslo øst (fra Hovinbyen og oppover i Groruddalen) med sine infrastrukturelle barrierer, og det er sagt at planarbeidet skal se på disse barrierene.

Byutviklingsstrategien fokuserer på fortetting og utvidelse av indre by og fortetting av knutepunkter og vil da øke muligheter for å gå eller sykle til arbeidsplasser og daglig service. Planen har som mål å sikre tilsvarende andel gående i Hovinbyen som i indre by. Bydelen i dagens indre by har Oslos høyeste andel gående, med over 40 % i bydelen St.Hanshaugen og Grünerløkka og over 30 % i bydelen Frogner, Sagene og Gamle Oslo.

Oslo kommune har lenge hatt et mål om 12 prosent sykkelbruk, men sykkelbruken har ligget stabilt på 5 prosent. Sykkelandelen av jobbreiser ligger på 7 %. Det gjenstår 53 km av det 180 km lange sykkelveinettet. Mange traseer er vanskelig å bygge ut uten å samtidig gjøre inngrep i privat eiendom, områder regulert til bevaring mv. Det er derfor behov for å vurdere løsninger og traseer på nytt gjennom en revisjon av dagens sykkelveinett.

Forbedring av fotgjengerforhold skal gjennomføres i ht Prinsippplan for gatebruken i Oslo sentrum, som legger opp til et nett av gågater. Konflikten mellom syklist og fotgjenger skal reduseres ved at syklist får skiltede, oppmerkede traseer i sentrum.

Bestemmelsene for de nye utviklingsområdene skal ifl planbeskrivelsen gi bedre koblinger for myke trafikanter internt og i tiliggende områder. Ved regulering av nye vei- og gateanlegg skal det ivaretas god og trafiksikker fremkommelighet for gående og syklist. Retningslinjer angir at gate- og veianlegg utenfor Ring 1 som omfattes av hovedsykkelveinettet skal anlegges med sykkeltrasé eller anviser alternative ruter som utbygges sammen med gate- og veianlegget.

Parkering og parkeringsnormer.

Gjeldende parkeringsnorm for Oslo videreføres. Parkeringsnormene følger ABC-prinsippet (rett virksomhet på rett sted). Det er i planbestemmelsene utformet en generell bestemmelse for å sikre at nødvendig areal for varelevering og biloppstillingsplasser ivaretas. Det er utarbeidet en retningslinje for å sikre at det etableres ladestasjoner for e-bil, og det er gitt retningslinjer for å sikre at det avsettes areal til sykkelparkering ved stasjoner og holdeplasser på banenettet.

Havn

Planen skal tilrettelegge for et effektivt og miljøvennlig transportsystem for person- og godstransport på sjøen.

Oslos havneareal går fra terminalområdet ved Hjortnes til Ormsund i syd. Havnen er i en stor transformasjonsprosess hvor godshåndteringen på Sjursøya inngår. Alt gods inn til Oslo, bortsett fra et betydelig volum som kommer med utenlandsfergene til Hjortnes og Revierkaia, vil i fremtiden samles i og rundt Sjursøya, og dette gjelder containere, stykk gods, bilimport, lokal kysttrafikk, tørr- og våtbull. Kommuneplanen har som hovedtilnærming å bekrefte gjeldende regulering av havna, med unntak av Revierkaia som i dag er regulert til industri.

Det er lagt hensynssone for felles planlegging fra Rådhusplassen, langs Akershuskaia, Vippestangen og Revierkaia, frem til Festningsallmenningen. Strekningen fra Festningsallmenningen og inn til Dronning Eufemias gate anbefales håndtert separat og krever justering av reguleringsplanen for Bjørvika.

Gods og godsterminal.

Planen skal tilrettelegge for et effektivt og miljøvennlig transportsystem for godstransport på bane.

Den forventede veksten i godsmengder til Oslo og Osloregionen tilsier at det er nødvendig med endringer av gods- og logistikkstrukturen i Oslo. Alnabru og Oslo Havn skal fortsatt være godsknutepunkter, men det er begrensninger mtp deres evne til å håndtere den forventede godsveksten. Hovedtrekkene i forslag til ny godsstrategi støttes av Oslo kommune, hvor det legges opp til en desentralisert konsentrasjon av nye godsknutepunkter i form av et nav-satellitt-konsept. Oslo kommune og Akershus fylkeskommune skal gjennom

det pågående plansamarbeidet for areal og transport vurdere behovet for arealer til gods- og logistikkvirksomhet.

For kommuneplanen er det i plankartet vist eksisterende regulering for terminalområdene på Alnabrus, samferdselsanlegg – bane.

Annen infrastruktur

Dagens drikkevannskilder foreslås sikret med hensynssoner, og bestemmelse som skal hindre tiltak som kan påvirke vannkvaliteten negativt.

For overvannshåndtering er det foreslått bestemmelser for å sikre tilstrekkelige arealer til overvannshåndtering og fordrøying av overvann i plan- og byggesaker og at offentlige vann- og avløpsledninger opparbeides etter kommunens retningslinjer. Det er foreslått at utomhusplaner skal vise håndtering av overvann og snø samt retningslinjer om at overvannshåndtering skal så langt som mulig planlegges som et bruks- og opplevelseselement i utearealer.

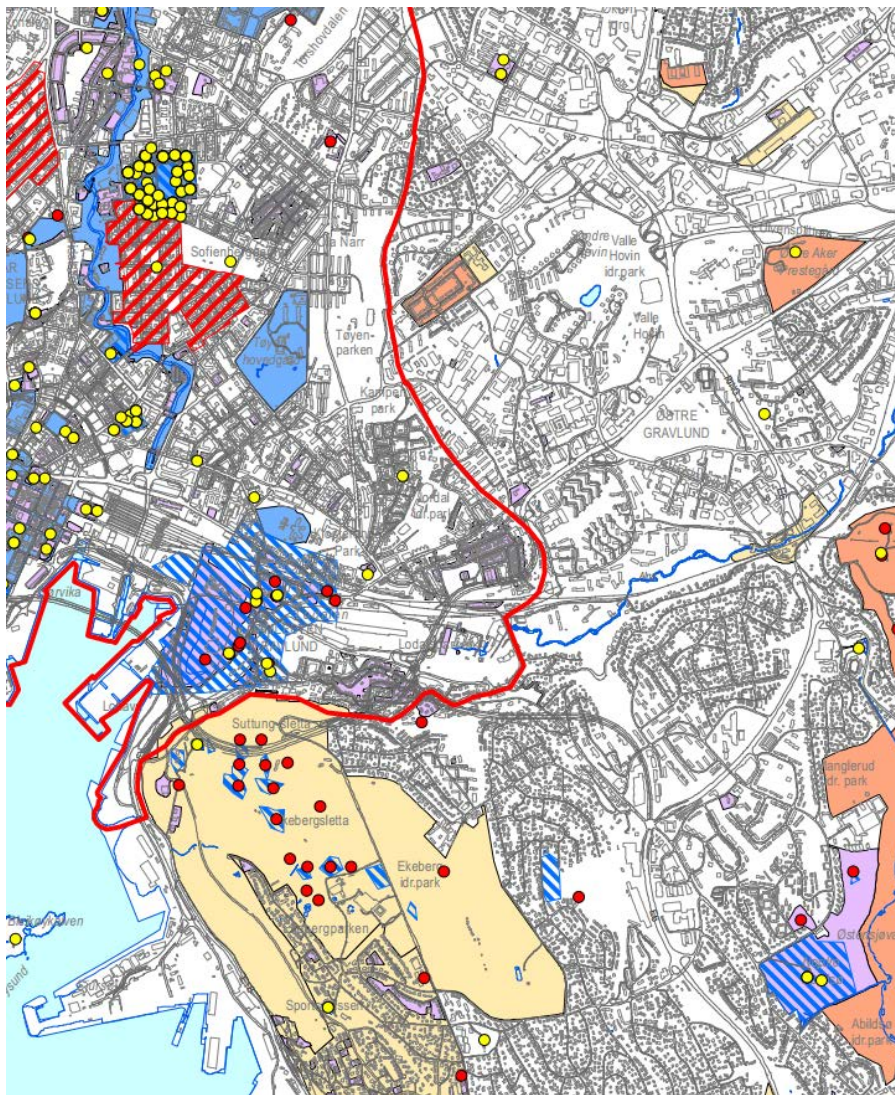
For å sørge for at miljøhensyn legges til grunn for større prosjekter, er det foreslått en bestemmelse med krav til utarbeidelse av kvalitetsprogram for miljø og energi for utbyggingsprosjekter over 15 000 m² BRA.

Grønnstruktur

Dagens befolkningsvekst medfører økt utbyggings- og belastningspress på byens grønne lunger, i tillegg til at flere mennesker også krever behov for nye grøntområder. Hovedintensjonen er at grønnstrukturen skal utvikles og tilgjengeliggjøres for allmenhetens bruk og opplevelse, forutsatt at dette ikke kommer i konflikt med natur- eller kulturminneverdier.

Hovedelementene i forslag til ny Grøntplan fra Oslo skal være innarbeidet i forslag til kommuneplan, men med enkelte justeringer ifbm politisk behandling.

Eksisterende og fremtidige park, natur- og friområder i forslag til ny Grøntplan er avsatt som grønnstruktur på plankartet. Hovedøya, Gressholmen m.fl. er vist som grønnstruktur i tråd med dagens bruk. Det er foreslått en bestemmelse om at grønnstrukturen skal utvikles og tilrettelegges for allmenhetens bruk og opplevelse og at områder med nasjonalt og regionalt viktige natur- og kulturminneverdier skal ivaretas. For ikke å legge begrensninger på idrettsanleggenes muligheter til å rehabilitere og vedlikeholder arealer avsatt til grønnstruktur, er det foreslått en egen bestemmelse som ivaretar dette. Temakart for den blågrønne strukturen skal legges til grunn i plan- og byggesaksbehandling, det samme gjelder temakart for naturmiljø. Det er utarbeidet retningslinjer som skal sikre at det etableres park i områder med behov for ny park, og for å sikre god kvalitet. Verdifull vegetasjon og trær skal sikres med egen bestemmelse og det er utarbeidet en generell retningslinje som skal sikre bevaring av større trær. Det er også utarbeidet en bestemmelse om bevaring og nyplanting av trær langs viktige kommunikasjonsårer.



1 Utdrag fra hensynssonekart kulturminnevern

Hensynssoner

Kommuneplanens arealdel skal i nødvendig utstrekning vise hensyn og restriksjoner som har betydning for bruken av areal. Hensynene skal markeres i arealdelen som hensynssoner med tilhørende retningslinjer og bestemmelser. Det er utarbeidet egne kart som viser forslag til hensynssoner. Det er foreslått hensynssoner for naturverdier (temakart T4), kulturminner (temakart T5), drikkevann og nedbørsfelt, restriksjoner mot energibrønner og andre tiltak i grunnen, faresoner og felles planlegging for flere eiendommer samt omforming.

MARKA

Hoveddelen av Marka angis som Landbruks- natur og friluftsområde (LNF), med bestemmelser som skal hensynta eksisterende bolig- og fritidsbebyggelse. Det legges til rette for muligheten til å bygge 7 nye boliggrupper i Sørkedalen (ca 40 nye boliger) i fem arealer avsatt til spredt boligbebyggelse. I samme området opprettholdes tre vedtatt, men ikke gjennomførte bebyggelsesplaner for totalt 15 boliger.

Det foreslås å legge til rette for et aktivt friluftsliv gjennom å avsette deler til aktivitetssoner i randsonen inntil byggesonen, som en variert overgangssone.

Se eget dokument omkring forslag til justeringer av markagrensen [her](#).

FORSLAG TIL BESTEMMELSER KNYTTET TIL KVALITET OG FUNKSJONSKRAV

Rekkefølgekrav:

Rekkefølgebestemmelser skal sikre at byfunksjoner og infrastruktur sikres gjennomført i hensiktsmessig rekkefølge. I planen er det gitt en bestemmelse som sikrer at det stilles nødvendige rekkefølgekrav for teknisk infrastruktur, blågrønn infrastruktur, offentlige rom

(gater og plasser), energiforsyning, omlegging/kabling av høyspentlinjer, uteoppholdsareal, samt leke- og idrettsområder.

Estetikk og byomforming

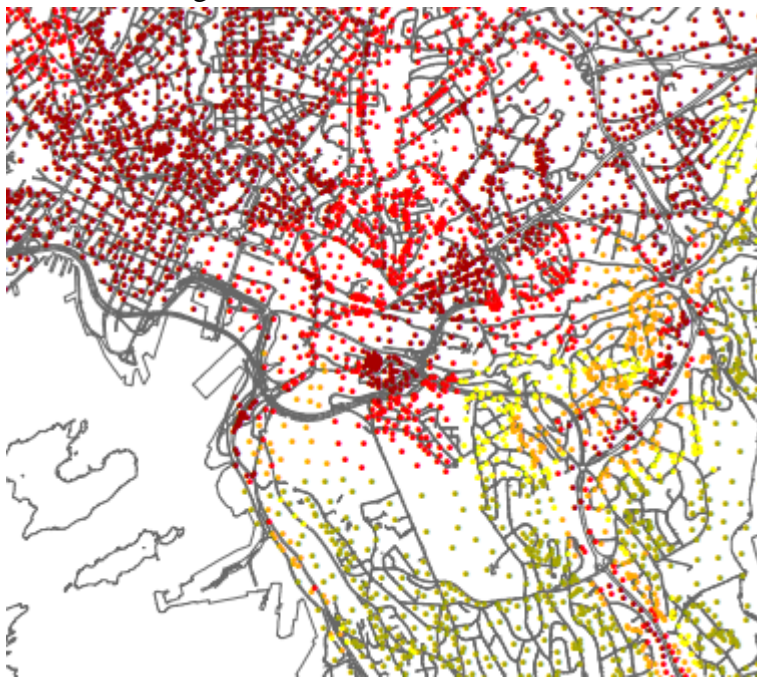
Befolkningsvekst kan føre til at arkitektonisk og miljømessig kvalitet i bebyggelse og anlegg blir nedprioritert. Det er derfor foreslått at unntak fra plankrav bare kan bli gitt dersom kvalitetskrav innfris, det er gitt bestemmelser om lokalisering og utforming av bebyggelse, gater og byrom. Til transformasjonsområder og utviklingsområder, kollektivknutepunkt og stasjonsnære områder er det gitt kvalitetskrav og føringer for byform, innhold og tetthet.

Kvalitetsnormer og funksjonskrav

Det er foreslått bestemmelse om at boligtyper og størrelser kan fastsettes for å kunne tilby et bredt spekter av boligtyper og størrelser i de ulike byområdene. Den til enhver tid gjeldende [leilighetsnormen](#) skal være førende for de bydeler den gjelder for.

Det er nedfelt at det skal redegjøres for hvordan universell utforming kan sikres, og hvordan utearealer sikres iht gjeldende normer. Det er laget en egen bestemmelse og retningslinje for å sikre blågrønne kvaliteter i plan- og byggesaksbehandlingen. Veileder for blågrønn faktor skal være retningsgivende.

Luftforurensing



2 Utdrag fra temakart NO2

Deler av Oslo er utsatt for høye konsentrasjoner av luftforurensing, først og fremst i vinterhalvåret i perioder med kaldt og stabilt vær. De viktigste kildene til forurensing er veitrafikk og vedfyring, og utslipp fra skip og havn. I Oslo er det konsentrasjonen av nitrogendioksid (NO₂), som stammer fra dieseleksos, som fører til overskridelser av krav i forurensingsforskriften. Det bor omkring 225 000 personer i rød sone, og 139 000 i gul sone for NO₂ pr 2013.

Forurenset luft fører til helseproblemer, særlig for utsatte grupper som astmatikere, personer med lungesykdommer,

og hjerte/karsykdommer, eldre og barn. Større sammenhengende områder i Oslo med periodevis høy luftforurensing er indre by innenfor Ring 3, samt langs E6, Østre Aker vei og Trondheimsveien. I disse forekommer det overskridelser av luftkvalitetskrav for NO₂, i tillegg kommer det høye konsentrasjoner av PM₁₀ i indre by pga vedfyring. Videre vil det kunne finnes områder med høye konsentrasjoner av svevestøv og overskridelser av luftkvalitetskrav opp til de mest trafikkerte veiene og i soner utenfor veitunneler.

Miljøverndepartementet har utarbeidet en statlig retningslinje for luftkvalitet T-1520.

Det er foreslått en bestemmelse for luftkvalitet i planen, hvor det er sagt at det skal vurderes gjennomført tiltak for å sikre tilfredsstillende luftkvalitet ved regulering og søknad om tiltak. I retningslinjene vises det til statens retningslinje T-1520 og temakartene som er utarbeidet av Bymiljøetaten.

Støy

Det er gitt bestemmelser til tillatte støynivåer ved etablering av støyfølsomt bruksformål.

OPPHEVING AV GAMLE REGULERINGSPLANER OG FORHOLDET TIL EKSISTERENDE PLANER

Oslo kommune har mange eldre reguleringsplaner, og for å forenkle forvaltningen, er det foreslått å oppheve en del av disse planene. I denne omgang er det eldre planer i Indre by og Marka. Den mest omfattende reguleringsplanen som foreslås opphevet er Soneplanen fra 1977.

For bydel Gamle Oslo er de viktigste endringene:

- KDP 2 Oslos sentrale sjøside foreslås opphevet. (Fjordbyplanvedtaket gjelder og kommuneplanens arealdel ivaretar arealbruken).
- KDP 5 Fjordbruksplanen foreslås opphevet. Ny arealbruk ivaretas av kommuneplanens arealdel.
- KDP Grøntplan for Oslo fra 1993 foreslås opphevet. Nytt forslag til grøntplan for Oslo: Kommuneplan for den blågrønne strukturen i Oslos byggesone» er oversendt politisk behandling. Dette forslaget er lagt til grunn for kommuneplanens arealdel med noen justeringer.
- KDP 13 Indre Oslo – Infrastruktur, Bystruktur og Bymiljø fra 1998 foreslås opphevet. KDP erstattes av Fjordbyplanen og forslag til ny kommuneplan.
- Soneplanen fra 1977. Regulerings- og bebyggelsesplaner innenfor planområdet til Soneplanen (med tilhørende vedtak om endringer) oppheves helt eller delvis, med unntak av formålene (med bestemmelser) spesialområde bevaring, friområder, offentlige trafikkområder, fellesområder for flere eiendommer og spesialområde grav- og urnelunder, og formålene (uten bestemmelser) for offentlige bygninger, allmennyttige formål og områder for kolonihagehus, samt alle regulerte atkomster.

For nærmere gjennomsyn av hvilke andre reguleringsplaner dette gjelder, anbefales oversikten i kap 20 *Reguleringsplaner i Marka og indre by som oppheves*.

Hvilke regler erstattes de opphevede reguleringsplanene med?

For kommunedelplanene som er foreslått opphevet, blir disse i stor grad videreført i kommuneplanen, da de tidligere planene blir lagt til grunn for arealbruken i kommuneplanens arealdel. Ellers vil bestemmelsene sakset inn under være førende for hvilken prosess et ønske om endret bruk/nybygg på tomter under 1500 m²:

§ 3.2 Presisering av plankrav (jf. pbl §§ 11-10 nr.1 og § 12-1)

1. Krav om reguleringsplan på grunn av tiltakets konsekvenser – Etablering eller bruksendring som medfører økt miljøbelastning for omgivelsene i form av trafikk, støy og forurensning eller medfører andre vesentlige negative virkninger for nærmiljøet krever reguleringsplan.
2. Områder avsatt til bebyggelse og anlegg, unntatt utviklingsområder i ytre by, kollektivknutepunkter, transformasjonsområder, hensynssone/båndleggingssone for kulturmiljø/naturmiljø eller regulert til bevaring: Kommunen kan gi unntak fra krav om detaljregulering for oppføring av nybygg/tilbygg/påbygg og bruksendring på tomteareal under 1500 m², dersom følgende kriterier oppfylles:

Generelt:

- a. Tiltak skal opprettholde området gate- og byroms-

struktur, bebyggelsesstruktur samt dominerende volum og høyder på eksisterende bebyggelse, dersom annet ikke fremgår av godkjent plan. For u-områder i indre by kan det vurderes høyere gesimshøyder i henhold til § 11.1.2.

- b. Tiltaket ivaretar bestemmelser og retningslinjer i denne planen.
- c. Forholdet til annet lovverk er ivaretatt.
- d. For prosjekter med mer enn 60 prosent boliger kan det gis unntak for tomter inntil 2 500 m².

Indre by:

- e. Boligandelen utgjør følgende prosentandel av enkeltprosjektets bruksareal (BRA): minimum 20 prosent i Sentrum (U1), minimum 50 prosent i Kvadraturen, sentrumsranden og knutepunkter (U2), Akerselva og andre områder (U3) og strøkgater (U4), maksimum 10 prosent i institusjonelle utviklingsområder (U5) og minimum 80 prosent i øvrige områder.
- f. Det etableres publikumsrettede funksjoner mot strøkgater (U4) og gater/byrom i Kvadraturen.

Ytre by:

- g. Områdets dominerende arealformål opprettholdes.

Retningslinjer:

- For mindre tiltak som ikke faller inn under pbl § 12-1 kan plankravet fravikes selv om tomtestørrelsen overstiger 1500 m².
- I områder med i hovedsak boligformål bør boligformålet søkes opprettholdt.
- Med «område» menes det aktuelle kvartal/husrekke samt tilgrensende kvartaler.

§ 11 Bebyggelse og anlegg

§ 11.1 Indre by: utviklingsområder og transformasjonsområder (jf. pbl § 11-9 nr.5)

1. Utviklingsområder og transformasjonsområder i indre by skal vurderes med høy tetthet og sikre høy bymessig/arkitektonisk kvalitet, grønnstruktur og gode gate- og byrom. Området skal videreføre omkringliggende nettverk av offentlige rom og forbindelser.
2. For områder avsatt som utviklingsområder i plankart 1-2, kan det vurderes høyere gesimshøyde enn områdets dominerende høyder, dersom etasjer avtrappes for å innordne seg gatestrekingens høyeste dominerende fasadegesims. Avtrapping skal hensynta best mulig solforhold mot syd og vest for tilliggende byrom, strøkgater og gårdsrom.

Retningslinjer:

- Det kan vurderes tillatt inntil 30 meter gesimshøyde (inntil 42 meter langs ring 1).
- I strøkgater (angitt på plankart 1-2 som U4) bør det ikke tillates mønehøyder på mer enn 7 meter over

kvartalets/gatestrekingens høyeste dominerende gesimshøyde.

Bydelsdirektørens vurdering

Vedrørende strategiene for bolig- og næringsutvikling

Oslo vokser. Bydel Gamle Oslo ligger midt i smørøyet, tett på sentrale knutepunkt i indre by. Det foreslås nå blant annet at indre by skal fortettes. Dette følger intensjonene i overordnede retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging, og er med på å sikre en bærekraftig utvikling hvor trafikkveksten tas av gange, sykling og kollektivtransport. Bydelsdirektøren ser at det store bildet tilsier at fortetting rundt sentrale knutepunkt og i indre by er å foretrekke fremfor byspredning med tanke på luftforurensing, transportbehov, og krav til ny infrastruktur. Derfor er også bydelsdirektøren skeptisk til det å legge ut store områder som Gjersrud/Stensrud ut til boligbebyggelse med samme begrunnelse som over - byspredning er ikke bærekraftig, og kan medføre mer trafikk inn og ut av bydelen vår.

Kommuneplanen skal, som tidligere nevnt, være en overordnet, grovmasket og fleksibel plan, uten den store detaljeringen. Planen skal være bestemmende for nye reguleringsplaner som igjen kan være mer detaljfokuserte enn det en slik overordnet plan for Oslo kan være. Likevel vil bydelsdirektøren kommentere noen av planbestemmelsene, da disse vil være bestemmende for hvilke krav som kan stilles i påfølgende reguleringsplaner, og spesielt i forhold til byggesaker – som nå legges opp til at skal kunne behandles direkte fra kommuneplanens bestemmelser under visse forutsetninger og vilkår.

Vedrørende opphevelse av eldre reguleringsplaner

Grepet med å oppheve gamle reguleringsplaner slik at det får et plangrunnlag som er med i tråd med dagens krav og behov, ser bydelsdirektøren som positivt. Men bydelsdirektøren mener at bestemmelsene som nå skal styre byutviklingen i indre by i de områdene hvor det ikke foreligger båndlegginger og hensynssoner er vanskelig å lese/tolke og dermed også er det vanskelig å se for seg hva den faktiske virkningen av forslaget vil tilsi.

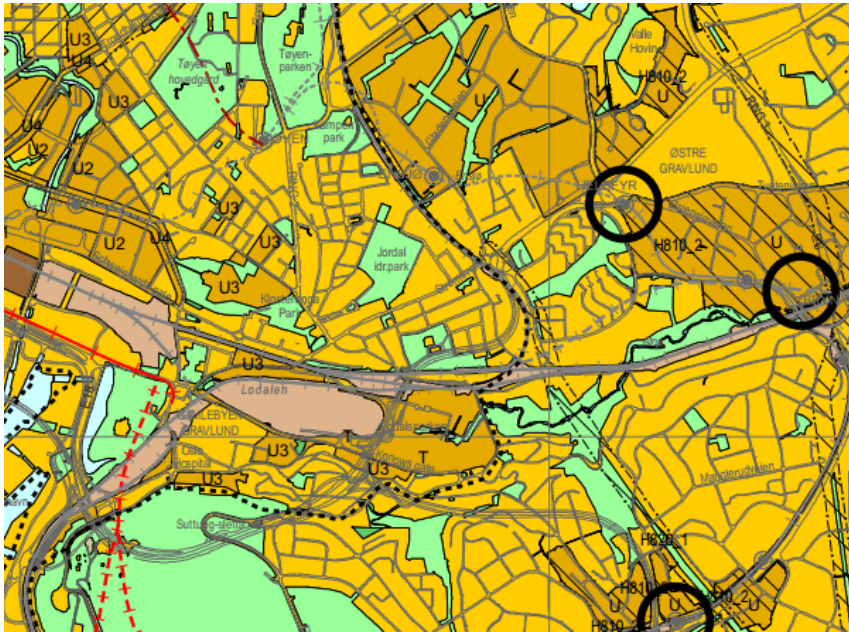
Bestemmelsen for indre by lyder (§ 3.2 Presisering av plankrav):

Områder avsatt til bebyggelse og anlegg, unntatt utviklingsområder i ytre by, kollektivknutepunkter, transformasjonsområder, hensynssone/båndleggingszone for kulturmiljø, naturmiljø eller regulert til bevaring: Kommunen kan gi unntak fra krav om detaljregulering for oppføring av nybygg/tilbygg/påbygg og bruksendring på tomteareal under 1500 m², dersom følgende kriterier oppfylles:

- a. *Tiltak skal opprettholde områdets gate- og byromsstruktur, bebyggelsesstruktur samt dominerende volum og høyder på eksisterende bebyggelse, dersom annet ikke fremgår av godkjent plan. For u-områder i indre by kan det vurderes høyere gesimshøyder i henhold til § 11.1.2.*
- b. *Tiltaket ivaretar bestemmelser og retningslinjer i denne planen.*
- c. *Forholdet til annet lovverk er ivare tatt*
- d. *For prosjektet med mer enn 60 prosent boliger kan det gis unntak for tomter inntil 2500 m².*

Indre by:

- e. *Boligandelen utgjør følgende prosentandel av enkeltprosjekters bruksareal (BRA): minimum 20 prosent i Sentrum (U1), minimum 50 % i Kvadraturen, sentrumsranden og knutepunkter (U2), Akerselva og andre områder (U3) og strøksgater (U4), maksimum 10 prosent i institusjonelle utviklingsområder (U5) og minimum 80 % i øvrige områder.*



I tillegg er det viktige og endrede premisser som blir lagt i kommuneplanens bestemmelse § 11 hvor det er anført i § 11-2 at: *For områder avsatt til utviklingsområder i plankart 1-2, kan det vurderes høyere gesimshøyde enn områdets dominerende høyder, dersom etasjer avtrappes for å innordne seg gatestrekingens høyeste dominerende fasadegesims. Avtrapping*

skal hensynta best mulig solforhold mot syd og vest for tilliggende byrom, strøkgater og gårdsrom.

Strøkgater er definert som U4 på plankartet, og vil etter det bydelsdirektøren kan se, gjelde Grønlandsleiret (og utenfor bydelen sentrale gater som Trondheimsveien, Sandakerveien, Storgata m.m). Grønlandsleiret er ikke regulert av én reguleringsplan, men er regulert av forskjellige reguleringsplaner oppgjennom årene, blant annet i Soneplanen som nå foreslås oppheves. Sentrale deler av Grønland er definert som U2, og U3 hvor det kan tillates oppføring av boliger uten å gå om reguleringsplan for tomter under 1500 m², med vilkårene satt over.

Bruken av begrep som «dominerende» for volum i stedet for begrep som for eksempel gjennomsnittlig i bestemmelsenes § 3.2 og brukt som «dominerende» som i høyeste, gjør at det etter bydelsdirektørens vurdering fremstår litt ullent. Bydelsdirektøren klarer ikke tolke hvor omfattende denne bestemmelsen vil være for byutviklingene og fortettingen av Grønland og andre utviklingsområder i bydelen. Forslag til bestemmelse er noe vanskelig å tolke på grunn av ordlyden sin, og bydelsdirektøren mener dette er noe som bør påpekes.

Ifl. gjeldende samarbeidsavtale mellom bydel og PBE er det nedfelt hvilke byggesaker som skal til bydelen på høring, og i hovedsak er det etablert at det er byggesaker med dispensasjon fra *formål* som skal oversendes for uttalelse, og ikke saker som gjelder dispensasjon fra høydebestemmelser, utnyttelsesgrad m.m. Konsekvensen av opphevelsen av Soneplanen, og etablering av ulike utviklingsområder U1-U4 *kan være* at en rekke byutviklingssaker ikke blir sendt på høring til bydelen. For bydelsdirektøren er det viktig å sikre at bydelen får muligheter til å uttale seg i saker som berører bydelens befolkning. Fortettingen må gjøres med kvalitet, og med øyne for det lokale behovet med hensyn til leilighetsstørrelser, behov for skoler og barnehager og lignende. I tillegg må også bydelsutvalget som representant for det lokale demokratiet få ta del i høringsprosessene som gjelder egen bydel og mulig fortetting av denne.

Vedrørende planens forslag for trafikk, sykkel og fotgjenger i bydelen.

Samfunnsdelen er offensiv på vegne av kollektivtransportbrukere, fotgjengere og syklister når det defineres at veksten i persontransport skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gange. Nedfelt i planen er det i § 4 Vei sagt at « Ved regulering av nye gate- og veianlegg skal god og trafikksikker fremkommelighet for gående og syklende ivaretas. Anlegg i lokalsentra og sentrum innenfor Ring 1 eller langs strøkgater skal ha høy estetisk og materialmessig kvalitet». I tillegg er det gitt en egen bestemmelse om universell utforming, og i § 6.7 er det anført at «Nødvendige arealer for varelevering og oppstillingsplass for bil og sykkel skal sikres i plan- og byggesaker».

Bydelsdirektøren vurderer det dit hen at det er noe avvik mellom målsetningene som er satt i samfunnsdelen og det som er nedfelt i bestemmelsene. Bestemmelsene medfører ingen endringer, og er kun generelle minimumskrav, og vil dermed ikke føre til noen endring i sykkelforholdene etter bydelsdirektørens vurdering. Gjeldende veiledende parkeringsnorm er videreført. Ut i fra forslag til planbestemmelser virker det som om at det i hovedsak skal tilrettelegges for sykling i ytre by. Det er anført at byutviklingsstrategien, som fokuserer på fortetting og utvidelse av indre by og fortetting av knutepunkter, øker muligheten for å gå eller sykle til arbeidsplasser og daglig service, og viser til at det er et stort potensiale for at de drøyt 500 000 bilturene på under 5 km kan overføres til sykkel og gående. I konsekvensutredningen er det kun vist til bindende vedtak i bystyret fra 28.09.2011.

Bydelsdirektøren mener at bestemmelsene kunne vært mer offensive enn dette, og viser til at blant annet kommuneplanen for Bergen har følgende krav ved utarbeidelse av reguleringsplaner:

- Sykkelparkering skal ha en plassering og utforming som gir rask og enkel tilkomst til målpunktet. Sykkelparkering skal ikke være til hinder for fotgjengere.
- Der parkeringsplasser (for sykkel) må ventes å bli benyttet i lengre tidsrom (eks. arbeidsplasser, skoler og kjøpesentre) skal en i størst mulig grad utforme sykkelparkering med ly for nedbør og vind og slik at en begrenser sykkeltyveri.
- Ved etablering av bygg for mer enn 20 ansatte skal det i tilknytning til sykkelparkeringen etableres garderobetilbud.

Bydelsdirektøren mener også at det i forbindelse med krav til utredningsbehov i reguleringsplaner også kreves at sykkel og fotgjengernes behov i større grad blir tatt på alvor gjennom at utarbeidelsen av trafikkanalysene som følger reguleringssakene stilles krav om at sykkel og fotgjengernes behov også belyses og at det foreslås tiltak som kan bedre forholdene for myke trafikanter gjennom tiltak som desire-lines-prinsipper, innlemmelse av barnetråkkregistreringer og stier/snarveier i plankartet og lignende.

Barn og unges interesser

Nedfelt i planen er det gitt generelle bestemmelser for skoler og barnehager, med krav til utforming av bebyggelsen og uteareal, og det er nedfelt at det i utviklingsområder i ytre by skal avsettes nødvendig areal til sosial infrastruktur. Bydelsdirektøren anser det som positivt at det stilles krav til nødvendig areal i utviklingsområdene i ytre by, og at det stilles generelle kvalitetskrav for skoler og barnehageutbygginger. Per i dag er det kun etablert en veiledende utearealnorm for skoler, og bydelsdirektøren mener det bør vurderes å gjøre denne bindende for nye skoleutbygginger. Bydelsdirektøren savner dog fokus på barn og unge i indre by. Bydelsdirektøren ønsker at det vurderes om veiledende norm for uteoppholdareal i skoler gjøres gjeldende som bestemmelse i kommuneplanen.

Bydelsdirektøren ser at veiledende bestemmelser lempes på for barn og unge i indre by, og ønsker at det ved nye skoleutbygginger også sikres tilstrekkelig med uteareal for barn i de indre bydelene.

Høyder og utnyttelse



Etter det bydelsdirektøren kan se, er det ikke laget spesifikke bestemmelser for høyder og utnyttelse for nye utbyggingsområder, og for høyder vises det til § 11-2, hvor det kun er gitt ganske fleksible høydebestemmelser. Bydelsdirektøren har også notert seg retningslinjene til § 11-2, som muliggjør høyder opp til 42 meter langs Ring 1 og ellers 30 meter gesimshøyde. Dette

kan gi svært høye bygg langs blant annet nord for Schweigaardsgate (30 meter), som er satt som utviklingsområde U2 i arealkartet og følger hovedintensjonen i planarbeidet med fokus på fortetting innenfra og ut. Til sammenligning har PWC-bygget i Bjørvika en høyde på 46 meter. Her mener bydelsdirektøren at det er viktig å sikre en avveining mellom opprettholdelse og videreutvikling av eksisterende by på ene siden og fortetting på den annen side, og mener at dette ikke er et spørsmål som skal svares på i den enkelte bygge- eller reguleringsaken, men er et større spørsmål om Grønland/Vaterlands videre skjebne.

Innspill fra miljørettet helsevern/bydelsoverlegen:

Luftforurensning:

Folkehelseinstituttet og Miljødirektoratet lanserte i november 2013 rapporten ”Luftkvalitetskriterier – virkninger av luftforurensning på helse”. Rapporten peker på at det ved eksponering for enkelte komponenter i luftforurensning, kan oppstå helseeffekter ved lavere konsentrasjoner enn tidligere antatt. Spesielt viktig er eksponering for ulike fraksjoner av svevestøv.

Det er kjent av luftforurensning utløser og forverrer sykdom, spesielt i luftveiene og hjerte- og karsystemet. Nyere forskning peker imidlertid mot at luftforurensning kan påvirke nervesystemet og øke hyppigheten av sykdommer som diabetes. Kortvarig eksponering for luftforurensning gir i hovedsak forverring av eksisterende sykdommer, mens langvarig eksponering kan bidra til utvikling av sykdom.

Den sårbare gruppen av befolkningen er barn, eldre og personer med underliggende sykdommer som astma, KOLS og hjerte-karlidelser. I henhold til Folkehelseinstituttet har astma i dag blitt en folkesykdom med høyest forekomst i vestlige deler av verden. Antallet rapporterte astmatilfeller har økt, spesielt hos barn, de siste 20-30 årene.

Kommuneplanen:

Kommuneplanen legger føringer for at fortetting av boliger primært skal skje innenfra og utover langs banenettet. Dette innebærer at det kan bygges i allerede etablerte boligområder. I nye utbyggingsområder vil rekkefølgekravene bidra til at barnehager/skoler eller lignende bygges og tas i bruk før området er ferdig utbygd.

Bygg-, anleggsarbeid og – trafikk/transport kan være svært støvgenererende. Skoler og barnehager er avhengig av et tilgjengelig uteområde, og barn i barnehage sover ofte opptil to timer utendørs. Dette stiller krav til at støveksponeringen fra byggeplassen og anleggstrafikken holdes på et minimalt nivå.

Innspill til kommuneplanen:

Bydelsoverlegen ser verdien av rekkefølgekrav i arealplanleggingen. Ved større arbeider med lang varighet, der barnehager/skoler/boliger eller lignende berøres, bør det imidlertid stilles krav til tiltakshaver å vurdere støveksponering og støvreduserende tiltak i alle faser av byggearbeidet. Miljøverndepartementets retningslinje T-1520 kapittel 6 bør legges til grunn.

Bydelsdirektøren innstiller til bydelsutvalget å fatte følgende vedtak:

1. Bydelsutvalget mener bestemmelsene §§ 3.2 og 11.2.1 er noe ulne, og ber om at det tydeliggjøres i større grad hvilke krav og hva som kan tillates. Slik de er formulert er det vanskelig for bydelsutvalget å forstå virkningene og konsekvensene av forslag til bestemmelser. Blant annet er bruken av ordet «dominerende» tre ganger i samme bestemmelse, slik at den er vanskelig å tolke. I bestemmelsens § 3.2 Presisering av plankrav, ber bydelen om en presisering bestemmelsen som gjelder Indre by, da formuleringen per i dag gjør det vanskelig å skjønne hvilke regler som gjelder for de enkelte U-områdene, og dermed hvilke regler som gjelder for sentrale deler av Bydel Gamle Oslos sentrumsbebyggelse.
2. Bydelsutvalget mener det bør en større utredning til enn foreliggende konsekvensutredning når det gjelder avsetting av store deler av Grønland til utviklingsområde med, etter det bydelsutvalget forstår, byggehøyder opp til 30 meter.
3. Bydelsutvalget etterlyser fokus på medvirkningsperspektivet i forbindelse med formålene U1-4 hvor det er tenkt at forslagsstiller kan fremme byggesaker på bakgrunn av kommuneplanens arealdel. Bydelsutvalget ber om at det i den forbindelse gjøres pliktig at slike byggesaker skal på høring i bydelen. Bydelsutvalget har ikke hatt mulighet til å sette seg inn i hver eneste tomt dette kan gjelde på plankartet som nå er på høring, og ønsker ikke å gi fra seg retten til å medvirke i byutviklingen. Per dags dato får bydelen kun de sakene som gjelder bruksendring i strid med formål på høring, og ønsker også å bli hørt i saker som gjelder andre dispensasjoner som for eksempel høydebegrensninger, da dette er saker som skaper mye engasjement lokalt.
4. Ved større arbeider med lang varighet, der barnehager/skoler/boliger eller lignende berøres, bør det stilles krav til tiltakshaver å vurdere støveksponering og støvreduserende tiltak i *alle* faser av byggearbeidet. Miljøverndepartementets retningslinje T-1520 kapittel 6 bør legges til grunn.
5. Bydelsutvalget ber om at det vurderes om veiledende utkast til norm for uteoppholdareal i skoler gjøres gjeldende som bestemmelse i kommuneplanen. Bydelsutvalget ser at veiledende bestemmelser lempes på for barn og unge i indre by, og ønsker at det ved nye skoleutbygginger også sikres tilstrekkelig med uteareal for barn i de indre bydelene.
6. Bydelsutvalget mener at det også bør stilles krav til at det tilrettelegges for sykkel i indre by, men ser at bestemmelsene i § 11.2 stiller krav om sykkeltilrettelegging for ytre by, og har ikke samme krav til tilrettelegging i indre by. Bydelsutvalget viser til at blant annet kommuneplanen for Bergen har følgende krav ved utarbeidelse av reguleringsplaner og ber om at dette eller lignende krav innlemmes i bestemmelsene eller settes som retningslinje under § 11.1.

- Sykkelparkering skal ha en plassering og utforming som gir rask og enkel tilkomst til målpunktet. Sykkelparkering skal ikke være til hinder for fotgjengere.
- Der parkeringsplasser (for sykkel) må ventes å bli benyttet i lengre tidsrom (eks. arbeidsplasser, skoler og kjøpesentre) skal en i størst mulig grad utforme sykkelparkering med ly for nedbør og vind og slik at en begrenser sykkeltyveri.
- Ved etablering av bygg for mer enn 20 ansatte skal det i tilknytning til sykkelparkeringen etableres garderobetilbud.

Bydelsutvalget mener også at det i forbindelse med krav til utredningsbehov i reguleringsplaner også kreves at sykkel og fotgjengernes behov i større grad blir tatt på alvor gjennom at utarbeidelsen av trafikkanalysene som følger reguleringsplanene stiller krav om at sykkel og fotgjengernes behov også belyses og at det foreslås tiltak som kan bedre forholdene for myke trafikanter gjennom tiltak som desire-lines-prinsipper, innlemmelse av barnetråkkregistreringer og stier/snarveier i plankartet og lignende.

Bydel Gamle Oslo

Lasse Østmark
bydelsdirektør

Randi Nagelhus
avdelingsdirektør

Vedlegg:

1. Høringsutkast: Kommuneplan for Oslo. Oslo mot 2030. Del 1 Samfunnsdel og byutviklingsstrategi
2. Høringsutkast: Kommuneplan for Oslo. Oslo mot 2030. Del 2 Juridisk arealdel.
3. Plankart 1 av 2: Hovedkart
4. Plankart 2 av 2: Sikrings- og faresoner
5. Temakart T1: Støy
6. Temakart T2 og T3: Luftforurensning
7. Temakart T4: Naturmiljø
8. Temakart T5; Kulturminnevern
9. Temakart T6: Storulykke
10. Temakart T7: Blågrønn struktur i byggesonen
11. Høringsutkast: Forslag til justeringer og endringer av markagrensen
12. Kystverket Sørøst 10.01.2014: Konsekvensutredning for utdyping av farled i Indre Oslofjord – Oslos del.
13. Norconsult 28.06.2013: Transportanalyse for Oslos kommuneplan KP2013.
14. Bydelsutvalgets vedtak i BU-sak 103/2011