



Møte: Bydelsutvikling, Miljø- og Kulturkomite
Møtested: Kafe X, Oppsal Samfunnshus, Vetlandsveien
99/101
Møtetid: Mandag 12. mai 2014 kl. 18.30
Sekretariat: 23438571

Møteleder: Britt Inglingstad (V)

Tilstede: Britt Inglingstad (V) Erik Kristiansen (A)
Liv Thorstensen (A), Gunnell Sandanger
(SV), Erik L. Thoresen (H), Erland Bakke
(H), Mads Jørgen Lindahl (A)

Forfall:

Som vara møtte:

Møtesekretær: Kari Bjørneboe

Åpen halvtime: Ingen møtte til åpen halvtime

Saker behandlet under møte

Sak 38 /14 Godkjenning av møteinnkalling og sakskart	1
Sak 39 /14 Godkjenning av protokoll fra møtet 24.03.2014	1
Sak 40 /14 Barnehagene - Rapportering per april 2014	1
Sak 41 /14 Ordning for støtte til særskilte lag og organisasjoner - Driftsstøtte. Søknadsbehandling	1
Sak 42 /14 Utkast kommuneplan "Oslo mot 2030 - smart, trygg og grønn" til offentlig ettersyn	2
Sak 43 /14 Kunngjøring om offentlig ettersyn. Forslag til områderegulering med konsekvensutredning - Gjersrud / Stensrud	14
Sak 44 /14 Kunngjøring om offentlig ettersyn	17
Forslag til detaljregulering - Haakon Tveters vei 88-98	17
Sak 45 /14 Bedre kontroll med ulovligheter etter Plan- og bygningsloven	19
Sak 46 /14 Søknad om ny serverings- og skjenkebevilling fra Golden Town AS, Plogveien 6	19
Sak 47 /14 Informasjon fra trafikktutvalget	20
Eventuelt	

Sak 38 /14 Godkjenning av møteinnkalling og sakskart

Møteinnkalling og sakskart godkjent

Sak 39 /14 Godkjenning av protokoll fra møtet 24.03.2014

Protokoll fra møtet 23.03.2014 godkjent

Sak 40 /14 Barnehagene - Rapportering per april 2014

Bydelsdirektørens forslag til vedtak

Sak Barnehagene – rapportering per april 2014 tas til orientering

Votering: Enstemmig

Bydelsutvikling, Miljø- og Kulturkomiteens vedtak:

Sak Barnehagene – rapportering per april 2014 tas til orientering

Sak 41 /14 Ordning for støtte til særskilte lag og organisasjoner - Driftsstøtte. Søknadsbehandling

Bydelsdirektørens forslag til vedtak

1. Driftsstøtte til frivillige lag og organisasjoner 2014, fordeles som følger:

- Golia hagelag innvilges kr 10 000
- Samhold pensjonistforening innvilges kr 7 500
- Østensjøvannets venner innvilges kr 47 500
- Østensjø barne- og ungdomsteater innvilges kr 47 500
- Home-Start, Østensjø, innvilges kr 47 500

2. Følgende søknader avslås

- ILM (Inkludering, Likestilling, Miljø)
- ADHD Norge, Oslo Fylkeslag
- Østensjø Skoles Musikkorps

Votering:enstemmig

Bydelsutvikling, Miljø- og Kulturkomiteens vedtak:

3. Driftsstøtte til frivillige lag og organisasjoner 2014, fordeles som følger:

- Golia hagelag innvilges kr 10 000
- Samhold pensjonistforening innvilges kr 7 500
- Østensjøvannets venner innvilges kr 47 500
- Østensjø barne- og ungdomsteater innvilges kr 47 500
- Home-Start, Østensjø, innvilges kr 47 500

4. Følgende søknader avslås

- ILM (Inkludering, Likestilling, Miljø)
- ADHD Norge, Oslo Fylkeslag
- Østensjø Skoles Musikkorps

Sak 42 /14 Utkast kommuneplan "Oslo mot 2030 - smart, trygg og grønn" til offentlig ettersyn

Bydelsdirektørens forslag til vedtak:

Bydel Østensjø har følgende uttalelser til utkast til kommuneplan «Oslo mot 2030 – smart trygg og grønn»:

Planen er svært overordnet og det er foreløpig ikke utarbeidet mulighetsstudier til planen.

Bydelen støtter de overordnede prinsipper og føringer i planen.

Bydelen ser det som en forutsetning at kollektivtransporttilbudet er tilfredsstillende utbygd og tilstrekkelig kapasitet på veinettet er på plass før ny boligutbygging av områder starter. Bydelen har generelt mange trafikale problemer i dagens situasjon.

Det er nødvendig at øvrig infrastruktur som skole- og barnehagekapasitet, helse- og servicefunksjoner må være på plass før nye boliger bygges.

Det er positivt at Østensjøbekken og Tvetenbekken har prinsipp-plassering for fremtidig åpning av elv/bekk.

Bydel Østensjø har ingen innvendinger mot at de foreslåtte endringer i av markagrensen som berører bydelen (nr. 17 Trollåsveien nr. 18 Haraløkka nr. 19 Ljanselva 1, nr. 20 Ljanselvva 2 og nr. 21 Ljanselva 3) gjennomføres.

Votering:

For: Britt Inglingstad (V), Erik L Thoresen (H), Erland Bakke (H)

Mot: Gunnell Sandanger (SV), Mads Jørgen Lindahl (A), Erik Kristiansen (A), Liv Thorstensen (A)

Bydelsdirektørens forslag til vedtak falt med 3 mot 4 stemmer.

Forslag til vedtak fra Gunnell Sandanger (SV) og Mads Jørgen Lindahl (A):

1. Generelt

Bydelsutvalget viser til høringsutkast fra byrådet i ovennevnte sak.

Hovedprinsippet i denne uttalelsen fra bydelsutvalget i bydel Østensjø er at endelig kommuneplan for 2014-2030 må legge opp til en balansert og bærekraftig utvikling for Oslo, og at viktige bo- og miljøkvaliteter i Østensjø ikke må forringes.

Det er svært positivt at man har gått bort fra en strategisk plan og nå utarbeider en kommuneplan med en bindende arealdel.

I byrådets plan vises det til at Oslos befolkning er i sterk vekst. Folketallet har vokst relativt mer de siste 10 årene enn i de foregående 50 årene og dobbelt så raskt som den nasjonale befolkningsveksten. Mens vi tidligere oppfattet en vekst på 5000 personer pr. år som høy, har den de siste årene ligget over 10 000 pr. år. Befolkningsfremskrivningen til Oslo kommune tilsier at Oslo i 2030 kan telle om lag 830 000 mennesker. Kommunen har ikke i nyere tid stått overfor større planleggingsutfordringer knyttet til befolkningsvekst enn dette.

Selv om planen skisserer en meget kraftig vekst, mener bydelsutvalget at erfaringene fra forrige kommuneplan viser at man også må ta i betraktning konsekvensene av en vekst som er enda større. Prognosene har nemlig sprukket ettertrykkelig i de foregående kommuneplanene. Befolkningsveksten for årene 2006-2010 viste seg å bli nær dobbelt så høy som anslått i forrige kommuneplan. Uansett vil den sterke befolkningsveksten stille svært store krav til kommunens planlegging, gjennomføring av planene og økonomistyring. Det er viktig at kommunen har den nødvendige kompetanse og kapasitet til å utføre disse oppgavene.

De økonomiske konsekvensene for Oslo kommune av den sterke befolkningsveksten i Oslo fram til 2030 er ikke behandlet. Det er heller ikke konsekvensene for forurensning, støy, trafikkproblemer og mulighetene for svekkede kommunale tjenester til barn, ungdom og eldre. Faren for at den delte byen blir stadig mer delt er heller ikke omtalt i det foreliggende utkast til Kommuneplan.

2. Hvor skal vi bygge? Hvordan skal vi bygge?

Plandokumentet sier at befolkningsveksten vil kreve opp mot 100.000 boliger fram til 2030. I tillegg blir det behov for arealer til utbygging av barnehager, skoler, tilbud innen helse- og eldreomsorg, butikker, arbeidsplasser, veier og kollektivnett m.m.

Det er plass til en del flere utbygginger i Oslo. Det finnes ubrukte og dårlig utnyttede arealer. Det er også til en viss grad mulig med boligfortetting. Men på overordnet plan er Oslo preget av at det knapt finnes større utbyggingsfelt igjen (eneste unntak er Gjersrud/Stensrud). Byens utvidelse er forhindret av sjøen i sør og ellers i stor grad av den lovbestemte markagrensen. Konsekvensen er at framtidige utbygginger må gjennomføres innenfor eksisterende bebyggelse/bydeler.

Ifølge planen vil slik utbygging først og fremst skje i de østlige bydeler der Østensjø ligger, mens vestlige bydeler i mye større grad forskånes. Siden det meste av de østlige bydelene også er utbygd, vil dette innebære at blokker og høyhus må erstatte eksisterende småhusbebyggelse.

Bydelsutvalget er sterkt negativ til at mens vestsidens villa-/småhusbebyggelse og tilhørende grøntpreg bevares, forutsettes det at østlige bydeler får mer blokk- og høyhusbebyggelse. Bydelsutvalget legger vekt på at boligfortetting må skje uten å komme i konflikt med områdenes særpreg, også i østlige bydeler. Det er meget viktig for et områdes stabilitet, trygghet og generelle bokvalitet at det består av blandet bebyggelse, også småhusbebyggelse. Bydelsutvalget reagerer sterkt på at E6 fra Helsefyrtårnet og til kommunegrensen i sør har fått status som avvikssone for støy. Avvikssone for støy benyttes i områder særlig egnet for fortetting, slik som stasjonsnære områder. Arealene langs en motorvei er *ikke* egnet for fortetting. Det formodes at dette er en feil. Bydelen ber om en snarlig bekreftelse på at denne avvikssonen langs E6 blir tatt ut av planen.

Belastningen må fordeles jevnere både innad i kommunen men også i regionen. Gjennom Plansamarbeidet må kommunen kreve mer av kommunene i vest. Utbygging av E18 i vest er et feiltrinn. For Oslos del vil denne utbyggingen kun resultere i flere biler inn til kommunen på et veinett som allerede har nådd sin kapasitetsgrense. Man må satse på skinnegående

transport og kreve at man får uttelling for investeringene ved at det fortettes i stasjonsnære områder.

Det er vanskelig å forstå logikken for hvorfor man tillater at kapasitet på kollektivnettet ikke blir fullt utnyttet i vest, når man på andre siden av byen legger opp til en høy tetthet og kopler dette sammen med de tunge investeringene på kollektivsiden (eksempelvis i Løren-Økern-Vollebekk-området). Bebyggelsen rundt stasjonene Slemdal, Ris og Smedstad som er langt mer sentrale enn f.eks Oppsal og Skullerud og består nesten utelukkende av eneboligbebyggelse. Østensjø bydelsutvalg mener det er faglig svakt at planen ikke avdekker faktisk tetthet/utnyttelsesgrad i byen sammenstilt med en kollektivreiseindeks. Det er påfallende at det ikke finnes noen god kollektivreiseindeks for regionen. Bydelsutvalget mener man for ensidig har lagt vekt på transformasjon av Groruddalens industriområder. Det mangler samtidig et fokus på hvor arbeidsplassene i byen er lokalisert og hvor nye boliger bygges. Ut fra analysene i OsloTrender kan det se ut til at boligene bygges i øst og arbeidsplassene utenfor sentrum har høyest konsentrasjon i Skøyen-Lysaker-området. Det bør være et større fokus på samlokalisering av arbeidsplasser og næring og hvordan kollektivsystemet er bygd opp.

Oslo kommunes parkeringsnormer bør revideres. Dagens system premierer lokalisering utenfor knutepunktene. I dag kan et næringsbygg på Skullerud få 9 ganger så mange parkeringsplasser som et næringsbygg i knutepunktet Ryen. Det bes om at Skullerud får status som knutepunkt eller at man gir området strengere parkeringsnormer for næring når man utarbeider en helhetlig plan for området.

Man kan stille spørsmålstegn ved realismen og faktisk vilje til å realisere kommuneplanens hovedmålsetting om at Oslo skal være en verdensledende miljøby om man ikke legger mer vekt på å utnytte kapasiteten på kollektivnettet på begge sider av byen. Det er et flott mål, men det forplikter også at man gjør dristige grep. Man ser ikke at det gjøres i denne planen. Oslo har en lang vei å gå for å komme på samme nivå som København, som ble kåret til EUs miljøby i 2014.

Bydelsutvalgene må samtidig få større innflytelse på utformingen av bymiljøet i sine bydeler. Det er også viktig å inkludere lokalbefolkningen i viktige byutviklingsspørsmål, for eksempel gjennom bruk av medvirkningsprosesser, hvor alle kan delta i utformingen av sitt nærmiljø. Samtidig er det viktig at innspillene man får gjennom medvirkningsprosesser faktisk blir hørt. Bydel Østensjø har dårlige erfaringer med viljen til å følge opp lokale innspill og viser til Tankesmie for Oppsal senter med nærområde som et eksempel på en medvirkningsprosess der lokale innspill i ettertid ikke har blitt tatt til følge.

Det er svært positivt at man nå skal utarbeide helhetlige planer for Skullerud. Området har fått en kraftig utbygging uten at man har realisert nødvendige forutsetninger som direkte tilknytning til E6. Samtidig er bydelsutvalget svært skeptiske til at man vurderer å benytte den uformelle planformen VPOR (veiledende planer for offentlige rom) for Skullerud. Bydel Østensjø anser denne planformen som utilstrekkelig for alt annet en rent estetiske analyser. Denne planformen skaper store forventninger som sjelden innfris og det er problematisk. Det oppfordres til at man gjør vurderinger av de veiledende planene som er utarbeidet for Groruddalen og gjør en vurdering av kost/nytte-verdien sett i forhold til å utarbeide fullverdige juridisk bindende arealplaner.

Bydelsutvalget ser det som særdeles viktig at det ikke fires på kravene til boligstandard og boligkvalitet ved planlegging av nye boliger og boområder fram til 2030. Kravene til sol, støygrenser og utearealer må ikke reduseres. Bydel Østensjø har bedt om at planverktøyet

Blågrønn-faktor (BGF) skal bli benyttet ved alle reguleringsplaner og ber om at man i §6.2 omgjør kravet til blågrønn faktor fra retningslinje til bestemmelse. Det bør i hvert fall innføres at blågrønn faktor-verdi fremkommer i reguleringsplaner ved offentlig ettersyn. Intensjonen med å bruke blågrønn faktor er at dette vil kunne fremme en byutvikling som også inkluderer blågrønne elementer. Innføring av blågrønn faktor vil innebære et løft i blågrønn planleggingshistorie, som gjør at jord, vann og luft blir reinere og at byene blir grønnere, frodigere og vakrere. Bruk av blågrønn faktor vil også kunne ha en helsebringende effekt. De nye prosjektene kan videre tjene som økologiske oaser for utrydningstruede arter. Men aller viktigst: Byen må planlegges på en måte som tar høyde for klimaendringer. Kommunen kan bli stilt økonomisk ansvarlig ved manglende tilpassning gjennom Vannressursloven og beredskapslovgivningen.

Bydelsutvalget mener miljø og klima må ligge til grunn i hele kommuneplanen. Dette innebærer også kommunens satsning på smartere løsninger og innovasjon. Kommunens satsning på smartere løsninger innen sine tjenestetilbud må baseres mer på tillit og mindre på målstyring, byråkratiske ordninger og konkurranse.

Idrett er viet liten oppmerksomhet i kommuneplanen i forhold til annen infrastruktur ved utbygging, som blant annet skole, vei og barnehager. Bydelsutvalget vil også påpeke at kommuneplanen må ta hensyn til utbyggingen av idrettsanlegg i byen. Oslo har, med sin tette og sterkt voksende befolkning, en lav dekning av idrettsanlegg i forhold til resten av landet. Bydelsutvalget vil påpeke at en videre utbygging av idrettsanlegg må inkluderes i kommuneplanen, i likhet med samferdsel, grøntområder, barnehager, skoler og sykehjem. Idrettsanlegg er viktig spesielt for barn og unge, i forhold til sosial tilhørighet, integrering, helse, fritidsaktiviteter og et godt bomiljø.

Bydelsutvalget krever fortgang i de foreliggende planene om et helhetlig sykkelveinett, også i indre by. Bydelsutvalget mener det må ligge til grunn i kommuneplanen at den enkleste måten å ferdes på i sentrum skal være med sykkel, gange og kollektiv. Dette vil kreve begrensninger i biltrafikken i sentrum og sentrumsnære strøk. En ny rapport, utført av analyseselskapet Markör for Oslo kommune, at mange velger å la sykkel stå, fordi de mener trafikksikkerheten er for dårlig. Blant alle de som svarte at de «ikke sykler» eller «sykler sjelden», kunne seks av ti tenke seg å sykle oftere. 75 prosent av disse hadde syklet oftere hvis de hadde følt at trafikksikkerheten var bedre. Bare ni prosent av de spurte følte seg trygge som syklister i Oslo-trafikken. Det er de som svarte at de sykler uansett, som er mest positive til hvordan det er å sykle i Oslo, men likevel ønsker 94 prosent av de spurte seg bedre sikkerhet. I undersøkelsen blir hovedstaden sammenlignet med andre storbyer i Norden. I Malmö føler to av tre syklister seg trygge i trafikken, mens 76 prosent av de spurte i København oppgir at det er trygt å være syklist. Totalt synes bare tre prosent at Oslo er en svært bra by å sykle i, mens i København mener hele 95 prosent det samme. Dette betyr at det ligger et stort potensial i bedre tilrettelegging for syklende.

Bydelsutvalget kan ikke akseptere at t-banen til Gjersrud/Stensrud er planlagt ferdigstilt tidligst i 2031. Dette vil medføre økt trafikk og luftforurensning i et allerede belastet område. Banen må bygges ut parallelt med første byggetrinn.

Bydel Østensjø er takknemlige for at det i kommuneplanen ikke ligger en kopling mellom etablering av Manglerudtunnel og nedgradering av Mosseveien. Bydelsutvalget er svært skeptiske til en eventuell nedgradering av Mosseveien da dette vil føre til en betydelig økning av biler på E6 og

Ring 3. Kapasiteten på Ring 3 er allerede sprengt i rushtiden.

3. Konsekvensene av befolkningsveksten for det offentlige areal- og tjenestebehovet

Hovedalternativet viser at veksten i befolkningen vil stige drastisk i de aldersgrupper som er avhengige av et offentlig tjenestetilbud, nemlig de unge og de eldre. Dette vil forutsette en massiv utbygging av barnehage- og skoletilbudet, samt sykehjemskapasiteten. Selv om man skulle klare å bygge 100.000 flere boliger slik hovedalternativet forutsetter, peker bydelsutvalget på at man kan risikere at befolkningen øker enda mer. Vi har nemlig hatt en sterkere befolkningsvekst de siste 15 årene enn veksten i boligmassen. Dette har vært mulig ved at det har blitt flere beboere pr. boenhet enn tidligere. Tendensen med at man stadig tillater boligprosjekter bestående av mange små leiligheter er derfor svært uheldig. Det må stilles krav om større leiligheter som egner seg for mer enn en beboer. Det er mye å vinne på å at man går litt opp i størrelse og bygger leiligheter folk kan vokse med. Bydel Østensjø mener kommunen har sett alt for lite på muligheten som ligger i å frigjøre boligmasse mellom generasjoner. I bydel Østensjø ser man at snittalderen på de bosatte i eneboligområdene er høy samtidig med at det er en stor etterspørsel etter middels store leiligheter av høy kvalitet hos denne "besteforeldregenerasjonen". Markedet dekker i svært liten grad denne etterspørselen. Leilighetene som bygges blir ofte for små og kvaliteten for dårlig. Det er alt for stort fokus på antall nye boliger og for lite fokus på det totale bildet. Bydelsutvalget oppfordrer til at man foretar analyser for å se på potensialet som ligger i frigjøring av boligmasse generasjoner imellom.

Bydelsutvalget mener kommunen som aktiv eiendomsaktør skal skape stabilt grunnlag for boligutvikling. Ferdigregulerte eiendommer kan overføres et kommunalt byggherreselskap. Det kommunale byggherreselskapet skal være et ikke-kommersielt selskap uten krav til profitt.

Bydelsutvalget mener kommunen bør legge til rette for bygging av flere studentboliger og tilby tomter til under markedspris til studentsamskipnadene for å nå målet om at 20 prosent av Oslostudentene skal ha tilgang på en studentbolig. En slik utbygging vil kunne avlaste byen ellers når det gjelder utleieboliger.

Bydelsutvalget antar at det også er nødvendig å se på konsekvensene for det offentlige tjenestetilbudet om befolkningsøkningen skulle sprengne prognosene igjen. Selv om man forutsatte at kommunen hadde organisatoriske og finansielle ressurser til å imøtekomme et slikt behov, vil bydelsutvalget reise spørsmålet om det er mulig å finne og klargjøre tomter og bygge barnehager og skoler til en befolkningsøkning for dette? Er det mulig å bygge ut kollektivtransporten til en slik økning av befolkningen? Er det mulig å unngå økt forurensning og miljøproblemer som følge av denne utviklingen?

Etter dagens planpraksis ser vi altfor ofte at områder reguleres til bolig- eller næringsformål uten at konsekvenser i forhold til forurensning, støy, skole, barnehage, offentlig transport, veisystemer, butikker og andre servicefunksjoner vurderes og tas hensyn til. Aktuelle eksempler på dette er boligutbyggingen i Skullerudområdet og de trafikale konsekvenser dette har hatt for Ytre Ringvei, Østensjø- og Enebakkveien. Bydel Østensjø tror at mangelen på juridisk bindende arealplaner (kommunedelplaner og områderegulering) har noe av skylden, - det er åpenbart en viktig årsak for Skullerudområdet.

Antall biler pr. 1000 innbyggere i Oslo er økt jevnt hvert år fra 427 i 2003 til 527 i 2013. En vekst på 200.000 innbyggere til 2030 vil føre til en økning i antall biler i Oslo i størrelsesorden 105.000-125.000 biler. Konsekvensene av en slik vekst i bilparken er ikke berørt i Kommuneplanen. Det gjelder bl.a. forurensning, støy, krav til veikapasitet og veivedlikehold.

Det er også grunn til å peke på at selv med dagens befolkningsstruktur har kommunen store problemer med vedlikehold. Bydelsutvalget vil reise spørsmålet om kommunen makter utfordringene i eldreomsorgen fram til 2030?

Forutsatt samme forholdstall mellom sykehjemsplasser og antall eldre over 67 år er det behov for ca 1500 nye sykehjemsplasser innen 2013. De fleste av dagens eldre pasienter på sykehjem er så syke og hjelpetrengende at det ikke er aktuelt å plassere dem i en omsorg+ leilighet. Det er liten grunn til å anta at pleie- og omsorgsbehovet til eldre mennesker vil radikalt endre seg fra 2014 til 2030. Det er imidlertid ikke planlagt noen nye sykehjemsplasser i perioden 2014-2024. Det betyr at det må bygges ca 10 nye sykehjem á 150 plasser i perioden 2024-2030, en utfordring Oslo kommune antagelig ikke vil makte. Den forventede befolkningsveksten vil sannsynligvis føre til enda større utfordringer for hjemmetjenestene i eldreomsorgen.

Det er også grunn til å peke på at selv med dagens befolkningsstruktur, har kommunen store problemer med vedlikehold og renoivering av avløpssystemet. Bydelsutvalget vil reise spørsmålet om kommunen makter utfordringene i eldreomsorgen fram til 2030?

Forutsatt samme forholdstall mellom sykehjemsplasser og antall eldre over 67 år må det bygges et nytt sykehjem med 112 plasser i året fram til 2030 for dekke behovet. Det vil sannsynligvis bli enda større utfordringer for hjemmetjenestene i eldreomsorgen.

Størstedelen av befolkningsveksten i perioden 2014-20130 vil utgjøres av ikke-vestlige innvandrere. Man kan også forvente en betydelig økning av innvandrere fra Øst-Europa. Konsekvensene av denne utviklingen er ikke omtalt i Kommuneplanen. Det bør utarbeides strategier for hvordan kommunen kan sikre en god integrering av de mange nye innvandrerne. I dag ser vi at mange etnisk norske barnefamilier flytter fra områder der etnisk norske barn er i mindretall i barneskolene. Erfaringer fra mange land viser de uheldige konsekvenser av bomiljøer som er delt langs etniske skillelinjer. Hva Oslo kommune bør gjøre for å motvirke en slik utvikling er ikke omtalt i Kommuneplanen.

4. Østensjø bydel, grønne lunger og Østensjøvannet

I en storby er det særdeles viktig at befolkningen har tilgang til fri-, rekreasjons- og naturarealer i form av grønne lunger innimellom bebyggelsen. Det er grunn til å frykte at mange av de grønne lungene vil forsvinne dersom innbyggertallet holder fram med å vokse. Samtidig vil slitasjebelastningen på de gjenværende grønne lungene bli uakseptabel stor. Mulighetene for å videreføre arbeidet med de blågrønne korridorene og et sammenhengende turveisystem, vil også stå i fare for å forsvinne. I planen pekes det på at man må fortsette å regulere områder til fri- og grøntområder i samme takt som man regulerer til boligformål. På den måten skal man tilfredsstillte befolkningens behov for grønne lunger. Problemet er bare at publikums opplevelse av nærområdenes grøntomfang er uavhengig av områdenes reguleringsmessige status. Som eksempel på at store områder er regulert til grøntområder de siste 10 årene trekker man frem Østensjøområdet. Riktignok innebar reguleringen at området ble fastsatt som grøntområde, men selve reguleringen ga ikke publikum nye grønne områder å forholde seg til. Tvert imot innebar denne ene reguleringen at deler av det som tidligere var grøntområder nå er regulert til andre formål og bebygget (Paal Bergs vei ved Langerud og området mellom Bølerbekken, Ytre Ringvei og Eterveien). Østensjø bydel er langt på vei ”ferdigutbygget” hva gjelder boliger. Selv med dagens innbyggertall har vi problemer nok med å innpasse parkeringsplasser, barnehager, idrettsanlegg m.m.. Gjennomfartsveiene Europaveien, Enebakkveien, Østensjøveien og Ytre Ringvei har uforholdsmessig stor trafikk og rushtidskøer allerede. Østensjøveien går tvers gjennom Østensjøvannet naturreservatet og ikke mindre enn tre idrettsanlegg, fire barnehager og fem skoler ligger i eller direkte inntil miljøparken. En av bydelens store kvaliteter er nærheten til Østensjøvannet.

Østensjøvannet er med stor sannsynlighet Norges mest besøkte naturreservat! Østensjøområdet miljøpark er svært viktig i undervisningssammenheng. Likevel somles det med å gi nødvendige ressurser til blant annet utstyr for regulering av vannstanden. Det minnes samtidig om at det går noen hundre meter med kraftlinjer tvers gjennom Østensjøvannet miljøpark.. Bydelsutvalget ber om at det settes av midler til å legge disse i bakken.

Naturreservatet og miljøparken har biologiske kvaliteter som skiller dette området fra så å si alle andre grøntområder i en storby. Fredning og regulering til tross, allerede i dag er den menneskelige påvirkning i form av slitasje, forurensning og forstyrrelser for store i forhold til målet om å bevare det biologiske mangfoldet. Det er en reell fare for at selv dagens moderate bruk av området vil få uakseptable følger. Vi må i større grad enn før legge til rette for at bruk av området ikke resulterer i at området forbrukes. Østensjøvannet har uerstattelige verneverdier av nasjonal betydning, og de må bevares selv om de befinner seg i byen, ja kanskje spesielt ettersom de befinner seg i byen. Denne arven skal videreføres til de kommende generasjoner.

5. Alternativer til sterk utbygging og befolkningsøkning i Oslo

Bydelsutvalget er i sterk tvil om byen vil makte utfordringene som en sterk befolkningsøkning vil skape. Bydelsutvalget mener derfor at alternative løsninger til en sterk befolkningsøkning og utbygging i Oslo bør utredes. Det er nødvendig å undersøke mulighetene for utvikling av attraktive bolig- og næringsområder i Østlandsområdet utenfor Oslo med sikte på å dempe den forventede befolkningsøkningen i hovedstaden. Det forutsetter en omfattende satsing på det regionale kollektivnettet og veisystemet og betydelig utbygging av annen infrastruktur.

Den forventede befolkningsøkningen i Oslo og Akershus 2011 til 2030 krever tiltak som må utføres i et regionalt samarbeid mellom Oslo kommune og omkringliggende kommuner. I denne sammenheng er Plansamarbeidet av avgjørende betydning. Bydelsutvalget foreslår at Oslo kommune jobber for at det regionale samarbeidet blir forpliktende med sikte på å oppnå en effektiv og overordnet styring av boligbygging, næringsutvikling og utbygging av veier og kollektivnett i denne regionen. Det er en forutsetning for å sikre en bærekraftig økonomisk, sosial og miljøvennlig utvikling i Oslo og Østlandsområdet. Oslo kommune bør kreve at tunge investeringer følges opp med tilhørende areal- og transportpolitikk i nabokommunene. Kommunen må i større grad påklage ikke-bærekraftig arealplanlegging i nabokommunene. Bydelsutvalget legger merke til at parkeringsnormer ikke utgjør en del av Plansamarbeidet. Det bes om at Oslo kommune tar initiativ til utarbeidelse av et regionalt sett med parkeringsnormer. Flere av Oslos nabokommuner har få restriksjoner på parkering. Dette bidrar til en bilbasert utbygging og unødig mye biltrafikk inn til Oslo kommune.

Votering:

For: Gunnell Sandanger (SV), Mads Jørgen Lindahl (A), Erik Kristiansen (A), Liv Thorstensen (A)

Mot: Britt Ingingstad (V), Erik L Thoresen (H), Erland Bakke (H)

Forslaget ble vedtatt med 4 mot 3 stemmer

Bydelsutvikling, Miljø- og Kulturkomiteens vedtak:

1. Generelt

Bydelsutvalget viser til høringsutkast fra byrådet i ovennevnte sak.

Hovedprinsippet i denne uttalelsen fra bydelsutvalget i bydel Østensjø er at endelig kommuneplan for 2014-2030 må legge opp til en balansert og bærekraftig utvikling for Oslo, og at viktige bo- og miljøkvaliteter i Østensjø ikke må forringes.

Det er svært positivt at man har gått bort fra en strategisk plan og nå utarbeider en kommuneplan med en bindende arealdel.

I byrådets plan vises det til at Oslos befolkning er i sterk vekst. Folketallet har vokst relativt mer de siste 10 årene enn i de foregående 50 årene og dobbelt så raskt som den nasjonale befolkningsveksten. Mens vi tidligere oppfattet en vekst på 5000 personer pr. år som høy, har den de siste årene ligget over 10 000 pr. år. Befolkningsfremskrivningen til Oslo kommune tilsier at Oslo i 2030 kan telle om lag 830 000 mennesker. Kommunen har ikke i nyere tid stått overfor større planleggingsutfordringer knyttet til befolkningsvekst enn dette.

Selv om planen skisserer en meget kraftig vekst, mener bydelsutvalget at erfaringene fra forrige kommuneplan viser at man også må ta i betraktning konsekvensene av en vekst som er enda større. Prognosene har nemlig sprukket ettertrykkelig i de foregående kommuneplanene. Befolkningsveksten for årene 2006-2010 viste seg å bli nær dobbelt så høy som anslått i forrige kommuneplan. Uansett vil den sterke befolkningsveksten stille svært store krav til kommunens planlegging, gjennomføring av planene og økonomistyring. Det er viktig at kommunen har den nødvendige kompetanse og kapasitet til å utføre disse oppgavene.

De økonomiske konsekvensene for Oslo kommune av den sterke befolkningsveksten i Oslo fram til 2030 er ikke behandlet. Det er heller ikke konsekvensene for forurensning, støy, trafikkproblemer og mulighetene for svekkede kommunale tjenester til barn, ungdom og eldre. Faren for at den delte byen blir stadig mer delt er heller ikke omtalt i det foreliggende utkast til Kommuneplan.

2. Hvor skal vi bygge? Hvordan skal vi bygge?

Plandokumentet sier at befolkningsveksten vil kreve opp mot 100.000 boliger fram til 2030. I tillegg blir det behov for arealer til utbygging av barnehager, skoler, tilbud innen helse- og eldreomsorg, butikker, arbeidsplasser, veier og kollektivnett m.m.

Det er plass til en del flere utbygginger i Oslo. Det finnes ubrukte og dårlig utnyttede arealer. Det er også til en viss grad mulig med boligfortetting. Men på overordnet plan er Oslo preget av at det knapt finnes større utbyggingsfelt igjen (eneste unntak er Gjersrud/Stensrud). Byens utvidelse er forhindret av sjøen i sør og ellers i stor grad av den lovbestemte markagrensen. Konsekvensen er at framtidige utbygginger må gjennomføres innenfor eksisterende bebyggelse/bydeler.

Ifølge planen vil slik utbygging først og fremst skje i de østlige bydeler der Østensjø ligger, mens vestlige bydeler i mye større grad forskånes. Siden det meste av de østlige bydelene også er utbygd, vil dette innebære at blokker og høyhus må erstatte eksisterende småhusbebyggelse.

Bydelsutvalget er sterkt negativ til at mens vestsidens villa-/småhusbebyggelse og tilhørende grøntpreg bevares, forutsettes det at østlige bydeler får mer blokk- og høyhusbebyggelse. Bydelsutvalget legger vekt på at boligfortetting må skje uten å komme i konflikt med områdenes særpreg, også i østlige bydeler. Det er meget viktig for et områdes stabilitet, trygghet og generelle bokvalitet at det består av blandet bebyggelse, også småhusbebyggelse. Bydelsutvalget reagerer sterkt på at E6 fra Helfyr og til kommunegrensen i sør har fått status som avvikssone for støy. Avvikssone for støy benyttes i områder særlig egnet for fortetting, slik som stasjonsnære områder. Arealene langs en motorvei er *ikke* egnet for fortetting. Det formodes at dette er en feil. Bydelen ber om en snarlig bekreftelse på at denne avvikssonen langs E6 blir tatt ut av planen.

Belastningen må fordeles jevnere både innad i kommunen men også i regionen. Gjennom Plansamarbeidet må kommunen kreve mer av kommunene i vest. Utbygging av E18 i vest er et feiltrinn. For Oslos del vil denne utbyggingen kun resultere i flere biler inn til kommunen på et veinett som allerede har nådd sin kapasitetsgrense. Man må satse på skinnegående transport og kreve at man får uttelling for investeringene ved at det fortettes i stasjonsnære områder.

Det er vanskelig å forstå logikken for hvorfor man tillater at kapasitet på kollektivnettet ikke blir fullt utnyttet i vest, når man på andre siden av byen legger opp til en høy tetthet og kopler dette sammen med de tunge investeringene på kollektivsiden (eksempelvis i Løren-Økern-Vollebekk-området). Bebyggelsen rundt stasjonene Slemdal, Ris og Smedstad som er langt mer sentrale enn f.eks Oppsal og Skullerud og består nesten utelukkende av eneboligbebyggelse. Østensjø bydelsutvalg mener det er faglig svakt at planen ikke avdekker faktisk tetthet/utnyttelsesgrad i byen sammenstilt med en kollektivreiseindeks. Det er påfallende at det ikke finnes noen god kollektivreiseindeks for regionen. Bydelsutvalget mener man for ensidig har lagt vekt på transformasjon av Groruddalens industriområder. Det mangler samtidig et fokus på hvor arbeidsplassene i byen er lokalisert og hvor nye boliger bygges. Ut fra analysene i OsloTrender kan det se ut til at boligene bygges i øst og arbeidsplassene utenfor sentrum har høyest konsentrasjon i Skøyen-Lysaker-området. Det bør være et større fokus på samlokalisering av arbeidsplasser og næring og hvordan kollektivsystemet er bygd opp.

Oslo kommunes parkeringsnormer bør revideres. Dagens system premierer lokalisering utenfor knutepunktene. I dag kan et næringsbygg på Skullerud få 9 ganger så mange parkeringsplasser som et næringsbygg i knutepunktet Ryen. Det bes om at Skullerud får status som knutepunkt eller at man gir området strengere parkeringsnormer for næring når man utarbeider en helhetlig plan for området.

Man kan stille spørsmålstegn ved realismen og faktisk vilje til å realisere kommuneplanens hovedmålsetting om at Oslo skal være en verdensledende miljøby om man ikke legger mer vekt på å utnytte kapasiteten på kollektivnettet på begge sider av byen. Det er et flott mål, men det forplikter også at man gjør dristige grep. Man ser ikke at det gjøres i denne planen. Oslo har en lang vei å gå for å komme på samme nivå som København, som ble kåret til EUs miljøby i 2014.

Bydelsutvalgene må samtidig få større innflytelse på utformingen av bymiljøet i sine bydeler. Det er også viktig å inkludere lokalbefolkningen i viktige byutviklingsspørsmål, for eksempel gjennom bruk av medvirkningsprosesser, hvor alle kan delta i utformingen av sitt nærmiljø. Samtidig er det viktig at innspillene man får gjennom medvirkningsprosesser faktisk blir hørt. Bydel Østensjø har dårlige erfaringer med viljen til å følge opp lokale innspill og viser til Tankesmie for Oppsal senter med nærområde som et eksempel på en medvirkningsprosess der lokale innspill i ettertid ikke har blitt tatt til følge.

Det er svært positivt at man nå skal utarbeide helhetlige planer for Skullerud. Området har fått en kraftig utbygging uten at man har realisert nødvendige forutsetninger som direkte tilknytning til E6. Samtidig er bydelsutvalget svært skeptiske til at man vurderer å benytte den uformelle planformen VPOR (veiledende planer for offentlige rom) for Skullerud. Bydel Østensjø anser denne planformen som utilstrekkelig for alt annet en rent estetiske analyser. Denne planformen skaper store forventinger som sjelden innfris og det er problematisk. Det oppfordres til at man gjør vurderinger av de veiledende planene som er utarbeidet for Groruddalen og gjør en vurdering av kost/nytte-verdien sett i forhold til å utarbeide fullverdige juridisk bindende arealplaner.

Bydelsutvalget ser det som særdeles viktig at det ikke fires på kravene til boligstandard og boligkvalitet ved planlegging av nye boliger og boområder fram til 2030. Kravene til sol, støygrenser og utearealer må ikke reduseres. Bydel Østensjø har bedt om at planverktøyet Blågrønn-faktor (BGF) skal bli benyttet ved alle reguleringsplaner og ber om at man i §6.2 omgjør kravet til blågrønn faktor fra retningslinje til bestemmelse. Det bør i hvert fall innføres at blågrønn faktor-verdi fremkommer i reguleringsplaner ved offentlig ettersyn. Intensjonen med å bruke blågrønn faktor er at dette vil kunne fremme en byutvikling som også inkluderer blågrønne elementer. Innføring av blågrønn faktor vil innebære et løft i blågrønn planleggingshistorie, som gjør at jord, vann og luft blir reinere og at byene blir grønnere, frodigere og vakrere. Bruk av blågrønn faktor vil også kunne ha en helsebringende effekt. De nye prosjektene kan videre tjene som økologiske oaser for utrydningstruede arter. Men aller viktigst: Byen må planlegges på en måte som tar høyde for klimaendringer. Kommunen kan bli stilt økonomisk ansvarlig ved manglende tilpassning gjennom Vannressursloven og beredskapslovgivningen.

Bydelsutvalget mener miljø og klima må ligge til grunn i hele kommuneplanen. Dette innebærer også kommunens satsning på smartere løsninger og innovasjon. Kommunens satsning på smartere løsninger innen sine tjenestetilbud må baseres mer på tillit og mindre på målstyring, byråkratiske ordninger og konkurranse.

Idrett er viet liten oppmerksomhet i kommuneplanen i forhold til annen infrastruktur ved utbygging, som blant annet skole, vei og barnehager. Bydelsutvalget vil også påpeke at kommuneplanen må ta hensyn til utbyggingen av idrettsanlegg i byen. Oslo har, med sin tette og sterkt voksende befolkning, en lav dekning av idrettsanlegg i forhold til resten av landet. Bydelsutvalget vil påpeke at en videre utbygging av idrettsanlegg må inkluderes i kommuneplanen, i likhet med samferdsel, grøntområder, barnehager, skoler og sykehjem. Idrettsanlegg er viktig spesielt for barn og unge, i forhold til sosial tilhørighet, integrering, helse, fritidsaktiviteter og et godt bomiljø.

Bydelsutvalget krever fortløpende i de foreliggende planene om et helhetlig sykkelveinett, også i indre by. Bydelsutvalget mener det må ligge til grunn i kommuneplanen at den enkleste måten å ferdes på i sentrum skal være med sykkel, gange og kollektiv. Dette vil kreve begrensninger i biltrafikken i sentrum og sentrumsnære strøk. En ny rapport, utført av analyseselskapet Markør for Oslo kommune, at mange velger å la sykkel stå, fordi de mener trafikksikkerheten er for dårlig. Blant alle de som svarte at de «ikke sykler» eller «sykler sjelden», kunne seks av ti tenke seg å sykle oftere. 75 prosent av disse hadde syklet oftere hvis de hadde følt at trafikksikkerheten var bedre. Bare ni prosent av de spurte følte seg trygge som syklister i Oslo-trafikken. Det er de som svarte at de sykler uansett, som er mest positive til hvordan det er å sykle i Oslo, men likevel ønsker 94 prosent av de spurte seg bedre sikkerhet. I undersøkelsen blir hovedstaden sammenlignet med andre storbyer i Norden. I Malmö føler to av tre syklister seg trygge i trafikken, mens 76 prosent av de spurte i København oppgir at det er trygt å være syklist. Totalt synes bare tre prosent at Oslo er en svært bra by å sykle i, mens i København mener hele 95 prosent det samme. Dette betyr at det ligger et stort potensial i bedre tilrettelegging for syklende.

Bydelsutvalget kan ikke akseptere at t-banen til Gjersrud/Stensrud er planlagt ferdigstilt tidligst i 2031. Dette vil medføre økt trafikk og luftforurensning i et allerede belastet område. Banen må bygges ut parallelt med første byggetrinn.

Bydel Østensjø er takknemlige for at det i kommuneplanen ikke ligger en kopling mellom etablering av Manglerudtunnel og nedgradering av Mosseveien. Bydelsutvalget er svært

skeptiske til en eventuell nedgradering av Mosseveien da dette vil føre til en betydelig økning av biler på E6 og

Ring 3. Kapasiteten på Ring 3 er allerede sprengt i rushtiden.

3. Konsekvensene av befolkningsveksten for det offentlige areal- og tjenestebehovet

Hovedalternativet viser at veksten i befolkningen vil stige drastisk i de aldersgrupper som er avhengige av et offentlig tjenestetilbud, nemlig de unge og de eldre. Dette vil forutsette en massiv utbygging av barnehage- og skoletilbudet, samt sykehjemskapasiteten.

Selv om man skulle klare å bygge 100.000 flere boliger slik hovedalternativet forutsetter, peker bydelsutvalget på at man kan risikere at befolkningen øker enda mer. Vi har nemlig hatt en sterkere befolkningsvekst de siste 15 årene enn veksten i boligmassen. Dette har vært mulig ved at det har blitt flere beboere pr. boenhet enn tidligere. Tendensen med at man stadig tillater boligprosjekter bestående av mange små leiligheter er derfor svært uheldig. Det må stilles krav om større leiligheter som egner seg for mer enn en beboer. Det er mye å vinne på å at man går litt opp i størrelse og bygger leiligheter folk kan vokse med. Bydel Østensjø mener kommunen har sett alt for lite på muligheten som ligger i å frigjøre boligmasse mellom generasjoner. I bydel Østensjø ser man at snittalderen på de bosatte i eneboligområdene er høy samtidig med at det er en stor etterspørsel etter middels store leiligheter av høy kvalitet hos denne "besteforeldregenerasjonen". Markedet dekker i svært liten grad denne etterspørselen. Leilighetene som bygges blir ofte for små og kvaliteten for dårlig. Det er alt for stort fokus på antall nye boliger og for lite fokus på det totale bildet. Bydelsutvalget oppfordrer til at man foretar analyser for å se på potensialet som ligger i frigjøring av boligmasse generasjoner imellom.

Bydelsutvalget mener kommunen som aktiv eiendomsaktør skal skape stabilt grunnlag for boligutvikling. Ferdigregulerte eiendommer kan overføres et kommunalt byggherreselskap. Det kommunale byggherreselskapet skal være et ikke-kommersielt selskap uten krav til profitt.

Bydelsutvalget mener kommunen bør legge til rette for bygging av flere studentboliger og tilby tomter til under markedspris til studentsamskipnadene for å nå målet om at 20 prosent av Oslostudentene skal ha tilgang på en studentbolig. En slik utbygging vil kunne avlaste byen ellers når det gjelder utleieboliger.

Bydelsutvalget antar at det også er nødvendig å se på konsekvensene for det offentlige tjenestetilbudet om befolkningsøkningen skulle sprengte prognosene igjen. Selv om man forutsatte at kommunen hadde organisatoriske og finansielle ressurser til å imøtekomme et slikt behov, vil bydelsutvalget reise spørsmålet om det er mulig å finne og klargjøre tomter og bygge barnehager og skoler til en befolkningsøkning for dette? Er det mulig å bygge ut kollektivtransporten til en slik økning av befolkningen? Er det mulig å unngå økt forurensning og miljøproblemer som følge av denne utviklingen?

Etter dagens planpraksis ser vi altfor ofte at områder reguleres til bolig- eller næringsformål uten at konsekvenser i forhold til forurensning, støy, skole, barnehage, offentlig transport, veisystemer, butikker og andre servicefunksjoner vurderes og tas hensyn til. Aktuelle eksempler på dette er boligutbyggingen i Skullerudområdet og de trafikale konsekvenser dette har hatt for Ytre Ringvei, Østensjø- og Enebakkveien. Bydel Østensjø tror at mangelen på juridisk bindende arealplaner (kommunedelplaner og områderegulering) har noe av skylden, - det er åpenbart en viktig årsak for Skullerudområdet.

Antall biler pr. 1000 innbyggere i Oslo er økt jevnt hvert år fra 427 i 2003 til 527 i 2013. En vekst på 200.000 innbyggere til 2030 vil føre til en økning i antall biler i Oslo i

størrelsesorden 105.000-125.000 biler. Konsekvensene av en slik vekst i bilparken er ikke berørt i Kommuneplanen. Det gjelder bl.a. forurensning, støy, krav til veikapasitet og veivedlikehold.

Det er også grunn til å peke på at selv med dagens befolkningsstruktur har kommunen store problemer med veivedlikehold. Bydelsutvalget vil reise spørsmålet om kommunen makter utfordringene i eldreomsorgen fram til 2030?

Forutsatt samme forholdstall mellom sykehjemsplasser og antall eldre over 67 år er det behov for ca 1500 nye sykehjemsplasser innen 2030. De fleste av dagens eldre pasienter på sykehjem er så syke og hjelpetrengende at det ikke er aktuelt å plassere dem i en omsorg+ leilighet. Det er liten grunn til å anta at pleie- og omsorgsbehovet til eldre mennesker vil radikalt endre seg fra 2014 til 2030. Det er imidlertid ikke planlagt noen nye sykehjemsplasser i perioden 2014-2024. Det betyr at det må bygges ca 10 nye sykehjem á 150 plasser i perioden 2024-2030, en utfordring Oslo kommune antagelig ikke vil makte. Den forventede befolkningsveksten vil sannsynligvis føre til enda større utfordringer for hjemmetjenestene i eldreomsorgen.

Det er også grunn til å peke på at selv med dagens befolkningsstruktur, har kommunen store problemer med veivedlikehold og renovering av avløpssystemet. Bydelsutvalget vil reise spørsmålet om kommunen makter utfordringene i eldreomsorgen fram til 2030?

Forutsatt samme forholdstall mellom sykehjemsplasser og antall eldre over 67 år må det bygges et nytt sykehjem med 112 plasser i året fram til 2030 for dekke behovet. Det vil sannsynligvis bli enda større utfordringer for hjemmetjenestene i eldreomsorgen.

Størstedelen av befolkningsveksten i perioden 2014-2030 vil utgjøres av ikke-vestlige innvandrere. Man kan også forvente en betydelig økning av innvandrere fra Øst-Europa. Konsekvensene av denne utviklingen er ikke omtalt i Kommuneplanen. Det bør utarbeides strategier for hvordan kommunen kan sikre en god integrering av de mange nye innvandrerne. I dag ser vi at mange etnisk norske barnefamilier flytter fra områder der etnisk norske barn er i mindretall i barneskolene. Erfaringer fra mange land viser de uheldige konsekvenser av bomiljøer som er delt langs etniske skillelinjer. Hva Oslo kommune bør gjøre for å motvirke en slik utvikling er ikke omtalt i Kommuneplanen.

4. Østensjø bydel, grønne lunges og Østensjøvannet

I en storby er det særdeles viktig at befolkningen har tilgang til fri-, rekreasjons- og naturarealer i form av grønne lunges innimellom bebyggelsen. Det er grunn til å frykte at mange av de grønne lungene vil forsvinne dersom innbyggertallet holder fram med å vokse. Samtidig vil slitasjebelastningen på de gjenværende grønne lungene bli uakseptabel stor. Mulighetene for å videreføre arbeidet med de blågrønne korridorene og et sammenhengende turveisystem, vil også stå i fare for å forsvinne. I planen pekes det på at man må fortsette å regulere områder til fri- og grøntområder i samme takt som man regulerer til boligformål. På den måten skal man tilfredsstille befolkningens behov for grønne lunges. Problemet er bare at publikums opplevelse av nærområdenes grøntomfang er uavhengig av områdenes reguleringsmessige status. Som eksempel på at store områder er regulert til grøntområder de siste 10 årene trekker man frem Østensjøområdet. Riktignok innebar reguleringen at området ble fastsatt som grøntområde, men selve reguleringen ga ikke publikum nye grønne områder å forholde seg til. Tvert imot innebar denne ene reguleringen at deler av det som tidligere var grøntområder nå er regulert til andre formål og bebygget (Paal Bergs vei ved Langerud og området mellom Bølerbekken, Ytre Ringvei og Eterveien). Østensjø bydel er langt på vei ”ferdigutbygget” hva gjelder boliger. Selv med dagens innbyggertall har vi problemer nok med å innpasse parkeringsplasser, barnehager, idrettsanlegg m.m.. Gjennomfartsveiene Europaveien, Enebakkveien, Østensjøveien og Ytre Ringvei har uforholdsmessig stor trafikk

og rushtidskøer allerede. Østensjøveien går tvers gjennom Østensjøvannet naturreservatet og ikke mindre enn tre idrettsanlegg, fire barnehager og fem skoler ligger i eller direkte inntil miljøparken. En av bydelens store kvaliteter er nærheten til Østensjøvannet.

Østensjøvannet er med stor sannsynlighet Norges mest besøkte naturreservat! Østensjøområdet miljøpark er svært viktig i undervisningssammenheng. Likevel somles det med å gi nødvendige ressurser til blant annet utstyr for regulering av vannstanden. Det minnes samtidig om at det går noen hundre meter med kraftlinjer tvers gjennom Østensjøvannet miljøpark.. Bydelsutvalget ber om at det settes av midler til å legge disse i bakken.

Naturreservatet og miljøparken har biologiske kvaliteter som skiller dette området fra så å si alle andre grøntområder i en storby. Fredning og regulering til tross, allerede i dag er den menneskelige påvirkning i form av slitasje, forurensning og forstyrrelser for store i forhold til målet om å bevare det biologiske mangfoldet. Det er en reell fare for at selv dagens moderate bruk av området vil få uakseptable følger. Vi må i større grad enn før legge til rette for at bruk av området ikke resulterer i at området forbrukes. Østensjøvannet har uerstattelige verneverdier av nasjonal betydning, og de må bevares selv om de befinner seg i byen, ja kanskje spesielt ettersom de befinner seg i byen. Denne arven skal videreføres til de kommende generasjoner.

5. Alternativer til sterk utbygging og befolkningsøkning i Oslo

Bydelsutvalget er i sterk tvil om byen vil makte utfordringene som en sterk befolkningsøkning vil skape. Bydelsutvalget mener derfor at alternative løsninger til en sterk befolkningsøkning og utbygging i Oslo bør utredes. Det er nødvendig å undersøke mulighetene for utvikling av attraktive bolig- og næringsområder i Østlandsområdet utenfor Oslo med sikte på å dempe den forventede befolkningsøkningen i hovedstaden. Det forutsetter en omfattende satsing på det regionale kollektivnettet og veisystemet og betydelig utbygging av annen infrastruktur.

Den forventede befolkningsøkningen i Oslo og Akershus 2011 til 2030 krever tiltak som må utføres i et regionalt samarbeid mellom Oslo kommune og omkringliggende kommuner. I denne sammenheng er Plansamarbeidet av avgjørende betydning. Bydelsutvalget foreslår at Oslo kommune jobber for at det regionale samarbeidet blir forpliktende med sikte på å oppnå en effektiv og overordnet styring av boligbygging, næringsutvikling og utbygging av veier og kollektivnett i denne regionen. Det er en forutsetning for å sikre en bærekraftig økonomisk, sosial og miljøvennlig utvikling i Oslo og Østlandsområdet. Oslo kommune bør kreve at tunge investeringer følges opp med tilhørende areal- og transportpolitikk i nabokommunene. Kommunen må i større grad påklage ikke-bærekraftig arealplanlegging i nabokommunene. Bydelsutvalget legger merke til at parkeringsnormer ikke utgjør en del av Plansamarbeidet. Det bes om at Oslo kommune tar initiativ til utarbeidelse av et regionalt sett med parkeringsnormer. Flere av Oslos nabokommuner har få restriksjoner på parkering. Dette bidrar til en bilbasert utbygging og unødig mye biltrafikk inn til Oslo kommune.

Sak 43 /14 Kunngjøring om offentlig ettersyn. Forslag til områderegulering med konsekvensutredning - Gjersrud / Stensrud

Bydelsdirektørens forslag til vedtak:

Administrativ uttalelse til planforslag for Gjersrud / Stensrud tilsluttes.

Votering:

For: Britt Inglingstad (V), Erik L Thoresen (H), Erland Bakke (H)

Mot: Gunnell Sandanger (SV), Mads Jørgen Lindahl (A), Erik Kristiansen (A), Liv Thorstensen (A)

Bydelsdirektørens forslag til vedtak falt med 3 mot 4 stemmer

Forslag til vedtak fra Gunnell Sandanger(SV) og Mads Jørgen Lindahl (A):

Gjersrud-Stensrud er Oslos siste gjenværende større ubebygde område.

Planforslaget som nå er på høring er laget i to varianter der det i hovedalternativet skal legges til rette for rundt 10 000 boliger.

Området ble i 2012 omtalt av byråd for byutvikling som ”mulighetenes område”.

Natur og kulturlandskap framheves som de viktigste kvalitetene i området.

Bydel Østensjø er kritiske til planene for Gjersrud-Stensrud slik de nå foreligger.

Bydelen mener at de negative trafikale konsekvensene er underkommunisert i planbeskrivelsen.

Planene vil føre til markant vekst i biltrafikk og vil dermed bryte med målsettingen i Nasjonal Transportplan om at all trafikkvekst i de store byene skal tas kollektiv eller med sykkel og gange.

Illustrasjonene i planbeskrivelsen viser syklende på kryss og tvers, men det er *biler* som i praksis vil prege bildet i den fremtidige bydelen.

Området vil ha en kollektivandel på mellom 27-34%. Det er noe av den laveste kollektivandelen i hele kommunen.

Samtidig viser arbeidsplassanalyser at de som bosetter seg på Gjersrud-Stensrud vil være de som får de lengste arbeidsreisene i kommunen.

Det betyr at de bosatte i den nye bydelen vil kunne bli de som forårsaker de største klimagassutslippene i kommunen.

Bydelen minner om målsettingene i kommuneplanen om at Oslo skal være en verdensledende miljøby og tilrettelegge for en byutvikling som bygger opp under en grønn og miljøvennlig utvikling frem mot 2030.

En utbygging av Gjersrud-Stensrud vil medføre en trafikkvekst på 11% på E6 og Ring 3.

En trafikkøkning på 11% utgjør ikke bare et betydelig antall flere biler, men sett i forhold til kapasitet er økningen dramatisk.

Det er allerede kapasitetsproblemer og miljøbelastninger på E6 og Ring 3.

Bydelen sliter med dårlig luftkvalitet for innbyggerne i flere områder.

Bydelen mener de trafikale konsekvensene av en utbygging på Gjersrud-Stensrud må taes på større alvor og ber om at man gjør grundigere vurderinger.

En forlengelse av t-banens linje 3 må ferdigstilles i forkant av utbyggingen.

Bydel Østensjø fraråder sterkt at man åpner opp for en delvis utbygging av området før det foreligger en baneløsning.

Bydel Østensjø mener man med planene for Gjersrud-Stensrud i for stor grad har endt opp med en tradisjonell forlengelse av forstadsbyen, og et rendyrket boområde.

Ambisjonene for ”mulighetenes område” virker å ha blitt redusert underveis i arbeidet med planen.

Slik planene nå fremstår har man i for liten grad sett at man er avhengig av et funksjonelt transportsystem, der planlegging og utbygging av kollektivtrafikk sees i sammenheng med lokalisering av boliger og arbeidsplasser, både innad og utenfor planområdet.

Gjersrud-Stensrud bør få en tydeligere egenidentitet og arbeid, bolig, handel og kultur må anlegges på en slik måte og omfang at bydelen i størst mulig grad blir selvfungerende, på den måten reduseres biltrafikken samtidig som man styrker den nye bydelens attraktivitet.

Bydel Østensjø er positive til en høy utnyttelse av området, da vi tror dette er nødvendig for å nå en "kritisk masse" slik at området tiltrekker seg tilbud og aktiviteter, men mener forutsetningene for en høy utnyttelse ikke er tilstede i de planene vi nå har blitt forelagt for området.

Votering:

For: Gunnell Sandanger (SV), Mads Jørgen Lindahl (A), Erik Kristiansen (A), Liv Thorstensen (A)

Mot: Britt Ingingstad (V), Erik L Thoresen (H), Erland Bakke (H)

Forslaget ble vedtatt med 4 mot 3 stemmer

Bydelsutvikling, Miljø- og Kulturkomiteens vedtak:

Gjersrud-Stensrud er Oslos siste gjenværende større ubebygde område.

Planforslaget som nå er på høring er laget i to varianter der det i hovedalternativet skal legges til rette for rundt 10 000 boliger.

Området ble i 2012 omtalt av byråd for byutvikling som "mulighetenes område".

Natur og kulturlandskap framheves som de viktigste kvalitetene i området.

Bydel Østensjø er kritiske til planene for Gjersrud-Stensrud slik de nå foreligger.

Bydelen mener at de negative trafikale konsekvensene er underkommunisert i planbeskrivelsen.

Planene vil føre til markant vekst i biltrafikk og vil dermed bryte med målsettingen i Nasjonal Transportplan om at all trafikkvekst i de store byene skal tas kollektiv eller med sykkel og gange.

Illustrasjonene i planbeskrivelsen viser syklende på kryss og tvers, men det er *biler* som i praksis vil prege bildet i den fremtidige bydelen.

Området vil ha en kollektivandel på mellom 27-34%. Det er noe av den laveste kollektivandelen i hele kommunen.

Samtidig viser arbeidsplassanalyser at de som bosetter seg på Gjersrud-Stensrud vil være de som får de lengste arbeidsreisene i kommunen.

Det betyr at de bosatte i den nye bydelen vil kunne bli de som forårsaker de største klimagassutslippene i kommunen.

Bydelen minner om målsettingene i kommuneplanen om at Oslo skal være en verdensledende miljøby og tilrettelegge for en byutvikling som bygger opp under en grønn og miljøvennlig utvikling frem mot 2030.

En utbygging av Gjersrud-Stensrud vil medføre en trafikkvekst på 11% på E6 og Ring 3.

En trafikkøkning på 11% utgjør ikke bare et betydelig antall flere biler, men sett i forhold til kapasitet er økningen dramatisk.

Det er allerede kapasitetsproblemer og miljøbelastninger på E6 og Ring 3.

Bydelen sliter med dårlig luftkvalitet for innbyggerne i flere områder.

Bydelen mener de trafikale konsekvensene av en utbygging på Gjersrud-Stensrud må taes på større alvor og ber om at man gjør grundigere vurderinger.

En forlengelse av t-banens linje 3 må ferdigstilles i forkant av utbyggingen.

Bydel Østensjø fraråder sterkt at man åpner opp for en delvis utbygging av området før det foreligger en baneløsning.

Bydel Østensjø mener man med planene for Gjersrud-Stensrud i for stor grad har endt opp med en tradisjonell forlengelse av forstadsbyen, og et rendyrket boområde. Ambisjonene for ”mulighetenes område” virker å ha blitt redusert underveis i arbeidet med planen.

Slik planene nå fremstår har man i for liten grad sett at man er avhengig av et funksjonelt transportsystem, der planlegging og utbygging av kollektivtrafikk sees i sammenheng med lokalisering av boliger og arbeidsplasser, både innad og utenfor planområdet.

Gjersrud-Stensrud bør få en tydeligere egenidentitet og arbeid, bolig, handel og kultur må anlegges på en slik måte og omfang at bydelen i størst mulig grad blir selvfungerende, på den måten reduseres biltrafikken samtidig som man styrker den nye bydelens attraktivitet.

Bydel Østensjø er positive til en høy utnyttelse av området, da vi tror dette er nødvendig for å nå en ”kritisk masse” slik at området tiltrekker seg tilbud og aktiviteter, men mener forutsetningene for en høy utnyttelse ikke er tilstede i de planene vi nå har blitt forelagt for området.

Sak 44 /14 Kunngjøring om offentlig ettersyn

Forslag til detaljregulering - Haakon Tveters vei 88-98

BMK foretok en befaring i 4. etasje i Oppsal Samfunnshus før behandling av saken.

Bydelsdirektørens forslag til vedtak:

Bydel Østensjø har følgende bemerkninger til planforslag for Oppsal senter alternativ 4:

Byggehøyder på 9 etasjer reduserer sikten for bakenforliggende bebyggelse og skyggelegger store arealer i øst. Byggehøydene bør reduseres til 6-7 etasjer for å gi mindre skyggelegging av utearealet mot øst og utearealene i eksisterende barnehage i Samfunnshuset.

Grunnet nærhet til T-bane og busslinjer bør antall parkeringsplasser legges i den lavere delen av parkeringsnormen for ytre by, særlig for forretnings- og kontor formål.

Parkeringsplasser for bevegelseshemmede skal plasseres så nært inngangen til senteret som mulig, jfr. krav iht. regelverket for universell utforming, herunder Oslo kommunes handlingsplan for universell utforming.

Avkjørsel og parkering til Samfunnshuset er ikke løst i planforslaget. Dette må tydeliggjøres og tilfredsstillende aktuelle behov og alle brukergrupper.

Når underjordisk parkeringsanlegg skal bygges må løsning for eksisterende barnehage sikres. Ny barnehage i eksisterende bygg må ferdigstilles slik at barnehagen i Samfunnshuset kan flytte dit inntil sprengnings- og gravearbeidene er ferdig. Uteområdet i barnehagen i Samfunnshuset tilbakestilles når disse arbeidene er avsluttet.

Votering: Enstemmig

Forslag til vedtak fra Gunnell Sandanger (SV) og Mads Jørgen Lindahl (A):

Bydelsdirektørens forslag til vedtak tilsluttes med følgende tillegg:

Det må legges til rette for varelevering til bibliotek og andre service-tilbud ved Samfunnshuset. Det er også viktig at service-tilbudene er synlige for brukerne.

Universell tilgjengelighet må også skal gjelde for Samfunnshusets serviceområder som eldresenter, legesenter, barnehage og bibliotek, noe det foreliggende reguleringsforslaget ikke synes å legge til rette for. Dette kan være hemmende for fortsatt drift av flere av de kommunale funksjoner i samfunnshuset, og det må derfor forventes at utbygger tilrettelegger for tilgang med bil til samfunnshusets hovedinngang.

Det er ikke innarbeidet utearealer tilrettelagt for barn og unge andre steder av planområdet. Med bakgrunn i at barnehagens uteareal er lite i forhold til kommunens norm, og at dette skal være den eneste lekeplassen i planområdet, bes det om at det erverves et større areal for utvidelse av lekeplass.

Votering: Enstemmig

Bydelsutvikling- Miljø og Kulturkomiteens vedtak:

Bydel Østensjø har følgende bemerkninger til planforslag for Oppsal senter alternativ 4:

Byggehøyder på 9 etasjer reduserer sikten for bakenforliggende bebyggelse og skyggelegger store arealer i øst. Byggehøydene bør reduseres til 6-7 etasjer for å gi mindre skyggelegging av utearealet mot øst og utearealene i eksisterende barnehage i Samfunnshuset.

Grunnet nærhet til T-bane og busslinjer bør antall parkeringsplasser legges i den lavere delen av parkeringsnormen for ytre by, særlig for forretnings- og kontor formål.

Parkeringsplasser for bevegelsehemmede skal plasseres så nært inngangen til senteret som mulig, jfr. krav iht. regelverket for universell utforming, herunder Oslo kommunes handlingsplan for universell utforming.

Avkjørsel og parkering til Samfunnshuset er ikke løst i planforslaget. Dette må tydeliggjøres og tilfredsstillende aktuelle behov og alle brukergrupper.

Når underjordisk parkeringsanlegg skal bygges må løsning for eksisterende barnehage sikres. Ny barnehage i eksisterende bygg må ferdigstilles slik at barnehagen i Samfunnshuset kan flytte dit inntil sprengnings- og gravearbeidene er ferdig. Uteområdet i barnehagen i Samfunnshuset tilbakestilles når disse arbeidene er avsluttet.

Det må legges til rette for varelevering til bibliotek og andre service-tilbud ved Samfunnshuset. Det er også viktig at service-tilbudene er synlige for brukerne.

Universell tilgjengelighet må også skal gjelde for Samfunnshusets serviceområder som eldresenter, legesenter, barnehage og bibliotek, noe det foreliggende reguleringsforslaget ikke synes å legge til rette for. Dette kan være hemmende for fortsatt drift av flere av de kommunale funksjoner i samfunnshuset, og det må derfor forventes at utbygger tilrettelegger for tilgang med bil til samfunnshusets hovedinngang.

Det er ikke innarbeidet utearealer tilrettelagt for barn og unge andre steder av planområdet. Med bakgrunn i at barnehagens uteareal er lite i forhold til kommunens norm, og at dette skal være den eneste lekeplassen i planområdet, bes det om at det erverves et større areal for utvidelse av lekeplass.

Sak 45 /14 Bedre kontroll med ulovligheter etter Plan- og bygningsloven

Forslag til vedtak fra A og SV v/Kristin Sandaker (A)

Bydel Østensjø er kjent med at Plan- og bygningsetaten i sitt arbeid med ulovligheter prioriterer saker der liv og helse er i fare, og henvendelser fra bydelene og ulovlighetssaker i henhold til etatens tildelingsbrev.

Bydelen ser et behov for å holde en bedre oversikt med ulovligheter etter plan- og bygningsloven og ber med dette om at Plan- og bygningsetaten heretter sender en månedlig oversikt over nye og avsluttede ulovlighetssaker i Bydel Østensjø.

Endringsforslag fra Mads Jørgen Lindahl (A):

Bydel Østensjø er kjent med at Plan- og bygningsetaten i sitt arbeid med ulovligheter prioriterer saker der liv og helse er i fare, og henvendelser fra bydelene og ulovlighetssaker i henhold til etatens tildelingsbrev.

Bydelen ser et behov for å holde oversikt med ulovligheter etter plan- og bygningsloven og ber med dette om at Plan- og bygningsetaten sender en oversikt over ulovlighetssaker i Bydel Østensjø.

Votering: Enstemmig

Bydelsutvikling, Miljø- og Kulturkomiteens vedtak:

Bydel Østensjø er kjent med at Plan- og bygningsetaten i sitt arbeid med ulovligheter prioriterer saker der liv og helse er i fare, og henvendelser fra bydelene og ulovlighetssaker i henhold til etatens tildelingsbrev.

Bydelen ser et behov for å holde oversikt med ulovligheter etter plan- og bygningsloven og ber med dette om at Plan- og bygningsetaten sender en oversikt over ulovlighetssaker i Bydel Østensjø.

Sak 46 /14 Søknad om ny serverings- og skjenkebevilling fra Golden Town AS, Plogveien 6

Bydelsdirektørens forslag til vedtak:

Søknad om ny serverings- og skjenkebevilling fra Golden Town AS, Plogveien 6, anbefales under forutsetning av at innen- og utendørs åpningstid/skjenketid er i samsvar ”Forskrift om serverings-, salgs- og skjenkebevillinger” sine åpnings- og skjenketider for serveringssteder i boligområder utenfor sentrum.

Votering: Enstemmig

Bydelsutvikling, Miljø- og Kulturkomiteens vedtak:

Søknad om ny serverings- og skjenkebevilling fra Golden Town AS, Plogveien 6, anbefales under forutsetning av at innen- og utendørs åpningstid/skjenketid er i samsvar ”Forskrift om serverings-, salgs- og skjenkebevillinger” sine åpnings- og skjenketider for serveringssteder i boligområder utenfor sentrum.

Sak 47 /14 Informasjon fra trafikktvalget

Det har innkommet mange innspill. Neste skritt i arbeidet er sammenfatning av planen.

Eventuelt:

Mads Jørgen Lindahl (A):

Det bør sees på alternative bruksmuligheter for lokalene til Eterfabrikken, som for eksempel å anbefale mulighetsstudier og at arkitekthøyskolen kan lokalene som case. Det var diskusjon rundt dette.

Bydel Østensjø, 13.05.14

Britt Inglingstad (V)
komiteleder

Eigil Lunden (adm)
komitesekretær