



Arkivsak: 201400275

Arkivkode: 511.2

Saksbeh: Antti-Jussi Andresen

Saksgang	Møtedato	
Miljø- og byutviklingskomiteen	20.05.2014	13/2014
Oppvekst- og kulturkomiteen	20.05.2014	
Helse- og sosialkomiteen	21.05.2014	
Bydelsutvalget	19.06.2014	

KOMMUNEPLAN "OSLO MOT 2030 - SMART, TRYGG OG GRØNN"

Sammendrag:

Bydel Alna har i oversendelse av 14.02.2014 fra Byrådsavdeling for finans mottatt forslag til kommuneplan, "Oslo mot 2030 - Smart, Trygg og Grønn", og forslag til endring av markagrensen til høring. Bydelen har fått utsatt høringsfristen til 23.06.2014.

Foreliggende forslag til ny kommuneplan er utarbeidet i tråd med planstrategi og planprogram vedtatt av bystyret 26.09.2012 og består av to deler:

Del 1: Samfunnsdel med tre satsingsområder; Smart, trygg og grønn med tilhørende mål og satsinger, samt en byutviklingsstrategi som angir en fysisk utvikling av byen som bygger oppunder disse satsingsområdene.

Del 2: Juridisk bindende arealdel som er et viktig arealpolitisk styringsverktøy for å kunne nå mål og føringer i byutviklingsstrategien. Del 2 består av bl.a. plankart, temakart, bestemmelser, retningslinjer, forutsigbarhetsvedtak og konsekvensutredning. Den inneholder også en gjennomgang av planer i Marka for å bringe dem i samsvar med markaloven. Foreliggende planforslag er den første juridisk bindende arealdel for hele Oslo innenfor dens administrative grenser.

Dokumentene samt underlagsdokumenter er tilgjengelige på internett
www.kommuneplan.oslo.kommune.no.

I planforslaget legges det opp til at den forventede befolkningsveksten skal brukes aktivt for å videreutvikle og skape nye kvaliteter. For å tilfredsstille befolkningens behov også i fremtiden, påpekes at Oslo må løse sine oppgaver smartere og mer effektivt. Oslo må sette beredskap og kriminalitetsforebygging høyt for å fortsatt oppleves som en trygg hovedstad. Oslo skal være en verdensledende miljøby og tilrettelegger for en byutvikling som bygger opp under en grønn og miljøvennlig utvikling frem mot 2030.

Forslag til endring av markagrensen vil bli fremmet som egen sak for bystyret, men høres sammen med kommuneplanforslaget og har samme frist for uttalelse.

Kommuneplanen er omfattende og bydelsadministrasjonen har i saksframstillingen vektlagt arealbruk i Groruddalen og forhold av særskilt betydning for Bydel Alna.

Bydelsadministrasjonen støtter med visse forbehold hovedtrekkene i foreliggende forslag til ny kommuneplan.

Saksframstilling:

Planforslaget

Utdrag (ikke fullstendig sammendrag) fra kommuneplanens samfunnsdel og juridisk arealdel, forslag til justeringer og endringer av markagrensen samt transportanalyse for Oslos kommuneplan samfunnsdelen er gitt i eget vedlegg for å forenkle saksframstillingen. Det vises for øvrig til plandokumentene og underlagsdokumentene som er tilgjengelige på internett.

Tidligere saksgang

Forslag til planstrategi og planprogram ble behandlet av bydelsutvalget i møte 10.11.2011, sak 59/11.

Bydelsadministrasjonens merknader

GENERELT

Forslag til ny kommuneplan er utarbeidet i tråd med vedtatt planstrategi og planprogram som bydelen i hovedsak tidligere har sluttet seg til. Det ligger således et grundig forarbeid bak forslaget til ny kommuneplan, og det er mye positivt som kan sies om planforslaget.

Oslo forventer en stor befolkningsvekst i årene frem mot 2030. Utgangspunktet for kommuneplanen er at veksten skal brukes aktivt for å videreutvikle og skape nye kvaliteter. Veksten blir således en drivkraft for en ønsket utvikling som skal tilføre byen nye kvaliteter (økt attraktivitet).

Kommuneplanen påpeker at det er knyttet betydelig usikkerhet til befolkningsframskrivninger. Hendelser i Norge og verden for øvrig kan endre forutsetningene for befolkningsutviklingen. Bydelsadministrasjonen er enig i at dette understreker viktigheten av en viss grad av fleksibilitet i planleggingen.

Bydelsadministrasjonen ser også at byens sterke vekst krever prioriteringer og nytenkning om gjennomføring av en rekke kommunale oppgaver.

Bydelsadministrasjonen er bekymret for de økonomiske konsekvensene av befolkningsveksten. Agenda Kaupang konkluderer i sin rapport (Agenda Kaupang 01.10.2012: Økonomiske konsekvenser av befolkningsvekst) at det eneste tiltaket som sikrer god økonomi for byen på lang sikt er å redusere netto utgiftsnivå. Det betyr mindre til drift av kommunale tjenester og nødvendig vedlikehold av infrastruktur. Befolkningsveksten er så stor at de samlede driftsutgiftene fortsatt vil vokse selv om utgiftene per innbygger reduseres.

Arealdelen er den første juridisk bindende arealdel for hele Oslo. Vil den fungere som et arealpolitisk styringsverktøy for å kunne nå mål og føringer i samfunnsdelen og

byutviklingsstrategien? Bydelsadministrasjonen tror det, arealdelen er i alle fall et godt utgangspunkt.

Planforslaget fastslår at det innenfor Oslos grenser er nok plass til å håndtere veksten frem mot 2030 (dvs. det er tilstrekkelig med areal til boliger, infrastruktur og næringsutvikling). Det forutsettes at Marka bevares som en særlig verdifull grønn, rekreativ arealressurs.

Bydelsadministrasjonen støtter valgt byutviklingsstrategi som baserer seg på prinsippet «innenfra og ut», der veksten brukes til å utvide den tette byen i vest, nord og øst, samtidig som potensialet skal utnyttes ved generell, løpende fortettingen i indre og ytre by. Bydelsadministrasjonen vektlegger at «innenfra og ut» utløser mindre investeringsbehov enn «desentralisert utbygging» og er mer robust samfunns- og kommunaløkonomisk. Det pekes dog på at «desentralisert utbygging» muliggjør større variasjon i utbyggingen og fordeler innsatsen ytterligere utover hele byen. Bydelsadministrasjonen har i merknader til samfunnsdelen noen kommentarer til dette, og det forventes positiv utvikling også i vår bydel. Det er viktig som det påpekes, at vi får en noenlunde jevn fordeling av vekstgoder i hele byen. Utsatte byområder må rustes opp og styrkes.

Groruddalen skal ikke bli en bakevje fordi det investeres lite i påvente av en byutvikling som planlegges å komme meget senere, samtidig som anbefalt arealbruk gir den største veksten i biltrafikk i Oslo nordøst som kan medføre økte støy- og luftforurensingsbelastninger.

Oslo er i noen grad kjennetegnet av bostedssegregasjon, at ulike sosioøkonomiske grupper fordeler seg ulikt over ulike deler av byen. Det er i seg selv nødvendigvis ikke negativt, men er en utfordring for bydelene. Bydelsadministrasjonen viser til NIBR-rapport 2012:11 *Byplangrep og bostedssegregasjon* som peker på at tyngdepunkt i form av en utvidelse av indre by gjennom bygging av Hovinbyen vil sannsynligvis bidra til å opprettholde en viss prisforskjell og dermed bostedssegregasjon mellom indre by den ene siden og ytre by øst og ytre by sør på den andre siden. Rapporten peker også på at forskning viser at det er viktig å legge vekt på urbane kvaliteter når det skal fortettes i byrom eller utvikles boliger i transformasjonsområder. Lokalisering av varierte funksjoner i et område (for eksempel boliger, arbeidsplasser, forretninger, skole, barnehage, idrettsanlegg, park, mv.) vil danne potensielle møteplasser og overlappingspunkter som støtter opp om sosial og kulturell utveksling. Fysiske, åpne akser som kommuniserer ut mot andre nabolag, mot servicefunksjoner, mv. er viktig for å knytte sammen de ulike boområdene, ikke bare fysisk men også sosialt. Det er viktig at kommuneplanen sikrer slike kvaliteter i byutviklingen.

Bydelsadministrasjonen viser til at Groruddalssatsingen har bidratt til å løfte områder i Groruddalen, uten at de store infrastruktur tiltakene er blitt gjennomført. Bydelsadministrasjonen mener satsingen på levekår og utjevning av sosiale ulikheter må fortsette i en eller annen form.

For å sikre variert bebyggelse og styrke Groruddalen som attraktivt boområde må det legges til rette for bygging av flere småhusområder samtidig som det tillates høyere utnyttelse med attraktive leiligheter i tilknytning til kollektivknutepunktene.

Bydelen har ment at hele regionen (hovedstadsområdet) må ses samlet for å møte utfordringene som følger av forventet økning i befolkning og vekst i arbeidsplasser i regionen. Veksten må fordeles, arealutnyttelsen i alle kommunene må effektiviseres og utbyggingsprinsipper må vurderes i sammenheng på tvers av kommunene. Kommuneplanen understreker tilsvarende at mange utfordringer og muligheter som tas opp i kommuneplanen må løses gjennom en regional utvikling og krever et tett samarbeid med kommunene i regionen.

Bydelsadministrasjonen forutsetter en slik koordinert regional utvikling. Det er uheldig dersom det blir en konkurranse mellom kommune om å tilrettelegge for vekst som resulterer i en uønsket utvikling med spredt bebyggelse uten god kollektivdekning.

Bydelsadministrasjonen er enig i at fremover (mot 2050) blir det enda viktigere å avklare den regionale fordelingen av veksten. Med knapphet på arealer i Oslo, vil disse områdene kunne ta en økende andel av fremtidig vekst etter 2030. Det bør legges til rette for bedre utnyttelse av f.eks. Fornebu.

Det forutsettes at plansamarbeidet for Oslo og Akershus skal lede til en felles forståelse for hvordan veksten best skal håndteres. Bydelsadministrasjonen er enig i at det bør legges betydelig vekt på at baneforlengelser og knutepunktutvikling i Oslo integreres i utviklingen av de tre korridorene som leder ut av Oslo til sammenhengende bystrukturer, vil være et sentralt grep for å håndtere ytterligere vekst, eksempelvis T-baneforlengelse fra Ahus til Lillestrøm.

Bydelsadministrasjonen peker også på at omgjøring fra vei- til gatestrukturer og tunnel- og lokkløsninger kunne realisere utbyggingspotensial flere steder i byen.

Bydelen har tidligere uttrykt forventninger til at staten bidrar til kollektivutbyggingen. Oppgaven er for stor for kommunene alene.

SAMFUNNSDEL – SMART, TRYGG OG GRØNN

Som det fremgår av planforslaget og underlagsdokumenter innebærer vekst en rekke problemer, men også mange muligheter. Planens tre satsingsområder, smart, trygg og grønn, er kommunens svar på disse fremtidige utfordringene. Under hvert satsingsområde er det valgt tre mål som uttrykker dimensjonene som skal gis høyest prioritet, og under hvert mål er det prioriterte politiske satsinger som skal iverksettes for å nå målene.

Målene er greie nok, satsingene er forståelige ut fra målsettingen og forutsettes fulgt opp med konkrete tiltak. Bydelsadministrasjonen har følgende kommentarer til mål og satsinger.

SMART

Mål 1 Landets kunnskapshovedstad

Kommuneplanen legger stor vekt på Osloskolen og ambisjonsnivået er høyt, målsettingen er at Osloskolen skal være blant Europas beste (satsing 1). Oslo har her en særskilt utfordring i at andelen elever med et annet morsmål enn norsk er høyt. Bydelsadministrasjonen vil også peke på pågående diskusjon om skjevfordeling av ressurser til spesialundervisning (jf. satsing 2).

Bydelsadministrasjonen er enig i at å redusere frafallet er et av de viktigste målene for byen. Det er urovekkende at ca. 25 prosent av elevene i Osloskolen ikke fullfører videregående opplæring innen 5 år etter oppstart. Bydelsadministrasjonen merker seg også at forskning viser at Osloskolen ser ut til å utjevne sosiale forskjeller i noe større grad enn resten av landet, men sosial bakgrunn er likevel avgjørende for elevenes skoleprestasjoner.

Mål 2 En attraktiv by nasjonalt og internasjonalt

Det fremgår at Oslo vil ha et stort behov for å tiltrekke høyt kvalifisert arbeidskraft i årene fremover til regionens næringsliv, kunnskapsinstitusjoner og offentlig forvaltning. Oslo skal ha utdannings- og forskningsinstitusjoner på høyt internasjonalt nivå. Kunnskapsarbeidere og talenter skal tiltrekkes fra hele verden (satsing 1). Gjennom byutviklingsgrep skal det tilrettelegges for

bymessige kvaliteter som gir økt attraktivitet og tiltrekningskraft på kunnskapsarbeidere (satsing 2).

Bydelsadministrasjonen forstår dette, men Oslo er ikke og skal ikke være en by bare for kunnskapsarbeidere og talenter fra hele verden. Gruppen «høyt kvalifisert arbeidskraft» bør ikke få en særstilling. Det er mulig kommuneplanen her utilsiktet er utydelig, men Oslo skal være attraktiv for alle, og det må gjelde hele byen. Dette innebærer også utjevning av levekår. Satsingen må bidra til å løfte hele byen. Det må ikke bli slik at man på veien ytterligere forsterker forskjellene i byen (mellom øst og vest). Her vil det være viktig å bl.a. etablere kunnskapsinstitusjoner og kunnskapsbasert næring også i Groruddalen.

Bydelsadministrasjonen tillegger at oppmerksomhet bør også rettes mot andre næringer og annen arbeidskraft som er nødvendig for byen.

Oslo skal være en internasjonalt ledende kulturby. Det er bra. Her må Oslo være innovativ, og bydelsadministrasjonen forventer at dette innebærer at også lokalt kulturliv gis gode vekstvilkår.

Mål 3 Fremtidens oppgaver skal løses smartere

I en hurtig voksende kommune settes kommunens tjenestetilbud og økonomi under press. Kommuneplanens løsning er at byen må løse oppgavene på en smartere og mer effektiv måte, og det tydeliggjøres at dette krever stor omstillingsevne og gjennomføringskraft til å ta i bruk ny kunnskap og teknologi (satsing 1 og 4).

Bydelsadministrasjonen er enig i at Oslo kommune må være i stand til å tenke nytt, være en lærende organisasjon og implementere nye arbeidsmåter og løsninger innenfor sentrale områder. Krav til effektivitet og omstilling må imidlertid ikke gå ut over kvaliteten i tjenestene, jf. nedenforstående mål og satsinger.

Videre at det er viktig at aktuelle aktører involveres tidlig i all planlegging for å få eierskap til plan og prosess slik at gjennomføringskraft sikres. Bydelsadministrasjonen understreker at lokal medvirkning er avgjørende i alle planprosesser. Bydelen kan vise til gode erfaringer fra Groruddalssatsingen og områderettet arbeid (områdeløft). Se også mål 3 under Trygg.

TRYGG

I høringsuttalelse til utkast til planstrategi og planprogram påpekte bydelen at kriminalitetsforebygging må ha en sentral plass i planarbeidet. Dette er ivaretatt i forslaget til ny kommuneplan. Trygghet er et satsingsområde, både at befolkningen skal være trygge på at de får gode kommunale tjenester ved behov, og at de kan bevege seg fritt i byen uten å føle frykt for å bli utsatt for kriminelle handlinger.

Bydelen savnet også tydeligere strategier for utjevning av levekår. Bydelen understreket at det er viktig at kommuneplanen har strategier som bidrar til levekårsutjevning og likhet for alle i byen for å motvirke klasseforskjeller eller "Den delte byen", og gi alle like gode bo- og oppvekstforhold og tjenestetilbud. Bydelsadministrasjonen er tilfreds med at dette langt på vei er ivaretatt i forslaget til ny kommuneplan.

Mål 1 Trygg, åpen og tilgjengelig by

Det skal oppleves trygt å ferdes i det offentlige rom dag og natt (satsing 1). Kommuneplanen presiserer at «God belysning i det offentlige rom bidrar til å skape trygghet. Et viktig virkemiddel er gjennomføring av belysningsplanen i sentrale områder av Oslo.»

Bydelsadministrasjonen mener dette også må gjelde ytre by og Bydel Alna. Bydelen har tidligere etterlyst belysning langs enkelte turveier, herunder i Alnaparken. Bydelsadministrasjonen nevner også trygghetsvandringer som er et nyttig verktøy for å kartlegge hvor det er utrykt og hvor det trengs vedlikehold.

Oslos innbyggere skal ha tilgang på attraktive, varierte og brukervennlige byrom (satsing 4). Kommuneplanen viser til at «Befolkningsvekst medfører økt bruk av byrommet og behovet for skjøtsel og vedlikehold øker. Særlig i de sentrumsnære områder er det behov for forsterket innsats på renhold.» Igjen vil bydelsadministrasjonen understreke at Groruddalen også er en del av Oslo. Slitasjen er nok større i sentrum, men det er et stort behov for skjøtsel og vedlikehold i ytre by også, og ønsker om større tilgang på attraktive, varierte og brukervennlige byrom (møteplasser lokalt). Oslo kommune må sette av tilstrekkelig med ressurser til dette.

Universell utforming er sikret på overordnet nivå (jf. bestemmelse § 6.1 *Universell utforming*) og Oslo kommunes oppfølging av universell utforming ivaretas for øvrig av kommunens strategiske plan for universell utforming.

Mål 2 Trygghet for å få kommunale tjenester med kvalitet

Kommunen skal være ledende på Folkehelsearbeid (satsing 4). Arealdelens konsekvensutredning kap. 16.2.6 *Folkehelse, universell utforming, barn og unge* gir en kortfattet beskrivelse av kunnskapsgrunnlaget og konsekvenser av planforslaget for folkehelsen.

Konsekvensbeskrivelsen peker på at det til dels er store forskjeller i helse og levekår mellom de ulike bydelene og innenfor den enkelte bydel. Kommuneplanen kan gjennom krav til de fysiske omgivelsene ha konsekvenser for befolkningens helse.

Det er viktig at areal- og transportplanleggingen bidrar til å fremme befolkningens helse, spesielt ved å redusere lokal luftforurensning og støy, bidra til økt fysisk aktivitet og til å skape og opprettholde gode nærmiljøer med mulighet for aktivitet og rekreasjon, jf. kap. 13 *Sikring av kvalitet i byutviklingen*.

Knutepunkt- og banebasert utbyggingsmønster, bevaring og videreutvikling av grønnstrukturen innenfor byggesonen og aktivitetssonen i Marka er positivt for folkehelsen. For utviklingsområder i ytre by er det krav om at det settes av nødvendig areal til idrettshaller og –anlegg. Bestemmelse om variasjon i boligtyper og leilighetsstørrelser vil kunne bidra til å redusere geografiske forskjeller i levekår og helse.

Kabling av høyspentlinjer ved fremtidig byutvikling vil være positivt for befolkningens helse og bomiljø i de aktuelle områdene. Det er foreslått restriksjoner for tiltak i kartlagte fareområder og krav til fagkyndig utført ROS-analyse/fareutredning. Dette reduserer risikoen for tap av liv og skade på helse, miljø, viktig infrastruktur og materielle verdier ved fremtidig utbygging.

Mål 3 Alle skal ha muligheter for et godt og aktivt liv

Oslo kommune skal bidra til sosial mobilitet og reduksjon av dårlige levekår (satsing 2). I følge SSB vil en stor andel av veksten i befolkningen mot 2030 komme som følge av innvandring fra andre land. Det påpekes at Statistisk sett har innvandrerbefolkningen en større andel med en vanskelig levekårssituasjon enn den øvrige befolkning. Særlig utsatt er den del av befolkningen som har flyktningbakgrunn og innvandrere med kort botid i Norge. Det er store sosiale forskjeller på tvers av byen. Bydelsadministrasjonen er derfor enig i at befolkningsutviklingen dermed stiller

krav om en større balanse i byens vekst og utvikling for å unngå fremveksten av en segregert by hvor bosted får betydning for hvilke muligheter man har for å lykkes i livet.

Bydel Alna har en stor innvandrerbefolkning og bydelsadministrasjonen påpeker behovet for ressurser til å følge opp kommuneplanens intensjon.

Alle barn sikres gode oppvekstvilkår, omsorg og muligheter for fysisk utfoldelse (satsing 4). Konsekvensutredningen viser at konsekvenser for barn og unge vil i utgangspunktet være de samme som for voksne, men barn og unge er mer sårbare/utsatte enn voksne når det gjelder for eksempel luftforurensning, støy og trafikale forhold. Trafikkvekst og økning i støy- og luftforurensningsutsatte områder vil derfor potensielt kunne ha større negativ betydning for barn og unge enn voksne. Det vises videre til at kommuneplanen har enkelte bestemmelser og retningslinjer som vil ha særskilte konsekvenser for barn og unge. For utviklingsområder i ytre by setter bestemmelsene krav om at det settes av nødvendig areal til sosial infrastruktur som skoler og barnehager, grønnstruktur og idrettshaller/-anlegg. Dette sikrer at fremtidig behov for arealer og anlegg av vesentlig betydning for barn og unge blir ivaretatt ved planlegging av utviklingsområdene.

Innbyggere i alle aldre skal kunne delta i byens utvikling (satsing 5). Kommuneplanen viser til at byens lokalmiljøer og bydelene er viktige arenaer for lokaldemokrati og deltakelse. Gode medvirkningsprosesser styrker kunnskaps- og beslutningsgrunnlaget, reduserer konflikter, gir forankring samt vitaliserer lokaldemokratiet. Byens innbyggere skal få delta i prosesser hvor byens utvikling bestemmes, blant annet gjennom høringsprosesser, folkemøter, workshops, sosiale medier og web-løsninger. Områdesatsingene i Indre Øst, Groruddalen og Oslo Sør er eksempler på tverrsektoriell områdeutvikling, hvor lokal medvirkning har ligget til grunn som et viktig premiss for arbeidet.

Bydelen foreslo i uttalelse til planprogrammets utredningsprogram tiltak for økt politisk deltakelse og utredning av årsaker til lav valgdeltakelse, spesielt i bydeler der vi har kretsene med laveste oppslutning. Bydelsadministrasjonen kan ikke se at dette er vurdert.

GRØNN

Sterk befolkningsvekst medfører økte klimagassutslipp og lokale miljøbelastninger. Oslo møter utfordringene frem mot 2030 med en ambisjon om å være en verdensledende miljøby. Oslos klimagassutslipp skal reduseres med 50 prosent innen 2030 i forhold til 1991-nivå ved å tilrettelegge for miljøvennlig person- og godstransport, mer effektiv ressursutnyttelse og utvikling av klimanøytrale byområder. Byutviklingen skal støtte opp om klimamålene gjennom banebasert fortetting etter «innenfra og ut» prinsippet. Marka skal bevares og byens blågrønne struktur skal styrkes.

Bydelsadministrasjonen slutter seg til foreslåtte mål og satsinger som bygger opp under Oslo som miljøby. Resultatet av satsingen vil avhenge av viljen til å prioritere miljøhensyn og evnen til å gjennomføre miljøtiltak, men også at det finnes gode styringsverktøy. Etter bydelsadministrasjonens oppfatning er foreliggende forslag til bindende arealplanen med plankart, temakart, bestemmelser, retningslinjer og forutsigbarhetsvedtak i utgangspunktet et velegnet styringsverktøy som støtter opp om samfunnsdelens og byutviklingsstrategiens mål og føringer.

Bydelsadministrasjonen er opptatt av at kommuneplanen også ivaretar lokale utfordringer.

Mål 1 Internasjonalt ledende miljøby

Klimanøytral persontransport og mer miljøvennlig godstransport skal prioriteres (satsing 4). Bydelsadministrasjonen understreker viktigheten av at tilrettelegging for sykling/utbyggingen av sykkelveier prioriteres i kommende budsjetter, slik at hovedsykkelveinettet raskt kan ferdigstilles. Videre må det sikres god sykkeladkomst fra boligområdene til sykkelveinettet, og trafikkikkerhet må prioriteres. Bydelen har etterlyst større innsats mot kjøring på gangveier.

Befolkningsveksten vil kreve mer varetransport. Økt transport medfører mer tungtrafikk på veiene og økte klimautslipp, og desto viktigere blir det at mer gods overføres fra vei til bane. Samtidig er Alnabruerterminalen, som er et viktig nav i jernbanenettet, på mange måter en belastning for Groruddalen. Bydelen har ment at ulempene bør avbøtes og forventer at tiltak som etablering av gang- og sykkelveier, gjennomføres som forutsatt i reguleringsplanen for terminalområdet og gjenåpning av Alna.

Mål 2 Styrke Oslos blågrønne preg

Oslos biologiske mangfold skal forvaltes på en bærekraftig måte og kulturlandskap og kulturminner skal sikres for ettertiden (satsing 1). Bydelsadministrasjonen viser til Akergårdene som viktige kulturminner og møteplasser som må ivaretas. Ikke minst er besøksgårdene med dyr en vesentlig kvalitet i bymiljøet. Det er synd at det meste av kulturlandskapet/landbruksarealene som hørte til gårdene er nedbygd. Beite- og produksjonsarealer for er mangelvare for gårdene som har dyrehold. Resterende arealer må sikres for fremtiden.

Oslo skal verne om Marka (satsing 2). Bydelen har støttet vern av Marka. Bydelsadministrasjonen er samtidig åpen for varsom tilrettelegging for bruk av Markas randsone til idrett og friluftslivsaktiviteter.

Byens blågrønne struktur skal videreutvikles (satsing 3) og det skal være god tilgang til grøntområder og anlegg for idrett, rekreasjon og fysisk aktivitet (satsing 4). Bydelsadministrasjonen understreker at bevaring og styrking av det blågrønne preget i byggesonen er en viktig premisse i byutviklingen. I en framtidrettet bærekraftig byutvikling, som innebærer en mer intensiv arealbruk (fortetting) med krav til arealer for uteopphold og sosial infrastruktur, er ivaretagelse/etablering av grønnstruktur en forutsetning. Eksisterende grønnstrukturer er således en svært viktig ressurs i fremtidig byutvikling, og der grønnstruktur mangler, må den etableres. Grønnstrukturen bør være sammenhengende.

Kommuneplanen presiserer at det arbeides for å sikre og videreutvikle strategisk viktige grøntområder med betydning i en større sammenheng, som manglende lenker i turveinettet, områder med viktige naturverdier samt byggefrie belter langs vassdrag. I tillegg skal nye grøntområder ivaretas i forbindelse med større utbyggingsprosjekt. Det skal arbeides med å utvikle sammenhengende turveier langs elvene og sjøfronten. Dette er svært positivt, men bydelen har erfart at det tar lang tid å gjennomføre planer og prosjekter, og det er ofte knyttet usikkerhet til gjennomføringen. Arbeidet med turveiene må prioriteres. I tillegg er det en utfordring at økt bruk av parker og friområder stiller større krav til skjøtsel og vedlikehold.

Innbyggerne skal sikres luft og vann av god kvalitet og stille områder (satsing 5). Kommuneplanen viser til at støy er det miljøproblemet som berører flest mennesker i Oslo. Det er et mål å redusere antall støybelastede – og ivareta kartlagte stille – områder. Det er et mål at Oslo overholder gjeldende krav til luftkvalitet og langsiktig reduserer luftforurensningen.

Mål 3 Vekst gjennom kompakt byutvikling og banebasert fortetting

Det er gledelig at byen i det siste tiåret har hatt klart lavere vekst i veitrafikken enn både Akershus og landsgjennomsnittet, mens kollektivtransporten har kunnet vise til en betydelig økt markedsandel. Kompakt byutvikling og banebasert fortetting skal sikre at den positive trenden fortsetter.

Fortettingen skal primært skje i en rekkefølge innenfra og utover langs banenettet (satsing 1). Oslo kommune vil kanalisere en stor del av veksten til indre by og dens randsoner, der kollektivtilbudet er best. Det vil gi nye områder med økt tetthet, økt tilbud av kultur, handel, tjenester og mer attraktive by- og gaterom. Nærhet til jobb og fritidsaktiviteter gjør det mulig for flere å gå, sykle eller bruke kollektivtransport når de reiser, samtidig som det gjør byen mer attraktiv å bo i. Byutvikling i ytre by kanaliseres langs banenettet for å sikre bærekraftige transportformer. For å oppnå dette vil kommunen prioritere offentlig innsats i form av planarbeid og investeringer i en «innenfra og ut»-rekkefølge. Kommunen viderefører sin knutepunktsbaserte byutviklingsstrategi hvor areal- og transportplanlegging ses i sammenheng og har henblikk på regionale utviklingsstrategier.

Bydelsadministrasjonen forstår at dette er en hensiktsmessig strategi ut fra økonomiske hensyn og gjennomførbarhet. Ulempen ved en slik strategi er at ressursene allokeres til indre by og dens randsoner. Byutviklingen i ytre områder settes på vent, godene fordeles ulikt og forskjellene mellom ulike deler av byen vil øke. Sentrumsnære områder blir enda mer attraktive og ytre by blir tilsvarende mindre attraktive. Riktig nok skal knutepunktsbasert utvikling langs banenettet videreføres, og Groruddalen nyter godt av Groruddalssatsingen, men de store grepene uteblir (kommer først senere).

Utbygging av banenettet skal sikre nødvendig kapasitet og fremkommelighet og utløse potensial for ny og fremtidsrettet bolig- og næringsutvikling (satsing 2). I prioritering mellom nye banetiltak skal effekten vurderes i et byutviklingsperspektiv. Oslo kommune vil prioritere tiltak som bidrar til vesentlig byutvikling i form av økt bolig- og/eller næringsutviklingspotensial, økt fremkommelighet og økt kapasitet. Ulike tiltaks regionale effekter skal tas med i vurderingene og tiltak med gode regionale effekter prioriteres. Sistnevnte er viktig. Dette taler for bl.a. at T-banen forlenges til Ahus og videre til Lillestrøm.

Veksten i persontransport skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gange (satsing 3). Oslopakke 3, som finansierer samferdselsinvesteringer og drift av kollektivtransporten i Oslo og Akershus frem til 2032 er viktigste finansieringskilde. Bydelsadministrasjonen konstaterer at det på langt nær er satt av tilstrekkelig med midler til gjennomføring av ønskede tiltak. Det oppstår (politisk) konkurranse mellom tiltakene, som kan resultere i en skjev fordeling av midlene (utbygging av bane og tiltak på veinettet (E18) i vest og ingen utbygging i øst).

Boligbyggingen må holde tritt med befolkningsveksten og i alle nye boligområder skal variasjon og kvalitet vektlegges (satsing 4). Kommuneplan påpeker at hvis den økte fortettingen skal gi en gevinst for lokalmiljøene, må den kombineres med funksjonsblanding og opplevelsesmessig variasjon. Bydelsadministrasjonen er enig i dette. Dette er særlig viktig ved fortetting der utfordringene er store i forhold til eksisterende bomiljø når det skal bygges med høy tetthet. Det er viktig at fortettingen bidrar med noe positivt i lokalmiljøene og skaper nye lokale kvaliteter.

BYUTVIKLINGSSTRATEGI

Byutviklingsstrategien inneholder overordnede strategier og utviklingsretninger for byutviklingen i tråd med kommuneplanens satsingsområder; Smart, trygg og grønn.

Den juridisk bindende arealdelen i kommuneplanens del 2 er basert på byutviklingsstrategien og skal sikre at overordnede strategier og utviklingsretninger blir ivaretatt i den videre plan- og byggesaksbehandling.

Arealpotensial og behov. Finnes det nok arealer i Oslo?

I planprogrammet vedtatt av bystyret 26.09.2012 er det angitt at kommuneplanen skal identifisere og tilrettelegge for 100 000 boliger og 5–6 000 000 m² næringsareal til 2030. Dette tilsvarer behovet som følger den ventede befolkningsveksten. Det er gjennomført en potensialberegning på bolig- og næringsareal, hvor sistnevnte også inkluderer sosial infrastruktur (skoler, barnehager med mer). Det er her identifisert et boligpotensial på i underkant av 150 000 boliger og anslagsvis potensial på 9 200 000 m² næringsareal.

Deler av boligpotensialet lar seg vanskelig realisere til 2030, blant annet på grunn av avhengighet av ny infrastruktur. Ulike strategier viser et potensial mellom 100 000 og 120 000 boliger.

Oslo kommune har også gjennomført et arealbehovsprosjekt som angir kommunens eget arealbehov fremover. Dette gjelder for eksempel sosial infrastruktur, kollektivtransport, idrettsanlegg og renovasjon. Den konkrete håndteringen av arealbehovet beskrives i den juridiske arealdelen.

Vurderingshensyn

For å sikre at byutviklingsstrategien gir god sammenheng med kommuneplanens overordnede visjon og mål, er kommuneplanens mål og satsinger omformet til ulike vurderingshensyn for byutviklingsstrategien. Tabell 3.1 viser sammenheng mellom vurderingshensyn og overordnede visjoner og mål i samfunnsdelen for øvrig. Fra vurderingshensyn utledes både generelle føringer for all byutvikling og spesifikke føringer for valg av byplangrep, utviklingsretning og tyngdepunkt.

Bydelsadministrasjonen synes dette oversiktlig oppsummerer bakgrunnen og hensikten med byutviklingsstrategien.

Av tabellen fremgår at alle vurderingshensyn med noen unntak i utgangspunktet støtter opp om byutvikling i Groruddalen. I Groruddalen, som andre steder, avhenger realisering av arealpotensial av ny infrastruktur som betinger større grad av offentlig innsats. Dette krever en rekkefølgeprioritering av områder med behov for ny infrastruktur. I kommuneplanen er prioriteres således områder med ledig kapasitet på banegående kollektivtransport, områder tilknyttet vedtatte infrastrukturiltak og områder med høyt arealpotensial ifht. infrastrukturinvesteringer. Gjennomføring og risiko ifht. kommunaløkonomi er også viktige vurderingshensyn. Her prioriteres områder med pågående utvikling og områder hvor tiltenkt utvikling er uproblematisk.

Byutviklingsstrategi

På bakgrunn av dette er det valgt en byutviklingsstrategi som baserer seg på prinsippet «innenfra og ut», der veksten brukes til å utvide den tette byen i vest, nord og øst - en utvidelse av «indre by» til dens nåværende randsoner. Hovedintensjonen er å skape nye bymessige kvaliteter, samt sikre bærekraft gjennom å utvikle byen over korte avstander som muliggjør gange og sykling. Dette i motsetning til «desentralisert utbygging» som sprer utbygging på større områder, med en lavere tetthet i indre by og dens randsoner. «Innenfra og ut» utløser mindre investeringsbehov enn «desentralisert utbygging» og er mer robust samfunns- og kommunaløkonomisk. «Desentralisert

utbygging» muliggjør imidlertid større variasjon i utbyggingen og fordeler innsatsen ytterligere utover hele byen.

I tillegg utnyttes potensialet ved generell, løpende fortettingen i indre og ytre by. Dette er en type fortetting som skjer kontinuerlig, uavhengig av større offentlige enkeltinvesteringer: «Fortetting i småhusplanområder», «Generell stasjonsnær fortetting» og «Utviklingsområder i ytre by, uavhengig av nytt bane-nett». Det positive ved dette er, som kommuneplanen fremhever, at det vil kunne bidra til en jevn fordeling av vekstgoder i hele byen, samt ruste opp og styrke mangfoldet av ulike byområder i Oslo – når utviklingen skjer gjennomtenkt og med vektlegging av kvalitet. Bydelsadministrasjonen bemerker at høy tetthet kan gå på bekostning av kvalitet.

Periodisering av bolig- og næringspotensial forutsatt tilstrekkelig infrastrukturinvesteringer er vist i Tabell 3.3. Bydelsadministrasjonen bemerker at av tabellen fremkommer at Ahus-banen ikke har direkte betydning for arealpotensial. Dette er riktig for Oslo sin del, men i Lørenskog er ny T-bane en av forutsetningene for videre sentrumsutvikling. Bydelsadministrasjonen mener dette også må hensyntas.

Bydelsadministrasjonen bemerker at plansamarbeidet om areal- og transportplan for Oslo og Akershus, innebærer behov for gjensidige forpliktelser til felles løsninger, som igjen kan gjøre at aktørene må endre på sine prioriteringer for å kunne følge opp planen.

Det er utarbeidet et strategikart for arealbruken frem mot 2030 og for arealbruken mot 2050. Kartene er ikke juridisk bindende, men illustrerer planlagt byutvikling fremover. Følgende områder i Bydel Alna er vist som utviklingsområder:

Arealbruksstrategi mot 2030:

- Breivoll, Bryn og del av Ulven (områder som inngår i Hovinbyen), Kjelsrud, Nyland syd, Furuset og del av Tveita er angitt som *utviklingsområder i Ytre by*. Dette er områder for bymessig utvikling med høy arealutnyttelse. Både transformasjons- og utviklingsområder er angitt samlet, også i juridisk areadel.
- Alnabruterminalen og Nyland verksted med sporområder er angitt som terminalområder.
- Bryn, Furuset og Grorud er angitt som område med potensial for bymessig utvikling og kobling av to eller flere banebaserte linjer, hvorav en med regional funksjon. Høy arealutnyttelse.
- Tveita, Haugerud og Trosterud senterområder er angitt som prioriterte stasjonsnære områder, område med T-banelinje, tog, busslinje og senterfunksjon, samt arealpotensial. Høyere arealutnyttelse vurderes. Bydelsadministrasjonen bemerker at Lindeberg senter ikke er tatt med her. Også Lindebergområdet har arealpotensial.
- Furusetbanen forlenget til Ahus er vist som ny T-bane.

Bydelsadministrasjonen viser også til drøftingsdokumentet for plansamarbeid om areal- og transportplan for Oslo og Akershus og bydelens uttalelse til dette, jf. miljø- og byutviklingskomiteens vedtak 24.09.2013, sak 20/13. Her ble det påpekt at mangel på offentlig kommunikasjon på Nedre Romerike er en utfordring, og T-bane til Lillestrøm og Ahus vil være svært viktig. En videreutvikling av Lillestrøm som by og en sammenkobling av Ellingsrudbanen og Vestlibanen i Lillestrøm, vil øke attraktiviteten på T-banen og gi nye utbyggingsmuligheter langs T-banetraseene.

Arealbruksstrategi mot 2050:

- Ny T-bane fra Økern til Breivoll og videre til Furuset.
- Utviklingsområder (som en følge av ny T-bane) i dalbunnen er utvidet til Alnabru-Stubberud og videre nordøstover fra Kjelsrud langs Strømsveien og Prof. Birkelands vei mot Grorud stasjon.
- Utbyggingen av Manglerudtunnel mellom Bryn og Abildsø.

AREALDELEN

Den juridisk bindende arealdelen består av bl.a. plankart, temakart, bestemmelser, retningslinjer, forutsigbarhetsvedtak og konsekvensutredning. Den inneholder også en gjennomgang av planer i Marka for å bringe dem i samsvar med markaloven.

Bydelsadministrasjonen har forventninger til arealdelen som er den første juridisk bindende arealdel for hele Oslo innenfor dens administrative grenser.

Nærmere om bestemmelser (kap. 6)

Bydelsadministrasjonen støtter i hovedsak foreslåtte planbestemmelser. Det er positivt at hensynet til bokkvalitet, uterommenes kvalitet og barns oppvekstvilkår skal ivaretas i plan- og byggesaksbehandlingen (§ 2.1-4). Dette har stor betydning lokalt. Likeledes at byens fellesarealer, -anlegg og -bygninger bør gis høy arkitektonisk og miljømessig kvalitet og være allment tilgjengelig (retningslinje til § 2).

Bydelsadministrasjonen har for øvrig følgende merknader til enkelte planbestemmelser:

Vedr. § 4.3 Fjernvarme:

Det fremmes to alternative forslag til retningslinje om grunnlag for unntak fra plikten til å knytte seg til fjernvarmenettet i de områder hvor det er gitt konsesjon. Det ene alternativet er et forslag fra Grønn Byggallianse, Norsk Teknologi, Entreprenørforeningen – Bygg og Anlegg (EBA) og Bellona. De har konkludert med at passivhus og lavenergihus automatisk bør få fritak for tilknytningsplikten til fjernvarmen. Det alternative forslaget er utarbeidet av Plan- og bygningsetaten og med innspill fra Byrådsavdeling for miljø og samferdsel. Det vil tas endelig stilling til retningslinje etter offentlig ettersyn.

Bydelsadministrasjonen støtter Plan- og bygningsetatens alternativ til retningslinje, alternativ 2.

Vedr. § 7 Miljøkvalitet, estetikk, natur og landskap

§ 7.1-3b:

Det foreslås en stor avvikssone, område B, i Oslos byggesone der bebyggelse med støyfølsomt bruksformål kan etableres i gul og rød sone (deriblant områder innenfor Småhusplanen, S-4220). Boliger skal ha minimum en fasade som vender mot stille side. Halvparten av oppholdsrom og minimum et soverom skal vende mot stille side. Det skal tilbys bruksmessig egnede private eller felles private uteoppholdsareal med soner med støynivå under anbefalt grense, iht. tabell 1 i T-1442/12.

Bydelsadministrasjonen forstår bakgrunnen for bestemmelsen, men bydelsadministrasjonen er skeptisk til en slik bestemmelse som bl.a. omfatter hele byggesonen i Groruddalen. Det kan være fare for at det å gjøre det lettere å etablere bebyggelse med støyfølsomt bruksformål i gul og rød sone, kan bli en sovepute, et alternativ for ikke å gjennomføre tiltak som demper støyen, f.eks. avbøtende tiltak som støyskjerming, tiltak som kan redusere biltrafikken, kollektivsatsing.

§ 7.1-4 Stille områder:

Teamkartet for støy angir stille områder (områder med særlig hensyn til friluftsliv i lite støypåvirkede omgivelser). Her skal ny og vesentlig utvidelse av støyende virksomhet søkes lokalisert og utformet slik at støypåvirkningen i stille områder forblir uendret eller dempes.

Bydelsadministrasjonen mener at Marka bør defineres som stille område.

Vedr. § 7.4 Kabler og ledninger

Bestemmelsen fastsetter at nye og større utvidelser av kabel- og ledningsanlegg i byggesonen skal legges i grunnen. Se også § 17.2.

Vedr. Marka, § 10.1-5 Aktivitetssone, avgrenset med bestemmelsesgrense

Bestemmelsen sier at (a) i aktivitetssonen kan benyttes som tilrettelagt friluftsområde med tiltak for fysisk aktivitet og friluftsliv/idrett for ulike alders- og brukergrupper. Dette forutsetter at tiltakene lokaliseres og utformes slik at viktige landskapselementer og naturverdier ivaretas. Mindre tekniske bygg i tilknytning til anlegget kan tillates med en øvre begrensning på 50 m² BYA, og videre (b) i aktivitetssonen kan det tillates en større grad av tilrettelegging, herunder landskapsbearbeiding og skjøtsel, for å forebygge slitasje på grunn av intensiv bruk.

Bydelsadministrasjonen er positiv til bestemmelsen, men det må forutsettes at også hensynet til friluftsliv og tilgjengelighet ivaretas, og tilretteleggingen må ikke bli en barriere som vanskeliggjør adkomsten til Marka. Større bygg som idrettshaller og støyende/motorisert aktivitet bør ikke tillates i aktivitetssonen.

Vedr. § 12.2 Grønnstruktur

Bydelsadministrasjonen presiserer at det er viktig å sikre sammenhengende grønnstruktur.

§ 17.2 Hensynssone omforming H-820-1 og H-820-2

Her er det gitt følgende retningslinjer:

- Ved fornyelse/oppgradering av høyspentlinjer i regional- og sentralnettet, innenfor områder avgrenset med hensynssone H-820-1, bør disse legges i jordkabel.
- Ved ombygging eller etablering av trafostasjoner, innenfor områder avgrenset med hensynssone H-820-2, skal det vurderes utførelse av gassisolerte anlegg.

Bydelsadministrasjonen understreker viktigheten av at alle eksisterende høyspentkabler i byggesonen graves ned. Dette er av stor betydning for Groruddalen og bør følges opp..

Byggesonen (kap. 9)

Bebyggelse og anlegg

Bydelsadministrasjonen støtter foreslåtte mål. Det er videre positivt at det skal arbeides med å få ordnede former for etablering i brakkerigger. Planforslaget forklarer at «Den sterke utbyggingsveksten fordrer ordnede former for etablering av brakkerigger. Oslo kommune har et eget brakkeriggprosjekt, i dialog med NHO og LO, hvor det skal etableres prinsipper og retningslinjer med kvalitetskrav for å ivareta boligkvalitet og visuell kvalitet. Herunder pågår også arbeid med å finne egnede tomter både for midlertidige brakkerigger og mer varige løsninger for innkvartering av pendlere. Næringen involveres også i arbeidet.»

Bydelsadministrasjonen bemerker at det i Groruddalen finnes en rekke gamle fyllinger med forurensede masser på kommunal og privat grunn. For å få ryddet opp i disse, er det antakelig ikke

tilstrekkelig å legge det hele og fulle ansvaret for opprydding på forurenser, som i mange tilfeller er ukjent. Grunneier (Oslo kommune) må selv ta initiativ og sørge for opprydding.

Sosial infrastruktur

Arealdelen skal sikre og videreutvikle areal for nødvendig sosial infrastruktur. Det er vesentlig at hensynet til bokvalitet og barns oppvekstvilkår ivaretas i plan- og byggesaksbehandlingen.

Planforslaget har dette som målsetting.

Å finne egnede arealer til skoleanlegg, barnehager og sykehjem er vanskelig. Etablering av sosial infrastruktur har gått på bekostning av bl.a. friområder og blitt møtt med skepsis fra naboer.

Bydelsadministrasjonen er enig i at skolene ivaretar viktige fellesskapsinteresser og bør utenom skoletiden også tjene som møteplasser for nærmiljøet. Det understrekes at skoleanleggene må gis en bevisst arkitektonisk utforming som kan være identitetsbyggende for nærmiljøet.

Bydelsadministrasjonen støtter forslaget om å formulere lokaliseringsprinsipper for å sikre at nye sykehjem får en lokalisering som gir høy bokvalitet, akseptabel kollektivtilgjengelighet og servicetilbud som dessuten sikrer gode løsninger for varelevering. Bydelen har sett dette som viktige kriterier for lokalisering av sykehjem.

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

Samordnet areal- og transportplanlegging gjennom banebasert utvikling og økte muligheter for gange/sykling (9.3.1)

Utbyggingsmønsteret innenfor byggesonen må baseres på prinsipper for samordnet areal- og transportplanlegging, og det må tilrettelegges for videreutvikling av et effektivt og miljøvennlig transportsystem (jf. mål).

Veksten i Oslo og arealstrategien med utvidelse av den tette byen nordøstover fører til at vegtrafikksystemet spesielt i de nordøstre delene av byen bør vurderes nøyer. Målet er en bymessig utvikling hvor trafikkveksten tas med gang, sykkel og kollektivtrafikk.

Transportanalysen gjennomført i forbindelse med kommuneplanarbeidet viser at dersom kollektivsystemet ikke forsterkes, vil antall bilreiser i ytre by øke betraktelig med de fremkommelighetsproblemer og økte belastningene dette medfører i form av luftforurensing, støy, klimagassutslipp og forsterket barriereproblematikk.

Nye bolig- og arbeidsplassområder må derfor betjenes kollektivt dersom veksten i trafikken skal tas med kollektive transportformer. Bydelsadministrasjonen er enig i at det i tillegg er nødvendig at byområder i Akershus kobles sammen med Oslo, for å øke mulighetene for å reise kollektivt fra Akershus, til og gjennom Oslo.

Vegvesenet utreder diagonaler i Groruddalen, atkomst til Alnabruterminalen og Manglerudprosjektet. Rolle, funksjon og utforming av de tre hovedatkomstene gjennom Groruddalen er et viktig tema i så måte. Dette er forhold som normalt bør initieres eller diskuteres i kommuneplanarbeidet. Det foreslås derfor at det iverksettes et arbeid med å utarbeide rammer/retningslinjer for en klassifisering av hovedvei/ gatesystemet i Oslo nordøst og Hovinbyen, tilpasset byens utvikling og mål. Statens vegvesen og Bymiljøetaten vil inviteres inn i arbeidet.

Gange og sykling (9.3.2)

Bydelsadministrasjonen bemerker at arbeidet med etablering av gang- og sykkelveier må intensiveres.

Gods og godsterminal (9.3.5)

Bydelsadministrasjonen merker seg at Alnabruterminalen og Oslo Havns potensial for å håndtere den forventede gods veksten, har sin begrensning, og det må derfor etableres andre godsknutepunkter i Osloregionen som kan supplere dette «navet». Bydelsadministrasjonen støtter etableringen av en desentralisert konsentrasjon i nye godsknutepunkter i form av et «nav-satellitt»-konsept.

Det positivt og nødvendig at Oslo kommune og Akershus fylkeskommune skal vurdere behovet for arealer til gods- og logistikkvirksomhet gjennom det pågående plansamarbeid for areal og transport.

Bydelsadministrasjonen er kjent med at Jernbaneverket arbeider med en konseptvalgutredning for ny godsforbindelse til Alnabru (Bryndiagonalen). Bydelen har tidligere påpekt at utløpet av tunnelen på Bryn kan komme i konflikt med byutvikling i området (Breivoll).

Planforslaget påpeker at det er uvisst om de tekniske og økonomiske forutsetningene for godsvekst over Alnabru kan innfris med de utfordringene som hovedstadsområdet står ovenfor. Videre anføres at Alnabru terminalområde i dag binder opp et stort areal i Groruddalen som bidrar til å skille mellom nord og sør og at videre arealkrevende utvidelser av terminaler og infrastruktur blir vanskelig å gjennomføre. Det pekes her på utfordringene knyttet til forurensning, støy, trafiksikkerhet og til ønsket byutvikling. Konsentrasjonen av svevestøv over grenseverdiene er høyest i Oslo ved Alnabru. Dette er en viktig presisering og i tråd med synspunkter bydelen har fremmet i andre sammenhenger.

Marka (kap. 10)*Aktivitetssonen*

Marka og det biologiske mangfold skal bevares. I tillegg skal det legges til rette for et aktivt friluftsliv og idrett, med mulighet for noe tyngre tilrettelegging i Markas randsoner.

Tilrettelegging i randsonen kan bidra til redusert slitasje og belastning på naturen i områdene nærmest byggesonen som er mest utsatt. Det vil også kunne bidra til økt friluftsliv for ulike brukergrupper. Bydelsadministrasjonen støtter en slik tilrettelegging, med visse forbehold, jf. ovennevnte merknader til bestemmelser vedr. aktivitetssonen.

Bydelsadministrasjonen understreker at det er avgjørende at avgrensning av aktivitetssonen er basert på en analyse av ulike egenskaper ved Marka, der hensikten har vært å definere områder som tåler en viss tilrettelegging uten å gå på bekostning av viktige naturområder eller områder for friluftsliv der naturopplevelsen er det vesentligste.

Det er viktig at hoveddelen av Marka har uberørt natur som tilgodeser det enkle friluftslivet og naturopplevelser.

Markagrensen

Forslag til justeringer og endringer av markagrensen vises på plankartet som ikke-juridisk objekt. Endringene må behandles som forskrift til markaloven.

I Bydel Alna foreslås én grenseendring. Endringen gjelder Hellerudgrenda 95 A og B på Hellerudtoppen. Tomten er bebygd med boliger etter en relativt ny reguleringsplan (S-3725, vedtatt 1999), se kartutsnitt. I bystyrets vedtak av kommunedelplan for Marka i 1991 ble det forutsatt at markagrensen skulle justeres slik at hele boligtomten blir liggende i byggesonen. Grenseendringen er ikke blitt gjennomført i praksis, og markagrensen foreslås derfor justert iht. grense for regulert byggeområde.

Bydelsadministrasjonen har ingen innvendinger mot denne grensejusteringen.

Bruk og vern av sjø og vassdrag, med strandsoner (kap. 11)

Bydel Alna har ingen sjøområder, og problemstillinger knyttet til sjø er ikke så aktuelle for bydelen. Det påpekes likevel at det er viktig at strandsonen og sjøen ivaretas som friområde og er tilgjengelig for alle. Realisering av nye friområder og etablering av kyststi er derfor vesentlig.

Sikring av kvalitet i byutviklingen (kap. 13)

Rekkefølgekrav (13.1)

Planforslaget understreker at for å oppnå kvalitet i byutviklingen, må viktige byfunksjoner og infrastruktur sikres gjennomført og i hensiktsmessig rekkefølge. Rekkefølgebestemmelser er et viktig verktøy for at kommunen skal kunne inngå utbyggingsavtaler. Bydelsadministrasjonen er enig i dette, og det er ønskelig at rekkefølgebestemmelser brukes i enda større grad enn i dag. Bydelsadministrasjonen finner det tilfredsstillende at følgende tiltak er nedfelt i planen:

- Det er gitt bestemmelse som sikrer at det i plan stilles nødvendige rekkefølgekrav for teknisk infrastruktur, blågrønn struktur, offentlige rom (gater og plasser), energiforsyning, omlegging/kabling av høyspentlinjer, uteoppholdsareal, samt leke- og idrettsområder. Kommunaltekniske anlegg faller inn under teknisk infrastruktur.

Estetikk og byforming (13.2)

Med økt utbyggingspress og høye utbyggingskostnader, kan arkitektonisk og miljømessig kvalitet ofte bli nedprioritert. Bydelen har påpekt tilsvarende i høringssvar til utbyggingsplaner. Bydelsadministrasjonen er derfor enig i at det er avgjørende å sikre at veksten skal ivareta og videreutvikle byens urbane, naturgitte og historiske kvaliteter, og samtidig fremme god arkitektur. Tiltakene (bestemmelser) som er nedfelt i planen støttes.

Kvalitetsnormer og funksjonskrav (13.3)

Kommuneplanen poengterer at det er viktig å fastsette kvalitetsnormer for byutviklingen fordi økende befolkningspress gir høyere tetthet og press på utearealer og andre grøntområder. Dette er også bydelsadministrasjonens erfaring. Med krav om høy tetthet, kan det være vanskelig å etablere gode utearealer og tilstrekkelig grønnstruktur. Tiltakene (bestemmelser) som er nedfelt i planen støttes.

Luftforurensning (13.4)

Bydel Alna har tidvis høye lokale konsentrasjoner av svevestøv og nitrogenoksyd, i særlig langs E6. Andre større sammenhengende områder i Oslo med periodevis høy luftforurensning, som overskrider luftkvalitetskrav for NO₂, er indre by innenfor Ring 3, Østre Aker vei og Trondheimsveien. I disse områdene forekommer det overskridelser av luftkvalitetskrav for. I kommuneplanen er det tatt med luftsonekart for NO₂ og PM10 (svevestøv) som to temakart (T2/T3). Andre tiltak er ikke nedfelt i planen. Konsekvensutredningen peker på at piggdekkrestriksjoner, elbil-satsing, teknologiforbedringer på kjøretøy m.m. har en viss effekt, men i det store bildet har disse tiltakene begrenset effekt. Bare en stor nedgang i veitrafikken ville

ha vesentlig effekt, men med forventet byvekst i Oslo er det mer sannsynlig med en viss økning av støy og luftforurensning enn reduksjon.

Støy (13.5)

En stor andel av befolkningen i Oslo er utsatt for støy og støyplaget. I henhold til strategisk støykartlegging gjennomført i 2006 er 16 prosent av Oslos befolkning svært utsatt for støy fra vei og bane (høyere enn 65 dB). Bydeler i indre by er mest utsatt i forhold til antall personer som er støyplaget. Støysoner viser imidlertid størst utbredelse av støysoner i andre deler av byen – langs Ring 3, E18 i vest, E6 i sør, og langs hovedveiene i Groruddalen.

Støykart er innarbeidet i kommuneplanen som temakart, og viser røde og gule soner for særlig støyutsatte områder iht. T-1442.

Kommunene kan fastsette avvikssoner der støy kan håndteres mer lempelig av hensyn til viktige føringer i overordnet rikspolitisk retningslinje om samordnet areal- og transportplanlegging. Det foreslås en stor avvikssone i Oslos byggesone (avvik fra retningslinjene for fasadestøy og utearealer og tillatte avvik) for å kunne håndtere forventet sterk byvekst i Oslo. Fortolkningene av de statlige støyretningslinjene vil i stor grad rette seg mot tilgang til lite støyutsatte uteoppholdsarealer og muligheter for å ha åpne dører og vinduer mot stille side. Bydelsadministrasjonen er skeptisk til fastsettelsen av en slik avvikssone, jf. merknader til planbestemmelse § 7.1-3b.

Det er positivt at stille områder er vist på temakart støy og ligger fast i planperioden.

Bydelsadministrasjonen vil for øvrig vise til avbøtende tiltak som konsekvensutredningen peker på (se KU kap. 16.2.3 Støy og luftforurensning), herunder

- Flere steder bør det vurderes om det er mulig å etablere korte miljølokk på hovedveiene for å forbedre lokale miljøforhold, for eksempel på E6 ved Furuset. (Bydelen har alternativt foreslått tunnel.)
- Etablering av et definert veinett for tungtransport.
- Ulike tiltak for miljøskjerming av trafikkerte veier bør mange steder vurderes, for eksempel ombygginger fra vei- og til gateutforming for å øke miljøkapasiteten. Trebeplantning, ulike fartsreducerende tiltak og kryssombygginger vil være viktige elementer i en slik strategi.
- Utbygging av Manglerudtunnel

Bydelsdirektørens forslag til vedtak:

Bydel Alna viser til offentlig ettersyn av forslag til ny kommuneplan, "Oslo mot 2030 - Smart, Trygg og Grønn". Bydelen har følgende merknader til planforslaget:

GENERELLE MERKNADER

- A. Oslo forventer en stor befolkningsvekst i årene frem mot 2030. Utgangspunktet for kommuneplanen er at veksten skal brukes aktivt for å videreutvikle og skape nye kvaliteter. Bydelen mener dette er en strategi som tjener byen, dersom mål og satsinger i forslaget til ny kommuneplan, med visse forbehold, følges opp. Bydelen forutsetter at veksten kommer hele befolkningen til gode og bidrar til levekårsutjevning i byen.
- B. Kommuneplanen viser at det innenfor Oslos grenser er nok plass til å håndtere veksten frem mot 2030 (det er tilstrekkelig med areal til boliger, infrastruktur og næringsutvikling). Bydelen forutsetter at Marka bevares som en særlig verdifull grønn, rekreativ arealressurs.

- C. Bydelen påpeker at det er knyttet betydelig usikkerhet til befolkningsframskrivninger. Hendelser i Norge og verden for øvrig kan endre forutsetningene for befolkningsutviklingen. Bydelen er derfor enig i at dette understreker viktigheten av en viss grad av fleksibilitet i planleggingen, og at byens sterke vekst krever prioriteringer og nytenkning om gjennomføring av en rekke kommunale oppgaver.
- D. Bydelen er bekymret for de økonomiske konsekvensene av befolkningsveksten. Agenda Kaupang konkluderer i sin rapport (Agenda Kaupang 01.10.2012: Økonomiske konsekvenser av befolkningsvekst) at det eneste tiltaket som sikrer god økonomi for byen på lang sikt er å redusere netto utgiftsnivå. Det betyr mindre til drift av kommunale tjenester og nødvendig vedlikehold av infrastruktur. Befolkningsveksten er så stor at de samlede driftsutgiftene fortsatt vil vokse selv om utgiftene per innbygger reduseres.
- E. Arealdelen er den første juridisk bindende arealdel for hele Oslo. Bydelen mener foreliggende forslag til arealdel er som et arealpolitisk styringsverktøy, et godt utgangspunkt for å kunne nå mål og føringer i samfunnsdelen og byutviklingsstrategien.
- F. Bydelen støtter valgt byutviklingsstrategi som baserer seg på prinsippet «innenfra og ut», der veksten brukes til å utvide den tette byen i vest, nord og øst, samtidig som potensialet skal utnyttes ved generell, løpende fortettingen i indre og ytre by. Bydelen vektlegger at «innenfra og ut» utløser mindre investeringsbehov enn «desentralisert utbygging» og er mer robust samfunns- og kommunaløkonomisk. Det pekes dog på at «desentralisert utbygging» muliggjør større variasjon i utbyggingen og fordeler innsatsen ytterligere utover hele byen. Bydelen konstaterer også at anbefalt arealbruk gir den største veksten i biltrafikk i Oslo nordøst som kan medføre økte støy- og luftforurensingsbelastninger for befolkningen i denne delen av byen.

Bydelen har i merknader til samfunnsdelen noen kommentarer til ovennevnte. Bydelen forventer positiv utvikling også i egen bydel i planperioden. Bydelen understreker betydningen av at vi får en jevn fordeling av vekstgoder i hele byen. Levekårsutsatte byområder må rustes opp og styrkes.

- G. Oslo er i noen grad kjennetegnet av bostedssegregasjon, at ulike sosioøkonomiske grupper fordeler seg ulikt over ulike deler av byen. Det er i seg selv nødvendigvis ikke negativt, men er en utfordring for bydelene. Bydelen viser til NIBR-rapport 2012:11 *Byplangrep og bostedssegregasjon* som peker på at tyngdepunkt i form av en utvidelse av indre by gjennom bygging av Hovinbyen vil sannsynligvis bidra til å opprettholde en viss prisforskjell og dermed bostedssegregasjon mellom indre by den ene siden og ytre by øst og ytre by sør på den andre siden. Rapporten peker også på at forskning viser at det er viktig å legge vekt på urbane kvaliteter når det skal fortettes i byrom eller utvikles boliger i transformasjonsområder. Lokalisering av varierte funksjoner i et område (for eksempel boliger, arbeidsplasser, forretninger, skole, barnehage, idrettsanlegg, park, mv.) vil danne potensielle møteplasser og overlappingspunkter som støtter opp om sosial og kulturell utveksling. Fysiske, åpne akser som kommuniserer ut mot andre nabolag, mot servicefunksjoner, mv. er viktig for å knytte sammen de ulike boområdene, ikke bare fysisk men også sosialt. Det er viktig at kommuneplanen sikrer slike kvaliteter i byutviklingen.

- H. Bydelen viser til positive erfaringer med Groruddalssatsingen og områdeløft, som har bidratt til å løfte områder i Groruddalen, uten at de store infrastruktur tiltakene er blitt gjennomført. Områdesatsing bør videreføres selv om Groruddalssatsingen som sådan avsluttes.
- I. Bydelen bemerker at for å sikre variert bebyggelse og styrke Groruddalen som attraktivt boområde, må det legges til rette for bygging av flere småhusområder samtidig som det tillates høyere utnyttelse med attraktive leiligheter i tilknytning til kollektivknutepunktene.
- J. Det må fortettes med kvalitet, og miljøbelastningene må reduseres for å opprettholde/skape gode boområder. Groruddalen har behov for unike attraksjoner og institusjoner som kan heve dalens anseelse og attraktivitet.
- K. Bydelen har i forbindelse med det regionale plansamarbeidet understreket at hele regionen (hovedstadsområdet) må ses samlet for å møte utfordringene som følger av forventet økning i befolkning og vekst i arbeidsplasser i regionen. Veksten må fordeles, arealutnyttelsen i alle kommunene må effektiviseres og utbyggingsprinsipper må vurderes i sammenheng på tvers av kommunene. Kommuneplanen understreker tilsvarende at mange utfordringer og muligheter som tas opp i kommuneplanen må løses gjennom en regional utvikling og krever et tett samarbeid med kommunene i regionen.
- Bydelen forutsetter en slik koordinert regional utvikling. Det er uheldig dersom det blir en konkurranse mellom kommune om å tilrettelegge for vekst som resulterer i en uønsket utvikling med spredt bebyggelse uten god kollektivdekning.
- L. Bydelen er enig i at fremover (mot 2050) blir det enda viktigere å avklare den regionale fordelingen av veksten. Med knapphet på arealer i Oslo, vil disse områdene kunne ta en økende andel av fremtidig vekst etter 2030. Det bør legges til rette for bedre utnyttelse av f.eks. Fornebu.
- M. Det forutsettes at plansamarbeidet for Oslo og Akershus skal lede til en felles forståelse for hvordan veksten best skal håndteres. Bydelen støtter at det bør legges betydelig vekt på at baneforlengelser og knutepunktutvikling i Oslo integreres i utviklingen av de tre korridorene som leder ut av Oslo til sammenhengende bystrukturer, vil være et sentralt grep for å håndtere ytterligere vekst, eksempelvis T-baneforlengelse fra Ahus til Lillestrøm. Utvikling av Furuset sentrum er i tråd med dette og bør prioriteres fra kommunes side, jf. reguleringsplanarbeidet for bærekraftig byutvikling på Furuset – områderegulering for klimaeffektiv byutvikling på Furuset.
- N. Bydelen peker også på at omgjøring fra vei- til gatestrukturer og tunnel- og lokkløsninger, vil kunne realisere utbyggingspotensial flere steder i byen. F. eks. tunnel/lokk over E6 ved Furuset.
- O. Bydelen har forventninger til at staten bidrar til at regionen kan møte utfordringene knyttet til veksten, spesielt i forhold til nødvendig kollektivutbygging. Oppgaven er for stor for kommunene alene.

MERKNADER TIL SAMFUNNSDELEN – SMART, TRYGG OG GRØNN

Som det fremgår av planforslaget og underlagsdokumenter innebærer vekst en rekke problemer, men også mange muligheter. Planens tre satsingsområder, Smart, Trygg og Grønn, er kommunens svar på disse fremtidige utfordringene. Under hvert satsingsområde er det valgt tre mål som

uttrykker dimensjonene som skal gis høyest prioritet, og under hvert mål er det prioriterte politiske satsinger som skal iverksettes for å nå målene.

Bydelen synes målene er dekkende, satsingene er forståelige ut fra målsetting og forutsettes fulgt opp med konkrete tiltak. Bydelen har følgende kommentarer til mål og satsinger.

SMART

Mål 1 Landets kunnskapshovedstad

Kommuneplanen legger stor vekt på Osloskolen og ambisjonsnivået er høyt, målsettingen er at Osloskolen skal være blant Europas beste (satsing 1). Oslo har her en særskilt utfordring i at andelen elever med et annet morsmål enn norsk er høyt. Bydelen vil også peke på pågående diskusjon om skjevfordeling av ressurser til spesialundervisning (satsing 2).

Bydelen er enig i at å redusere frafallet fra videregående skole, er et av de viktigste målene for byen. Det er urovekkende at ca. 25 prosent av elevene i Osloskolen ikke fullfører videregående opplæring innen 5 år etter oppstart. Bydelen merker seg også at forskning viser at Osloskolen ser ut til å utjevne sosiale forskjeller i noe større grad enn resten av landet, men sosial bakgrunn er likevel avgjørende for elevenes skoleprestasjoner.

Mål 2 En attraktiv by nasjonalt og internasjonalt

Det fremgår at Oslo vil ha et stort behov for å tiltrekke høyt kvalifisert arbeidskraft i årene fremover til regionens næringsliv, kunnskapsinstitusjoner og offentlig forvaltning. Oslo skal ha utdannings- og forskningsinstitusjoner på høyt internasjonalt nivå. Kunnskapsarbeidere og talenter skal tiltrekkes fra hele verden (satsing 1). Gjennom byutviklingsgrep skal det tilrettelegges for bymessige kvaliteter som gir økt attraktivitet og tiltrekningskraft på kunnskapsarbeidere (satsing 2).

Bydelen forstår dette, men Oslo er ikke og skal ikke være en by bare for kunnskapsarbeidere og talenter fra hele verden. Gruppen «høyt kvalifisert arbeidskraft» bør ikke få en særstilling. Det er mulig kommuneplanen her utilsiktet er utydelig, men Oslo skal være attraktiv for alle, og det må gjelde hele byen. Dette innebærer også utjevning av levekår. Satsingen må bidra til å løfte hele byen. Det må ikke bli slik at man på veien ytterligere forsterker forskjeller mellom områder i byen. I denne sammenheng er det viktig å etablere bl.a. kunnskapsinstitusjoner og kunnskapsbasert næring også i Groruddalen.

Bydelen tillegger at oppmerksomhet likeledes må rettes mot andre næringer og annen arbeidskraft som er nødvendig for byen.

Oslo skal være en internasjonalt ledende kulturby. Bydelen er enig. Her må Oslo være innovativ, og bydelen forventer at dette innebærer at også lokalt kulturliv gis gode vekstvilkår.

Mål 3 Fremtidens oppgaver skal løses smartere

I en hurtig voksende kommune settes kommunens tjenestetilbud og økonomi under press. Kommuneplanens svar er at byen må løse oppgavene på en smartere og mer effektiv måte, og det tydeliggjøres at dette krever stor omstillingsevne og gjennomføringskraft til å ta i bruk ny kunnskap og teknologi (satsing 1 og 4).

Bydelen er enig i at Oslo kommune må være i stand til å tenke nytt, være en lærende organisasjon og implementere nye arbeidsmåter og løsninger innenfor sentrale områder. Krav til effektivitet og

omstilling må imidlertid ikke gå ut over kvaliteten i tjenestene, jf. nedenforstående mål og satsinger.

Videre at det er viktig at aktuelle aktører involveres tidlig i all planlegging for å få eierskap til plan og prosess, slik at gjennomføringskraft sikres. Bydelen understreker at lokal medvirkning er avgjørende i alle planprosesser. Bydelen kan vise til gode erfaringer fra Groruddalssatsingen og områderettet arbeid (jf. mål 3 under Trygg).

TRYGG

I høringsuttalelse til utkast til planstrategi og planprogram påpekte bydelen at kriminalitetsforebygging må ha en sentral plass i planarbeidet. Dette er ivarettatt i forslaget til ny kommuneplan, der trygghet er et satsingsområde, både at befolkningen skal være trygge på at de får gode kommunale tjenester ved behov, og at de kan bevege seg fritt i byen uten å føle frykt for å bli utsatt for kriminelle handlinger.

Bydelen har tidligere poengtert at det er avgjørende at kommuneplanen har strategier som bidrar til levekårsutjevning og likhet for alle i byen for å motvirke klasseforskjeller eller "Den delte byen", og gi alle like gode bo- og oppvekstforhold og tjenestetilbud. Bydelen er tilfreds med at dette langt på vei er ivarettatt.

Mål 1 Trygg, åpen og tilgjengelig by

Det skal oppleves trygt å ferdes i det offentlige rom dag og natt (satsing 1). Kommuneplanen presiserer at «God belysning i det offentlige rom bidrar til å skape trygghet. Et viktig virkemiddel er gjennomføring av belyningsplanen i sentrale områder av Oslo.»

Bydelen mener dette like mye gjelder ytre by og Bydel Alna. Bydelen har tidligere etterlyst belysning langs enkelte turveier, herunder i Alnaparken. Bydelen nevner trygghetsvandring som er et nyttig verktøy for å kartlegge hvor det er utrykt og hvor det trengs vedlikehold.

Oslos innbyggere skal ha tilgang på attraktive, varierte og brukervennlige byrom (satsing 4). Kommuneplanen viser til at «Befolkningsvekst medfører økt bruk av byrommet og behovet for skjøtsel og vedlikehold øker. Særlig i de sentrumsnære områder er det behov for forsterket innsats på renhold.» Igjen vil bydelen understreke at Groruddalen også er en del av Oslo. Slitasjen er nok større i sentrum, men det er et stort behov for skjøtsel og vedlikehold i ytre by også, og det er ønsket om større tilgang på attraktive, varierte og brukervennlige byrom (møteplasser lokalt). Oslo kommune må sette av tilstrekkelig med ressurser til dette.

Bydelen konstaterer at universell utforming er sikret på overordnet nivå (jf. bestemmelse § 6.1 *Universell utforming*) og Oslo kommunes oppfølging av universell utforming ivaretas for øvrig av kommunens strategiske plan for universell utforming.

Mål 2 Trygghet for å få kommunale tjenester med kvalitet

Kommunen skal være ledende på Folkehelsearbeid (satsing 4). Arealdelens konsekvensutredning kap. 16.2.6 *Folkehelse, universell utforming, barn og unge* peker på at det til dels er store forskjeller i helse og levekår mellom de ulike bydelene og innenfor den enkelte bydel. Kommuneplanen kan gjennom krav til de fysiske omgivelsene ha konsekvenser for befolkningens helse.

Det er viktig at areal- og transportplanleggingen bidrar til å fremme befolkningens helse, spesielt ved å redusere lokal luftforurensning og støy, bidra til økt fysisk aktivitet og til å skape og

oppretholde gode nærmiljøer med mulighet for aktivitet og rekreasjon, jf. kap. 13 *Sikring av kvalitet i byutviklingen*.

Mål 3 Alle skal ha muligheter for et godt og aktivt liv

Oslo kommune skal bidra til sosial mobilitet og reduksjon av dårlige levekår (satsing 2). I følge SSB vil en stor andel av veksten i befolkningen mot 2030 komme som følge av innvandring fra andre land. Det påpekes at Statistisk sett har innvandrerbefolkningen en større andel med en vanskelig levekårssituasjon enn den øvrige befolkning. Særlig utsatt er den del av befolkningen som har flyktningbakgrunn og innvandrere med kort botid i Norge. Det er store sosiale forskjeller på tvers av byen. Bydelen er derfor enig i at befolkningsutviklingen dermed stiller krav om en større balanse i byens vekst og utvikling for å unngå fremveksten av en segregert by hvor bosted får betydning for hvilke muligheter man har for å lykkes i livet.

Bydel Alna har en stor innvandrerbefolkning og bydelen påpeker behovet for ressurser til å følge opp kommuneplanens intensjon.

Alle barn skal sikres gode oppvekstvilkår, omsorg og muligheter for fysisk utfoldelse (satsing 4). Konsekvensutredningen viser at konsekvenser for barn og unge vil i utgangspunktet være de samme som for voksne, men barn og unge er mer sårbare/utsatte enn voksne når det gjelder for eksempel luftforurensning, støy og trafikale forhold. Trafikkvekst og økning i støy- og luftforurensningsutsatte områder vil derfor potensielt kunne ha større negativ betydning for barn og unge enn voksne. Dette må vektlegges, og bydelen understreker viktigheten av kommuneplanens bestemmelser for utviklingsområder i ytre by som setter krav om at det settes av nødvendig areal til sosial infrastruktur som skoler og barnehager, grønnstruktur og idrettshaller/-anlegg.

Innbyggere i alle aldre skal kunne delta i byens utvikling (satsing 5). Kommuneplanen viser til at byens lokalmiljøer og bydelene er viktige arenaer for lokaldemokrati og deltakelse. Bydelen er enig i dette. Gode medvirkningsprosesser styrker kunnskaps- og beslutningsgrunnlaget, reduserer konflikter, gir forankring samt vitaliserer lokaldemokratiet. Det er viktig at byens innbyggere deltar i prosesser hvor byens utvikling bestemmes, blant annet gjennom høringsprosesser, folkemøter, workshops, sosiale medier og web-løsninger. Bydelen har gode erfaringer med områdesatsingene i bydelen der lokal medvirkning har ligget til grunn som et viktig premiss for arbeidet.

GRØNN

Sterk befolkningsvekst medfører økte klimagassutslipp og lokale miljøbelastninger. Oslo møter utfordringene frem mot 2030 med en ambisjon om å være en verdensledende miljøby. Oslos klimagassutslipp skal reduseres med 50 prosent innen 2030 i forhold til 1991-nivå ved å tilrettelegge for miljøvennlig person- og godstransport, mer effektiv ressursutnyttelse og utvikling av klimanøytrale byområder. Byutviklingen skal støtte opp om klimamålene gjennom banebasert fortetting etter «innenfra og ut» prinsippet. Marka skal bevares og byens blågrønne struktur skal styrkes.

Bydelen slutter seg til foreslåtte mål og satsinger som bygger opp under Oslo som miljøby. Resultatet av satsingen vil avhenge av viljen til å prioritere miljøhensyn og evnen til å gjennomføre miljøtiltak, men også at det finnes gode styringsverktøy. Etter bydelens oppfatning er foreliggende forslag til bindende arealplanen med plankart, temakart, bestemmelser, retningslinjer og forutsigbarhetsvedtak i utgangspunktet et velegnet styringsverktøy som støtter opp om samfunnsdelens og byutviklingsstrategiens mål og føringer.

Bydelen presiserer at kommuneplanen også må ivareta lokale utfordringer.

Mål 1 Internasjonalt ledende miljøby

Klimanøytral persontransport og mer miljøvennlig godstransport skal prioriteres (satsing 4). Bydelen understreker viktigheten av at tilrettelegging for sykling/utbyggingen av sykkelveier prioriteres i kommende budsjetter, slik at hovedsykkelveinettet raskt kan ferdigstilles. Videre må det sikres god sykkeladkomst fra boligområdene til sykkelveinettet, og trafikksikkerhet må prioriteres. Bydelen har etterlyst større innsats mot kjøring på gangveier.

Befolkningsveksten vil kreve mer varetransport. Økt transport medfører mer tungtrafikk på veiene og økte klimautslipp, og desto viktigere blir det at mer gods overføres fra vei til bane. Samtidig er Alnabruterminalen, som er et viktig nav i jernbanenettet, på mange måter en belastning for Groruddalen. Bydelen har ment at ulempene bør avbøtes og forventer at tiltak som etablering av gang- og sykkelveier, gjennomføres som forutsatt i reguleringsplanen for terminalområdet og gjenåpning av Alna.

Mål 2 Styrke Oslos blågrønne preg

Oslos biologiske mangfold skal forvaltes på en bærekraftig måte og kulturlandskap og kulturminner skal sikres for ettertiden (satsing 1). Bydelen viser til Akergårdene som viktige kulturminner og møteplasser som må ivaretas. Ikke minst er besøksgårdene med dyr en vesentlig kvalitet i bymiljøet. Det er synd at det meste av kulturlandskapet/landbruksarealene som hørte til gårdene er nedbygd. Beite- og produksjonsarealer for er mangelvare for gårdene som fortsatt har dyrehold. Resterende arealer må sikres for fremtiden.

Oslo skal verne om Marka (satsing 2). Bydelen har støttet vern av Marka, men bydelen er samtidig åpen for varsom tilrettelegging for bruk av Markas randsone til idrett og friluftslivsaktiviteter.

Byens blågrønne struktur skal videreutvikles (satsing 3) og det skal være god tilgang til grøntområder og anlegg for idrett, rekreasjon og fysisk aktivitet (satsing 4). Bydelen fremhever at bevaring og styrking av det blågrønne preget i byggesonen er en viktig premiss i byutviklingen. I en framtidsrettet bærekraftig byutvikling, som innebærer en mer intensiv arealbruk (fortetting) med krav til arealer for uteopphold og sosial infrastruktur, er ivaretagelse/etablering av grønnstruktur en forutsetning. Eksisterende grønnstrukturer er således en svært viktig ressurs i fremtidig byutvikling, og der grønnstruktur mangler, må den etableres. Grønnstrukturen bør være sammenhengende.

Kommuneplanen presiserer at det arbeides for å sikre og videreutvikle strategisk viktige grøntområder med betydning i en større sammenheng, som manglende lenker i turveinettet, områder med viktige naturverdier samt byggefrie belter langs vassdrag. I tillegg skal nye grøntområder ivaretas i forbindelse med større utbyggingsprosjekt. Det skal arbeides med å utvikle sammenhengende turveier langs elvene og sjøfronten. Dette er svært positivt, men bydelen har erfart at det tar lang tid å gjennomføre planer og prosjekter, og det er ofte knyttet usikkerhet til gjennomføringen. Arbeidet med turveiene må prioriteres. I tillegg er det en utfordring at økt bruk av parker og friområder stiller større krav til skjøtsel og vedlikehold.

Innbyggerne skal sikres luft og vann av god kvalitet og stille områder (satsing 5).

Kommuneplanen viser til at støy er det miljøproblemet som berører flest mennesker i Oslo. Bydel Alna er særlig utsatt for støy fra E6 og gjeldende krav til luftkvalitet er ikke blitt overholdt. Det er her en stor utfordring å få redusert støybelastningen når trafikken forventes å øke.

Mål 3 Vekst gjennom kompakt byutvikling og banebasert fortetting

Det er gledelig at byen totalt sett i det siste tiåret har hatt klart lavere vekst i veitrafikken enn både Akershus og landsgjennomsnittet, mens kollektivtransporten har kunnet vise til en betydelig økt markedsandel. Kompakt byutvikling og banebasert fortetting skal sikre at den positive trenden fortsetter.

Fortettingen skal primært skje i en rekkefølge innenfra og utover langs banenettet (satsing 1). Oslo kommune vil kanalisere en stor del av veksten til indre by og dens randsoner, der kollektivtilbudet er best. Det vil gi nye områder med økt tetthet, økt tilbud av kultur, handel, tjenester og mer attraktive by- og gaterom. Nærhet til jobb og fritidsaktiviteter gjør det mulig for flere å gå, sykle eller bruke kollektivtransport når de reiser, samtidig som det gjør byen mer attraktiv å bo i. Byutvikling i ytre by kanaliseres langs banenettet for å sikre bærekraftige transportformer. For å oppnå dette vil kommunen prioritere offentlig innsats i form av planarbeid og investeringer i en «innenfra og ut»-rekkefølge. Kommunen viderefører sin knutepunktsbaserte byutviklingsstrategi hvor areal- og transportplanlegging ses i sammenheng og har henblikk på regionale utviklingsstrategier.

Bydelen forstår at dette er en hensiktsmessig strategi ut fra økonomiske hensyn og gjennomførbarhet. Ulempen ved en slik strategi er at ressursene allokeres til enkelte deler av byen, til indre by og dens randsoner. Byutviklingen i ytre områder settes på vent, godene fordeles ulikt og forskjellene mellom ulike deler av byen vil kunne øke. Sentrumsnære områder blir enda mer attraktive og ytre by blir tilsvarende mindre attraktive. Riktig nok er målsettingen at knutepunktsbasert utvikling langs banenettet videreføres, og Groruddalen nyter godt av Groruddalssatsingen, men de store grepene har uteblitt (kommer først senere).

Utbygging av banenettet skal sikre nødvendig kapasitet og fremkommelighet og utløse potensial for ny og fremtidsrettet bolig- og næringsutvikling (satsing 2). Bydelen mener det er riktig å vurdere effekten i et byutviklingsperspektiv i prioritering mellom nye banetiltak. Oslo kommune vil prioritere tiltak som bidrar til vesentlig byutvikling i form av økt bolig- og/eller næringsutviklingspotensial, økt fremkommelighet og økt kapasitet. Bydelen understreker viktigheten av at ulike tiltaks regionale effekter skal tas med i vurderingene og tiltak med gode regionale effekter prioriteres. Dette taler for bl.a. at T-banen forlenges til Ahus og videre til Lillestrøm.

Veksten i persontransport skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gange (satsing 3). Oslopakke 3, som finansierer samferdselsinvesteringer og drift av kollektivtransporten i Oslo og Akershus frem til 2032 er viktigste finansieringskilde. Bydelen konstaterer at det på langt nær er satt av tilstrekkelig med midler til gjennomføring av ønskede tiltak. Det oppstår (politisk) konkurranse mellom tiltakene, som kan resultere i en skjev og uhenksom fordeling av midlene.

Boligbyggingen må holde tritt med befolkningsveksten og i alle nye boligområder skal variasjon og kvalitet vektlegges (satsing 4). Kommuneplan påpeker at hvis den økte fortettingen skal gi en gevinst for lokalmiljøene, må den kombineres med funksjonsblanding og opplevelsesmessig variasjon. Bydelen er enig i dette. Dette er særlig viktig ved fortetting der utfordringene er store i forhold til eksisterende bomiljø når det skal bygges med høy tetthet. Det er viktig at fortettingen bidrar med noe positivt i lokalmiljøene og skaper nye lokale kvaliteter.

BYUTVIKLINGSSTRATEGI

Vurderingshensyn

Tabell 3.1 viser sammenheng mellom vurderingshensyn og overordnede visjoner og mål i samfunnsdelen for øvrig. Fra vurderingshensyn utledes både generelle føringer for all byutvikling og spesifikke føringer for valg av byplangrep, utviklingsretning og tyngdepunkt. Bydelen synes dette oversiktlig oppsummerer bakgrunnen og hensikten med byutviklingsstrategien.

Av tabellen fremgår at alle vurderingshensyn med noen unntak i utgangspunktet støtter opp om byutvikling i Groruddalen. I Groruddalen, som andre steder, avhenger realisering av arealpotensial av ny infrastruktur som betinger større grad av offentlig innsats. Dette krever en rekkefølgeprioritering av områder med behov for ny infrastruktur. Bydelen forstår at kommuneplanen således prioriterer områder med ledig kapasitet på banegående kollektivtransport, områder tilknyttet vedtatte infrastrukturiltak og områder med høyt arealpotensial ifht. infrastrukturinvesteringer. Gjennomføring og risiko ifht. kommunaløkonomi er også viktige vurderingshensyn. Her prioriteres områder med pågående utvikling og områder hvor tiltenkt utvikling er uproblematisk.

Byutviklingsstrategi

På bakgrunn av ovennevnte er det valgt en byutviklingsstrategi som baserer seg på prinsippet «innenfra og ut», der veksten brukes til å utvide den tette byen i vest, nord og øst. Dette i motsetning til «desentralisert utbygging» som sprer utbygging på større områder, med en lavere tetthet i indre by og dens randsoner.

I tillegg utnyttes potensialet ved generell, løpende fortettingen i indre og ytre by. Bydelen understreker betydningen av slik fordeling av veksten, som vil kunne bidra til en jevn fordeling av vekstgoder i hele byen, samt ruste opp og styrke mangfoldet av ulike byområder i Oslo – når utviklingen skjer gjennomtenkt og med vektlegging av kvalitet. Bydelen forventer utvikling av Furuset sentrum og Haugerud sentrum prioriteres i tråd med dette.

Periodisering av bolig- og næringspotensial forutsatt tilstrekkelig infrastrukturinvesteringer er vist i Tabell 3.3. Bydelen bemerker at av tabellen fremkommer at Ahus-banen ikke har direkte betydning for arealpotensial. Dette er riktig for Oslo sin del, men i Lørenskog er ny T-bane en av forutsetningene for videre sentrumsutvikling. Bydelen mener dette må hensyntas i vurderingen av baneutbygging i regionen.

Bydelen bemerker at plansamarbeidet om areal- og transportplan for Oslo og Akershus, innebærer behov for gjensidige forpliktelser til felles løsninger, som igjen kan gjøre at aktørene må endre på sine prioriteringer for å kunne følge opp planen.

Det er utarbeidet et strategikart for arealbruken frem mot 2030 og for arealbruken mot 2050. Kartene er ikke juridisk bindende, men illustrerer planlagt byutvikling fremover. Bydelen bemerker at Lindeberg senter ikke er angitt som prioritert stasjonsnært område. Bydelen mener at også området rundt Lindeberg T-banestasjon har arealpotensial og bør tas med.

Bydelen viser for øvrig til drøftingsdokumentet for plansamarbeid om areal- og transportplan for Oslo og Akershus og bydelens uttalelse til dette, jf. miljø- og byutviklingskomiteens vedtak 24.09.2013, sak 20/13. Her ble det påpekt at mangel på offentlig kommunikasjon på Nedre Romerike er en utfordring, og T-bane til Lillestrøm og Ahus vil være svært viktig. En videreutvikling av Lillestrøm som by og en sammenkobling av Ellingsrudbanen og Vestlibanen i

Lillestrøm, vil øke attraktiviteten på T-banen og gi nye utbyggingsmuligheter langs T-banetraseene.

MERKNADER TIL AREALDELEN

Bydelen har forventninger til arealdelen som arealpolitisk styringsverktøy, den første juridisk bindende arealdel for hele Oslo innenfor dens administrative grenser.

Nærmere om bestemmelser (kap. 6)

Bydelen støtter i hovedsak foreslåtte planbestemmelser. Det er positivt at hensynet til bokvalitet, uterommenes kvalitet og barns oppvekstvilkår skal ivaretas i plan- og byggesaksbehandlingen (§ 2.1-4). Dette har stor betydning lokalt. Likeledes at byens fellesarealer, -anlegg og -bygninger bør gis høy arkitektonisk og miljømessig kvalitet og være allment tilgjengelig (retningslinje til § 2).

Bydelen har følgende merknader til enkelte planbestemmelser:

Vedr. § 4.3 Fjernvarme:

Bydelen støtter Plan- og bygningsetatens alternativ til retningslinje, alternativ 2.

Vedr. § 7 Miljøkvalitet, estetikk, natur og landskap

§ 7.1-3b:

Det foreslås en stor avvikssone, område B, i Oslos byggesone der bebyggelse med støyfølsomt bruksformål kan etableres i gul og rød sone (deriblant områder innenfor Småhusplanen, S-4220). Boliger skal ha minimum en fasade som vender mot stille side. Halvparten av oppholdsrom og minimum et soverom skal vende mot stille side. Det skal tilbys bruksmessig egnede private eller felles private uteoppholdsareal med soner med støynivå under anbefalt grense, iht. tabell 1 i T-1442/12.

Bydelen forstår bakgrunnen for bestemmelsen, men bydelen er skeptisk til en slik bestemmelse som bl.a. omfatter hele byggesonen i Groruddalen. Det kan være fare for at det å gjøre det lettere å etablere bebyggelse med støyfølsomt bruksformål i gul og rød sone, kan bli en sovepute, et alternativ for ikke å gjennomføre tiltak som demper støyen, f.eks. avbøtende tiltak som støyskjerming, tiltak som kan redusere biltrafikken, kollektivsatsing mv..

§ 7.1-4 Stille områder:

Temakartet for støy angir stille områder (områder med særlig hensyn til friluftsliv i lite støypåvirkede omgivelser). Det er positivt at ny og vesentlig utvidelse av støyende virksomhet søkes lokalisert og utformet slik at støypåvirkningen i stille områder forblir uendret eller dempes.

Bydelen mener at Marka bør defineres som stille område.

Vedr. § 7.4 Kabler og ledninger

Bestemmelsen fastsetter at nye og større utvidelser av kabel- og ledningsanlegg i byggesonen skal legges i grunnen. Dette er svært positivt. (Se også merknader til § 17.2.)

Vedr. Marka, § 10.1-5 Aktivitetssone, avgrenset med bestemmelsesgrense

Bydelen er positiv til bestemmelsen, men det må forutsettes at også hensynet til friluftsliv og tilgjengelighet ivaretas, og tilretteleggingen må ikke bli en barriere som vanskeliggjør adkomsten til Marka. Større bygg som idrettshaller og støyende/motorisert aktivitet bør ikke tillates i aktivitetssonen.

Vedr. § 12.2 Grønnstruktur

Bydelen presiserer at det er viktig å sikre sammenhengende grønnstruktur. Usikrede grøntområder av særlig verdi for bomiljø, naturmangfold og kulturminnevern bør sikres planmessig vern.

§ 17.2 Hensynssone omforming H-820-1 og H-820-2

Bydelen understreker viktigheten av at alle eksisterende høyspentkabler i byggesonen graves ned. Dette er av stor betydning for Groruddalen og bør følges opp.

Byggesonen (kap. 9)

Bebyggelse og anlegg

Bydelen støtter foreslåtte mål. Det er videre positivt at det arbeides med å få ordnede former for etablering i brakkerigger. Bydelen har etterlyst dette.

Bydelen bemerker at det i Groruddalen finnes en rekke gamle fyllinger med forurensede masser på kommunal og privat grunn. For å få ryddet opp i disse, er det antakelig ikke tilstrekkelig å legge det hele og fulle ansvaret for opprydding på forurenser, som i mange tilfeller er ukjent. Grunneier (Oslo kommune) må selv ta initiativ og sørge for opprydding.

Sosial infrastruktur

Arealdelen skal sikre og videreutvikle areal for nødvendig sosial infrastruktur. Det er vesentlig at hensynet til bokvalitet og barns oppvekstvilkår ivaretas i plan- og byggesaksbehandlingen. Planforslaget har dette som målsetting.

Bydelen er enig i at skolene ivaretar viktige fellesskapsinteresser og bør utenom skoletiden også tjene som møteplasser for nærmiljøet. Det understrekes at skoleanleggene må gis en bevisst arkitektonisk utforming som kan være identitetsbyggende for nærmiljøet.

Bydelen støtter forslaget om å formulere lokaliseringsprinsipper for å sikre at nye sykehjem får en lokalisering som gir høy bokvalitet, akseptabel kollektivtilgjengelighet og servicetilbud som dessuten sikrer gode løsninger for varelevering. Bydelen mener dette er viktige kriterier for lokalisering av sykehjem.

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

Samordnet areal- og transportplanlegging gjennom banebasert utvikling og økte muligheter for gange/sykling (9.3.1)

Utbyggingsmønsteret innenfor byggesonen må baseres på prinsipper for samordnet areal- og transportplanlegging, og det må tilrettelegges for videreutvikling av et effektivt og miljøvennlig transportsystem (jf. mål).

Veksten i Oslo og arealstrategien med utvidelse av den tette byen nordøstover fører til at vegtrafikksystemet spesielt i de nordøstre delene av byen bør vurderes nøyere. Økt antall bilreiser gir ytterligere fremkommelighetsproblemer og økte belastningene i Groruddalen i form av luftforurensing, støy, klimagassutslipp og forsterket barriereproblematikk. Nye bolig- og arbeidsplassområder må derfor betjenes kollektivt dersom veksten i trafikken skal tas med kollektive transportformer. Bydelen understreker dette, og bydelen viser samtidig til at det er nødvendig at byområder i Akershus kobles sammen med Oslo, for å øke mulighetene for å reise kollektivt fra Akershus, til og gjennom Oslo.

Vegvesenet utreder diagonaler i Groruddalen, atkomst til Alnabruterminalen og Manglerudprosjektet. Bydelen er enig i at rolle, funksjon og utforming av de tre hovedatkomstene

gjennom Groruddalen er et viktig tema og bydelen støtter at det iverksettes et arbeid med å utarbeide rammer/retningslinjer for en klassifisering av hovedvei/ gatesystemet i Oslo nordøst og Hovinbyen, tilpasset byens utvikling og mål.

Gange og sykling (9.3.2)

Bydelen bemerker at arbeidet med etablering av gang- og sykkelveier må intensiveres. Hovedsykkelnettet må ferdigstilles og det er behov for et mer finmasket system lokalt som knyttes til hovedsykkelnettet.

Gods og godsterminal (9.3.5)

Bydelen merker seg at Alnabruterminalen og Oslo Havns potensial for å håndtere den forventede godsveksten, har sin begrensning, og det må derfor etableres andre godsknutepunkter i Osloregionen som kan supplere dette «navet». Bydelen støtter etableringen av en desentralisert konsentrasjon i nye godsknutepunkter i form av et «nav-satellitt»-konsept. På lang sikt bør det finnes en alternativ lokalisering for terminalen i regionen.

Planforslaget påpeker at det er uvisst om de tekniske og økonomiske forutsetningene for godsvekst over Alnabru kan innfris med de utfordringene som hovedstadsområdet står ovenfor. Videre anføres at Alnabru terminalområde i dag binder opp et stort areal i Groruddalen som bidrar til å skille mellom nord og sør og at videre arealkrevende utvidelser av terminaler og infrastruktur blir vanskelig å gjennomføre. Det pekes her på utfordringene knyttet til forurensning, støy, trafiksikkerhet og til ønsket byutvikling. Konsentrasjonen av svevestøv over grenseverdiene er høyest i Oslo ved Alnabru. Dette er en viktig presisering og i tråd med synspunkter bydelen har fremmet i andre sammenhenger.

Det er derfor positivt og nødvendig at Oslo kommune og Akershus fylkeskommune vurderer behovet for arealer til gods- og logistikkvirksomhet gjennom det pågående plansamarbeid for areal og transport.

Jernbanelinjen arbeider med en konseptvalgutredning for ny godsforbindelse til Alnabru (Bryndiagonalen). Bydelen har tidligere påpekt at utløpet av tunnelen på Bryn kan komme i konflikt med byutvikling i området (Breivoll). Planlagt byutvikling må hensyntas.

Marka (kap. 10)

Aktivitetssonen

Marka og det biologiske mangfold skal bevares. I tillegg skal det legges til rette for et aktivt friluftsliv og idrett, med mulighet for noe tyngre tilrettelegging i Markas randsoner.

Det er positivt om tilrettelegging i randsonen kan bidra til redusert slitasje og belastning på naturen i områdene nærmest byggesonen som er mest utsatt. Det vil også kunne bidra til økt friluftsliv for ulike brukergrupper. Bydelen støtter en slik tilrettelegging, med visse forbehold, jf. ovennevnte merknader til bestemmelser vedr. aktivitetssonen.

Bydelen understreker at det er avgjørende at avgrensning av aktivitetssonen er basert på en analyse av ulike egenskaper ved Marka, der hensikten har vært å definere områder som tåler en viss tilrettelegging uten å gå på bekostning av viktige naturområder eller områder for friluftsliv der naturopplevelsen er det vesentligste.

Det er viktig at hoveddelen av Marka har uberørt natur som tilgodeser det enkle friluftslivet og naturopplevelser.

Markagrensen

Forslag til justeringer og endringer av markagrensen vises på plankartet som ikke-juridisk objekt. Endringene må behandles som forskrift til markaloven.

I Bydel Alna foreslås én grenseendring. Endringen gjelder Hellerudgrenda 95 A og B på Hellerudtoppen. Bydelen har ingen innvendinger mot denne grensejusteringen.

Bruk og vern av sjø og vassdrag, med strandsoner (kap. 11)

Bydel Alna har ingen sjøområder, og problemstillinger knyttet til sjø er ikke så aktuelt for bydelen å kommentere. Det påpekes likevel at det er viktig at strandsonen og sjøen ivaretas som friområde og er tilgjengelig for alle. Realisering av nye friområder og etablering av kyststi er derfor vesentlig.

Sikring av kvalitet i byutviklingen (kap. 13)

Rekkefølgekrav (13.1)

Planforslaget understreker at for å oppnå kvalitet i byutviklingen, må viktige byfunksjoner og infrastruktur sikres gjennomført og i hensiktsmessig rekkefølge. Rekkefølgebestemmelser er et viktig verktøy for at kommunen skal kunne inngå utbyggingsavtaler. Bydelen er enig i dette, og det er ønskelig at rekkefølgebestemmelser brukes i enda større grad enn i dag.

Bydelen finner det tilfredsstillende at det er gitt bestemmelse som sikrer at det i plan stilles nødvendige rekkefølgekrav for teknisk infrastruktur, blågrønn struktur, offentlige rom (gater og plasser), energiforsyning, omlegging/kabling av høyspentlinjer, uteoppholdsareal, samt leke- og idrettsområder.

Estetikk og byforming (13.2)

Med økt utbyggingspress og høye utbyggingskostnader, kan arkitektonisk og miljømessig kvalitet ofte bli nedprioritert. Bydelen har påpekt tilsvarende i høringssvar til utbyggingsplaner. Bydelen er derfor enig i at det er avgjørende å sikre at veksten skal ivareta og videreutvikle byens urbane, naturgitte og historiske kvaliteter, og samtidig fremme god arkitektur. Tiltakene (bestemmelser) som er nedfelt i planen støttes.

Kvalitetsnormer og funksjonskrav (13.3)

Kommuneplanen poengterer at det er viktig å fastsette kvalitetsnormer for byutviklingen fordi økende befolkningspress gir høyere tetthet og press på utearealer og andre grøntområder. Dette er også bydelens erfaring. Bydelen bemerker at med krav om høy tetthet, kan det være vanskelig å etablere gode utearealer og tilstrekkelig grønnstruktur. Tettheten bør da vurderes redusert. Tiltakene (bestemmelser) som er nedfelt i planen støttes.

Luftforurensning (13.4)

Bydel Alna har tidvis høye lokale konsentrasjoner av svevestøv og nitrogenoksyd, særlig langs E6 forekommer det overskridelser av luftkvalitetskrav. Konsekvensutredningen peker på at piggdekkrestriksjoner, elbil-satsing, teknologiforbedringer på kjøretøy m.m. har en viss effekt, men i det store bildet har disse tiltakene begrenset effekt. Bare en stor nedgang i veitrafikken ville ha vesentlig effekt, men med forventet byvekst i Oslo er det mer sannsynlig med en viss økning av støy og luftforurensning enn reduksjon. Dette er foruroligende.

Støy (13.5)

Bydeler i indre by er mest utsatt i forhold til antall personer som er støyplaget. Støysonekart viser imidlertid størst utbredelse av støysoner i andre deler av byen – langs Ring 3, E18 i vest, E6 i sør, og langs hovedveiene i Groruddalen. Tiltak for å redusere støyen i disse områdene er påkrevet.

Kommuneplanen foreslår imidlertid en stor avvikssone i Oslos byggesone (avvik fra retningslinjene for fasadestøy og utearealer og tillatte avvik) for å kunne håndtere forventet sterk byvekst i Oslo. Bydelen er skeptisk til fastsettelsen av en slik avvikssone, jf. merknader til planbestemmelse § 7.1-3b.

Det er positivt at stille områder er vist på temakart støy og ligger fast i planperioden.

Bydelen vil for øvrig vise til avbøtende tiltak som konsekvensutredningen peker på (se KU kap. 16.2.3 Støy og luftforurensning), og som bydelen mener er viktig å følge opp, herunder

- Flere steder bør det vurderes om det er mulig å etablere korte miljølokk på hovedveiene for å forbedre lokale miljøforhold, for eksempel på E6 ved Furuset. (Bydelen har alternativt foreslått tunnel.)
- Etablering av et definert veinett for tungtransport.
- Ulike tiltak for miljøskjerming av trafikkerte veier bør mange steder vurderes, for eksempel ombygginger fra vei- og til gateutforming for å øke miljøkapasiteten. Trebeplantning, ulike fartsreducerende tiltak og kryssombygginger vil være viktige elementer i en slik strategi.
- Utbygging av Manglerudtunnel

Tore Olsen Pran
bydelsdirektør

Trykte vedlegg:

- Utkast kommuneplan «Oslo mot 2030 – Smart, Trygg og Grønn» til offentlig ettersyn. Brev av 14.02.2014 fra Byrådsavdeling for finans.
- Utdrag fra plandokumenter: kommuneplanens samfunnsdel og juridisk arealdel, forslag til justeringer og endringer av markagrensen samt transportanalyse for Oslos kommuneplan.

Vedlegg tilgjengelig på internett:

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-Oslo del.
13. Norconsult 28.06.2013: Transportanalyse for Oslos kommuneplan KP2013.
14. Agenda Kaupang 01.10.2012: Økonomiske konsekvenser av befolkningsvekst.
15. Agenda Kaupang 19.09.2012: Kommunaløkonomiske konsekvenser av valg av byutviklingsstrategi.
16. NIBR-rapport 2012:11: Byplangrep og bostedssegregasjon.