



Oslo kommune
Bydel St. Hanshaugen
Bydelsdirektøren

Møteinnkalling 4/14

Møte: Miljø- og byutviklingskomiteen
Møtested: Kantina, Akersbakken 27
Møtetid: Onsdag 04. juni 2014 kl. 18.00
Sekretariat: 23 47 56 52

SAKSKART

Åpen halvtime
Godkjenning av innkalling
Godkjenning av sakskart
Informasjon
Eventuelt

Saker til behandling

Sak 15/14	MBK-protokoll april 2014	ii
Sak 16/14	Kommuneplan Oslo mot 2030 - Smart, trygg og grønn til offentlig ettersyn.....	6
Sak 17/14	Fredensborgveien 24 A Gnr/Bnr: 208/219 - Kunngjøring om offentlig ettersyn - Boliger	25

Bydel St. Hanshaugen

leder

sekretær

Sak 15/14 MBK-protokoll april 2014

Arkivsak: 201400083
Arkivkode: PROT
Saksbehandler: Kristin Kaus

Saksgang
Miljø- og byutviklingskomiteen

Møtedato	Saknr
04.06.14	15/14

MBK-PROTOKOLL APRIL 2014

Protokoll 3/14

Møte: Miljø- og byutviklingskomiteen
Møtested: Kantina, Akersbakken 27
Møtetid: Onsdag 23. april 2014 kl. 18.00
Sekretariat: 23 47 56 52

Møteleder: Terje Wenum (SV)

Tilstede: Gudmund Brede (A)
Olav Bye (H)

Forfall: Kjartan Almenning (V)
Sindre Buchanan (MDG)

Som vara møtte: Karl Arthur Giverholt (V)

I tillegg møtte:

Møtesekretær: Elin Løvseth

Åpen halvtime
Ingen fremmøtte

Godkjenning av innkalling
Godkjent

Godkjenning av sakskart

Det ble stilt spørsmål ved hvorfor BU-sak 39/14 Bigård i Stensparken ikke var satt på komiteens møtekart. Dette er en forglemmelse.

Sak 9 /14 MBK-protokoll mars 2014

Bydelsdirektørens forslag til vedtak

Godkjent

Votering:

Enstemmig vedtatt

Vedtak:

Godkjent

Sak 10 /14 Status for bydelens parker før sesongstart

Bydelsdirektørens forslag til vedtak

Bydelsutvalget tar sak om status for parkene før sesongstart og drift 2014 til orientering.

Votering:

Enstemmig vedtatt

Vedtak:

Bydelsutvalget tar sak om status for parkene før sesongstart og drift 2014 til orientering.

Sak 11 /14 St. Hanshaugen park- status for drift og rehabilitering

Bydelsdirektørens forslag til vedtak

Bydelsutvalget viser til tidligere vedtak i sak 33/2102 om status og rehabilitering av St. Hanshaugen park.

Bydelsutvalget ser at tidsplanen for gjennomføring av tiltakene i rehabiliteringsplanen fortsatt ikke holdes. Bydelsutvalget mener det er viktig for bydelen at tempoet for rehabiliteringen av St. Hanshaugen park økes. Spesielt viktig er det å raskt få på plass et nytt og tidsmessig servicebygg ved Festplassen, som kan dekke de servicefunksjonene det er behov for i denne parken. Bydelsutvalget har tidligere ønsket at det legges opp til helårs cafe- og restaurantdrift.

Behandling:

Endringsforslag fra komiteen: Siste setning ønskes endret til :

Bydelsutvalget ønsker fortsatt at det legges opp til helårs cafe- og restaurantdrift.

Votering:

Bydelsdirektørens forslag satt opp mot komiteens og falt enstemmig

Vedtak:

Bydelsutvalget viser til tidligere vedtak i sak 33/2012 om status og rehabilitering av St. Hanshaugen park.

Bydelsutvalget ser at tidsplanen for gjennomføring av tiltakene i rehabiliteringsplanen fortsatt ikke holdes. Bydelsutvalget mener det er viktig for bydelen at tempoet for rehabiliteringen av St. Hanshaugen park økes. Spesielt viktig er det å raskt få på plass et nytt og tidsmessig

servicebygg ved Festplassen, som kan dekke de servicefunksjonene det er behov for i denne parken.

Bydelsutvalget ønsker fortsatt at det legges opp til helårs cafe- og restaurantdrift.

Sak 12 /14 Felles planprogram Oslo S - ny bussterminal, Biskop Gunnerus gate14 B, ny jernbanestasjon - Stasjonshall

Bydelsdirektørens forslag til vedtak

1. Det er positivt at det er igangsatt arbeid med å bedre forholdene for kollektivreisende ved landets største knutepunkt. Bydelsutvalget mener det legges opp til en omfattende og grundig utredning av konsekvensene for de tre alternativene. Bydelsutvalget har ingen tilføyelser til planprogrammet.
2. Bydelsutvalget er positiv til at forholdene for syklist og personstrømmer /fotgjengere er gitt så stor fokus tidlig i planarbeidet.
3. Det vises til tidligere vedtak i bydelsutvalget, sak 45/11. Bydelsutvalget mener det fortsatt må ses på behovet for styrking av offentlige servicetilbud som politi eller brannberedsskap i planområdet.

Behandling:

Olav Bye (H) meldte seg inhabil i saken da han er ansatt i KLP

Votering:

Enstemmig vedtatt

Vedtak:

1. *Det er positivt at det er igangsatt arbeid med å bedre forholdene for kollektivreisende ved landets største knutepunkt. Bydelsutvalget mener det legges opp til en omfattende og grundig utredning av konsekvensene for de tre alternativene. Bydelsutvalget har ingen tilføyelser til planprogrammet.*
2. *Bydelsutvalget er positiv til at forholdene for syklist og personstrømmer /fotgjengere er gitt så stor fokus tidlig i planarbeidet.*
3. *Det vises til tidligere vedtak i bydelsutvalget, sak 45/11. Bydelsutvalget mener det fortsatt må ses på behovet for styrking av offentlige servicetilbud som politi eller brannberedsskap i planområdet.*

Sak 13 /14 Cruise kai på Vippetangen - begrenset høring

Bydelsdirektørens forslag til vedtak

Bydelsutvalget mener det er viktig å se de ulike cruisekailøsninger på Vippetangen presentert i samspill med byutviklingspotensialet for området, og vil derfor avvente å gi innspill til mulighetsstudien til utviklingsplanene for Vippetangen kommer på høring.

Behandling:

Endringsforslag fra komiteen: nytt pkt. 1:

Bydelsutvalget viser til tidligere vedtak i saken, AU-sak 11/2011 Utredning av cruisekaier i Oslo - uformell høring.

Votering:

Bydelsdirektørens forslag satt opp mot komiteens og falt enstemmig

Vedtak:

1. *Bydelsutvalget viser til tidligere vedtak i saken, AU-sak 11/2011 Utredning av cruisekaier i Oslo - uformell høring.*
2. *Bydelsutvalget mener det er viktig å se de ulike cruisekailøsninger på Vippetangen presentert i samspill med byutviklingspotensialet for området, og vil derfor avvente å gi innspill til mulighetsstudien til utviklingsplanene for Vippetangen kommer på høring.*

Sak 14 /14 Kunngjøring om oppstart av detaljregulering, Myntgata

Bydelsdirektørens forslag til vedtak

1. Bydelsutvalget mener det er vanskelig å gi tilbakemelding på utredningsalternativene i saken før konsekvensutredningen med mer kunnskap om virkningen av alternativene på omgivelsene foreligger.
2. Bydelsutvalget mener planprogrammet og beskrivelsen av hva som skal belyses i konsekvensutredningen er ganske utførlig.
Bydelsutvalget mener miljøoppfølgingsprogram i henhold til forskrift om konsekvensutredninger § 12 må utarbeides, og tiltakets bidrag til redusert utslipp av klimagasser må redegjøres for i dette. Bydelsutvalget mener videre at utredning av siktlinjer, nær - og fjernvirkninger, bokvaliteter og begrensninger av solforhold i tilstøtende byrom er utredningsforhold som må tas inn i planprogrammet.
3. Bydelsutvalget ser at forslagsstiller foreslår parkering i henhold til den til enhver tid gjeldende parkeringsnorm. Bydelsutvalget mener det kan godkjennes en reduksjon i parkeringskapasiteten ved boligbygging i områder med svært god kollektivdekning. Sykkelparkering og bedre fremkommelighet for myke trafikanter i dette området må imidlertid prioriteres.
4. Ved etablering av parkeringsplasser på området bør det avsettes p-plasser forbeholdt nullutslippsbiler og ladestasjoner til el- bil.
5. Bygningsmassen må tilknyttes fjernvarmeanlegg eller ha andre andre miljøvennlige oppvarmingsløsninger. Bydelsutvalget mener det bør stilles krav om at bygningsmassen i hovedsak tilfredsstiller passivhusnivå, om mulig har grønt tak og at det tas sikte på miljøsertifisering av aktuell bygningsmasse ved ferdigstilling.
6. For alle formål innenfor planområdet må det forutsettes universell utforming av bebyggelse og uteområder.

Behandling:

Endringsforslag fra Olav Bye (H): Punkt 3 strykes.

Votering:

Bydelsdirektørens forslag satt opp mot Byes og vedtatt mot 1 stemme (H)

Vedtak:

1. *Bydelsutvalget mener det er vanskelig å gi tilbakemelding på utredningsalternativene i saken før konsekvensutredningen med mer kunnskap om virkningen av alternativene på omgivelsene foreligger.*
2. *Bydelsutvalget mener planprogrammet og beskrivelsen av hva som skal belyses i konsekvensutredningen er ganske utførlig.
Bydelsutvalget mener miljøoppfølgingsprogram i henhold til forskrift om konsekvensutredninger § 12 må utarbeides, og tiltakets bidrag til redusert utslipp av klimagasser må redegjøres for i dette. Bydelsutvalget mener videre at utredning av siktlinjer, nær - og fjernvirkninger, bokvaliteter og begrensninger av solforhold i tilstøtende byrom er utredningsforhold som må tas inn i planprogrammet.*
3. *Bydelsutvalget ser at forslagsstiller foreslår parkering i henhold til den til enhver tid gjeldende parkeringsnorm. Bydelsutvalget mener det kan godkjennes en reduksjon i parkeringskapasiteten ved boligbygging i områder med svært god kollektivdekning. Sykkelparkering og bedre fremkommelighet for myke trafikanter i dette området må imidlertid prioriteres.*
4. *Ved etablering av parkeringsplasser på området bør det avsettes p-plasser forbeholdt nullutslippsbiler og ladestasjoner til el- bil.*
5. *Bygningsmassen må tilknyttes fjernvarmeanlegg eller ha andre andre miljøvennlige oppvarmingsløsninger. Bydelsutvalget mener det bør stilles krav om at bygningsmassen i hovedsak tilfredsstiller passivhusnivå, om mulig har grønt tak og at det tas sikte på miljøsertifisering av aktuell bygningsmasse ved ferdigstillelse.*
6. *For alle formål innenfor planområdet må det forutsettes universell utforming av bebyggelse og uteområder.*

Referatsaker

Periode: 20. mars 2014 - 23. april 2014

Sak nr.	Arkivsak	Tittel
6/14	201400936-1	Varsel om små reguleringsendring - Akersbakken 27 m.fl.

Bydelsdirektørens forslag til vedtak
Godkjent

Sak 16/14 Kommuneplan Oslo mot 2030 - Smart, trygg og grønn til offentlig ettersyn

Arkivsak: 201400350

Arkivkode: 112

Saksbehandler: Elin Løvseth

Saksgang	Møtedato	Saknr
Eldrerådet	03.06.14	9/14
Råd for funksjonshemmede	03.06.14	8/14
Ungdomsrådet	03.06.14	10/14
Oppvekst- kultur- og frivillighetskomiteen	04.06.14	8/14
Miljø- og byutviklingskomiteen	04.06.14	16/14
Bydelsutvalget	10.06.14	44/14

KOMMUNEPLAN OSLO MOT 2030 - SMART, TRYGG OG GRØNN TIL OFFENTLIG ETTERSYN

Sammendrag:

Kommuneplan for Oslo , «Oslo mot 2030 – Smart, grønn og trygg» er lagt ut til offentlig ettersyn. Dokumentene i saken er tilgjengelig på www.kommuneplan.oslo.kommune.no. Planen består av en samfunnsdel og en juridisk bindende arealdel. Samfunnsdelens tre satsingsområder er Smart, Trygg og Grønn. Byutviklingsstrategien foreslår en utbygging «innenfra og ut». Arealdelen består av bestemmelser og retningslinjer som henger sammen med to plankart og seks temakart. Saksframstillingen er en oppsummering av planens to deler . Bydelsdirektørens vurderinger er i stor grad konsentrert rundt arealdelen, og har anbefalinger bl.a. innen formål, plankrav, høyder ,parkering, uteoppholdsareal, parkering og støy.

Tidligere saksgang

Bydelsutvalget behandlet høringsuttalelse til kommuneplanens planstrategi og planprogram i sak 112/2011, og vedtok følgende:

- Bydelsutvalget støtter vurderingen i at de utfordringer og muligheter som følger av befolkningsveksten i Oslo gjøres til hovedtema for kommuneplanarbeidet. Bydelsutvalget mener imidlertid at klima og miljø må være et hovedtema for planen sammen med befolkningsveksten. Det forventes en vekst i Oslos befolkning på 200 000 personer innen 2030 og kommunen har i samme tidsrom vedtatt å redusere byens klimagassutslipp med 50 %. Bydelsutvalget mener en bærekraftig befolkningsvekst krever at klima og miljø må være et hovedtema for planen på linje med befolkningsveksten og forutsetter at klimahandlingsplanen for Oslo kommune legges til grunn i kommuneplanarbeidet. Bydelsutvalget foreslår at planstrategiens hovedtema endres til at: de utfordringer og muligheter som følger av befolkningsutviklingen ses i sammenheng med Oslos mål for reduserte klimagassutslipp, miljø og forurensing.*
- Bydelsutvalget ser frem til en fortsatt medvirkning i planprosessen.*

Bakgrunn for saken

Arbeidet med kommuneplanen ble startet i 2011 med en oppstartskonferanse, og bydelsvise oppstartsmøter. Offentlig ettersyn av planstrategi og planprogram ble lagt ut på høring

23.08.2011 og bydelsutvalget hadde saken til behandling, BU-sak 112/2011 (over). Det ble avholdt kommuneplanverksteder i januar og februar 2012 med ulike undertema. Planstrategien ble vedtatt 26.09.2012.

Vedtatt planstrategi

Kommunen har plikt til å utarbeide kommunal planstrategi minst én gang i hver valgperiode og vedta den senest innen ett år etter kommunestyrets konstituering. Formålet med strategien er å sette fokus på de planoppgaver kommunen bør starte opp eller videreføre for å legge til rette for en positiv utvikling i kommunen. Retningslinjer for langsiktig arealbruk skal inngå som en del av strategien og danne basis for det mer konkrete arbeidet med kommuneplanens arealdel. Den langsiktige arealstrategien skal vise sammenhengen mellom fremtidig samfunnsutvikling og arealbruk, og angi langsiktige utviklingsretninger for kommunen og områder for særlig utvikling og vern for å ivareta de arealhensynene som fremgår av pbl § 3-1 Oppgaver og hensyn i planleggingen etter loven.

Vedtatt planstrategi og planprogram for Oslo følger som vedlegg.

Kommuneplanen

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

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

Saksfremstilling

OSLO MOT 2030 - SMART, TRYGG OG GRØNN

Kommuneplanens hovedfokus fram mot 2030 er den store befolkningsveksten som både byen og den omliggende regionen forventer å få, og de utfordringene denne veksten reiser på mange områder. Kommunen har i moderne tid neppe hatt større vekst å planlegge for enn hva som oppleves i dag.

Fram mot 2030 anslår kommuneplanen at befolkningsøkningen komme til å bli på nærmere 200.000, og at det dermed vil bli behov for inntil 100.000 nye boliger. Et Oslo i 2030 kan derfor telle om lag 830 000 mennesker. De siste årene har den årlige folketilveksten ligget på 10 000 pr. år.

Oslo er en integrert del av en region som kommer til å vokse i samme grad som byen, og dette gjør at løsninger for Oslo også må være løsninger for regionen. Dette gjelder plassering av arbeidsplasser, transport og kommunikasjon, miljø og sosiale forhold og trygghet og sikkerhet. Derfor blir kommuneplanarbeidet i Oslo koordinert med plansamarbeidet i Akershus i form av en

samordnet areal- og transportplan, samt planprosessene i Oslopakke 3 Nasjonal Transportplan 2014-23.

I tillegg til at det skal legges til rette for arealer for boliger og arbeidsplasser, vil det måtte bygges nye skoler og annen samfunnsmessig infrastruktur. Veksten forventes også å berøre omtrent alle sider av kommunens drift, noe de mange utpekte målene og satsingsområdene viser.

Miljø og kravet til bærekraftige løsninger vil stå sentralt i vurderingen av mange av tiltakene som skal gjennomføres i planperioden.

I et folkehelseperspektiv er det viktig at areal- og transportplanleggingen bidrar til å skape og opprettholde gode nærmiljøer med mulighet for aktivitet og rekreasjon gjennom å redusere lokal luftforurensning og støy, styrke den blågrønne strukturen og bidra til økt fysisk aktivitet.

Kommuneplanens mål og satsinger er omformet til ulike vurderingshensyn for byutviklingsstrategien. I kommuneplanens del 1, tabell 3.1 på s. 38, ligger en oversikt over hvilke generelle og spesifikke føringer samfunnsdelens satsingsområder gir for arealplanleggingen.

Planen har tre satsingsområder; *Smart, trygg og grønn*. Under de tre områdene er det valgt tre mål som uttrykker det som skal prioriteres i planperioden. Under hvert mål er det prioritert politiske satsinger som skal realisere målene.

Byutviklingsstrategien er i hovedsak en videreføring av planlagt og pågående utvikling. Denne planlagte utviklingen er betegnet som «innenfra og ut», som vil si en tilnærming hvor offentlig satsing på byområder i randsonen til indre by skal bidra til å nå mål om bærekraftig regional utvikling.

«Indre by» er inkludert Fjordbyen, Vestkorridoren, Hovinbyen og Breivoll. Hovedformålet er å utvikle nye områder med en «indre karakter». Dette betyr bygging av byområder med fysisk tetthet, funksjonell variasjon og mere finmaskede gatenett og byrom.

Sammen med en fortetting innenfor rammen av en overordnet knutepunkt- og banebasert strategi skal dette være løsningen for hvordan Oslo skal oppnå tilstrekkelig boligbygging. I følge rapporten vil byplangrepet muliggjøre i overkant av 120 000 boliger og ca 7.8 millioner m² næringsareal frem mot 2030, men dette er betinget av infrastrukturtiltak som Fornebubanen, t-bane til Ahus, ny togstasjon på Breivoll og t-baneforbindelse mellom Økern og Breivoll. I tillegg kommer investeringer i Fjordtrikk og ny bussterminal på Oslo S. Nye sentrumstunneler for jernbane og t-bane legges også til grunn, samt tiltak på hovedveiene. Strategikartet opererer med to løsningsalternativ da tunneltrasé for godstogstrafikk ikke er endelig avklart.

Den juridisk bindende arealdelen i del 2 av planen skal sikre at overordnede strategier blir ivaretatt i den videre plan- og byggesaksbehandlingen. I det juridiske arealkartet markeres også areal som i strategisk kart er prioritert etter 2030, slik at også intensjonene i strategikartet for 2050 inngår.

Dette konkretiseres i de byplangrep som planen foreslår. Arealdelen består av planbeskrivelse, bestemmelser (vedlagt) og kart.

Til arealdelen gjelder følgende juridisk bindende plankart:

- Plankart 1 av 2 (1-2): Arealformål (for hele kommunen).
- Plankart 2 av 2 (2-2): Hensynssoner – sikrings- og faresone.

Disse to kartene henger sammen og kan ikke leses uavhengig av hverandre.

I tillegg er det utarbeidet juridisk bindende/retningsgivende temakart for hhv. naturmiljø, kulturminnevern, luftforurensning, støy, storulykkebedrifter og blågrønn struktur.

Plankart 1–2 viser nåværende og fremtidig arealbruk. Innenfor arealformål bebyggelse og anlegg er områder avsatt til utviklings- og transformasjonsområder, samt tidligere uregulerte områder avmerket som fremtidig (mørkegul) i plankartet. For å være en grovmasket og robust plan er det for bebyggelse og anlegg kun angitt hovedformål, der også samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur inngår. Innenfor LNF (Landbruks-, natur- og friluftsområder) og grønnstruktur er det kun arealer som skifter formål i forhold til i dag som markeres som fremtidig (mørkere grønn) i plankartet. Innenfor arealformål bruk og vern av sjø- og vassdrag og tilhørende strandsone setter dagens bruk premiss for hva som markeres som nåværende.

Plankart 2-2 angir hensynssoner for sikrings- og faresoner (nedslagsfelt drikkevann, restriksjoner for anlegg i grunnen, ras- og skredfare, flomfare og deponi).

Det er utarbeidet følgende juridisk bindende temakart:

- T1 (støy), T4 (naturmiljø), T6 (storulykke) og T7 (blågrønn struktur i byggesonen).

Disse er gjort juridisk bindende ved at de er knyttet til planen gjennom bestemmelser. De er således å betrakte som del av plankartet, i henhold til kartforskriftens § 9 6. ledd siste punkt.

Temakartene vurderes å gi et mer oversiktlig og lesbart kartmateriale.

Øvrige temakart er retningsgivende: T2 /T3 (luft) og T5 (kulturminnevern).

For å sikre at strategiene gir god oppfølging av planens mål og visjoner, er planens mål og satsinger omformet til ulike «vurderingshensyn» som utformer de føringene som skal legges på de ulike innsatsområder, utviklingsretninger og byplangrep. Her finner vi hensyn som; «miljø og klima», «attraktivitet og kvalitet», «verdiskaping og konkurransekraft», «regionale sammenhenger», «infrastruktur» og «gjennomføring og risiko»

Oppfølgingen av kommuneplanen skal skje i kommunens økonomiplan som årlig blir revidert i budsjettbehandlingen.

SMART - Landets kunnskapshovedstad

Sentral satsing er målsetningen om at Oslo-skolen skal være blant Europas beste. Satsningen omfatter et initiativ for samarbeid med de største byene i Norden om gjennomføring av Pisa-testen på bynivå for sammenlikning av resultater.

Oslo-skolen og barnehagene skal gi alle byens barn og unge muligheter til å utvikle egne evner og talenter. Elever som strever skal få utfordringer tilpasset sitt nivå, samme gjelder elever med ambisjoner og stor kapasitet. Skolen og barnehagen skal være kompensierende slik at alle gis like muligheter til å lykkes i utdanningsløpet. Alle barn skal kunne norsk før skolestart.

Tilstrekkelige antall kompetente lærere, førskolelærere og assistenter er en forutsetning

Skolen skal gi et godt grunnlag for videre utdanning, arbeid og samfunnsdeltakelse. Tidlig innsats og styrking av overgangene mellom skoleslagene er viktige.

Oslo-skolen skal møte de muligheter og utfordringer som følge av at Oslo er en internasjonal by. Den er og vil være et viktig virkemiddel for å fremme sosial mobilitet og gode integreringsprosesser. Språktiltak i barnehagene og satsing på grunnleggende ferdigheter skal stå sentralt.

Oslo skal ha kunnskapsinstitusjoner på høyt internasjonalt nivå. Kommunen vil samarbeide med byens kunnskapsinstitusjoner om å gjøre Oslo attraktiv for norske og utenlandske forskere, lærere, studenter og kunnskapsintensive virksomheter.

En attraktiv by nasjonalt og internasjonalt

Byen skal tiltrekke seg kunnskapsarbeidere og talenter fra hele verden. Dette skal gjøres bl.a. gjennom et tett samarbeid med kunnskapsinstitusjoner og næringsliv. Et internasjonalt grunnskoletilbud skal være ett av virkemidlene. Kommunen skal også gjennom byutviklingsgrep tilrettelegge for bymessige kvaliteter som gir økt attraktivitet og tiltrekningskraft på kunnskapsarbeidere.

Osloregionens verdiskapning og internasjonale konkurransekraft skal styrkes. Det skal stimuleres til innovasjon, nyskapingsevne og endringskraft i bedriftene. Oslo kommune vil derfor legge til rette for verdiskapende innovasjonsmiljøer. Det skal tilrettelegges for samhandling og sterke allianser mellom kunnskapsinstitusjoner, næringsliv og forvaltning, og regulere nødvendige næringsarealer til næringsliv og kunnskapsvirksomhet.

Oslo skal være en internasjonalt ledende kulturby, ved å være en attraktiv og levende festivalog kulturby med et mangfold av tilbud av høy kunstnerisk kvalitet, samt være en aktiv tilrettelegger for byens kunst- og kulturarbeidere og kulturinstitusjoner. Et nytt og fremtidsrettet museumsbygg for Munch og Stenersens samlinger skal sikre god forvaltning og formidling av kunstkattene. Nytt hovedbibliotek i Bjørvika, satsing på lokalbibliotek og kulturarenaer for flerbruk, blir viktige for barn og unge og øvrig befolkning.

Osloregionen skal profileres offensivt regionalt, nasjonalt og internasjonalt som attraktivt

besøksmål og cruisedestinasjon og foretrukket alternativ for store kongresser og arrangementer. Oslo vil samarbeide med regionens kunnskaps- og næringsaktører for en langsiktig styrket profilering og fremstilling av regionens attraktivitet.

Framtidens oppgaver skal løses smartere

Oslo Kommune skal ha gjennomføringskraft og omstillingsevne til å møte framtidens utfordringer. Kompetanseutvikling blant medarbeidere og ledere skal målrettes for å møte dagens og fremtidens behov og forventning knyttet til omstillingsevne og utvikling.

Kommunen skal legge til rette for innovasjon i forvaltningen og i næringslivet. Kommunens anskaffelser skal være innovative, økonomisk effektive og skape tillit til Oslo kommune som innkjøper.

Kommunens tjenestetilbud skal gjøres mer tilgjengelig og brukerrettet. Elektronisk samhandling skal være et hovedprinsipp for kommunikasjon mellom innbyggere, næringsliv og kommunen via flere og bedre elektroniske selvbetjente tjenester. Kommunen skal utvikle helhetlige tekniske løsninger som gjør det mulig for eldre å ha et trygt og selvstendig liv i eget hjem.

Oslo Kommune skal søke etter nye løsninger for økt effektivitet. Bruk av gode IKT-løsninger, økt selvbetjening og helelektroniske prosesser i saksbehandlingen og tjenesteytingen står sentralt. Kommunen skal være blant de fremste når det gjelder å ta i bruk ny teknologi.

Tett samarbeid med grunneiere og utbyggere skal bidra til helhetlig planlegging og økt boligbygging for en tettere by med grønn profil. Det skal sikres arealer for sosial, teknisk og blågrønn infrastruktur samt areal for gode byrom og møteplasser.

TRYGG, åpen og tilgjengelig by

Det skal oppleves trygt å ferdes i det offentlige rom dag og natt. God belysning, tilstedeværelse av vakter for nærmiljøpatruljering, forhindring av overskjenking, mobilitetsplanlegging, og bekjemping av åpne russcener er noen av virkemidlene. Et tettere samarbeid mellom kommunens virksomheter, politiet og frivillige skal bidra til en tryggere by.

Kriminalitet skal forebygges og voldsutsatte skal få god hjelp og oppfølging. Det forebyggende arbeidet skal styrkes i forhold til barn og unge, tett samarbeid med politiet spesielt for å redusere barne- og ungdomskriminaliteten og rusbruken via SaLTo-prosjektet. Egen trygghetsindeks for Oslo-Oslostandarden. Kommunen skal styrke innsatsen mot hatretorikk og hets mot minoriteter.

Oslo skal ha god beredskap mot uønskede hendelser. Alle virksomheter i kommunen har egne beredskapsplaner. Forebyggende brannvern og brannsikkerhet i risikoobjekter skal økes. Kommunen skal være forberedt på nye utfordringer i forbindelse med klimaendringer og ekstremvær.

Oslos innbyggere skal ha tilgang til attraktive, varierte og brukervennlige byrom. Forsterket innsats på renhold i sentrumsnære områder, intoleranse mot tagging, og forhindring av forsøpling, er prioriterte oppgaver. Byen skal fremstå som trivelig og velholdt.

Kommunedelplan for torg- og møteplasser, Belysningsplanen og Estetisk plan gir retningslinjer for utforming av Oslos byrom. Kommunen har en strategi for å gjøre byen universelt utformet innen 2025. Det utformes også en handlingsplan for å gjøre Oslo til en alders- og demensvennlig by innen 2018.

Trygghet for å få kommunale tjenester med kvalitet

Tjenestetilbudet skal tilpasses endringer i befolkningens behov og sammensetning. Ulike kulturelle preferanser skal fanges opp i hjelpetilbudet. Økt behov for akutt-tjenester. Teknisk infrastruktur skal sørge for stabile og brukertilpassede tjenester. Kollektivtransport skal bli et enkelt og foretrukket valg.

Den sosiale boligpolitikken skal fange opp behovene hos dem som trenger det mest.

Vanskeligstilte skal få bedre hjelp til å leie eller eie egen bolig. Oslo kommune og Husbanken

har inngått omfattende samarbeidsavtale som skal rettes mot de som trenger det mest. Behov for 2600 flere kommunalt disponerte boliger fram mot 2016.

Oslo skal bli en foregangs-by på kvalitet i eldreomsorgen. Kommunen skal tilrettelegge aktivitetstilbud med trening og trivselstiltak, arbeide med hjelp til selvhjelp og hverdagsrehabilitering i hjemmetjenesten, og tilrettelegge botilbud tilpasset den enkeltes behov. Tilbudene til hjemmeboende med demenssykdom skal styrkes med dagtilbud og avlastning for pårørende. Antallet tosengsrom i sykehjemmene skal reduseres, og mange av byens sykehjem skal total rehabiliteres eller det skal bygges nye, og kapasiteten øke i siste halvdel av 2020-årene.

Kommunen skal være ledende på folkehelsearbeid, med helsetjenesten i en sentral rolle. Areal og transportplanleggingen skal bidra 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. Partnerskap mellom private og kommunale aktører er ett av flere virkemidler. Behov for mere målrettede tiltak, omfattende hjelp og veiledning til høyrisikogruppene.

Alle skal ha muligheter for et godt og aktivt liv

Oslo skal være en by uten diskriminering. Oslo reviderte i 2013 handlingsplan mot diskriminering av lesbiske, homofile, bifile og trans-personer. Kommunen skal arbeide for endrede holdninger overfor eldre mennesker for å unngå aldersdiskriminering.

Oslo kommune skal bidra til sosial mobilitet og reduksjon av dårlige levekår. Likeverdig tilgang til utdanning og deltakelse i arbeidsmarkedet, sammen med bolig, de viktigste faktorene for utjevning av sosiale forskjeller. Det skal utvikles en modell for samarbeid mellom bedrifter og bydeler om rekruttering og kvalifisering av ungdom og andre med liten utdanning og/eller relevant arbeidserfaring.

Oslo Kommune skal legge til rette for at flere blir selvhjulpne. Sosialtjenesten skal være et siste sikkerhetsnett for dem som ikke er selvhjulpne. Bedre norskferdigheter, satsing på bruk av tiltaksplasser og bruk av midlertidige jobber i vikar- og bemanningsbyråer er noen av virkemidlene.

Alle barn sikres gode oppvekst-vilkår, omsorg og muligheter for fysisk utfoldelse. Det skal tilbys rusfrie fritidstilbud, idrettsaktiviteter og møtesteder for de unge i nærmiljøet., både i regi av bydelen og organisasjoner. Tverretattlig samarbeid mellom ulike ungdomstiltak, barnevern, og skolene skal etableres. Oslo kommune vil styrke innsatsen for å sikre at vanskeligstilte barn og familier skal få bistand så tidlig som mulig.

Innbyggere i alle aldre skal kunne delta i byens utvikling. Byens lokalmiljøer og bydelene er viktige arenaer for lokaldemokrati og deltakelse. Byens innbyggere skal få delta i prosesser hvor byens utvikling bestemmes gjennom høringsprosesser, folkemøter, workshops, sosiale medier og web-løsninger.

GRØNN -Internasjonalt ledende miljøby

Oslos klimagassutslipp skal reduseres med 50% innen 2030 i forhold til 1991- nivå. Alle oljefyrer fases ut innen 2020. Alle kommunens virksomheter skal være miljøsertifisert. Klimanøytrale transportløsninger skal prioriteres for å redusere klimagassutslipp og lokal luftforurensning.

Oslo skal fremme klimavennlig arkitektur og byutvikling. Det skal innføres passiv-hus og gradvis overgang til nær nullenerginivå og bygg som er produsenter av fornybar energi. FutureBuilt og BREAM, og deltakelse i «Framtidens byer» er tiltak som skal bidra til dette. Det skal satses på sterk effektiv ressursutnyttelse og kretsløpsbasert avfallshåndtering. Ny gjenbruksstasjon på Smestad er et tiltak for å nå målet om 50% materialgjenvinning, og det ryddes opp i områder med forurenset grunn.

Klimanøytral persontransport og mer miljøvennlig godstransport skal prioriteres. Utbygging av nye T-bane og trikkelinjer og klimanøytral busstrafikk innen 2020 er viktige tiltak for å nå

målet. Fortsatt satsing på el-biler, og krav om nullutslippsteknologi i egne og innleide kjøretøy. Full klimanøytralitet i bussdriften innen 2020. Oslofjorden som samferdsels-åre skal styrkes gjennom flere anløpssteder og krav om stadig mer miljøvennlige båter. Økt utbygging av sykkelveier med vekt på hovedsykkelveinettet. Kommunen ønsker mere gods overført fra vei til bane.

Det skal satses på effektivisering av energibruk og på å øke andelen fornybar energi.

Kommunens rolle fra avfallsbehandler til produsent av fornybar energi skal videreutvikles. Det skal legges til rette for energieffektivisering i bygg, og samarbeidet med staten gjennom Enova skal styrkes.

Styrke Oslos blågrønne preg

Oslos biologiske mangfold skal forvaltes på en bærekraftig måte og kulturlandskap og kulturminner skal sikres for framtiden. Store trær og annen viktig vegetasjon søkes bevart i plan- og byggesaksbehandlingen samt supplert og reetablert ved behov. Gjenåpning av elve- og bekkestrekninger og bevaring av kantsonvegetasjon blir viktige tiltak. Byens historie og kulturmiljøer og enkeltobjekter, samt kontakten med sjøen, byens silhuett, åsene og utsynsparkene skal sikres.

Oslo skal verne om Marka. Behovet for utbyggingsarealer skal dekkes innenfor byggesonen.

Det skal legges til rette for at Marka kan møte ulike gruppers behov og ønsker for utendørs aktiviteter. Tilgjengeligheten til Marka skal bedres gjennom utvikling av gang-, sykkel- og turveinett.

Byens blågrønne struktur skal videreutvikles. Marka, strendene, kystlinjen, fjorden med øyene, parker, friluftsområder og vassdrag er sentrale. Tverrgående grøntdrag i byggesonen og grønne turveier fra fjorden til Marka skal opprettholdes. Det skal arbeides med å utvikle sammenhengende turveier langs elver og sjøfronten.

Det skal være god tilgang til grøntområder og anlegg for idrett, rekreasjon og fysisk aktivitet.

Det er et økende behov for vedlikehold av eksisterende-, og utbygging av nye idrettsanlegg og bad. Byrommene, friluftsområdene og idrettsanleggene skal være godt tilrettelagt for fysisk aktivitet og gi muligheter for helsefremmende tiltak. Det skal legges vekt på universell utforming. Alle skal ha tilgang til grøntområder for lek, idrett, naturopplevelser og annen utendørs rekreasjon i rimelig gangavstand fra bolig.

Innbyggerne skal sikres luft og vann av god kvalitet og stille områder. Det er et mål å redusere antall støybelastede- og ivareta stille områder, samt å overholde kravene til luftkvalitet.

Akuttiltak mot luftforurensning skal vurderes. Avløpsnettet i indre by ferdigstilles i 2014.

Arbeidet med ny vannkilde for byen fortsetter. Det skal fortsatt arbeides for å gjenåpne lukkede elver og bekkestrekninger. Langsiktig strategi for overvannshåndtering er også fremmet.

Vekst gjennom kompakt byutvikling og banebasert fortetting.

Fortettingen skal primært skje i en rekkefølge innenfra og utover langs banenettet. En stor del av veksten skal kanaliseres til indre by og dens randsoner der kollektivtilbudet er best. Nærhet til jobb og fritidsaktiviteter gjør det mulig med større grad av bilfri transport enn alternativene. Byutviklingen i ytre by kanaliseres langs banenettet for å sikre bærekraftige transportformer. Planarbeid og investeringer vil bli prioritert i en «innenfra og ut» rekkefølge.

Utbyggingen av banenettet skal sikre nødvendig kapasitet og fremkommelighet og utløse potensial for ny og fremtidsrettet bolig- og næringsutvikling. Oslo kommune vil prioritere tiltak som bidrar til vesentlig byutvikling i form av økt bolig- og/eller næringspotensial, økt fremkommelighet og økt kapasitet.

Veksten i persontransporten skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gange. Økt frekvens på avganger, sømløse overganger i knutepunkt og sikring av kollektivinfrastruktur i utviklings- og transformasjonsområder. T-banen skal oppgraderes og tilbudet utvides i form av ny sentrumstunell, bygging av Lørenbanen og Fornebu-bane. Fornyning av trikkeparken og oppgradering av trikkenettet skal gjennomføres de nærmeste årene. Hovedsykkelveinettet skal

fullføres og by-sykkelordningen utvides.

Boligbyggingen må holde tritt med befolkningsveksten og i alle nye boligområder skal variasjon og kvalitet vektlegges. Boligutbyggingen skal være variert og ha kvaliteter som oppleves som tilfredsstillende over tid og ulike livsfaser.

Arealpotensial og behov

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

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

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

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

Forslag til arealformål og hensynssoner

Bebyggelse og anlegg – Oslos byggesone

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

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

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

Utnyttelsesgrad og byggehøyder

I kollektivknutepunkter og områder i tilknytning til indre by, legges det til grunn en områdeutnyttelse på 125%. I øvrige områder legges det til grunn en områdeutnyttelse på 100%. Dette vil kunne gi plass for i overkant 120 000 boliger og ca. 7,8 mill. kvm. næringsarealer fram mot 2030.

I perioden 2011-2023 planlegges det for 24.000 boliger i «Indre by» inkl. Fjordbyen, 29.000

boliger i transformasjons- og utviklingsområder ytre by. Hovinbyen alene er beregnet å ha plass til 15.200 boliger, Groruddalen 6000 og Vest 3300. Til sammen er det beregnet bygget 66.300 boliger på 12 år, eller i gjennomsnitt 5500 pr. år. Alt dette forutsetter av etterspørselen etter boliger forblir på et høyt nivå og at de befolkningsprognoser som er lagt til grunn, slår til. I perioden 2023-2030, dvs. i løpet av 8 år, er det i planen forventet at det skal bli realisert til sammen 57.800 boliger, 16.000 i «Indre by», 29.000 i transformasjons- og utviklingsområder i ytre by, derav 9.000 i Hovinbyen og 4000 i vest. I småhusplanområdet er det forutsatt bare 500 boliger i denne perioden.

Gjennomsnittet for denne perioden er 7225 boliger pr. år. Det er svært høye tall i forhold til dagens takt i boligbyggingen.

Sosial infrastruktur

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

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

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

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

Gange og sykling

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

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

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

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

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

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

Parkering og parkeringsnormer.

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

Havn

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

Oslos havneareal går fra terminalområdet ved Hjortnes til Ormsund i syd. Havnen er i en stor transformasjonsprosess hvor godshåndteringen på Sjørsøya inngår. Alt gods inn til Oslo, bortsett fra et betydelig volum som kommer med utenlandsfergene til Hjortnes og Revierkaia, vil i fremtiden samles i og rundt Sjørsøya, og dette gjelder containere, stykk gods, bilimport, lokal kysttrafikk, tørr- og våtbull. Kommuneplanen har som hovedtilnærming å bekrefte gjeldende regulering av havna, med unntak av Revierkaia som i dag er regulert til industri. Det er lagt hensynssone for felles planlegging fra Rådhusplassen, langs Akershuskaia, Vippetangen og Revierkaia, frem til Festningsallmenningen. Strekningen fra Festningsallmenningen og inn til Dronning Eufemias gate anbefales håndtert separat og krever justering av reguleringsplanen for Bjørvika.

Gods og godsterminal.

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

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

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

Annen infrastruktur

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

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

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

Grønnstruktur

Dagens befolkningsvekst medfører økt utbyggings- og belastningspress på byens grønne lunger, i tillegg til at flere mennesker også krever behov for nye grøntområder.

Hovedintensjonen er at grønnstrukturen skal utvikles og tilgjengeliggjøres for allmenhetens bruk og opplevelse, forutsatt at dette ikke kommer i konflikt med natur- eller kulturminneverdier.

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

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

Hensynssoner

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

Marka

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

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

For forslag til justeringer av markagrensen se eget dokument vedlagt.

Forslag til bestemmelser knyttet til kvalitet og funksjonskrav

Rekkefølgekrav:

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

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

Estetikk og byomforming

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

Kvalitetsnormer og funksjonskrav

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

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

Luftforurensing

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

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

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

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

Støy

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

Oppheving av gamle reguleringsplaner og forholdet til eksisterende planer

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

For Bydel St. Hanshaugen er de viktigste endringene:

- KDP 2 Oslos sentrale sjøside foreslås opphevet. (Fjordbyplanvedtaket gjelder og kommuneplanens arealdel ivaretar arealbruken).
- KDP 5 Fjordbruksplanen foreslås opphevet. Ny arealbruk ivaretas av kommuneplanens arealdel.
- KDP Grøntplan for Oslo fra 1993 foreslås opphevet. Nytt forslag til grøntplan for Oslo: Kommuneplan for den blågrønne strukturen i Oslos byggesone» er oversendt politisk behandling. Dette forslaget er lagt til grunn for kommuneplanens arealdel med noen justeringer.

- KDP 13 Indre Oslo – Infrastruktur, Bystruktur og Bymiljø fra 1998 foreslås opphevet. KDP erstattes av Fjordbyplanen og forslag til ny kommuneplan.
- Soneplanen fra 1977. Regulerings- og bebyggelsesplaner innenfor planområdet til Soneplanen (med tilhørende vedtak om endringer) oppheves helt eller delvis, med unntak av formålene (med bestemmelser) spesialområde bevaring, friområder, offentlige trafikkområder, fellesområder for flere eiendommer og spesialområde grav- og urnelunder, og formålene (uten bestemmelser) for offentlige bygninger, allmenntillegte formål og områder for kolonihagehus, samt alle regulerede atkomst.

For øvrige reguleringsplaner dette gjelder, anbefales oversikten i kap 20 - *Reguleringsplaner i Marka og indre by som oppheves*.

For kommunedelplanene som er foreslått opphevet, blir disse i stor grad videreført i kommuneplanen, da de tidligere planene blir lagt til grunn for arealbruken i kommuneplanens arealdel.

Aktuelle byplangrep i Bydel St.Hanshaugen

- I planen angis utviklings (U1-U5) og transformasjonsområder. Følgende områder er i planen foreslått som Utviklingsområde U5- institusjonelle utviklingsområder: Oslo universitetssykehus Ullevål (en eventuell samlokalisering av Rikshospitalet og Oslo Universitetssykehus vil få følger for arealdisponeringen i Ullevålområdet) , NRKområdet på Marienlyst, Veterinærhøgskoleområdet og Lovisenbergområdet. Andre områder som angis som utviklingsområder er sentrale deler av bydelen i området mellom Karl Johans gate – Pilestredet /Bislett – Ullevålsveien – Fredensborgveien - Akerselva . Thereses gate, Torggata og Møllergata er markert som U 4 strøkgater.
- Området avgrenset innenfor Pilestredet - Bislett – Collettsgate - Maridalsveien Waldemar Thranes gate er båndlagt som hensynssone Bevaring kulturmiljø.
- Temakart Blågrønn struktur i byggesonen angir plassering av en fremtidig park i området mellom Ullevål sykehus og dagens Veterinærhøgskole. Ullevål sykehus er skissert som et område med behov for park på minimum 5 dekar ved byutvikling innenfor dette området.
- Ingen av de infrastrukturtiltakene som planlegges gjennomført i kommende planperiode, vil berøre bane eller veinettet i Bydel St. Hanshaugen. Mulig fremtidig banetrase mellom Lysaker- Skøyen- Majorstuen- Bislett- Stortinget- Olaf Ryes plass- Sofienbergparken og Tøyen fremgår av Plankart 1.

Bydelsdirektørens vurdering

Bydelsdirektøren mener kommuneplanens samfunnsdel med sine satsingsområder Smart, Trygg og Grønn ivaretar kommunens behov på en god måte. Planen er spisset mot satsingsområder som skal sikre en bærekraftig byutvikling. Bydelens tidligere innspill ønsket et større fokus på miljø, og et bærekraftperspektiv på utfordringen med forventet befolkningsvekst. Bydelsdirektøren mener dette nå er ivaretatt, både i satsingsområdet «Grønn» med tilhørende mål, samt de føringer samfunnsdelen gir for arealdelen og byutviklingen.

Selv om kommuneplanen favner vidt i sine mål og satsinger, blir hovedfokus i utformingen av byutviklingsstrategiene rettet mot den veksten som varsles, og spesielt på de byplangrep som etter hvert skal iverksettes. I arealdelen avsettes plass til mange boliger og næringsarealer, men det er nødvendig å sikre gode arealer også til annen sosial infrastruktur som barnehage og skoler.

Indre by skal fortettes. Dette følger av intensjonene i overordnede retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging, og er med på å sikre en bærekraftig utvikling hvor trafikkveksten tas av gange, sykling og kollektivtransport. Planens hovedstrategi « innenfra og ut» vil gi en konsentrert utbygging som knytter boligene til områder der kollektivdekningen er høy og der behovene for bilbruk kan bli moderate eller lave, noe som vil kunne gi store miljøeffekter. Det er i disse områdene behovene for kommunal infrastruktur vil være størst.

Bydelsdirektøren er enig i at fortetting rundt sentrale knutepunkt og i indre by er å foretrekke fremfor byspredning med tanke på luftforurensing, transportbehov, og krav til ny infrastruktur.

Kommuneplanen skal være en overordnet, grovmasket og fleksibel plan, uten den store detaljeringen. Dens bestemmelser vil likevel gi begrensninger for nye reguleringsplaner. Bydelsdirektøren vil under kommentere noen av planbestemmelsene som angir hvilke krav som kan stilles i påfølgende reguleringsplaner. Det er foreslått mange gode bestemmelser som sikrer en bærekraftig byutvikling innenfor den valgte byutviklingsstrategien, men disse er i saksframlegget ikke kommentert.

I planbestemmelsene §3.2s retningslinjer legges opp til at byggesaker skal kunne behandles direkte fra kommuneplanens bestemmelser under visse forutsetninger og vilkår. F.eks kan det gis unntak fra krav om detaljregulering for oppføring av nybygg/tilbygg/påbygg og bruksendring på tomteareal under 1500 m², dersom et gitt sett kriterier oppfylles. Bydelsdirektøren mener at det er vanskelig å se for seg hva den faktiske virkningen av forslaget vil være i de områder i indre by hvor det ikke foreligger båndlegginger og hensynssoner.

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

Bydelsdirektøren mener derfor at bydelen må få muligheten til å uttale seg i alle byggesaker som går inn under bestemmelsene i § 3.2.

Bydelsdirektøren synes det er offensivt på vegne av kollektivtransportbrukere, fotgjengere og syklister når det defineres at veksten i persontransport skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gange.

Nedfelt i planen er det i § 4 Vei sagt at « Ved regulering av nye gate- og veianlegg skal god og trafikksikker fremkommelighet for gående og syklende ivaretas. Anlegg i lokalsentra og sentrum innenfor Ring 1 eller langs strøgsgater skal ha høy estetisk og materialmessig kvalitet». I tillegg er det gitt en egen bestemmelse om universell utforming, og i § 6.7 er det anført at «Nødvendige arealer for varelevering og oppstillingsplass for bil og sykkel skal sikres i plan- og byggesaker».

Bydelsdirektøren mener at bestemmelsene ikke medfører ingen endringer, men kun er generelle minimumskrav, som ikke vil føre til noen endring i sykkelforholdene.

Gjeldende veiledende parkeringsnorm er videreført, og utifra forslag til planbestemmelser virker det som om at det i hovedsak skal tilrettelegges for sykling i ytre by. Byutviklingsstrategien, som fokuserer på fortetting og utvidelse av indre by og fortetting av knutepunkter øker muligheten for å gå eller sykle til arbeidsplasser og daglig service. Det er et stort potensiale for at mange av bilturene på under 5 km kan overføres til sykkel og gående.

Bydelsdirektøren mener derfor at bestemmelsene bør være mer offensive enn dette.

Bydelsdirektøren mener også at det i forbindelse med krav til utredningsbehov i reguleringsplaner må kreves at sykkel og fotgjengernes behov i større grad belyses i trafikkanalysene. Tiltak som kan bedre forholdene for myke trafikanter, som opparbeidelse av tråkk, stier/snarveier bør kunne fremgå av plankart.

I retningslinjene til § 6.7 fremgår at det ved «*Ved allment tilgjengelige parkeringsanlegg bør det etableres ladestasjoner for elbiler*»..

Bydelsdirektøren mener det er positivt at denne retningslinjen er lagt inn, men den bør styrkes ved også å inkludere private parkeringsanlegg. Om en viss andel av parkeringsplassene, f.eks. 20 %, har oppladningsmuligheter vil dette bidra til planens mål og formål om en klimavennlig byutvikling.

I retningslinjene § 6.8 Boligtyper og leilighetsstørrelser fremgår:

«I reguleringsplaner kan boligtyper og –størrelser fastsettes for å kunne tilby et bredt spekter av boligtyper og –størrelser i de ulike byområdene.

Retningslinjer:

• *Den til enhver tid gjeldende norm for leilighetsfordeling skal være retningsgivende ved plan- og byggesaksbehandlingen, i de bydeler den gjelder for. For å oppnå en mer balansert leilighetssammensetning i større byområder med ensidig leilighetssammensetning bør normen kunne fravikes.»*

I 2013 ble en ny norm for leilighetsstørrelser vedtatt, som løste opp den forrige normen ved å tillate flere små leiligheter og færre store.

Slik bydelsdirektøren tolker retningslinjen, vil det kunne fastsettes reguleringsbestemmelser som sikrer en større variasjon i leilighetsstørrelsene enn normen tilsier. For eksempel vil kommunen kunne bestemme at det skal etableres en mindre andel små leiligheter (35-50 m²) enn det normen anbefaler (maks 35 %), dersom boligbygget blir etablert i et område med mange små leiligheter. Bydelsdirektøren anser retningslinjen som positiv og til fordel for bydelens befolkning.

I retningslinjene § 7.1 Støy, fremgår at bydelen (og store deler av byen innenfor Ring 3, Groruddalen og hovedinnfartstraseen E6) ligger innenfor avvikssonen, og som har egne bestemmelser for støyfølsomt bruksformål (dvs. boliger, barnehager o.l.).

Bestemmelse 3b er som følger: «I avvikssonen, område B, kan bebyggelse med støyfølsomt bruksformål 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.»

Bydelene har ansvar for godkjenning og tilsyn av skoler og barnehager i forhold til forskrift om miljørettet helsevern. I denne forskriften står det at det i § 8 Beliggenhet, at *ved valg av beliggenhet for ny virksomhet som omfattes av forskriften, skal det tas hensyn til trafikkforhold, luftforurensning, støy, klimaforhold og risikofaktorer i miljøet, samt områdets utforming og topografi*. I forskriftens veiledning står det at det så langt mulig bør unngås at skoler og barnehager legges i områder med høy trafikk- og støybelastning. I § 21 Lydforhold står det at *virksomhetens lokaler og uteområde skal ha tilfredsstillende lydforhold*.

Om hvilke konsekvenser støy kan ha for barn, sier veilederen at støy kan medvirke til stress og helseplager over tid, selv om støyen i seg selv ikke er så høy at den gir hørselsskade. Videre står det at støy bl.a. virker negativt inn på barns konsentrasjons- og yteevne, og kan forsinke problemløsning og læring. Den forstyrrer kommunikasjon og delaktighet i sosiale sammenhenger. En bør ta hensyn til at skoler og barnehager er virksomheter som er

avhengig av lavt støynivå av hensyn til den pedagogiske virksomheten som skal utøves.

Bydelsdirektøren er skeptisk til at det skal tillates å etablere skoler og barnehager i røde støysoner, men har forståelse for at dette kan være nødvendig i indre by pga. mangel på andre egnede tomter. Det anbefales likevel at det innarbeides egne bestemmelser under § 7.1-3 at det skal så fremt det er mulig unngås å legge barnehager og skoler i rød støysone. Dersom det ikke finnes andre mulige plasseringer må det sikres at støyfølsomme aktiviteter, som f.eks. hvilerom i barnehage, legges mot stille side.

Det er i planen gitt generelle bestemmelser for skoler og barnehager, med krav til utforming av bebyggelse og uteareal, og det er nedfelt at det i utviklingsområder i ytre by skal avsettes nødvendig areal til sosial infrastruktur. Per i dag er det kun etablert en veiledende utearealnorm for skoler, og bydelsdirektøren mener det bør vurderes å gjøre denne gjeldende som bestemmelse for nye skoleutbygginger.

Bydelsdirektøren ser at veiledende bestemmelser lempes på for barn og unge i indre by. By bydelsdirektøren mener at det er viktig å ha fokus på barn og unge også i de indre bydelene og at det ved nye skoleutbygginger må sikres tilstrekkelig med uteareal også i indre by.

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

Kommuneplanen legger føringer for at fortetting av boliger primært skal skje innenfra og utover langs banenettet. Dette innebærer at det kan bygges i allerede etablerte boligområder. I nye utbyggingsområder vil rekkefølgekravene bidra til at barnehager/skoler eller lignende bygges og tas i bruk før området er ferdig utbygd. Bygg-, anleggsarbeid og –trafikk/transport kan være svært støvgenererende. Skoler og barnehager er avhengig av et tilgjengelig uteområde, og barn i barnehage sover ofte opptil to timer utendørs, noe som stiller krav til at støveksposeringen fra byggeplassen og anleggstrafikken holdes på et minimalt nivå.

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

I retningslinjene §11 ser det ikke ut til å være spesifikke bestemmelser for høyder og utnyttelse for nye utbyggingsområder. For høyder i indre by vises til § 11-1, hvor det kun er gitt ganske fleksible høydebestemmelser. Bydelsdirektøren ser at retningslinjene også muliggjør høyder opp til 42 meter langs Ring 1 og ellers 30 meter gesimshøyde. Dette kan gi svært høye bygg for eksempel i Fredensborgområdet, som er foreslått som utviklingsområde U2 (30meter) i arealkartet.

Bydelsdirektøren mener det er viktig å sikre en avveining mellom opprettholdelse og videreutvikling av eksisterende by på ene siden og fortetting på den annen side, og mener at dette ikke er et spørsmål som skal svares på i den enkelte bygge- eller reguleringssaken.

I bestemmelsen for ytre by § 11.2 er det angitt en veiledende utnyttelsesgrad for områder som skal utvikles. I bestemmelsen for indre by er kun måleenheten maks antall høydemeter angitt. Bydelsdirektøren mener utnyttelsesgrad er en bedre måleenhet, da den tar hensyn til størrelsen på eiendommens areal. Antall høydemeter sier lite om eiendommens egnethet for høydene og kan f.eks. i mindre grad sikre gode uteoppholdsarealer på en boligomt. Bydelsdirektøren anbefaler derfor at både høydemeter og utnyttelsesgrad benyttes som måleenhet i indre by.

Når det gjelder antall høydemeter for bygg i U og T områder i indre by, så mener bydelsdirektøren at det kan være nødvendig å bygge i høyden dersom kommuneplanens mål i forhold til boligbehov skal nås. Så høye bygg vil imidlertid ikke

passe i alle områder, og det er derfor nødvendig å vurdere svært grundig hvilke områder som skal være U og T områder.

Bydelsdirektørens forslag til vedtak

1. Bydelsutvalget mener kommuneplanens samfunnsdel med sine satsingsområder Smart, Trygg og Grønn ivaretar kommunens behov på en god måte. Planen er spisset mot satsingsområder som skal sikre en bærekraftig byutvikling, og bydelens tidligere innspill med ønske om et større fokus på et miljø og bærekraftperspektiv på den forventede befolkningsveksten ser ut til å være ivaretatt.
2. Til Arealdelens bestemmelser § 3.2 Presisering av plankrav.
Bydelsutvalget mener Kommuneplanens bestemmelser §§ 3.2 og 11.1 må tydeliggjøres i forhold til hva som kan tillates. Forslaget til bestemmelser er vanskelig å forstå virkningene og konsekvensene av. Foreslåtte formuleringer gjør det vanskelig å forstå hvilke regler som gjelder for de enkelte U-områdene i indre by, og dermed hvilke regler som gjelder for sentrale deler av Bydel St. Hanshaugens bebyggelse.
3. Bydelsutvalget etterlyser fokus på medvirkningsperspektivet når det foreslås at det kan fremmes byggesaker på bakgrunn av kommuneplanens arealdel for eiendommer under 1500/2500 m². Bydelsutvalget ber om at det tas inn at slike byggesaker skal på høring i bydelen. Bydelsutvalget ønsker ikke å gi fra seg retten til å medvirke i byutviklingen. I dag får bydelen kun de sakene som gjelder bruksendring i strid med formål på høring, og ønsker også å bli hørt i saker som gjelder andre dispensasjoner som for eksempel høydebegrensninger, da dette er saker som skaper mye engasjement lokalt.
4. Bydelsutvalget mener at samarbeidsavtalen mellom Plan- og bygningsetaten og bydelene må revideres så snart som mulig for å passe sammen med den nye kommuneplanen.
5. Til Arealdelens bestemmelser § 4 Vei
Bydelsutvalget mener at bestemmelsene ikke medfører noen endringer, men kun er generelle minimumskrav, som ikke vil føre til noen endring i sykkelforholdene. Byutviklingsstrategien, som fokuserer på fortetting og utvidelse av indre by og fortetting av knutepunkter øker muligheten for å gå eller sykle til arbeidsplasser og daglig service. Det er et stort potensiale for at mange av bilturene på under 5 km kan overføres til sykkel og gående.
Bydelsutvalget mener derfor at bestemmelsene bør være mer offensive enn dette.

Bydelsutvalget mener at det i forbindelse med krav til utredningsbehov i reguleringsplaner må kreves at sykkel og fotgjengernes behov i større grad belyses i trafikkanalysene. Tiltak som kan bedre forholdene for myke trafikanter, som opparbeidelse av tråkk, stier/snarveier bør kunne fremgå av plankart.
6. Til Arealdelens bestemmelser § 6.4 Utearealer for boliger, skoler og barnehager
Bydelsutvalget ber om at det vurderes om veiledende utkast til norm for uteoppholdareal i skoler kan gjøres gjeldende som bestemmelse i kommuneplanen. Bydelsutvalget ser at veiledende bestemmelser lempes på for barn og unge i indre by, og ønsker at det ved nye skoleutbygginger også sikres tilstrekkelig med uteareal for barn i de indre bydelene.
7. Til Arealdelens bestemmelser § 6.7 Parkering
Bydelsutvalget mener det er positivt at det er lagt inn en retningslinje om ladestasjoner for elbiler ved allment tilgjengelige parkeringsanlegg. Bydelsutvalget

ønsker at retningslinjen også skal gjelde private parkeringsanlegg. Dersom en viss andel, f.eks 20% har oppladningsmuligheter vil dette bidra til planens formål om en klimavennlig byutvikling.

8. Til Arealdelens bestemmelser § 6.8 Boligtyper og leilighetsstørrelser
Bydelsutvalget støtter muligheten til å kunne fastsette reguleringsbestemmelser som sikrer en større variasjon i leilighetsstørrelsene enn normen tilsier i områder med ensidig leilighetssammensetning.
9. Til Arealdelens bestemmelser § 7.1 Støy
Bydelene har ansvar for godkjenning og tilsyn av skoler og barnehager i forhold til forskrift om miljørettet helsevern. I denne forskriften står det at det i § 8 Beliggenhet, *at ved valg av beliggenhet for ny virksomhet som omfattes av forskriften, skal det tas hensyn til trafikkforhold, luftforurensning, støy, klimaforhold og risikofaktorer i miljøet, samt områdets utforming og topografi.* I forskriftens veiledning står det at det så langt mulig bør unngås at skoler og barnehager legges i områder med høy trafikk- og støybelastning.
I § 21 Lydforhold står det at *virksomhetens lokaler og uteområde skal ha tilfredsstillende lydforhold.*

Om hvilke konsekvenser støy kan ha for barn, sier veilederen at støy kan medvirke til stress og helseplager over tid, selv om støyen i seg selv ikke er så høy at den gir hørselsskade.

Videre står det at støy bl.a. virker negativt inn på barns konsentrasjons- og yteevne, og kan forsinke problemløsning og læring. Den forstyrrer kommunikasjon og delaktighet i sosiale sammenhenger. En bør ta hensyn til at skoler og barnehager er virksomheter som er avhengig av lavt støynivå av hensyn til den pedagogiske virksomheten som skal utøves.

Bydelsutvalget er skeptisk til at det skal tillates å etablere skoler og barnehager i røde støysoner, men har forståelse for at dette kan være nødvendig i indre by pga. mangel på andre egnede tomter. Det bes om at det innarbeides egne bestemmelser under §7.1-3 at det skal, så fremt det er mulig, unngås å legge barnehager og skoler i rød støysoner. Dersom det ikke finnes andre mulige plasseringer må det sikres at støyfølsomme aktiviteter, som f.eks. hvilerom i barnehager, legges mot stille side.

10. Til Arealdelens bestemmelser § 7.2 Luftkvalitet
Kommuneplanen legger føringer for at fortetting av boliger primært skal skje innenfra og utover langs banenettet. Dette innebærer at det kan bygges i allerede etablerte boligområder. I nye utbyggingsområder vil rekkefølgekravene bidra til at barnehager/skoler eller lignende bygges og tas i bruk før området er ferdig utbygd. Bygg-, anleggsarbeid og –trafikk/transport kan være svært støvgenererende. Bydelsutvalget mener derfor at det ved større arbeider med lang varighet, der barnehager/skoler/boliger eller lignende berøres, bør stilles krav til tiltakshaver å vurdere støveksponering og støvreduserende tiltak i *alle* faser av byggearbeidet. Miljøverndepartementets retningslinje T-1520 kapittel 6 bør legges til grunn.
11. Til Arealdelens bestemmelser § 11.1 Indre by: utviklingsområder og transformasjonsområder:
Bydelsutvalget ser at det i retningslinjene ikke er spesifikke bestemmelser for høyder og utnyttelse for nye utbyggingsområder. I § 11-1, indre by, er det kun angitt fleksible høydebestemmelser, som muliggjør høyder opp til 42 meter langs Ring 1 og ellers 30

meter gesimshøyde. Dette kan gi svært høye bygg for eksempel i Fredensborgområdet, som er satt som utviklingsområde U2 i arealkartet.

Bydelsutvalget mener det er viktig å sikre en avveining mellom opprettholdelse av eksisterende by og fortetting, og at dette er spørsmål som ikke skal svares på i den enkelte bygge- eller reguleringssak. Så høye bygg vil ikke passe i alle områder, og det er nødvendig å vurdere svært grundig hvilke områder som skal være U og T områder.

I bestemmelsen for ytre by § 11.2 er det angitt en veiledende utnyttelsesgrad for områder som skal utvikles. I bestemmelsen for indre by er kun måleenheten maks antall

høydemeter angitt. Bydelsutvalget mener utnyttelsesgrad er en bedre måleenhet, da den tar hensyn til størrelsen på eiendommens areal. Antall høydemeter sier lite om eiendommens egnethet for høydene og kan f.eks. i mindre grad sikre gode uteoppholdsarealer på en boligtomt. Bydelsutvalget anbefaler derfor at både høydemeter og utnyttelsesgrad benyttes som måleenhet i indre by.

Ellen Oldereid
bydelsdirektør

Vedlegg:

1. Høringsutkast: Kommuneplan for Oslo. Oslo mot 2030. Del 1 Samfunnsdel og byutviklingsstrategi
2. Høringsutkast: Kommuneplan for Oslo. Oslo mot 2030. Del 2 Juridisk arealdel.
3. Plankart 1 av 2: Hovedkart
4. Plankart 2 av 2: Sikrings- og faresoner
5. Temakart T1: Støy
6. Temakart T2 og T3: Luftforurensning
7. Temakart T4: Naturmiljø
8. Temakart T5; Kulturminnevern
9. Temakart T6: Storulykke
10. Temakart T7: Blågrønn struktur i byggesonen
11. Høringsutkast: Forslag til justeringer og endringer av markagrensen
12. Norconsult 28.06.2013: Transportanalyse for Oslos kommuneplan KP2013.
13. Bestemmelser

**Sak 17/14 Fredensborgveien 24 A Gnr/Bnr: 208/219 - Kunngjøring
om offentlig ettersyn - Boliger**

Arkivsak: 201300608

Arkivkode: 512

Saksbehandler: Elin Løvseth

Saksgang	Møtedato	Saknr
Miljø- og byutviklingskomiteen	04.06.14	17/14
Bydelsutvalget	10.06.14	47/14

**FREDENSBORGVEIEN 24 A GNR/BNR: 208/219 - KUNNGJØRING OM OFFENTLIG
ETTERSYN - BOLIGER**

Dokumentet er ikke ferdigbehandlet. Ettersendes/omdeles i møtet.

Referatsaker

Periode: 23. april 2014 - 04. juni 2014

Sak nr.	Arkivsak	Tittel
7/14	201400940-2	Anmodning om uttalelse i byggesak - Nygata 3 - 208/860
8/14	201101443-12	Underretning av politisk planvedtak - Lovisenberggata 8 Med Flere - Detaljregulering - orientering om klageregler
9/14	201401068-1	European Green Capital 2016 - Oslo er i finalen 2014