



Oslo kommune
Bydel Bjerke
Bydelsadministrasjonen

Protokoll 1/15

Møte: Bjerke Bydelsutvalg
Møtested: BU-sal Økernveien 145, 3 et.
Møtetid: Torsdag 05. februar 2015 kl. 18.00
Sekretariat: 23439917

Møteleder: Steinar Arnesen, leder

Tilstede: Steinar Arnesen (A), Stine-Marie Nilsen (A), Usman Asif (A), Markus Aasland (A), Torstein Winger (A), Lars Erik Fuglesang (A), Geirmund Jor (SV), Ragnhild Myklebust (H), Thor-Ingar Aasheim (H), Ine Mari Molteberg-Bøhn (H), Jørn Kveseth (F), Karl Thomas Tvedt (V), Mikkel Øgrim Haugen (R)

Forfall: Oddmund Østebø (H), Meena Grover (A)

Som vara møtte: John Olala Omollo (H), Ruth Tomter (A)

I tillegg møtte: Kari-Anne Mathisen, bydelsdirektør

Møtesekretær: Merete Stavn

Åpen halvtime

Allan Sønderbæk, prosjektansvarlig og Thomas Holth, utleiedirektør, Steen & Strøm presenterte utviklingsplanene på Økern. Utbyggingen er det neste store utbyggingsprosjektet i Oslo i det mest hurtigvoksende området i Oslo.

Godkjenning av innkalling

Innkallingen ble godkjent

Godkjenning av sakskart

Sakskartet ble godkjent

Informasjon

Kari-Anne Mathisen, bydelsdirektør

- Invitasjon til møte vedrørende klagesaksbehandling i byggesak mandag 23. februar 2015 kl. 12.00 – 15.00, utsendt på epost i dag. Klagesaksbehandling har vært en

forsøksordning i bydelene Bjerke, Grünerløkka og Vestre Aker. Det bes om at AU gis fullmakt til behandling på delegert fullmakt.

Bydelsutvalget gir AU delegert fullmakt til å behandle saken.

- Planlegging av Årvollhallen i er i gang. Det har vært avholdt 2 brukermøter. Endelig planløsning og teknisk konsept skal være klart 18. mars 2015. Det tas sikte på bystyrebehandling i juni. Under forutsetning av godkjenning i bystyre i juni, er byggestart satt til sommer 2016 og med ferdigstilling sommer 2017.
- Oslo kommune sine nye websider lanseres 14. februar. Er nå mer brukervennlig, lettere å finne frem, enklere å forstå, tilgjengelig på mobil og nettbrett.
- Underskrevet avtale i dag med ITAS AS om drift av kafeen i Bjerkedalen.
- Regnskapet for 2014 er avlevert med et mindreforbruk på 14,3 mill. Har vært i startmøte for budsjett 2015, Bydel Bjerke mottok mye ros for sitt arbeid.
- Det er åpnet for å avgi prognose pr. avdeling i stedet for Kostra. Foreslår å prøve dette. Ønsker tilbakemelding fra BU.
- Arbeidet med Veitvet senter har startet.
- Invitasjon til temamøte om tilsynsutvalg er utsendt på epost til aktuelle.
- Bydel Bjerke er på Youtube med ulike filmsnutter fra forskjellige arrangementer og tjenesteområder.
- Veitvetklubben stenges midlertidig på grunn av uforutsette hendelser.

Steinar Arnesen, leder

- I morgen kommer Byråd Guri Melby til Bydel Bjerke. Hun skal omkring i bydelen for å se på ulike områder.

Eventuelt

Ragnhild Myklebust (H)

Uttrykker seg veldig fornøyd med tilstanden ved Økern sykehjem og tilsynsutvalget er veldig uproblematisk arbeid for tilsynsutvalget.

Mikkel Øgrim Haugen (R)

Etterspør hva som skjer i saken om tomten til Østre skytterlag.

BU-leder ga informasjon om situasjonen så langt.

Torstein Winger (A)

Etterspør områdeløftet Linderud/Sletteløkka, om administrasjonen har kartlagt boforhold i området.

Saker behandlet under møte

Sak 1 /15	Godkjenning av protokoll fra møte i BU 18.12.14	3
Sak 2 /15	Protokoller fra møter i utvalg, råd og komiteer januar 2015 til orientering.....	3
Sak 3 /15	Årsrapporter fra tilsynsutvalg 2014	3
Sak 4 /15	Årsrapport 2014 for komiteer og råd	3
Sak 5 /15	Tilsynsrapport fra Økern sykehjem desember 2014	4
Sak 6 /15	Høring av forslag til utbyggingavtale for Spireaveien 6.....	4
Sak 7 /15	Varsel om oppstart av planarbeid for Øyvinds vei 2 - omsorg	4
Sak 8 /15	Oppstart av reguleringsplan med konsekvensutredning for Persveien 25 m.fl.....	5

Sak 9 /15	Varsel om oppstart av strategisk plan for Hovinbyen.....	8
Sak 10 /15	Detaljregulering Lørenfaret 1-3 Begrenset høring.....	9
Sak 11 /15	Offentlig ettersyn av reguleringsplan for Vollebekk, Brobekkveien 52-64 m.fl. .	10
Sak 12 /15	Høring av regional plan for areal og transport for Oslo og Akershus.....	17
Sak 13 /15	Fornyelse av salgsbevilling - Brewery international AS - Ulvenveien 89a	19
Sak 14 /15	Salgsbevilling Rema 1000 Bjerke, Trondheimsveien 275	19
Sak 15 /15	Høring om Oslos klimaveikart	20

Sak 1 /15 Godkjenning av protokoll fra møte i BU 18.12.14

Bydelsdirektørens forslag til vedtak

Protokoll fra møte i BU 18.12.14 godkjennes.

Votering

Enstemmig vedtatt

Vedtak

Protokoll fra møte i BU 18.12.14 godkjennes.

Sak 2 /15 Protokoller fra møter i utvalg, råd og komiteer januar 2015 til orientering

Bydelsdirektørens forslag til vedtak

Protokoller fra møter i utvalg, råd og komiteer januar 2015 tas til orientering.

Votering

Enstemmig vedtatt

Vedtak

Protokoller fra møter i utvalg, råd og komiteer januar 2015 tas til orientering.

Sak 3 /15 Årsrapporter fra tilsynsutvalg 2014

Bydelsdirektørens forslag til vedtak

Årsrapporter 2014 fra tilsynsutvalg Bydel Bjerke tas til orientering.

Votering

Enstemmig vedtatt

Vedtak

Årsrapporter 2014 fra tilsynsutvalg Bydel Bjerke tas til orientering.

Sak 4 /15 Årsrapport 2014 for komiteer og råd

Bydelsdirektørens forslag til vedtak i bydelsutvalget

Bydelsutvalget tar årsrapport 2014 fra komiteer og råd til orientering.

Votering

Enstemmig vedtatt

Vedtak

Bydelsutvalget tar årsrapport 2014 fra komiteer og råd til orientering.

Sak 5 /15 Tilsynsrapport fra Økern sykehjem desember 2014

Bydelsdirektørens forslag til vedtak

Rapporten fra tilsynsbesøk Økern sykehjem og dagsenter 18.12.14 tas til orientering.

Votering

Enstemmig vedtatt

Vedtak

Rapporten fra tilsynsbesøk Økern sykehjem og dagsenter 18.12.14 tas til orientering.

Sak 6 /15 Høring av forslag til utbyggingsavtale for Spireaveien 6

Bydelsdirektørens forslag til vedtak

Saken tas til etterretning.

Votering

Enstemmig vedtatt

Vedtak

Saken tas til etterretning.

Sak 7 /15 Varsel om oppstart av planarbeid for Øyvinds vei 2 – omsorg +

Bydelsdirektørens forslag til vedtak

Saken tas til orientering

Votering

Enstemmig vedtatt

Vedtak

Saken tas til orientering.

Sak 8 /15 Oppstart av reguleringsplan med konsekvensutredning for Persveien 25 m.fl.

Bydelsdirektørens forslag til vedtak

Bydel Bjerke har tidligere gitt uttalelse til forslag om regulering av utbygging og av oppstillingsplasser for busser på denne tomte, og viser til denne uttalelsen. Bydelen er fortsatt av den oppfatning at forslaget bryter med de overordnede planer for utvikling av arealene og forbedring av miljøet i Groruddalen som både stat og kommune har sluttet seg til. Planforslaget er motstrid med foreslått arealbruk i forslag til kommuneplan for Oslo og med strategisk plan for Hovinbyen, hvor det nylig er varslet oppstart av planarbeid. Hensikten med disse planene er å se arealutviklingen under et for større områder, bidra til at ulike enkeltplaner trekker i samme retning slik at sammenheng mellom ulike delområder kan ivaretas. Det synes derfor riktig å stille arbeidet med denne detaljreguleringen i bero inntil slike overordnede planer er ferdigstilt.

Den foreslåtte arealbruken vil være en ulempe for en mulig byutvikling på Haraldrud som svekker mulighetene for miljøforbedring og opprustning av området. Gjennomføres planen, vil det gi uønsket mer-trafikk som gir en ytterligere belastning på et veinett som allerede har en høy andel tunge kjøretøy. Ambisjonene for denne delen av Groruddalen må være å flytte ut virksomheter som gir denne typen miljøbelastninger, og ikke tilføre området økt belastning. Planområdet ligger på et høydedrag og utgjør nå en del av et grøntdrag i et område ellers preget av større veisystemer, lager og industri. Området har derfor et potensiale som grønn lunge for den planlagte transformasjon og byutvikling på Haraldrud. Det kan binde sammen Haraldrud med andre åpne arealer i syd, og sammen med en utbedring av brua over Østre Aker vei i nord, vil området ha en viktig funksjon som en framtidig forbindelse mellom Haraldrud og områdene på nord- og sydsiden – og videre på tvers av Groruddalen. Haraldrudområdet framstår isolert fra større boligområder og friområder eller grøntdrag og er omkranset av flere tunge barrierer. Følgelig er det viktig å opprettholde adkomst til ulike «grønne lunger» som ledd i å utvikle kvaliteter for både boligbygging og nye urbane næringer på Haraldrud.

Dersom det er aktuelt å gå videre med forslaget, bør følgende problemstillinger inngå i planprogrammet og tas inn som tillegg under kap. 3.2 «Utredningstemaer» i det foreliggende forslaget:

- Punkt 3.2.1 Dette punktet må dekke hvorvidt planforslaget bidrar til å fremme eller om det kan motvirke gjennomførbarheten av gjeldende overordnede planer eller foreslåtte planer for byutvikling av tilstøtende områder. Utredningsbehovet er ikke presist formulert i utkastet og bør endres til:
 - o KU skal redegjøre for hvilke konsekvenser en realisering av planen må påregnes å få for gjennomførbarhet og måloppnåelse av overordnede planer for Groruddalen og områdeplaner for tilstøtende arealer/naboområder
- Punkt 3.2.2 Endringer av landskapet må antas å ha betydning for attraktiviteten og utviklingsmulighetene på Haraldrud og Ulven områdene. Heller ikke her er utredningsbehovet klart formulert og bør endres til:
 - o KU skal redegjøre for konsekvensene for stedsutvikling av tilstøtende områder av å avskoge og bebygge arealene som omfattes av planforslaget. KU skal beskrive de visuelle nær- og fjernvirkningene for områdene Haraldrud og

Ulven og sammenligne virkningene av planforslaget med de gjeldene planene for de aktuelle arealene.

- Punkt 3.2.4 Trafikk. I utredningen må det framgår hvilke trafikale konsekvenser som skal dokumenteres og hvilke miljø- og samfunnsmessige virkninger disse må antas å gi. Dette må presiseres i planprogrammet, som bør endres til:
 - o KU skal beregne mertrafikk som følge av planforslaget på berørt veinett som Haraldrudveien, Brobekkveien og Persveien, gi oversikt over type og antall kjøretøy og økt miljøbelastning i form av støy og luftforurensing skal beregnes ved hjelp av faglig anerkjente modeller. Ved hjelp av trafikkmodeller skal kapasiteten på kryss og sårbare lenker i berørt veinett analyseres. KU skal redegjøre for konsekvenser i form av redusert framkommelighet og utfordringer for trafikksikkerheten på veinettet.
 - o KU skal analysere hvilke virkninger økt trafikk, redusert framkommelighet på veinettet og økt miljøbelastning må antas å ha for målene om miljøforbedring og byutvikling i overordnede planer for området. Analysen skal avgrenses mot punkt 3.2.1. og ta utgangspunkt i oppdaterte plandokumenter for Haraldrud og Ulven (hhv. forslag og vedtatt plan).

Bydelen ber om få oversendt kopi av forslag til planprogram når dette sendes Plan- og bygningsetaten for fastsettelse.

Vedtaket fattet på delegert fullmakt i MOS:

Miljø- og samferdselskomiteen vedtar på delegert fullmakt bydelsdirektørens forslag med nytt tilleggspunkt:

- o Som en del av konsekvensutredningen bør det utredes alternative lokaliteter som ikke kommer i konflikt med overordnede byutviklingsplaner

Bydelsdirektørens forslag til vedtak i BU

Vedtaket fattet på delegert fullmakt i Miljø- og samferdselskomiteen tas til orientering

Votering

Enstemmig vedtatt

Vedtaket

Vedtaket fattet på delegert fullmakt i Miljø- og samferdselskomiteen tas til orientering:

Bydel Bjerke har tidligere gitt uttalelse til forslag om regulering av utbygging og av oppstillingsplasser for busser på denne tomta, og viser til denne uttalelsen. Bydelen er fortsatt av den oppfatning at forslaget bryter med de overordnede planer for utvikling av arealene og forbedring av miljøet i Groruddalen som både stat og kommune har sluttet seg til.

Planforslaget er motstrid med foreslått arealbruk i forslag til kommuneplan for Oslo og med strategisk plan for Hovinbyen, hvor det nylig er varslet oppstart av planarbeid.

Hensikten med disse planene er å se arealutviklingen under et for større områder, bidra til at ulike enkeltplaner trekker i samme retning slik at sammenheng mellom ulike delområder kan ivaretas. Det synes derfor riktig å stille arbeidet med denne detaljreguleringen i bero inntil slike overordnede planer er ferdigstilt.

Den foreslåtte arealbruken vil være en ulempe for en mulig byutvikling på Haraldrud som svekker mulighetene for miljøforbedring og opprustning av området. Gjennomføres planen, vil det gi uønsket mer-trafikk som gir en ytterligere belastning på et veinett som allerede har en høy andel tunge kjøretøy. Ambisjonene for denne delen av Groruddalen må være å flytte ut virksomheter som gir denne typen miljøbelastninger, og ikke tilføre området økt belastning. Planområdet ligger på et høydedrag og utgjør nå en del av et grøntdrag i et område ellers preget av større veisystemer, lager og industri. Området har derfor et potensiale som grønn lunge for den planlagte transformasjon og byutvikling på Haraldrud. Det kan binde sammen Haraldrud med andre åpne arealer i syd, og sammen med en utbedring av brua over Østre Aker vei i nord, vil området ha en viktig funksjon som en framtidig forbindelse mellom Haraldrud og områdene på nord- og sydsiden – og videre på tvers av Groruddalen. Haraldrudområdet framstår isolert fra større boligområder og friområder eller grøntdrag og er omkranset av flere tunge barrierer. Følgelig er det viktig å opprettholde adkomst til ulike «grønne lunger» som ledd i å utvikle kvaliteter for både boligbygging og nye urbane næringer på Haraldrud.

Dersom det er aktuelt å gå videre med forslaget, bør følgende problemstillinger inngå i planprogrammet og tas inn som tillegg under kap. 3.2 «Utredningstemaer» i det foreliggende forslaget:

- *Punkt 3.2.1 Dette punktet må dekke hvorvidt planforslaget bidrar til å fremme eller om det kan motvirke gjennomførbarheten av gjeldende overordnede planer eller foreslåtte planer for byutvikling av tilstøtende områder. Utredningsbehovet er ikke presist formulert i utkastet og bør endres til:
 - *KU skal redegjøre for hvilke konsekvenser en realisering av planen må påregnes å få for gjennomførbarhet og måloppnåelse av overordnede planer for Groruddalen og områdeplaner for tilstøtende arealer/naboområder**
- *Punkt 3.2.2 Endringer av landskapet må antas å ha betydning for attraktiviteten og utviklingsmulighetene på Haraldrud og Ulven områdene. Heller ikke her er utredningsbehovet klart formulert og bør endres til:
 - *KU skal redegjøre for konsekvensene for stedsutvikling av tilstøtende områder av å avskoge og bebygge arealene som omfattes av planforslaget. KU skal beskrive de visuelle nær- og fjernvirkningene for områdene Haraldrud og Ulven og sammenligne virkningene av planforslaget med de gjeldene planene for de aktuelle arealene.**
- *Punkt 3.2.4 Trafikk. I utredningen må det framgår hvilke trafikale konsekvenser som skal dokumenteres og hvilke miljø- og samfunnsmessige virkninger disse må antas å gi. Dette må presiseres i planprogrammet, som bør endres til:
 - *KU skal beregne mertrafikk som følge av planforslaget på berørt veinett som Haraldrudveien, Brobekkveien og Persveien, gi oversikt over type og antall kjøretøy og økt miljøbelastning i form av støy og luftforurensing skal beregnes ved hjelp av faglig anerkjente modeller. Ved hjelp av trafikkmodeller skal kapasiteten på kryss og sårbare lenker i berørt veinett analyseres. KU skal redegjøre for konsekvenser i form av redusert framkommelighet og utfordringer for trafikksikkerheten på veinettet.**

- *KU skal analysere hvilke virkninger økt trafikk, redusert framkommelighet på veinettet og økt miljøbelastning må antas å ha for målene om miljøforbedring og byutvikling i overordnede planer for området. Analysen skal avgrenses mot punkt 3.2.1. og ta utgangspunkt i oppdaterte plandokumenter for Haraldrud og Ulven (hhv. forslag og vedtatt plan).*
- *Som en del av konsekvensutredningen bør det utredes alternative lokaliteter som ikke kommer i konflikt med overordnede byutviklingsplaner*

Bydelen ber om få oversendt kopi av forslag til planprogram når dette sendes Plan- og bygningsetaten for fastsettelse.

Sak 9 /15 Varsel om oppstart av strategisk plan for Hovinbyen

Bydelsdirektørens forslag til vedtak

Bydel Bjerke ser behov for koordinering eller samordning av planlegging i komplekse byutviklingsprosesser som i Hovinbyen. Hensyn til fellesgoder og blå-grønn strukturer kan lett bli tilsidesatt hvis planleggingen preges av initiativ fra den enkelte grunneier eller infrastruktureier.

I uttalelse til forslag til kommuneplan for Oslo påpekte Bydel Bjerke den ubalanserte fordelingen av nye boligområder ved at en stor andel av nye boligområder ble foreslått lagt til Groruddalen. Bydelen mente det bør tas grep for å bygge ut mer også utenfor dalen. Dette må ivaretas i planen for Hovinbyen ved en kritisk vurdering av det potensiale for boliger og næringsareal det er vist til i varselet om planoppstart.

Videre mener Bydelen arealutviklingen i delområdene nær RV 163 må ta høyde for en økning av trafikken på veien. Utbygging av RV 150 med Sinsen – Økern anlegget legger til rett for overføring av trafikk fra RV4 til RV 163. Også arbeidet med avlastningsdiagonal fra RV4 ved «Bredtvetdiagonal» eller «Fossumdiagonal» har som formål å føre gjennomgangstrafikken bort fra boligområdene i dalsiden og gjennom næringsområdene i dalbunnen. Dette må strategisk plan for Hovinbyen ta høyde for.

Med planer om økt befolkning i munningen av Groruddalen, er det økende viktighet å unngå nedbygging og fragmentering av eksisterende grøntområder og friområder. Det må settes av rikelig med areal til forbindelser for myke trafikanter og som «grønne lunger». Disse må kobles til eksisterende turveier og grøntdrag, fortrinnsvis ved å forsterke historiske forbindelser som knytter landemerkene i området sammen. Verdien av områder som Valle, Østre Aker kirke, den planlagte parken ved Løren, og grøntdraget mot Bjerkebanen blir større ved å ivareta gode forbindelser mellom disse. Det er viktig også for å ivareta gode gangforbindelser mellom sentrum og marka, både sommer som vinter.

Den tette byen møter den åpne byen innenfor dette store planområdet. I arbeidet må det derfor ses på hvilke bymessige elementer og strukturer som kan utvikles for å gi utbyggingen et bymessig preg. Dette kan være mindre opparbeidede parkanlegg, trikketraseer, bymessige kvartaler eller andre elementer vi forbinder med den tette byen.

Forslag fremmet i møte

Forslag fra A

Endring av setning i avsnitt 3

Også arbeidet med nedgradering av Trondheimsveien har som formål å føre gjennomgangstrafikken i diagonal bort fra boligområdene i dalsiden gjennom næringsområdene i dalbunnen.

Forslag fra V

I fjerde avsnitt strykes ordene «forbindelse for myke trafikanter» byttes med ordene «både gang og sykkelvei»

Votering

Bydelsdirektørens forslag med endringsforslag fremmet i møte

Enstemmig vedtatt

Vedtak

Bydelsutvalget tiltrer bydelsdirektørens forslag til vedtak med endringsforslag:

Bydel Bjerke ser behov for koordinering eller samordning av planlegging i komplekse byutviklingsprosesser som i Hovinbyen. Hensyn til fellesgoder og blå-grønn strukturer kan lett bli tilsidesatt hvis planleggingen preges av initiativ fra den enkelte grunneier eller infrastruktureier.

I uttalelse til forslag til kommuneplan for Oslo påpekte Bydel Bjerke den ubalanserte fordelingen av nye boligområder ved at en stor andel av nye boligområder ble foreslått lagt til Groruddalen. Bydelen mente det bør tas grep for å bygge ut mer også utenfor dalen. Dette må ivaretas i planen for Hovinbyen ved en kritisk vurdering av det potensiale for boliger og næringsareal det er vist til i varselet om planoppstart.

Videre mener bydelen arealutviklingen i delområdene nær RV 163 må ta høyde for en økning av trafikken på veien. Utbygging av RV 150 med Sinsen – Økern anlegget legger til rett for overføring av trafikk fra RV4 til RV 163. Også arbeidet med nedgradering av Trondheimsveien har som formål å føre gjennomgangstrafikken i diagonal bort fra boligområdene i dalsiden gjennom næringsområdene i dalbunnen. Dette må strategisk plan for Hovinbyen ta høyde for.

Med planer om økt befolkning i munningen av Groruddalen, er det økende viktighet å unngå nedbygging og fragmentering av eksisterende grøntområder og friområder. Det må settes av rikelig med areal til både gang og sykkelvei og som «grønne lunger». Disse må kobles til eksisterende turveier og grøntdrag, fortrinnsvis ved å forsterke historiske forbindelser som knytter landemerkene i området sammen. Verdien av områder som Valle, Østre Aker kirke, den planlagte parken ved Løren, og grøntdraget mot Bjerkebanen blir større ved å ivareta gode forbindelser mellom disse. Det er viktig også for å ivareta gode gangforbindelser mellom sentrum og marka, både sommer som vinter.

Den tette byen møter den åpne byen innenfor dette store planområdet. I arbeidet må det derfor ses på hvilke bymessige elementer og strukturer som kan utvikles for å gi utbyggingen et bymessig preg. Dette kan være mindre opparbeidede parkanlegg, trikketraseer, bymessige kvartaler eller andre elementer vi forbinder med den tette byen.

Sak 10 /15 Detaljregulering Lørenfarete 1-3 Begrenset høring

Bydelsdirektørens forslag til vedtak

Bydelen vurderer endringene i reguleringsbestemmelsene som gode. Alternativ 2 vurderes å gi klarere plikter for utbyggers bidrag til de planlagte fellestiltakene. Bydelen støtter derfor Plan- og bygningsetatens forslag til bestemmelser.

Bydelen mener videre det er viktig at alle reguleringsplaner følger prinsippene fra VPOR da det samlet sett er planlagt omfattende utbygging på Løren og Økern, noe som gir stort behov for fellesgoder som torg, parker, idrettsanlegg og forbindelser mellom disse. Dersom man nå fraviker denne typen føringer i VPOR, vil det gi en uheldig presedensvirkning for senere reguleringsplaner.

Votering

Enstemmig vedtatt

Vedtak

Bydelsutvalget tiltrer bydelsdirektørens forslag til vedtak.

Sak 11 /15 Offentlig ettersyn av reguleringsplan for Vollebekk, Brobekkveien 52-64 m.fl.

Bydelsdirektørens forslag til vedtak

Bydelen ser positivt på at Vollebekkområdet byutvikles og gir i hovedsak tilslutning til reguleringsforslaget alternativ 2. Bydelen mener imidlertid planen undervurderer trafikkutviklingen i området og at det bør legges større vekt på å sikre et godt bomiljø. Området bør derfor gis en noe lavere utnyttelse enn foreslått og det bør gis klarere bestemmelser om størrelsesfordelingen av leilighetene.

Trafikk

Bydel Bjerke har lenge arbeidet for at boligområdene langs RV4 skal avlastes for gjennomgangstrafikk ved bygging av en diagonalforbindelse mellom RV4 og RV163 Østre Aker vei. En utbygging av Vollebekk området må ta høyde for økt trafikk i RV163 som følge av overføring av trafikk fra RV4 (ved Fossum- eller Bredtvetdiagonal). Dette kan gi en økt ÅDT i RV163 på mellom 15000 – 20 000 kjøretøy. Bydelen kan ikke akseptere at utviklingen av Vollebekkområdet senere blir til hinder for en avlastning av RV4. Det bør derfor alt nå bygges støyskjerm langs RV163 på strekninger der det i dag ikke er næringsbygg langs veien som skjermer for støy. Som støydiagrammet på side 59 i planforslaget viser, er det høyest støynivåer fra RV163 der det ikke er bebyggelse langs veien. Behovet for støyskjerming vil øke med økt trafikk på RV163, men det synes likevel riktig at støyskjerming inngår i foreliggende plan, da det er utbyggingsformål bolig som utløser behov for skjerming. Skjerming ved kilden vil også redusere belastningen på utearealene, bla. grøntdraget mellom de planlagte boligene og turvei D3. I tillegg vil det være behov for støytiltak for å sikre at den enkelte bolig er i samsvar med kravene i støyretningslinjen T-1442.

Vi kan ikke se at planforslaget tar hensyn til reguleringsplan for Linne hotell, Statsråd Mathisens vei 8-12, hvor del av Lunden er regulert til gatetun. Dette vil motvirke gjennomkjøring og overføre trafikk til Vollebekkveien. Det er heller ikke tatt hensyn til trafikkskapning fra utbygging av hotellet eller for utbygging av Lunden nr. 25 der det er regulert ca. 180 leiligheter. Dette vil gi mer trafikk i Vollebekkveien og Brobekkveien enn hva som er lagt til grunn i trafikkanalysen. Trafikktall som er brukt i trafikkanalysen av Rambøll 03.07.14, stammer fra november 2012, før Ulven – Sinsen anlegget var ferdig og har for lave tall for RV163 og for høye tall for Brobekkveien. Ulven – Sinsen anlegget har

overført trafikk fra RV4 til RV163. Omkjøringen på lokalveiene (som Refstadveien og Brobekkveien), som tiltok i anleggsperioden, har avtatt. Dette gir grunn til å anta at trafikktallene for RV 163 i analysen er for lave.

Bydelen vurderer det som positivt at planen begrenser tilgang til parkeringsplasser, legger inn sykkelparkering og har gode koblinger til kollektivnettet, samt gang/sykkelnettet. Dette er grep som er ment å begrense trafikkskapning fra planområdet. Vi mener planen også må regulere inn egne plasser reservert for el-biler og for bildeling. Vi ser det imidlertid som tvilsomt om en begrensning i antall p-plasser i planen faktisk vil dempe bilholdet i planområdet, så lenge det er tilgjengelige plasser for gateparkering i nærområdene (Lunden og gatenettet i Risløkka området). Dersom bruk av parkeringsnormen for indre by skal dempe bilholdet i planområdet, må det samtidig innføres parkeringsforbud på gatenett i nærområdet. Tilgangen til parkering inngår som en av mange faktorer ved beregning av trafikkgenerering fra utbyggingen. Når det er tilgang til gateparkering i nærområdene vil bilholdet i planområdet bli høyere enn forutsatt og trafikkveksten ved utbyggingen er underestimert. Ved utbygging av Vollebekk blir det prekært behov for innføring av «beboerparkering» i småhusområdet mellom Økern og Vollebekk.

Bydelen mener også regulering av Brobekkveien som miljøgate må omtales. Som miljøgate bør Brobekkveien ha lavere hastighet enn i dag (dagens regulering er 50 km/t). Da bør det være lite problematisk å anlegge flere avkjørsler i Brobekkveien. Flere avkjørsler vil, samme med andre tiltak, dempe hastigheten i Brobekkveien og bryte opp gatebildet rent visuelt. Det vil også bidra til mindre kjøring på det interne gatenettet i planområdet.

Uteareal/plasser/torg

Forslag til reguleringsplanen viser bebyggelse nærmere T-banelinje 5 enn dagens byggeområder. Dette går på bekostning av areal som i dag er grøntareal/turvei, D3. Forslaget beslaglegger her mer areal enn det som vist som mulig byggeområde i VPOR (høringsutkast 20.03.2014). Bydel Bjerke er den bydelen i Oslo som har minst areal sikret som grøntområde/friareal pr. innbygger. Bydelen mener det derfor ikke kan aksepteres at grøntområder omreguleres til byggeområder. Vi kan ikke se at denne utvidelsen av byggesonen blir kompensert i form av avsetning av offentlig tilgjengelige byrom inne i området. Det er en vesentlig kvalitetsmessig og opplevelsesmessig forskjell på et grøntområde og et opparbeidet «byrom». Heller ikke grønne arealer som avsettes mellom bebyggelsen utgjør noen kompensasjon for omdisponering av grøntområdet, i det disse arealene er fragmentert, de vil ha en privat karakter og derved primært være tilgjengelig for beboerne. Planen legger opp til grønne takflater for lokal overvannshåndtering. Det er ikke angitt fordeling av areal til grønne flater, hager eller annen beplantning i forhold til areal til terrasser. Dette må nedfelles i reguleringsbestemmelsene slik at det sikres tilstrekkelig areal til grønne tak. Det bør være anlegning til å anlegge takhager, og beboerne må kunne regulere disposisjonsretten til takhagene seg i mellom.

Rekken med bebyggelse langs gatetun G4 (betegnet G3 i PBE sitt alternativ) framstår som monoton med lite variasjon i fasaden. Heller ikke langs Midtgata er fasadelivet trukket inn på enkelte av bygningene, vinklet eller på annen måte brutt opp for å skape et mer sammensatt visuelt uttrykk. Dette kan oppnås ved at de midterste blokkene som vender mot Midtgata i felt C1 og C2, gjøres noe smalere og trekkes noe tilbake fra gata.

Generelt mener bydelen bebyggelsen samlet bør ha et mindre «fotavtrykk».

Bygningskroppene bør være noe slankere/smalerte, slik at det blir større avstand mellom blokkene og mer tilgjengelig sol, lys og luft. Området vil framstå mer åpent og mindre trangt.

Dette vil også gi noe mer uteoppholdsarealer og generelt bidra til å heve kvaliteten på utbyggingen.

Bomiljø

Ved høring av kommuneplan for Oslo, stilte Bydelsutvalget seg kritisk til at byens østlige bydeler forventes å ta imot hoveddelen av den befolkningsveksten som planen legger opp til. Bydelen mente fordelingen av vekstpresset er urimelig og at det må tas grep for å fortette og øke utbyggingen også utenfor Groruddalen. I dette ligger en erkjennelse av at befolkningsveksten utgjør en byrde, blant annet i form av økt belastning på felles infrastruktur, byens gjenværende «grønne lunger» og generelle pressproblemer. Dette tilsier en lavere utnyttelse av Vollebekområdet enn foreslått i planen. En noe lavere utnyttelsesgrad gjør det også lettere å innfri de politisk vedtatte føringene i overordnede planer for utvikling av Groruddalen om god kvalitet i nye utbyggingsområder og målene i forslag til kommuneplan om det samme. Bydelen mener det derfor bør settes et tak på planområdets BRA som er i størrelsesorden 20% lavere enn foreslått. Dette kan gjøres ved at enkelte av bygningene blir noe «slankere». Da kan man også unngå at en del av de gjennomgående leilighetene blir lange og smale.

For å oppnå et stabilt og godt bomiljø er det viktig at området tiltrekker seg ulike grupper boligkjøpere ved å ha leiligheter i ulik størrelse, beliggenhet, standard og pris. Det bør følgelig legges til rette for at man kan ha en lengre boligkarriere innenfor området. Det er også positivt om eksisterende beboere i den veletablerte villabebyggelsen i nærområdet kan finne «seniorleiligheter» i området. Dette vil bedre bygge opp under ambisjonene om bymessig funksjoner og lokale servicetilbud som benyttes av beboerne, enn planutkastets løsning med uforholdsmessig mange små leiligheter. Erfaringene fra naboområdet Lunden, tilsier at lokalisering av små leiligheter i den minst attraktive delen av planen lett gir ustabil miljø med kort botid, hyppig inn- og utflytting, i strid med planens ambisjoner om et kvalitetsmessig løft for området. Bydelen mener det derfor må settes klarere krav i bestemmelsene til planen om størrelsesfordeling av leiligheter. Ved å øke andelen større leiligheter kan man også unngå ensidig orienterte leiligheter i hjørnet av blokkene. Det heter at flest mulig leiligheter skal være gjennomgående, slik at de i tråd med kravene i T-1442 - får en stille side. Andelen gjennomgående leiligheter kan økes, ved å øke størrelsen på leilighetene.

I planbeskrivelsen framgår (s. 49) at avvik fra støyretningslinjens grenseverdier «tillates under gitte forutsetninger». Bydelen stiller seg kritisk til en slik generell åpning for å fravike fra viktige miljøkrav som betyr mye både for beboernes helse og trivsel, og for kvaliteten og attraktiviteten i den framtidige «Vollebekk byen».

Bydel Bjerke mener Plan- og bygningsetaten sitt alternativ legger bedre til rette for en kvalitetsmessig god utbygging, enn utbyggers forslag. Viktige grunner til dette er:

- Det har noe mer areal avsatt til felles utendørs opphold og aktivitet
- Det har krav om en viss andel større leiligheter, men heller ikke etatens forslag sikrer en bestemt andel leiligheter som er egnet for familier eller som kan betegnes «større familie leiligheter»
- Det kreves noe større bredde på det sentrale gangstrøket og noe smalere balkonger, sammen gir dette opplevelse av større rom mellom bygningene
- Det gis ikke avvik fra grenseverdiene i støyforskriften

Basert på drøftingen ovenfor, mener bydelen følgende forhold må innarbeides i etaten sitt alternativ 2:

- Det stilles rekkefølgekrav om etablering av støyskjerm langs RV163 mellom bygningene og mellom Øste Aker vei 92 og Brobekkveien.

- Grøntområdet mellom bebyggelsen og T-banens linje 5 opprettholdes i dagens bredde. Gang- sykkelveien utvides og flyttes som foreslått. Dette gir rom for et større sammenhengende grøntdrag langs bebyggelsen. Det bør ikke tillates anlagt kjørevei/gangvei på 3 meters bredde i grøntdraget. Utrykningskjøretøy må bruke gatetunene eller Brobekkveien for å gis adgang til feltene C1 og C2. Dette gir noe mindre areal for bebyggelse og redusert utbyggingsvolum.
- Kommuneplanen legger opp til en større belastning og mer press på arealene i Groruddalen enn det Bjerke BU mener er riktig. Følgelig bør også Vollebekk området bygges ut med et mindre volum enn foreslått. Utbyggingsvolumet bør reduseres ved at BRA settes ned med i størrelsesorden 20%. Dette kan gjøres ved slankere bygningskropper som reduserer bebyggelsens «fotavtrykk». Samtidig bør en trekke fasaden noe lengre fra de sentrale gangstrøk i planområdet G4 og fra «Midtgata» for å bryte opp fasadene å gi et mer variert gatebilde. Dette gir noe mer grøntareal og mer rom og lys og luft mellom bebyggelsen og mer felles uteoppholdsareal.
- Det bør settes av p-plasser til el-biler og kjøretøy som disponeres av bildelingsordninger. Det må settes rekkefølgekrav om innføring av beboerparkering i tilgrensende boligområder for å begrense bilholdet innenfor planområdet.
- Innkjøring til parkeringskjellere bør ikke legges til gatetun G4 (betegnet G3 i PBE sitt alternativ), men til Midtgata. Det bør også ses på om det kan anlegges ytterligere en avkjørsel til Brobekkveien med innkjøring til tilstøtende parkeringskjeller. Dette kan bidra til å dempe hastigheten i Brobekkveien og vil begrense biltrafikken i G4/G3.
- Det må settes krav om en viss andel leiligheter egnet for familier. En nedre arealgrense på 70 m² for den største leilighetskategorien, sikrer ikke dette. Det bør kreves en viss andel leiligheter også over 90 m². Andel i denne størrelseskategorien bør fastsettes i nærmere dialog med utbygger. Vi mener det også bør åpnes for flere og større balkonger, enn i etaten sitt forslag. Balkongene bør ikke være dypere enn 1,8 m., men bør kunne dekke en større del av fasadene enn 40%. Romslige balkonger øker attraktiviteten til leilighetene noe som er viktig når man samtidig stiller krav om økt andel store leiligheter. For å redusere risikoen i prosjektet kan det vurderes å legge større familieleiligheter til felt som bygges ut i 3. eller 4. byggetrinn.
- Det bør stilles krav om grønne takflater og takhager og størrelsen på disse må fastsettes i reguleringsbestemmelsene.

Bydel Bjerke mener disse kravene vil bygge opp under planens mål om kvalitet, det vil gi mer variert befolkningssammensetning som igjen gir bedre grunnlag for lokalt service- og tjenestetilbud av en bymessig karakter. Bydelen kan ikke se at ambisjoner om å oppnå slike kvaliteter ensidig taler for en så tett utbygging som i forslagsstiller og etaten sine alternativ.

Forslag fremmet i møte

Endringsforslag fra A

Endring av setning i avsnitt 2

Bydel Bjerke har lenge arbeidet for en nedgradering av Trondheimsveien med bygging av den diagonalforbindelse til Østre Aker vei.

Forslag fra SV og R

Nytt strekpunkt

Det forutsettes at det inngås en avtale med Studentsamskipnaden i Oslo dersom det skal bygges studentboliger.

Votering

Bydelsdirektørens forslag med endringsforslag
Enstemmig vedtatt

Vedtak

Bydelsutvalget tiltrer bydelsdirektørens forslag til vedtak med endringsforslag:

Bydelen ser positivt på at Vollebekkområdet byutvikles og gir i hovedsak tilslutning til reguleringsforslaget alternativ 2. Bydelen mener imidlertid planen undervurderer trafikkutviklingen i området og at det bør legges større vekt på å sikre et godt bomiljø. Området bør derfor gis en noe lavere utnyttelse enn foreslått og det bør gis klarere bestemmelser om størrelsesfordelingen av leilighetene.

Trafikk

Bydel Bjerke har lenge arbeidet for en nedgradering av Trondheimsveien med bygging av den diagonalforbindelse til Østre Aker vei. En utbygging av Vollebekk området må ta høyde for økt trafikk i RV163 som følge av overføring av trafikk fra RV4 (ved Fossum- eller Bredtvetdiagonal). Dette kan gi en økt ÅDT i RV163 på mellom 15000 – 20 000 kjøretøy. Bydelen kan ikke akseptere at utviklingen av Vollebekkområdet senere blir til hinder for en avlastning av RV4. Det bør derfor alt nå bygges støyskjerm langs RV163 på strekninger der det i dag ikke er næringsbygg langs veien som skjermer for støy. Som støydiagrammet på side 59 i planforslaget viser, er det høyest støynivåer fra RV163 der det ikke er bebyggelse langs veien. Behovet for støyskjerming vil øke med økt trafikk på RV163, men det synes likevel riktig at støyskjerming inngår i foreliggende plan, da det er utbyggingsformål bolig som utløser behov for skjerming. Skjerming ved kilden vil også redusere belastningen på utearealene, bla. grøntdraget mellom de planlagte boligene og turvei D3. I tillegg vil det være behov for støytiltak for å sikre at den enkelte bolig er i samsvar med kravene i støyretningslinjen T-1442.

Vi kan ikke se at planforslaget tar hensyn til reguleringsplan for Linne hotell, Statsråd Mathisens vei 8-12, hvor del av Lunden er regulert til gatetun. Dette vil motvirke gjennomkjøring og overføre trafikk til Vollebekkveien. Det er heller ikke tatt hensyn til trafikkskapning fra utbygging av hotellet eller for utbygging av Lunden nr. 25 der det er regulert ca. 180 leiligheter. Dette vil gi mer trafikk i Vollebekkveien og Brobekkveien enn hva som er lagt til grunn i trafikkanalysen. Trafikktall som er brukt i trafikkanalysen av Rambøll 03.07.14, stammer fra november 2012, før Ulven – Sinsen anlegget var ferdig og har for lave tall for RV163 og for høye tall for Brobekkveien. Ulven – Sinsen anlegget har overført trafikk fra RV4 til RV163. Omkjøringen på lokalveiene (som Refstadveien og Brobekkveien), som tiltok i anleggsperioden, har avtatt. Dette gir grunn til å anta at trafikktallene for RV 163 i analysen er for lave.

Bydelen vurderer det som positivt at planen begrenser tilgang til parkeringsplasser, legger inn sykkelparkering og har gode koblinger til kollektivnettet, samt gang/sykkelnettet. Dette er grep som er ment å begrense trafikkskapning fra planområdet. Vi mener planen også må regulere inn egne plasser reservert for el-biler og for bildeling. Vi ser det imidlertid som tvilsomt om en begrensning i antall p-plasser i planen faktisk vil dempe bilholdet i planområdet, så lenge det er tilgjengelige plasser for gateparkering i nærområdene (Lunden og gatenettet i Risløkka området). Dersom bruk av parkeringsnormen for indre by skal dempe bilholdet i planområdet, må det samtidig innføres parkeringsforbud på gatenett i nærområdet. Tilgangen til parkering inngår som en av mange faktorer ved beregning av trafikkgenerering fra utbyggingen. Når det er tilgang til gateparkering i nærområdene vil

bilholdet i planområdet bli høyere enn forutsatt og trafikkveksten ved utbyggingen er underestimert. Ved utbygging av Vollebekk blir det prekärt behov for innføring av «beboerparkering» i småhusområdet mellom Økern og Vollebekk.

Bydelen mener også regulering av Brobekkveien som miljøgate må omtales. Som miljøgate bør Brobekkveien har lavere hastighet enn i dag (dagens regulering er 50 km/t). Da bør det være lite problematisk å anlegge flere avkjørsler i Brobekkveien. Flere avkjørsler vil, samme med andre tiltak, dempe hastigheten i Brobekkveien og bryte opp gatebildet rent visuelt. Det vil også bidra til mindre kjøring på det interne gatenettet i planområdet.

Uteareal/plasser/torg

Forslag til reguleringsplanen viser bebyggelse nærmere T-banelinje 5 enn dagens byggeområder. Dette går på bekostning av areal som i dag er grøntareal/turvei, D3. Forslaget beslaglegger her mer areal enn det som vist som mulig byggeområde i VPOR (høringsutkast 20.03.2014). Bydel Bjerke er den bydelen i Oslo som har minst areal sikret som grøntområde/friareal pr. innbygger. Bydelen mener det derfor ikke kan aksepteres at grøntområder omreguleres til byggeområder. Vi kan ikke se at denne utvidelsen av byggesonen blir kompensert i form av avsetning av offentlig tilgjengelige byrom inne i området. Det er en vesentlig kvalitetsmessig og opplevelsesmessig forskjell på et grøntområde og et opparbeidet «byrom». Heller ikke grønne arealer som avsettes mellom bebyggelsen utgjør noen kompensasjon for omdisponering av grøntområdet, i det disse arealene er fragmentert, de vil ha en privat karakter og derved primært være tilgjengelig for beboerne.

Planen legger opp til grønne takflater for lokal overvannshåndtering. Det er ikke angitt fordeling av areal til grønne flater, hager eller annen beplantning i forhold til areal til terrasser. Dette må nedfelles i reguleringsbestemmelsene slik at det sikres tilstrekkelig areal til grønne tak. Det bør være anlegning til å anlegge takhager, og beboerne må kunne regulere disposisjonsretten til takhagene seg i mellom.

Rekken med bebyggelse langs gatetun G4 (betegnet G3 i PBE sitt alternativ) framstår som monoton med lite variasjon i fasaden. Heller ikke langs Midtgata er fasadelivet trukket inn på enkelte av bygningene, vinklet eller på annen måte brutt opp for å skape et mer sammensatt visuelt uttrykk. Dette kan oppnås ved at de midterste blokkene som vender mot Midtgata i felt C1 og C2, gjøres noe smalere og trekkes noe tilbake fra gata.

Generelt mener bydelen bebyggelsen samlet bør ha et mindre «fotavtrykk».

Bygningskroppene bør være noe slankere/smalere, slik at det blir større avstand mellom blokkene og mer tilgjengelig sol, lys og luft. Området vil framstå mer åpent og mindre trangt. Dette vil også gi noe mer uteoppholdsarealer og generelt bidra til å heve kvaliteten på utbyggingen.

Bomiljø

Ved høring av kommuneplan for Oslo, stilte Bydelsutvalget seg kritisk til at byens østlige bydeler forventes å ta imot hoveddelen av den befolkningsveksten som planen legger opp til. Bydelen mente fordelingen av vekstpresset er urimelig og at det må tas grep for å fortette og øke utbyggingen også utenfor Groruddalen. I dette ligger en erkjennelse av at befolkningsveksten utgjør en byrde, blant annet i form av økt belastning på felles infrastruktur, byens gjenværende «grønne lunger» og generelle pressproblemer. Dette tilsier en lavere utnyttelse av Vollebekområdet enn foreslått i planen. En noe lavere utnyttelsesgrad gjør det også lettere å innfri de politisk vedtatte føringene i overordnede planer for utvikling av Groruddalen om god kvalitet i nye utbyggingsområder og målene i forslag til kommuneplan om det samme. Bydelen mener det derfor bør settes et tak på

planområdets BRA som er i størrelsesorden 20% lavere enn foreslått. Dette kan gjøres ved at enkelte av bygningene blir noe «slankere». Da kan man også unngå at en del av de gjennomgående leilighetene blir lange og smale.

For å oppnå et stabilt og godt bomiljø er det viktig at området tiltrekker seg ulike grupper boligkjøpere ved å ha leiligheter i ulik størrelse, beliggenhet, standard og pris. Det bør følgelig legges til rette for at man kan ha en lengre boligkarriere innenfor området. Det er også positivt om eksisterende beboere i den veletablerte villabebyggelsen i nærområdet kan finne «seniorleiligheter» i området. Dette vil bedre bygge opp under ambisjonene om bymessig funksjoner og lokale servicetilbud som benyttes av beboerne, enn planutkastets løsning med uforholdsmessig mange små leiligheter. Erfaringene fra naboområdet Lunden, tilsier at lokalisering av små leiligheter i den minst attraktive delen av planen lett gir ustabil miljø med kort botid, hyppig inn- og utflytting, i strid med planens ambisjoner om et kvalitetsmessig løft for området. Bydelen mener det derfor må settes klarere krav i bestemmelsene til planen om størrelsesfordeling av leiligheter. Ved å øke andelen større leiligheter kan man også unngå ensidig orienterte leiligheter i hjørnet av blokkene. Det heter at flest mulig leiligheter skal være gjennomgående, slik at de i tråd med kravene i T-1442 - får en stille side. Andelen gjennomgående leiligheter kan økes, ved å øke størrelsen på leilighetene.

I planbeskrivelsen framgår (s. 49) at avvik fra støyretningslinjens grenseverdier «tillates under gitte forutsetninger». Bydelen stiller seg kritisk til en slik generell åpning for å fravike fra viktige miljøkrav som betyr mye både for beboernes helse og trivsel, og for kvaliteten og attraktiviteten i den framtidige «Vollebekk byen».

Bydel Bjerke mener Plan- og bygningsetaten sitt alternativ legger bedre til rette for en kvalitetsmessig god utbygging, enn utbyggers forslag. Viktige grunner til dette er:

- *Det har noe mer areal avsatt til felles utendørs opphold og aktivitet*
- *Det har krav om en viss andel større leiligheter, men heller ikke etatens forslag sikrer en bestemt andel leiligheter som er egnet for familier eller som kan betegnes «større familie leiligheter»*
- *Det kreves noe større bredde på det sentrale gangstrøket og noe smalere balkonger, sammen gir dette opplevelse av større rom mellom bygningene*
- *Det gis ikke avvik fra grenseverdiene i støyforskriften*

Basert på drøftingen ovenfor, mener bydelen følgende forhold må innarbeides i etaten sitt alternativ 2:

- *Det stilles rekkefølgekrav om etablering av støyskjerm langs RV163 mellom bygningene og mellom Øste Aker vei 92 og Brobekkveien.*
- *Grøntområdet mellom bebyggelsen og T-banens linje 5 opprettholdes i dagens bredde. Gang- sykkelveien utvides og flyttes som foreslått. Dette gir rom for et større sammenhengende grøntdrag langs bebyggelsen. Det bør ikke tillates anlagt kjørevei/gangvei på 3 meters bredde i grøntdraget. Utrykningskjøretøy må bruke gatetunene eller Brobekkveien for å gis adkomst til feltene C1 og C2. Dette gir noe mindre areal for bebyggelse og redusert utbyggingsvolum.*
- *Kommuneplanen legger opp til en større belastning og mer press på arealene i Groruddalen enn det Bjerke BU mener er riktig. Følgelig bør også Vollebekk området bygges ut med et mindre volum enn foreslått. Utbyggingsvolumet bør reduseres ved at BRA settes ned med i størrelsesorden 20%. Dette kan gjøres ved slankere bygningskropper som reduserer bebyggelsens «fotavtrykk». Samtidig bør en trekke fasaden noe lengre fra de sentrale gangstrøk i planområdet G4 og fra «Midtgata» for å bryte opp fasadene å gi et mer variert gatebilde. Dette gir noe mer*

grøntareal og mer rom og lys og luft mellom bebyggelsen og mer felles uteoppholdsareal.

- *Det bør settes av p-plasser til el-biler og kjøretøy som disponeres av bildelingsordninger. Det må settes rekkefølgekrav om innføring av beboerparkering i tilgrensende boligområder for å begrense bilholdet innenfor planområdet.*
- *Innkjøring til parkeringskjellere bør ikke legges til gatetun G4 (betegnet G3 i PBE sitt alternativ), men til Midtgata. Det bør også ses på om det kan anlegges ytterligere en avkjørsel til Brobekkveien med innkjøring til tilstøtende parkeringskjeller. Dette kan bidra til å dempe hastigheten i Brobekkveien og vil begrense biltrafikken i G4/G3.*
- *Det må settes krav om en viss andel leiligheter egnet for familier. En nedre arealgrense på 70 m² for den største leilighetskategorien, sikrer ikke dette. Det bør kreves en viss andel leiligheter også over 90 m². Andel i denne størrelseskategorien bør fastsettes i nærmere dialog med utbygger. Vi mener det også bør åpnes for flere og større balkonger, enn i etaten sitt forslag. Balkongene bør ikke være dypere enn 1,8 m., men bør kunne dekke en større del av fasadene enn 40%. Romslige balkonger øker attraktiviteten til leilighetene noe som er viktig når man samtidig stiller krav om økt andel store leiligheter. For å redusere risikoen i prosjektet kan det vurderes å legge større familieleiligheter til felt som bygges ut i 3. eller 4. byggetrinn.*
- *Det bør stilles krav om grønne takflater og takhager og størrelsen på disse må fastsettes i reguleringsbestemmelsene.*
- *Det forutsettes at det inngås en avtale med Studentsamskipnaden i Oslo dersom det skal bygges studentboliger.*

Bydel Bjerke mener disse kravene vil bygge opp under planens mål om kvalitet, det vil gi mer variert befolkningssammensetning som igjen gir bedre grunnlag for lokalt service- og tjenestetilbud av en bymessig karakter. Bydelen kan ikke se at ambisjoner om å oppnå slike kvaliteter ensidig taler for en så tett utbygging som i forslagsstiller og etaten sine alternativ.

Sak 12 /15 Høring av regional plan for areal og transport for Oslo og Akershus

Bydelsdirektørens forslag til vedtak

Bydel Bjerke ser positivt på at det nå er laget en samordnet plan for areal og transport for Oslo og Akershus. For Oslo generelt, og særlig for Groruddalen, er det viktig å unngå videre vekst i biltransporten med de miljøbelastninger dette påfører bolig- og grøntområder.

Bydel Bjerke har ved høring av forslag til kommuneplan for Oslo stilt seg kritisk til at bydelene i Groruddalen skal ta hoveddelen av den befolkningsveksten kommuneplanen legger opp til. Bydelen mener også den regionale planen må gi føringer om at vekstene må fordeles jevnere på alle bydelene i Oslo. Det må blant annet legges opp til en mer konsentrert arealbruk langs de vestlige T-banelinjene, da disse nå har lavere kapasitetsutnyttelse enn de østlige. Innføring av 15 minutters frekvens på lokaltogene gir en betydelig kapasitetsøkning, noe som også taler for mer konsentrert arealbruk langs toglinjene.

Bydel Bjerke har lenge arbeidet for at det må bygges en avlastningsdiagonal fra RV4 til RV163. Bydelen mener den må omtales i planen som et strategisk grep både for å avlaste boligområder langs RV4 for trafikkskapt støy og forurensning, samtidig som dette kan åpne noen områder langs veien for byutvikling. I overordnet strategi 3, om å utvikle bybåndet, viser den regionale planen til at det er potensiale for befolknings- og næringsvekst ved Stovner og Rommen. Deler av disse områdene kan bli berørt av en forbindelse mellom RV4 og RV163 alternativ «Fossumdiagonal», noe det må tas høyde for. Bydelen finner det uakseptabelt om disse føringene i den regionale planen blir et hinder for realisering av en slik «Fossumdiagonal».

I transportstrategi 5 tar planen til ordet for at prioriterte vekstområder bør skjermes for unødvendig godstransport. Bydelen mener dette også må gjelde for eksisterende boligområder. Planen har et prinsippkart som blant annet viser «viktige veiforbindelser for godstransport», men bør også omhandle tiltak for å kanalisere godstransporten bort fra veier som belaster større boligområder med støy og luftforurensning.

Det er langt høyere bilhold hos innbyggerne i Akershus enn i Oslo. Særlig Oslo indre by har lavere bilhold enn Akershuskommunene. Behovet for bil henger nært sammen med spredt utbyggingsmønster og dårlig kollektivtilbud, men også økt velstand og befolkningens reisevaner. For å begrense videre vekst i bilreiser, legger den regionale planen opp til mer konsentrert arealbruk for bolig og næring. Bydelen mener imidlertid det også er nødvendig med en restriktiv parkeringspolitikk og at retningslinjene om dette bør være klarere.

Retningslinje 11 bør konkretisere hva som menes med «lav parkeringsdekning for bil» ved å ta utgangspunkt i gjeldende parkeringsnorm for ytre by for Oslo. Retningslinje 15 forventer at kommunene utarbeider en parkeringspolitikk. Også denne retningslinjen bør vise til parkeringsnormen for ytre by for Oslo.

Forslag fremmet i møte

Endringsforslag fra A

Første setning i 3 avsnitt endres til:

Bydel Bjerke har lenge arbeidet for en nedgradering av Trondheimsveien (RV4).

Votering

Bydelsdirektørens forslag med endringsforslag

Enstemmig vedtatt

Vedtak

Bydelsutvalget tiltrer bydelsdirektørens forslag til vedtak med endringsforslag:

Bydel Bjerke ser positivt på at det nå er laget en samordnet plan for areal og transport for Oslo og Akershus. For Oslo generelt, og særlig for Groruddalen, er det viktig å unngå videre vekst i biltransporten med de miljøbelastninger dette påfører bolig- og grøntområder.

Bydel Bjerke har ved høring av forslag til kommuneplan for Oslo stilt seg kritisk til at bydelene i Groruddalen skal ta hoveddelen av den befolkningsveksten kommuneplanen legger opp til. Bydelen mener også den regionale planen må gi føringer om at vekstene må fordeles jevnere på alle bydelene i Oslo. Det må blant annet legges opp til en mer konsentrert arealbruk langs de vestlige T-banelinjene, da disse nå har lavere kapasitetsutnyttelse enn de østlige. Innføring av 15 minutters frekvens på lokaltogene gir en betydelig kapasitetsøkning, noe som også taler for mer konsentrert arealbruk langs toglinjene.

Bydel Bjerke har lenge arbeidet for en nedgradering av Trondheimsveien (RV4). Bydelen mener den må omtales i planen som et strategisk grep både for å avlaste boligområder langs RV4 for trafikkskapt støy og forurensning, samtidig som dette kan åpne noen områder langs veien for byutvikling. I overordnet strategi 3, om å utvikle bybåndet, viser den regionale planen til at det er potensiale for befolknings- og næringsvekst ved Stovner og Rommen. Deler av disse områdene kan bli berørt av en forbindelse mellom RV4 og RV163 alternativ «Fossumdiagonal», noe det må tas høyde for. Bydelen finner det uakseptabelt om disse føringene i den regionale planen blir et hinder for realisering av en slik «Fossumdiagonal».

I transportstrategi 5 tar planen til ordet for at prioriterte vekstområder bør skjermes for unødvendig godstransport. Bydelen mener dette også må gjelde for eksisterende boligområder. Planen har et prinsippkart som blant annet viser «viktige veiforbindelser for godstransport», men bør også omhandle tiltak for å kanalisere godstransporten bort fra veier som belaster større boligområder med støy og luftforurensning.

Det er langt høyere bilhold hos innbyggerne i Akershus enn i Oslo. Særlig Oslo indre by har lavere bilhold enn Akershuskommunene. Behovet for bil henger nært sammen med spredt utbyggingsmønster og dårlig kollektivtilbud, men også økt velstand og befolkningens reisevaner. For å begrense videre vekst i bilreiser, legger den regionale planen opp til mer konsentrert arealbruk for bolig og næring. Bydelen mener imidlertid det også er nødvendig med en restriktiv parkeringspolitikk og at retningslinjene om dette bør være klarere.

Retningslinje 11 bør konkretisere hva som menes med «lav parkeringsdekning for bil» ved å ta utgangspunkt i gjeldende parkeringsnorm for ytre by for Oslo. Retningslinje 15 forventer at kommunene utarbeider en parkeringspolitikk. Også denne retningslinjen bør vise til parkeringsnormen for ytre by for Oslo.

Sak 13 /15 Fornyelse av salgsbevilling - Brewery international AS - Ulvenveien 89a

Bydelsdirektørens forslag til vedtak

Bydel Bjerke har ingen innvendinger til søknad fra Brewery Internationale, salgsbevilling ved Ulvenveien 89A.

Votering

Enstemmig vedtatt

Vedtak

Bydelsutvalget tiltrer bydelsdirektørens forslag til vedtak.

Sak 14 /15 Salgsbevilling Rema 1000 Bjerke, Trondheimsveien 275

Bydelsdirektørens forslag til vedtak

Bydel Bjerke har ingen innvendinger til søknad fra REMA 1000 Bjerke, om salgsbevilling ved Trondheimsveien 275.

Votering
Enstemmig vedtatt

Vedtak
Bydelsutvalget tiltrer bydelsdirektørens forslag til vedtak.

Sak 15 /15 Høring om Oslos klimaveikart

Bydelsdirektørens forslag til vedtak

Bjerke Bydelsutvalg ser positivt på arbeidet med reduksjon av klimautslipp. Bydelen har merket seg at hovedmålsettingen bygger på tidligere vedtatte mål og finner det derfor ikke naturlig å kommentere hovedmålene. Nye mål som er tatt inn ser i hovedsak ut til å bygge opp under hovedmålene på en god måte. Flere av de nye målene er imidlertid ikke tallfestet eller de innebærer ikke noen konkrete forpliktelser og disse bør konkretiseres nærmere (for eksempel målene «vurdere behov for EPC-utlysning», «vannbåren varme skal prioriteres for oppvarming av bygg» eller «transportmålene skal gjenspeiles i Oslo kommunes samlede areal- og transportplaner og investeringer»). Bydelen støtter rammene som planen bygger på om at det offentlige må gå foran, «feie for egen dør» og at offentlig sektor bør bruke sin rolle som eier og kunde til å etterspørre klimavennlige varer og tjenester.

For å få til et klimaskifte, er det viktig at byens innbyggere får eierskap til klimaveikartet. Gjennomføring av tiltak forutsetter at innbyggere og næringsliv involveres. Det legges opp til spesielt å involvere barn og unge. Høringsfristen for klimaveikartet har vært for kort til å tillate behandling i alle råd og utvalg i Bydel Bjerke. Bydelen beklager dette, da tidlig og bred medvirkning både gir den nødvendige forankring i befolkningen og et godt grunnlag for bydelens uttalelse.

For innbyggerne i Bydel Bjerke vil en sterk reduksjon i klimautslippene i all hovedsak være positivt. Dette fordi hoveddelen av utslippene stammer fra transportsektoren som belaster store boligområder med både lokal luftforurensning og støy. Både reduksjon av personbiltrafikk og av vare- og godstransport, vil gi bedre bomiljøer med mindre helsemessig belastning. Det er kun noen mindre deler av boligmassen i bydelen som vanskelig kan få effektiv kollektivbetjening hvor storstilt overgang til kollektivtransport vil framstå tidkrevende og tungvint. Det alt vesentlige av eksisterende og planlagte boligområder i Bydel Bjerke har i dag god kollektivdekning og avstandene til daglige gjøremål er for mange innenfor hva vi må kunne karakterisere som «sykkel-avstand».

Bydelen ser at transportsektoren byr på størst utfordringer i klimaveikartet og at det er her de største endringene må skje. Ettersom befolkningen i Oslo vokser og privatøkonomien blir bedre, vil utslipp fra transport øke, med mindre det iverksettes strenge tiltak for å framvinge et trendskifte. Bydelen deler analysen innenfor transport, men er i tvil om hvorvidt tiltakene er tilstrekkelige for å nå målene.

De regulatoriske virkemidlene i T 1.8 (iverksette tiltak for å stagnere og redusere personbiltrafikken betydelig ved parkeringsrestriksjoner, differensierte bompengesatser, bildelingsordninger og ITS – intelligente transportsystemer) bør være mer konkrete og kan bla. omhandle innløsning av private parkeringsplasser i områder med god kollektivdekning, skattlegging av arbeidsgiverfinansiert parkering og gradvis reduksjon av kommunale parkeringsplasser. Det er positivt at planen problematiserer hvorvidt planlagte samferdselsinvesteringer kan gi økt veikapasitet og derved økt privatbiltrafikk til/fra Oslo. Klimaveikartet bør her stille klarere krav, som at alle større samferdselsplaner skal

underlegges en klimarevisjon for å vise om gjennomføring bidrar til å fremme eller motvirke målene i klimaveikartet. Planer som motvirker målene, for eksempel ved at de medfører økt veikapasitet for privatbil (jmf. omtale avsnitt 3.5 og avsnitt 6.1.3), må skrinlegges eller endres slik at planen bygger opp under målene. Bydel Bjerke har ved flere anledninger tatt opp behovet for en avlastning av RV4 Trondheimsveien ved at trafikken føres i en diagonalforbindelse ned til RV163 Østre Aker vei. Dette er et viktig tiltak for et bedre bomiljø med mindre helsemessig belastning for de tallrike beboerne som nå bor tett på RV4 mellom Grorud og Sinsenkrysset. For å nå målet om reduksjon i trafikkskapte miljøbelastninger forutsetter disse planene en nedbygging av veikapasiteten på RV4 ved å konvertere to eksisterende bilfelt til kollektivfelt. Også disse planene må gjennom en klimarevisjon. Hovedgrepet er som nevnt i samsvar med premisset om å ikke øke kapasiteten for biltrafikk til/fra Oslo.

Blant regulatoriske virkemidler nevner klimaveikartet differensierte bompengesatser i dagens bomring. Bydelen vil minne om at en stor, og økende, andel av Oslos innbyggere bor innenfor bomringen og transportmiddelvalgene til disse vil derfor i svært liten grad endres av økte bomavgifter. I størrelsesorden 60 % av innbyggerne i Oslo bor innenfor bomringen. Innføring av veipricing for bruk av riksveiene og større kommunale samleveier vil være et langt mer effektivt tiltak. Dessuten er det trangt om plassen i Oslo. For å prioritere kollektivtrafikk og sykkel, bør større samleveier og enkelte riksveier som i dag har 4 kjørefelt for bil, gjøres om til kollektivtraseer ved at et kjørefelt i hver retning konverteres til kollektivfelt.

Bydelen har merket seg at også innenfor transport tar klimaveikartet til ordet for at det offentlig bør gå foran. Bydel Bjerke har i tråd med dette allerede elektrifisert en svært stor andel av kjøretøyene som brukes i egen tjenesteproduksjon.

Det vil derimot være mer krevende for vår bydel å nå målene for byggsektoren (blant annet mål om at energiforbruket i kommunale bygg skal reduseres med 15 % innen 2020), da store deler av bygningsmassen bydelen er bruker av er av eldre dato. Det er kommunale foretak som forvalter eiendommene, mens bydelen leier. Bydelen opplever imidlertid at de kommunale foretakene ikke har midler til miljøoppgradering. Bydelen støtter derfor tiltak B 2.2 om at det skal utvikles finansieringsløsninger som fremmer energieffektive løsninger ved nybygg og rehabilitering av kommunale bygg. En vesentlig del av bydelens tjenestesteder, samt administrasjonen, holder til i lokaler leid av private. Disse er ikke dekket av tilsvarende konkrete mål. Klimaveikartet mangler konkrete virkemidler som setter kommunale virksomheter i stand til å bruke sin markedsrett til å etterspørre de mest energieffektive og klimavennlige bygningene. Her anser vi mål B 2.3 for utilstrekkelig («Sette krav til energioppfølging og kompetanse til driftsoperatør i næringsbygg kommunen eier og leier»).

Bydelen støtter mål B 2.6 («Aktiv deltagelse i og etablering av nye forbildeprosjekter i FutureBuilt») og vil i tillegg peke på mulighetene i framtidige byutviklingsprosjekter nær Økern. Her vil flere tidligere nærings- og logistikkområder, som ligger godt til rette for kollektivbetjening, gjennomgå en transformasjon i årene som kommer. Her er det en rekke utbyggingsprosjekter som realiseres før utbyggingen på Furuset, som er planlagt som et «FutureBuilt» prosjekt. Erfaringene fra Furuset prosjektet bør imidlertid anvendes i den utbyggingen som nå står for tur i Hovinbyen. Bydel Bjerke mener også at det i større grad må legges opp til å gjenbruke bygningskropper, framfor å rive, såfremt dette ikke hindrer energieffektive løsninger. Det er imidlertid viktig å se dette i et totalt klimaregnskap.

Oslo kommunes sentrale forbrenningsanlegg for avfall som er kjernen i fjernvarmedistribusjon, ligger på Haraldrud i vår bydel. Klimaveikartet bygger videre på dagens modell med sentral innsamling og behandling av restavfall, men tar til orde for

teknologiutvikling for redusert CO2 utslipp (karbonfangst, CCR gjenbruk og lagring). På Haraldrud ligger også kommunens største anlegg for mottak og sortering av husholdningsavfall. Området er samtidig under utredning for byutvikling. Bydelen anser dagens renovasjons- og avfallshåndtering som en ulempe for potensialet for byutvikling både ved trafikk, støy og luktproblemer og ved å gi området et dårlig renommé. Bydelen har derfor tatt til orde for at både kommunens og de private anleggene for avfallssortering som i dag finnes på Haraldrud, bør legges til arealer i dalbunnen som ikke har potensiale for byutvikling. Når klimaveikartet lanserer utvikling av et anlegg for karbonfangst, så må dette nødvendigvis legges i direkte tilknytning til forbrenningsanlegget for fjernvarmeproduksjon. Bydelen mener slik teknologiutvikling med nasjonale pilotprosjekter, bedre kan forenes med byutvikling enn dagens sentrale anlegg for sortering av husholdningsavfall og at arealene ved fjernvarmesentralen heller bør brukes til slike funksjoner.

Votering

Enstemmig vedtatt

Vedtak

Bydelsutvalget tiltrer bydelsdirektørens forslag til vedtak

Bydel Bjerke, 05.02.2015

Steinar Arnesen
BU-leder

Merete Stavn
sekretær