

**Bydelsutvalget Gamle Oslo**

Postadresse: Postboks 9406 Grønland, 0135 Oslo

Besøksadresse: Platous gate 16

Telefon. 02180

Internett: [www.bgo.oslo.kommune.no](http://www.bgo.oslo.kommune.no)

## **PROTOKOLL FRA BYUTVIKLINGSKOMITEEN** **04.02.2015 kl. 16.30 – 20.00**

Bydelsadministrasjonen, Platous gt. 16

Møterom: Rudolf Nilsen, 2. etasje.

**Åpne halvtime:** Bjørn Munch på vegne av Anne Guttu om Kampengata 18.

<b>Tilstede:</b>	Joakim Dyrnes (SV), leder Helge Winsvold (AP), nestleder Geir Hem (Rødt) Matti Lucie Arentz (V) gikk 18.30 etter behandling av sak 4/2014. Sigurd Fredeng (FrP) Helene Gallis (MDG)
<b>Fra administrasjonen</b>	Randi Nagelhus, avdelingsdirektør Marianne Netland, planlegger
<b>Forfall:</b>	Ingjerd Dale (H) Hélen Ingrid Andreassen (AP)
<b>I stedet møtte:</b>	Anne Karin Eidsen Hansen

Ved møtets start var 7 medlemmer til stede og BUK-komiteen var dermed vedtaksfør.

**Møteinnkalling: Godkjent**

**Sakskart: Godkjent**

**Bydelsdirektøren innstiller til bydelsutvalget å fatte følgende vedtak:**

1. Bydelsutvalget er positiv riving av industribygg fra 1947, endebygg til verkstedsbygget og garasjeskur og garasje slik at det kan bygges familieleiligheter i Kampengata, men under forutsetningen om at uteoppholdsarealene har en kvalitet og størrelse som gjør dem egnet som familieleiligheter.

**Rødt fremmet følgende forslag:**

Alternativer til bydelsdirektørens forslag.

**R1:** Bydelsutvalget mener det ikke kan gis dispensasjon fra detaljert bebyggelsesplan.

**R2:** Bydelsutvalget mener at tilbygget «smia» vest for verkstedbygningen ikke må rives.

**R3:** Bydelsutvalget mener at bakre areal i Kampengata 18 fortsatt må være regulert til felles gårdsrom, og ikke bebygges ytterligere.

**R4:** Bydelsutvalget vil vise til de mulighetene som ligger i å utnytte gårdsrommet til et positive kulturelt miljørom for området. Bydelsutvalget ser på indre gårdsrom med mye lys og luft som spesielt viktig i bydel Gamle Oslo og det aktuelle nærområdet.

**R5:** Bydelsutvalget mener at ny bebyggelse må ivareta eksisterende kulturhistorisk referanseramme ved lav indre bebyggelse og at det ikke etableres takkonstruksjoner/takterrasser som avviker fra den historiske og kulturelle helhetsrammer.

**R6:** Bydelsutvalget mener det ikke må gis dispensasjon når det gjelder bebyggelse i forhold til nabo på 4 meter ihht plan og bygningsloven.

**R7:** Bydelsutvalget mener evt antall parkeringsplasser må vurderes mere.

**R8:** Bydelsutvalget registrer at tidligere innsendte høringsnotater ikke er gjort tilgjengelig via saksinnsyn i PBE eller i saksgrunnlaget. Kravet om dispensasjon fra bebyggelsesplan og særskilte begrunnelser for dispensasjonssøknader er også framkommet sent i saken. Bydelsutvalget ber derfor om at saken belyses grundigere med en ny høringsrunde.

**MDG fremmet følgende:**

MDG1: Bydelsutvalget ber om at et justert forslag som bedre tar vare på kulturhistoriske og arkitektoniske verdier, samt innkomne innspill til saken fremlegges.

**Byutviklingskomiteens votering:**

MDGs forslag til første punkt ble satt opp mot bydelsdirektørens forslag til første vedtakspunkt. MDGs forslag ble enstemmig vedtatt.

Rødts forslag R1 ble vedtatt mot 1 FrP.

Rødts forslag R2 falt mot 1 R.

Rødts forslag R3 ble vedtatt mot 1 MDG, 1 FrP, 1 V.

Rødts forslag R4 ble enstemmig vedtatt.

Rødts forslag R5 ble vedtatt mot 1 Frp, 1 V.

Rødts forslag R6 falt mot 1 R.

Rødts forslag R7 ble vedtatt mot 1 Ap, 1 FrP.  
Rødts forslag R8 ble enstemmig vedtatt.

**Byutviklingskomiteens innstilling til bydelsutvalget:**

1. Bydelsutvalget ber om at et justert forslag som bedre tar vare på kulturhistoriske og arkitektoniske verdier, samt innkomne innspill til saken fremlegges.
2. Bydelsutvalget mener det ikke kan gis dispensasjon fra detaljert bebyggelsesplan.
3. Bydelsutvalget mener at bakre areal i Kampengata 18 fortsatt må være regulert til felles gårdsrom, og ikke bebygges ytterligere.
4. Bydelsutvalget vil vise til de mulighetene som ligger i å utnytte gårdsrommet til et positive kulturelt miljørom for området. Bydelsutvalget ser på indre gårdsrom med mye lys og luft som spesielt viktig i bydel Gamle Oslo og det aktuelle nærområdet.
5. Bydelsutvalget mener at ny bebyggelse må ivareta eksisterende kulturhistorisk referanseramme ved lav indre bebyggelse og at det ikke etableres takkonstruksjoner/takterrasser som avviker fra den historiske og kulturelle helhetsrammer.
6. Bydelsutvalget mener evt antall parkeringsplasser må vurderes mere.
7. Bydelsutvalget registrer at tidligere innsendte høringsnotater ikke er gjort tilgjengelig via saksinnsyn i PBE eller i saksgrunnlaget. Kravet om dispensasjon fra bebyggelsesplan og særskilte begrunnelser for dispensasjonssøknader er også framkommet sent i saken. Bydelsutvalget ber derfor om at saken belyses grundigere med en ny høringsrunde.

**BUK-sak  
2/2015**

**BUK-SAK 2/2015, BYDELENS UTTALELSE TIL BRUKSENDRING -  
NORMANNSGATA 4A**

**Bydelsdirektøren innstiller til bydelsutvalget å fatte følgende vedtak:**

1. Bydelsutvalget stiller seg positiv til bruksendring av næringsseksjonen til take away, men ber om at det vurderes uavhengig kontroll av prosjektering da bydelen har hatt flere saker knyttet til lukt- og støyproblematikk ved oppstart av nye næringer i eksisterende boligblokker.

**Byutviklingskomiteens behandling:**

**Rødt fremmet følgende forslag:**

**R1:** (Endring/alternativ til siste del av Bydelsdirektørens innstilling)

Bydelsutvalget viser til at det er motstand i borettslaget til etablering av virksomheten i bygget. Motstanden gjelder bl.a. forhold knyttet til lukt fra matproduksjon, ventilering, fettutstillere, brannsikkerhet m.m. Disse forholdene må tas hensyn til ved konkret etablering av ny næringsvirksomhet.

Virksomheten kan ikke etableres før lukt, støy, brannsikring og luftkvalitet er ivaretatt på en tilfredsstillende måte. Bydelsutvalget stiller krav om at det etableres uavhengig kontroll av prosjektering da bydelen har hatt flere saker knyttet til lukt- og støyproblematikk ved oppstart av nye næringer i

eksisterende boligblokker.

**Byutviklingskomiteens votering:**

Bydelsdirektørens forslag til vedtak første leddsetning ble enstemmig vedtatt. Bydelsdirektørens andre leddsetning ble satt opp mot Rødts endringsforslag. Rødts endringsforslag falt mot 1 stemme Rødt.

**Byutviklingskomiteens innstilling til bydelsutvalget:**

1. **Bydelsutvalget stiller seg positiv til bruksendring av næringsseksjonen til take away, men ber om at det vurderes uavhengig kontroll av prosjektering da bydelen har hatt flere saker knyttet til lukt- og støyproblematikk ved oppstart av nye næringer i eksisterende boligblokker.**

**BUK-sak  
3/2015**

**BUK-SAK 3/2015, BYDELENS UTTALELSE TIL KUNNGJØRING OM  
OFFENTLIG ETTERSYN AV GRENSEVEIEN 69**

**Bydelsdirektøren innstiller til bydelsutvalget å fatte følgende vedtak:**

1. Bydelsutvalget støtter boligformål mot Grenseveien dersom det sikres at leiligheter i blokk vendt mot Grenseveien blir gjennomgående, da støykartet viser rød støysone i Grenseveien helt inn til bygningskroppen, og tomten er utsatt for luftforurensing fra trafikken i Grenseveien.
2. Bydelsutvalget støtter PBES vurdering når de argumenterer for at plasseringen av lamellen i bakgården kan gi en utilsiktet opplevd privatisering av friområdet. Lamellen vil også dele opp boligprosjektets uteoppholdsareal slik at dets kvalitet forringes. Bydelsutvalget støtter derfor PBEs alternativ.

**Byutviklingskomiteens behandling:**

**Rødt fremmet følgende forslag:**

**R1:** (Tilleggspunkt)

Bydelsutvalget godtar ikke hushøyder over 5 etasjer i området.

**R2:** (Tilleggspunkt)

Bydelsutvalget gjentar kravet om gjennomgående leiligheter.

**FrP fremmet følgende:**

Forslag til tilleggspunkt:

Bydelsutvalget ber om at utbygger bygger barnehage i området.

**MDG fremmet følgende:**

MDG 1 - BU ber utbygger om å inkorporere solceller og solfangere i bygningsmassen

MDG 2 - Det skal tilrettelegges for minimum tre oppstillingsplasser for bilkollektiv, som en del av de regulerte bilparkeringsplassene.

### **Byutviklingskomiteens votering:**

Bydelsdirektørens forslag til vedtakspunkt 1-2 ble enstemmig vedtatt.

Rødts forslag R1 falt mot 1 R.

Rødts forslag R2 ble vedtatt mot 2 AP

FrPs forslag til vedtakspunkt ble vedtatt mot 1R og 1 SV.

MDGs forslag til vedtakspunkt 1-2 ble enstemmig vedtatt.

### **Byutviklingskomiteens innstilling til bydelsutvalget:**

- 1. Bydelsutvalget støtter boligformål mot Grenseveien dersom det sikres at leiligheter i blokk vendt mot Grenseveien blir gjennomgående, da støykartet viser rød støysone i Grenseveien helt inn til bygningskroppen, og tomten er utsatt for luftforurensing fra trafikken i Grenseveien.**
- 2. Bydelsutvalget støtter PBES vurdering når de argumenterer for at plasseringen av lamellen i bakgården kan gi en utilsiktet opplevd privatisering av friområdet. Lamellen vil også dele opp boligprosjektets uteoppholdsareal slik at dets kvalitet forringes. Bydelsutvalget støtter derfor PBEs alternativ.**
- 3. Bydelsutvalget gjentar kravet om gjennomgående leiligheter.**
- 4. Bydelsutvalget ber om at utbygger bygger barnehage i området.**
- 5. BU ber utbygger om å inkorporere solceller og solfangere i bygningsmassen**
- 6. Det skal tilrettelegges for minimum tre oppstillingsplasser for bilkollektiv, som en del av de regulerte bilparkeringsplassene.**

**BUK-sak  
4/2015**

**BUK-SAK 4/2015, BYDELENS UTTALELSE TIL VARSEL OM  
OPPSTART AV STRATEGISK PLAN FOR HOVINBYEN**

### **Bydelsdirektøren innstiller til bydelsutvalget å fatte følgende vedtak:**

- 1. Det ønskes engasjement omkring utviklingen av Hovinbyen. Positivt engasjement henger sammen med eierskap til planene og visjonene for området. Bydelsutvalget ønsker at arbeidet med Hovinbyen kan bli et foregangsforeteende når det gjelder medvirkning fra befolkningen. Planene for Hovinbyen har en tidshorisont som gjør det vanskelig å skape og holde liv i engasjementet, i tillegg til at Hovinbyen som begrep ikke er festet i befolkningen enda. Dermed må fokus på Hovinbyen som en arena for prøving og feiling, bottom-up-planlegging og ulike medvirkningsprosesser, og temporære byutviklingstiltak være sentralt i arbeidet. Barn og unges stemmer må høres særskilt.**
- 2. Bydelsutvalget mener at det må arbeides både med en langsiktig og kortsiktig strategi for området. Den langsiktige gjelder infrastruktur og andre lange planprosesser. Den kortsiktige strategien må ta for seg umiddelbar forbedring av nærområder i tråd med befolkningens ønsker og behov. Bydelsutvalget mener det må ytes oppmerksomhet omkring ytterkantene i planens avgrensning slik at Hovinbyen kan sys sammen med eksisterende urbane områder. Ved at en jobber strategisk opp mot eksisterende områder og randsoner for å gjøre forholdene for sykkel og gange bedre, sammen med utvikling av service og temporære byromstiltak kan en invitere inn folk i områdene. Planene må ha fokus på de første 50 meterne utenfor døren til boligen. Det er viktig å**

utarbeide en visjon for hvordan fotgjengere og syklister skal komme seg fra et sted til et annet til enhver tid, selv i et byggeprosjekt som skal vare i 20-30 år fremover. Bydelsutvalget mener PBE må jobbe med å invitere dem inn i Hovinbyen gjennom å legge til rette for gode forbindelser fra eksisterende velfungerende urbane områder.

Bydelsutvalget mener strategiplanen må lære av kritikken av manglende fotgjenger og sykkelvennlighet i Bjørvika. Bydelsutvalget mener det bør tilrettelegges for slik alltid skal være lett å dra dit, om det er endringer i gangtrasé eller sykkelveg på grunn av anleggsarbeid så er dette godt informert om og tydelig skiltet, og fotgjengere og syklister alltid i den grad det er mulig gis letteste trasé, så får heller bilistene kjøre rundt.

3. Planen må ha en strategi for det sosiale – møteplasser, institusjoner, idrettsanlegg, skoler, barnehager. Det snakkes mye om å bygge boliger for å ta igjen befolkningsveksten, og bydelsutvalget er redd at boligbyggingen lett får all oppmerksomheten, og den urbane byen rundt boligen glemmes.

### **Byutviklingskomiteens behandling:**

#### **Rødt fremmet følgende forslag:**

##### **R1:** (Om kollektivtrafikk og forutsetninger)

Bydelsutvalget peker på at forutsetningene, som legges til grunn i planen knyttet til ikke vedtatt kommuneplan og usikre løsninger for kollektivnett, skaper usikkerhet for strategiene og gjennomføringer.

Den infrastrukturen som er nevnt som forutsetninger for utbyggingsplanene vil ikke tilføre nødvendig kapasitet. Bydelsutvalget vil framheve at nødvendig kapasitetsøkning i sentrum er en nødvendig forutsetning for realisering av planene. Bydelsutvalget har også i andre høringsmerknader vist til muligheter ved bedre bruk av kollektivforbindelser ved utnyttelse av jernbanestasjonsområdet på Bryn og en T-baneforbindelse mellom Brynseng og Økern. Dette vil gi større fleksibilitet for utbygging og utnyttelse i planområdet.

Bydelsutvalget vil peke på at sen utbygging av kollektivtilbudet vil ha økt bilbruk som følge. Køene på hovedveiene vil forplante seg ut i lokalveier og ødelegge bomiljøet der. Samtidig vil forstoppelsen også gjøre at midlertidige bussløsninger i påvente av baneutbygging vil gi liten effekt.

##### **R2:** (Finansiering og samfunnsmessig infrastruktur)

Bydelsutvalget understreker at boligbygging/innflytting må skje etter at gode kollektivtilbud og tekniske og samfunnsmessig infrastruktur er etablert. Planer om å bygge ut offentlige tilbud i samme takt er usikre. Det finnes ikke vedtatte finansielle planer for å styrke kollektivtransporten, og planen sikrer ikke områder for samfunnshus, barnehager, eldreinstitusjoner, idrettsanlegg og friområder på en tilstrekkelig måte.

##### **R3:** (Offentlig ansvar)

Bydelsutvalget understreker det offentliges ansvar for infrastruktur. Erfaring viser også at når grunneiere og utbygger i for stor grad får bestemme og legge premisser, vil det bli for få offentlige grøntområder og friområder og for mye asfalt. En slik utvikling kan og føre til uheldig privatisering av offentlige rom.

##### **R4:** (Om transformasjon)

Bydelsutvalget er i mot en stor «transformasjon» i områder som fjerner mange

av de eksisterende arbeidsplassene til fordel for stor boligtetthet og ny arealutnyttelse. Fjerning av arbeidsplasser vil medføre at arbeidsreisene blir lengre, flere av arbeidsreisene vil foregå med bil, distribusjonsskjøring fra lagre og terminaler til forbrukere får lengre avstander. Det gir økt belastning på miljøet fordi den befolkningen som skal bo i sentrumsnære områder fortsatt må få tilført sine forbruks- og innsatsvarer. At landets største transportterminal (Alnabru) ligger i tilknytting til området er en logistikkmessig og miljømessig kjempefordel for en mer allsidig bolig og næringutnyttelse inkludert lager, industri og verksteder.

**R5:** (Om offentlig ansvar)

Strategiplanen er ikke basert på at kommunen selv skal bygge. Byutvikling skal skje gjennom «transformasjon» ved hjelp av privat kapital, og i liten grad som offentlig finansiert utbygging. Bydelsutvalget er i mot denne måten å drive byutvikling på – hvor utviklers krav til avkastning og økonomisk vekst blir mer førende enn bærekraftig, miljøvennlig bykvalitet, sosial boligutvikling og gode demokratiske plan- og beslutningsprosesser.

**R6:** (Om energi og miljø)

Bydelsutvalget understreker at den videre planlegging må vektlegge hensyn til energibruk og naturforvaltning.

**R7:** (Om boliger)

Bydelsutvalget mener at strategiplanen konkret må belyse hvordan planområdet kan benyttes til utbygging av boliger som folk har råd til å bo i.

**FrP fremmet følgende:**

Støtter bydelsdirektørens punkter men ønsker å legge til noen setninger til bydelsdirektørens punkt 3.

Tilleggssetning 1:

Bydelsutvalget krever at det gjøres en langsiktig analyse for hvor mange skoler og barnehager det er behov for i området.

Tilleggssetning 2:

Størrelsen på barnehagen kan variere i størrelse utfra hva som er hensiktsmessig for utbygging og antall barn som forventes i området.

**Omforent forslag mellom FrP/V:**

Byggingen av idrettsanlegg og institusjoner som f.eks barnehager, skoler og omsorgsboliger og eldreboliger må sees i sammenheng med hverandre.

**MDG fremmet følgende:**

MDG 1 - Gode kollektivtransportløsninger skal være på plass allerede ved første innflytting. Kollektivtrafikken må ha god flatedekning.

MDG 2 - For å tilrettelegge for bruk av kollektivtransport i området må tverrgående trikketraseer også være en del av utredningsarbeidet. (ref. KVVU Oslo-navet som p.t. utredes).

MDG 3 - Lokale sosiale infrastrukturer som skoler, barnehager og helsesøster skal være på plass allerede ved første innflytting.

MDG 4 - Samferdsels- og sykkelstrategier for Hovinbyen skal fokusere på å vesentlig oppgradere innfartsrutene til bydelen for sykkel også i anleggsperioden.

MDG 5 - Planen om 6-felt på Østre Aker Vei er kun hensiktsmessig om man

legger opp til at folk skal kjøre til og fra jobb. Blir trafikken dirigert ned fra Trondheimsveien til Økern via Fossumdiagonalen til motorvei med 6 kjørefelt vil hjertet av Hovinbyen aldri bli noe annet enn en trafikkmaskin. Om 4.felts kapasitet beholdes kan 6-10 meter av tverrprofilen av veien heller benyttes til å lage en hovedvei for sykkel.

MDG 6 - Hovinbyen bør være tilgjengelig med bil men flest mulig gater bør stenges for gjennomkjøring, som også vil gjøre det lettere å planlegge for brede fortau og gode sykkeltraseer på kryss og tvers.

### **Byutviklingskomiteens votering:**

Bydelsdirektørens forslag til vedtakspunkt 1-3 ble enstemmig vedtatt.

FrPs tilleggsforslag 1 til bydelsdirektørens pkt 3 ble enstemmig vedtatt.

FrPs tilleggsforslag 2 til bydelsdirektørens pkt 3 ble vedtatt med stemmene til 2 Ap, 1 FrP og 1 MDG.

Omforent forslag fra FrP og V ble enstemmig vedtatt.

Rødts forslag R1 til og med «... nødvendig kapasitet» ble vedtatt ,pt 1 FrP-

Rødts forslag R1 resterende setninger falt mot 1 R.

Rødts forslag R2 til og med «..usikre» vedtatt mot 1 FrP.

Rødts forslag R2 resterende setninger falt mot 1 R, 1 SV.

Rødts forslag R3 ble enstemmig vedtatt.

Rødts forslag R4 falt mot 1R.

Rødts forslag R5 falt mot 1R, 1 SV.

Rødts forslag R6 og R7 ble enstemmig vedtatt.

MDGs forslag 1 ble enstemmig vedtatt

MDGs forslag 2 ble vedtatt mot 1 FrP

MDGS forslag 3-4 ble enstemmig vedtatt.”

MDG forslag 5 falt mot 1 MDG, 1 R og 1 SV.

MDGs forslag 6 ble enstemmig vedtatt.

### **Byutviklingskomiteens innstilling til bydelsutvalget:**

- 1. Det ønskes engasjement omkring utviklingen av Hovinbyen. Positivt engasjement henger sammen med eierskap til planene og visjonene for området. Bydelsutvalget ønsker at arbeidet med Hovinbyen kan bli et foregangsforeteende når det gjelder medvirkning fra befolkningen. Planene for Hovinbyen har en tidshorisont som gjør det vanskelig å skape og holde liv i engasjementet, i tillegg til at Hovinbyen som begrep ikke er festet i befolkningen enda. Dermed må fokus på Hovinbyen som en arena for prøving og feiling, bottom-up-planlegging og ulike medvirkningsprosesser, og temporære byutviklingstiltak være sentralt i arbeidet. Barn og unges stemmer må høres særskilt.**
- 2. Bydelsutvalget mener at det må arbeides både med en langsiktig og kortsiktig strategi for området. Den langsiktige gjelder infrastruktur og andre lange planprosesser. Den kortsiktige strategien må ta for seg umiddelbar forbedring av nærområder i tråd med befolkningens ønsker og behov. Bydelsutvalget mener det må ytes oppmerksomhet omkring ytterkantene i planens avgrensning slik at Hovinbyen kan sys sammen med eksisterende urbane områder. Ved at en jobber strategisk opp mot eksisterende områder og randsoner for å gjøre forholdene for sykkel og gange**



bedre, sammen med utvikling av service og temporære byromstiltak kan en invitere inn folk i områdene. Planene må ha fokus på de første 50 meterne utenfor døren til boligen. Det er viktig å utarbeide en visjon for hvordan fotgjengere og syklistene skal komme seg fra et sted til et annet til enhver tid, selv i et byggeprosjekt som skal vare i 20-30 år fremover. Bydelsutvalget mener PBE må jobbe med å invitere dem inn i Hovinbyen gjennom å legge til rette for gode forbindelser fra eksisterende velfungerende urbane områder. Bydelsutvalget mener strategiplanen må lære av kritikken av manglende fotgjenger og sykkelvennlighet i Bjørvika. Bydelsutvalget mener det bør tilrettelegges for slik alltid skal være lett å dra dit, om det er endringer i gangtrasé eller sykkelveg på grunn av anleggsarbeid så er dette godt informert om og tydelig skiltet, og fotgjengere og syklistene alltid i den grad det er mulig gis letteste trasé, så får heller bilistene kjøre rundt.

3. Planen må ha en strategi for det sosiale – møteplasser, institusjoner, idrettsanlegg, skoler, barnehager. Det snakkes mye om å bygge boliger for å ta igjen befolkningsveksten, og bydelsutvalget er redd at boligbyggingen lett får all oppmerksomheten, og den urbane byen rundt boligen glemmes. Bydelsutvalget krever at det gjøres en langsiktig analyse for hvor mange skoler og barnehager det er behov for i området. Størrelsen på barnehagen kan variere i størrelse ut fra hva som er hensiktsmessig for utbygger og antall barn som forventes i området. Byggingen av idrettsanlegg og institusjoner som f.eks barnehager, skoler og omsorgsboliger og eldreboliger må sees i sammenheng med hverandre.
4. Bydelsutvalget peker på at forutsetningene, som legges til grunn i planen knyttet til ikke vedtatt kommuneplan og usikre løsninger for kollektivnett, skaper usikkerhet for strategiene og gjennomføringer.  
Den infrastrukturen som er nevnt som forutsetninger for utbyggingsplanene vil ikke tilføre nødvendig kapasitet.
5. Bydelsutvalget understreker at boligbygging/innflytting må skje etter at gode kollektivtilbud og tekniske og samfunnsmessig infrastruktur er etablert. Planer om å bygge ut offentlige tilbud i samme takt er usikre.
6. Bydelsutvalget understreker det offentlige ansvar for infrastruktur. Erfaring viser også at når grunneiere og utbygger i for stor grad får bestemme og legge premisser, vil det bli for få offentlige grøntområder og friområder og for mye asfalt. En slik utvikling kan og føre til uheldig privatisering av offentlige rom.
7. Bydelsutvalget understreker at den videre planlegging må vektlegge hensyn til energibruk og naturforvaltning.
8. Bydelsutvalget mener at strategiplanen konkret må belyse hvordan planområdet kan benyttes til bygging av boliger som folk har råd til å bo i.
9. Gode kollektivtransportløsninger skal være på plass allerede ved første innflytting. Kollektivtrafikken må ha god flatedekning.

10. For å tilrettelegge for bruk av kollektivtransport i området må tverrgående trikketraseer også være en del av utredningsarbeidet. (ref. KVV Oslo-navet som p.t. utredes).
11. Lokale sosiale infrastrukturer som skoler, barnehager og helsesøster skal være på plass allerede ved første innflytting.
12. Samferdsels- og sykkelstrategier for Hovinbyen skal fokusere på å vesentlig oppgradere innfartsrutene til bydelen for sykkel også i anleggsperioden.
13. Hovinbyen bør være tilgjengelig med bil men flest mulig gater bør stenges for gjennomkjøring, som også vil gjøre det lettere å planlegge for brede fortau og gode sykkeltraseer på kryss og tvers.

BUK-sak  
5/2015

**BUK-SAK 5/2015, BYDELENS UTTALELSE TIL OFFENTLIG  
ETTERSYN AV DETALJREGULERING FOR BISPEVIKA NORD - NY  
HØRING ETTER BYSTYRETS VEDTAK**

**Bydelsdirektøren innstiller til bydelsutvalget å fatte følgende vedtak:**

1. Bydelsutvalget mener det er viktig å sikre allmenhetens tilgjengelighet til offentlige arealer i Bispevika Nord og at dette nedfelles tydelig i kart og bestemmelser og støtter foreslått endring av formål.

**Byutviklingskomiteens behandling:**

**Rødt fremmet følgende tilleggsforslag:**

Bydelsutvalget fastslår at fellesarealer av typen allmenninger, torg og bilfrie gater skal være offentlige i den forstand at bruk av området til formål som valgboder, stands og demonstrasjoner organiseres og styres av offentlig myndighet på samme vis som kommunens arealer.

**Byutviklingskomiteens votering:**

Bydelsdirektørens forslag til vedtakspunkt ble enstemmig vedtatt. Rødts tilleggs punkt ble vedtatt mot 1 FrP.

**Byutviklingskomiteens innstilling til bydelsutvalget:**

1. Bydelsutvalget mener det er viktig å sikre allmenhetens tilgjengelighet til offentlige arealer i Bispevika Nord og at dette nedfelles tydelig i kart og bestemmelser og støtter foreslått endring av formål.
2. Bydelsutvalget fastslår at fellesarealer av typen allmenninger, torg og bilfrie gater skal være offentlige i den forstand at bruk av området til formål som valgboder, stands og demonstrasjoner organiseres og styres av offentlig myndighet på samme vis som kommunens arealer.

BUK-sak  
6/2015

**BUK-SAK 6/2015, BYDELENS UTTALELSE TIL KUNNGJØRING AV  
OFFENTLIG ETTERSYN AV DETALJREGULERING FOR  
BISPEVIKA SYD - NY HØRING ETTER BYSTYRETS VEDTAK**

**Bydelsdirektøren innstiller til bydelsutvalget å fatte følgende vedtak:**

1. Bydelsutvalget mener det er viktig å sikre allmenhetens tilgjengelighet til offentlige arealer i Bispevika Syd og støtter foreslåtte endring av formål.

**Byutviklingskomiteens behandling:**

**Rødt fremmet følgende tilleggsforslag:**

Bydelsutvalget fastslår at fellesarealer av typen allmenninger, torg og bilfrie gater skal være offentlige i den forstand at bruk av området til formål som valgboder, stands og demonstrasjoner organiseres og styres av offentlig myndighet på samme vis som kommunens arealer.

**Byutviklingskomiteens votering:**

Bydelsdirektørens forslag til vedtakspunkt ble enstemmig vedtatt. Rødts tilleggspunkt ble vedtatt mot 1 FrP.

**Byutviklingskomiteens innstilling til bydelsutvalget:**

1. Bydelsutvalget mener det er viktig å sikre allmenhetens tilgjengelighet til offentlige arealer i Bispevika Syd og støtter foreslåtte endring av formål.
2. Bydelsutvalget fastslår at fellesarealer av typen allmenninger, torg og bilfrie gater skal være offentlige i den forstand at bruk av området til formål som valgboder, stands og demonstrasjoner organiseres og styres av offentlig myndighet på samme vis som kommunens arealer.

BUK-sak  
7/2015

**BUK-SAK 7/2015, BYDELENS UTTALELSE TIL PLANPROGRAM  
FOR E6 MANGLERUDPROSJEKTET**

**Bydelsdirektøren innstiller til bydelsutvalget å fatte følgende vedtak:**

1. Bydelsutvalget er positiv til at det arbeides med å forbedre forholdene for lokalmiljøene langs E6 i form av ny Manglerudtunnel. Likevel stiller bydelsutvalget spørsmålstegn ved om Manglerudprosjektet er offensiv nok når det gjelder målsetningene om at all vekst i trafikken skal tas med gange, sykkel og kollektivtrafikk når prosjektet beskriver sykkeltiltak med vage formuleringer som «det vurderes» å etablere sykkelekspressveger. For å få persontransporten over fra personbil til sykkel må det etableres sykkelekspressveger langs slike strekninger for å kunne konkurrere med bilen.

**Byutviklingskomiteens behandling:**

**Rødt fremmet følgende forslag:**

**R1:** Bydelsutvalget mener at de forutsetningene som legges til grunn for prosjektet er for snevre og defensive.

I stedet for null-vekst i biltrafikk, og at befolkningveksten ikke skal føre til økt bilisme, må målet være en nedgang i biltrafikk i forhold til dagens nivå. Dette er samfunnsmessig, miljø og resursmessig nødvendig.

**R2:** Bydelsutvalget mener det er nødvendig å endre «Oslopakke 3».

Veiinvesteringene og prioriteringene som det legges opp til der vil forverre trafikkforhold og miljø. De fleste veiprosjektene må tas ut og

kollektivprosjektene andel av «pakka» må økes betraktelig.

**R3:** Trafikkproblemer løses ikke ved utbygging og utvidelser av motorveiene. Eventuelle utvidelser av E6/E18 må forbeholdes kollektivtrafikk.

**R4:** Bydelsutvalget støtter at det legges til rette for flere kollektivtraseer, men viser også til behovet for nødvendig utbygging av banebasert kollektivtransport for personer og gods.

**R5:** Bydelsutvalget understreker viktigheten i at Oslo indre by må skjermes for en økning i trafikkvolum.

Begrensning av biltrafikken må ligge til grunn for videre veiprosjekter.

Trafikkbehovet vil vokse etter hvert som befolkningen øker. Problemene blir forsterket av at kapasitetsgrensen på hovedvegene nås og trafikken flyter over på lokalvegnettet. Bydelsutvalget understreker at det foretas nødvendig utbygging av kollektivnett og at det gjennomføres trafikkbegrensende tiltak på lokalveiene.

**R6:** Bydelsutvalget mener at en prioritering av Manglerudtunnel ikke må hindre eller bremse løsninger i det øvrige transportsystemet.

**R7:** Bydelsutvalget støtter at Manglerudtunnel-alternativer for lang og ekstra lang tunnel er med i videre konsekvensvurdering.

**R8:** Bydelsutvalget er i mot at ev ny tunnelloesninger på Bryn får for store trafikkmaskin/landskaps- og miljømessige negative effekter ved tunnelinnslag. Konkretiserte løsningsalternativer må utdype dette forholdet.

**R9:** Nødløsninger/omkjøringsalternativer ved tunnelstengning på ikke belaste nærområdene med mertrafikk. Det må etableres rutevalg med alternativer over lengre veistrekk utenom nærområdene.

#### **MDG fremmet følgende:**

MDG 1 - Bydelsutvalget ønsker at det vurderes et alternativ med trikk eller bane i korridoren.

#### **Byutviklingskomiteens votering:**

Bydelsdirektørens forslag til vedtakspunkt ble enstemmig vedtatt.

Rødts forslag R1-R3 ble vedtatt mot 1 FrP

Rødts forslag R4-R5 ble enstemmig vedtatt.

Rødts forslag R6 første setning ble enstemmig vedtatt.

Rødts forslag R 6 andre setning ble vedtatt mot 1 MDG.

Rødts forslag R6 tredje setning ble vedtatt med stemmene til 1 FrP, 1 R og leders dobbeltstemme.

Rødts forslag R6 siste setning ble enstemmig vedtatt.

Rødts forslag R7-R8 ble enstemmig vedtatt.

Rødts forslag R9 ble vedtatt med stemmene til 1 R og 1 FRP og leders dobbeltstemme.

MGDs tilleggsforslag til R4 ble enstemmig vedtatt.

#### **Byutviklingskomiteens innstilling til bydelsutvalget:**

- 1. Bydelsutvalget er positiv til at det arbeides med å forbedre forholdene for lokalmiljøene langs E6 i form av ny Manglerudtunnel. Likevel stiller bydelsutvalget spørsmålstegn ved om Manglerudprosjektet er offensiv nok når det gjelder målsetningene om at all vekst i trafikken skal tas med gange, sykkel og kollektivtrafikk når prosjektet beskriver sykkeltiltak**

med vage formuleringer som «det vurderes» å etablere sykkелеkspressveger. For å få persontransporten over fra personbil til sykkel må det etableres sykkелеkspressveger langs slike strekninger for å kunne konkurrere med bilen.

2. Bydelsutvalget mener at de forutsetningene som legges til grunn for prosjektet er for snevre og defensive. I stedet for null-vekst i biltrafikk, og at befolkningveksten ikke skal føre til økt bilisme, må målet være en nedgang i biltrafikk i forhold til dagens nivå. Dette er samfunnsmessig, miljø og resursmessig nødvendig.
3. Bydelsutvalget mener det er nødvendig å endre «Oslopakke 3». Veiinvesteringene og prioriteringene som det legges opp til der vil forverre trafikkforhold og miljø. De fleste veiprojektene må tas ut og kollektivprosjektene andel av «pakka» må økes betraktelig.
4. Trafikkproblemer løses ikke ved utbygging og utvidelser av motorveiene. Eventuelle utvidelser av E6/E18 må forbeholdes kollektivtrafikk.
5. Bydelsutvalget støtter at det legges til rette for flere kollektivtraseer, men viser også til behovet for nødvendig utbygging av banebasert kollektivtransport for personer og gods. Bydelsutvalget ønsker at det vurderes et alternativ med trikk eller bane i korridoren.
6. Bydelsutvalget understreker viktigheten i at Oslo indre by må skjermes for en økning i trafikkvolum. Begrensning av biltrafikken må ligge til grunn for videre veiprojekter. Trafikkbehovet vil vokse etter hvert som befolkningen øker. Problemene blir forsterket av at kapasitetsgrensen på hovedvegene nås og trafikken flyter over på lokalvegnettet. Bydelsutvalget understreker at det foretas nødvendig utbygging av kollektivnett og at det gjennomføres trafikkbegrensende tiltak på lokalveiene.
7. Bydelsutvalget mener at en prioritering av Manglerudtunnel ikke må hindre eller bremse løsninger i det øvrige transportsystemet.
8. Bydelsutvalget støtter at Manlerudtunnel-altenativer for lang og ekstra lang tunnel er med i videre konsekvensvurdering.
9. Bydelsutvalget er i mot at ev ny tunnelloesninger på Bryn får for store trafikkmaskin/landskaps- og miljømessige negative effekter ved tunnelinnslag. Konkretiserte løsningsalternativer må utdype dette forholdet.
10. Nødløsninger/omkjørinsalternativer ved tunnelstengning på ikke belaste nærområdene med mertrafikk. Det må etableres rutevalg med alternativer over lengre veistrekk utenom nærområdene.

BUK-sak  
8/2015

BUK-SAK 8/2015, BYDELENS UTTALELSE TIL HØRINGSFORSLAG  
- REGIONAL PLAN FOR AREAL OG TRANSPORT I OSLO OG  
AKERSHUS

**Bydelsdirektøren innstiller til bydelsutvalget å fatte følgende vedtak:**

1. Bydelsutvalget er positiv til en plan som skal få stat, kommune og

fylkeskommune til å samhandle om samfunnsutviklingen til det beste for hele regionen. Arbeidet viser tydelig at å videreføre dagens kommuneplaner ikke er gunstig i det lange løp. Bydelsutvalget håper på at det er gjennomføringsvilje i de senere prosessene, og at nødvendige avtaler inngås mellom partene slik at dette kan realiseres.

### **Byutviklingskomiteens behandling:**

#### **Rødt fremmet følgende forslag**

##### **R1:** (Generelt – og om ansvar)

For å nå målene i den regionale planen vises det til at tre sentrale samarbeidsflater er kritiske - samhandling mellom forvaltningsnivåer, fylkeskommuner og mellom kommuner i Akershus. Bydelsutvalget støtter behovet for samhandling på tvers av kommuner og fylker for å løse framtidige areal- og transportutfordringer.

Samtidig viser bydelsutvalget til at utbygging ofte avviker fra planer nettopp fordi private utbygger og eiendomsinteresser som regel legger premissene for konkrete utbygginger og nyetableringer.

Strategiplanen er ikke basert på at kommunen selv skal være ansvarlig for utbygginger. Planene er basert på at byutvikling skal skje gjennom «transformasjon» ved hjelp av privat kapital, og i liten grad som offentlig finansiert utbygging. Bydelsutvalget er i mot denne måten å drive byutvikling på – hvor utvikleres krav til avkastning og økonomisk vekst blir mer førende enn bærekraftig, miljøvennlig bykvalitet, sosial boligutvikling og gode demokratiske plan- og beslutningsprosesser.

Kommunene må være mer aktive samfunnsplanleggere og planetatene må lage lokale reguleringsplaner på eget initiativ. Transformasjons- og utbyggingsplaner må være i offentlig eie. Boligbygging må skje ihht planer for både innhold og utbyggingsplan/tempo, og ikke etter mer eller mindre tilfeldige eier- og markedsconjunkturer. Boligene må være nøkterne og rimelige, og infrastrukturen må dekkes av fellesskapet, og det må etableres bymiljø og boforhold med lys og luft.

En «nærmere vurdering av balansen mellom offentlig og privat finansiering av teknisk og sosial infrastruktur» – som det vises til i planen – må legges til grunn en sterkere offentlig styring av arealutnyttelse, transport og infrastruktur.

**R2:** Planforslaget tar utgangspunkt i prognoser som viser en befolkningsvekst i Oslo/Akershus på 350.000 på tjue år. Bydelsutvalget kan ikke se at disse prognosene er vurdert politisk/ønskelig i forhold til nasjonal befolkningstetthet og fordeling. Bydelsutvalget savner en helhetlig vurdering rundt befolkningsprognoser som grunnlag for en regional transport og arealplan.

**R3:** Bydelsutvalget viser til at videre utbygging av veinettet først og fremst gjøres for å bedre forholdene for å lette kollektivtrafikken. For å få det til mener Bydelsutvalget at det er nødvendig å endre «Oslopakke 3». Veinvesteringene og prioriteringene som det legges opp til der vil forverre trafikkforhold og miljø. E18-utbyggingen og andre motorveiplaner må skrinlegges. Nye veifelt må forbeholdes kollektivtransport.

**R4** – trukket.

**R5:** Det vises til at økt godstrafikk vil gi økt press på E6 og E18, samt på hovedveinettet i Akershus og Oslo. Bydelsutvalget vil at målet om gods på bane framheves i større grad. Det må også langt bedre belyses muligheter for

båttransport for person og gods og god utnyttelse av Oslo havn med miljøvennlige og effektive transportløsninger.

**R6:** Det heter at den kollektive vestkorridoren for jernbane har stor kapasitetsreserve og at det bør legges til rette for høy vekst i området. Noe tilsvarende sies ikke om T-banen i vest. Planen viser samtidig til økt frekvens og noe kapasitet på T-bane vestover. Bydelsutvalget mener dette skulle tilsi større grad av fortetting på vestkanten. Planen viser til at «I småhusområder tett på banestasjoner bør det på sikt vurderes tett byutvikling», men at dette «må modnes på sikt». Bydelsutvalget mener at det alt nå kan legges opp til større fortetting på vestkanten og i «vestkorridoren» enn det planen legger opp til.

**R7:** Bydelsutvalget viser til at Ny T-banetunnel omtales konsekvent som «eventuell». Bydelsutvalget understreker at det framheves behovet for en betydelig større satsing på kollektivtransport, og at konsentrert byutvikling vil bli betjent med kapasitetssterk kollektivtransport. Kapasiteten må også sikres på tvers mellom bydeler og kapasitetsproblemer generelt inkludert sentrum må bedres betraktelig. Propp og kø et sted forplanter seg. T-bane- og jernbane tunneler/ring må i langt større grad framheves som forutsetning for vekst og arealutnyttelse. Også en struktur med flere desentrale bussterminaler integrert med T-bane/jernbane knutepunkt må framheves. Det samme gjelder at det opprettes en direkte togforbindelse mellom sørkorridoren og nordøstkorridoren.

Bydelsutvalget mener at samferdselsinfrastrukturen må komme før fortetting, og at arealer til stasjoner/ knutepunkter må båndlegges.

**R8:** Planen legger opp til at hensyn til vekst bør gå foran vern av jordbruksområder og regional grønnstruktur innenfor en langsiktig grønn grense rundt de prioriterte vekstområdene. Bydelsutvalget er i mot at vekst som prinsipp skal gå foran vern i disse områdene. En bevisst arealutnyttelse med fortetting kan bety at verneinteresser må vike i enkelte områder, men dette kan ikke ligge som en generell føring.

**R9:** Bydelsutvalget er i mot formuleringen om at «det er svært ønskelig å redusere antall innsigelser i planprosesser» i seg selv. Innsigelser i planprosesser er en demokratisk rett som bør ses på som positiv. Det er tidlig medvirkning, deltakelse, informasjon og saksgang som kan redusere forsinkelser og byråkrati i utbyggingsprosesser. Bydelsutvalget er i mot formuleringen/ønsket om at «det bør ikke gis innsigelser til arealplaner på forhold som er avklart i den regionale planen.»

**R10:** Planen omtaler en mellomkategori for arealutnyttelse kalt «allsidig virksomhetsgrad». Dette omfatter småbedrifter, håndverksbedrifter og kombinasjoner av lager og kontor. Bydelsutvalget er i mot at like virksomheter fortrenses for at områder gjøres om til boligfelt. Dette må være tydelig i arealstrategiene.

Særegne småindustriområder må beholdes og virksomheter innenfor kategorien «allsidig virksomhetsgrad» må ha sin naturlige plass også innenfor sentralt lokaliserte byområder med høy tetthet. Dette bidrar til flerfunksjonalitet og levende aktivitetsnivå med transport- og miljøfordeler.

**R11:** Bydelsutvalget er enig i at varehandel og andre relaterte servicetilbud er en viktig driver for å skape levende og attraktive byer og tettsteder. Lokalisering av varehandelstilbud i

nærmiljøet bidrar til at en størst mulig andel av befolkningen kan utføre sine innkjøp i eget nærområde, og dermed redusere behovet for lange handelsreiser. Bydelsutvalget er i mot etablering av store bilbaserte vare- og butikksentre.

**R12:** Bydelsutvalget mener at ny miljøvennlige båtforbindelser må med i grunnlag for ny arealbruk i den regionale planen.

**R13:** Bydelsutvalget viser til bydelens kommentarene til ny kommuneplan for Oslo – som vedlegges protokollen

### **AP fremmet følgende:**

A 2. Hoveddelen av veksten i kommunene forutsettes konsentrert til noen prioriterte vekstområder der kollektivtransport blir et naturlig førstevalg, og der innbyggerne kan gå og sykle til daglige gjøremål.

A 3. Bydelsutvalget ser at et slikt høringsforslag vil gi mer utbyggingspress på bydeler som Gamle Oslo, men mener at dette godt kan forenes med opprettholdelse av egenart i nærområdene. En kan også se det slik at kommuneplanen som bydelsutvalget hadde til uttalelse i 2014 inneholder de samme elementene, og at dette planforslaget ikke nevneverdig endrer status for Gamle Oslo.

Endringsforslag til bydelsdirektørens forslag til vedtak:

A 4. Det må være en målsetting for vår bydel at personbiltrafikken ikke øker, og helst reduseres. På sikt må biler og busser være elektriske, biogassdrevne, klimanøytrale, støysvake og mist mulig belastende for det tett befolkede nærmiljøet i vår bydel.

A 5. Bydelen har gjentatte ganger fremmet forslag om at det må bygges en ny jernbanetunnel gjennom Oslo. Og påpekt at det vil gi doblet kapasitet, større hastighet, større fleksibilitet, og mulighet for flere kollektivknutepunkter enn Oslo S. En effektiv jernbane vil bli den viktigste bærekraftige transportåren i regionen, og kapasiteten må derfor økes radikalt.

A 6. Det må vurderes om regionbussene ikke skal kjøre helt inn til sentrum, men snu ved kollektivknutepunkt med gode overganger til mer byvennlige transportmidler.

### **MDG fremmet følgende:**

- Barn og unges oppvekstvilkår skal være e av de førende prinsipper for planleggingen. Dette er spesielt viktig når det planlegges for høy tetthet rundt kollektivknutepunkt..

- Parkeringsnormene for begge fylker må revurderes

Omforent forslag mellom FrP og MDG:

Tettsted det satses på, må ha god kollektivdekning.

### **Byutviklingskomiteens votering:**

Bydelsdirektørens forslag til vedtakspunkt 1 ble enstemmig vedtatt.

Rødts forslag R1 frem til «... nyetableringer» enstemmig vedtatt.

Rødts forslag R1 frem til «... plan- og beslutningsprosesser» falt mot 1 Rødt, 1



SV.

Rødts forslag R1 frem til «... eget initiativ» ble enstemmig vedtatt.

Rødts forslag R1 resterende punkt ble vedtatt mot 1 FrP, 1 MDG.

Rødts forslag R2 ble enstemmig vedtatt.

Rødts forslag R3 frem til «.. skrinlegges» ble enstemmig vedtatt.

Rødts forslag R3 siste setning ble vedtatt mot 1 FrP.

Rødts forslag R5 –R6 ble enstemmig vedtatt.

Rødts forslag R7 frem til «...forplanter seg» ble vedtatt med stemmene til 1 R, 1 FrP og leders dobbeltstemme.

Rødts forslag R7 resterende punkt ble enstemmig vedtatt.

Rødts forslag R8 minus andre setning ble enstemmig vedtatt.

Rødts forslag R8 andre setning ble vedtatt mot 1 FrP.

Rødts forslag R9 ble enstemmig vedtatt.

Rødts forslag R10 ble vedtatt mot 1 FrP.

Rødts forslag R11 frem til «...handelsreiser» ble enstemmig vedtatt.

Rødts forslag R11 siste setning ble vedtatt mot 1 FrP.

Rødts forslag R12-R13 ble enstemmig vedtatt.

Aps forslag A2 ble enstemmig vedtatt.

Aps forslag A3 falt mot 2 Ap, 1 FrP.

Aps forslag A4 uten delsetning «og helst reduseres» enstemmig vedtatt.

Aps forslag A4 delsetning vedtatt mot 1 FrP.

Aps forslag A5 enstemmig vedtatt.

Aps forslag A6 vedtatt mot 1 FrP. Det ble enighet om å sette inn A5-A6 etter Rødts R7 i protokollen.

MDGs forslag 1-2 ble enstemmig vedtatt.

Omforent forslag MDG og FrP ble enstemmig vedtatt.

### **Byutviklingskomiteens innstilling til bydelsutvalget:**

- 1. Bydelsutvalget er positiv til en plan som skal få stat, kommune og fylkeskommune til å samhandle om samfunnsutviklingen til det beste for hele regionen. Arbeidet viser tydelig at å videreføre dagens kommuneplaner ikke er gunstig i det lange løp. Bydelsutvalget håper på at det er gjennomføringsvilje i de senere prosessene, og at nødvendige avtaler inngås mellom partene slik at dette kan realiseres.**
- 2. For å nå målene i den regionale planen vises det til at tre sentrale samarbeidsflater er kritiske - samhandling mellom forvaltningsnivåer, fylkeskommuner og mellom kommuner i Akershus. Bydelsutvalget støtter behovet for samhandling på tvers av kommuner og fylker for å løse framtidige areal- og transportutfordringer. Samtidig viser bydelsutvalget til at utbygging ofte avviker fra planer nettopp fordi private utbygger og eiendomsinteresser som regel legger premissene for konkrete utbygginger og nyetableringer. Kommunene må være mer aktive samfunnsplanleggere og planetatene må lage lokale reguleringsplaner på eget initiativ. Transformasjons- og utbyggingsplaner må være i offentlig eie. Boligbygging må skje ihht planer for både innhold og utbyggingsplan/tempo, og ikke etter mer eller mindre tilfeldige eier- og markedsconjunkturer. Boligene må være nøkterne og rimelige, og infrastrukturen må**

dekkes av fellesskapet, og det må etableres bymiljø og boforhold med lys og luft.

En «nærmere vurdering av balansen mellom offentlig og privat finansiering av teknisk og sosial infrastruktur» – som det vises til i planen – må legges til grunn en sterkere offentlig styring av arealutnyttelse, transport og infrastruktur.

3. Planforslaget tar utgangspunkt i prognoser som viser en befolkningsvekst i Oslo/Akershus på 350.000 på tjue år. Bydelsutvalget kan ikke se at disse prognosene er vurdert politisk/ønskelig i forhold til nasjonal befolkningstetthet og fordeling. Bydelsutvalget savner en helhetlig vurdering rundt befolkningsprognoser som grunnlag for en regional transport og arealplan.
4. Bydelsutvalget viser til at videre utbygging av veinettet først og fremst gjøres for å bedre forholdene for å lette kollektivtrafikken. For å få det til mener Bydelsutvalget at det er nødvendig å endre «Oslopakke 3». Veiinvesteringene og prioriteringene som det legges opp til der vil forverre trafikkforhold og miljø. E18-utbyggingen og andre motorveiplaner må skrinlegges. Nye veifelt må forbeholdes kollektivtransport.
5. Det vises til at økt godstrafikk vil gi økt press på E6 og E18, samt på hovedveinettet i Akershus og Oslo. Bydelsutvalget vil at målet om gods på bane framheves i større grad. Det må også langt bedre belyses muligheter for båttransport for person og gods og god utnyttelse av Oslo havn med miljøvennlige og effektive transportløsninger.
6. Det heter at den kollektive vestkorridoren for jernbane har stor kapasitetsreserve og at det bør legges til rette for høy vekst i området. Noe tilsvarende sies ikke om T-banen i vest. Planen viser samtidig til økt frekvens og noe kapasitet på T-bane vestover. Bydelsutvalget mener dette skulle tilsi større grad av fortetting på vestkanten. Planen viser til at «I småhusområder tett på banestasjoner bør det på sikt vurderes tett byutvikling», men at dette «må modnes på sikt». Bydelsutvalget mener at det alt nå kan legges opp til større fortetting på vestkanten og i «vestkorridoren» enn det planen legger opp til.
7. Bydelsutvalget viser til at Ny T-banetunnel omtales konsekvent som «eventuell». Bydelsutvalget understreker at det framheves behovet for en betydelig større satsing på kollektivtransport, og at konsentrert byutvikling vil bli betjent med kapasitetssterk kollektivtransport. Kapasiteten må også sikres på tvers mellom bydeler og kapasitetsproblemene generelt inkludert sentrum må bedres betraktelig. Propp og kø et sted forplanter seg. T-bane- og jernbane tunneler/ring må i langt større grad framheves som forutsetning for vekst og arealutnyttelse. Også en struktur med flere desentrale bussterminaler integrert med T-bane/jernbane knutepunkt må framheves. Det samme gjelder at det opprettes en direkte togforbindelse mellom sørkorridoren og nordøstkorridoren. Bydelsutvalget mener at samferdselsinfrastrukturen må komme før fortetting, og at arealer

- til stasjoner/ knutepunkter må båndlegges.
8. Det må vurderes om regionbussene ikke skal kjøre helt inn til sentrum, men snu ved kollektivknutepunkt med gode overganger til mer byvennlige transportmidler.
  9. Planen legger opp til at hensyn til vekst bør gå foran vern av jordbruksområder og regional grønnstruktur innenfor en langsiktig grønn grense rundt de prioriterte vekstområdene. Bydelsutvalget er i mot at vekst som prinsipp skal gå foran vern i disse områdene. En bevisst arealutnyttelse med fortetting kan bety at verneinteresser må vike i enkelte områder, men dette kan ikke ligge som en generell føring. Bydelsutvalget er i mot formuleringen om at «det er svært ønskelig å redusere antall innsigelser i planprosesser» i seg selv. Innsigelser i planprosesser er en demokratisk rett som bør ses på som positiv. Det er tidlig medvirkning, deltakelse, informasjon og saksgang som kan redusere forsinkelser og byråkrati i utbyggingsprosesser. Bydelsutvalget er i mot formuleringen/ønsket om at «det bør ikke gis innsigelser til arealplaner på forhold som er avklart i den regionale planen.»
  10. Planen omtaler en mellomkategori for arealutnyttelse kalt «allsidig virksomhetsgrad». Dette omfatter småbedrifter, håndverksbedrifter og kombinasjoner av lager og kontor. Bydelsutvalget er i mot at like virksomheter fortrenses for at områder gjøres om til boligfelt. Dette må være tydelig i arealstrategiene. Særegne småindustriområder må beholdes og virksomheter innenfor kategorien «allsidig virksomhetsgrad» må ha sin naturlige plass også innenfor sentralt lokaliserte byområder med høy tetthet. Dette bidrar til flerfunksjonalitet og levende aktivitetsnivå med transport- og miljøfordeler.
  11. Bydelsutvalget er enig i at varehandel og andre relaterte servicetilbud er en viktig driver for å skape levende og attraktive byer og tettsteder. Lokalisering av varehandelstilbud i nærmiljøet bidrar til at en størst mulig andel av befolkningen kan utføre sine innkjøp i eget nærområde, og dermed redusere behovet for lange handelsreiser. Bydelsutvalget er i mot etablering av store bilbaserte vare- og butikksentre.
  12. Bydelsutvalget mener at ny miljøvennlige båtforbindelser må med i grunnlag for ny arealbruk i den regionale planen.
  13. Bydelsutvalget viser til bydelens kommentarene til ny kommuneplan for Oslo – som vedlegges protokollen
  14. Hoveddelen av veksten i kommunene forutsettes konsentrert til noen prioriterte vekstområder der kollektivtransport blir et naturlig førstevalg, og der innbyggerne kan gå og sykle til daglige gjøremål.
  15. Bydelen har gjentatte ganger fremmet forslag om at det må bygges en ny jernbanetunnel gjennom Oslo. Og påpekt at det vil gi doblet kapasitet, større hastighet, større fleksibilitet, og mulighet for flere kollektivknutepunkter enn Oslo S. En effektiv jernbane vil bli den viktigste bærekraftige transportåren i regionen, og kapasiteten må derfor økes radikalt.

16. Barn og unges oppvekstvilkår skal være e av de førende prinsipper for planleggingen. Dette er spesielt viktig når det planlegges for høy tetthet rundt kollektivknutepunkt..
17. Parkeringsnormene for begge fylker må revurderes
18. Tettsted det satses på, må ha god kollektivdekning.

BUK-sak  
9/2015

## BUK-SAK 9/2015, BYGGETOMTEN VED ENSJØ T-BANESTASJON

Fremmet av Høyre i Arbeidsutvalget.

Utbyggingen rundt Ensjø T-banestasjon tar tid og i mellomtiden ligger et forholdsvis stort areal brakk. Det siste halve året har derfor mange bilister tatt denne tomten i bruk som gratis innfartsparkering. Dette har medført mye trafikk ut og inn av et område som ellers stort sett er regulert for fotgjengere. Ut- og innkjøring til og fra området er ikke regulert, noe som medfører fare for både fotgjengere og bilister da det forårsaker farlige utkjøringer i krysset Ensjøveien/Gladengveien.

Vi ber Bydelsdirektøren overfor rette instans fremme forslag om at området blir skiltet og eventuelt gjerdet inn, slik at man unngår slik trafikkfarlig og ulovlig ut- og innkjøring.

### **MDG fremmet følgende:**

MDG 1: Bydelsutvalget i Gamle Oslo oppfordrer til å finne egnede, midlertidige prosjekter som kan fylle tomten. Et aktuelt alternativ vil kunne være et langsiktig samarbeid med frivillige aktører, Bydelsadministrasjonen og Bymiljøetaten om å gjøre om tomten til et offentlig, midlertidig, parsellhageprosjekt.

### **Byutviklingskomiteens votering:**

Høyres forslag ble enstemmig vedtatt.

MGDs tilleggsforslag ble enstemmig vedtatt.

### **Byutviklingskomiteens innstilling til bydelsutvalget:**

**Utbyggingen rundt Ensjø T-banestasjon tar tid og i mellomtiden ligger et forholdsvis stort areal brakk. Det siste halve året har derfor mange bilister tatt denne tomten i bruk som gratis innfartsparkering. Dette har medført mye trafikk ut og inn av et område som ellers stort sett er regulert for fotgjengere. Ut- og innkjøring til og fra området er ikke regulert, noe som medfører fare for både fotgjengere og bilister da det forårsaker farlige utkjøringer i krysset Ensjøveien/Gladengveien.**

**Vi ber Bydelsdirektøren overfor rette instans fremme forslag om at området blir skiltet og eventuelt gjerdet inn, slik at man unngår slik trafikkfarlig og ulovlig ut- og innkjøring.**

**Bydelsutvalget i Gamle Oslo oppfordrer til å finne egnede, midlertidige prosjekter som kan fylle tomten. Et aktuelt alternativ vil kunne være et langsiktig samarbeid med frivillige aktører, Bydelsadministrasjonen og Bymiljøetaten om å gjøre om tomten til et offentlig, midlertidig,**

**parselhageprosjekt.**

**Eventuelt**

**Protokollen ble opplest og godkjent i møtet.**

Joakim Dynes  
leder

Randi Nagelhus  
avdelingsdirektør