



Protokoll 1/15

Møte: Miljø- og byutviklingskomiteen
Møtested: Bydelsadm., Trygve Lies plass 1, inngang C
Møtetid: Tirsdag 10. februar 2015 kl. 17.00
Sekretariat: 96099846

Møteleder: Knut Røli (A)

Tilstede: Knut Røli (A), leder
Grete Horntvedt (H), nestleder
Hans Amberg (A)
Helga Storvik Pedersen (A)

Forfall: Nadeem Akhtar (A)
Tore-Jan Øvsthun (F)
Muhammad Arif (SV)
Kjell Veivåg (V), observatør

Som vara møtte:

I tillegg møtte:

Møtesekretær: Halvor Voldstad

Åpen halvtime

I forbindelse med miljø- og byutviklingskomiteens behandling av sak 1/15 *Klage på navnevedtak for Kaiekroken* var Arelia Borettslag og Furuset Vel invitert for å redegjøre for sine synspunkter. Fra Arelia Borettslag møtte **Anders B. Rodal** og **Sissel Haugen Daldosso**. Fra Furuset Vel møtte **Sissel Høihjelle Michelsen**, **Ingolf Yksnøy Sjøberg** og **Liv-Mette Gran**. Partene redegjorde for sine synspunkter på navnevedtaket.

Til sak 3/15 *Oppstart av arbeid med detaljregulering – Lindeberg – friområde*: **Millad Khalifeh**, **Alf Marting Hanssen**, **Zbigniew Solicki** og **Knut Hovslien** fra Lindeberg redegjorde for deres syn i saken og anbefalte at området reguleres til friområde.

Godkjenning av innkalling

Innkallingen ble godkjent.

Godkjenning av sakskart

Sakskartet ble godkjent.

Godkjenning av protokoll fra møte 2. desember 2014

Protokollen ble godkjent.

Følgende dokumenter ble delt ut:

- Skisse som viser alternativer for Manglerudtunnel.
- Reservere parkeringsplasser for bilkollektiv i bydelen? E-post av 18.01.2015 fra Jan Christian Kielland, Haugerud.

Saker behandlet under møte:

Sak 1/15	Klage på navnevedtak for Kaiekroken	1
Sak 2/15	Teisenveien 5 - regulering.....	1
Sak 3/15	Oppstart av arbeid med detaljregulering - Lindeberg - friområde	4
Sak 4/15	Varsel om oppstart av strategisk plan for Hovinbyen.....	6
Sak 5/15	Forslag til vedtekt vedrørende hester på gangvei og områder med allmenn ferdsel	11
Sak 6/15	Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus	11
Sak 7/15	Klima- og energistrategi for Oslo - høring.....	17
Referatsaker.....		19
Eventuelt.....		23

Sak 1/15 Klage på navnevedtak for Kaiekroken

Bydelsdirektørens forslag til vedtak:

Saken fremmes uten innstilling til vedtak.

Forslag fremsatt i møtet:

Komiteen fremmet på vegne av seg selv følgende forslag:

Saken utsettes.

Votering:

Forslaget om å utsette saken ble enstemmig tiltrådt.

Etter dette er miljø- og byutviklingskomiteens vedtak følgende:

Vedtak:

Saken utsettes.

Sak 2/15 Teisenveien 5 - regulering

Bydelsdirektørens forslag til vedtak:

Etter delegert fullmakt fra bydelsutvalget avgir miljø- og byutviklingskomiteen følgende uttalelse:

Bydel Alna viser til mottatt videresendt bestilling av oppstartsmøte for Teisenveien 5. Bydelen har følgende innspill til planarbeidet:

1. Trafikk

Utbygging av eiendommen vil medføre økt trafikk i Teisenveien. Teisen er omringet av store veisystemer og er et av områdene i bydelen med størst biltrafikkintensitet, og er mer utsatt for trafikkstøy enn resten av bydelen. Blant beboerne er det et stort fokus på Teisenveien, spesielt med hensyn til trafikksikkerheten for skolebarna som ferdes langs veien. Lokalt er det sterke ønsker om å stenge Teisenveien for gjennomkjøring. Stenging av Teisenveien er også foreslått i forbindelse med ny gang-/sykkelbru over E6 (jf. E6 Utskifting av gang- og sykkelbru på Teisen, Oslo kommune. Forprosjekt 9. september 2014, SVRØ). Bydelen er derfor bekymret for ytterligere trafikk i området, og trafikkforhold er således et vesentlig tema som må belyses i planprosessen.

Det er positivt at parkering legges under bakken, slik at utearealer kan benyttes til annet enn parkering.

Barn kjøres til barnehage og det er viktig at det legges til rette for avsetting av barn til barnehage, slik at dette kan skje under trygge forhold der trafikksikkerheten er ivaretatt. Avsetting av barn foreslås lagt som del av felles avkjørsel til eiendommene. Dette anser bydelen er en bedre løsning enn at biler parkerer vilkårlig i Teisenveien. Men det har også sine ulemper. I utgangspunktet er det ikke ønskelig med mer biltrafikk inne på gårdsplassen som kommer i tillegg til trafikken til parkeringsanlegget. Atkomstveien er smal og utkjøringen til Teisenveien er til dels uoversiktlig. Mye kjøring til eiendommen vil gi avviklingsproblemer og det kan oppstå konflikter mellom kjørende og gående. Dette må vurderes.

Kjøring til eiendommen bør begrenses. Det bør legges til rette for at ansatte og besøkende i størst mulig grad kan reise kollektivt. Kollektivtilbud- og tilgjengelighet må kartlegges. Bydelen anbefaler også at foreldre som har barn i barnehagen her, oppmuntres til å følge sitt barn til barnehagen uten bil.

2. *Støy og forurensning*

Planområdet ligger dels i rød sone og dels i gul sone for støy og området er utsatt for luftforurensning. Bydelen forutsetter derfor at "T-1442: Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging" og " T-1520: Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging" legges til grunn ved videre planlegging. Tilfredsstillende bokvalitet må sikres for boligene.

3. *Verneverdier*

Bydelen forutsetter at eksisterende bebyggelse innenfor planområdet, som er oppført på Byantikvarens gule liste, ivaretas i dialog med byantikvaren.

4. *Krav til uteareal*

Krav til uteareal må tilfredsstilles. Både uteoppholdsareal for barnehagen og uteoppholdsareal for seniorboligene. Bydelen forutsetter at balkonger enten er på stille side eller er innglasset på utsatt side, eventuelt både og. Barnehagenes sambruk av arealer er interessant og bør vurderes.

5. *Hva skal med i planområdet?*

Bydelen finner det formålstjenlig at både eiendommen 132/122 og Teisenveien 5E tas med i reguleringen for å sikre en helhetlig plan for hele «tunet».

6. *Barnehagebehov*

Bydelen har i uttalelse til tidligere planinitiativ for Teisenveien 5A-E (09.02.2009) påpekt behovet for en permanent barnehagetomt for nåværende midlertidige Teisenparken barnehage. Bydelen kjenner ikke til hvor i prosessen barnehagen er, men tidligere er både deler av parken og omkringliggende tomter vurdert som egnet som barnehagetomt, herunder del av Teisenveien 5D og 5C. I utgangspunktet er det ønskelig i minst mulig grad å nedbygge Teisenparken som er regulert friområde. Tilleggsarealer og bruk av bygninger på omkringliggende tomter vil kunne løse arealbehovet. Bydelen ber om at dette vurderes.

7. *Høyhus*

Det planlegges et nytt bygg med to fløyer, en ca. 25 m høy fløy og en lavere fløy på 13 m. Bydelen er ikke imot høye hus, og bydelen støtter høy utnyttelse nær kollektivknutepunkt (i områder med god kollektivdekning), men plassering av nok et høyt bygg på en høyderygg, som her, kan være problematisk. Bygget kan ha en uheldig fjernvirkning, gi skygge for annen bebyggelse og det kan være i konflikt med vernehensyn innenfor planområdet. Bydelen forutsetter at byggets konsekvenser for nabobebyggelse og fjernvirkning utredes og illustreres, som grunnlag for en senere vurdering av byggets høyde og hvorvidt dette er akseptabelt eller ikke.

Forslag fremsatt i møtet:

Grete Horntvedt (H) fremmet følgende som alternativ til siste setning i punkt:

«Bydel Alna ber om at forholdene legges best mulig til rette, slik at foreldre ikke trenger å kjøre sine barn til barnehagen.»

*Knut Røli (A) fremmet følgende forslag til presisering i punkt 7:
Etter «bebyggelse» i tredje setning tilføyes «(Teisenveien 3A-D)»*

Votering:

Grete Horntvedts forslag ble forkastet mot 1 stemme (H). Grete Horntvedt stemte for eget forslag.

For øvrig ble bydelsdirektørens innstilling med Knut Rølis forslag enstemmig vedtatt.

Etter dette er miljø- og byutviklingskomiteens vedtak følgende:

Vedtak:

Etter delegert fullmakt fra bydelsutvalget avgir miljø- og byutviklingskomiteen følgende uttalelse:

Bydel Alna viser til mottatt videresendt bestilling av oppstartsmøte for Teisenveien 5. Bydelen har følgende innspill til planarbeidet:

1. *Trafikk*

Utbygging av eiendommen vil medføre økt trafikk i Teisenveien. Teisen er omringet av store veisystemer og er et av områdene i bydelen med størst biltrafikkintensitet, og er mer utsatt for trafikkstøy enn resten av bydelen. Blant beboerne er det et stort fokus på Teisenveien, spesielt med hensyn til trafikksikkerheten for skolebarna som ferdes langs veien. Lokalt er det sterke ønsker om å stenge Teisenveien for gjennomkjøring. Stenging av Teisenveien er også foreslått i forbindelse med ny gang-/sykkelbru over E6 (jf. E6 Utskifting av gang- og sykkelbru på Teisen, Oslo kommune. Forprosjekt 9. september 2014, SVRØ). Bydelen er derfor bekymret for ytterligere trafikk i området, og trafikkforhold er således et vesentlig tema som må belyses i planprosessen.

Det er positivt at parkering legges under bakken, slik at utearealer kan benyttes til annet enn parkering.

Barn kjøres til barnehage og det er viktig at det legges til rette for avsetting av barn til barnehage, slik at dette kan skje under trygge forhold der trafikksikkerheten er ivaretatt. Avsetting av barn foreslås lagt som del av felles avkjørsel til eiendommene. Dette anser bydelen er en bedre løsning enn at biler parkerer vilkårlig i Teisenveien. Men det har også sine ulemper. I utgangspunktet er det ikke ønskelig med mer biltrafikk inne på gårdsplassen som kommer i tillegg til trafikken til parkeringsanlegget. Atkomstveien er smal og utkjøringen til Teisenveien er til dels uoversiktlig. Mye kjøring til eiendommen vil gi avviklingsproblemer og det kan oppstå konflikter mellom kjørende og gående. Dette må vurderes.

Kjøring til eiendommen bør begrenses. Det bør legges til rette for at ansatte og besøkende i størst mulig grad kan reise kollektivt. Kollektivtilbud- og tilgjengelighet må kartlegges. Bydelen anbefaler også at foreldre som har barn i barnehagen her, oppmuntres til å følge sitt barn til barnehagen uten bil.

2. *Støy og forurensning*

Planområdet ligger dels i rød sone og dels i gul sone for støy og området er utsatt for luftforurensning. Bydelen forutsetter derfor at "T-1442: Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging" og " T-1520: Retningslinje for behandling av luftkvalitet i

arealplanlegging" legges til grunn ved videre planlegging. Tilfredsstillende bokkvalitet må sikres for boligene.

3. *Verneverdier*

Bydelen forutsetter at eksisterende bebyggelse innenfor planområdet, som er oppført på Byantikvarens gule liste, ivaretas i dialog med byantikvaren.

4. *Krav til uteareal*

Krav til uteareal må tilfredsstilles. Både uteoppholdsareal for barnehagen og uteoppholdsareal for seniorboligene. Bydelen forutsetter at balkonger enten er på stille side eller er innglasset på utsatt side, eventuelt både og. Barnehagenes sambruk av arealer er interessant og bør vurderes.

5. *Hva skal med i planområdet?*

Bydelen finner det formålstjenlig at både eiendommen 132/122 og Teisenveien 5E tas med i reguleringen for å sikre en helhetlig plan for hele «tunet».

6. *Barnehagebehov*

Bydelen har i uttalelse til tidligere planinitiativ for Teisenveien 5A-E (09.02.2009) påpekt behovet for en permanent barnehagetomt for nåværende midlertidige Teisenparken barnehage. Bydelen kjenner ikke til hvor i prosessen barnehagen er, men tidligere er både deler av parken og omkringliggende tomter vurdert som egnet som barnehagetomt, herunder del av Teisenveien 5D og 5C. I utgangspunktet er det ønskelig i minst mulig grad å nedbygge Teisenparken som er regulert friområde. Tilleggsarealer og bruk av bygninger på omkringliggende tomter vil kunne løse arealbehovet. Bydelen ber om at dette vurderes.

7. *Høyhus*

Det planlegges et nytt bygg med to fløyer, en ca. 25 m høy fløy og en lavere fløy på 13 m. Bydelen er ikke imot høye hus, og bydelen støtter høy utnyttelse nær kollektivknutepunkt (i områder med god kollektivdekning), men plassering av nok et høyt bygg på en høyderagg, som her, kan være problematisk. Bygget kan ha en uheldig fjernvirkning, gi skygge for annen bebyggelse (Teisenveien 3 A-d) og det kan være i konflikt med vernehensyn innenfor planområdet. Bydelen forutsetter at byggets konsekvenser for nabobebyggelse og fjernvirkning utredes og illustreres, som grunnlag for en senere vurdering av byggets høyde og hvorvidt dette er akseptabelt eller ikke.

Sak 3/15 Oppstart av arbeid med detaljregulering - Lindeberg - friområde

Bydelsdirektørens forslag til vedtak:

Etter delegert fullmakt fra bydelsutvalget avgir miljø- og byutviklingskomiteen følgende uttalelse:

Bydel Alna viser til kunngjøring om oppstart av reguleringsarbeid for del av gnr 113 bnr 45 på Lindeberg. Tomt for offentlig bygning (grendeskole) skal omreguleres til friområde som erstatningsareal for tapt friområde i forbindelse med regulering av sykehjem i Henrik Sørensens vei. Bydelen har følgende innspill til planarbeidet:

Bydelen ser i utgangspunktet positivt på en slik omregulering, der krav om erstatningsareal for tapt friområde innfris. Generelt er det viktig å sikre arealer i byggesonen som er eller brukes som friområder, spesielt der det er underskudd på slike leke-/utearealer.

Bydel Alna foreslo i forbindelse med reguleringen av sykehjem i Henrik Sørensens vei en kommunal tomt på Lindeberg senter («Ospestien») som erstatningsareal for tapt friområde i Henrik Sørensens vei. Denne tomten er i dag regulert til tomt for nærsenter og deler av tomten inngår i planområdet for pågående reguleringsarbeid for nytt Lindeberg senter og boliger. Tomten var for noen år siden planlagt solgt og regulert til religionsformål. Dette ble ikke gjennomført.

Foreliggende tomt er altså en annen tomt enn den bydelen har foreslått som erstatningsareal. Bydelen kjenner ikke til om det her har skjedd en forveksling eller om det er andre grunner til at grendeskoletomten er valgt som erstatningsareal.

Bydelen er i tvil om grendeskoletomten bør omreguleres nå. Lindeberg har relativt godt om friområder (og tomten kan foreløpig fortsatt benyttes som friområde) og det pågår et reguleringsarbeid for nytt Lindeberg senter der det planlegges en betydelig andel boliger. Bydelen har overfor Plan- og bygningsetaten tidligere påpekt at det i forbindelse med denne reguleringen, bør ses på en større del av Lindeberg enn det som i saken er foreslått som planområde. Dette for, om mulig, tilrettelegge for boliger på et større areal (flere arealer), slik at nye boliger bedre kan innpasses eksisterende bebyggelse, bl.a. ved at påtenkte høyder på bebyggelse (slik det er fremstilt av utbygger) kan reduseres. I denne sammenheng er grendeskoletomten interessant. Det kan tenkes at arealet eller deler av arealet for eksempel kan benyttes til barnehage, dersom det i forbindelse med senterutviklingen er formålstjenlig enten å flytte eksisterende nabobarnehage (Plassen barnehage) og/eller utvide den. Bydelen ser ikke bort fra at det kan være fornuftig å benytte en større del av tomten i Ospestien til senterformål når hele senterområdet ses under ett.

Bydelen anbefaler derfor at omreguleringen av grendeskoletomten legges i bero til det er avklart om det er aktuelt å opprettholde reguleringen eller omregulere til annet formål enn friområde, og om det fortsatt er aktuelt å omregulere tomten bydelen opprinnelig foreslo som erstatningsareal.

Forslag fremsatt i møtet:

Knut Røli (A) fremmet følgende endringsforslag:

1. Nest siste avsnitt tas ut.
2. I siste avsnitt fjernes ordet «derfor».

Votering:

Bydelsdirektørens forslag til vedtak med endringsforslagene fra Knut Røli ble enstemmig tiltrådt.

Etter dette er miljø- og byutviklingskomiteens vedtak følgende:

Vedtak:

Etter delegert fullmakt fra bydelsutvalget avgir miljø- og byutviklingskomiteen følgende uttalelse:

Bydel Alna viser til kunngjøring om oppstart av reguleringsarbeid for del av gnr 113 bnr 45 på Lindeberg. Tomt for offentlig bygning (grendeskole) skal omreguleres til friområde som

erstatningsareal for tapt friområde i forbindelse med regulering av sykehjem i Henrik Sørensens vei. Bydelen har følgende innspill til planarbeidet:

Bydelen ser i utgangspunktet positivt på en slik omregulering, der krav om erstatningsareal for tapt friområde innfris. Generelt er det viktig å sikre arealer i byggesonen som er eller brukes som friområder, spesielt der det er underskudd på slike leke-/utearealer.

Bydel Alna foreslo i forbindelse med reguleringen av sykehjem i Henrik Sørensens vei en kommunal tomt på Lindeberg senter («Ospetien») som erstatningsareal for tapt friområde i Henrik Sørensens vei. Denne tomten er i dag regulert til tomt for nærsenter og deler av tomten inngår i planområdet for pågående reguleringsarbeid for nytt Lindeberg senter og boliger. Tomten var for noen år siden planlagt solgt og regulert til religionsformål. Dette ble ikke gjennomført.

Foreliggende tomt er altså en annen tomt enn den bydelen har foreslått som erstatningsareal. Bydelen kjenner ikke til om det her har skjedd en forveksling eller om det er andre grunner til at grendeskoletomten er valgt som erstatningsareal.

Bydelen anbefaler at omreguleringen av grendeskoletomten legges i bero til det er avklart om det er aktuelt å opprettholde reguleringen eller omregulere til annet formål enn friområde, og om det fortsatt er aktuelt å omregulere tomten bydelen opprinnelig foreslo som erstatningsareal.

Sak 4/15 Varsel om oppstart av strategisk plan for Hovinbyen

Bydelsdirektørens forslag til vedtak:

Etter delegert fullmakt fra bydelsutvalget avgir miljø- og byutviklingskomiteen følgende uttalelse:

Bydel Alna viser til varslet oppstart av strategisk plan for Hovinbyen. Bydelen har følgende merknader og innspill til planarbeidet:

1. Bydelen mener det er viktig at det lages en strategisk plan for Hovinbyen, fordi som Plan- og bygningsetaten påpeker, det er behov for et overordnet strategisk rammeverk som ser delområdene innenfor Hovinbyen i en større sammenheng. Dette for å kunne håndtere utfordringene i området og for å skape løsninger som er i tråd med kommunens målsetninger for området og nasjonale føringer for klimavennlig byutvikling. Uten et overordnet rammeverk (plan) er det vanskelig å få til bl.a. ønskede sammenhengende strukturer som blågrønn struktur, gang- og sykkelforbindelser, kollektivtraseer og teknisk infrastruktur samt å fordele viktige byoppgaver. Bydelen har i høringsuttalelser til enkeltutbygginger ofte etterlyst helhetlige vurderingen (områdeplaner) for å unngå at utviklingen skjer stykkevis og delt, uten sammenheng. Det er derfor positivt at utviklingsområdene ses under ett og underlegges felles overordnet (strategisk) planlegging.
2. Bydelen er videre enig i at ettersom utviklingen i Hovinbyen vil skje over lang tid, må planen være robust nok til å kunne takle endringer som kommer. Mål og føringer fra forslag til kommuneplan og andre overordnede planer og retningslinjer er klare nok, men det blir en utfordring å lage en plan som skal fungere som et forutsigbart styringsredskap når rammene hele tiden endrer seg. Det er viktig at planen er troverdig. Så vil det stå på aktørenes vilje til å prioritere og gjennomføringsevne.

3. Som plan må strategisk plan for Hovinbyen være tydelig og lett å forstå (lese). Den bør være kortfattet med et strategisk kart som viser overordnet byplangrep, sammenbindende og overordnede strukturer som strekker seg over og mellom delområdene (helhetsperspektivet) og grønnstruktur, gatestruktur og gatefunksjon, prinsipplassering sosial infrastruktur for delområder. Planen må basere seg på et sett med felles overordnede prinsipper og gi rammer og retningslinjer for delområder. Og kanskje viktigst, planen må angi prioriteringer og oppfølgingsoppgaver- og tiltak. Det kan være en ide å sortere oppfølgingsoppgaver/prosjekter/ tiltak etter kompleksitet, kostnader, gjennomførbarhet og tidsperspektiv.
4. Nevnte relevante mål og føringer fra forslag til kommuneplan og foreliggende grunnlagsdokumentasjon oppsummerer etter bydelens oppfatning de viktigste temaer strategien bør omhandle. Bydelen vil presisere og tillegge følgende:
5. Kollektivtilbudet skal tilrettelegge for byutvikling. Kollektivtilbud- og tilgjengelighet, fortrinnsvis banebasert, midlertidig bussbasert, må være en ufravikelig premiss for etablering av boliger og arbeidsintensive virksomheter. Dvs. et godt nok kollektivtilbud må være på plass før transformasjon/utbygging skjer.
6. *Forutsatte infrastrukturprosjekter*
I forslag til kommuneplan er det forutsatt flere tunge infrastrukturtiltak, bl.a. togstasjon på Breivoll, nye T-bane linjer og ny Manglerudtunnel.

Bydelen mener at i denne sammenheng, må det også i forbindelse med Manglerudprosjektet, ses på nedleggelse av Ulvensplitten og E6 i tunnel under Ulven/Teisen (jf. konsulentoppdrag for Ulvensplitten og idekonkurransen), samt løkk/tunnelløsninger for E6 nordover forbi Alnabru/Breivoll.

Bydelen peker også på Jernbaneverkets planer om en ny godsforbindelse fra Østfoldbanen til Alnabru som vil kunne få konsekvenser for Bryn/Breivoll. Det er planlagt en ny godsforbindelse (tunnel) fra Østfoldbanen, via Follobanen, til Alnabruterminalen. Bydelen er ikke kjent med status i dette arbeidet, men i arbeidet med Hovinbyen bør det avklares hvorvidt en slik forbindelse er aktuell og hvilke planer som eventuelt finnes for togtrase og tunnelutløp på Brynseng.

7. *Torg og møteplasser, grønnstruktur og anlegg for fysisk aktivitet og idrett*
Det er avgjørende at det sikres tilstrekkelig areal til uteopphold, rekreasjon, lek og fysisk aktivitet (torg og møteplasser, grønnstruktur, idrettsanlegg). Dette er viktig for by- og bokvalitet og øker områdets attraktivitet. Samtidig er dette investeringer og en arealbruk som (tilsynelatende) gir liten økonomisk avkastning. Slike formål kan derfor fort komme i konflikt med ønsket inntjening og fordyre prosjekter. Det er viktig at opparbeidelse av uterom og fellesarealer sikres ved utbyggingsavtaler.

Områdene bør utvikles forskjellig med særtrekk ut fra eksisterende kvaliteter, slik at variasjon ivaretas og ikke alle områder og bygninger blir like. «Forlatte» bydeler som er øde etter arbeidstid, må unngås.

8. *Viktige gang-/sykkelforbindelse i bydelens del av Hovinbyen*
Følgende strategiske forbindelseslinjer anses som særlig viktige og bør prioriteres:
 - Ulven (Økern)-Teisen, gang-/sykkelvei over E6. (Se bl.a. VPOR Breivoll. Statens vegvesen Region øst har fått utarbeidet et forprosjekt for en ny gang- og sykkelbru

over E6: *E6 Utskifting av gang- og sykkelbru på Teisen, Oslo kommune. Forprosjekt 9. september 2014.*)

- Grøntdraget Valle-Østre Aker kirke-Alnabru (jf. forslag til kommuneplan, Temakart T7 til §§ 12.3 og 13.3 blågrønn struktur i byggesonen, og andre overordnede planer).
- Manglende lenke i turvei/gangvei langs Alna fra Smalvollen til Bryn (jf. forslag til kommuneplan).

9. *Kulturmiljøer*

Bydelen forutsetter at ivaretagelse av Hovinbyens gjenværende kulturminner og kulturmiljøer vektlegges særskilt i strategiarbeidet. Strategier som knytter sammen bevaring av kulturminneverdier og byutvikling i delområdene. (Se f. eks. NIKU Rapport 19 – 2007, *Kulturminneverdier i by: mellom bevaring og utvikling.*)

10. *Kriminalitetsforebyggende planlegging*

I relevante mål og føringer fra kommuneplanarbeidet er kriminalitetsforebyggende planlegging ikke nevnt. Kriminalitetsforebygging er et lovpålagt hensyn i planprosessen og en strategisk plan for Hovinbyen må ha fokus på fysiske løsninger som fremmer sikkerhet og trygghet, dvs. prinsipper og retningslinjer for delområdene som kan bidra til trygge bydeler. (Se f.eks. ”Trygge nærmiljøer”, Det kriminalitetsforebyggende råds håndbok om kriminalitetsforebygging og fysiske omgivelser.)

11. *Vare og logistikkstrategi*

Forslag til kommuneplan anslår at området innenfor Hovinbyen har et potensiale for 27 000 nye boliger og 2,5 millioner m² næringsareal. Dette innebærer et betydelig omfang i daglig vare- og godstransport. Hovinbyen krever en velordnet logistikk for alle varer som skal inn og ut av området, herunder også renovasjon og avfallshåndtering, for å kunne utvikles som et område med indre by karakter. Det er viktig at planen tar høyde for dette. Slike formål krever areal, betydelige investeringer og smarte løsninger når arealknapphet og arealkonflikter oppstår. (Det blir vanskelig nok å innfri alle gode hensikter og mål for Hovinbyen.) Strategisk plan bør derfor ha strategier som legger til rette for en fornuftig vare og godshåndtering.

12. *Finansiering*

Finansieringsstrategier bør innarbeides som en del av strategisk plan for Hovinbyen.

Tidligere innspill til planarbeid i Hovinbyen

Bydelsadministrasjonen viser for øvrig til tidligere lokale innspill gitt i uttalelser til planprogram og VPOR for flere av delområdene innenfor Hovinbyen.

Forslag fremsatt i møtet:

Knut Røli (A) fremmet følgende forslag

1. Tillegg til punkt 5: «Bydelen forutsetter at tilfredsstillende nivå på luft og støy er til stede før nye boliger tillates.»
2. Tillegg til punkt 6: «Bydelen viser for øvrig til bydelens uttalelse til planlagt bussdepot i Persveien 25.»

Votering:

Bydelsdirektørens forslag til vedtak med Knut Rølis tilleggsforslag ble enstemmig tiltrådt.

Etter dette er miljø- og byutviklingskomiteens vedtak følgende:

Vedtak:

Etter delegert fullmakt fra bydelsutvalget avgir miljø- og byutviklingskomiteen følgende uttalelse:

Bydel Alna viser til varslet oppstart av strategisk plan for Hovinbyen. Bydelen har følgende merknader og innspill til planarbeidet:

1. Bydelen mener det er viktig at det lages en strategisk plan for Hovinbyen, fordi som Plan- og bygningsetaten påpeker, det er behov for et overordnet strategisk rammeverk som ser delområdene innenfor Hovinbyen i en større sammenheng. Dette for å kunne håndtere utfordringene i området og for å skape løsninger som er i tråd med kommunens målsetninger for området og nasjonale føringer for klimavennlig byutvikling. Uten et overordnet rammeverk (plan) er det vanskelig å få til bl.a. ønskede sammenhengende strukturer som blågrønn struktur, gang- og sykkelforbindelser, kollektivtraseer og teknisk infrastruktur samt å fordele viktige byoppgaver. Bydelen har i høringsuttalelser til enkeltutbygginger ofte etterlyst helhetlige vurderingen (områdeplaner) for å unngå at utviklingen skjer stykkevis og delt, uten sammenheng. Det er derfor positivt at utviklingsområdene ses under ett og underlegges felles overordnet (strategisk) planlegging.
2. Bydelen er videre enig i at ettersom utviklingen i Hovinbyen vil skje over lang tid, må planen være robust nok til å kunne takle endringer som kommer. Mål og føringer fra forslag til kommuneplan og andre overordnede planer og retningslinjer er klare nok, men det blir en utfordring å lage en plan som skal fungere som et forutsigbart styringsredskap når rammene hele tiden endrer seg. Det er viktig at planen er troverdig. Så vil det stå på aktørenes vilje til å prioritere og gjennomføringsevne.
3. Som plan må strategisk plan for Hovinbyen være tydelig og lett å forstå (lese). Den bør være kortfattet med et strategisk kart som viser overordnet byplangrep, sammenbindende og overordnede strukturer som strekker seg over og mellom delområdene (helhetsperspektivet) og grønnstruktur, gatestruktur og gatefunksjon, prinsipplassering sosial infrastruktur for delområder. Planen må basere seg på et sett med felles overordnede prinsipper og gi rammer og retningslinjer for delområder. Og kanskje viktigst, planen må angi prioriteringer og oppfølgingsoppgaver- og tiltak. Det kan være en ide å sortere oppfølgingsoppgaver/prosjekter/ tiltak etter kompleksitet, kostnader, gjennomførbarhet og tidsperspektiv.
4. Nevnte relevante mål og føringer fra forslag til kommuneplan og foreliggende grunnlagsdokumentasjon oppsummerer etter bydelens oppfatning de viktigste temaer strategien bør omhandle. Bydelen vil presisere og tillegge følgende:
5. Kollektivtilbudet skal tilrettelegge for byutvikling. Kollektivtilbud- og tilgjengelighet, fortrinnsvis banebasert, midlertidig bussbasert, må være en ufravikelig premiss for etablering av boliger og arbeidsintensive virksomheter. Dvs. et godt nok kollektivtilbud må være på plass før transformasjon/utbygging skjer.

Bydelen forutsetter at tilfredsstillende nivå på luft og støy er til stede før nye boliger tillates.

6. *Forutsatte infrastrukturprosjekter*

I forslag til kommuneplan er det forutsatt flere tunge infrastrukturtiltak, bl.a. togstasjon på Breivoll, nye T-bane linjer og ny Manglerudtunnel.

Bydelen mener at i denne sammenheng, må det også i forbindelse med Manglerudprosjektet, ses på nedleggelse av Ulvensplitten og E6 i tunnel under Ulven/Teisen (jf. konsulentoppdrag for Ulvensplitten og idekonkurransen), samt lokk/tunnelløsninger for E6 nordover forbi Alnabru/Breivoll.

Bydelen peker også på Jernbaneverkets planer om en ny godsforbindelse fra Østfoldbanen til Alnabru som vil kunne få konsekvenser for Bryn/Breivoll. Det er planlagt en ny godsforbindelse (tunnel) fra Østfoldbanen, via Follobanen, til Alnabruterminalen. Bydelen er ikke kjent med status i dette arbeidet, men i arbeidet med Hovinbyen bør det avklares hvorvidt en slik forbindelse er aktuell og hvilke planer som eventuelt finnes for togtrase og tunnelutløp på Brynseng.

Bydelen viser for øvrig til bydelens uttalelse til planlagt bussdepot i Persveien 25.

7. *Torg og møteplasser, grønnstruktur og anlegg for fysisk aktivitet og idrett*

Det er avgjørende at det sikres tilstrekkelig areal til uteopphold, rekreasjon, lek og fysisk aktivitet (torg og møteplasser, grønnstruktur, idrettsanlegg). Dette er viktig for by- og bokvalitet og øker områdets attraktivitet. Samtidig er dette investeringer og en arealbruk som (tilsynelatende) gir liten økonomisk avkastning. Slike formål kan derfor fort komme i konflikt med ønsket inntjening og fordyre prosjekter. Det er viktig at opparbeidelse av uterom og fellesarealer sikres ved utbyggingsavtaler.

Områdene bør utvikles forskjellig med særtrekk ut fra eksisterende kvaliteter, slik at variasjon ivaretas og ikke alle områder og bygninger blir like. «Forlatte» bydeler som er øde etter arbeidstid, må unngås.

8. *Viktige gang-/sykkelforbindelse i bydelens del av Hovinbyen*

Følgende strategiske forbindelseslinjer anses som særlig viktige og bør prioriteres:

- Ulven (Økern)-Teisen, gang-/sykkelvei over E6. (Se bl.a. VPOR Breivoll. Statens vegvesen Region øst har fått utarbeidet et forprosjekt for en ny gang- og sykkelbru over E6: *E6 Utskifting av gang- og sykkelbru på Teisen, Oslo kommune. Forprosjekt 9. september 2014.*)
- Grøntdraget Valle-Østre Aker kirke-Alnabru (jf. forslag til kommuneplan, Temakart T7 til §§ 12.3 og 13.3 blågrønn struktur i byggesonen, og andre overordnede planer).
- Manglende lenke i turvei/gangvei langs Alna fra Smalvollen til Bryn (jf. forslag til kommuneplan).

9. *Kulturmiljøer*

Bydelen forutsetter at ivaretagelse av Hovinbyens gjenværende kulturminner og kulturmiljøer vektlegges særskilt i strategiarbeidet. Strategier som knytter sammen bevaring av kulturminneverdier og byutvikling i delområdene. (Se f. eks. NIKU Rapport 19 – 2007, *Kulturminneverdier i by: mellom bevaring og utvikling.*)

10. *Kriminalitetsforebyggende planlegging*

I relevante mål og føringer fra kommuneplanarbeidet er kriminalitetsforebyggende planlegging ikke nevnt. Kriminalitetsforebygging er et lovpålagt hensyn i planprosessen og en strategisk plan for Hovinbyen må ha fokus på fysiske løsninger som fremmer sikkerhet og trygghet, dvs. prinsipper og retningslinjer for delområdene som kan bidra til trygge bydeler. (Se f.eks. ”Trygge nærmiljøer”, Det kriminalitetsforebyggende råds håndbok om kriminalitetsforebygging og fysiske omgivelser.)

11. Vare og logistikkstrategi

Forslag til kommuneplan anslår at området innenfor Hovinbyen har et potensiale for 27 000 nye boliger og 2,5 millioner m² næringsareal. Dette innebærer et betydelig omfang i daglig vare- og godstransport. Hovinbyen krever en velordnet logistikk for alle varer som skal inn og ut av området, herunder også renovasjon og avfallshåndtering, for å kunne utvikles som et område med indre by karakter. Det er viktig at planen tar høyde for dette. Slike formål krever areal, betydelige investeringer og smarte løsninger når arealknapphet og arealkonflikter oppstår. (Det blir vanskelig nok å innfri alle gode hensikter og mål for Hovinbyen.) Strategisk plan bør derfor ha strategier som legger til rette for en fornuftig vare og godshåndtering.

12. Finansiering

Finansieringsstrategier bør innarbeides som en del av strategisk plan for Hovinbyen.

Tidligere innspill til planarbeid i Hovinbyen

Bydelsadministrasjonen viser for øvrig til tidligere lokale innspill gitt i uttalelser til planprogram og VPOR for flere av delområdene innenfor Hovinbyen.

Sak 5/15 Forslag til vedtekt vedrørende hester på gangvei og områder med allmenn ferdsel

Bydelsdirektørens forslag til vedtak:

Saken fremmes som den foreligger uten innstilling fra bydelsdirektøren.

Forslag fremsatt i møtet:

Knut Røli (A) fremmet følgende forslag:

1. Miljø- og byutviklingskomiteen ber bydelsadministrasjonen kontakte ridesentrene i bydelen og henstille ridende om å rydde etter seg.
2. Miljø- og byutviklingskomiteen ber bydelsadministrasjonen kontakte Bymiljøetaten for å høre hvordan dette løses ellers i Oslo.

Votering:

Knut Rølis forslag ble enstemmig vedtatt.

Etter dette er miljø- og byutviklingskomiteens vedtak følgende:

Vedtak:

1. Miljø- og byutviklingskomiteen ber bydelsadministrasjonen kontakte ridesentrene i bydelen og henstille ridende om å rydde etter seg.
2. Miljø- og byutviklingskomiteen ber bydelsadministrasjonen kontakte Bymiljøetaten for å høre hvordan dette løses ellers i Oslo.

Sak 6/15 Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus

Bydelsdirektørens forslag til vedtak:

Alna bydelsutvalg viser til offentlig ettersyn av forslag til Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus med høringsfrist 27.02.2015. Bydelsutvalget har følgende merknader til planforslaget:

Generelle merknader

Den politiske styringsgruppen sier i planens forord at «plansamarbeidets forslag til regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus er overordnet, tydelig og gjennomførbart. Hvis alle aktørene bidrar med sin del, vil det ta oss et stort skritt i retning av våre felles mål.»

Bydelen er enig i dette, og bydelen støtter foreslåtte overordnede strategier, arealstrategier og transportstrategier.

Bydelen påpeker at prosessen frem til vedtak om offentlig ettersyn har vært meget grundig. Regional plan bygger på utredninger og faglige vurderinger og anbefalinger som bydelen mener det er riktig å basere planarbeidet på. Utgangspunktet for en slik plan må være kunnskapen vi har og det vi med rimelig sikkerhet kan si om overskuelig framtid.

I planarbeidet er det således utredet ulike løsninger for å nå målene. Vurderingene viser et behov for å endre kurs i retning av et mer konsentrert utbyggingsmønster og en betydelig større satsing på kollektivtransport. Det blir videre avgjørende å sikre både at store transportinvesteringer følges opp med konsentrert byutvikling, og omvendt, at konsentrert byutvikling vil bli betjent med kapasitetssterk kollektivtransport. Dette er i tråd med bydelens oppfatning.

Bydelen vil her ikke gå nærmere inn på planens innhold og valg av strategier. Bydelen viser til at utkastet til regional plan er i overensstemmelse med utarbeidelse av forslag til kommuneplan for Oslo som ivaretar lokale utfordringer. Det viktigste fremover blir oppfølging av planen.

Særskilte merknader

Bydelen vil understreke følgende som berører bydelen spesielt:

Oslo har som hovedstad og storby, en særstilling i plansamarbeidet med andre areal- og transportutfordringer enn kommunene i Akershus, men alle har et felles ansvar for å oppnå felles mål. Bydel Alna (og Groruddalen) er en del av regionen som sterkt merker konsekvensene av den areal- og transportpolitikk som føres. Bydelen er en transportkorridor (E6) og har et logistikknutepunkt med stor tungtrafikk. Stor trafikk gir støyplager og dårlig lokal luftkvalitet som er en fare for folks helse, det reduserer bokvalitet og attraktivitet (bidrar til dårlig omdømme) og gir restriksjoner for arealbruk som vanskeliggjør ønsket byutvikling. Dette er lokale problemer som utenbys kjørende merker lite til. Bydelen mener det er urimelig at bydelens befolkning skal ta denne belastningen.

Utredninger viser at av de tre korridorene, er vegkapasiteten høyest og kollektivandelene lavest i nordøstkorridoren. Trafikken må reduseres og kollektivandelen må økes betraktelig. Regional plan gir ingen en endelig løsning på problemene i bydelen, men forslaget legger langt på vei opp til forbedring, og for bydelen vil det derfor være av stor betydning at planen følges opp ved at alle tar ansvar og forplikter seg i forhold til planen.

Veikapasiteten bør ikke bygges ut og at det må satses mye mer på å bygge ut kollektivtilbudet. Videre utbygging av vegkapasitet er ikke forenlig med overordnede klima- og miljømål.

Bydelen bemerker likevel at investeringer på hovedvegnettet er nødvendig for å bedre fremkommeligheten for kollektivtrafikk, og manglende investeringer vil kunne gi kapasitetsproblemer for vare- og persontransporten.

I regional plan defineres Groruddalen som en del av bybåndet nord-øst. Bybåndet skal ta en høyere vekst enn i dag, og en stor andel av Oslos framtidige befolknings- og næringsvekst er

planlagt i Groruddalen, med potensialer langs eksisterende t-bane ved blant annet Stovner/Rommen, Furuset og Vollebekk. Planlagt kollektivløsning gjennom Lørenskog til Ahus vil knytte Lørenskog sentrum og Ahus tettere til Groruddalen og Oslo by, og gir grunnlag for tung byutvikling. Videre vil styrking av kollektivaksen Ahus/Lillestrøm/Kjeller gi området bedre regional kollektivtilgjengelighet, som kan gjøre området mer attraktivt for næringslivet. Økt frekvens på lokaltoget vil skape potensial for tettere byutvikling ved blant annet Grorud stasjon, Fjellhamar og Strømmen.

T-bane til Lillestrøm og Ahus er svært viktig. En videreutvikling av Lillestrøm som by og en sammenkobling av Ellingsrudbanen og Vestlibanen i Lillestrøm, vil øke attraktiviteten på T-banen og gi nye utbyggingsmuligheter langs T-banetraseene. Bydelen tillegger at T-bane til Ahus også er viktig for bydelens befolkning som har Ahus som sitt sykehus.

Bydelen nevner også etablering av innfartsparkering utenfor bygrensen som et viktig grep, både for å øke kollektivandelen og for å redusere utenbys villparkering i bydelen.

Regional plan peker på potensialet for nye boliger langs dagens t-bane. Bydelen ser positivt på en slik utvikling, men det understrekes samtidig at fortetting er utfordrende i forhold til eksisterende boliger og konflikter må løses. Det planlegges også at dalbunnen en gang i fremtiden skal utvikles og bygges ut med bl.a. boliger. Bydelen mener dette ikke kan skje før et godt kollektivtilbud er på plass (nye t-banetraseer). Her er prioritering av tiltak en utfordring. Bydelen er enig i at tiltak må prioriteres der problemene er størst, der flest er utsatt. Bydelen frykter imidlertid en forverring av problemene hvis all trafikk ut og inn av byen i nordøstkorridoren skal ledes til E6, og E6 nærmest blir eneste innfartsåre fra Romerike til Oslo samtidig som det ikke gjøres noe for å minske støy og forurensningsproblemene langs E6 gjennom bydelen. Det er derfor viktig i alle de i alle større utviklingsplaner utredes og tas hensyn til konsekvenser for en større del av tiliggende veisystemer. Det hjelper lite å bare flytte på problemene.

Bydelen har i mange sammenhenger således påpekt og etterlyst at det skal gjøres noe med E6 gjennom bydelen, og foreslått E6 i tunnel, alternativt under lakk.

Oppfølging av planen

Bydelen har tro på plansamarbeidet og anbefaler planforslaget.

Regional plan peker på styringsutfordringer og behovet for samhandling på flere nivåer. Bydelen er enig. Det er en forutsetning at stat, fylkeskommune og kommunene har vilje og evne til å følge opp planen innenfor sine ansvarsområder. Uenigheter om løsninger og gjennomføring vil oppstå. Ulike synspunkter og behov, kompliserte sammenhenger og konkurranse om midler til investeringer bidrar til dette. Bydelen mener derfor at planen og gjensidige forventninger må følges opp med bindende bestemmelser og avtaler.

Regional plan skal legges til grunn for statens, Oslo kommunes, Akershus fylkeskommunes og Akershuskommunenes planlegging og prioriteringer. Det er derfor avgjørende at kommunene utarbeider sine arealplaner i tråd med regional plan.

Bydelen registrerer at regional plan i hovedtrekk vil være robust for en endret kommunestruktur. Dette er viktig siden kommunesammenslåing kan bli aktuelt. Bydelen tror også regional plan generelt er robust nok til å kunne takle endringer som kommer.

Bydelen er videre enig i at det er ønskelig å redusere antall innsigelser i planprosesser, og at en felles plan med klare føringer vil gi større forutsigbarhet i plandialogen mellom stat, fylke, kommune og allmennheten.

Bydelen har i tidligere innspill påpekt at den største utfordringen i planarbeidet og gjennomføring er knyttet til økonomi, dvs. offentlige investeringer til oppgradering og utvikling av infrastruktur, og det vil være behov for statlig bidrag til finansiering, spesielt til kollektivtransporten. Det er positivt at Oslo og Akershus i planarbeidet har vektlagt de statlige forpliktelsene til oppfølging av planen.

Oppfølging av statens forpliktelser til finansiering av planens gjennomføring blir derfor sentralt.

Forslag fremsatt i møtet:

Knut Røli (A) fremmet følgende forslag:

Til «Særskilte merknader»:

1. Ny innskutt setning etter tredje setning i første avsnitt: «Bydel Alna viser til tidligere merknader om at tungrtransporten må løse sitt parkeringsbehov på Alnabruterminalen eller i umiddelbar nærhet.»
2. Tillegg til sjettede avsnitt: «Bydelen vil også be om en utredning av mulig bomgrensesnitt ved bygrensa, for derigjennom få flere reisende over på kollektivtrafikk. Bydelen vil samtidig peke på potensialet som ligger i å ta i bruk Alnabanen til persontransport.»
3. Ny innskutt setning etter fjerde setning i åttende avsnitt: «Bydelen forutsetter også at tilfredsstillende kvalitet på luft og støy er på plass før boliger tillates.»
4. Tillegg til siste avsnitt: «Bydelen stiller her spørsmål ved hvilken konsekvens den foreslåtte Manglerudtunnelen vil få for ytterligere trafikkvekst i Groruddalen.»

Til «Oppfølging av planen»:

5. I siste avsnitt erstattes «sentralt» med «av avgjørende betydning. Bydelen forutsetter at dette kommer på plass.»

Votering:

Bydelsdirektørens forslag med Knut Rølis tillegg og endringer ble enstemmig vedtatt.

Etter dette er miljø- og byutviklingskomiteens vedtak følgende:

Vedtak:

Alna bydelsutvalg viser til offentlig ettersyn av forslag til Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus med høringsfrist 27.02.2015. Bydelsutvalget har følgende merknader til planforslaget:

Generelle merknader

Den politiske styringsgruppen sier i planens forord at «plansamarbeidets forslag til regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus er overordnet, tydelig og gjennomførbart. Hvis alle aktørene bidrar med sin del, vil det ta oss et stort skritt i retning av våre felles mål.»

Bydelen er enig i dette, og bydelen støtter foreslåtte overordnede strategier, arealstrategier og transportstrategier.

Bydelen påpeker at prosessen frem til vedtak om offentlig ettersyn har vært meget grundig. Regional plan bygger på utredninger og faglige vurderinger og anbefalinger som bydelen mener det er riktig å basere planarbeidet på. Utgangspunktet for en slik plan må være kunnskapen vi har og det vi med rimelig sikkerhet kan si om overskuelig framtid.

I planarbeidet er det således utredet ulike løsninger for å nå målene. Vurderingene viser et behov for å endre kurs i retning av et mer konsentrert utbyggingsmønster og en betydelig større satsing på kollektivtransport. Det blir videre avgjørende å sikre både at store transportinvesteringer følges opp med konsentrert byutvikling, og omvendt, at konsentrert byutvikling vil bli betjent med kapasitetssterk kollektivtransport. Dette er i tråd med bydelens oppfatning.

Bydelen vil her ikke gå nærmere inn på planens innhold og valg av strategier. Bydelen viser til at utkastet til regional plan er i overensstemmelse med utarbeidelse av forslag til kommuneplan for Oslo som ivaretar lokale utfordringer. Det viktigste fremover blir oppfølging av planen.

Særskilte merknader

Bydelen vil understreke følgende som berører bydelen spesielt:

Oslo har som hovedstad og storby, en særstilling i plansamarbeidet med andre areal- og transportutfordringer enn kommunene i Akershus, men alle har et felles ansvar for å oppnå felles mål. Bydel Alna (og Groruddalen) er en del av regionen som sterkt merker konsekvensene av den areal- og transportpolitikk som føres. Bydelen er en transportkorridor (E6) og har et logistikknutepunkt med stor tungtrafikk. Bydel Alna viser til tidligere merknader om at tungtransporten må løse sitt parkeringsbehov på Alnabruterminalen eller i umiddelbar nærhet. Stor trafikk gir støyplager og dårlig lokal luftkvalitet som er en fare for folks helse, det reduserer bokvalitet og attraktivitet (bidrar til dårlig omdømme) og gir restriksjoner for arealbruk som vanskeliggjør ønsket byutvikling. Dette er lokale problemer som utenbys kjørende merker lite til. Bydelen mener det er urimelig at bydelens befolkning skal ta denne belastningen.

Utredninger viser at av de tre korridorene, er vegkapasiteten høyest og kollektivandelene lavest i nordøstkorridoren. Trafikken må reduseres og kollektivandelen må økes betraktelig. Regional plan gir ingen en endelig løsning på problemene i bydelen, men forslaget legger langt på vei opp til forbedring, og for bydelen vil det derfor være av stor betydning at planen følges opp ved at alle tar ansvar og forplikter seg i forhold til planen.

Veikapasiteten bør ikke bygges ut og at det må satses mye mer på å bygge ut kollektivtilbudet. Videre utbygging av vegkapasitet er ikke forenlig med overordnede klima- og miljømål.

Bydelen bemerker likevel at investeringer på hovedvegnettet er nødvendig for å bedre fremkommeligheten for kollektivtrafikk, og manglende investeringer vil kunne gi kapasitetsproblemer for vare- og persontransporten.

I regional plan defineres Groruddalen som en del av bybåndet nord-øst. Bybåndet skal ta en høyere vekst enn i dag, og en stor andel av Oslos framtidige befolknings- og næringsvekst er planlagt i Groruddalen, med potensialer langs eksisterende t-bane ved blant annet Stovner/Rommen, Furuset og Vollebekk. Planlagt kollektivløsning gjennom Lørenskog til Ahus vil knytte Lørenskog sentrum og Ahus tettere til Groruddalen og Oslo by, og gir grunnlag for tung byutvikling. Videre vil styrking av kollektivaksen Ahus/Lillestrøm/Kjeller gi området bedre regional kollektivtilgjengelighet, som kan gjøre området mer attraktivt for næringslivet. Økt frekvens på lokaltoget vil skape potensial for tettere byutvikling ved blant annet Grorud stasjon, Fjellhamar og Strømmen.

T-bane til Lillestrøm og Ahus er svært viktig. En videreutvikling av Lillestrøm som by og en sammenkobling av Ellingsrudbanen og Vestlibanen i Lillestrøm, vil øke attraktiviteten på T-

banen og gi nye utbyggingsmuligheter langs T-banetraseene. Bydelen tillegger at T-bane til Ahus også er viktig for bydelens befolkning som har Ahus som sitt sykehus. Bydelen vil også be om en utredning av mulig bomgrensesnitt ved bygrensa, for derigjennom få flere reisende over på kollektivtrafikk. Bydelen vil samtidig peke på potensialet som ligger i å ta i bruk Alnabanen til persontransport.

Bydelen nevner også etablering av innfartsparkering utenfor bygrensen som et viktig grep, både for å øke kollektivandelen og for å redusere utenbys villparkering i bydelen.

Regional plan peker på potensialet for nye boliger langs dagens t-bane. Bydelen ser positivt på en slik utvikling, men det understrekes samtidig at fortetting er utfordrende i forhold til eksisterende boliger og konflikter må løses. Det planlegges også at dalbunnen en gang i fremtiden skal utvikles og bygges ut med bl.a. boliger. Bydelen mener dette ikke kan skje før et godt kollektivtilbud er på plass (nye t-banetraseer). Bydelen forutsetter også at tilfredsstillende kvalitet på luft og støy er på plass før boliger tillates. Her er prioritering av tiltak en utfordring. Bydelen er enig i at tiltak må prioriteres der problemene er størst, der flest er utsatt. Bydelen frykter imidlertid en forverring av problemene hvis all trafikk ut og inn av byen i nordøstkorridoren skal ledes til E6, og E6 nærmest blir eneste innfartsåre fra Romerike til Oslo samtidig som det ikke gjøres noe for å minske støy og forurensningsproblemene langs E6 gjennom bydelen. Det er derfor viktig i alle de i alle større utviklingsplaner utredes og tas hensyn til konsekvenser for en større del av tilliggende veisystemer. Det hjelper lite å bare flytte på problemene.

Bydelen har i mange sammenhenger således påpekt og etterlyst at det skal gjøres noe med E6 gjennom bydelen, og foreslått E6 i tunnel, alternativt under lokk. Bydelen stiller her spørsmål ved hvilken konsekvens den foreslåtte Manglerudtunnelen vil få for ytterligere trafikkvekst i Groruddalen.

Oppfølging av planen

Bydelen har tro på plansamarbeidet og anbefaler planforslaget.

Regional plan peker på styringsutfordringer og behovet for samhandling på flere nivåer. Bydelen er enig. Det er en forutsetning at stat, fylkeskommune og kommunene har vilje og evne til å følge opp planen innenfor sine ansvarsområder. Uenigheter om løsninger og gjennomføring vil oppstå. Ulike synspunkter og behov, kompliserte sammenhenger og konkurranse om midler til investeringer bidrar til dette. Bydelen mener derfor at planen og gjensidige forventninger må følges opp med bindende bestemmelser og avtaler.

Regional plan skal legges til grunn for statens, Oslo kommunes, Akershus fylkeskommunes og Akershuskommunenes planlegging og prioriteringer. Det er derfor avgjørende at kommunene utarbeider sine arealplaner i tråd med regional plan.

Bydelen registrerer at regional plan i hovedtrekk vil være robust for en endret kommunestruktur. Dette er viktig siden kommunesammenslåing kan bli aktuelt. Bydelen tror også regional plan generelt er robust nok til å kunne takle endringer som kommer.

Bydelen er videre enig i at det er ønskelig å redusere antall innsigelser i planprosesser, og at en felles plan med klare føringer vil gi større forutsigbarhet i plandialogen mellom stat, fylke, kommune og allmennheten.

Bydelen har i tidligere innspill påpekt at den største utfordringen i planarbeidet og gjennomføring er knyttet til økonomi, dvs. offentlige investeringer til oppgradering og

utvikling av infrastruktur, og det vil være behov for statlig bidrag til finansiering, spesielt til kollektivtransporten. Det er positivt at Oslo og Akershus i planarbeidet har vektlagt de statlige forpliktelsene til oppfølging av planen.

Oppfølging av statens forpliktelser til finansiering av planens gjennomføring blir derfor av avgjørende betydning. Bydelen forutsetter at dette kommer på plass.

Sak 7/15 Klima- og energistrategi for Oslo - høring

Bydelsdirektørens forslag til vedtak:

Alna bydelsutvalg viser til høring av «Det grønne skiftet. Utkast til klima- og energistrategi for Oslo» med høringsfrist 20.02.2015.

Bydelsutvalget er tilfreds med det arbeidet som er lagt ned i planarbeidet for å kartlegge utfordringer, følge kommunens visjoner samt lage mål, strategier og lage tiltak som bidrar til halvering i klimagassutslippene innen 2030- en fossilfri by innen 2050.

Tiltaksprogrammene omfatter slik bydelsutvalget ser det, de viktigste sektorene: transportsektoren, byggesektor, sektor for ressursutnyttelse og energiproduksjon/-distribusjon.

Alna bydelsutvalg velger primært å uttale seg til utfordringer knyttet til veitrafikk, som er Oslo kommunes og bydelens største utfordring. Begrensning i utslipp fra trafikk, som er hoved kilden til klimagassutslipp (63 %), blir det viktigste framover. Kommunen er i gang med bruk av ulike typer fossilfritt drivstoff for kollektivkjøretøy og renovasjonsbiler.

Kollektivtransportens rutetilbud blir også en viktig faktor i klimaregnskapet. Det må være attraktivt, dvs. gå ofte nok, være rimelig og helst uten omstigninger.

Utbygging av hovedveisystemer som fører inn til byen, bør bidra til å øke kollektivtransport og nødvendig logistikktransport – men ikke åpne for økt trafikk- og klimabelastning generelt (T1.1, T1.3, T1.4). Gode kollektivtilbud vil ikke gjøre privatbilen overflødig, men kan begrense kø og utslipp, og økende krav til fossilfrie biler kan bidra til en god klimautvikling på sikt.

Det er bekymringsfylt at stadig mer gods går fra bane til vei, i en tid der regionens befolkningsvekst er stadig økende og behov for varer er økende (T2.3). I den grad det er mulig bør tungtransport over på bane. Det må også settes krav til at søppelhåndteringsindustrien er mest mulig kortreist.

Bydelsutvalget finner at planen kan synes noe ambisiøs, men imøteser foreslåtte tiltak med stor interesse. Oppdatering for måloppnåelse vil være et viktig verktøy og et incitament som kan øke interessen og bidragene fra befolkningen i kampen mot klimagassutslipp.

Alna bydelsutvalg viser for øvrig til saksfremlegget i sin helhet.

Forslag fremsatt i møtet:

Knut Røli (A) fremmet følgende forslag til tillegg:

Nytt innskutt nest siste avsnitt: «Bydelsutvalget viser også til areal- og transportplan for Oslo og Akershus som blir viktig for å nå klimamålene i Oslo.»

Votering:

Bydelsdirektørens forslag med Knut Rølis tillegg ble enstemmig vedtatt.

Etter dette er miljø- og byutviklingskomiteens vedtak følgende:

Vedtak:

Alna bydelsutvalg viser til høring av «Det grønne skiftet. Utkast til klima- og energistrategi for Oslo» med høringsfrist 20.02.2015.

Bydelsutvalget er tilfreds med det arbeidet som er lagt ned i planarbeidet for å kartlegge utfordringer, følge kommunens visjoner samt lage mål, strategier og lage tiltak som bidrar til halvering i klimagassutslippene innen 2030- en fossilfri by innen 2050.

Tiltaksprogrammene omfatter slik bydelsutvalget ser det, de viktigste sektorene: transportsektoren, byggesektor, sektor for ressursutnyttelse og energiproduksjon/-distribusjon.

Alna bydelsutvalg velger primært å uttale seg til utfordringer knyttet til veitrafikk, som er Oslo kommunes og bydelens største utfordring. Begrensning i utslipp fra trafikk, som er hoved kilden til klimagassutslipp (63 %), blir det viktigste framover. Kommunen er i gang med bruk av ulike typer fossilfritt drivstoff for kollektivkjøretøy og renovasjonsbiler.

Kollektivtransportens rutetilbud blir også en viktig faktor i klimaregnskapet. Det må være attraktivt, dvs. gå ofte nok, være rimelig og helst uten omstigninger.

Utbygging av hovedveisystemer som fører inn til byen, bør bidra til å øke kollektivtransport og nødvendig logistikktransport – men ikke åpne for økt trafikk- og klimabelastning generelt (T1.1, T1.3, T1.4). Gode kollektivtilbud vil ikke gjøre privatbilen overflødig, men kan begrense kø og utslipp, og økende krav til fossilfrie biler kan bidra til en god klimautvikling på sikt.

Det er bekymringsfylt at stadig mer gods går fra bane til vei, i en tid der regionens befolkningsvekst er stadig økende og behov for varer er økende (T2.3). I den grad det er mulig bør tungtransport over på bane. Det må også settes krav til at søppelhåndteringsindustrien er mest mulig kortreist.

Bydelsutvalget finner at planen kan synes noe ambisiøs, men imøteser foreslåtte tiltak med stor interesse. Oppdatering for måloppnåelse vil være et viktig verktøy og et incitament som kan øke interessen og bidragene fra befolkningen i kampen mot klimagassutslipp.

Bydelsutvalget viser også til areal- og transportplan for Oslo og Akershus som blir viktig for å nå klimamålene i Oslo.

Alna bydelsutvalg viser for øvrig til saksfremlegget i sin helhet.

Referatsaker

Periode: 03. desember 2014 - 10. februar 2015

Sak nr.	Arkivsak	Tittel
1/15	201401566-1	Vedr. HC-parkeringsskiltene på Tveita senter Brev til Tveita senter datert 08.12.2014. <i>Tatt til orientering.</i>
2/15	201401506-1	Bestilling av oppstartmøte - videresending - Furusetveien 21 Dokument innkommet: Brev av 18.11.2014 fra Plan- og bygningsetaten. <i>Tatt til orientering.</i>
3/15	201401506-2	Vedr. oppstartmøte for Furusetveien 21 Brev til Plan- og bygningsetaten datert 12.12.2014. <i>Tatt til orientering.</i>
4/15	201401392-3	Ønske om parkeringsforbud langs del av Tevlingveien Brev til Bymiljøetaten datert 15.12.2014. <i>Tatt til orientering.</i>
5/15	201401456-4	Ny skiltforskrift trer i kraft 010115. Oslo kommune Bymiljøetaten overtar skiltmyndigheten Dokument innkommet: Brev av 08.12.2014 fra Politiet. <i>Tatt til orientering.</i>
6/15	201401456-5	Ønske om parkeringsforbud i del av Haugerudveien Brev til Bymiljøetaten datert 15.12.2014. <i>Tatt til orientering.</i>
7/15	201401584-1	Anmodning om drift og vedlikehold av Ospetien, Bydel Alna Brev til Bymiljøetaten datert 17.12.2014. <i>Tatt til orientering.</i>
8/15	201401588-1	Smalvollveien 65 119/6/0/0 - byggesak - oversender byggesak til uttalelse Dokument innkommet: Brev av 19.12.2014 fra Plan- og bygningsetaten. <i>Tatt til orientering.</i>
9/15	201401588-2	Smalvollveien 65 - byggesak - bydelens merknader Dokument innkommet: Brev til Plan- og bygningsetaten datert 22.12.2014. <i>Tatt til orientering.</i>

- 10/15 201400512-9 Haugerudparken - Henstilling til byrådet om kommunalt erverv
Dokument innkommet:
Brev av 10.12.2014 fra Byrådsavdeling for byutvikling.
Tatt til orientering.
- 11/15 201401108-4 Tvetenveien, sykkeltiltak - varsel om igangsetting av arbeider
Dokument innkommet:
Brev av 08.12.2014 fra Bymiljøetaten.
Tatt til orientering.
- 12/15 201401108-5 Forespørsel om trafikkstøy og luftforurensning i pågående anlegg
Tvetenveien
Dokument innkommet:
Brev av 22.12.2014 fra Bymiljøetaten.
Tatt til orientering.
- 13/15 201401628-1 Søker om forlengelse på dispensasjon - pigging på Ring 3 mellom
Ulven og Teisen
Dokument innkommet:
Brev av 22.12.2014 fra Østlandske Vei og Betong AS.
Tatt til orientering.
- 14/15 201401611-1 Det er ingen planer om oppsett av rekkverk langs fortauet
Dokument innkommet:
Brev av 18.12.2014 fra Bymiljøetaten.
Tatt til orientering.
- 15/15 201401583-1 Hovedplan for innføring av avfallssug - Helseetatens uttalelse
Dokument innkommet:
Brev av 10.12.2014 fra Helseetaten.
Tatt til orientering.
- 16/15 201401558-1 Varsel om endring av adresse. Strømsveien 131 og Agmund
Boltsvei 53- 55-57-59
Dokument innkommet:
Brev av 02.12.2014 fra Plan- og bygningsetaten.
Tatt til orientering.
- 17/15 201401558-2 Vedr. endring av adresse for Strømsveien 131
Brev til Plan- og bygningsetaten datert 07.02.2015.
Tatt til orientering.
- 18/15 201500052-1 Oppfølging av vedtak i sak 212/12 - tungtrafikktransport i
Groruddalen
Dokument innkommet:
Kopi av brev av 12.01.2015 fra Groruddalen Miljøforum til
Byråden for miljø og samferdsel og Samferdsels- og
miljøkomiteen.
Tatt til orientering.

- 19/15 201400108-6 Vedr. Persveien 25 - oppstart av detaljregulering og varsling av planprogram
Dokument innkommet:
Brev til Arcasa arkitekter AS datert 15.01.2015.
Tatt til orientering.
- 20/15 201400813-3 Status vedr. videreføring av Groruddalssatsingen etter 2016 og Oslo sør -satsingen etter 2018
Dokument innkommet:
Notat til bystyrets organer 344/2014 fra Byrådsavdeling for byutvikling.
Tatt til orientering.
- 21/15 201500052-2 Oppfølging av tungtransport i Groruddalen
Dokument innkommet:
Notat til bystyrets organer 376/2014 fra Byrådsavdeling for byutvikling.
Tatt til orientering.
- 22/15 201401584-2 Det vil bli foretatt befarings i området
Dokument innkommet:
Brev av 20.01.2015 fra Bymiljøetaten.
Tatt til orientering.
- 23/15 201400108-7 Oppstart av detaljregulering for Persveien 25
Dokument innkommet:
Kopi av brev av 18.01.2015 fra Groruddalsporten storvel til Arcasa arkitekter AS.
Tatt til orientering.
- 24/15 201400381-34 Klage på utbyggingen på Lindeberg
Dokument innkommet:
E-post av 17.12.2014 fra Mirsada Hadziosmanovic.
Tatt til orientering.
- 25/15 201400381-35 Klage på utbyggingen på Lindeberg
Dokument innkommet:
Brev til Mirsada Hadziosmanovic datert 22.01.2015.
Tatt til orientering.
- 26/15 201500101-1 Orientering om salg av eiendom
Dokument innkommet:
Brev av 22.01.2015 fra Eiendoms- og byfornyelsesetaten.
Tatt til orientering.
- 27/15 201500122-1 Brobekkveien 52 – 64
Dokument innkommet:
Kopi av brev av 26.01.2015 fra Linderud og Omegn Vel til Plan- og bygningsetaten.
Tatt til orientering.

- 28/15 201400108-8 Melding om igangsetting av reguleringsarbeid og høring av planprogram for Persveien 25 mfl
Dokument innkommet:
Kopi av brev av 29.01.2015 fra Groruddalen Miljøforum til Arcasa arkitekter AS.
Tatt til orientering.
- 29/15 201401629-2 Vedr. oppstartsmøte for Gamle Leirdalsvei 3-9
Dokument innkommet:
Brev til Plan- og bygningsetaten datert 30.01.2015.
Tatt til orientering.
- 30/15 201400377-5 Per Kroghs vei 2 - detaljregulering - offentlig ettersyn. Bydelens merknader
Dokument innkommet:
Brev til Plan- og bygningsetaten datert 28.01.2015.
Tatt til orientering.
- 31/15 201401573-2 Innspill til planprogram for E6 Manglerudprosjektet
Dokument innkommet:
Brev til Statens vegvesen Region øst datert 28.01.2015.
Tatt til orientering.
- 32/15 201400108-9 Innspill til oppstart av detaljregulering og varsel om planprogram i Bydel Bjerke
Dokument innkommet:
Kopi av brev av 29.01.2015 fra Bjerke Storvel til Arcasa arkitekter AS.
Tatt til orientering.

Eventuelt

Reserverte parkeringsplasser/biloppstillingsplasser for bilkollektiv i Bydel Alna

Knut Røli (A) foreslo at Bymiljøetaten tilskrives og anmodes om å legge til rette for etablering av parkeringsplasser/biloppstillingsplasser for bildelingsordninger i bydelen. *Miljø- og byutviklingskomiteen sluttet seg til dette og ber bydelsadministrasjonen følger opp saken.*

Møte om utviklingen på Haugerud-Trosterud

Grete Horntvedt (H) orienterte om møte Alna Høyre og Alna Venstre gjennomførte på Haugerud 03.02.2015.

Forfall til neste komitemøte

Grete Horntvedt (H) meldte forfall til komiteens møte 24.03.2015.

Bydel Alna, 12.02.2015

Knut Røli
leder

Antti-Jussi Andresen
sekretær