



## Møteinnkalling 8/10

---

**Møte:** Oppvekst- miljø- og byutviklingskomiteen  
**Møtested:** Akersbakken 27  
**Møtetid:** onsdag 20. oktober 2010 kl. 18.00  
**Sekretariat:** 23 47 52 50

---

### SAKSKART

Åpen halvtime  
Godkjenning av innkalling  
Godkjenning av sakskart  
Informasjon  
Eventuelt

#### Saker til behandling

Sak 56/10	OMB-protokoll september 2010.....	ii
Sak 57/10	Rådhusbrygge 4 - Rådhusplassen - varsel om mindre reguleringsendring - planbeskrivelse og revidert kart.....	4
Sak 58/10	Trafikkplan for bydelen- forslag til arbeidsplan.....	9
Sak 59/10	Informasjon om bydelens tilrettelegging av ettervern i barnevernet.....	14
Sak 60/10	Informasjon om bydelens utekontakttjeneste .....	16
Sak 61/10	Skjøtsel av Kristparken.....	17
Referatsaker .....		3

## Sak 56/10 OMB-protokoll september 2010

Arkivsak: 201000044  
Arkivkode: 026.2  
Saksbehandler: Kristin Kaus

Saksgang	Møtedato	Saknr
Oppvekst- miljø- og byutviklingskomiteen	20.10.10	56/10

### OMB-PROTOKOLL SEPTEMBER 2010

### Protokoll 7/10

---

**Møte:** Oppvekst- miljø- og byutviklingskomiteen  
**Møtested:** Akersbakken 27  
**Møtetid:** onsdag 22. september 2010 kl. 18.00  
**Sekretariat:** 23 47 52 50

---

**Møteleder:** Nora Fjelddalen (SV)

**Tilstede:** Sandra Clark (V)  
Gudmund Brede (A)  
Hans Petter de Fine (R)  
Per Perald (F)  
Olav Bye (H)

**Forfall:** Helen Ingrid Andreassen (A)

**Som vara møtte:**

**I tillegg møtte:**

**Møtesekretær:** Kjersti Halvorsen

#### Åpen halvtime

Jenni Westad møtte vedr. Geitemyrsveien barnepark

#### Godkjenning av innkalling og sakskart

Godkjent, men ingen har mottatt innkalling

#### Orientering om ungdomsrådets protokoll

Tatt til orientering

**Eventuelt**



## **Sak 50 /10 OMB-protokoll juni 2010**

**Bydelsdirektørens forslag til vedtak**  
Godkjent

**Votering:**

Enstemmig vedtatt.

**Vedtak:**

*Godkjent*

## **Sak 51 /10 Storgata 14 Gnr/Bnr 208/633 - Planforslag til offentlig ettersyn - detaljregulering**

**Bydelsdirektørens forslag til vedtak**

1. Bydelsutvalget er enig i Plan- og bygningsetatens foreløpige konklusjon i saken.

**Votering:**

Enstemmig vedtatt.

**Vedtak:**

*Bydelsutvalget er enig i Plan- og bygningsetatens foreløpige konklusjon i saken.*

## **Sak 52 /10 Lille Bislett - status**

**Bydelsdirektørens forslag til vedtak**

Bydelsutvalget tar sak om status i arbeidet med å reetablere Lille Bislett som nærmiljøanlegg til orientering.

**Behandling:**

Endringsforslag fra Gudmund Brede(A):

1. Bydelsutvalget forventer at Idrettsetaten vektlegger et variert aktivitetstilbud framfor en asfaltert plass til bruk for sporadisk parkering.
2. Bydelsutvalget stadfester sitt vedtak om at Lille Bislett skal tilføres to ballbinger.
3. Bydelsutvalget anbefaler Idrettsetaten å innhente den sum som tidligere er innkrevd for parkering på området. Beløpet bør brukes på reetablering av anlegget.
4. Bydelsutvalget stadfester også sitt vedtak hvor det forventes at arbeidet startes i år, slik at barn og unge ikke må vente enda en sesong før de kan ta plassen i bruk.

**Votering:**

Bydelsdirektørens forslag til vedtak satt opp mot Endringsforslag fra A. Endringsforslaget enstemmig vedtatt.

**Vedtak:**

1. *Bydelsutvalget forventer at Idrettsetaten vektlegger et variert aktivitetstilbud framfor en asfaltert plass til bruk for sporadisk parkering.*
2. *Bydelsutvalget stadfester sitt vedtak om at Lille Bislett skal tilføres to ballbinger.*

3. *Bydelsutvalget anbefaler Idrettsetaten å innhente den sum som tidligere er innkrevd for parkering på området. Beløpet bør brukes på reetablering av anlegget.*
4. *Bydelsutvalget stadfester også sitt vedtak hvor det forventes at arbeidet startes i år, slik at barn og unge ikke må vente enda en sesong før de kan ta plassen i bruk.*

### **Sak 53 /10 Status barnehageprosjekter - september 2010.**

**Bydelsdirektørens forslag til vedtak**  
Bydelsutvalget tar saken til orientering.

**Votering:**  
Enstemmig vedtatt.

**Vedtak:**  
*Bydelsutvalget tar saken til orientering.*

### **Sak 54 /10 Hovedopptak i barnehager 2010**

**Bydelsdirektørens forslag til vedtak**  
Bydelsutvalget tar saken til orientering.

**Votering:**  
Enstemmig vedtatt

**Vedtak:**  
*Bydelsutvalget tar saken til orientering.*

### **Sak 55 /10 Manglende leieavtale for bruk av kommunal grunn - status**

Unntatt off.  
§ 15 1. ledd

## Referatsaker

**Periode:** 25. august 2010 - 22. september 2010

<b>Sak nr.</b>	<b>Arkivsak</b>	<b>Tittel</b>
----------------	-----------------	---------------

11/10	200401601-47	Gnr/Bnr 220/50 - Geitmyra - planarbeid for barnehage avsluttet
-------	--------------	--

**Bydelsdirektørens forslag til vedtak**

Godkjent

## Sak 57/10 Rådhusbrygge 4 - Rådhusplassen - varsel om mindre reguleringsendring - planbeskrivelse og revidert kart

Arkivsak: 200800196

Arkivkode: 512.1

Saksbehandler: Elin Løvseth

### Saksgang

Oppvekst- miljø- og byutviklingskomiteen  
Bydelsutvalget

### Møtedato

20.10.10  
26.10.10

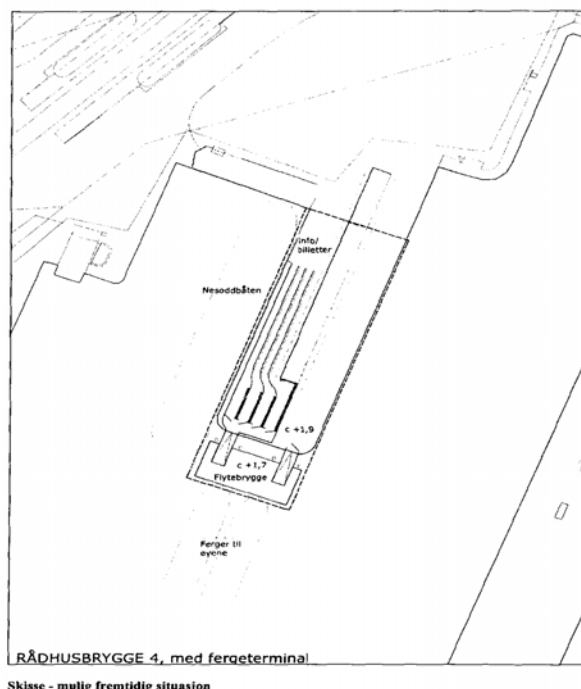
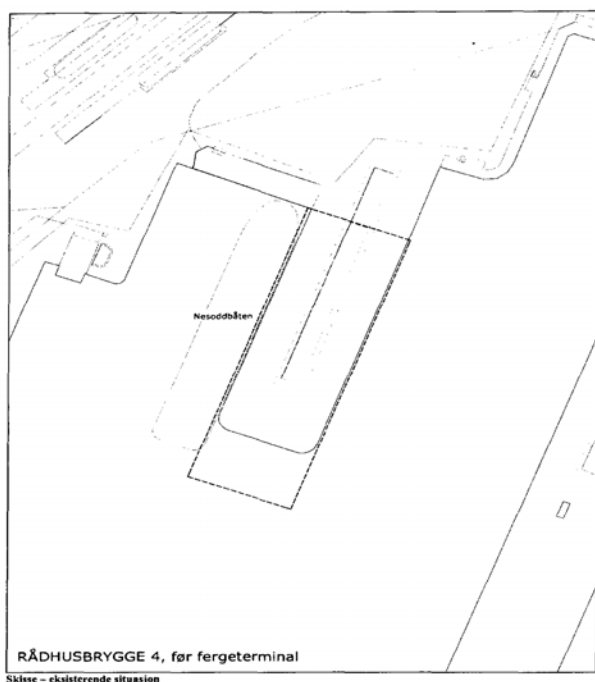
### Saknr

57/10  
131/10

## RÅDHUSBRYGGE 4 - RÅDHUSPLASSEN - VARSEL OM MINDRE REGULERINGSENDRING - PLANBESKRIVELSE OG REVIDERT KART

### Sammendrag:

Reguleringsendringen skal hjemle utleggelsen av en flytebrygge for øyfergene utenfor enden av Rådhusbrygge 4.



### Tidligere vedtak i saken:

Bydelens uttalelse til planinitiativ 29.2.2008

”Ingen kjente forhold som har betydning for planinitiativet i dette området”.

### Bakgrunn for saken:

Styret i tidligere AS Oslo Sporveier (nå Ruter As) gjorde i oktober 2006 et prinsippvedtak om å flytte øyfergeterminalen fra Vippetangen til Pipervika (Rådhusbrygge 4).

Bakgrunnen for vedtaket er et ønske om å flytte terminalen for øybåtene fra dagens plassering på Vippetangen til Rådhuskaia, fortrinnsvis Rådhusbrygge 4.

Når det gjelder øvrige båtanløp her så har Nesoddbåtene anløpssted på Tingvallakaia (Aker brygge), Bygdøyfergene og mindre cruisebåter har anløpssted på Rådhusbrygge 3, og fiskerbåter og terminerende Nesoddfarger benytter Rådhusbrygge 4 på langsiden.



I Byrådssak 206/09, K2010 – Ruters strategiske kollektivtrafikkplan, er felles terminal for øybåtene på Rådhuskaia trukket fram som et aktuelt prosjekt til utredning i Ruter i 2010. Det påpekes i saken at en sentralt plassert og felles båtterminal i nærhet til Nesoddbåtene vil gi et mer oversiktlig tilbud, et bedre knutepunkt med bedre tilknytning til landstransport enn på Vippetangen, og bedre publikumstilgjengelighet. Utredningen foreligger nå, i form av Ruterrapport 2010:8, og er oversendt til Byrådsavdeling for miljø og samferdsel.

Årsaken til at det utarbeides forslag til mindre reguleringsendring er at eksisterende reguleringsplan ikke hjemler utleggelse av flytebrygge. Endringsforslaget omfatter derfor primært flytebrygga, men tar likevel med seg hele utstikkeren inn til reguleringsavgrensning for nytt fisketorg, slik at disse aktivitetene kan vurderes i sammenheng.

### **Saksframstilling/Faktaopplysninger:**

Bydelen har mottatt varsel om mindre reguleringsendring fra Arkitektskap as på oppdrag fra Ruter AS. Gjeldende reguleringsplan hjemler i utgangspunktet bruk av Rådhusbrygge 4 til lokalfergetrafikk. Rådhusbrygge 4 er en 19m bred kai som stikker ca 50 meter ut i havnebassenget. Brygga er bebygget med et sentralt plassert bryggeskur, primært brukt til verksted for Nesodden-fergene og islager til fiskebåter.

Reguleringsendringen skal hjemle utleggelsen av en flytebrygge for fergene utenfor enden av Rådhusbrygge 4. Hensikten med å legge ut en flytebrygge er å kunne ha en landgangsbrygge med høyde lik ombordstigningshøyden på øyfergene. En flytebrygge med landganger gir også en bedre og sikrere adkomst mellom den faste kaia og fergene ved varierende vannstand.

Endringen skal også regulere bruken av deler av bryggas vestsida, slik at det kan settes opp køordnere med mer. Påstigende passasjerer vil benytte kaias vestsida, mens avstigende passasjerer må benytte kaias østsida for å komme inn til Rådhusplassen.

Overgangen til / fra flytebrygge, køordnere, billettautomater mm skal utformes slik at tilgjengelighet for alle ivaretas.

Ruter forventer en økning av antall reisende når terminalen flyttes fordi det blir bedre tilgjengelighet for publikum til terminalen.

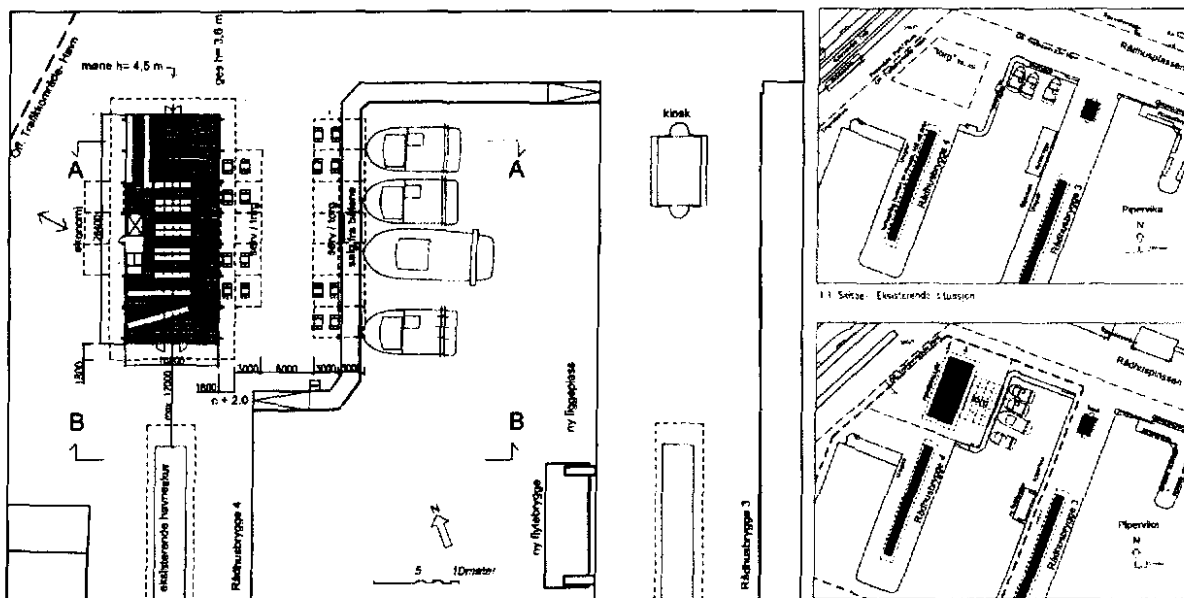
Parallelt med Ruters planarbeid, pågår det reguleringsarbeid for å få på plass nytt fisketorg/fiskeutvalg på tilstøtende arealer nord for Rådhusbrygge 4

”Stiftelsen Fisketorget i Oslo” planlegger for et fisketorg innerst på Rådhusbrygge 4 som blant annet består av en salgshall og et område for boder.

Utviklingen av fergeterminalen er gjort i samråd med fisketorgetts forslagstillere.

Reguleringsendringen er derfor vurdert for to situasjoner, uten fisketorg og med fisketorg. På ”toppdager” om sommeren kan det bli mange passasjerer i kø. Uten fisketorg har landarealet stor plass til kømagasin og det er lite sannsynlig at kø i vesentlig grad vil hindre hovedgangstrømmene på Rådhusplassen.

For situasjonen med fisketorg forutsettes det at det legges til rette for fri gangpassasje på begge sider av salgshallen. På gode sommerdager med kø av reisende, kan det være nødvendig at hovedgangstrømmen fra båtene går øst for salgshallen dvs. gjennom fisketorget. For å sikre gode forhold bør den fysiske åpningen være ca. 6,5 meter bred. Med fisketorg er det mindre tilgjengelig areal i tilknytning til Brynjulf Bulls plass for sykkelparkering og kø til øyfergene. Eksempler viser imidlertid at det også i denne situasjonen kan anordnes kømagasin for mange reisende uten at hovedgangstrømmene på Rådhusplassen hindres i vesentlig grad. For å redusere kømengden på Rådhusplassen vurderer Ruter tiltak som større båter og høyere frekvens, i tillegg til dagens ordning med ekstra båtmateriell på utfartsdager med høy belastning.



Illustrasjoner av det planlagte fisketorget (illustrasjon 4B arkitekter)

Det skal legges til rette for sykkelparkering i nær tilknytning til fergeterminalen. Endelig plassering, dimensjonering og utforming skal gjøres i samråd med Samferdselsetaten, Plan- og bygningsetaten, Havnevesenet og andre etater/grunneiere med interesser i området. Nye plasser for sykkelparkering må også ses i sammenheng med det totale sykkelparkeringstilbud i området. Nye sykkelparkeringsplasser vil ikke bli reservert for reisende med øyfergene, men vil inngå i et samlet tilbud rundt Rådhusplassen og Aker Brygge.

Det er utarbeidet en egen trafikkutredning, utført av Sweco for Ruter. Denne utredningen redegjør for eksisterende trafikale forhold, samt at den analyserer områdets kapasitet i forhold økte fotgjengerstrømmer, både med og uten nytt fisketorg innerst på Rådhusbrygge 4. Det er ikke forhold som tilsier konflikt mellom passasjerstrømmene og nye bygningsmessige installasjoner i forbindelse med fisketorget.

Tiltaket baserer seg på at kollektivtransport og veg- og parkeringsanlegg i området har god kapasitet til å dekke behovet til de reisende til og fra øyfergene.

Godstransport til øyene skal ikke skje fra Rådhusbrygge 4. Det tilrettelegges for slik transport fra andre avsnitt av havna.

De to risikoanalysene som er utarbeidet for trafikk i sjø, påpeker ikke forhold som tilsier større ulemper eller økt ulykkesrisiko ved etablering av fergeterminalen på Rådhusbrygge 4. Risiko for passasjerer ved bruk av terminalen er i første rekke knyttet til fall i sjøen og vil være likt for alle lokaliseringer. Området som terminalen dekker vil bli sikret med rekkverk lang kaifronten og på landganger og flytebrygger. Redningsutstyr og ledere som er påkrevd vil bli etablert som del av terminalen.

Plassering og utforming av øyfergeterminalen, med tilhørende behov for å etablere køordnere og porter mot flytebryggas landganger, medfører en begrensning av publikums tilgang til kaifronten langs vest- og sørsiden av Rådhusbrygge 4. Rådhusbrygge 4 er imidlertid vurdert som den av utstikkerne i Pipervika som har lavest bruksfrekvens som rekreasjonsområde. Dette skyldes delvis at tilstøtende kaier stikke lenger ut i havnebassenget enn Rådhusbrygge 4, samt det forhold at Nesoddbåten i dag legger beslag på begge langsiden med sine terminerende båter.

Det er knyttet friluftsinnteresser til området som del av Oslos tilgjengelige kaifront. Ny terminal vil begrense denne bruken av Rådhusbrygge 4, men flytting av terminalen vil på samme måte frigjøre

tilsvarende arealer på Vippetangen. Etablering av en sentrumsnær øyfergeterminal vurderes totalt sett å være positivt for tilgjengeligheten til friområdene på øyene.

Tiltaket vurderes samlet sett å være positivt som ledd i en samordnet transportplanlegging, og vil være positivt for publikumstilgjengeligheten til fergene og til øyene. Tiltaket etablering av ny øyfergeterminal på Rådhusbrygge 4 vurderes kun å ha positive konsekvenser for stedsutvikling i området i form av bedret tilgjengelighet til friområder og severdigheter på øyene.

### **Innspill ved planinitiativ**

Følgende etater har innspill til reguleringsendringen

Friluftsetaten: Er positiv til tiltaket. Påpeker at relokalisering av fergeterminal ved Rådhusplassen vil gjøre fergene mer tilgjengelige for publikum enn de er i dag.

Samferdselsetaten: Oppfordrer til at det søkes etter løsninger som gir minst mulig innskrenkning av ferdselsmulighetene langs havnelinjen. Universell tilgjengelighet bør legges til grunn for tiltaket. Planarbeidet må sees i sammenheng med pågående arbeider for fisketorget nord for planområdet. Påkrevd omfang og videre tilrettelegging for sykkelbruk bør vurderes nærmere. Planarbeidet bør redegjøre for forventede passasjerstrømmer til/fra øybåtterminalen og evt. konflikt med øvrig ferdsel på Rådhusplassen.

Byantikvaren: Forutsetter at det ikke skal oppføres utvidelse av eksisterende bebyggelse eller ny bebyggelse. Rådhusplassen med bryggene er omfattet av kongelig resolusjon til kommuneplan for Oslo 2000. Det bør stilles høye krav til estetikk og materialvalg for alle typer installasjoner i tilknytning til byens "storstue". Det forutsettes at etableringen gjøres med pietet i forhold til et sentralt og viktig byrom som omgis av noen av byens viktigste kulturminner. Det vises til plan- og bygningsloven § 92 tredje ledd.

Ruter AS: Påpeker at tiltaket er viktig for fergetrafikken i Oslo og har støtte fra alle hold. Området er regulert til kai- og trafikkformål, og terminalen faller inn under dette formålet. Terminalen skal bare inneholde enkle installasjoner som kan fjernes på relativt kort tid om det skulle kreves.

### **Forslagsstillers kommentarer til samrådsinnspill**

Samferdselsetatens oppfordring om minst mulig innskrenkning av ferdselsmuligheter langs havnelinjen etterkommes. Det søkes i tillegg best mulig ferdsel i forhold til ny fiskehall og tilhørende utendørs salgsarealer. Selve kørdnersystemet vil ikke ha større utstrekning enn bryggeskuret og vil dermed ikke være til hinder. Forslagstilleren er enig at universell utforming legges til grunn for utformingen. Planarbeidet sees i sammenheng med pågående arbeider for fisketorget, særlig når det gjelder fremtidig ferdsel. Sweco as har utarbeidet trafikkvurderinger angående forventede passasjerstrømmer som brukes i planarbeidet. Ønsket om sikring av sykkelparkering tas til etterretning av forslagsstiller og formidles videre til Havnevesenet.

### **Bydelsdirektørens vurdering:**

Bydelsdirektøren mener at tiltaket må vurderes å være positivt som ledd i en samordnet transportplanlegging, da publikumstilgjengeligheten til fergene og til øyene vil bli bedre enn i dag.

Risikoanalyser for trafikk i sjø, påpeker ikke forhold som tilsier større ulemper eller økt ulykkesrisiko ved etablering av fergeterminalen på Rådhusbrygge 4. Området vil bli sikret med rekkverk langs kaifronten og på landganger og flytebrygger. Risiko for passasjerer vil være likt for alle lokaliseringer av fergeterminal.

Hensikten med å legge ut en flytebrygge er å kunne ha en landgangsbrygge med høyde lik ombordstigningshøyden på øyfergene. En flytebrygge med landganger vil gi også en bedre og sikrere adkomst mellom den faste kaia og fergene ved varierende vannstand og gi større tilgjengelighet for alle.

### **Bydelsdirektørens forslag til vedtak**

Bydelsutvalget anbefaler flytting av øyfergeterminalen fra Vippetangen til Rådhusbrygge 4, samt tilrettelegging av ny flytebrygge utenfor enden av Rådhusbrygge 4.

Sven Bue Berger  
konst. bydelsdirektør

### **Trykte vedlegg:**

Rådhusbrygge 4 Rådhusplassen – varsel om mindre reguleringsendring

## Sak 58/10 Trafikkplan for bydelen- forslag til arbeidsplan

Arkivsak: 201002092

Arkivkode: 615.0

Saksbehandler: Elin Løvseth

Saksgang	Møtedato	Saknr
Råd for funksjonshemmede	18.10.10	10/10
Ungdomsrådet	19.10.10	22/10
Oppvekst- miljø- og byutviklingskomiteen	20.10.10	58/10
Bydelsutvalget	26.10.10	133/10

### TRAFIKKPLAN FOR BYDELEN- FORSLAG TIL ARBEIDSPLAN

#### Sammendrag:

#### Bakgrunn for saken:

Arbeidsutvalget ønsket i møte 20.5 2010 en sak etter sommeren om helhetlig trafikkplan for bydelen, med mål om å forbedre miljøet og begrense trafikkstøy og støv i bydelen. BUleder har i dialog med bydelen utdypet dette til å være en sak som tar for seg helheten i trafikksituasjonen i bydelen og at en slik trafikkplan bør omhandle:

- skissere planer for endring av veimønster i bydel, hvordan verne boligområder i større grad fra gjennomgangstrafikk
- trafiksikkerhet, tiltak som kan igangsettes i bydelen, status, antall ulykker, spesielle utsatte områder?
- parkering, belegg i parkeringshus i bydel, muligheter for forbedring av beboerparkering, avgiftsfrie plasser for el-bil, oppstillingsplasser for bilkollektiv
- sykkelveinett, planer, eksisterende
- kollektivandel, tiltak for å øke kollektivandel
- skoleveier, fartsregulering, lyskryss ol
- støy og luft
- universell utforming

#### Saksframstilling/Faktaopplysninger:

Bydelen har i saken vært i kontakt med Bydel Nordstrand og Bydel Gamle Oslo som begge har arbeidet med lokale trafikkplaner. Begge bydeler har brukt ca 3 år på å utarbeide trafikkplanene. I begge bydeler har det vært nedsatt prosjekt- og arbeidsgrupper med bred deltakelse både fra politisk hold og fra vel- og interesseforeninger. Under beskrives hvordan trafikkplanarbeidet er løst i de to bydelene.

#### Bydel Gamle Oslo

Bystyret i Oslo vedtok 30. mai 2008 å be byrådet om å utarbeide en trafikkplan for Bydel Gamle Oslo. Formålet med planen skulle være å redusere biltrafikken, skjerme boligområder, øke kollektivandelen og bedre framkommeligheten for gående og syklende. Samferdselsetaten ble bedt om å følge opp bystyrets vedtak.

Trafikkplanen skulle utarbeides i samarbeid med Bydel Gamle Oslo. Bydelen har bidratt med kr. 100.000 til Samferdselsetaten i konsulentbistand.

Et viktig innspill til arbeidet med trafikkplanen var et rammeverk for helhetlig trafikkplan for Bydel Gamle Oslo utarbeidet av en sammensatt trafikkgruppe i bydelen bestående av ulike vel- og interesseforeninger.

Oppdragsgiver for prosjektet har vært Samferdselsetaten, som også har hatt prosjektleder. Det ble våren 2009 satt ned en prosjektgruppe som har fulgt opp prosjektet spesielt. Prosjektgruppa har hatt representanter fra Bydelsutvalget og bydelsadministrasjonen i tillegg til Samferdselsetaten og Rambøll (konsulenten). I tillegg ble det satt ned en referansegruppe bestående av representanter fra Plan- og bygningsetaten, Helse- og velferdsetaten, Byantikvaren, Ruter AS, Statens vegvesen region Øst og en representant for bydelens vel- interesse- og beboerforeninger. Referansegruppa har blitt trukket inn ved viktige milepæler i arbeidet. Rambøll Norge AS har vært konsulent for arbeidet med trafikkplanen og har gjennomført beregninger og trafikale vurderinger, konsekvensanalyser, kost-/nytteanalyser, støyberegninger og utarbeidet sluttrapport for arbeidet/trafikkplan.

Arbeidet med trafikkplanen ble gjennomført i flere faser: oppstart, arbeidsprosessen, tiltaksplan og rapport. Hoveddelen av arbeidet er gjort i fase 2, arbeidsprosessen. I denne fasen er planer og utredninger gjennomgått som grunnlag for å beskrive dagens og forventet framtidig situasjon. Gjennom dette arbeidet ble det avdekket en rekke utfordringer for trafikkplanen. I fase 2 er det også utformet og analysert tre alternative tiltakspakker i kjerneområdet. Et viktig ledd i fase to var idéseminaret, der referanse- og prosjektgruppene for prosjektet deltok. På dette seminaret ble utfordringer for trafikkplanen diskutert og prioritert. Deltakerne kom også med idéer som grunnlag for utforming av de tre alternative løsningene som er analysert nærmere. Det ble også holdt et åpent møte i bydelen der grunnlagsarbeidet, alternativ 1 og 2 og deres konsekvenser ble presentert. Møtet ga bydelens innbyggere og andre mulighet til å kommentere arbeidet og påvirke utformingen av alternativ 3.

Trafikkplanen skulle ha vært ferdigstilt i desember 2009, men Samferdselsetaten ikke er fornøyd med rapporten som foreligger fra konsulenten, så prosjektet er ikke ferdigstilt.

Trafikkplanen inneholder følgende temaer:

Arealbruk (bosatte, arbeidsplasser, handel) – Tetthet + avstand til viktige knutepunkt og målepunkt  
Veinettet  
(Hovedvei, samlevei og lokalvei) – kollektivnett – sykkelveinettet Trafikkgenerering /  
trafikkmengde- reisemiddelfordeling /turproduksjon  
Trafikkmengde i rushperioden og framkommelighet –  
Kollektiv - gang og sykkel – turveier/forbindelseslinjer- bil  
Trafikksikkerhet  
Parkering  
Skolevei – Barnehager  
Næringsvirksomhet  
Miljø – støy- luftforurensning-vibrasjoner  
Universell Utforming  
Tiltaksplan - Tiltak som anbefales gjennomført på kort og lang sikt

#### Bydel Nordstrand

BUleder tok høsten 2007 initiativ til å få utarbeidet en trafikkplan for bydelen. Det ble oppnevnt en politisk arbeidsgruppe for trafikkspørsmål. Gruppen har jobbet idealistisk, uten møtegodtgjørelse og uten administrativ bistand før i siste fase av planarbeidet. Arbeidsgruppen har hatt regelmessige møter høsthalvåret 2009 og vårhalvåret 2010. Det har vært informert om arbeidet, og arbeidsgruppen har mottatt en stor mengde henvendelser fra enkeltpersoner og organisasjoner, der det er fremkommet synspunkter og forslag. Flere har også stilt opp i åpen halvtime, både i komite for byutvikling, miljø og samferdsel og i bydelsutvalget.

Det ble arrangert folkemøte i bydelen 16.9.10, og det har også vært en høringsrunde i bydelen. Det legges opp til endelig behandling av planen i BU den 18.11.10.

På bakgrunn av møte med bystyrets komite for samferdsel og miljø (18.03.10) er det avklart at bydelens trafikkplan skal behandles av bystyret.

Bydelsdirektøren i Bydel Nordstrand fremhever at arbeidet med trafikkplanen har vært en god og interessant prosess, og spesielt interessant er det at arbeidet har vært en lokalpolitisk prosess hele veien.

Den foreliggende trafikkplanen bygger på en gjennomgang av eksisterende situasjon og planer som påvirker utviklingen i de kommende årene. Planen beskriver både situasjon, problematikk og forslag til tiltak og løsninger innen følgende tema:

Situasjonen for skole- og barnehagebarn

Syklister

Veinettet i bydelen

Parkering

Kollektivtilbudet

### **Bydelsdirektørens vurderinger**

Bydelsdirektøren er noe usikker på behovet for å utarbeide en omfattende lokal trafikkplan for bydelen. Bydelen er en sentrumsbydelen, en del av den "tette" byen, med få større utbyggingsprosjekter eller planlagte omlegginger av større gjennomfartsårer. Mulighetene for å gjøre vesentlige endringer ved både hovedgjennomfartsåreer, lokalveinettet eller kollektivtraseer i denne bydelen er mindre enn sammenlignet med ovennevnte bydeler. Å flytte trafikken og problemene til nabogaten er sjelden en tilfredsstillende løsning i indre by.

Bydelsdirektøren ser imidlertid at en lokal trafikkplan vil kunne tydeliggjøre bydelens utfordringer. Bydel St. Hanshaugen har utfordringer blant annet knyttet til gjennomgangstrafikk, trafikksikkerhet og parkering. For å sikre helhetlige vurderinger, samt tydelige tilbakemeldinger fra bydelen kan en lokal trafikkplan være et godt dokument. Dialog med kommunenes etater vil imidlertid være vesentlig for at en plan blir konkret og løsningsorientert.

Bydelsdirektøren ser at organiseringen av planarbeidet kan gjøres på flere måter.

Bydelsdirektøren mener en modell hvor lokalpolitikere deltar aktivt i planarbeidet vil kunne ha klare fordeler. Lokalpolitikere har god lokalkunnskap og tett kontakt med bydelens innbyggere, virksomheter og organisasjoner. Aktiv politisk deltagelse i dette arbeidet vil kunne oppfattes svært positivt fra bydelens innbyggere, ved at planen gir uttrykk for hva lokalpolitikere tror på og vil arbeide videre med for å løse eller redusere trafikkproblemer i bydelen.

Når det gjelder forventet arbeidsmengde så avhenger dette av ambisjonsnivå og ønsket fremdrift for arbeidet. Fremdrift vil være avhengig av modell for planarbeidet. Bydelsutvalget må i forhold til dette sette en dato når arbeidsgruppen skal avgi trafikkplanen/innstilling til bydelsutvalget .

Det må påregnes avholdt både åpne møter, direktekontakt, befaringer og dialog med bydelens innbyggere og flere av kommunens etater i dette arbeidet.

Bydelsdirektøren har begrensede administrative ressurser til rådighet i arbeidet med en slik plan. Dersom den politiske delaktighet i planarbeidet derfor ikke blir vesentlig, vil en alternativ modell for planarbeidet kunne være at det avsettes midler til konsulentbistand, som i større grad tar grep om prosessen.

Bydelsdirektøren vil anbefale en modell for arbeidet videre hvor det nedsettes en politisk arbeidsgruppe med mandat å utarbeide en lokal trafikkplan for Bydel St. Hanshaugen i tråd med noen overordnede føringer for planarbeidet.

Bydelsdirektøren mener at aktuelle føringer/ målsettinger og mandat for dette arbeidet kan være :

- En sentral målsetning for en lokal trafikkplan for Bydel St. Hanshaugen må være å sikre at det skal være trygt å ferdes både til fots, med sykkel og med bil i trafikken for bydelens

innbyggere, samt å arbeide forebyggende i forhold til de negative miljøfaktorer som trafikkutviklingen gir.

- Gi bydelens politikere og administrasjon et verktøy i forhold til kartlegging og ivaretagelse av saker som berører spørsmål knyttet til samferdsel.
- Fremskaffe aktuelt beslutningsgrunnlag fra gjeldende planer og rapporter som berører bydelen i forhold til spørsmål knyttet til samferdsel. Avklare ansvarsforhold og følge opp bydelens arbeid med samferdsel i forhold til sentrale etater og andre myndigheter.

For å ivareta dette er det behov for å belyse og følge opp områder som skissert av bydelsutvalgets leder ( se bakgrunn for saken).

#### *Veimønster – Gjennomgangstrafikk og lokaltrafikk*

Bydelen må rette søkelyset på samferdselsmessige utfordringer i forbindelse med høringssaker; for eksempel kommuneplan og kommunedelplaner og andre utredninger. Et annet moment i forhold til gjennomgangstrafikken er kjøremønster og avklaring i forhold til veienes funksjon. Når det gjelder egenprodusert trafikk er det viktig å arbeide holdningsskapende og legge til rette for alternative fremkomstmidler. I forbindelse med kartlegging av lokale trafikkutfordringer må man også gå i dialog med bydelens innbyggere og tilrettelegge for lokal medvirkning som en del av arbeidet. Oppfølging av utilsiktede virkninger i forbindelse med vedtatte reguleringsplaner med påfølgende utbygging er et annet moment som krever fokus.

#### *Trafikksikkerhet -generelt - skoleveier- barnehager*

Fysiske tiltak anses å gi best effekt i forhold til hastighetsreduksjon.

Bydelen er høringsinstans i forbindelse med Samferdselsetatens arbeid med fartssonering og en gjennomgang med ønsker om supplering med opphøyde gangfelt, fartshumper og fartssoner vil gi bydelen et godt beslutningsgrunnlag i forbindelse med senere høringsuttalelse eller innspill til etaten. Videre er det viktig å følge opp hensiktsmessige løsninger for sikker adkomst til skoler og barnehager som for eksempel fortau. Dette kan blant annet skje med bakgrunn i forannevnte gjennomgang, men også ivaretas i forbindelse igangsatt planarbeid ved etablering av nye virksomheter som skoler og barnehager.

#### *Parkering*

I det videre arbeidet med samferdselsspørsmål eller i forbindelse med konkrete planforslag er det viktig å se på parkeringsdekning i forbindelse med mottatte planforslag, sikre tilstrekkelig antall hc-plasser og sykkeloppstillingsplasser, belegg i parkeringshus i bydel, muligheter for forbedring av beboerparkering, avgiftsfrie plasser for el-bil, oppstillingsplasser for bilkollektiv.

#### *Fremkommelighet for syklister*

Utbygging av hovedsykkelveinettet. Prøve ut nye modeller for sikrere sykkelløsninger

#### *Kollektivtilbud*

Tiltak for å øke kollektivandelen i bydelen

#### *Universell utforming*

I forbindelse med saker som også berører samferdselsmessige hensyn er det viktig å fokusere på tilgjengelighet for ulike grupper av bydelens befolkning, herunder rullestolbrukere, blinde og svaksynte. Som eksempler på forhold som kan belyses, nevnes nedsenk av kantstein, valg av materialer i forbindelse med fysisk utforming og lesbarhet av tiltakene.

#### *Miljø – støy- luftforurensning-vibrasjoner*

Fokus på helsemessige konsekvenser for bydelens innbyggere



Det er ønskelig at trafikkplanen tydeliggjør bydelens utfordringer og inneholder konkrete løsningsforslag.

### **Bydelsdirektørens forslag til vedtak**

1. Det nedsettes en lokalpolitisk arbeidsgruppe, med mandat å utarbeide en lokal trafikkplan for Bydel St. Hanshaugen. Arbeidsgruppen velger selv sin leder. Det gis ikke møtegodtgjørelse.
2. Bydelsdirektøren avgir sekretær/saksbehandlingsbistand etter føringer i bydelsdirektørens saksutredning, alternativt må avsettes midler til konsulentbistand.
3. Arbeidsgruppens føringer og mandat fastsettes slik som det framgår av bydelsdirektørens saksutredning.
4. Planen skal belyse og følge opp områder som skissert i bydelsdirektørens saksutredning.
5. Arbeidsgruppen legger den lokale trafikkplanen frem for behandling i bydelsutvalget, senest før sommeren 2012.

Sven Bue Berger  
konst. bydelsdirektør

## Sak 59/10 Informasjon om bydelens tilrettelegging av ettervern i barnevernet

Arkivsak: 201002088

Arkivkode: 321.8

Saksbehandler: Børge Njå

Saksgang	Møtedato	Saknr
Ungdomsrådet	19.10.10	21/10
Helse- og sosialkomiteen	19.10.10	45/10
Oppvekst- miljø- og byutviklingskomiteen	20.10.10	59/10
Bydelsutvalget	26.10.10	136/10

### INFORMASJON OM BYDELENS TILRETTELEGGING AV ETTERVERN I BARNEVERNET

#### Sammendrag:

Barnets rett til ettervern er hjemlet i barnevernsloven og forplikter barnevernet til å sørge for at denne prosessen iverksettes før barnet er myndig og selv om barnet i utgangspunktet har takket nei til ettervern. Barnevernstjenestens plikt til å gi ettervern gjør at en rekke ulike tiltak kan benyttes og at barnevernstjenesten ser behovet av å samarbeide med andre for å sikre barnet godt ettervern.

#### Tidligere vedtak i saken:

Ingen

#### Bakgrunn for saken:

Ingen

#### Saksframstilling/Faktaopplysninger:

##### Definisjoner

*Ettervern defineres som alle hjelpetiltak for ungdom over 18 år etter barnevernsloven. Det samme gjelder andre tiltak som iverksettes rundt ungdommen ut fra annet lovverk.*

*Begrepet "barn" brukes her om barn og ungdom som er i målgruppen for ettervern etter lovens definisjon (opp til fylte 23 år)*

##### Tilbud om ettervern

Barnevernstjenesten har per i dag 14 barn som kommer inn under rett til ettervern. 13 av dem har takket ja, og mottar nå ettervern. Erfaring viser at de aller fleste som tilbys ettervern tar imot tilbudet.

##### Hva slags ettervern tilbys per dags dato

- Alle ungdommene som har takket ja mottar ettervern gjennom samtaler og oppfølging fra saksbehandler i barnevernet.
- Av de 13 barna som tar imot ettervern har 11 behov for oppfølging i forhold til bolig, av disse bor 9 i egen bolig, mens 2 er på vei ut i egen bolig.
- 6 av ungdommene mottar økonomisk støtte til bolig gjennom barnevernet.
- 2 ungdommer bor fortsatt hjemme.

- 1 ungdom bor fortsatt i fosterhjem.
- 1 ungdom mottar ettervern gjennom UNGBO.
- Av de 11 ungdommene i bolig får 5 ungdommer oppfølging gjennom Ambulant team.
- 2 av de 5 som mottar hjelp fra Ambulant team har stått uten fast dagtilbud og har mottatt veiledning på jobbsøking, intervju trening samt boferdigheter og økonomisk planlegging.
- 3 av de 5 ungdommene har stått i fare for å ikke fullføre skolegangen og har fått støtte i form av veiledningssamtaler, samt ett tettere samarbeid med skole hvor arbeidet har vært rettet mot en bedre tilrettelagt skolehverdag for ungdommene.

### Samarbeidende instanser

Det samarbeides med Sosial- og kvalifiseringsseksjonen og NAV med å etablere tilbud i skole og arbeid, og arbeidet med å utbedre og å kvalitetssikre samarbeidet mellom barnevernstjenesten og Sosial- og kvalifiseringsseksjonen og NAV er i full gang.

Ett område som er viktig rundt ettervern av barn i denne aldersgruppen knyttes til behovet for etablering av egen bolig og ferdigheter rundt det å skulle bo. I forhold til dette arbeidet ser Barnevernstjenesten at det vil være hensiktsmessig med tettere samarbeid med UNGBO og har initiert ett prosjekt i forhold til målgruppen med tanke på å etablere prosedyrer og samarbeid i forholdt til ettervern i egen bolig.

Barnevernstjenesten gjennom Ambulant team i St. Hanshaugen og Ambulant team i regi Barne- og ungdomspsykiatrisk poliklinikk Nic Waals Institutt samarbeider om å gi et best mulig tilbud til de som mottar ettervern.

### Egenproduserte tiltak

I dag tilbyr bydelen tjenester fra Ambulant team. Bydelen har fokus på å øke andelen av egenproduserte tiltak. Dette både med tanke på nærhetsprinsippet og i forhold til å ha bedre kontroll med kvalitet og kostnader.

Ambulant team brukes oftest som tiltak i de sakene som har to eller flere definerte problemområder. Ambulant team jobber gjennomsnittlig 3 måneder i hver sak fra oppstart til avslutning. Intensiteten varierer etter behov, men erfaringer så langt har vært at en til to møter i uka er tilstrekkelig for at ungdommene føler de får den støtten de trenger, samt at det gis rom for at ungdommene selv skal ta ansvar for egen hverdag.

Ambulant team har fokus på å styrke denne typen arbeid og er tiltenkt en rolle i forhold til å legge til rette for, etablere, utvikle og følge opp tiltak rundt ettervern.

Barnevernstjenesten og Ambulant team har som målsetting å etablere tiltak i allerede eksisterende tjenestesteder i bydelen, og samarbeider med SaLTo, utekontaktene og fritidsklubbene i bydelen for å etablere positive fritidsaktiviteter for ungdommene i ettervern.

### **Bydelsdirektørens vurdering:**

Bydel St. Hanshaugen gir tilbud om ettervern til alle som ønsker dette. Bydelen mener at kvaliteten på ettervernet er godt ivaretatt.

**Bydelsdirektørens forslag til vedtak**  
 Bydelsutvalget tar saken til orientering.

Ellen Oldereid  
 bydelsdirektør

## Sak 60/10 Informasjon om bydelens utekontakttjeneste

Arkivsak: 201002094

Arkivkode: 326.1

Saksbehandler: Børge Njå

Saksgang	Møtedato	Saknr
Ungdomsrådet	19.10.10	20/10
Oppvekst- miljø- og byutviklingskomiteen	20.10.10	60/10
Bydelsutvalget	26.10.10	137/10

### INFORMASJON OM BYDELENS UTEKONTAKTTJENESTE

#### Sammendrag:

Utekontakten i Bydel St. Hanshaugen ble for første gang opprettet i februar 2007 etter at politikerne i bydelen i større grad ønsket å satse på forebyggende arbeid gjennom oppsøkende tjenester. Det ble da ansatt en person i full stilling i et engasjement. Denne avtalen ble forlenget i perioder og til slutt omgjort til en fast stilling i 2008. Vedkommende bygget opp stillingen slik den ser ut i dag. Stillingen sto vakant høst 2009, og i budsjett for 2010 ble utekontaktstillingen tatt ut og erstattet av en stilling på prosjektmidler.

#### Bakgrunn for saken:

Bydelsutvalget ønsket informasjon om drift av stilling på prosjektmidler for 2010.

#### Saksframstilling/Faktaopplysninger:

I februar 2010 ble det ansatt to personer, en kvinne og en mann, i 100 % stillinger på prosjektmidler. Begge arbeider med flere typer prosjekt, og hver disse stillingene benytter 50 % av arbeidstiden til arbeid som utekontakt.

Midlene som benyttes til dette arbeidet oppfyller de ulike prosjektenes intensjon. Det forventes å kunne videreføre dette arbeidet ut 2010 på de midlene bydelen har for inneværende år.

Det arbeides med å etablere prosjekt for 2011, prosjekt som vil medføre støtte til oppsøkende sosialt arbeid. Bydelen vil komme tilbake med mer informasjon når prosjektene er akseptert og midler tildelt.

#### Bydelsdirektørens vurdering:

Bydelen arbeider videre med prosjektfinansiering av en oppsøkende tjeneste i bydelen for 2011.

[Bydelsdirektørens forslag til vedtak](#)  
[Bydelsutvalget tar saken til orientering](#)

Sven Bue Berger  
konstituert bydeldirektør

#### Trykte vedlegg:

Halvårsrapport 2010 Utekontakt.

## Sak 61/10 Skjøtsel av Kristparken

Arkivsak: 200401079

Arkivkode: 561.0

Saksbehandler: Elin Løvseth

Saksgang	Møtedato	Saknr
Ungdomsrådet	19.10.10	24/10
Oppvekst- miljø- og byutviklingskomiteen	20.10.10	61/10
Bydelsutvalget	26.10.10	132/10

### SKJØTSEL AV KRISTPARKEN

#### Bakgrunn for saken:

Bakgrunn for saken er klager på driftingen av Kristparken. AU ønsket at saken ble satt på sakskartet i oktober.

#### Saksframstilling / bydelsdirektørens vurdering:

Bydelen har de siste to år mottatt klager fra Kristparken borettslag. Klagene har gått på bydelen som forvalter av parken. Klagene gjelder forhold som at det ikke blir feid på gangveiene, at det ikke blir foretatt beskjæring av plantefelt, busker og hekk, manglende fjerning av ugress og manglende taggefjerning i parken. I klagene er det også foreslått at drifting av parken kan overtas av naboene.

Bydelen har en bindende avtale med drifter, Friluftsetaten, om drifting av bydelens parker i perioden 2007 -2009, med opsjon for 2 års videre drifting. Opsjon er utløst for inneværende år, samt for 2011. Bydelen betaler samlet kr. 1.35 mill. for helårsdrifting av parkene inneværende år, ( det betales ikke pr. park), noe bydelen etter å ha forespurt nabobydeler vet er rimelig. Når drifting av parkene legges ut på anbud neste år, og må bydelen påregne en økning i utgift for drifting av parkene.

Avtalen med dagens drifter innebærer skjøtsel på helårsbasis, dvs. både sommerdrift og vinterdrift, herunder snøbrøyting/støing/ og islegging for skøytebane om vinteren. Drifting innebærer også tømning av søppelkasser, renhold/søppelplukking og taggefjerning hele året. Parken skal driftes i henhold til en standard for parkdrift. Kristparken skal driftes i henhold til parkdrift standard II, noe som tilsier en noe lavere standard enn i Stensparken, som driftes etter standard I.

Ekstraarbeid som det må betales for og som eventuelt kan utføres av andre enn dagens drifter kan være: beskjæring av busker, hekk, reparasjoner med mer. Slike ekstraarbeider må til enhver tid vurderes opp mot andre behov for utbedringer og ønsker for parkene. Bydelens ramme for ekstra vedlikehold /uforutsatte utgifter ble redusert fra kr. 216.000 i 2009 til kr. 100.000 i 2010, noe som medfører at mye vedlikehold i parkene ikke kan gjøres eller må utsettes på ubestemt tid. Bydelen må prioritere strengt, og forhold som innebærer en sikkerhetsmessig risiko, for eksempel lekeplasser og -utstyr må ha prioritet. Ekstrabevilgningen fra Rusken (ekstra renholdmidler ) brukes i bydelen til taggefjerningsavtale, toalett i Stensparken, ekstra avfallstømming og renhold i enkelte parker og beskjæringsarbeider som bedrer muligheten for renhold.

Når det gjelder klagene på skjøtselen av Kristparken i 2009, så har bydelen overfor klager bekreftet og beklaget at skjøtselen dessverre sommeren 2009 ikke var i henhold til driftsbestillingen. Mye sykdom og langtidsfravær hos drifter, medførte at de ikke klarte å drifte

parken på en tilfredsstillende måte. Etter mottatt klage i fjor ble det foretatt enkelte utbedringer blant annet diverse beskjæringsarbeider og bedret belysning, for å gi mer innsyn i parken. Også i år har det kommet klager på driften av parken, som sier at ”bydelen ved sin svært mangelfulle skjøtsel av Kristparken, bidrar til forslumming av vårt lokalmiljø”. Bydelen er enig med klager at enkelte forhold ved driften også i sommer kunne vært bedre.

Bydelen, som forvalter, har ikke kapasitet til månedlig å foreta befaringer ved alle de 27 anleggene som bydelen forvalter, og anser dette heller ikke for nødvendig. Bydelen foretar imidlertid flere ganger per år befaringer på samtlige anlegg, både med og uten drifter.

Bydelen har vært på befaring med drifter, som vil ha fokus på enkelte forhold ved driftingen fremover, som kantrens, feiing, fjerning av sneiper/sprøytespisser/glass-skår og fjerning av oppslag og ugress. I tillegg vil vi også i høst for å redusere gjemmesteder og bedre innsynet i parken foreta beskjæring av hekk langs OBOSbygget, mindre beskjæring av buskfeltene i bakken opp mot Grubbegata og innest i kroken ved benkene/bordtennisbordet. Bydelen har bestilt beskjæringsarbeider fra drifter og bydelen vil bruke noen av de gjenværende eksterne renholdsmidlene fra Rusken til dette.

Klager mener at et økende problem med personer som ruser seg i parken ”i stor grad kommer av BSH’s manglende skjøtsel av Kristparken”.

Kristparken er en sentrumsnær park, med flere utesteder i nærheten, og parken oppsøkes også av personer som ruser seg. Bydelen har imidlertid et godt samarbeid med politiet både når det gjelder rus og kriminalitet i dette området.

Bydel St. Hanshaugen ønsker, i samarbeid med beboere i området, å se på utfordringer og mulige løsninger i forhold til miljøet i og rundt Kristparken.

### **Bydelsdirektørens forslag til vedtak**

1. Bydelsutvalget tar sak om skjøtsel av Kristparken til orientering.
2. Bydel St. Hanshaugen ønsker, i samarbeid med beboere i området, å se på utfordringer og mulige løsninger i forhold til miljøet i og rundt Kristparken.

Sven Bue Berger  
konst. bydelsdirektør

## **REFERATSAKER**

**Periode: 22. september 2010 - 20. oktober  
2010**

<b>Sak nr.</b>	<b>Arkivsak</b>	<b>Tittel</b>
13/10	200900193-6	Bislet Bad, Pilestredet 60 - oversendelse av forslag om fredning etter kulturminneloven § 15 og § 19