

# Fremtidig byutvikling og fortetting i dalen

v/ Victoria Marie Evensen, leder av byutviklingskomiteen i Oslo (Ap)

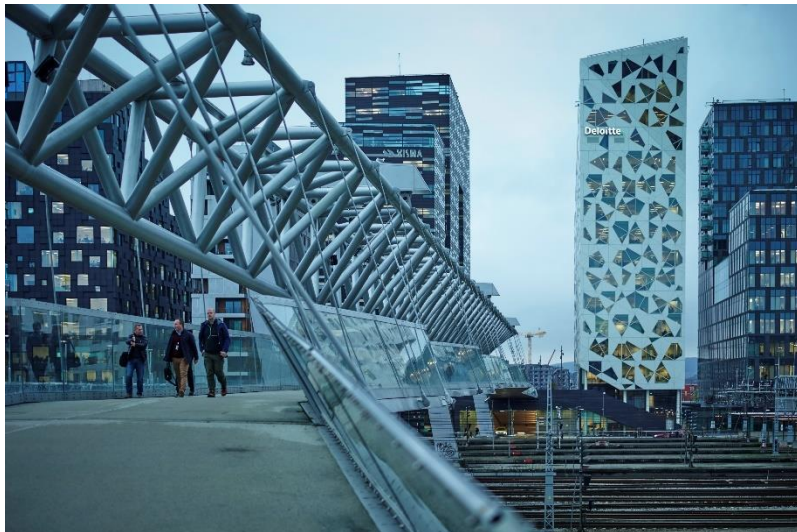


Foto: Øivind Haug



# BYRÅDETS MÅL

Oslo skal bli en GRØNNERE, VARMERE og mer skapende by med Plass til alle.



Foto: Øivind Haug



- Byutviklingen skal bidra til at byen er god å bo i – nå og i fremtiden.
- Byutviklingen må planlegge for, og møte, veksten.
- Byutviklingens mål må være å bidra til en by for de mange, ikke for de få.





# OSLO VOKSER – STATUS PER JANUAR 2019

Folketallet i Oslo 2001–2018 og framskrevet (mellomalternativet) til 2040

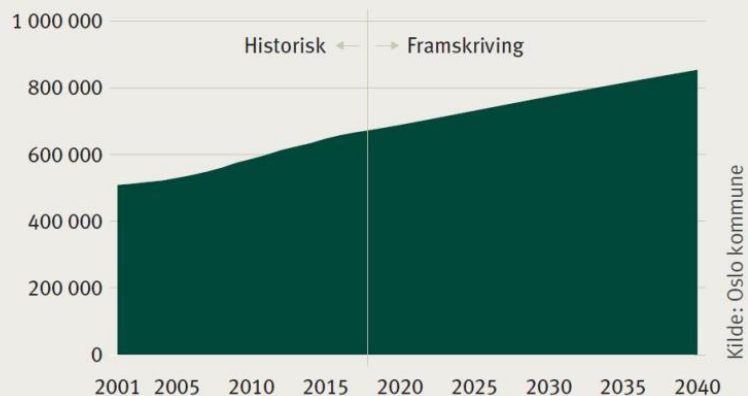


Foto: Oslo kommune

## BEFOLKNINGSUTVIKLING

- 681 067 innbyggere per 31.12.18.
- Oslo og Akershus er faktisk det raskest voksende byområdet i Vest-Europa.
- I 2018 vokste Oslo med 7 598 innbyggere (900 flere enn i 2017).
- Netto tilflytting til Oslo sørget for at folketilveksten var høyere i 2018 enn i 2017.
- Forventet at vi vil være 833 000 innbyggere i 2040.





Foto: Øivind Haug

# GLOBALA TRENDR

- Globalisering
- Urbanisering
- Klimaendringer
- Digitalisering
- Økende ulikhet





# KOMMUNEPLANEN



## Hva betyr en grønnere by?



"At det ikke er biler i sentrum gir bedre plass til fargangere. Det blir mye tryggere for dem som spiller Pokemon Go eller har vært på byen og sjangler hjem på natten."

-Elin ved Hølløperbakken skole

### Bilfritt byliv

Bilen gir frihet til folk som ellers ikke kommer seg ut. Ikke alt og alle – verken varer eller mennesker – kan transporteres på sykkel. Samtidig tar biler mye plass, forurensar og gir oss dårligere helse. Det mener mange innbyggere som har gitt sine innspill til kommuneplanen. Forskjellen fra før til nå, er at vi tar reelt hensyn til de negative sidene ved bilbruk og ser på hvordan vi kan leve et bedre byliv gjennom gradvis å begrense bilens plass i sentrum. Bilfritt byliv gir plass til de bilene som fortsatt må være i sentrum – og rom for mennesker, trær, sykkeltaxier, kafeer, kulturtilbud, lekeplasser og benker. Bruk fantasien og fyll gatene med noe nytt!

### Mobilitet

I framtidig Oslo har innbyggerne frihet til å velge det transportmidlet som til enhver tid passer dem best. Sykkel til butikken, banen til jobben, spasertur i parken, delebil til hytta eller tilrettelagt transport til gode venner. Oslo legger til rette for at du skal kunne leve uten egen bil, men likevel være mer mobil enn noen gang. Samtidig legger Oslo til rette for at de som trenger å kjøre bil, skal kunne gjøre det med nullutslippbil.



### Oslo som en sykkel- og fotgjengerby

Vi jobber systematisk med å gjøre Oslo til en tryggere by å gå og sykle i – og har som mål at innen 2025 skal 25 prosent av alle hverdagsreiser foregå på sykkel. Dette skal vi få til gjennom å lage nye sykkelveier, oppgradere eksisterende sykkeltraseer, lage sykkelparkering ved store knutepunkter, tilby servicesjåsjoner og pumper, drive forskning og utvikling, kommunisere og ha kontakt med folk som vet hvor sykkelstøtet trykker. Her er det med andre ord bare å holde hjulene i gang. Vi vil også legge til rette for et trygt og godt gangnettverk slik at enda flere velger å gå.



### Grønne møteplasser i byen

Det skal være grønne møteplasser og luger i hele byen. Møteplassene er steder for forskjellige typer opplevelser og aktiviteter, som har et felles fokus på grønne verdier og bærekraft. De grønne møteplassene er tilgjengelige og trygge for alle. Møteplassene er gratis steder innbyggerne kan komme til for rekreasjon, med god luft og lite støy. De bidrar til godt byliv og er attraktive for innbyggere, besøkende og næringslivet. De grønne møteplassene lages på innbyggenes premisser og tilpasses nabolagsverdiene på stedet. Eksempler på slike møtesteder er paviljonger, telt, drivhus, ombrukshall, tuffepark, spill og servering i samarbeid med næringslivet. Eller som på Losøter, som bildet viser.



### Et bygg som lager energi

Plusshus lager mer energi i bruk enn det som går med til å produsere, bygge og drive bygget. Det er en energiproducent. Dermed går bygget fra å være klimaproblem til å bli en del av løsningen. Kilden barnehage er tegnet av LINK arkitektur. Barnehagen har optimalt plasserte solceller, god planløsning og spennende arkitektur. Arkitektur og miljø er ikke i konflikt, men går hånd i hånd. Deler av det gamle bygget brukes som fyllmasse.



"Takformen er optimal for å produsere solstrøm, og solcellepanelene er integrert i takflaten på en forbillig måte."

-Stein Stohrer, Føntebild

1. Foto: Thomas Bruen / NTB Scaplik  
2. Foto: Bymiljøetaten  
3. Foto: Thomas Haugerveen

4. Foto: Sykkelprosjektet Oslo kommune  
5. Foto: Bymiljøetaten  
6. Foto: Signe Dons / Aftenposten

7. Foto: Monica Løvdahl  
8. Bjerveika Utvikling  
Foto: Vibeke Hermannud

9. Illustrasjon: Link arkitektur  
10. Foto: NTB Scaplik

Foto: Oslo kommune

# MÅL 1: EN GRØNNERE BY





## Hva betyr en varmere by?



### Morgendagens eldreomsorg

I Welhavens gate 5, har Oslo kommune testet ut ny velferdsteknologi som gjør mennesker med demens friere og mer selvstendige, og erfaringene derfra skal brukes til å utvide ordningen fra 10 til 100 leiligheter. Omsorg-, generasjonsovergrepene boliger, fleksible botilbud og velferdsteknologi vil forebygge ensomhet, utrygghet og fall. Lokaliseringsteknologi gir folk økt bevegelsesfrihet og trygghet til å finne hjem når det er vanskelig. Ønsker man å bo trygt hjemme, kan velferdsteknologi installeres. Går noe galt, får kommunen øyeblikkelig beskjed og responderer. Vi jobber sammen med teknologien, ikke mot den – dette er velferdsteknologi.

### Vi hjelper familiene i gang

Vi vil gi familier mestring og tilhørighet gjennom tidlig innsats. "Nye familier" er et tilbud i alle bydeler. Helsesøster kommer hjem til deg som får barn i Norge for første gang, hører hva din familie trenger og gir skreddersydd støtte fra uke 24 i svangerskapet og fram til dere ikke har behov, eller barnet er 2 år gammelt. Vi vil hjelpe nybakte familier til å delta i samfunnet – for eksempel ved at foreldre kommer i arbeid og får plass til barn i barnehage. Dette er viktig forebyggende barnevernsarbeid.



### Mer tilgjengelige kulturtilbud der du bor

På Furuset bibliotek og aktivitetshus kan de som er over 15 år oppgradere lånekortet til adgangskort og bruke huset fra kl. 07.00 til kl. 23.00 hver dag året rundt! Under ett tak finner du bibliotek, tilbud til barn og unge, frivillighet og kultur. Vi har rom for konserter, familieforestillinger, forfattersamtaler, politiske møter og organisasjoners aktiviteter. Tilbudene er gratis og åpne for alle. Huset er en møteplass for bydelens beboere i alle aldre. Du kan treffe venner og spise i kafeen. De som bruker huset er med på å bestemme deler av husets programinnhold. Du kan arrangere aktiviteter og bidra som frivillig vert. Velkommen til Furuset bibliotek og aktivitetshus!



### Vi blir aldri for gamle til å ha det gøy!

Sykling gir fart og frihetsfølelse, vind i håret, sol og regn i kinnene. Det gir glede i hverdagen for både den som er ung og den som har blitt riktig gammel. For eksempel på Sagenehjemmet i Oslo sykler frivillige på tur med eldre i front på en transportsykkel. Neste gang en el-sykkelsuser forbi deg, kan det altså være en 90-åring på sykkel-tur. Sånn vil vi ha det i Oslo.



### Her kan du gå nesten en mil på tur i byen – én vei!

Oslo skal få en mer enn 9 kilometer lang sammenhengende havnepromenade med varierte tilbud hele året. Passer det deg bedre å gå en tur i byen enn i skogen? Langs havnepromenaden kan alle og enhver strekke på beina, trille eller løpe – hele døgnet. Underveis vil vi at du skal oppleve, bli opplyst og overrasket. Vårt mål er å gi deg et variert møte med vannet langs strekningen.



1 Foto: NTB Scnapix  
2,3 Foto: Kjetil Korsli  
4 Foto: NTB Scnapix

5 Foto: Julia Forsberg  
6,7 Foto: Torstein Ihle, Kirkens bymisjon  
8 Foto: Bymiljøetaten

# MÅL 2: EN VARMERE BY



## Hva betyr en mer skapende by?



"Lag en aktivitetsportal som samler alle de ulike aktørene, slik at arkitektbyråene som jobber med byrom kan samarbeide, og ensomme kan møte naboer på aktivitetskafe, og de som vil bli frivillige på festival kan det. En nettside for alt som byen byr på. Som en finn.no for Oslo!"

— Sagen Helén Casale i uttalelse på Facebook med byrådet



### En by som skaper nye verdier

På Tøyen støtter Oslo kommune en "Startup Village" der du kan få råd om hva som skal til for å starte egen bedrift. Du får oversikt over hva som skjer på oppstartscenen i Oslo og internasjonalt, og et lavterskeltilbud om du vil prøve ut egen idé. Du kan også leie kontorplass i landsbyen i inntil tre år. Da håper vi bedriften din kan stå på egne bein i et lokalt i nærmiljøet. Dette er byutvikling som skaper verdier.



### Oslo Science City – et stort fellesløft

Byens tyngdepunkt for forskning, utdanning og innovasjon ligger i området nær Blindern og omfatter Oslo Universitetssykehus (OUS), Universitetet i Oslo (UIO) og Forskningsparken i Oslo. Her går nå en rekke aktører sammen med Oslo kommune om å etablere Oslo Science City – et attraktivt og framtidsrettet innovasjonsdistrikt med internasjonale ambisjoner. Livsvitenskap er prioritert som faglig satsingsområde fordi Oslo har mange fremragende fagmiljøer som kan bidra. UIOs nye livsvitenskapsbygg på 67 000 kvm vil ha avanserte laboratorier med helt nye muligheter for forskning, for klinisk utprøving og for næringsrettet innovasjon. Oslo Science City vil også prioritere andre fag og fremme tverrfaglige satsinger der Oslo har særlige fortrinn for å lykkes.

### Byen – en spontan opplevelsesarena

I en smart by finner du flerbruk og merbruk som grunnlag for ny skapende aktivitet. Det er for eksempel når Torggata en by:Larm-vinterdag blir en egen musikkfestival, med unge nyoppdagede artister i butikker, cafeer og plasser langs hele gata. Riggert av unge arrangertaler, gratis for alle og til inspirasjon for egen aktivitet. Det gjenstår bare å sikre uttak for ren energi, mikrolokale transportløsninger for utstyr, toalett-tilgang og digitale nett- og formidlingsløsninger – så er et byområde blitt en spontan opplevelsesarena for alle.



### Smartere by med elbiler

En smart by bruker ny teknologi til å bli mer bærekraftig – til fordel for innbyggerne. Utslipp fra transport står for 62 prosent av klimagassutslippene i Oslo. Derfor skifter vi ut den kommunale bilflåten til gode fornybare alternativer som elektrisitet, hydrogen eller biogass. Vi legger til rette for private elbiler gjennom å etablere ladestasjoner. Oslo-regionen er verdens første massemarked for elbiler. Vi samarbeider med eilbilforeningen, miljøvernorganisasjoner og andre relevante partnere. Eilbilsatsingen er en av mange smart-by-prosjekter i Oslo – vi driver med alt fra nullutslipps byggeplasser og elektriske busser til kretsøpbasert avfallshåndtering.



"Hva med en app som gjør at sykkelene din kan kjøre deg hvor som helst?"

— Eksempel ved Seterbråten skole



### Nye tanker skal løse nye utfordringer i Oslo

Seterbråten og Hallagerbakken er to av Oslos tenkeskoler. Skolene bruker ulike tenkeverktøy, som kalles tenkevaner, tenkeakker, tenkekart og tenkehatter. I kommuneplanarbeidet reflekterte for eksempel elevene ut fra spørsmålet «Hva om biler ikke fantes?». Ved å tenke på det motsatte, spørre «hva om...?», finne alternative løsninger og tolkninger, lærer vi elevene å tenke både kritisk og kreativt. Morgendagens voksne skal leve i et Oslo med et annet arbeidsliv, teknologier og forretningsmodeller. Vi utdanner elever som har redskaper til å løse morgendagens utfordringer.

1. Illustrasjon: Armund/Vigvass AS arkitekter MIAL 4. Foto: Søren Finnvede  
2. Foto: Alis Chetreaux 5. Himmelshavn – Foto: by:Larm/Endre Lohre  
3. Foto: Galie Huth

# MÅL 3: EN MER SKAPENDE BY



# MÅL 4: EN BY MED Plass til alle

## Hva betyr en by med plass til alle?



"Vi vil ha et mer livlig sentrum med parker, lekseplasser og andre møtesteder."  
- Ellevest ved Østaker skole

### Plass til å bo – uten behov for bil

Hovinbyen er Oslos største byutviklingsområde – vi vil bygge en klimasmart by i byen – med mulighet for opp til 40 000 nye boliger. Området strekker seg fra Bjerke i nord til Bryn i sør, fra Løren i vest til Breivoll i øst. Hovinbyen utvider den tette byen – i framtiden kan vi rusle nedover en sjarmerende byggate fra Økern til sentrum. I Hovinbyen vil vi ha mange boliger og arbeidsplasser, butikker, serveringssteder og servicetilbud, grønne tak, solcellefangere, mange sykkelruter, nye grøntområder og åpne bekker. Strategisk plan for Hovinbyen viser hvordan et område med store lager- og industriarealer kan bli et mangfoldig sted der stadig flere kan tenke seg å bo – inkludert store og små barnefamilier med ulike preferanser. I framtiden forventer vi at Hovinbyen får like mange innbyggere som Oslos to mest folkerike bydeler, Grünerløkka og Frogner, til sammen!

### Hopp i havet midt i byen!

I Oslo kan du ta en dukkert rett etter jobb eller skoledag, eller som en del av byturen en lørdagsformiddag. Vi måler temperaturen i vannet på Sørenga sjøbad hver mandag, onsdag og fredag i juni, juli og august – men ingen nekter deg å bade i februar om du liker sånt. Badevakt har vi imidlertid bare på jobb i sommerferien. Toaletter koster 20 kroner (kortbeta-ling). Vi har lagt til rette for folk i alle aldre, har badebrygge med stige, hoppetårn, sandstrand, kafe og matbutikk i gangavstand. Her er det klart for kortreist feriefølelse!



### Framtidsrettet og spennende arkitektur

I grøntdraget på høyden vest for Ullevål sykehus ligger Ullevål Tårn – inspirert av høyreiste asketrær. Trapp og heis representerer stammen, og herfra fordeler leilighetene seg som grener. Balkonger i ulike retninger myker opp tårnets rettvinklede, stramme grunnform og understreker det organiske uttrykket. Store vinduer og lave rekkverk gir lys og utsikt. På bakkeplan har arkitekt og byggherre lyktes med å åpne opp tomten mot omgivelsene, slik at uteanlegget framstår som en integrert del av området. Ullevål Tårn vant Oslo bys arkitekturpris 2016.



"Visste du at innbyggerne i Groruddalen jevnt over er mer fornøyd med tilgangen til natur og friluftsområder enn innbyggere andre steder i byen?"  
- Publikumsundersøkelsen 2014

### Vi løfter byen videre

For å løfte de lokalområdene i byen som har størst behov for en ekstra innsats, gjennomføres områdesatsinger. Disse skal bidra til at alle som bor i Oslo, uavhengig av økonomi, kan bo og vokse opp i gode og trygge nærmiljøer. I 2018 pågår det områdesatsinger i Groruddalen, Oslo sør og Indre øst. I alle områdene er lokalbefolkningen med på å bestemme hva som skal gjøres. Bydelene får en rolle som lokalsamfunnsutvikler for å samle alle som kan bidra til å utvikle områdene videre, enten det er næringsliv, offentlige etater eller lokale lag og foreninger. Med mange på laget er det lettere å gripe tak i de forskjellige utfordringene og mulighetene som kjennetegner det enkelte området. Gjennom lokal medvirkning skaper vi entusiasme, nye møteplasser og et mer inkluderende lokalsamfunn der flere deltar aktivt.



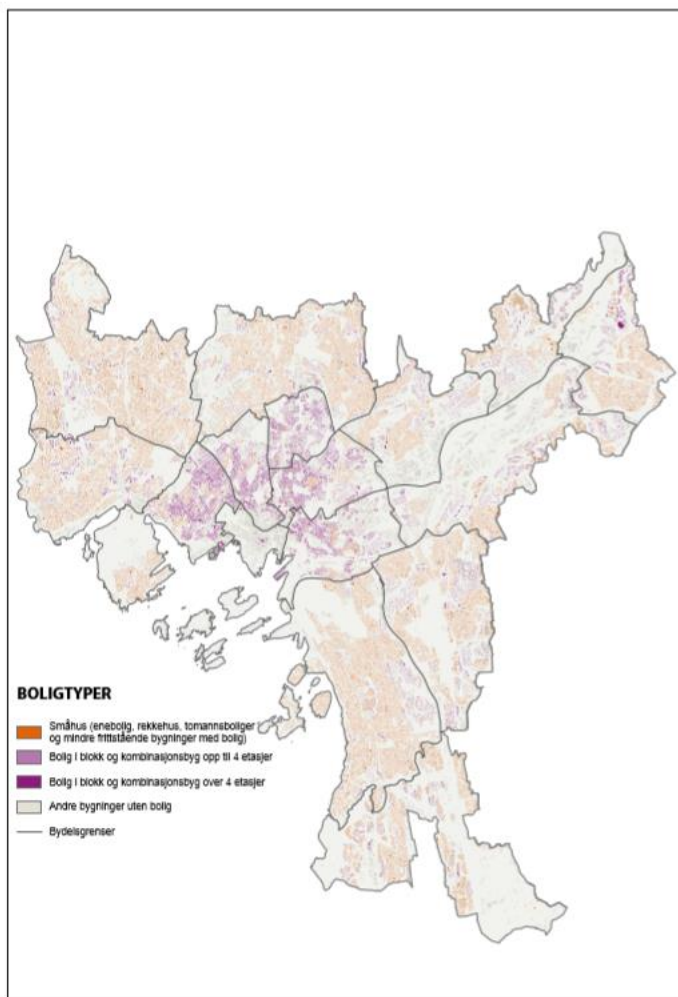
1 Foto: Therese Alice Samne, VG / NTB scampix  
2 Foto: Ragnhild Langeland for ByplanOslo

4 Illustrasjon: Jatakchicheds  
5 Foto: Oh Shots Lighthouse Works

7 Foto: NTB Scampix

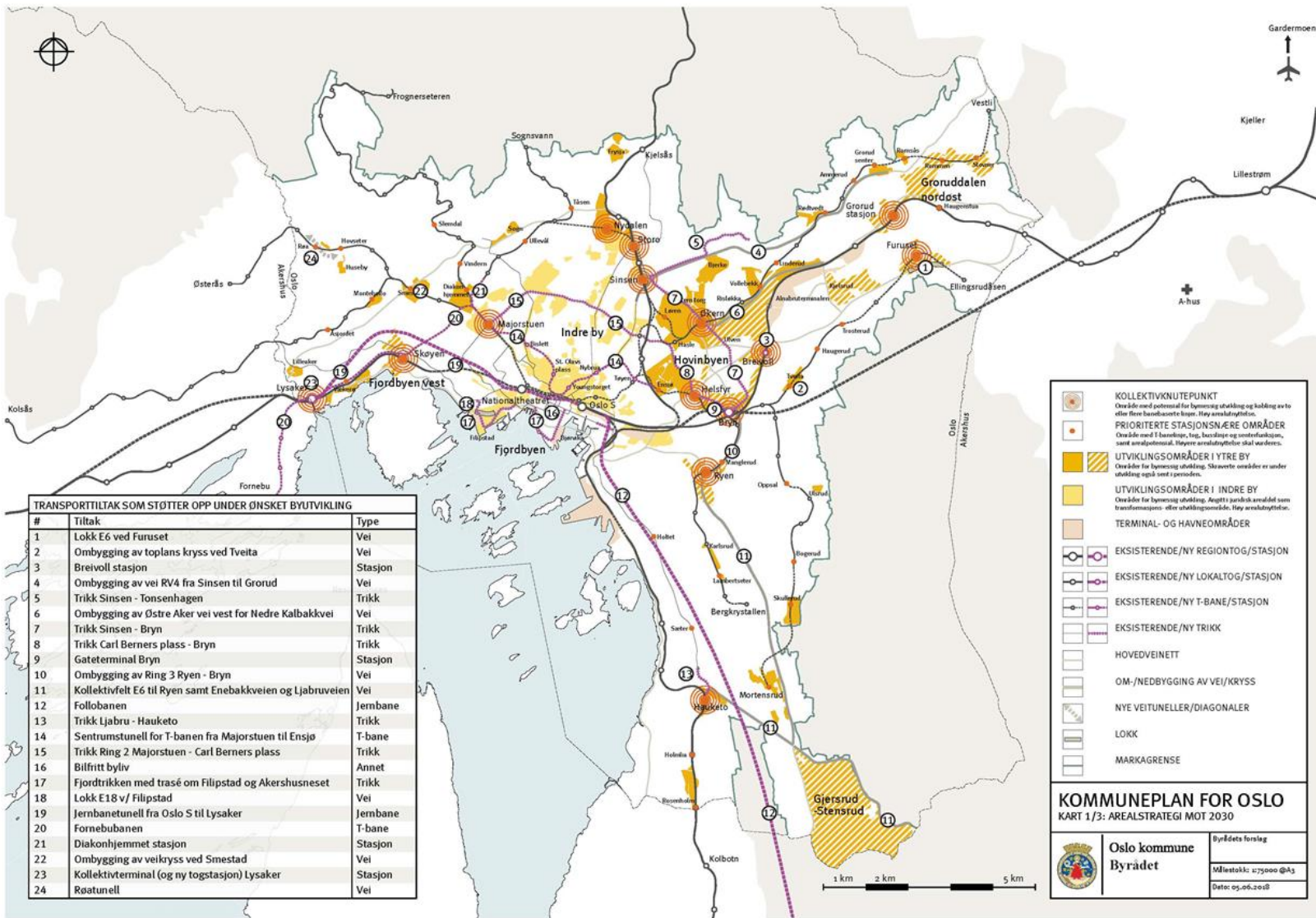


# SMÅHUSOMRÅDER



- Skal generelt bevares, og hensyntas de få steder de grenser inn mot utviklingsområder.
- Byrådserklæringen sier at småhusplanen ligger fast.
- Reduksjon i det lille antallet småhusområder i utviklingsområder, eller justering av avgrensing etter høringen.



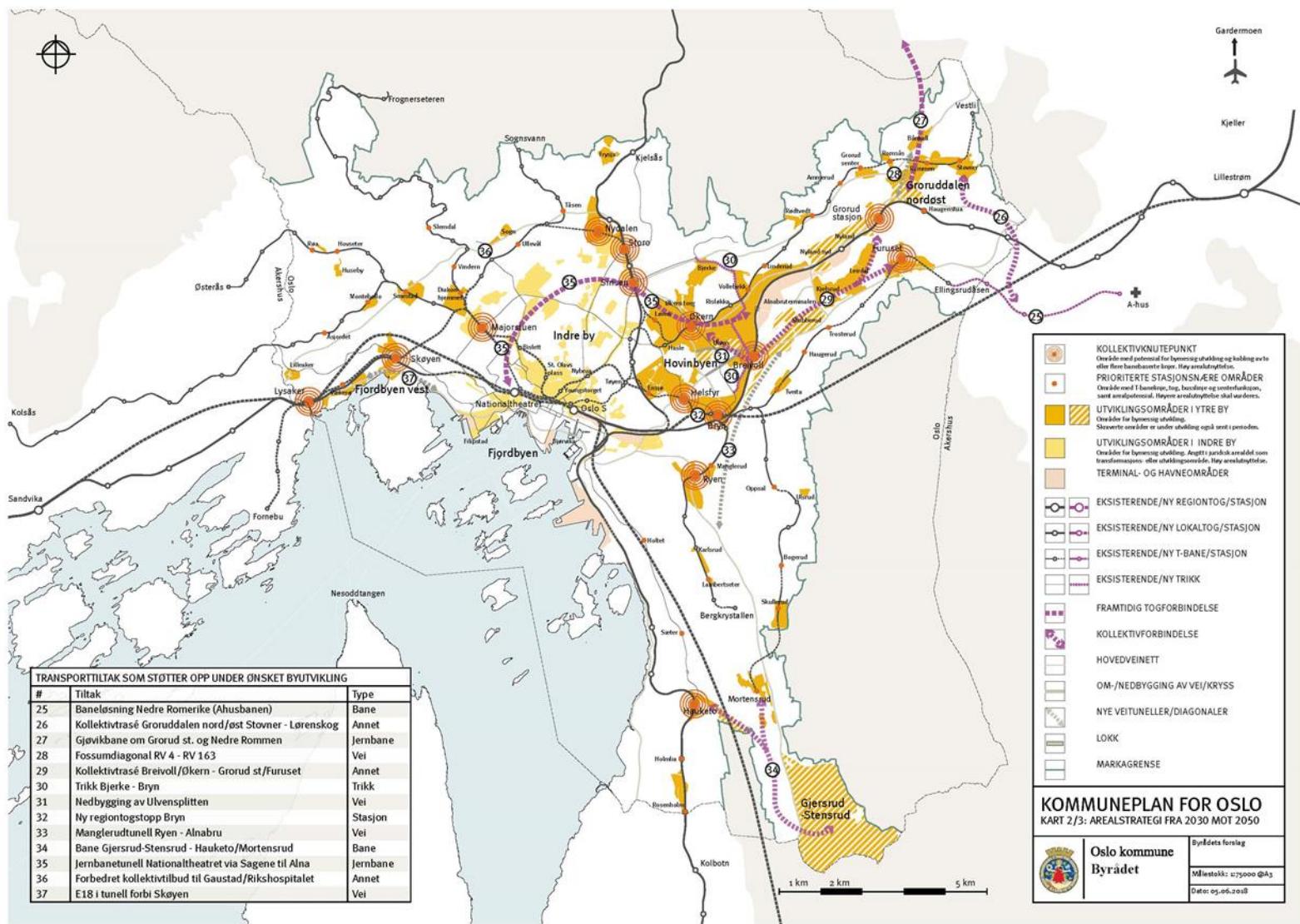


# AREALSTRATEGI MOT 2030

Byutviklingsstrategien (hovedgrep) = Byutvikling innenfra og ut, med transformasjon og fortetting i kollektivknode-punkter og langs eksisterende banestruktur.

- *Nytt: Strategien tydeliggjør sammenheng mellom utvikling av transportinfrastruktur og byutvikling*





TRANSPORTILTAK SOM STØTTER OPP UNDER ØNSKET BYUTVIKLING		
#	Tiltak	Type
25	Baneløsning Nedre Romerike (Ahusbanen)	Bane
26	Kollektivtrasé Groruddalen nord/øst Stovner - Lørenskog	Annet
27	Gjøvikbane om Grorud st. og Nedre Rommen	Jernbane
28	Fossumdiagonal RV 4 - RV 163	Vei
29	Kollektivtrasé Breivoll/Økern - Grorud st/Furuset	Annet
30	Trikk Bjerke - Bryn	Trikk
31	Nedbygging av Ulvensplitten	Vei
32	Ny regiontostopp Bryn	Stasjon
33	Manglerudtunnel Ryen - Alnabu	Vei
34	Bane Gjersrud-Stensrud - Hauketo/Mortensrud	Bane
35	Jernbanetunell Nationaltheatret via Sagene til Alna	Jernbane
36	Forbedret kollektivtilbud til Gaustad/Rikshospitalet	Annet
37	E18 i tunell forbi Skøyen	Vei

## AREALSTRATEGI ETTER 2030

*Nytt: Strategien tydeliggjør sammenheng mellom utvikling av transportinfrastruktur og byutvikling.*

*- Her for eksempel mulig fremtidig «S-bane» til Økern.*

**KOLLEKTIVKUTEPUNKT**  
Områder med potensial for byutvikling og boligbygging eller flere arbeidsplasser. Høy arealutnyttelse.

**PRIORITERTE STASJONSOMRÅDER**  
Områder med T-banestopp, tog, busstopp og venterangerings-, samt anslutningsområder. Høyere arealutnyttelse skal vurderes.

**UTVIKLINGSOMRÅDER I YTRE BY**  
Områder for byutvikling og utbygging av infrastruktur. Skjerper utviklingen og understøtter utviklingen i sentrum.

**UTVIKLINGSOMRÅDER I INDRE BY**  
Områder for byutvikling og utbygging av infrastruktur. Skjerper utviklingen og understøtter utviklingen i sentrum.

**TERMINAL- OG HAVNEOMRÅDER**

**EKSISTERENDE/NY REGIONTOG/STASJON**

**EKSISTERENDE/NY LOKALTOG/STASJON**

**EKSISTERENDE/NY T-BANE/STASJON**

**EKSISTERENDE/NY TRIKK**

**FRAMTIDIG TOGFORBINDELSE**

**KOLLEKTIVFORBINDELSE**

**HOVEDVEINETT**

**OM-/NEDBYGGING AV VEI/KRYSS**

**NYE VEITUNELLER/DIAGONALER**

**LOKK**

**MARKAGRENSE**

**KOMMUNEPLAN FOR OSLO**  
KART 2/3: AREALSTRATEGI FRA 2030 MOT 2050

**Oslo kommune**  
Byrådet

Byrårets forslag

Målestokk: 1:75000 @A3

Dato: 09.06.2018



# ENDRINGER FRA KOMMUNEPLANEN 2015 OG HØRINGSUTKASTET (FRA 2017)

	KP15-områder som utgår	Høringsutkast-forslag som utgår	Nye områder som ikke inngikk i KP15
<b>Utviklings-områder</b>	Storo/Nedre Grefsen (ekskl. arealer innenfor Ring 3)	Borgen og Nydalen vest utgår i sin helhet. Nydalen, Røa-Hovseter og Montebello er redusert	Røa Ulsrud Nydalen Montebello
<b>Kollektivknute-punkt</b>			Sinsen
<b>Prioriterte stasjonsnære områder</b>	Risløkka Karlsrud	Ulsrud, Borgen	Montebello



# GENERELLE FØRINGER FOR UTVIKLING OG FORTETTING


- Hensyn til omgivelser skal vektlegges
- Eksisterende nabolagsverdier og stedskvaliteter skal være førende premiss for utvikling. Nye verdier skal tilføres. Forslag til detaljreguleringsplaner skal vise hvordan de bygger opp under og styrker lokale nabolagsverdier og tilfører stedet nye kvaliteter
- Utnyttelsesgrad skal tilpasses området's særpreg og søke å ivareta dette.
- Viktig å vurdere bevaring og gjenbruk av bebyggelse og legge til rette for godt samspill mellom nytt og gammelt.
- Virkning av forslag skal utredes i tilstrekkelig grad, særlig for tilliggende nabolag og boligområder.



Foto: Are Carlsen





A gravel path winds through a dense forest of tall trees with vibrant green leaves. Sunlight filters through the canopy, creating dappled shadows on the path. On the left, a black signpost stands prominently. The top sign is rectangular with white text on a black background. Below it, a smaller sign features a circular logo with a tree and a globe, followed by text. In the background, a set of stone steps leads up a slight incline.

Alnastien



Svardals-  
parken 0,2 km

**GRORUDDALEN I KOMMUNEPLANEN**



Foto: Øivind Haug

## HOVEDGREP

- Prioritering tidlig i planperioden av byutvikling innenfra og ut og med balanse mellom utvikling i vest og øst.
- Den tette bystrukturen i sentrum utvides mot vest, nord og nordøst. I øst med Bjørvika, bygging av lokalsykehus på Aker og byutvikling i Hovinbyen (på kort sikt særlig Ensjø, Hasle, Løren/Økern, Ulven, Helsefyr, Bryn).
- Forsterket banebasert utvikling i hele byen med vekt på å utvikle klimasmarte stasjonsområder med ivaretagelse og styrking av nabolagsverdier som førende premiss. Viktige områder er her blant annet: Vollebekk, Tveita, Rødtvet, Stovner og Furuset.
- Groruddalen nordøst utvikles i takt med utvikling av kollektivforbindelser, med tyngde punkt i utviklingen mot slutten av planperioden.





Foto: Runar Nygård

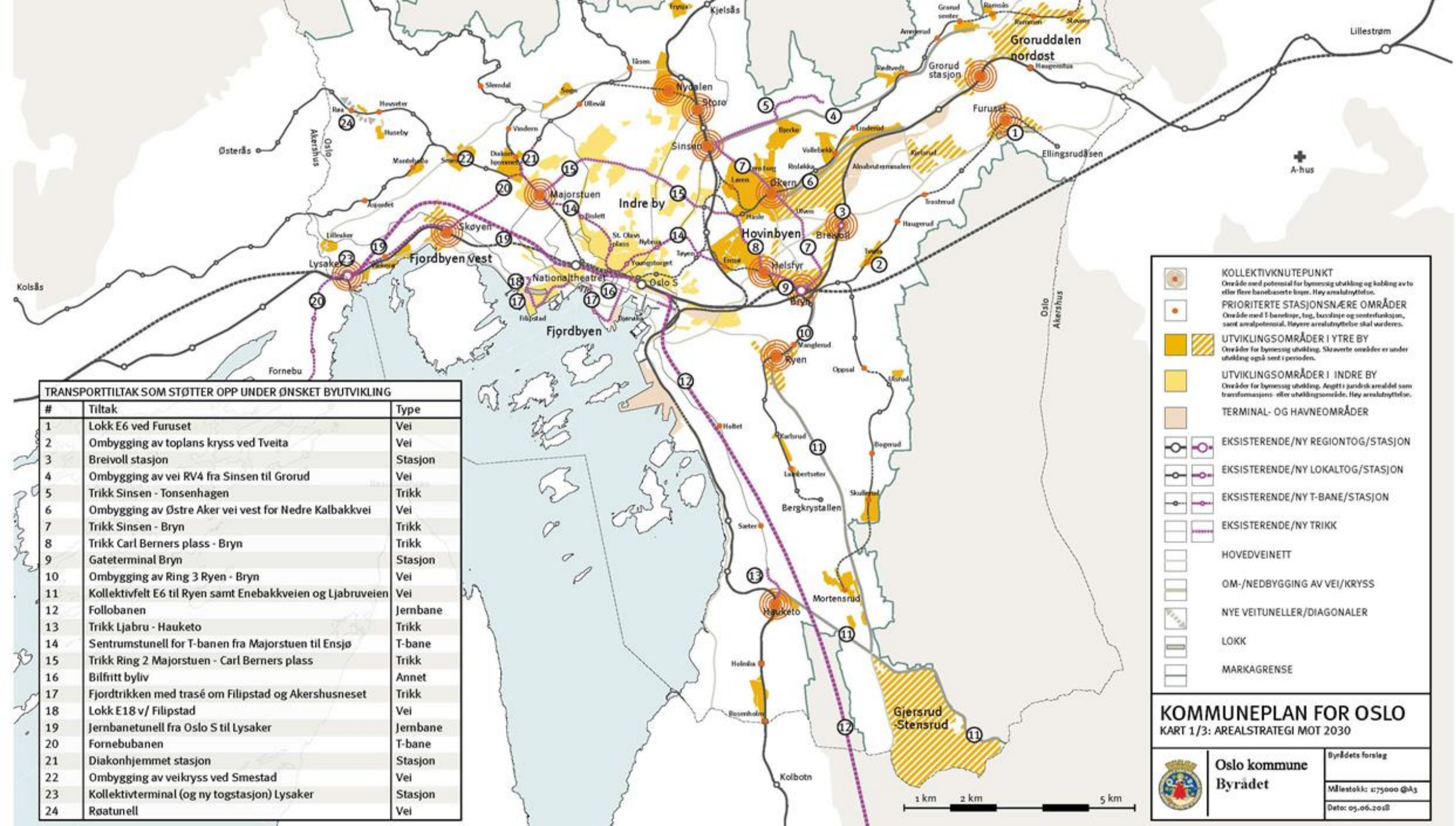
# INFRASTRUKTUR

Utvikling må derfor skje i takt med ombygging av deler av hovedveisystemet og etablering av nye kollektiv forbindelser.

Nye boliger i disse områdene forutsetter at problemer med støy og forurensning er løst. Kommunen vil jobbe for at det kommer på plass lokk over E6 ved Furuset og Baneløsning Nedre Romerike (Ahusbanen) med tverrforbindelse i Groruddalen.

Byutvikling i dalbunnen skal skje i samspill med videreutvikling av et allsidig næringsliv og gods og logistikkrelaterte virksomheter i tilknytning til Alnabruterminalen.





**TRANSPORTILTAK SOM STØTTER OPP UNDER ØNSKET BYUTVIKLING**

#	Tiltak	Type
1	Lokk E6 ved Furuset	Vei
2	Ombygging av toplans kryss ved Tveita	Vei
3	Breivoll stasjon	Stasjon
4	Ombygging av vei RV4 fra Sinsen til Grorud	Vei
5	Trikk Sinsen - Tonsenhagen	Trikk
6	Ombygging av Østre Aker vei vest for Nedre Kalbakkvei	Vei
7	Trikk Sinsen - Bryn	Trikk
8	Trikk Carl Berners plass - Bryn	Trikk
9	Gateterminal Bryn	Stasjon
10	Ombygging av Ring 3 Ryen - Bryn	Vei
11	Kollektivfelt E6 til Ryen samt Enebakkveien og Ljabruveien	Vei
12	Follobanen	Jernbane
13	Trikk Ljabru - Hauketo	Trikk
14	Sentrumstunell for T-banen fra Majorstuen til Ensjø	T-bane
15	Trikk Ring 2 Majorstuen - Carl Berners plass	Trikk
16	Bilfritt byliv	Annet
17	Fjordtrikken med trasé om Filipstad og Akershusneset	Trikk
18	Lokk E18 v/ Filipstad	Vei
19	Jernbanetunell fra Oslo S til Lysaker	Jernbane
20	Fornebubanen	T-bane
21	Diakonhjemmet stasjon	Stasjon
22	Ombygging av veikryss ved Smestad	Vei
23	Kollektivterminal (og ny togstasjon) Lysaker	Stasjon
24	Røatunell	Vei

**KOLLEKTIVKUTEPUNKT**  
Område med potensial for bymessig utvikling og kobling av to eller flere banebaserte linjer. Høy arealutnyttelse.

**PRIORITERTE STASJONSNERE OMRÅDER**  
Område med T-banelinje, tog, busslinje og senterfunksjon, samt arealpotensial. Høyere arealutnyttelse skal vurderes.

**UTVIKLINGSOMRÅDER I YTRE BY**  
Områder for bymessig utvikling. Skraverte områder er under utvikling også sent i perioden.

**UTVIKLINGSOMRÅDER I INDRE BY**  
Områder for bymessig utvikling. Angett i juridisk arealdel som transformasjons- eller utviklingsområde. Høy arealutnyttelse.

**TERMINAL- OG HAVNEOMRÅDER**

**EKSISTERENDE/NY REGIONTOG/STASJON**

**EKSISTERENDE/NY LOKALTOG/STASJON**

**EKSISTERENDE/NY T-BANE/STASJON**

**EKSISTERENDE/NY TRIKK**

**HOVEDVEINETT**


**OM-/NEDBYGGING AV VEI/KRYSS**

**NYE VEITUNELLER/DIAGONALER**

**LOKK**

**MARKAGRENSE**

**KOMMUNEPLAN FOR OSLO**  
KART 1/3: AREALSTRATEGI MOT 2030

 **Oslo kommune Byrådet**

Byrådets forslag

Målestokk: 1:75000 @A3

Dato: 05.06.2018

## TRANSPORTILTAK I BYUTVIKLINGEN

Tabellene på de neste sidene viser mulige transporttiltak som på ulike måter vil støtte opp under og ha effekt for ønsket byutvikling på kort og lang sikt i planperioden. Det er vurdert hvilke effekter de enkelte tiltakene vil ha for utviklingsområder, i form av å utløse arealpotensial, gi nærmiljøforbedring, økt kollektivkapasitet, økt tilgjengelighet mellom områder og styrking av kollektivknutepunkter. Noen av transporttiltakene har ikke direkte betydning for utbygging av enkeltområder, men er viktige for å øke kapasiteten i hele nettverket. Transporttiltakene og effekten for byutvikling er fordelt på periodene før og etter 2030 for å

synliggjøre hva som er nødvendige investeringer på kort og lang sikt for å prioritere en byutvikling innenfra og ut. Tiltakene er også vist til gjennom nummer i de to arealstrategikartene vedlagt planen, for å gi et helhetlig bilde av viktige sammenhenger og forbindelser som skal støtte opp under ønsket byutvikling på kort og lang sikt. Prosjektene befinner seg på ulike planleggingsstadier, og det er ikke fattet beslutning om gjennomføring. Prioritering av tiltak har nær sammenheng med finansiering. Numrene er ikke uttrykk for prioriteringsrekkefølge.

### Transporttiltak som støtter opp under ønsket byutvikling mot 2030

Nummeret på tiltaket viser til nummer i arealstrategikartene. Nummeret sier ikke noe om tids- eller prioriteringsrekkefølge – se også teksten over.

Nr.	Transporttiltak	Type tiltak	Effekt for byutvikling i enkeltområder	Samlet effekt – større byområder
1	Lokk E6 Furuset	Vei	Utløser arealpotensial, gir økt bykvalitet og styrker utviklingen på Furuset.	<b>Groruddalen</b> Tiltak på vei vil gi trafikkreduksjoner og nærmiljøforbedringer som muliggjør byutvikling i enkelte områder. (Etablering av nye kollektivforbindelser, internt særlig på tvers av dalen, og til resten av byen kan påbegynnes i perioden).
2	Ombygging veikryss Tveita	Vei	Utløser arealpotensial, gir trafikkreduksjon og økt bykvalitet på Tveita.	
3	Brevoll stasjon, Hovedbanen	Stasjon	Utløser arealpotensial på Brevoll. Styrker kollektivknutepunktet Brevoll.	<b>Hovinbyen</b> Etablering av flere tverrgående trikker, jernbanestasjon og utvikling av kollektivknutepunkt vil gi kapasitet, bedre forbindelser i og mellom Hovinbyen, indre by og resten av byen, samt tilføre bykvalitet og utløse arealpotensial. Ombygging av hovedveier vil gi trafikkreduksjon, nærmiljøforbedring og forbindelser internt, og også utløse arealpotensial.
4	Ombygging RV4 Sinsen – Grorud	Vei	Trafikkreduksjon og nærmiljøforbedring. Utløser arealpotensial i Hovinbyen og Groruddalen.	
5	Trikk Sinsen – Tonsenhagen	Trikk	Øker kapasitet og kvalitet på kollektivtilbudet i Hovinbyen og Groruddalen.	
6	Ombygging RV163 Økern – krysset N. Kalbakkevei	Vei	Trafikkreduksjon og nærmiljøforbedring. Utløser arealpotensial og gir økt bykvalitet i Hovinbyen.	
7	Trikk Sinsen – Bryn	Trikk	Utløser arealpotensial, øker tilgjengelighet på tvers og gir økt bykvalitet i Hovinbyen. Styrker kollektivknutepunktene Sinsen, Økern og Bryn.	
8	Trikk Carl Berner – Bryn	Trikk	Utløser arealpotensial, øker tilgjengelighet på tvers og gir økt bykvalitet i Hovinbyen. Styrker kollektivknutepunktet Bryn.	
9	Gateterminal Bryn	Stasjon	Styrker kollektivknutepunktet Bryn.	

## TRANSPORTILTAK I BYUTVIKLINGEN

### Transporttiltak som støtter opp under ønsket byutvikling i perioden 2030 til 2050

Nr.	Transporttiltak	Type tiltak	Effekt for byutvikling i enkeltområder	Samlet effekt – større byområder
25	Baneløsning Nedre Romerike (Ahus-banen)	T-bane	Øker kollektivtilgjengeligheten til Lørenskog og Ahus. Utløser arealpotensial på Visperud.	<b>Groruddalen:</b> Videre gjennomføring av tiltak på vei og flere større, nye kollektivforbindelser både på tvers av dalen og til resten av byen, vil gi trafikkreduksjoner og nærmiljøforbedringer som utløser arealpotensial og muliggjør byutvikling i store områder.
26	Kollektivtrasé Stovner – Lørenskog	Kollektivløsning	Øker kollektivtilgjengeligheten i Groruddalen nordøst og mot Lørenskog.	
27	Gjøvikbanen om Grorud st.	Jernbane	Styrker kollektivknutepunktet Grorud st.	
28	Fossumdiagonal RV4–RV163	Vei	Avlaster RV4 for godstrafikk som gir nærmiljøforbedring fra Grorud senter til Veitvet.	
29	Kollektivtrasé Brevoll/Økern – Grorud st./Furuset	Kollektivløsning	Utløser arealpotensial i Groruddalens dalbunn og øker kollektivtilgjengeligheten mellom Groruddalen nordøst og Hovinbyen.	
30	Trikk Bjerke – Bryn	Trikk	Utløser arealpotensial på Haraldrud. Øker tilgjengelighet på tvers og gir økt bykvalitet i Hovinbyen. Styrker kollektivknutepunktene Brevoll og Bryn.	<b>Hovinbyen:</b> Videre gjennomføring av trikketiltak og nye jernbanestasjoner vil gi økt kapasitet, bedre forbindelser i og mellom Hovinbyen, indre by og regionen, samt tilføre bykvalitet og utløse arealpotensial. Videre gjennomføring av ombygging av hovedveier vil gi trafikkreduksjon, nærmiljøforbedring og forbindelser internt, og også utløse arealpotensial.
31	Nedbygging Ulven-splitten	Vei	Utløser arealpotensial og gir nærmiljøforbedring og økt bykvalitet på Ulven. Gir økt tilgjengelighet på tvers i Hovinbyen.	
32	Regiøntogstasjon Bryn	Stasjon	Styrker Bryn som kollektivknutepunkt.	
33	Manglerudtunnel Alnabru – Ryen/Abildsa	Vei	Utløser arealpotensial på Brevoll, Bryn, Manglerud og Ulven.	
34	Bane Gjersrud-Stensrud til Hauketo/Mortensrud	Kollektivløsning	Utløser resten av arealpotensialet på Gjersrud-Stensrud. Kan styrke Hauketo som kollektivknutepunkt.	<b>Oslo sør:</b> Bane til Gjersrud-Stensrud muliggjør byutvikling i Oslos største enkeltutviklingsområde.
35	Jernbanetunnel Nationaltheatret – Alna (S-bane)	Jernbane	Øker kapasiteten i det lokale jernbanenettet. Styrker kollektivknutepunktene Sinsen og Økern. Gir økt kollektivkapasitet i indre by.	<b>Indre by og Hovinbyen:</b> Jernbanetiltak vil styrke kapasitet og kollektivknutepunkter.
36	Forbedret kollektivtilbud Gaustad/OUS	Kollektivløsning	Økt tilgjengelighet til institusjoner og arbeidsplasskonsentrasjoner rundt Gaustadbekkdalen og nytt regionsykehus på Gaustad.	<b>Oslo vest:</b> Videre gjennomføring av tiltak på vei og nye kollektivløsninger vil utløse arealpotensial, binde sammen områder og gi nærmiljøforbedring for store deler av områdene i Oslo vest.
37	E18 tunnel Skøyen	Vei	Utløser arealpotensial og gir nærmiljøforbedring langs E18 ved Skøyen.	





Foto: NTB Scanpix

## LANGSIKTIG UTVIKLING

På lengre sikt kan det utvikles et nytt sammenhengende byutviklingsområde i Groruddalen nordøst, med tyngdepunkt ved Grorud stasjon/Rommen.





Foto: Øivind Haug

## INNOVATIVT NÆRINGS LIV

Oslo kommune leder arbeidet med å utvikle en campusstrategi for Oslo og samarbeider med byens universiteter, høyskoler og andre kunnskapsmiljøer, studenter og næringslivet om dette.

Ett grep i denne strategien er å etablere såkalte innovasjonsdistrikter – kompakte, kunnskapsintensive og flerfunksjonelle byområder, integrert i bystrukturen og med blanding av forskning, utdanning, innovativt næringsliv, byliv og bolig. Det kan blant annet være aktuelt med ett slikt distrikt i vest, i området mellom Majorstuen og Gaustadbekkdalen/Rikshospitalet og ett i Hovinbyen i øst.



# BEHANDLINGEN I BYSTYRET

- **55 vedtak ble fattet i bystyret 30. januar 2019**  
(tillegg, endringer og presiseringer til byrådets innstilling)

## Noen relevante eksempler:

- Bystyret ber byrådet om å ha en fortsatt god dialog med statlige instanser om etablering av NRK og Politihøgskolen i Oslo generelt og Groruddalen spesielt.
- Bystyret ber byrådet sikre at reguleringsplaner fremmer barns mulighet til å være ute i eget nærområde, blant annet gjennom å legge til rette for flere barnevennlige leiligheter i de nederste etasjene og gode fellesområder.
- Bystyret ber byrådet arbeide for gode buffersoner mellom boliger og næring og transportkilder som er støyende, har forurensning, høy nattaktivitet eller som på annen måte ikke egner seg til tett samlokalisering med boliger, der det er konflikt mellom disse. Dette er særlig aktuelt for utviklingsområdene som ligger ved sterkt trafikkerte veistrek som sannsynligvis ikke nedskaleres i planperioden, inkludert E6, E18 og Østre Aker vei.
- Bystyret ber byrådet fortsette arbeidet for å få redusert utslippene fra godstrafikk som transporteres til eller gjennom Oslo.
- Bystyret ber byrådet prioritere arbeidet med å nedskalere bilkapasitet på Rv4 Trondheimsveien for å bedre bomiljø og kollektivfremkommelighet.
- Bystyret ber byrådet arbeide for lokk over E6 på Furuset og anmode Statens Vegvesen om å utarbeide reguleringsplan. Lokket prioriteres inn i forhandlinger om samferdselstiltak.





# BEHANDLINGEN I BYSTYRET

## Flere relevante eksempler:

- Bystyret ber byrådet jobbe for, samt innlede samtaler med Statens Vegvesen om, reduksjon av hastighet på veiene som i dag bidrar til rød sone i Oslo.
- Bystyret ber byrådet utrede og vurdere om det langsiktige vernet av Alnaelva bør styrkes i arbeidet med den juridisk bindende arealdelen av kommuneplanen.
- Bystyret ber byrådet legge til grunn at helhetlig planlegging i kommunal regi som hovedregel skal gjelde for utvikling i utviklingsområder, og at forslag til utnyttelsesgrad i utviklingsområder avklares etter en prosess hvor ulike utviklingsalternativer er vurdert og berørte aktører og innbyggere har kunnet uttale seg.
- Bystyret ber byrådet vurdere måter å styrke planleggingskapasiteten i bydelene på og legge til rette for egne medvirkningstiltak rettet mot befolkningsgrupper som normalt ikke deltar. Bystyret ber byrådet ta initiativ ovenfor staten med sikte på å få på plass en lovendring som sikrer bedre medvirkningsprosesser gjennom bedre oppstart og dialog mellom berørte parter før det ordinære oppstartsmøte i etaten.
- Bystyret ber byrådet sikre at forurenset grunn, for eksempel fra tidligere søppelfyllinger eller avrenning fra industri, er fjernet eller håndtert på forsvarlig måte før det igangsettes eventuell boligbygging i slike områder.
- Bystyret ber byrådet følge opp kommunaldepartementets vedtak (jfr. brev av 22.11.2016) om å evaluere avvikssonen for støy, herunder hensynet til befolkningens helse, og vurdere sonens geografiske avgrensning samt kravene til avbøtende tiltak i gjeldende planbestemmelse §7.1.1.3.b.





# UENIGHET I BYSTYRET

## Relevant for Groruddalen:

Frp foreslo å reversere planene for Kjelsrud-Leirdal og Grorud stasjon og tilbakeføre hele området som i kommuneplan 2015-2030 ble angitt som utviklingsområde med krav om felles planlegging til nærings- og industriområde.

*Dette fikk stemmene til Frp og Rødt.*

Rødt foreslo at ved utvikling av arealdelen skal utviklingsområdene Breivoll, Breivoll Nord, Grorud stasjon, Kjelsrud-Leirdal, Nyland, Stubberud og Veitvet-Linderud primært gjøres til utviklingsområder for næring, der man søker å utvikle eksisterende og nye lager-, industri- og produksjonsbedrifter.

*Dette fikk stemmene til Rødt.*

Vi mener svaret for disse områdene er å utvikle dem som flerfunksjonelle byområder der det både er plass til næring, bolig, rekreasjon med mer.



# OPPFØLGING AV KOMMUNEPLANEN

Byrådet følger på sedvanlig vis opp bystyrets vedtak.

Det skal nå utarbeides et planprogram for arealdelen der alt som skal inn i denne saksbehandles. Dette er PBE i gang med.

## NRK

Byrådet har tett dialog med NRK og har blant annet vært på befaring med NRK i ulike områder. PBE og NRK jobber sammen om Marienlyst. Utvikling der er et premiss for flytting.

## Politiøgskolen

Politiøgskolen skal bli der de er frem til 2025. Byrådet har løpende kontakt og egne møter om saken.

## Hastighetsreduksjon

Dette er tatt opp med Statens Vegvesen og det holdes løpende kontakt med SVV om dette.



# ANDRE SAKER





Foto: Stor-Oslo Eiendom

# HOVINBYEN

- Oslos største byutviklingsområde, med et potensial på 30–40 000 nye boliger og 50–100 000 nye arbeidsplasser.
- Den strategiske planen for Hovinbyen gir rammer for den fysiske og miljømessige utvikling de neste tiårene.
- Planen viser hvordan Hovinbyen kan omdannes fra et område preget av store lager- og industriarealer, til å bli et attraktivt byområde med mange nye boliger og arbeidsplasser.





Foto: Runar Nygård

# BEHANDLET / TIL BEHANDLING I BYSTRYET

- Områderegulering og futurebuilt for Furuset
- Veiledende plan for offentlig rom for Vollebekk
- Veiledende plan for offentlig rom for Breivoll
- Veiledende plan for offentlig rom for Bryn
- Veiledende plan for offentlig rom for Haraldrud
- Veiledendeplan for offentlig rom for Stovner og Rommen
  
- Planprogram Haugerud Trosterud (til behandling i byutviklingskomiteen nå)





Foto: Runar Nygård

# TIL BEHANDLING I PBE / BYRÅD

- Områderegulering - Bjerke travbane
- Bryn kollektivknutepunkt
- Utvidelse av Stovner skole
- Plangrogram og VPOR for Grorud stasjon
- Ny t-banetunnel (sentrumstunnelen)
- Utvikling av Økern

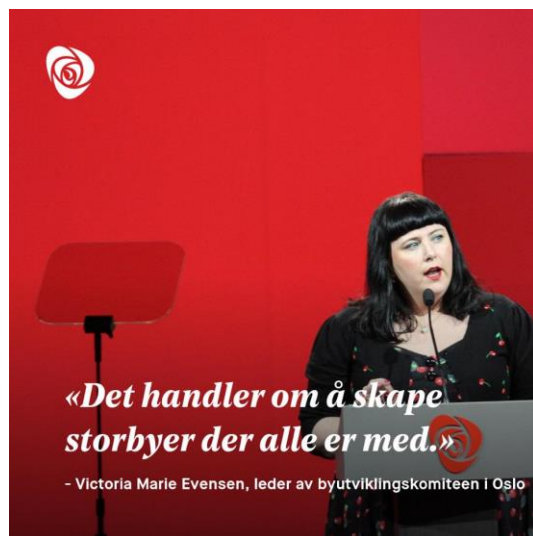






**BYEN UTVIKLES HELE TIDEN**

OS  
L 



Takk for oppmerksomheten!

Spørsmål? Innspill? Kommentarer?  
Ta gjerne også kontakt etter møtet på:

E-post: [victoria.evensen@oslobystyre.no](mailto:victoria.evensen@oslobystyre.no)

Twitter: [@vicsme](https://twitter.com/vicsme)

Facebook: [@victoriamarieevensen](https://facebook.com/victoriamarieevensen)

