Kommuneplanens arealdel for Oslo
– et raskt overblikk

Innlegg på BULLBY-møte 72, 16. november 2023

Petter Næss
Professor emeritus, NMBU, institutt for by- og regionplanlegging

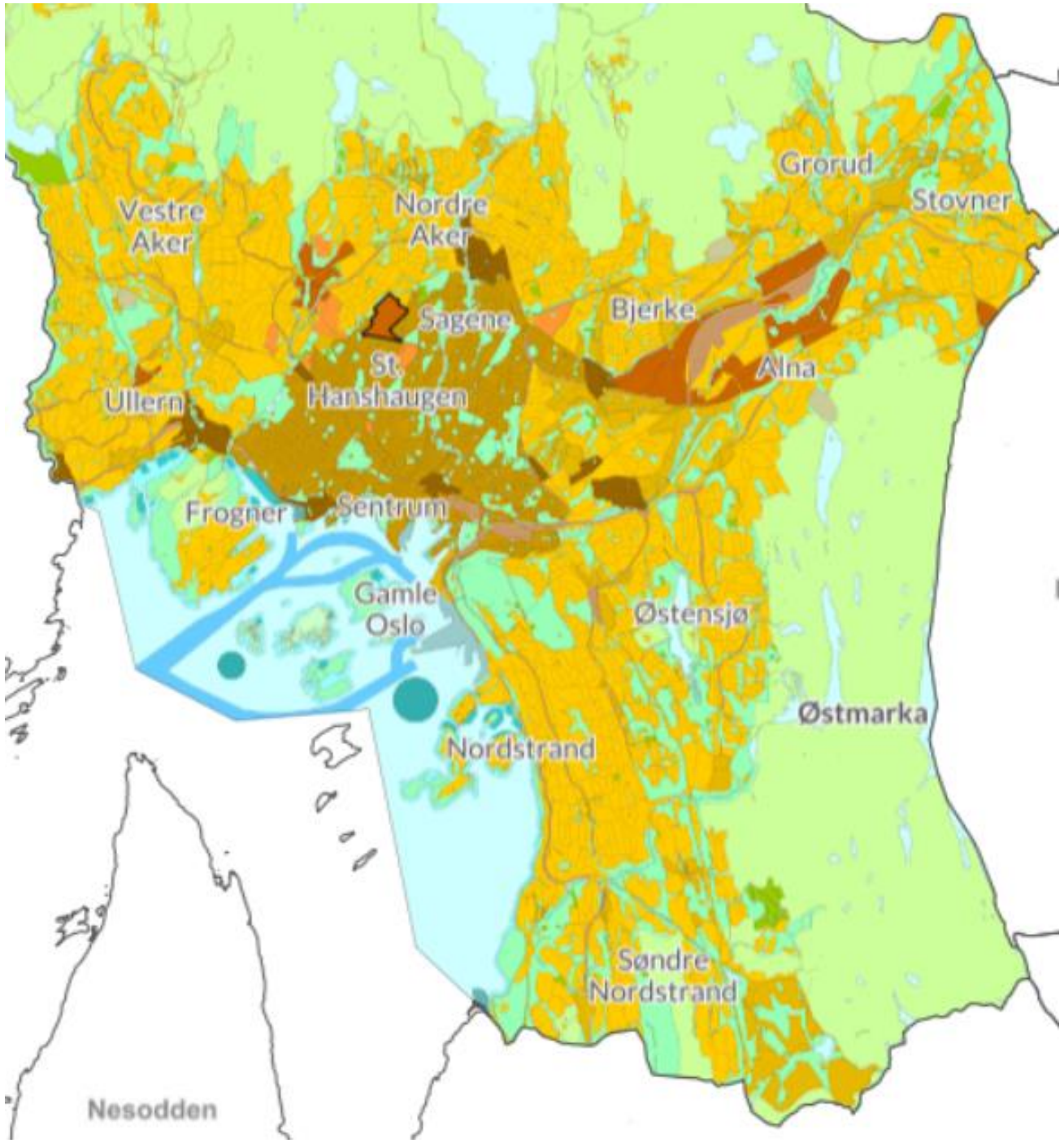
Et svært omfattende sett med plandokumenter

- Planbeskrivelse (100 sider)
- Juridisk bindende bestemmelser (87stk, hvis jeg klarte å telle riktig) + retningslinjer som ikke er juridisk bindende
- Plankart (2 stk., hvert med en rekke digitale lag): Ett med arealformål, bestemmelsesområder og hensynssoner for landskap, kulturmiljø og gjennomføringssoner, og ett med øvrige hensynssoner
- Temakart (7 stk., hvorav 2 juridisk bindende): T1 Byggeområder, T2 Handel og næringsliv (juridisk bindende), T3 Grønnstruktur, T4 Naturmiljø og vassdrag (juridisk bindende), T5 Kulturminneinteresser, T6 Støy og T7 Områder med plankrav.

- Er «rational comprehensive planning» tilbake igjen?

- Dokumentmengden er ikke for hvem som helst å finne fram i. Vanskelig å se hva de ulike temakartene innebærer når de kombineres
- Men planbeskrivelsen har gode illustrasjoner som bl.a. viser hvordan ulike grader av områdeutnyttelse kan se ut

Planforslagets arealbruk



«Planforslaget opprettholder hovedtrekk i arealbruken fra tidligere planer, ved at den viderefører arealstrategien og ved at all ny utbygging skal skje innenfor eksisterende byggesone. Dette gir er et godt grunnlag for oppnåelse av overordnede mål om redusert transport, mindre klimabelastning og bevaring av grønne verdier.»

«Planforslaget styrker blant annet klimahensyn, bevaring av kulturminner, grønnstruktur, naturmiljø og vassdrag sammenlignet med gjeldende kommuneplan, og dette gir klare positive konsekvenser for bysamfunnet som helhet.»

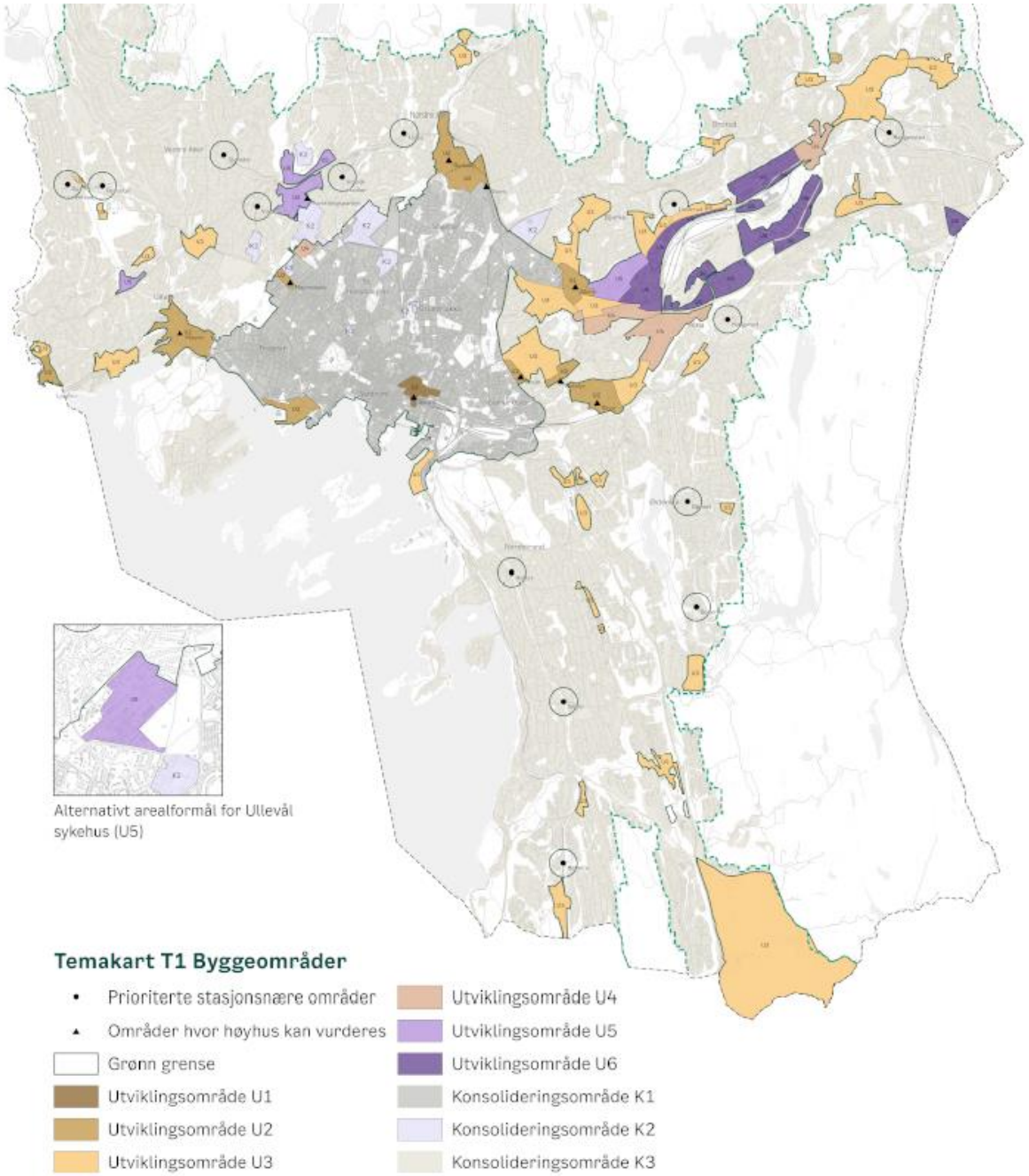
(Fra oppsummering av hovedtrekk i konsekvensutredningen, s. 82 i planbeskrivelsen)

Hovedprinsipper for arealbruken (s. 10)

- Tilrettelegge for videre **banebasert fortetting innenfra og ut**
- **Forsterket** satsning på utvikling av **knutepunkt** og viktige **stasjonsområder langs banenettet** i den åpne byen
  - Med unntak av Oslo S-området, skal fortettingen skje på en måte som innordner seg den etablerte byens byromsstruktur og høyder
  - Den tette bystrukturen skal utvides i randsonen av den etablerte tette byen, med balanse mellom vest og øst
  - I den åpne byen skal utviklingen skje langs banenettet, i prioriterte stasjonsnære områder i vest, øst og sør
  - Småhusområdenes historiske og grønne kvaliteter og områdenes viktige rolle som del av byens varierte boligsammensetning skal videreføres

- **Gjersrud/Stensrud**-området bryter med prinsippet om banebasert fortetting innenfra og ut
  - Utbygging i dette området er skutt fram i det blå, siden det er satt rekkefølgebestemmelse om at det skal tilknyttes T-banenettet før utbygging kan skje

Byggeområder



Utviklingsområder: Legge til rette for nye byområder med

U1: høyere tetthet og bymessighet (rundt Oslo S)

U2: høy grad av bymessighet, flerfunksjonalitet (>50% bolig) og høy tetthet

U3: bymessighet, flerfunksjonalitet, høy tetthet og overvekt av bolig (>70%)

U4: bymessighet, flerfunksjonalitet og høy tetthet med flere boliger (opp til 50%), sosial infrastruktur og andre boligrelaterte funksjoner og arbeidsplassintensiv næring

U5: bymessighet, flerfunksjonalitet og høy tetthet der eksisterende kunnskapsmiljøer videreutvikles og suppleres med arbeidsplassintensiv næring. Boligandel maks. 30%

U6: allsidig næring og arealkrevende virksomheter

Konsolideringsområder: områder der arealbruken i hovedsak skal videreføres, der byromsstrukturen er etablert, og der det kan åpnes for videre fortetting

K1: tydeliggjøre et begrenset utviklingspotensial innenfor den etablerte tette byen

K2: gi etablerte institusjoner større forutsigbarhet og noe handlingsrom til å utvikle eiendommene sine.

K3: stasjonsnære områder med høy tetthet, bymessighet, flerfunksjonalitet og overvekt av boliger

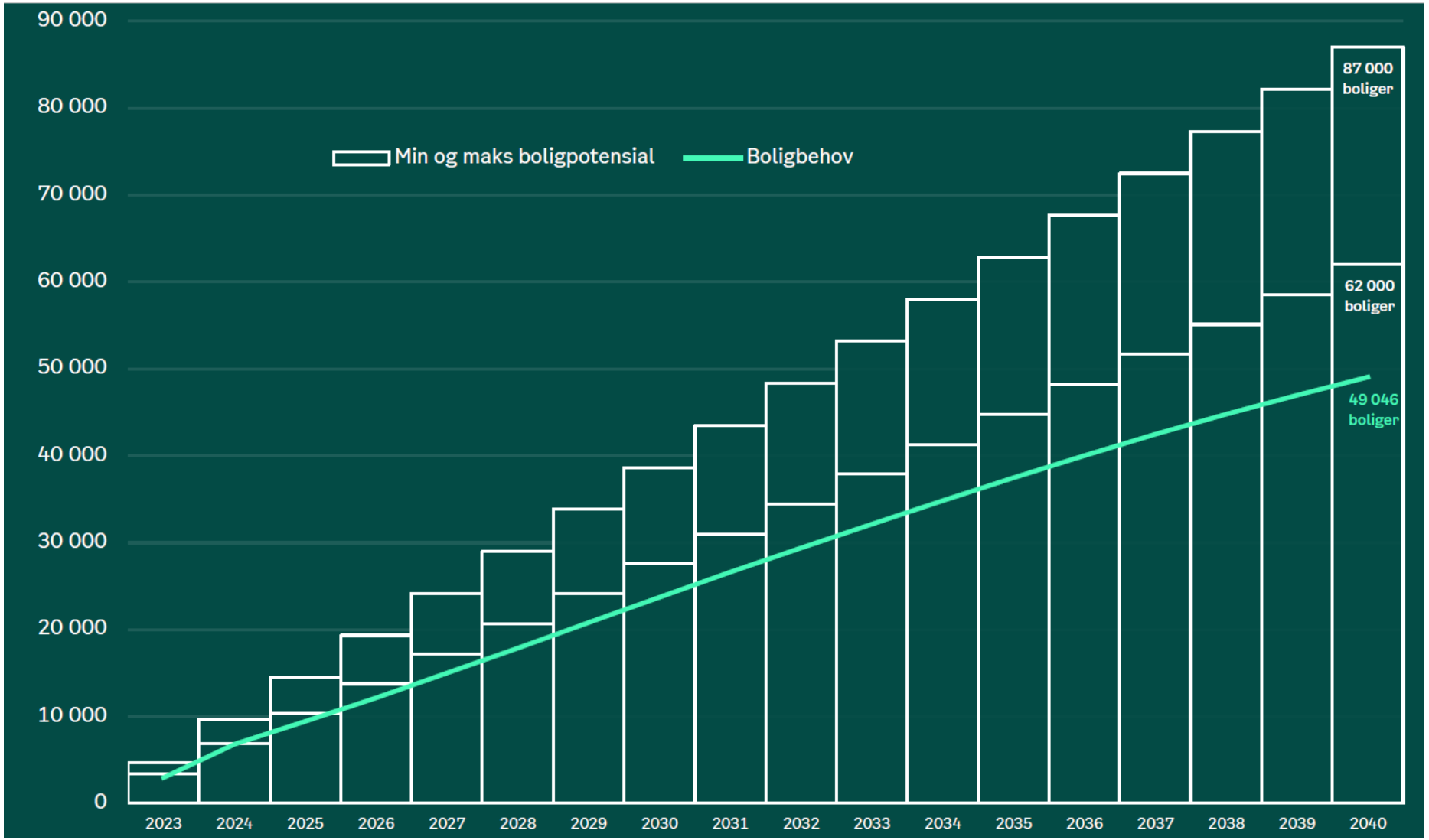
Steds- og bokvalitet, arkitektur og landskap

- En viss erkjennelse av at måten fortettingen har skjedd på de senere årene, av og til har gått ut over by- og nabolagskvaliteter:
  - «Store områder har blitt transformert eller er i ferd med å transformeres, og tetthet og høyder har vært økende. Dette har gitt konsekvenser for offentlige byrom, eksisterende næringsliv og ført til press på sosial infrastruktur. Samlet sett gir dette behov for mer forutsigbare og tydelige føringer for arealbruk, bolig- og næringsandel og byform. Det kan gi mindre press mot stadig økning i utnyttelse og høyder for ny utbygging, og sikre bedre kvalitet i bebyggelse og byrom.» (s. 19)
- Bestemmelse med krav om å gjøre rede for prosjekters landskapstilpasning og visuelle kvaliteter, og at disse intensjonene følges opp i plan- og byggesaksprosessen fram til ferdig bygd prosjekt
- Bestemmelse om bymessighet mht. flerfunksjonalitet, byrom og kantsoner, sammenheng og forbindelser, og lokalt særpreg og tidsdybde
- Utvidete krav om torg og møteplasser
- For å bidra til sosial utjevning har planen bestemmelser for å gi større boligvariasjon i områder med ensidig boligtilbud, slik at flere har mulighet til å bo flere steder i byen
- Planen etterlyser regelverk og annen tilrettelegging som kan muliggjøre f.eks. alternative eierformer, krav om andel rimelige boliger og tilrettelegging for en tredje boligsektor
- To forslag til minstestørrelse for ordinære boliger, henholdsvis 30 m^2 og 35 m^2

Litt reduserte utnyttelsesnormer sammenliknet med 2015-planen, men åpning for til dels svært høye bygg

Oppsummering av føringer for områdekategoriene

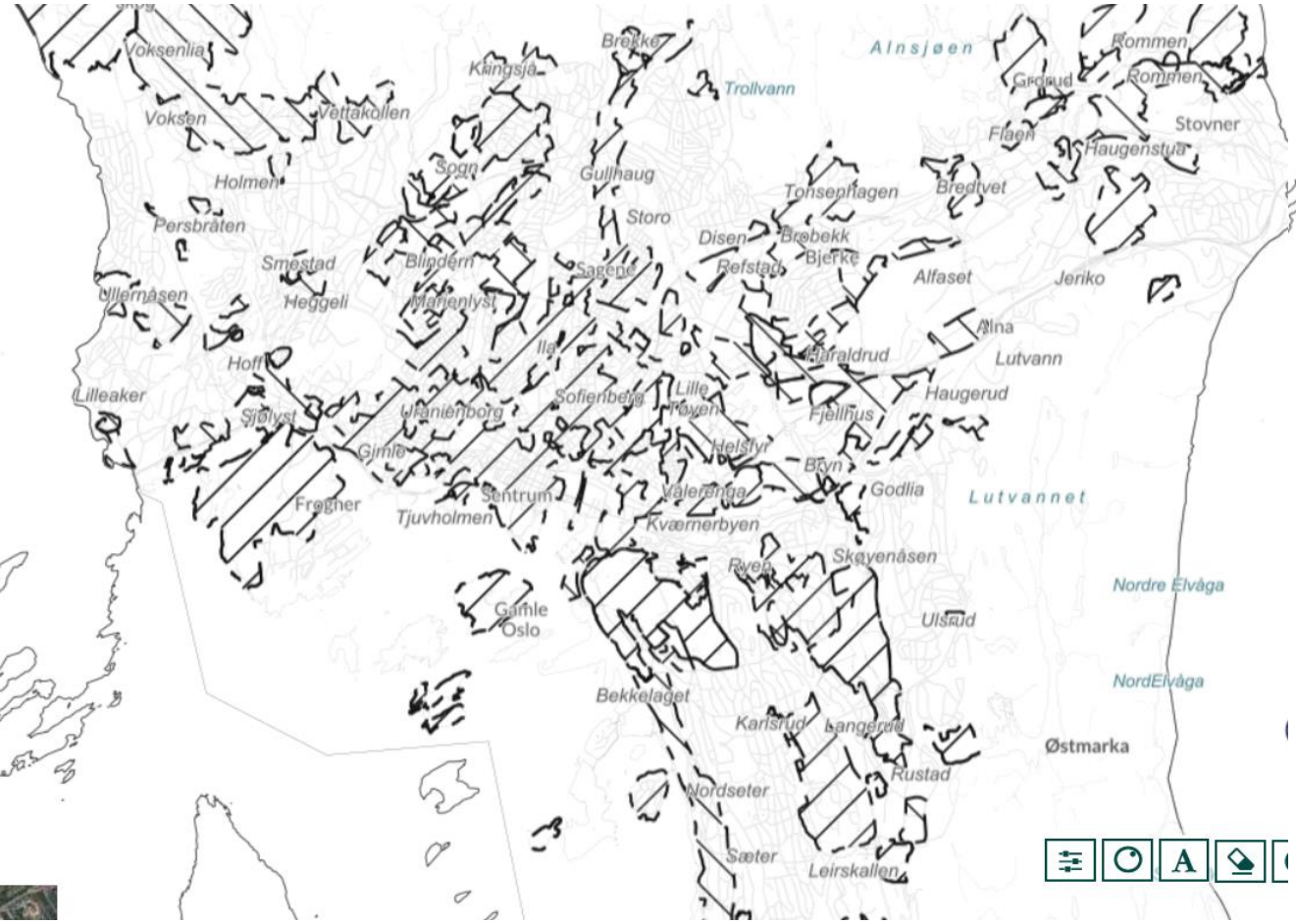
	Boligandel (%)	Område-utnyttelse (%-OU)	Feltutnyttelse bolig[1] (%-BRA)	Feltutnyttelse næring[2] (%-BTA)	Høyde (m)	Høyde, unntak[3] (m)
U1	-	-	-	-	-[4]	125
U2	min. 50	maks. 125	200	600	22/28[9]	42 (70[5])
U3	min. 70	maks. 100	200	600	22	42
U4	maks. 50	maks. 100	200	600	22	42
U5	maks. 30	maks. 150	200	600	22	42 (70[6])
U6	maks. 10	maks. 80/100[8]	200	-	22	42
K1	-	-	-	-	-[4]	-
K2	0	-	-	-	-[4]	-
K3[7]	-	-	200	600	22	-

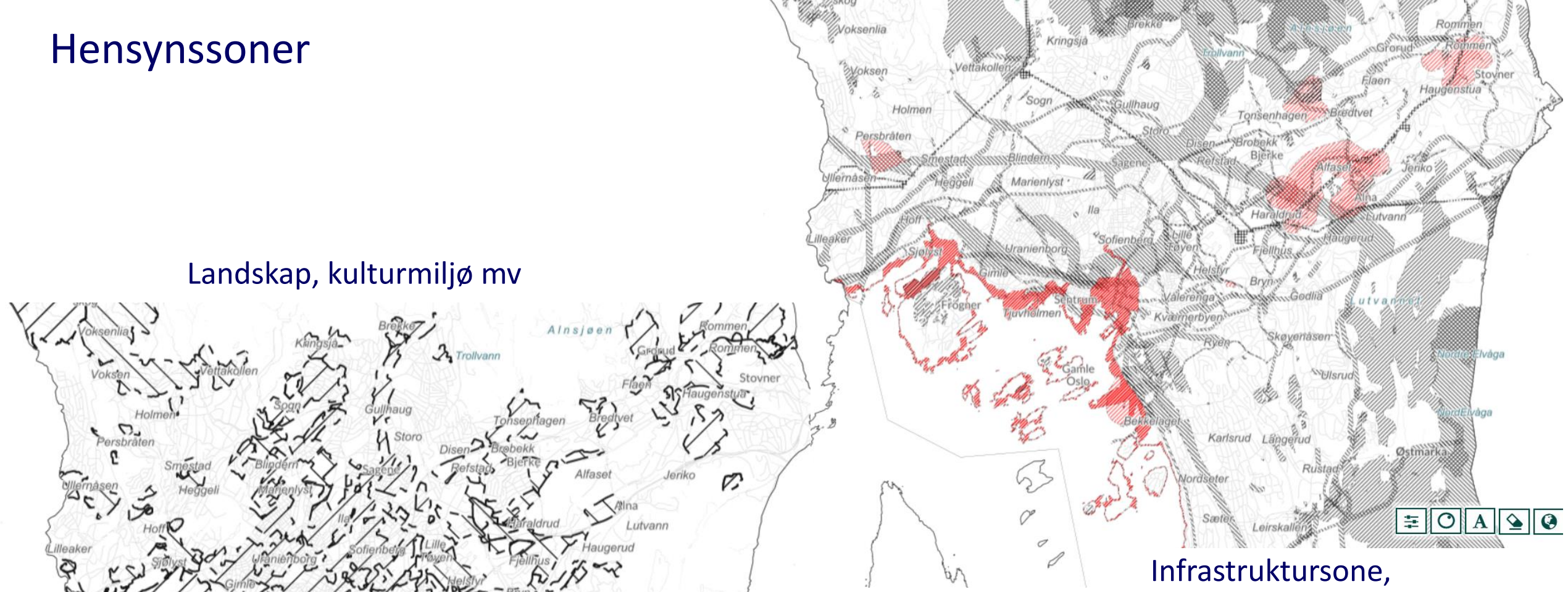


- Planhorisont: 2040
- Areal til boligbygging: 27 – 76 % over anslått behov
- Areal til næringsutvikling: 228 – 316 % over anslått behov

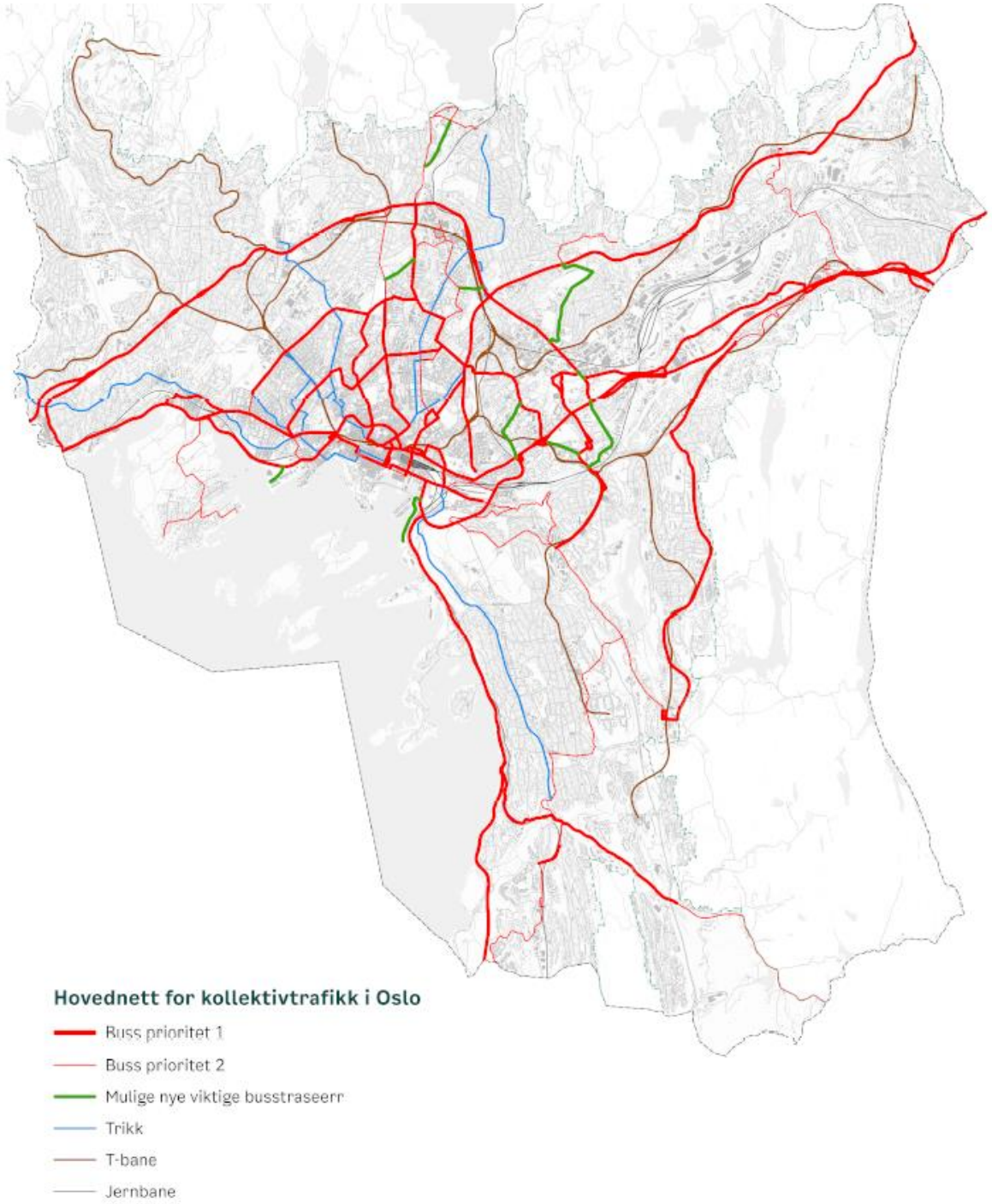
Hensynssoner

Landskap, kulturmiljø mv





Infrastruktursone,
sikringssoner, faresoner mv

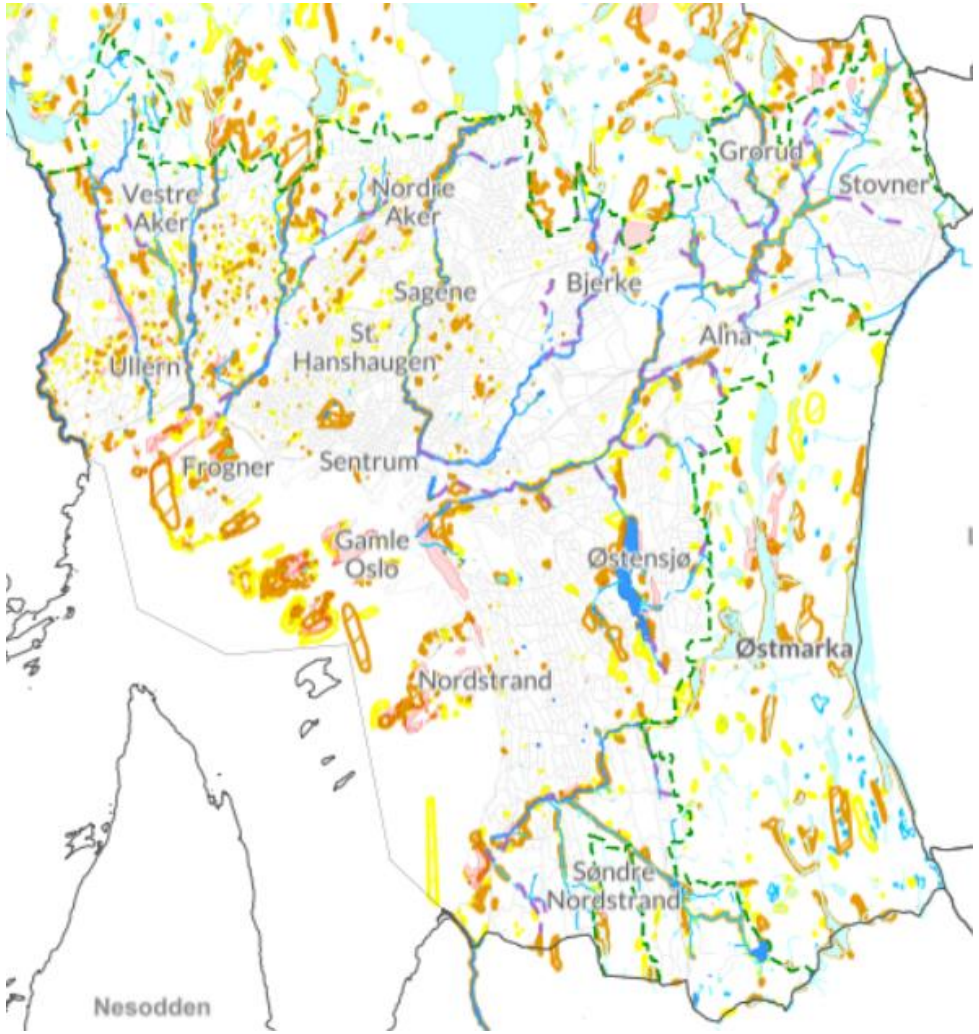


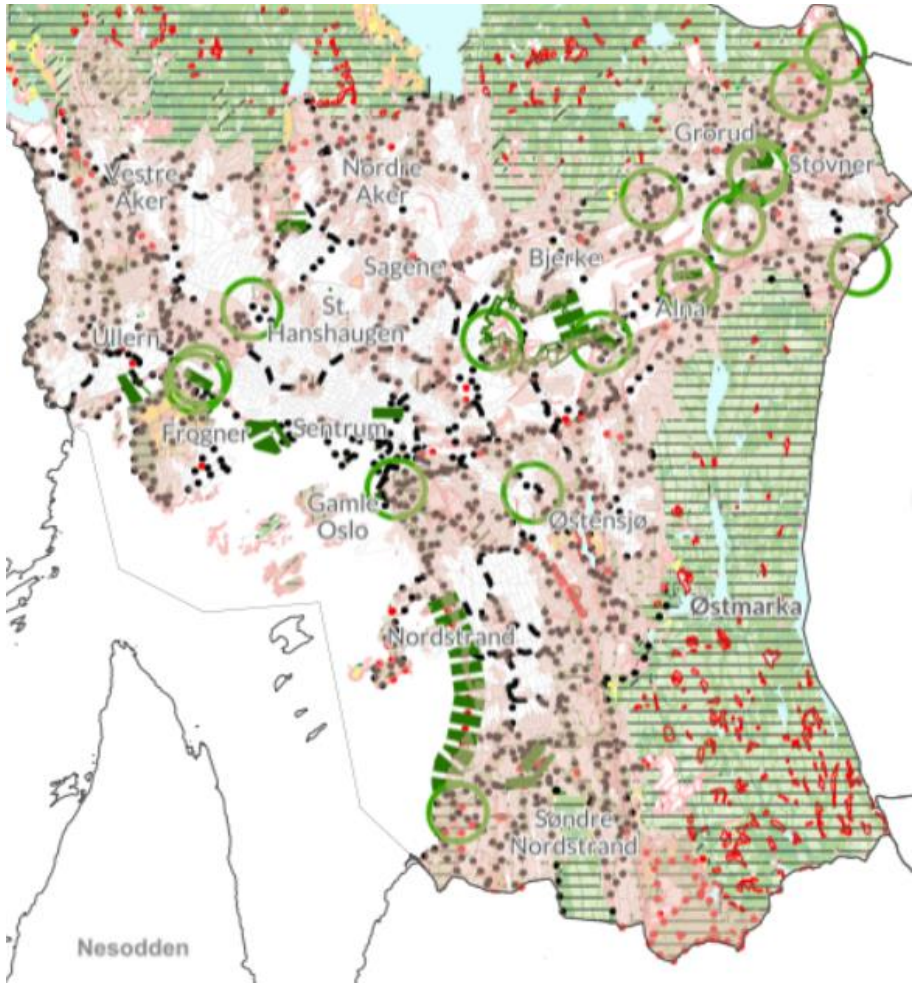
Sikring av arealer for framtidige kollektivsatsinger:

- Fornebubanen
- Sentrumstunnel for T-banen
- Jernbanetunnel mellom Oslo S og Lysaker
- Forlengelse av T-banen fra Ellingsrudåsen inn i Lørenskog kommune
- Forlengelse av T-banen fra Mortensrud til Gjersrud-Stensrud
- Mulig ny T-banestrekning fra Økern til Furuset

Omgjøring av Trondheimsveien, Østre Aker vei og Økernveien fra vei til gate

Blågrønn struktur

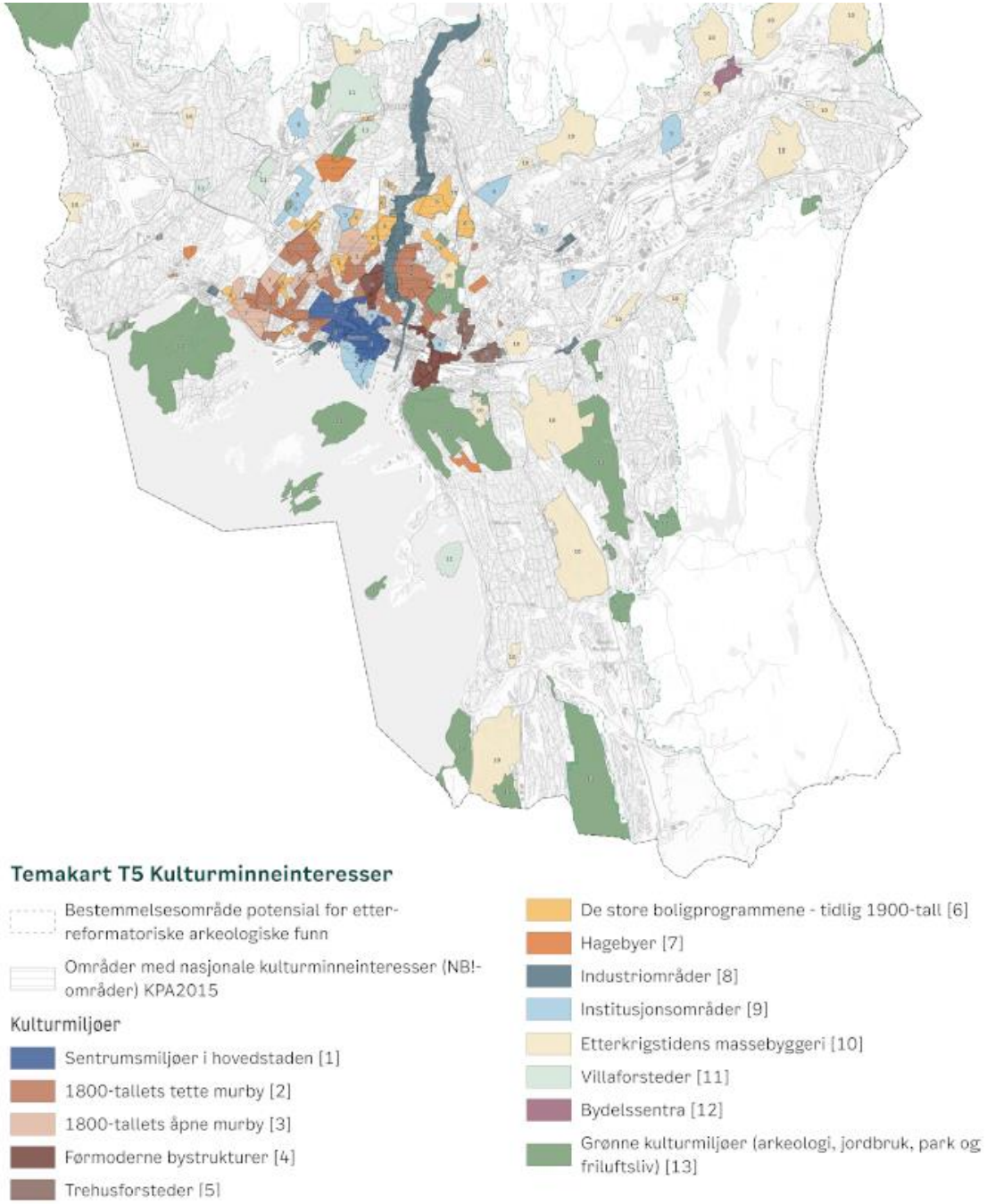




- Juridisk bindende temakart T4 Naturmiljø og vassdrag og ikke-juridisk kart temakart T3 Grønnstruktur.
- Bestemmelse om byggefrie belter i en avstand på minimum 20 meter langs hovedvassdrag og minimum 12 meter langs sidevassdrag
- Bestemmelser bl.a. om viktige naturtyper, arealnøytralitet, karbonlagre, og tiltak for områder uten trygg tilgang til rekreasjonsareal og nærturterreng
- Noe økning i areal avsatt til grønnstruktur

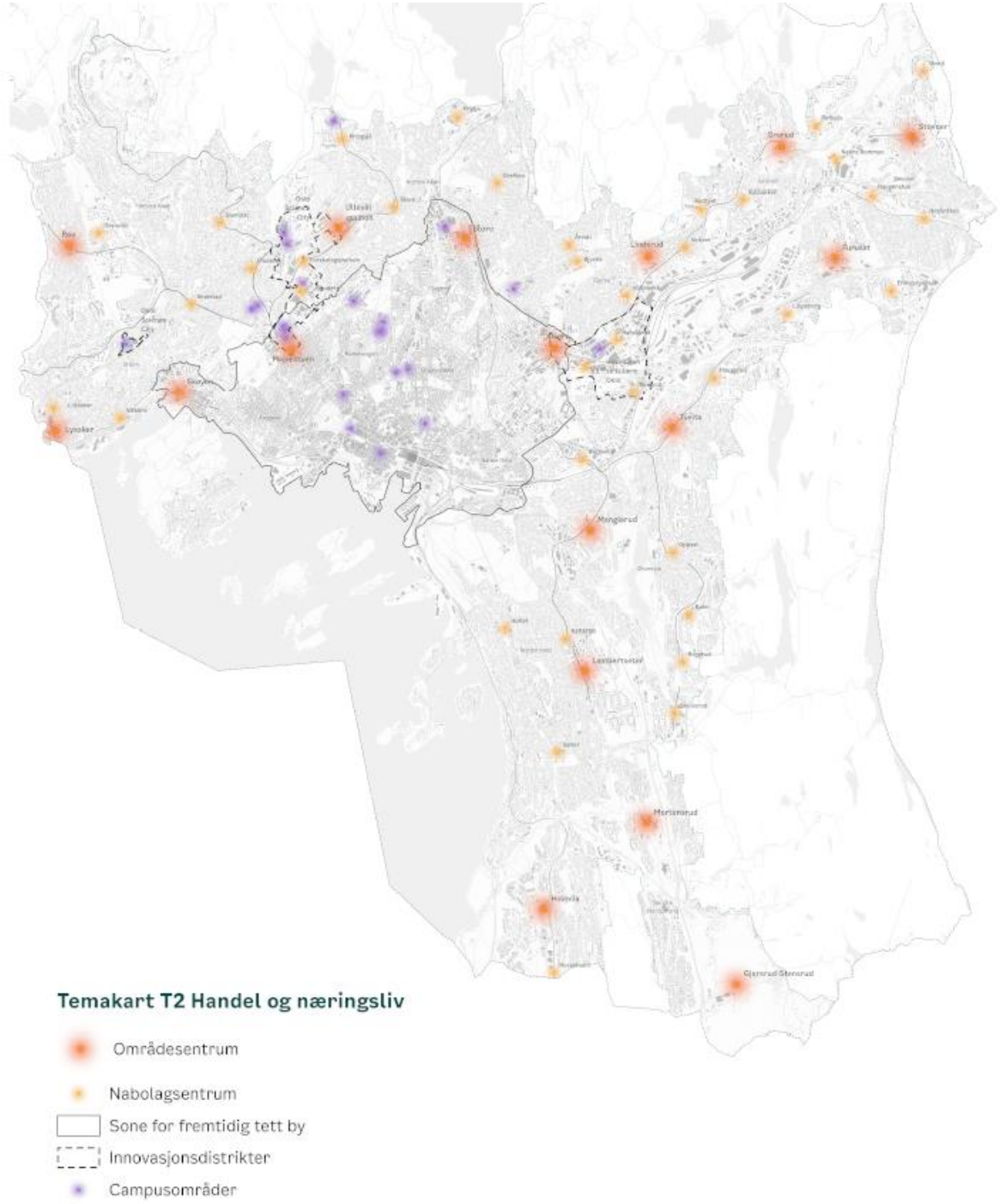
- «Aktivitetssonene» som åpnet for sportsinstallasjoner i randsoner av Marka er tatt ut

Kulturmiljø



- Hensynssone for bevaring av større kulturmiljøer av nasjonal, vesentlig regional og lokal interesse, med tilhørende bestemmelse
- Bestemmelsen sier at nye tiltak bør plasseres og utformes slik at viktige elementer i eksisterende gate-, byroms-, og bebyggelsesstruktur videreføres, gode overganger sikres, og landskapsformer ivaretas

Senterstruktur



- Sonen for «framtidig tett by» har et jevnt tilbud av handel og tjenester og anses i ny arealdel som ett sammenhengende handelsområde
- I tillegg opererer arealdelen med 17 områdesentre og 38 nabolagssentre
- Handels- og tjenestetilbud som gir et samlet BRA på 1 500 m² eller mer skal bare kunne etableres i sentrene
- Geografisk utstrekning av sentrene er ikke angitt, men 250 m fra ytterpunkt til ytterpunkt omtales som et godt utgangspunkt for planleggingen
- Det er dessuten utpekt særskilte innovasjonsdistrikter og campusområder

Noen kommentarer

- Planen beholder **markagrensa**, styrker planbeskyttelsen av offentlig tilgjengelig **grønnstruktur i byggesonen** og gir liten nedbygging av natur, trass i stort byggevolum av boliger og næringsbygg
- Transportanalysen anslår at planen vil redusere bilbruken med 0,4 % sammenlignet med KPA 2015 og øke bruken av ikke-motorisert og kollektiv transport litt. Konsekvensvurderingen peker på at dette er beskjedent, men også KPA 2015 innebar en klart kompakt byutvikling
- Gevinsten i form av miljøvennlig transportutvikling er **stor sammenliknet med** et hypotetisk alternativ med tilbakevending til **utadrettet byvekst**, f.eks. i Marka eller Sørkedalen
- Men **Gjersrud-Stensrud** ligger fortsatt inne som utbyggingsområde. Dette vil gi nedbygging av natur og bryter med prinsippet om banebasert fortetting innenfra og ut.
- En eventuell **baneforlengelse** til Gjersrud/Stensrud vil bli **svært dyr** og dessuten - med mindre T-banetunellen Tøyen-Majorstua på forhånd er supplert med ny tunnel som åpner for økt antall avganger - gi overfylte T-banevogner på Mortensrudlinja i rushtida.

Noen flere kommentarer

- Planen er nokså svak mht. å motvirke **sosial segregering**. Planen har som mål at de historiske og grønne kvalitetene i småhusområdene skal videreføres. Kan bevaring av «de historiske kvalitetene» føre til preservering av sosial segregering?
- Planens to alternative forslag til **minstestørrelse på ordinære boliger** (30 og 35 m2) ligger begge **langt under** det NBI anbefalte på 1980-tallet for enpersons-husstander
- Det står i planforslaget at det i et klimaperspektiv normalt er mest ønskelig å **la eksisterende bebyggelse stå**. Men dette er neppe tilfelle hvis det er snakk om sentrumsnær villabebyggelse som foreslås transformert til tett by – da vil byggingen i stedet bli flyttet til et annet sted, med stor risiko for større klimabelastning
- Planbeskrivelsen nevner overhodet ikke **parkering**. Redusert parkeringsareal, særlig i område- og nabolagssentre i ytre by, vil trolig være nødvendig for å nå målet om å redusere biltrafikken med en tredel innen 2030, sammenliknet med 2015
- ABC-prinsippet for «rett virksomhet på rett sted» skal ligge til grunn for næringslokalisering, men i kommunens definisjon er det opprinnelige, nederlandske kriteriet om **lav biltilgjengelighet i A-område**r (særlig mht. parkeringsplasser) utelatt
- Arealet satt av til næringsutvikling er svært stort, sammenliknet med anslått behov. Hovedgrepet for å styre næringsutviklingen er å **sikre nok arealer** på de rette stedene. Hva med tiltak for å stimulere til/tvinge fram mer arealeffektiv utnytting av eksisterende og nye næringsarealer?