

Konsekvensutredning

Kommuneplanens arealdel

Oslo mot 2040





Innhold

Del 1 • Innledning	1
1 Inndeling av dokumentet	2
2 Generelt om konsekvensutredninger	2
3 Planprogrammet	2
4 Kort beskrivelse av planforslaget	3
5 Metode og kunnskapsgrunnlag	3
Del 2 • Prosess og alternativer	5
6 Inndeling av utviklingsområder og konsolideringsområder	6
6.1 Endring av kategoriene	6
6.2 Nye utviklingsområder	7
6.3 Prioriterte stasjonsnære områder	7
6.4 Konsolideringsområder for kunnskapsinstitusjoner	8
7 Sentrumsområder	8
7.1 Ny senterstruktur	8
7.2 Nye bestemmelser	9
7.3 Utvelgelse av sentrumsområder	9
7.4 Sammenheng mellom byggeområder og sentrumsområder	10
8 Andre alternativs-vurderinger	10
8.1 Bestemmelser om variasjon i boligtyper- og størrelser	10
8.2 Vurderte områder som ikke anbefales for fortetting	10
Del 3 • Endringer uten konsekvensutredning	12
9 Klarere rammer for utnyttelse og kvalitet	13
10 Endring i utviklingsområder	13
10.1 Nye utviklingsområder som ikke gir reell endring i arealbruken	13
10.2 Utviklingsområder som er tatt ut	14
10.3 Endret avgrensning av utviklingsområder	15
10.4 Utviklingsområder med redusert områdeutnyttelse	16
11 Andre endringer	17
11.1 Formalisering av prioriterte stasjonsnære områder	17
11.2 Ullevål sykehus	18
11.3 Idrettsanlegg endret fra grønnstruktur til byggeområde	18
11.4 Byggeforbud langs vassdrag	18
11.5 Hensynssoner for kollektivakser i Hovinbyen	19
11.6 Løsning for utenriksfergene	19

Del 4 • Konsekvensutredning av enkeltendringer	20
12 Nye utviklingsområder i kategori U3	21
12.1 Ulsrud	22
12.2 Røa øst	24
12.3 Vækerø	27
13 Nye utviklingsområder i kategori U4	31
13.1 Felles konsekvensutredning for Ulven sør, Breivoll og Grorud stasjon	31
13.2 Marienlyst	34
14 Utviklingsområder i kategori U5	34
14.1 Forskningsparken	35
14.2 Radiumhospitalet	38
14.3 Haraldrud nord	41
15 Nye utviklingsområder i kategori 6	45
15.1 Felles konsekvensutredning for de fleste U6-områdene	45
15.2 Karihaugen	48
16 Endring fra utviklingsområde til konsolideringsområde	51
16.1 Hauketo/Bjørnerud	51
16.2 Rommiskogen	52
17 Endring fra byggeområde til grønnstruktur	53
17.1 Bånkallia	53
17.2 Hauketo	55
18 Mulighet for høyhus	59
19 Opphevelse av kommunedelplaner	59
Del 5 • Samlet konsekvensutredning	61
20 Hovedtrekk	62
21 Temavis oppsummering	62
22 Redusert boligpotensial	64
23 Transportanalyse	66
23.1 Resultater fra transportanalysen	66
24 Klimaeffektanalyse	67
24.1 Resultater fra klimaeffektanalysen	67

Del 1 • Innledning

1 Inndeling av dokumentet

Dette dokumentet er en del av kommuneplanens arealdel – Oslo mot 2040, og beskriver planens virkninger for miljø og samfunn. Dokumentet er delt i følgende 5 deler:

Del 1 - Innledning: Her gis bakgrunnsinformasjon om konsekvensutredninger generelt, om planforslaget som skal konsekvensutredes, og om hvilke krav planprogrammet stiller til konsekvensutredningen. Det redegjøres også for metode og kunnskapsgrunnlag.

Del 2 - Prosess og alternativer: Her redegjøres det for bakgrunn, prosess og alternativsvurderinger, primært knyttet til inndeling og rammer for byggesonen. I det inngår bakgrunn for utvalg og inndeling av utviklingsområder, konsolideringsområder og prioriterte stasjonsnære områder, og for den framtidige senterstrukturen.

Del 3 - Endringer uten konsekvensutredning: Planforslaget har en del endringer som kan ha stor betydning for berørte, men som ikke utløser krav til formell konsekvensutredning. De viktigste av disse beskrives i denne delen.

Del 4 - Konsekvensutredning av enkeltendringer: Dette er den formelle konsekvensutredningen, der alle større endringer knyttet til utbyggingsområder og endringer av arealformål beskrives.

Del 5 - Samlet konsekvensutredning: Her oppsummeres utredningen av enkeltendringer, og det gjøres en vurdering av planforslagets samlede virkninger. I dette inngår også trafikkanalyse og klimaeffektanalyse.

2 Generelt om konsekvensutredninger

I henhold til plan- og bygningsloven § 4-2 skal planbeskrivelsen til kommuneplanens arealdel inkludere en konsekvensutredning, der planens virkninger for miljø og samfunn vurderes og beskrives. Utredningen skal gjøre det mulig for høringsinstanser og befolkningen generelt å vurdere kvaliteten på beslutningsgrunnlaget. Nærmere bestemmelser for innhold og prosess er gitt gjennom forskrift om konsekvensutredninger.

Forskriften fastsetter at konsekvensutredningen skal tilpasses planens innhold og nivå, og være relevant for beslutninger som skal tas i planen. For kommuneplaner kan utredningen begrenses til virkninger på et

overordnet nivå. Den skal bare omfatte de delene av planen som fastsetter rammer for utbygging og som samtidig innebærer endring fra gjeldende plan. Det omfatter nye utbyggingsområder, vesentlige endringer av utbyggingsformål, og endringer i bestemmelser dersom de medfører vesentlig endring i rammene for utbyggingsområder.

Konsekvensutredningen skal også inneholde en vurdering av virkningen av de samlede arealbruksendringene i planen, og skal redegjøre for forhold som skal avklares og belyses nærmere i senere regulering.

Arbeidet med konsekvensutredningen tar utgangspunkt i Veileder for konsekvensutredninger. Utredninger og redegjørelser refererer ofte til kommuneplanens arealdel som ble vedtatt i 2015 og som gjelder i dag, betegnet som KPA 2015. Også kommuneplanens samfunnsdel med byutviklingsstrategi er et viktig grunnlagsdokument. Den ble vedtatt i januar 2019, men betegnes KPS 2018.

3 Planprogrammet

Planprogrammet for revisjon av kommuneplanens arealdel ble vedtatt i bystyret 15.12.21, i samsvar med konsekvensutredningsforskriften inneholder programmet en oversikt over hvilke forhold som skal konsekvensutredes. Det gjøres først klart at det overordnede strategiske plangrepet, om at byen skal utvikles innenfra og ut og langs banesystemet, ligger fast fra KPA 2015. Det betyr at virkningen av dette er vurdert tidligere, og at hovedgrepet for ny KPA ikke inngår i konsekvensutredningen.

Planprogrammet konkretiserer hvilke forhold som skal inngå i konsekvensutredningen:

1. Utviklingsområder
 - o Nye områder: Nydalen, Montebello, Røa og Ulsrud
 - o Områder som skal vurderes for økt fortetting; Karihaugen, områder langs Holmenkollbanen og områder langs Fornebubanen.
2. Eventuelle nye utviklingsområder i indre by
3. Opphevelse av kommundelplaner
4. Endringer av arealformål
 - o Mulige vesentlige endringer for å legge til rette for næringsutvikling.
 - o Mulige endringer av arealformål fra grønnstruktur til bebyggelse og anlegg for tyngre idrettsanlegg utløser i utgangspunktet

ikke behov for konsekvensutredning, men en nærmere vurdering kan endre dette for noen områder.

Arbeidet med planforslaget har vist at det blir noen endringer i denne oversikten:

Til pkt. 1: De områdene som anbefales tatt inn som reelle nye utviklingsområder inngår i konsekvensutredningens del 4. Det gjelder Karihaugen, Ulsrud, Røa øst, Forskningsparken og Radiumhospitalet. I tillegg inngår Vækerø, der utviklingsområdet blir vesentlig endret. For de øvrige områdene som nevnes anser vi at de ikke medfører reelle endringer (Ny dalen øst, Montebello og Lysaker), eller de anbefales ikke som utviklingsområder (Holmenkollbanen). Nærmere begrunnelse for dette er gitt i kapittel 10.1.

Til pkt. 2: I planforslaget anbefales det ikke nye utviklingsområder i indre by, og konsekvensutredning er derfor ikke aktuelt.

Til pkt. 3: Vi anbefaler opphevelse av to av de tre planene som ble nevnt i planprogrammet. Konsekvensutredning av disse inngår i kapittel 18.

Til pkt. 4: En del utviklingsområder har fått endrede rammer, slik at de nå i langt større grad prioriteres for langsiktig næringsutvikling. Det er laget konsekvensutredning for disse, jf. Del 4. Tyngre idrettsanlegg anses ikke å ha behov for konsekvensutredning, jf. pkt. 11.3.

Planprogrammet definerer også hvilke temaer som skal inngå i konsekvensutredningen:

- Klimagassutslipp
- Støy og luftforurensning
- Transport
- Landskap, naturmangfold og blågrønne strukturer
- Folkehelse, barn og unges oppvekstvilkår
- Kulturminner, kulturmiljø og byform

4 Kort beskrivelse av planforslaget

Samlet redegjørelse for planforslaget framgår av planbeskrivelsen, men det redegjøres her for noen hovedtrekk i planen.

Oslo kommunes langsiktige byutviklingsstrategi fastsetter at byen skal utvikles gjennom fortsatt fortetting i den tette byen og dens randsoner, og i knutepunkt langs banenettet - etter prinsippet

«innenfra og ut». Denne strategien videreføres i det nye planforslaget. Et slikt utbyggingsmønster vil bidra til å styrke lokale sentrumsområder og møteplasser og tilrettelegge for klimavennlig utbygging med redusert transportbehov og miljøvennlige reiser.

Planen bidrar til reduserte klimagassutslipp også gjennom ivaretagelse av grønne kvaliteter og karbonlagre, og gjennom bestemmelser om klimahensyn i nye bygge- og anleggstilltak.

De nye byområdene må sikres god kvalitet både for beboere, arbeidstakere og brukere av byens tilbud. Dette ivaretas gjennom klarere rammer for utbygging og nye kvalitetskrav for byform, bebyggelse og offentlige byrom og rekreasjonsområder.

Byens boligbehov sikres gjennom videreføring av eksisterende og avsetting av nye utviklingsområder og prioriterte stasjonsnære områder, og ved klarere rammer for konsolideringsområdene. Det kan også skje en videre utvikling og fortetting utenfor disse områdene, men da innenfor rammene som eksisterende omgivelser gir. Bestemmelsene har også krav til boligvariasjon og bokvalitet, som sammen med krav til møteplasser, uteoppholdsarealer, og byrom bidrar til en sosialt bærekraftig by.

Planen bidrar til ivaretagelse av naturmiljø, grønnsstruktur og vassdrag gjennom arealformål og bestemmelser, blant annet med byggeforbud langs alle vassdrag.

Byen har behov for et variert og fremtidsrettet næringsliv, og alt fra kunnskapsmiljøer til produksjonsbedrifter og bydriftsfunksjoner gis nå forutsigbare og langsiktige rammer, gjennom utviklingsområder der næringslivet gis prioritet.

Samfunnssikkerhet og klimatilpasning ivaretas blant annet gjennom bestemmelser om overvann, blågrønne kvaliteter og krav til vurdering av risiko- og sårbarhet for alle tiltak.

5 Metode og kunnskapsgrunnlag

Metode for og utforming av konsekvensutredningen styres av hvilke arealbruksendringer som er aktuelle. For Oslo er det to forhold som er sentrale for utredningens innhold, og dermed for metoden:

Byutviklingsstrategien videreføres: Alternativer og konsekvenser for overordnet bystruktur er gjennomført i tidligere planarbeider, og det er

derfor ikke behov for en ny konsekvensutredning av hovedgrepet for utviklingen.

Få arealinnspill utenfor bebygde områder:

Byutviklingsstrategien gir klare rammer for byggesonen, med svært restriktiv holdning til inngrep i Marka og Fjorden. Det er en viktig årsak til at det knapt har kommet inn forslag til utbygging eller andre endringer av arealformål utenfor dagens byggesone. Også innenfor byggesonen har det kommet relativt få eksterne forslag om endringer av arealformål. De av forslagene som gjelder endring fra grønnstruktur til utbygging anbefales ikke tatt inn i planen, jf. gjennomgang av disse i vedlegg 6 og 7. Det betyr at det er relativt få arealendringer i planen, og at de gjelder områder som allerede er bebyggt eller avsatt til byggeformål.

Konsekvensutredningen er derfor en gjennomgang av konkrete enkeltområder som blir endret, der metoden tilpasses problemstillingene i det aktuelle området. Alle områdene vurderes med utgangspunkt i utredningstema angitt i planprogrammet. I samsvar med forskrift om konsekvensutredning gis også en samlet vurdering av endringene.

Planforslaget inneholder også en del endringer som er viktige for utviklingen av byen, men som ikke vurderes å ha vesentlige konsekvenser for miljø og samfunn. Disse endringene utløser derfor ikke behov for konsekvensutredning iht. forskriften. For å gi et mer helhetlig bilde av planendringene inngår likevel gjennomgang av bakgrunn og virkninger for disse endringene. Videre gis en redegjørelse for prosess og alternativsvurderinger innenfor sentrale plantema.

Kunnskapsgrunnlaget for konsekvensutredningen er i hovedsak følgende:

- Generell informasjon som utgangspunkt for utredningstemaene. Oversikt over disse framgår av planprogrammet.
- Annen generell informasjon og databaser, eksempelvis med informasjon om naturfarer eller kulturminner
- Utredninger laget som del av planarbeidet. Det omfatter bla. trafikkanalyse, klimaeffektanalyse og steds- og mulighetsanalyser for nye utviklingsområder og for innovasjonsdistriktene Oslo Science City og Hovinbyen Sirkulære Oslo. Disse inngår som vedlegg til plandokumentene.

Del 2 • Proses og alternativer

I denne delen redegjøres det for bakgrunn, prosess og alternativsvurderinger for en del sentrale tema i planforslaget. Byutviklingsstrategien ligger fast, men innenfor rammen av den er det vurdert alternative løsninger blant annet for byggeområdene og sentrumsstrukturen.

Alternativsvurderingene har tatt utgangspunkt i målsetningene for byutviklingen fra KPS 2018. For noen tema har det vært enkelt å komme fram til anbefalinger som bidrar til måloppnåelse, mens andre problemstillinger har krevd vurdering av alternative løsninger. Vurderingene er gjort gjennom egne utredninger og i dialog med berørte fagmiljøer både i og utenfor kommunen.

6 Inndeling av utviklingsområder og konsolideringsområder

6.1 Endring av kategoriene

Erfaringer med KPA 2015 viser at inndelingen av utviklingsområdene bør gjennomgås på nytt. I planprosessen er det vurdert ulike løsninger for hvordan inndelingen kan bidra til styring av arealbruk i samsvar med kommunens målsetninger. I utgangspunktet var det klart at det var behov for færre kategorier i den tette byen, men flere i den åpne byen. Dette forsterkes av at mange utviklingsområder i den tette byen nå tas ut, og at behovet for inndeling her er mindre. Videre gir økt fokus på å ivareta næringslivets arealbehov behov for større differensiering i utviklingsområdene generelt.

6.1.1 Gjeldende inndeling

KPA 2015 har seks kategorier utviklingsområder (U-områder), der fem av disse gjelder områder i indre by. Byggeområdene utenfor utviklingsområdene er ikke inndelt, og alle har arealformålet eksisterende bebyggelse og anlegg. I indre by har begrepet konsolideringsområde vært brukt for disse områdene. Den eneste differensieringen bestemmelsene gjør utenfor utviklingsområdene er avmerking av noen steder som kollektivknutepunkt, der det åpnes for noe høyere utnyttelse. KPA 2015 har også noen transformasjonsområder, der det er stort potensial for utbygging, og der ny utvikling krever en helt ny bystruktur. Disse områdene er nå utbyggt eller har nye reguleringsplaner, og denne kategorien videreføres derfor ikke.

U1 (Sentrum), U2 (Kvadraturen, sentrumsraden og knutepunkter) og U3 (Akerselva og andre områder) omfatter ulike deler av indre by, men bestemmelsene skiller i liten grad mellom områdene. Denne inndelingen anses ikke lenger som nødvendig.

Utviklingsområdet U4 omfatter definerte strøkgater. Retningslinjene til områdene gir imidlertid kun føringer om mønehøyder for ny bebyggelse, og ikke om gatenes funksjon. Det er viktig å legge grunnlag for velfungerende strøkgater i den tette byen, men en geografisk avgrensning av slike gater kan være lite hensiktsmessig for en by i utvikling. Det anbefales derfor at slike hensyn ivaretas gjennom generelle bestemmelser for arealbruk og utforming langs viktige gater og byrom. Dette anses å ivareta intensjonene for strøkgater på en god måte, og behovet for eget utviklingsområde utgår derfor.

U5-områdene er områder med viktige samfunnsfunksjoner, primært kunnskapsinstitusjoner og sykehus, alle beliggende i indre by. Hensikten med U5-kategorien var å sikre handlingsrom for utvikling av den aktuelle institusjonen, og verne området mot press fra boligbygging. Med Campus Oslo og utviklingen av innovasjonsdistriktene har behovet for å sikre institusjonens tilstedeværelse i byen fått økt oppmerksomhet. Det reelle utbyggingspotensialet for videreutvikling av institusjonene i områdene er imidlertid begrenset, og det anbefales at områdene ikke videreføres som utviklingsområder. Det foreslås imidlertid en ny U5-kategori for områder der det er et reelt utviklingspotensial av betydning, med føringer for flerfunksjonelle næringsområder som i større grad ivaretar intensjonene slik de er beskrevet i Campus Oslo. Ingen av dagens U5-områder faller innunder denne nye kategorien. Unntak gjelder for Ullevål sykehus, som legges ut til høring med to alternative arealformål, enten som K2 eller U5.

6.1.2 Ny inndeling

Det foreslås seks kategorier utviklingsområder og tre kategorier konsolideringsområder. For utviklingsområder skilles det ikke lenger mellom indre og ytre by. Nummereringen av de nye kategoriene har ingen sammenheng med tidligere utviklingsområde med samme nummer.

Ny inndeling av byggeområdene har tatt utgangspunkt i den grunnleggende intensjonen for henholdsvis utviklingsområder og øvrig byggesone/konsolideringsområder:

- Utviklingsområder skal ha, eller ha grunnlag for å

utvikle, en bymessig struktur og et visst mangfold i funksjoner. De må også ha potensial og egnethet for ny utbygging som samlet gir stedet en relativt høy tetthet.

- Konsolideringsområdene har rom for en viss fortetting og videreutvikling, men den må tilpasses omgivelsene.

Videre er inndelingen gjort ut fra kriterier som reflekterer at utviklingsområdene har svært forskjellige forutsetninger og mål. Nye føringer for områdene bør avklare disse forholdene:

1. Områdets struktur i dag: Inngår området i en etablert gate- og byromsstruktur, eller er det behov for å etablere eller vesentlig endre strukturen. De fleste områder innenfor eller i randsonen til den tette byen har etablert byromsstruktur i dag, mens mange av de nye utviklingsområdene i den åpne byen trenger ny struktur.
2. Framtidige funksjoner: Hvilken arealbruk skal prioriteres. Sentralt i vurderingen av dette er fordeling mellom bolig og næring, og hvilken type næringsliv det skal legges til rette for.
3. Utnyttelse og byggehøyde: Hva tilsier områdets beliggenhet og funksjon at bør være rammer for ny utbygging. Områdets sentralitet, kollektivdekning og rolle i sentrumsstrukturen er viktig for denne vurderingen, sammen med en konkret vurdering av potensial og egnethet for fortetting. Høyhusstrategien er et viktig grunnlag for vurdering av byggehøyder.

Vurdering etter disse kriteriene ligger til grunn for inndeling i utviklingsområdene U1 til U6 i planforslaget. Hovedinnhold i disse kategoriene framgår i planbeskrivelsen.

6.2 Nye utviklingsområder

De fleste av utviklingsområdene i den nye planen er videreført fra KPA 2015, og er i samsvar med KPS 2018. For å sikre tilstrekkelig utviklingsareal for den ventede befolkningsveksten er det også behov for nye utviklingsområder. Med basis i byutviklingsstrategien i KPS 2018 skal disse enten være fortetting og utvidelse av den tette byen, eller tilknyttet stasjoner på banenettet.

I den tette byen er det fortsatt rom for ny utbygging, men potensialet for de store utbyggings- og transformasjonsprosjektene er nå begrenset. Planforslaget viser nytt utviklingsområde på Grønlikaia, i samsvar med pågående planprosess for området. For

øvrige avsettes det ingen nye utviklingsområder i tett by, utover at transformasjonsområdet på Filipstad endres til utviklingsområde.

I den åpne byen er det fortsatt potensial for utvikling rundt stasjoner på banenettet. Som grunnlag for KPS 2018 ble det gjort en gjennomgang av alle stasjoner, med tanke på vurdering av utbyggingspotensial, jf. vedlegg 21. Med utgangspunkt i denne rapporten ble Nydalen øst, Montebello, Røa øst og Ulsrud vedtatt som nye utviklingsområder i samfunnsdelen. Rapporten var også grunnlag for at det i KPS 2018 ble vedtatt å vurdere utviklingsområder for Karihaugen og områder langs Holmenkollbanen og Fornebubanen. Konsekvensvurdering for reelt nye områder framgår i kapittel 10 og 12.

Som et ledd i å tilrettelegge for næringslivets arealbehov, er det også foreslått flere nye utviklingsområder med høy andel næring tett på kompetansemiljøene, både innenfor Oslo Science City og Hovinbyen sirkulære Oslo.

6.3 Prioriterte stasjonsnære områder

Både KPA 2015 og tidligere kommuneplan har pekt ut noen stasjonsnære områder som særlig viktige, såkalte Prioriterte stasjonsnære områder (PSO). Dette er områder som fortrinnsvis har både T-bane, buslinje og senterfunksjon, og som har potensial for noe tettere utvikling enn øvrige stasjoner. De har imidlertid ikke vært formalisert i den juridisk bindende arealdelen. I byutviklingsstrategien til KPA 2015 listes de prioriterte stasjonsnære områdene opp, men bestemmelsene gir ingen konkrete føringer for disse stasjonene.

KPA 2015 åpner også for en viss fortetting ved alle stasjonsnære områder, men i det nye planforslaget anbefales at denne generelle bestemmelsen ikke videreføres.

KPS 2018 videreførte listen fra byutviklingsstrategien fra 2015, men unntak for at Risløkka og Karlsrud ble tatt ut.

I det nye planforslaget formaliseres disse utvalgte stasjonsnære områdene ved at de avmerkes med punkt i plankartet og får egne bestemmelser. Samtidig tas den generelle bestemmelsen om økt tetthet i de øvrige stasjonsnære områdene ut av bestemmelsene. Mange av stasjonene på banenettet har etablert bebyggelse og er lite aktuelle for fortetting eller (videreutvikling av) senterfunksjoner. Gjennom å prioritere noen stasjonsnære områder i denne omgang, kan man legge til rette for en mer konsentrert utvikling av disse, slik at man får tilstrekkelig mengde boliger og nærservice

til å skape gode lokale møteplasser. Bestemmelser og retningslinjer for de prioriterte stasjonsnære områdene setter rammer for bla. utstrekning, utnyttelse og byggehøyder i områdene.

Valg av prioriterte stasjonsnære områder tar utgangspunkt i oversikten fra KPS 2018, men noen stasjoner anbefales tatt ut av listen. Siden de ikke har noen juridisk avklaring i gjeldende kommuneplan vil det ikke være vesentlige konsekvenser ved å ta ut disse stasjonsområdene. Følgende tre områder anbefales tatt ut:

6.3.1 Ammerud

T-banestasjonen ligger i et etablert boligområde, med variert bebyggelse og lite potensial for økt tetthet og utvidet senterfunksjon. Utbyggingsmulighetene begrenses også av nærhet til Rv4 og viktige grøntområder som skal bevares. Potensialet for en mer bymessig utbygging i tilknytning til T-banestasjonen vurderes derfor som forholdsvis lite.

6.3.2 Trosterud

Trosterud ligger i nærheten av Haugerud, som også er med som prioritert stasjonsnært område i KPS 2018. Det er relativt kort avstand mellom de to T-banestasjonene, og stedene er knyttet sammen når det gjelder sosial infrastruktur. Målsetningen for PSO er å styrke viktige stasjoner som sentrumsområder, gjennom ny bymessig utbygging med vekt på offentlige byrom og gode møteplasser for nærmiljøet. For å sikre dette er det ønskelig å konsentrere utbyggingen heller enn å spre innsats på flere nærliggende områder.

Haugerud vurderes å ha det beste potensialet for en videre bymessig utbygging, og det anbefales at det prioriteres foran Trosterud. PSO på Trosterud bør vurderes på nytt når Haugerud har kommet lenger i sin utvikling. En slik utvikling av Haugerud samsvarer med felles planprogram med veiledende plan for offentlige rom (VPOR) for Trosterud og Haugerud, som ble vedtatt i 2019. Her anbefales at Haugerud sentrumsområde videreutvikles med næring og bymessig boligbebyggelse.

6.3.3 Åsjordet

T-banestasjonen ligger i et etablert boligområde, med variert bebyggelse og lite potensial for økt tetthet eller utvidet senterfunksjon. Det er viktige grøntområder nær stasjonen, blant annet et område registrert med nasjonal naturverdi, dvs. som A-område i temakart T4 Naturmiljø og vassdrag.

6.4 Konsolideringsområder for kunnskapsinstitusjoner

En bestilling fra KPS 2018 var å gjennomgå bestemmelsene for U5-områdene i KPA 2015 på nytt, og i tillegg vurdere behovet for å etablere slike utviklingsområder også andre steder i byen, særlig i tilknytning til kunnskapsinstitusjonene og Hovinbyen. I realiteten er utviklingsmulighetene i U5-områdene i KPA 2015 marginale. Flere av områdene har i tillegg viktige kulturminneinteresser- og verdier, som ytterligere begrenser utbyggingspotensialet. I noen av områdene har institusjonene flyttet, og behovet for å ivareta deres arealbehov er ikke lenger til stede. I planforslaget er de fleste av U5-områdene fra KPA 2015 derfor gjort om til konsolideringsområder for kunnskapsinstitusjon (K2). Denne kategorien gir noe utviklingspotensial, men innenfor rammen av eksisterende bebyggelsesstruktur. Marienlyst er nå avsatt til U4-område, mens det for Ullevål sykehus foreslås to alternativer: K2 og U5.

Flere nye områder er også avsatt til K2: Universitetsanlegget på Blindern, Diakonhjemmet, Gaustad sykehus, Oslo Met, Arkitektur- og designhøgskolen og Kunsthøgskolen. K2-området på Blindern ligger inntil U5-området Forskningsparken. Det er i planarbeidet vurdert om parkeringsplassen utenfor Blindern studenthjem skulle innlemmes i U5-området, for å legge til rette for en god kobling mellom FoU-miljøet i Forskningsparken og universitetsområdet. Behovet for en helhetlig vurdering av utbyggingsmuligheter ved Blindern, inkludert ivaretagelse av kulturminneinteressene både ved studenthjemmet og Blindern-anlegget, tilsier imidlertid at hele dette området bør inngå i K2. Videre vil en utvikling av parkeringsplassen i tråd med føringer som K2-område gi et godt handlingsrom for både høyde og utnyttelse, ettersom bebyggelsesstrukturen på Blindernanlegget består av både lavere lameller og høye tårn.

Det er vurdert at sammenhengen mellom Forskningsparken og universitetsområdet kan ivaretas gjennom andre planverktøy, eksempelvis en samlet plan for utvikling av innovasjonsdistriktet som ligger som en oppfølgingsoppgave i Campus Oslo.

7 Sentrumsområder

7.1 Ny senterstruktur

Til grunn for vurderingene av ny senterstruktur ligger

Hverdagsbyperspektivet i KPS 2018, samt prosjektet *Detaljhandelens rolle i bærekraftig byutvikling*, der PBE sammen med Viken fylkeskommune fikk utarbeidet et oppdatert kunnskapsgrunnlag og et lokaliserings- og dimensjoneringsverktøy for handel og tjenesteyting.

Det foreslås en todelt senterstruktur, bestående av nabolagssentre og områdesentre. Den tette byen (og den framtidige utvidelsen av denne) holdes utenfor. Det foreslås 17 områdesentre og 38 nabolagssentre.

7.2 Nye bestemmelser

I *Kommunedelplan for lokalisering av varehandel og andre servicefunksjoner* (KDP 14) gjelder føringene for etablering av handelstilbud som overskrider 4 000 m². Det foreslås nå å senke denne til 1 500 m². Grunnen til dette er at det er behov for å styre handelsutviklingen mot en struktur som gir mer levedyktige sentrumsområder, jevnt fordelt over byen. Målet er både å sørge for et tilstrekkelig handelstilbud i nærheten av der folk bor, og at sentrumsområdene skal være lokale møteplasser som befolkningen bruker ofte. Det krever en viss konsentrasjon av tilbud. Dersom det tillates etablering av handelstilbud på opptil 4 000 m² BRA over hele byen uten nærmere føringer, er det en risiko for at ingen steder får høy nok konsentrasjon, og at man tyr til bil for å rekke over de daglige gjøremålene. Samtidig reduseres muligheten for at handels- og tjenestetilbudet blir en lokal møteplass.

7.3 Utvelgelse av sentrumsområder

Utvelgelse og kategorisering av sentrumsområder tar utgangspunkt i at fordelingen av sentrumsområder skal være jevnest mulig over hele byen. Valget av områder handler også om å sikre tilstrekkelig avstand mellom dem, slik at de ikke utkonkurrerer hverandre. For å sikre at avstandene ikke blir for store, legges det opp til at et nabolagssentrum betjener befolkningen som bor i 1 km avstand fra sentrumsområdets midtpunkt, mens områdesentrum betjener befolkningen som bor i 2,5 km avstand (tilsvarende sykkel- og kollektivavstand).

Så godt som hele Oslos befolkning har i dag et områdesentrum innenfor denne avstanden. Nabolagssentrene har ikke så høy dekning, ettersom en del områder ikke er utviklet med tanke på denne typen sentrumsområder. Dette gjelder særlig småhusområder og områder med arealkrevende næringsliv. Ettersom planen tillater at det etableres opp til 1 500 m² BRA uten føringer, vurderes imidlertid behovet for et tilstrekkelig dagligvaretilbud som

oppfylt også i de mer perifere områdene.

Med utgangspunkt i dagens senterstruktur er det gjort vurderinger av hvilke områder som bør videreføres. Videre har vi gjort ulike kartanalyser for å finne ut hvilken lokalisering av de ulike sentrumstypene som til sammen gir en mest mulig jevn tilgang til handel og tjenesteyting over hele byen. Det er lagt som premiss at hele byens befolkning skal ha et tilstrekkelig tilbud innenfor rimelig gang- og sykkelavstand fra boligen. Samlokalisering med andre funksjoner og eksisterende eller framtidig rolle som lokal møteplass er tillagt stor vekt. Av 68 senterområder i KDP 14 er det 23 som ikke videreføres, mens det foreslås 16 nye områder.

For de aller fleste sentrene som er tatt ut, er vurderingen at det er steder i nærheten som har større potensial til å fungere som lokal møteplass, enten på grunn av eksisterende tilbud eller planer for framtidig utvikling. For noen sentre er vurderingen at de ligger på et sted det ikke er ønskelig å styrke som sentrumsområde, enten fordi det er bilbasert, fordi det ligger i et område som er kategorisert som U6-område og dermed ikke utløser behov for handelstilbud, eller begge deler. Alnasenteret er et eksempel på sistnevnte.

Det er også områder med et godt fungerende handelstilbud i dag, og som i realiteten fungerer som nabolagssentrum, men der utviklingsmulighetene er så marginale at det vil sende feil signaler å avsette det som sentrumsområde. Dette gjelder særlig Damplassen.

Av nye områder som er tatt inn, er det kun Høybråten og Vestli som ikke ligger innenfor et utviklingsområde av typen U2-U5. Områdene anses ikke å ha stort utviklingspotensial, men for å legge til rette for en jevnest mulig fordeling av tilbud, og sikre at eventuell etablering av handel og tjenesteyting lokaliseres på riktig sted, er de markert som nabolagssentrum.

Av områdene som er videreført fra KDP 14 ligger 24 i K3. 14 av disse ligger i områder markert som prioriterte stasjonsnære områder, og har dermed noe utviklingspotensial. Ti områder ligger i ordinære K3-områder, og er dermed vurdert til å ikke ha særlig utviklingspotensial. Når de allikevel markeres i temakartet, handler det om å videreføre eksisterende sentre eller om å utvikle nytt tilbud innenfor dagens fysiske rammer. De er videreført av samme grunn som Høybråten og Vestli. Eksempler på denne typen områder er Grefsenplatået og Kringsjø.

7.4 Sammenheng mellom byggeområder og sentrumsområder

Utvelgelsen av sentrumsområder og utvelgelsen av utviklingsområder baserer seg på ulike kriterier, men det er likevel relativt stort samsvar mellom områdene. Kollektivtilgjengelighet og utviklingspotensial er viktig for begge, og senterstrukturen skal i tillegg bidra til målet om at flest mulig i Oslo har et tilstrekkelig handels- og tjenestetilbud i nærheten av der de bor.

Noen sentrumsområder ligger utenfor utviklingsområdene. Dette har flere årsaker, blant annet at flere områder i dag har underdimensjonert tilbud av handel og tjenester i forhold til dagens befolkning. Andre områder i den åpne byen har tilløp til sentrumsdannelse, og vi ønsker å signalisere at en eventuell økning i tilbudet i området bør skje nettopp der (i motsetning til f.eks. ved neste trikkeholdeplass).

U1 og samtlige U2-områder har enten et områdesentrum eller ligger innenfor sone for framtidig tett by. Unntaket er Bryn vest, og grunnen til dette er nærheten til den tette byen, samt andre områdesentre i nærheten.

De fleste U3-områdene har et sentrumsområde. Unntakene gjelder områder der utviklingsområdene ligger et annet sted enn det naturlige sentrumsområdet. Noen steder er det flere utviklingsområder i nærheten av hverandre, og det er ikke grunnlag for å markere sentrumsområde i hvert enkelt. Da er det gjort vurderinger av hvilket av områdene som egner seg best, både gjennom kartlegging av dagens funksjon og hvilken lokalisering som gir best tilgang til et lokalt tilbud for størst del av befolkningen i nærområdet.

Av U4-områdene er det kun Breivoll som er markert som sentrumsområde. Dette er knyttet opp mot funksjonen Breivoll er tenkt å ha på sikt, og lokaliseringen i randsonen av den tette byen. Marienlyst ligger innenfor sone for framtidig tett by.

Det er også markert nabolagssentrum i to U5-områder: Forskningsparken og Haraldrud. Dette er kjerneområdene i de to innovasjonsdistriktene Oslo Science City og Hovinbyen sirkulære Oslo. Selv om andelen bosatte i området ikke er så høy, vil det være behov for et handels- og tjenestetilbud av en viss størrelse på grunn av høy andel sysselsatte og besøkende.

Det er ikke markert sentrumsområder i U6-områder, ettersom områdene er bilbaserte og med relativt

få bosatte, sysselsatte og besøkende. Et lokalt handelstilbud mindre enn 1500 m² som betjener arbeidsplassene i området kan etableres.

Samtlige prioriterte stasjonsnære områder er også markert som sentrumsområde. Linderud, Røa, Holmlia og Ullevål stadion har områdesentrum. Alle disse har et utviklingsområde i nærheten, og et stort og variert tjenestetilbud som egner seg å bygge videre på ved ny utvikling.

8 Andre alternativs-vurderinger

8.1 Bestemmelser om variasjon i boligtyper- og størrelser

Planprogrammet fastsetter at det i arealdelsarbeidet skal undersøkes hvordan bestemmelser kan utformes for å sikre variert boligstruktur. I det inngår vurdering av om det bør utarbeides generelle bestemmelser og/eller differensierte bestemmelser for enkelte geografiske områder. Det pekes særlig på at det i områder som i dag er preget av ensidig blokkbebyggelse skal vurderes krav til en viss andel rekkehus, flermannsboliger eller andre former for tett-lav bebyggelse. Det er også gitt en politisk bestilling om å legge til rette for flere småhus i Groruddalen.

Det er stor variasjon i boligtyper både internt i Groruddalen og i andre deler av byen. Det er derfor vurdert at det kan virke mot sin hensikt å utforme en egen bestemmelse om småhus som kun skal gjelde i enkelte deler av byen. I ny arealdel er det derfor foreslått generelle bestemmelser om variasjon i boligtyper- og størrelser over hele byen, samt en bestemmelse om at det skal kompenseres for ensidig boligstruktur. Dette vurderes å være det beste virkemiddelet for økt variasjon i boligtyper både i områder med høy andel blokkleiligheter, og i områder med høy andel småhus.

8.2 Vurderte områder som ikke anbefales for fortetting

Planprogrammet fastsetter at det skal vurderes fortettingsmuligheter langs Holmenkollbanen nord for Slemdal. Forutsetningen er at slik fortetting ikke skal gå utover åsens grønne preg eller medføre mer personbiltransport.

Med grunnlag i dette er det utarbeidet en egen stedsanalyse for området, jf. vedlegg 9. Konklusjonen i analysen er at utbygging og fortetting ville ha gitt store

negative konsekvenser for åsens grønne preg, enten det er nedbygging av ubebygde skogsområder eller fortetting av småhusområdene. Det er også sannsynlig at fortetting vil medføre økt bilbruk og at bilbruken vil øke mer jo lenger ut langs T-banen det legges opp til fortetting. Med grunnlag i dette anbefales ikke nye utviklingsområder langs Holmenkollbanen.

Del 3 • Endringer uten konsekvensutredning

I denne delen gis en oversikt over viktige endringer som inngår i denne kommuneplanrevisjonen, men som etter kommunens vurdering ikke omfattes av forskriftens krav om formell konsekvensutredning. Virkninger av disse endringene er vurdert på vanlig måte gjennom planprosessen.

9 Klarere rammer for utnyttelse og kvalitet

Med grunnlag i målsetninger om en kompakt byutvikling og en god hverdagsby er det fastsatt at all ny utbygging i Oslo skal skje innenfor dagens byggesone, med vekt på utviklingsområder og prioriterte stasjonsnære områder. Det betyr at mye utbygging skal skje på relativt små områder, og med relativt høy tetthet.

En slik utbygging stiller særlige krav til nye utbyggingstiltak. De må både innordne seg en helhetlig bystruktur, bidra til gode offentlige byrom, stedsidentitet og en mangfoldig by, samtidig som beboere og brukere av byggene skal ha god kvalitet rundt sitt liv og virke. God kvalitet i den kompakte byen er helt avgjørende for at kommuneplanens hovedgrep med fortetting innenfra og ut og i knutepunkt langs banenettet skal lykkes.

Erfaring med KPA 2015 og byutviklingen det siste tiåret tilsier at kvaliteten i byrom og bebyggelse ikke alltid er god nok, og at det er nødvendig med føringer som sikrer bedre kvalitet i de nye byområdene. Det nye planforslaget gir derfor klarere rammer for utnyttelse, byggehøyde, byform og arkitektonisk kvalitet.

Konsekvensene av de nye bestemmelsene er noen flere utrednings- og dokumentasjonskrav, og mer tydelige rammer for nye utbyggingsprosjekter. Bestemmelsene gir samtidig mer forutsigbare rammer for utbyggere, noe som er etterlyst fra bransjen gjennom de siste årene. Bestemmelsene om grad av utnyttelse viderefører nivået som ligger i retningslinjer i KPA 2015, og gir ingen vesentlige endringer i disse føringene.

10 Endring i utviklingsområder

10.1 Nye utviklingsområder som ikke gir reell endring i arealbruken

I tillegg til de nye utviklingsområdene som inngår i Del 4 endres også Nydalen øst, Montebello, Lysaker til utviklingsområder. For disse medfører imidlertid ikke forslaget noen reell endring i juridisk planstatus, og det er derfor ikke formell konsekvensutredning for disse. Alle inngår som utviklingsområder og/eller kollektivknutepunkt i KPS 2018, og er i samsvar med den samlede byutviklingsstrategien. De ligger i tilknytning til stasjoner på T-banenettet, og har ut fra en lokal vurdering potensial for en høyere utnyttelse. Grønlikaia er også nytt som utviklingsområde, og det pågår plan- og reguleringsprosesser som ivaretar konsekvensutredningsbehovet.

10.1.1 Nydalen øst

Nydalen øst foreslås som nytt utviklingsområde i ny arealdel. I KPA 2015 er området avsatt som *Kollektivknutepunkt*, som er et punkt uten definert avgrensning. Bestemmelsene for slike områder har krav om bymessig kvalitet og mulighet for høy tetthet, på linje med bestemmelsene for utviklingsområder. Med nytt utviklingsområde blir det en klar og forutsigbar avgrensning av området, som samsvarer med avgrensningen som er praktisert for kollektivknutepunkt. Utover dette gir nytt utviklingsområde kun marginale endringer i rammer for utviklingen.

I tillegg er plan- og utbyggingssituasjonen i området allerede avklart, siden store deler av området er utbygd eller er gjenstand for pågående eller nylig vedtatte planer og vedtak. Det gjelder Tiltaksplan for offentlige rom i Nydalen (TOR Nydalen), flere private reguleringsplaner, samt kommunale beslutninger om ny park i området. Som del av disse prosessene er det gjennomført medvirkning, og det er redegjort for konsekvenser av forslagene.

10.1.2 Montebello

Området foreslås endret fra *Bebyggelse og anlegg* til utviklingsområde. Avgrensningen av utviklingsområdet sammenfaller med to private reguleringsplaner som er under arbeid; Husebyplatået og Montebello terrasse. De pågående reguleringsplanene er detaljerte og konkrete, og gir et godt grunnlag for innsikt i konsekvenser, og for medvirkning og synspunkt fra lokalmiljøet.

10.1.3 Lysaker

Her anbefales et nytt utviklingsområde som omfatter området mellom Lilleakerveien og Lysakerelven. Området er i dag vist som *Kollektivknutepunkt*, og som for Nydalen øst vil endring til utviklingsområde gi marginale endringer utover en forutsigbar avgrensning. Kommunen har også utarbeidet en Veiledende plan for offentlige rom (VPOR) for Lysakerbyen, som ble vedtatt i 2019. I den redegjøres for nytt byplangrep, inkludert konsekvenser for omgivelsene. Videre er det igangsatt privat arbeid med reguleringsplan for Lilleakerbyen, som omfatter hele det nye utviklingsområdet, og som krever utarbeidelse av konsekvensutredning. Det er sannsynlig at denne reguleringsplanen vedtas før ny arealdel.

10.1.4 Grønlikaia

Området er vist som *Bebyggelse og anlegg i KPA 2015*, og anbefales nå endret til utviklingsområde U3. Det er igangsatt arbeid med planlegging av området, og planløsningene vil bli konsekvensutredet og detaljplanlagt gjennom denne reguleringsplanen.

10.2 Utviklingsområder som er tatt ut

En del av utviklingsområdene i KPA 2015 anbefales tatt ut som utviklingsområder, og endret til konsolideringsområder.

10.2.1 Tett by

I den tette byen anbefales at de fleste utviklingsområdene tas ut. Mange av utviklingsområdene i tett by er fortettet siden vedtak av KPA 2015, mens andre områder allerede har bebyggelse med relativt høy tetthet og bymessig utforming. Den tette byen har også mange viktige nasjonale og lokale kulturmiljøer, og er preget av godt etablerte byroms- og bebyggelsesstrukturer. Samlet tilsier dette at det er mindre potensial for, og behov for utviklingsområder i tett by.

De fleste av utviklingsområdene i den tette byen anbefales derfor endret til konsolideringsområde K1. Det er fortsatt rom for fortetting her, men fortettingen bør skje på den etablerte historiske byens premisser.

Konsekvensene av denne endringen vurderes som begrensede. Arealformålene som kan etableres vil være det samme i utviklingsområder og konsolideringsområde K1, siden begge skal utvikles som en blandet by. Utviklingsområder har i utgangspunktet mulighet for høyere utnyttelse, og endring til konsolideringsområde kan derfor redusere

det samlede utbyggingspotensialet i den tette byen noe. Gitt at mange av områdene er ferdig utbygd og at potensialet i mange områder uansett vil begrenses av kulturminner og eksisterende bebyggelse, antas denne reduksjonen å være nokså liten. Det vurderes ellers å være tilstrekkelig utbyggingspotensial i kommuneplanenplanen, jf. kapittel 21. Den negative konsekvensen av endringen vurderes derfor som liten.

Endringen vil også ha en del positive virkninger:

- Det er mange viktige kulturminner og kulturmiljøer i dette området, og endringen gir bedre grunnlag for å ivareta disse.
- Det vil gi et mer realistisk bilde av utbyggingspotensialet, slik at forventninger til tetthet og byggehøyde samsvarer bedre med det reelle potensialet som eksisterende bebyggelse, kulturminner og bystruktur gir.
- Eksisterende bebyggelse og bomiljøer blir bedre ivaretatt.
- Det inviterer i større grad til å ta vare på og videre utvikle dagens bebyggelse, og det er positivt med tanke på klimagassutslipp.

10.2.2 Åpen by

I den åpne byen beholdes de fleste av utviklingsområdene fra KPA 2015. Også her anbefales imidlertid at noen områder utgår, og det redegjøres nærmere for disse her. Andre utviklingsområder får nye formål og bestemmelser som gir endret innhold, og de vesentlige av disse endringene omtales i Del 4.

Diakonhjemmet

Den delen som omfatter institusjonen endres til konsolideringsområde K2, og dette området forbeholdes da videreutvikling av denne. I de omkringliggende boligområdene er det en etablert struktur, blant annet med mange kulturminner, og potensialet for fortetting her anses som begrenset. Disse boligområdene avsettes derfor som konsolideringsområde K3. Konsekvensen er at institusjonen får forutsigbarhet for ivaretagelse og videreutvikling av virksomheten. Eksisterende bomiljøer og kulturverdier opprettholdes, men det blir noe redusert utbyggingspotensial.

Nedre Grefsen

Ved behandling av KPS 2018 vedtok Bystyret at utviklingsområdet ved Nedre Grefsen tas ut som utviklingsområde. I planforslaget er området endret

til konsolideringsområde K3, i likhet med øvrige vanlige byggeområder i åpen by. Konsekvensen er at eksisterende bomiljøer og kulturverdier opprettholdes, men det blir noe redusert utbyggingspotensial.

Hauketo/Bjørnerud

Dette området ligger langs Ljabruveien øst for Hauketo, og er et etablert næringsområde. Det anbefales nå endret fra utviklingsområde til konsolideringsområde K3, jf. konsekvensutredning i pkt. 16.

Rommiskogen

KPA 2015 viser et utviklingsområde på vestsiden av Trondheimsveien, sør for Bånkall. Det ligger noe småhusbebyggelse innenfor området, som er regulert til boligformål. Store deler av området ligger i rød eller gul støysone. Det ligger utenfor gangavstand fra T-banestasjoner. Området vurderes som lite egnet for en bymessig bebyggelse, og området anbefales endret til konsolideringsområde K3.

10.3 Endret avgrensning av utviklingsområder

Her redegjøres for utviklingsområder som får vesentlig endret avgrensning sammenlignet med KPA 2015. Det blir også en vesentlig endring av utviklingsområdet ved Vækerø, men det omtales i pkt. 12.3.

10.3.1 Hovinbyen

KPA 2015 viser store utviklingsområder i Hovinbyen, uten nærmere differensiering i arealbruk eller utviklingshorisont. I påfølgende arbeid med Veiledende plan for offentlig rom (VPOR) for utviklingsområdene er avgrensningene videreført, men med ulike føringer for delområdene. For å klargjøre intensjonen for det enkelte delområdet foreslås det å dele opp utviklingsområdene fra KPA 2015, og gi de ulike delområdene føringer som er mer i tråd med VPOR og andre overordnede planer. Endringene gjelder primært utviklingsområde Løren/Økern, Haraldrud, Bryn og Breivoll. I resterende områder er det kun mindre justeringer av avgrensningen.

Ettersom alle områdene hadde samme kategori i KPA 2015, er det en endring i seg selv at noen områder er gitt føringer som sikrer en høyere næringsandel.

Løren - Økern

Området er nå delt inn i U3 i nord og sør, med et K1-område mellom disse. Økern er markert som U2, det vil si at det åpnes for høyere utnyttelse enn i de andre delområdene. Dette samsvarer med områdets

markering som kollektivknutepunkt i KPA 2015.

Haraldrud

Området deles i hovedsak i U5 nærmest Økern og U6 nærmest Haraldrud/Brobekk. Det vil si at området får relativt mye høyere utnyttelse i den vestlige delen sammenlignet med KPA 2015, og noe redusert utnyttelse i den østlige delen. Dette er i tråd med overordnede planer for området, som legger opp til et skille mellom by og industri i Haraldrudveien/Knud Bryns vei. En liten del av området er innlemmet i U2-området på Økern.

Bryn og Breivoll

Bryn deles opp i U2 vest for Adolf Hedins vei, og U3 i området øst for denne veien. U3-området forlenges oppover mot Breivoll, med ny grense mellom områdene i en stikkvei kalt Hanken. Resten av utviklingsområdet på Breivoll er U4-område.

10.3.2 Ryen

I KPA 2015 omfatter utviklingsområdet ved Ryen også T-banebasen som ligger vest for E6. Oslo kommune er grunneier for dette området, mens Ruter har bygningsmassen på eiendommen. Dette anlegget har nylig blitt bygd vesentlig ut, og inngår i Ruters langsiktige planer for drift av T-banenettet. Utbygging til bymessige formål er derfor ikke aktuelt i denne planens horisont. Endringen gir ingen konsekvenser, siden dagens arealbruk opprettholdes og utbygging i planperioden uansett ikke var realistisk.

10.3.3 Furuset

Planlagt lokk over E6 er endret til arealformål grønnstruktur, og et smalt utviklingsområde på sørsiden av E6 er endret til konsolideringsområde K3. Dette er i samsvar med gjeldende reguleringsplan. Det får ingen vesentlige konsekvenser for miljø og samfunn.

10.3.4 Alna

Utviklingsområdet ved Alna senter er i planforslaget vist som U6-område. Det anbefales utvidet vestover mot jernbanen for å ta med et område regulert til industri, og som er vist som vanlig bebyggelse og anlegg i KPA 2015. Området er et etablert næringsområde som bør vurderes som de øvrige U6-områdene. Området ligger på begge sider av Alnaelva, og hensynet til elva og kantvegetasjonen er ivarettet gjennom byggeforbud langs vassdraget og regulert turvei.

10.3.5 Romsås

Utviklingsområdet ved Romsås T-banestasjon er redusert ved at den sørøstlige delen er tatt ut av området. Området omfatter Tiurleiken skole og er regulert til skole og forsamlingslokale, og denne arealbruken skal fortsette. Det er derfor ikke relevant som utviklingsområde.

10.3.6 Hauketo

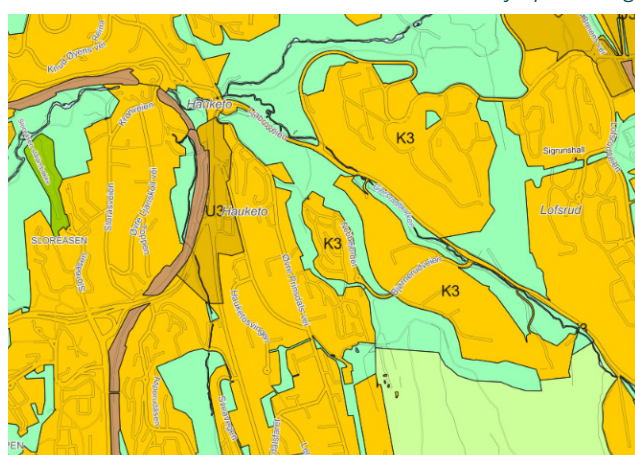
For Hauketo anbefales både utvidelse og reduksjon sammenlignet med KPA 2015.

Oversikt over alle endringer ved Hauketo



- Endres fra vanlig bebyggelse og anlegg til utviklingsområde
- Endres fra utviklingsområde til konsolideringsområde, K3
- Endres fra utviklingsområde til grønnstruktur

Nytt planforslag



I sørøst tas et boligområde mellom Nedre Prinsdals vei og Hauketoveien inn i utviklingsområdet, og det samme gjelder for et område vest for Nedre Prinsdals vei som er regulert som kryssområde for Ljabrudiagonalen. Begge disse områdene bør inngå i en helhetlig vurdering for utviklingen av Hauketo.

Ett område vest for jernbanestasjonen og ett ved Ljanselva i nord anbefales endret til grønnstruktur.

Det redegjøres nærmere for dette i pkt. 17.2. I tillegg anbefales to utviklingsområder på østsiden av sentrumsområdet endret. Det nordlige av disse, Hauketo øst, endres til grønnstruktur, jf. pkt. 16.3. Det sørlige, Hauketo/Bjørnerud, endres til konsolideringsområde K3, jf. pkt. 16.

10.4 Utviklingsområder med redusert områdeutnyttelse

I KPA 2015 er en del steder avmerket som *kollektivknutepunkt*, med retningslinje om at samlet områdeutnyttelse (OU) bør være 125 prosent. Til sammenligning har vanlige utviklingsområder retningslinje med områdeutnyttelse på 100 prosent.

Kollektivknutepunkt defineres her som områder som er særlig viktige som byttepunkt mellom ulike transportmidler, vanligvis med kobling av to eller flere banebaserte linjer. Flere av disse har en regional viktig rolle som knutepunkt i kollektivsystemet. Denne gode kollektivdekningen, sammen med konkret vurdering av områdenes egnethet som nærings- og boligområder, er bakgrunnen for den høye utnyttelsen. Mange av disse har regional rolle som knutepunkt for kollektivtrafikken, mens andre har betydning som lokale byttepunkt.

I det nye planforslaget videreføres ikke kollektivknutepunkt som begrep i plankart eller bestemmelser, men de fleste av stedene er videreført som utviklingsområder. For fem av disse anbefales at områdeutnyttelsen reduseres fra 125 til 100 prosent. Det med bakgrunn i at de kun har en lokal rolle som byttepunkt, og i konkrete vurderinger av områdenes utbyggingspotensial. Det redegjøres her for disse fem områdene.

10.4.1 Breivoll

Området er i KPA 2015 vist som framtidig kollektivknutepunkt, med tanke på jernbanestasjon eller stasjon på en ny T-bane fra Økern. I forslag til ny kommuneplan er Breivoll vist som U4-område, med rekkefølgebestemmelse om at banebasert tilbud skal være sikret før utbygging kan igangsettes. Det er ikke avklart når baneutbygging kan skje, men det antas å ligge et stykke fram i tid. I U4-områdene bør det blant annet tilrettelegges for allsidig næring, og det kan medføre noe lavere utnyttelse.

En teoretisk beregning av utbyggingspotensialet viser at reduksjon fra 125 til 100 prosent OU gir reduksjon i boligtallet fra nærmere 3 900 boenheter til ca. 3 000. Det foreligger imidlertid en veiledende plan for

offentlige rom (VPOR) for området, der det er gjort mer konkrete vurderinger av utbyggingspotensialet, og der anslås 3 000 boenheter. Den reelle nedgangen i boligpotensial antas derfor å være marginal.

10.4.2 Hauketo

Området har i dag funksjon som et lokalt kollektivknutepunkt, og denne rollen ligger til grunn for vurdering av utnyttelsen i området. Området har ellers planfaglige utfordringer som begrenser mulighetene for tett bymessig bebyggelse, blant annet med terreng, transportårer og vassdrag.

En teoretisk beregning av utbyggingspotensialet viser at reduksjon fra 125 til 100 prosent OU gir reduksjon i boligtallet fra nærmere 700 boenheter til ca. 550. Det var igangsatt et planarbeid for Hauketo, og vurderinger av utbyggingsmuligheter der viste at det var vanskelig å oppnå en utnyttelse opp mot 125 prosent OU. Den reelle reduksjonen i potensial antas derfor å være noe mindre enn de 150 beregningen viser. Konsekvensen for det samlede arealpotensialet er derfor begrenset.

10.4.3 Furuset

Furuset er et lokalt kollektivknutepunkt som har vært vurdert som et større knutepunkt, bla. med bakgrunn i en mulig ny T-bane mellom Økern og Furuset via Breivoll. Det framstår nå som lite sannsynlig at eventuell utbygging av denne T-baneforbindelsen vil gå til Furuset, og utbyggingen antas også å ligge langt fram i tid. Begrunnelsen for en særlig høy tetthet på Furuset er derfor svekket.

I tillegg kommer at det er utarbeidet en områderegulering for Furuset, som blant annet omfatter utviklingsområdet fra KPA. Områdereguleringen viser en områdetetthet på mellom 66 og 75 prosent, avhengig av hvorvidt lokk over E6 etableres. Det kan være mindre avvik mellom beregningsmetodene for denne områdetettheten og kommuneplanens områdeutnyttelse, men det kan likevel antas at samlet potensial i områdereguleringen ligger godt innenfor den reduserte rammen i ny KPA. Utnyttelsen fastsatt i reguleringsplanen gjelder foran kommuneplanen, og utnyttelsen som fastsettes i kommuneplanen vil først få betydning dersom det skulle bli aktuelt med en ny regulering av området. Med grunnlag i dette vurderes at endret utnyttelse i kommuneplanen ikke får konsekvenser for boligpotensialet på Furuset.

10.4.4 Grorud stasjon

Grorud stasjon er et lokalt kollektivknutepunkt, med byttemulighet mellom tog og buss, og denne rollen ligger til grunn for vurdering av utnyttelsen i området.

En teoretisk beregning av utbyggingspotensialet viser at reduksjon fra 125 til 100 prosent OU gir reduksjon i boligtallet fra nærmere 1750 boenheter til ca. 1400. Det pågår arbeid med planprogram med veiledende plan for offentlige rom (VPOR) for området, og foreløpige beregninger viser et anslått boligtall på mellom 500 og 1300 boenheter. Selv med maksimalt boligtall vil boligtallet derfor ligge under beregningen for 100 prosent OU. Det betyr at den reduserte utnyttelsen ikke gir vesentlig endring i framtidig boligtall.

10.4.5 Ryen/Manglerud

Med utvikling av Bryn/Helsfyr har ikke Ryen en viktig regional rolle i kollektivsystemet, men har fortsatt en lokal rolle som byttepunkt. Dette tilsier en utnyttelse på linje med vanlige utviklingsområder.

En teoretisk beregning av utbyggingspotensialet viser at reduksjon fra 125 til 100 prosent OU gir reduksjon i boligtallet fra nærmere ca. 3300 boenheter til ca. 2600. En overordnet vurdering av området tilsier imidlertid at det høyeste potensialet kan være vanskelig å oppnå. Det særlig med bakgrunn i vei- og banesystemet som vil være barrierer og beslaglegge areal også om ny E6 Oslo øst etableres. Begrensningen som gis av eksisterende bebyggelse og kulturminnehensyn vil også kunne begrense utnyttelsen. Reduksjonen i utnyttelse vurderes derfor til å være mindre enn den teoretiske beregningen viser.

11 Andre endringer

11.1 Formalisering av prioriterte stasjonsnære områder

De prioriterte stasjonsnære områdene (PSO) inngår ikke i den juridiske delen av KPA 2015, men er omtalt i KPS 2018. De anbefales nå tatt inn i arealdelen med juridisk bindende virkning, med avmerking i temakart og egne bestemmelser. Konsekvensen av dette er at områdene får mer forutsigbare rammer for utviklingen.

Samtidig som disse områdene prioriteres blir muligheten for fortetting ved andre stasjoner redusert. Dette medfører at eksisterende bomiljøer, kulturminner og grønnstruktur rundt disse stasjonene kan bevares. Det kan også medføre noe redusert

utbyggingspotensial, men dette bidraget er beregnet som forholdsvis lite. Det samlede boligpotensialet er uansett vurdert som tilstrekkelig, jf. pkt. 22.

11.2 Ullevål sykehus

Dette området legges i planforslaget ut til høring med to alternative arealformål; konsolideringsområde K2 eller nytt utviklingsområde U5.

Området er i KPA 2015 avsatt til U5-område (institusjonelt utviklingsområde), der hensikten er å ivareta institusjonens behov for utvikling av egen virksomhet. I KPA 2015 er det ikke gitt egne bestemmelser for disse områdene, men bestemmelsene sier generelt for alle utviklingsområder i tett by at de skal vurderes med høy tetthet og bymessig kvalitet. For U5-områdene i KPA 2015 tilsier intensjonen for området at det var tenkt en lav eller ingen boligandel.

Alternativ 1, K2-område: Hensikten med denne kategorien er å ivareta og gi grunnlag for en videreutvikling av de etablerte institusjonene. Planforslaget gir ikke konkrete føringer for utnyttelse og høyder, men fastsetter at utvikling skal skje innenfor rammene som gis av eksisterende bebyggelse.

Dette alternativet vil i praksis være svært likt formålet området har i KPA 2015, dvs. som U5-område etter den gjeldende planens definisjon. Det betyr at forslaget vurderes til å ikke ha konsekvenser som må utredes.

Alternativ 2, nytt U5-område: Planforslaget har en ny definisjon av kategorien U5 sammenlignet med KPA 2015. Nå gjelder det områder med et reelt utviklings- og/eller endringspotensial, som skal prioriteres for kunnskapsmiljøer og arbeidsplassintensiv næring knyttet til disse. For den nye U5-kategorien setter planforslaget en områdeutnyttelse på inntil 150 prosent, med boligandel på maksimalt 30 prosent.

For Ullevål sykehus vil endring til U5-område bety økt boligandel, økt mulighet for kunnskapsintensiv næring og antagelig også noe økt utnyttelse. Det er imidlertid usikkert hvor stor den reelle økningen i utnyttelse vil bli, siden også arealformålet i KPA 2015 ga rom for høy tetthet. Det framtidige utbyggingspotensialet begrenses uansett av de mange verneverdige bygningene innenfor området, og av behovet for tilpasning til nærliggende boligbebyggelse.

Området har svært god kollektivtilgjengelighet og gode gang- og sykkelforbindelser, så det antas at en økning i utnyttelse uansett ikke vil føre til økt biltrafikk. Videre

er det i dag svært mange som besøker sykehuset, og det vil trolig være færre besøkende til et U5-område, også hvis boligandelen når 30 %. Den totale trafikkbelastningen i området kan derfor antas å være stabil eller bli redusert.

Oppsummering: De to alternativene for framtidig arealformål for Ullevål sykehus vurderes begge å gi begrensede endringer i arealbruken i området sammenlignet med KPA 2015. K2 vil omtrent tilsvare dagens arealformål, mens det økte potensialet i nytt U5-område i praksis ikke vil gi vesentlig endring i utnyttelse. Det har bakgrunn i at store deler av området er høyt utnyttet i dag, og at de mange kulturhistorisk viktige bygningene gir begrensninger for utbyggingsmulighetene.

De overordnede konsekvensene av endring til K2 eller U5 vurderes derfor som begrensede og oversiktlige. Ny utbygging av betydning må skje med grunnlag i reguleringsplan, og konsekvensutredning av de konkrete utbyggingstiltakene må bli ivaretatt gjennom reguleringsarbeidet.

11.3 Idrettsanlegg endret fra grønstruktur til byggeområde

Etter dagens plan- og bygningslov skal større idrettsanlegg, som fotballstadioner og haller, vises som «idrettsanlegg», et underformål til bebyggelse og anlegg. I KPA 2015 ligger en del slike anlegg innenfor områder avsatt til grønstruktur, og disse endres derfor i planforslaget til bebyggelse og anlegg – idrettsanlegg.

Dette er områder som allerede er bebyggt, eller har større anlegg som ikke kan betegnes som del av grønstrukturen. Endring i arealformål medfører ingen endring av den faktiske situasjonen. KPA 2015 har en bestemmelse som åpner for mindre tiltak på slike eiendommer, og lignende bestemmelse er tatt inn også i den nye planen.

Konsekvensen av endringen er kun at formålet blir i samsvar med dagens situasjon, dvs. som bebyggt med, eller i bruk for større anlegg. Arealavgrensningen er satt slik at den kun tar med områder som er i bruk til tyngre idrettsanlegg, og ikke omfatter tilliggende grønstruktur.

11.4 Byggeforbud langs vassdrag

I planforslaget er alle hovedvassdrag og sidevassdrag definert i temakart T4 Naturmiljø og vassdrag. Bestemmelsene fastsetter krav til byggeforbudssone på 20 m for hovedvassdrag og 12 m langs

sidevassdrag. Dette er en endring fra KPA 2015, der det kun var en tekstlig definisjon av hovedvassdrag, og byggeforbudet var gitt som en retningslinje.

Konsekvensen av kartfestingen er at det nå er entydig hvilke vassdrag som har hvilken byggeforbudssone, noe som gir forutsigbarhet for alle parter.

Konsekvensen av at byggeforbudet nå er satt som bestemmelse, er at natur-, friluftsliv- og kulturverdier langs vassdraget får en forsterket beskyttelse mot tiltak. Endringen er derfor positiv for disse interessene. For å sikre mulighet for tilrettelegging for allment friluftsliv og ivaretagelse av kulturminner, åpner bestemmelsene for turveier og ivaretagelse av bygg og anlegg i sonen. Konsekvenser for miljø og samfunn vurderes derfor som positive.

Endring fra retningslinje til bestemmelse gir samtidig en innstramning som kan få konsekvenser for grunneiere langs vassdraget. Bestemmelsen gir et klarere grunnlag for å avslå søknader og planer for nye tiltak i disse områdene, og endringen kan derfor medføre redusert mulighet til å gjennomføre bygge- og anleggstiltak. Det er uklart hvor mange eiendommer dette eventuelt gjelder for.

Retningslinjen om byggefrie belter langs vassdragene i KPA 2015 er videreført fra tidligere planer, og har vært en del av vurderingsgrunnlaget for tiltak langs vassdrag i flere tiår. Prinsippet om restriksjoner for tiltak langs vassdrag er derfor innarbeidet og kjent for de fleste av de berørte. Med grunnlag i dette veletablerte prinsippet vurderes derfor konsekvensen av endring fra retningslinje til bestemmelse som begrenset.

11.5 Hensynssoner for kollektivakser i Hovinbyen

I planforslaget er det satt av hensynssoner for å sikre at ny utbygging ikke hindrer framføring av nødvendig kollektivtilbud til den store byutviklingen i Hovinbyen.

Hensynssonen kan skape usikkerhet om plassering av bebyggelse og utforming av gater og byrom langs disse traseene. Det er derfor viktig at det igangsettes planlegging som gir mer detaljert avklaring av kollektivtilbudet, og hvilke plasskrav det vil ha på ulike deler av strekningene.

11.6 Løsning for utenriksfergene

Det ble i 2022 utarbeidet en utredning om utenriksfergene, som ser på alternative løsninger for framtidig plassering av terminal for fergene. I

vurderingen inngår dagens terminaler ved Hjortnes og Vipppetangen, og et nytt alternativ ved Kongshavn. Utredningen er oversendt for politisk behandling.

I påvente av beslutning om valg av løsning videreføres arealbruken fra KPA 2015, og alle de tre alternativene avsettes som havneområde. Havneområdet på Vipppetangen er markert i kartet med trekantsymbol, for å markere usikkerheten som knytter seg til framtidig arealbruk. Dersom beslutning om valg av løsning gjøres før kommuneplanen vedtas, vil plankartet endres i samsvar med dette.

Del 4 • Konsekvensutredning av enkeltendringer

I denne delen redegjøres det for innhold og konsekvenser av alle forhold i planen som krever formell konsekvensutredning iht. forskriften. Det omfatter alle større endringer knyttet til utbyggingsområder og endringer av arealformål.

Konsekvensutredningstemaene er fastsatt i planprogrammet, og omfatter følgende tema:

- **Klimagassutslipp:** Hvorvidt de ulike forslagene påvirker klimagassutslippene. Utslipp knyttet til transport samt utslippsfrie anleggsplasser er mest sentralt, men det vil være aktuelt å vurdere utslipp knyttet til arealomdisponering, energi og bygg.
- **Støy og luftforurensning:** Hvorvidt forslagene fører til støy og luftforurensning, herunder også avbøtende tiltak.
- **Transport:** Forslagenes virkning på mobilitet, transportbehov, framkommelighet og reisemiddelfordeling.
- **Landskap, naturmangfold og blågrønne strukturer:** Konsekvenser for sentrale landskapselementer, blågrønne strukturer og naturmangfold. Konsekvenser for åsens grønne preg skal særskilt vurderes ved forslag om fortetting langs Holmenkollbanen.
- **Folkehelse, barn og unges oppvekstvilkår:** Konsekvenser for folkehelsen, og for barn og unges levestandard. Må også sees i sammenheng med støy og luftforurensning, transport og blågrønne strukturer.
- **Kulturminner, kulturmiljø og byform:** Konsekvenser for kulturminner og byform. Konsekvenser for byform er mest aktuelt å utrede ved ev. nye utviklingsområder i indre by, da føringene for ytre by-områder vil være mer overordnede.

I tillegg omtales naturfare og andre ROS-tema i tabellene med konsekvensutredning.

Klimagassutslipp er et sammensatt tema, som krever noen generelle kommentarer som grunnlag for videre konsekvensutredning. Utgangspunktet er at all ny utbygging vil medføre noe klimagassutslipp, og at utbygging er nødvendig for en by i utvikling. Det betyr at utviklingsområdene som konsekvensutredes her vil medføre utslipp. Kommuneplanens hovedgrep med fortetting og knutepunktsutvikling tilrettelegger imidlertid for redusert transportbehov, og dermed reduserte utslipp, sammenlignet med like stor utbygging på andre steder.

Videre har planforslaget bestemmelser som skal bidra til å redusere klimagassutslipp fra byggeprosjekter, bla. om klimagassberegning, anleggsplass, ombruk, materialbruk og energi. Dette gir grunnlag for en vesentlig forbedring sammenlignet med gjeldende kommuneplan. For de enkelte byggeområdene vil klimagassutslippene være avhengige av konkrete løsninger som avgjøres på et mer detaljert nivå, men alle områdene vil ha like muligheter for å ta gode klimavalg. Dette kan ikke inngå i konsekvensutredning på kommuneplannivå, og konsekvensutredningen nedenfor er derfor nokså skjematisk i omtalen av klimagassutslipp for enkeltområder.

12 Nye utviklingsområder i kategori U3

I planforslaget inngår Ulsrud og Røa øst som nye utviklingsområder i kategori U3, og de krever formell konsekvensutredning. I tillegg er utviklingsområdet ved Vækerø vesentlig endret, blant annet med en større utvidelse rundt framtidig stasjon for Fornebu-banen. Alle områdene er avsatt som områder for bebyggelse og anlegg i KPA 2015.

Hensikten med de nye utviklingsområdene er å tilrettelegge for ny utbygging som kan bidra til å dekke byens behov for bolig og arbeidsplass- og besøksintensiv næring med tilhørende service og tjenester. Valg av disse områdene er gjort etter bestilling fra KPS 2018, og var basert på en vurdering av arealpotensialet ved alle banestasjoner, jf. vedlegg 21. Planprogrammet for revisjon av arealdelen videreførte denne bestillingen.

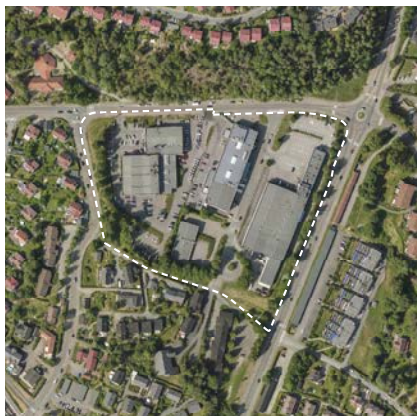
Den største forskjellen mellom gjeldende plan og det nye planforslaget er at områdene endres fra vanlig byggeområde til utviklingsområde. Det gir mulighet for en mer bymessig utbygging, høyere tetthet og større mangfold i funksjoner.

Dette gir følgende endring som inngår i konsekvensutredningen:

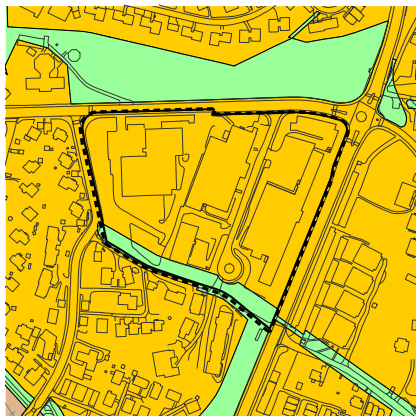
- Framtidig utbygging skal skje i en bystruktur, med høyere tetthet og flere funksjoner. Alle vurderinger forutsetter at kvalitetskrav angitt i planforslagets bestemmelser ivaretas.

Grunnlaget for konsekvensutredningen er i hovedsak steds- og mulighetsanalyser for hvert av områdene, samt innspill ved den tidlige medvirkningen som ble gjennomført våren 2022. I tillegg er ROS-analyse og notat om vurdering av støy- og luftforurensning viktige grunnlag. Disse dokumentene ligger som vedlegg til plandokumentene.

12.1 Ulsrud



Ortofoto dagens situasjon (med stiplet omriss av område i nytt planforslag)



KPA2015 (med stiplet omriss av område i nytt planforslag)



Nytt planforslag

Størrelse: Ca. 40 daa

Planstatus: KPA 2015: Bebyggelse og anlegg. Grønnstruktur i sørlig del.
Regulering: Byggeformål for ulike næringsformål og tjenesteyting.
Grønnstruktur mot veien i øst, og friområde/turvei/park mot eiendomsgrensen i sør.
KPS 2018: Utviklingsområde skal vurderes.

Innhold og avgrensning: Området er valgt med bakgrunn i nærhet til T-bane og at det er et isolert næringsområde i et boligstrøk. Avgrensningen er satt i grense mot vei eller eiendomsgrense slik at hele næringsområdet og tilhørende grønnstruktur omfattes.

Dagens arealbruk: Området er i bruk som næringsområde, og det meste av arealet er bebyggt eller asfaltert. Unntak gjelder et smalt område i øst og sør.

Foreslått ny arealbruk: Utviklingsområde U3. Formål: Bolig, sosial infrastruktur. Arbeidsplass- og besøksintensiv næring og allsidig næring kan vurderes. Boligandel min. 70 %. Det er krav til felles plan for hele utviklingsområdet.

Sammenheng med byutviklingsstrategien: Området ligger i gangavstand til T-banestasjon, og er i samsvar med byutviklingsstrategien.

Konsekvensutredning		
Tema	Beskrivelse	Antatte virkninger og avbøtende tiltak
Klimagassutslipp	<p>Området har god kollektivdekning.</p> <p>Forslaget medfører ikke nedbygging av grønne områder/karbonlagre. En del av dagens bebyggelse antas å bli revet ved ny utvikling.</p>	<p>Kollektivdekningen gir grunnlag for utbygging uten økt transport.</p> <p>Bestemmelsene har krav om vurdering/beregning av klimagassutslipp, inkludert vurdering av mulighet for å unngå riving og for ombruk av materialer.</p>
Støy- og luftforurensning	<p>Området er utsatt for støy fra General Ruges vei i øst og Østmarkveien i nord, med rød støysone langs disse veiene. Det meste av øvrig område ligger i gul støysone.</p> <p>Området er ikke utsatt for helseskadelig luftforurensning.</p> <p>Biltrafikk fra området vil gå via Østmarkveien og General Ruges vei.</p>	<p>Bestemmelsene har krav til maks. støybelastning og til ivaretagelse av luftkvalitet for følsomme arealformål. Regulering av slike formål krever tiltak i form av skjerming gjennom tiltak langs vei eller bygging av ikke-støyfølsom bebyggelse.</p> <p>Nyskapt trafikk vil utgjøre en så liten del av trafikken at støysituasjonen ikke endres vesentlig.</p>
Transport	<p>Området har god kollektivdekning med T-bane og kryssende bussruter.</p> <p>Det er noe gang-/sykkelveier og turveier i dag, men det er behov for bedre gang-/sykkelsystem og krysningspunkt ved ny utvikling.</p>	<p>Kollektivdekningen og et forbedret gang-/sykkeltilbud gir godt grunnlag for at økt tetthet ikke vil gi trafikkøkning.</p> <p>Bedring av gang-/sykkel og turveinettet må ivaretas ved regulering.</p>
Landskap, naturmangfold og blågrønne strukturer	<p>Landskap: Området inngår i et relativt flatt område mellom åser og høydedrag på flere sider.</p> <p>Natur: Det er lite vegetasjon i området, med unntak for noe i ytterkantene mot øst, sør og vest. Det er ikke registrert verdifulle naturmiljøer. Nord for Østmarkveien ligger naturmiljø med C-verdi, i skråningen mot Eftasåsen.</p> <p>Blågrønne strukturer: Bølerbekken er registrert med potensial for gjenåpning.</p>	<p>Området er i dag preget av større næringsbygg, og beliggenheten på flaten gjør at det tåler noe tyngre bebyggelse.</p> <p>Områdene avsatt til grønnstruktur må ivaretas i regulering. Naturområdet nord for Østmarkveien berøres ikke av utviklingsområdet.</p> <p>Bestemmelsene har krav til bevaring av trær og til at vassdrag skal søkes gjenåpnet.</p>

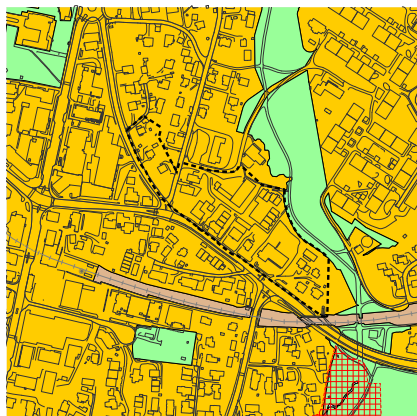
<p>Folkehelse, barn og unges oppvekstvilkår</p>	<p>Det er store boligområder rundt utviklingsområdet. Området brukes ikke av barn og unge i dag.</p> <p>Det er gang-/sykkelavstand til barnehage, skole og andre nærmiljøtilbud.</p>	<p>Utviklingsområdet kan gi flere boliger og nye tilbud i nærområdet til eksisterende bebyggelse.</p> <p>Kvalitet for framtidige beboere i området ivaretas gjennom bestemmelser med kvalitetskrav for bla. lyd-/luftmiljø, grønnstruktur, uteoppholdsareal mv., og må sikres i regulering.</p>
<p>Kulturminner, kulturmiljø og byform</p>	<p>Det er ingen kulturminner innenfor området. Ulsrud gård og Eftasåsen barnehage, som begge står på Gul liste, ligger like utenfor området.</p>	<p>Kulturminner og kulturmiljø utenfor planområdet må hensyntas i samsvar med føringer i bestemmelsene. Bestemmelsene stiller krav til byform for ny bebyggelse.</p>
<p>Naturfare</p>	<p>Området ligger under marin grense, og kan ha kvikkleire. Fare for flom i vassdrag og for overvann/urban flom.</p>	<p>Naturfare må utredes og ivaretas i samsvar med bestemmelsenes pkt. 4 og statlige føringer for det aktuelle temaet.</p>
<p>Andre ROS-tema</p>	<p>Fare knyttet til kraftledning og håndtering av farlig stoff innenfor 2-300 m utenfor planområdet.</p>	<p>Registreringer i FAST-registeret (farlig stoff) må sjekkes og sikkerhet ev. ivaretas i plan- og byggesaksbehandling.</p>
<p>Oppsummering og anbefaling</p>	<p>Utviklingsområdet samsvarer med byutviklingsstrategien og mål om utvikling langs banenettet. Utvikling vil ikke gi vesentlige negative konsekvenser forutsatt at krav til bebyggelsen og kvalitetskrav ivaretas i videre planlegging. Ulsrud anbefales som utviklingsområde.</p>	

12.2 Røa øst

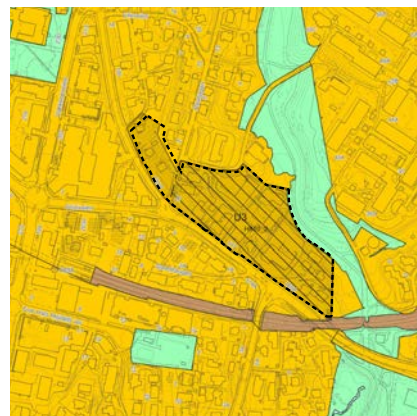
Stedsanalysen for området ble laget før tidlig medvirkning våren 2022. Etter medvirkningen anbefales to mindre utvidelser, og disse inngår derfor ikke i stedsanalysen men omtales særskilt her. Det er ingen registrerte kulturminner, naturverdier eller friluftsv verdier innenfor det utvidede området.



Ortofotodagens situasjon (med stiptet område av område i nytt planforslag)



KPA2015 (med stipte områder av område i nytt planforslag)



Nytt planforslag med utvidelser etter tidlig medvirkning

Størrelse:	Ca. 22 daa
Planstatus:	KPA 2015: Bebyggelse og anlegg. Regulering: Regulert til boligbebyggelse gjennom plan for «Midlertidige reguleringsbestemmelser for deler av Oslos ytre sone» fra 1986. KPS 2018: Utviklingsområde skal vurderes.
Innhold og avgrensning:	Området er valgt med bakgrunn i nærhet til T-bane og Røa sentrum og at det ligger som en rest av boligbebyggelse med midlertidige reguleringsbestemmelser. Utvidelsen vestover tar med flere av småhuseiendommene innenfor denne reguleringen, og binder området tettere mot sentrumsområdet. Ny vurdering av denne utvidelsen muliggjøres av at Røatunnelen ikke lenger er aktuell. Utvidelsen mot øst tar med tilgrensende rekkehusområde og en boligblokk, for sikre at utviklingen her ses i sammenheng.
Dagens arealbruk:	Området er i bruk som boligområde, med innslag av næringsvirksomhet.
Foreslått ny arealbruk:	Utviklingsområde U3. Formål: Bolig, sosial infrastruktur. Arbeidsplass- og besøksintensiv næring og allsidig næring kan vurderes. Boligandel min. 70 %. Det er krav til felles plan for hele utviklingsområdet.
Sammenheng med byutviklingsstrategien:	Området ligger i gangavstand til to T-banestasjoner, og er i samsvar med byutviklingsstrategien.

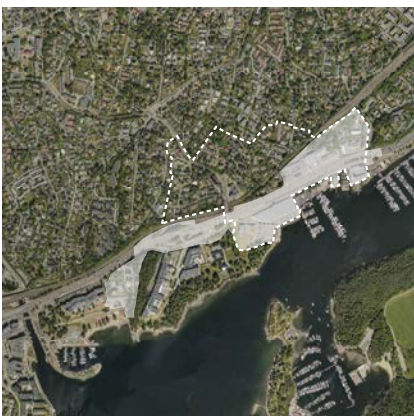
Konsekvensutredning		
Tema	Beskrivelse	Antatte virkninger og avbøtende tiltak
Klimagassutslipp	Området har god kollektivdekning, og det legger til rette for økt tetthet uten økt transport. En del av dagens bebyggelse antas å bli revet ved ny utvikling.	Bestemmelsene har krav om vurdering/beregning av klimagassutslipp, inkludert vurdering av mulighet for å unngå riving og for ombruk av materialer.
Støy- og luftforurensning	Området er utsatt for støy fra Sørkedalsveien, med rød støysone langs veien, og gul støysone for deler av boligområdene bakenfor. Deler av området har også støy i gul sone fra T-banen. Området er ikke utsatt for helseskadelig luftforurensning. Trafikk fra området vil knyttes til Sørkedalsveien.	Bestemmelsene har krav til maks. støybelastning og til ivaretagelse av luftkvalitet for følsomme arealformål. Regulering av slike formål krever tiltak i form av skjerming gjennom tiltak langs vei eller bygging av ikke-støyfølsom bebyggelse. Kravet til 70 % boligandel kan fravikes dersom støysituasjonen gjør boligetablering krevende. Nyskapt trafikk til og fra området vil være liten i forhold til dagens trafikk og vil ikke gi vesentlige negative konsekvenser for støy

<p>Transport</p>	<p>Området har god kollektivdekning med gangavstand til T-bane og kryssende bussruter.</p> <p>Det er noe gang-/sykkelveier og turveier i dag, men det er behov for bedre gang-/sykkelsystem og krysningspunkt ved ny utvikling.</p>	<p>Kollektivdekningen og et forbedret gang-/sykkeltilbud gir godt grunnlag for at økt tetthet ikke vil gi trafikkøkning.</p> <p>Bedring av gang-/sykkel og turveinettet må ivaretas ved regulering.</p>
<p>Landskap, naturmangfold og blågrønne strukturer</p>	<p>Landskap: Området ligger i en nordøstvendt skråning langs Hovseterdalen.</p> <p>Natur: Det er lite vegetasjon i området, med unntak for private hager. Det er ikke registrert verdifulle naturmiljøer.</p> <p>Blågrønne strukturer: Området grenser inntil sammenhengende grønstruktur i Hovseterdalen.</p>	<p>Ny bebyggelse må hensynta grøntområdene i Hovseterdalen, både ved utforming av bebyggelse og tilgjengelighet for gående.</p>
<p>Folkehelse, barn og unges oppvekstvilkår</p>	<p>Det meste av området er i dag et etablert boligområde, og det er store boligområder også rundt utviklingsområdet.</p> <p>Området brukes av mange som gangforbindelse mellom Røa og skoler og barnehager i Hovseterområdet. Området i seg selv brukes ikke av barn og unge i dag, utover for beboere i boliger innenfor området.</p> <p>Det er gang-/sykkelavstand til barnehage, skole og andre nærmiljøtilbud.</p>	<p>Utviklingsområdet muliggjør vesentlig utbygging, og det må påregnes store endringer i området. Med unntak av områder som eventuelt skal brukes til felles infrastruktur kan grunneier selv styre hvorvidt og eventuelt. når utbygging skal skje.</p> <p>Utviklingsområdet kan gi flere boliger og nye tilbud i nærområdet til eksisterende bebyggelse.</p> <p>Kvalitet for framtidige beboere i området ivaretas gjennom bestemmelser med kvalitetskrav for bla. lyd-/luftmiljø, grønstruktur, uteoppholdsareal mv., og må sikres i regulering.</p>
<p>Kulturminner, kulturmiljø og byform</p>	<p>Det er ingen kulturminner innenfor området, men Griniveien 1 vest for området står på Gul liste.</p>	<p>Kulturminner og kulturmiljø utenfor planområdet må hensyntas i samsvar med føringer i bestemmelsene. Bestemmelsene stiller krav til byform for ny bebyggelse.</p>

Naturfare	Området ligger under marin grense, og kan ha kvikkleire. Det er påvist kvikkleire i konkret prosjekt innenfor planområdet. Det er fare for flom i vassdrag og for overvann/urban flom.	Naturfare må utredes og ivaretas i samsvar med bestemmelsenes pkt. 4 og statlige føringer for det aktuelle temaet. Kvikkleire må gis særlig oppmerksomhet i reguleringsarbeidet.
Andre ROS-tema	Fare knyttet til kraftledning og håndtering av farlig stoff innenfor 2-300 m utenfor planområdet.	Kraftledningen i Hovseterdalen er revet, og utgjør ikke lenger fare i området. Registreringer i FAST-registeret må sjekkes og sikkerhet ev. ivaretas i plan- og byggesaksbehandling.
Oppsummering og anbefaling	<p>Utviklingsområdet samsvarer med byutviklingsstrategien og mål om utvikling langs banenettet. Utviklingsområdet vil føre til store endringer for det etablerte bomiljøet, der muligheten for riving av eksisterende bygg og ny og større utbygging vil gi negative konsekvenser. Den sentrale beliggenheten og nærheten til T-bane og buss, sammen med utfordringer knyttet til trafikk og støy, tilsier likevel at det bør åpnes for en ny og tettere arealbruk. Utover dette vil utvikling ikke gi vesentlige negative konsekvenser, forutsatt at krav til bebyggelsen og kvalitetskrav ivaretas i videre planlegging.</p> <p>Røa øst anbefales som utviklingsområde.</p>	

12.3 Vækerø

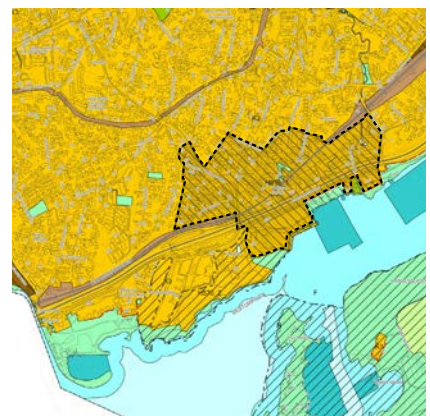
KPA 2015 har utviklingsområde ved Vækerø, men det ligger kun på sjøsiden av jernbanen og E18, og strekker seg vestover til Sollerud. Med grunnlag i etablering av Fornebu-banen er det gjort en ny vurdering av området, og det anbefales utviklingsområde også i småhusområdene nord for jernbanen. Det er lite potensial for ny utbygging fra Vækerø hovedgård og vestover, og dette området anbefales tatt ut av utviklingsområdet.



Ortofoto dagens situasjon (med utviklingsområde fra KPA2015 i grått og stiplede omriss av område i nytt planforslag)



KPA2015 (med stiplede omriss av område i nytt planforslag)



Nytt planforslag

Størrelse:	Ca. 243 daa
Planstatus:	KPA 2015: Bebyggelse og anlegg, utviklingsområde sør for jernbanen, grønnstruktur ved sjøen, samferdselsanlegg. Regulering: Boligbebyggelse, ulike typer næringsformål, friområde/park/ grønnstruktur, spesialområde bevaring. KPS 2018: Det skal vurderes om de stasjonsnære områdene skal innlemmes i utviklingsområdet.
Innhold og avgrensning:	Området er valgt med bakgrunn at det blir stasjon for Fornebubanen i området. Banen får to stasjonsopp ganger, begge nord for jernbanen, og det bør da tilrettelegges for fortetting rundt oppgangene. Etter medvirkning våren 2022 gjøres noen endringer i avgrensningen: Den nordlige delen av Vækerøveien mot Furulund tas ut. Sørvangen ligger nær planlagt stasjonsopp gang, og tas inn i området. Det samme gjelder for et område opp mot Øvre Skjoldvei og Bestum tverrvei.
Dagens arealbruk:	Nord for jernbanen er det i hovedsak småhusbebyggelse. Sør for jernbanen er det i hovedsak veiareal, plasskrevende varehandel, noe kontor og sjørelatert bebyggelse. I tillegg ligger det historisk bebyggelse med Vækerøstuene og Vækerø politistasjon her.
Foreslått ny arealbruk:	Utviklingsområde U3. Formål: Bolig, sosial infrastruktur. Arbeidsplass- og besøksintensiv næring og allsidig næring kan vurderes. Boligandel min. 70 %. Det er krav til felles plan for hele utviklingsområdet.
Sammenheng med byutviklingsstrategien:	Området ligger nær ny T-banestasjon som er under bygging, og utbygging her samsvarer med byutviklingsstrategien.

Konsekvensutredning		
Tema	Beskrivelse	Antatte virkninger og avbøtende tiltak
Klimagassutslipp	Området har begrenset kollektivdekning i dag, men den vil bli vesentlig forbedret med ny T-bane. En del av dagens bebyggelse antas å bli revet ved ny utvikling.	Det er satt rekkefølgekrav om at banebasert kollektivtilbud skal være sikret før utbygging kan skje. Når T-banen er etablert vil det ligge til rette for redusert transportbehov og redusert klimabelastning. Bestemmelsene har krav om vurdering/beregning av klimagassutslipp, inkludert vurdering av mulighet for å unngå riving og for ombruk av materialer.
Støy- og luftforurensning	Området er utsatt for støy fra E18, jernbanen og Vækerøveien, og det meste av området ligger i rød eller gul støysone. Området er også utsatt for	Bestemmelsene har krav til maks. støybelastning og til ivaretagelse av luftkvalitet for følsomme arealformål. Regulering av slike formål krever tiltak i form av skjerming gjennom tiltak langs

	<p>luftforurensning.</p> <p>Biltrafikk fra området vil i stor grad gå via Vækerøveien til E18.</p>	<p>vei eller bygging av ikke-støyfølsom bebyggelse. Kravet til 70 % boligandel kan fravikes dersom støysituasjonen gjør boligetablering krevende.</p> <p>Vækerøveien kan få noe økt trafikk, men det vil utgjøre en så liten del av trafikken at støysituasjonen ikke endres vesentlig.</p>
Transport	<p>Området vil få god kollektivdekning, med gangavstand til ny T-bane og bussruter langs E18.</p> <p>E18 og jernbanen er barrierer for tilgang mellom store deler av utviklingsområdet og viktige kvaliteter langs sjøen.</p>	<p>Kollektivdekningen og et forbedret gang-/sykkeltilbud gir godt grunnlag for at økt tetthet ikke vil gi trafikkøkning.</p> <p>Bedret tilgjengelighet over jernbane og hovedvei må sikres i regulering.</p>
Landskap, naturmangfold og blågrønne strukturer	<p>Landskap: Nedre deler av området er forholdsvis flatt, og er preget større bebyggelse, vei og jernbane. Skråningen på nordsiden av jernbanen er bebygd med småhus, har et grønnere preg.</p> <p>Natur: Det er registrert naturverdier av lokal verdi innenfor området. Det gjelder for større trær, og for områder langs og ved utløpet av Mærradalsbekken.</p> <p>Blågrønne strukturer: Innenfor området er Mærradalsbekken og turvei langs sjøen viktige. Området grenser inntil svært verdifulle natur- og friluftsområder vestover mot Sollerud.</p>	<p>Landskapet er allerede preget av bebyggelse og transportårer. Både strandsonen og skråningen er eksponerte, og volum og høyde på ny bebyggelse må vurderes i reguleringsplan. Visuell kontakt mellom bebyggelsen i skråningen og fjorden må også inngå i denne vurderingen.</p> <p>Områder langs Mærradalsbekken ivaretas gjennom bestemmelse om byggeforbud i 20 m-sonen langs vassdrag.</p> <p>Øvrige natur- og friluftverdier må ivaretas gjennom regulering.</p>
Folkehelse, barn og unges oppvekstvilkår	<p>Områdene nord for jernbanen er et veletablert boligområde med stabile og trygge bomiljøer i grønne omgivelser.</p> <p>Det er behov for bedre kapasitet i skolene i bydel Ullern, og utbygging ved Vækerø vil øke dette behovet.</p>	<p>Utviklingsområdet muliggjør vesentlig utbygging, og det vil bli store negative endringer for de eksisterende bomiljøene. For eiendommer som ikke berøres av stasjonsoppgangene og ev. viktige ferdselsårer vil grunneier selv styre hvorvidt og ev. når utbygging skal skje. Eiendommer som ikke ønskes bebygget må påregne at det kommer ny og tettere bebyggelse i nabolaget.</p> <p>Skolebehov må løses i egne</p>

		<p>sektorplaner.</p> <p>Kvalitet for framtidige beboere i området ivaretas gjennom bestemmelser med kvalitetskrav for bla. lyd-/luftmiljø, grønnstruktur, uteoppholdsareal mv., og må sikres i regulering.</p>
Kulturminner, kulturmiljø og byform	<p>Innenfor området ligger Vækerøstuene og Vækerø brann- og politistasjon. I tillegg inngår mange bygninger i området på Gul liste. Flere av disse har kommet inn etter at stedsanalysen ble laget, men vil inngå i vurderinger i reguleringsplan.</p>	<p>Vækerøstuene og Vækerø brann- og politistasjon må ivaretas i reguleringsplan. Muligheter og konsekvenser knyttet til disse og øvrige historiske bygninger må vurderes mer konkret i reguleringsplan.</p> <p>Bestemmelsene stiller krav til byform for ny bebyggelse.</p>
Naturfare	<p>Området ligger under marin grense, og kan ha kvikkleire. Det er en bratt skrent med fare for skred eller steinsprang. Fare for stormflo og havnivåstigning. Fare for flom i vassdrag og for overvann/urban flom.</p>	<p>Naturfare må utredes og ivaretas i samsvar med bestemmelsenes pkt. 4 og statlige føringer for det aktuelle temaet.</p>
Andre ROS-tema	<p>Fare knyttet til håndtering av farlig stoff innenfor 2-300 m utenfor planområdet.</p>	<p>Registreringer i FAST-registeret må sjekkes og sikkerhet ev. ivaretas i plan- og byggesaksbehandling.</p>
Oppsummering og anbefaling	<p>Utviklingsområdet samsvarer med byutviklingsstrategien og mål om utvikling langs banenettet. Det er store utfordringer knyttet til støy og luftforurensning, og for etablering av boliger eller andre støyfølsomme formål må det sikres løsninger i samsvar med bestemmelser og retningslinjer på feltet.</p> <p>Naturverdier kan ivaretas i regulering. Kulturverdier vurderes i regulering.</p> <p>Utviklingsområdet vil føre til store negative konsekvenser for det etablerte bomiljøet nord for jernbanen, med mulighet for rivning av eksisterende bygg og ny og større utbygging. Den store samfunnsinvesteringen i ny T-bane tilsier likevel at det bør bygges tettere rundt stasjonen, slik at flere får fordelen av en så god kollektivdekning.</p> <p>Vækerø anbefales som utviklingsområde.</p>	

13 Nye utviklingsområder i kategori U4

Områdene som inngår i denne kategorien er Ulven sør, Breivoll, Grorud stasjon og Marienlyst. Marienlyst er i KPA 2015 vist som U5-område i tett by, mens de øvrige er vanlige utviklingsområder i ytre by. Ulven sør, Breivoll og Grorud stasjon har mange fellestrekk både når det gjelder dagens situasjon, planstatus og nye føringer, og de vurderes derfor samlet. Marienlyst har en annen status og bakgrunn, og har derfor egen vurdering.

Planforslagets intensjon for U4-områdene er de skal utvikles som bymessige, flerfunksjonelle nye byområder med flere boliger, sosial infrastruktur og andre boligrelaterte funksjoner og arbeidsplassintensiv næring. Samtidig kan det tilrettelegges for videreføring eller nyetablering av allsidig næring som kan samlokaliseres med bolig. Områdeutnyttelsen kan være inntil 100 prosent. Boligandelen skal være maks. 50 prosent, og næring gis derfor en tydelig prioritet.

KPA 2015 gir ikke bestemmelser for fordeling mellom arealformål innenfor utviklingsområdene, men intensjonen for områdene tilsier at det var tenkt en betydelig boligandel.

13.1 Felles konsekvensutredning for Ulven sør, Breivoll og Grorud stasjon

For Ulven sør, Breivoll og Grorud stasjon er den største forskjellen mellom gjeldende plan og det nye planforslaget at det nå tilrettelegges for en høyere andel næring, mens boligandelen går ned. Det åpnes også i større grad for allsidig næring. Utover dette er det ingen vesentlige forskjeller mellom KPA 2015 og planforslaget når det gjelder utnyttelse, byform og andre kvalitetskrav.

Dette gir følgende endringer som inngår i konsekvensutredningen:

- Høyere andel næring og lavere andel boliger.
- Høyere andel allsidig næring, både ved at eksisterende virksomheter kan opprettholdes og utvikles, og at nye kan etableres.

Bestemmelsene i nytt planforslag fastsetter at virksomheter som skal etableres i U4 ikke skal bidra til økt belastning for omgivelsene i form av for eksempel luftforurensing, lukt, støy eller økt trafikk. For to av områdene er det også rekkefølgekrav før det kan etableres bolig eller arbeidsplass- og besøksintensiv næring; For Breivoll gjelder det for banebasert kollektivtilbud, og for Ulven sør for nedbygging av Ulvensplitten. Disse bestemmelsene legges til grunn for vurderingen nedenfor.

Konsekvensutredning		
Tema	Dagens situasjon og verdier	Antatte virkninger for området og omgivelsene
Klimagassutslipp	Allsidig og variert tilbud av næring er viktig både for å sikre varierte arbeidsplasser for en variert befolkning, for produksjon av varer byen trenger, og for drift av byen.	Lokalisering av slike arbeidsplasser og funksjoner i kort avstand til boliger og brukere bidrar til redusert transportbehov og redusert klimabelastning.
Støy- og luftforurensning	<p>Fra transportårer: Alle områdene har i dag betydelig støy- og forurensningsbelastning, med rød og gul støysone for deler av områdene.</p> <p>Fra næringsvirksomhet: Bestemmelsene fastsetter at virksomheter som skal etableres i U4 ikke skal bidra til økt belastning</p>	<p>Ved plassering av følsom bebyggelse må støy- og luftforurensningssituasjonen ivaretas i samsvar med krav i bestemmelsene.</p> <p>Virksomheter som skal etableres må i plan/byggesak redegjøre for at de ikke skaper støy eller forurensning.</p>

	<p>for omgivelsene i form av for eksempel luftforurensing, lukt, støy eller økt trafikk.</p> <p>Knyttet til nyskapt trafikk: Trafikkøkningen som følge av endret fordeling mellom bolig og næring ventes å bli marginal.</p>	<p>Marginal endring i trafikkmengde tilsier at det ikke blir vesentlige virkninger for støy og forurensning.</p>
Transport	<p>Det er betydelig trafikk i områdene i dag, med høy andel næringstrafikk.</p> <p>Både KPA 2015 og det nye planforslaget forutsetter en bymessig utvikling, med tilnærmet like rammer for områdeutnyttelse. Grunnlaget for en slik fortetting er eksisterende eller planlagt kollektivtilbud, som skal bidra til at utbyggingen ikke øker trafikkmengden.</p>	<p>Økt næringsandel kan endre trafikkbildet noe, men rammene for utviklingen (utnyttelse, funksjoner, byform, krav til at trafikken ikke skal øke, kollektivdekning) tilsier at forskjellen vil være liten. Endring i trafikkbelastning vurderes derfor å være marginal.</p> <p>Bestemmelsenes krav må følges opp i regulering.</p>
Landskap, naturmangfold og blågrønne strukturer	<p>Landskap: Områdene ligger i dalbunnen i Groruddalen, i områder som er utbygd i dag, hovedsakelig med næringsformål. Også omgivelsene har stedvis tung bebyggelse i dag.</p> <p>Naturmangfold og blågrønne strukturer: Ved Breivoll er det store naturverdier langs Alnaelva og i tilgrensende grønnstruktur, med naturtyper i både kategori A, B og C. Grorud stasjon grenser mot Fossumbekken, med kartlagte naturverdier i kategori B og C.</p> <p>Alle områdene inngår delvis i områder der temakart T4 viser at trygg tilgang til rekreasjonsareal og nærturterreng ikke er ivaretatt.</p> <p><i>Den grønne ringen</i> i Hovinbyen går gjennom Ulven sør. I tilknytning til den, ved Ulvensplitten, ligger et område foreslått med hensynssone urbant landbruk, med nærmiljøhage. Temakart T3 viser flere eksisterende og framtidige turveier og behov for krysningspunkt.</p>	<p>Med like rammer vil endringen gi marginal virkning for landskap. For Ulven sør og Breivoll må det tas særlige hensyn til Østre Aker kirke.</p> <p>I tillegg til arealformål grønnstruktur har bestemmelsene krav til ivaretagelse av naturmiljø, og byggeforbud i et 20 m belte langs Alnaelva. Dette må sikres i regulering.</p> <p>Områder med registrerte naturverdier har i all hovedsak arealformål grønnstruktur i forslaget, og ivaretas gjennom dette</p> <p>Bestemmelsene har krav til leke- og rekreasjonsarealer og torg- og møteplasser i U4-områdene. Høyere andel allsidig næring vil redusere kravet noe, på grunn av mindre behov knyttet til slike virksomheter. Den grønne ringen, øvrige turveier og område for urbant landbruk må vurderes i regulering.</p>

<p>Folkehelse, barn og unges oppvekstvilkår</p>	<p>Høyere næringsandel vil bidra til å opprettholde og videreutvikle varierte arbeidsplasser nær de store boligkonsentrasjonene.</p> <p>Lavere andel bolig vil gi noe redusert behov for sosial infrastruktur.</p>	<p>Planen tilrettelegger gjennom bestemmelsene for ivaretagelse av folkehelse og barn og unge blant annet gjennom grønne kvaliteter, gode nabolag, rekreasjonsområder, prioritering av gange, sykkel og kollektiv og beskyttelse mot støy- og luftforurensning.</p> <p>Høyere andel næring i U4-områdene bidrar til en by med mindre transportbehov og bedre ivaretagelse av klimakrav.</p>
<p>Kulturminner, kulturmiljø og byform</p>	<p>Innenfor Ulven sør og Breivoll er det flere bygninger som står på Gul liste. For Grorud stasjon, som ligger like utenfor utviklingsområdet, er stasjonsbygningen regulert til spesialområde bevaring og stasjonsparken ført på Gul liste.</p>	<p>Bevaringsverdiene må vurderes og ivaretas i reguleringsplan.</p>
<p>Naturfare</p>	<p>Alle områdene ligger under marin grense, og kan ha kvikkleire. Fare for flom i Alnaelva og sidevassdrag, og for overvann/urban flom.</p>	<p>Naturfare må utredes og ivaretas i samsvar med bestemmelsenes pkt. 4 og statlige føringer for det aktuelle temaet.</p>
<p>Andre ROS-tema</p>	<p>Det er ikke registrert andre ROS-tema innenfor områdene, men det kan være registreringer i Farlig stoff- registeret (FAST).</p>	<p>Registreringer i FAST-registeret må sjekkes og sikkerhet ev. ivaretas i plan- og byggesaksbehandling.</p>
<p>Oppsummering og anbefaling</p>	<p>Utvikling av Grorud stasjon, Ulven sør og Breivoll med en bymessig utforming, og tilrettelegging for både bolig og allsidig næring er i samsvar med målsetninger fra KPS 2018 og byutviklingsstrategien. Det forutsetter at planens bestemmelser følges opp, og at bla. støy- og luftforurensning, grønne kvaliteter og samfunnssikkerhet ivaretas gjennom plan- og byggesaksbehandling.</p> <p>Med grunnlag i denne forutsetningen vurderes at endringen fra «vanlig» utviklingsområde i KPA 2015 til utviklingsområde med høyere prioritet for næring ikke vil ha vesentlige konsekvenser for miljø og samfunn.</p> <p>Områdene anbefales avsatt som utviklingsområder kategori U4.</p>	

13.2 Marienlyst

Marienlyst er i KPA 2015 avsatt til U5-område (institusjonelt utviklingsområde), der hensikten er å ivareta institusjonens behov for utvikling av egen virksomhet. Det pågår et privat reguleringsarbeid for området. Området er bebygget og i bruk av NRK i dag, og det er knyttet store kulturminneinteresser til flere av bygningene.

KPA 2015 gir ikke egne bestemmelser for U5-områdene, men generelle bestemmelser for alle utviklingsområder i tett by sier at de skal vurderes med høy tetthet og bymessig kvalitet. For U5-områdene i KPA 2015 tilsier intensjonen for området at det var tenkt lav eller ingen boligandel.

U4-områdene i planforslaget skal også ha en nokså høy tetthet og bymessig utforming, og det kan legges til grunn at utnyttelse og byggehøyde er på omtrent samme nivå i U4 som i tidligere U5. For Marienlyst omfatter da endringen følgende punkt som inngår i konsekvensutredningen:

- Mulighet for økt boligandel, fra lav andel til opp mot 50 prosent.
- Mulighet for høyere andel allsidig næring.

Økt boligandel: Marienlyst ligger i et relativt beskyttet område, med nærhet til grøntområder og med lite støy og luftforurensning. Det ligger nært store, etablerte boligområder, og har skoletilbud i umiddelbar nærhet. Det har samtidig sentral beliggenhet, og god kollektivdekning. Dette tilsier at området er godt egnet for bolig, og at økt andel boliger ikke vil medføre vesentlig økning i biltrafikk.

Området inngår i innovasjonsdistriktet Oslo Science City (OSC), og nye innspill fra OSC tilsier at området ikke er den viktigste arealreserven for kunnskapsmiljøer eller relatert næringsliv. Økt boligandel på bekostning av næring og utdanning har derfor ikke negative konsekvenser for innovasjonsdistriktet.

Høyere andel allsidig næring: U4-område åpner for stor grad av fleksibilitet i etablering av næring og tjenestetilbud, der også arbeidsplass- og besøksintensiv næring kan inngå. Bestemmelsene forutsetter at næringsvirksomhetene ikke skal bidra til forurensning, støy eller økt trafikk som vil være negativ for boliger. Endringen ventes ikke å gi vesentlig endring i trafikkbelastning, støy/forurensning eller klimagassutslipp. Mulighet for økt andel allsidig næring vurderes derfor ikke å gi negative konsekvenser

Oppsummering: Endring til U4-område gir ikke vesentlige endringer for hovedtrekk i tetthet og utforming ved Marienlyst. Økt andel boliger og mulighet for mer allsidig næring medfører ikke negative konsekvenser for området, kulturminneverdiene, omgivelsene eller innovasjonsdistriktet sammenlignet med KPA 2015. De overordnede konsekvensene av endring til U4 vurderes derfor små. Konsekvensutredning av de konkrete utbyggingstiltakene må skje som del av reguleringsarbeidet for området.

14 Utviklingsområder i kategori U5

Planforslaget avsetter U5-områder ved Rikshospitalet, Radiumhospitalet, Forskningsparken, Sognsveien og Haraldrud nord. For Ullevål sykehus foreslås to alternative formål, der ett er U5. Med unntak av Ullevål sykehus inngår alle områdene i innovasjonsdistriktene Oslo Science City eller Hovinbyen sirkulære Oslo.

I KPA 2015 er Rikshospitalet, Radiumhospitalet og Forskningsparken avsatt til eksisterende bebyggelse og anlegg, og Sognsveien, Haraldrud nord og Ullevål sykehus som utviklingsområder. Sognsveien er i KPA 2015 avsatt til utviklingsområde i ytre by mens Haraldrud nord er del av et større utviklingsområde på Haraldrud. Ullevål sykehus er i KPA 2015 avsatt som utviklingsområde indre by, U5 (institusjonelt utviklingsområde), for å sikre institusjonens utviklingsmuligheter og holde boligandelen nede. KPA 2015 gir ikke bestemmelser om fordeling mellom arealformål i utviklingsområdene i ytre by, men intensjonen for områdene tilsier at det skal være en betydelig boligandel.

Den største forskjellen mellom gjeldende plan og det nye planforslaget er derfor at det nå tilrettelegges for en høyere andel næring, mens boligandelen går ned. Ved endring til U5 legges det også til rette for økt utnyttelse og høyder.

For Rikshospitalet er det vedtatt statlig reguleringsplan for området, og konsekvensutredning er ivarettatt gjennom denne prosessen. Sognsveien er utviklingsområde i dag, og endringen til U5-område gir begrensede endringer. Dette området omtales derfor ikke videre her. Vurdering av de to alternativene for Ullevål sykehus er omtalt i 11.2.

Dette kapitlet har derfor konsekvensutredning for Forskningsparken, Radiumhospitalet og Haraldrud nord.

Hensikten med U5-områdene er å legge til rette for bymessige områder der eksisterende kunnskapsmiljøer kan videreutvikles, og arbeidsplassintensiv næring kan etableres tett på disse. U5-kategorien omfatter områder med god kollektivdekning i randsonen av den tette byen og i den åpne byen. I tillegg til kunnskapsmiljøer og arbeidsplassintensiv næring åpner bestemmelsene for besøksintensiv næring, samt bolig og boligrelaterte funksjoner. Boligandelen skal være maks. 30 prosent. Områdeutnyttelsen er satt til maks. 150 prosent. Den høye utnyttelsen er basert på at området skal ha relativt høy andel arbeidsplassintensiv næring, som med andre krav til dagslys og uteopphold kan utnytte tomtene mer enn områder med høyere boligandel. Det åpnes for at det kan vurderes bygninger med høyde inntil 70 m i en radius på 250 m fra Forskningsparken T-banestasjon.

Dette gir følgende endringer som inngår i konsekvensutredningen:

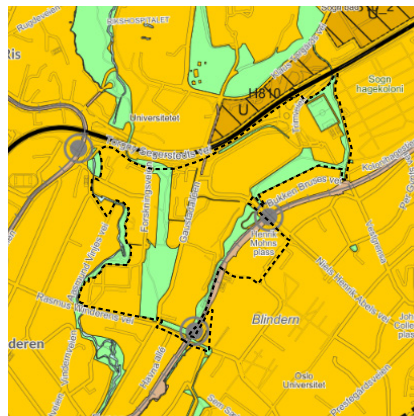
- Det legges til rette for større tetthet og det forutsettes en flerfunksjonell og bymessig utbygging.
- Byggehøyden skal som hovedregel være inntil 22 m, men det kan på gitte vilkår vurderes byggehøyde inntil 42 m, og 70 m nær Forskningsparken T-banestasjon.
- Det vil bli høy andel kunnskaps- og arbeidsplassintensiv næring, mens det blir lav andel bolig.

Grunnlaget for konsekvensutredningen er i hovedsak stedsanalyser for Oslo Science City og Hovinbyen sirkulære Oslo. I tillegg er kommuneplanens temakart, ROS-analyse og notat om vurdering av støy- og luftforurensning viktige grunnlag. Disse dokumentene ligger som vedlegg til plandokumentene.

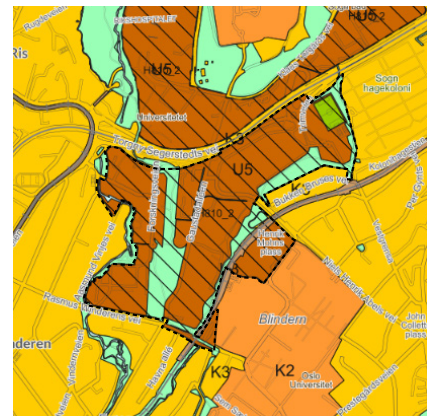
14.1 Forskningsparken



Ortofoto dagens situasjon (med stiplede omriss av område i nytt planforslag)



KPA2015 (med stiplede omriss av område i nytt planforslag)



Nytt planforslag

Størrelse: Ca. 240 daa

Planstatus: KPA 2015: Bebyggelse og anlegg, grønnstruktur
Regulering: Byggeområde for allmennyttige formål, barnehage mv., friområde/turvei
Området ligger innenfor innovasjonsdistriktet Oslo Science City.

Innhold og avgrensning: Området avsettes som U5-område på grunn av kompetansemiljøene i nærheten av og innenfor området, og på grunn av den gode kollektivdekningen som følger av tre T-banestasjoner samt trikk og buss. Avgrensningen er satt for å dekke de sentrale områdene med størst potensial for utvikling og sikre gode koblinger mot Blindern, samtidig som det bygningsmessig skilles fra det etablerte og bevaringsverdige Blindern-anlegget.

Dagens arealbruk: Området avsettes som U5-område på grunn av kompetansemiljøene i nærheten av og innenfor området, og på grunn av den gode

kollektivdekningen som følger av tre T-banestasjonene samt trikk og buss. Avgrensningen er satt for å dekke de sentrale områdene med størst potensial for utvikling og sikre gode koblinger mot Blindern, samtidig som det bygningsmessig skilles fra det etablerte og bevaringsverdige Blindern-anlegget.

Foreslått ny arealbruk:

Utviklingsområde U5. Formål: Arbeidsplassintensiv næring og kunnskapsmiljøer. Besøksintensiv næring, bolig og sosial infrastruktur også tillatt. Boligandel maks. 30 %. Det er krav til felles plan for hele utviklingsområdet.

Sammenheng med overordnede mål:

Forslaget er i samsvar med Campus-strategien og mål for innovasjonsdistriktene. Utbygging i sentralt område med god kollektivdekning er også i samsvar med byutviklingsstrategien.

Konsekvensutredning		
Tema	Dagens situasjon og verdier	Antatte virkninger for området og omgivelsene
Klimagassutslipp	<p>Endringen vil tilrettelegge for mer arbeidsplassintensiv næring i et område med god kollektivdekning.</p> <p>Utviklingsområdet medfører ikke nedbygging av grønne områder.</p>	Lokaliseringen bidrar til å redusere transportbehovet, og dermed for redusert klimagassutslipp.
Støy- og luftforurensning	<p>Området er utsatt for støy fra Ring 3 og fra T-banelinjen og trikketraseen. Store deler av området ligger innenfor rød eller gul støysone.</p> <p>Det sentrale grøntdraget er i både gjeldende og ny plan vist som stille område iht. støyretningslinjen T-1442.</p>	<p>Det vil bli maks. 30 % bolig i området, og det vil være mulig å plassere næringsbebyggelse slik at den fungerer som skjerming for ev. boligbebyggelse.</p> <p>Det sentrale grøntområdet opprettholdes, og det må sikres tiltak som reduserer støybelastning fra Ring 3.</p>
Transport	<p>Området betjenes av to T-banelinjer med tre stasjoner som ligger i hver sin ytterkant av området. Det er også en trikkelinje med to holdeplasser i området og bussholdeplass ved Ring 3. Samlet gir dette svært god kollektivdekning i området.</p> <p>U5-området medfører økt tetthet og langt flere arbeidsplasser enn med gjeldende kommuneplan, og dermed økt transportbehov. Også utbyggingen av Rikshospitalet ved Gaustad vil øke transportbehovet i</p>	Området har god kollektivdekning og godt grunnlag for et sammenhengende gang-/sykkelnnettverk, og ligger derfor til rette for at det økte transportbehovet kan løses med gange, sykkel og kollektiv. Det vil være behov for bedring av gang-/sykkeltilbudet, og det må også vurderes om kapasiteten i kollektivtilbudet må økes.

	<p>området.</p> <p>Området har et visst gang-/sykkeltilbud, men det er en del mangler for å sikre et funksjonelt, sammenhengende nettverk.</p>	
Landskap, naturmangfold og blågrønne strukturer	<p>Landskap: Området inngår i et skrånende terreng, med to vassdrag og et sentralt grøntområde som viktige strukturerende elementer. Det er etablert eller planlagt relativt tung bebyggelse innenfor området og i omgivelsene.</p> <p>Natur: Det er registrert verdifulle naturmiljøer med kategori B og C langs Sognsvannsbekken og Gaustadbekken, i sørlig del av det sentrale grøntområdet og i skrenten fra Blindern T-banestasjon mot Blindern studenthjem.</p> <p>Blågrønne strukturer: Sognsvannsbekken renner åpent langs den vestlige avgrensingen av området, mens Gaustadbekken går langs den østlige, og er åpen fra Forskningsparken. Gaustadbekken videre nordover forbi det nye Livsvitenskapsbygget er vist som vassdrag med potensial for gjenåpning.</p> <p>Det går turveier langs det sentrale grøntdraget og langs Gaustadbekken.</p>	<p>Vassdragene og det sentrale grøntområdet er viktige både for landskap, naturverdier og rekreasjon, og forutsettes ivaretatt i videre planlegging.</p> <p>Det er byggeforbud i 20 m-sonen langs Sognsvannsbekken og 12-sonen langs Gaustadbekken, og kantvegetasjonen vil være sikret gjennom dette.</p> <p>Det sentrale grøntdraget er vist som grøntstruktur i plankartet, og inngår ikke i området som skal utvikles.</p> <p>Turveiene må opprettholdes og ev. forbedres ved utbygging.</p>
Folkehelse, barn og unges oppvekstvilkår	<p>U5-området bidrar til styrket næringsliv og varierte arbeidsplasser sentralt i byen. Området skal utvikles som en del av den sammenhengende bystrukturen, med lokalt servicetilbud og offentlige byrom.</p>	<p>Planens generelle krav om bla. grønne kvaliteter, prioritering av gange, sykkel og kollektiv og beskyttelse mot støy- og luftforurensning må ivaretas i regulering.</p>
Kulturminner, kulturmiljø og byform	<p>Kulturminner: Området inneholder både områder og enkeltpunkter som er fredet eller står på Gul liste. I vest grenser området til «Den hvite by» på Vinderen, og i øst mot universitetsanlegget på Blindern.</p> <p>Byform: Bebyggelsen på øvre</p>	<p>Kulturminnene må vurderes og ivaretas ved regulering av området.</p> <p>Byform: I videre planlegging må det vurderes hvordan plangrep og strukturer fra Blindern-anlegget kan skape sammenheng med Forskningsparken. De generelle</p>

	<p>Blindern, hvor tårnbygg suppleres med rektangulære lavblokker, har vært førende for videreutviklingen av området rundt Gaustadalléen.</p> <p>Området grenser inntil småhusbebyggelse på flere sider.</p> <p>Analysen som del av arbeidet med ny høyhusstrategi viser at området ved Forskningsparken T-banestasjon er egnet for høyhus inntil 70 m.</p> <p>Dagens byrom består hovedsakelig av asfalterte veier og parkeringsplasser, i tillegg til grøntdraget.</p>	<p>bestemmelsene om byform må også ivaretas i reguleringsplan.</p> <p>Tilgrensende småhusbebyggelse ivaretas i stor grad ved at grønnstrukturer transportårer og kulturminner bidrar til overganger og avtrapping mot den nye bebyggelsen.</p> <p>Konsekvenser av høyhus for den helhetlige byutviklingen er vurdert i høyhusstrategien. Konkrete vurderinger av muligheten for høyhus ved Forskningsparken må gjøres gjennom reguleringsplan.</p>
Naturfare	<p>Alle områdene ligger under marin grense, og kan ha kvikkleire. Fare for flom i vassdragene gjennom området, og for overvann/urban flom.</p>	<p>Naturfare må utredes og ivaretas i samsvar med bestemmelsenes pkt. 4 og statlige føringer for det aktuelle temaet.</p>
Andre ROS-tema	<p>Det er ikke registrert andre ROS-tema innenfor områdene, men det kan være registreringer i Farlig stoff- register. (FAST).</p>	<p>Registreringer i FAST-registeret må sjekkes og sikkerhet ev. ivaretas i plan- og byggesaksbehandling.</p>
Oppsummering og anbefaling	<p>Endring til U5-område vil gi kunnskapsmiljøene på Blindern og Gaustad et viktig arealpotensial for utvikling av kunnskapsintensivt næringsliv tett på. God kollektivdekning gjør det godt egnet for arbeidsplassintensivt næringsliv. Områdets beliggenhet gjør at store deler av området kan få høyere utnyttelse og større byggehøyder uten vesentlige negative konsekvenser. Det under forutsetning av at planforslagets krav til kvalitet og byform følges opp i videre reguleringsarbeid.</p> <p>Forskningsparken anbefales som utviklingsområde.</p>	

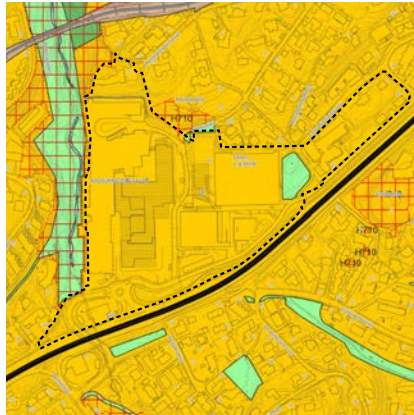
14.2 Radiumhospitalet

Radiumhospitalet er en del av Oslo Science City, og har et sterkt forsknings- og utviklingsmiljø rundt sykehuset. Hele området er i KPA 2015 vist som vanlig byggesone (område for bebyggelse og anlegg), men for å legge til rette for videreutvikling av fagmiljøet er hele sykehusets område nå foreslått som utviklingsområde. Store deler av sykehusområdet er imidlertid å anse som ferdig utbygd når nytt protonsentor står klart i 2024. Foreslått utviklingsområde omfatter derfor også et område nordøst for sykehuset, mellom Ullernchausséen og Olav Bjaalands vei, der ny utbygging er aktuelt. Dette området er i dag bebygd med fire mindre boligbygg. Utvikling av dette

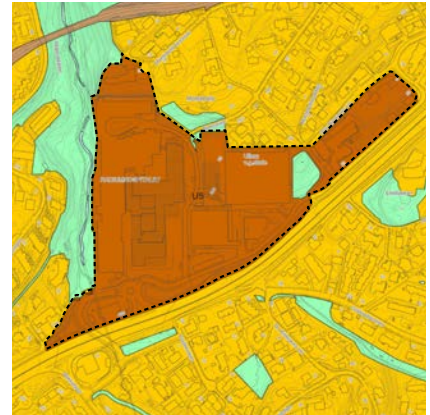
området er underlagt krav til felles plan, og må ses i sammenheng av resten av sykehusområdet når det planlegges.



Ortofoto dagens situasjon (med stiplet omriss av område i nytt planforslag)



KPA2015 (med stiplet omriss av område i nytt planforslag)



Nytt planforslag

Størrelse: Ca. 90 daa

Planstatus: KPA 2015: Bebyggelse og anlegg, grønstruktur.
Regulering: Byggeområder for institusjon, undervisning, forskning og kontor, forretning, industri, bensinstasjon. Naturområde.
Området ligger innenfor innovasjonsdistriktet Oslo Science City.

Innhold og avgrensning: Området avsettes som U5-område på grunn av kompetansmiljøene knyttet til Radiumhospitalet. Avgrensningen er satt for å gi mulighet for videreutvikling av disse miljøene.

Dagens arealbruk: Det meste av området er bebyggt med sykehus, videregående skole og næringsvirksomheter. I den nordøstlige delen ligger fire boligbygg. Ved avkjøringen fra Ring 3 ligger en bensinstasjon. Området grenser mot grøntområde langs Mærradalen.

Foreslått ny arealbruk: Utviklingsområde U5. Formål: Arbeidsplassintensiv næring og kunnskapsmiljøer. Besøksintensiv næring, bolig og sosial infrastruktur er også tillatt. Boligandel maks. 30 %. Det er krav til felles plan for hele utviklingsområdet.

Sammenheng med overordnede mål: Forslaget er i samsvar med Campus-strategien og mål for innovasjonsdistriktene.

Konsekvensutredning

Tema	Dagens situasjon og verdier	Antatte virkninger for området og omgivelsene
Klimagassutslipp	Endringen vil tilrettelegge for mer arbeidsplassintensiv næring i et etablert område for slik virksomhet.	Det meste av området er allerede utbygd, og nytt utbyggingspotensial vil ha relativt liten påvirkning på klimagassutslipp.
Støy- og luftforurensning	Området er utsatt for støy fra Ring 3 og store deler av området ligger innenfor rød eller gul støysone.	Det er lite relevant med ny støyfølsom bebyggelse i området.

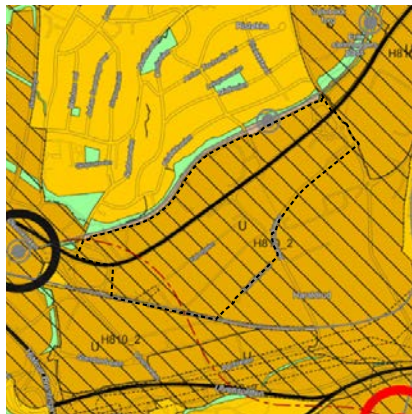
<p>Transport</p>	<p>Det er brukbar kollektivdekning langs Ring 3, men T-banen har begrenset betydning pga. avstand, høydeforskjell og eksisterende gangtilbud.</p> <p>Området har god tilgjengelighet til hovedveinettet, med av- og påkjøring direkte til Ring 3.</p> <p>Nærmeste to-veis holdeplass for kollektivtransport er bussholdeplass ved Radiumhospitalet.</p> <p>Området har et visst gang-/sykkeltilbud, men det er noen mangler i sammenheng og tilknytning mot øvrig gang-/sykkelnettverk og kollektivtilbud.</p>	<p>Utviklingsområdet kan medføre en viss økning i transport, men gitt de begrensede utbyggingsmulighetene antas denne økningen å være relativt liten.</p> <p>Adkomst til utbyggingsområde i den nordøstlige delen vil ikke belaste boliger.</p> <p>Det forutsettes at området utvikles med gode gang- og sykkelforbindelser til omkringliggende målpunkt, og at tilgjengeligheten til holdeplasser for kollektivtransport styrkes i det videre planarbeidet.</p>
<p>Landskap, naturmangfold og blågrønne strukturer</p>	<p>Landskap: Området ligger i et flattere område med bratt skrånende terreng mot nord, og grenser mot den markerte Mærradalen i vest.</p> <p>Natur: Det er registrert naturtype A i to områder, og et mindre område med naturtype C. Ett av A-områdene ligger ved Ullern videregående skole, og er regulert til naturområde og avsatt til grønnstruktur i både gjeldende og ny arealdel. Det andre A-området samt C-området ligger i den nordøstlige delen av området.</p> <p>Blågrønne strukturer: Området grenser inntil Mærradalsvassdraget, og eksisterende bebyggelse ligger inntil 10 m fra vassdraget. Det går turveier på vestsiden av vassdraget.</p>	<p>Det er allerede tung bebyggelse som preger området. Ny utbygging vil ligge i randsonen av området, og må få en mindre skala tilpasset boligbebyggelsen i nord og øst.</p> <p>Naturområdet ved skolen vurderes som godt ivaretatt gjennom gjeldende regulering og arealformål grønnstruktur i KPA. A-området i den nordøstlige delen er knyttet til skråningen mellom de fire boligbyggene. Ved riving og nybygging må det påregnes negative konsekvenser, og det må søkes redusert ved plassering av den nye bebyggelsen.</p> <p>Utviklingsområdet vil ikke medføre ytterligere utbygging mot Mærradalsvassdraget.</p>
<p>Folkehelse, barn og unges oppvekstvilkår</p>	<p>Utviklingsområdet vil medføre noe ny utbygging, og styrke en viktig arbeidsplasskonsentrasjon.</p>	<p>Endringen antas å få liten påvirkning på folkehelse og oppvekstmiljø. Planens generelle kvalitetskrav må ivaretas i regulering.</p>
<p>Kulturminner, kulturmiljø og byform</p>	<p>Kulturminner: Det eldste bygget ved Radiumhospitalet, Ullernchausséen 70, er ført på Gul liste og regulert til bevaring av kulturmiljø. Utover dette er det ikke registrert kulturminner innenfor utviklings-</p>	<p>Kulturminnet i området vurderes som godt ivaretatt gjennom regulering, og utviklingsområdet vil ikke negative konsekvenser.</p> <p>Byform: I den nordøstlige delen vil det bli større og høyere bebyggelse</p>

	<p>området.</p> <p>Byform: Hovedtrekk i strukturen internt i området er gitt gjennom eksisterende bebyggelse. Den foreslåtte utvidelsen i nordøst er i dag bebygd med fire boligbygg, og grenser mot boligområder med blanding av småhusbebyggelse og lavblokker i tre til fire etasjer. Endring til U5 vil medføre høyere utnyttelse og økte høyder enn vanlig byggesone.</p>	<p>enn i dag, men ny utbygging må ta hensyn til tilgrensende boliger.</p>
Naturfare	<p>Området ligger under marin grense, og kan ha kvikkleire. Fare for flom i vassdrag gjennom området, og for overvann/urban flom.</p>	<p>Naturfare må utredes og ivaretas i samsvar med bestemmelsenes pkt. 4 og statlige føringer for det aktuelle temaet.</p>
Andre ROS-tema	<p>Det er ikke registrert andre ROS-tema innenfor området, men det kan være registreringer i Farlig stoffregister (FAST).</p>	<p>Registreringer i FAST-registeret må sjekkes og sikkerhet ev. ivaretas i plan- og byggesaksbehandling.</p>
Oppsummering og anbefaling	<p>Endring til U5-område vil gi kunnskapsmiljøene mulighet for noe videreutvikling av eksisterende kunnskaps- og forskningsmiljøer tilknyttet sykehuset. Området er i hovedsak utbygd i dag, men en utvidelse av næringsområdet i nordøst er mulig. Utbygging her kan medføre negative konsekvenser for naturmiljø. Med grunnlag i behovet for utbyggingsmulighet i tilknytning til fagmiljøet ved Radiumhospitalet anbefales likevel endring til utviklingsområde. Ved detaljplanlegging må deler av det verdifulle naturområdet søkes ivaretatt. I reguleringsplanen må det også tilrettelegges for god tilgjengelighet til kollektivtilbud, og det må tas hensyn til omkringliggende boligbebyggelse.</p> <p>Radiumhospitalet anbefales som utviklingsområde.</p>	

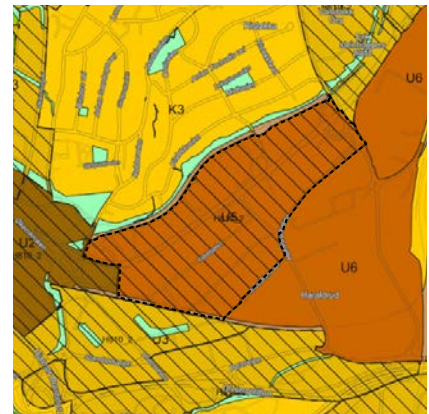
14.3 Haraldrud nord



Ortofoto dagens situasjon (med stiplet omriss av område i nytt planforslag)



KPA2015 (med stiplet omriss av område i nytt planforslag)



Nytt planforslag

Størrelse:	Ca. 415 daa
Planstatus:	KPA 2015: utviklingsområde ytre by. Regulering: Byggeområde for ulike næringsformål, allmenntilretteleggende formål og offentlige bygninger. Området ligger innenfor innovasjonsdistriktet Hovinbyen Sirkulære Oslo.
Innhold og avgrensning:	Området avsettes som U5-område på grunn av ambisjonene om å utvikle næringslivet i denne delen av byen gjennom satsingen på innovasjonsdistriktet Hovinbyen Sirkulære Oslo. Avgrensningen er satt for å dekke de sentrale områdene med størst potensial for utvikling, og sikre gode koblinger mot både Økern, Construction city på Ulven og renovasjonsanleggene på Haraldrud. Avgrensningen omfatter Østre Aker vei mellom Økern og Brobekk.
Dagens arealbruk:	Området er i transformasjon. De siste tiårenes utvikling har gitt en stor andel lager- og logistikkfunksjoner i området, men også en del større kontorbygg rundt Økern. Kuben yrkesarena ble lagt til området på grunn av det eksisterende næringslivet, som også rommer en del urban produksjon. Mye av arealet er bebyggt eller asfaltert. Området er svært monofunksjonelt, med lite tjenesteyting. Det er i dag ingen boliger innenfor området.
Foreslått ny arealbruk:	Utviklingsområde U5. Formål: Arbeidsplassintensiv næring og kunnskapsmiljøer. Besøksintensiv næring, bolig og sosial infrastruktur også tillatt. Boligandel maks. 30 %. Det er krav til felles plan for hele utviklingsområdet.
Sammenheng med overordnede mål:	Forslaget er i samsvar med Campus-strategien og mål for innovasjonsdistriktene. Utbygging i sentralt område med god kollektivdekning er også i samsvar med byutviklingsstrategien.

Konsekvensutredning		
Tema	Dagens situasjon og verdier	Antatte virkninger for området og omgivelsene
Klimagassutslipp	Endringen vil tilrettelegge for mer arbeidsplassintensiv næring i et område med god kollektivdekning. Utviklingsområdet medfører ikke nedbygging av grønne områder.	Lokaliseringen bidrar til å redusere transportbehovet, og dermed til redusert klimagassutslipp.
Støy- og luftforurensning:	Området er utsatt for støy fra Ring 3, Østre Aker vei og fra T-banelinjen. Store deler av området ligger innenfor rød eller gul støysone. Eksisterende næringsliv bidrar til luktproblematikk, samt utslipp av svevestøv som følge av mye tungtransport.	Det vil bli maks. 30 % bolig i området, og det vil være mulig å plassere næringsbebyggelse slik at den fungerer som skjerming for ev. boligbebyggelse. Overgangen til et mer flerfunksjonelt område krever større oppmerksomhet rundt gode buffere og virkemidler for

		god sameksistens for boliger og det produserende, sirkulære næringslivet.
Transport	<p>Området betjenes av en T-banelinje med tre stasjoner i nærheten av området. Det er også en jernbanestasjon med god tilgjengelighet til Oslo S, samt bussholdeplass ved Østre Aker vei. Samlet gir dette svært god kollektivdekning i området.</p> <p>Området har et visst gang-/sykkeltilbud langs hovedveiene, men mangelfulle og utrygge gang- og sykkelforbindelser internt i området.</p>	<p>U5-området medfører økt tetthet og langt flere arbeidsplasser enn dagens situasjon, og dermed økt transportbehov. Det ligger godt til rette for at dette kan løses ved kollektiv, gange og sykkel.</p> <p>Bestemmelsene gir føringer for et mer finmasket gang- og sykkelnett, og det er lagt inn hensynssone for framtidig kollektivløsning gjennom området.</p>
Landskap, naturmangfold og blågrønne strukturer	<p>Landskap: Haraldrud ligger på en liten åsrygg som utgjør vannskillet mellom Hovinbekken og Alnaelva, med gode solforhold og utsikt over store deler av Groruddalen. Dominerende landskapsretning er svakt hellende terreng mot sørvest.</p> <p>Natur: Det er ikke registrert verdifulle naturtyper i området.</p> <p>Blågrønne strukturer: Det er ingen grøntområder innenfor området. Det går turvei langs avgrensingen av området i nord og planlagt turvei langs avgrensingen i øst.</p> <p>Det er registrert et vassdrag i rør i den vestlige enden av området.</p>	<p>Nærings- og industriområdene i området har lite vegetasjon og annen grøntstruktur, og består i all hovedsak av asfalterte overflater og store næringsbygg med harde takflater.</p> <p>Overordnede planer viser flere nye parker og grøntområder i området. Det vil være behov for ytterligere flere grøntområder, og det må sikres i videre planlegging.</p> <p>Det lukkede vassdraget bør vurderes for gjenåpning ved byggetiltak i området.</p>
Folkehelse, barn og unges oppvekstvilkår	<p>U5-området bidrar til styrket næringsliv og varierte arbeidsplasser sentralt i byen. Området skal utvikles som en del av den sammenhengende bystrukturen, med lokalt servicetilbud og offentlige byrom. Stedsanalysen for området anbefaler at det etableres en attraksjon som styrker områdets sirkulære profil og trekker befolkningen inn i området.</p>	<p>Planens generelle krav om bla. grønne kvaliteter, prioritering av gange, sykkel og kollektiv og beskyttelse mot støy- og luftforurensning må ivaretas i regulering.</p>
Kulturminner, kulturmiljø og byform	<p>Kulturminner: Kabelgata er registrert som kulturmiljø som viser industrihistorien i området.</p>	<p>Kulturminnene må vurderes og ivaretas ved regulering av området.</p>

	<p>Byform: Området har definert byromsstruktur med flere parallelle gater og forholdsvis lav bebyggelse. Kabeltårnet er et viktig landemerke.</p> <p>Området grenser inntil småhusbebyggelse i nord, den nye tette byen i vest og industriområder i øst og sør.</p> <p>Dagens byrom består hovedsakelig av asfalterte veier og parkeringsplasser.</p>	<p>Tilgrensende småhusbebyggelse ivaretas i stor grad ved at grønnsstrukturer transportårer og kulturminner bidrar til overganger og avtrapping mot den nye bebyggelsen.</p>
Naturfare	<p>Alle områdene ligger under marin grense, og kan ha kvikkleire.</p> <p>Området er ikke spesielt flomutsatt, men det er utfordringer knyttet til overvann grunnet store og harde flater.</p>	<p>Naturfare må utredes og ivaretas i samsvar med bestemmelsenes pkt. 4 og statlige føringer for det aktuelle temaet.</p>
Andre ROS-tema	<p>Det er påvist forurenset grunn flere steder i området.</p> <p>Flere av bedriftene i området har potensial for storulykke/brann. Særlig gjelder dette Norsk Gjenvinning, som samler inn selvantennelige batterier.</p> <p>Det er ikke registrert andre ROS-tema innenfor områdene, men det kan være registreringer i Farlig stoff- register (FAST).</p>	<p>Disse forholdene må utredes nærmere og ivaretas i reguleringsprosessen.</p> <p>Registreringer i FAST-registeret må sjekkes og sikkerhet ev. ivaretas i plan- og byggesaksbehandling.</p>
Oppsummering og anbefaling	<p>Endring til U5-område vil gi rom for å supplere dagens næringsstruktur med mer arbeidsplassintensiv kunnskapsnæring tett på det produserende næringslivet. God kollektivdekning gjør området godt egnet for arbeidsplassintensivt næringsliv. Områdets beliggenhet gjør at store deler av området kan få høyere utnyttelse og større byggehøyder uten vesentlige negative konsekvenser. Det er under forutsetning av at planforslagets krav til kvalitet og byform følges opp i videre planlegging.</p> <p>Haraldrud nord anbefales som utviklingsområde.</p>	

15 Nye utviklingsområder i kategori 6

Områdene som endres til U6 er: Haraldrud sør (Kretsløsparken), Brobekk, Linderud/Veitvet sør, Alna, Alnabru sør, Stubberud, Kjelsrud nord, Kjelsrud sør, Leirdal vest, Leirdal øst, Alnabru øst, Nyland nord, Nyland sør og Karihaugen. Felles for alle er at de ligger i dalbunnen i Groruddalen, at de er etablert og bebygde som næringsområder i dag. Alle områdene er avsatt som utviklingsområder i KPA 2015, med unntak for Karihaugen, som er område for bebyggelse og anlegg.

Siden områdene har mange fellestrekk både når det gjelder dagens situasjon, planstatus og nye føringer, omtales de samlet for de fleste U6-områdene. Unntak gjelder for Karihaugen, som ikke er utviklingsområde i dag, og det har derfor en egen, konkret konsekvensutredning.

Hensikten med U6-områdene er å gi større forutsigbarhet for det etablerte næringslivet og samtidig legge til rette for en mer effektiv arealbruk og høyere grad av bymessighet. I områdene tillates allsidig næring og arealkrevende virksomheter, innslag av strøktjenlige virksomheter og inntil 10 prosent bolig. Dette vil gi mulighet for å videreutvikle eksisterende virksomheter, og for å etablere nye virksomheter som på grunn av trafikk, støy, lukt og

forurensning e.l. er mindre egnet i andre deler av byen,

KPA 2015 skiller ikke mellom utviklingsområdene i ytre by, og har ikke bestemmelser for fordeling mellom arealformål. Intensjonen for områdene tilsier imidlertid at det skal være en betydelig boligandel. U6-områdene skiller seg derfor klart fra tidligere arealbruk ved langsiktig prioritering av arealkrevende og allsidig næringsliv. Områdeutnyttelsen i gjeldende planer er anbefalt med 100 prosent, mens nytt planforslag setter øvre grense på 80 prosent. Unntak fra dette gjelder for Haraldrud sør (Kretsløsparken) som i ny plan har 100 prosent områdeutnyttelse.

Dette gir følgende endringer som inngår i konsekvensutredningen:

- Utviklingsområde tiltenkt bymessig utbygging og høy boligandel endres til næringsområde for allsidig næring og arealkrevende næring, med lav eller ingen boligandel.
- Områdeutnyttelsen reduseres til 80 prosent, med unntak for Haraldrud sør (Kretsløsparken) som har områdeutnyttelse 100 prosent.
- Intensjonen er fortsatt at ny utbygging skal bidra til en mer bymessig tetthet og struktur, men på andre premisser enn et vanlig byområde.

15.1 Felles konsekvensutredning for de fleste U6-områdene

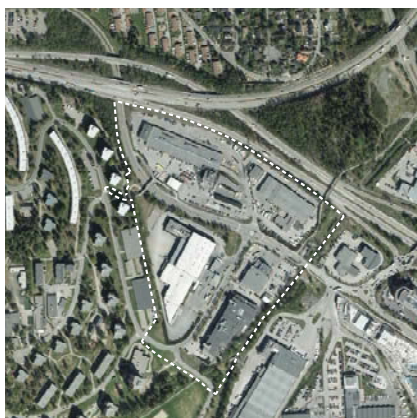
Konsekvensutredning		
Tema	Dagens situasjon og verdier	Antatte virkninger for området og omgivelsene
Klimagassutslipp	Allsidig og variert tilbud av næring er viktig både for å sikre varierte arbeidsplasser for en variert befolkning, for produksjon av varer byen trenger, og for drift av byen.	Lokalisering av slike arbeidsplasser og funksjoner i kort avstand til boliger og brukere bidrar til redusert transportbehov.
Støy- og luftforurensning	Fra transportårer og terminal: Det er flere høyt trafikkerte veier som er kilder til mye støy- og luftforurensning i områdene. I tillegg er områdene utsatt for støy fra Hovedbanen og Alnabruterminalen. Fra næringsvirksomhet: De fleste U6-områdene er klart avgrenset	Støy fra transportårer og terminal kan belaste nye boliger som eventuelt bygges i U6-områdene. Eventuelle boliger må plasseres slik at de oppnår lyd- og luftmiljø i samsvar med planforslagets bestemmelser. For de tre områdene som grenser

	<p>fra boliger og andre følsomme formål, ved at de grenser mot store transportårer eller gjennomgående grønnstruktur. Tre områder er mulige unntak fra dette:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Tittutgrenda, ved Alnabru -Nedre Furuset, ved Leirdal øst -Nordtvet, ved Nyland nord <p>Knyttet til nyskapt trafikk: Endringene ventes ikke å gi økt samlet trafikkbelastning, jfr. punkt om transport.</p>	<p>mot næringsområdene må det gjøres særlige vurderinger på reguleringsnivå.</p> <p>Marginal endring i trafikkbelastning tilsier at nyskapt trafikk ikke gir vesentlige virkninger for støy og forurensning.</p>
Transport	<p>Endringen medfører redusert utnyttelse, og gir samtidig redusert transportbehov ved at allsidig og arealkrevende næring har færre arbeidstakere og besøkende enn utviklingsområdet i KPA 2015 ville gitt. Samtidig må det ventes at andelen tunge kjøretøy vil øke noe.</p> <p>De fleste U6-områdene har kort avstand til hovedveinettet, på strekninger som ikke belaster boligområder. Noen boligområder være unntak fra dette:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Tittutgrenda, fra Strømsveien -Nedre Furuset, fra Sam Eydes vei -Boliger langs Nedre Kalbakkvei 	<p>Konsekvensen av endringen ventes å være redusert trafikkmengde, men noe økt andel tunge kjøretøy. Mange av U6-områdene ligger utenfor gangavstand til banebasert kollektivtilbud, og det antas at utbygging i samsvar med KPA 2015 ville ført til økt biltrafikk. Samlet trafikkbelastning antas derfor antas være noe lavere med U6 enn med utviklingsområdet i KPA 2015. For de tre boligområdene bør det likevel være særlig oppmerksomhet rundt utviklingen, med tanke på avbøtende tiltak som skjerming eller trafikkstyring.</p>
Landskap, naturmangfold og blågrønne strukturer	<p>Landskap: Områdene ligger i dalbunnen i Groruddalen, og er utbygd til næringsformål i dag. KPA 2015 ville også medført betydelig ny bebyggelse.</p> <p>Naturmangfold og blågrønne strukturer: Flere av områdene grenser inntil Alnaelva, der det er store naturverdier med naturtyper i både kategori A, B og C. Mange av disse områdene har arealformål grønnstruktur i forslaget.</p> <p>Alle områdene inngår delvis i områder der temakart T3 viser at trygg tilgang til rekreasjonsareal og nærturterreng ikke er ivaretatt.</p> <p><i>Den grønne ringen</i> i Hovinbyen går</p>	<p>Ny bebyggelse vil ha noe annen karakter enn med KPA 2015, men endringen ventes å gi liten virkning for landskap.</p> <p>I tillegg til arealformål grønnstruktur har bestemmelsene krav til ivaretagelse av naturmiljø, og byggeforbud i et 20 m belte langs Alnaelva. Dette må sikres/ videreføres i regulering.</p> <p>Arealer for rekreasjon og nærtur, Den grønne ringen og område for urbant landbruk må vurderes og ivaretas i regulering.</p>

	gjennom Ulven sør. I tilknytning til den, ved Ulvensplitten, ligger et område foreslått med hensynssone urbant landbruk, med nærmiljøhage. Temakart T3 viser flere eksisterende og framtidige turveier og behov for krysningspunkt.	
Folkehelse, barn og unges oppvekstvilkår	<p>Høyere næringsandel vil bidra til å opprettholde og videreutvikle varierte arbeidsplasser nær de store boligkonsentrasjonene.</p> <p>Lavere andel bolig vil gi noe redusert behov for sosial infrastruktur.</p> <p>Dalbunnen i Groruddalen er belastet med støy og luftforurensning, og det gir utfordringer for å oppnå god bokvalitet.</p>	<p>For U6-områdene påvirkes folkehelse primært ved at prioritering av næring sikrer varierte arbeidsplasser innenfor kommunen, og det bidrar dermed til et mangfoldig arbeidsmarked og mindre transportbehov.</p> <p>Høy næringsandel er bedre tilpasset områdenes støy- og forurensningsbelastning.</p> <p>Eventuelle boliger innenfor U6-områdene må sikres bokvaliteter iht. planens bestemmelser. Tilgrensende boligmiljøer ventes ikke å få vesentlige konsekvenser av at næring videreføres og videreutvikles.</p>
Kulturminner, kulturmiljø og byform	Det er flere bygninger innenfor områdene som står på Gul liste. Nyland nord grenser inntil verdifullt kulturmiljø ved Bredtvet.	Bevaringsverdiene må vurderes og ivaretas i reguleringsplan.
Naturfare	Alle områdene ligger under marin grense, der det generelt er fare for kvikkleire, og det er påvist kvikkleire innenfor flere av U6-områdene. Det er skrenter med fare for skred i flere områder. Det er fare for flom i Alnaelva og sidevassdrag, og for overvann/urban flom.	Naturfare må utredes og ivaretas i samsvar med bestemmelsenes pkt. 4 og statlige føringer for det aktuelle temaet.
Andre ROS-tema	Det er både høyspentledninger, storulykkevirksomheter og tidligere deponier innenfor U6-områdene, som alle er avmerket med egen hensynssone. Det er registrert virksomheter i Farlig stoffregisteret (FAST) i områdene.	Tiltak innenfor hensynssonene må ivaretas i samsvar med planens bestemmelser. Registreringer i FAST-registeret må sjekkes og sikkerhet ev. ivaretas i plan- og byggesaksbehandling.
Oppsummering og anbefaling	Utvikling av disse områdene til områder for allsidig og arealkrevende næring er i samsvar med KPS 2018 og Regional plan. Tilgang på denne type næringsområder innenfor Oslo er viktig for å sikre varierte arbeidsplasser, produksjon og bydriftsfunksjoner nær boliger og marked i	

	<p>hovedstadsregionen.</p> <p>Det er mange utfordringer for områdene, særlig knyttet til naturfare og andre risikoforhold, og støy og luftforurensning. Dette tilsier at store deler av områdene er lite egnet for bolig, og at også næringsutbygging krever grundige vurderinger av risiko- og sårbarhet. Eventuelle nye boliger må vurderes gjennom reguleringsplan.</p> <p>Siden områdene i stor grad er bebygd i dag, gir endringen små konsekvenser for natur- og friluftsverdier, men hensyn til gjennomgående turveier, grøntarealer og tilgrensende naturverdier må hensyntas i samsvar med bestemmelsene. Det samme gjelder for bygninger avsatt på Gul liste, og for kulturmiljøer som grenser inntil områdene.</p> <p>Endringen medfører redusert boligpotensial i disse områdene. Dette omtales nærmere under pkt. 21.</p> <p>Områdene anbefales avsatt som utviklingsområder kategori U6.</p>
--	--

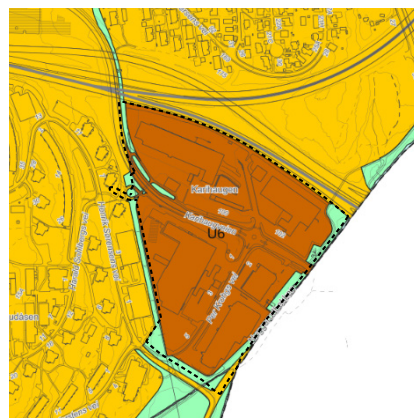
15.2 Karihaugen



Ortofotodagens situasjon (med stiplet omriss av område i nytt planforslag)



KPA2015 (med stiplet omriss av område i nytt planforslag)



Nytt planforslag

Størrelse: Ca. 140 daa

Planstatus: Regulering: Flere byggeformål, i hovedsak næring. Noe friområde/turvei/grønnstruktur.
 KPA 2015: Bebyggelse og anlegg. Grønnstruktur langs Ellingsrudelva og langs gangveier.
 KPS 2018: Utviklingsområde skal vurderes.

Innhold og avgrensning: Området er valgt med bakgrunn i god tilgjengelighet fra hovedveinettet, planer om forlenget T-bane og nærhet til utviklingsområder i Lørenskog. Utviklingspotensialet ligger i eksisterende næringsområde, mens tilgrensende boligområder i vest og sør ikke anbefales for fortetting. I nord avgrenses området i veisystemet og i øst mot Ellingsrudelva og kommunegrensen mot Lørenskog.

Dagens arealbruk: Området er i bruk som næringsområde, og det meste av arealet er bebygd eller asfaltert. Unntak gjelder et smalt område langs Ellingsrudelva i øst og striper langs veiene med noe vegetasjon.

Foreslått ny arealbruk: Utviklingsområde U6. Allsidig og arealkrevende næring. Strøktstjenlig virksomhet og inntil 10 % bolig kan tillates.

Sammenheng med byutviklingsstrategien: Byutviklingsstrategien fastsetter at utviklingsområde ved Karihaugen skal vurderes i sammenheng med det regionale bybåndet.

Konsekvensutredning		
Tema	Beskrivelse	Antatte virkninger og avbøtende tiltak
Klimagassutslipp	<p>Høyere tetthet av næringsvirksomheter kan gi økt transport og dermed økt klimagassutslipp.</p> <p>Forslaget medfører ikke nedbygging av grønne områder/karbonlagre.</p> <p>En del av dagens bebyggelse er lagerbygg som antas å bli revet ved ny utvikling.</p>	<p>Områdets sentrale beliggenhet i regionen og den gode tilgjengeligheten til hovedveinettet tilsier at fortetting av næringsvirksomhet her vil gi mindre klimabelastning enn alternative lokaliseringer. Planlagt T-bane vil gi god kollektivdekning.</p> <p>Bestemmelsene har krav om vurdering/beregning av klimagassutslipp, inkludert vurdering av mulighet for å unngå riving og for ombruk av materialer.</p>
Støy- og luftforurensning	<p>Området er utsatt for støy fra E6/ E159 i nord og fra Karihaugveien gjennom området. Hele området ligger innenfor rød eller gul støysone.</p> <p>For luftforurensning risikerer nordlig del å ligge i rød sone, mens resten av området ligger i gul sone.</p> <p>Området har kort avstand til hovedveisystemet, og adkomstveien går gjennom områder avsatt til næringsformål. Eventuell trafikkøkning vil derfor ikke belaste støyfølsomme formål.</p>	<p>Bestemmelsene har krav til maks. støybelastning og til ivaretagelse av luftkvalitet for følsomme arealformål. Eventuelle boliger i området krever tiltak i form av skjerming langs vei eller bygging av ikke-støyfølsom bebyggelse. I vurdering av omfang og plassering av bolig må det inngå en helsekonsekvens-vurdering.</p>
Transport	<p>Kort avstand til hovedveisystemet gir god tilgjengelighet for næringstrafikk.</p> <p>Kollektivdekningen er i dag busstilbud i Karihaugveien.</p> <p>Det er noe gang-/sykkelveier og turveier i dag, men det er behov for bedre gang-/sykkelsystem og</p>	<p>Med økt tetthet av relativt bilbaserte virksomheter må det påregnes noe trafikkøkning. Bedret kollektivdekning med ny T-bane vil gi god tilgjengelighet for reisende og ev. besøkende i området.</p> <p>Bedring av gang-/sykkel og turveinettet må ivaretas ved regulering.</p>

	krysningspunkt ved ny utvikling.	
Landskap, naturmangfold og blågrønne strukturer	<p>Landskap: Området er del av et flatt område mellom åser på flere sider. Preget av store veisystemer og storskala bebyggelse.</p> <p>Natur: Det er noe kantvegetasjon langs Ellingsrudelva, men det er ikke registrert verdifulle naturmiljøer.</p> <p>Blågrønne strukturer: Det er et grøntbelte med turvei langs Ellingsrudelva.</p>	<p>Området er i dag preget av større infrastruktur og tung bebyggelse, og utvikling innenfor rammen av U6 vil gi begrensede konsekvenser.</p> <p>Det er byggeforbud i 20 m-sonen langs vassdraget, og ny utbygging vil ikke ha negative virkninger for vassdraget og kantvegetasjonen</p> <p>Turveien må opprettholdes og ev. forbedres ved utbygging.</p>
Folkehelse, barn og unges oppvekstvilkår	<p>Det er store boligområder rundt utviklingsområdet, men selve området brukes ikke av barn og unge i dag.</p> <p>Kjøreadkomst til utviklingsområdet er slik at trafikk ikke vil belaste dagens boligområder.</p> <p>Det er gang-/sykkelavstand til barnehage, skole og andre nærmiljøtilbud.</p>	<p>Bestemmelsene har kvalitetskrav for ny bebyggelse, for bla. lyd-/luftmiljø, grønnstruktur, uteoppholdsareal mv., og disse må ivaretas i regulering.</p>
Kulturminner, kulturmiljø og byform	<p>Det er ingen kulturminner innenfor området eller i umiddelbar nærhet.</p>	<p>Ingen virkninger for kulturminner eller kulturmiljø.</p> <p>Bestemmelsene stiller krav til byform for ny bebyggelse.</p>
Naturfare	<p>Området ligger under marin grense, og kan ha kvikkleire. Det er fare for skred i bratt terreng 100 m nord for planområdet. Fare for flom i Ellingsrudelva og for overvann/urban flom.</p>	<p>Naturfare må utredes og ivaretas i samsvar med bestemmelsenes pkt. 4 og statlige føringer for det aktuelle temaet.</p>
Andre ROS-tema	<p>Fare knyttet til kraftledning og håndtering av farlig stoff (registrert i FAST-registeret).</p>	<p>Kraftledning må ivaretas i samsvar med krav til byggeforbud langs linjen. Registreringer i FAST-registeret må sjekkes og sikkerhet ivaretas i plan- og byggesaksbehandling.</p>
Oppsummering og anbefaling	<p>Området ligger godt til rette for fortetting og videreutvikling av allsidig og arealkrevende næring. Utvikling vil ikke gi vesentlige negative konsekvenser forutsatt at krav til bebyggelsen og kvalitetskrav ivaretas i videre planlegging.</p> <p>Karihaugen anbefales som utviklingsområde U6.</p>	

16 Endring fra utviklingsområde til konsolideringsområde

16.1 Hauketo/Bjørnerud

KPA 2015 viser utviklingsområde for det etablerte næringsområdet Bjørnerud, sørøst for Hauketo. Det anbefales nå endret til konsolideringsområde K3.

Hensikten med endringen for Hauketo/Bjørnerud er å gi forutsigbarhet for arealkrevende og allsidig næring, og dermed også for en mer realistisk utvikling av området. Konsolideringsområde K3 medfører at det kan videreutvikles og eventuelt fortettes innenfor rammen som gis av eksisterende bebyggelse.

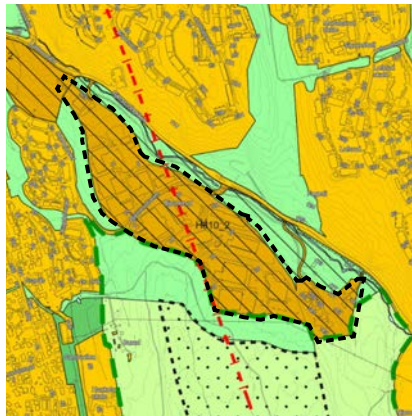
Bjørnerud ligger terrengmessig og funksjonelt løsrevet fra Hauketo sentrum, med en gangavstand til jernbanestasjonen på minimum 800 m. En bymessig utbygging i henhold til intensjonen for utviklingsområde i gjeldende kommuneplan anses ikke lenger som hensiktsmessig eller realistisk for området.

Dette gir følgende endringer som inngår i konsekvensutredningen:

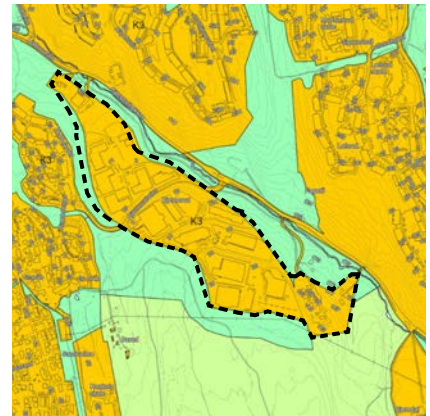
- Bymessig utbygging og tetthet endres til opprettholdelse og videreutvikling av eksisterende arealbruk som næringsområde.
- Utnyttelsesgraden er i KPA 2015 anbefalt til 100 % OU, men så høy tetthet vil antagelig ikke være mulig i et næringsområde som dette.



Ortofoto dagens situasjon (med stiptet omriss av område i nytt planforslag)



KPA2015 (med stiptet omriss av område i nytt planforslag)



Nytt planforslag

Konsekvensutredning

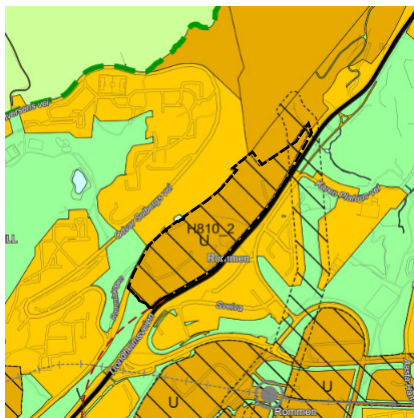
Tema	Dagens situasjon og verdier Antatte virkninger for området og omgivelsene
Klimagassutslipp	En tett og bymessig utvikling i området ville fått begrenset tilknytning til Hauketo, og sannsynligvis gitt økt biltransport sammenlignet med mer sentral plassering. Med K3 sikres varierte arbeidsplasser og et allsidig næringsområde med relativt sentral beliggenhet i byen, og dermed slike tilbud innenfor relativt kort avstand fra arbeidstakere og brukere.
Støy- og luftforurensning	Området er klart avgrenset fra boligområder, og har egen avkjøring direkte fra Ljabruveien. Videre utvikling som næringsområde vil derfor ikke medføre økt støy eller luftforurensning for boliger eller andre følsomme formål.

<p>Transport</p>	<p>Endringen medfører redusert utnyttelse sammenlignet med utviklingsområde, og trafikkmengden ventes derfor også å bli mindre. Videre utvikling av næringsområdet vil gi noe økt tungtrafikkandel, men det vil likevel gi en trafikkbelastning godt under nivået utviklingsområdet ville gitt. Trafikken til området har relativt kort avstand til hovedvei, på en strekning der trafikken ikke vil belaste boligområder.</p>
<p>Landskap, naturmangfold og blågrønne strukturer</p>	<p>Det er et etablert næringsområde, og videre fortetting innenfor rammen av eksisterende bebyggelse vil ikke få vesentlige konsekvenser for landskap.</p> <p>Siden området er bebyggt er det ikke naturverdier eller blågrønne strukturer som blir berørt av endringen. Det er naturverdier knyttet til Ljanselva, men de blir ikke berørt av endringen.</p>
<p>Folkehelse, barn og unges oppvekstvilkår</p>	<p>Utviklingsområde kunne gitt servicetilbud og mulighet for etablering av sosial infrastruktur i området. Området ligger imidlertid ikke i direkte kontakt med eksisterende boligområder, og bortfall av denne muligheten vurderes ikke å gi negative konsekvenser for folkehelse eller barn og unges oppvekstvilkår.</p>
<p>Kulturminner, kulturmiljø og byform</p>	<p>Det er ikke registrert kulturminner i området.</p>
<p>Naturfare</p>	<p>Området ligger under marin grense, der det generelt er fare for kvikkleire. Det er skrenter med fare for skred i området. Det kan være fare for flom i Gjersrudbekken, men høydeforskjell gjør at det ikke vil påvirke næringsområdet. Naturfare må utredes og ivaretas i samsvar med bestemmelsenes pkt. 4 og statlige føringer for det aktuelle temaet.</p>
<p>Andre ROS-tema</p>	<p>Det er høyspentledning og registreringer i Farlig stoff- registeret (FAST). Registreringer i FAST-registeret må sjekkes og sikkerhet ev. ivaretas i plan- og byggesaksbehandling.</p>

16.2 Rommiskogen



Ortofoto dagens situasjon (med stiptet omriss av område i nytt planforslag)



KPA2015 (med stiptet omriss av område i nytt planforslag)



Nytt planforslag

Endring til konsolideringsområde betyr at det ikke kan etableres tett, bymessig bebyggelse, men at ny utbygging må tilpasses bebyggelsen innenfor området og i nærliggende områder. Det vil gi lavere utnyttelse enn med utviklingsområde. Ikke er medfører lavere utnyttelse, og at

Området ligger ikke nært tilknyttet banebasert kollektivnett eller eksisterende senterdannelser. Det er noe kollektivdekning langs Rv4, men tett utbygging her ville sannsynligvis bli bilbasert.

Området ligger i skrånende terreng ned mot Rv4, og det går et sidevassdrag gjennom området, som har 12

m byggeforbudssone. Hele området ligger innenfor rød og gul støysone for veitrafikkstøy.

Med beliggenhet uten tilknytning til banebasert kollektivnett og etablerte byområder anbefales det ikke at området videreføres som utviklingsområde. Utbygging innenfor området kan skje i mindre skala, og det anbefales derfor endret til konsolideringsområde K3. Utbygging i området må ta hensyn til grønne kvaliteter, vassdrag og støy- og forurensningssituasjonen.

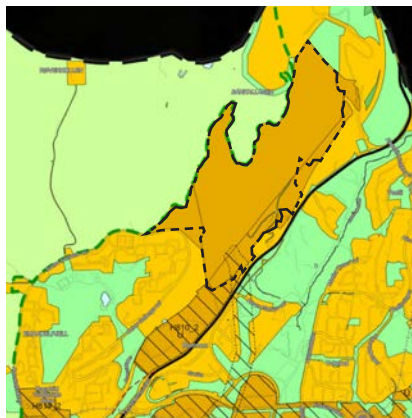
17 Endring fra byggeområde til grønnstruktur

Fire områder som i KPA 2015 er vist som byggeområder, anbefales nå endret til grønnstruktur. Det gjelder områdene Bånkallia og tre områder ved Hauketo.

17.1 Bånkallia



Ortofoto dagens situasjon (med omriss av området som er endret)



KPA2015 (med omriss av området som er endret)



Nytt planforslag

Størrelse: Ca. 500 daa

Planstatus: Regulering: Uregulert
KPA 2015: Framtidig bebyggelse og anlegg
KPS 2018: Ikke tatt inn i perioden fram til 2030.

Innhold og avgrensning: Hele arealet er ubebygde skogsområde i dag. Det grenser i sørøst mot eksisterende bebygde eiendommer langs Rv 4 Trondheimsveien, blant annet med Bånkallenga, Bånkall gård og flere boligeiendommer. I nord grenser det mot eksisterende masseuttak.

Dagens arealbruk: Et skogvokst område i sørøstvendt skrånende terreng.

Foreslått ny arealbruk: Arealformål grønnstruktur. Bolig- og landbrukseiendommene langs Trondheimsveien opprettholdes som område for bebyggelse og anlegg.

Sammenheng med byutviklingsstrategien:

Området er ikke nevnt i byutviklingsstrategien, men større utbyggingsområder så langt unna god kollektivdekning samsvarer ikke med prinsippene i strategien.

Konsekvensutredning		
Tema	Dagens situasjon og verdier	Antatte virkninger for området og omgivelsene
Klimagassutslipp	<p>Området har dårlig dekning av skinnegående kollektivsystem, med relativt lange avstander til T-banestasjoner.</p> <p>Naturområder er viktige for å ivareta karbonlagre.</p>	<p>Begrenset kollektivtilbud og lange avstander til eksisterende service ville gitt økt bilbasert transportbehov ved utbygging.</p> <p>Med endring til grønnstruktur bortfaller denne trafikkøkningen, og dermed også klimabelastningen.</p> <p>Karbonlageret ivaretas ved endring til grønnstruktur.</p>
Støy- og luftforurensning	<p>Utbygging ville gi høy sannsynlighet for økt biltrafikk, som kunne belaste lokalveier. Det er uklart om trafikkøkningen ville være så stor at den påvirket støy og forurensning langs Trondheimsveien.</p>	<p>Med endringen unngås mulig økning i trafikk og støy- og luftforurensning.</p>
Transport	<p>Utbygging ville gi høy sannsynlighet for økt biltrafikk.</p>	<p>Med endringen unngås mulig økning i trafikk.</p>
Landskap, naturmangfold og blågrønne strukturer	<p>Landskap: Området er del av de grønne veggene i det store landskapsrommet i Groruddalen. Det har bratt terreng og en del skrenter.</p> <p>Natur: Naturmiljøkartleggingen viser lokaliteter av både A-, B og C-verdi innenfor området.</p> <p>Friluftsliv: Området har mange stier og et terreng som stedvis gjør det attraktivt for friluftsliv.</p>	<p>Utbygging ville føre til store terrenginngrep i det bratte terrenget, gi fare for reduksjon av naturkvaliteter og redusere verdien som friluftsområde.</p> <p>Endring til grønnstruktur er positivt for disse interessene.</p>
Folkehelse, barn og unges oppvekstvilkår	<p>Utbygging kunne gitt nye lokale servicetilbud og arealer for sosial infrastruktur.</p> <p>Området er en del i bruk som friluftsområde for boliger i bydelen.</p>	<p>Området ligger løsrevet fra eksisterende boligbebyggelse, med Rv4 som barriere for bebyggelsen i sørøst og et grøntområde mellom Romsås og Bånkallia. Det antas derfor at betydningen av nye lokale tilbud i området ville vært begrenset.</p>

		Opprettholdelse av grøntområdet ivaretar friluftsbruken.
Kulturminner, kulturmiljø og byform	En kraftledning i søndre del av området er registrert i Gul liste som teknisk kulturminne. Like utenfor området er Bånkall gård og den trondhjemske kongevei regulert til spesialområde bevaring. Utover dette er det ikke registrert kulturminner i området.	Endringen får ikke konsekvenser av betydning for kulturminner.
Oppsummering og anbefaling	<p>Utviklingsområdet samsvarer ikke med byutviklingsstrategien og mål om utvikling langs banenettet. Utbygging ville gi negative konsekvenser for klima, transport og bystruktur.</p> <p>Klimastrategien fastsetter at Oslos natur skal forvaltes slik at karbonlagre blir ivarettatt.</p> <p>Bånkallia anbefales endret fra bebyggelse og anlegg til grønnstruktur.</p>	

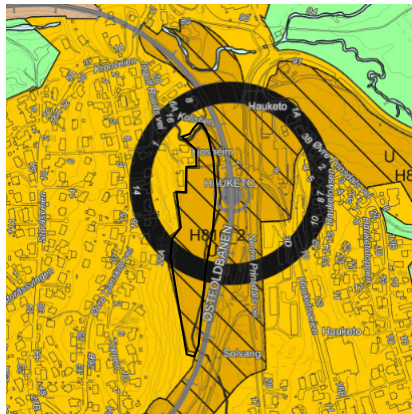
17.2 Hauketo

Tre områder ved Hauketo er i planforslaget endret fra utviklingsområde til grønnstruktur. For to av dem gis det kun en kort redegjørelse, siden konsekvensene av endringen her vurderes som svært oversiktlige. For det største området, Hauketo øst, framgår konsekvensutredningen av tabellen nedenfor.

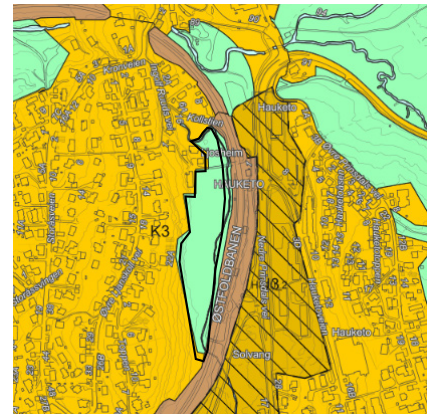
Området vest for jernbanestasjonen



Ortofoto dagens situasjon (med omriss av området som er endret)



KPA2015 (med omriss av området som er endret)



Nytt planforslag

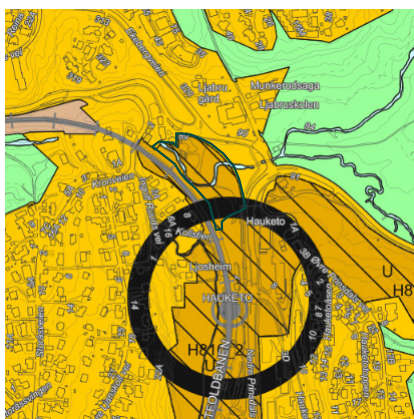
Dette er et skogkledd område på ca. 20 daa, som ligger ved foten av en bratt østvendt skrent. Det er regulert til utfartsparkering i en reguleringsplan fra 1969, men slik parkering vurderes ikke som aktuell i dag. Den bratte skråningen gir vanskelige terrengford og dårlige solforhold. Hele området er registrert som naturtype B, regional verdi, i temakart T4. Videre er det registrert som løvskogsområde med særs høy bonitet, som utgjør et viktig karbonlager. Det renner et bekk gjennom området, et sidevassdrag med byggeforbud i 12 m sone. Jernbanen er en barriere mot sentrumsområdet, og sammen med Nedre Prinsdals vei fører den også til at hele området ligger i rød eller gul støvsone.

Med grunnlag i dette vurderes ikke området som egnet for utbygging, og det anbefales derfor tatt ut av utviklingsområdet og endret til grønnstruktur. Konsekvensene av dette er positive for de fleste utredningstemaene. Det gir en teoretisk reduksjon i utbyggingspotensialet, men områdets beliggenhet og kvaliteter tilsier at området ville ha tilført svært lite utbyggingsareal.

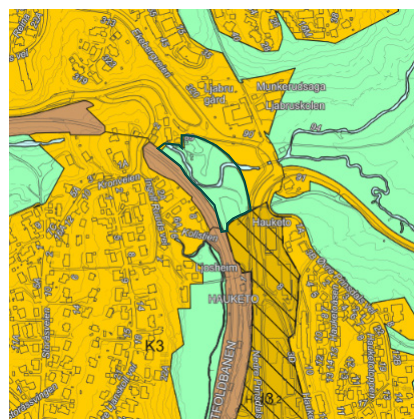
Området ved Ljanselva



Ortofotodagens situasjon (med omriss av området som er endret)



KPA2015 (med omriss av området som er endret)



Nytt planforslag

Utviklingsområdet fra KPA 2015 omfatter et område nord for eksisterende innfartsparkering. Ljanselva svinger seg gjennom dette området, og store deler er i dag grøntområde. Området er uregulert og grenser i øst mot en regulert omlegging av veisystemet på strekningen. Byggeforbudssonen på 20 m langs vassdraget beslaglegger vesentlige deler området. Naturmiljøkartleggingen viser naturtype A (nasjonal verdi) langs elva, og et område mot Nedre Prinsdals vei har naturtype C (lokal verdi). Det meste av området ligger innenfor rød støvsone fra veisystemet og jernbanen.

Med grunnlag i dette vurderes at området bør prioriteres for ivaretagelse av vassdrag og grønne kvaliteter, og at det ikke bør avsettes til utbygging. Det anbefales derfor tatt ut av utviklingsområdet og endret til grønnstruktur. Også for dette området vil det gi positive konsekvenser for de fleste tema. Det tapte utbyggingspotensialet vurderes som marginalt.

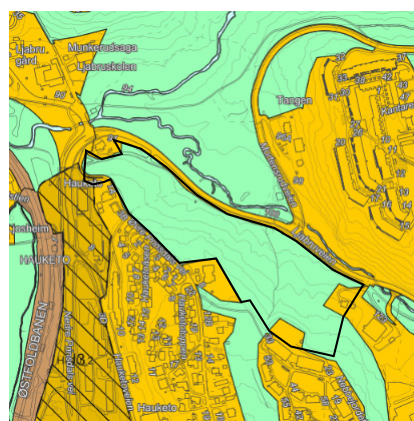
Hauketo øst



Ortofotodagens situasjon (med omriss av området som er endret)



KPA2015 (med omriss av området som er endret)



Nytt planforslag

Størrelse: Ca. 55 daa

Planstatus: Regulering: Uregulert, med unntak av en vegstrekning på 60 m som er del av dagsone før tunnel for Ljabrudiaagonalen. Det pågår reguleringsarbeid for buss- og trafikksikkerhetstiltak langs Ljabruveien.
KPA 2015: Utviklingsområde
KPS 2018: Utviklingsområde

Innhold og avgrensning: Det ligger en bygning helt nord i området, og her er også noe åpen men gjengroende gressmark. Ellers er det et ubebygde skogsområde i dag. Det avgrenses av Ljabruveien i nord og eksisterende bebyggelse i sør.

Dagens arealbruk: Den bebygde eiendommen i nord er eid av Oslo kommune. Ellers er området et skogvokst område i bratt nordøstvendt skråning.

Foreslått ny arealbruk: Arealformål grønnstruktur

Sammenheng med byutviklingsstrategien: Byutviklingsstrategien viser utviklingsområde.

Konsekvensutredning		
Tema	Dagens situasjon og verdier	Antatte virkninger for området og omgivelsene
Klimagassutslipp	Området har relativt kort avstand (100 -700 m) til jernbanestasjon og busstilbud på Hauketo, men med stor høydeforskjell for deler av området. Naturområdet utgjør et naturlig karbonlager.	Nærhet til Hauketo sentrum tilsier at deler av utbyggingsområdet kunne fått høy andel av gange-, sykkel og kollektiv. Endring til grønnstruktur vil i seg selv redusere klimagassutslipp, men den sentrale plasseringen gjør at reduksjonen vurderes som relativt lav. Karbonlageret ivaretas ved endring til grønnstruktur.
Støy- og luftforurensning	Ljabruveien har mye trafikk, og medfører rød og gul støysone for hele området.	Støysituasjonen ville vært en utfordring for boliger i området, men det bortfaller ved endring til grønnstruktur.
Transport	Området ligger i en avstand 100 – 700 m til Hauketo stasjon, men med betydelig høydeforskjell. Det er usikkert hvordan adkomst til utviklingsområdet kunne vært løst, siden det er bratt terreng og begrenset mulighet for avkjørsel til Ljabruveien.	Endring til grønnstruktur betyr at det ikke blir endringer i trafikksituasjonen ift. dagens situasjon.

<p>Landskap, naturmangfold og blågrønne strukturer</p>	<p>Landskap: Området er en bratt, nordøstvendt og skogkledt skråning ned mot Ljabruveien og Ljanselva. Det er del av den grønne elvedalen langs Ljanselva.</p> <p>Terrengforholdene gjør at det er lite i bruk for friluftsliv i dag, men temakart i KPA 2015 og planforslaget viser prinsipprase for framtidig turdrag gjennom området.</p>	<p>All utbygging, både for adkomst og utbygging, vil medføre store terrenginngrep i det bratte terrenget.</p>
<p>Folkehelse, barn og unges oppvekstvilkår</p>	<p>Den nordlige delen av området kunne være aktuell for sosial infrastruktur, men vanskelige adkomstforhold, terreng og solforhold begrenser muligheten.</p>	<p>Grønnstruktur fjerner muligheten for utbygging av sosial infrastruktur, men opprettholder muligheten for rekreasjon i nærområdet.</p>
<p>Kulturminner, kulturmiljø og byform</p>	<p>Den frederikshaldske kongevei er avmerket gjennom området. Ljabruveien 91 står på Gul liste. Området grenser inntil Hauketo gård som er regulert til bevaring.</p> <p>Høydedraget vanskeliggjør en bymessig sammenheng med det øvrige utviklingsområdet.</p>	<p>Med grønnstruktur vil kulturminnene opprettholde sin opprinnelige sammenheng.</p> <p>Utfordringer med adkomst og tilknytning til Hauketo sentrum bortfaller med endring til grønnstruktur.</p>
<p>Oppsummering og anbefaling</p>	<p>Området er i byutviklingsstrategien fra KPS 2018 vist som utviklingsområde, og endring til grønnstruktur vil fjerne et stort utbyggingsområde. Området er imidlertid bratt, nordvendt, støyutsatt og har vanskelige adkomstforhold. Det er også terrengmessig avgrenset fra Hauketo sentrum. Muligheten for bolig er derfor begrenset, og det er usikkert hvor stort tap av boligpotensial endring til grønnstruktur medfører.</p> <p>Klimastrategien fastsetter at Oslos natur skal forvaltes slik at karbonlagre blir ivaretatt, og dette områdets utfordringer som byggeområde tilsier at grønne verdier og karbonlager bør prioriteres foran utbygging.</p> <p>Hauketo øst anbefales endret fra bebyggelse og anlegg til grønnstruktur.</p>	

18 Mulighet for høyhus

Planforslaget åpner for at bygging av høyhus, dvs. bygninger over 42 m, kan vurderes i enkelte områder. Dette vil kun være aktuelt som unntak for en begrenset del av tiltaket og området, og på gitte vilkår.

Bestemmelsene fastsetter at slike unntak skal utgjøre en mindre del av bebyggelsen i området, og at de skal være motivert i å ivareta byrommenes proporsjoner og sol- og dagslysforhold på en bedre måte enn uten høyhus. Unntakene kan også begrunnes med at de vil fordele den totale utnyttelsen i området på en måte som åpner for mer bevaring av bebyggelse og større variasjon i boligtyper. Bygninger over 42 m kan kun vurderes i U1 og U2, samt i U5-området Forskningsparken. I U1 gjelder det bygg med høyde inntil 125 m, og i U2 og Forskningsparken inntil 70 m. Slike bygg kan kun etableres innenfor en radius på 250 meter fra holdeplass for skinnegående transport. Det fastsettes også at bygg over 22 m må inngå i reguleringsplan. Det nye planforslaget er samordnet med Strategi for høyhus i Oslo (byrådets forslag, mars 2023).

KPA 2015 gir få føringer for byggehøyde i nye byområder. Planen har kun en retningslinje om at det kan vurderes 30 m byggehøyde i indre by, og inntil 42 langs deler av Ring 1. Gjeldende høyhusvedtak, fra Bystyret i 2005, åpner for høyder mellom 28 og 42 m i 12 definerte områder i byen, og for at høyder utover 42 m er mulig ved Oslo S.

Endringen i forhold til gjeldende plangrunnlag er derfor at det nå i 11 nye områder åpnes for bygninger over 42 m. I tillegg videreføres Oslo S som mulig høyhusområde.

Beslutninger om eventuelle høyhus i disse områdene skal skje gjennom reguleringsplan, og planarbeidet må omfatte alternativsvurderinger og konsekvensutredning for det konkrete området. I kommuneplanens arealdel er det den helhetlige og byovergrepene vurderingen og konsekvensutredningen som må gjøres. Denne utredningen krever analyser av i hvilke områder høyhus kan være aktuelt, hvilke byggehøyder som eventuelt bør vurderes, og hvilke vilkår som bør stilles til slik utbygging.

Analyser, alternativsvurderinger og konsekvensutredning av disse forholdene inngår i Strategi for høyhus i Oslo, med vedlegget Plan- og bygningsetatens faglige grunnlag, datert 02.01.23. Her vurderes en rekke områder over hele byen med tanke på egnethet og måloppnåelse ved å åpne for høyhus, basert følgende analyser:

Temaer som kan gi argumenter for høyhus:

- kollektivtilgjengelighet
- sentralitet
- lokale senterdannelser (urbane klynger)
- områder med flere eksisterende høyhus

Temaer som kan gi argumenter imot høyhus:

- kulturmiljøer
- viktige landskapshensyn
- homogene områder og småhusområder

Dette faglige grunnlaget og øvrige vurderinger gjort i strategien gir et grundig og dekkende underlag for beslutninger om høyhus på kommuneplannivå. For nærmere belysning av konsekvenser for høyhus viser vi derfor til disse utredningene.

19 Opphevelse av kommunedelplaner

Ved varsel om oppstart av arbeid med revisjon av kommuneplanens arealdel ble det også varslet at kommunen vurderer å oppheve noen kommunedelplaner. Det gjelder Kommunedelplan 1 og 9 for Skøyen (vedtatt i 1988 og 1994), Kommunedelplan 7 Næringskorridor syd (vedtatt i 1994) og Kommunedelplan 12 Lofsrud – Mortensrud (vedtatt i 1998).

Kommunedelplanene for Skøyen og Lofsrud–Mortensrud anbefales opphevet samtidig med vedtak av ny kommuneplan. Opphevelse av kommunedelplan for Næringskorridor Syd krever grundigere vurderinger, og planen anbefales ikke opphevet nå. Vi gir her en kort vurdering av konsekvensene for de to planene som anbefales opphevet.

Kommunedelplanene for Skøyen er ikke lenger relevante for beslutninger om utviklingen i området. Etter 1994 har det kommet nye føringer, særlig gjennom planprogram og vedtak for Fornebu-banen, utarbeidelse av nytt byplangrep og arbeidet med ny områderegulering for Skøyen, som gjør at kommunedelplanene ikke lenger har betydning for plan- og byggesaker i området. Områdereguleringen vil dekke det meste av kommunedelplanenes område, og det antas at den vil bli vedtatt før kommunedelplanene oppheves.

Området har derfor nye premisser, målsetninger og plandokumenter som gjør at opphevelse av kommunedelplanene ikke fører til reelle endringer i plansituasjonen. Det vurderes derfor at opphevelsen ikke får vesentlige konsekvenser for grunneiere og brukere av området, eller for planstatus og utvikling av området.

Kommunedelplan Lofsrud – Mortensrud er avløst av planprogram med veiledende plan for offentlige rom (VPOR), som dekker hele kommunedelplanområdet. Det er også senere vedtatt reguleringsplaner for store deler av området. Noen områder er fortsatt uregulert, men her viderefører kommuneplanens arealdel samme arealbruk som i kommunedelplanen, og det blir derfor ingen endringer for disse områdene.

Opphevelse av kommunedelplanen fører ikke til noen reell endringer i plansituasjonen. Det vurderes derfor at opphevelsen ikke får vesentlige konsekvenser for grunneiere og brukere av området, eller for planstatus og utvikling av området.

Del 5 • Samlet konsekvensutredning

20 Hovedtrekk

MMålsetninger og hovedtrekk for arealbruksutviklingen videreføres fra gjeldende kommuneplan (KPA 2015), og er bekreftet og styrket i kommuneplanens samfunnsdel fra 2018 (KPS 2018). Dette samsvarer med nasjonale og regionale mål for utviklingen.

Revisjonen av arealdelen følger opp disse målsetningene, og viser en arealbruk som tilrettelegger for en god hverdagsby, redusert transport og miljøvennlige reiser. Alternativer til og konsekvensutredninger av dette utbyggingsmønsteret ble vurdert som grunnlag for KPA 2015, og er også godt belagt i forskning. Det legges derfor til grunn at byutviklingsstrategien tilrettelegger for oppnåelse av fastsatte mål, og at ytterligere vurdering av alternativer og konsekvenser ikke er nødvendig i denne revisjonen.

Alle nye utviklingsområder eller områder for bebyggelse og anlegg ligger i områder som allerede er avsatt til utbygging. Det betyr at vurdering av konsekvenser knyttet til omdisponering av arealer avsatt til grøntformål ikke er relevant her.

To av de nye utviklingsområdene, Vækerø og Røa øst, omfatter eksisterende småhusområder. Dette vil gi betydelige endringer og store negative konsekvenser for etablerte og velfungerende bomiljøer. Disse områdene ligger imidlertid nær eksisterende eller framtidige T-banestasjoner, med potensial for økt tetthet og styrking av et miljøvennlig utbyggingsmønster. For Vækerø er dette også nedfelt i byvekstavtalen. Ved en avveining mellom disse interessene anses fordelene ved fortetting å være større enn ulempene for bomiljøet. Planen stiller krav til blant annet grønnstruktur, torg- og møteplasser og ivaretagelse av kulturverdier, som skal sikre kvaliteten i nye utbyggingsområder.

Boligpotensialet i planen dekker behovet i planperioden, og har også en stor buffer dersom det skulle bli vesentlige endringer i befolkningsutviklingen. Planforslaget medfører at mange utviklingsområder i den tette byen tas ut, og at en del områder i den åpne byen i større grad prioriteres for næringsformål. Det beregnede potensialet for bolig i disse områdene blir derfor redusert. Det er likevel mer enn tilstrekkelig tilgang på boligområder i planen, og endringene gir derfor ikke vesentlige negative konsekvenser for det samlede tilbudet.

Planforslaget gir klarere rammer for utvikling i de nye byområdene, gjennom inndeling av utviklingsområdene og bestemmelser for utnyttelse, byggehøyde og kvalitet. Disse rammene vurderes som nødvendige for å nå kommunens mål. Konsekvensen er noen flere krav til prosess og utredninger, men også større forutsigbarhet og bedre kvalitet.

Tilrettelegging for næringsliv, både det allsidige og arealkrevende og det kunnskaps- og arbeidsplassintensive, vektlegges i større grad enn tidligere. Konsekvensen er at det sikres varierte arbeidsplasser, bynære produksjonsbedrifter og arealer for drift av byen nær de store befolkningskonsentrasjonene. Samtidig reduseres det beregnede boligpotensialet noe.

Samfunnssikkerhet har større fokus i dette planforslaget. Bestemmelser og plan- og temakart sikrer at naturfare og andre risiko- og sårbarhetstema må ivaretas i plan- og byggesaksbehandlingen.

All ny utbygging vil medføre et visst klimagassutslipp, men byutviklingsgrep, plassering av nye utbyggingsområder og strengere bestemmelser og kvalitetskrav bidrar til at dette blir så lite som vi anser mulig for en by i utvikling.

21 Temavis oppsummering

Tema	Oppsummerte konsekvenser
<p>Klimagassutslipp</p>	<p>Planforslaget gir en svak forbedring når det gjelder klimagassutslipp, jf. klimaeffektanalysen.</p> <p>Planforslaget opprettholder en arealstrategi som tilrettelegger for redusert transportbehov og miljøvennlige reiser, men strammer ytterligere litt inn på muligheten for bygging ved alle stasjoner. Det styrker målsetningen om tilrettelegging for redusert transportbehov.</p> <p>Grønnstrukturen opprettholdes og styrkes, og det er tatt inn nye kart og bestemmelser for å beskytte karbonlagre.</p>

<p>Støy og luftforurensning</p>	<p>Nye utviklingsområder er lokalisert slik at det ligger til rette for redusert trafikk, og dermed redusert støy og luftforurensning. Bestemmelsene setter begrensninger for ny bebyggelse, slik at støy- og luftforurensningsfølsomme formål skal sikres akseptabelt lyd- og luftmiljø.</p> <p>Planen definerer prioriterte sentrums- og utviklingsområder der det i samsvar med støyretningslinjen T-1442 på gitte vilkår kan tillates støyfølsom bebyggelse i støysonene. Det gjelder innenfor den tette byen, og i alle U2-, U3- og U4-områder. Det sikrer at sentrale områder kan fortettes, men innenfor klare begrensninger.</p> <p>Støyende virksomhet kan tillates i U6-områdene.</p>
<p>Transport</p>	<p>Arealbruk og bestemmelser i planen er laget med sikte på et utbyggingsmønster som bidrar til redusert biltransport og kan bidra til at flere går, sykler og bruker kollektivtransport.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Alle utviklingsområder med betydelig boliginnslag er lokalisert på steder med god kollektivdekning. I utviklingsområdene tillates så høy tetthet som anses mulig samtidig som det sikres god by- og bokvalitet. • Planen fastsetter en langsiktig grense for prioritert vekst (grønn grense) der minst 90 prosent av bolig- og arbeidsplassvekst skal skje. Den omfatter kun den tette byen, utviklingsområdene U1-U5 og prioriterte stasjonsnære områder. • Generelle bestemmelser og retningslinjer fastsetter at gange, sykkel og kollektiv skal prioriteres, og at redusert veikapasitet skal vurderes. • Det er innført hensynssoner som tilrettelegger for ombygging av noen hovedveier fra vei til gate. <p>Av transportanalysen framgår at det nye planforslaget sammenlignet med KPA 2015 gir en økning på 0,1 - 0,6 prosent for sykkel, gange og kollektiv, og en reduksjon på 0,4 prosent for bil. Dette oppfattes som uttrykk for at utbyggingsmønsteret allerede i 2015 var stramt, og at potensialet for trafikkreduksjon gjennom ytterligere innstramming i arealbruken er begrenset. Analysen viser også at trafikken i Groruddalen vil reduseres med to prosent. En viktig grunn til dette antas å være endring til U6 for mange områder som i dag har begrenset kollektivdekning.</p> <p>Transportanalysen er kun en beregning, og har svakheter. For noen elementer i planforslaget kommer ikke nødvendigvis virkningen godt fram i en transportmodell, f.eks. endring fra vei til gate. Den gir likevel en indikasjon på en retning, og viser at de trafikale konsekvensene av planforslaget er svakt positive sammenlignet med KPA 2015, ut fra målsetningen om trafikkreduksjon.</p> <p>Mange virkemidler for redusert transport ligger utenfor kommuneplanens virkemidler. Potensialet for reduksjon av biltrafikk og økning for gange, sykkel og kollektivtransport kan derfor være større enn transportanalysen viser.</p>

Landskap, naturmangfold og blågrønne strukturer	Alle nye utviklingsområder ligger i allerede bebygde områder, og er avsatt som byggeområder i gjeldende plan. Konsekvensene for disse verdiene blir derfor begrenset, og kan i stor grad ivaretas på reguleringsnivå.
Folkehelse, barn og unges oppvekstvilkår	<p>Planforslaget tilrettelegger gjennom arealformål og bestemmelser til gode nabolag, lokale møteplasser, tilgang til uteoppholdsarealer og grønnstruktur, gode forhold for støy og luftkvalitet og til bedret kvalitet i nye byområder. Dette vurderes som viktige bidrag til den generelle folkehelsen.</p> <p>Noen av utviklingsområdene omfatter eksisterende småhusbebyggelse, og her vil det bli store endringer som vil bryte opp etablerte bomiljøer. Behovet for høy utnyttelse i områder med særlig god kollektivdekning vurderes likevel som så viktig at endringer i bomiljøene bør aksepteres.</p>
	<p>Bestemmelsene stiller krav om uteoppholdsareal for boliger, og tilgang til leke- og rekreasjonsarealer og møteplasser i alle utbyggingsområder.</p> <p>Behovet for sosial infrastruktur som skole og barnehage må vurderes i egne temaplaner og i regulering av konkrete områder.</p>
Kulturminner, kulturmiljø og byform	Nye eller endrede byggeområder omfatter enkelte kulturmiljøer eller bygninger med kulturminneinteresse. Disse må vurderes og ivaretas i regulering.

22 Redusert boligpotensial

Planforslaget har endringer i utviklingsområdene som medfører at det beregnede boligpotensialet i disse områdene går noe ned. Det gjelder følgende endringer:

- Utviklingsområder der næring nå i større grad prioriteres foran bolig, dvs. U4- og U6-områder, jf. pkt. 13 og 16.
- Utviklingsområder som anbefales tatt ut og endret til konsolideringsområder, jf. pkt. 10.2.
- Utviklingsområder som får redusert utnyttelse, jf. pkt. 10.4
- Muligheten for stasjonsnær fortetting begrenses nå til noen prioriterte områder, jf. pkt. 6.3

Områdene som omfattes av endringene har et beregnet potensial som kan betraktes som lite realistisk. I Groruddalen tilsier bla. grunnforhold, miljøbelastninger og behov for næringsarealer at det beregnede potensialet ville vært vanskelig å nå. For utviklingsområdene i den tette byen viser erfaring at kulturminner, eksisterende bebyggelse og kvalitetskrav begrenser fortettingspotensialet.

Konsekvensen av at potensialet reduseres i disse

konkrete områdene må vurderes i sammenheng med det totale boligpotensialet i planen. Det sentrale behovet er å sikre at det samlet sett er tilstrekkelig areal for boligbygging i planperioden, og at det ligger til rette for variasjon og kvalitet i boligtilbudet.

Boligbehovet vurderes ut fra befolkningsframskrivninger, og den antatte befolkningsveksten er nå noe redusert sammenlignet med prognosen i KPA 2015. Mellomalternativet i Oslo kommunes befolkningsframskriving fra 2022 anslår at kommunen vil ha omtrent 781 470 innbyggere i 2040, en økning på 81 643 innbyggere mot 699 827 per 1. januar 2022. Dette tilsvarer en økning på 12 prosent. Det gir behov for omtrent 50 000 nye boliger fra 2022 til 2040.

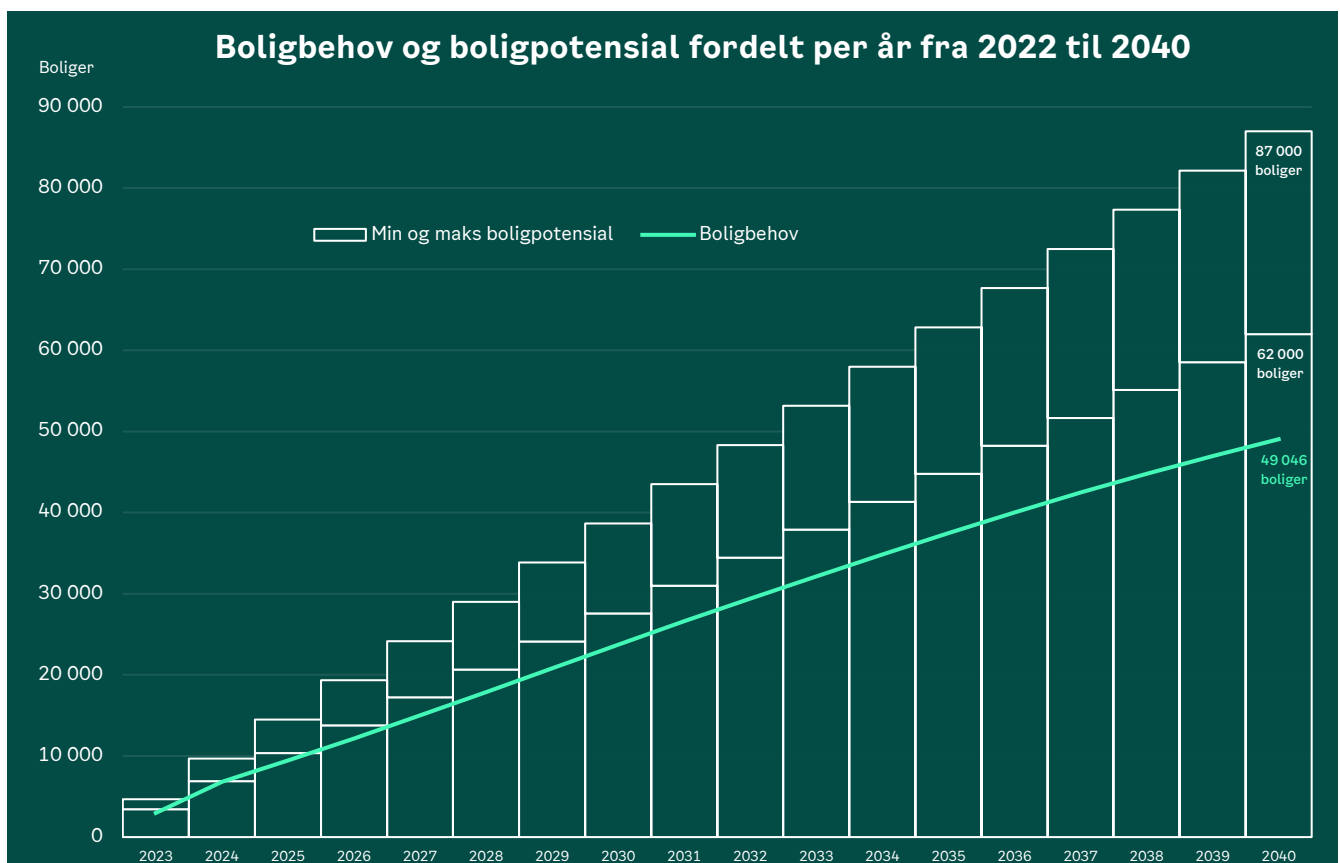
Det anslåtte utbyggingspotensialet som planforslaget legger til rette for i planperioden mot 2040 er mellom 62 000 og 87 000 boliger. Dette omfatter kun boliger som det vurderes som sannsynlig at er bygd i 2040, når man tar hensyn til bla. rekkefølgekrav og byggemodenhet. Det betyr at mange områder antas å kun være delvis utbygd i 2040, og at resterende boligpotensial vil komme etter planperioden. Det totale boligpotensialet, uten denne periodiseringen, er et beregnet utbyggingspotensial fra 87 000 til 120 000 boliger.

Bakgrunnen for at dette angis som et intervall, er at boligandelen i mange områder er gitt som et spenn, og at faktiske bolig tall først vil være klare ved regulering og utbygging av områdene.

Dette betyr at det er tilstrekkelig potensial for planperioden, med en vesentlig buffer for eventuelle endringer i befolkningsutvikling.

Oppsummert betyr dette at redusert boligpotensial i noen utviklingsområder ikke fører til underdekning av boligbehovet i planperioden. Det bidrar derimot til å oppnå målsetninger om å tilrettelegge for næringsliv og ivareta kulturminner.

Dersom befolkningsutviklingen skulle vise seg å avvike fra dagens befolkningsframskrivninger, kan dette håndteres gjennom tiltak for en raskere utbygging. Mulige løsninger kunne være å tilrettelegge for at boligpotensial som er periodisert etter 2040 kan igangsettes tidligere. Det gjelder blant annet Gjersrud-Stensrud. I enkelte utviklingsområder eller prioriterte stasjonsnære områder kan en offentlig planinnsats bidra til raskere igangsetting, gjennom å samordne grunneiere, tilrettelegge felles infrastruktur e.l. Det er også flere stasjonsnære områder som kan tas inn som prioriterte områder, eller som utviklingsområder.



Figur: Beregnet boligbehov per år (med grønn strek) sammenstilt med boligpotensialet som planen tilrettelegger for fram til 2040. Boligpotensialet er fordelt likt per år, og viser anslått minimum- og maksimum potensial med utgangspunkt i føringene for boligandel i utviklingsområdene.

23 Transportanalyse

Det er gjennomført en samlet transportanalyse av planforslaget med transportmodellen RTM23+. Den modellerer reiser i Oslo og Akershus og i enkelte kommuner utenfor dette området, som Drammen og Moss. Dette kalles modellområdet. Analysen gir kunnskap om endringer av totalt transportomfang, reisemiddelfordeling og reisevaner som følge av endret arealbruk. Det er tre beregningsalternativer som er modellert i analysen:

- Dagens situasjon slik den var i 2019 før Covid-19-pandemien
- Nullalternativ 2040: fremtidsscenario for år 2040 med arealutvikling i samsvar med KPA 2015. Transportinfrastruktur som er under bygging eller som anses som sikret finansielt er lagt inn som framtidig transportsystem.
- Planalternativ 2040: fremtidsscenario for år 2040 som innebærer arealutvikling i henhold til planforslaget. Øvrige inndata er de samme som i nullalternativet.

Dagens situasjon og nullalternativ 2040 fungerer som sammenligningsgrunnlag for planalternativ 2040. I tillegg er det gjennomført følsomhetsberegninger der arealbruken i planalternativ 2040 er kombinert med ulike transporttiltak.

I nullalternativ 2040 og planalternativ 2040 øker befolkningen og antall arbeidsplasser i henhold til Statistisk sentralbyrås befolkningsframskrivninger. Befolknings- og arbeidsplassveksten plasseres der det skal bygges nye bolig- og næringsarealer i samsvar med innlagt arealbruk i nullalternativ 2040 og planalternativ 2040. Både KPA 2015 og planforslaget legger til rette for flere boliger og næringsarealer enn framskrevet økning i befolkning og arbeidsplasser. Veksten i antall personer og arbeidsplasser er derfor likt mellom de to alternativene. Forskjellen er hvor veksten kommer. Vedlegget med transportanalysen beskriver disse forskjellene detaljert.

23.1 Resultater fra transportanalysen

I hele modellområdet øker antall personturer med alle reisemidler med 14 prosent fra dagens situasjon til planalternativ 2040. Dette er likt med økningen i befolkning. Økningen i prosent er størst for reiser med kollektivtrafikk (18 prosent), deretter gange (15 prosent), reiser som bilfører (12 prosent), reiser som bilpassasjer (10 prosent) og til slutt sykkel (6 prosent). Forbedringer i kollektivtilbudet bidrar til at veksten i

kollektivtrafikk er større enn befolkningsveksten.

Planforslaget bidrar til å redusere andelen reiser med bil og øker bruk av gange, sykkel og kollektivtrafikk i modellområdet sammenlignet med nullalternativ 2040.

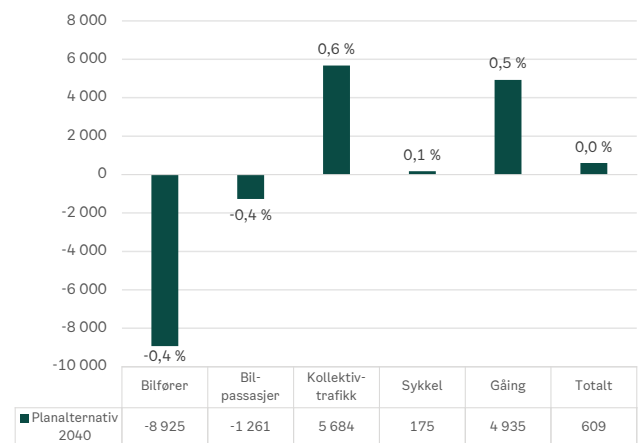
Arealbruken i planforslaget sammenlignet med nullalternativ 2040/KPA 2015 gir:

- 0,6 prosent flere reiser med kollektivtrafikk
- 0,5 prosent flere reiser til fots
- 0,1 prosent flere reiser med sykkel
- 0,4 prosent færre reiser som bilfører
- 0,4 prosent færre reiser som bilpassasjer

Sammenlignet med dagens situasjon fører planforslaget til forskjellige effekter på mengden trafikk i ulike deler av Oslo. Alle områder får en økning fra dagens situasjon i antall kilometer kjørt med personbil per døgn (utenom helg og ferie) som følge av befolknings- og arbeidsplassvekst. Prosentøkningen er størst i Hovinbyen, Groruddalen og Oslo sør. I Oslo vest er økningen mindre, som følge av bompenggeinnkreving ved ferdigstillelse av veiprojektet E18 Lysaker – Ramstadsletta. Økningen er minst i Indre by og Fjordbyen og sentrum.

Sammenlignet med KPA 2015 bidrar planforslaget til en reduksjon i Hovinbyen på 1 prosent, i Groruddalen på 2 prosent, og i Oslo sør på 2 prosent. I Indre by gir planforslaget en økning på rett under 1 prosent. I Oslo vest og Fjordbyen og sentrum gir planforslaget tilnærmet ingen endring sammenlignet med KPA 2015.

Endret antall turer sammenliknet med nullalternativ 2040



Figur: Beregnet endring i antall personturer per normale virkedøgn i hele modellområdet til RTM23+ i Planalternativet sammenliknet med Nullalternativet i 2040, fordelt på transportmiddel. Prosenttallene på toppen av hver søyle viser relativ endring.

Økningen i reiser med kollektivtrafikk og til fots kommer som følge av at arealbruksendringer fra KPA 2015 til planforslaget gir flere bosatte og arbeidsplasser i nærheten av kollektivtilbud og i tettbygde områder med korte gangavstander til daglige gjøremål. Likevel viser transportanalysen at arealbruken i planforslaget kombinert med planlagt transportinfrastruktur ikke alene er tilstrekkelig for å nå mål om reduksjon i biltrafikk frem mot 2040.

24 Klimaeffektanalyse

Klimaeffekten av forslag til ny arealdel er vurdert med Klimaeffektanalyseverktøy for kommuneplanens arealdel. Verktøyet er utviklet av SINTEF og CICERO på oppdrag for Oslo kommune, med midler fra Klimasats. Formålet med verktøyet er å kunne produsere en kvalitativ samlet vurdering av hvilke konsekvenser de overordnede grepene i planforslaget har for klimagassutslipp fra tre utslippskilder:

- mobilitet
- arealbruksendringer
- byggevirksomhet

Analysen ser på tre ulike situasjoner eller alternativer:

1. Nullalternativet: kommuneplanens arealdel 2015
2. Planalternativet: nytt forslag til arealdel
3. Dagens situasjon, som er sammenligningsgrunnlag for nullalternativet og planalternativet.

Resultater fra verktøyet viser effekten av den overordnede arealdisponeringen i grove trekk. Analysen gjør det mulig å sammenligne klimaeffekten fra planforslaget med dagens situasjon og med kommuneplanens arealdel 2015 (KPA 2015), som fungerer som nullalternativet i analysen. Analysen er gjennomført med vurderingsperiode til 2040, det samme som planhorisonten til forslaget til ny arealdel.

Det er laget to ulike scenarioer for utbygging som grunnlag for å vurdere klimaeffekten av planforslaget.

Scenario 1 vurderer utbygging med samme mengde boliger og næringsareal som er brukt i transportanalysen. I transportanalysen er framskrevet befolknings- og arbeidsplassvekst, i henhold til SSBs befolkningsframskrivinger, det som styrer total vekst i antall boliger og næringsareal i kommunen til 2040. Både KPA 2015 og forslag til ny arealdel har et plangrep som gir et potensial for vekst av nye boliger og næringsarealer som er større enn behovet framskrevet befolknings- og arbeidsplassvekst

skaper. Det betyr at antall boliger og næringsareal som er lagt inn i transportanalysen er nedjustert så det møter dette behovet. Dette behovet kalles også dimensjoneringsgrunnlaget for vekst. Nedjusteringen er den samme forholdsmessig mellom byggeområdene. Scenarioet inkluderer utslipp fra arealbruksendringer og mobilitet.

Scenario 2 vurderer full utbygging av alt bolig- og næringspotensialet i utviklingsområdene og indre by/ den tette byen i KPA 2015 og i planforslaget, i henhold til føringene i hver plan. Potensialet i dette scenarioet er ikke periodisert med antall boliger og næring som sannsynligvis bygges ut før og etter 2040, men inkluderer istedenfor det fulle utbyggingspotensialet i hver plan. Scenarioet illustrerer en tenkt situasjon der alt utbyggingspotensial bygges ut over de neste 20 år, og vil vise hvor mye «iboende» klimautslipp fra byggevirksomhet hver plan har. Det totale bolig- og næringspotensialet i hver plan er betraktelig høyere enn det som mest sannsynlig vil bygges ut over de neste 20 årene og resultatene for klimautslipp fra dette scenarioet kan derfor ikke betraktes som sannsynlig å skje over bare 20 år.

Forskjellen mellom planalternativet og nullalternativet er mengden utbygging. Planalternativet har også en noe mindre grad av riving av eksisterende bebyggelse lagt inn for å teste den nye arealdelens tiltak for å øke graden av gjenbruk av bygg. Scenarioet inkluderer utslipp fra arealbruksendringer som er de samme som i scenario 1. Mobilitet er ikke inkludert i scenarioet siden data for mobilitet kommer fra transportanalysen der beregningen er gjort med vekst i boliger og arbeidsplasser tilpasset befolkningsframskrivningen.

Kombinert vil scenarioene gi grunnlag for en samlet vurdering av forskjellene i samlet klimaeffekt fra nullalternativet og planalternativet. Resultatene kan ikke betraktes som et regnskap for klimautslipp fra 2020 til 2040, men analysen vil heller gi kunnskap om hva som gir størst klimautslipp av de tre utslippskildene og gjøre det mulig å kvalitativt sammenligne de to alternativene.

24.1 Resultater fra klimaeffektanalysen

Resultatene fra klimaeffektanalysen viser forskjellen i utslipp over 20 år mellom planalternativet og nullalternativet for byggevirksomhet, arealbruksendringer og mobilitet. Utslippene inkluderer direkte og indirekte utslipp. Som referanse på hva mengden utslipp tilsvarer var Oslo kommunes direkte utslipp innenfor kommunenes grenser på 1 047 717 tonn CO₂-ekvivalenter i 2021 ¹.

Analysen viser at planalternativet samlet sett kan føre til noe mindre klimautslipp over 20 år enn nullalternativet:

- **Mobilitet:** 18 024 tonn CO2-ekvivalenter mindre enn nullalternativet ved befolkningsvekst i henhold til befolkningsframskrivingen. Endringen skyldes endring i utbyggingsmønster i planalternativet. Sammenlignet med dagens situasjon er det store kutt i klimautslipp fra mobilitet som hovedsakelig skyldes en stor økning i andelen elbiler.
- **Arealbruksendringer:** 7 946 tonn CO2-ekvivalenter mindre enn nullalternativet grunnet oppdatering av plankartet med areal regulert til grønnstruktur og LNFR etter 2015.
- **Byggevirksomhet:** Ved utbygging som er justert i henhold til framskrevet befolkningsvekst (scenario 1) er det ingen forskjell i klimautslipp siden mengden utbygging er den samme. Økt grad av gjenbruk av eksisterende bygningsmasse kan gi store kutt i klimautslipp.

Ved full utbygging av bolig- og arbeidsplasspotensialet (scenario 2) i hvert av alternativene, inkludert utslipp fra renovering, kan planalternativet føre til 442 596 tonn CO2-ekvivalenter mindre klimautslipp enn nullalternativet. Denne forskjellen skyldes mindre utbygging av ny bygningsmasse grunnet redusert potensial samt økt grad av gjenbruk. Forskjellen illustrerer mulige klimautslipp fra byggevirksomhet, men må ikke betraktes som sannsynlig klimautslipp over 20 år siden mengden utbygging tilsvarer en vekst langt utover befolkningsframskrivingens anslag.

Resultatene viser at utslippene fra byggevirksomhet er den største utslippskilden blant det som er inkludert i analysen. Scenario 2 med full utbygging av potensialet viser tydelig at økt gjenbruk vil kunne gi store kutt i klimautslipp.

Scenario 1 – befolkningsjustert utbygging

I scenario 1 er det endringer i utslipp fra nullalternativet til planalternativet fra arealbruksendringer og mobilitet. Totalt er klimautslippene over 20 år 25 970 tonn CO2-ekvivalenter mindre i planalternativet sammenlignet med nullalternativet.

Fra byggevirksomhet er det like store klimautslipp mellom nullalternativet og planalternativet ettersom mengden utbygging er justert ned til befolknings- og arbeidsplassveksten som i transportanalysen. Sammenlignet med dagens situasjon fører null- og

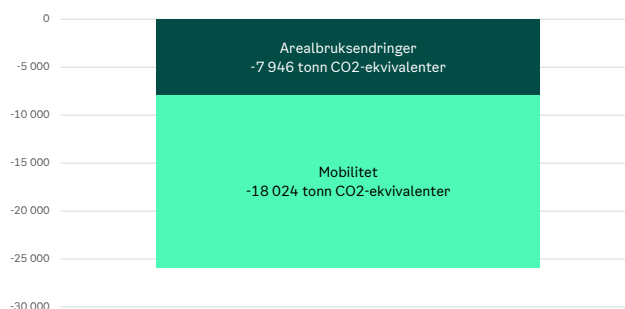
Kilde klimagassutslipp	Nullalternativ	Planalternativ	Differanse
Renovering boligbygg	1 436 090	1 436 090	0
Renovering næringsbygg	1 203 364	1 203 364	0
Bygging nye boligbygg	1 103 540	1 103 540	0
Bygging nye næringsbygg	227 845	227 845	0
Arealbruksendringer	356 311	348 365	-7 946
Mobilitet	-1 043 562	-1 061 586	-18 024
Totalt	3 283 588	3 257 618	-25 970

Tabell: Resultater fra scenario 1 befolkningsjustert, i tonn CO2-ekvivalenter. Kolonne 1 og 2 viser klimautslippene over 20 år sammenlignet med dagens situasjon (2020) for nullalternativet og planalternativet. Kolonne 3 viser forskjellen i klimautslipp mellom de to alternativene.

planalternativet til utslipp over 20 år på 1 331 385 tonn CO2-ekvivalenter fra bygging av nye boligbygg og næringsbygg, og 2 639 454 tonn CO2-ekvivalenter fra renovering av bolig- og næringsbygg (gjenbruk av eksisterende bygningsmasse).

Utslipp fra renovering er det samme mellom alternativene på grunn av måten klimaeffektverktøyet beregner graden av renovering. Renoveringsgraden i klimaeffektanalyseverktøyet avhenger av andel eksisterende bygningsmasse som beholdes. I dette scenariet er eksisterende bygningsmasse i stor grad beholdt for begge alternativene. Dette er gjort fordi nedjusteringen av mengden utbygging til befolkningsvekst gjør at det i de aller fleste utviklingsområder ikke er behov for riving av eksisterende bebyggelse for å få plass til vekst

Scenario 1 Endring klimagassutslipp fra nullalternativ til planalternativ



Figur: Forskjellen mellom nullalternativ og planalternativ i scenario 1

av boliger og næringsareal per utviklingsområde innenfor føringene for områdeutnyttelse i hvert av alternativene. I realiteten vil utviklingsområder bygges ut med fullt potensial i ulik rekkefølge istedenfor at alle får noe nedjustert vekst. Dette scenariet har derfor sannsynligvis høyere grad av gjenbruk enn det som vil være reelt, og dermed er utslippene fra renovering også større. Det gjøres på denne måten fordi dette er samme måte veksten er nedjustert i transportanalysen og gjør det mulig å bruke mobilitetsdata som er sammenlignbare med de andre utslippskildene. Utslipp fra Scenario 2 gir innsikt i utslipp når mindre av eksisterende bygningsmasse beholdes.

Fra arealbruksendringer gir forslaget til ny arealdel kutt i klimagassutslipp på 7 946 tonn CO₂-ekvivalenter over 20 år som skyldes nye områder regulert til skyldes nye reguleringer for grønnstruktur og LNFR-reguleringsformål. Plankartet i forslaget til ny arealdel er oppdatert med områder som er regulert etter 2015, hovedsakelig områderegulering for Gjersrud-Stensrud. I tillegg er områder på Bånkallia og Hauketo øst omdisponert fra framtidig bebyggelse og anlegg til grønnstruktur.

Fra mobilitet er det et kutt på 18 024 tonn CO₂-ekvivalenter fra nullalternativet til planalternativet. Dette skyldes at transportmodellberegningen av planalternativet gir 311 672 færre kjørte kilometer over 20 år sammenlignet med nullalternativet. Nedgangen i antall kjørte kilometer forklares av endring i utbyggingsmønster fram til 2040. Sammenlignet med dagens situasjon viser klimaeffektanalysen at klimagassutslipp fra mobilitet reduseres med over 1 000 000 tonn CO₂-ekvivalenter over 20 år for både nullalternativet og planalternativet. Dette skyldes at transportanalysen forutsetter at andelen elbiler gradvis øker fra 19 prosent til 87 prosent i 2040. Mobilitet er lagt inn som summen av antall kjørte kilometer over 20 år fra transportanalysen. Alle reiser som starter og/eller slutter i Oslo er inkludert.

Scenario 2 - full utbygging av potensialet

I scenario 2 gir analysen tall på utslipp fra byggevirksomhet, inkludert nybygging og renovering, og arealbruksendringer. I scenarioet er klimautslipp ved bygging av det totale bolig- og næringspotensial i nullalternativet og planalternativet analysert. Utbygging av færre boliger totalt og færre næringsarealer kombinert med økt gjenbruk av eksisterende bygningsmasse gir forskjellen i klimautslipp mellom de to alternativene. En vesentlig årsak til redusert boligmengde er blant annet

Kilde klimagassutslipp	Nullalternativ	Planalternativ	Differanse
Renovering boligbygg	1 436 046	1 436 046	0
Renovering næringsbygg	947 365	959 593	12 229
Bygging nye boligbygg	2 233 023	2 028 262	-204 761
Bygging nye næringsbygg	3 137 850	2 887 786	-250 064
Arealbruksendringer	356 311	348 365	-7 946
Mobilitet	0	0	0
Totalt	8 110 595	7 660 053	-450 542

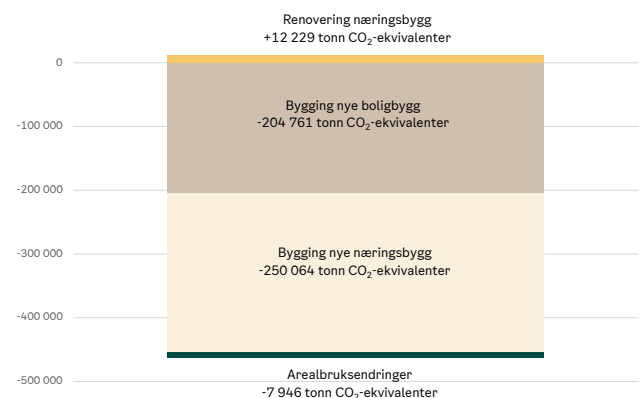
Tabell: Resultater fra scenario 2 full utbygging av potensialet, i tonn CO₂-ekvivalenter. Kolonne 1 og 2 viser klimautslippene over 20 år sammenlignet med dagens situasjon (2020) for nullalternativet og planalternativet. Kolonne 3 viser forskjellen i klimautslipp mellom de to alternativene.

endring fra vanlig utviklingsområde til U4 og U6-utviklingsområder, jf. kapittel 20.

Det er samlet 442 596 tonn CO₂-ekvivalenter mindre utslipp ved utbygging av samlet potensial i planalternativet sammenlignet med nullalternativet. 250 065 tonn mindre fra bygging av nye næringsbygg og 204 761 tonn mindre fra bygging av nye boligbygg. Økt grad av renovering av eksisterende næringsbygg gir en økning på 12 229 tonn.

Full utbygging av potensialet til 2040 er ikke nødvendig for å dekke behovet for boliger og arbeidsplasser til 2040 hvis den faktiske befolkningsveksten ligner på framskrevet befolkningsvekst. Det er derfor

Scenario 2 Endring klimagassutslipp fra nullalternativ til planalternativ



Figur: Forskjellen mellom nullalternativ og planalternativ i scenario 2

usannsynlig at det vil bygges ut like store mengder boliger og næringsareal som i scenario 2 i løpet av bare 20 år.

Hensikten med scenariet er heller å illustrere omfanget av utslipp fra nybygging av en viss mengde og kuttene i klimautslipp som kan oppnås med økt grad av gjenbruk. Scenariet viser at potensialet for å kutte klimautslipp fra gjenbruk av eksisterende bygningsmasse er stort og sannsynligvis større enn potensialet for kutt av klimautslipp fra de andre utslippskildene.

Klimautslipp fra arealbruksendringene er det samme som i scenario 1 siden samme endringer i reguleringsformål er lagt inn. I praksis vil arealbruksendringer registreres først gjennom byggesaker som vanligvis vil kreve en ny reguleringsplan. Forslaget til ny arealdel har bestemmelser for å styre utbygging unna karbonrike arealer. Dersom arealer med myr, skog eller jordbruksarealer angitt som framtidig bebyggelse og anlegg på plankartet blir omdisponert til grønnstruktur eller LNFR i påfølgende reguleringsprosesser vil opptaket av klimagasser ikke forringes, og kutt i klimagassutslipp kan bli enda større. Likevel er det ikke arealbruksendringer som har størst effekt i dette scenarioet.

Mobilitet er ikke inkludert i scenario 2 fordi transportanalysen inkluderer utbygging justert etter framskrevet befolkningsvekst og er dermed ikke sammenlignbart med et scenario med full utbygging.

Referanser

1. <https://www.miljodirektoratet.no/tjenester/klimagassutslipp-kommuner/?area=1010§or=-2>



Oslo

Oslo kommune

Postadresse: Rådhuset, 0037 Oslo

Internett: <https://oslo.kommune.no/politikk/kommuneplan/>