

Vår by, vår framtid

Kommuneplan for Oslo 2018

Samfunnsdel med byutviklingsstrategi

Visjon, mål og strategier
mot 2040. Vedtatt av Oslo
bystyre 30.01.19 (sak 6)



En grønnere, varmere
og mer skapende by
med plass til alle

Kapittel 1: OSLO MOT 2040 – EN GRØNNERE, VARMERE OG MER SKAPENDE BY MED Plass TIL ALLE

- Side 4–5: Innledning
Side 6–7: Kommuneplanprosessen – en viktig arena for deltagelse og medvirkning

Kapittel 2: OSLO I ENDRING

- Side 8–9: Hvem er framtidens innbyggere?
Side 10–11: Trender som påvirker handlingsrommet
Side 12–14: Storbyregionen Oslo

Kapittel 3: MÅL OG STRATEGIER MOT 2040

- Side 16–21: 3.1 En grønnere by
Side 22–27: 3.2 En varmere by
Side 28–33: 3.3 En mer skapende by
Side 34–39: 3.4 En by med plass til alle

Kapittel 4: BYUTVIKLINGSSTRATEGI

- Side 40–41: Innledning
Side 42–51: 4.1 Hovedstad, nullutslippsby og hverdagsby
Side 52–63: 4.2 Arealstrategi for Oslo mot 2040
Side 64–69: 4.3 Boligbygging og næringsutvikling
Side 70–76: 4.4 Aktiv kommune for en bedre by

ORDLISTE

Side 78–82

KART

- Kart 1: Arealstrategi mot 2030
Kart 2: Arealstrategi fra 2030 mot 2050
Kart 3: Torg og møteplasser, grønnstruktur, og gang-/sykkelforbindelser

Kommuneplan for Oslo 2018:

Samfunnsdel med byutviklingsstrategi

Kommuneplanen er det overordnede styringsdokumentet for Oslo kommune, og angår alle som bor, jobber og lever i Oslo. Den skal peke ut den langsiktige utviklingen og vise retning for byen, uten å gå i detalj på alle områder. Kommuneplanen skal lages etter plan- og bygningsloven § 11. Den består av en samfunnsdel og en arealdel, og ble sist vedtatt i 2015. I Planstrategi 2016–2019 bestemte bystyret at det skulle lages en ny samfunnsdel med byutviklingsstrategi. Samfunnsdelen ble vedtatt av bystyret 30. januar 2019. Arealdelen skal revideres på et senere tidspunkt. Kommuneplanen skal følge opp planstrategiens tre sentrale temaområder:

1. Taktskifte i klima- og miljøpolitikken
2. Aktiv og bærekraftig kommune
3. Sosialt bærekraftig by med like muligheter

Kommuneplanens samfunnsdel handler om hvordan Oslo kommune skal utvikle tjenestene, legge til rette for samfunnsutvikling og løse oppgavene best mulig fram mot 2040. Planen skal ta stilling til langsiktige utfordringer, og fastsetter mål og strategier for kommunen. Den skal være grunnlag for sektorenes planer og virksomhet i kommunen og bidra til at kommunen samarbeider bedre internt.

Byutviklingsstrategien viser hvordan vi skal utvikle byen slik at vi når målene i samfunnsdelen. Den er ikke juridisk bindende, men utreder muligheter og strategier som ligger til grunn når arealdelen skal revideres.

LESEVEILEDNING

Kapittel 1, «Oslo mot 2040», er en innledning til kommuneplanen, og beskriver også medvirkningsprosessen i arbeidet med en ny kommuneplan.

Kapittel 2, «Oslo i endring», presenterer det store bakteppet for politikken i kommuneplanen. Kapittelet trekker opp trender, utfordringer og dilemmaer som Oslo må forholde seg til – lokalt, regionalt og globalt.

Kapittel 3 er delt i de fire temaene fra byrådets visjon om at Oslo skal bli en grønnere, varmere og mer skapende by med plass til alle. Under hvert tema beskrives nå-situasjonen, mål for utviklingen og strategier for å komme dit.

Kapittel 4 er Oslo kommunes byutviklingsstrategi. Den peker ut hva slags utvikling det skal legges til rette for i ulike områder av byen, og vil danne grunnlaget for en etterfølgende revisjon av arealdelen av kommuneplanen.

På www.oslo.kommune.no/kommuneplan finner du informasjon om kommuneplanarbeidet

OSLO MOT 2040

– en grønnere, varmere og mer skapende by med plass til alle

Foto: NTB scanpix



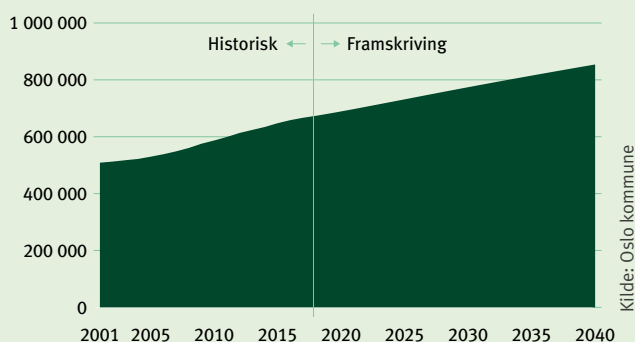
Kommuneplanens samfunnsdel beskriver hvordan Oslo kommune vil utvikle byen fram mot 2040. Kommunens visjon er at Oslo skal bli grønnere, varmere, mer skapende og ha plass til alle. Denne kommuneplanen viser hvordan vi skal virkeliggjøre visjonen. Oslo vokser med mange nye innbyggere hvert år. Veksten gir oss mulighet til å gjøre byen til et mer sosialt, økonomisk og miljømessig bærekraftig samfunn. Oslo skal bli en nullutslippsby og drive fram et taktskifte i klima- og miljøpolitikken. Oslo kommune vil legge til rette for økt boligbygging og næringsutvikling, og bidra til å redusere sosial ulikhet og styrke folkehelsen.

Ved inngangen til 2018 hadde Oslo 673 469 innbyggere. Byen har i mange år vokst kraftig, og har vært en av de raskest voksende hovedstedene i Europa. De siste par årene har imidlertid veksten avtatt noe. I 2017 vokste Oslo med 6 700 personer, den laveste veksten siden 2003. Det er likevel en betydelig vekst, og den siste befolkningsframskrivingen tilsier at Oslo vil kunne få 100 000 flere innbyggere innen 2030, og at det i 2040 kan være rundt 850 000 innbyggere i Oslo.

Befolkningsframskrivninger er det knyttet stor usikkerhet til, ikke minst på lang sikt. Like fullt har kommunen behov for å planlegge og bruke best mulig beregninger til å se framover. Også andre faktorer enn befolkningsveksten er usikre. F.eks. kan den økonomiske utviklingen i Norge og land rundt oss endre seg. Den teknologiske utviklingen fører til store forandringer og kan endre arbeidslivet på måter vi ikke ser i dag. Klimaendringene vil stille oss overfor nye oppgaver. Alt dette gjør at planlegging foregår under usikkerhet og at kommunen må være innstilt på endringer underveis. I denne kommuneplanen er det foretatt endringer etter høringen og i lys av bl.a. nye tall for befolkningsvekst. En følge er at det i byutviklingsstrategien er et strategisk kart for arealbruksutviklingen til 2030 og et annet kart for utviklingen til

2040/50. Dette er både uttrykk for at utviklingstempoet kan bli noe lavere enn tidligere forutsett, og for at det er et behov for klarere kommunal styring av områdeutviklingen og rekkefølgen i byutviklingen. Også når det gjelder utvikling av skolene og barnehagene og annen felles infrastruktur i byen er det viktig både å se det nære perspektivet mot 2030, og det mer langsiktige perspektivet mot 2040/50.

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



Den forventede veksten skaper behov for flere boliger, og nye og økte kommunale investeringer og tjenester til Oslos innbyggere. Oslo skal være en attraktiv by for næringslivet, og byutviklingen skal styres slik at Oslo kan videreutvikles som en sterk kunnskapshovedstad. Hovedstadsområdet skal i tillegg møte en framtid med klimaendringer, økt urbanisering, teknologiutvikling, digitalisering, endrede kompetansekrav, global økonomisk konkurranse og nye former for dialog og brukermedvirkning. Derfor må kommunen sette seg nye dristige mål for å skape en sunn, trivelig og velfungerende by, uten store sosiale forskjeller, og med renere luft.

Oslo er også avhengig av andre for å få en god styring på utviklingen mot 2040. Hva som skjer i storbyregionen Oslo er avgjørende for boligmarkedet og utviklingen av en nullutslippsby. Oslo og Akershus fylkeskommune har sammen vedtatt en regional plan for areal og transport. Den legger opp til fordeling av befolkningsveksten mellom prioriterte byer og tettsteder i Akershus og Oslo by. Staten må følge opp den regionale planen med sine planer og investeringer, særlig i utbyggingen av kollektivtransporten.

Staten legger også rammer for kommunens økonomi, og tildeler kommunen oppgaver og myndighet på mange områder. For Oslo er det viktig at målene som er satt i nasjonal politikk for klima, transport, bolig, helse og sosial rettferdighet følges opp på måter som svarer til behovene i storbyen.

Globale endringer påvirker Oslo mot 2040

Oslo er påvirket av langvarige og dyptgripende globale endringer. Disse endringene legger viktige premisser for byens utvikling og for utvikling av kommunal virksomhet. Det gir utfordringer og muligheter som kommunen må ta tak i.

- Urbanisering – en stadig høyere andel av verdens og Norges befolkning bor i by. For Oslo og storbyregionen betyr dette fortsatt stor befolkningsvekst.
- Klimaendringene skjer faretruende raskt – behovet for utslippskutt er stort, og et varmere, våtere og villere vær legger føringer for utformingen av byen.
- Større ulikhet mellom folk preger mange land og er utfordrende for samfunnet. Innsats mot ulikhet må skje på mange plan.
- Ny teknologi og digitalisering endrer arbeidslivet, tjenesteproduksjonen, kommunikasjon og hvordan vi samarbeider.
- Globaliseringen fører til at endringer langt unna raskere kan få betydning for Oslo – for eksempel for næringsliv, folkehelse og innvandring.



Foto: NTB scanpix

VIKTIGE BAKGRUNNSDOKUMENTER

- [Regional plan for areal og transport for Oslo og Akershus \(2015\)](#)
- [Planstrategi for Oslo 2016–2019](#)
- [Oslo-trender 2015](#)
- [Oslostatistikken](#)
- [Klima- og energistrategi for Oslo \(2016\)](#)
- [Arealpotensial i stasjonsnære områder langs Oslos bane-nett. Plan- og bygningsetaten 2017](#)
- [Ruters mobilitetsplan M2016](#)
- [Revidert Oslo-pakke 3 \(2016\)](#)
- [KVU Oslo-Navet \(Konseptvalgutredning for økt transport-kapasitet inn mot og gjennom Oslo\) \(2015\) og KS1 for KVU Oslo-Navet \(2017\)](#)
- [Meld. St. 33 \(2016–2017\) Nasjonal transportplan 2018–2029](#)
- [Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2015](#)
- [Fylkesmannens forventningsbrev om kommunal planlegging \(2018\)](#)
- [Meld. St. 18 \(2016–17\) Berekraftige byar og sterke distrikt](#)
- [Plan- og bygningsloven \(2008\)](#)
- [Regional plan. Innovasjon og nyskaping i Oslo og Akershus fram mot 2025 \(2015\)](#)
- [FNs bærekraftsmål – 2030-agendaen \(2015\)](#)
- [Felles prinsipper for universell utforming i Oslo kommune \(2014\)](#)

Kommuneplanprosessen – en viktig arena for deltakelse og medvirkning

I arbeidet med kommuneplanens samfunnsdel har deltakelse og medvirkning fra Oslos innbyggere og byens organisasjoner vært viktig. Medvirkningsprosessen har vært mer omfattende enn noen gang, den har skapt stort engasjement og fått mange innbyggere til å delta.

Allerede før jul 2016 ble det arrangert seks medvirkningsmøter med representanter for barn og unge, eldre, innvandrere, personer med nedsatt funksjonsevne og representanter for byens innovative kunnskapsmiljøer. Møtene ble avholdt for å få fram perspektiver fra viktige samfunnsgrupper. I de tidlige medvirkningsmøtene med barn og unge var miljø, sosial ulikhet, skole og psykisk helse viktige temaer. Flere skoleklasser ble også invitert til å gjennomføre en klassedebatt rundt temaer i kommuneplanen. Her ble det trukket fram både gode og dårlige sider ved digitaliseringen og automatiseringen av samfunnet, og det kom en rekke forslag til hvordan byen kan utvikles fram mot 2040.

For å få en følelse av hva folk i byen er opptatt av, gjennomførte byrådene et åpent idémøte med befolkningen på Facebook i februar 2017. Det kom inn ca. 250 innspill om mange ulike tema. I tillegg hadde representanter for byrådet et eget møte med representanter fra bydelsutvalgene og bydelsadministrasjonene i mars 2017. Temaer som ble særlig diskutert var knyttet til sosial ulikhet, fortettingsproblematikk, digitalisering og bruk av ny teknologi.

Forslag til kommuneplan gjenstand for bred medvirkning

I april 2017 ble forslag til kommuneplanens samfunnsdel sendt på høring og lagt ut til offentlig ettersyn. Høringsutkastet ble i tillegg sendt på SMS til alle innbyggere over 16 år. Det er første gang et slikt tiltak er tatt i bruk for å sikre bred oppmerksomhet og god medvirkning i arbeidet med ny kommuneplan. Byrådet fikk noen få negative kommentarer på framgangsmåten, men det kom også svært mange positive reaksjoner. Resultatet ble rekordmange høringsinnspill fra innbyggerne i byen.

I høringsperioden ble det gjennomført et stort folkemøte på Rådhuset og fire åpne medvirkningsverksteder i forskjellige deler av byen. Folkemøtet og verkstedene ble strømmet på Facebook. Folkemøtet på Rådhuset trakk

Folkemøtet om kommuneplanen i Oslo rådhus.



Foto: Kristina Brelvik



Foto: PBE

Medvirkningsverksted i Oppsal samfunnshus.

om lag 500 deltakere, som fikk anledning til å speed-date byrådene og holde korte innlegg om temaer de var opptatt av. Formålet med medvirkningsverkstedene var å informere om kommuneplanrevisjonen, målene for byutviklingen, lokale muligheter og utfordringer, samt motta innspill og besvare spørsmål om planen fra befolkning, lokalpolitikere og interessegrupper. Det deltok til sammen ca. 300 personer på disse verkstedene, i tillegg til byråder og ansatte i Oslo kommune. Deltakerne noterte sine innspill på post-it-lapper, kart og store ark. Ivaretagelse av nabolagskvaliteter, behov for offentlig infrastruktur og viktigheten av gode lokale medvirkningsprosesser i byutviklingen, var sentrale punkter fra verkstedene. Alle innspillene har blitt sammenfattet i etterkant og tatt med videre i revisjonen av kommuneplanens samfunnsdel.

Høringsinnspill til planforslaget

Kommuneplanen ble sendt på høring i perioden 27. april til 30. juni 2017. Byrådet har mottatt over 1 000 høringsuttalelser og andre innspill, både fra privatpersoner, ulike organisasjoner, kommunale virksomheter, velforeninger, beboeraksjoner, borettslag, lokallag av politiske partier, private bedrifter, nabokommuner, statlige organer, med flere. Noen av nabolagsaksjonene hadde organisert seg slik at flere sendte inn likelydende brev, mens andre leverte lister med underskrifter. Dette er det største antall høringsinnspill Oslo noen gang har fått til en kommuneplan, og viser at befolkningen har fått anledning til å bli involvert i arbeidet og har grepet muligheten.

Alle høringssvarene har blitt grundig lest og vurdert. Noen innspill har medført endringer i kommuneplanen, andre innspill skal brukes i arbeidet med revisjon av arealdelen, og andre er oversendt relevante kommunale etater for oppfølging. På Oslo kommunes hjemmeside

ligger det en oversikt og et sammendrag av alle høringsinnspillene med kommentar om hvordan innspillet har blitt fulgt opp. Der kan man også lese tematiske sammendrag der hovedtendensene i innspillene som har kommet har blitt oppsummert, sammen med kommentarer fra byrådet til de ulike temaene.

Innspillene berører mange temaer, men et klart flertall omhandler byutviklingsstrategien. Særlig er det mange privatpersoner som er opptatt av fortetting i boligområdene.



Foto: Oslo kommune

Speed-dating med byrådene i Oslo rådhus.

OSLO I ENDRING



Oslo kommunes befolkningsframskrivning viser at Oslo by kan vokse med 100 000 nye innbyggere fram til 2030, og med ytterligere 80 000 fram til 2040. Oslo forventes da å ha rundt 850 000 innbyggere, omtrent 27 prosent flere enn i 2018. Akershus kan vente en enda større befolkningsvekst. Dette øker presset på hovedstaden i form av blant annet økt pendling. Kommunen må bruke de mulighetene som følger med veksten – og vi må vite mest mulig om hvem framtidens innbyggere er for å anslå behovet for blant annet boliger, barnehager, skoler, gravplasser, kulturarenaer, idrettsanlegg, sykehjem og infrastruktur for vann, avfall og transport.

Kommunen må ta aktive grep for å forme byen og utnytte mulighetene i bysamfunnet best mulig. Når vi planlegger langt fram i tid, må vi ta stilling til viktige spørsmål: Hvor og hvordan skal folk bo framover, hvordan løser vi problemer knyttet til klimaendringer og luftforurensning, hvordan stimulerer vi til næringsutvikling og arbeidsplasser, og hvordan skal vi ta vare på de som er gamle og pleietrengende når folk lever stadig lenger? Kort og godt – hvordan legger vi til rette for en by det er lett å trives i og godt å leve og arbeide i – også i 2040?

Hvem er framtidens innbyggere?

Oslo får stadig flere innbyggere

1. januar 2018 var folketallet i Oslo 673 469. Gjennom 2017 vokste Oslo med totalt 6 709 innbyggere. Dette er den laveste folketilveksten i Oslo siden 2003. Oslo kommunes befolkningsframskrivning viser en forventet årlig vekst på rundt 8 000 innbyggere i årene framover. Kommunens framskrivninger bygger på kjente forutsetninger. Det er likevel umulig å si sikkert hvordan framtiden blir, og Oslo kommune kan bare i begrenset grad påvirke faktorene som fører til befolkningsvekst.

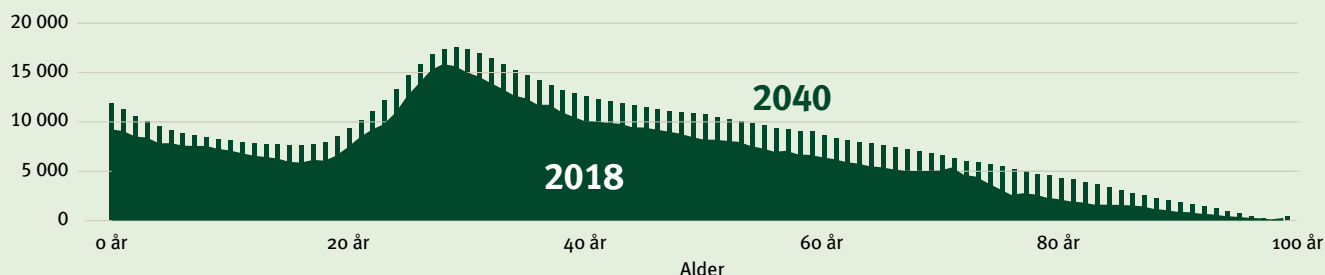
Figuren på neste side viser antall mennesker i hver aldersgruppe i 2018 og framskrevet til 2040. Den viser at selv

om vi ikke skal forvente en drastisk endring i befolkningens alderssammensetning fram mot 2040, blir det en noe større andel eldre, en lavere andel voksne i arbeidssfør alder og en noe lavere andel barn og unge.

Oslo får flere eldre

Selv om vi forventer vekst i alle aldersgrupper også i årene framover, så er det i de eldste aldersgruppene vi forventer den største økningen. Ifølge kommunens framskrivninger vil befolkningen over 50 år øke med cirka 44 prosent fram til 2040, og de mest markante endringene kommer for aldersgruppene 67–79 år og 80+ år. Vi har vært inne i en periode med relativt få eldre, fordi det var små fødselskull i mellomkrigstiden. Etter krigen kom store fødselskull og sterk innflytting til Oslo. Kombinert med høyere forventet levealder, gjør dette at Oslo vil få flere eldre framover. De siste årene har vi sett en økning blant 67–79-åringene, og denne aldersgruppen forventes å øke med 52 prosent fram mot 2040. Når vi nærmer oss 2025 vil aldersgruppen 80–89 år øke gradvis etter hvert som etterkrigskullene blir over 80 år. Ti år senere vil det inntreffe en tilsvarende økning i aldersgruppen 90+. Det forventes en dobling i antall personer 80 år og eldre fram til 2040. Økningen i eldrebefolkningen vil ikke slå like hardt ut for Oslo som for mange andre deler av landet. Selv om antall eldre vil få en betydelig vekst også i Oslo, får Oslo stadig påfyll av unge mennesker som flytter til byen for å studere eller jobbe. Økningen i andel eldre i befolkningen vil dermed bli svakere i Oslo enn ellers i landet.

Fordelingen av befolkningen på ettårige aldersgrupper, 2018 og 2040



Oslo har en ung befolkning

Barnebefolkningen forventes å vokse i antall fram mot 2040. Selv om lave fødselstall de siste fire årene har ført til at antall barn i førskolealder i Oslo har sunket noe, forventes det vekst på lengre sikt. Det er kun ca. 80 prosent av de som fødes her som seks år senere begynner på skole i Oslo. Mange familier drømmer kanskje om hus med hage, og sammen med de høye boligprisene i Oslo, fører dette til at flere flytter til nabokommunene eller «hjemstedet» når de etablerer seg. I 2017 flyttet 17 043 personer fra Oslo til Akershus, mens 10 267 personer flyttet motsatt vei. Det var altså et flyttetap på 6 576 personer til Akershus. Fra resten av landet var det derimot et overskudd av innflyttere på 4 200. Vi må tilbake til 1982 for å finne et større samlet innenlandsk flyttetap fra Oslo.

Det har også vært en nedgang i fruktbarheten. Samlet fruktbarhetstall sank fra 1,9 barn per kvinne i 2009 til 1,5 i 2017, og har ikke vært så lavt siden 1986. Barn forventes å utgjøre en mindre andel av befolkningen i 2040 enn i 2018, men det blir trolig likevel 28 prosent flere barn under 18 år fram til 2040. Det blir derfor en økning på flere tusen nyfødte, barnehagebarn og skolebarn som skal bo og leve i byen.

Flyttetall fra Statistisk sentralbyrå (SSB) viser at Oslo har et jevnt tilsig av unge mennesker som flytter hit fra resten av landet og verden for å studere eller jobbe. I 2018 hadde Oslo rundt 80 000 studenter – drøyt 10 prosent av byens befolkning, og antallet har vært jevnt økende de senere årene. De unge i alderen 19–29 år forventes å øke minst framover, med 17 prosent. Aldersgruppen 30–49 år forventes å øke med 21 prosent mot 2040.

En stadig mer flerkulturell befolkning

Innvandringen er den mest usikre delen av befolkningsframskrivningene. Nasjonal politikk, men også økonomiske forhold og hendelser utenfor Norges grenser, styrer i stor grad innvandringen.

Innvandrere utgjør i dag en fjerdedel av byens befolkning. I Oslos barnehager og skoler blir det stadig flere barn som enten selv har innvandret, eller som har foreldre som har innvandret til Norge.

EU-utvidelsen i 2004 og den påfølgende arbeidsinnvandringen fra de østeuropeiske landene førte til en kraftig økning i innvandringen fra 2004 og utover. Siden toppåret 2008, har nettoinnvandringen variert mye fra år til år, men jevnt over hatt en nedadgående utvikling.

Fra 2014 til 2016 var det en kraftig nedgang i nettoinnvandringen til Oslo, før det i 2017 var en svak økning igjen. Hovedårsaken til nedgangstrenden i nettoinnvandringen har først og fremst vært en nedgang i arbeidsinnvandringen fra øst-europeiske EU-land. I en [rapport fra 2017](#) forventer SSB at andelen innvandrere fortsatt vil vokse.

Alle bydelene i Oslo har en større andel innvandrere enn resten av landet, men det er store forskjeller mellom bydelene. I bydelene i Groruddalen og i Søndre Nordstrand har over en tredjedel av befolkningen innvandret til Norge. I bydelene Nordstrand, Ullern, Vestre Aker og Nordre Aker er om lag 15 prosent av innbyggerne innvandrere.

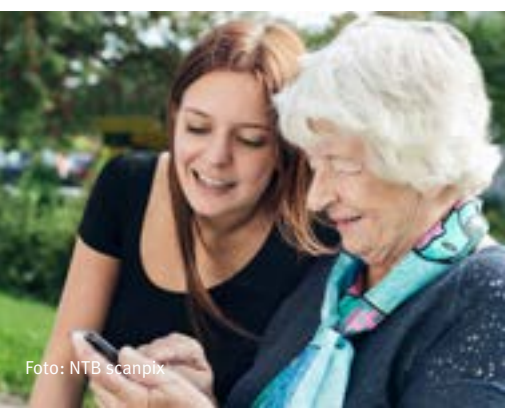


Foto: NTB scanpix



Foto: NTB scanpix



Foto: Thomas Bruhn / NTB scanpix

Trender som påvirker handlingsrommet

Urbaniseringen øker boligbehovet

Oslo ser ut til å øke sin andel av Norges befolkning fra 12,7 til 13,5 prosent fram til 2040. Selv om befolkningsframskrivingen for Oslo kommune viser en liten nedgang i forventet vekst, er det fortsatt et behov for flere boliger og en balansert boligbygging. I tillegg har antall personer per bolig økt. Det skal bygges flere boliger slik at alle får et sted å bo. Gjennom strategisk byutvikling og tjenesteutvikling må kommunen legge til rette for befolkningsveksten som kommer.

Utviklingen i boligmarkedet påvirker sammensetningen av befolkningen både i Oslo som helhet og i ulike deler av byen. Mange opplever også at de ikke kommer inn på boligmarkedet i Oslo med en «vanlig» lønn.

Klimautslipp og luftforurensning

I klimaavtalen fra Paris er det global enighet om å begrense klodens temperaturøkning til 2 grader over førindustrielt nivå. I tillegg skal man forsøke å begrense økningen til 1,5 grad. Dette forplikter Oslo til å handle. Beslutningene som tas de nærmeste årene er avgjørende for om målene er innenfor rekkevidde. For å bidra positivt til klimamålene, må trenden med økte klimagassutslipp i Oslo og hovedstadsregionen snus. Veitrafikk er den største kilden til klimagassutslipp, og også til luftforurensning, og mange osloborgere må holde seg inne om vinteren på grunn av dårlig luft. Byen har et stort potensial for å redusere forurensningen hvis kjøretøyflåten blir nullutslipp og vi får en overgang fra bil til kollektivt, sykkel og gange. Arbeid med klimatilpasning som følge av et varmere og

våtere klima vil legge føringer på hvordan byen utvikler seg. Det grønne skiftet krever en energiomlegging der fornybar energi til transport og bygg sikres. Framtiden er i stor grad elektrisk, og den tekniske infrastrukturen må sørge for stor nok kapasitet.

Næringsliv og arbeidsmarked i endring

Utviklingstrekk som globalisering, automatisering og digitalisering, overgang fra ressursøkonomi til kunnskapsøkonomi og det grønne skiftet fører til omstilling i arbeidslivet. Dette medfører raskere endringer i behov for kompetanse, og at kravene til kompetanse i arbeidslivet blir stadig høyere. Utviklingen vil tvinge kommunen til å tenke nytt rundt utdanning, kvalifisering og næringsutvikling. Det er derfor viktig å gjøre det enkelt å få ny kunnskap gjennom hele livet, og utdanningsinstitusjonene må bidra mer til livslang læring.

Kunnskapsintensive virksomheter utgjør en høy andel av næringslivet, med et økende antall teknologibaserte vekstbedrifter. Utenlandske investeringer i næringslivet er i en positiv utvikling. Norske universiteter og høyskoler har de senere årene møtt økende forventning om å bidra aktivt til at ny kunnskap tas i bruk for verdiskaping og omsettes til ny næringsvirksomhet. Skal det lykkes bedre i Oslo, må kontakten mellom forskningsmiljøene og det lokale næringslivet intensiveres.

Kommunen skal være en aktiv tilrettelegger for samspill mellom kunnskapssektoren, næringsliv, forvaltning og innbyggere. Endringene vil også nå Oslo kommune som arbeidsgiver, og Oslo kommune som organisasjon vil trenge omstilling i årene framover. Kommunen har om lag 50 000 ansatte og må sørge for relevant kompetansepåfyll og gjøre arbeidstakerne i stand til å omstille seg.

Foto: Damian Heinisch



SMARTOSLO

Den smarte byen løser nye utfordringer ved hjelp av innovasjon, teknologi og nye forretningsmodeller. Mange av dagens samfunnsutfordringer er svært komplekse, og byen står overfor utfordringer som enkeltaktører ikke kan løse hver for seg. Oslo skal være et «laboratorium» hvor felles visjoner og ideer skapes og kobles sammen, der relevante aktører kan utvikle og teste innovative løsninger innenfor områder som energi, bærekraft, helse og mobilitet sammen med faktiske brukere.

SmartOslo er et verktøy og en katalysator for realisering av byens ambisjoner og mål, samtidig som den skal være et verktøy for å styrke lokal verdiskaping og skape arbeidsplasser. Som hovedstad skal Oslo være en motor for verdiskaping og teknologiutvikling og et fyrtårn for bærekraftige byer.

Mangfold gir muligheter – men også integreringsutfordringer og større ulikhet

Oslo har både de beste og de dårligste levekårene i Norge. De aller fleste innbyggerne i Oslo klarer seg godt, og et mangfoldig samfunn gir muligheter for nytenkning. Samtidig ser vi at enkelte grupper skårer dårligere på levekårsvariabler som inntekt, utdanningsnivå og arbeidsdeltakelse. Oslo kommune skal som hovedstad sikre urfolk og nasjonale minoriteter gode tjenester og kulturtilbud for sin kultur. Kommunen må legge til rette for at barn får delta i aktiviteter sammen med venner, uavhengig av de voksnes inntekt. Barn og unge har behov for å treffes og tilbringe tid sammen. En naturlig del av et forebyggende arbeid for alle aldersgrupper er å legge til rette for rusfrie, gratis og ikke-kommersielle fritidstilbud og sosiale møtesteder.

Oslo har en relativt høy andel innvandrere i forhold til resten av landet. Innvandrere har ulike forutsetninger for å integrere seg raskt. Det er for eksempel store forskjeller mellom arbeidsinnvandrere med fagkunnskaper som er etterspurt i arbeidsmarkedet, og flyktninger som krever grunnleggende kvalifisering og språkopplæring. Vi vet også at innvandrere med høy utdanning kan slite med å få en jobb de er kvalifisert for. Fattigdom er vanligere blant innvandrerbefolkningen – og nært knyttet til arbeidsløshet eller jobber med lav lønn.

Økt tjenestebehov og ny teknologi krever omstilling

Flere innbyggere fører til økt behov for tjenester og for store investeringer i all slags kommunal infrastruktur. Flere barn og unge krever utbygging av barnehager, skoler, idrettsanlegg og kulturtilbud. Flere eldre betyr at kommunens utgifter til eldreomsorg øker, også fordi kommunens skal gjøre tjenestene til de eldste bedre. At vi er friske lenger, kan også bidra til at eldre deltar mer aktivt i samfunnet. Dette kan endre behovet for tjenestetilbud fra kommunen.

Aktive og informerte innbyggere deltar i beslutningsprosesser og forventer dialog om tjenester som angår deres liv. Kommunen må derfor tenke nytt om sine tjenester til en større og mer mangfoldig befolkning. Teknologien utvikles stadig raskere og gir store muligheter for å tilby bedre og mer brukerrettede tjenester for innbyggerne. Oslo kommune skal igjennom en radikal digital transformasjon for å speile den teknologiske utviklingen som skjer ellers i samfunnet. Mange manuelle og tidkrevende oppgaver kan automatiseres slik at de ansatte flytter energien over på andre og mer mellommenneskelige oppgaver. Velferdsteknologi og brukerrettede digitale tjenester kan, når det blir brukt riktig, gi eldre mer trygghet og frihet til å leve sine liv slik de ønsker. Disse mulighetene vil Oslo kommune bruke best mulig for å dekke de økende tjenestebehovene. På samme tid er det viktig å unngå at endringene i måten vi yter tjenester og kommuniserer på, skjer på en slik måte at de som mottar bistand får problemer.



Foto: NTB scanpix

Internasjonale rammebetingelser

Norge står utenfor EU, men som EØS-medlem er vi likevel påvirket av EUs lovgivning og politikk. Derfor er det avgjørende at kommunen finner, og gjør aktivt bruk av, gode arenaer for samarbeid og medvirkning i Europa. For å sikre best mulig tjenester til innbyggerne er det viktig at kommunen tar i bruk mulighetene som ligger i internasjonalt samarbeid. Som hovedstad og landets største by må Oslo på en rekke områder se til internasjonale samarbeidspartnere for å finne relevant sammenligningsgrunnlag og nye løsninger.

I 2015 vedtok FN 17 nye universelle mål for å sikre en bærekraftig økonomisk, sosial og miljømessig utvikling innen 2030. Regjeringen har forpliktet Norge til å følge opp disse målene. Lokale myndigheter har en viktig rolle i dette arbeidet, og Oslo skal følge opp.

Globalisering og økt usikkerhet

Globaliseringen har ført til at samfunnet må håndtere nye utfordringer og risiko. Langsiktig planlegging må ta dette inn over seg. Oslo må møte fremtiden slik at vi kan håndtere sjokk og akutte hendelser som kan gjøre byen sårbar og forstyrre ro og orden. Kommunen må derfor ha beredskap som også skal kunne håndtere ukjente situasjoner som følge av eksempelvis nye sykdommer, pandemier, terrorhandlinger, flyktningestrømmer eller naturkatastrofer. Økt usikkerhet, og økte krav til kommunens arbeid med samfunnssikkerhet og beredskap, gjør at kommunen må iverksette en rekke tiltak. Oslo skal være en trygg by å ferdes i, kommunen skal bidra til godt samvirke mellom aktører som arbeider med forebygging og beredskap, og det skal sikres god infrastruktur. Både planlegging, investeringer og drift vil påvirkes. Nødvendige tiltak vil i mange tilfeller være omfattende og kan føre til høye kostnader.

Storbyregionen Oslo

Oslo er kjernen i en storbyregion der de ulike delene er avhengige av hverandre. Oslo og Akershus danner et felles bolig- og arbeidsmarked, og det er omfattende flytting, arbeidspending og økonomisk samkvem mellom bedrifter i storbyregionen. Oslo er sterkest integrert med sine nabokommuner, men også byer og andre kommuner lenger ut hører med i storbyregionen.

Oslo og Akershus samarbeider om bærekraft og vekst

Oslo vokser raskt, men befolkningsveksten er fordelt i hele Osloregionen. I 2017 vokste Akershus med vel 9 600 innbyggere – en høyere vekst enn i Oslo. Ifølge SSB kan Oslo og Akershus til sammen ha over 1,6 millioner innbyggere i 2040.

Fordi utviklingen i hovedstadsregionen er så viktig, må Oslo samarbeide nært med sine naboer. Oslo og Akershus vedtok i 2015 en felles regional plan for areal og transport med mål og strategier som legger til rette for at innbyggerne skal kunne bo og reise på en mer klimavennlig måte, selv med en stor befolkningsvekst. Planen følges opp av partene i et politisk samarbeidsråd. Ifølge planen skal regionale byer ta en høy andel av bolig-

byggingen i hovedstadsregionen og få en sterkere rolle i regionen (Asker, Sandvika, Lillestrøm, Jessheim, Ski og Ås). I tillegg til dette skal det såkalte «bybåndet» ta en høyere vekst enn i dag, hovedsakelig langs jernbane- og T-banenettet. Også en del prioriterte vekstområder i hver kommune, som har gode kollektivforbindelser med de regionale byene, skal ta sin del av veksten (se kartet).

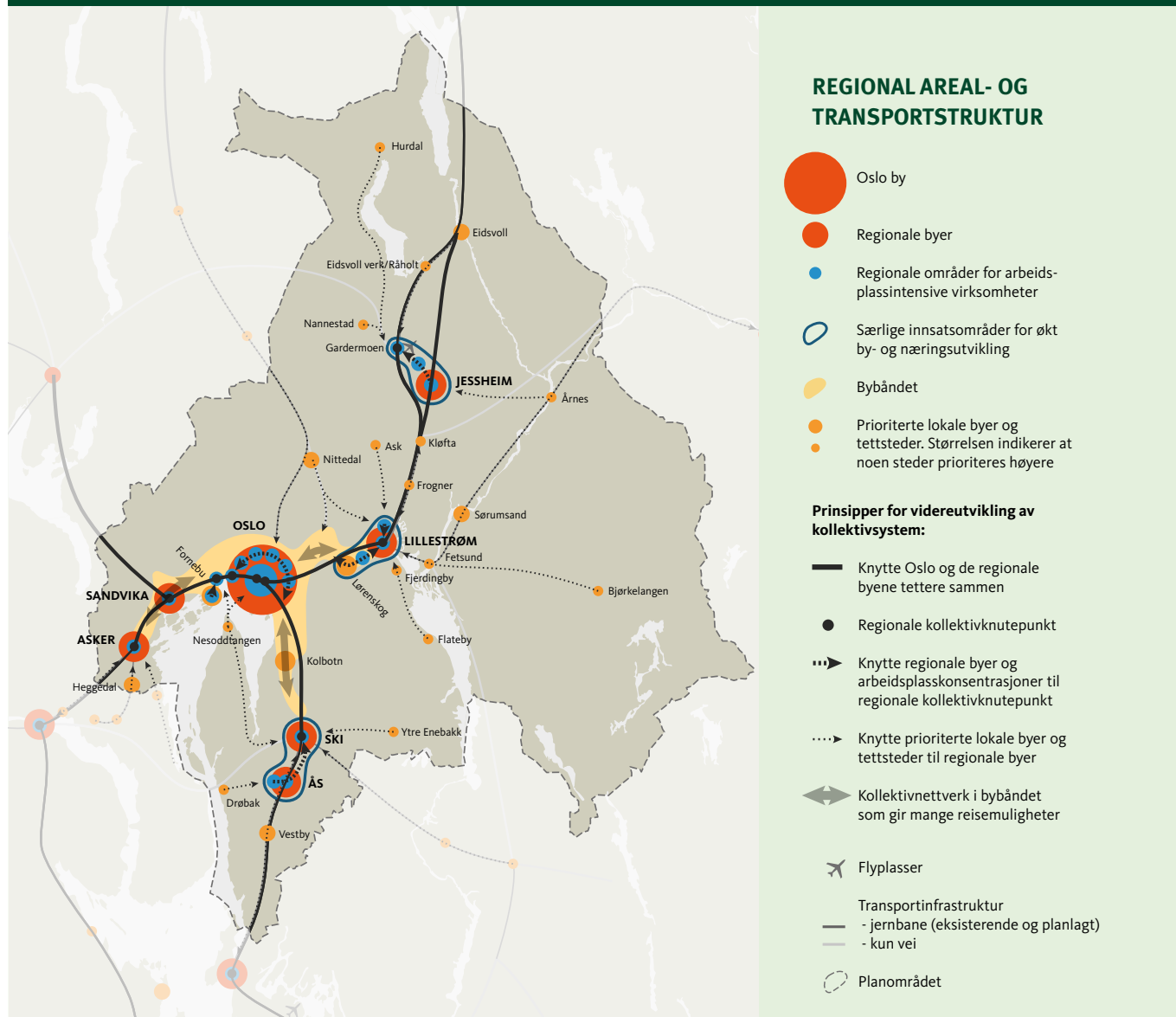
Gjennomføring av den regionale planen

Sammen med det strategiske plansamarbeidet, er gjennomføringskraften på det regionale nivået særlig styrket i transportsektoren. Oslo og Akershus driver Ruter AS som skal styrke kollektivtrafikken, binde regionen sammen og støtte opp om klimamålene. Ruter har utarbeidet en ambisiøs kollektivtrafikkstrategi kalt M2016. Også samarbeidet med Akershus og staten om Oslopakke 3 gir et betydelig handlingsrom for å oppgradere, videreutvikle og modernisere transporten i hele regionen.

Oslopakke 3 (2017-2036) er en overordnet plan for utbygging og finansiering av veier og kollektivtrafikk i Oslo og Akershus. Nesten alt som bygges av veier og T-bane i Oslo og Akershus finansieres gjennom Oslopakke 3. Finansieringen av Oslopakke 3 skjer gjennom bompenger og bevilgninger fra staten, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune.



REGIONAL PLAN FOR AREAL OG TRANSPORT FOR OSLO OG AKERSHUS (2015)



Oslo og Akershus har inngått en «bymiljøavtale» med staten om statlig medfinansiering av store kollektivprosjekter. En «byutviklingsavtale» skal styrke forpliktelsene i oppfølging av den regionale planen. Nå har regjeringen (Samferdselsdepartementet) startet forhandlinger med storbyregionene om «byvekstavtaler» der areal-, transport- og bymiljøspørsmålene blir samordnet. Staten vil forhandle

om byvekstavtale på bakgrunn av Nasjonal transportplan 2018–2029, der det også er lagt inn investeringsmidler for strategisk viktige kollektivprosjekter i byregionene. Byrådet i Oslo vil forhandle på grunnlag av den regionale planen og de målene som blir satt i kommuneplanen, samt deltakelse og mål i Oslopakke 3. Dette er viktige forhandlinger for å få statlig støtte til gjennomføring av nødvendige tiltak og investeringer som gjør det mulig å nå klimamål, forbedre bymiljø og tilrettelegge for tilstrekkelig boligbygging.



Bedre transportnett for kollektivtrafikken binder regionen sammen

Kollektivtrafikken må være attraktiv for å konkurrere med bilkjøringen i regionen og i Oslo. I Oslo og Akershus har kollektivtrafikken hatt en kraftig vekst de senere årene, og veksten må fortsette hvis regionen skal nå det nasjonale målet om at personbiltrafikken ikke skal øke. T-bane og jernbane er en transporttryggrad i regionen,

og de store investeringene som er nødvendige i den nye Fornebu-banen og en ny sentrumstunnel for T-banen, vil gi god effekt. Ny kapasitet for jernbanen gjennom Oslo er også avgjørende og nødvendig for å utnytte mulighetene som InterCity-utbyggingen skal gi. Staten, Oslo og Akershus har utredet kapasitetsbehov og løsninger for kollektivtrafikken i storbyområdet. Utredningen kalles KVV Oslo-Navet og skal følges opp i forhandlinger mellom partene. Regjeringen har fått en kvalitetssikringsrapport om KVV Oslo-Navet, og det er igangsatt planlegging av de høyest prioriterte prosjektene.

Ny organisering av norske regioner

Stortinget har vedtatt at fylkeskommunene Akershus, Østfold og Buskerud skal slås sammen til en ny politisk og administrativ region fra 2020, med navn Viken. Viktige deler av den nye regionen ligger i den funksjonelle storbyregionen som er sterkt integrert rundt Oslo. Oslo kommune vil søke et tett samarbeid med den nye regionen og de nærmeste kommunene og byene, slik at det gode samarbeidet over bygrensen om areal- og transportplan, kollektivtrafikk, næringspolitikk mv. kan utvikles videre.

En sterk kunnskaps- og næringsregion

Hovedstadsregionens vekst er knyttet til det sterke arbeidsmarkedet og næringslivet, og et integrert bolig- og arbeidsmarked. Både for den som søker jobb og for bedriftene er det differensierte arbeidsmarkedet en stor fordel. Innbyggerne har et høyt utdanningsnivå målt mot andre europeiske byer. Ved utgangen av 2016 hadde 457 000 personer sitt arbeidssted i Oslo. 289 000 var også bosatt i Oslo, mens 37 prosent av alle sysselsatte i Oslo pendlet fra en annen kommune. Samtidig pendlet også en del av Oslos innbyggere ut av kommunen. I 2016 jobbet 13,3 prosent (46 794 personer) av byens sysselsatte beboere i Akershus og 4,3 prosent i et annet fylke. Hovedstadsområdet er nasjonalt kraftsenter for kunnskapsintensive næringer, med nesten halvparten av landets forsknings- og utdanningsaktivitet. Regionen gjør det imidlertid dårligere i innovasjonsundersøkelser, sammenlignet med resten av Nordvest-Europa. Oslo og Akershus har vedtatt en felles regional strategi for innovasjon og nyskaping. Oslo kommune har vedtatt en egen campusstrategi om sammenhengen mellom byutvikling og næringspolitikk, for å videreutvikle Oslo som kunnskapshovedstad.

Foto: Anna Vaagland

MIN BY

«Ulikhet er en sterk drivkraft i utviklingen av byen. Vi må legge til rette for at ulike mennesker lever og bruker alle områdene i byen sammen. Det kan gi et mer inkluderende, motstandsdyktig og innovativt Oslo for alle.»

Tor Inge Hjemdal, arkitekt. DOGA.

#MITTOSLO

MÅL OG STRATEGIER MOT 2040

Kommunens visjon er en grønnere, varmere og mer skapende by med plass til alle. Kapittelet gir en situasjonsbeskrivelse av hvor vi er i dag, og presenterer mål og strategier som skal bidra til å virkeliggjøre denne visjonen i årene framover.

Kapittelet løfter fram utfordringer som i stor grad handler om bærekraften i bysamfunnet. Det dreier seg om tillitsbasert styring og ledelse, effektiv organisering av kommunens tjenesteproduksjon, utvikling av digitale tjenester med utgangspunkt i innbyggernes behov, behovet for å foreta tøffe prioriteringer for å nå ambisiøse klimamål, og om hvordan vi skal utdanne dagens barn og unge til et arbeidsliv med jobber som kanskje ikke eksisterer i dag. For å møte framtidens behov, må kommunen videreutvikles og den må lytte til byens innbyggere. Ved bruk av kreativitet og ny kunnskap skal vi sammen møte utfordringene og mulighetene fram mot 2040.

Foto: Oda Hveem



EN GRØNNERE BY

Hvor er vi i dag?

Oslo og verden står overfor store og økende klimautfordringer. Allerede i dag påvirker klimendringene Oslo i form av blant annet endrede vær- og nedbørsmønstre. Byveksten legger press på byens grønne områder, elver og bekkeløp, kultur- og naturverdier, og er en utfordring for både friluftsliv, rekreasjon, biologisk mangfold og klimatilpasning. Videre har Oslo lokale miljøproblemer, særlig knyttet til luftforurensning, som fører til at mange mennesker får alvorlige helseproblemer. I 2019 er Oslo europeisk miljøhovedstad. Dette er en unik anledning til å vise fram Oslos natur- og miljøkvaliteter, og politikken som føres for å gjøre Oslo til en grønnere by som det er attraktivt å investere og drive næring i.

Høyt forbruk i Oslo

Vårt forbruk har store konsekvenser for miljø, klima, uttak av naturressurser og energibruk. Ifølge SSB har innbyggerne i Oslo og Akershus det største forbruket i landet målt i pengebruk, og mye av det vi kaster er materialer og ressurser som kunne vært gjenbrukt, reparert eller på andre måter blitt ført tilbake i kretsløpet. Hver innbygger i Oslo kaster for eksempel i gjennomsnitt 29 kg nyttbar mat i året. Det er derfor et stort potensial for å bli bedre, og Oslo kommune har som mål å redusere det materielle forbruket og legge til rette for stadig mer materialgjenvinning, resirkulering, gjenbruk og deling. Oslo tar plastforsøpling på alvor, og vil ta en lederrolle for å redusere bruken av unødvendig plast. Det ligger også store verdier i å forvalte materialer og naturressurser på en bedre måte, noe som gir muligheter for grønn innovasjon.

Trafikk er den viktigste kilden til klimagassutslipp og lokal forurensning

Oslo har vedtatt mål om å redusere klimagassutslippene med 36 prosent innen 2020 og med 95 prosent innen 2030. Dette er sammenlignet med 1990-nivå. Klimagassutslippene i Oslo var i 2016 noe over nivået i 1990. I den samme perioden har vi hatt en sterk befolknings- og velstandsvekst. Den største utfordringen for utslippsreduksjoner i Oslo er transportsektoren, som står for litt over halvparten av klimagassutslippene. Det er derfor her vi må gjøre de største endringene.

Vekst i befolkning og arbeidsplasser i Oslo og i regionen innebærer betydelig økt trafikkbelastning – spesielt på grunn av økt pendling mellom Oslo og nabokommuner. Biltrafikken i Oslo-området er ikke bærekraftig. Større veianlegg beslaglegger mye plass og skaper støy for

gående, syklende og beboere. Mange opplever også utrygge skoleveier grunnet mye biltrafikk. Samtidig er biltrafikken den største kilden til lokal luftforurensning i Oslo. I dag anbefales mange å holde seg inne på særlig forurensede dager om vinteren. Oslo har imidlertid et godt utgangspunkt for å redusere bilbruken. Fra begynnelsen av 2000-tallet er det blitt hyppigere avganger på buss, trikk og T-bane, noe som har bidratt til at veksten i biltrafikken har vært lavere enn befolkningsveksten. Oppgradering og utbygging av T-banen, nye T-banevogner og oppgradering av trikkeskiner sammen med en knutepunkts- og banebasert byutviklingsstrategi har bidratt til lavere vekst i biltrafikken. Beboerparkering er innført i flere bydeler i Oslo, og ordningen vil videreføres og utvikles.

Vi kan registrere noen utfordrende trender. Høyt investeringsnivå i Oslo betyr omfattende byggeaktivitet. Salget av fossil anleggsdiesel øker, og prognosene tilsier et fortsatt høyt investeringsnivå i årene framover. Om dette betyr fortsatt høy anleggsvirksomhet med fossile drivstoff, vil vår måloppnåelse på klimaområdet være truet. Vi registrerer også et økt antall tyngre kjøretøy (lastebiler, varebiler, trailere, osv.) over bomringen. Fyring med fossilt brensel gir dårligere lokal luftkvalitet. Det samme gjør vedfyring i gamle ovner. Oppvarming med fossil olje, gass og parafin utgjorde 10 prosent av klimagassutslippene i Oslo i 2016. Oslo kommune faser ut bruk av fossil olje i egne bygg og det blir fra 2020 forbudt å fyre med fossil olje og parafin.

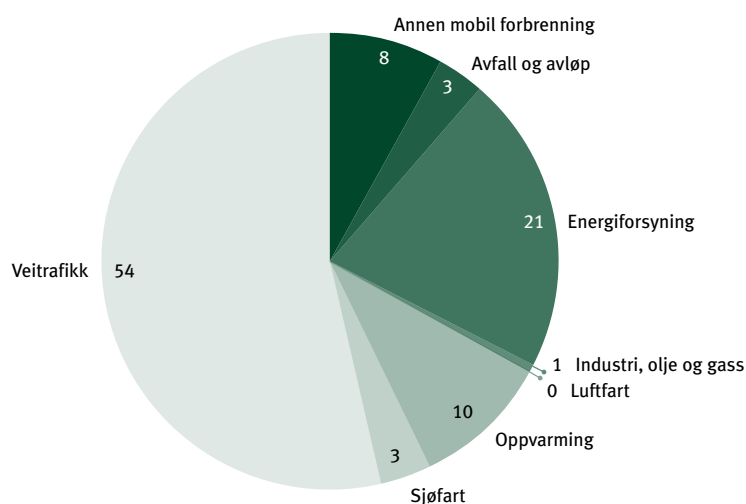
Oslo kommune eier og drifter fire eiendomsforetak, som forvalter ca. 3,5 mill. kvadratmeter bygningsareal. Mange kommunale bygg lider av et vedlikeholdsetterslep. De ble



Foto: Thomas Brun / NTB scanpix

bygget i en tid da det ikke var krav til at de skulle være klima- og miljøeffektive. Byggene trenger omfattende rehabilitering for å kunne holde moderne energi- og utslippsstandarder. Eiendomsforetakene prøver aktivt ut bedre løsninger og de stiller krav om fossilfrie byggeplasser.

Sektorfordeling av klimagassutslipp i Oslo, 2016. Prosent



Totalutslippet er 1,124 millioner tonn CO₂-ekvivalenter, og inkluderer gassene CO₂, N₂O (lystgass) og CH₄ (metan).

Kilde: Miljødirektoratet. Det er noe usikkerhet knyttet til tallene, særlig for utslippene fra «annen mobil forbrening» og «oppvarming». Det er forventet en justering av tallene i neste publisering fra Miljødirektoratet.

Hvor skal vi være i 2040?

- Oslo er Europas ledende miljøby og tar vare på naturmangfoldet, kulturminnene og byens særpreg
- Innbyggerne opplever en levende by med få biler, mange aktiviteter og attraktive kvaliteter, som sammenhengende grøntområder og bekker i byggesonen mellom fjorden og Marka, der kysten, fjorden og øyene er ivarettatt
- Oslo er en nullutslippsby med redusert støybelastning og har rustet seg til å møte et klima i endring
- Byens innbyggere ser klima- og miljøvennlige transportløsninger som det naturlige førstevalget
- Oslos innbyggere kan glede seg over lokal matproduksjon og har en kretsløpsbasert ressurs håndtering

Hvordan kommer vi dit?

Oslo skal selv ta ansvar – både når det gjelder å redusere forbruk og energibruk, og hvordan vi beveger oss rundt i byen og tilpasser oss et klima i endring. Utfordringene må løses gjennom det kommunen selv kan bestemme, og i samarbeid med nabokommunene, regionen, staten og næringslivet. For å møte framtiden på en klimasmart måte er innbyggernes egen atferd og handlinger i hverdagen viktig.

Klimastrategien skal vise veien mot nullutslipp

Kommunens klima- og energistrategi viser hvordan vi vil gjøre Oslo til en nullutslippsby mot 2030. En revidert strategi som konkretiserer ytterligere hvordan dette skal gjøres mellom 2020 og 2030 skal lages i løpet av bystyreperioden.

For å nå målsettingene om å bli en nullutslippsby, må mange reiser med personbil flyttes over til kollektiv, sykkel og gange. Klima- og energistrategien har som mål en tredjedels reduksjon i biltrafikk innen 2030. Nye store investeringsprosjekter som Fornebubanen, ny sentrumstunell for T-banen, utvidelse av trikkenettet og andre prosjekter vil gjøre det enda mer attraktivt å bruke buss, trikk og T-bane. For de store investeringene i økt kapasitet på T-banen kreves det at staten bidrar med penger gjennom byvekstavtale. Disse prosjektene er beskrevet i utredningen KVV Oslo-Navet, en utredning om hvordan det kollektive transportsystemet bør utvikles for å kunne ta veksten fram mot 2030 og 2060. Det er gjennomført en kvalitetssikring (KS1) av utredningen KVV Oslo-Navet. I det videre arbeidet vil det tas nærmere stilling til de ulike prosjektene. Utredningen ble startet opp i forrige bystyreperiode, og har derfor ikke lagt Oslos nye målsettinger for reduksjon av klimagassutslipp fra transport til grunn.

Kollektivtrafikken i Oslo skal gjøres fossilfri innen 2020. Færre reiser med personbil og mindre trafikk i byområdene vil også gi redusert støybelastning og bedre plass for folk til å ferdes og oppholde seg der. Byområder med en blanding av boliger, næring og sosial infrastruktur vil gjøre det enklere å gå og sykle, både for innbyggere og tilreisende. Gode skoleveier skal ta hensyn til barns behov for trygghet, og gjøre det naturlig og mulig å sykle eller gå til skolen. For å få flere til å sykle skal vi satse på sykkelveiutbygging, helårsdrift og vedlikehold av sykkelveier, og bysykkelordninger. Ifølge Plan for sykkelveinett skal Oslo ha 280 km sykkelvei innen 2025, og ende opp med totalt 530 kilometer kommunal og statlig sykkelvei.

Parkeringsplasser for sykkel og elbil, bildeling, samt beboerparkering skal prioriteres. I tillegg vil fleksible og digitale løsninger i arbeidslivet kunne begrense transportbehovet i årene som kommer. Samtidig skal det legges til

rette for gode transportmuligheter for personer med nedsatt funksjonsevne og andre brukergrupper som har særlige behov for tilrettelegging. Vare- og godstransport og anleggsmaskiner står for en betydelig andel av utslippene i Oslo. Fram mot 2030 må det skje en omlegging fra fossilt til fornybart drivstoff og nullutslipp, samtidig må så mye som mulig av godstransporten flyttes fra vei til bane og sjø. For å kunne oppnå våre ambisiøse klimamål for 2020 er det utarbeidet tiltakspakker knyttet til mobile kilder, dvs. veitransport- og anleggssektoren.

Det viktigste enkelttiltaket for utslippskutt i Oslo er karbonfangst og lagring på avfalls- og energiproduksjonsanlegget på Klemetsrud. Det skal gjennomføres i samarbeid med staten, dersom prosjektet realiseres. Gjennom årlige klimabudsjetter styrer vi klimaarbeidet: Vi viser hvor store utslippsreduksjoner som skal oppnås hvert år, hvilke tiltak vi vil gjennomføre for å klare dette, og vi gjør klimaarbeidet forpliktende for hele kommunen.

Når Oslo blir en nullutslippsby i 2030, er det viktig å sikre at byen har nok fornybar energi til å dekke byens behov. Dette krever at infrastrukturen har tilstrekkelig kapasitet.

Bevare og styrke byens særpreg, resirkulere og dele

Til tross for utbygging og vekst skal byens kvaliteter, særpreg og historie bevares. Oslo kommune skal gjøre det enklere for folk å komme seg ut i Marka og ha tilgang til fjorden, og vil ta vare på friluftsinnteresser og naturverdier. Mens byen vokser skal vi heve kvaliteten på de grønne områdene og kysten, fjorden og øyene, og legge til rette for redusert støybelastning. Fjorden skal tas enda mer i bruk til friluftsliv og rekreasjon. Markagrensen skal ligge fast. Vi skal videreutvikle et sammenhengende nettverk av parker og vassdrag og turveier med god framkommelighet for alle. Vi skal bevare verdifulle naturtyper og kulturlandskap, legge til rette for urbant landbruk og bevare tradisjonelle jordbruksarealer. Barn skal ha mulighet til naturopplevelser i hverdagen nær der de bor, og utearealer på skolene skal romme mange funksjoner og muligheter, både til skole- og fritidsbruk.

Oslo kommune skal være en internasjonalt ledende by innenfor avfallsforebygging, ombruk og materialgjen-



MIN BY

*”Pass på at ungdommen
får plass til morsomme
aktiviteter i byen når det
blir færre biler!”*

Maria Kræmer, skoleelev. Majorstuen.

#MITTOSLO

Foto: Anna Vaagland

vinning. Avfall skal begrenses ved et framtidsrettet, sirkulært og bærekraftig forbruk, inkludert ombruk, deling og gjenvinning. I nærmiljøet skal vi legge til rette for bildeling, bruktmarkeder, reparasjoner og lokale byttestasjoner, redusere matsvinn, bruke klimavennlige materialer i bygg og gjenvinne bygningsavfall. Infrastruktur og arealer for avfallsbehandling skal sikres og videreutvikles.

Regionalt samarbeid om vannforsyning og avløps-håndtering skal sikre en bærekraftig Oslofjord. Med befolkningsvekst og klimaendringer er det viktig å sikre nok kapasitet i tunellsystemer og i renseanleggene. Oslo skal styrke arbeidet med marin forsøpling både gjennom opprydning, og ved å redusere plastforbruket.

Grønne innovasjoner i en klimasmart by

Oslo skal være en test- og demonstrasjonsarena for fram-tidsrettede og innovative produkter, forbruk og tjenester for en bærekraftig, klimasmart og grønn byutvikling. Oslo skal bli et byøkologisk utstillingsvindu med teknologiske, smarte og sirkulære løsninger som muliggjør redusert og bærekraftig ressursbruk. Det skal tilrettelegges for urban dyrking av mat i offentlige rom og fellesarealer, dyrke-kasser, skolehager, parselhager og kolonihager. Oslo skal legge bedre til rette for lokal matproduksjon – både på land og i vann. Oslo skal utvikle sirkulære løsninger for organisk materiale og næringsstoffer ved at matavfall og hageavfall omdannes til biogjødsel og jordprodukter som brukes lokalt. Grønne byrom er også viktig for regnvanns-håndtering. Dette gjør byen mer robust. Kommunen vil legge opp til et langt mer forpliktende samarbeid mellom forsknings- og utdanningssektoren, næringsliv og annen offentlig virksomhet om utvikling av morgendagens løsninger for et nasjonalt og internasjonalt marked.

Oslo er gjennom sine eierinteresser Norges største pro-dusent av biogass, og benytter matavfall og avløp som rå-stoff i produksjonen av biogass og biogjødsel. Ved produksjon av biogass reduserer vi avfallsproblemene og utnytter ressursene bedre. I tillegg får vi en fornybar energikilde som gir reduserte klimagassutslipp, og næringsstoffer som nitrogen og fosfor bevarer for ny matvareproduksjon.

**VISSTE DU AT OSLO
ER KOMMUNEN I
NORGE MED FLEST
REGISTRERTE DYRE-
OG PLANTEARTER,
BÅDE TOTALT OG
ARTER SOM STÅR I
FARE FOR Å DØ UT?**

Hva betyr en grønnere by?

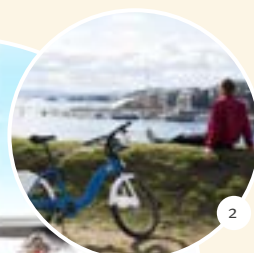
“At det ikke er biler i sentrum gir bedre plass til fotgjengere. Det blir mye tryggere for dem som spiller Pokemon Go eller har vært på byen og sjangler hjem på natten.”

- Elev ved Hallagerbakken skole



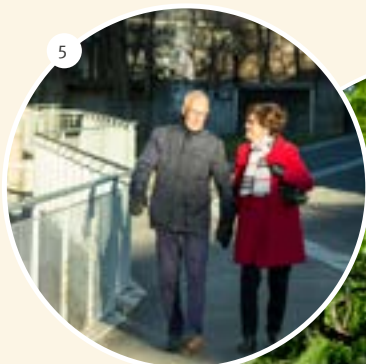
Bilfritt byliv

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



Mobilitet

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



Oslo som en sykkel- og fotgjengerby

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

1. Foto: Thomas Brun / NTB Scanpix

2. Foto: Bymiljøetaten

3. Foto: Thomas Haugersveen

4. Foto: Sykkelprosjektet Oslo kommune

5. Foto: Bymiljøetaten

6. Foto: Signe Dons / Aftenposten

7. Foto: Monica Løvdahl

8. Bjørvika Utvikling

Foto: Vibeke Hermanrud

9. Illustrasjon: Link arkitektur

10. Foto: NTB Scanpix



Mennesker og natur på lag i den blågrønne byen

Vi vil ha en bærekraftig by med grønn dyrking og klimavennlige bygg – og innbyggerne må få mer kunnskap om å leve miljøvennlig i byen. Urbant landbruk, grønne tak og takhager gjør byen grønnere og triveligere for mennesker, dyr og planter. Vannparken Bjerkedalen park nederst i Groruddalen er nærturterreng, skøytebane om vinteren og mellomlandingsstopp for grågjess. Bykuben – Oslo senter for byøkologi – blir en kilde til inspirasjon og kunnskap, som gjør det enkelt å velge rett, kobler sammen mennesker og organisasjoner og fører til nyttenking, ideer og forretningsmuligheter.

Grønne møteplasser i byen

Det skal være grønne møteplasser og lunger i hele byen.

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



“Takformen er optimal for å produsere solstrøm, og solcellepanelene er integrert i takflaten på en forbilledlig måte.”

- Stein Stoknes, FutureBuilt



Et bygg som lager energi

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



EN VARMERE BY

Hvor er vi i dag?

Oslo er en sammensatt by med en mangfoldig befolkning. Kommunen har kommet langt i arbeidet for likestilling og integrering. Samtidig er økende levekårsforskjeller, stor barnefattigdom, hurtige samfunnsendringer, flere eldre, diskriminerende og ekskluderende prosesser og ulike muligheter for barn og unge, viktige utfordringer i årene som kommer. Økende forskjeller i befolkningen kan skape sosiale spenninger og utfordre den høye tilliten samfunnet preges av i dag.

Levekårsforskjeller mellom grupper og geografiske områder

Oslo skårer godt på en rekke levekårsindikatorer sammenlignet med landet som helhet, men Oslo har store sosiale forskjeller innad i og på tvers av bydeler. Enkelte områder i byen har sammensatte utfordringer knyttet til levekårsproblemer, stor trafikkbelastning, manglende vedlikehold og få sosiale møteplasser og fellesarenaer. Folk med lav inntekt får stadig færre valgmuligheter på boligmarkedet, og vi får en opphoping av slike grupper i områder med de laveste prisene. Andelen barnehusholdninger med lav inntekt varierer mellom 4 og 22 prosent i de ulike bydelene. Det er imidlertid også store forskjeller innad i bydelene, som figuren på neste side viser. Alle bydelene i Oslo er inndelt i mindre geografiske områder som kalles delbydeler. Det er 15 bydeler i Oslo med i alt 98 delbydeler.

I overkant av 1/3 av Oslos befolkning har innvandrerbakgrunn. De fleste av disse er godt integrert i samfunnet. Andelen minoritetskvinner i arbeidslivet er imidlertid lav. Samtidig finner vi lav barnehagedeltakelse i bydeler med høy andel innvandrerbarn og der det er lavt utdanningsnivå blant kvinner i alderen 25–49 år. Barnehagen skal bidra til å gi barn grunnlag for videre læring og utvikling. Det er derfor uheldig at de barna som har størst behov for tilbudet, deltar minst. Mange minoritets elever dropper ut av skoleløpet, og det er en sterk sammenheng mellom hvilken økonomi og sosial bakgrunn foreldre har, og frafall. Grunnlaget for frafall starter allerede i grunnskolen, og det er en utfordring at mange utsatte barn og elever blir fulgt opp for sent. Utenforskap for ungdom uten utdanning kan bli et særlig problem og er også en viktig faktor bak radikaliserings og framvekst av kriminelle gjenger.

Den teknologiske utviklingen går fort og automatisering av arbeidslivet er i full gang. Dette vil få konsekvenser

for arbeidslivet slik vi kjenner det. Yrker kan forsvinne og mennesker med lite relevant kompetanse kan slite med å få jobb. Digitaliseringen vil påvirke alle sektorer, og behovet for etter- og videreutdanning vil for mange være til stede gjennom hele yrkeslivet.

Det må legges til rette for gode sosiale møteplasser som gir folk mulighet til å ha et aktivt og sosialt liv. 6 prosent av 10. klasse-elevene svarte i 2018 at de har blitt mobbet av medelever minst 2–3 ganger i måneden. Skal vi lykkes med arbeidet mot mobbing, krever det et langsiktig og systematisk arbeid, hver dag, i hele kommunen.

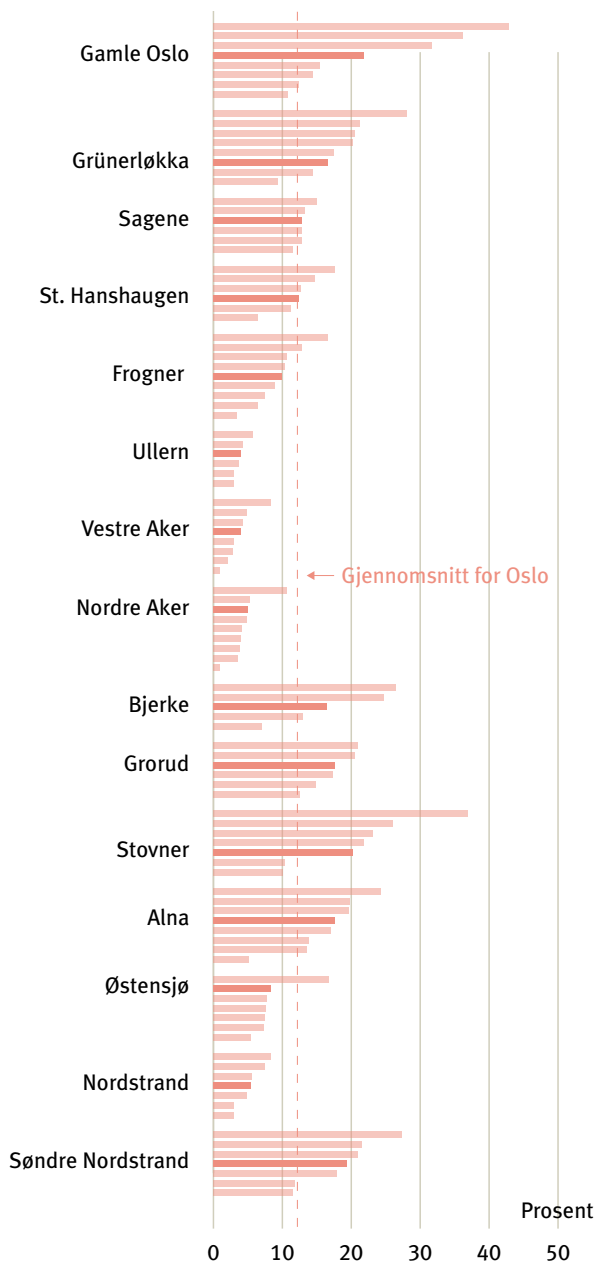
Mange barn vokser opp med omsorgssvikt og vold i nære relasjoner. Barnehagene og skolene, sammen med bydelstjenester som barnevernet og helsestasjonene, spiller en nøkkelrolle i å handle når de ser at barn har utfordringer. Forskning viser at en tidlig og samlet innsats som skaper tillit og trygghet er bra for det enkelte barn og for samfunnet.

Tilpassede tjenester til en større og mer mangfoldig eldrebefolkning

I 2040 vil Oslo ha flere eldre enn i dag, og vi må tenke nytt fordi flere eldre ønsker å bo hjemme lenger og etterspørselen etter langtidsplass på sykehjem er synkende. Vi vet det blir flere spreke eldre, men også at flere av de eldste har et høyt hjelpebehov. Siden folk er forskjellige, vil de få mer tilpassede og spesialiserte tjenester, enten i eget hjem og/eller i institusjon.



Andel husholdninger med barn under 18 år med lav inntekt*, 2015



Hvor skal vi være i 2040?

- Oslo har små levekårsforskjeller og er fri for diskriminering og mobbing
- Alle barn har en trygg oppvekst som bidrar til like muligheter
- Oslo kommune involverer barn og unge og vektlegger deres stemme når tjenester og aktiviteter som angår dem skal utformes
- Alle innbyggere har mulighet til å delta i en meningsfylt og aktiv hverdag
- Oslo er en aldersvennlig by som er trivelig å bo og leve i for alle, og der det er lagt vekt på universelt utformede løsninger
- Oslo er en livssynsåpen by med rom for tros- og livssynssutfoldelse

► Gjennomsnitt for bydelen

► Gjennomsnitt for delbydelen (*mindre område innad i bydel*)

*EU-skala, under 60 % av medianinntekten i Oslo, korrigert for formue. Kilde: SSB

Hvordan kommer vi dit?

Vi skal bekjempe fattigdom og ulikhet gjennom bedre inkludering i arbeidslivet, tidligere innsats overfor barn og unge og en byutvikling som bidrar til større sosial balanse på tvers av byen. Befolkningssammensetningen endrer seg fram mot 2040, og vi må møte framtidens samfunn med strategier tilpasset morgendagens behov.

Inkluderende samfunnsutvikling

Oslo skal bruke en betydelig del av ressursene på barn og unge med de største utfordringene og behovene, slik at alle får de samme mulighetene til en trygg og god oppvekst – det som kalles positiv forskjellsbehandling. Bedring av levekår for utsatte barnefamilier er en satsing i Oslo, der medvirkning og samskaping står sentralt. Gjennom rekrutteringsarbeid og moderasjons- og fritaksordninger som for eksempel gratis kjernetid, skal vi legge til rette for at flere barn begynner i barnehage og aktivitetsskole.

Når tjenester og aktiviteter for barn og unge skal utformes, skal de det gjelder alltid bli hørt og deres stemme bli vektlagt. Dette vil skape bedre tjenester, bedre muligheter for barn og unge og større tillit mellom innbyggerne og kommunen, og barn og voksne. Koordinering av det rus- og kriminalitetsforebyggende arbeidet overfor barn og unge skal vektlegges. Rusomsorg og rusbehandling skal gi bedre helse og bedre liv for rusavhengige, godt helsestell, tilgjengelige tjenester og færrest mulig overdoser og alvorlige skader. Oslo kommune legger til rette for rask integrering av flyktninger og asylsøkere gjennom tilbud i barnehage, skole, norskopplæring, utdanning og arbeid. Kommunen vil prioritere forebygging av diskriminering og rasisme høyt, og legge vekt på systematisk arbeid for toleranse, mangfold og integrering. Kommunen vil arbeide for å hindre rekruttering til voldelige, ekstremistiske miljøer, og gjennom holdningsskapende arbeid motvirke nazisme og voldelig ekstremisme. Det skal særlig være fokus på arbeid for å hindre rekruttering til nazistiske organisasjoner. I tillegg skal vi aktivt fremme aksept for kjønns- og seksualitetsmangfold.

Oslo er en sammensatt by med en mangfoldig befolkning. Vi må derfor lage attraktive byrom som åpner for møter mellom mennesker, meningsutveksling og samarbeid på tvers av ulike grupper – en åpen og tolerant by. Det legges til rette for et mangfoldig tilbud med blant annet fritidsklubber for barn og unge. Når vi bygger nye skoler og barnehager skal vi legge vekt på at de skal kunne brukes til flere aktiviteter etter åpningstid. Eksempler kan være lokale kultur- og idrettsaktiviteter. Kommunen vil eksperimentere med kollektive boformer og by- og boligtypeløsninger som gir rom for fellesskap og møtested. Kommunen skal bygge flere omsorgsboliger og ungdomsboliger, mens det er statens ansvar å sørge for at det bygges flere studentboliger.

Seriøst og anstendig arbeidsliv

Deltakelse i et seriøst arbeidsliv bidrar til økonomisk selvstendighet, sosial inkludering, språklig trening og andre kvaliteter som fremmer helse og trivsel. Kommunen må tilrettelegge for systematisk og tettere samarbeid med næringslivet og etablere møteplasser for arbeidssøkende og næringsliv for at vi skal få til en rettferdig omstilling av arbeidslivet. Oslo kommune vil i tett samarbeid med partene i arbeidslivet jobbe for et seriøst arbeidsliv. Gjennom Oslomodellen bruker kommunen makten som stor innkjøper og byggherre til å pålegge alle kommunens virksomheter å bruke vedtatte standardkontrakter. Disse skal sikre anstendige arbeidsforhold og rettferdig konkurranse mellom seriøse leverandører som tar samfunnsansvar på alvor. Kommunen skal fortsette å bruke sin innkjøpsmakt til å snu den negative utviklingen med utbredt arbeidslivskriminalitet og sosial dumping, særlig i bygg- og anleggsmarkedet, men også innenfor andre sektorer, som f.eks. renhold, omsorg og barnevern.

Sosialt entreprenørskap kan inkludere flere og bidra til deling av sosial kapital og motvirke utenforskap. Kommunen skal også aktivt bruke egen organisasjon for å inkludere personer med nedsatt funksjonsevne og eldre i arbeidslivet, og levere universelt utformede tjenester. Det skal jobbes aktivt for en heltidskultur i kommunens virksomheter, der faste stillinger er målet. Dette vil også bidra til å utjevne økonomiske forskjeller mellom kvinner og menn. Bemanningsplaner bør utarbeides slik at man når disse målene.

Tidligere målrettet innsats overfor barn og unge

Tidligere innsats handler om å gi forebyggende tiltak for innbyggere som trenger det. Vi skal forebygge tidlig, framfor å reparere sent. Det er i barnehage og de første skoleårene barn utvikler språk og sosiale ferdigheter som legger grunnlaget for videre utvikling. Tidligere og mer målrettet innsats er derfor helt avgjørende. Oslo kommune er avhengig av et tett samarbeid mellom skole, barnehage, barnevern, NAV, skolehelsetjenesten og befolkningen for øvrig, for å gi bedre tjenester og følge opp barn og unge og deres foresatte best mulig. Kompetansen hos de voksne rundt barna må være høy. Barn og unges rett til medvirkning er en rettighet og alle tjenester skal utøve en medvirkende praksis. Skolen, barnehagen, barne- og ungdomstiltak og de frivillige skal danne en felles front



Foto: Anna Vaagland

MIN BY

«Som eldre driver jeg med mye frivillighet. Har man vært yrkesaktiv hele livet, kan man ikke sitte rolig når man blir pensjonist. Kommunen må samarbeide med frivilligheten om å aktivisere de eldre. Sosialt liv er viktig»

Inger Skaurum Frydendal,
pensjonist. Frogner.

#MITTOSLO

i kampen mot mobbing. Et mobbeombud gir elever og foreldre i Oslo hjelp og veiledning i mobbesaker.

Foreldre skal få den støtten de trenger for å bli gode og trygge omsorgspersoner. Vi må sørge for at det offentlige samarbeider godt til det beste for barna og med barna. Alle tjenester som skal hjelpe de yngste barna og deres familier i den fasen hvor barnehjernen er aller mest sårbar, skal bygge på det samme kunnskapsgrunnlaget om barns utvikling. Nyere hjerneforskning og kunnskap om tilknytning, traumer og omsorgssvikt er sentralt. Fagpersoner på helsestasjon, i barnehage og i skole må ha kompetanse til å se, før det er for sent, at et barn mishandles hjemme eller blir utsatt for andre former for alvorlig omsorgssvikt. Barnevernet skal være til stede i barnehager, skoler, helsestasjon, skolehelsetjeneste og på fritidsarenaer som barn og unge bruker. Alle tjenester som møter barn og unge skal ha et kjærlig og positivt syn på barn. I satsingen Barnehjerner-net har vi samlet alle disse områdene i en felles strategi.

Trygg og meningsfull alderdom med tilrettelagte tjenester

For at Oslo skal bli en aldersvennlig by med et miljø som fremmer aktiv og sunn aldring, må fellesskapsløsningene skapes i et samarbeid mellom innbyggere, medarbeidere, frivillige, lokale organisasjoner og på tvers av kommunale sektorer. Vi skal satse mer på forebyggende arbeid og tidlig innsats med hverdagsrehabilitering når hjelpebehov oppstår. Flere tilrettelagte botilbud og økt omfang av hjemmebaserte helse- og omsorgstjenester skal bidra til at flere eldre mestrer å bo trygt hjemme lenger. Kvalitetsutvikling i tjenestene og kompetanseheving for medarbeiderne skal gi innbyggerne mulighet for individuell og avansert behandling og pleie, både hjemme og på institusjon. Utvikling

av tillitsmodellen står sentralt i dette. Tilgang til velferdsteknologi kan øke trygghet og frihet. Vi skal koordinere helse- og omsorgstjenestene bedre, styrke avlastningsordninger for pårørende og legge til rette ut fra hva som er viktig for den enkelte innbygger. Oslo er en livssynsåpen by, og byens innbyggere skal kunne gravlegges med verdighet og respekt for den enkeltes tro eller livssyn.

Kommunen må legge aktivt til rette for at alle byens innbyggere, uavhengig av funksjonsnivå, får tilgang til likeverdige tjenester, og at alle offentlige steder er universelt tilgjengelige. Dette vil bidra til at eldre, personer med nedsatt funksjonsevne, og andre grupper som har behov for ulike former for tilrettelegging, kan benytte seg av tilbudet på lik linje med andre.

**VISSTE DU AT OSLO
ER MED I ET GLOBALT
NETTVERK AV BYER
SOM JOBBER FOR
Å BLI MER ALDERS-
VENNLIGE?**

Hva betyr en varmere by?

Morgendagens eldreomsorg

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



Vi hjelper familiene i gang

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



1 Foto: NTB Scanpix

2, 3 Foto: Kjetil Korslien

4 Foto: NTB Scanpix

5 Foto: Julia Forsberg

6, 7 Foto: Torstein Ihle, Kirkens bymisjon

8 Foto: Bymiljøetaten



Mer tilgjengelige kulturtilbud der du bor

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

Vi blir aldri for gamle til å ha det gøy!

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



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

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

EN MER SKAPENDE BY

Hvor er vi i dag?

Kunnskap og innovasjon er nøkkelen til framtidig verdiskaping og velferd. Som landets kunnskapshovedstad er Oslo tyngdepunktet for høyere utdanning og FoU-aktivitet i Norge. Byen har rundt 80 000 studenter og en høyt utdannet befolkning. Arbeidsledigheten er lav og verdiskapingen høy, med et sterkt innslag av tjenesteytende og høyteknologiske næringer. Oslo har også et rikt kulturliv. Kommunen er både kulturformidler gjennom museer og bibliotek, og tilrettelegger gjennom tilskudd og utleie av byrom og lokaler. Ved bruk av kreativitet og ny kunnskap skal vi sammen med befolkningen møte utfordringer og omfavne muligheter fram mot 2040.

Sterk kunnskapshovedstad med enda større potensial

Oslos viktigste fortrinn er å være et nasjonalt tyngdepunkt for kunnskapsproduksjon og landets største studentby. Sammenlignet med andre regioner i Europa kunne en imidlertid forvente at forsknings- og utdanningssektoren bidro mer til innovasjon både for å etablere nytt næringsliv og for å utvikle eksisterende bedrifter. Å hente ut dette potensialet krever enda tettere samspill mellom akademia, næringsliv og offentlig sektor. Oslo må også bli mer attraktiv i den internasjonale konkurransen om å tiltrekke seg kompetanse og investeringer. Byens næringsliv, universiteter og høyskoler, studenter og andre kunnskapsmiljøer må i større grad synliggjøres og brukes som kilder til kreativitet og innovasjon. Det ligger også et stort potensial i å mobilisere byens innbyggere for å utvikle gode nærmiljøer og skape bedre tjenester til byens befolkning.

Oslo har et allsidig næringsliv med en stor andel av kunnskapsintensive forretningsmessige tjenestenæringer med høy verdiskaping. Det er om lag 470 000 sysselsatte i Oslo. Rundt en fjerdedel av bedriftene leverer til et nasjonalt eller internasjonalt marked. Omtrent halvparten av jobbene i Oslo er i private bedrifter som hovedsakelig selger varer og tjenester til byens egne innbyggere eller andre bedrifter lokalt. Oslo kommune har om lag 50 000 ansatte – eller om lag 10 prosent av jobbene i byen, men andelen som er sysselsatt i offentlig sektor er lavere her enn i resten av landet.

Oslo har et dynamisk næringsliv som utvikler stadig nye produkter og tjenester, og som har vist evne til å omstille seg. Dette har skjermet Oslo mot oljeprisfallet og er viktig for å opprettholde og styrke konkurransekraften videre.

Både det nye kunnskapsintensive næringslivet og de mer tradisjonelle produksjonsbedriftene skal ha sin plass i Oslo, selv om byen allerede har hatt en stor nedgang i typiske industrivirksomheter. Framtidens teknologiske utvikling vil kreve omstilling i næringslivet, og det vil oppstå nye behov og prioriteringer vi i dag ikke kjenner.

Å lære norsk er en nøkkel til deltakelse i arbeidslivet, men mange har også behov for å supplere det de kan med relevant kompetanse om norske forhold og arbeidsmåter, teoretisk og praktisk, slik at de kan bruke sin kompetanse i Oslos arbeidsmarked.

Dårlig samsvar mellom forventninger og studievalg gir frafall

Mange elever i videregående opplæring i Oslo er lite forberedt for høyere utdanning. De mangler kunnskap om hva som venter dem, både i og utenfor studiene. Resultatet er høyt studiefrafall og mange omvalg i høyere utdanning. Kun én av fire elever søkte yrkesfaglig utdanningsprogram i 2018. Behovet for fagarbeidere er stort, men elever på yrkesfag fullfører og består videregående opplæring i lavere grad enn elever på studiespesialisering. Mulige årsaker til dette kan være mangelen på relevante lærlingplasser, et useriøst arbeidsliv, eller manglende relevante jobber etter endt utdannelse.

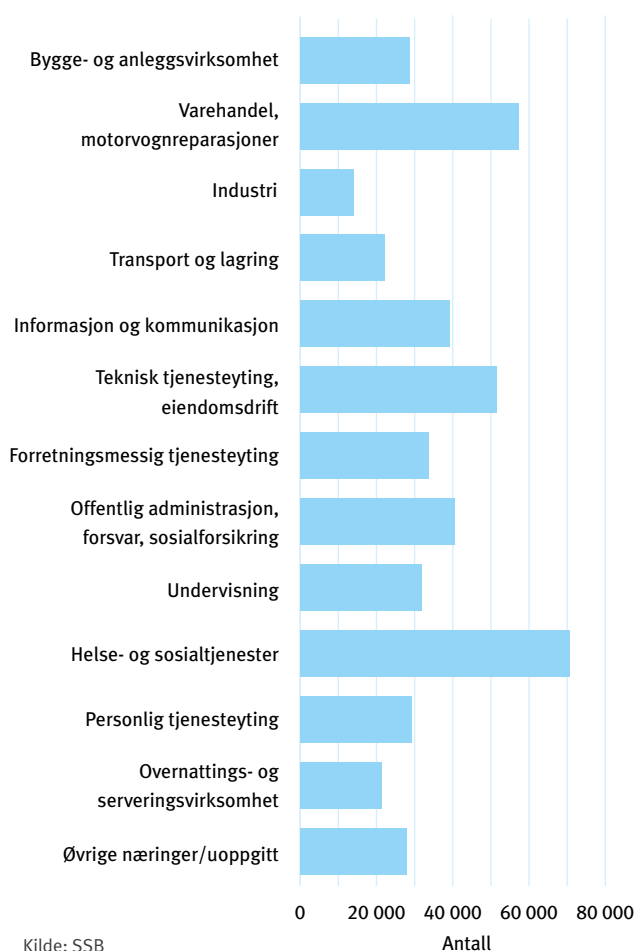
Kulturtilbudet og kreative næringer

Oslo har et rikt kulturliv, og kommunen er en god formidler av og tilrettelegger for kunst og kultur – for eksempel gjennom utleie av lokaler, finansiering og tiltak som kunstordningen. Kreative næringer er en viktig del av byens kultur- og næringsliv. At byen har et levende kulturmiljø er et stort profileringsfortrinn som gir store ringvirkninger for bysamfunnet. Kulturtilbudet og kultur-



bruken varierer i befolkningen, og i deler av byen er bredden i tilbudene for dårlig. Det er dessuten tungvint å organisere store arrangementer, med mange kommunale instanser som må involveres. Barn og unge i Oslo trenger flere arenaer for kreativ og kunstnerisk utfoldelse, og det er behov for å styrke undervisningstilbud som musikk- og kulturskoler. Det må videre legges bedre til rette for Oslos profesjonelle kunstnere enn hva som gjøres i dag.

Sysselsatte i Oslo etter arbeidssted og næring, 2017



Hvor skal vi være i 2040?

- Oslo er en ledende og attraktiv kunnskapsby og næringsregion i Europa, og motor for verdiskaping og teknologiutvikling – særlig knyttet til det grønne skiftet
- Oslo er en nyskapende og brukerorientert kommune med tilgjengelige og effektive tjenester
- Ressursene brukes på tvers av sektorer og kommunen ledes med stor grad av tillit til de ansatte
- Oslo er et kreativt og kulturelt kraftsenter som er tilgjengelig for alle, og spesielt barn og unge har et godt kulturtilbud og inspireres til å utfolde seg på det kreative og kunstneriske feltet
- Fra barnehage til videregående skole stimuleres barn og unge til å bli skapende og kunnskapsrike mennesker, godt rustet til framtidens samfunnsliv

Hvordan kommer vi dit?

En smartere by fornyer og utvikler sine offentlige tjenester i samspill med innbyggerne. Framtidsrettet og tillitsbasert styring og ledelse, digitalisering og innovative offentlige anskaffelser skal prege hovedstaden. Oslo kommune skal aktivt legge til rette for møteplasser og sikre areal for innovasjon og nytt næringsliv rundt byens fremste kunnskapsmiljøer. Kulturtilbudet skal styrkes, og Oslo skal tilrettelegge bedre for større arrangementer. Fra barnehagen til videregående skole stimuleres barn og unge til å bli skapende og kunnskapsrike mennesker.

Styrke Oslos internasjonale attraktivitet og konkurransekraft

Bredden i Oslos næringsliv er en styrke for byen og det skal sikres areal og armslag for produksjonsnæringslivet på linje med nye bedrifter. Oslos mange solide og internasjonalt orienterte fagmiljøer er kjernen når vi skal styrke vår internasjonale konkurransekraft. Vi opplever en økende internasjonal oppmerksomhet om Oslo som et spennende sted for innovasjon og fornyelse. Dette er vesentlig for å sikre framtidens arbeidskraft og investeringer i nytt næringsliv. Kommunen må bli flinkere til å profilere Oslos unike fortrinn og muligheter til internasjonale studenter, forskere og innovative næringsaktører. Byen må også ta sin vertskapsrolle på alvor. Et langsiktig samarbeid mellom kunnskapsinstitusjonene og kommunen er avgjørende for å utvikle Oslo til en ledende og attraktiv kunnskapsby og næringsregion i Europa. Oslo kommune skal bidra aktivt til samhandling mellom akademia og næringslivet ved å skape gode møteplasser og sikre areal for innovasjon og nytt næringsliv i kunnskapsinstitusjonenes nærområder. Viktige grep er å etablere geografiske, flerfunksjonelle innovasjonsdistrikter som integrerer dagens campusområder bedre i byen og gjør dem til attraktive byområder for alle. En sentral utfordring er å sikre plass for kunnskapsintensiv næring og service nær byens etablerte kunnskapsmiljøer, og utvikle mer flerfunksjonelle byområder som stimulerer til samarbeid og fremmer trivsel og kultur for innovasjon. Der skal det utvikles fruktbart samarbeid mellom forskning, undervisning og kunnskapsbaserte bedrifter i et miljø som også omfatter boliger og andre urbane funksjoner. Ideen om å utvikle området ved Blindern-Gaustad til Oslo Science City er et steg på veien. Også for utviklingsområder som Hovinbyen og Ullevål kan kommunen legge opp til dette. Potensialet for å utvikle et innovasjonsdistrikt i sentrum – fra OsloMet i Pilestredet ned mot Tullinløkka – vil også bli vurdert. Når Universitetet i Oslo nå reiser et bygg for Livsviten-skap, vil det gi en stor tverrfaglig satsing på et felt som er viktig for omstilling av næringslivet i Oslo og Norge. Satsingen vil også legge til rette for mer samskaping mellom kunnskaps- og næringsmiljøene og det offentlige. Oslo kommune vil bidra aktivt.

En innovativ og brukerorientert kommune med tillit til de ansatte

I en verden med store forandringer må også kommunen kunne endre seg og møte nye forventninger og krav til tjenestenes utforming og kvalitet. Oslo kommune som arbeidsplass utvikles fortløpende gjennom å ha tillit til hverandre som arbeidskollegaer. Vi skal skape bedre tjenester og bli mer effektive – blant annet ved at de ansatte påvirker eller selv bestemmer hvordan de skal nå mål og løse oppgaver i samarbeid med brukere. Kommunen er til for innbyggerne, men innbyggerne er også viktige ressurs-er i kommunens arbeid med å utvikle nye tjenester. Det må skje på tvers av sektorer. I samarbeid med arbeidstakere og deres organisasjoner skal Oslo også videreutvikles som en attraktiv arbeidsplass, som både tiltrekker seg, videreutvikler og beholder gode medarbeidere. Digitalisering og nye teknologiske løsninger muliggjør mer helhetlige og effektive tjenester, og de må utformes i god dialog med innbyggerne. Når stadig flere tjenester digitaliseres, må en ta hensyn til ulik kompetanse, digital modenhet og endringsvilje i befolkningen, og samtidig sørge for drifts-sikkerhet og personvern.

Oslo kommune skal bevisst bruke sin innkjøpsmakt. Gjennom innovative anskaffelser kan vi stille miljøkrav og benytte miljøkriterier, og ved deltakelse i innovative partnerskap skal kommunen stimulere næringslivet til nytenkning, samarbeid og innovasjon.

Utvikle kompetanse for framtiden

For å møte endringene i arbeidslivet må kommunen ta kompetanseutvikling på alvor. I kjølvannet av digitalisering og automatisering vil yrker kunne forsvinne og endre innhold, og nye yrker oppstå. Oslo kommune er Norges største arbeidsgiver, og kommunen skal sikre at alle ansatte er skodd for endringene og omstillingsbehovet som kommer gjennom å tilby opplæring, videreutdanning og omskolering. Det vil også være viktig å holde arbeidsledigheten lav i Oslo og øke sysselsettingen blant grupper med svak tilknytning til arbeidslivet, for eksempel i enkelte innvandrergreper. Oslo har en stor befolkningsgruppe som har innvandret og som har med seg kompetanse fra sine tidligere hjemland. Å lære norsk er en nøkkel til deltakelse i arbeidslivet, men mange

MIN BY

”Innvandrere har med seg masse kompetanse som det er viktig å bruke på rett sted – ellers går samfunnet glipp av den.”

Rama Raduwa, skoleelev. Sagene.

#MITTOSLO



Foto: Anna Vaagland

har også behov for å supplere det de kan med relevant kompetanse om norske forhold og arbeidsmåter, teoretisk og praktisk, slik at de kan bruke sin kompetanse i Oslos arbeidsmarked. Mye av dette kan med fordel gjøres som opplæring på arbeidsplassen. Kommunen skal ha en inkluderende ansettelsespolitikk der realkompetanse verdsettes. Oslo kommune skal fremme en arbeids- og kompetansepolitisk strategi, som skal vise retning for hvordan noen av disse utfordringene skal håndteres i tiden fremover.

Mer helhet og sammenheng i opplæringsløpene

Skolen skal gjøre elevene i stand til å møte framtidens utfordringer, og utdanne elever til et arbeidsliv vi ikke fullt ut kjenner innholdet i. Digitalisering, entreprenørskap, økt medvirkning fra barn og unge selv, bruk av andre læringsarenaer og en revitalisering av de praktiske og estetiske fagene, er tiltak som skal ruste elevene for framtidens samfunns- og arbeidsliv.

Elever i videregående skole skal i større grad forberedes til videre studier og arbeidslivet. Skolene skal få tydeligere profil, sterkere fagmiljøer og samarbeide med institusjoner i høyere utdanning og i arbeidslivet. Yrkesfagene må i større grad rette seg inn mot arbeidslivets framtidige kompetansebehov, og det er viktig å tilrettelegge for flere relevante lærlingplasser. Oslo kommune bidrar til flere lærlingplasser ved å kontraktsfeste at leverandører i bransjer med behov for lærlingplasser skal benytte lærlinger når de utfører oppdrag for Oslo kommune. Dette kan bidra til at flere elever søker, fullfører og består yrkesfaglige utdanningsprogram.

Rom for kunst og kunstnere

Skolene, bibliotekene og andre lokale kultureiendommer skal i større grad stilles til rådighet for kulturproduksjon. Oslo skal ha gode produksjonsvilkår for den profesjonelle, skapende kunsten. Bedre koordinering og tilrettelegging fra kommunens side skal føre til at Oslo kan være vertskap for flere store arrangementer i framtiden enn i dag.

**VISSTE DU AT 2 AV 3
NYE ARBEIDSPlassER
I NORGE SKAPES I NY-
ETABLERTE BEDRIFTER,
OG DE ALLER FLESTE NY-
ETABLERTE BEDRIFTENE
SOM VOKSER TIL OVER
50 ANSATTE ER I OSLO-
REGIONEN?**

Hva betyr en mer skapende by?



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

- Saga Helen Castle i idémøte på Facebook med byrådet



En by som skaper nye verdier

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



Smartere by med elbiler

En smart by bruker ny teknologi til å bli mer bærekraftig – til fordel for innbyggerne.

Utslipp fra transport står for 62 prosent av klimagassutslippene i Oslo. Derfor skifter vi ut den kommunale bilflåten til gode fornybare alternativer som elektrisitet, hydrogen eller biogass. Vi legger til rette for private elbiler gjennom å etablere ladestasjoner.

Oslo-regionen er verdens første massemarked for elbiler. Vi samarbeider med elbilforeningen, miljøvernorganisasjoner og andre relevante partnere. Elbilsatsingen er en av mange smart-by-prosjekter i Oslo – vi driver med alt fra nullutslipps byggeplasser og elektriske busser til kretsløpsbasert avfallshåndtering.



1. Illustrasjon: Armund/Vignæs AS arkitekter MNAL

2. Foto: Alis Chetreau

3. Foto: Calle Huth

4. Foto: Svein Finneide

5. Himmelhøyt – Foto: by:Larm/Endre Lohne



Oslo Science City – et stort fellesløft

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

Byen – en spontan opplevelsesarena

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



Nye tanker skal løse nye utfordringer i Oslo

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

“Hva med en app som gjør at sykkelene dine kan kjøre deg hvor som helst?”

- Elever ved Seterbråten skole



EN BY MED Plass TIL ALLE

Hvor er vi i dag?

Kommunens siste befolkningsframskrivning viser at Oslo kan ha opp mot 850 000 innbyggere i 2040. Et presset boligmarked gir høye boligpriser, men med store geografiske variasjoner. Deler av byen har dårligere levekår og svakere omdømme enn andre. Det er heller ikke lett å ta helsefremmende valg i hverdagen eller bevege seg rundt uavhengig av funksjonsnivå alle steder. Vi har store oppgaver innen sosial og teknisk infrastruktur og beredskap, og mye å tjene på et tettere samarbeid med frivillige organisasjoner og personer.

Store svingninger i boligbyggingen og høyt prisnivå

I 2017 ble det bygget ferdig 2 900 boliger i Oslo. Samme år ble det igangsatt hele 6 500 boliger, noe som er dobbelt så mye som snittet for de ti foregående årene. Dette vil sannsynligvis føre til et høyt antall fullførte boliger i 2018 og 2019. Utfordringen framover vil bli å holde boligbyggingen på et jevnt høyere nivå enn de foregående ti årene. I løpet av de siste 20 årene har det blitt bygget mange små boliger, ofte der det er mange små boliger fra før. Boliger i blokkbebyggelse dominerer boligbyggingen. I norsk målestokk ligger boligene i Oslo og Bærum på pristoppen. Det er særlig tomteverdien som gir det høye prisnivået, men andre faktorer, som det lave rentenivået, spiller også inn i betydelig grad. I 2017 var prisene for brukte boliger i Oslo og Bærum 25 prosent høyere enn i 2015 og 8 prosent høyere enn i 2016. Prisenivået i 2017 ligger hele 85 prosent høyere enn for ti år siden.

En sammensatt befolkning har et variert boligbehov

Det er en viktig utfordring å sikre attraktive boligområder for hele befolkningen i både øst og vest – både for barnefamilier, personer med nedsatt funksjonsevne og mennesker med svak økonomi. Folk med lav inntekt får stadig færre valgmuligheter på boligmarkedet, og vi får en opphopning av slike grupper i områder med de laveste prisene. Hvordan boliger og det offentlige rom er utformet kan ha betydning for hvilken plass man føler å ha i samfunnet. Mange boområder er i dag lite universelt utformet.

Behov for arealer til sosial infrastruktur og samarbeid med frivillig sektor

Vi har stort behov for sosial og kulturell infrastruktur som barnehager, skoler, kultur- og idrettsarenaer, bade- og svømmeanlegg og omsorgsinstitusjoner. Det er også be-

hov for grønnstruktur samt torg- og møteplasser. Samtidig opplever vi knapphet på arealer. Vår raskt voksende by får også en stadig større utfordring med å sørge for nok gravplassareal, og å ha nok offentlige lokale møteplasser som små og store kulturarealer, bibliotek og parker. Oslo har lavere dekning av idrettsanlegg enn resten av landet, og behovet for nye anlegg er størst i indre by. Samtidig har mange av de eksisterende idrettsanleggene andre steder i byen omfattende vedlikeholds- og rehabiliteringsbehov. Elever i Oslo-skolen får begrenset svømmeopplæring, og mange barn har for dårlige svømmeferdigheter.

Anlegg for egenorganisert aktivitet er viktig for de som ikke deltar i organisert idrett, og snøfattige vintre øker behovet for kunstis- og kunstsnøanlegg. På kultur- og frivillighetsfeltet er det et tilsvarende behov for å utvikle infrastruktur for egenorganisert aktivitet. I 2014 la frivillige ned 13 000 årsverk og 22 millioner innsatstimer i Oslo, og det er stort rom for å forbedre kommunens støtte og tilrettelegging. Frivilligheten spiller allerede en viktig rolle i mange menneskers liv. Det er mange oppgaver vi trenger å løse i framtiden, som for eksempel at folk opplever ensomhet.

En trygg by fordrer solid infrastruktur, god beredskap og samvirke

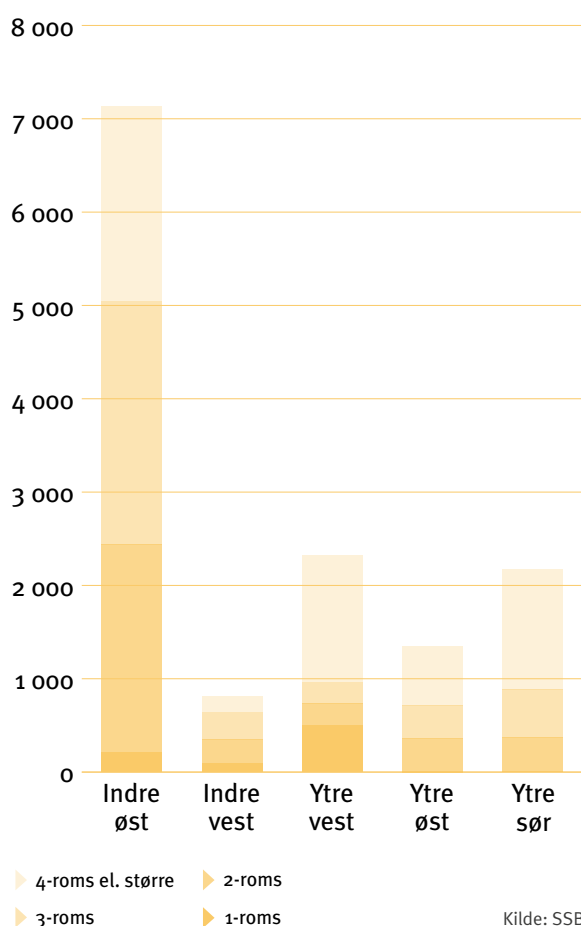
Klimaendringene utgjør en beredskapsutfordring og kan ha konsekvenser for både økonomi, kulturminner og folkehelse. Økt utbygging og fortetting må planlegges slik at vi forebygger flom og oversvømmelser, og byen må ruste seg til å møte et klima i endring. Også avløpsnettet kan bli overbelastet som følge av mer regn og flere folk. Befolkningsvekst og klimaendringer kan gi økt behov for brann- og redningstjenester. Vannforsyningen til Oslo er sårbar fordi byen ikke har en tilfredsstillende reservevannforsyning og et robust stamnett for vannoverføring. Befolkningsveksten legger i seg selv press på



Foto: Calle Huth

vannforsyningen, og det er for mange lekkasjer i vannledningsnett. Den internasjonale politiske situasjonen gjør også Oslo sårbar for terror og store svingninger i flyktningetilstrømningen. Godt samvirke mellom kommunen og statlige, private og frivillige aktører er viktig for å møte framtidens utfordringer på en helhetlig og koordinert måte.

Boligbygging etter antall rom i boligen, 2013–2017



Hvor skal vi være i 2040?

- Over hele byen har Oslo et variert boligtilbud med god kvalitet som dekker innbyggernes boligbehov
- Oslo har mangfoldige, tilgjengelige byrom, og lokale tilbud for idrett, kultur og rekreasjon i hele byen, som gjør det lett å leve sunne og gode liv
- Oslo er en trygg by med robust teknisk infrastruktur og god beredskap mot uforutsette hendelser
- Kommunen har sørget for at det er nok plass til barnehager, skoler og annen kulturell og sosial infrastruktur i alle nabolag
- En mangfoldig frivillig sektor blomstrer på egne premisser, bidrar til meningsskapende fellesskap og samarbeider tett med kommunen om å skape engasjement, gode lokalsamfunn, tjenester og tilbud til befolkningen

Hvordan kommer vi dit?

En høy takt i boligbyggingen skal opprettholdes og boligbygging skal styres for å bidra til sosial utjevning. I tillegg skal byen gi alle mennesker muligheter, uavhengig av funksjonsnivå, og legge til rette for at det er lett å ta helsefremmende valg i hverdagen. En mangfoldig frivillighet skal bidra til samfunnsutviklingen.

Økt reguleringstakt og samarbeid for mer boligbygging

Oslo kommune skal sørge for at det bygges flere boliger og at det er et godt og variert botilbud til innbyggere i ulike livsfaser, med ulik økonomi og sosial bakgrunn. Gjennom tett samarbeid mellom kommune, innbyggere og utbyggere skal vi øke reguleringstakten og opprettholde høy boligbygging. Økt byggetakt, fortetting og transformasjon av områder gjør det mulig å utvikle nye boformer og løsninger tilpasset ulike brukergrupper. Godt samarbeid lokalt og regionalt er viktig for å sikre robuste og fleksible løsninger for vann og avløp.

Strategiske tomtkjøp og helhetlig planlegging skal sikre arealer til skoler og barnehager i nye byutviklingsområder.

Attraktive by- og boområder skal gi god folkehelse

Befolkningen skal ha enkel tilgang til varierte grøntområder, slik at det er lett å ta helsefremmende valg i hverdagen. Gode planlagte uteområder, for eksempel i tilknytning til barnehage og skole, kan gi barn bedre tilgang på natur. Utforming av bygg og uterom skal fremme tilgjengelighet, trygghet og inkludering, og estetiske opplevelser, blant annet gjennom belysning, møblering og kunst. Busker, trær og parker skal beskyttes og styrkes, og vi må sette av areal til gravplasser som til enhver tid er tilpasset byens befolkning. Gravlundene bør være en integrert del av byens grønnstruktur slik at de også kan fungere som områder for rekreasjon. Trafikksikkerhetsarbeidet med vekt på fotgjengere og syklist vil bidra til at flere velger å gå og sykle. Det skal bygges idrettsanlegg og bade- og svømmeanlegg for å sikre innbyggerne et godt tilbud, og disse anleggene skal rehabiliteres hyppigere slik at vi opprettholder kapasiteten og kvaliteten. Offentlige funksjoner som skoler, biblioteker og idrettsanlegg skal fungere som lokale møteplasser og utformes på en måte som gir mulighet for sambruk og fleksibel bruk over tid. Hver bydel skal ha minst en bibliotekfilial. Såkalte meråpne bibilotekefilialer, hvor man får tilgang til biblioteket med lånekort også etter stengetid, vil i løpet av de nærmeste årene bli en selvfølge. Tilgjengeligheten til idrettsanlegg og bad skal også økes gjennom utvidete åpningstider og bruk av ny teknologi. Det skal bli enklere å bruke lokaler og utearealer til kultur og frivillighet med digitale løsninger for adgang.

Boligbygging som sosial utjevning

Områdene med de laveste boligprisene – og der lavinntektsusholdningene hoper seg opp – skal utvikles med nye kvaliteter som gjør at de oppleves som trygge og gode steder å bo og vokse opp i. Det skal legges til rette for at familier skal kunne gjøre boligkarriere i sin egen bydel, med variasjon i boligstørrelser og boligtyper. Det skal ikke bli for mange boliger for vanskeligstilte i ett enkelt område, og modeller for rimelige boliger med god kvalitet skal gi et alternativt boligtilbud mellom det ordinære markedet og tilbudet for de mest vanskeligstilte. Oslo kommune skal fortsette å gjennomføre områdesatsinger i de mest utsatte lokalområdene i byen. Områdesatsingene skal sikre at alle boligområder i byen oppleves som gode og trygge steder å bo og vokse opp. Gjennom aktiv involvering av lokalbefolkningen og utstrakt samarbeid på tvers av sektorer og fagområder skal områdesatsingene bidra til varige forbedringer av nærmiljøkvaliteter og tjenester i de mest utsatte lokalområdene.

Mer samarbeid med frivillig sektor

Sammen kan kommunen og de frivillige løse mange av oppgavene kommunen står overfor. Kommunen skal bli en bedre tilrettelegger og støttespiller for frivillig sektor, både gjennom bedre koordineringsstøtte og gjennom direkte og indirekte finansiell støtte. Ordninger for søknader og rapportering skal bli enklere og mindre byråkratiske. Med små grep fra kommunens side kan frivillig innsats bidra til at kommunens ressurser rekker lenger. Kommunen vil i større grad gjøre kommunal grunn og lokaler tilgjengelig for aktivitet i regi av frivillige. På idrettsområdet er det allerede lagt til rette for økt samarbeid om realisering av nye anlegg.

Samfunnssikkerhet og beredskap

Kommunen skal være forberedt på å håndtere uforutsette hendelser. Samfunnssikkerhet skal trekkes aktivt inn i all arealplanlegging og utbygging og skal være en integrert del av alle kommunens aktiviteter. Kommunen skal samarbeide systematisk og helhetlig med samfunnssikkerhet og beredskap på tvers av sektorer i kommunen, med sikte på å redusere risiko for tap av liv eller skade på helse, miljø og materielle verdier. Kommunens overordnede risiko- og sårbarhetsanalyse ligger til grunn som felles kunnskapsgrunnlag i beredskapsarbeidet.



MIN BY

*”Å gjøre byen tilgjengelig
for funksjonshemmede er
å gjøre den mer
tilgjengelig for alle”*

Bjørn Roger Johansen, rehabiliterings-
koordinator i Norges Blindforbund

#MITTOSLO

Foto: Anna Vaagland

I arbeidet med å sikre at Oslo er en trygg by, og at det oppleves trygt å bo og oppholde seg i byen, er kriminalitetsforebyggende og trygghetsskapende tiltak særlig viktig. Kommunen skal jobbe målrettet med forebyggende tiltak, og samarbeide tett med relevante eksterne aktører for å hindre utrygghet, utenforskap og radikalisering.

Klimatilpasning skal være en naturlig del av alle deler av byplanleggingen, og vedtatt overvannsstrategi skal implementeres. Vannforsyningen er svært sårbar. Arbeidet med å etablere en fullgod reservevannforsyning og styrke det eksisterende vannforsyningssystemet for Oslo er igangsatt og blir en sentral satsing i årene framover. En robust vannforsyning må sikres innen 2028. I tillegg blir det viktig å redusere vannforbruket og lekkasjer. Målet er at vannforbruket skal reduseres fra 160 liter (dagens forbruk) til 130 liter per person i døgnet innen 2030.

Oslo kommune vil satse på et godt samarbeid både regionalt og tverrfaglig for å sikre koordinering og samordning av teknisk infrastruktur som vannforsyning, energiforsyning, avfalls- og avløpshåndtering. Det er også viktig å sikre nødvendig framkommelighet for utrykningskjøretøy.

**VISSTE DU AT
20 PROSENT AV
OSLOS INNBYGGERE
ER PÅ FLYTTEFOT
OG BYTTER BOLIG I
LØPET AV ETT ÅR?**

Hva betyr en by med plass til alle?



1

“Vi vil ha et mer livlig sentrum med parker, lekeplasser og andre møtesteder.”

- Elever ved Øraker skole



Plass til å bo – uten behov for bil

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

Hopp i havet midt i byen!

I Oslo kan du ta en dukkert rett etter jobb eller skole, eller som en del av byturen en lørdags formiddag. Vi måler temperaturen i vannet på Sørenga sjøbad hver mandag, onsdag og fredag i juni, juli og august – men ingen nekter deg å bade i februar om du liker sånt. Badevakt har vi imidlertid bare på jobb i sommerferien. Toaletter koster 10 kroner (kortbetaling). Vi har lagt til rette for folk i alle aldre, har badebrygge med stige, hoppetårn, sandstrand, kafe og matbutikk i gangavstand. Her er det klart for kortreist feriefølelse!



2



3



4

1 Foto: Therese Alice Sanne, VG / NTB scanpix

2 Foto: Ragnhild Langeland for ByplanOslo

3 Foto: Ellen Stokland for ByplanOslo

4 Illustrasjon: JajaArchitects

5 Foto: Oh Shots Lighthouse Works

6 Foto: Chell Hill

7 Foto: NTB Scanpix

5

Framtidsrettet og spennende arkitektur

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

“Visste du at innbyggerne i Groruddalen jevnt over er mer fornøyd med tilgangen til natur og friluftsområder enn innbyggere andre steder i byen?”

- Publikumsundersøkelsen 2014

Vi løfter byen videre

For å løfte de lokalområdene i byen som har størst behov for en ekstra innsats, gjennomføres områdesatsinger. Disse skal bidra til at alle som bor i Oslo, uavhengig av økonomi, kan bo og vokse opp i gode og trygge nærmiljøer.

I 2018 pågår det områdesatsinger i Groruddalen, Oslo sør og Indre øst. I alle områdene er lokalbefolkningen med på å bestemme hva som skal gjøres. Bydelene får en rolle som lokalsamfunnsutvikler for å samle alle som kan bidra til å utvikle områdene videre, enten det er næringsliv, offentlige etater eller lokale lag og foreninger. Med mange på laget er det lettere å gripe tak i de forskjellige utfordringene og mulighetene som kjennetegner det enkelte området. Gjennom lokal medvirkning skaper vi entusiasme, nye møteplasser og et mer inkluderende lokalsamfunn der flere deltar aktivt.

6

7

OSLOS BYUTVIKLINGS- STRATEGI MOT 2040



Byutviklingsstrategien tar for seg hvordan vi fysisk skal utvikle byen. Den bygger videre på strategien i Kommuneplan 2015, om en kompakt og banebasert utvikling, men er revidert for å bli et bedre redskap for en grønnere, varmere og mer skapende by med plass til alle. Byutviklingsstrategien er ikke juridisk bindende, men skal bli lagt til grunn når arealdelen i kommuneplanen revideres.

Oslo er en by i vekst, og har vokst med 200 000 innbyggere siden 1985. Dette har på mange måter gjort Oslo til en bedre og mer spennende by. Oslo ligger nå an til å vokse med 100 000 innbyggere fram til 2030 og enda 80 000 innbyggere mot 2040. Kommunen må tilrettelegge arealer for denne veksten og skal styre utviklingen og bruke veksten til å gjøre Oslo til en enda bedre by for enda flere. Byutviklingsstrategien bidrar til at Oslo er en god by å bo og leve i.

Kapittel 4.1 omsetter mål og føringer i kapittel 3 om en grønnere, varmere og mer skapende by med plass til alle, til føringer for byutviklingen gjennom tre perspektiver på den fysiske byen: *Hovedstaden* viser hvordan vi gjennom byutvikling skal ivareta hovedstadsfunksjoner, regional utvikling, konkurransedyktig næringsliv og skape en mer attraktiv og pulserende by. *Nullutslippsbyen* viser hvordan kommunen gjennom byutviklingen skal nå nullutslippsmålet.



Foto: John Hughes for PBE

Oslo vokser – nybygging og kultur- og naturverdier skal utvikles i samspill.

Hverdagsbyen viser hvordan kommunen gjennom byutviklingen skal videreutvikle attraktive steder med utgangspunkt i lokale kvaliteter og skape trygge og gode nabolag for alle. Kapittel 4.2 viser hvor det skal bygges og hvilke infrastrukturiltak som bygger opp om ønsket byutvikling. Arealstrategikartene bygger på dette. Kapittel 4.3 viser strategier for å legge til rette for nok boligbygging og attraktive bomiljøer, samt et innovativt og allsidig næringsliv. Kapittel 4.4 redegjør for hvordan kommunen gjennom planlegging skal sikre helhetlig utvikling med utgangspunkt i lokale stedskvaliteter og gode medvirkningsprosesser for innbyggerne, jobbe for økt gjennomføringskraft. Kapittelet redegjør også for hvilke oppgaver som skal følges opp i revisjonen av kommuneplanens arealdel.



Byrom for alle: Det skal sikres tilstrekkelig andel ikke-kommerisielle byrom, med møblering og fasiliteter av høy kvalitet, som bidrar til kontakt mellom ulike grupper av befolkningen.

HOVEDSTAD, NULLUTSLIPPSBY OG HVERDAGSBY

Oslo er landets hovedstad og skal være en attraktiv storby for folk som bor i, jobber i og besøker Oslo, og som bidrar positivt til regionen og til landet for øvrig. Byutviklingen spiller en nøkkelrolle i å sikre at Oslo blir en miljøvennlig nullutslippsby. Skal vi nå kommunens mål om grønn byutvikling med ren luft og 95 prosent klimagassreduksjon innen 2030, er det viktig at dette gjenspeiles i alle strategier, føringer og valg. Her presenteres tre perspektiver for Oslo 2040, som viser hvordan kommunen gjennom byutvikling i samarbeid med innbyggere, næringsliv, stat og nabokommuner kan skape et grønnere, varmere og mer skapende Oslo med plass til alle.

Hovedstaden – attraktiv og konkurransedyktig

Attraktivt storbyliv

Oslo som storby gir rom for flere urbane tilbud og gode og varierte opplevelser. Vi skal bruke veksten til å videreutvikle naturgitte, historiske og bymessige kvaliteter, og slik styrke ulike byområders rolle og identitet. Den tette, allsidige byens kvaliteter skal videreføres til nye områder. Byens offentlige rom skal være åpne, inkluderende arenaer for alle, uavhengig av alder og sosial bakgrunn.

Hovedstad og sentrum i regionen

Oslo skal videreutvikle rollen som hovedstad, enten dette er knyttet til viktige nasjonale institusjoner, vertskapsrollen eller ulike næringsfunksjoner. Utforming og lokalisering av bygg og anlegg til offentlige virksomheter skal ivareta virksomhetenes behov og samtidig gi merverdi til byens innbyggere, arbeidstakere og besøkende. Det kan dreie seg om å skape byliv, virksomhetene som drivkraft i ny byutvikling, eller å bidra til arbeidsplasser og offentlige tilbud over hele byen, slik for eksempel Operaen spilte en viktig rolle som drivkraft i utviklingen av Bjørvika.

Oslo utgjør sentrum av en felles arbeids-, bolig- og service-region som inkluderer Akershus og deler av Oppland, Buskerud, Østfold og Vestfold. Dette krever godt samarbeid regionalt og på tvers av kommunegrensene og mellom kommunene og staten, knyttet til kollektivtiltak, arealplanlegging og samhandling med næringslivet.

Som landets hovedstad skal Oslo ivareta og styrke våre nasjonale og lokale kulturminner og kulturmiljøer. Å utvikle og bevare unike og identitetsskapende miljøer i Oslo er bærekraftig forvaltning av vår kulturarv, og

styrker samtidig byens egenart og attraktivitet. Gjennom aktiv satsing på nyskapende og god arkitektur skal vi videreutvikle Oslos nasjonale særpreg og heve byens arkitektoniske profil nasjonalt og internasjonalt. Oslos særegne landskapstrekk, med beliggenheten innerst i fjorden, og amfiet og de grønne åsene som omgir byen, gir faste rammer for byens videre utvikling.

ARKITEKTURPOLITIKK FOR ET BÆREKRAFTIG SAMFUNN

Byrådet utvikler en ny arkitekturpolitikk for Oslo. Den skal i tillegg til å fremme og sikre arkitektonisk kvalitet, også være et verktøy for å redusere klimagassutslipp og fremme et bærekraftig samfunn.

Arkitekturpolitikken visjon og mål er å bidra til økt kvalitet i utforming av byens arkitektur og byrom. Den skal vise hvordan god arkitektur både kan være et mål i seg selv og et verktøy for å nå andre viktige politiske samfunns mål. Oslos arkitekturpolitikk skal være et verktøy for å styrke kvaliteten i – og bevisstheten om – arkitekturen og våre fysiske omgivelser, herunder farger og materialbruk. Arkitekturen skal gi gode rammer for menneskers liv, og samtidig fremme en god byutvikling der kvalitet, klima og mennesket står sentralt.

Arkitekturpolitikken skal:

- sikre gode fysiske rammer som gir bedre levekår og livskvalitet for innbyggere og besøkende
- legge til rette for en attraktiv, grønn og klimanøytral byutvikling med nyskapende, utfordrende og utprøvende prosjekter i samspill med byens egenart
- fremme økt arkitektonisk og økologisk kvalitet i byrom og bygg



Foto: PBE

Vulkanområdet mange funksjoner – med mathall, boliger og kontorer, samt arenaer for kunst, kultur og dans – fungerer som en attraktiv møteplass for byens befolkning.

Nærings- og kunnskapshovedstad

Byutviklingen skal legge til rette for et allsidig og konkurransedyktig næringsliv som sikrer verdiskaping og arbeidsplasser for alle. Et konkurransedyktig næringsliv krever gode hoder og flinke hender. Det er derfor viktig å legge til rette for at talenter og bedrifter ønsker, og har mulighet til, å etablere seg i byen. Trekk i samfunnsutviklingen gir mulighet for kunnskapsutvikling og innovasjon og vil for mange sektorer også føre til endrede arealbehov. Oslo kommune skal stimulere til samlokalisering og tilrettelegge for ulike typer næringer, blant annet gjennom å sørge for arealer av ulik størrelse og utnyttelse. Dette for at det skal bli lettere å videreføre og etablere ulike typer virksomheter, herunder også produksjonsnæringer, flere steder i byen.

I den kompakte byen er det viktig å få til flerfunksjonalitet, det vil si blanding av ulike funksjoner som næring, boliger og kultur/idrett. Varehandel og andre relaterte servicetilbud er viktige drivere for å skape levende og attraktive by- og bydelssentra. Håndverksvirksomheter og ulike typer produksjonsnæringsliv kan inngå i bystrukturen, og bidra til variasjon og stedsidentitet i tråd med ulike områders historie. Flerfunksjonelle områder gir større kundegrunnlag for særlig varehandel og service. Bolig, næring, kulturtilbud og lokal tjenesteyting må planlegges sammen når nye områder utvikles. Kommunen vil i hvert enkelt område vurdere både volumet og utformingskravene for handel, tjenester og annen næringsvirksomhet slik at det ikke resulterer i tomme lokaler på bakkeplan.

De høyere utdanningsinstitusjonene er viktige for byen. Gjennom Campusprosjektet vil kommunen peke på områder som er strategisk viktige for å sikre kunnskapsmiljøenes arealbehov. Det er en viktig målsetting at universitets- og høyskoleområder skal integreres bedre i bystrukturen, og med tilrettelegging for samhandling mellom kunnskapsmiljøer, næringsliv, studenter og byen for øvrig.



Illustrasjon: AT Plan og Arkitektur

Kringsjø studentby: Studentsamskipnaden i Oslo og Akershus planlegger 3000 nye studentboliger i Oslo innen 2020. Første byggetrinn bygges med nær nullenerginivå. Det blir med sine 10 etasjer Oslos høyeste trebygning. Prosjektet ble i 2018 kåret til årets FutureBuilt-prosjekt.

Arkitekt: AT Plan og Arkitektur, Landskapsarkitekt: Snøhetta AS

Nullutslippsbyen – kollektivbasert, smart og grønn

Helhetlig utvikling av nullutslippsbyen

Nullutslippsbyen er en by tilnærmet uten klimagassutslipp og helsefarlig luftforurensning. Byutvikling skal legge til rette for en reduksjon av innbyggernes samlede utslipp, blant annet ved at nabolag har varierte tilbud som reduserer transportbehov, og legge til rette for en miljøvennlig livsstil. Transport- og byggesektor står for de største klimagassutslippene. Kommunen vil derfor utvikle byen på en måte som reduserer bilavhengighet, sikrer et godt kollektivtilbud og gjør det tryggere å gå og sykle. Kommunen vil også jobbe for å redusere utslipp fra bygge- og anleggssektoren. Knapphet på areal krever at det utvikles modeller for deling og sambruk. Samtidig må vi gjennom klimatilpasningstiltak som overvannshåndtering med grønnstruktur, og sørge for at byen er rustet til å håndtere klimaendringer. For å finne de gode løsningene er kommunen avhengig av samarbeid og samskaping med næringslivet, innbyggerne og kunnskapsinstitusjoner.

Banebasert byutvikling og et nettverksbasert kollektivtilbud

Siden Kommuneplan 2000 har det vært tverrpolitisk enighet i Oslo om en knutepunkt- og banebasert

byutviklingsstrategi. Dette har bidratt til høy vekst i antall kollektivreisende og stans i veksten i antall reiser med personbil. Osloregionens kollektivtransportsystem skal videreutvikles som et nettverk med høy frekvens og effektive bytter, i tråd med den regionale planen for areal og transport. For å oppnå korte reiseavstander og utnytte kapasitet i eksisterende kollektivinfrastruktur, vil vi fortsette å bygge Oslo innenfra og ut, hvor de sentrale deler av byen bygges ut først. Banebasert byutvikling og prinsippet om vekst innenfra og ut, har for eksempel resultert i utvidelse av den tette flerfunksjonelle byen til Bjørvika, Ensjø og Nydalen samt banebasert fortetting på Røa og Sæter. Tidligere eksempler på velfungerende, tett og flerfunksjonell bystruktur ser vi i strøkene Majorstuen, St. Hanshaugen og Grünerløkka.

Gange, sykling og bykvalitet skal prioriteres foran personbiltransport

Personbiltransport vil fortsatt ha en rolle å spille i byen mot 2040. En overgang fra fossilt drivstoff til elektrisitet, hydrogen og biogass, vil bidra til å redusere utslipp fra transportsektoren. Samtidig vil personbilbruken fortsatt legge beslag på mye areal og føre til ulykker, støy, støv og redusert framkommelighet. Kommunen vil legge til rette for en nedskalering av bilbruk i byen, og færre biler gjør det mulig å prioritere byliv, grønt, fotgjengere, syklist, kollektivreisende og bedre framkommelighet for bevegelseshemmede. Varierte omgivelser og gode nettverk av

Illustrasjonen viser mulig byggateutforming av Østre Aker vei, med fire kjørefelt og midtstilt kollektivfelt. Bredde vil da bli ca. 42 meter.

Illustrasjon: de Gayardon Bureau



fotgjengerprioriterte gater og forbindelser skal gjøre at flere beveger seg til fots i hverdagen. Kommunen vil også gjøre det mer attraktivt å sykle, gjennom utbygging av et differensiert, trygt og tilgjengelig sykkelveinett.

I områder med god kollektivdekning er det naturlig å nedprioritere areal til privatbilisme til fordel for myke trafikanter, kollektivreisende, grønnstruktur og byliv. Programmet Bilfritt byliv skal skape et bedre bymiljø og økt byliv i Oslo sentrum. I slike prosjekter skal hensyn til lokalt næringsliv og folk med særlige transportbehov ivaretas. Bilfrie soner er aktuelle for eksempel langs byens strøgsgater og i områder som Hovinbyen, Nydalen og Fjordbyen vest, når disse områdene utvikles med mer bymessig karakter.

Oslo kommune har som ambisjon at flere av dagens større veianlegg omformes til attraktive bygater med lavere fartsgrense, kollektiv- og sykkelfelt, brede fortau, beplantning og oppholdssoner. Dette vil gi mindre kapasitet for personbiler, mindre støy- og luftforurensning og økt bykvalitet, og kan samtidig frigjøre viktige arealer til byutvikling.

Deling, bytting og gjenbruk gir bedre ressursutnyttelse

Gjennom byutvikling og arealplanlegging vil kommunen legge til rette for dele- og byttesamfunnet og en bærekraftig ressursforvaltning. Kommunens avfallshåndtering er en viktig del av dette, og gjennom videreutvikling av dagens minigjenbruksstasjoner kan disse også bli møteplasser der vi tilrettelegger for sambruk på tvers av sektorer og brukergrupper. Hovinbyen skal bli kommunens spydspiss for et kretsløpsbasert avfallssystem, med utgangspunkt i Haraldrud, der et kretsløpscenter for avfall integreres med andre funksjoner i nærområdet.

Kommunen vil arbeide for økt ombruk av eksisterende bygningsmasse og gjenbruk av bygningsmaterialer. Dette er et viktig klimatiltak, samtidig som ivaretagelse av lokalhistorie gir merverdi til området. For nye bygninger skal klimavennlige løsninger legges til grunn. Byggeaktiviteten må gjøres fossilfri, blant annet gjennom fossilfri anleggsdrift. Det skal legges opp til økt bruk av klimavennlig materialvalg som massivtre og gjenbruk av bygningskomponenter. En klima- og miljøvennlig regional masseforvaltning er viktig, og vil vurderes som tema ved revisjon av kommuneplanens arealdel. Transport, bruk og gjenbruk av byggeråstoff og overskuddsmasser kan være del av en slik vurdering.

Smarte energiløsninger

Kommunen skal i byutviklingen legge til rette for videreutvikling av smarte og klimavennlige energiløsninger. På Furuset er det igangsatt et pilotprosjekt for utvikling av et mikroenergisystem som optimaliserer det lokale og

sentrale energisystemet (se faktaboks). Det skal etableres flere mikroenergisystemer i andre områder av Oslo, blant annet basert på erfaringer fra Furuset. Slike energi- og mobilitetsløsninger må vurderes tidlig i planarbeid ved områdeutvikling for å integrere dem i byutviklingen. Ved revisjon av kommuneplanens arealdel skal det gis bestemmelser som sikrer at energismarte løsninger vurderes tidlig ved planlegging i utviklingsområder og kollektivknutepunkt.



Illustrasjon: A-lab

FUTUREBUILT – FURUSET SOM FORBILDE FOR MIKROENERGISYSTEM

Oslo kommune deltar i utviklingsprogrammet FutureBuilt. Programmet skal få fram 50 forbildeprosjekter innen 2020, både områder og enkeltbygg, med høy arkitektonisk kvalitet, og som reduserer klimagassutslipp innen energi, transport- og materialbruk.

Furuset er Oslos områdesatsing i FutureBuilt-programmet, og er blant annet utpekt som Oslos første forbildeprosjekt for mikroenergisystem. Et mikroenergisystem produserer og utnytter energi lokalt og vekselvirker med det ytre energisystemet. Systemet muliggjør kobling av energi både til bygg og transport og vil kunne kombineres med mobilitetsanlegg hvor kollektivtransport, sykkel-parkering og ladestasjoner er samlokalisert. Overskuddet overføres til det sentrale nettet, slik at vi kan optimalisere energibruken. På Furuset er målet å etablere lokal vannbåren varme og sesonglagring av overskuddsvarme, i tillegg til ny elektrisk produksjon basert på sol og avansert styring av produksjon og bruk.

Smart byutvikling gjennom sambruk

Å ivareta arealbehovet til alle funksjonene byen trenger, er utfordrende når byen vokser, og det må forhindres at veksten fører til byspredning og økt transportbehov. Sambruk handler om å utnytte knappe byarealer effektivt og få plass til både nødvendige funksjoner og merverdi i området.

Vulkan er et godt eksempel på hvordan sambruk og smart utnyttelse av arealer og energi kan integreres i områdets funksjoner, og være en ressurs i byutviklingen. Husfasader produserer solvarme, som gjennom en lokal energisentral

forsyner området med varmtvann og romoppvarming. Takflater huser bikuber som produserer honning som selges i Mathallen. Hotellets spisesal brukes som kantine for de som jobber i området.

Sambruk kan også være en ressurs i mindre skala. Skolebygg kan for eksempel på kveldstid brukes av lokalbefolkningen til ulike arrangementer, og skolegårder er viktige offentlige utearealer. Særlig i indre by er det nødvendig at disse er store nok og utformet på en måte som legger til rette for barns fysiske lek og utfoldelse.

I den tette byen er arealknapphet en økende utfordring. Det kan likevel gi merverdi til byen når den håndteres på en god måte. På Falck Ytters plass ble det i 2005 etablert fotballbane på taket av et flerfunksjonelt bygg som huser både bolig, næring og et lite kjøpesenter.

Arkitekt: HD arkitekter.

Foto: PBE Skråfoto



Hverdagsbyen – nabolagsverdier og enklere liv

Lokalt særpreg og nabolagsverdier

Oslo består i tillegg til en attraktiv bykjerne med tilbud for hele befolkningen, også av en rekke nabolag med tydelig identitet og lokale kvaliteter, noe som gir innbyggerne en opplevelse av tilhørighet. Å ivareta og styrke slike nabolagskvaliteter er derfor et viktig grep for å ta vare på Oslos nabolag mens byen vokser. Både eksisterende og nye nabolag skal ha lokalt særpreg og arkitektonisk kvalitet. Gjennom steds- og mulighetsstudier og medvirkning fra innbyggerne i planarbeid, skal vi identifisere nabolagsverdiene og vurdere behov for nye kvaliteter. Dette gir et godt grunnlag for å vurdere hvordan nye og eksisterende byområder kan utvikles og suppleres, for eksempel gjennom å tilføre ny bebyggelse med varierte boligtyper, karakter og kvalitet, gode offentlige byrom, kunst, parker og grøntarealer.

Et enklere hverdagsliv med plass til alle

Boligområder skal utvikles med gang- og sykkelavstand til kollektivtilbud og daglige funksjoner, som skole, barnehage, handel og tjenester, rekreasjonsområder og arenaer for kultur og idrett. Dette bidrar til et enklere hverdagsliv og redusert transportbehov, og gir møteplasser for de som bor i området. Lokalt næringsliv skal plasseres slik at det enkelt kan nås til fots og på sykkel. Områder med spesielt god kollektivtilgjengelighet, eller sentral beliggenhet, har grunnlag for et bredere spekter av funksjoner og tilbud.

Nabolagene skal være trygge og attraktive å ferdes i for alle aldersgrupper. Dette oppnås blant annet gjennom å redusere biltrafikk og etablere gode gang- og sykkelforbindelser, turveier, grønne korridorer blant annet langs byens bekker og elver, snarveier og gode steder å sitte og hvile.

Sosial bærekraft som premiss i boligbyggingen

Oslos nabolag skal være stabile bomiljøer med plass til alle, uavhengig av livssituasjon. Det er viktig å sikre gode oppvekstvilkår, med variert boligtilbud, blandet befolknings sammensetning og gode og varierte uteoppholdsareal.

Områder som i stor grad har en ensidig sammensetning av boligtyper, skal ved utvikling suppleres med andre boligtyper. Det kan utjevne forskjeller i boligtilbud og befolkningssammensetning og gjøre det mulig å leve hele livet i sin egen bydel. Kommunen skal legge føringer for boligstruktur i overordnede planer, planbestemmelser om boligstørrelser og boligtyper i reguleringsplaner, samt etablere boligkonsept som gir rimelige boliger med kvalitet og som supplerer det ordinære boligmarkedet.

For å sikre gode hverdagsmiljøer med et variert boligtilbud for ulike grupper, vil Oslo kommune utvikle en eiendomsstrategi hvor kommunen også som grunneier kan påvirke utviklingen av mangfoldet i boligmarkedet.

Den blågrønne byen skal styrkes

Den blågrønne strukturen er viktig for det biologiske mangfoldet, klimatilpasning, rekreasjon, folkehelse og luftkvalitet. Oslo er kommunen i Norge med størst biologisk mangfold, og dette mangfoldet skal ivaretas. Vi skal bevare, videreutvikle og knytte dagens blå og grønne strukturer bedre sammen. I utviklingsområder skal nye byområder få gode parker og et godt nettverk av torg og møteplasser. Allment tilgjengelige grøntområder og grønne korridorer skal sikres også i småhusområder. Siden byen skal vokse gjennom fortetting og transformasjon er det viktig å styrke byens blågrønne struktur ved å gjenåpne bekker og elver, og etablere nye allment tilgjengelige grøntområder, parker, turveier, torg og møteplasser. Det ligger også et viktig potensial i å utnytte tak, vegger og restarealer som ikke brukes.



Foto: Anna MG Skibeveag

Gjennom programmet Bilfritt byliv i sentrum vil arealer tidligere prioritert for biler frigjøres til aktiviteter og tiltak som gir økt byliv. På bildet vises nytt bymøbel i Øvre slottsgate.



Foto: Tone Spieler, Vann- og avløpsetaten

Deichmans gate er rustet opp, blant annet med regnbed som viser hvordan løsninger for lokal overvannshåndtering også kan bidra til å skape gode byrom. Dette er viktige elementer i klimatilpasningen byen må gjennomføre.

Byutviklingen skal ta høyde for klimaendringene. Overvannshåndtering er et prioritert klimatilpasningstiltak. Åpning av bekker og elver, kartlegging av flomsoneer, arbeid med grønne tak, sikring av kritisk infrastruktur og bevaring av verdifull vegetasjon er viktige tiltak. Viktige virkemidler for å sikre overvannshåndtering er å bruke grønne overflater som kan trekke til seg og holde på vannet. Et verktøy for å beskrive hvor godt en flate kan absorbere vann, er blågrønn faktor, som angir ulike flaters evne til å holde på vann. Med dette verktøyet kan en stille minimumskrav til vannabsorberende flater i plan- og byggesaker og dokumentere at krav til opparbeiding av overvanns- og vegetasjonshåndtering er oppfylt i byggesøknader.

Kommunen skal både sikre grøntarealer til rekreasjon og idrett, og legge til rette for matproduksjon. Her representerer både det tradisjonelle og urbane landbruket viktige

verdier. Oslos tradisjonelle landbruksareal er sikret i kommuneplanens arealdel. Dyrkekasser og lignende vil i mange tilfeller være et positivt tilskudd uten at det er til hinder for andre aktiviteter. Skolehager gir et viktig pedagogisk tilbud som gir barn praktisk kunnskap om planter og matproduksjon. Både skolehager og parselhager kan gi et nytt aktivitetstilbud og skape lokale møteplasser, samtidig som det innebærer mer varierte vekster og insekter enn f.eks. parkareal. Det er imidlertid viktig at dyrking ikke fortrenger annen bruk. Derfor skal prosjekter med dyrking på større og inngjerdede arealer vurderes opp mot allmenn tilgjengelighet og behov.

Ved revisjon av kommuneplanens arealdel skal byens grøntområder, vassdrag, torg og møteplasser gjennomgås, og det skal tas grep for ytterligere å styrke og videreutvikle disse områdene. Byens vassdrag skal sikres god kapasitet til overvannshåndtering i et langsiktig perspek-



Foto: BYM

Byutviklingsstrategien skal bidra til en grønnere, varmere og mer skapende by med plass til alle. Utvikling av gode offentlige byrom og et bilfritt byliv i sentrum er en viktig strategi. I Spikersuppa kan barn og voksne gå på skøyter hele vinteren gjennom.

tiv hvor klimaendringer fører til mer nedbør. Revisjonen skal inkludere prinsipper for bruk av ulike vegetasjonstyper og -sjikt, i tillegg til angivelse av areal og flate.

Marka og fjorden som rekreasjonsarenaer

Byens forbindelser til Marka og fjorden skal forsterkes gjennom å etablere tydelige gang- og sykkelforbindelser og inngangsporter ved sentrale utfartsårer. Oslomarka skal styrkes som område for naturopplevelser, friluftsliv og idrett for alle brukergrupper. Byens vassdrag skal sikres som blågrønne korridorer som binder bydelene sammen fra Marka til fjorden. Strandsonen, fjorden og øylandskapet er i økende grad gjort tilgjengelig for befolkningen som rekreasjonsområder. Oslo kommune har satt i gang et arbeid som skal kartlegge hvilke deler av den sentrumsnære vannflaten som egner seg til forskjellig bruk, noe som vil gi grunnlag for ytterligere tilrettelegging for allmennhetens bruk og bidra til å styrke fjorden og øyene som rekreasjonsområder.



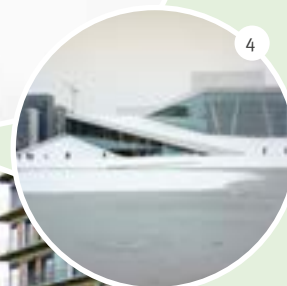
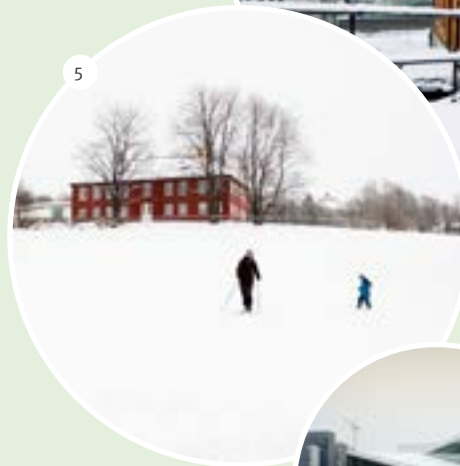
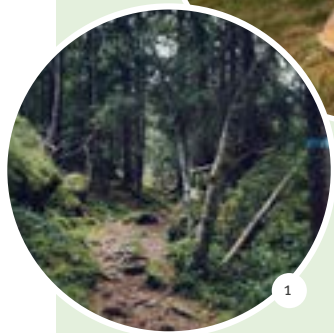
Foto: Hans Martin Aambø, PBE

Marka er en viktig natur- og friluftressurs som skal ivaretas.

Nabolagsverdier

Med nabolagsverdier mener vi fysiske egenskaper som gir et område særpreg, og knytter seg til identitetsskapende og historiefortellende blågrønn struktur, bygninger, byrom og bymiljøer. Dette er lokale kvaliteter som gjør et område annerledes, vakkert og interessant, og som gjør at hvert område i Oslo oppleves som et eget sted med unike særtrekk.

Nabolagsverdier som møteplasser, kulturminner, bomiljøer, parker, bekker, fjord og vann, kunst, arkitektur og byggverk, lekeplasser, turveier, en benk med fin utsikt, badeplasser, gågater, kafeer og annen næringsvirksomhet, bygger opp under en felles tilhørighet til et sted, og bidrar til et attraktivt byliv. Mange byområder har også potensial for å utvikle nye nabolagsverdier. Dette vil bli vurdert i kommunens videre områdesatsing og planarbeid.



1. Blåmerket sti i Østmarka. Foto: PBE

2. Losæter i Bjørvika. Foto: PBE

3. Tiedemannsparken på Ensjø. Foto: Bjørbekk & Lindheim

4. Operaen i Bjørvika. Foto: PBE

5. Tøyenparken. Foto: PBE

6. «Livets tre», veggmaleri på Tøyen. Kunstner: Ridder. Foto: PBE

7. Telthusbakken. Foto: PBE

8. Bjerkedalen park. Foto: Ellen Johanne Jarli



9. Muncheika. Foto: Rune Clausen / PBE
 10. Sørenga. Foto: PBE
 11. Verdensparken på Furuset.
 Foto: Svein Gunnar Kjøde, Bydel Alna

12. Jerikobakken. Foto: Tore Fjeld
 13. PressPlay, Holmlia. Foto: BYM
 14. Trosterudvillaen. Foto: Stig Rune Pedersen
 15. Tufteparken på Filipstad. Foto: Rolf Rolid / PBE

16. Vår Frelses gravlund. Foto: PBE
 17. Mølleparken ved Akerselva.
 Foto: Trude Isaksen / PBE

AREALSTRATEGI FOR OSLO MOT 2040

Arealstrategien viser hvor vi skal bygge og hvilke infrastrukturtiltak som må til. Utgangspunktet er føringene knyttet til Oslo som hovedstad, nullutslippsby og hverdagsby. Utvikling og fortetting skal skje i områder med god kollektivdekning og hvor det tilrettelegges for gående og syklende. Samtidig skal det være mulig å bruke privatbil om nødvendig. Arealstrategien viser også en fordeling av utviklingen over tid, i periodene før og etter 2030.

Byutvikling innenfra og ut – stedsutvikling med kvalitet

Hovedgrep i arealstrategien

Arealstrategien viderefører hovedtrekkene i Kommuneplan 2015, basert på en banebasert byutvikling som vektlegger utvikling innenfra og ut. Følgende byplangrep legges til grunn:

- Prioritering tidlig i planperioden av byutvikling innenfra og ut og med balanse mellom utvikling i vest og øst. Den tette bystrukturen i sentrum utvides mot vest, nord og nordøst. I Oslo vest med Filipstad, Fjordbyen vest (på kort sikt særlig Skøyen og Lysaker), samt Majorstuen stasjon og områder i randsonen av Ring 2 (Marienlyst, Ullevål, Veterinærhøyskolen). I nord med Nydalen-området og Frysja. I øst med Bjørvika, bygging av lokalsykehus på Aker og byutvikling i Hovinbyen (på kort sikt særlig Ensjø, Hasle, Løren/Økern, Ulven, Helsfyr, Bryn).
- Forsterket banebasert utvikling i hele byen med vekt på å utvikle klimasmarte stasjonsområder med ivaretagelse og styrking av nabolagsverdier som førende premiss. Viktige områder er her blant annet Gaustad/Sogn, Diakonhjemmet, Smestad, Slem dal og Montebello i vest, Vollebekk, Tveita, Rødtvet, Stovner og Furuset i nordøst, og Skullerud, Holtet, Lambertseter/Karlsrud, Mortensrud og Hauketo i sør.
- Oslos småhusområder er en viktig del av en variert boligstruktur i byen og kommunen skal ivareta historiske og grønne kvaliteter i småhusområdene. Som hovedregel styres utviklingen i småhusområdene av Småhusplanen og andre reguleringer som er utarbeidet for å ivareta slike områder.
- Groruddalen nordøst og Gjersrud-Stensrud utvikles i takt med utvikling av kollektivforbindelser, med tyngdepunkt i utviklingen mot slutten av planperioden.

Arealstrategien medfører også endringer fra Kommuneplan 2015:

- En forsterket satsing på nettverksbasert kollektivtransport, og vekt på at boligbygging og næringsutvikling lokaliseres slik at det minimaliserer behovet for bruk av bil.
- Enkelte endringer i utviklingsområder, kollektivknutepunkt og prioriterte stasjonsnære områder. Disse beskrives konkret nedenfor.

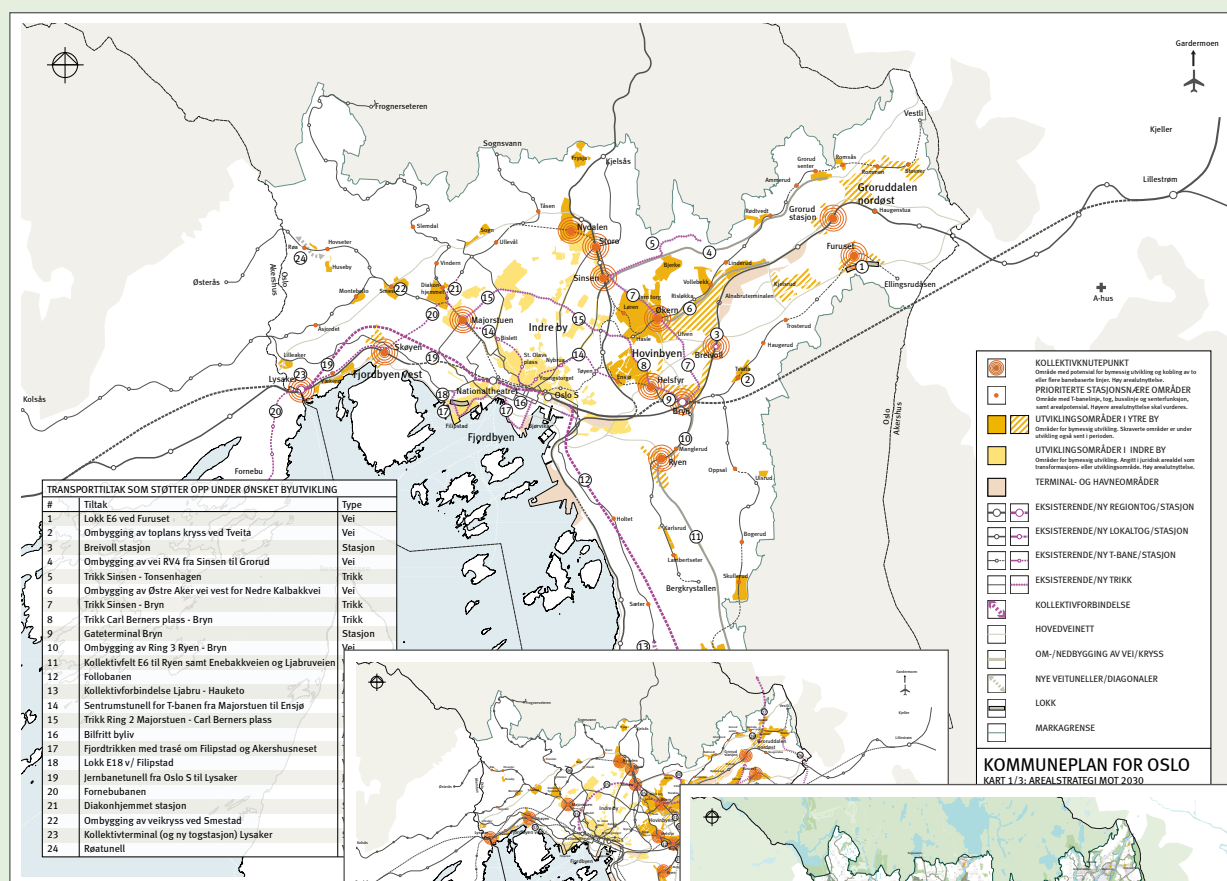
I tillegg til disse endringene har byutviklingsstrategien også tydeligere føringer for variert boligstruktur i de ulike byområdene og føringer for å ivareta og bygge opp under et klimavennlig og allsidig næringsliv. Disse temaene er beskrevet i kapittel 4.3. Klarere rammer og føringer for byutvikling om å hensynta omgivelsene, styrke lokale kvaliteter og sikre medvirkning fra innbyggerne er omtalt i kapittel 4.1 og 4.4.

Arealstrategien fordeler utviklingen før og etter 2030, basert på utviklingsgrepet innenfra og ut og nødvendig infrastruktur. Hensikten er å vise hvor kommunen ønsker utviklingen de nærmeste årene, og hva som planlegges på lengre sikt. Dette gir også et grunnlag for kommunens egne investeringer og prioriteringer. Deler av utviklingen på lang sikt vil komme etter 2040.

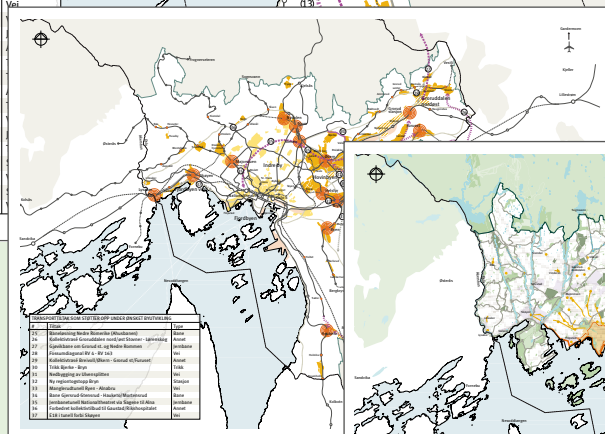
Prioritere byutvikling innenfra og ut: Indre by, Fjordbyen vest og Hovinbyen

Byutvikling «innenfra og ut» handler om å styrke indre by og å utvide den tette, mangfoldige byen til nye områder i randsonen av indre by. Utviklingen skal skje med høy tetthet og arkitektonisk kvalitet, finmasket gate- og byromsnett, grønnstruktur og funksjonsblanding.

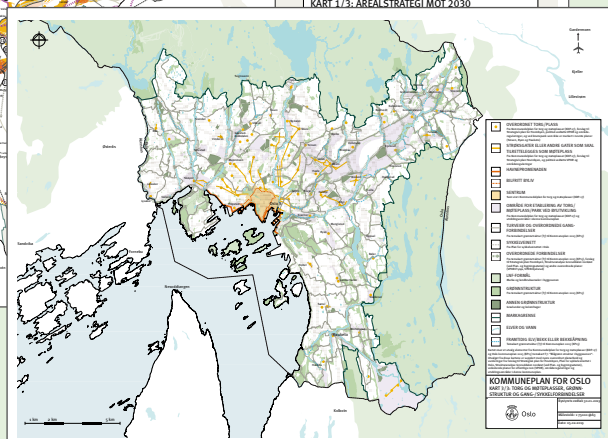
For indre by videreføres byplangrepet som ble etablert i Kommuneplan 2015, med utviklings- og transformasjonsområder som særlig skal ta veksten i boliger og næringsareal, og øvrige områder hvor utviklingen skal skje innenfor rammen av eksisterende gate- og bebyggelsesstruktur. Dette balanserer behovet for ny utvikling mot viktige bevaringshensyn. Oslo indre by har allerede



Kart 1: Arealstrategi mot 2030



Kart 2: Arealstrategi fra 2030 mot 2050



Kart 3: Torg og møteplasser, grønnstruktur, og gang-/sykkelforbindelser

Byutviklingsstrategien har tre tilhørende kart. Kartene ligger vedlagt dette dokumentet og kan studeres nærmere på www.kommuneplan.oslo.kommune.no. Kartene er førende for det videre arbeidet med revisjon av kommuneplanens arealdel.

«Arealstrategi før og etter 2030»: De to kartene viser hvor kommunen særlig vil tilrettelegge for vekst og fortetting, gjennom de ulike utviklingsområdene i indre og ytre by, kollektivknutepunkt og prioriterte stasjonsnære områder, fordelt på to perioder, fram til 2030 og fra 2030 til 2040. Kartene viser også eksisterende kollektivinfrastruktur, hovedveinett samt foreslått transportinfrastruktur som

bygger opp under ønsket byutvikling. Kartene viser også eksisterende havne- og terminalområder.

«Torg og møteplasser, grønnstruktur, og gang-/sykkelforbindelser»: Kartet viser bykvaliteter og nabolagsverdier som bidrar til byliv, livskvalitet og rekreasjon. Kartet illustrerer blant annet torg, parker, grønne forbindelser, vassdrag, turveier og sykkelforbindelser. Området for Bilfritt byliv og Havnepromenaden er også markert. Kartet viser både eksisterende situasjon og hvor det legges til rette for nye kvaliteter. Kartet vil være et grunnlag for videre arbeid med grønnstruktur, torg og møteplasser i revisjon av kommuneplanens arealdel og for behandling av reguleringsplaner.



Foto: BYM

Vi må sikre god tilgang på områder for organisert og uorganisert lek, idrett og rekreasjon ved å videreutvikle og etablere nye parker og lokale løkker. Våren 2017 ble Nedre Foss bydelspark ferdigstilt med egen lekepark, som er et tilbud for barn i nærområdet.

et finmasket gang-, sykkel og kollektivnettverk som kombinert med flerfunksjonell arealbruk gir svært høyt potensial for miljøvennlig mobilitet. Reisevaneundersøkelser viser at de som bor i indre Oslo har lavest personbilbruk og høyest andel gange. Ut fra et areal- og transportperspektiv er det derfor hensiktsmessig å videreutvikle indre by. Styrking av kvalitetene i sentrum vil også være prioritert, blant annet gjennom prosjektet Bilfritt byliv. Det arbeides også med et vitaliseringsprogram for Kvadraturen, som skal utforske handlingsrommet mellom vern og utvikling og drøfte mulighetene for økt boligbygging i området.

Innenfra og ut-grepet er viktig for å oppnå nullutslippsbyen, fordi det prioriterer områder med sentral beliggenhet, som i stor grad har et godt kollektivtilbud. De neste årene vil kommunen prioritere kommunal plan- og gjennomføringsinnsats for utvidelse av den kompakte byen til Filipstad, Fjordbyen vest, Majorstuen stasjon og randsonen av Ring 2 (Marienlyst, Ullevål, Veterinærhøyskolen) og Hovinbyen, slik at det store arealpotensialet her kan realiseres på kort og mellomlang sikt.

Bymessig utvikling av Fjordbyen vest mot Fornebu i Bærum kommune er godt i gang, basert på eksisterende kapasitetssterke kollektivsystemer med Lysaker og Skøyen som sentrale kollektivknutepunkter i Oslo. Hovedutfordringen for byutvikling med kvalitet i Fjordbyen vest er miljøproblemene og barrierevirkningene fra E18 som går gjennom området. I tillegg krever en klimavennlig videre bymessig utvikling av Fjordbyen vest en baneløsning, noe Fornebubanen vil bidra med.

Også flere deler av Hovinbyen (Hasle/Løren etc.) har i dag et godt sentrumsrettet kollektivtilbud, og hovedtyngden av arealutviklingen kan her skje i perioden fram til

2030. For å støtte opp under ønsket utvikling i Hovinbyen, er det likevel behov for å styrke kollektivtilbudet og særlig de tverrgående forbindelsene som knytter delområdene sammen. Samtidig må vi løse miljøutfordringene og barrierevirkningene knyttet til flere store infrastrukturanlegg i området. Å etablere indre by-kvaliteter i nye områder bidrar også til å nå de visjonene som hovedstadsperspektivet trekker opp i kapittel 4.1, med bymessighet og byliv i stadig nye områder. Hovinbyen har potensial for rundt 100 000 flere arbeidsplasser, og en slik utvikling bidrar til en mer balansert byutvikling når det gjelder fordeling av arbeidsplasser. Hovedtyngden av arbeidsplassene i Oslo skal lokaliseres i kollektivknutepunkt, i tråd med Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus.



Foto: BYM

Fjorden skal gjøres mer tilgjengelig gjennom etablering av nye, og opprusting av eksisterende bade strender. De siste årene har vi fått to nye bade plasser i Oslo. Badeplassen på Tjuvholmen ble etablert i 2012, og i juni 2015 åpnet Sørenga sjøbad. Nå står Bjørnvika og Filipstad for tur. I tillegg etableres det bade plasser både i Akerselva, Alnaelva og Hovinbekken.



Foto: PBE

På Marienfryd på Ensjø er et eldre kontorbygg gjort om til boliger. Kombinasjonen av eksisterende bygningsmasse med nybygg gir prosjektet særpreg og blir et historiefortellende element i bylandskapet. Bevaring av kulturminner er viktig for Oslos identitet, samtidig som gjenbruk av bygningsmasse gir klimagevinst. Arkitekt: LPO arkitekter.



Indre og ytre by: Kartet viser områdene omtalt som henholdsvis indre og ytre by i byutviklingsstrategien.

Langsiktig utvikling av Groruddalen og Gjersrud-Stensrud

På lengre sikt kan det utvikles et nytt sammenhengende byutviklingsområde i Groruddalen nordøst, med tyngdepunkt ved Grorud stasjon/Rommen. Hensikten er å utvikle et attraktivt byområde med urbane tilbud og med potensial for regional arbeidsplassutvikling. Dette krever gode kollektiv-, gang- og sykkelforbindelser innad i nabolag, mot sentrum og til regionen. Utbyggingen av området kan påbegynnes nå, og deler av området er under planlegging, men potensialet i sin helhet vil sannsynligvis utløses sent i planperioden. Nyland stasjon ble foreslått flyttet i Kommuneplan 2015 som følge av daværende planer om nasjonalt beredskapssenter på Alnabru. Med utviklingen som nå foreslås for Groruddalen nordøst er det mer hensiktsmessig at stasjonen ligger der den er i dag, og den er derfor flyttet tilbake i arealstrategikartene.

I dalbunnen av Groruddalen er det også betydelig arealpotensial, og på lang sikt vil utvikling her være sentralt for å knytte sammen Groruddalen nordøst og



Foto: Groruddalssatsingen

Blågrønn struktur skal brukes aktivt som ressurs i byutviklingen, ved blant annet å restaurere vassdrag og etablere parker. Da nye Bjerkedalen park åpnet i 2013 var parken fornyet med gangveier, større biologisk mangfold, amfi, sandstrand og kafe. Hovinbekken er gjenåpnet, og fire nye broer er spesielt utformet for parken.

Hovinbyen. I dalbunnen gir flere store infrastrukturanlegg miljøutfordringer knyttet til støy, luftforurensning og barrierevirkninger. Utvikling må derfor skje i takt med ombygging av deler av hovedveisystemet og etablering av nye kollektivforbindelser. Nye boliger i disse områdene forutsetter at problemer med støy og forurensning er løst. Kommunen vil jobbe for at det kommer på plass lokk over E6 ved Furuset og Baneløsning Nedre Romerike (Ahus-banen) med tverrforbindelse i Groruddalen. Byutvikling i dalbunnen skal skje i samspill med videreutvikling av et allsidig næringsliv og gods- og logistikkrelaterte virksomheter i tilknytning til Alnabruterminalen. Dette er beskrevet nærmere i 4.3.

Gjersrud-Stensrud i Oslo sør er Oslos siste store ubebygde arealreserve. Området planlegges med minst 10 000 boliger og over 3 500 arbeidsplasser, som et blandet boligområde som i stor grad vil bli selvforsynt med varehandel og tjenester, og som kan tilføre idretts- og kulturtilbud som kommer hele bydelen til gode. En forutsetning for utvikling av området er sikring av klimavennlige transportløsninger, som minimerer avhengigheten av bil for framtidige beboere, besøkende og arbeidstakere.

Stedsutvikling med kvalitet i stasjonsnære områder

Banebasert fortetting langs stasjonsnettet er et viktig grep for å videreutvikle attraktive boligområder nær gode

kollektivforbindelser, med et lokalt tilbud som dekker hverdagslivets behov. Slik fortetting er et viktig ledd i å håndtere befolkningsveksten og legge til rette for mindre bilavhengighet. Økt utnyttelse skal vurderes når det gjennomføres planarbeid i områder utpekt som prioriterte stasjonsnære områder.



Foto: Ellen Johanne Jarli

Verdensparken er en viktig møteplass for befolkningen på Furuset. I tillegg til å huse Norges første parkouranlegg, kan parken også skilte med frukthage, amfi, bekk, lekelandskap, benker og griller.

Utviklingsområder, kollektivknutepunkt og prioriterte stasjonsnære områder

Endringer i byutviklingsstrategien

I all hovedsak er utviklingsområder, kollektivknutepunkt og prioriterte stasjonsnære områder fra Kommuneplan 2015 videreført. Endringer fra Kommuneplanen 2015 eller fra høringsutkastet til denne samfunnsdelen, beskrives nedenfor. Endringene vil være førende for den påfølgende revisjonen av kommuneplanens arealdel. Alle utviklingsområder, kollektivknutepunkt og prioriterte stasjonsnære områder er nærmere beskrevet i vedlegget *Utviklingsområder, kollektivknutepunkt og prioriterte stasjonsnære områder*.

Nye og endrede utviklingsområder

- I Nydalen er det avgrenset et utviklingsområde, Nydalen øst, som dekker hele næringsområdet og det gamle industriområdet langs Akerselva fra grensen mot indre by og opp til Nydalsdammen. Utviklingsområdet er knyttet til den pågående knutepunktutviklingen av Nydalen som et flerfunksjonelt attraktivt byområde. Siden områdeutviklingen allerede har kommet langt i dette området, vil ikke Nydalen Øst få krav om felles planlegging.
- På Montebello er det avgrenset et utviklingsområde som inkluderer platået med et industriområde og et mindre område med småhus som ligger inntil sørsiden av stasjonen. Området har god kollektivtilgjengelighet

og utviklingspotensial.

- Ved Røa er det avgrenset et utviklingsområde langs nordsiden av Sørkedalsveien, som innbefatter en blandet bebyggelse med næring og bolig. Hensikten er å kunne bygge opp under Røa som lokalt senter. Området er i dag regulert gjennom midlertidige reguleringsbestemmelser.
- Ved Ulsrud foreslås et nytt utviklingsområde som dekker et eksisterende nærings-/industrifelt. Området har god kollektivtilgjengelighet med T-bane og kryssende busslinje, samt nærhet til lokale kvaliteter som Østmarka og Østensjøvannet.
- Utviklingsområdet Nedre Grefsen tas ut som utviklingsområde, med unntak av arealene innenfor Ring 3. Dette arealet er inkludert i utviklingsområdet ved Nydalen.

I tillegg til endringene nevnt ovenfor er høringsutkastet til byutviklingsstrategi (april 2017) endret etter offentlig ettersyn:

- Utviklingsområdet Nedre Grefsen er endret. Se kulepunkt over.
- Utviklingsområdene Borgen og Nydalen vest er tatt ut av planen.
- Utviklingsområdet Nydalen øst er redusert: Boligområdet Heilo er tatt ut.
- Utviklingsområdet Røa-Hovseter er redusert: Hele Hovseter-delen er tatt ut, men bemerk at det fortsatt forventes utvikling på statens eiendommer. Røa-delen er redusert til arealet på nordsiden av Sørkedalsveien, som i dag er omfattet av midlertidige reguleringsbestemmelser.
- Utviklingsområdet Montebello er redusert: Arealene med småhus ovenfor Montebello T-banestasjon er ikke lenger med i utviklingsområdet.

Stasjonsnær fortetting Sæter. Utviklingen på Sæter er et eksempel på at stasjonsnær fortetting kan bidra til mer variert boligstruktur, nye møteplasser og bytilbud. Arkitekt: Arcasa, landskapsarkitekt: Bjørbekk & Lindheim





Foto: PBE

Ulsrud T-banestasjon: Etter at spor og stasjoner langs Østensjøbanen ble totalrehabilitert i 2015/16 ble stasjonene opprustet til ny standard med universell utforming og utsmykket av kunstnere. I tillegg var det mulig å øke antall avganger til åtte i timen hver vei. Her fra Ulsrud stasjon, hvor den nederlandske kunstnerduoen Telmo Pieper og Miel Krutzmann har stått for utsmykningen. Byrådet har en politikk for å fremme gatekunst og kunst i bybildet.

Denne justeringen av Kommuneplan 2015 hvor utviklingsområdet ved Nedre Grefsen tas ut, samtidig som det legges inn nye utviklingsområder ved Montebello, Nydalen, Røa og Ulsrud, gjør at byutviklingsstrategien fortsatt rommer et arealpotensial som møter Oslos arealbehov både på kort og lang sikt. Dette beskrives nærmere i kapittel 4.3. Samtidig sikres det en fortsatt samfunnsøkonomisk god utnyttelse av eksisterende banenett.

Nye og endrede kollektivknutepunkter og prioriterte stasjonsnære områder

- Sinsen utpekes til kollektivknutepunkt. Sinsen har både T-bane, trikk og buss og kan få S-banestasjon i framtiden. Området er strategisk viktig på grunn av utbyggingen av storbylegevakt og nytt lokalsykehus på Aker.
- Montebello blir nytt prioritert stasjonsnært område. Montebello har med Statnett-tomten et betydelig utviklingspotensial og har en sentral beliggenhet i T-banesystemet.
- Risløkka og Karlsrud er fjernet som prioriterte stasjonsnære områder. Videre utvikling av områdene ivaretas gjennom føringer for de avgrensede utviklingsområdene tilknyttet stasjonsområdene.
- Endring etter offentlig ettersyn: Ulsrud og Borgen er fjernet som prioriterte stasjonsnære områder.

Andre områder som skal vurderes ved revisjon av kommuneplanens arealdel

Ved revisjon av kommuneplanens arealdel vil enkelte andre

områder vurderes med tanke på økt tetthet. Dette gjelder Karihaugen/Visperud, Lysaker, Vækerø, arealer langs Holmenkollbanen nord for Slemdal og Blindern-Gaustad.

For Karihaugen og Visperud på grensen mot Lørenskog vil det komme nærmere avklaring av hvordan området skal videreutvikles i forbindelse med oppfølging av Regional plan for Oslo og Akershus og samarbeidet om å utvikle det regionale bybåndet. Det kan derfor være aktuelt å avgrense utviklingsområder i dette området i forbindelse med arbeidet med kommuneplanens arealdel.

For områdene langs Fornebu-banen nær ny Vækerø T-banestasjon og kollektivknutepunktet Lysaker er det i gjeldende kommuneplan stilt krav til områderegulering. I arbeidet med revisjon av kommuneplanens arealdel skal det vurderes hvilke deler av området som kan være aktuelle for ny arealbruk og utviklingsområder.

Områder ved Blindern og Gaustad vurderes avsatt som område for campusrelatert utvikling. Dette er nærmere omtalt i kapittel 4.3.

I tillegg skal det i arealdelen avklares hva som skal til for at fortetting langs Holmenkollbanen nord for Slemdal kan gjøres uten at det medfører økt biltrafikk og går på bekostning av åsens grønne preg, dette som oppfølging av bystyrets vedtak om å revidere Holmenkollplanen.

Samordnet areal- og transportutvikling

Byutvikling og transport må ses i sammenheng

En banebasert byutviklingsstrategi innebærer en tett kobling mellom utvikling av arealbruk og transportinfrastruktur. Hvor vi skal bygge, og når, avhenger av at områdene er tilknyttet kapasitetssterk kollektivinfrastruktur. I tillegg er det viktig at gang- og sykkelveinettet bygges ut for å nå målene om økt andel gående og syklende og attraktive, sammenhengende byområder.

Her beskrives nærmere hvilken transportinfrastruktur som vil bygge opp under ønsket byutvikling. Med dette som utgangspunkt er byutvikling fordelt før og etter 2030. Her kobles byutviklingen og transportinfrastrukturen sammen i tid, utfra behov og muligheter for gjennomføring.

Mange områder kan utvikles med eksisterende transportinfrastruktur

Mange av utviklingsområdene både i indre og ytre by ligger ved eksisterende banestasjoner og kan derfor i stor grad bygges ut uten å måtte vente på gjennomføring av store infrastrukturtiltak for kollektivtransport. Dette er områder som vil være viktige bidrag for boligforsyning og næringsutvikling på kort og mellomlang sikt. Det samme gjelder for stasjonsnære områder for øvrig, der disse er egnet for økt fortetting. Dette gjelder de fleste utviklingsområder i indre by, samt områder som Nydalen øst, Ensjø, Hasle, Løren, Økern, Ulven nord, Helsefyr, Bryn, Vollebekk, Furuset, deler av Ryen, Mortensrud, Skullerud, Karlsrud/Lambertseter, Smestad, Grorud senter, Ulsrud, Montebello og Romsås senter i ytre by. Utviklingsområdene på Rosenholm og Hauketo er også tilknyttet eksisterende bane med Østfoldbanen. Disse områdene kan utvikles i sammenheng med økt frekvens på Østfoldbanen, som følge av ny Follobane.



Illustrasjon: PBE/Gehl arkitekter.

Våren 2017 startet fjerningen av gateparkeringen innenfor Ring 1. Dette er en del av Bilfritt byliv. Illustrasjonen viser alternativ utforming av Kirkegata i en mulighetsstudie utført i samarbeid med Gehl Architects.

Områder som er avhengige av større transporttiltak for ønsket utvikling

For en rekke andre utviklingsområder, særlig i ytre by, er utbygging av kollektivtransport, ombygging eller nedbygging av veier eller andre transporttiltak nødvendig for å etablere god nok tilgjengelighet eller utløse arealpotensial i området. Kollektivtransportsystemet i Oslo er i stadig utvikling. Byutviklingsstrategien bygger i hovedsak på transporttiltak i Konseptvalgutredning for Oslo-Navet, revidert Oslopakke 3, Konseptvalgutredningene for transportsystemet Jaren (Oslo)-Gjøvik-Moelv og for kollektivtransport på Nedre Romerike, Statens vegvesens systemanalyse for riksveiene i Groruddalen og Ruters strategiplan M2016. Felles for tiltakene er at de bygger opp om konseptet om å videreutvikle det samlede mobilitetssystemet i Oslo og Akershus som et klimavennlig nettverk. Det er gjennomført en kvalitetssikring (KS1) av utredningen KVV Oslo-Navet. I det videre arbeidet vil det tas stilling til de ulike prosjektene. Det er gjennomført en kvalitetssikring (KS1) av utredningen KVV Oslo-Navet. I det videre arbeidet vil det tas nærmere stilling til de ulike prosjektene. Eksempler på andre viktige tiltak er Ruteplan 2027, som muliggjør økt frekvens på eksisterende lokaltoglinjer, forutsatt at tiltak i Brynsbakkenpakken gjennomføres. Oppgradering av eksisterende trikke- og T-banenett er også viktige tiltak.

SAMARBEID OM NY INFRASTRUKTUR

Prioritering av investeringsprosjekter innenfor samferdselsområdet har nær sammenheng med finansiering. I hovedsak finansieres investeringene med bompenger gjennom Oslopakke 3 og med statlige midler gjennom bymiljøavtale. Oslopakke 3 er en avtale mellom Oslo kommune og Akershus fylkeskommune, som staten har sluttet seg til, om utbygging av kollektiv- og veiprosjekter og bruk av bompenger til disse. Bymiljøavtalen er en avtale inngått mellom de samme partene, der staten påtar seg å bidra med 50 % finansiering av store kollektivprosjekter. Bymiljøavtalen og en tilsvarende avtale på arealområdet, byutviklingsavtalen, vil bli erstattet av en byvekstavtale i løpet av 2018/2019. Bymiljøavtalen har foreløpig ett prosjekt, Fornebubanen, men flere prosjekter er aktuelle for en kommende byvekstavtale. Oslopakke 3 består av mange prosjekter, og alle kan ikke prioriteres samtidig. For Oslopakke 3 utarbeides det derfor 4-årige handlingsprogrammer, og det er gjennom disse handlingsprogrammene prioriteringene mellom investeringsprosjekter gjøres. Oslo kommune vil jobbe for at lokk over E6 ved Furuset og Baneløsning Nedre Romerike med tverrforbindelse i Groruddalen blir prioritert for raskere gjennomføring. I tillegg kan eksterne bidrag gjennom grunneierbidrag føre til at enkelte prosjekter prioriteres høyere. I disse prosjektene gis kommunen mulighet til, gjennom grunneierbidrag, å gjennomføre et prosjekt tidligere uten at det er nødvendig å nedprioritere andre prosjekter.

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

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

Transporttiltak som støtter opp under ønsket byutvikling mot 2030

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

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

10	Ombygging Ring 3 Ryen-Bryn (Manglerud- prosjektet)	Vei	Trafikkreduksjon og nærmiljø- forbedring. Utløser arealpotensial ved Ryen og Manglerud.	Oslo sør Større banetiltak og veiltak vil gi økt kapasitet, forbindelser og utløser arealpotensial.
11	Kollektivfelt E6 Ryen-Klemetsrud, Enebakkveien ved Gjersrud-Stensrud og Ljabruveien mot Hauketo.	Vei	Øker kapasitet på kollektivtilbud fra Gjersrud-Stensrud mot Ryen og Hauketo. Utløser deler av arealpoten- sialet på Gjersrud-Stensrud.	
12	Follobanen	Tog	Øker kapasiteten i det regionale jern- banenettet.	
13	Styrket kollektiv- forbindelse Ljabru-Hauketo	Annet	Styrker kollektivknutepunktet Hauketo.	
14	Sentrumstunell T-banen Majorstuen – Ensjø	T-bane	Øker kollektivkapasitet i hele T-bane- nettet, som er viktig for stasjonsnær fortetting. Nye stasjoner i sentrum/indre by. Utløser arealpotensial på Majorstuen.	Indre by Større bane- og trikketiltak, tiltak på vei og prosjektet Bilfritt byliv vil styrke indre bys finmaskede nettverk for gange, sykkel og kolle- ktiv og bidra til attraktive bymiljø.
15	Trikk Ring 2 Majorstuen – Carl Berner	Trikk	Øker kapasitet og kvalitet på kollektiv- tilbudet i indre by. Styrker institusjonelle utviklingsområder langs Ring 2.	
16	Bilfritt byliv	Annet	Økt byliv, bedre kollektivtilg- jengelighet, bedre tilrettelegging for gange og sykling og bedre miljø.	
17	Fjordtrikken Filipstad og Akershusneset	Trikk	Utløser arealpotensial og styrker utviklingen av Filipstad. Øker tilgjengelighet for publikums- attraksjoner på Vippetangen.	
18	Lokk E18 Filipstad	Vei	Utløser arealpotensial og styrker utviklingen av Filipstad.	
19	Jernbanetunnel Oslo S – Lysaker	Jernbane	Øker kapasiteten i det regionale jern- banenettet.	Oslo vest Større banetiltak og tiltak på vei vil utløse arealpotensial, binde sammen områder og gi nærmiljø- forbedring for store deler av områdene i Oslo vest.
20	Fornebubanen og nytt signalanlegg T-banen	T-bane	Utløser arealpotensial i Fjordbyen vest og styrker kollektivknutepunktene Skøyen og Lysaker. Øker kapasiteten i T-banenettet.	
21	Ny Diakonhjemmet stasjon	Stasjon	Styrker utviklingsområdet Diakon- hjemmet.	
22	Ombygging veikryss Smestad	Vei	Trafikkreduksjon og økt bykvalitet.	
23	Kollektivterminal Lysaker	Stasjon	Styrker kollektivknutepunkt Lysaker.	
24	Røatunellen	Vei	Nærmiljøforbedring.	

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

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

UTVIKLINGSOMRÅDER, KOLLEKTIVKNUTEPUNKT OG PRIORITERTE STASJONSNÆRE OMRÅDER I YTRE BY

Tabellen nedenfor er en oversikt over alle utviklingsområder, kollektivknutepunkt og prioriterte stasjonsnære områder i ytre by. Utviklingsområdene er fordelt etter om hovedtyngden av utviklingen forutsettes skje før eller etter 2030. I indre by, ved kollektivknutepunkt og langs banenettet for øvrig forutsettes fortetting å skje kontinuerlig i hele planperioden.

Utviklingsområder ytre by

Områder er utpekt og presist avgrenset i kommuneplanen, med sikte på videreutvikling og fortetting for å skape en mer bymessig situasjon, med blant annet høyere utnyttelse, nye gatenettverk og byrom, grønstruktur og blanding av bolig, næring og andre funksjoner. Utenom Ensjø har utviklingsområdene i ytre by krav om felles planlegging. I kommuneplanens arealdel fra 2015 ble det stadfestet at utviklingsområder ved kollektivknutepunkt bør ha en samlet områdeutnyttelse på 125 %, og at øvrige utviklingsområder bør ha en områdeutnyttelse på 100 %. Dette har vært oppfattet av en del aktører som et minimum, men utnyttelsesgradene skal anses som veiledende. Faktisk utnyttelsesgrad skal, i tråd med Kommuneplan 2018, avklares gjennom helhetlig planlegging

i offentlig regi, med gode medvirkningsprosesser der det tas hensyn til områdets egenart.

Kollektivknutepunkt

Områder med kobling av to eller flere banebaserte linjer utpekt i kommuneplanen med potensial for bymessig utvikling og økt utnyttelse. Bestemmelsene for utviklingsområder i kommuneplanens arealdel er retningsgivende for utvikling i kollektivknutepunkt. Kollektivknutepunktene er ikke avgrenset i kommuneplanen.

Prioriterte stasjonsnære områder

Områder med en banebasert linje (T-bane/tog/trikk) og som regel en kryssende busslinje og som fungerer eller planlegges å fungere som lokalt senter. Økt utnyttelse skal vurderes. Utnyttelse avklares gjennom reguleringsplan.

Nye utviklingsområder, kollektivknutepunkt og prioriterte stasjonsnære områder utover de angitt i Kommuneplan 2015 er markert i tabellen med **fet skrift**. Områder som var angitt i Kommuneplan 2015 som nå tas ut er markert i tabellen med *kursivert skrift*.

Utviklingsområder ytre by

Byområde	Hovedtyngde i utvikling før 2030	Betydelig utvikling både før og etter 2030	Hovedtyngde i utvikling etter 2030
Oslo vest	Lilleaker/Lysaker, Vækerø, Skøyen, Huseby, Diakonhjemmet, Frysja, Nydalen øst , Montebello , Røa , Smestad, Gaustad/Sogn <i>Nedre Grefsen tas ut</i>		
Hovinbyen	Løren/Økern, Ensjø, Vollebekk, Bjerke, Hasle, Valle Hovin	Bryn, Breivoll, Haraldrud, Ulven	
Groruddalen	Furuset, Tveita, Grorud senter, Rødtvedt, Romsås (senter), Veitvet/Linderud	Grorud stasjon, Rommen, Stovner	Breivoll nord, Romsås (Bånkall), Kjelsrud/Leirdal, Nyland, Stubberud
Oslo sør	Lambertseter/Karlsrud, Skullerud, Mortensrud, Hauketo, Rosenholm, Ulsrud	Ryen/Manglerud	Hauketo/Bjørnerud, Gjersrud-Stensrud (utbygging langs Enebakkveien før 2030)

Kollektivknutepunkt og prioriterte stasjonsnære områder

Kollektivknutepunkt	Lysaker, Skøyen, Majorstuen, Storo, Sinsen , Nydalen, Økern, Helsfyr, Bryn, Ryen, Furuset, Grorud stasjon
Prioriterte stasjonsnære områder, som ikke er en del av utviklingsområder	Hovseter, Slemdal, Vinderen, Åsjordet, Ullevål, Tåsen, Oppsal, Holtet, Sæter, Bogerud, Holmlia, Haugerud, Trosterud, Ammerud, Linderud, Haugenstua <i>Risløkka og Karlsrud tas ut</i>

BOLIGBYGGING OG NÆRINGSUTVIKLING

Oslo har en betydelig befolkningsvekst. Det skal legges til rette for at byen vår skal være en attraktiv by, både å bo og jobbe i for alle grupper av befolkningen. Kommunen skal arbeide for økt boligbygging, stille krav til gode bomiljø og variert boligstruktur og utvikle programmer for rimelige boliger. Kommunen skal legge til rette for et grønt og allsidig næringsliv, blant annet gjennom føringer for lokalisering av arbeidsplasser og tilrettelegging av areal for alle typer næringsliv som imøtekommer næringslivets behov og gir rom for innovasjon, konkurransekraft og arbeid for alle.

Byutvikling for varierte og gode boligområder

Boligpotensial for å møte befolkningsveksten

For at Oslo skal bli en by med plass til alle, må vi bygge flere og rimeligere boliger og skape gode bomiljøer. Kommunen har flere roller i dette. For å bygge flere boliger må det tilrettelegges areal for boligbygging, og kommunen skal være en pådriver for økt gjennomføring. For å motvirke prispress må kommunen også legge til rette for prosjekter med rimelige boliger med en sosial og inkluderende profil. I tillegg må boligbyggingen bidra til god bokvalitet og en variert boligstruktur, slik at vi har et tilbud for alle.

Den forventede befolkningsveksten, som det er redegjort for i kapittel 1, tilsier et årlig behov for mellom 4 000 og 5 000 nye boliger til 2040, til sammen ca. 110 000 boliger. Arealstrategien som er lagt til grunn i kapittel 4.2 gir et anslått samlet boligpotensial på i overkant av 135 000 boliger. Av disse vil ca. 90 000 boliger kunne realiseres mot 2030. Det samlede arealpotensialet ligger over beregnet behov. En slik buffer er ønskelig på grunn av usikkerhetene som er knyttet til befolkningsframskrivningen og usikkerhet knyttet til når arealpotensial faktisk kan realiseres.

I underkant av 100 000 boliger i potensialet ligger i utviklingsområdene i ytre by. Utviklingsområdene i Hovinbyen har det største arealpotensialet av disse, etterfulgt av Groruddalen, Oslo sør og Oslo vest. Fram til 2030 er det imidlertid Hovinbyen og Oslo vest som har det høyeste realiserbare arealpotensialet, etterfulgt av Oslo sør og Groruddalen.

Arealpotensialet som ikke ligger i utviklingsområdene i ytre by, er i hovedsak generell og løpende fortetting i in-

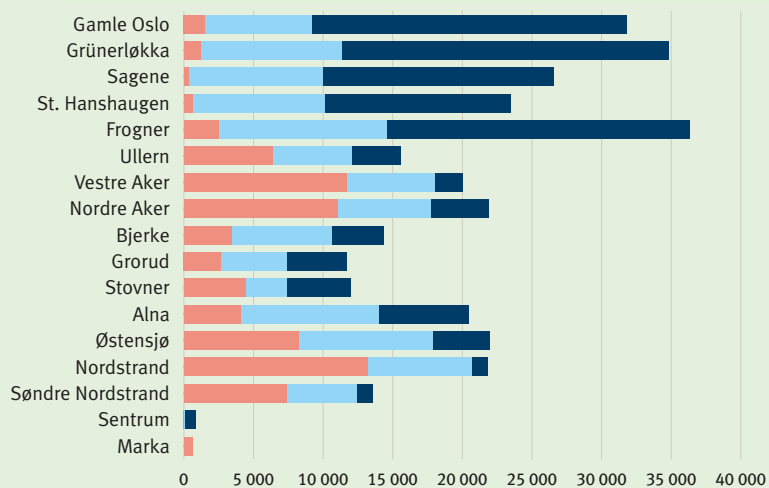
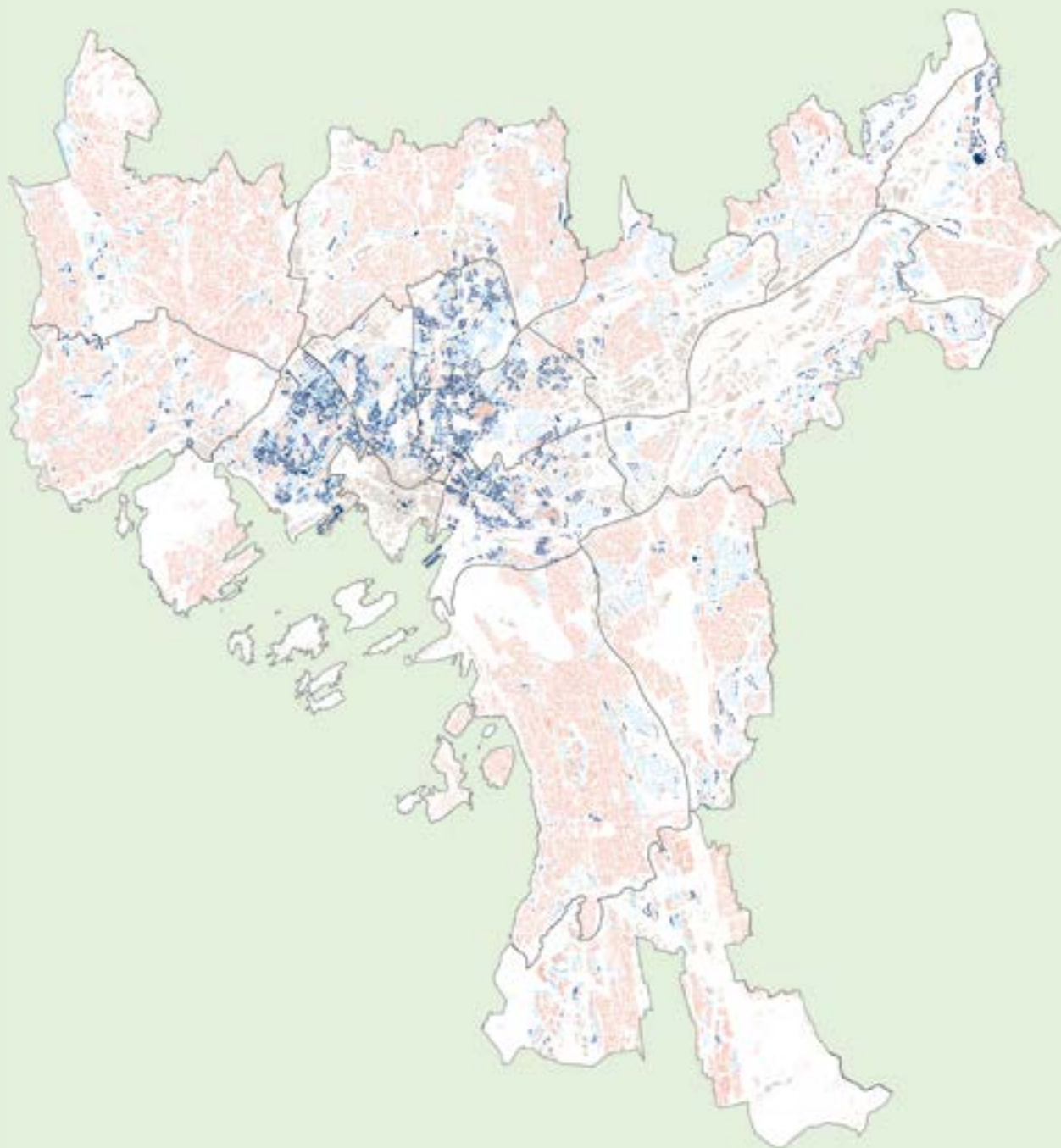
dre by, stasjonsnære områder og fortetting etter Småhusplanens rammer. Av disse er indre by med blant annet Bispevika og Filipstad den største arealreserven.

Variert boligstruktur og god bokvalitet i hele byen

Kommunen vil bruke boligbygging som virkemiddel for sosialt bærekraftige bomiljøer i hele byen. Ambisjonen er å sikre stabile bomiljøer, variert befolkningssammensetning og sosial utjevning mellom ulike områder. Et viktig tiltak er å legge til rette for en variert boligstruktur, som kan bidra til at man kan bli boende i nærområdet sitt gjennom ulike livsfaser og uavhengig av økonomisk evne.

Kartet og figuren på neste side viser hvordan blokk- og småhusbebyggelse er fordelt i byggesonen i dag. Bydelene i indre by har en stor andel av Oslos boliger. Disse ligger i hovedsak i karré- eller blokkbebyggelse. Kartet viser at småhusbebyggelsen utgjør store arealer i ytre by. I snitt har bydelene i ytre vest og sør halvparten av boligmassen i småhusbebyggelse, mens bydelene i ytre øst kun har en fjerdedel. Kartet og tabellen viser stor variasjon av boligtyper og antall boliger i de ulike bydelene. Det er også store variasjoner innad i hver bydel.

Kommunen vil bruke normer for leilighetsfordeling som verktøy i hele byen, for å oppnå variasjon i boligstørrelser. Fortetting og transformasjon skal også gi lokal variasjon i boligtyper og supplere den eksisterende boligstrukturen. Dette skal gjøres ved å legge til rette for bygging av rekkehus og lavblokker i områder som domineres av blokkbebyggelse i ytre by. I områder hvor det i dag hovedsakelig er småhus, skal det vurderes å supplere med leiligheter. Ved rullering av arealdelen skal det foretas en vurdering av hvordan variasjon i boligtilbudet kan ivaretas i de ulike deler av byen. Det vil særlig være aktuelt å vurdere om det i utviklingsområder i Oslo øst og sør, og



Antall boenheter i bydelene fordelt på bygningstyper



Foto: PBE

Gjennom kombinasjon av rekkehus og blokkleiligheter, og med både private og felles uterområder har Ensjø blitt et attraktivt boområde, for familier både med og uten barn.

øvrige områder som i dag er preget av blokkbebyggelse, bør legges opp til en viss andel rekkehus, flermannsboliger eller andre former for tett-lav bebyggelse, for å supplere eksisterende boligstruktur.

Utforming av gode bomiljøer er også viktig for å sikre sosial bærekraft og at folk trives med å bo i Oslo. I planleggingen skal vi sikre god arkitektonisk kvalitet og tilstrekkelig og godt utformet uteareal, samt tydelige overganger mellom det offentlige rom, det halvoffentlige rom og private uteoppholdsareal. Oslo kommune har normer for felles leke- og uteoppholdsarealer for boligbygging i indre by, som gir føringer for arealstørrelser, rommelighet og utforming. Normene benyttes også for områder utenfor indre by, og kommunen skal jobbe videre med å sikre gode uteområder i ny boligbebyggelse over hele byen.

Kommunens kvalitetskrav og normer legges til grunn for kravene som stilles til nye boliger med tanke på uteoppholdsareal, lys, luftkvalitet og støy. Redusert biltrafikk og planlagte infrastrukturtiltak vil bidra til støyreduksjon. Areal ut mot veier med noe trafikk ligger som regel i rød støysone. I slike områder skal det legges til grunn at nye boliger enten skal komme etter at forholdene har blitt bedre enn i dag (som for eksempel de mest belastede områdene langs E6) eller, typisk i områder med mindre belastning, bygges på en måte som ivaretar helse og sikrer nødvendig kvalitet. Det siste innebærer blant annet at boligens uteareal ikke skal ligge i rød støysone og at nye boliger ikke skal ferdigstilles med soverom som blir liggende i rød støysone etter at tiltak er gjennomført.

Rimelige kvalitetsboliger

Oslos økende boligpriser gjør boligetablering vanskelig for

flere inntektsgrupper. Oslo kommune skal derfor være en pådriver for utvikling av en sosial og inkluderende kommunal boligpolitikk. Målet er en inkluderende boligpolitikk i hele byen. Kommunen vil derfor innhente kunnskap og utrede mulighetene for et boligtilbud mellom det kommunale botilbudet rettet mot vanskeligstilte grupper, og det ordinære markedet. Dette kalles ofte en tredje boligsektor, hvor tildeling og prising av boliger ikke skjer på det kommersielle markedets premisser. Gjennom å teste ulike modeller for rimeligere boliger skal vi gjøre det mulig for flere å komme seg inn på boligmarkedet. Oslo kommune har inngått et samarbeid med Husbanken om en prosess for å øke kunnskapsgrunnlaget og videreutvikle en sosial og inkluderende kommunal boligpolitikk, herunder kartlegging av mulige virkemidler. Kommunen vil også utrede et konsept for en norsk versjon av det danske allmennbolig+-konseptet. Gjennom samarbeidsavtalen med Husbanken (2017-2020) og deltakelse i deres storbynettverk, skal Oslo kommune bidra til fagkunnskap og virkemiddelutvikling knyttet til ivaretagelse av boligsosiale hensyn i planlegging og stimulere til variert befolkningssammensetning i nybygging. Kommunen vil lansere et pilotprosjekt innenfor tredje boligsektor i inneværende bystyreperiode. Kommunen vil også planlegge for et allmennbolig-prosjekt på Gjersrud-Stensrud, noe som ligger lenger fram i tid.

Oslo kommune og Husbanken skal også fortsette sitt pilotprogram for balansert boligkvalitet (BBK). Dette skal resultere i bygging av tre til fem konkrete pilotprosjekter i løpet av en femårsperiode. Blant disse er de pågående boligprosjektene i Karihaugveien 22 og Hauskvartalet. Prosjektet består også i å utarbeide en tilhørende veileder, som skal testes i pilotprosjektene. Denne skal vise hvordan fysiske og sosiale kvaliteter kan sikres i boligsosiale prosjekter.

Byutvikling for et klimavennlig og allsidig næringsliv

Klimavennlig lokalisering av arbeidsplasser

Gjennom byutviklingen legger kommunen de fysiske rammene for næringslivet og sikrer areal for ulike typer næringsliv som imøtekommer lokaliseringsspreferanser og arealbehov. For å nå målet om nullutslippsbyen er vi avhengig av rett lokalisering av bedrifter og arbeidsplasser i et areal- og transportperspektiv. Dette bidrar til redusert vekst i transportarbeid, samtidig som det gir effektiv arealbruk. Oslo kommunes lokaliseringsstrategi for næringer tar utgangspunkt i føringer fra Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus, ved å lokalisere virksomheter med mange arbeidsplasser eller mange besøkende i sentrale områder og kollektivknutepunkter. Virksomheter med færre arbeidsplasser/besøkende og behov for større arealer, som produksjonsbedrifter og gods-/logistikkvirksomheter, legges utenfor de sentrale områdene. Alle virksomheter i Oslo foruten de mest plasskrevende bør lokaliseres på steder med god kollektivtilgjengelighet, god tilgjengelighet for gående og syklende, lav parkeringsdekning for bil og høy for sykkel.

Nye næringer tilknyttet den framvoksende grønne industrien og en fortsatt vekst innen næringer som driver kunnskapsintensiv forretningsmessig tjenesteyting, innebærer at det kreves mindre arealer for de enkelte virksomheter. Kravene til samhandling mellom virksomheter gjør imidlertid at det blir viktigere hvor og hvordan næringsområder utvikles. For det kunnskapsintensive næringslivet generelt anses nærhet til akademia og annet relevant næringsliv som særlig viktig for å utvikle kunnskap og stimulere til innovasjon. Denne typen virksomheter skal som hovedregel ha høy arealutnyttelse og sentral lokalisering i bystrukturen. Virksomheter som på grunn av størrelse og grad av spesialisering henvender seg til et regionalt marked, bør lokaliseres slik at de er lett tilgjengelig med kollektivtransport fra hele regionen, fortrinnsvis i kollektivknutepunkt. Kommunen skal selv gå foran, og lokalisere kommunale arbeidsplasser og tjenester ved kollektivknutepunkt der dette er mulig.

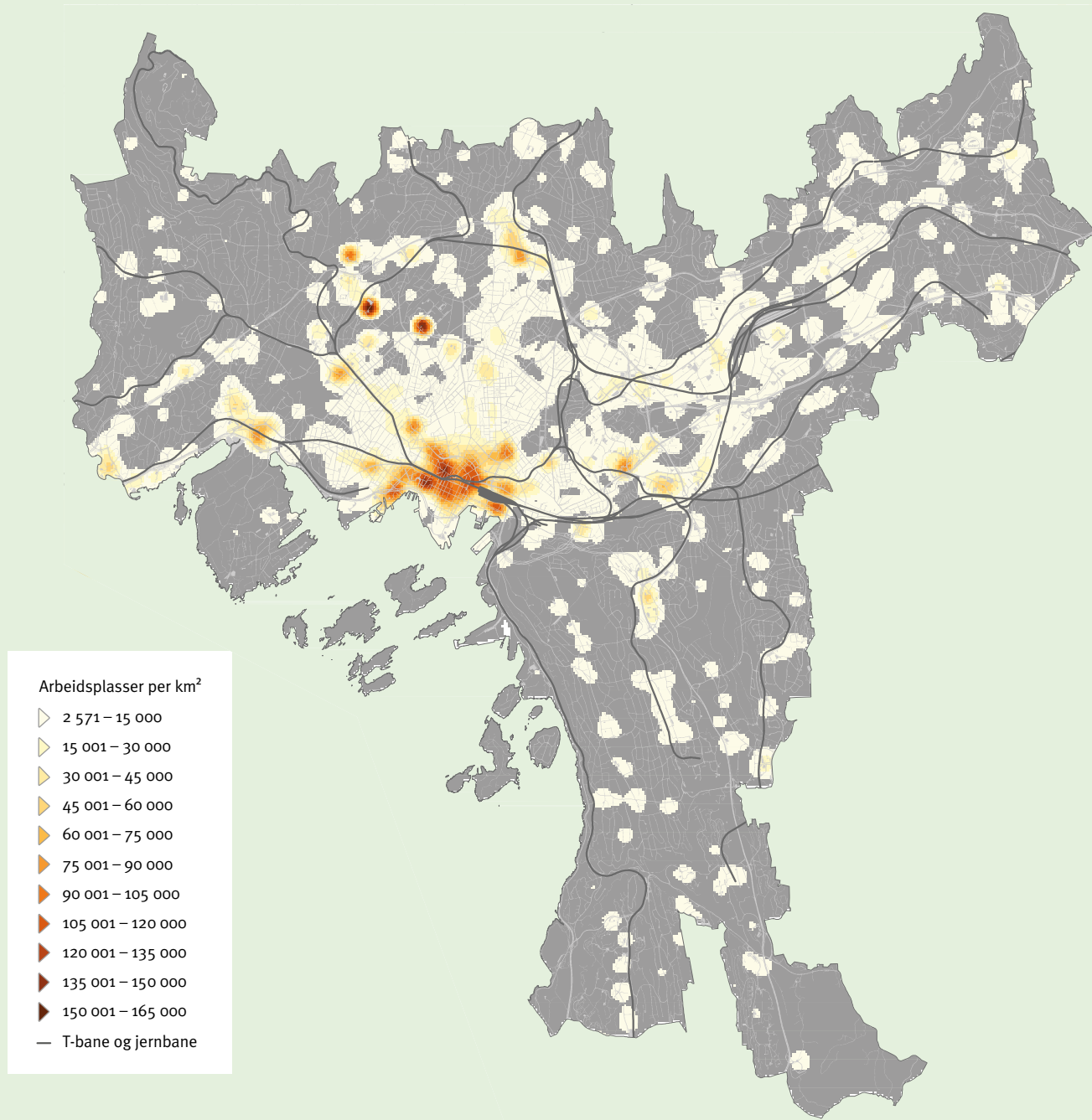
Kartet på neste side viser arbeidsplass tettheten i Oslo i dag. Det er høyest tetthet i sentrum og i de sentrale kollektivknutepunktene, samt ved institusjonsområder som Gaustad, Blindern og Ullevål. Dette viser at virksomhetsetablering i stor grad har skjedd i henhold til den knutepunkt- og banebaserte byutviklingsstrategien. Denne byutviklingsstrategien legger opp til at dette generelle bildet vil videreføres, men enkelte av knutepunktene vil få høyere arbeidsplasskonsentrasjon, f.eks. Økern, Helsfyr, Bryn, Skøyen og Lysaker. Det er imidlertid store forskjeller på hvor ulike typer næringsliv etablerer seg i

Oslo. Sentrum og kollektivknutepunktene langs Ring 3, og langs E18 mellom Skøyen og Lysaker, består i stor grad av kontorarbeidsplasser. Langs Akerselva finnes sterke konsentrasjoner av både kunst- og kulturproduksjon og noe industriproduksjon, mens Groruddalen og deler av Hovinbyen er preget av industri, lager og logistikk. Områdene rundt Universitetet i Oslo og opp mot Gaustad utpeker seg med en høy konsentrasjon av forsknings- og helserelaterte virksomheter tilknyttet Rikshospitalet og universitetet på Blindern.

Plass til et variert næringsliv

Det er viktig for Oslo å ha et mangfold i typer arbeidsplasser. Dette krever at kommunen legger til rette for arealer både til virksomheter som er arealintensive, allsidige og arealkrevende. De allsidige virksomhetene innbefatter bransjer som håndverksbedrifter, byggevareutsalg og mindre produksjonsbedrifter som trykkerier, mekanisk industri og deler av næringsmiddelindustrien. Disse virksomhetene er i hovedsak etablert i nærings- og industriområder i ytre by, med hovedtyngde i næringsområder i Groruddalens dalbunn og Hovinbyen. Disse områdene er trolig viktige arealressurser for virksomheter som søker rimeligere leiekostnader eller har behov for lagerarealer eller verkstedlokaler. Virksomhetene betjener ofte et lokalt marked hvor de leverer tjenester eller produkter og bør etableres i områder med god kollektivdekning og nærhet til tett by og det lokale markedet de betjener. Det kan i tillegg være behov for å legge til rette for mindre vare- og logistikkterminaler tilknyttet framtidige behov for bylogistikk, også med nærhet til tett by. Det vurderes å utarbeide en egen plan for miljøvennlig bylogistikk. Drifts- og serviceanlegg for buss må integreres i ny bebyggelse. Lokalisering av slike anlegg bør vurderes tidlig i transformasjonsprosesser.

Virksomhetene som kategoriseres som arealkrevende inkluderer større produksjonsbedrifter og gods- og logistikkvirksomhet. Dette er virksomheter med lav tetthet av arbeidsplasser og få kunder/besøkende. Denne typen virksomheter kan ha lavere arealutnyttelse og mindre sentral beliggenhet, gjerne utenfor tett bystruktur. Arealpriser, tilgjengelighet, lagermuligheter og tilgang til hovedveinett eller terminalområder er viktige faktorer som påvirker lokaliseringmuligheter og -valg. Disse virksomhetene er i dag i hovedsak lokalisert i næringsområder direkte tilknyttet hovedveinettet og med nærhet til Alnabruterminalen i Groruddalen. Godstransport og logistikk utgjør en betydelig andel av de arealkrevende næringene i Oslo og er spesielt viktig for lagring og distribusjon av detaljhandelsvarer – både til hovedstadsområdet og befolkningen i resten av landet. Gods- og varetransporten i Oslo forventes å øke med 40 % mot 2030. Oslo havn og Alnabruterminalen er sentrale logistikkknutepunkt for håndtering av stadig økende godsvolum på en mest mulig bærekraftig måte, med



overgang fra vei til sjø og bane og tiltak for nullutslipp fra skip og godshåndtering i Oslo havn.

Alnabru skal styrkes som sentral terminal for gods og logistikk innenfor dagens avsatte terminalområde, i henhold til føringer fra Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus, og suppleres med avlastende terminalområder utenfor Oslo, nord, sørøst og sørvest i regionen.

Ved revisjon av kommuneplanens arealdel skal det avklares areal- og transportbehov til terminalområdet. Det skal vurderes om enkelte næringsområder direkte tilknyttet terminalområdet og hovedveinettet skal spisses mot terminalrelaterte virksomheter. I tillegg skal det vurderes om det er behov for å gi føringer til utviklingsom-

råder som sikrer at områdene fortsatt kan huse eksisterende bedrifter med behov for kombinasjonslokaler. Det skal blant annet vurderes bruk av mer detaljerte underformål i reguleringsplaner. Det vil også være aktuelt å vurdere om enkelte delområder i sin helhet bør avsettes til allsidige næringsformål eller i det minste med svært høy andel av slike næringsformål.

Ved utarbeiding av felles plan i de aktuelle utviklingsområdene før revisjon av kommuneplanens arealdel, skal eksisterende næringsvirksomhet og næringsbehov i det aktuelle utviklingsområdet kartlegges. Det skal også utredes hvordan man kan tilrettelegge for allsidig næringsvirksomhet og/eller terminalrelaterte funksjoner der dette er aktuelt.



Foto: Arch Uno

Nybygging skal gi merverdi og ha høy arkitektonisk kvalitet. Kuben yrkesarena er en faglig møteplass der skole og arbeidslivet innenfor ulike bransjer møtes. Kuben vant Oslo Bys arkitekturpris i 2014.

Attraktive arealer for et innovativt næringsliv

Oslo kommune leder arbeidet med å utvikle en campusstrategi for Oslo og samarbeider med byens universiteter, høyskoler og andre kunnskapsmiljøer, studenter og næringslivet om dette. I arbeidet med denne strategien er det en ambisjon om å sikre arealer for relevant næringsliv tett på Oslos kunnskapsmiljøer. Ett grep i denne strategien er å etablere såkalte innovasjonsdistrikter – kompakte, kunnskapsintensive og flerfunksjonelle byområder, integrert i bystrukturen og med blanding av forskning, utdanning, innovativt næringsliv, byliv og bolig. Det kan blant annet være aktuelt med ett slikt distrikt i vest, i området mellom Majorstuen og Gaustadbekkdalen/Rikshospitalet og ett i Hovinbyen i øst.

Innovasjonsdistriktet i vest omfatter deler av Majorstuen, Marienlyst, universitetsområdet på Blindern, Gaustadbekkdalen, Gaustad, samt Ullevål sykehus. Forskningsmiljøet ved universitetet og livsvitenskapsmiljøet ved Rikshospitalet/Gaustadbekkdalen er sterke miljøer et slikt innovasjonsdistrikt kan bygge på.

I øst ønskes Hovinbyen utviklet med tilsvarende ambisjon, som et flerfunksjonelt og innovativt byområde. Hovinbyens kvaliteter og utfordringer medfører et potensial for å gjøre området til en plattform for innovasjon, med kunnskapsmiljøer innen grønn industri og med aktører innenfor bygge-, anleggs- og eiendomsbransjen, samt renovasjonsbransjen ved Haraldrud. I tillegg er området rundt Aker sykehus et viktig kunnskapsmiljø for helse og medisin.

Oslo har i dag fem områder som er definert som

institusjonelle utviklingsområder (U-5) i arealdelen til Kommuneplan 2015. Hensikten med disse områdene er å sikre institusjonenes ekspansjonsmuligheter og handlingsrom, og å sikre lokaliseringstilbud for framtidig satsing innen FoU-sektoren. Flere av disse utviklingsområdene vil være viktige for å etablere innovasjonsdistriktet tilknyttet Blindern og områdene rundt. Ved revisjon av kommuneplanens arealdel skal det vurderes hvordan bestemmelsene knyttet til arealbruk og utnyttelse for disse utviklingsområdene kan endres og bli hensiktsmessige for å sikre institusjonenes behov og ambisjonene om flerfunksjonelle innovasjonsdistrikt med en blanding av ulike byfunksjoner, herunder boliger (blant annet boliger knyttet til virksomhetene, som student- og forskerboliger). Det er i den sammenheng viktig å avklare arealbehovene til universitetet, sykehus og andre kunnskapsinstitusjoner i området ved Gaustad og Blindern, samt NRKs arealbehov ved en flytting fra Marienlyst. Dagens institusjonelle utviklingsområder ligger i indre by, men det vil være hensiktsmessig også å etablere institusjonelle utviklingsområder andre steder i byen som del av en bredere byutviklingsstrategi, særlig i tilknytning til kunnskapsinstitusjonene. Dette skal vurderes ved revisjon av kommuneplanens arealdel.

Flere av disse institusjonelle utviklingsområdene er i endring. Ved reguleringsplanforslag for disse områdene før revisjon av kommuneplanens arealdel, må det vurderes hvilket behov kunnskapsmiljøene har for næringsliv og andre funksjoner som bidrar til attraktive campusområder, slik som student- og forskerboliger, kontorfellesskap m.m. Dette gjelder også øvrige områder som huser viktige kunnskapsinstitusjoner.

AKTIV KOMMUNE FOR EN BEDRE BY

Skal vi nå våre ambisiøse mål på klima, kvalitet og sosial bærekraft samtidig som utbyggingen holder tritt med befolkningsveksten, må kommunen ta en aktiv rolle både i planlegging og konkret gjennomføring av byutviklingen. Dette innebærer klare føringer for utvikling og fortetting, godt samarbeid med byens innbyggere, en kommunal eiendomsstrategi og samordnet kommunal innsats for infrastrukturutbygging og områdemodning.

Overordnede føringer for utvikling og fortetting

Kommuneplanen legger føringer for videre byutviklingsplaner

Kommuneplanens samfunnsdel og arealdel gir de overordnede føringene for areal- og samfunnsutviklingen som alle påfølgende planer skal ivareta, både innsendte planer og kommunens egne. På denne måten skal kommunen være i førerretet for boligbygging og byutvikling med kvalitet. For å sikre helhetlig utvikling og effektive og raske saksbehandlingsprosesser er det viktig at påfølgende planer og behandlingen av disse følger opp kommuneplanens føringer, og de normer og kvalitetskrav bystyret har vedtatt.

Kommuneplan 2015 gir tydelige føringer for utviklingsområder og stasjonsnær fortetting. Disse suppleres av de føringene som framkommer av denne nye samfunnsdelen. I kommuneplanens arealdel fra 2015 ble det stadfestet at utviklingsområder ved kollektivknutepunkt bør ha en samlet områdeutnyttelse på 125 % og øvrige utviklingsområder en områdeutnyttelse på 100 %. Dette har vært oppfattet av en del aktører som et minimum og medvirket til press på oppkjøp av eiendommer i eksisterende boligområder. I denne kommuneplanen er det tydeliggjort at utnyttelsesgradene er veiledende og at arealpotensialvurderinger også skal anses som veiledende. I oppfølging av kommuneplanen skal grundigere analyser av ulike områder samt medvirkningsprosesser sikre at forhold som kvalitetskrav, behov for stedstilpasning og bidrag til en variert boligstruktur blir hensyntatt. Det er først i etterkant av en helhetlig planlegging av et område og individuell behandling av enkeltsaker i området, at det vil vise seg hvor mye det er riktig å bygge ut der. Som hovedregel skal område-regulering basert på mulighetsstudier være standard planprosess i utviklingsområder og danne grunnlag for å avklare utnyttelsesgrad.

Nabolagsverdier og hensyn til omgivelser skal vektlegges i all byutvikling

For å sikre en god byutvikling på lokalt nivå, er det særlig viktig at nybygging skjer med omsorg for det stedet byggingen skjer i, og de mange nabolag som allerede eksisterer. Ved planlegging og utbygging i utviklingsområder, stasjonsnære områder og områder for øvrig skal hensyn til omgivelser vektlegges. Virkningene av forslag skal utredes i tilstrekkelig grad, særlig for tilliggende nabolag og boligområder. Eksisterende nabolagsverdier og stedsqualiteter skal være førende premiss for utviklingen, samtidig som nye verdier skal tilføres området. Dette kan for eksempel være gjennom ombygging av veier til bygater, nye torg, parker, identitetsskapende arkitektur, tilrettelegging for en flerfunksjonell utvikling med sosial infrastruktur, handel-, tjeneste- og kulturtilbud, eller en mer variert boligstruktur der dette er aktuelt. I alle utviklingsområder skal det sikres areal til kultur og allmenntilrettelegging. Det er viktig å vurdere bevaring og gjenbruk av bebyggelse og legge til rette for godt samspill mellom nytt og gammelt. Utviklingsområder og prioriterte stasjonsnære områder skal ha høy bymessig kvalitet i form av finmasket gate- og byromsstruktur og flerfunksjonalitet.

Økt kvalitet gjennom kommunalt engasjement og beboermedvirkning

Kommuneplanen skal bidra til at innbyggerne inviteres til aktiv deltakelse i byutviklingen og involveres på et tidlig tidspunkt i planprosesser. For å sikre ønsket byutvikling skal den kommunale områdeplanleggingen styrkes, gjennom økt bruk av områderegulering og kommunale egenplaner for øvrig. Tydelige overordnede planer og kvalitetskrav gir også forutsigbarhet for private utbyggere. Forslag til detaljreguleringsplaner skal vise hvordan de bygger opp under og styrker lokale nabolagsverdier og tilfører stedet nye kvaliteter.

Oslo kommune har hatt økt fokus på medvirkning i planlegging og dette skal forsterkes i planperioden. Oslo skal

Medvirkning: Slik kan du påvirke byutviklingen!



Foto: PBE/ Jonas Aarre Sommarset

Medvirkning handler om at innbyggere, organisasjoner, bydel-er, næringsliv, grunneiere og myndigheter skal kunne gi uttrykk for sine synspunkter og gi innspill til planer før de folkevalgte vedtar dem. Det finnes en rekke ulike typer planer for byutviklingen, som du kan si din mening om. Uansett plantype er det alltid de folkevalgte i bystyret som skal bestemme til slutt: Det er de som vedtar planen.

- **Kommuneplanen** er den mest overordnede planen og gir føringer for alle andre planer. Den består av en samfunnsdel, som du nå leser, og en arealdel. Arealdelen bygger på samfunnsdelen og gir juridiske føringer for byutviklingen gjennom bestemmelser og juridisk bindende plankart. Kommuneplanen gir overordnede føringer om hvor utvikling skal skje og hva som skal sikres i denne utviklingen.
- **Områdereguleringer** er kommunale reguleringsplaner som detaljerer utviklingen av et konkret geografisk område. I en del områder vil kommunen heller utarbeide et planprogram med veiledende plan for offentlig rom (VPOR). Hensikten er uansett å sikre helhetlige plangrep og ivareta viktige hensyn og kvaliteter i området. Begge plantypene har særskilt fokus på god informasjon og tidlig medvirkning.
- **Detaljreguleringer** er planer som oftest er knyttet til konkrete utbyggingsprosjekter eller sikring av andre hensyn, for eksempel bevaring. Alle har rett til å fremme forslag om detaljreguleringer. Som regel er det utbygger som gjør dette, men det skal være medvirkningsprosesser og planene skal vedtas av de folkevalgte. Detaljreguleringer skal følge føringene i kommuneplanen og eventuelle områdereguleringer eller planprogram med VPOR.

Når kan du si din mening til disse ulike planene? For alle plantypene er det to hovedfaser for medvirkning:

- **Ved planoppstart:** Når et planarbeid formelt starter opp, blir dette kunngjort på nett og i avisen. Du har da mulighet til å komme med innspill på for eksempel viktige hensyn som planarbeidet bør ivareta. Innspill kan gis via kommunens

nettsider. Er du grunneier eller direkte berørt, vil du ved reguleringsplaner bli varslet direkte om at planarbeidet starter opp. Oslo kommune ønsker å ivareta god informasjon og tidlig medvirkning ved å informere om planarbeidet tidligere enn loven krever i mange planprosesser. Dette kan skje gjennom informasjonsmøter eller formell varslings allerede før det er utarbeidet et planprogram.

- **Ved høring og offentlig ettersyn:** Når det er utarbeidet et forslag til plan, vil forslaget bli lagt ut til høring. Dette kunngjøres på nett og i avis. Er det en reguleringsplan, skal du bli varslet direkte dersom du er grunneier eller direkte berørt. Her kan du si hva du mener er bra og mindre bra med planforslaget og om det er forhold du mener planen ikke har tatt hensyn til. Innspillene vil bli vurdert og eventuelt føre til justering av planen, før den behandles av politikerne i bystyret.

I tillegg er det mulighet for å klage på områdereguleringer og detaljreguleringer når disse er vedtatt.

Ved større kommunale planarbeid, for eksempel kommuneplanen eller for ulike områdeplaner, vil kommunen gå aktivt ut blant befolkning og interessegrupper for å innhente kunnskap og synspunkter, enten gjennom offentlige møter eller andre medvirkningstiltak som arbeidsgrupper, verksteder, bidrag i stedsanalyser, barnetråkk, ungdomstråkk, eldretråkk med mer. Kommunens elektroniske saksinnsyn¹ og nettsiden Byplan Oslo² er viktige informasjonskanaler for deg som vil følge med på hva som skjer i byutviklingen. Din mening og lokalkunnskap er viktig for oss. Vi vil derfor hele tiden aktivt arbeide med hvordan vi kan forbedre informasjons- og medvirkningsprosesser i planarbeidet vårt.

¹ <http://innsyn.pbe.oslo.kommune.no/saksinnsyn>

² <http://www.byplanoslo.no>

være en foregangskommune for medvirkning. Bydelenes mulighet til å informere om og følge opp plansaker i sitt område skal styrkes. Det skal legges til rette for at alle skal ha lik tilgang til informasjon for å ivareta sine interesser eller komme med sine meninger. Medvirkningsprosessene skal starte tidlig, senest ved oppstart av planarbeid, slik at innbyggere og andre interessenter har mulighet til å påvirke konkrete løsninger på et tidlig stadium. Ved større og komplekse planarbeid skal planens premisser, mulighetsstudier, innhold og konsekvenser aktivt kommuniseres til lokalbefolkning, politikere og interessegrupper. Gjennom planprosesser skal det legges til rette for medvirkningsprosesser som inkluderer alle grupper i samfunnet, herunder bevegelseshemmede, eldre og barn og unge og grupper som trenger særskilt tilrettelegging. Det skal utvikles innovative medvirkningsløsninger som sikrer økt mulighet til å påvirke byutviklingen, for eksempel ved bruk av *Augmente* og *Virtual Reality*-løsninger. Samspillgrupper, digitale løsninger og tiltak målrettet mot ulike grupper som vanligvis ikke deltar, vil være viktige satsingsområder.

Føringer for ulike områdetyper

Utviklingsområder indre by

I indre by skjer utviklingen i hovedsak som fortetting i eksisterende bysituasjon. Her vil eksisterende gate-, byroms- og bebyggelsesstrukturer sammen med bestemmelsene i kommuneplanens arealdel definere rammene for nye prosjekter. Bortsett fra de større transformasjonsområdene, slik som for eksempel Filipstad, vil nye prosjekter derfor i hovedsak håndteres gjennom innsendte detaljreguleringsplaner og byggesaker. Kommuneplan 2015 har etablert en mulighet for å gå rett fra kommuneplan til byggesak, i saker som er i tråd med kommuneplanens bestemmelser og som oppfyller kriterier knyttet til blant annet opprettholdelse av eksisterende bebyggelsesstrukturer og virkning for viktige bevaringsverdige bygg og anlegg. Dette har muliggjort effektivisering av saksbehandlingsprosessene i indre by. Ordningen skal evalueres før revisjon av kommuneplanens arealdel for å avdekke fordeler og ulemper. I en slik evaluering vil også mulighet for ytterligere forenklinger eller innstramminger i bestemmelsen, bli vurdert.

Utviklingsområder ytre by

Utviklingsområdene i ytre by har krav om felles planlegging eller områderegulering i Kommuneplan 2015. Dette skal videreføres i den nye kommuneplanens arealdel. Det er et nødvendig virkemiddel for å sikre at områdene utvikles helhetlig og klimasmart, med god bymessig kvalitet og med tilstrekkelige arealer til kommunal sosial og teknisk infrastruktur.

Kravet om felles planlegging i utviklingsområder i ytre by vil håndteres på ulike måter. I områder med høy kompleksitet og mange involverte parter, eller behov for betydelige investeringer i ny infrastruktur, vil kommunen benytte områderegulering – også der hvor det ikke er særskilt krav om dette. I mindre komplekse situasjoner og der grunneierinteresser går i felles retning, eller kan ledes til det, vil kommunen planlegge gjennom utvidet planprogram med veiledende plan for offentlig rom (VPOR). Kravet om felles planlegging kan også løses gjennom felles, privat detaljregulering som dekker hele utviklingsområdet. Dette vil være mest aktuelt i mindre utviklingsområder med lav kompleksitet og få grunneiere.

Ved planarbeid i utviklingsområder skal det vurderes å bruke mulighetsstudier som utforsker ulike løsninger, der hvor dette er relevant, samt kartlegge verneverdier, biologisk mangfold og utrede miljø- og klimaeffekter. Uavhengig av plantype skal det vektlegges grundige medvirkningsprosesser slik at innbyggere og grunneieres kunnskap om områdene benyttes og hensyntas. Et områdes utnyttelsesgrad avklares endelig i etterkant av ulike planprosesser og behandlingen av enkeltsaker. Innbyggere og grunneiere skal ha god forutsigbarhet med hensyn til når og hvordan området skal utvikles.

Prioriterte stasjonsnære områder

Prioriterte stasjonsnære områder er områder hvor økt utnyttelse særlig er aktuelt å vurdere i påfølgende planarbeid og enkeltprosjekter. Disse er utpekt basert på kriterier som kobling av banebasert linje og kryssende busslinje, senterfunksjoner og arealpotensial. Områdene er ikke avgrenset i kommuneplanen. Som hovedregel vil muligheten for økt utnyttelse være større jo nærmere stasjonsområdet man er.

Der prioriterte stasjonsnære områder overlapper med utviklingsområder, vil det i hovedsak være utviklingsområdets avgrensning som definerer områdene hvor økt utnyttelse er aktuelt. Område- og tomteutnyttelse skal vurderes konkret ved planer og enkeltprosjekter, med utgangspunkt i steds- og mulighetsanalyser som utforsker mulige utnyttelser ut fra stedets karakter og avstand til stasjonsområdet. Hensyntagen til omgivelser og tidlig og reell medvirkning fra beboere i planprosessen er forutsetninger for prosjekter med høyere utnyttelse enn områdene har i dag.

Utvikling i prioriterte stasjonsnære områder kan skje gjennom innsendte detaljreguleringsprosesser, dersom de ikke er knyttet til utviklingsområder med plankrav. I en del tilfeller vil det være aktuelt med kommunale planer for å sikre helhetsgrep og god stedsutvikling. Eksempler på dette er Slemdal og Oppsal, hvor områdereguleringsprosesser hhv. er igangsatt og skal igangsettes.

EKSEMPLER PÅ UTNYTTELSE

Utnyttelse er en angivelse av hvor mye det kan bygges på en tomt eller i et område. For utviklingsområder angis denne som områdeutnyttelse. Områdeutnyttelsen varierer mellom 100 % i de fleste utviklingsområder og 125 % i utviklingsområder ved kollektivknutepunkt.

I et utviklingsområde vil ulike tomter ha ulik utnyttelse, for å sikre en variert og samtidig helhetlig utvikling.

En områdeutnyttelse på 100 % legger til rette for en tomteutnyttelse mellom 150 og 250 % bruksareal (BRA). Områdeutnyttelse på 125 % legger til rette for en tomteutnyttelse mellom 200 og 400 % BRA. Eksempler på hvordan ulike tomteutnyttelser ser ut i praksis er gitt under. Veiledende områdeutnyttelse fastsettes i kommuneplanens arealdel. Tomteutnyttelse fastsettes ved behandling av områdereguleringer eller detaljreguleringer.



Foto: PBE

Røa have – Tomteutnyttelse 150 % BRA.



Foto: Scala arkitekter

Tiedemannsjordet – Tomteutnyttelse 175 % BRA.



Foto: PBE

Årvollskogen – Tomteutnyttelse 175 % BRA.



Foto: PBE

Pilestredet park – Tomteutnyttelse 210 % BRA.



Foto: PBE

Lille Bislett – Tomteutnyttelse 290 % BRA.



Foto: Nyebilder.no

Korsgata 5 – Tomteutnyttelse 335 % BRA.

Der områderegulering er mindre aktuelt, men hvor det likevel er behov for helhetlige føringer, vil kommunen vurdere å utarbeide utvidede stedsanalyser og mulighetsstudier som grunnlag for behandling av detaljreguleringsplaner. Dette krever en analyse av området for å kartlegge stedskvaliteter som skal ivaretas, videreutvikles eller etableres. Beboere og bydeler skal involveres og bidra i planarbeidet gjennom gode medvirkningsprosesser.

Småhusområder

Kommunens overordnede strategi er at Oslos småhusområder skal ivaretas, og at man skal sikre historiske og grønne kvaliteter i områdene. Det er i dag over 77 000 boliger i småhus i Oslo. Cirka 29 000 eiendommer er regulert gjennom Småhusplanen, mens øvrige småhusområder som regel er regulert gjennom egne reguleringsplaner med formål om å videreføre småhuskarakteren i området. I en del tilfeller har disse reguleringsplanene også bevaring eller landskapsvern som formål, som for eksempel Sogn Hageby, Huk aveny og Nordstrand-skråningen.

Småhusområdene bidrar til å gjøre Oslo til en variert by med grønne kvaliteter. For Oslo som helhet er småhusområdene viktige å ivareta for å sikre en variert boligstruktur. Hovedtrekkene i byens småhusområder skal

derfor videreføres, uten omforming av større småhusområder. Unntaket er utviklingsområdet Smestad, som i Kommuneplan 2015 ble utpekt til utviklingsområde og hvor planleggingen for en mer bymessig utvikling er godt i gang. Lokale kvaliteter og en stedstilknyttet utvikling skal ivaretas gjennom planarbeidet. Som ledd i dette arbeidet utredes det ulike alternative byplangrep, som forutsetter varierende grad av endring av småhusbebyggelse til annen type boligbebyggelse.

Aktiv kommune – gjennomføringsstrategier

I tillegg til å tilrettelegge arealer for byutvikling, skal kommunen ha en mer aktiv rolle for å sikre økt gjennomføring og med det økt takt i boligbyggingen. Økt takt i boligbyggingen forutsetter også at utbyggere som har ferdigregulerte tomter bygger ut disse raskt.

Kommunal strategi for boligbygging, inkluderende boligpolitikk og nødvendig infrastruktur

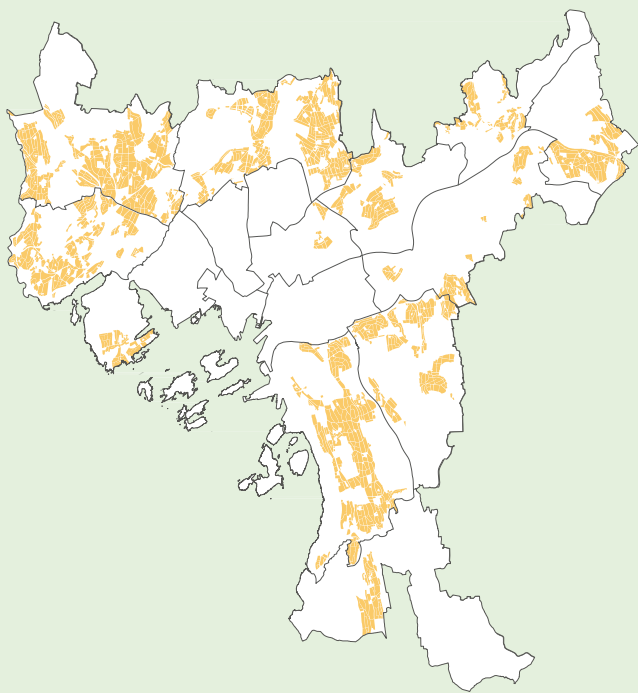
Det er viktig å sørge for at sosial, teknisk, grønn og transportmessig infrastruktur er sikret ved utbygging av nye boligområder. I reguleringsplaner stilles det rekkefølgekrav til etablering av infrastrukturen, slik at denne er på plass når nye bygg tas i bruk. Nødvendig grønn og teknisk infrastruktur finansieres som hovedregel gjennom utbyggingsavtaler som inngås med private utbyggere, som beskrevet i Oslo kommunes forutsigbarhetsvedtak gjort i forbindelse med Kommuneplan 2015.

Oslo kommune skal i tillegg bidra til byutvikling og økt boligbygging gjennom strategiske tomtekjøp, en sosial og inkluderende kommunal boligpolitikk, og tidlige investeringer i offentlig infrastruktur som er nødvendig ved etablering av nye bolig- og byområder. Kommunen skal gjennomføre pilotprosjekter knyttet til en tredje ikke-kommersiell boligsektor. Strategiske investeringer skal ivaretas gjennom en helhetlig og fleksibel eiendomsstrategi, som grunnlag for kommunale tomtekjøp. Gjennom en aktiv kjøpspolitikk skal kommunen opparbeide seg en større eiendomsreserve til utbygging av kommunal infrastruktur og boliger, på kort og lang sikt, i prioriterte byutviklingsområder og på bakgrunn av sektorenes samordnede arealbehov.

Områdemodning som utløser byutvikling

I områder hvor utviklingen ikke går av seg selv, skal kommunen aktivt påvirke utbyggingsretning og utbyggingstakt, og dermed gi forutsigbarhet og incentiver for private utbyggere. Oslo kommune skal bruke kommunale investeringer i grønnstruktur, sosial infrastruktur (for eksempel skoler og barnehager), kulturtilbud, idrett,

SMÅHUSPLANEN



Illustrasjonen viser Småhusplanens (S-4220) avgrensning.

kunst og attraksjoner for å modne markedssvake områder hvor det er vanskelig å få til fornyelse og private initiativ. Andre sentrale virkemidler for å styre byutviklingen og modne byområder er etablering av kommunale forbildeprosjekter, bruk av tidsdifferensiert grunneierbidrag og tilrettelegging for midlertidige tiltak. Ved å legge til rette for innbyggers initiativ og samskaping mellom kommune og private aktører skal vi oppnå eierskap til prosessene og bedre resultater enn kommunen klarer alene.

Samordnet kommunal innsats

En stor del av Oslos arealreserve er lager- og industriområder hvor kommunen eier få tomter selv, og som i dag mangler gate- og byromsstrukturer og offentlige funksjoner. I slike områder vil god koordinering og samordning av sosial og teknisk infrastrukturplanlegging gi større forutsigbarhet for utbyggere.

Oslo kommune skal være en samordnet, effektiv og strategisk aktør innenfor byutvikling. Dette krever at planlegging, koordinering og gjennomføring samordnes bedre mellom kommunale virksomheter. Kommunen har derfor satt i gang et tverretattlig prosjekt for bedre samordning av planlegging med hjemmel i plan- og bygningsloven og planlegging i henhold til kommunens investeringsregime. Målet med prosjektet er bedre byutvikling, mer effektive prosesser, effektiv arealbruk og økonomisk gevinst, gjennom å

koble konseptvalgutredninger, konsekvensutredninger og planprogram. Kommunen skal også ha en mer strategisk tilnærming til bruk og sambruk av kommunale formål, som bidrar til å nå overordnede mål i byutviklingsstrategien.

For å sikre godt samarbeid mellom de sentrale kommunale aktørene, er det opprettet ulike koordineringsgrupper, som Grøntteknisk forum, som koordinerer plansaksbehandling av ulike tekniske og grønne infrastrukturtiltak. Oslo kommune har også opprettet en organisasjon for gjennomføring av den samlede utbyggingen av kommunalteknisk infrastruktur innenfor gitte geografiske områder.

Effektive saksbehandlingsprosesser

I 2017 godkjente Oslo kommune over 6 000 boliger. Dette er det høyeste tallet på ti år. Oslo kommune arbeider kontinuerlig med å effektivisere og forbedre saksbehandling av detaljreguleringsplaner og byggesaker. Plan- og bygningsetaten har etablert en avdeling som har ansvar for utvalgte boligprosjekter samt sosial og teknisk infrastrukturplanlegging. Dette skal bidra til å øke reserven av ferdigregulerte boliger og teste ut nye arbeidsformer, samt bidra til at saker for sosial og teknisk infrastruktur blir godt koordinert internt i kommunen.

FELLES PLANLEGGING I UTVIKLINGSOMRÅDER: HVA ER DET?

Alle utviklingsområder i ytre by, utenom Ensjø, har krav om felles planlegging eller områderegulering. Dette er områder hvor det skal skje byutvikling med høyere utnyttelse og blandet arealbruk: Vi skal ha gode møteplasser, mer bolig og næring, samt parker og grøntdrag. Kravet om felles planlegging skal sikre at dette skjer gjennom en helhetlig plan for hele området.

Kravet om felles planlegging betyr at det vil bli utarbeidet en felles overordnet plan for området, som byens innbyggere får anledning til å medvirke til. Det er denne planen som vil konkretisere hva som faktisk skal skje i det enkelte området, for eksempel knyttet til utnyttelsesgrad og byggehøyder, samt behov for sosial og teknisk infrastruktur. Planen vil i de fleste tilfeller være en områderegulering eller et planprogram med veiledende plan for offentlige rom (VPOR), utarbeidet av kommunen. Slik kan behov for torg, parker, møteplasser, sosial infrastruktur, samt hensynet til eksisterende kvaliteter og bevaringsverdier, ses på samlet og sikres. Uansett hvilken plantype som legges til grunn, skal det være medvirkning av berørte parter i planprosessen. De som er berørt blir varslet både ved oppstart og høring av det aktuelle planarbeidet. Det vil være egne medvirknings-

opplegg for grunneiere, beboere og andre berørte. Etter at medvirkningsprosessen er gjennomført, justeres planen før et endelig forslag legges fram for bystyret. Planen skal vedtas av bystyret.

Når bystyret har vedtatt den helhetlige planen for utviklingsområdet, vil utbygging styres av påfølgende detaljreguleringsplaner og byggesaker for enkeltprosjektene. Også disse sakene følger plan- og bygningslovens regler om varsling av berørte og medvirkningsprosesser, slik at prosjektene kan fange opp ulike hensyn og politikerne får et godt grunnlag for beslutningene.

For nye utviklingsområder foreslått i denne planen vil kravet om felles planlegging gjøres juridisk bindende i kommende revisjon av kommuneplanens arealdel, hvor det også vil gis føringer på hva som skal sikres gjennom felles planlegging. I arbeidet med kommuneplanens arealdel gjennomføres det offentlig ettersyn og medvirkningsprosesser, som gir mulighet til å komme med ytterligere innspill til utviklingsområders avgrensning og hva som er viktig å sikre ved videre utvikling. Disse innspillene vil bli vurdert før et justert endelig forslag legges fram for bystyret for vedtak.

På bakgrunn av kommuneplanens samfunnsdel skal følgende problemstillinger følges opp videre i revisjon av kommuneplanens arealdel:

- Foreta en vurdering av hvordan variasjon i boligtilbudet kan ivaretas i de ulike deler av byen, for å sikre et variert boligtilbud og dermed bidra til variert befolkningssammensetning. Det skal særlig vurderes planbestemmelser for å sikre økt andel rekkehus, flermannsboliger og andre former for tettlav bebyggelse i utviklingsområder i øst og sør.
- Vurdere kriterier det kan stilles krav om at skal vurderes når planlegging og utnyttelse for enkelte områder skal fastsettes. Aktuelle kriterier vil være krav til luftkvalitet, støyreduksjon, uteareal, minimum solinnfang, tilfredsstillende lokalklima, andel parkareal og torg, uteareal for skoler og barnehager, ballfelt og idrettsanlegg, kulturminner og stedsidentitet, en viss variasjon av boligtyper og næringstyper samt en viss variasjon i høyder.
- Vurdere regional masseforvaltning som nytt temaområde, inkludert kartlegging av transport og bruk og gjenbruk av bygningskomponenter, byggeråstoff og overskuddsmasser.
- Vurdere mulighet for bestemmelser som sikrer at energismarte løsninger, slik som mikroenergianlegg, vurderes tidlig ved planlegging i utviklingsområder og kollektivknutepunkt.
- Gjennomgå byens grøntområder, vassdrag, torg og møteplasser for ytterligere å styrke og videreutvikle disse områdene. Inkludere prinsipper for bruk av ulike vegetasjonstyper og sjikt, i tillegg til angivelse av areal og flate. Byens vassdrag skal sikres god kapasitet til overvannshåndtering i et langsiktig perspektiv hvor klimaendringer fører til mer nedbør.
- Vurdere hvordan det på skånsomme måter kan tilrettelegges for rekreasjon i Markas randsone, innenfor markalovens rammer.
- Vurdere å avgrense utviklingsområder ved Karihaugen og Visperud-området på bakgrunn av en avklaring av hvordan området skal videreutvikles ved oppfølging av Regional plan for Oslo og Akershus og samarbeidet om å utvikle det regionale bybåndet.
- Vurdere ny arealbruk og avgrensning av eventuelle utviklingsområder for områdene langs Fornebubanen nær ny Vækerø T-banestasjon og kollektivknutepunktet Lysaker, hvor det i gjeldende kommuneplan er stilt krav til områderegulering.
- Avklare hva som skal til for at fortetting langs Holmenkollbanen nord for Slemdal kan gjøres uten at det medfører økt biltrafikk og går på bekostning av åsens grønne preg, som oppfølging av bystyrets vedtak om å revidere Holmenkoll-planen.
- Evaluere fordeler og ulemper ved muligheten Kommuneplan 2015 etablerte om å gå rett fra kommuneplan til byggesak og vurdere mulighet for ytterligere forenklinger eller innstramminger gjennom bestemmelsen dersom det anses som hensiktsmessig.
- Vurdere hvordan bestemmelsene knyttet til arealbruk og utnyttelse av utviklingsområder i indre by som er markert som institusjonelle utviklingsområder (U5), kan gjøres mest mulig hensiktsmessige for å sikre institusjonenes behov og ambisjonene om flerfunksjonelle innovasjonsdistrikt. Det skal i tillegg vurderes om det vil være hensiktsmessig å etablere institusjonelle utviklingsområder også andre steder i byen, særlig i tilknytning til kunnskapsinstitusjonene og Hovinbyen.
- Avklare areal- og transportbehov til terminalområdet på Alnabru, og om enkelte næringsområder direkte tilknyttet terminalområdet og hovedveinettet skal spisses mot terminalrelaterte virksomheter.
- Vurdere behov for føringer i utviklingsområder som skal utvikles med blandet bebyggelse, for å sikre at de fortsatt kan huse eksisterende bedrifter med behov for kombinasjonslokaler. Blant annet skal det vurderes bruk av mer detaljerte reguleringsunderformål, og om enkelte delområder i sin helhet bør avsettes til allsidige næringsformål eller med svært høy andel av næringsformål.
- Utviklingsområdene Røa, Montebello, Ulsrud og Nydalen øst og kollektivknutepunktet Sinsen gjøres juridisk bindende i arealplankartet som angitt foran.
- Utviklingsområdet Nedre Grefsen tas ut av det juridisk bindende plankartet.
- Småhusområdet ved Hovinveien/Njåls vei tas ut av Ensjø utviklingsområde på det juridisk bindende plankartet. (jfr. bystyrets vedtakspunkt 8)
- Retningslinjene for kvalitetsprogram (§9.1) styrkes slik at fastsettelse av klimamål og bruk av klimabudsjett blir inkludert i krav til større utbyggingsplaner. (jfr. bystyrets vedtakspunkt 12)
- Vurdere retningslinjene, herunder krav til utredning og dokumentasjon, for fortetting og påbygging av strøksgatene for å sikre kulturmiljø og arkitektonisk kvalitet. (jfr. bystyrets vedtakspunkt 13)
- Planlagte elv- og bekkeåpninger inkluderes i juridisk bindende kart. (jfr. bystyrets vedtakspunkt 15)
- Utrede og vurdere om det langsiktige vernet av Akerselva miljøpark bør styrkes. (jfr. bystyrets vedtakspunkt 16)
- Utrede og vurdere om det langsiktige vernet av Alnaelva bør styrkes. (jfr. bystyrets vedtakspunkt 17)
- Etablere regler for bevaring av større bytrær i indre by. (jfr. bystyrets vedtakspunkt 21)
- Gjennomføre konsekvensutredninger i tråd med veileder til regelverket ref. «Konsekvensutredninger, kommuneplanens arealdel (T-1493) utarbeidet av Miljøverndepartementet i 2012. (jfr. bystyrets vedtakspunkt 29)
- Evaluere avvikssonen for støy, herunder hensynet til befolkningens helse, og vurdere sonens geografiske avgrensning samt kravene til avbøtende tiltak i gjeldende planbestemmelse §7.1.1.3.b. (jfr. bystyrets vedtakspunkt 39)
- Utrede hvordan Østensjøvannet og den sårbare naturen rundt kan sikres bedre vern, for eksempel gjennom å se på mulighetene for å utvide verne- og eller hensynssonen rundt Østensjøvannet. (jfr. bystyrets vedtakspunkt 48)

Før revisjon av kommuneplanens arealdel

- Byutviklingsstrategien legges til grunn ved anvendelse av gjeldende arealplan. Dette innebærer å bruke plan- og bygningslovens § 12-8 til å avvise planinitiativ som er i strid med ny byutviklingsstrategi, plan- og bygningslovens § 12-11 til å gi avslag på å fremme et planforslag som er i strid med ny byutviklingsstrategi til offentlig ettersyn og at det legges ned midlertidig forbud mot tiltak om det søkes om tiltak i strid med ny byutviklingsstrategi. (jfr. bystyrets vedtakspunkt 7)
- Utviklingsområdet Nedre Grefsen på nordsiden av ring 3 skal behandles i henhold til gjeldende regulering, småhusplanen. (jfr. bystyrets vedtakspunkt 9)
- Småhusområdet ved Hovinveien/Njålsveien skal behandles etter gjeldende regulering (jfr. VPOR Ensjø). (jfr. bystyrets vedtakspunkt 8)
- Ved utarbeiding av felles plan for utviklingsområder skal det gjennomføres kartlegging av eksisterende næringsvirksomhet og næringsbehov i området. Der det er aktuelt, skal det utredes hvordan man kan tilrettelegge for allsidig næringsvirksomhet og/eller terminalrelaterte funksjoner.
- Bidra til forutsigbarhet for Kjøttbyen (i Professor Birkelands vei) gjennom å kunne innvilge dispensasjoner til industriformål for mer enn 10 år på aktuelle tomter (jfr. bystyrets vedtakspunkt 10)
- Ved planforslag for de institusjonelle utviklingsområdene og andre kunnskapsinstitusjonsområder skal det vurderes hvilket behov kunnskapsmiljøene har for næringsliv og andre funksjoner som bidrar til attraktive campusområder og til innovasjonsdistrikter med høy tetthet og en tilstrekkelig kritisk masse av næringsliv.
- Aktivitetssonene fra gjeldende kommuneplan fjernes i arbeidet med revisjon av den juridisk forpliktende arealdelen. I mellomtiden skal det ikke gis tillatelse til større inngrep i disse områdene. (jfr. bystyrets vedtakspunkt 22)

Andre vedtak fra bystyrets behandling som har betydning for plan- og byggesaksbehandling

- Felles prinsipper for universell utforming (handlingsplan for universell utforming) skal listes opp som et dokument som skal etterleves i plansaker på lik linje med kommuneplanen og andre overordnede føringer. (jfr. bystyrets vedtakspunkt 11)
- Det skal arbeides for en større park i Nydalen/Storoområdet i forbindelse med kommende og pågående planarbeid i området. (jfr. bystyrets vedtakspunkt 18)
- Sikre at det avsettes areal til gode, ikke-kommersielle møteplasser inne og ute i utviklings- og fortetningsområder. (jfr. bystyrets vedtakspunkt 19)
- Vurdere om utviklingsområdet Manglerud/Ryen kan utvikles til idrett, inkludert isflater, næring, offentlig formål og bolig. Nye boliger skal kun godkjennes om det kan dokumenteres at utfordringer med støy og støv er løst på en helsemessig

forsvarlig måte. (jfr. bystyrets vedtakspunkt 20)

- Sikre at når områder fortettes skal det avsettes nødvendig areal til nyttefunksjoner slik som driftsanlegg for kollektivtrafikk, midlertidig lagring av snø og varelevering. (jfr. bystyrets vedtakspunkt 23)
- Legge til grunn at helhetlig planlegging i kommunal regi som hovedregel skal gjelde for utvikling i utviklingsområder, og at forslag til utnyttelsesgrad i utviklingsområder avklares etter en prosess hvor ulike utviklingsalternativer er vurdert og berørte aktører og innbyggere har kunnet uttale seg. (jfr. bystyrets vedtakspunkt 30)
- Sikre at forurenset grunn, for eksempel fra tidligere søppelfyllinger eller avrenning fra industri, er fjernet eller håndtert på forsvarlig måte før det igangsettes eventuell boligbygging i slike områder. (jfr. bystyrets vedtakspunkt 36)
- Fortsatt sikre at kommunen tar en aktiv rolle i å oppfylle målene for bolig- og byutviklingen. (jfr. bystyrets vedtakspunkt 37)
- Avsettes areal til idrettsanlegg når større områder fortettes, slik at behov for idrettsflater, inkludert svømmehaller, dekkes. (jfr. bystyrets vedtakspunkt 40)
- Sikre at mulighetene for sambruk, flerbruk og økt levetid alltid vurderes i planlegging av nye formålsbygg. (jfr. bystyrets vedtakspunkt 45)
- Arbeide for gode buffersoner mellom boliger og næring og transportkilder som er støyende, har forurensing, høy nattaktivitet eller som på annen måte ikke egner seg til tett samlokalisering med boliger, der det er konflikt mellom disse. Dette er særlig aktuelt for utviklingsområdene som ligger ved sterkt trafikkerte veistrekk som sannsynligvis ikke nedskaleres i planperioden, inkludert E6, E18 og Østre Aker vei. (jfr. bystyrets vedtakspunkt 47)
- Sikre at når større områder fortettes, skal det avsettes areal til idrettsanlegg slik at alle bydeler får dekket sitt behov for idrettsflater, inkludert svømmehaller, i nærområdet. (jfr. bystyrets vedtakspunkt 49)
- Sikre at reguleringsplaner fremmer barns mulighet til å være ute i eget nærområde, blant annet gjennom å legge til rette for flere barnevennlige leiligheter i de nederste etasjene og gode fellesområder. (jfr. bystyrets vedtakspunkt 50)
- Kollektivknutepunktet Sinsen skal opprettholdes på en slik måte at det ikke rammer områdene omfattet av småhusplanen eller Muselunden. (jfr. bystyrets vedtakspunkt 51)
- I de tilfeller hvor kommunen ønsker å omregulere arealer fra idrett til boligutbygging eller annen utbygging, skal samtidig avsettes erstatningsareal for idrettsanlegg. For å sikre at ingen minster tilgang til eksisterende anlegg, skal rekkefølgen være slik at nytt anlegg står klart før idretten flytter ut av det gamle anlegget. Det primære målet skal være at idrettsanlegget består der det er. (jfr. bystyrets vedtakspunkt 52)

ORDLISTE

Arealplanlegging

Arealplanlegging består i å utarbeide planer om hvordan arealer innenfor et område skal brukes, om det er viktige hensyn som må ivaretas og hva slags bebyggelse som kan tillates. Arealplaner består som regel av et plankart og bestemmelser (regler) for arealbruken. Ved arealplanlegging skal det gjennomføres medvirkningsprosesser samt utarbeides utredninger som er nødvendige for å belyse konsekvensene av planen.

Arealpotensial

Arealpotensial brukes for å beskrive det framtidig mulige arealet som kan bebygges. Arealpotensialet består typisk av ledige eller brakke arealer, arealer med utdatert arealbruk, slik som eldre næringsbebyggelse eller infrastrukturen, samt arealer hvor gjeldende bruk har en vesentlig lavere utnyttelse enn det stedets karakter, rolle og funksjon i byområdet tilsier.

Arealreserver

En arealreserve er et område i byen som ikke er bebygd eller fullt ut brukt til det kommunen har åpnet for i arealplanen, for eksempel boliger, næringsvirksomhet eller fritidseiendommer.

Banebasert utvikling

Banebasert utvikling betyr at vi i hovedsak bygger nye bygg langs tog- og T-banelinjer – med mest bebyggelse rundt stasjonene.

Barrierevirkning

I denne planen bruker vi begrepet barrierevirkning om hvordan fysiske strukturer, som store veier eller sporområder, hindrer framkommelighet og sammenheng i byen. For eksempel vil en firefelts vei gjennom et byområde gjøre at man må gå eller sykle lange omveier for å komme over på andre siden, noe som gir dårlig sammenheng i området.

Biologisk mangfold

Biologisk mangfold betyr blant annet hvor mange forskjellige arter (inkludert planter, sopp, insekter og virveldyr) og hvor mange eksemplarer som finnes av hver enkelt art i et område. Leve- eller vekststedet til en art, kaller vi habitat.

Blandet arealbruk

Noen områder har gjerne blandet formål – det vil si at

en kan ha for eksempel både næringslokaler og boliger i samme område eller i samme bygg.

Blågrønn struktur

Sammenhengen mellom bekker, elv, vann og sjø (blått) og naturområder, parker, friområder, turveidrag og trær (grønt) utgjør den blågrønne strukturen.

Bybane

En bybane er sporgående og ligner på mange måter på en trikk. I likhet med trikken går den åpent i bybildet, men den har en egen trasé og oftest forkjørsrett i kryss. Den er derfor effektiv selv i tette bysituasjoner. De fleste bybanesystemene er bygget etter moderne standarder, som lavt gulv i vognene så en kommer trinnløst fra gaten opp på plattformen og inn i vognen.

Byggesak

Kommuneplanens arealdel eller en reguleringsplan kan gi eieren av en tomt rett til å bygge etter bestemte regler, men eieren må først fremme en byggesak før utbygging kan skje, og kommunen må behandle søknaden.

Byliv

Bylivet er for oss summen av menneskers aktiviteter i byen. Begrepet dekker både de nødvendige og de valgfrie aktivitetene i byrommene. Nødvendige aktiviteter kan være handel i gatene, varelevering og reiser til fots og sykkel til og fra arbeid o.l. Valgfrie aktiviteter dekker all annen bruk av byen, som sosiale aktiviteter, rekreasjon, vandring, lek og trening. Oslo kommune gjennomfører bylivsundersøkelser for å kartlegge bruken av byrommene og tiltak som kan bidra til økt byliv og trygge byrom.

Byøkologi

Byøkologi er et ord som beskriver det bærekraftige samspillet mellom naturen, mennesker og byen. Gjennom byøkologi skal innbyggerne involveres i å bidra til helhetlige løsninger for energi- og ressursforbruk, miljøbelastning og biologisk mangfold.

Bærekraftig ressursbruk

Bærekraftig ressursbruk er å ikke forbruke mer enn det naturen klarer å fornye. Det kan også forstås som å bruke bare fornybare ressurser. Bærekraftig utvikling betyr at vi bruker ressursene på en slik måte at vi ikke ødelegger for framtidige generasjoner.

Campusområder

Campusområder brukes i denne planen om områder i tilknytning til kunnskapsinstitusjonene. I arbeidet med Oslo kommunes Campus-strategi foreslås det å tilføre disse områdene flere funksjoner enn de akademiske. Dette inkluderer relevant næringsliv, student- og forskerboliger og lokalt tjenestetilbud.

Det grønne skiftet

I byutviklingen og i politikken brukes begrepet det grønne skiftet om å endre samfunnet slik at det blir mer klimavennlig. Det kan dreie seg om å legge til rette for å produsere og forbruke mindre av det som forurensar, og å bygge nye boligområder på steder der folk kan komme seg på jobb til fots eller med T-banen, i stedet for med bil.

Drabantby

Drabantbyen er et bysamfunn i utkanten av en større by, med butikker, skoler og andre viktige institusjoner. Drabantbyen er bygd med gode transportmuligheter til sentrum.

Felles planlegging

Kommuneplanen kan bestemme at det for et større område må utarbeides en felles plan som sikrer at hensyn til områdets kvaliteter, grønnstruktur, sosial og teknisk infrastruktur og offentlige rom avklares for hele området samlet. Dette kan løses ved at grunneierne går sammen om en felles reguleringsplan for hele området, eller at kommunen utarbeider en områdeplan for området som en områderegeringsplan eller et planprogram og en veiledende plan for offentlige rom.

Ferdigregulert tomt

Når en reguleringsplan er vedtatt, sier vi at tomten er ferdig regulert.

Flerfunksjonelle byområder

Når det er mange forskjellige tilbud som boliger, kontor, butikker, offentlige institusjoner, lekeplass, benker og kulturtilbud på ett sted.

Follobanen

Follobanen er et 22 kilometer langt dobbelt jernbanespor som skal gå mellom Oslo Sentralstasjon og tettstedet Ski i Akershus. Hoveddelen av sporet vil gå i tunell. Når Follobanen står ferdig vil reisetiden halveres på strekningen Ski–Oslo S for togene som bruker den nye traseen, avgangene kan økes på togstasjonene på Østfoldbanen og flere godstog kan få plass på skinnene.

Fornybar energi

Fornybar energi er basert på ressurser som naturen selv fornyer, og uten bruk av fossile brennstoffer. Fornybar energi har ingen eller svært lave klimagassutslipp, og økt bruk av fornybare kilder er derfor nødvendig om verden

skal nå sine klimamål. I Norge er vannkraft, vindkraft og bioenergi viktige kilder til fornybar energi.

Fortetting

Når man bygger mer på en tomt enn det var der tidligere, fortettes det. Det kan bygges mellom eksisterende hus, oppå eksisterende hus eller man kan bytte ut små eller lave hus med større eller høye hus – resultatet blir at vi bygger tettere.

Fossil energi

Fossil energi er energi vi tar ut fra fossile energikilder. De viktigste fossile energikildene er olje, naturgass og kull. De kan ikke fornyes og kan gå tom. Alle fossile energikilder danner ved forbrenning klimagassen CO₂ (karbondioksid).

Fossilfri byggeplass

Når alle anleggsmaskiner på byggeplassen drives av fornybar energi, dvs benytter elektrisitet, hydrogen eller biodrivstoff – altså uten fossil energi som bensin og diesel – er den fossilfri.

Grunneierbidrag

Grunneierbidrag er når de som eier og utvikler eiendommer i byen er med og betaler for veier, parker, plasser og annen infrastruktur. Grunneierbidraget avtales gjennom en utbyggingsavtale. Grunneierbidraget kan variere ut fra hvor tidlig eller sent et prosjekt ferdigstilles i et utviklingsområde for å kompensere for økt risiko for utbyggere tidlig i utviklingsfasen. Vi kaller dette tidsdifferensiert grunneierbidrag.

Grønn mobilitet

Grønn mobilitet er når det er lite utslipp av klimagasser og lokal forurensning (NOx og partikkelutslipp) ved transport – for eksempel gange, sykkel, elektriske busser eller trikk.

Hensynssoner

Hensynssoner brukes i plankartene for å vise til hensyn som skal ivaretas når et areal skal tas i bruk eller i videre planlegging eller byggesaksbehandling av arealet. Hensynssoner kan vise til traseer for kraftledninger, infrastruktur under bakken (for eksempel tunneller) eller bekker som skal åpnes opp. Hensynssoner kan også benyttes til å knytte retningslinjer eller bestemmelser til større områder, for eksempel skjøtsel av grønnstrukturen, bevaring av kulturminner eller krav om felles planlegging.

Husbanken

Husbanken er statens bank og gjennomfører statens boligpolitikk. Banken hjelper blant annet til med å redusere boliggiftene for vanskeligstilte, og bidrar også til å bygge gode og rimelige boliger, utvikle gode bomiljøer og forbedre boliger.

Innovasjonsdistrikt

Innovasjonsdistrikter er geografiske byområder hvor ledende institusjoner og kunnskapsmiljøer samler seg. Der deler de fasiliteter og arbeider sammen med gründere, investorer og offentlige aktører for å utvikle ny kunnskap og ta denne i bruk.

Juridisk bindende

At en plan er juridisk bindende, betyr at både kommunen og andre må følge den. Hvis noen bryter reglene i planen, kan det få rettslige konsekvenser, som for eksempel bøter.

Klimanøytral

Hvis en aktivitet skal være klimanøytral, må det gjennomføres tiltak som til sammen sørger for at klimaeffekten blir den samme som om aktiviteten ikke hadde funnet sted. Dette kan skje ved å gjennomføre tiltak for å redusere eventuelle utslipp og kjøp av sertifiserte klimavoter for restutslippene eller ved å produsere like mye fornybar energi som en bruker.

Klimasmart

Begrepet klimasmart brukes i ulike næringer og i det offentlige om effektive løsninger, ofte teknologiske, som reduserer klimagassutslippene.

Kollektivknutepunkt

Kollektivknutepunkt er områder der flere banelinjer og tunge busslinjer møtes. Områdene har også potensial for bymessig utvikling og kan fortettes. Det forutsettes en høyere utnyttelsesgrad rundt kollektivknutepunktene enn i byområdet ellers.

Kommunalteknisk infrastruktur

Kommunalteknisk infrastruktur er for eksempel lokalveier, infrastruktur for avfallsinnhenting, nettet av vannledninger som gir deg vann i kranen, avløpsnettet og rensesetasjoner.

Kommuneplanens arealdel

Den mest overordnede og forpliktende arealplanen i en kommune er kommuneplanens arealdel. Planen dekker hele kommunen og angir hovedtrekkene for hvordan vi skal bruke arealene våre. Planen er juridisk bindende og andre planer og byggesaker må forholde seg til denne.

Kompakt bolig

Kompakt bolig er små boliger som bruker arealet i rommene i boligen mest mulig effektivt og smart. Plan- og bygningsetaten har utarbeidet en policy for kompakte boliger som viser eksempler og prinsipper, blant annet utforming av fellesområder og ekstra boligkvaliteter for å kompensere for mindre boligareal.

Kulturell infrastruktur

Kulturell infrastruktur er egnede utearenaer, lokaler, bygninger og andre møteplasser som gir rom for ulik kulturell

virksomhet. Herunder kulturhus, bibliotek, museer, fritidsklubber, flerbrukslokaler, park, friområder, torg, kulturvern-tiltak og produksjons- og formidlingslokaler for teater, dans, musikk, og visuell kunst. Med kulturell infrastruktur forstås også arealer avsatt til kunst eller til ulike kulturelle arrangementer og aktiviteter. Kulturell infrastruktur tilrettelegges med grunnleggende tekniske fasiliteter, som f.eks. tilgang til ren energi, vann, dekke, toaletter mv.

Kulturminner

Kulturminneloven sier at kulturminner er alle spor etter menneskelig aktivitet i vårt fysiske miljø – inkludert steder det knytter seg historiske hendelser, tro eller tradisjon til. Kulturmiljøer er områder der kulturminner inngår som del av en større helhet eller sammenheng – for eksempel et større område i en by. Kulturminner kan være fredet eller vernet på annen måte. Kulturminner og kulturmiljøer er deler av vår fysiske kulturarv – historien vår slik den viser seg i det fysiske miljøet.

Kunnskapsbasert næringsutvikling

Kunnskapsbaserte næringer baserer seg på forskning eller teknologi og bidrar til nye produkter og løsninger, måter å organisere seg eller arbeide på.

Mikroenergisystem

Et mikroenergisystem er et lokalt energisystem som enten sammen med det overordnede energisystemet (strøm, fjernvarme) eller alene gir energi til et avgrenset område, for eksempel et borettslag, kvartal eller byområde. Energikildene i det lokale energisystemet kan for eksempel komme fra solceller eller fra bygninger og elektriske kjøretøyer i området som har overskuddsvarme eller -strøm. Strømforbruket vårt varierer stort gjennom døgnet, og batteriene i elbiler kan brukes til å ta forbrukstopper på ettermiddagen, mens strøm fra solceller kan dempe behovet for å tilføre strøm fra det overordnede systemet. Mikroenergisystem kan være både enkle og svært kompliserte og er et godt eksempel på klimasmart teknologi.

Mobilitetssystem

Et mobilitetssystem knytter transportformer som tog, buss og sykkelveier sammen slik at det blir enklest mulig for folk å reise dit de vil, når de vil, slik de vil.

Mulighetsstudie

I byutviklingen bruker man mulighetsstudier for å se åpent på hvilke muligheter som fins i et område og for å få nye ideer. Mulighetsstudier benyttes ofte i det innledende arbeidet med en plan, for eksempel når det utarbeides et planprogram eller til og med før det besluttet å utarbeide en plan.

Nullutslippsbyen

En by tilnærmet uten klimagassutslipp og helseskadelig luftforurensning. Dette innebærer at kjøretøy og maskiner fortrinnsvis skal bruke el, hydrogen eller biogass.

Områdeplan

En områdeplan er en plan for et større område. Dette kan være en kommunedelplan, områdereguleringsplan eller en annen plantype som dekker et større område og enten gir rammer og føringer for hvordan det kan bygges eller for videre planprosess.

Områdesatsing/-løft

Begrepet områdesatsing er en generell betegnelse for tidsavgrensede og helhetlige ekstrainsatser i geografisk avgrensede områder med sammensatte utfordringer. En områdesatsing kan inneholde flere områdeløft. Områdeløft betegner innsatser i et lokalområde som er på størrelse med en delbydel.

Områdeutnyttelse

I utviklingsområder brukes områdeutnyttelse som en angivelse av hvor mye det kan bygges i et område. Dette angis som bruksareal i prosent av totalt områdeareal, dvs både bebygd og ubebygd areal innenfor et område. En veiledende områdeutnyttelse fastsettes i kommuneplanens arealdel. For å sikre en variert og samtidig helhetlig utvikling gir områdeutnyttelsen rom for at ulike tomter kan ha ulik utnyttelsesgrad.

Ordinært boligmarked

Det ordinære boligmarkedet er det markedsstyrte boligmarkedet – i motsetning til for eksempel kommunale boliger, studentboliger osv.

Overvann

Overvann er regnvann som ikke renner ned i bakken (fordrøyes) fordi den er dekket av for eksempel betong eller asfalt. Dette regnvannet følger lavbrekkene i landskapet og byens overflater og blir til dammer og oversvømmelser. Med mer regn i framtiden er det viktig at vannet har steder å gjøre av seg uten at det gjør skade på byggverk o.l. Det å lage steder vannet kan renne og fordrøyes naturlig og ikke i ledningssystemer – slik som når bakken er dekket av vegetasjon eller når man gjenåpner gamle bekker som er lagt i rør, kalles for åpen overvannshåndtering.

Parkeringsnorm

En parkeringsnorm er en kommunes regler for hvor mange parkeringsplasser for biler og sykler det skal være i et bygg. Den angis gjerne per leilighet, per kvadratmeter eller per ansatt – og bestemmer minimum eller maksimum antall plasser.

Plan- og bygningsloven

Lov som gjelder når man planlegger for bruk av areal og når man skal bygge i Norge. Loven beskriver, sammen med tilhørende forskrifter, prosess og krav til plan- og byggesaksbehandlingen, herunder medvirkning.

Plankart

Plankart er et kart over hvordan arealene i et område skal brukes og hva en må ta hensyn til når områdene skal tas i bruk. For eksempel forteller plankartet hvor det er lov å bygge boliger, hvor en kan drive næring og hvor det er grønne områder.

Planprogram

Før man skal lage en plan som kan ha vesentlig virkning for miljø og samfunn, må man fortelle offentligheten hvordan man har tenkt å gjennomføre planprosessen. Det kalles for et planprogram. En kommuneplan skal alltid ha et planprogram. Planprogrammet forteller om formål, planprosessen, mulighet for medvirkning, alternativer og behov for utredninger. Krav til hva et planprogram skal inneholde og når det er nødvendig å utarbeide det, er beskrevet i Forskrift om konsekvensutredninger.

Prioriterte stasjonsnære områder

Prioriterte stasjonsnære områder har en banebasert linje (T-bane/tog/trikk) og som regel en kryssende busslinje og fungerer eller planlegges å fungere som lokalt senter. De har potensial for fortetting, men ikke i like stor grad som i kollektivknutepunktene og utviklingsområdene.

Reguleringsplan

En reguleringsplan viser hvordan arealer i et avgrenset område i byen skal brukes. Hvis en ønsker å endre de juridiske rammene for hvordan et område kan utbygges, må området omreguleres. Reguleringsplanen må følge opp kommuneplanens arealdel og andre overordnede planer og føringer som kommunedelplaner, områdereguleringer eller veiledende planer for offentlige rom. Når en utarbeider en reguleringsplan skal konsekvensene av planforslaget beskrives. En reguleringsplan skal utarbeides av faglig sakkyndige, gjennomgå et offentlig etter-syn og høres av berørte parter (grunneiere, naboer) ved oppstart og før politisk behandling. Planen skal vedtas av bystyret. Reguleringsplaner kan enten utformes som en områderegulering eller en detaljregulering. Forskjellen er at en områderegulering utarbeides av eller på bestilling fra kommunen, kan håndtere større områder, og ikke trenger å være like detaljert i utforming av bestemmelser og kart. Det kan fortsatt være krav til detaljreguleringsplaner for enkeltområder av en områdereguleringsplan. En detaljreguleringsplan kan være initiert og utarbeidet av private eller offentlige aktører. Alle har rett til å fremme en detaljreguleringsplan. Begge plantyper saksbehandles av Plan- og bygningsetaten før politisk behandling.

Rutemodell2027

Rutemodell2027 er et prosjekt som har sett på hvilket togtilbud som dekker samfunnets transportbehov og hvilken infrastruktur som gir tilstrekkelig kapasitet for togtilbudet.

Samfunnssikkerhet

Samfunnets evne til å verne seg mot og håndtere hendelser som truer grunnleggende verdier og funksjoner og setter liv og helse i fare. Slike hendelser kan være utløst av naturen, være et utslag av tekniske eller menneskelige feil eller bevisste handlinger.

S-bane

S-bane er en mellomting mellom tog og T-bane. Den er lettere enn et tog, men går på togskinner. S-bane er et mulig transportmiddel i nærområdene rundt Oslo.

Sosial bærekraft

I byutviklingen er sosial bærekraft når byen dekker innbyggernes grunnleggende behov som arbeid, mulighet til å ta utdanning, trygghet, deltakelse i samfunnet, kultur- og opplevelser og å bo godt. Et sosialt bærekraftig samfunn fremmer sosial likhet, også geografisk.

Sosial infrastruktur

Sosial infrastruktur er bygg som skole, barnehage og sykehjem.

Stedsanalyse

Analyse av et sted eller område. Det er vanlig å dele inn i tre typer stedsanalyser: En fysisk stedsanalyse ser på de fysiske sidene ved stedet: bebyggelse, landskap, kulturminner og forbindelser i og mellom steder. En sosiokulturell stedsanalyse ser på befolkningssammensetning og hva folk bruker området til, hvordan folk trives og forholder seg til hverandre. En kulturhistorisk stedsanalyse vektlegger særlig stedets historiske kvaliteter og er særlig egnet til å synliggjøre kulturmiljøers kvaliteter. Ofte kombineres elementer fra de ulike typene stedsanalyser.

Stedsidentitet

Stedsidentitet kan være ditt eget forhold til et sted – et sted du identifiserer deg med og føler tilhørighet til. Det kan også forstås som fysiske egenskaper ved et sted – egenskaper som gjør at et sted skiller seg fra et annet og ser ut på en helt spesiell måte.

Strøkgater

En strøkgate er en gate som fungerer som møteplass og lokalt sentrum i et område med forskjellige butikker og kafeer m.m.

Transformasjon

Når vi transformerer et område i byen, bruker vi dette området på nye måter. Et område kan for eksempel gå fra å være et industriområde til å bli et boligområde. En transformasjon innebærer at det er behov for å etablere ny teknisk infrastruktur og nye gater og andre offentlige rom.

Veiledende plan for offentlige rom (VPOR)

VPOR er et verktøy utviklet av Oslo kommune til bruk

i store utbyggingsområder med flere grunneiere. Den er ikke juridisk bindende. En VPOR viser parker, plasser, gater og gangveier som trengs i et område og er et grunnlag for kommunen og utbyggere for å samarbeide om å få gjennomført tiltakene.

Universell utforming

Den internasjonale forståelsen av universell utforming innebærer at vi utformer produkter, internettsider, omgivelser og tjenester på en slik måte at de kan brukes av alle mennesker uavhengig om de for eksempel er svaksynte eller normalseende, sitter i rullestol eller er gående.

Urban og bymessig

Begrepe urban og bymessig er begge benyttet til å beskrive egenskaper som er sterkt knyttet til byen. Når vi bruker begrepet urban viser vi til de kulturelle elementene ved byen – holdninger, væremåter og livsstil. Når vi bruker begrepet bymessig viser vi til den fysiske formen på bygninger, gater og byrom.

Urbant landbruk

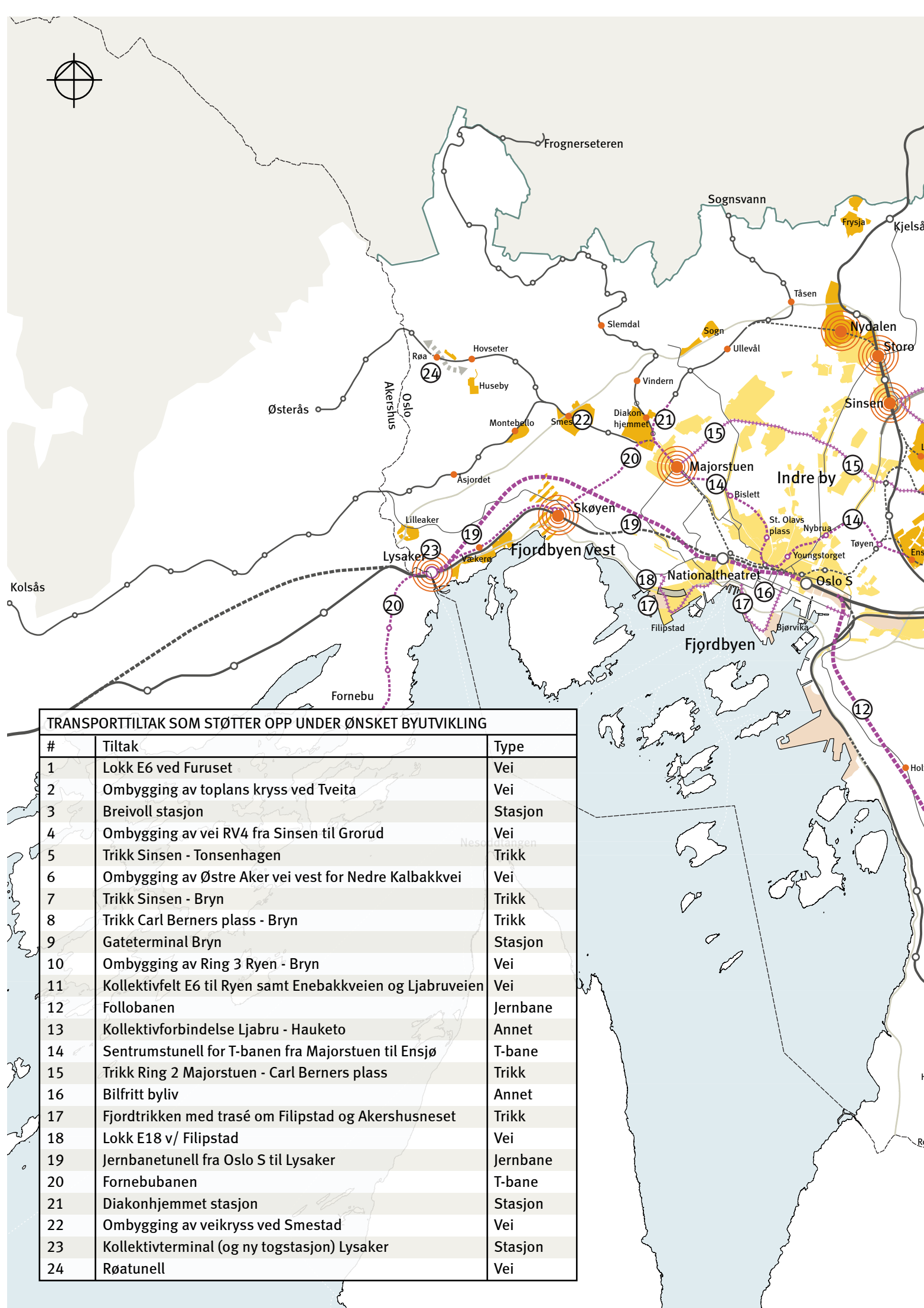
Urbant landbruk er husdyrhold og matproduksjon i by – for eksempel i parselhager, private hager, grønne lunger, bakgårder og vinduskarmer, på besøksgårder og tak. Ofte er sosiale relasjoner og møteplasser, utdanning, helse, integrering, entreprenørskap, matkultur, biologisk mangfold og vern av matjord og grøntområder viktigere enn matproduksjon.

Utnyttelsesgrad

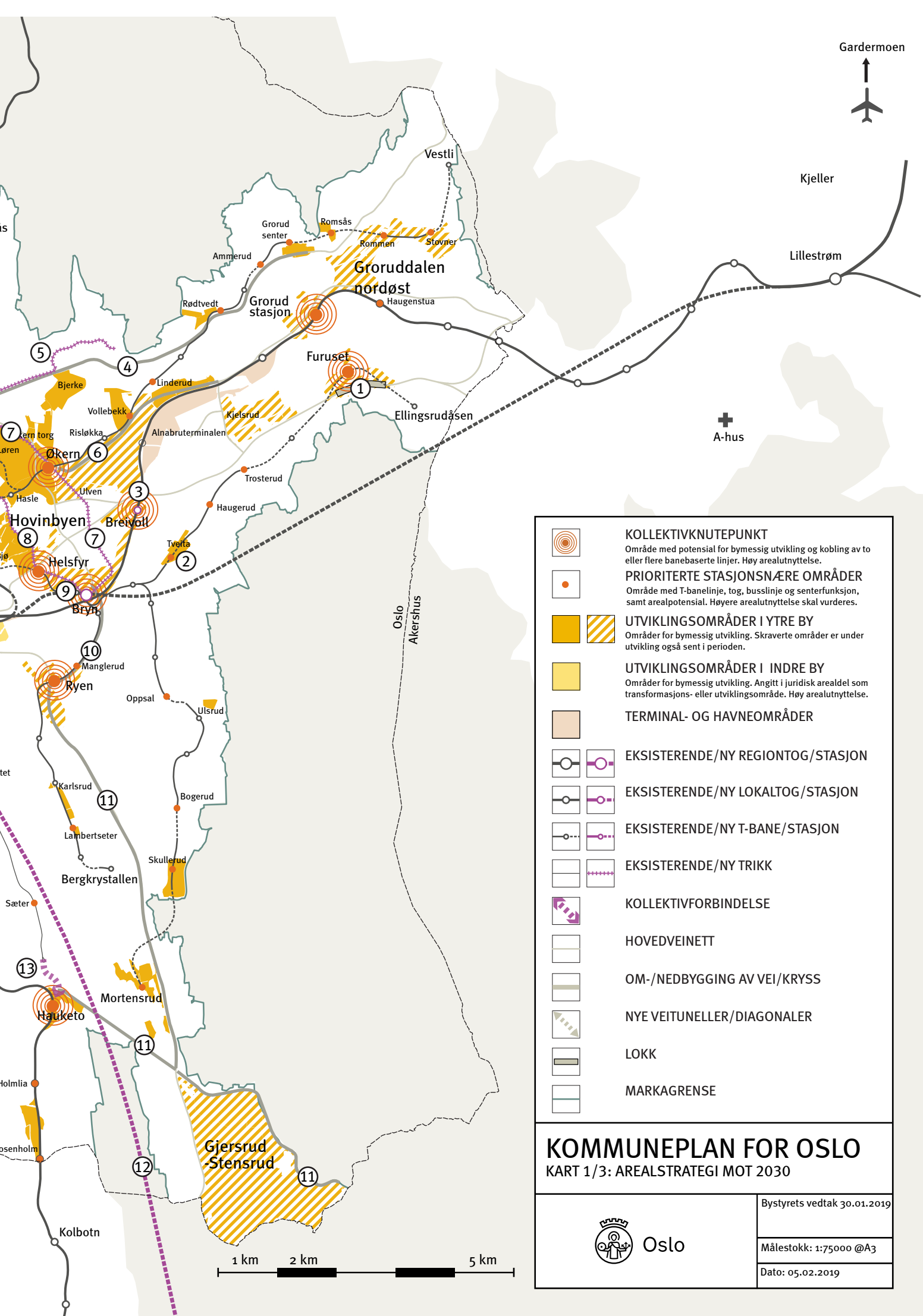
Utnyttelsesgraden forteller hvor mye man kan bygge på en eiendom. Denne fastsettes enten som en prosentandel av arealet på tomten det kan bygges på eller som et fast antall kvadratmeter. Det er helt bestemte regnemåter for disse arealene, fastsatt i Byggteknisk forskrift (TEK10/TEK17).

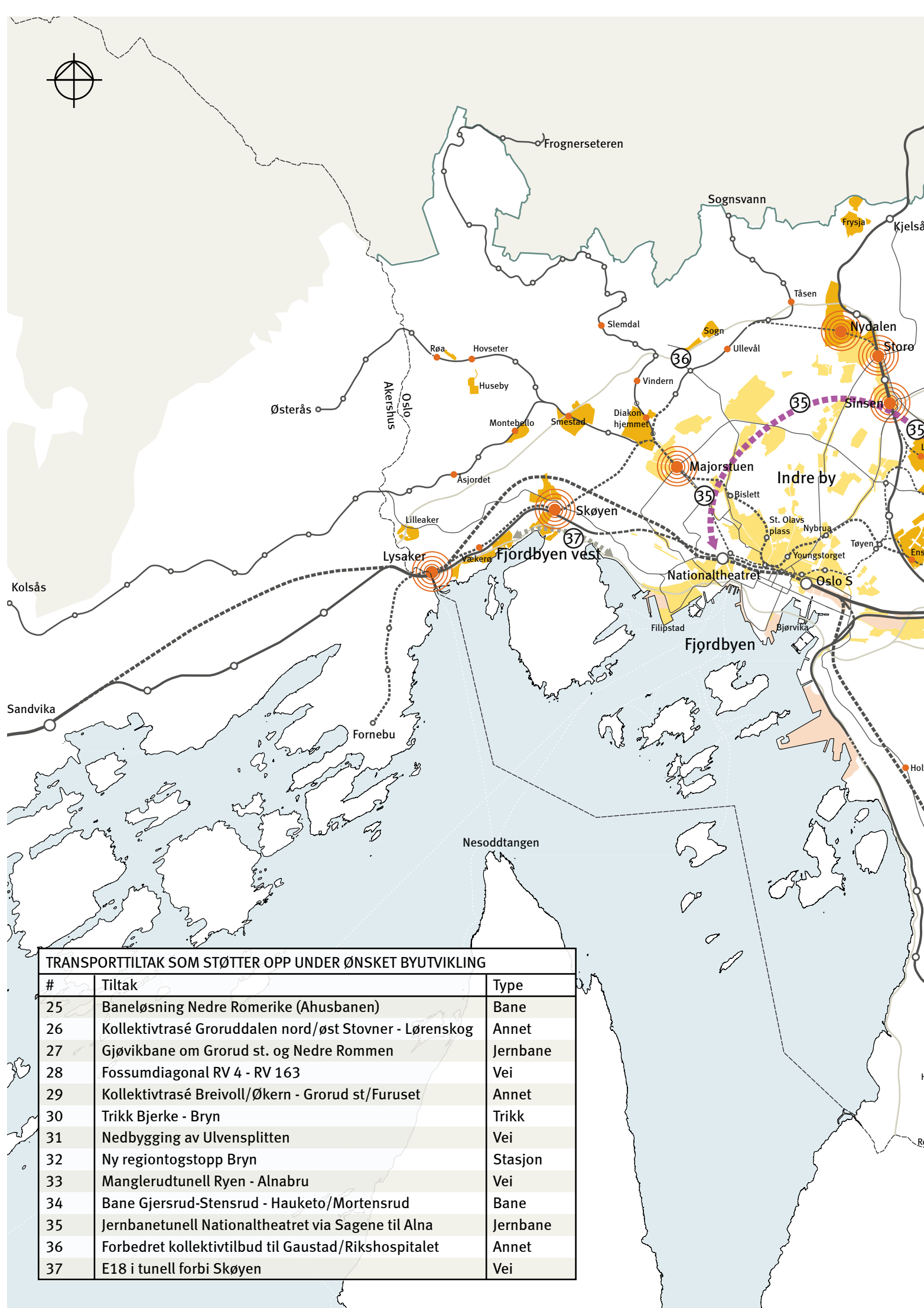
Lavutslippssoner

I en lavutslippssone skal vi ha minst mulig utslipp av helseskadelige avgasser som nitrogenoksid (NOx). Disse gassene kommer fra blant annet bensin- og dieselmotorer, som også slipper ut mye av klimagassen CO₂.

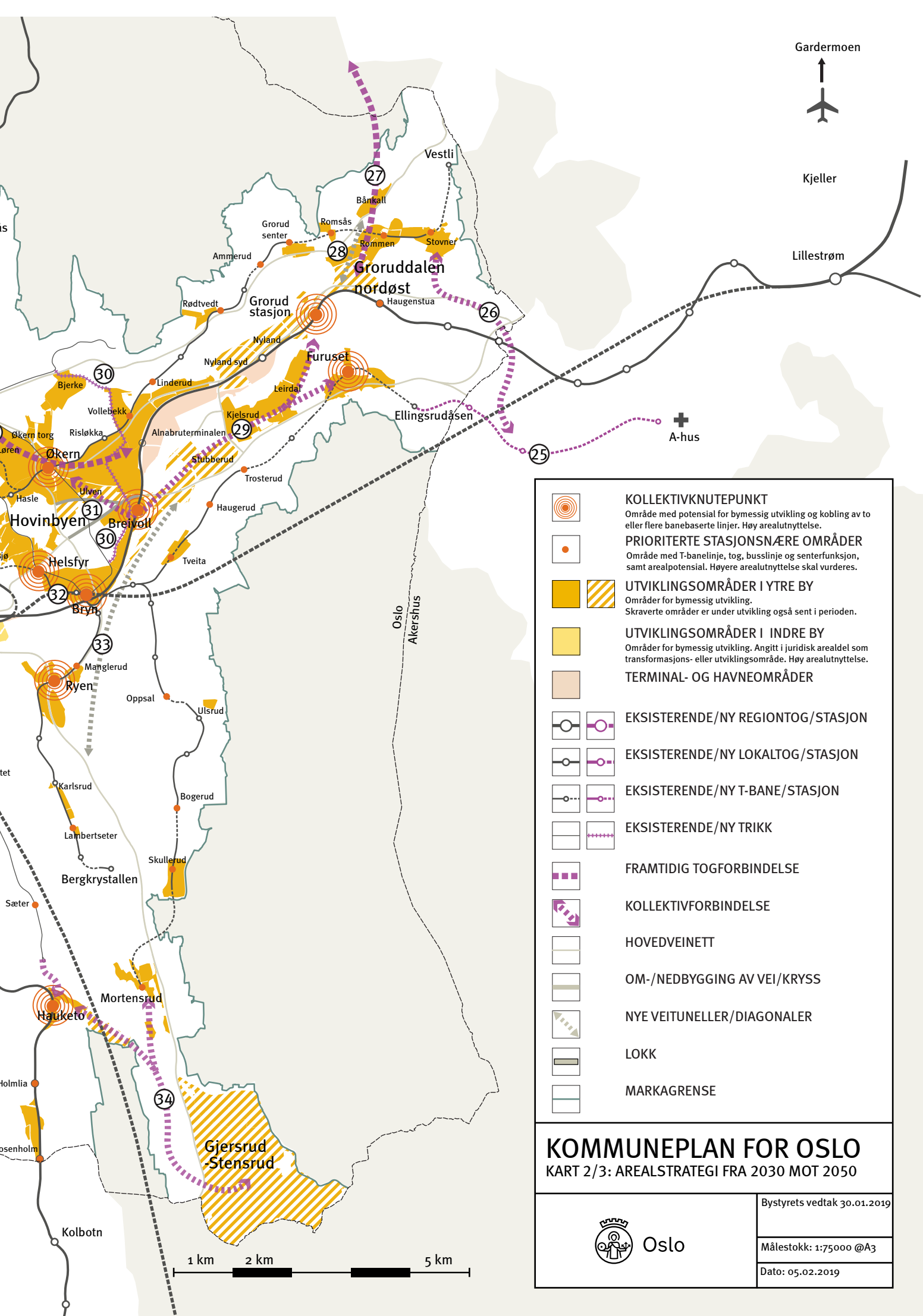


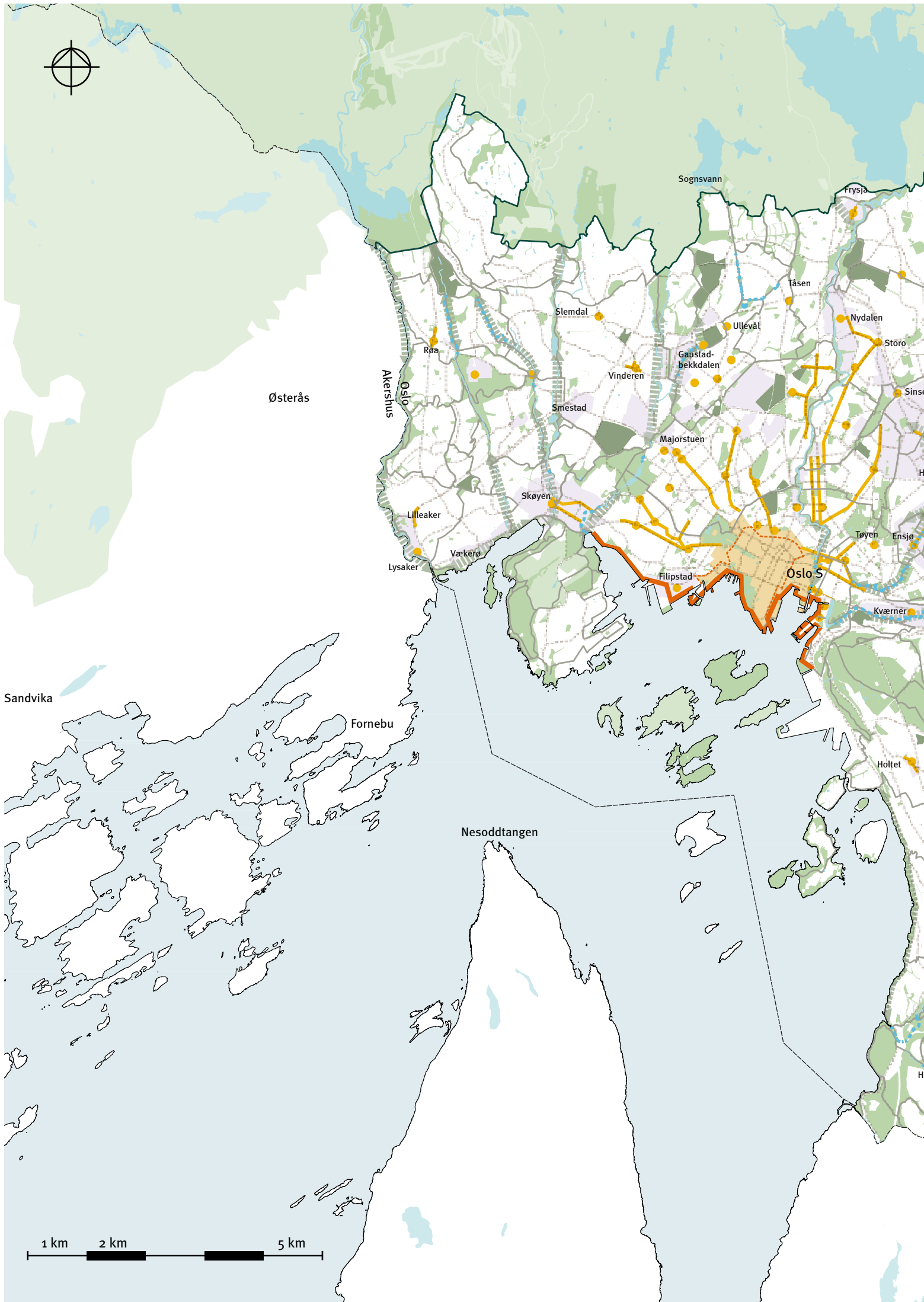
TRANSPORTILTAK SOM STØTTER OPP UNDER ØNSKET BYUTVIKLING		
#	Tiltak	Type
1	Lokk E6 ved Furuset	Vei
2	Ombygging av toplans kryss ved Tveita	Vei
3	Breivoll stasjon	Stasjon
4	Ombygging av vei RV4 fra Sinsen til Grorud	Vei
5	Trikk Sinsen - Tonsenhagen	Trikk
6	Ombygging av Østre Aker vei vest for Nedre Kalbakkvei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

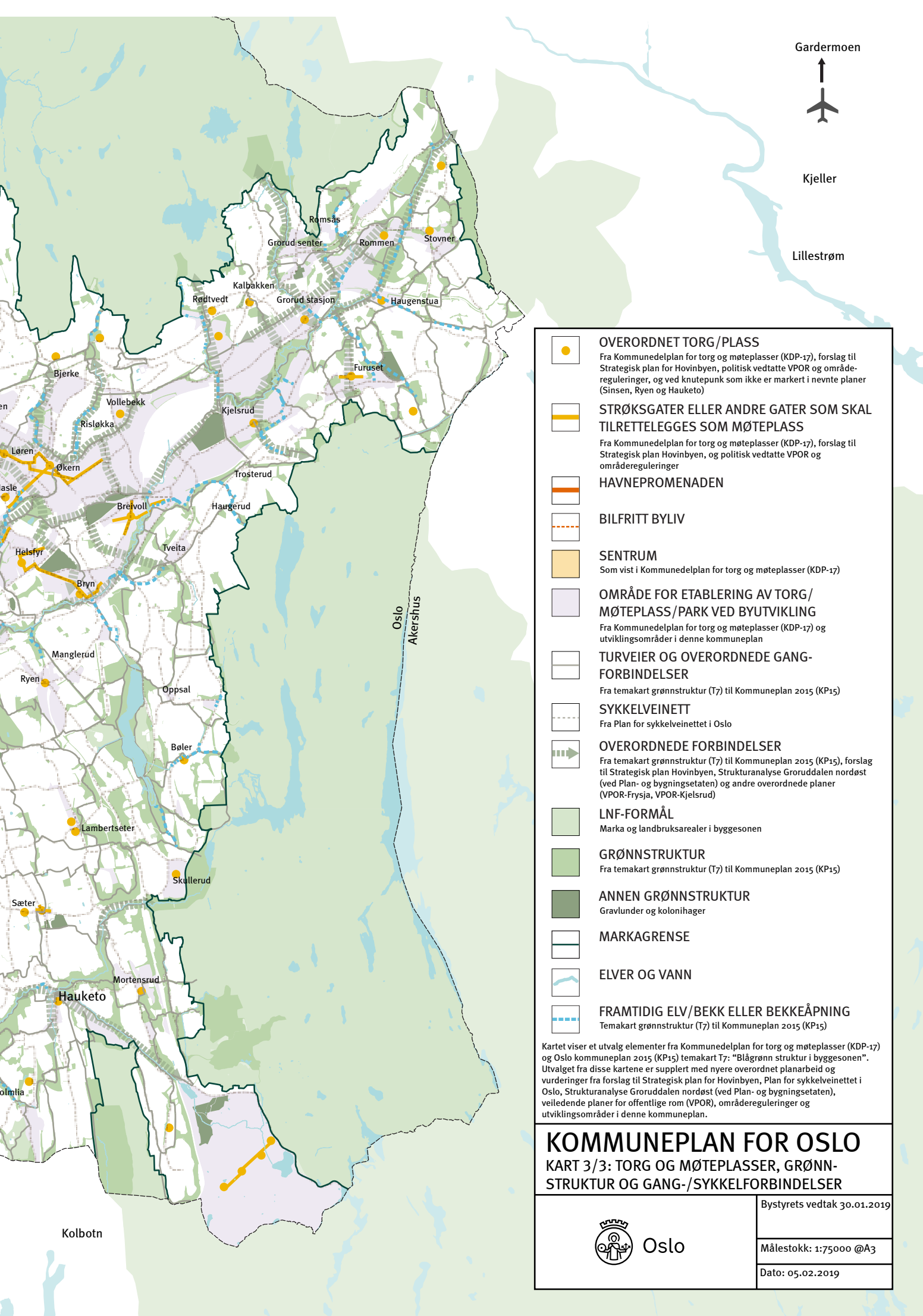




TRANSPORTILTAK SOM STØTTER OPP UNDER ØNSKET BYUTVIKLING		
#	Tiltak	Type
25	Baneløsning Nedre Romerike (Ahusbanen)	Bane
26	Kollektivtrasé Groruddalen nord/øst Stovner - Lørenskog	Annet
27	Gjøvikbane om Grorud st. og Nedre Rommen	Jernbane
28	Fossumdiagonal RV 4 - RV 163	Vei
29	Kollektivtrasé Breivoll/Økern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







Kommuneplan for Oslo 2018

Samfunnsdel med byutviklingsstrategi

Vedtatt av Oslo bystyre 30.01.19