



Statens vegvesen

Oslo kommune
Byrådsavdeling for finans
Rådhuset
0037 OSLO

Behandlende enhet:
Region øst

Saksbehandler/innvalgsnr:
Ame Kolstadbråten - 24058357

Vår referanse:
2014/019024-005

Deres referanse:
201305239-4

Vår dato:
28.05.2014

Innsigelse til kommuneplan for Oslo.

Vi viser til oversendelser av 2014-02-14. Vi savner invitasjon til aktiv medvirkning under utarbeidelse av planen. Flere av innsigelsene kunne etter vår vurdering vært unngått ved en bedre involvering av regionale myndigheter i en tidlig fase.

Hovedgrep

Det uttalte hovedgrep i planen er å utvikle bystrukturen innefra sentrum og utover. Utviklingen skal i hovedsak skje langs eksisterende baner. Dette er en strategi i tråd med de nasjonale føringene for samordnet areal- og transportplanlegging.

Vi mener imidlertid at denne strategien ikke følges i tilstrekkelig grad. Eksisterende jernbane- og T-banenett har best kapasitet i vest. En svært liten del av veksten planlegges langs denne delen av banenettet. Utbyggingsplanene for Gjersrud/Stensrud og store deler av dalbunnen i Groruddalen vil kreve store investeringer i nye baner.

Innsigelser

Til tross for et godt hovedgrep har Statens vegvesen funnet det nødvendig å varsle følgende innsigelser:

1. Eksisterende og nye riksveger må vises på plankartet.
2. Avvikssoner for støy må begrenses.
3. Stille områder - § 7.1 må endres slik at krav om demping av støy tas ut.
4. Gjersrud/Stensrud må tas ut av kommuneplanen inntil T-bane er bygd.

Innsigelsene utdypes under.

Postadresse
Statens vegvesen
Region øst
Postboks 1010
2605 Lillehammer

Telefon: 02030
Telefaks: 61 25 74 80
firmapost-ost@vegvesen.no

Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Østensjøveien 34
0667 OSLO

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Landsdekkende regnskap

9815 Vadsø
Telefon: 78 94 15 50
Telefaks: 78 95 33 52

Eksisterende og nye riksveger på kommuneplankartet

Ingen riksveger er vist på plankartet. Dette mener vi er i strid med departementet retningslinjer for kommuneplaner. For å sikre eksisterende traseer og utviklingsmuligheter for riksvegene er det ikke akseptabelt at de legges ut som blandet formål på kommuneplankartet. Det vil også være viktig for vegens naboer å kunne lese ut av kartet hva de har å forholde seg til ved utvikling av sine eiendommer. Forhold som blant annet miljøbelastning, avkjørselsmulighet og byggegrenser vil være vesentlige ved vurdering av eiendommenes utviklingsmulighet.

Nye vegtraseer som blant annet tverrforbindelsene mellom rv 163 og rv 4 i Groruddalen er ikke vist. Det er foreløpig usikkert om det velges en Bredtvedt eller Fossumdiagonal. Mulige korridorer for begge diagonalene må vises på plankartet. Det er nødvendig for å hindre gjenbygging av traseene før endelig løsning er valgt.

Et velfungerende hovedvegssystemet er svært viktig for å få en funksjonsdyktig by. Mye av persontransporten kan og bør tas med skinnegående kollektivmidler. For regional og lokal godstransport og varelevering og for håndverker og servicefunksjoner som byen er avhengig av er imidlertid et effektivt hovedvegssystem svært viktig. Det samme gjelder for bussen som vil være et viktig supplement til det skinnegående kollektivtilbudet.

Statens vegvesen vil ha innsigelse til planen inntil plankartet er endret på disse punktene.

Støy- og luftforurensning

Generelt om støy i kommuneplanen

I kommuneplanens juridiske del beskrives det at målet er å redusere og forebygge støyplager. Med utgangspunkt i T-1442/2012 skal kommunene i sin arealplanlegging legge til rette for forebygging av støyplager.

For å oppfylle disse ambisjonene kreves en aktiv innsats og god arealplanlegging, for å forhindre at nye boenheter blir plaget med støy.

Avvikssone

Det er i kommuneplanen foreslått en stor avvikssone, der man kan lempe på kravene i T-1442/2012. Avvikssonen omfatter store deler av Oslo inkludert områdene helt inntil de viktigste riksvegene. Statens vegvesen mener at avvikssonen må avgrenses til indre by samt konkrete knutepunkter, i tråd med de rikspolitiske retningslinjene for samordnet areal- og transportplanlegging, SATP. Dette er også hensikten med planretningslinjen T-1442/2012, der man gjennom arealplanlegging og klar definisjon av knutepunkter og sentrumsområder kan sørge for en fortetting i knutepunktene. For eksempel er korridoren langs E6 sørover foreslått som avviksområde. En slik transportkorridor som E6 gir store utfordringer når det gjelder å sikre et godt lokalmiljø med tanke på støy og luftforurensning. Når fremtidige utviklingsområder er spredt ut over store deler av byen og ligger i områder med høytrafikkerte veger, er det krevende å sikre tilfredsstillende støyforhold, og det er en stor risiko for at flere personer blir plaget av støy.

Statens vegvesen finner derfor å måtte fremme innsigelse til de viste avvikssoner.

Stille områder

Under bestemmelsen § 7.1, punkt 4, står følgende: «*Ny og vesentlig utvidelse av støyende virksomhet i henhold til de til enhver tid gjeldende statlige retningslinjer for støy i arealplanleggingen, skal søkes lokalisert og utformet slik at støypåvirkningen i stille områder forblir uendret eller dempet.*»

Statens vegvesen er sterkt kritisk til formuleringen om at man som anleggseier kan bli pålagt å dempe støyen i avsatte stille områder dersom man planlegger et vegprosjekt forbi et definert stille område. I flere tilfeller kan det være svært kostbart og krevende å dempe støyen i allerede støyutsatte områder. Eksempelvis vil det kunne ramme gang-/sykkel- og kollektivprosjekter som skal legge til rette for mer miljøvennlig transport. For å unngå det må formuleringen begrenses til at støypåvirkningen i stille områder ikke skal øke.

Vi finner derfor å måtte fremme innsigelse til dette punktet.

Generelt om lokal luftkvalitet i kommuneplanen

I kommuneplanens juridiske areal del er det beskrevet at nasjonale mål for lokal luftkvalitet legges til grunn som mål for luftforurensning i Oslo. Og at dette innebærer en strategisk målsetning om at lokale luftforurensningsproblemer forebygges og reduseres for å ta hensyn til helse og trivsel.

T-1520's plass i kommuneplanen

Nasjonale mål for lokal luftkvalitet er ambisiøse, og for å oppfylle disse kreves en aktiv innsats mot luftforurensning. Vi kan ikke se at kommuneplanen følger opp de statlige ambisjoner når det av reguleringsbestemmelsene framgår at det *skal vurderes gjennomføres tiltak* for å sikre tilfredsstillende luftkvalitet ved regulering og søknad om tiltak. Bestemmelsen er for vag, og det må vises til at T-1520 skal gi føringer for hvordan lokal luftkvalitet skal behandles. Det må være klart hvilke kriterier planer skal vurderes etter, og hva som skal til for å konkludere om tiltaket skal gjennomføres eller ikke.

Avvikssoner

I kommuneplanens beskrivende del står det videre at luftsonekart er tatt med inn i kommuneplanen som et temakart, men ikke gitt juridisk binding. Videre at det følgelig ikke er behov for å definere avvikssoner i forhold til retningslinjene for luftkvalitet i arealplanlegging, T-1520. Vi mener definisjonen av avvikssoner ikke avhenger av om det er et temakart for luftforurensning som er gjort bindende eller ikke. I kommuneplanens kart som viser arealbruksstrategi mot 2030 framgår det flere kollektivknutepunkter. Disse er til diskusjon, men vi vil forholde oss til de kollektivknutepunktene som framkommer av vedtatt kommuneplankart som avvikssone ved uttalelse til nye utbyggingsplaner. Luftsonekartene er i så måte viktige varselkart som danner grunnlag for å avgjøre behov for ytterligere og mer detaljerte utredninger av luftkvalitet.

Arealplanlegging – viktig tiltak mot luftforurensning

Kommunen beskriver at topografiske og klimatiske forhold bidrar til at det i perioder forekommer overskridelser av grenseverdier for luft i deler av byggesonen i Oslo. Videre at dette gjør at lokal luftforurensning ikke kan løses gjennom arealplanlegging, men gjennom andre tiltak som for eksempel trafikkbegrensninger på dager med høy risiko for luftforurensning. Statens vegvesen vil påpeke at arealplanlegging er et svært viktig tiltak for å forebygge at personer blir utsatt for høy luftforurensning. Fortetningsprinsippet er i så måte viktig for å redusere bilbruk og ytterligere forurensning i framtiden.

Lokale luftforurensningsutfordringer

Det legges opp til en omfattende boligutbygging og øvrig fortetting i bunnen av Groruddalen som er et av de områdene i Oslo med størst luftforurensningsutfordringer. Det framkommer blant annet av vår rapport av 14. november 2012 «Dokumentasjon av luftkvalitet i området Alnabru-Breivoll». I tillegg er det viktig å være klar over de store lokale variasjoner i dalen. Terskler demmer opp forurensningen, mens hovedvegene og elvedragene er viktige for utluftingen. For å unngå at disse problemene øker må det gjøres detaljstudier av det lokale forurensningsnivå og konsekvenser for terskelvirkninger og utluftingen av dalens forurensning før det besluttes større nye utbyggingsområder.

Statens vegvesen fremmer til tross for ovennevnte kritiske merknader ikke innsigelse til forurensningsdelen. I de mest utsatte områdene vil vi imidlertid ved regulering kreve at tiltakshaver gjør en detaljert forurensningsberegning som grunnlag for en innsigelsesvurdering.

Knutepunkter

På plankartet er det vist en rekke knutepunkter. Ut fra vår vurdering har de ulik rolle. De bør derfor rangeres etter funksjon. De viktigste som knytter de regionale transportmidlene sammen med de lokale bør avmerkes særskilt.

I forbindelse med utarbeidelse av «Handlingsprogram for riksveger 2014-2023» ble det 18. oktober 2012 avholdt et møte mellom Oslo kommune v/Bymiljøetaten, Jernbaneverket, Ruter og Statens vegvesen for blant annet å diskutere hva som er de viktigste kollektivknutepunktene i Oslo. De som da ble trukket fram som regionale knutepunkt utenfor sentrumssonen var Majorstua, Storo, Skøyen, Helsefy, Brynseng, Hauketo og Økern. Vi ber på denne bakgrunn kommunen ta opp de avmerkede knutepunktene til ny vurdering. Det bør gjøres en differensiering mellom regionale og mer lokale knutepunkt.

Vi vil spesielt trekke fram Ryen som et uheldig valg av knutepunkt. Ryen er ikke og vil heller ikke bli et regionalt knutepunkt. Med E6 gjennom området er byutviklingspotensialet minimalt. Vi ber derfor spesielt om at dette må tas ut som regionalt knutepunkt.

Gjersrud/Stensrud

Vi viser til vår innsigelse til områdereguleringen av 2014-04-11 hvor hovedpunktet for innsigelse var:

«Utbyggingen er i strid med målene i NTP2014-2023 om at all vekst i persontransport i Oslo-området skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Jfr. også rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging. T-bane må være på plass før utbygging kan igangsettes».

Alnabruterminalen

Planbeskrivelsen omtaler målet om å overføre gods fra veil til sjø og bane og mer klimavennlig godstransport. Det vises også til mål om å redusere luftforurensning og støy, om klimanøytral transport og kommunens eget klimautslippsmål. Det pekes på utfordring knyttet til forventet vekst i godstransport på Østlandet med 50% eller mer. I omtalen av byutviklingsstrategier nevnes kort at det må sikres tilstrekkelig arealer til nødvendig infrastruktur.

På denne bakgrunn savnes en omtale av behovene for å styrke logistikk- og samlaste bedriftene som er lokalisert i Alnabruområdet ved å legge til rette for utbyggingsareal som

svarer på bedriftenes behov for utvidelser og samlokalisering. En styrking av logistikkfunksjonene på Alnabru vil bygge opp om Alnabruterminalen som det nasjonale navet i godstransporten i tråd med målet i NTP om å overføre gods fra vei til bane. En desentralisert struktur vil overføre mer gods- og varetransport til veg, i strid med klimamålet og mål om redusert luftforurensing og støy fra veitransport. Vi viser i denne sammenheng til vår uttalelse til planprogram for Breivoll-/Alnabruområdet 08.01.2010.

Bussens rolle

I samfunnsdelen sies det at «*Gjennomgående bussfelt i korridorene og ringene skal sikre et bedre tilbud på steder som ikke betjenes av bane*», men vi kan ikke se at det gjøres konkrete forsøk på å sikre dette i planen.

Det er positivt at planforslaget legger til grunn banebetjening som grunnstamme i kollektivnettet, men planen må også ivareta framkommelighet for buss på viktige kollektivåre, herunder mating til knutepunkt, for å oppnå målet om at persontransportveksten skal tas med kollektiv, sykkel og gange. Bussreiser er og vil fortsette å være en stor del av reiser med kollektivtransport.

Tunneler og lokk over E6 og E18

En byutviklingsstrategi basert på mange og lange nye lokk og tunneler over riksvegnettet vil vi stille oss kritiske til.

Hovedvegssystemet i Oslo er med dagens tunnelsystem svært sårbart. Hendelser i tunnelene vil medføre stenging som spesielt i rushtiden vil kunne få ringvirkninger for hele hovedvegssystemet i Oslo. Av beredskapshensyn vil lokk og tunneler kreve kapasitetssterke omkjøringsveger i dagen. Dette vil øke den totale vegkapasiteten. De nasjonale mål om 0-vekst i personbiltrafikken i Oslo vil da bli vanskeligere å nå.

I planen er det vist eller omtalt mulige lokk over E18 i vest og E6 ved Furuset. Dette vil øke hovedvegnettets sårbarhet. Det må derfor påregnes at Statens vegvesen vil være svært restriktive til å tillate nye lokk eller tunneler på hovedvegene. Lokk over E6 ved Furuset har vi allerede varslet innsigelse til.

For E18 mellom Framnes og Lysaker vil det i år bli igangsatt en egen mulighetsstudie som blant annet skal vurdere hvor det kan være aktuelt med korte lokk eller tunnel for å sikre tilfredsstillende vegstandard og redusere barrierer mellom byen og fjorden.

Parkeringsnorm

En restriktiv parkeringspolitikk er et viktig virkemiddel for å unngå at de nye byutviklingsområde øker bilbruken. I forhold til områdene innenfor Ring 3 har det ved nye fortettingsprosjekter i Groruddalen vært lagt til grunn en langt mer liberal parkeringspolitikk. I kommuneplanen bør derfor stilles krav om at parkeringsnormen for tett by skal legges til grunn i disse områdene.


Mulige feil på plankartet

Vi har tilfeldigvis oppdaget at deler av hovedsykkelvegen langs rv4 ved Linderud er vist som grøntareal. På grunn av planens omfang og detaljeringsgrad har vi ikke mulighet til sjekke om slike feil finnes andre steder. Vi formoder at dette er en tegnefeil som vil bli rettet opp før planen godkjennes. Eksemplet er vist på vedlagte kopi.

Oslo avdeling
Med hilsen



Ing-Cristine Ericson
Avdelingsdirektør


for Ingun Risnes

Kopi: Oslo kommune, Plan- og bygningsetaten
Fylkesmannen i Oslo og Akershus

Alvorlig mangel i KP13 forslaget –gs-veg er forsvunnet!

opplyst som els- og trosskummer

