**HVA DE POLITISKE PARTIENE I BYDELEN MENER OM STØRRE BYGGESAKER OG KOLLEKTIVTRANSPORT I RIS VELS OMRÅDE**

**Hva mener dere om Slemdalsutbyggingen? Hva er viktigst å få til?**

**Miljøpartiet De Grønne:**

Miljøpartiet De Grønne ser positivt på forelegget fra byråden for byutvikling om planprogrammet for Slemdal-utbyggingen der det bleforeslått **nedjusterte høyder** (fra 10 til 4-6 etasjer i det sentrale delområde 1,3-5 etasjer i delområde 2), i tråd med Byantikvarens anbefalinger, samt etter innspill fra en rekke beboere/beboergrupper. Byråden ber også om at det vurderes **en park** (på inntil 5 dekar) innenfor planområdet. Vi ser også positivt på byrådens anmodning om nye former og utvidete tiltak for **medvirkning** (så som bl.a. barnetråkk, ungdomstråkk og eldretråkk, samt charrette/verksted med lokale brukergrupper og beboere (en utvidet samspillsgruppe)) i forbindelse med den mulighetsstudien (etter konsekvensvurderingsmetodikk) for Slemdal-krysset som er på gang.

I og med at byggehøyder og soneinndeling langt på vei er avklart i planprogrammet, synes det nå avgjørende at det er selve planløsningen for Slemdalsveien og t-banen og -stasjonen som er det helt sentrale å avklare videre i den kommende **mulighetsstudien.** Den nylige trafikkanalysen av dagens situasjon viser at Slemdal-krysset er utflytende og kaotisk med tre veikryss og plankryss av Holmenkollbanen. Det er lange bilkøer særlig om morgenen, og en del uønsket bilkjøring i de omkringliggende boliggatene. Samtidig som det mangler tilrettelegging for syklister. Ikke uventet vurderes krysset som trafikkfarlig, med syv av åtte trafikkskader som har rammet fotgjengere i siste tiårsperiode. Vi ser det derfor som positivt at planløsningen skal utformes slik at **gående og syklende skal prioriteres**, samtidig som planløsningen også legger til rette for en **god stedsutvikling**med tydelig skille mellom vei og t-bane.

**Venstre:**

Venstre er svært opptatt av det nye planprogrammet for Slemdal. Slemdal er en kompleks og kaotisk situasjon som krever gode valg og god gjennomføring for å bli vellykket.

Venstre vil at planen først og fremst skal sørge for at Slemdal utvikles til et godt nærsenter og møteplass for de som sogner til Slemdal. Planprogrammet av 21.12.2018 har gode intensjoner, men det finnes også fallgruver.

Venstre vil at Slemdal skal utvikles innenfra og ut, dvs at det innføres strenge rekkefølgebestemmelser i planen. Fortetting etter den nye planen skal først komme etter at de nye løsningene for vei, bane og fellesområder er etablert. Dette gjelder felles for delområde 1 og 2. Planprogrammet har redusert det opprinnelige planområdet betydelig, og det støtter Venstre. Delområde 1 er skissert med bebyggelse på 4-6 etg. Hvorvidt det er ok beror på detaljene i reguleringsbestemmelsene, men det bør ikke bety at all bebyggelse skal være 6 etg. Delområde 2 er skissert med 3-5 etg. Venstre mener at denne høyden er i overkant i grensen til småhusområdet, og ønsker 3-4 etg. I delområde 2 med 3 etg. i randsonen.

Mere generelt ønsker Venstre å redusere U-graden i Småhusplanen. Dagens U-grad og reguleringsbestemmelser fører for ofte til prosjekter som er for dårlig tilpasset forholdene i nabolaget. I realiteten er dagens Småhusplan en riveplan pga. de senere års markedsutvikling, og Venstre ønsker å reversere denne utviklingen.

**Høyre:**

Det viktigste med områdeplanen er å løse den trafikale situasjonen, og gjøre Slemdal sentrum til et mer trivelig sted å oppholde seg. T-banen må senkes (planfritt kryss), og vi mener Risalléen nordfra bør kunne legges østover, slik at veien kobles direkte på Slemdalsveien, og S-krysset kan fjernes. Ved en slik mulighet kan man utvide skolegården ved Slemdal skole, som er mindre enn myndighetene anbefaler.

Vi ønsker oss et trivelig torg eller uteplass, med kaféliv og hygge for unge og gamle. Vi går imot den planlagte sykkelveien langs Slemdalsveien som vil kreve ekspropriasjon fra alle boligene, og blinding av Jegerveien og Heyerdals vei. Vi ønsker ikke byfortetting i småhusområdene bakover i området, som f.eks. i Tennisveien.

**Arbeiderpartiet:**

Det viktigste er å få en løsning som skiller Holmenkollbanen fra biltrafikken. Det pågår et planarbeid for en helhetlig løsning for en definert del av Slemdal, der ulike alternativer vil bli lagt fram i henhold til Plan og bygningsetatens tidsplan. Målet er å få en plan der hele området sees under ett og man bygger slik at det blir et trivelig område for innbyggerne i området.

**Fremskrittspartiet:**

FrP ønsker å beholde Småhusområdene og har fremmet forslag i Oslo Bystyre om bevaring av Smestad, Slemdal og nedre del av Grefsen. Vi vil bevare gode bomiljøer og sørge for en utvikling som sikrer at småhusområdene får bestå. Dette vil være et av våre viktigste krav ved høstens kommunevalg.

For å bedre tilgjengeligheten til T-banen bør parkeringsmulighetene ved Slemdal stasjon bygges ut.

**Hva mener dere om Holmenkollbanen og kollektivtrafikken (stasjoner, avganger, planfrie kryss m.m.)?**

**Miljøpartiet De Grønne:**

MDG ser svært positivt på at antall og **andel kollektivreisende i Oslo har økt kraftig** i de senere årene (usikkert om dette også gjelder på Frognerseterbanen?) og vil fortsette satsingen på kollektivtransport og ønsker et styrket kollektivtilbud. I tråd med at andre t-banelinjer (enn vår linje 1, Frognerseterbanen) har fått **økt frekvens**, ønsker også vi gjerne dobbel frekvens (7,5 minuttsruter) på dagtid (særlig morgen og ettermiddag). Da er det også avgjørende at **alle stasjoner (les: Gulleråsen) er åpne og lett tilgjengelige** og bedre tilrettelagte. Samtidig som vi imøteser nye og bedre stasjonsløsninger (sammenslåing av Gulleråsen/Vettakollen eller Frøen/Steinerud). Forutsetningen må selvfølgelig være**planfrie kryss**.

**Venstre:**

Holmenkollbanen er nerven i kollektivtrafikken i Vestre Aker. Idag er det stillstand og lav prioritering av denne banen. Venstre vil beskytte og forbedre banen. Gulleråsen stasjon skal gjenåpnes så sant det ikke snarlig etableres en ny felles stasjon for Gulleråsen/Vettakollen. Venstre er positive til en sammenslåing av Frøen og Steinerud til Diakonhjemmet stasjon. Venstre ønsker å beholde alle andre stasjoner og vil motsette seg forsøk på nedleggelser.

Frekvens og kapasitet er en flaskehals for Holmenkollbanen spesielt i rushtiden. Venstre vil ha en rask og innovativ løsning på dette lenge før nytt signalanlegg og ny sentrumstunnel gir økt kapasitet øst-vest. Vi vil etablere en egen rute som trafikkerer Majorstuen – Frognerseteren i tillegg til dagens gjennomgående linje. Sidesporet på Majorstuen finnes allerede og overgang på Majorstuen fra og til andre linjer er enkelt.Venstre vil at all trafikk på banen skal trafikkeres helt opp til Frognerseteren. Vi er derfor imot Ruters tanker om å snu endel av trafikken på Slemdal i fremtiden.

**Høyre:**

Holmenkollbanen er eneste, reelle kollektivtilbud i østre/nordlige del av Vestre Aker. Den må prioriteres i årene fremover. I forbindelse med byggearbeidene på Fornebubanen og nye Majorstuen stasjon, bør nye Diakonhjemmet stasjon etableres samtidig.

Vi ønsker planfrie kryss på Vinderen og Slemdal, og også disse stasjonene bør etableres samtidig, for å minimere nedetiden på linjen. Vi ønsker flere avganger i timen, i det minste fra Holmenkollen eller Slemdal, avhengig av tekniske muligheter. Vi ønsker også at Vestre Aker bydel kan være pilotbydel i Ruters fremtidige "hente-å-bringe"-tjeneste, altså at man kan starte reisen fra egen bolig, etter samme prinsipp som det nye seniortilbudet med "Rosa busser".

**Arbeiderpartiet:**

Vi skulle gjerne sett hyppigere avganger og/eller lengre togsett, men vi ønsker ikke å love mer enn det som er gjennomførbart.

Økt kapasitet kan oppnås med å kjøre dobbeltsett som på de andre banene. Det å forlenge plattformene til å kunne kjøre med 6 vogner er neppe teknisk og økonomisk gjennomførbart. Det ble gjort en utredning i 2012 for å forlenge plattformene så alle 3 vognene kunne brukes, men selv det ble svært kostbart.

Når en ny stasjon på Majorstuen og ny sentrumstunnel er ferdig vil det være mulig med 8 avganger i timen på Holmenkollbanen. Fram til det er mulighetene for å øke frekvensen på Holmenkollbanen begrenset av kapasiteten på Majorstuen stasjon og i tunnelen.

Stasjonene på Slemdal og Vinderen bør bygges ned under jorden slik at biltrafikken skilles fra banen. Disse to stasjonene bør bygges om samtidig for å redusere den perioden Holmenkollbanen er stengt.

**Fremskrittspartiet:**

Vestre Aker FrP ønsker å satse på Holmenkollbanen og har fremmet forslag om å forlenge banen helt frem til Tryvann. Tilbudene og mulighetene i dette området er svært attraktive og bør gjøres lettere tilgjengelig for hele Oslos befolkning og for turisttrafikken.

Kryssene på Slemdal og Vinderen må gjøres planfrie. Sene avganger i helgene vil være et brukervennlig tiltak.

**Hva mener der om utbyggingen på diakonhjemmet, Hafslund og Rikshospitalet?**

**Miljøpartiet De Grønne:**

MDG ser positivt på den planlagte utbyggingen på **diakonhjemområdet** og rundt **Hafslund**, og ser det også i sammenheng med den planlagte Fornebubanen som vil gå i dette området (Volvat-svingen). Vi ser det som svært positivt at det nå er vedtatt innført (som en forsøksordning) **beboerparkering** i Frøen-området som har vært svært belastet med fremmedparkering som har skapt trange, utrygge og uoversiktlige boligveier/-områder.

Vi er imot bygging av et gigantsykehus for **Rikshospitalet**på Gaustad, som kommer i konflikt med natur og kulturminnevern, men vil i stedet bygge ut Aker og utrede fortsatt drift og videre utbygging på Ullevål.

**Venstre:**

Diakonhjemmet:

Venstre er positive til at denne store og sentrale eiendommen utvikles til de ulike formålsom vises i planen for Diakonhjemmet hage. Venstre er imidlertid kritisk til den høye utnyttelsen og byggehøydene som er planlagt på grensen mot Slemdalsveien (felt A,D, E, G).

Venstre vil at nye Diakonhjemmet stasjon skal anlegges samtidig. I tillegg til stasjonsfunksjonen til Diakonhjemmet og området rundt ønsker Venstre at det nye anlegget skal muliggjøre enkel kommunikasjon for sykkel og gange fra Slemdalsveien til Diakonhjemmet.

Hafslund:

Venstre er positive til omregulering av eiendommen fra kontor til bolig. Det gamle kontorbygget er bevaringsverdig og kan ikke rives, men ombygges. Det nyere kontorbygget kan evt rives. U-graden for ny boligbebyggelse etter rivning bør tilsvare utnyttelsen og BYA i Småhusplanen.

Rikshospitalet:

Venstre er negative til planene for Rikshospitalet slik de fremstår nå. Arealbehovet for alle funksjoner for nye Riks´en overstiger tilgjengelig areal i planområdet i alt for stor grad. Dette mener Venstre er tydelig i den skisserte «skyskraperløsningen» som er helt ødeleggende for nærområdet Gaustadskogen og nærliggende boligområder.

Venstre er også negative til planene om sammenslåing av Riks´en og Ullevål på Gaustad av økonomiske og helsefaglige grunner. Venstre ønsker et fornyet lokal- og regionsykehus på Ullevål i tillegg til nytt lokalsykehus på Aker. Dette synet er forankret i Venstres landsstyre og følges opp av Venstres stortingsgruppe. Venstre ønsker at utvidelse av Lovisenberg og Diakonhjemmet også bør vurderes nå eller senere når kabalen for lokalsykehus i Oslo legges.

**Høyre:**

Både utbyggingen på Diakonhjemmet og på Hafslundtomten blir for omfattende, etter vårt syn. Vi ønsker lavere byggehøyder, særlig opp mot tilstøtende småhusbebyggelse, og dette gjelder spesielt for Hafslundtomten. Ellers mener vi at Diakonhjemutbyggingen med et voksende sykehus, må ha en reserveadkomst, ikke kun Diakonveien. En kobling til Slemdalsveien vil være fornuftig, avhengig av hvordan man løser T-banetraséen og Slemdalsveien forbi Steinerud-området. Vi ønsker at Diakonhjemmet kan få en legevaktfunksjon for de vestre bydelene.

Når det gjelder plassering av et nytt regionsykehus, så har Oslo Høyre tidligere i år bedt om at også eksisterende Ullevåleiendom blir utredet. Lokalt har vi ved siste behandling av planene for Gaustadområdet, i stor grad fulgt vurderingene til Riksantikvaren og Byantikvaren, om at det fredede Gaustad sykehus må beholde sin åpne og synlige plassering som et nasjonalt landemerke

**Arbeiderpartiet:**

Oslo trenger flere boliger og Vestre Aker må også tillate bygging der det er fornuftig. Skal våre barn ha mulighet til å bo i bydelen må det bygges boliger som unge mennesker har råd til å kjøpe.

Utbyggingene av leiligheter, omsorgsboliger, næringslokaler mm. på Diakonhjemmet er vedtatt.

En fortetting rundt Hafslund er bra, men bør ikke bygge den gamle hovedbygningen inne.

Rikshospitalet er en helt annen sak. Arbeiderpartiet ønsker Aker sykehus bygget så fort som mulig. Valget av Rikshospitalet kontra Ullevål påvirker hva og hvordan det bygges på Gaustad. Hvordan sykehusstrukturen i Oslo skal være i framtiden er noe vi mener bør utredes grundigere enn det som er gjort til nå.

**Fremskrittspartiet:**

Utbyggingen på Diakonhjemmet er positiv og vil bidra til et bedret tilbud til bydelens befolkning. Mulighetene for å få lagt en Legevakt til Oslo Vest er svært positive. Imidlertid må det tas hensyn til eiendomsbesittere i området, slik at boliger ikke blir berørt der eieren motsetter seg å måtte flytte.

Nedlegging av Ullevål Sykehus og utbygging ved Rikshospitalet bør vurderes og utredes, på nytt. Ullevål Sykehus har store områder som kan utnyttes og befolkningen bør ha sentrale steder å henvende seg ved sykdom.

**Hva mener dere om biltrafikk og sykkel i området vårt?**

**Miljøpartiet de Grønne:**

Vestre Aker bydel er en av Oslos 15 bydeler med høyest bileierskap og bilbruk. Det viser seg tydelig i rushtiden der bilkøene preger våre områder. Det er en betydelig andel av bilene som kjører med lavest mulig belegg, kun sjåføren. Det sier seg selv at dette er en svært ineffektiv form for trafikkavvikling, som belaster den enkelte, våre boligområder, barnas skoleveier, byluften – og klimaet.

Derfor ønsker MDG prioritering av alternativer til privatbilbruk: prioritering av gående, syklende og kollektivreisende. Samtidig er det vesentlig å være åpne og forberedte for de transportomstillingene som allerede er på gang og vil komme i nær fremtid: elektrifisering, deling og automatisering. Selvkjørende transport vil kunne gi bedre

trafikkflyt og framkommelighet, trafikksikkerhet og tilgang til mobilitet for alle. Vi vil integrereselvkjørende kjøretøy i byens kollektivtilbud for å tilgodese de som trenger et bedre mobilitetstilbud,og unngå at byen kveles av ny massiv privatbilisme av selvkjørende biler.

**Venstre:**

Vår bydel har i de senere år opplevd en massiv fortetting, og infrastruktur og veinett er ikke tilpasset dette. Deler av vår bydel fungerer som en «flaskehals» for trafikk fra vest. Dette gjelder spesielt Holmenkollveien og Sørkedalsveien. Manglende kollektivfelt er et problem som forsinker trafikken ned Holmenkollveien i rushtiden – spesielt om morgenen – dette gir også trafikkproblemer i småveiene i området, og skaper farlige situasjoner for myke trafikanter, og Venstre ønsker at flere av disse gjøres enveiskjørt – eventuelt stenges med bom i rushtiden. Det beste hadde vært etablering av kollektivfelt, men vi ser at det er plasskrevende og kan være vanskelig å gjennomføre.

Når det gjelder «park and ride», er parkering av biler i tilstøtende veier til T-baneholdeplassene et problem, og Venstre ønsker betalingsparkering i de nærmeste veiene for å unngå kaotiske og trafikkfarlige parkeringer. Det bør etableres noen offentlige plasser, der dette er mulig, og men kan vurdere om P-avgiften da kan gi gratis billett på bane/buss.

Ris-, Vettakollen- og Slemdalområdet har veier som ikke er skalert til dagens trafikk. Det fører til dårlig sikkerhet og fremkommelighet for alle trafikanter, og spesielt om vinteren. Venstre mener at forholdene kan bli vesentlig bedre ved å endre parkeringsbestemmelsene for de mest kritiske veiene.

Venstre ønsker å gjøre det attraktivt å velge sykkel eller kollektivtransport fremfor bil, og vil legge til rette for det i vår bydel.

**Høyre:**

Økende boligtetthet i bydelen skaper press på et veinett som er anlagt i en annen tid. Vi må derfor passe på at de kollektive løsningene er attraktive og i stor grad dekker det faste reisemønsteret for flest mulige. Vi ønsker at det legges til rette for sykling, der hvor dette er praktisk mulig. Bydel Vestre Aker har likevel en topografi som gjør at andre løsninger antakelig vil være mer effektive. Vi vil derfor unngå store eksproprieringssaker og bruk av enorme investeringsbeløp for etablering av sykkelveier med begrenset utnyttelse.

Vi er opptatt av at innbyggerne skal kunne velge selv, og bilen er viktig for mange. Det skal være plass til bilbruk i en by som Oslo. Veivedlikeholdet er ikke tilfredsstillende, og må styrkes. Vintervedlikeholdet, altså brøyting og strøing, er periodevis langt under akseptabel standard, og særlig fortauene på prioriteres bedre.

Vi vil også myke opp de strenge parkeringsreglene som det rødgrønne byrådet har etablert, og vi vil redusere periodene for avgiftsparkering.

**Arbeiderpartiet:**

Arbeiderpartiet støtter nullvekstmålet. Det vil si at all økning skal tas med kollektivt, sykkel eller gåing. Klimautfordringene forsvinner ikke av seg selv. Bevisst politikk har gitt en gledelig overgang fra bensin- og dieselbiler til elbiler.

Men vi ønsker også god framkommelighet og trygge forhold på veiene. Vi vil ikke ofre boligområder for å bygge flere veier, men fremme kollektiv og sykkel.

**Fremskrittspartiet:**

Bilen er et uunnværlig fremkomstmiddel for de fleste familier i vår bydel. Mange har en presset timeplan og trenger å kunne benytte raske løsninger for å rekke alle aktiviteter for barn, jobb og fritid. Å fjerne parkeringsplasser og pålegge mange områder beboerparkering bidrar til å forsterke problemene. Beboerparkering skaffer ikke flere parkeringsplasser men krever ytterligere avgiftsbelastning for mange uten at de er garantert plass til bil.

Sykkel er et praktisk, og sundt, fremkomstmiddel i mange sammenhenger, men sykling i bilveien kan være farlig for både bilførere og syklister. Bilveien er bygget for biltrafikk og ikke egnet for rulleski, sparkesykler eller sykler.

Sykkelveier bør bygges der dette er naturlig, men ekspropriering av privat eiendom til sykkelvei bør unngås. Der det er anlagt sykkelvei er det naturlig at syklistene benytter denne og ikke bilveien.