



Arkivsak: 201400274

Arkivkode: 512.1

Saksbeh: Antti-Jussi Andresen

Saksgang
Miljø- og byutviklingskomiteen

Møtedato
25.03.2014

PER KROGHS VEI 2 - VARSEL OM OPPSTART AV DETALJREGULERING

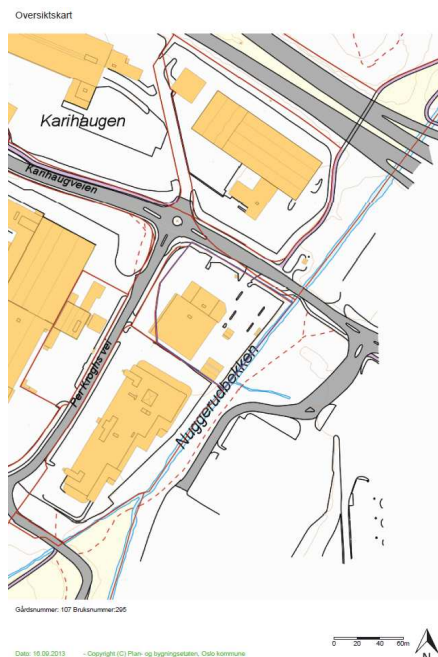
Sammendrag:

Bydelen har i brev av 08.02.2014 fra Arkitektene Astrup og Hellern AS mottatt varsel om oppstart av detaljregulering av Per Kroghs vei 2, Gnr/Bnr 107/295 og 107/728.

Hensikten med planen er å legge til rette for utvidelse av eiendommen til lagerformål, forretning med arealkrevende varer og påbygg av 4 etasjer med kontorer. Gjeldende regulering er formål Industri. Eiendommen foreslås omregulert til Forretning med arealkrevende varer, lager og kontor. Forslaget utløser ikke krav til konsekvensutredning.

Saken kan følges på Plan- og bygningsetatens Saksinnsyn, www.pbe.oslo.kommune.no/saksinnsyn, saksnummer 201313000.

Saksframstilling:



Oversiktskart

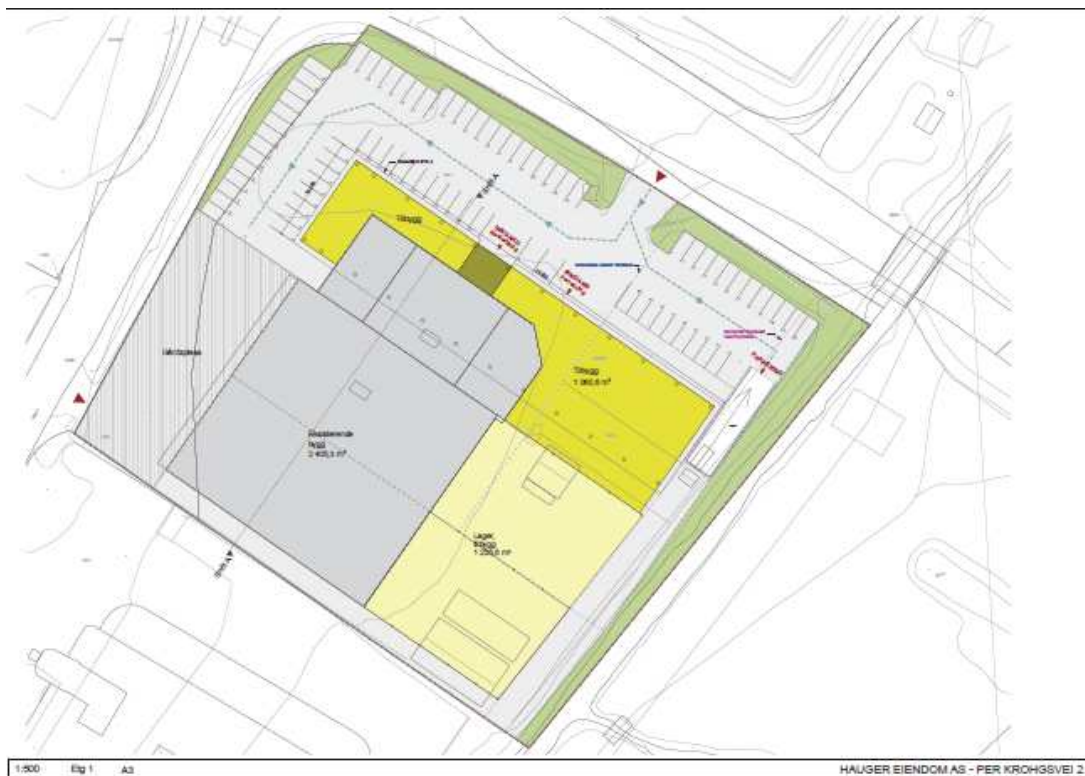
Hensikten med planen er å oppgradere eiendommen til en mer tidsmessig standard og legge til rette for bedre arealutnyttelse; utvide eiendommen til lagerformål, forretning med arealkrevende varer og påbygg av 4 etasjer med kontorer. Gjeldende regulering er formål Industri. Eiendommen foreslås omregulert til Forretning med arealkrevende varer, lager og kontor.

Eiendommen er i dag utleid til byggevarehus, MAXBO, og har avkjøring fra Karihaugenveien og Per Kroghs vei.

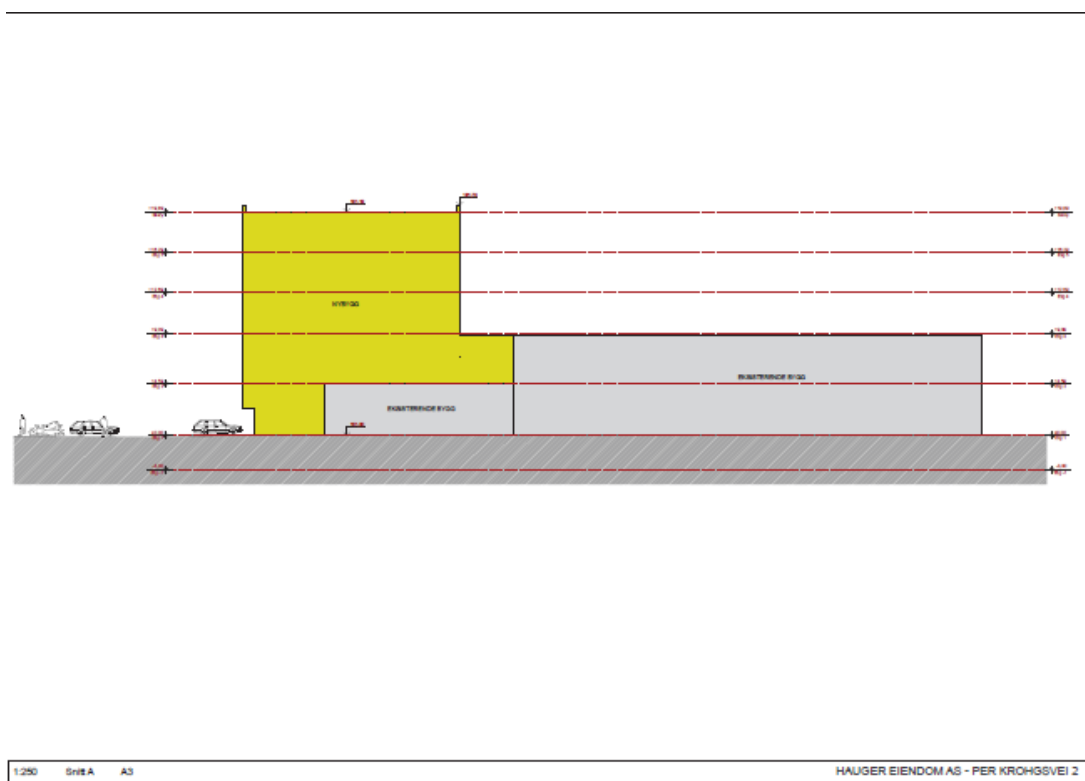
Forslaget utløser ikke krav til konsekvensutredning.

Tidligere saksgang

Bydelen har i brev av 01.10.2013 fra Plan- og bygningsetaten blitt orientert om bestilling av oppstartsmøte. Bydelen hadde ingen spesifikke eller konkrete innspill til oppstartsmøtet.



Vedlegg til oppstartsmøte: Etasje 1.



Vedlegg til oppstartsmøte: Snitt bygning.

Bydelsadministrasjonens vurdering

Per Krohgs vei 2 har god tilknytning til hovedveinettet og har således en god lokalisering for bilbasert salg av arealkrevende varer. Foreslått arealbruk samsvarer også med omkringliggende

virksomheter. Det er positivt at forslaget legger til rette for modernisering og bedre arealutnyttelse, men det er også viktige hensyn som må ivaretas i utbyggingen.

Bydelsadministrasjonen påpeker at en av hovedutfordringene ved utbygging i området, er stor trafikk i Karihaugveien og problemer med fremkommelighet, særlig i rushtiden. Trafikken forventes å øke også fremover, og lokalisering av bilbaserte virksomheter i området vil kunne forverre situasjonen.

Bydelsadministrasjonen viser også til at området i fremtiden kan bli aktuell for transformasjon og byutvikling. Planlagt forlengelse av T-banen til Ahus og ny stasjon i nærheten (Visperud) vil gjøre området attraktivt for andre arealformål og fortetting.

Bydelsadministrasjonen forutsetter at det i planarbeidet for Per Krohgs vei 2 tas tilstrekkelig hensyn til turvei, bekk og eventuelle planer for oppgradering av Karihaugveien med gang-sykkelvei og kollektivfelt.

Nuggerudbekken og turvei D23

Turvei D13 fra Østmarka (Munkebekken) til Gjelleråsen har trasé langs eiendommen Per Krohgs vei 2 og Nuggerudbekken (Ellingsrudelva). Et belte på ca. 10 meter innenfor planområdet, langs bekken, er regulert friområde.

I forslag til kommunedelplan for den blågrønne strukturen i Oslos byggesone er Nuggerudbekken (Ellingsrudelva) med sidearealer sikret som område for særskilt bruk eller vern av sjø og vassdrag. Kommunedelplanen foreslår grøntdraget langs elva som turveidrag. Karihaugveien er markert som "krysningspunkt" (problempunkt for sammenhengende turvei). Det foreslås en bred hensynssone langs bekken og turveidraget. Kommunedelplanen sier videre at "Det viktigste tiltaket for å oppnå et sammenhengende grønt nettverk i byggesonen er å sikre og videreutvikle det overordnede turveinettet. For å etablere dette nettet er det viktig å sikre manglende turveilenker planmessig, fjerne barrierer ved å etablere trafikksikre krysningspunkter samt etablere nye turveier i områder hvor dette mangler.»

I tilsvarende temakart (*Blågrønn struktur i byggesonen*) i utkast til Kommuneplan 2030, er traseen markert som hovedturvei. I forslag til bestemmelser for bruk og vern av sjø og vassdrag, med tilhørende strandsone, foreslås følgende bestemmelse for vassdrag (§13-3):

1. Temakart blågrønn struktur T7, datert 04.12.2013, skal legges til grunn for plan- og byggesaksbehandlingen.
2. Åpne strekninger av elver, bekker, vann og dammer skal opprettholdes.

Retningslinjer:

- Hovedløpene i de ti vassdragene i Oslo er som følger: Lysakerelva, Mærradalsbekken, Hoffselva/Holmenbekken, Frognerelva/Sognsvannbekken, Akerselva, Hovinbekken, Alna, Ellingsrudelva, Ljanselva og Gjersøelva. Andre deler av hovedvassdragene og bekker for øvrig betegnes som sideløp.
- Innenfor en sone på minimum 20 meter fra vannkant for hovedløp og minimum 12 meter fra vannkant for sideløp bør det ikke oppføres ny bebyggelse, nye anlegg eller gjøres vesentlige terrenginngrep. Etablering av turveier samt nødvendige endringer for bruk og aktivisering av eksisterende bygninger, anlegg og landskap som tjener allmennheten kan tillates. De byggefrie beltene bør så langt som mulig være allment tilgjengelige der dette ikke kommer i konflikt

med natur- og landskapsverdier. Innenfor det byggefrie beltet bør det sikres areal for naturlig kantvegetasjon, jf. vannressursloven § 11.

Bydelsadministrasjonen forutsetter at det tas hensyn til turveidraget og bekken i planarbeidet og utbyggingen i tråd med ovennevnte føringer og bestemmelser. Konkret bør det etableres et 20 meter byggefritt belte langs elva, og det må legges til rette for sikker kryssing av Karihaugveien. Forslagsstiller har i oppstartsmøte påpekt at det ikke er mulig å opparbeide sammenhengende gang- og sykkelvei på vestsiden av Ellingsrudelva blant annet fordi bebyggelsen på eiendommen nedenfor planområdet ligger for nærme elva. Forslagstiller foreslår i stedet at det legges til rette for turvei på Lørenskogsiden av elva, da det går en sti der i dag som har vært benyttet i området i lang tid.

Bydelsadministrasjonen er enig med Plan- og bygningsetaten som ser det som sentralt at det sikres en sammenhengende turvei langs elven. Plan- og bygningsetaten har påpekt at dersom denne skal opparbeides på østsiden av elven, må dette avklares med Lørenskog kommune og eiere på Lørenskogsiden

Fremtidig T-baneforlengelse

I forstudier for en mulig trasé for forlengelse av T-banen fra Ellingsrudåsen til Ahus, berøres ikke Per Krohgs vei 2. Hvis Per Krohgs vei 2 likevel berøres ved endelig valg av trasé, forutsetter bydelsadministrasjonen at T-bane prioriteres.

Avkjørsel

Ifølge Statens vegvesen arbeides det med etablering av kollektivfelt og videreutvikling av gang/sykkelvei i Karihaugveien. Dersom gang- og sykkelveien etableres forbi eiendommens avkjørsel, må trafikksikkerhet og gående og syklende prioriteres. Alternativ avkjørsel bør vurderes.

Bydelsadministrasjonen anbefaler at det gjennomføres en trafikkanalyse som vurderer konsekvensene av utvidelsen av eiendommen til lagerformål, forretning og kontorer, samt plassering av avkjørsler.

Bydelsdirektørens forslag til vedtak:

Etter fullmakt fra bydelsutvalget avgir miljø- og byutviklingskomiteen slik uttalelse:

Bydel Alna viser til mottatt varsel om oppstart av detaljregulering av Per Krohgs vei 2. Bydelen har følgende merknader til planarbeidet:

Per Krohgs vei 2 har god tilknytning til hovedveinettet og har således en god lokalisering for bilbasert salg av arealkrevende varer. Foreslått arealbruk samsvarer også med omkringliggende virksomheter. Det er positivt at forslaget legger til rette for modernisering og bedre arealutnyttelse, men det er også viktige hensyn som må ivaretas i utbyggingen.

Bydelen påpeker at en av hovedutfordringene ved utbygging i området, er trafikken i Karihaugveien og problemer med fremkommelighet, særlig i rushtiden. Trafikken forventes å øke, og lokalisering av bilbaserte virksomheter i området vil kunne forverre situasjonen.

Bydelen viser også til at området i fremtiden kan bli aktuell for transformasjon og byutvikling. Planlagt forlengelse av T-banen til Ahus og ny stasjon i nærheten (Visperud) vil gjøre området

attraktivt for andre arealformål og fortetting. Utviklingsprosjekter på begge sider av kommunegrensen bør samordnes (plansamarbeid).

Bydelen forutsetter at det i planarbeidet for Per Krohgs vei 2 tas tilstrekkelig hensyn til turvei, bekk og eventuelle planer for oppgradering av Karihaugveien med gang- sykkelvei og kollektivfelt.

Nuggerudbekken og turvei D23

Turvei D13 fra Østmarka (Munkebekken) til Gjelleråsen har trasé langs eiendommen Per Krohgs vei 2 og Nuggerudbekken (Ellingsrudelva). Et belte på ca. 10 meter innenfor planområdet, langs bekken, er regulert friområde.

Bydelen viser til at det i forslag til kommunedelplan for den blågrønne strukturen i Oslos byggesone er Nuggerudbekken (Ellingsrudelva) med sidearealer sikret som område for særskilt bruk eller vern av sjø og vassdrag. Kommunedelplanen foreslår grøntdraget langs elva som turveidrag. Karihaugveien er markert som "krysningspunkt" (problempunkt for sammenhengende turvei). Det foreslås en bred hensynssone langs bekken og turveidraget. Kommunedelplanen sier videre at "Det viktigste tiltaket for å oppnå et sammenhengende grønt nettverk i byggesonen er å sikre og videreutvikle det overordnede turveinettet. For å etablere dette nettet er det viktig å sikre manglende turveilenker planmessig, fjerne barrierer ved å etablere trafikk sikre kryssinger samt etablere nye turveier i områder hvor dette mangler.»

I tilsvarende temakart (*Blågrønn struktur i byggesonen*) i utkast til Kommuneplan 2030, er traseen markert som hovedturvei. I forslag til bestemmelser for bruk og vern av sjø og vassdrag, med tilhørende strandsone, foreslås følgende bestemmelse for vassdrag (§13-3):

1. Temakart blågrønn struktur T7, datert 04.12.2013, skal legges til grunn for plan- og byggesaksbehandlingen.
2. Åpne strekninger av elver, bekker, vann og dammer skal opprettholdes.

Videre gis følgende retningslinjer:

- Hovedløpene i de ti vassdragene i Oslo er som følger: Lysakerelva, Mærradalsbekken, Hoffselva/Holmenbekken, Frognerelva/Sognsvannbekken, Akerselva, Hovinbekken, Alna, Ellingsrudelva, Ljanselva og Gjersøelva. Andre deler av hovedvassdragene og bekker for øvrig betegnes som sideløp.
- Innenfor en sone på minimum 20 meter fra vannkant for hovedløp og minimum 12 meter fra vannkant for sideløp bør det ikke oppføres ny bebyggelse, nye anlegg eller gjøres vesentlige terrenginngrep. Etablering av turveier samt nødvendige endringer for bruk og aktivisering av eksisterende bygninger, anlegg og landskap som tjener allmennheten kan tillates. De byggefrie beltene bør så langt som mulig være allment tilgjengelige der dette ikke kommer i konflikt med natur- og landskapsverdier. Innenfor det byggefrie beltet bør det sikres areal for naturlig kantvegetasjon, jf. vannressursloven § 11.

Bydelen forventer at det i planarbeidet tas hensyn til turveidraget og bekken, i tråd med ovennevnte føringer og bestemmelser. Konkret bør det etableres et 20 meter byggefritt belte langs elva, og det må legges til rette for sikker kryssing av Karihaugveien. Forslagsstiller har i oppstartsmøte påpekt at det ikke er mulig å opparbeide sammenhengende gang- og sykkelvei på vestsiden av Ellingsrudelva, blant annet fordi bebyggelsen på eiendommen nedenfor planområdet ligger for nærme elva. Forslagsstiller foreslår i stedet at det legges til rette for turvei på Lørenskogsiden av elva, da det går en sti der i dag som har vært benyttet i området i lang tid.

Bydelen er enig med Plan- og bygningsetaten som ser det som sentralt at det sikres en sammenhengende turvei langs elven. Plan- og bygningsetaten har påpekt at dersom denne skal opparbeides på østsiden av elven, må dette avklares med Lørenskog kommune og eiere på Lørenskogsiden

Fremtidig T-baneforlengelse

I forstudier for en mulig trasé for forlengelse av T-banen fra Ellingsrudåsen til Ahus, berøres ikke Per Krohgs vei 2. Hvis Per Krohgs vei 2 likevel berøres ved endelig valg av trasé, forutsetter bydelen at T-bane prioriteres.

Avkjørsel

Ifølge Statens vegvesen arbeides det med etablering av kollektivfelt og videreutvikling av gang/sykkelvei i Karihaugveien. Dersom gang- og sykkelveien etableres forbi eiendommens avkjørsel, må trafiksikkerhet og gående og syklende prioriteres. Alternativ avkjørsel bør vurderes.

Bydelen anbefaler at det gjennomføres en trafikkanalyse som vurderer konsekvensene av utvidelsen av eiendommen til lagerformål, forretning og kontorer, samt plassering av avkjørsler.

Tore Olsen Pran
bydelsdirektør

Vedlegg:

- Kunngjøring av oppstart av detaljregulering av Gnr/Bnr 107/295 og 107/728, Per Kroghs vei 2. Brev av 08.02.2014 fra Arkitektene Astrup og Hellern.