



Arkivsak: 201400288

Arkivkode: 512.1

Saksbeh: Antti-Jussi Andresen

Saksgang
Miljø- og byutviklingskomiteen

Møtedato
25.03.2014

ALFASET 3. INDUSTRIVEI 8 - REGULERING

Sammendrag:

Bydel Alna har i brev av 18.02.2014 fra Plan- og bygningsetaten mottatt bestilling av oppstartsmøte for regulering av riksvegtilknytning fra Alfasetveien til jernbaneterminalens adkomstzone.

Forslagstiller er Statens vegvesen Region øst. Hensikten med planarbeidet er å anlegge ny riksvegadkomst fra dagens Alfasetvei til jernbaneterminalens nåværende adkomstzone. Det skal vurderes om dagens vegforbindelse kan rustes opp, med breddeutvidelser, egne busslommer eller andre tiltak, for å bidra til at den kan fungere som en midlertidig løsning inntil lokalisering av fremtidig adkomstzone for jernbaneterminalen er endelig avklart.

I gjeldende reguleringsplan er traseen for ny riksvegtilknytning til jernbaneterminalen lagt inn til en ny og stor adkomstzone. Dagens adkomstzone har imidlertid god kapasitetsreserve og vil fungere godt i mange år fremover og vil derfor bli beholdt i overskuelig fremtid. Statens vegvesen ser derfor behov for å få omregulert riksvegtilknytningen til jernbaneterminalen, slik at den kan føres inn til dagens adkomstzone.

Prosjektet utløser ikke krav om konsekvensutredning.

Bydelsadministrasjonen har ingen innvendinger til planforslaget.

Fremdriften i saken kan følges på Plan- og bygningsetatens Saksinnsyn, www.pbe.oslo.kommune.no/saksinnsyn, saksnummer 201402013.

Saksframstilling:

Utdrag fra bestilling av oppstartsmøte:

Bakgrunn og hensikt

I Nasjonal transportplan (2014 - 2023) prioriteres midler til anleggelse av riksvegtilknytning fra Alfasetveien til jernbaneterminalens adkomstzone. I NTP er tiltaket kalt «Rv 191 Adkomst Alnabruterminalen, trinn 1». Dagens vegforbindelse mellom Alfasetveien og adkomstsonen er privat, og den har lav standard og mange avkjørslr. Prosjektet er et ledd i å legge til rette for økt godsandel på bane og for å effektivisere driften av terminalen.

Innledningsvis i planarbeidet skal det gjøres en nærmere vurdering av om dagens vegforbindelse kan rustes opp, med breddeutvidelser, egne busslommer eller andre tiltak, for å bidra til at den kan fungere som en midlertidig løsning inntil lokalisering av fremtidig adkomstzone for jernbaneterminalen er endelig avklart.

I gjeldende reguleringsplan (S-4500) er traséen for ny riksvegtilknytning til jernbaneterminalen lagt inn til en ny og stor adkomstzone (felt OTAJ) på et lavere nivå enn dagens adkomstzone. Dagens adkomstzone har imidlertid god kapasitetsreserve, trafikkutviklingen har de siste årene vært lavere enn da arbeidet med gjeldende reguleringsplan ble startet, og kapasitetsmålet for jernbaneterminalen er nylig redusert fra en tredobling av dagens trafikk til en dobling. Den nåværende adkomstsonen vil fungere godt i mange år fremover og vil derfor bli beholdt i overskuelig fremtid.

På grunn av det ovennevnte ser Statens vegvesen behov for å få omregulert riksvegtilknytningen til jernbaneterminalen slik at den kan føres inn til dagens adkomstzone.

Særlige spørsmål som ønskes avklart

- Omfattes tiltaket av gjeldende reguleringsplans (S-4500) krav om detaljregulering med tilhørende opplisting av emner for beskrivelse og redegjørelse, jf. bestemmelsenes § 3.1? (Tiltaket som nå ønskes regulert, tilsvarer i hovedsak nedre plan i felt K3 i gjeldende reguleringsplan S-4500, men berører også andre felt i planen.)
- Er den foreslåtte planavgrensningen hensiktsmessig?

Overordnede planer

Kommunedelplan for Groruddalens sentrale deler (11.6.1997): Tiltaket bygger opp under de viktigste føringene for prosjektområdet: For arealet mellom Statnetts høyspentlinje og jernbaneterminalen skal hovedformålet være næring, industri, lager, kontor. Langs høyspentlinjen viser planen friområde (turvei) og trasé for Alfasetveien. Planen har en bestemmelse om undersøkelsesplikt for områder med antatt betydelig forurenset grunn og en bestemmelse om at gjeldende statlige normer for støy skal følges. I 2010 ble det vedtatt en ny reguleringsplan (S-4500) for prosjektområdet.

Gjeldende regulering

Reguleringsplan for del av terminalområdet på Alnabru og gjenåpnet Alnaelv i grøntstruktur S-4500 (17.2.2010):

Tiltaket bygger opp under reguleringsplanens mål om en bedre vegtilknytning til jernbaneterminalens adkomstzone. Dagens reguleringsformål er: Offentlig trafikkområde (vei, annet veiareal, gang-/sykkelvei, fortau, bussholdeplass og atkomstzone for jernbaneterminal), Byggeområde (terminalområde) delvis i kombinasjon med Anlegg for sikring av geoteknisk stabilitet, Friområde (park, turvei og elv), Fareområde (område for høyspenningsanlegg) og Fellesområde (felles avkjørsel).

Noen av formålene er regulert i flere nivåer, der det viktigste for det aktuelle tiltaket er «Vei under Byggeområde for terminalområde». Noen arealer er regulert i tidsrekkefølge til Spesialområde midlertidig anleggsområde.

Reguleringsplan for gnr. 116 bnr. 117 m. fl., Alnabruområdet S-1728 (28.10.71):

Dagens reguleringsformål i prosjektområdet er Alfaset gravlund og Byggeområde for industri. Denne reguleringsplanen forblir i utgangspunktet uberørt at tiltaket.

Eksisterende situasjon

I løpet av de siste 50 årene har terrenget i prosjektområdet blitt omformet av bygge- og anleggsvirksomhet. Det er ingen åpne bekker/elver i området. Mellom næringsområdene er det vegetasjonsbelter med bredde inntil 60 m. Vegetasjonsbeltene har et stort innslag av fremmede planter med antatt høy økologisk risiko. Det er m.a.o. svært begrensede naturverdier å vurdere innenfor planområdet.

Det er påvist noe forurenset grunn i deler av prosjektområdet.

Prosjektområdet har lite biltrafikk (ca. 200 ÅDT) utenom ved jernbaneterminalens adkomstzone. Støypåvirkningen fra trafikken til miljøet er derfor liten. Ingen av kommunens utpekte «stille områder» ligger i umiddelbar nærhet av prosjektområdet.

Planområdet består av godsterminal med tilhørende bebyggelse, offentlig veg, en nasjonal 300 kV høyspentlinje, og vegetasjonsbelter uten tilrettelegging for bruk.

Planområdet ligger like sør for jernbaneterminalens adkomstzone. I sørøstre utkant av planområdet ligger en grossistbedrift og Alfaset gravlund.

Ved gjennomføring av tiltaket er bygningsmassen tenkt opprettholdt med unntak av et skur, som må rives.

Stedsanalyse

Prosjektområdet ligger dels i, dels i utkanten av det store samlastterminalområdet på Alnabru. Samlastterminalområdet inneholder store terminalbygg, men også en del «mindre» bedrifter tilknyttet terminalen. Bygningene er for det meste 1 og 2-etajers og oppført etter 1960. Noen gruslagte arealer brukes til parkering av kjøretøyer og containere. Arealene under høyspentlinjen har karakter av restarealer. Trafikken i området er i hovedsak nærings- og tungtrafikk, og det er ingen boliger, sosiale institusjoner, forretninger eller rekreasjonsarealer i planområdet.

Nord for samlastbedriftene ligger Jernbanens nasjonale containerterminal. Øst for prosjektområdet ligger Alfaset gravlund. I sør er det lav næringsbebyggelse. Alnelva renner gjennom en 1,3 km lang kulvert nord og vest for prosjektområdet.

Terrengmessig ligger terminalområdet på to nivåer i prosjektområdet, på ca. kote 101 ved jernbaneterminalens adkomstzone, PostNord (tidl. Tollpost Globe) og Postens godssenter og på ca. kote 90 ved driftene sørvest for Postens godssenter. Nivåterrasseringen er i hovedsak naturlig, men anleggstiltak har forsterket den.

Hovedgrep

Prosjektet går ut på å anlegge ny riksvegadkomst fra dagens Alfasetvei til jernbaneterminalens nåværende adkomstzone. Prosjektet er i tråd med intensjonen med felt K3, nedre plan, i plan S-4500. Traseføringen er omtrent som i regulert riksvegadkomst, men noe nærmere Postens godssenter.

Den geotekniske stabiliseringen er tenkt endret fra en stor motfylling på felt K2 til masseutskifting med lette masser på felt B 5b, og deler av felt B3 og, K 1 og OTAJ. Mesteparten av den nye vegen er tenkt bygd på bru. Adkomstene til Postens godssenter må legges om.

Selv om jernbaneterminalens adkomstzone beholdes i mange år fremover, er det foreløpig ikke aktuelt å omregulere felt OTAJ i gjeldende plan, noe som også betyr at det må opprettholdes en regulert vegadkomst dit. Regulert vegadkomst kan imidlertid forskyves slik at den i større grad overlapper traseen for ny riksvegadkomst til dagens adkomstområde. Det forventes at det langsiktige behovet for areal til adkomstzone blir avklart i forbindelse med Jernbaneverkets nær forestående utarbeidelse av ny hovedplan for jernbaneterminalen. Tiltaket forhindrer ikke en senere opparbeidelse av nytt løp for Alna, jf. § 3.5 i plan S-4500.

Arealbruk og foreslåtte formål

I hovedsak videreføres de samme formålene som i gjeldende plan S-4500. Nedenfor følger en oppstilling av planlagte reguleringsformål med ca. arealandel:

Bebyggelse og anlegg og godsterminal: ca. 40 %, Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur og veg (kjøreveg, fortau el. gang-/sykkelveg og annen veggrunn): ca. 20 %, Grønnstruktur og turdrag: ca. 5 % (som i dag), Midlertidig anleggsområde (og tilbake til gjeldende formål): ca. 30 %, Andre formål: ca. 5 %. Anlegg for sikring av geoteknisk stabilitet tenkes ivaretatt ved bestemmelser eller hensynssoner for ca. 15 % av planområdet.

Utnyttelse

Statens vegvesen har i utgangspunktet ikke tenkt å endre tillatt utnyttelse av byggeområdene i gjeldende reguleringsplan. Riksvegadkomsten til dagens adkomstområde vil imidlertid ligge så høyt at den ikke kan overbygges i tråd med regulert øvre nivå i felt K3. Den påtenkte forskyvningen mot øst av regulert riksvegadkomst og endringen av geoteknisk stabilisering muliggjør imidlertid et større bygningsvolum vest for riksvegadkomsten enn hva dagens regulering legger opp til og vil spare eksisterende bebyggelse og næringsareal på Postens verksted.

Høyde

Den nye riksvegadkomsten tilsluttes eksisterende veg/terreng i begge ender. Underveis vil den ligge noen meter høyere enn eksisterende terreng, men lavere enn terrengnivået på jernbaneterminalens adkomstområde og langs Postens godssenter.

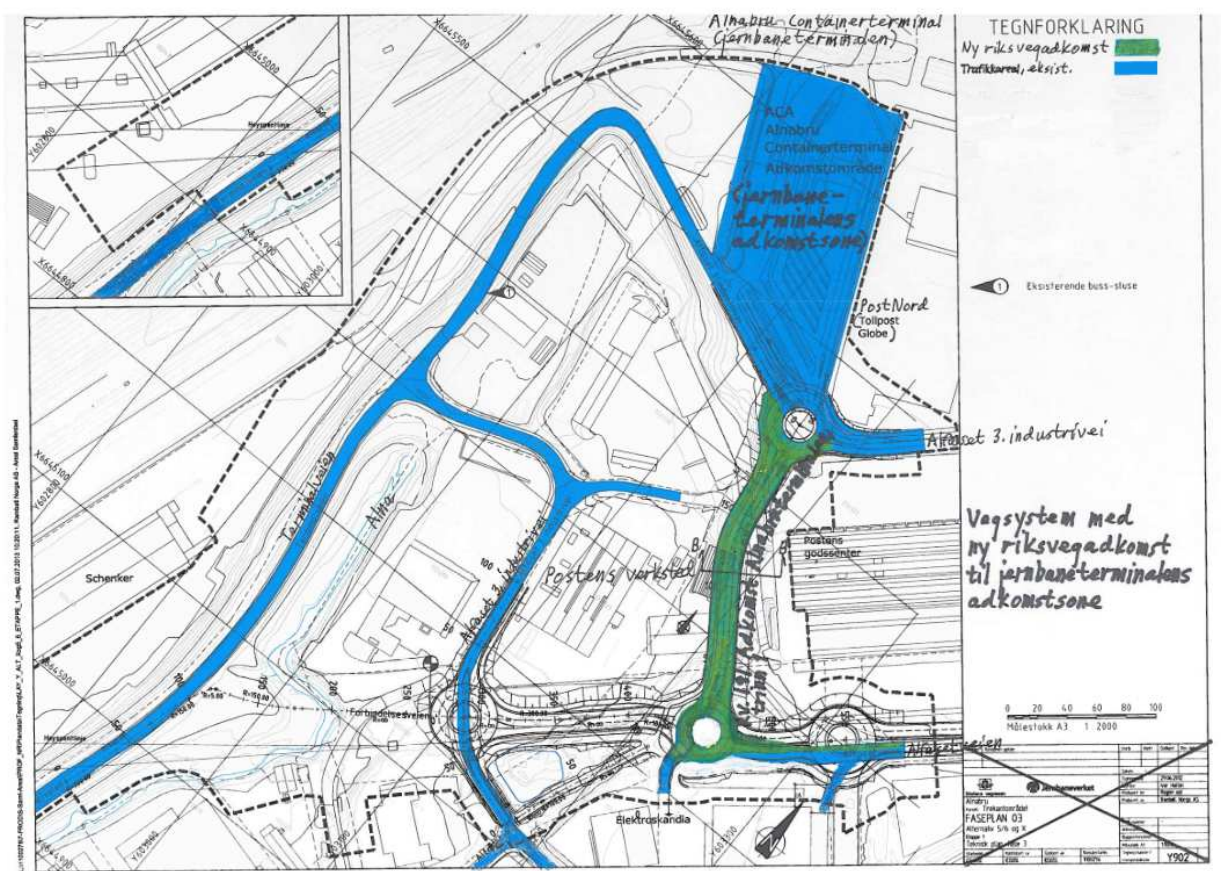
Trafikk og parkering

En stor andel av gods-/biltrafikken på den private vegen mellom Postens godssenter og PostNord (i dag ca. 4000 ÅDT) vil bli overført til Alfasetveien og den nye riksvegadkomsten. Den nye vegen vil øke kapasiteten i vegsystemet på den nordøstre delen av terminalområdet, hvor Posten Norge nå skal utvikle virksomheten med ny terminal.

Planarbeidet må avklare om bussruta gjennom terminalområdet bør få endret trase.

Hovedutfordringer

Forslaget antas å ha følgende hovedutfordringer: Geoteknisk stabilitet og tiltak, trafikkavvikling i anleggstiden, adkomst til Postens godssenter og Statnetts høyspentlinje.



Vegsystem med ny riksvegadkomst

Bydelsadministrasjonens merknader

Bydelsadministrasjonen har ingen innvendinger til planforslaget. Det synes hensiktsmessig å benytte dagens vegforbindelse som en midlertidig løsning, inntil lokalisering av fremtidig adkomstzone for jernbaneterminalen er endelig avklart, ettersom dagens adkomstzone har god kapasitetsreserve og vil fungere godt i mange år fremover.

Bydelsadministrasjonen merker seg for øvrig at tiltaket ikke forhindrer en senere opparbeidelse av nytt løp for Alna.

Bydelsdirektørens forslag til vedtak:

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

Bydel Alna viser til videresendt bestilling av oppstartsmøte for Alfaset 3. Industrivei.

Bydelen har ingen innvendinger til planforslaget. Det synes hensiktsmessig å benytte dagens vegforbindelse som en midlertidig løsning, inntil lokalisering av fremtidig adkomstzone for jernbaneterminalen er endelig avklart, ettersom dagens adkomstzone har god kapasitetsreserve og vil fungere godt i mange år fremover.

Bydelen forutsetter at tiltaket ikke forhindrer en senere opparbeidelse av nytt løp for Alna, grønnstruktur/turdrag og gang-/sykkelveg.

Tore Olsen Pran
bydelsdirektør

Vedlegg:

- Bestilling av oppstartsmøte – videresending – Alfaset 3. Industrivei 8. Brev av 18.02.2014 fra Plan- og bygningsetaten.
- Bestilling av oppstartsmøte.
- Oslokart
- Kart stedsanalyse
- Ny rv-adkomst og reguleringsplan
- Vegsystem med ny rv-adkomst
- Ny rv-adkomst - snitt