



## **Møteinnkalling 2/14**

**Møte:** Miljø- og byutviklingskomiteen  
**Møtested:** Bydelsadm., Trygve Lies plass 1, inngang C  
**Møtetid:** Tirsdag 25. mars 2014 kl. 17.00  
**Sekretariat:** 95821892

### **SAKSKART**

Åpen halvtime  
Godkjenning av innkalling  
Godkjenning av sakskart  
Godkjenning av protokoll  
Informasjon  
Eventuelt

### **Saker til behandling**

Sak 6/14	Smalvollveien 63 - regulering.....	1
Sak 7/14	Lindebergåsen - alpinanlegg Jerikobakken.....	6
Sak 8/14	Per Krohgs vei 2 - varsel om oppstart av detaljregulering.....	14
Sak 9/14	Alfaset 3. Industrivei 8 - regulering.....	20
Sak 10/14	Alfasetveien - Felt B1 - Byggesak.....	25
Sak 11/14	Alfasetveien - Felt B2 - Byggesak.....	32
Sak 12/14	Alfasetveien - B3 - Byggesak.....	35
Referatsaker.....		37

Bydel Alna, 05.03.2014

Knut Røli  
leder

Antti-Jussi Andresen  
sekretær



## Sak 6/14 Smalvollveien 63 - regulering

Arkivsak: 201400223

Arkivkode: 512.1

Saksbehandler: Antti-Jussi Andresen

### Saksgang

Miljø- og byutviklingskomiteen

### Møtedato

25.03.14

### Saknr

6/14

## SMALVOLLVEIEN 63 - REGULERING

### Sammendrag:

Bydel Alna har i brev av 05.02.2014 fra Plan- og bygningsetaten mottatt videresending av bestilling av oppstartsmøte for omregulering av Smalvollveien 63, gnr/bnr 140/73.

Forslagstiller er Smalvollveien 63 med AS Hille Melbye Arkitekter AS som fagansvarlig. Hovedmålet med omreguleringen er å tilrettelegge for utbygging av eiendommen i henhold til overordnede planer med bebyggelse som kombinerer forretning og kontorbygg. Det vurderes flere alternativer med ett eller to nivåer med forretning i første etasje og 5-7 etasjer kontorer over. Forslagsstiller ønsker å få avklart om ønsket omregulering er realistisk å få gjennomført.

Fremdriften i saken kan følges på Plan- og bygningsetatens Saksinnsyn, [www.pbe.oslo.kommune.no/saksinnsyn](http://www.pbe.oslo.kommune.no/saksinnsyn), saksnummer 201401507.



### Saksframstilling:

#### Bakgrunn og hensikt med prosjektet

Hovedmålet for omreguleringen er å tilrettelegge for utbygging av eiendommen i henhold til overordnede planer.

Planområdet er i vedtatt Kommunedelplan for Alna Miljøpark definert som område med særlige bestemmelser, A-område, med krav til ny reguleringsplan. Dvs. det kreves ny reguleringsplan før utbygging kan skje, og reguleringen skal på ulike måter ta hensyn til beliggenheten nær Alnaelva.

Planområdet er en del av Breivollområdet. Formålet kontor, forretninger og lager er i tråd med fastsatt Planprogram for Alnabru/Breivoll med en anbefalt mulig utnyttelse på % BRA=250 %.

Prinsippplan for det offentlige rom på Breivoll er en oppfølging av planprogrammet for Breivoll-/Alnabruområdet og har retningslinjer for en helhetlig utvikling og fortetting på Breivoll. Bydelsadministrasjonen påpeker at prinsippplanen er en ikke juridisk bindende plan, men planens visjon om det offentlige rom, samt anbefalinger vedrørende krav til størrelse/bredde, funksjon og kvalitet for de ulike elementene av det offentlige rom, skal følges opp gjennom regulering og opparbeiding.

#### Forslagets hovedgrep

Planområdet brukes i dag til nærings- og forretningsvirksomhet, men er regulert som byggeområde for industri. Hovedgrepet er en modernisering av dagens bruk med bebyggelse som kombinerer forretning og kontorbygg. Det vil bli vurdert flere alternativer med ett eller to nivåer med forretning i første etasje og 5-7 etasjer kontorer over.

Området er i dag preget av industri, og forslagsstiller mener at området trenger mer urbanitet, selv om Alna/Breivoll per i dag i stor grad er bilbasert.

#### Trafikk og parkering

Trafikkadkomsten fra Smalvollveien foreslås forenklet, slik at det blir én avkjørsel mindre enn det er i dagens situasjon. Videre skal parkeringen i hovedsak være underjordisk. Det vil bli bestilt en trafikkanalyse etter oppstartsmøtet, der konsekvensene av nye kontorer og forretninger blir vurdert.

#### Bydelsadministrasjonens merknader

Bydelsadministrasjonen er enig i at utbyggingen vil kunne bidra til å ruste opp næringsområdet både miljømessig og estetisk, og det er positivt at dagens bruk skal moderniseres og området tilføres mer urbanitet. Dette forutsetter at utbyggingen er i tråd med overordnede planer og ikke vanskeliggjør fremtidig ønsket utvikling av området. Vesentlige tema i denne sammenheng er bekkeåpning, gangforbindelser, estetikk (byrom) og trafikk.

#### *Formål*

Formålet kontor, forretninger og lager er i tråd med overordnede planer. Tomten er i dag lite egnet til boligformål pga. områdets høye støy- og støvverdier, men arbeidsrelaterte aktiviteter kan tillates.

#### *Alna, bekkeåpning og gangforbindelser*

Kommunedelplan for Alna miljøpark krever ny regulering og planen skal ta hensyn til beliggenheten nær Alna. Planforslaget påvirker ikke Alna direkte, men kommunedelplanen, og øvrige overordnede planer, gir føringer for åpning av Trosterudbekken og etablering av gangforbindelser som planarbeidet må rette seg etter.

Trosterudbekken planlegges åpnet nord for eiendommen. Overordnede planer skisserer ulike løsninger. I kommunedelplanen for Alna miljøpark føres bekken over del av dagens parkeringsareal til Coop Obs. I prinsippplanen for det offentlige rom og i planprogrammet for Breivoll/Alnabru går bekken langs grøntområdet og nærmere inntil Smalvollveien 63. Overordnede planer forutsetter også at det i området etableres en gangforbindelse fra Haugerud til Alna (turvei D16) som del av en øst-vest akse. Turveitraseen er i planene lagt i skråningen øst og syd for Smalvollveien 63, med unntak av prinsippplanen det turveien er skissert nord for eiendommen, i samme trase som åpnet Trosterudbekk. Planene for Smalvollveien 63 skulle således ikke vanskeliggjøre fremtidig bekkeåpning og etablering av turveiforbindelsen. Hvor

bekken skal åpnes og gangforbindelsen skal anlegges, vil imidlertid ha betydning for vurdering av tomtas avkjørsel og hvordan bebyggelsen bør utformes mot bekk og turvei. I følge prinsipplanen skal bebyggelsen i de urbane områder gis en stram og definert kant for å skape et godt byrom.

Bydelsadministrasjonen forutsetter også at skogen i bakkant av tomta, skråningen opp mot Tveitaplatået, som i planprogrammet er markert som lokalt viktig naturområde, hensyntas i planarbeidet.

#### *Lokk og direkteadkomst til terminalområdet*

I planprogrammets forslag til foreløpig inndeling i delområder med arealbruk og spesielle fokus, ligger Smalvollveien 63 i området som vurderes for lokk og direkteadkomst til terminalområdet. Statens vegvesen anser direkteadkomst fra E6 til terminalområdet foreløpig som uaktuelt, og de seneste forslag til avkjøring fra E6 er lagt noe lenger østover og berører uansett ikke Smalvollveien 63. Vegevesten anbefaler heller ikke lokk utfra hensynet til trafiksikkerhet og trafikkavvikling. Etersom lokk ikke (foreløpig) vurderes som aktuelt, er problemstillingen i forhold til utbygging av Smalvollveien 63 mindre aktuell.

#### *Torg og møteplasser*

Forslagsstiller viser til at Kommunedelplan for torg og møteplasser definerer tomten som et område for etablering av torg/møteplass ved byutvikling. Dette er ikke riktig. Området er i kommunedelplanen kun vist som transformasjons- og utviklingsområde, og planen er i tråd med dette. Derimot indikerer prinsipplanen for det offentlige rom, en lokal møteplass i nord for/på hjørne av tomten. Bydelsadministrasjonen er usikker på hvor tiltrekkende en slik møteplass her vil bli. Utbyggingen bør likevel ta hensyn til etableringen av en slik plass og bidra positivt til byrommet og områdets attraktivitet.

#### *Trafikk*

Forslagsstiller påpeker at en hovedutfordring i området er trafikkavviklingsproblemer i veisystemet. Bydelsadministrasjonen er enig. Det er tidvis stor kødannelse i både Smalvollveien og Breivollveien, og mer trafikkgenererende virksomhet (utvidelse av forretning og kontor) i Smalvollveien vil forsterke problemene. Foreløpig har området lav kollektivdekning.

Bydelsadministrasjonen avventer nærmere vurdering av trafikkforholdene til trafikkanalysen, som skal belyse konsekvensene av nye kontorer og forretninger, foreligger.

#### *Konklusjon*

Bydelsadministrasjonen konkluderer med at reguleringsforslaget er i tråd med overordnede planer, slik arealbruken for eiendommen er fastsatt i disse. Bydelsadministrasjonen har således ingen vesentlige innvendinger til forslaget. Bydelsadministrasjonen forutsetter at planarbeidet og utbyggingen hensyntar krav til bekkeåpning, gangforbindelser, estetikk (byrom) og trafikkavvikling.

#### **Bydelsdirektørens forslag til vedtak:**

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

Bydel Alna viser til videresendt bestilling av oppstartsmøte for omregulering av Smalvollveien 63, gnr/bnr 140/73. Bydelen har følgende merknader til planarbeidet:

Bydel Alna er enig i at utbyggingen vil kunne bidra til å ruste opp næringsområdet både miljømessig og estetisk, og det er positivt at dagens bruk skal moderniseres og området tilføres

mer urbanitet. Dette forutsetter at utbyggingen er i tråd med overordnede planer og ikke vanskeliggjør fremtidig ønsket utvikling av området. Vesentlige tema i denne sammenheng er bekkeåpning, gangforbindelser, estetikk (byrom) og trafikk.

#### *Alna, bekkeåpning og gangforbindelser*

Kommunedelplan for Alna miljøpark krever ny regulering og planen skal ta hensyn til beliggenheten nær Alna. Planforslaget påvirker ikke Alna direkte, men kommunedelplanen, og øvrige overordnede planer, gir føringer for åpning av Trosterudbekken og etablering av gangforbindelser som planarbeidet må rette seg etter.

Trosterudbekken planlegges åpnet nord for eiendommen. Overordnede planer skisserer ulike løsninger. I kommunedelplanen for Alna miljøpark føres bekken over del av dagens parkeringsareal til Coop Obs. I prinsipplanen for det offentlige rom på Breivoll og i planprogrammet for Breivoll/Alnabru går bekken langs grøntområdet og nærmere inntil Smalvollveien 63. Overordnede planer forutsetter også at det i området etableres en gangforbindelse fra Haugerud til Alna (turvei D16) som del av en øst-vest akse. Turveitraseen er i planene lagt i skråningen øst og syd for Smalvollveien 63, med unntak av prinsipplanen det turveien er skissert nord for eiendommen, i samme trase som åpnet Trosterudbekk. Planene for Smalvollveien 63 skulle således ikke vanskeliggjøre fremtidig bekkeåpning og etablering av turveiforbindelsen. Hvor bekken skal åpnes og gangforbindelsen skal anlegges, vil imidlertid ha betydning for vurdering av tomtas avkjørsel og hvordan bebyggelsen bør utformes mot bekk og turvei. I følge prinsipplanen skal bebyggelsen i de urbane områder gis en stram og definert kant for å skape et godt byrom.

Bydelen forutsetter også at skogen i bakkant av tomta, skråningen opp mot Tveitaplatået, som i planprogrammet er markert som lokalt viktig naturområde, hensyntas i planarbeidet.

#### *Lokk og direkteadkomst til terminalområdet*

I planprogrammets forslag til foreløpig inndeling i delområder med arealbruk og spesielle fokus, ligger Smalvollveien 63 i området som vurderes for lokk og direkteadkomst til terminalområdet. Statens vegvesen anser direkteadkomst fra E6 til terminalområdet foreløpig som uaktuelt, og de seneste forslag til avkjøring fra E6 er lagt noe lenger østover og berører uansett ikke Smalvollveien 63. Vegevesten anbefaler heller ikke lokk utfra hensynet til trafiksikkerhet og trafikkavvikling. Ettersom lokk ikke (foreløpig) vurderes som aktuelt, er problemstillingen i forhold til nærstående utbygging av Smalvollveien 63 mindre aktuell.

#### *Torg og møteplasser*

Forslagsstiller viser til at Kommunedelplan for torg og møteplasser definerer tomten som et område for etablering av torg/møteplass ved byutvikling. Dette er ikke riktig. Området er i kommunedelplanen kun vist som transformasjons- og utviklingsområde, og planen er i tråd med dette. Derimot indikerer prinsipplanen for det offentlige rom, en lokal møteplass i nord for/på hjørne av tomten. Bydelen er usikker på hvor tiltrekkende en slik møteplass her vil bli. Utbyggingen bør likevel ta hensyn til etableringen av en slik plass og bidra positivt til byrommet og områdets attraktivitet.

#### *Trafikk*

Forslagsstiller påpeker at en hovedutfordring i området er trafikkavviklingsproblemer i veisystemet. Bydelen er enig. Det er tidvis stor kødannelse i både Smalvollveien og Breivollveien, og mer trafikkgenerende virksomhet (utvidelse av forretning og kontor) i Smalvollveien vil forsterke problemene. Bydelen bemerker også at området i dag har lav kollektivdekning.

Det skal gjennomføres en trafikkanalyse etter oppstartsmøtet, der konsekvensene av nye kontorer og forretninger blir vurdert. Bydelen avventer nærmere vurdering av trafikkforholdene til denne trafikkanalysen foreligger.

#### *Konklusjon*

Bydel Alna konkluderer med at reguleringsforslaget er i tråd med overordnede planer, slik arealbruken for eiendommen er fastsatt i disse. Bydelen har således ingen vesentlige innvendinger til forslaget. Bydelen forutsetter at planarbeidet og utbyggingen hensyntar krav til bekkeåpning, gangforbindelser, estetikk (byrom) og trafikkavvikling.

Tore Olsen Pran  
bydelsdirektør

#### Vedlegg:

- Bestilling av oppstartsmøte – videresending – Smalvollveien 63. Brev av 05.02.2014 fra Plan- og bygningsetaten.

## Sak 7/14 Lindebergåsen - alpinanlegg Jerikobakken

Arkivsak: 201400239

Arkivkode: 512.1

Saksbehandler: Antti-Jussi Andresen

Saksgang	Møtedato	Saknr
Miljø- og byutviklingskomiteen	25.03.14	7/14

### LINDEBERGÅSEN - ALPINANLEGG JERIKOBAKKEN

#### Sammendrag:

Bydel Alna har i brev av 07.02.2014 fra Plan- og bygningsetaten mottatt bestilling av oppstartsmøte for utvidelse Jerikobakken alpinanlegg.

Forslagstiller er Lindeberg Sportsklubb med In Situ AS som fagansvarlig.

Hensikten med prosjektet er å utvide eksisterende alpinanlegg og etablere skipark. Det skal tilrettelegges for aktivitet og friluftsliv for flere brukergrupper fra turgåere, syklister og skisportutøvere.

Tiltaksområdet ligger delvis innenfor Marka og omfattes av Markaloven. Prosjektet faller inn under oppfangskriteriene i forskrift om konsekvensutredning § 3 og § 4.

Fremdriften i saken kan følges på Plan- og bygningsetatens Saksinnsyn, [www.pbe.oslo.kommune.no/saksinnsyn](http://www.pbe.oslo.kommune.no/saksinnsyn), saksnummer 201401555.

#### Saksframstilling:

##### Beskrivelse av forslaget

##### *Overordnede planer og føringer*

Tiltaket må forholde seg til en rekke overordnede planer (se bestilling).

##### *Eksisterende miljøforhold*

Det er registrert rik edelløvskog og gammel løvskog innenfor tiltaksområdet.

Jerikobakken ligger lett tilgjengelig i forhold til buss og T-bane. (Bydelsadministrasjonen bemerker at det ikke er riktig at buss 25 og 79 har holdeplass på Jeriko skole slik det er markert på kartet. Holdeplassen er i Jerikoveien.)

For adkomst med personbil henvises det i dag til etablert markaparkering ved Lindebergåsen/Ole Reistads vei, parkering på Lindebergsenteret og gjesteparkering i tilknytning til boligbebyggelsen i området.

##### *Stedsanalyse*

Jerikobakken er et meget populært anlegg som sammen med nærliggende friområder og Marka, benyttes til idrett, trening og friluftsliv av både lokalbefolkningen og tilreisende. Forslagstiller understreker at med opparbeidelse av en større alpinbakke, vil man kunne opprettholde en



allsidig bruk av området gjennom de ulike årstider, bedre adkomsten til marka samt ivareta områdets grønne karakter.

#### *Forslagets hovedgrep*

Det foreslås å oppgradere og utvide eksisterende alpinanlegg slik at det appellerer til flere brukergrupper i flere aldersnivåer. Terrenget tilpasses slik at alpinanlegget kan driftes med redusert snøproduksjon. Det planlegges å opprettholde gode forbindelser mellom alpinanlegget og nærliggende skiløyper/turstier i Marka.

Eksisterende alpinanlegg utvides til opptil 4 nedfarter med skicross, terrengpark og normalbakke slalom. Tursti fra topp av skibakke kan knyttes til eksisterende løypenett i marka. Skiklubben vil således kunne tilby et helhetlig anlegg for skisport for sine medlemmer. Sommerstid vil anlegget kunne brukes til terrengsykling.

På toppen av alpinanlegget foreslås det oppført et klubblokale/driftsbygning tilrettelagt for cafedrift. Bygget vil kunne fungere som samlingspunkt for friluftsliv generelt. I skogsterrenget vil det i tillegg tilrettelegges for bål plass til fri bruk for bl.a. skoler, SFO og barnehager.

I tilknytning til anlegget og turvei foreslås det å opparbeide ny parkeringsplass. Parkeringsplassen vil kunne benyttes som en utfartsparkering.

For skjerming mot tilgrensende eiendommer foreslås det å bygge voller mot alpinanlegget.

#### *Trafikk og parkering*

Tiltaket forutsetter ingen endringer av eksisterende veier. Anlegget tenkes først og fremst som et lokalt tilbud i østre bydeler. Når det gjelder tilreisende, anses det som mest hensiktsmessig å henvise til byens kollektivnettverk.

For å håndtere et eventuelt økt parkeringsbehov i tilknytning til anlegget, foreslås det å etablere ny utfartsparkering for ca. 230 biler ved turvei fra Lindebergåsen.

#### Bydelsadministrasjonens merknader

Bydelsadministrasjonen er positiv til planene for oppgradering av Jerikobakken og utvidelse av idretts- og friluftstilbudet på Lindeberg. Bydelen har også prioritert dette i Groruddalssatsingen og vært en pådriver for å få alpinanlegget prioritert i handlingsprogrammet for Kommunal plan for idrett og friluftsliv i Oslo.

Bydelsadministrasjonen vektlegger at Jerikobakken og friområdene på Lindeberg (Lindeberg idrettspark) er et unikt område og aktivitetstilbud som verdsettes høyt i nærområdet og av tilreisende brukere. Det er en arena ikke bare for fysisk aktivitet og mestring, men også en viktig inkluderende møteplass. Videre er det vesentlig at forslaget tilrettelegger for en utvikling av anlegget for allsidig bruk av området gjennom året og bedret adkomst til Marka. Det er et overordnet mål å legge til rette for muligheter for et mangfold av fysisk aktivitet blant befolkningen og stimulere til økt bruk av Marka.

Forslaget har noen hovedutfordringer i forhold til Marka, biologisk mangfold/naturverdier og trafikk/parkering. Lover og overordnede kommunale planer har bestemmelser og føringer for hvordan tiltak skal forholde seg til dette, herunder utkast til Kommuneplan 2030 som nå er på høring, og som bydelsadministrasjonen mener det er riktig å forholde seg til, selv om planen ikke er vedtatt.

### *Gjeldende regulering*

Eksisterende alpinanlegg ligger i regulert friområde (del av S-1990). Friområdet strekker seg inn i Marka. Område for utvidelse av anlegget er i sin helhet i Marka og i hovedsak innenfor regulert friområde, med unntak av toppen av bakken med foreslått klubbhus/cafe og skiløypa/turstien fra toppen til Lindebergåsen. Bydelsadministrasjonen kan ikke se at det er gitt særskilte bestemmelser for friområdet i gjeldende reguleringsplan hva angår alpinanlegget, men friområdereguleringen i Marka videreføres i utkast til ny kommuneplan.

### *Lovverk og føringer for tilrettelegging for idrett og friluftsliv i Marka*

#### Markaloven

I henhold til markaloven er bygge- og anleggstiltak forbudt i Marka. Loven åpner imidlertid for tiltak som stier og løyper og idrettsanlegg som kan innpasses innenfor lovens formål.

#### Markaplanen

Markaplanen (Kommunedelplan for Marka fra 1991) krever i planbestemmelsene reguleringsplaner for utbygging eller vesentlig utvidelse av anlegg for friluftsliv som alpinanlegg, større hoppbakker, større lysløypeanlegg og større turveianlegg.

#### Flerbruksplan for Oslo kommunes skoger

Flerbruksplan for Oslo kommunes skoger har som prinsipp for tilrettelegging for friluftsliv og idrett i kommuneskogene, at det ikke foretas flere terrenginngrep og anlegg enn de som er strengt nødvendige, og at graden av tilrettelegging skal avta innover i skogen. Flerbruksplanen vektlegger at bare aktiviteter som hører hjemme i Marka, skal tillates, og de tradisjonelle friluftsliv- og idrettsaktivitetene skal prioriteres. Det enkle, naturvennlige friluftslivets behov og de markatilknyttede idrettsaktivitetene skal prioriteres. Flerbruksplanen påpeker også at det er nødvendig å innarbeide hensynet til det biologiske mangfoldet når kommunen skal tilrettelegge for friluftsliv og idrett.

Flerbruksplanen åpner samtidig for tyngre tilrettelegging for friluftsliv og idrett i randsonen til Marka.

Bydelsadministrasjonen understreker at Flerbruksplanen forutsetter at nye anlegg og tilretteleggingstilbud for friluftsliv og idrett, skal baseres på at innbyggerne skal ha mest mulig likeverdige tilbud, eldre og orienterings- og bevegelseshemmede skal gis muligheter til å komme ut i kommuneskogene, og ved nybygging og rehabilitering skal kravene til de bevegelseshemmedes tilgjengelighet ivaretas.

#### Utkast til kommuneplan 2030

Utkast til Kommuneplan 2030 har som mål å bevare Marka og det biologiske mangfoldet. I Markas randsoner mot byggesonen avgrenses en «aktivitetssone» med bestemmelser som åpner for tilrettelegging for utendørs aktiviteter og friluftsliv. Målsettingen er å legge til rette for et aktivt friluftsliv, idrett og gode naturopplevelser. Aktivitetssonene er avgrenset på bakgrunn av en analyse som definerer områder som tåler en viss tilrettelegging (aktivitetssoner) og områder for friluftsliv der naturopplevelsen er det vesentligste. Bestemmelsene åpner for utendørsaktiviteter, også slike som ikke tradisjonelt har vært oppfattet som «Marka-aktiviteter», i den hensikt å møte ulike aldersgruppers behov og hensynta endrede aktivitetspreferanser.

I forslag til bestemmelser til kommuneplanens arealdel vedrørende Marka randsoner (§ 10 Marka) heter det bl.a. i § 10.1 Marka:

#### 5. Aktivitetssone, avgrenset med bestemmelsesgrense:

- a. Området kan benyttes som tilrettelagt friluftsområde med tiltak for fysisk aktivitet og friluftsliv/idrett for ulike alders- og brukergrupper. Dette forutsetter at tiltakene lokaliseres og

utformes slik at viktige landskapselementer og naturverdier ivaretas. Mindre tekniske bygg i tilknytning til anlegget kan tillates med en øvre begrensning på 50 m<sup>2</sup> BYA.

- b. I aktivitetssonen kan det tillates en større grad av tilrettelegging, herunder landskapsbearbeiding og skjøtsel, for å forebygge slitasje på grunn av intensiv bruk.
6. Turdrag/turvei: Traseer for nye eller utvidede helårstraseer og skiløyper tillates som vist på plankartet og kan justeres ved byggesaksbehandlingen. Traseer skal ha god tilpassing til landskapet og ta hensyn til viktige natur- og verneverdier.

Kommuneplanen foreslår i tillegg følgende retningslinjer for aktivitetssone:

- *Med tiltak menes utendørs anlegg som for eksempel anlegg for ski/skileik, ballfelt, sykkeltraseer, lysløyper, klatreanlegg og skateboardanlegg.*
- *I plan- og byggesaksbehandlingen skal det legges vekt på landskapstilpassning, allmennhetens tilgjengelighet og støy. Viktige bekkedrag og turstier bør ivaretas.*
- *Ved utforming av anlegg bør det i størst mulig grad benyttes naturmaterialer og avdempet belysning og farger.*

I utkast til kommuneplan er alpinanlegget med klubbhus/cafe, skiløype/tursti og markaparkering som ligger i Marka, i aktivitetssonen.

#### *Biologisk mangfold og naturverdier*

Innenfor tiltaksområdet er det registrert rik edelløvskog og gammel løvskog, definert som naturtype C-område, naturverdier med lokal verdi.

I forslag til Kommuneplan 2030 er det i bestemmelser til arealdelen gitt følgende bestemmelse: Bestemmelse § 7.6 punkt 2: I områder hvor det er registrert naturverdier med lokal verdi (C-områder) skal tiltak som kan forringe naturverdiene søkes unngått.

Det er også gitt følgende retningslinjer:

- Før tiltak eventuelt tillates i områder hvor det er registrert naturverdier med regional og lokal verdi, skal naturverdiene være grundig utredet og vurdert.
- I områder hvor det er registrert naturverdier med lokal verdi skal tiltak avveies i forhold til naturverdiene. Avbøting av skade og ulempe for naturverdiene skal vurderes.

#### *Steinsprangfare*

Bydelsadministrasjonen bemerker at Kommuneplan 2030 i plankartet for hensynssoner (sikrings- og faresoner), markerer et område i alpinanlegget som sone H310-2, som angir områder med mulig steinsprangfare. Her tillates ikke tiltak som kan utløse/rammes av steinsprang. Ved regulering og søknad om tiltak kreves fagkyndig utført ROS-analyse/fareutredning som dokumenterer at de til enhver tid gjeldende forskrifter ivaretas.

#### *Trafikk og parkering*

Anlegget skal først og fremst være et lokalt tilbud i østre bydeler. Biladkomst bør begrenses og bydelsadministrasjonen er enig i at tilreisende bør henvises til byens kollektivnett. Anlegget har relativt god kollektivtilgjengelighet. Det foreslås likevel opparbeidet ny utfartsparkering for 230 biler ved turvei fra Lindebergåsen. Behovet for bilparkering vil trolig øke når anlegget oppgraderes og i forbindelse med arrangementer, og det vil være hensiktsmessig å kunne tilby parkeringsplasser for tilreisende som har få alternativer til bil og for å unngå villparkering i boligbebyggelsen i området. Det er ønskelig at Marka brukes og tilbudet av utfartsparkering er relativt dårlig langs Marka fra Lindeberg til Haugerud. Utfartsparkering er etterspurt, og i så måte er det positivt at det også etableres utfartsparkering for andre brukere for å bedre tilgjengeligheten til Marka, selv om bilbruken skal reduseres.

### *Terrenginngrep*

Bydelsadministrasjonen har oppfattet det slik at det er planlagt benyttet overskuddsmasse fra Veidekke til oppbygging av terreng i alpinanlegget, driftsvei og markaparkering. Dette kan være en hensiktsmessig måte å deponere overskuddsmasse på, men tiltakene innebærer samtidig vesentlige terrenginngrep-/opparbeidelse i Marka. Terrengopparbeidelse er ikke omtalt i bestillingen, men er vist i vedlagte kart (snitt).

### *Bydelsadministrasjonens foreløpige konklusjon*

Bydelsadministrasjonen er positiv til planene for oppgradering av Jerikobakken og utvidelse av idretts- og friluftstilbudet på Lindeberg. Det er avgjørende at forslaget tilrettelegger for en allsidig bruk av området gjennom året og bedret adkomst til Marka, i tråd med overordnede mål om å legge til rette for muligheter for et mangfold av fysisk aktivitet blant befolkningen og stimulere til økt bruk av Marka.

Bydelsadministrasjonen mener forslaget er innenfor markalovens formål og i tråd med prinsipper i flerbruksplanen for Oslo kommunes skoger og målsettinger i utkast til ny kommuneplan for Oslo (jf. kommuneplanens bestemmelser til foreslåtte aktivitetssoner i Markas randsoner).

Bydelsadministrasjonen er usikker på om det kreves reguleringsplan for utbyggingen, men regulering bør vurderes for å avklare og sikre friluftss- og idrettsinteressene samt ivaretagelse av biologisk mangfold og naturverdier.

Bydelsadministrasjonen forutsetter at kravene til de bevegelseshemmedes tilgjengelighet ivaretas i utbyggingen.

Bydelsadministrasjonen forutsetter at registrerte naturverdier innenfor tiltaksområdet er grundig utredet og vurdert, og at tiltak som kan forringe naturverdiene, søkes unngått. Tiltak må avveies i forhold til naturverdiene, og avbøting av skade og ulempe for naturverdiene skal vurderes. (Jf. Kommuneplanutkastets forslag til bestemmelser.)

Lindebergbekken og Jerikobekken må ivaretas og forutsettes ikke å bli berørt av tiltaket.

Bydelsadministrasjonen forutsetter at det for området med mulig steinsprangfare (sone H310-2) innenfor tiltaksområdet, gjennomføres en ROS-analyse/fareutredning som dokumenterer at de til enhver tid gjeldende forskrifter ivaretas.

Bydelsadministrasjonen forutsetter at det gjennomføres en trafikkanalyse der konsekvensene av tiltaket og behovet for parkeringsplasser (herunder utfartsparkering) vurderes.

Konsekvensene av terrenginngrep-/opparbeidelse i Marka må vurderes, og det må forutsettes at det kun deponeres rene masser.

Det er krav til konsekvensutredning og bydelsadministrasjonen finner det naturlig at ovennevnte forhold utredes som en del av denne.

### **Bydelsdirektørens forslag til vedtak:**

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

Bydel Alna viser til videresendt bestilling av oppstartsmøte for Jerikobakken. Bydelen har følgende merknader til forslaget:

Bydelen er positiv til planene for oppgradering av Jerikobakken og utvidelse av idretts- og friluftstilbudet på Lindeberg.

Bydelen vektlegger at Jerikobakken og friområdene på Lindeberg (Lindeberg idrettspark) er et unikt område og aktivitetstilbud som verdsettes høyt i nærområdet og av tilreisende brukere. Det er en arena ikke bare for fysisk aktivitet og mestring, men også en viktig inkluderende møteplass. Videre er det vesentlig at forslaget tilrettelegger for en utvikling av anlegget for allsidig bruk av området gjennom året og bedret adkomst til Marka. Det er et overordnet mål å legge til rette for muligheter for et mangfold av fysisk aktivitet blant befolkningen og stimulere til økt bruk av Marka.

Forslaget har noen hovedutfordringer i forhold til Marka, biologisk mangfold/naturverdier og trafikk/parkering. Lover og overordnede kommunale planer har bestemmelser og føringer for hvordan tiltak skal forholde seg til dette, herunder utkast til Kommuneplan 2030 som nå er på høring, og som bydelen mener det er riktig og relevant å forholde seg til, selv om planen ikke er vedtatt:

*Gjeldende regulering:* Eksisterende alpinanlegg ligger i regulert friområde (del av S-1990). Friområdet strekker seg inn i Marka. Område for utvidelse av anlegget er i sin helhet i Marka og i hovedsak innenfor regulert friområde, med unntak av toppen av bakken med foreslått klubbhus/cafe og skiløypa/turstien fra toppen til Lindebergåsen. Bydelen registrerer at friområdereguleringen i Marka videreføres i utkast til ny kommuneplan.

*Markaloven:* I henhold til markaloven er bygge- og anleggstiltak forbudt i Marka. Bydelen viser imidlertid til at loven åpner for tiltak som stier og løyper og idrettsanlegg som kan innpasses innenfor lovens formål.

*Flerbruksplan for Oslo kommunes skoger:* Bydelen påpeker at Flerbruksplan for Oslo kommunes skoger har som prinsipp for tilrettelegging for friluftsliv og idrett i kommuneskogene, at det ikke foretas flere terrenginngrep og anlegg enn de som er strengt nødvendige, og at graden av tilrettelegging skal avta innover i skogen. Flerbruksplanen sier også at det er nødvendig å innarbeide hensynet til det biologiske mangfoldet når kommunen skal tilrettelegge for friluftsliv og idrett. Flerbruksplanen åpner samtidig for tyngre tilrettelegging for friluftsliv og idrett i randsonen til Marka. Bydelen understreker at flerbruksplanen forutsetter at nye anlegg og tilretteleggingstilbud for friluftsliv og idrett, skal baseres på at innbyggerne skal ha mest mulig likeverdige tilbud, eldre og orienterings- og bevegelseshemmede skal gis muligheter til å komme ut i kommuneskogene, og ved nybygging og rehabilitering skal kravene til de bevegelseshemmedes tilgjengelighet ivaretas.

*Utkast til kommuneplan 2030:* Utkast til Kommuneplan 2030 har som mål å bevare Marka og det biologiske mangfoldet. I Markas randsonen mot byggesonen avgrenses en «aktivitetssone» med bestemmelser som åpner for tilrettelegging for utendørs aktiviteter og friluftsliv. Målsettingen er å legge til rette for et aktivt friluftsliv, idrett og gode naturopplevelser. Bestemmelsene åpner for utendørsaktiviteter, også slike som ikke tradisjonelt har vært oppfattet som «Marka-aktiviteter», i den hensikt å møte ulike aldersgruppers behov og hensynta endrede aktivitetspreferanser.

I utkast til kommuneplan er alpinanlegget med klubbhus/cafe, skiløype/tursti og markaparkering som ligger i Marka, i aktivitetssonen.

*Biologisk mangfold og naturverdier:* Innenfor tiltaksområdet er det registrert rik edelløvsskog og gammel løvskog, definert som naturtype C-område, naturverdier med lokal verdi. Bydelen forutsetter at registrerte naturverdier innenfor tiltaksområdet er grundig utredet og vurdert, og at tiltak som kan forringe naturverdiene, søkes unngått. Tiltak må avveies i forhold til naturverdiene, og avbøting av skade og ulempe for naturverdiene skal vurderes. (Jf. kommuneplanutkastets forslag til bestemmelser.)

*Steinsprangfare:* Bydelen bemerker at Kommuneplan 2030 i plankartet for hensynssoner (sikrings- og faresoner), markerer et område i alpinanlegget som sone H310-2, som angir områder med mulig steinsprangfare. Her tillates ikke tiltak som kan utløse/rammes av steinsprang. Ved regulering og søknad om tiltak kreves fagkyndig utført ROS-analyse/fareutredning som dokumenterer at de til enhver tid gjeldende forskrifter ivaretas.

*Trafikk og parkering:* Anlegget skal først og fremst være et lokalt tilbud i østre bydeler. Biladkomst bør begrenses og bydelen er enig i at tilreisende bør henvises til byens kollektivnett. Anlegget har relativt god kollektivtilgjengelighet. Det foreslås likevel opparbeidet ny utfartsparkering for 230 biler ved turvei fra Lindebergåsen. Behovet for bilparkering vil trolig øke når anlegget oppgraderes og i forbindelse med arrangementer, og det vil være hensiktsmessig å kunne tilby parkeringsplasser for tilreisende som har få alternativer til bil og for å unngå villparkering i boligbebyggelsen i området. Det er ønskelig at Marka brukes og tilbudet av utfartsparkering er relativt dårlig langs Marka fra Lindeberg til Haugerud. Utfartsparkering er etterspurt, og i så måte er det positivt at det også etableres utfartsparkering for andre brukere for å bedre tilgjengeligheten til Marka, selv om bilbruken skal reduseres.

*Terrenginngrep:* Bydelen har oppfattet det slik at det er planlagt benyttet overskuddsmasse fra Veidekke til oppbygging av terreng i alpinanlegget, driftsvei og markaparkering. Dette kan være en hensiktsmessig måte å deponere overskuddsmasse på, men tiltakene innebærer samtidig vesentlige terrenginngrep-/opparbeidelse i Marka. Bydelen bemerker at terrengoppbeholdelser ikke er direkte omtalt i bestillingen, kun vist i vedlagte kart (snitt).

### ***Bydelens foreløpige konklusjon***

1. Bydelen er positiv til planene for oppgradering av Jerikobakken og utvidelse av idretts- og friluftstilbudet på Lindeberg. Det er avgjørende at forslaget tilrettelegger for en allsidig bruk av området gjennom året og bedret adkomst til Marka, i tråd med overordnede mål om å legge til rette for muligheter for et mangfold av fysisk aktivitet blant befolkningen og stimulere til økt bruk av Marka.
2. Bydelen mener forslaget er innenfor markalovens formål og i tråd med prinsipper i flerbruksplanen for Oslo kommunes skoger og målsettinger i utkast til ny kommuneplan for Oslo (jf. kommuneplanens bestemmelser til foreslåtte aktivitetssoner i Markas randsoner).
3. Bydelen er usikker på om det kreves reguleringsplan for utbyggingen, men regulering bør vurderes for å avklare og sikre friluft- og idrettsinteressene samt ivaretagelse av biologisk mangfold og naturverdier.
4. Bydelen forutsetter at kravene til de bevegelsehemmedes tilgjengelighet ivaretas i utbyggingen.
5. Bydelen forutsetter at registrerte naturverdier innenfor tiltaksområdet er grundig utredet og vurdert, og at tiltak som kan forringe naturverdiene, søkes unngått. Tiltak må avveies i forhold til naturverdiene, og avbøting av skade og ulempe for naturverdiene skal vurderes. (Jf. Kommuneplanutkastets forslag til bestemmelser.)

Lindebergbekken og Jerikobekken må ivaretas og forutsettes ikke å bli berørt av tiltaket.

6. Bydelen forutsetter at det for området med mulig steinsprangfare (sone H310-2) innenfor tiltaksområdet, gjennomføres en ROS-analyse/fareutredning som dokumenterer at de til enhver tid gjeldende forskrifter ivaretas.
7. Bydelen forutsetter at det gjennomføres en trafikkanalyse der konsekvensene av tiltaket og behovet for parkeringsplasser (herunder utfartsparkering) vurderes.
8. Konsekvensene av terrenginngrep-/opparbeidelse i Marka må vurderes, og det må forutsettes at det kun deponeres rene masser.

Det er krav til konsekvensutredning og bydelen finner det naturlig at ovennevnte tema utredes som en del av denne.

Tore Olsen Pran  
bydelsdirektør

Vedlegg:

- Bestilling av oppstartsmøte – videresending – Lindebergåsen. Brev av 07.02.2014 fra Plan- og bygningsetaten.
- Bestilling av oppstartsmøte
- Oslokart
- Bolig- og friområde
- Markaforbindelse
- Adkomstsituasjon
- Jerikobakken illustrasjonsplan
- Jerikobakken plan for anleggsfasen
- Jerikobakken snitt A-H-alpinanlegg
- Jerikobakken snitt J-P-parkering driftsvei

## Sak 8/14 Per Krohgs vei 2 - varsel om oppstart av detaljregulering

Arkivsak: 201400274

Arkivkode: 512.1

Saksbehandler: Antti-Jussi Andresen

### Saksgang

Miljø- og byutviklingskomiteen

### Møtedato

25.03.14

### Saknr

8/14

## PER KROHGS VEI 2 - VARSEL OM OPPSTART AV DETALJREGULERING

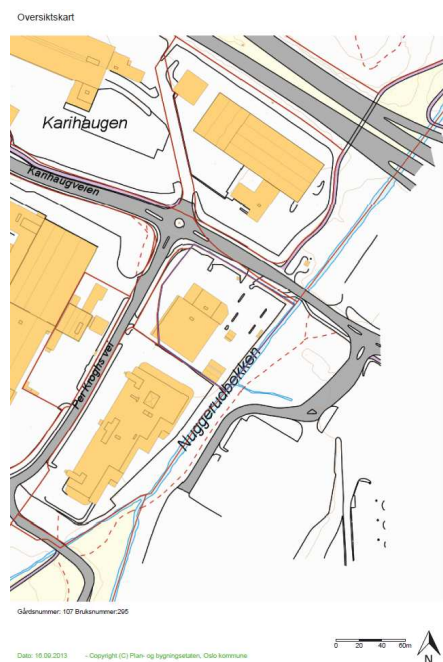
### Sammendrag:

Bydelen har i brev av 08.02.2014 fra Arkitektene Astrup og Hellern AS mottatt varsel om oppstart av detaljregulering av Per Krohgs 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](http://www.pbe.oslo.kommune.no/saksinnsyn), saksnummer 201313000.

### Saksframstilling:



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 Karihaugveien og Per Krohgs vei.

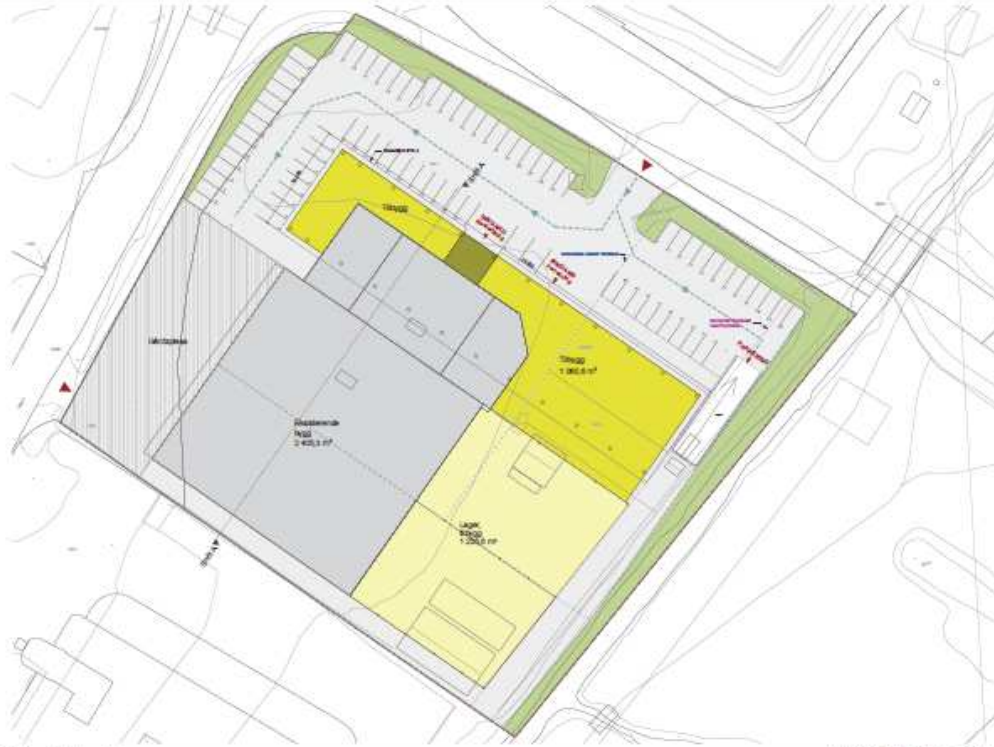
Forslaget utløser ikke krav til konsekvensutredning.

### Tidligere saksgang

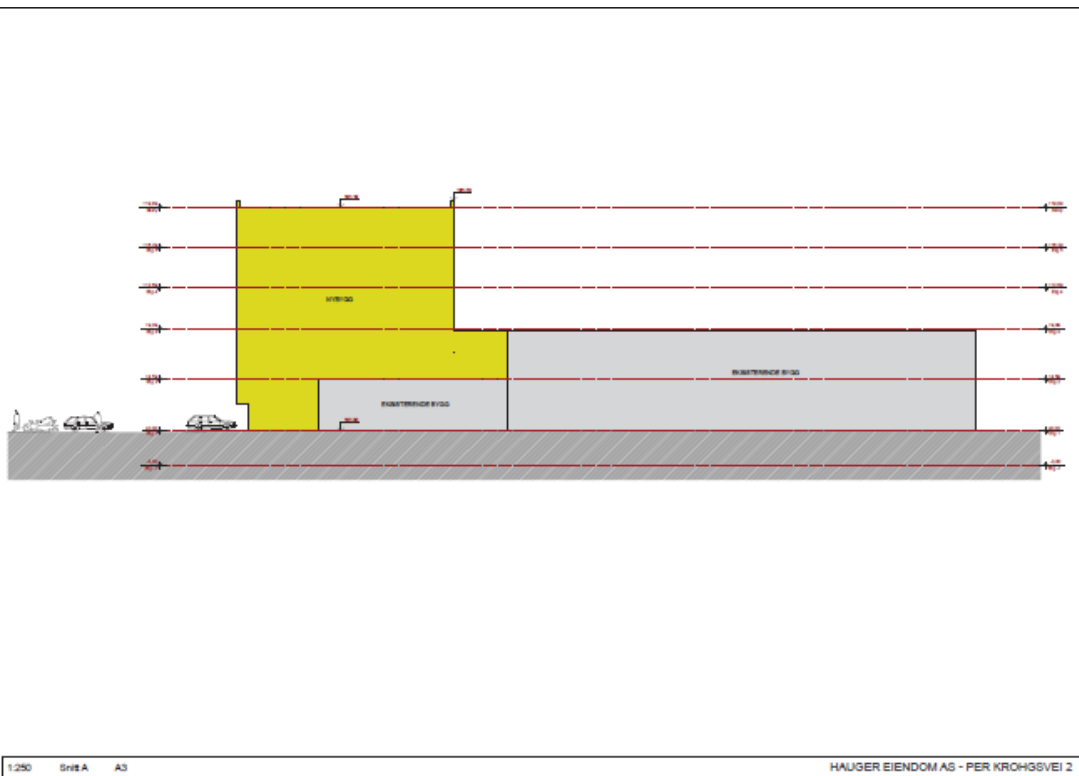
Bydelen har i brev av 01.10.2013 fra Plan- og bygningsetaten blitt orientert om bestilling av oppstartsmøte. Bydelen hadde ingen spesifikke eller konkrete innspill til oppstartsmøtet.

### *Oversiktskart*





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 gangsykkelvei 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 trafiksikre 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.

#### 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. 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.

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.

#### *Nuggerubekken 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 trafikksikre kryssninger 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. 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.

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 trafikksikkerhet 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.

## Sak 9/14 Alfaset 3. Industrivei 8 - regulering

Arkivsak: 201400288

Arkivkode: 512.1

Saksbehandler: Antti-Jussi Andresen

Saksgang	Møtedato	Saknr
Miljø- og byutviklingskomiteen	25.03.14	9/14

### 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](http://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 Alnabruterterminalen, trinn 1». Dagens vegforbindelse mellom Alfasetveien og adkomstsonen er privat, og den har lav standard og mange avkjørsler. 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), Bygeområde (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 Bygeområde 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 Bygeområde 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 begrensende 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-etasjers 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. Alnaelva 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 bedriftene 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 opplisting 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.

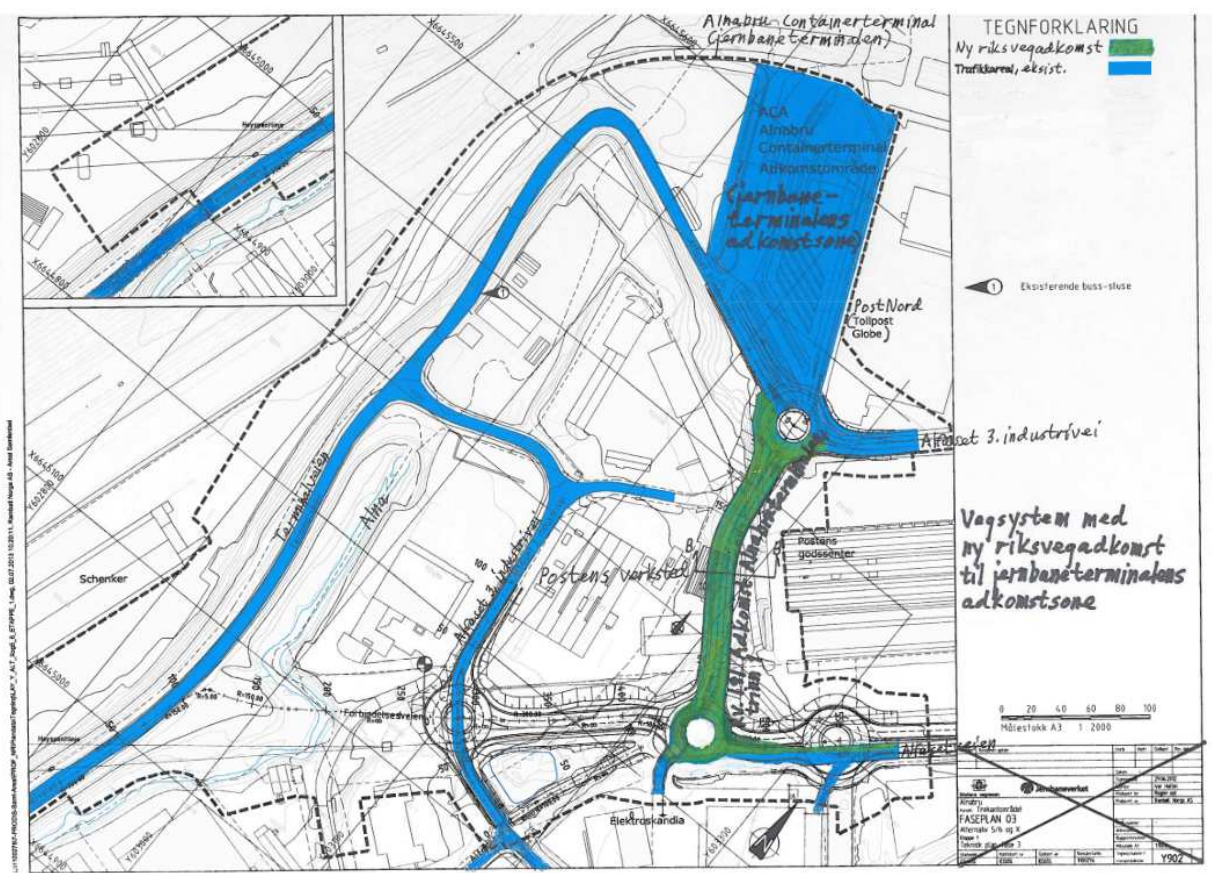
### Trafikk og parkering

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 adkomstområde for jernbaneterminalen er endelig avklart, ettersom dagens adkomstområde 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 adkomstsone for jernbaneterminalen er endelig avklart, ettersom dagens adkomstsone 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

## Sak 10/14 Alfasetveien - Felt B1 - Byggesak

Arkivsak: 201400400

Arkivkode: 512.1

Saksbehandler: Antti-Jussi Andresen

Saksgang	Møtedato	Saknr
Miljø- og byutviklingskomiteen	25.03.14	10/14

### ALFASETVEIEN - FELT B1 - BYGGESAK

#### Sammendrag:

Bydel Alna har i brev av 11.03.2014 fra Plan- og bygningsetaten fått søknad om rammetillatelse for oppføring av kjøle- og fryselager - Bring Frigo – Alfasetveien - Felt B 1 (Alnabruterminalen – Posten og Brings logistikkcenter Oslo) til uttalelse. Frist for tilbakemelding er satt til 4 uker.

Posten og Bring skal etablere et nasjonalt senter for pakke- og godshåndtering på Alnabru. Tiltakshaver er Posten Eiendom Alnabru Utvikling AS.

I dag er denne virksomheten spredt på flere lokaliteter. Tiltakshaver påpeker at en samling av Posten og Brings pakke- og godshåndtering, vil redusere mye av dagens lokaltransport på vei, og lokaliseringen er optimal i forhold til godstransport på jernbane. Det nye logistikkcenteret vil bestå av tre hovedenheter:

- B1: Bring Frigo (kjøle- og fryselager) + enkelte servicebygg
- B2: Pakke- og distribusjonsanlegg
- B3: Produksjonshall (pakker og gods) og administrasjonsbygg

De to første enhetene er nye bygg, mens sistnevnte er eksisterende pakketerminal (PGO) som planlegges med noen mindre ombygginger.

Et nytt logistikkcenter på Alnabru vil gi Posten og Bring et rasjonelt og fremtidsrettet anlegg. I tillegg til de bygg og anlegg som Posten og Bring har behov for til sin virksomhet, omfatter tiltaket/prosjektet også opparbeidelse av omkringliggende utomhusanlegg og parkområder.

Det er sendt inn separate søknader om rammetillatelse for felt B1, B2 og B3. Noe av søknadsmaterialet er felles. Dette gjelder blant annet dispensasjonssøknad angående ny innkjøring, redegjørelse, regulerings- og situasjonsplan og diverse referater og rapporter samt oversendelsesbrev.

Felt B1 og B2 planlegges i samsvar med gjeldende lover og forskrifter (TEK 10). Nye byggearbeider i eksisterende terminalbygg i B3 vil bli utført i samsvar med TEK 10, men bygget i sin helhet vil ikke bli oppgradert til TEK 10 standard.

#### Saksframstilling:

Posten Eiendom Alnabru Utvikling AS søker om rammetillatelse for oppføring av kjøle- og fryselager - Bring Frigo – Alfasetveien - Felt B 1 som ledd i etableringen av nytt logistikkcenter for Posten og Bring i Alfasetveien (del av Alnabruterminalen).

I tillegg til de bygg og anlegg som Posten og Bring har behov for til sin virksomhet, omfatter tiltaket/prosjektet også opparbeidelse av omkringliggende utomhusanlegg og parkområder.



### *Utomhusplan (landskapsplan) eksisterende vei*

Tiltaket er nærmere beskrevet i vedlagte redegjørelse og øvrige vedlegg.

Det søkes samtidig om dispensasjon for avkjørsel og byggegrense:

#### Søknad om dispensasjon for ny avkjørsel

Det søkes om dispensasjon fra følgende forhold i gjeldende regulering:

- § 8 Offentlig friområde: park, turvei, elv
- § 13 Felles avkjørsel

Posten og Bring har vurdert den totale trafikksituasjonen på Alnabru i forbindelse med etablering av et nytt logistikkenter. Både trafikk til og fra logistikkområdet og trafikk internt mellom de forskjellige terminalbyggene er vurdert. Posten og Bring understreker at det er viktig at anlegget får et rasjonelt kjøremønster. Siden mesteparten av trafikken består av store kjøretøyer (vogntog og semitrailere) med begrenset manøvreringsmulighet, er det viktig at trafikkmønsteret optimaliseres.

Posten og Bring mener et rasjonelt kjøremønster kan oppnås ved å etablere en felles innkjøring og en felles utkjøring for feltene B1 og B2. Felles innkjøring bør lokaliseres i sørøst fra Alfasetveien. All trafikk til B1 og B2 vil bli ledet gjennom en portvakt på øvre terrengnivå på felt B1, og all utkjøring vil være på nedre terrengnivå i samme punkt som regulert adkomst til B2. Et slikt kjøremønster er fremkommet med bakgrunn i Postens kunnskap og erfaring og er basert på Statens vegvesens retningslinjer. Kjøremønsteret vil redusere samlet kjørelengde,

antall krysningspunkter og antall kjørebegivelser. I tillegg vil et eget avkjøringsfelt med retardasjon redusere muligheten for kødannelse av vogntog i Alfasetveien.

Denne trafikk-løsning er presentert og diskutert med Statens vegvesen som er positiv til løsningen. Løsningen vil bli tilpasset en fremtidig utvidelse av Alfasetveien til fire felt.

Felles innkjøring vil krysse det offentlige friområde og er i strid med reguleringsformålet. Selve innkjøringsveien vil ligge høyere enn parkbelte med vannspeil. Innkjøringen forutsetts utformes slik at vann og gangvei kan krysse uhindret under. I den pågående detaljprosjektering av krysningspunktet vil det bli prioritert at utformingen får en parkmessig opparbeidelse. Se vedlagte illustrasjon.

Tiltakshaver søker således om dispensasjon fra reguleringsplanen slik at denne trafikk-løsning kan gjennomføres.

#### Søknad om dispensasjon for endret byggegrense

Det søkes det om dispensasjon fra følgende forhold i gjeldende regulering:

- § 18 Utnyttelse, plassering og høyder

Felt B1 planlegges benyttet til termoterminal for Bring Frigo. Det søkes om tillatelse til å oppføre et terminalbygg og tre mindre servicebygg:

- Kjøle- og fryseterminal
- Vaskehall og verksted
- Portvakt
- Energisentral (lokalisering vil bli avklart under detaljprosjektering)

Hovedbygget (kjøle- og fryseterminalen) er lokalisert innenfor regulert byggegrense. Bygg for vaskehall og verksted samt portvakt er planlagt utenfor byggegrensen. Portvaktens plassering er en konsekvens av den foreslåtte endring av kjøremønsteret. For å få en effektiv utnyttelse av tomte må portvakten lokaliseres så nært innkjøringspunktet som mulig. Det er også en fordel at vask og mindre reparasjoner av store kjøretøyer utføres i dette området, slik at trafikk til disse funksjoner ikke ledes inn på området avsatt til rene terminalfunksjoner.

#### Bydelsadministrasjonens merknader

I moderniseringen og utbyggingen av terminalområdet på Alnabru har bydelen vektlagt både terminalens utviklingsmuligheter og Alna og grønnstruktur, samt etablering av sammenhengende turstier og gang- og sykkelveier langs Alna/terminalområdet.

I bydelsutvalgets behandling av reguleringsplanen for del av terminalområdet på Alnabru og gjenåpnet Alnaelv i grønnstruktur i møte 07.05.2009, sak 16/09, la bydelsutvalget til grunn at terminalvirksomheten skal gis utviklingsmuligheter og rammer som muliggjør at terminalen kan fungere som et sentralt godssenter. Dette innebærer bl.a. at det reguleres tilstrekkelig med arealer til fremtidig utvidelse for samlasterne og andre aktører på terminalområdet, arealer som tilfredsstillers aktørens krav til funksjonalitet og effektivitet. En viktig forutsetning er at arealene utnyttes effektivt og at utviklingen resulterer i en estetisk opprydding i området.

Bydelsutvalget la også stor vekt på hensynet til Alna og gang- og sykkelforbindelser: Bydelsutvalget forutsatte at Alnaelva i mest mulig grad, på en eller annen måte, åpnes forbi/gjennom terminalområdet, og at det reguleres nødvendig arealer til en sammenhengende tur-/gang-/sykkelvei og grønnstruktur, opparbeidet med kvalitet og lett tilgjengelig som tur-/rekreasjonsområde. Bydelsutvalget understrekte videre at åpning av Alna og etablering av en sammenhengende turvei gjennom planområdet, må være oppgaver som prioriteres av alle

parter. Det ble presisert at det er helt avgjørende, slik det fremgår av forslag til reguleringsbestemmelser at ”alle bygge- og anleggsmessige tiltak som gjennomføres før nytt elveløp før Alna etableres i regulert friområde, skal utføres på en slik måte at etablering av nytt elveløp ikke hindres eller vanskeliggjøres”.

Bydelsutvalget var også inne på at det bør vurderes om kjøreatkomsten til NRF tomte (Felt B1) kan være direkte til Alfasetveien dersom Alna føres mellom terminalbyggene. I vedtatt plan ble ikke dette løsningen for Alna. Sone for elv (Alna) ble lagt utenom terminalbygget, langs Nedre Kalbakkvei og Alfasetveien.

Søknad om dispensasjon for avkjørsel begrunnes med at det er ønskelig å samle innkjøring til felt B1 og B2 direkte fra Alfasetveien sørøst for B1. I tillegg ønskes en felles utkjøring til vei mellom eksisterende pakketerminal og ny godsterminal. Dette for å etablere et rasjonelt kjøremønster. Tiltakshaver påpeker at dette vil begrense den totale trafikkbelastningen i området, som vil redusere støy og forurensning til glede for alle som ferdes og arbeider på Alnabru.

Det søkes også om dispensasjon fra regulert byggegrense for vaskehall og verksted samt portvakt.

Bydelsadministrasjonen er her opptatt av dispensasjonene/tiltakene ikke er til hinder for at reguleringsplanens intensjon kan oppfylles.

I tiltakshavers redegjørelse opplyses at det skal opparbeides parkområder rundt byggetomtene med økologisk, estetisk og rekreativ kvalitet. Det skal arbeides strategisk med vann og landskapsreparasjon som tema. Åpne løsninger med rensedammer for overvann fra Postens tomt og nytt bekkeløp for Kjelsrudbekken danner ryggraden i landskapsprosjektet rundt tomte. I prosjektet ledes Kjelsrudbekken i et nytt løp øst for tomte. Reguleringen viser et elveåpningsprosjekt som leder vannet sørvestover i det samme området. Det legges derfor opp til en stor nok fleksibilitet i parken til at vannet på sikt kan renne sørover og kan slås sammen med det større elveåpningsprosjektet for Alnaelva videre i felt F4 (forbi B2 og B3). Det vil kunne interferere med rensedammene for B1. Det må derfor forutsettes at overvann i fremtiden kan renses lenger ned i denne vannparken.

Tiltakshaver fremhever at tilgjengeligheten til landskapet rundt Alnaelva også økes. Turstien er tenkt å følge vanntemaet, slik at det er mulig å vandre langs vann gjennom parken, som knytter seg til Alnaelva. Prosjektet knytter seg også på gang-/sykkelveier og legger til rette for gode overgangsmuligheter til Alnastien. Tiltakshaver presiserer at turveien må gå under avkjørselen til B1. Veien får likevel en bred åpning, og den prioriteres gjennom området og knyttes til vannet og vegetasjonen i parkområdet. Se vedlagte illustrasjon.

Bydelsadministrasjonen er enig i at intensjonen om etablering av nytt elveløp innenfor gjeldende regulering, best kan ivaretas ved at overvannet håndteres åpent i området og brukes til å illudere åpent elveløp langs traséen som er avsatt til etablering av nytt elveløp. Det er viktig at også Kjelsrudbekken inngår i prosjektet istedenfor å lukkes og føres til Alna kulverten. Løsningen antas ikke å være til hinder for gjennomføring av en fremtidig pumpeløsning, eventuelt annen løsning i den regulerte sonen for vann.

Bydelsadministrasjonen understreker at det forutsettes at grøntdraget med vann og tursti/gangforbindelser langs terminalområdet skal være sammenhengende. Foreslått ny avkjøring fra Alfasetveien og endrede byggegrenser er ikke til hinder for dette.

Det vil bli montert gjerde langs tomtengrensa. Det er positivt at det stedvis beplantes forskjellige klatreplanter langs gjerdet for å gi en bedre og mer variert overgang mot parken.

Terminalbyggene vil få belyningsanlegg som tilpasses behovet i de forskjellige områder. Bydelsadministrasjonen understreker at det er viktig at belysningen ikke blir til sjenanse for boliger med innsyn til terminalområdet. Lysforurensning må unngås.

### **Bydelsdirektørens forslag til vedtak:**

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

Bydel Alna viser til søknad om rammetillatelse for oppføring av kjøle- og fryselager - Bring Frigo – Alfasetveien - Felt B 1, samt søknad om dispensasjon for ny avkjørsel og endret byggegrense.

Bydelen har følgende merknader:

I moderniseringen og utbyggingen av terminalområdet på Alnabru har bydelen vektlagt både terminalens utviklingsmuligheter og Alna og grønnstruktur, samt etablering av sammenhengende turstier og gang- og sykkelveier langs Alna/terminalområdet. Vi viser til bydelsutvalgets behandling av reguleringsplanen for del av terminalområdet på Alnabru og gjenåpnet Alnaelv i grønnstruktur i møte 07.05.2009, jf. bydelsutvalgets vedtak i sak 16/09 oversendt i brev av 14.05.2009.

Det søkes om dispensasjon for avkjørsel og byggegrenser. Søknad om dispensasjon for avkjørsel begrunnes med at det er ønskelig å samle innkjøring til felt B1 og B2 direkte fra Alfasetveien sørøst for B1. I tillegg ønskes en felles utkjøring til vei mellom eksisterende pakketerminal og ny godsterminal. Bydelen er enig i at dette gir et mer rasjonelt kjøremønster. Det er positivt at støy og forurensning reduseres som følge av at den totale trafikkbelastningen i området begrenses.

Bydelen forstår at det er ønskelig å dispensere fra bestemmelse om byggegrense for å kunne bygge vaskehall og verksted samt portvakt som er planlagt utenfor regulert byggegrense. Det er viktig at arealene utnyttes effektivt, og at Posten og Bring skal få optimale forhold i sitt nye logistikkcenter.

Bydelen understreker at dispensasjonene/tiltakene ikke må være til hinder for at reguleringsplanens intensjon kan oppfylles.

I tiltakshavers redegjørelse opplyses at det skal opparbeides parkområder rundt byggetomtene med økologisk, estetisk og rekreativ kvalitet. Det skal arbeides strategisk med vann og landskapsreparasjon som tema. Åpne løsninger med rensedammer for overvann fra Postens tomt og nytt bekkeløp for Kjelsrubbekken danner ryggraden i landskapsprosjektet rundt tomta. I prosjektet ledes Kjelsrubbekken i et nytt løp øst for tomta.

Bydelen er enig i at intensjonen om etablering av nytt elveløp innenfor gjeldende regulering, best kan ivaretas ved at overvannet håndteres åpent i området og brukes til å illudere åpent elveløp langs traséen som er avsatt til etablering av nytt elveløp. Det er viktig at også Kjelsrubbekken inngår i prosjektet istedenfor å lukkes og føres til Alna kulverten. Løsningen antas ikke å være til hinder for gjennomføring av en fremtidig pumpeløsning, eventuelt annen løsning i den regulerede sonen for vann.

Tiltakshaver fremhever at tilgjengeligheten til landskapet rundt Alnaelva også økes. Turstien er tenkt å følge vanntemaet, slik at det er mulig å vandre langs vann gjennom parken, som knytter seg til Alnaelva. Prosjektet knytter seg også på gang-/sykkelveier og legger til rette for gode overgangsmuligheter til Alnastien. Tiltakshaver opplyser at turveien må gå under avkjørselen til B1. Veien får likevel en bred åpning, og den prioriteres gjennom området og knyttes til vannet og vegetasjonen i parkområdet.

Bydelen understreker at det forutsettes at grøntdraget med vann og tursti/gangforbindelser langs terminalområdet skal være sammenhengende. Bydelen konstaterer at foreslått ny avkjøring fra Alfasetveien og endrede byggegrenser, ikke er til hinder for dette.

Det vil bli montert gjerde langs tomtegrensa. Bydelen bemerker at det er positivt at det stedvis beplantes forskjellige klatreplanter langs gjerdet for å gi en bedre og mer variert overgang mot parken.

Terminalbyggene vil få belysningsanlegg som tilpasses behovet i de forskjellige områder. Bydelen bemerker at det er viktig at belysningen ikke blir til sjenanse for boliger med innsyn til terminalområdet. Lysforurensning må unngås.

Tore Olsen Pran  
bydelsdirektør

Trykte vedlegg:

- 1\_Oversendelse til Bydel Alna- Alfasetveien - Felt B1
- 2\_Søknad om rammetillatelse
- 3\_Følgerev
- 4\_Redegjørelse
- 6\_Søknad om dispensasjon - avkjørsel
- 7\_Søknad om dispensasjon - byggegrenser
- 8\_Utomhusplan - eksisterende vei
- 9\_Utomhusplan - 4-felts vei
- 18\_Landskapsnitt H ved ny avkjøring
- 19\_Illustrasjon av undergang ved avkjøringsvei
- 21\_Ny avkjøring B1 + B2
- 22\_Kart byggegrense B1
- 23\_Kart byggegrense B2
- 37\_Oversendelsesbrev
- 38\_Redegjørelse
- 39\_Utsnitt av reguleringsplan
- 40\_Utsnitt av landskapsplan

Utrykte vedlegg:

- 5\_Ytre rammer
- 10\_Landskapsplan - eksisterende vei B1+B2
- 11\_Landskapsplan - 4-felts vei B1+B2



- 12\_Landskapsplan - eksisterende vei B1
- 13\_Landskapsplan - 4-felts vei B1
- 14\_Landskapsplan - eksisterende vei B2
- 15\_Landskapsplan - 4-felts vei B2
- 16\_Landskapsplan - eksisterende vei B3
- 17\_Landskapsplan - 4-felts vei B3
- 20\_Situasjonsplan
- 24\_Snitt gesimshøyde B2
- 25\_Plan 1 etasje
- 26\_Plan 2 etasje
- 27\_Takplan
- 28\_Langsnitt
- 29\_Tverrsnitt
- 30\_Fasade sør og nord
- 31\_Fasade øst og vest
- 32\_Plan og fasade portvakt
- 33\_Plan 1 etasje vaskehall
- 34\_Takplan vaskehall
- 35\_Snitt vaskehall
- 36\_Fasader vaskehall

## Sak 11/14 Alfasetveien - Felt B2 - Byggesak

Arkivsak: 201400401

Arkivkode: 512.1

Saksbehandler: Antti-Jussi Andresen

Saksgang	Møtedato	Saknr
Miljø- og byutviklingskomiteen	25.03.14	11/14

### ALFASETVEIEN - FELT B2 - BYGGESAK

#### Sammendrag:

Bydel Alna har i brev av 11.03.2014 fra Plan- og bygningsetaten fått oversendt søknad om rammetillatelse for oppføring av pakke- og distribusjonsanlegg for Posten og Bring – Alfasetveien - Felt B2 (Alnabruterminalen – Posten og Brings logistikkcenter Oslo) til uttalelse. Frist for tilbakemelding er satt til 4 uker.

Posten og Bring skal etablere et nasjonalt senter for pakke- og godshåndtering på Alnabru. Tiltakshaver er Posten Eiendom Alnabru Utvikling AS.

I dag er denne virksomheten spredt på flere lokaliteter. Tiltakshaver påpeker at en samling av Posten og Brings pakke- og godshåndtering, vil redusere mye av dagens lokaltransport på vei, og lokaliseringen er optimal i forhold til godstransport på jernbane. Det nye logistikkcenteret vil bestå av tre hovedenheter:

- B1: Bring Frigo (kjøle- og fryselager) + enkelte servicebygg
- B2: Pakke- og distribusjonsanlegg
- B3: Produksjonshall (pakker og gods) og administrasjonsbygg

De to første enhetene er nye bygg, mens sistnevnte er eksisterende pakketerminal (PGO) som planlegges med noen mindre ombygginger.

Et nytt logistikkcenter på Alnabru vil gi Posten og Bring et rasjonelt og fremtidsrettet anlegg. I tillegg til de bygg og anlegg som Posten og Bring har behov for til sin virksomhet, omfatter tiltaket/prosjektet også opparbeidelse av omkringliggende utomhusanlegg og parkområder.

Det er sendt inn separate søknader om rammetillatelse for felt B1, B2 og B3. Noe av søknadsmaterialet er felles. Dette gjelder blant annet dispensasjonssøknad angående ny innkjøring, redegjørelse, regulerings- og situasjonsplan og diverse referater og rapporter samt oversendelsesbrev.

Felt B1 og B2 planlegges i samsvar med gjeldende lover og forskrifter (TEK 10). Nye byggearbeider i eksisterende terminalbygg i B3 vil bli utført i samsvar med TEK 10, men bygget i sin helhet vil ikke bli oppgradert til TEK 10 standard.

#### Saksframstilling:

Posten Eiendom Alnabru Utvikling AS søker om rammetillatelse for oppføring av pakke- og distribusjonsanlegg for Posten og Bring – Alfasetveien - Felt B2 som ledd i etableringen av nytt logistikkcenter for Posten og Bring i Alfasetveien (del av Alnabruterminalen).

Tomtesituasjonen for B2 er smal i nord noe som medfører dårlige manøvreringsforhold foran lastehusene i denne enden av det planlagte terminalbygg. Posten Eiendom har ervervet mer tomtegrunn og ønsker å rette ut den regulerte adkomstveien til B1 slik at areal til gårds plass kan økes. Dette medfører en mindre justering av reguleringsplanens formålsgrænse i dette området.

#### Søknad om dispensasjon for endret byggegrense

Det søkes om dispensasjon fra følgende forhold i gjeldende regulering:

- § 13 Felles avkjørsel
- § 18 Utnyttelse, plassering og høyder

Tiltakshaver påpeker at en forutsetning for et nytt rasjonelt logistikkcenter på Alnabru, vil være at det etableres fysisk forbindelse mellom eksisterende terminalbygg (PGO) på felt B3 og et nytt terminalbygg på felt B2. På kjellerplan er det behov for en kulvert for godstransport med trucker. I 2. etasje planlegges en broforbindelse med transportbånd for pakker. Disse funksjonskravene medfører at det søkes om tillatelse til å bygge kulvert- og broforbindelse mellom terminalbyggene i et område med reguleringsformål «Felles avkjørsel». I tillegg vil kulvert og bro bli lokalisert utenfor de byggegrenser som er avmerket på reguleringsplan.

#### Søknad om dispensasjon for endret gesimshøyde

Det søkes om dispensasjon fra følgende forhold i gjeldende regulering:

- § 18 Utnyttelse, plassering og høyder

Den pakketerminal som planlegges oppført i felt B2 er vurdert av Posten og Bring med tanke på høyder. Bygget vil ha tre etasjer + kjeller. Det nye terminalbygget skal på kjellerplan og i 2. etasje ha kulvert-/broforbindelse med eksisterende pakketerminal (PGO). Dette vil være styrende for etasjehøyder. I tillegg skal det installeres et logistikknett som også stiller krav til høyder. Etter en gjennomgang av disse parametere, viser det seg at et optimalt terminalbygg i felt B2 vil få en gesimshøyde på ca. 18,0 m, som er 3,0 m høyere enn det som er angitt i reguleringsplanen. Som følge av forbindelsen til eksisterende terminalbygg er det nye terminalbygget senket i forhold maksimalhøyder angitt i reguleringsplanen. Dette medfører at reguleringsplanens maksimale gesimshøyde (kote +124) vil bli overskredet med ca. 1,5 m. Et mindre midtparti på terminalbygget for ventilasjonsteknisk utstyr, vil få en gesims på kote +129.

#### Bydelsadministrasjonens merknader

Bydelsadministrasjonen har ingen innvendinger til søknad om dispensasjon fra reguleringsformål «Felles avkjørsel» og byggegrense eller til søknad om økt gesimshøyde for at Posten og Bring skal få optimale forhold i sitt nye logistikkcenter.

Bydelsadministrasjonen kan ikke se at disse avvikene er til hinder for at reguleringsplanens intensjon kan oppfylles.

Bydelsadministrasjonen forutsetter at takene får grønne takflater.

#### **Bydelsdirektørens forslag til vedtak:**

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

Bydel Alna viser til søknad om rammetillatelse for oppføring av pakke- og distribusjonsanlegg for Posten og Bring – Alfasetveien - Felt B2, samt søknad om dispensasjon for endret byggegrense og endret gesimshøyde.

Bydelen har ingen innvendinger til søknad om dispensasjon fra reguleringsformål «Felles avkjørsel» og byggegrense eller til søknad om økt gesimshøyde.

Bydelen kan ikke se at disse avvikene er til hinder for at reguleringsplanens intensjon kan oppfylles. Det forutsettes at takene får grønne takflater.

Tore Olsen Pran  
bydelsdirektør

Trykte vedlegg:

- 1\_Oversendelse til Bydel Alna – Alfasetveien
- 2\_Søknad om rammetillatelse
- 4\_Oversendelsesbrev
- 6\_Søknad om dispensasjon – avkjørsel
- 7\_Søknad om dispensasjon - Byggegrense
- 8\_Søknad om dispensasjon - Byggehøyde

Utrykte vedlegg:

- 3\_Opplysninger om tiltakets ytre rammer
- 5\_Redegjøreelseprosjektbeskrivelse
- 9\_Plan underetasje del 1
- 10\_Plan underetasje del 2
- 11\_Plan 1. etasje del 1
- 12\_Plan 1. etasje del 2
- 13\_Plan 2. etasje del 1
- 14\_Plan 2. etasje del 2
- 15\_Plan 3. etasje del 1
- 16\_Plan 3. etasje del 2
- 17\_Takplan del 1
- 18\_Tverrsnitt
- 19\_Langsnitt
- 20\_Fasade mot sør
- 21\_Fasade mot nord
- 22\_Fasade mot vest og øst
- 23\_Oversendelsesbrev
- 24\_Redegjøreelse
- 25\_Utsnitt av reguleringsplan
- 26\_Utsnitt av landskapsplan

## Sak 12/14 Alfasetveien - B3 - Byggesak

Arkivsak: 201400402

Arkivkode: 512.1

Saksbehandler: Antti-Jussi Andresen

Saksgang	Møtedato	Saknr
Miljø- og byutviklingskomiteen	25.03.14	12/14

### ALFASETVEIEN - B3 - BYGGESAK

#### Sammendrag:

Bydel Alna har i brev av 11.03.2014 fra Plan- og bygningsetaten fått søknad om rammetillatelse for ombygging av eksisterende pakketerminal - Felt B3 (Alnabruterminalen – Posten og Brings logistikkcenter Oslo) til uttalelse. Frist for tilbakemelding er satt til 4 uker.

Posten og Bring skal etablere et nasjonalt senter for pakke- og godshåndtering på Alnabru. Tiltakshaver er Posten Eiendom Alnabru Utvikling AS.

I dag er denne virksomheten spredt på flere lokaliteter. Tiltakshaver påpeker at en samling av Posten og Brings pakke- og godshåndtering, vil redusere mye av dagens lokaltransport på vei, og lokaliseringen er optimal i forhold til godstransport på jernbane. Det nye logistikksenteret vil bestå av tre hovedenheter:

- B1: Bring Frigo (kjøle- og fryselager) + enkelte servicebygg
- B2: Pakke- og distribusjonsanlegg
- B3: Produksjonshall (pakker og gods) og administrasjonsbygg

De to første enhetene er nye bygg, mens sistnevnte er eksisterende pakketerminal (PGO) som planlegges med noen mindre ombygginger.

Et nytt logistikkcenter på Alnabru vil gi Posten og Bring et rasjonelt og fremtidsrettet anlegg. I tillegg til de bygg og anlegg som Posten og Bring har behov for til sin virksomhet, omfatter tiltaket/prosjektet også opparbeidelse av omkringliggende utomhusanlegg og parkområder.

Det er sendt inn separate søknader om rammetillatelse for felt B1, B2 og B3. Noe av søknadsmaterialet er felles. Dette gjelder blant annet dispensasjonssøknad angående ny innkjøring, redegjørelse, regulerings- og situasjonsplan og diverse referater og rapporter samt oversendelsesbrev.

Felt B1 og B2 planlegges i samsvar med gjeldende lover og forskrifter (TEK 10). Nye byggarbeider i eksisterende terminalbygg i B3 vil bli utført i samsvar med TEK 10, men bygget i sin helhet vil ikke bli oppgradert til TEK 10 standard.

#### Saksframstilling:

Posten Eiendom Alnabru Utvikling AS søker om rammetillatelse for ombygging av eksisterende pakketerminal - Felt B3 som ledd i etableringen av nytt logistikkcenter for Posten og Bring i Alfasetveien (del av Alnabruterminalen).

Eksisterende pakketerminal PGO (B3) vil inngå som en del i det nye logistikkenteret. Det vil bli nødvendig med enkelte ombygningsarbeider for å få tilpasset terminalbygget til ny situasjon. Det planlegges forbindelse mellom eksisterende terminalbygg og ny terminal (B2), som kulvert og som bro på 2.etasje nivå. (Jf. sak 11/14.)

Tiltaket er nærmere beskrevet i vedlegg.

### **Bydelsdirektørens forslag til vedtak:**

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

Bydel Alna viser til søknad om rammetillatelse for oppføring av kjøle- og fryselager - Bring Frigo – Alfasetveien - Felt B 3.

Bydelen har ingen merknader til søknaden.

Tore Olsen Pran  
bydelsdirektør

Trykte vedlegg:

- 1\_Oversendelse til Bydel Alna - Alfasetveien - Felt B3
- 2\_Søknad om rammetillatelse
- 4\_Oversendelsesbrev

Utrykte vedlegg:

- 3\_Opplysninger om tiltakets ytre rammer
- 5\_Redegjørelse
- 6\_Plan 1. etasje
- 7\_Plan 2. etasje
- 8\_Plan 3. etasje
- 9\_Oversendelsesbrev
- 10\_Redegjørelse
- 11\_Utsnitt av reguleringsplan
- 12\_Utsnitt av landskapsplan

## Referatsaker

**Periode: 12. februar 2014 - 25. mars 2014**

<b>Sak nr.</b>	<b>Arkivsak</b>	<b>Tittel</b>
20/14	201400201-1	Vurdering av lokal luftkvalitet - klage på tillatelse til Haraldrud varmesentral Dokument innkommet: Kopi av brev av 31.01.2014 fra Groruddalen Miljøforum til Miljødirektoratet.
21/14	201400108-4	Varsel om oppstart av detaljregulering for Persveien 25 mfl Dokument innkommet: Kopi av brev av 07.02.2014 fra Groruddalen Miljøforum til ARCASA arkitekter AS.
22/14	201301215-4	Nettplan Stor- Oslo - Konseptvalgutredning (KVU) og ekstern kvalitetssikring. Oslo kommunes uttalelse Dokument innkommet: Kopi av brev av 21.02.2014 fra Byrådsavdeling for byutvikling til Olje- og energidepartementet.
23/14	201400305-1	Underretning om vedtatt kommunedelplan for Alna Miljøpark Dokument innkommet: Brev av 20.02.2014 fra Plan- og bygningsetaten.
24/14	201400275-2	Kommuneplan Oslo mot 2013 - Vedr. uttalelse fra Bydel Alna Dokument innkommet: Brev av 07.03.2014 fra Byrådsavdeling for finans.
25/14	201400377-1	Per Krohgs vei 2 - Oppstart av detaljregulering. Uttalelse Dokument innkommet: Kopi av brev av 05.03.2014 fra Groruddalen Miljøforum til Arkitektene Astrup og Heller AS.
26/14	201400381-1	Jerikoveien 1-7 - Planinitiativ for detaljregulering Dokument innkommet: E-post datert 06.03.2014.
27/14	201400315-1	Postens godssenter på Alnabru. Krav om trailerparkerings og døgnhvileplass Dokument innkommet: Kopi av brev av 21.02.2014 fra Groruddalen Miljøforum til Plan- og bygningsetaten.

- 28/14 201400201-2 Haraldrud varmesentral - klage, utslippstillatelse og vurdering av lokal luftkvalitet  
Dokument innkommet:  
Kopi av brev av 12.03.2013 fra Groruddalen Miljøforum til Miljødirektoratet.
- 29/14 201400381-2 Etterlysning av partenes fokus på "områdeløftet for Lindeberg"  
Dokument innkommet:  
E-post fra Arvid Solbakken datert 12.03.2014.
- 30/14 201400381-3 Etterlysning av partenes fokus på "områdeløftet for Lindeberg"  
Brev av 20.03.2014 til Arvid Solbakken
- 31/14 201400201-3 Haraldrud Varmesentral - vurdering av lokal luftkvalitet  
Dokument innkommet:  
Kopi av brev av 18.03.2014 fra Bjerke Storvel til Miljødirektoratet.
- 32/14 201400193-4 V/Haugerudveien, gnr./bnr. 141/179 - vedr. nedlagt barnepark  
Dokument innkommet:  
Brev av 17.03.2014 fra Eiendoms- og byfornyelsesetaten.