



Oslo kommune
Bydel Østern
Bydelsadministrasjonen

Møteinnkalling 04/14

Møte: Bydelsutvikling, Miljø- og Kulturkomite
Møtested: Kafe X, Oppsal Samfunnshus, Vetlandsveien
99/101
Møtetid: Tirsdag 10. juni 2014 kl. 18.30
Sekretariat: Eigil Lunden 23438571

SAKSKART II

Åpen halvtime

Saker til behandling

Sak 58/14 Kunngjøring om varsling av planforslag til offentlig ettersyn - Østensjøveien 79 -
Detaljregulering med konsekvensutredning.....1
Eventuelt

Bydel Østern 04.06.2014

Britt Inglingstad (V)
komiteleder

Eigil Lunden (adm)
komitesekretær

Sak 58/14 Kunngjøring om varsling av planforslag til offentlig ettersyn - Østensjøveien 79 -Detaljregulering med konsekvensutredning

Arkivsak: 201100269

Arkivkode: 512

Saksbehandler: Eigil Lunden

Saksgang	Møtedato	Saknr
Bydelsutvikling, Miljø- og Kulturkomite	10.06.14	58/14
Bydelsutvalget	16.06.14	119/14

KUNNGJØRING OM VARSLING AV PLANFORSLAG TIL OFFENTLIG ETTERSYN - ØSTENSJØVEIEN 79 -DETALJREGULERING MED KONSEKVENsutredning

Bakgrunn:

Det vises til kunngjøring om varsling av planforslag til offentlig ettersyn for Østensjøveien 79 fra Plan- og bygningsetaten, datert 22.05.2014.

Bemerkninger til planforslaget må sendes Plan- og bygningsetaten innen 21.07.2014.

[Vedlegg til saken kan leses her.](#) (Nr. 75).

Saksframstilling:

Området foreslås regulert til boliger, forretninger, kontorer offentlige og allmennyttige formål, tjenesteyting, trafikkarealer (veier, gang-/ sykkelveier, friområde og lekearealer). Totalt maks 57 300 m² BRA (eksklusive parkering under bakkeplan), hvorav maks 24 000 m² BRA forretning. Hensikten med planforslaget er en utvidelse av Bryn senter, etablering av boliger på kjøpesenterets tak med skjermbebyggelse mot Ring 3. Prosjektet inneholder også barnehage, service og offentlig torg/møteplass.

Arealstørrelse – planområde

Planområdet totalt ca. 36,8 dekar.

Areal for hvert formål:

- Boliger (B1- B3) 910 m²
- Barnehage (C) 1.675 m²
- Uteoppholdsareal (U) 2.771 m²
- Kombinert bebyggelse og anlegg (A1-A4) 16.118 m²
- Bebyggelse og anlegg/ torg (AT1, AT2) 2.110 m²
- Bebyggelse og anlegg/ gangareal (Ag1, AG2) 1.674 m²
- Grøntstruktur (F1) 406 m²
- Torg (T) 640 m²
- Gangvei (G1- G4) 860 m²
- Gang-sykkelvei (GS1 - GS4) 1.412 m²
- Veier, annen veigrunn, sykkelfelt, fortau 9.206 m²

Arealstørrelse – ny bebyggelse:

Over terreng: BRA= 33.086 m²
Under terreng: BRA= 667 m² (eksist. terreng)
Sum. 33.753 m²

Arealstørrelse – eksisterende bebyggelse som opprettholdes:

Over terreng: 20.046 m²
Under terreng: 3.015 m²
Sum. 23.061 m²

Utnyttelse med mer:

Regulering

Totalt maks. 57.300 m² BRA (eksklusive parkering under bakkeplan), hvorav maks. 24.000 m² BRA forretning.

Illustrert prosjekt:

Over terreng:

- Boliger 9.986 m²
- Forretninger 23.309 m²
- Kontorer/tjenesteyting 21.909 m²
- Bevertning 980 m²
- Barnehage 630 m²

Totalt 56.814 m²

Under terreng:

- Parkering/ lager 31.703 m²

Antatt antall boligenheter: 105 stk.

Antatt boligtype: blokk.

Antatt leilighetsfordeling: 105 leiligheter, hvorav 42 små 40-50 m² (40 %), 42 middels 50 – 80 m² (40 %) og 21 store over 80 m² (20 %).

Parkering:

Parkering skal være i henhold til midtre – nedre del av den til enhver tid gjeldende parkeringsnorm for Oslo kommune.

I henhold til dette viser illustrert prosjekt:

Plasser under terreng: 943 stk.

Plasser på terreng: 30 stk.

Plasser for sykkelparkering: 470 stk.

Vurdering av forskrift om konsekvensutredning.

Planforslaget er vurdert i henhold til plan- og bygningslovens § 12-10 første ledd, jf. § 4-2 med tilhørende forskrift.

Planforslaget faller inn under forskriftens § 2 punkt f, jf. vedlegg I, punkt 1, og Oslo kommune har som ansvarlig myndighet besluttet at planforslaget skal konsekvensutredes.

Tidligere avgitte bemerkninger og vedtak i saken.

Administrative bemerkninger av 14.06.2007:

«Planforslaget er i konflikt med KDP for lokalisering av varehandel og servicefunksjoner. Planområdet er fra før belastet ift. støy, luftforurensning og spesielt trafikkavvikling.

Planforslaget innebærer en økning av forannevnte forhold.

Det bør utarbeides trafikkanalyse, samt støy-og luftforurensningsanalyse som konkretiserer planforslagets bidrag til økning av disse forhold.»

Forslagsstillers tilsvær:

Det er utarbeidet en handelsanalyse til tilknytning til planforslaget. Denne viser at utbyggingen av Bryn senter vil være positiv for handelsutviklingen i bydelen. Det er også utarbeidet en trafikkanalyse, som konkluderer med at den foreslåtte veiløsning vil ha kapasitet til å ta forventet trafikk til- og fra senteret.

I henhold til vedtatt planprogram er det også utarbeidet analyser av støy og luftforurensning. Disse viser at det vil bli tilfredsstillende forhold etter utvikling i henhold til planen.

Plan- og bygningsetatens kommentar:

Planinitiativet er i strid med bestemmelse i KDP for lokalisering av varehandel og andre servicefunksjoner, punkt 10.2 om at det ikke tilrettelegges for større regionale bilbaserte sentre i Oslo. Bryn senter er definert som lokalsenter. Etaten anbefaler ikke en utvidelse av handelsvirksomhet og service for Bryn senter.

Bydelsutvalget i Bydel Østensjø har i sitt møte 23.05.2011, i sak 79/11, ”Østensjøveien 79-Bryn Senter. Varsel om igangsetting av arbeid med detaljregulering. Høring av forslag til planprogram”, fattet følgende vedtak:

”1. Det vises til varsel om igangsetting av arbeid med detaljregulering og høring av forslag til planprogram for Østensjøveien 79 – Bryn Senter.

2. Bydel Østensjø er skeptisk til videre utbygging av dette området uten at det ses i videre sammenheng med konsekvensene av planlagt Manglerudtunnel.

3. Planene om videreutvikling av Bryn senter må også sees i sammenheng med den forestående boligutbyggingen av tomten ved Høyenhall fabrikker, fredningsprosessen som nå pågår for kulturminnene rundt Christinedal og mulighetene for å skape en blågrønn korridor med tilhørende turvei som kan binde Østensjøområdet Miljøpark sammen med Alna. Det vises i denne sammenheng også til arbeidet med Kommunedelplan for Alna Miljøpark med tilhørende vedlegg om åpning av sidebekker, samt Grøntplanen.

Østensjøbekken ligger i dag i rør gjennom området, og det må utredes nærmere hvorledes denne kan løftes frem i dagen (jfr. Byøkologisk program). Christinedal med tilhørende hage, ”Den gule stuen”, Møllendammen, arbeiderboliger og stallbygning må få tilstrekkelig rom i landskapsbildet og ikke fremstå som innesperret bak Bryn senter.

Det bes derfor om at man i det videre planarbeidet ser på helheten i området og spesielt at man legger til rette for etablering av en blågrønn korridor.

4. Området er et av landets mest belastede ift. støy, luftforurensning og vanskelige trafikale forhold. Bydel Østensjø anser det som svært viktig at forhold knyttet til støy, luftforurensning og trafikkavvikling utredes grundig.”

Forslagsstillers tilsvær:

- Til punktet om Manglerudtunnel, se kommentarer til bemerkning 10 SVRØ.

- Planen er vurdert i forhold til boligutbygging ved Høyenhall fabrikker, og vil ikke ha negative konsekvenser for denne.

- Ved utforming av planforslaget er det blant annet lagt vekt på eksponering av Christinedal.
- Mulighet for gjenåpning av bekken er vurdert i avsnitt 8.2. Da dette hverken er teknisk eller økonomisk realistisk, har planforslaget etter samråd med Østensjøvannets venner lagt inn noen vannarealer der bekken tidligere gikk.
- Trafikk og ulike miljøforhold er utredet, kfr. avsnitt 8.5 Trafikk, og 8.6 Miljøfaglige forhold.

Plan- og bygningsetatens vurdering av trafikk og vei.

Statens Vegvesen har varslet innsigelse av hensyn til pågående planarbeid med Manglerudtunnel, utvikling av Ring 3 (nærhet til området) og økt trafikkbelastning som følge av forslaget.

Det lange tidsperspektivet knyttet til utvikling av Manglerudtunnelen og usikkerhet knyttet til nøyaktige inngrep/omfang i den forbindelse, er forhold som forslagstiller finner vanskelig å tilpasse seg. Den utarbeidede trafikkanalysen peker på at trafikkforholdene ikke vil påvirkes negativt av forslaget. Imidlertid deler Plan- og bygningsetaten mange av Statens Vegvesen sine bekymringer for planforslagets konsekvenser. Da senteret primært anses som et bilbasert senter, er det vanskelig å anta at en begrenset parkeringstilførsel vil stimulere økt kollektivtrafikk til senteret. Som en følge av dette, kan derimot en lav parkeringsdekning føre til kø og overbelastning av biler på området som ikke finner parkering. Dette vil igjen kunne gi veldig negative konsekvenser for omkringliggende veinett. Utrekningene av bil- og kollektivtrafikk er for lite robuste i et område som *allerede* er svært belastet og utsatt. Små feilmarginer kan utløse store problemer.

Plan- og bygningsetatens foreløpige konklusjon:

- Plan- og bygningsetaten anbefaler ikke planforslaget med bakgrunn i to hovedelementer:
Utvidelse av forretningsvirksomhet i det aktuelle området; Oslo kommune ønsker ikke at det legges til rette for større regionale bilbaserte kjøpesentre. Etablering av kjøpesentre skal skje i områder hvor kollektivdekningen er god og hvor det er lokalt kundegrunnlag.
- Økt trafikkbelastning i et allerede meget utsatt område, og med pågående planarbeid av overordnet viktighet for infrastruktur i Oslo. Oslo kommune må avveie arbeid med enkelte reguleringssaker opp mot større infrastrukturelle planer for byen, og ser at det aktuelle forslaget befinner seg i et område med særs viktig fremtidig betydning for dagens trafikale utfordringer. Med bakgrunn i dette, vil en ytterligere trafikktilførsel til dagens situasjon ikke være gunstig, og ikke bidra til kommunens mål om å begrense bilbruk, og bedre sikkerhet og bokvalitet i området.

Plan- og bygningsetaten vil etter offentlig ettersyn vurdere behovet for å utarbeide et eget alternativ dersom planforslaget, slik det fremstår i dag, ønskes fremmet til politisk behandling. Plan- og bygningsetaten oppfordrer tiltakshaver til ikke å utvide forretningsvirksomheten, men heller se på muligheten for å inkludere attraktive boliger uten senterutvidelse som premiss.

Bydelsdirektørens forslag til vedtak

Bydel Østensjø anbefaler ikke det foreslåtte planforslaget.

Planforslaget ivaretar ikke hensynet til en fremtidig Manglerudtunnel.

Området er svært trafikkbelastet og planforslaget vil forsterke trafikkproblemene med foreslått utvidelse av forretningsvirksomhet. Kollektivdekningen i tilknytning til planområdet er ikke god nok til å unngå at trafikkøkningen av foreslått forretningsvirksomhet blir bilbasert.

Planforslaget er i konflikt med bestemmelse i KDP for lokalisering av varehandel og andre servicefunksjoner, punkt 10.2 om at det ikke tilrettelegges for større regionale bilbaserte sentre i Oslo.

Tove Stien /s
bydelsdirektør

Kari Bjørneboe /s
bydelsoverlege