



## Saksframlegg

Saksmappe:  
2014/718

Saksbehandler:  
Camilla Skjerve-Nielssen

Dato: 17.11.2014  
Arkivkode:  
512.1

### Saksgang

Utvalg	Møtedato
Kultur- og nærmiljøkomiteen	03.12.2014
Bydelsutvalget	11.12.2014

## Detaljregulering av Ring 3 Storokrysset

### Sammendrag:

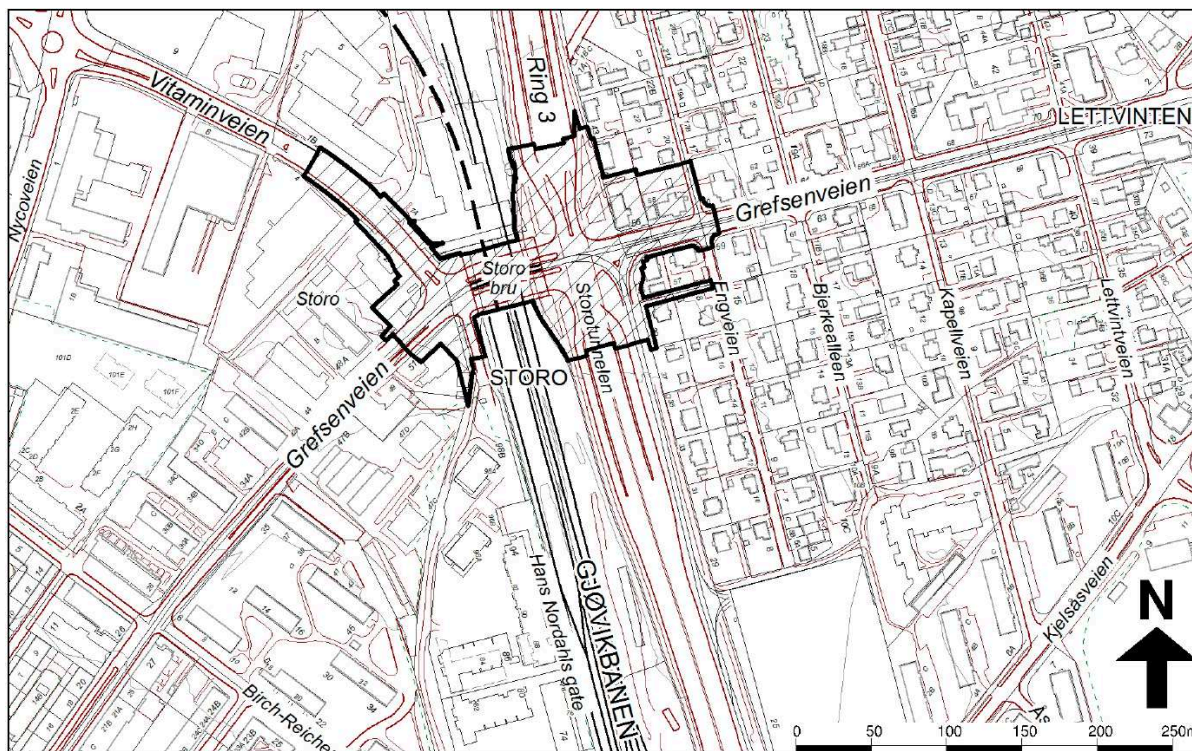
Området foreslås regulert til i hovedsak samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur. Planforslagets hensikt er å bedre Storo som kollektivknutepunkt ved økt trafiksikkerhet og fremkommelighet for kollektivtrafikken og myke trafikanter. Forslag om utvidelse av Grefsenveien fører til at to hus foreslås revet i nordøst. Plan- og bygningsetaten anbefaler planforslaget. Bydelsdirektøren støtter en omregulering av Storokrysset, men er skeptisk til løsningen som foreslås for sykkel og har innspill til andre utforminger. Direktøren har også innspill om planavgrensning, styrking av området som torg og møteplass, takoverbygg, beplantning, universell utforming og bevaring.

### Saksframstilling:

Saken er delt inn i tre deler. Del 1 legger fram et sammendrag av forslagsstillers planforslag. Del 2 er et sammendrag av Plan- og bygningsetatens vurdering. Del 3 er Bydelsdirektørens vurdering, med forslag til vedtak. Vedlagt ligger forslag til reguleringsbestemmelser, reguleringskart og prinsipplan. Øvrige saksdokumenter kan lastes ned fra Plan- og bygningsetatens hjemmeside. Hyperkobling ligger sist i saksdokumentet.

# 1. PLANFORSLAG

Forslagsstiller: Statens Vegvesen Region øst  
Fagkyndig: ViaNova Plan og Trafikk AS



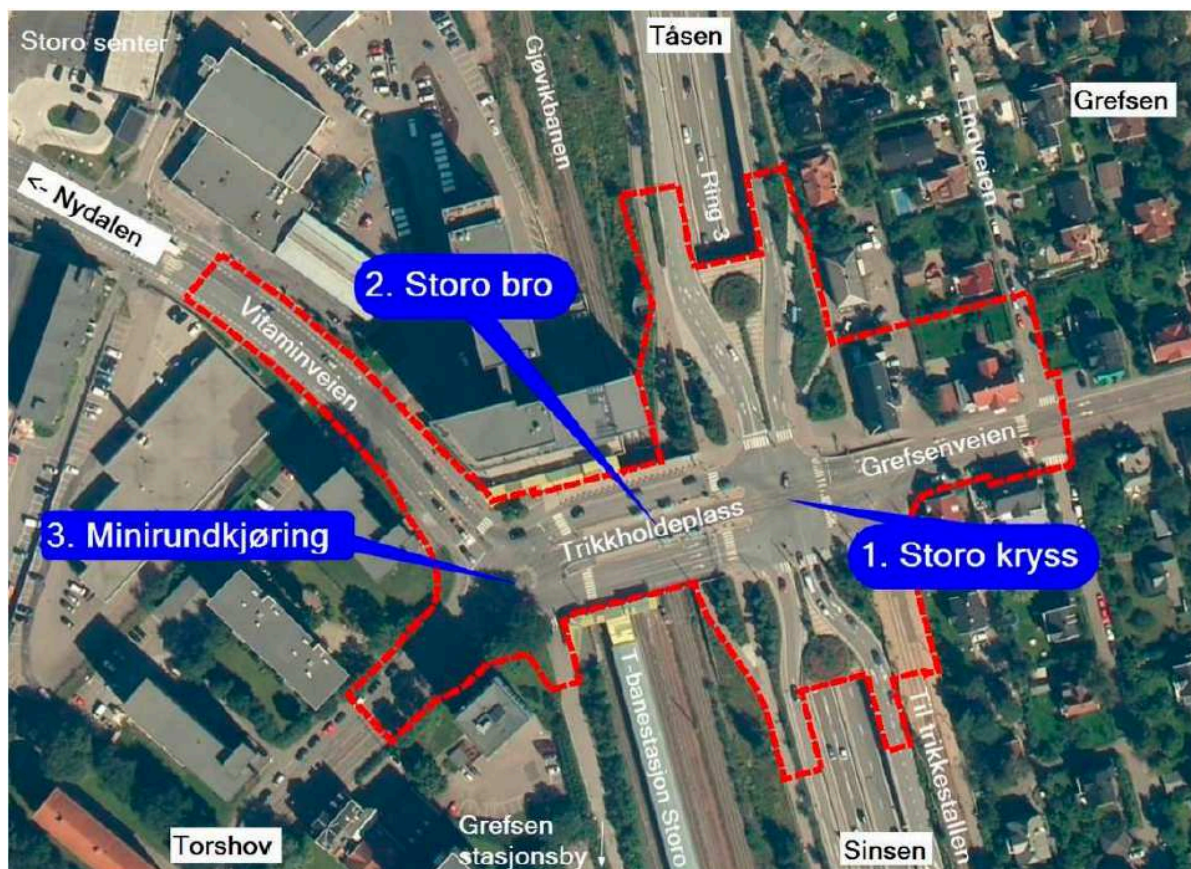
Figur 1: Områdekart med planområdet inntegnet

Planforslaget viser ombygging av Storkrysset med rundkjøring, og utvidelse av rundkjøring i Grefsenveien / Vitaminveien, utvidet holdeplassområde og utvidede fortausarealer, nedgang til T-bane fra perrong, og gang-/sykkelforbindelser langs Grefsenveien og Ring 3.

Hensikten med prosjektet er økt trafiksikkerhet for alle trafikanter, fremkommelighet for kollektivtrafikken og logiske gangruter for omstigning.

Plan- og bygningsetaten anbefaler planforslaget, men ønsker spesielt at kryssgeometrien for Grefsenveien – Vitaminveien blir vurdert nærmere ved offentlig ettersyn for å se om det er mulig å etablere bedre byrom i Grefsenveien mot Storo og på selve brua.

## 1.1 EKSISTERENDE SITUASJON



Planområdet omfattes av en rekke reguleringsplaner, til dels av eldre dato, helt tilbake til 1930 og 50-tallet, i det vesentligste reguleringsplaner med trafikkformål. Planforslagets konflikter mot disse gjelder stort sett atkomstsituasjonene. Grefsenveien 56 og 58 omfattes av S-2864, Midlertidige regulerings-bestemmelser for deler av Oslos ytre sone.

Prosjektutløsende faktorer:

- Ulykker: Det er rapportert en stor andel ulykker i Storokrysset der fotgjengere er involvert. Det er nødvendig å bedre lesbarheten i krysset og gi myke trafikanter en tydelig plass i trafikkbildet.
- Kollektivtransport: Storokrysset er ifølge Sporveien Oslo AS et av Oslos fem største kollektivknutepunkt, men er også et punkt i kollektivsystemet som skaper store forsinkelser. Det er behov for å øke forutsigbarheten for kollektivtransporten gjennom Storokrysset.
- Trikkeskinner: Trikkeskinnene er slitt og må byttes.
- Trafikkavvikling: Det er avviklingsproblemer for trikk, buss og bil.

Storokrysset er i dag signalregulert, mens krysset mellom Vitaminveien og Grefsenveien er opparbeidet som en liten rundkjøring med trikk gjennom sentraløya. Området er preget av mye trafikk og mange fotgjengere. Dårlig trafikkavvikling gjennom krysset skaper forsinkelser for trikk, buss og bil.

Krysset kan tidvis oppleves som kaotisk med store udefinerte trafikkarealer. Kvaliteten på overflatedekke i kjørebane og på fortauene er stedvis veldig slitt, og det er behov for å skifte ut trikkeskinnene. Storokrysset har et stort trafikalt og visuelt forbedringspotensial.

I 2009 ble «*Forprosjekt Storokrysset*» utført av Sweco Norge AS på oppdrag for Statens vegvesen, Region øst.

Trafikksikkerhet for alle trafikanter har vært et viktig premiss i forprosjektet. Deretter er prioriteringen som følger:

1. Myke trafikanter (fotgjengertilbud i kollektivknutepunktet)
2. Kollektivtrafikk
  - a. Fremkommelighet for trikk
  - b. Fremkommelighet for buss
3. Sykkeltilbud
4. Næringstransport
5. Biltrafikk

Alternative trafikale grep ble vurdert i forprosjektet og det ble konkludert med en løsning basert på en rundkjøring som i foreliggende planforslag.

### **Pågående planarbeid**

Sporveien AS har igangsatt planarbeid for Disen holdeplass, plassering av Disen vendesløyfe. Sporveien AS har startet forprosjekt for oppgradering av spor for trikk i Grefsenveien, både øst og vest for Storokrysset. Planforslaget for Storokrysset vil være premissgiver for plassering av sporet videre i Grefsenveien. Det er en dialog mellom planprosjektene som har medført til at minsteavstand mellom spor økes fra dagens mindre enn 3 meter til 3,25 meter.

PBE har bedt prosjekt Storokrysset å utvide reguleringsplanområdet til å omfatte også Vitaminveien forbi Vitaminveien 4 for å danne et homogent regulert grunnlag for utviklingen av Vitaminveien. Veigrunn reguleres i henhold til foreslåtte bredder på sykkelfelt og fortau. Statens vegvesen varslet i september 2013 oppstart av reguleringsplan for kollektivfelt og gang- og sykkelvei Nydalen – Storo etappe 2. Prosjektet strekker seg fra gangbru ved Betzy Kjelsbergs vei til Storokrysset på vestsiden av rv. 150 Ring 3. Dette planarbeidet avsluttes og tilpasses planavgrensningen for forslaget til reguleringsplan for Storokrysset.

### **Eksisterende forhold**

*Lokalisering og stedskarakter:* Ring 3 møter historisk viktige innfartsårer som binder byen sammen med omkringliggende villaområder. Ved Storokrysset strekker de bymessige strukturene seg helt inntil Ring 3. Sør for Storo ligger t-banen, Gjøvikbanen og Ring 3 parallelt og åpent i bybildet, og skaper en tydelig infrastrukturbarriere. Dette forsterker inntrykket av Ring 3 som grense.

*Veisystem:* Trafikken på Ring 3 har økt som følge av at Ring 3s funksjon som hovedvei har blitt styrket. Tall fra NVDB 2014 viser en årsgjennsnitts trafikk (ÅDT) forbi Storokrysset på rundt 65000. Storokrysset er bindeledd mellom hovedveisystemet og det kommunale veinettet. På Storo bru er det i dag to kjørefelt i vestgående retning og tre kjørefelt i østgående retning.

Grefsenveien mot sentrum og Vitaminveien mot Nydalen er bygater med to kjørefelt. I Grefsenveien er det også midtstilt trikketrase.

*Fremkommelighet og trafikkavvikling:* Transformasjonen av Nydalen og utvidelsen av Storosenteret, har økt trafikkbelastningen gjennom Storokrysset. Grefsen stasjonsby vil øke befolkningstettheten i umiddelbar nærhet til Storokrysset. Det er i dag dårlig trafikkavvikling og mye forsinkelser i Storokrysset. Sanntidsregistreringer for trikk og busslinje 23 viser store forsinkelser for trikk og buss gjennom området.

*Kollektivknutepunkt:* Storo er et av byens fem viktigste kollektivknutepunkt og betjenes av trikk, buss, tog og t-bane. Omstigningsmulighetene er mange, men kollektivknutepunktet oppleves ikke kompakt. Ved omstigning fra trikk til t-bane må de reisende krysse kjørefeltene og benytte ramper på hver side av Storo bru. Ca. 40 % av passasjerene foretar bytte mellom ulike kollektivformer. Gjøvikbanen går parallelt med t-banen under Storo bru. Gangavstand til Grefsen Jernbanestasjon er ca. 400 meter.

*Fotgjengere og syklister:* Området oppleves utrygt for myke trafikanter. Utflytende trafikkarealer gir et lite lesbart trafikksystem og uforutsigbar trafikantatferd. Et uheldig byttemønster mellom transportmidler medfører forgjengerkryssinger på rødt lys. Fotgjengeroverganger er for lange og krysser flere kjørefelt. Det er i dag fortau langs alle gater og gangfelt over alle tilfartene, bortsett fra Grefsenveien vest for rundkjøringen i Vitaminveien.

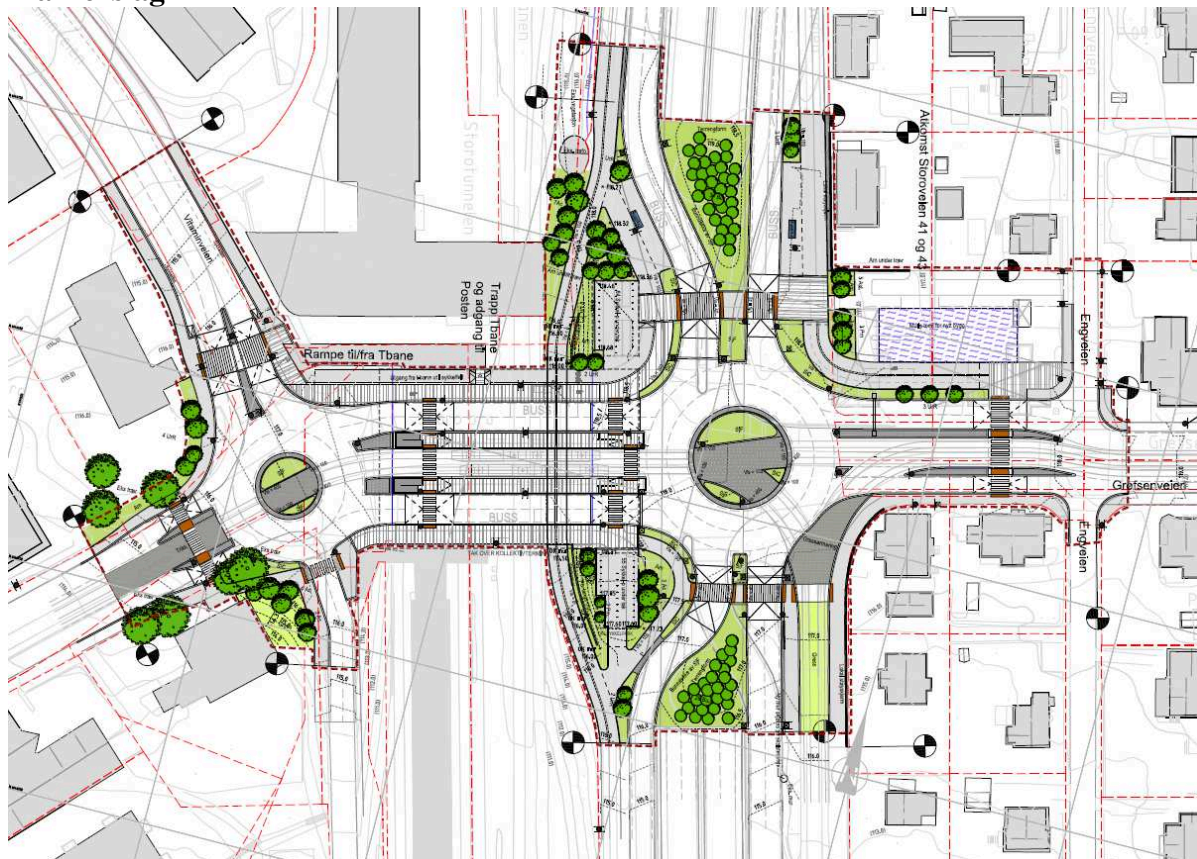
*Trafikksikkerhet:* Det er registrert en dødsulykke i 2010 i krysset, der en fotgjenger ble påkjørt av en lastebil i svingebevegelse. Det har totalt skjedd 22 ulykker i planområdet i perioden 1998-2007. Ulykkene har størst andel ulykker med fotgjengere involvert, og stor andel påkjøringer bakfra.

## 1.2 FREMTIDIG SITUASJON

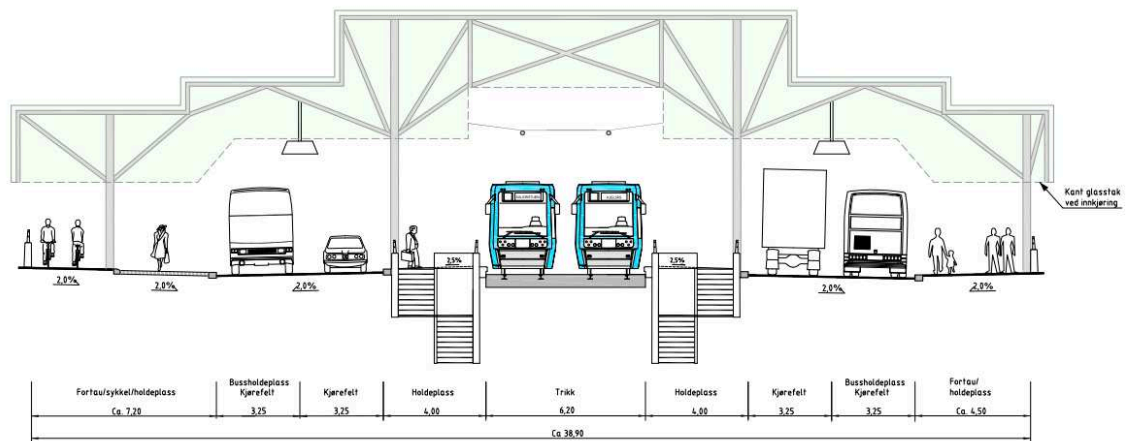
### Arealstørrelse – planområde

Område	Areal
Planområdet totalt:	19 858 m <sup>2</sup>
Areal for hvert formål:	
Vei, offentlig (V)	7 010,8 m <sup>2</sup>
Vei, privat atkomstvei (f_V)	275,9 m <sup>2</sup>
Fortau (FT)	1 010,5 m <sup>2</sup>
Gang-/ sykkelvei (GS)	3 029,9 m <sup>2</sup>
Sykkelvei/ sykkelfelt (SV)	872,3 m <sup>2</sup>
Annen veigrunn, grøntareal (AVG)	2 211,1 m <sup>2</sup>
Annen veigrunn, teknisk anlegg (AVT)	224,2 m <sup>2</sup>
Trasé for sporvei, trikk (TS)	1 786,7 m <sup>2</sup>
Holdeplass for kollektivtransport, plattform (HP)	500 m <sup>2</sup>
Parkeringsanlegg for sykler (PA)	332,2 m <sup>2</sup>
Fellesområde grøntareal med turvei (Fg1)	69 m <sup>2</sup>
Hensynssone for videreføring av reguleringsplan (PLAN_ID)	804,5 m <sup>2</sup>
Områdebestemmelser, anlegg- og riggområde, midlertidig	2 752,7 m <sup>2</sup>
Grense for planlagt bebyggelse, takkonstruksjon	2 363,7 m <sup>2</sup>

### Planforslag



Figur 2: Fremtidig situasjon i Storokrysset kollektivknutepunkt.

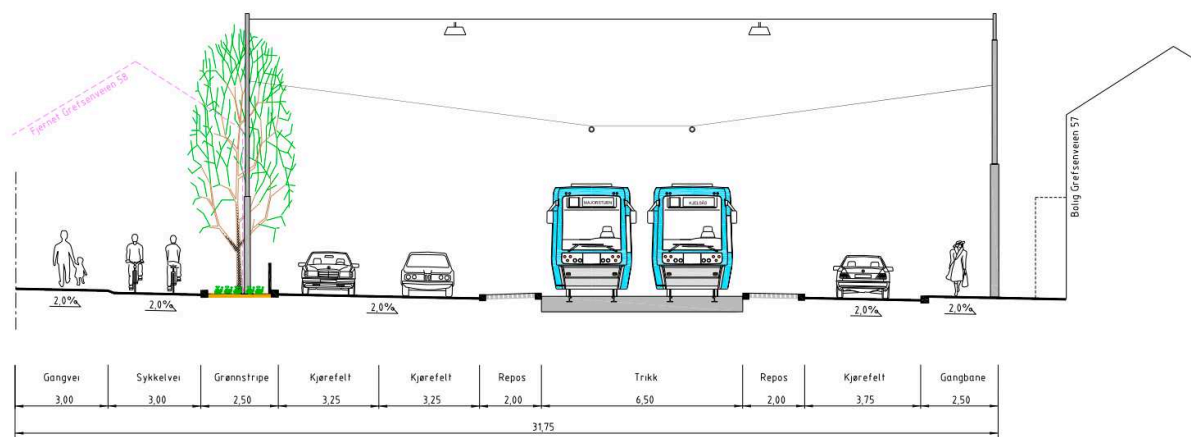


Figur 3: Snitt 1. Viser løsningsalternativ på Storo bro, sett fra byen mot Grefsen. Mulighet for takoverbygg illustrert.

Snitt 1 forandrer dagens løsningsalternativ ved å:

- øke fortaus-/ sykkelbredde på nordsiden (Storo senter) med ca. 7,20 meter.
- flytte trikkeskinner ca. 1 meter lenger sørover.
- etablere 2 x 4 meter plattform holdeplass med hurtigrapp. Dagens plattform er 2,5 meter.
- redusere dagens 3 kjørefelt fra byen mot ring 3 til 2 kjørefelt.

Normalprofil ved Grefsenveien 56/58



Figur 4: Snitt 2. Grefsenveien øst for Storokrysset.

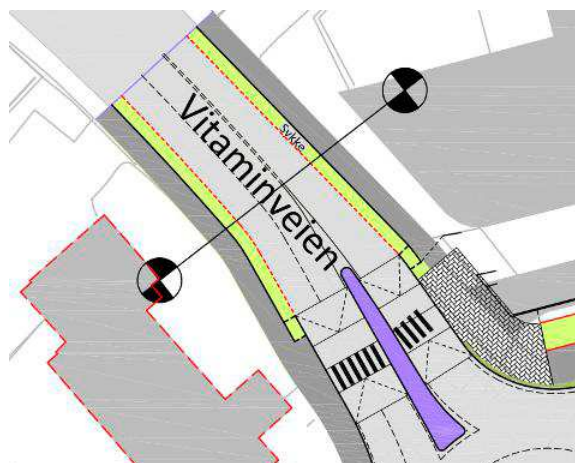
Snitt 2 viser arealfordeling i Grefsenveien øst for Storokrysset, sett fra byen mot Grefsen.

Snitt 2 forandrer dagens løsningsalternativ ved å:

- etablere 2 refuger/ trafikkkøyer med 2 meters bredde på begge sider av trikkesporene.
- øke bredde mellom trikkeskinnene.
- etablere et nytt kjørefelt fra Grefsen inn i rundkjøringen.
- etablere grøntribatt som avstandsholder og teknisk sone.
- etablere gang- og sykkelløsning på nordsiden av Grefsenveien.

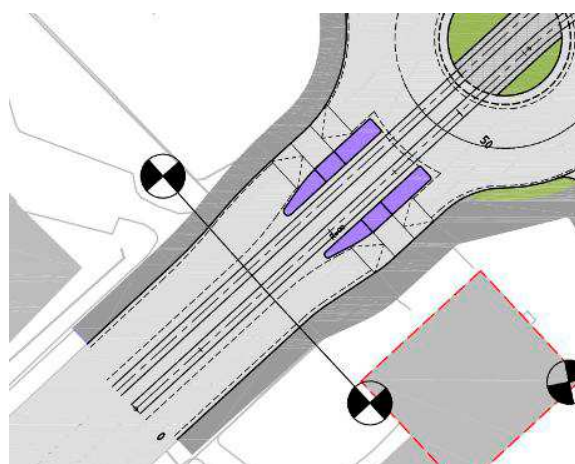
### *Vitaminveien*

Planen viderefører eksisterende sykkelfelt i begge retninger. Fortausbredden utvides til ca. 2,5-3 meter på begge sider. Det planlegges 2 kjørefelt inn mot rundkjøringen. Gangfelt utformes opphøyd og flyttes lenger bort fra rundkjøringen. Trafikkøyl anlegges i midten. Der t-baneutgangen, gangfelt og sykkelfelt møtes, anlegges det et sambruksareal som tydeliggjøres gjennom valg av arealets overflatemateriale.



### *Grefsenveien og trikken sør for rundkjøringen*

Det lages trafikkøyl mellom kjørebane og trikketraseen for å øke sikkerheten for kryssene fotgjengere. 2 nye gangfelt etableres over kjørebane i Grefsenveien. For kryssing av trikk anvendes det nye symbolet for merking av trikkspor. Avstand mellom begge trikkspor økes til 3,25 meter. Det må erverves en stripe av tomtene på hver side av Grefsenveien for å få plass til det økte gatetverrsnittet. Dagens taxiholdeplass ved hjørnet Grefsenveien og Vitaminveien flyttes 30 meter lenger vestover i Grefsenveien.



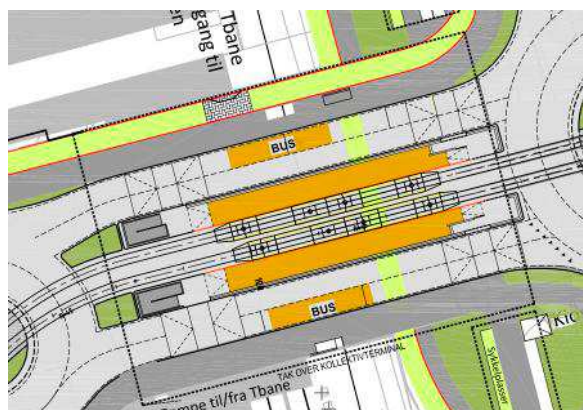
### *Rundkjøringen for Vitaminveien og Grefsenveien*

Rundkjøringens diameter økes fra dagens 25 meter til 34 meter, slik at krysset oppfattes som en rundkjøring. Trikkeholdeplassen flyttes østover og felles atkomst vinkles rett mot rundkjøringen. Rundkjøringen vil få 2 gjennomgående felt. Det økte plassbehovet medfører erverv av deler av det private grøntarealet sør for rundkjøringen. Støttemur skal bygges for å sikre høydeforskjellene.





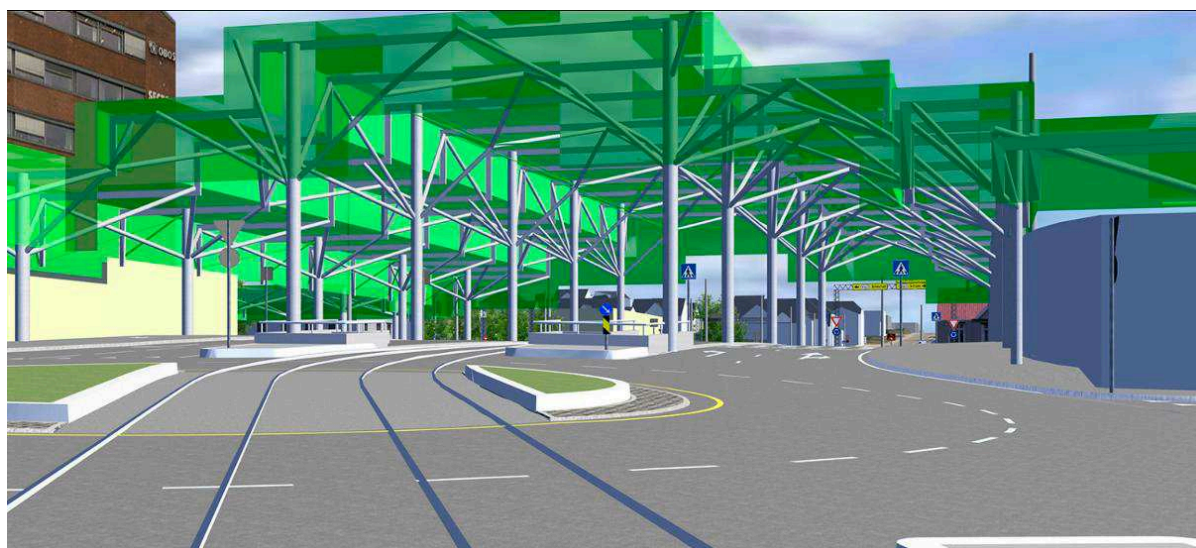
*Kjørefelt og trikkeholdeplass på Storo bro*  
 Det reguleres 2 kjørefelt i hver retning (bruttobredde 3,25 meter), økt bredde til fotgjengere og syklist og økt bredde til trikkeplattformene. Broen utvides ikke, men det fjernes et kjørefelt og det tas i bruk et ubenyttet 3 meters avstandsfelt. Det gis 7 meter bredde til fortau og sykkelveien på nordsiden, hvorav 3 meter er for sykkelvei, og 4 meter er for fortau. Dette gjør at sykklistene kan sykle separert fra kjøretøyene mellom rundkjøringene.



2 opphøyde gangfelt skal knytte trikkeholdeplassene til bussholdeplassene på broen og ved Ring 3.

Trikkeholdeplassen forlenges til 35 meters lengde og flyttes ca. 6 meter østover. Plattformen vil dermed oppfylle Sporveiens krav til utforming av trikkeholdeplass. Plattformbredden økes fra dagens 3 meter til 4 meter. Det etableres to trapper fra t-banepattformen og rett opp til trikkens holdeplass. Det skjæres to åpninger i selve brooverflaten. Hurtigatkomst til t-banen bør kunne beskyttes mot været, og komforten til kollektivreisende skal økes. For å styrke kollektivknutepunktets annonsering, viser planforslaget ytre rammer for bygging av et tak som favner begge bussholdeplassene og trikkeholdeplassen.

Arkitekt Jensen og Skodvin har skissert en løsning som vist på bildet nedenfor, som viser prinsippet for et mulig takoverbygg over Storo bru og kollektivknutepunktet. Taket er illustrert som en lettkonstruksjon i tråd med dagens takoverbygg ved t-banekatkomstene. Planforslaget viser en mulig avgrensning av et takoverbygg, men er ikke bindende for utformingen av et tak.



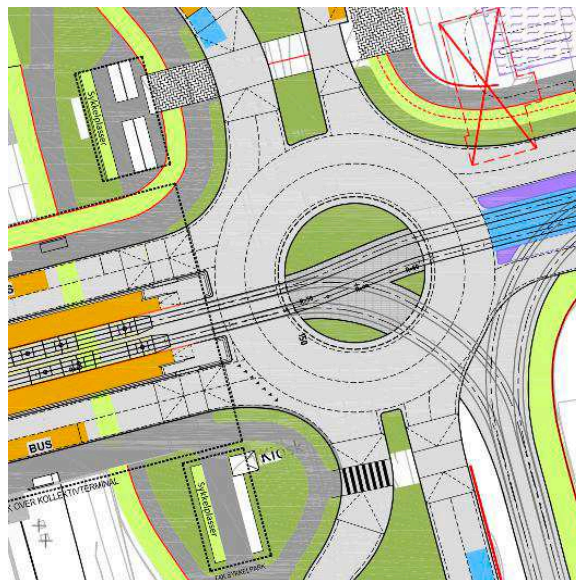
Figur 5: Mulighetsstudie kollektivtak

På grunn av kjøreledninger for trikken må taket løftes i midten til ca. 7 meter over brooverflaten. Maks møne- og gesimshøyde foreslås til 8-10 meter. Planforslaget inneholder to trapper fra trikkeplattformen til t-banen, som etableres ved å skjære hull i eksisterende

broplate. Grunnet liten plass mellom sporområdene og t-banepattformene, er det ikke mulig å etablere ramper med universell standard. Trappene vil imidlertid bli et supplement til eksisterende atkomst til t-banen på begge sider av Grefsenveien, som i dag har trinnfrie ramper.

#### *Rundkjøring i Storokrysset ved Ring 3*

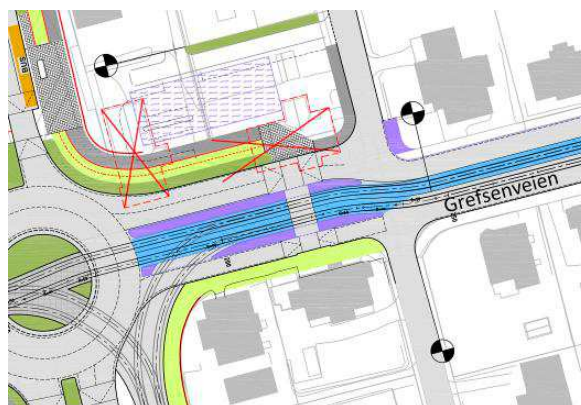
Dagens lyskryss erstattes av en rundkjøring med 42 meter i diameter som gir plass til 2 felt. Trikken skal kjøre rett gjennom sentraløya eller svinge mot sør i retning mot trikkehallen. Bussene skal kjøre i kjøreveien. Rundkjøringen forskyves fra sin sentrale posisjon over Ring 3 mot Grefsen bydel grunnet lengden på trikkeholdeplassene. Gangfeltene ved Ring 3 rampene etableres som såkalte «pseudeopphøye» gangfelt, dvs. at de merkes slik at det ser ut som at de er opphøyd uten å være det.



#### *Grefsenveien inntil Engveien*

Tverrsnitt Grefsenveien økes fra Engveien. Dette gir plass til 2 kjørefelt inn i rundkjøringen, kollektivfelt i begge retninger ført helt frem til rundkjøringen, og sykkelveg på nordsiden. Rivning av bygninger på 2 eiendommer på nordsiden av Grefsenveien inngår i planforslaget. (Byggene er merket med røde kryss på tegningen til høyre). En privat atkomstvei fra Grefsenveien reetableres fra Engveien.

På sørsiden av Grefsenveien fjernes 4 gateparkeringsplasser. Mellom rundkjøringen og Engveien etableres det gangfelt.



#### **Øvrige forhold som sikres i kart og bestemmelser**

*Hensynssoner i reguleringsplanen:* Hensikten med hensynssonene er at deler av området erverves for å gjennomføre reguleringsplanforslaget. Området benyttes som midlertidig anleggsområde/riggområde i anleggsperioden, og så snart anleggsperioden er avsluttet frigis området for utvikling etter gjeldende reguleringsplan.

*Utforming:* Bestemmelsen sikrer at alle konstruksjoner og grøntarealer utformes med høy estetisk kvalitet. Overgangen mellom planområdet arealer og tilgrensende arealer skal skje mest mulig uten nivåsprang.

*Bestemmelsesområde, bruk av areal i reguleringsplanen:* Områder regulert som bestemmelsesområde- midlertidig anleggsområde/riggområde i plankartet, tillates

brukt til anleggsområde/riggområde for å gjennomføre anlegget. Ved ferdigstilt veianlegg trer den til enhver tid gjeldende regulering for disse områdene i kraft. Arealet benyttet til midlertidig rigg- og anleggsområde i Grefsenveien 56 og 58, skal planeres og tilsås med gress i påvente av utvikling på området. Øvrige midlertidige rigg- og anleggsområder tilbakeføres til opprinnelig stand etter at anlegget er ferdigstilt.

*Støy:* Grenser for Miljøverndepartementets retningslinjer for behandling av støy i arealplanleggingen T-1442/2012, skal legges til grunn for veianlegg og skinnegående trafikk.

*Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur:* I planforslaget reguleres to sykkelparkeringsanlegg for omlag 110 sykler på hver side av Grefsenveien. Sykkelparkering med takoverbygg skal etableres som vist på plankartet og ferdigstilles samtidig som det øvrige anlegget. Takets utstrekning er vist med streksymbol «grense for planlagt bebyggelse» på plankartet. Grensen henger sammen med et mulig tak over Storo kollektivknutepunkt. Bestemmelsenes § 9 sikrer at det etableres tak over sykkelparkeringen uavhengig om taket over Storo bru blir bygget. Trappene mellom trikkeplattformene og t-banen er sikret i bestemmelsene.

*Rekkefølgebestemmelser:* Før dagens atkomstvei kan saneres, skal ny atkomstvei etableres slik at eiendommene sikres atkomst gjennom hele anleggsperioden.

*Fellesområde Grøntareal:* For å sikre at området opparbeides i samme stand som tilgrensende fellesområde, er dette gjengitt i planforslaget som en egen bestemmelse. Området skal opparbeides parkmessig med turvei.

## **Forslagsstillers redegjørelse for konsekvenser av planforslaget**

### Overordnede planer og mål

*Kommuneplan 2008- Oslo mot 2025», Oslo kommune, Bystyret 2008.*

Reguleringsplanforslaget er et tiltak for å forsterke Storos rolle som kollektivknutepunkt på myke trafikanters premisser. I tillegg vil trafikkavviklingen i krysset forbedres. Utvikling av robuste kollektivknutepunkt er et viktig tiltak for å endre reisevaner. Planforslaget vil bidra til måloppnåelse for «Kommuneplan 2008 – Oslo mot 2025».

### *Nasjonal transportplan 2014-2023*

Planforslagets prioritering av kollektiv, sykkel og gange kommer fram av prosjektets målsetting. Ved å tilrettelegge for et styrket kollektivknutepunkt uten kapasitetsøkning for biltrafikken, bidrar prosjektet til å nå målene for byområder i NTP.

### *Sykeltrafikk – Handlingsplan, 2010-2014», Oslo kommune, Bymiljøetaten.*

Reguleringsplanforslaget tilrettelegger for syklist og forbedrer omstigningsmuligheter fra sykkel til kollektiv ved å etablere sykkelparkering. Planforslaget er ikke i konflikt med målene i handlingsplan for sykkeltrafikk.

### *Reguleringsplan for småhusområder i Oslo ytre by (1996)*

En bymessig fortetting i området vil generere flere reisende gjennom Storokrysset. Planforslaget vil bidra til et mer funksjonelt kryss som er egnet til å møte trafikkveksten, samtidig som en styrking av kollektivknutepunktet kan påvirke reisevanene.

### Stedsutvikling

Prosjektet vil ha sterk innflytelse på stedsutviklingen på Storo, både som lokal plassdannelse og som knutepunkt. En oppstramning av plassen med rundkjøring og tydeligere ganglinjer, vil forbedre plassens utforming som i dag er utflytende og lite fattbar. Funksjonelt vil prosjektet tilby en tryggere og mer lesbar situasjon alle trafikantgrupper.

En konsekvens av planforslaget er at bebyggelsen i Grefsenveien 56 og 58 må rives. Bygningene ligger sentralt som en del av knutepunktet, men representerer en viktig overgang mot Grefsens mer beskjedne bygningsmessige skala. I planforslaget utvider Grefsenveien seg inn i Storokrysset, og symmetrien i Grefsenveien forrykkes.

### Parkering

Det er i dag fire parkeringsplasser i Grefsenveien. Disse foreslås fjernet i planforslaget. Drosjeholdeplassene vest for krysset Grefsenveien og Vitaminveien flyttes utenfor planområdet i Grefsenveien.

### Fremkommelighet og trafikkavvikling

Kapasitetsberegningene viser at planforslaget medfører vesentlig redusert reisetid for trikker i Grefsenveien i begge rushperiodene, og redusert reisetid for busser på Ring 3 i nordgående retning i morgenrushet. I ettermiddagsrushet viser simuleringene at busser på Ring 3 i nordgående retning har reisetid omtrent som i dagens løsning. Simuleringene viser at planforslaget bidrar til vesentlig bedre fremkommelighet for kollektivtrafikken.

For øvrig viser trafikksimuleringene at:

- Rampen fra Ring 3 i nordgående retning ikke blir overbelastet i morgenrushet, og vil få en vesentlig bedre avvikling enn med dagens løsning.
- Grefsenveien fra Grefsen vil få vesentlig dårligere trafikkavvikling for biltrafikk i morgenrushet. Dette vil skape lengre køer.
- Vitaminveien vil få vesentlig bedre trafikkavvikling i ettermiddagsrushet enn tilfellet er i dag.

### Kollektivknutepunkt

Omstigning mellom kollektivene forbedres ved direkteførte trapper mellom trikk og t-bane, og en prioritering av myke trafikanter. Storokryssets funksjon som kollektivknutepunkt vil styrkes som en følge av bedre forutsigbarhet for buss og trikk.

### Fotgjengere og syklist

Framkommelighet og trafiksikkerhet for fotgjengere blir høyt prioritert. Det sikres korte gangavstander og enkle kryssingssituasjoner ved overganger mellom kollektivene. Planforslaget sikrer god tilgjengelighet for syklist til knutepunktet, både fra hovedsykkelruten langs Ring 3 og fra det kommunale veinettet. Ring 3 ruta ligger under Storo bro som i dag og sikrer planskilt kryssing for syklist som skal gjennom krysset. I planforslaget reguleres to sykkelparkeringsanlegg for omlag 110 sykler på hver side av Grefsenveien.

### Estetikk og byggeskikk

Et tak over kollektivknutepunktet på Storo brua vil kunne transformere området til en byport. Samtidig vil det kunne gi en sterk markering av selve kollektivknutepunktet. Taket vil kunne gi mange positive effekter:

- Det vil bli bedre universell tilgjengelighet ved at det vil være snøfritt om vinteren
- Markeringen av kollektivknutepunktet i bybildet vil bli meget klar og tydelig.
- Det vil bli mer attraktivt å benytte knutepunktet, spesielt på dager med dårlig vær.
- Det vil bli tilrettelagt for sykkelparkering i eget anlegg
- Bedre vilkår for drift og vedlikehold, spesielt for snørydding.

En negativ konsekvens kan være utformingen av takkonstruksjonen og den visuelle effekten. Takkonstruksjonen er ikke detaljprosjektert i dette planforslaget, og vil måtte bearbeides og detaljprosjekteres i en byggeplan.

### Trafikksikkerhet

Det kan forventes en halvering av antall ulykker i Storokrysset, noe som tilsier at 7 ulykker kan unngås over en 10 års periode.

### Barn og unges interesser

Planforslaget berører ikke eksisterende leke- eller oppholdsarealer for barn eller unge. Barn og unge tilbys et trafikksystem som er lesbart med en lett forståelig struktur for trygg ferdsel gjennom planområdet.

### Sosial infrastruktur

Planforslaget berører ikke temaet direkte, men vil bidra indirekte ved at løsningen innebærer et tryggere trafikkmiljø for skoleelever, unge og eldre.

### Universell utforming

Holdeplassene oppgraderes som høystandard holdeplass med trinnfri overgang mellom transportmiddel og gangareal. Krysningpunkt utbedres med riktig nedsenk og varsling/ markering. Planforslaget inneholder to trapper fra trikkeplattformen til t-banen. Grunnet liten plass mellom sporområdene og t-baneplattformene, er det ikke mulig å etablere ramper med universell standard. Trappene vil bli et supplement til eksisterende atkomst til t-banen på begge sider av Grefsenveien, som i dag har trinnfrie ramper.

### Miljøfaglige forhold

Dagens støy-, støv- og eksosforurensing samt vibrasjoner fra trikk, vil kunne bli noe redusert etter gjennomføringen av planforslaget, ettersom trafikkavviklingen forutsettes forbedret, kødannelser vil reduseres, kjørefeltdekke fornyes og trikkesporene oppgraderes.

Planforslagets styrking av kollektivknutepunktet og tydelige prioritering av kollektivtrafikk, vil stimulere til endrede reisevaner fra bil til kollektive transportformer.

### Støy

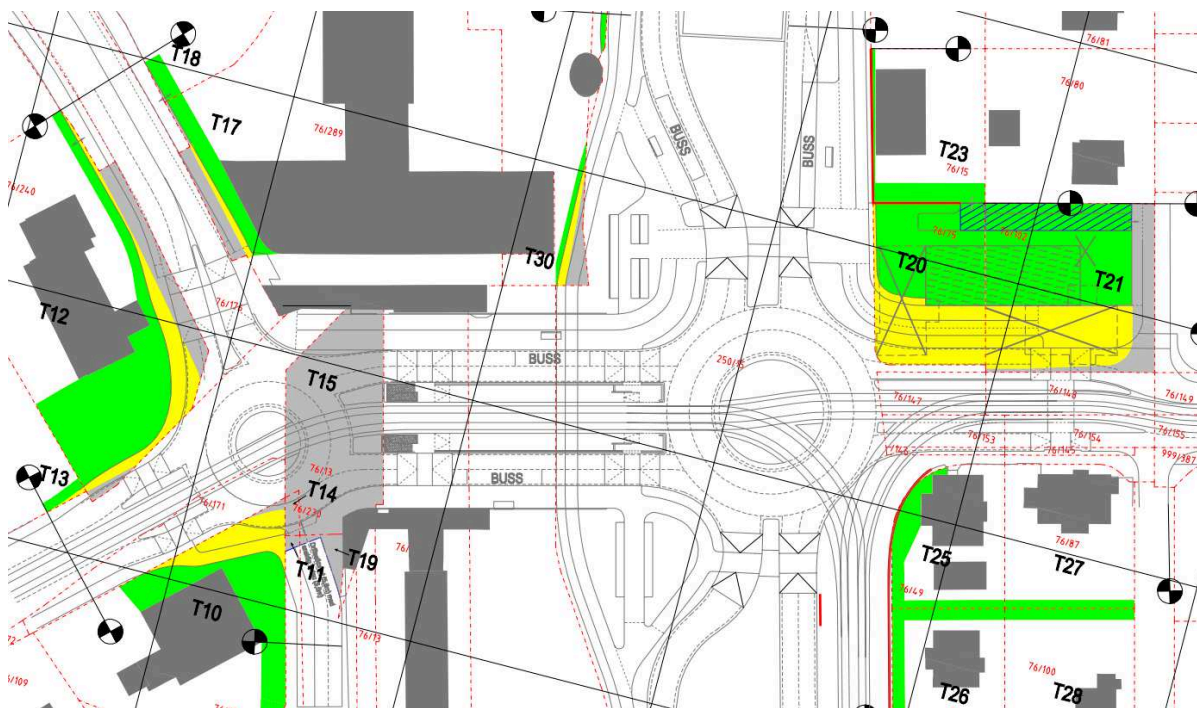
Støyrapporten konkluderer med at reguleringsplanforslaget ikke vil forverre støysituasjonen i forhold til dagens nivå. Nytt asfaltdekke, nye trikkeskiner og to nye støyskjermer vil heller føre til en reduksjon av opplevd støy.

### Risiko- og sårbarhetsanalyse

Det er ikke avdekket noen spesielle uønskede hendelser utover det som må anses som normalt for denne typen tiltak.

### Juridiske forhold

Reguleringsplanforslaget forutsetter erverv av nødvendig grunn for å gjennomføre veiltaket. Dette innebærer at dagens bebyggelse Grefsenveien 56 og 58 må rives i sin helhet og deler av tomtearealene må erverves. Planforslaget innebærer mindre erverv fra eiendommer i Vitaminveien 2 (gnr. 76, bnr. 240) og Grefsenveien 51 (gnr. 76, bnr. 171).



Figur 6: Ervervskart. Arealer markert med gul skal erverves, arealer i grønt benyttes kun i byggefase, lyse grå arealer er eksisterende veiformål som skal erverves.

## Illustrasjoner



*Figur 7: Storo bro og rundkjøring ved rampene ring 3 sett fra byen mot Grefsen*



*Figur 8: Ny Storo rundkjøring ved Ring 3, uten tak*

## **2. PLAN- OG BYGNINGSETATENS VURDERING**

### **Hovedinfrastruktur for samferdsel**

Planforslaget er i tråd med overordnede føringer i kommuneplanen og i Ruters strategiske plan 2012 med vekt på økt trafikksikkerhet for myke trafikanter, lettere fattbare overgangsmuligheter for kollektivtrafikantene, fremkommelighet for kollektivtrafikken og Storo som kollektivknutepunkt. Planforslaget har samtidig strategisk betydning for utviklingen av Storo som sted. Utover bussfelt på ramper fra Ring 3 berører planforslaget ikke kapasiteten på selve Ring 3. Planforslagets hovedhensikt støttes.

Planstatus for T-bane og jernbane under Storo bru er ivaretatt ved at planforslaget viser formålsgrenser som fortsatt skal gjelde under brua.

Forslagstiller har ikke gjort noen vurdering av om planforslaget forutsetter, eller vil bli påvirket av, et evt. fremtidig Nydalskryss på Ring 3. PBE støtter dette. Nytt Nydalskryss anses ikke i dag lenger som aktuelt tiltak.

### **Storo og Grefsen i overordnede planer. Grefsenveien 56 og 58.**

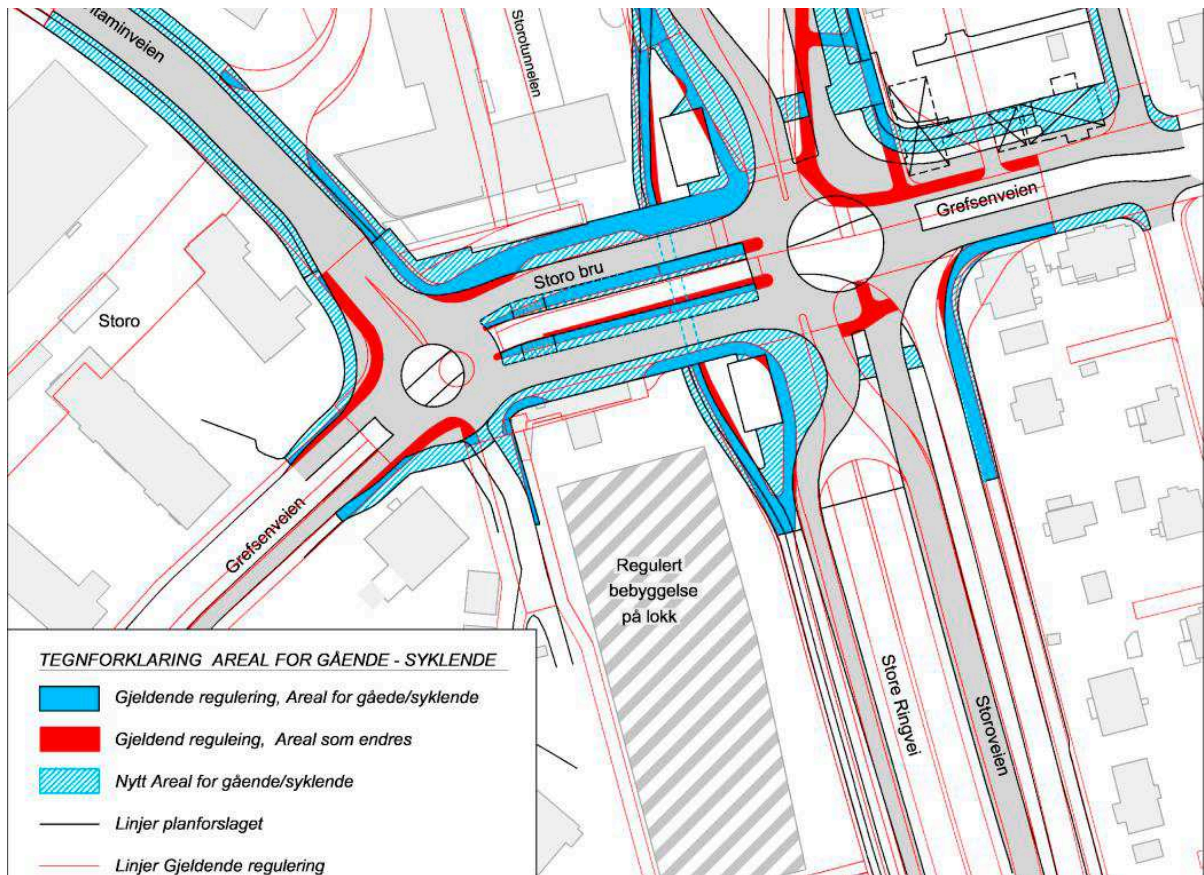
I arbeidet med kommuneplanen KP2013 (Oslo mot 2030) er boligområdene øst for Storokrysset drøftet overordnet med sikte på en bymessig fortetting. Bebyggelsen på hver side av Grefsenveien mot Storokrysset vil være viktig for forståelsen av områdets karakter som overgang fra indre by mot Grefsen.

Forslaget om rivning av Grefsenveien 56 og 58 støttes ut fra en prioritering av funksjonaliteten til byens kollektivtransportsystem, stedets trafikale betydning og utformingen av dette innenfor et begrenset areal. PBE vurderer at kulturminneverdiene for eiendommene først og fremst dreier seg om at de utgjør en del av områdets identitet, mindre som enkeltstående objekt. PBE vurderer det naturlig at utnyttelse og utforming drøftes senere i egen plansak.

### **Myke trafikanter**

Forslaget innebærer en forbedring for gående og syklister ved at holdeplass- og gang-/sykkelarealer økes innenfor det begrensede arealet planen behandler på selve Storo bru. Det begrensede arealet gjør det viktig at gjennomføringen skjer med omsorg i materialvalg og detaljering. Særlig gjelder dette bruk av materialvalg/detaljering for å gjøre trafikantergruppene oppmerksomme på hverandre. PBE støtter at planforslaget ikke binder løsningene for dette på detaljnivå.





Figur 9: Før – etter: Planforslaget med areal for fotgjengere og syklister (blått). Dagens areal for gående og syklister som utgår (rødt).

## Stedsutvikling

PBE anser Grefsenveien som det strukturerende/organiserende element for sammenknytning av Indre by mot Grefsen. Topografisk danner Storkrysset et høybrekk på Grefsenveien hvor det er selve holdeplassområdet som topografisk og bebyggelsesmessig er et utgangspunkt for fremtidig stedsdannelse/møteplass.

Planforslaget påvirker stedsutviklingen på Storo, både som lokal plassdannelse og som knutepunkt. Forslagets oppstramming av plassen med rundkjøring og tydeligere ganglinjer vil forbedre plassens utforming som trafikkareal, som i dag er utflytende og lite fattbar. Funksjonelt vil planinitiativet tilby en tryggere og mer fattbar situasjon for alle trafikantgruppene.

En stedsutvikling på Storo har mange elementer. Flere av disse har imidlertid så vidt ukjent fremdrift at PBE finner planforslagets avgrensning akseptabel. Storo er et sammensatt og krevende sted for stedsutvikling og som knutepunkt/møteplass. Storo er markert som strategisk viktig i overordnede planer, men fremstår i dag ikke med en utforming og kvalitet som tilsvarer stedets betydning som kollektivknutepunkt eller dets muligheter som møteplass.

Mot syd er det regulert rammer for et lokk med bebyggelse over T-banen/jernbanen med bl.a. forretningsareal 2.500 m<sup>2</sup>, som vist i Figur 9. Slik evt. fremtidig bebyggelse mot syd vil

gi et utgangspunkt for en større stedsdannelse med tyngdepunkt rundt holdeplassen på Storo bru, slik KDP for Torg og møteplasser peker på.

Enda et aktuelt element, med ukjent fremdrift, i en videreutvikling av Storo knytter seg til skissemessige planer om samlokalisering av Grefsen jernbanestasjon med Storolokket. En aktualisering av dette vil også naturlig utløse en fornyet vurdering av Storo samlet, og forsterke Storo som knutepunkt.

### **Beplantning**

Grefsenveien fra Storo i retning sentrum er vurdert som «viktig kommunikasjonsårer med eksisterende og nye trær». Dagens vegetasjon langs Grefsenveien, til dels høye trær, er på private sidearealer. I krysset Grefsenveien – Vitaminveien er deler av Grefsenveien 51 og Vitaminveien 2 avsatt til midlertidig riggområde. Forslag til reguleringsbestemmelser oppgir kun at disse arealene skal tilbakeføres til opprinnelig tilstand etter gjennomføring. Grefsenveien 51 har et tre som markerer hjørnet mot Storokrysset. Bevaring av dette, samt evt. også supplerings med tilsvarende trebeplantning på Vitaminveien 2 må vurderes etter offentlig ettersyn. Selve Storokrysset med rundkjøring vil i sterk grad fremstå som et veianlegg, der beplantning anbefales som virkemiddel for romavgrensing, skille mellom trafikanter og for å myke opp trafikkøyene i rundkjøringer og sidearealer.

### **Takoppbygg**

Et takoverbygg over holdeplassen kan bety en spennende anledning til å tilføre stedet Storo et identitetsskapende element. Det vil kunne være positivt annonserende og identitetsskapende for Storo som sted, men krever spesiell oppmerksomhet mht. utforming. Det anbefales at muligheten for takoppbygg sikres i reguleringsbestemmelsene, men det bør vurderes hvilke form- og kvalitetskrav som bør sikres i bestemmelsene.

### **Universell utforming**

En utfordring for krav til UU som premiss for plan og gjennomføring gjelder gangforbindelsene fra buss-/trikkeholdeplass til perrong for T-banen. Planforslaget viser trapper fra trikkeplattformene til t-banen. Alternativet er heis, en løsning som er svært kostbar og har mindre kapasitet. Trappene tilrettelegger for omstigning uten å krysse gaten, og har dermed store fordeler for sikkerheten til de gående. Alternativ universelt utformet atkomst sikres ved at trappene vil bli et supplement til de allerede etablerte rampene på hver side av Storo bru.

### **Foreløpig konklusjon**

- Planforslagets hovedhensikt støttes.
- Forslaget om å rive Grefsenveien 56 og 58 støttes.
- Det anbefales at muligheten for takoppbygg sikres i reguleringsbestemmelsene.
- Det bør etter offentlig ettersyn begrunnes nærmere at rundkjøring kan anbefales som prinsipp eller om annen geometrisk utforming vil være å anbefale.
- Bruk av beplantning som strukturerende element på midlertidig riggareal langs Grefsenveien vurderes forsterket.
- Forslag om bruk av egen hensynssone i reguleringsbestemmelsene for eiendommene Grefsenveien 56 – 58 vurderes å være uten hensikt. Eiendommene anses tilstrekkelig planavklart ved at de tilbakeføres til dagens reguleringsstatus etter at de er benyttet som anleggsområde/riggområde.

### 3. BYDELSDIREKTØRENS VURDERING

#### Trafikale hensyn og prioriteringer

Bydelsdirektøren er positiv til at Storokrysset skal omreguleres. Det er svært viktig å øke sikkerheten til myke trafikanter, og framkommeligheten spesielt for kollektivtransporten. Det er positivt at området styrkes som kollektivknutepunkt, ved at arealene blir bedre definert og at det blir enklere og tryggere å bytte transportmiddel for de reisende. Det er også positivt at det foreslås etablert mange sykkelparkeringsplasser med tak, på begge sider av Grefsenveien.

Bydelsdirektøren er skeptisk til løsningen som er foreslått for sykkel, både når det gjelder trafikkikkerhet og framkommelighet. I følge prioriteringslisten skal syklistene ha 3. prioritering, etter fotgjengere og kollektivtransport, og før næringstransport og personbiltransport. Sykkelveien foreslås lagt på nordsiden av Storo bru, på innsiden av fortauet og mot T-banerampen. Sykkelveien er 3 meter bred og man skal kunne sykle i begge retninger. Dette kan virke som en sikker løsning for syklistene fordi de er adskilt fra veibanen på strekningen over brua. Administrasjonen mener løsningen ikke vil være trygg for verken syklistene eller fotgjengere, og den kan i tillegg ha vanskeligheter for å fungere i praksis. Dersom man sykler sørover over brua vil man i svingen til Vitaminveien møte mange fotgjengere som kommer opp fra T-banerampen. Fotgjengerne vil være skjult fram til akkurat når man svinger. Det vil også stå fotgjengere og andre syklistene på fortauet som venter på å kunne gå over Vitaminveien. Selv om dette området skal markeres som sambruksareal («shared space») med et eget belegg, vil syklistene og fotgjengere her lett kunne kollidere. Mennesker med funksjonshemninger, og da spesielt blinde og svaksynte, vil ha vanskelig for å orientere seg i sambruksarealet. Syklistene som skal fortsette ned Grefsenveien må her gå av sykkel og trille den over fotgjengerfeltet. På andre siden av veien forsvinner sykkelveien, og syklistene må sykle på fortauet eller finne en måte å komme seg ut i veibanen på. Dette gjelder også for syklende fra Vitaminveien. Syklistene som skal inn i Vitaminveien må sykle på skrått gjennom sambruksarealet.

Selv om man må anta at de fleste syklistene følger trafikkreglene, er det etter administrasjonens vurdering sannsynlig at en del syklistene i Storokrysset vil velge raskest vei. Det betyr at de istedenfor å bevege seg gjennom sambruksarealet og stige av sykkel for å krysse Vitaminveien, her vil krysse over fortauet og inn i rundkjøringen, før de fortsetter i veibanen ned Grefsenveien. Dette kan skape farlige situasjoner for alle trafikanter.

Dersom sykkelveien ble delt i to, lagt på hver side av Grefsenveien mellom fortau og veibane som på vanlig måte og markert i egen farge, mener administrasjonen at situasjonen ville blitt tryggere og framkommeligheten bedre for syklistene.

En annen mulighet er å etablere en sykkelbro fra Grefsenveien i øst og over hele krysset. Dette ville sikret både sikkerheten og framkommeligheten til syklistene. Sykkelbroen vil kunne bli bygget i kombinasjon med et takoverbygg. Dette bør vurderes i det videre arbeidet med reguleringsplanen.

Oslo kommune arbeider med forslag til nytt sykkelveinett, som skal være mye mer finmasket enn den eksisterende planen. Statens vegvesens plan for Storokrysset må legge til rette for et sykkeltilbud som er godt nok i forhold til nye føringer.

## Stedsutvikling og planavgrensning

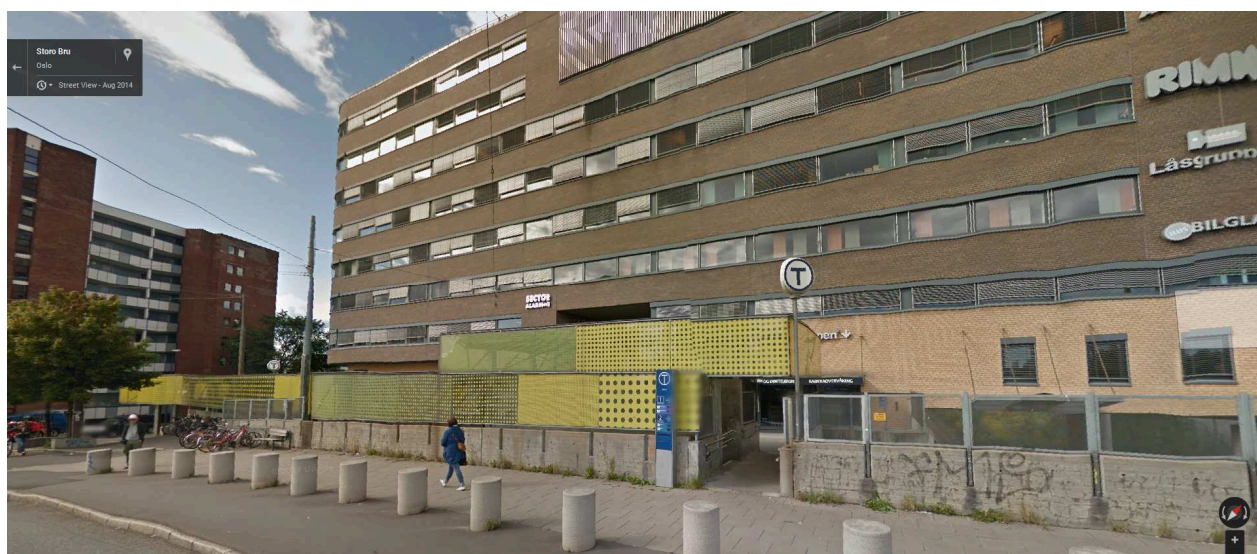
Storokrysset er markert som torg og møteplass i Kommunedelplan for torg og møteplasser. Bydelsdirektøren mener planforslaget vil være positivt på en rekke områder, og da spesielt for tryggheten til fotgjengere og fremkommeligheten for kollektivtransport. Likevel kan man ikke si at Storokrysset har kvaliteter som torg og møteplass, eller vil få det med foreslåtte løsning. Storokrysset har et svært begrenset areal, og det er vanskelig å inkludere kvaliteter som styrker området som møteplass innenfor planens avgrensning.

Torg og møteplasser defineres i kommunedelplanen som *allment tilgjengelige uterom, det vil si felles arenaer som er tilgjengelige for allmennheten. De kan også ha andre viktige funksjoner i tillegg til å være torg og møteplasser*. Planen skal fremme møteplassenes sosiale rolle i byen, dvs. fremme tilhørighet, stedsidentitet og sosialt liv i tilknytning til byens møteplasser, og øke forståelsen for det offentlige rom som sosial arena.

Bydelsadministrasjonen har observert at rampene som går fra fortauene på hver side av Storo bru og ned til T-banestasjonen, ikke er inkludert som en del av planområdet. Administrasjonen mener dette området bør inkluderes, først og fremst fordi det er en del av kollektivknutepunktet. Eiendommen rampene ligger på tilhører kommunen, og deler av eiendommen, som strekker seg over brua, er allerede inkludert i planen.

Arealet på nordsiden vil kunne skape muligheter for forsterkning av området som torg og møteplass. Dette bør vurderes nærmere i den videre utviklingen av reguleringsplanen. Det bør ses på muligheter for å etablere publikumsrettede tjenester over deler av rampen, hvor det i dag er et gult glasstak. Her kan det for eksempel være et venteområde med benker, en kiosk eller kaffebar. Dersom dette skal vurderes må sykkelveien som nevnt flyttes, slik at fortauet ligger nærmest rampen.

Figur 10 under viser et foto av eksisterende rampe på nordsiden av brua. Figur 11 viser utsnitt av prinsippplan og Figur 12 utsnitt av kart med eiendomsgrenser.



Figur 10: Foto av nordsiden av Storo bru med ramper (foto: Google kart)



Figur 11: Utsnitt av prinsipplan



Figur 12: Utsnitt av kart med eiendomsgrenser i rødt

## Takoverbygg

Det er foreslått å etablere et tak over Storo bru. Som beskrevet i saksframstillingen vil dette ha mange fordeler, spesielt for myke trafikanter. I teksten stilles det spørsmål ved det visuelle med en slik løsning.

Bydelsadministrasjonen kan støtte et takoverbygg. I tillegg til å være positivt for de reisende, som vil bli beskyttet for vær og vind, vil taket også kunne fremstå som en port inn til indre by. Et overbygget kollektivknutepunkt kan virke trygghetskapende og styrke området som møteplass. Det er viktig at det blir lagt vekt på det estetiske aspektet av prosjektet, og dette bør fastsettes i reguleringsbestemmelsene. Taket må være helt eller delvis transparent for å sikre nok naturlig lys for trafikantene. Det kan i tillegg etableres belysning i taket for ekstra god sikt i vinterhalvåret.

## Beplantning

Plan- og bygningsetaten tar opp temaet beplantning og bevaring av eksisterende trær, og spesielt et tre på hjørnet i Grefsenveien 51. Treet vises i Figur 13 under. Området treet står på vises i gult i Figur 6, dvs. område som skal erverves. Bydelsadministrasjonen mener treet bør bevares så fremt det er mulig. Dersom det ikke kan bevares bør det erstattes av et nytt tre.



Figur 13: Tre i Grefsenveien 51 (foto: Google kart)

Bydelsdirektøren støtter Plan- og bygningsetaten i at det bør etableres flere trær og mer beplantning innenfor planområdet, såfremt dette ikke kommer i konflikt med siktlinjer for trafikantene. Det bør vurderes om støyveggene kan etableres som grønne vegger, dvs. med beplantning. Beplantningen vil bidra til å dempe støy og rense luften for partikler og støv.

## Universell utforming

Som beskrevet i planforslaget vil ikke den nye nedgangen til T-banestasjonen være tilgjengelig for bevegelsehemmede, fordi det kun er mulig å etablere trapper her. Det er ikke plass til ramper, og heiser vil ha mindre kapasitet enn trapper. Bydelsdirektøren støtter

framlagte forslag, da det kan vurderes som et tilbud i tillegg til de eksisterende trappene og rampene på hver side av brua. Trappene vil styrke trafikksikkerheten ved at færre må krysse veibanen, og vil lette kapasiteten på hovedinngangene.

Når det gjelder sambruksarealet på hjørnet til Vitaminveien, hvor syklister vil møte fotgjengere på fortauet, fotgjengere som kommer opp fra T-banestasjonen og fotgjengere som krysser Vitaminveien, så vurderer administrasjonen dette som en lite heldig løsning med tanke på universell utforming. Dette gjelder spesielt for blinde og svaksynte, men også barn og eldre mennesker vil kunne synes at det er vanskelig å orientere seg i sambruksarealet.

### **Bevaringsspørsmål**

Grefsenveien 56 og 58, som ligger i Nordre Aker bydel, foreslås revet.

Bydelsadministrasjonen har ingen innvendinger mot rivning av Grefsenveien 56 og 58, dersom dette er nødvendig for gjennomføring av planen. Det bør vurderes om det på det resterende arealet på eiendommene kan etableres parkeringsanlegg som legger til rette for innfartsparkering («park and ride»). Dette vil kunne føre til mindre gjennomfartskjøring i indre by. Dette bør vurderes i egen reguleringsplan for disse eiendommene.

### **Forslag til vedtak:**

1. Bydelen er positiv til at Storokrysset skal omreguleres. Det er svært viktig å øke sikkerheten til myke trafikanter, og framkommeligheten spesielt for kollektivtransporten. Det er positivt at området styrkes som kollektivknutepunkt, ved at arealene blir bedre definert og at det blir enklere og tryggere å bytte transportmiddel for de reisende. Det er også positivt at det foreslås etablert mange sykkelparkeringsplasser med tak, på begge sider av Grefsenveien.
2. Bydelen er skeptisk til løsningen som er foreslått for sykkel, både når det gjelder trafikksikkerhet og framkommelighet. Den kan i tillegg ha vanskeligheter for å fungere i praksis. Syklister og fotgjengere vil lett kunne kollidere i sambruksarealet («shared space») ved rampen på nordsiden. Mennesker med funksjonshemninger, og da spesielt blinde og svaksynte, vil ha vanskeligheter med å orientere seg i sambruksarealet.

Det er også sannsynlig at en del syklister i Storokrysset vil velge raskeste vei. Istedenfor å bevege seg gjennom sambruksarealet og stige av sykkelen for å krysse Vitaminveien, vil sannsynligvis noen heller krysse over fortauet og inn i rundkjøringen, før de fortsetter i veibanen ned Grefsenveien. Dette kan skape farlige situasjoner for alle trafikantgrupper.

Dersom sykkelveien ble delt i to, lagt på hver side av Grefsenveien mellom fortau og veibane som på vanlig måte og markert i egen farge, mener bydelen at situasjonen ville blitt tryggere og framkommeligheten bedre for syklistene.

En annen mulighet er å etablere en sykkelbro fra Grefsenveien i øst og over hele krysset. Dette ville sikret både sikkerheten og framkommeligheten til syklistene.

Sykelbroen vil kunne bli bygget i kombinasjon med et takoverbygg. Dette bør vurderes i det videre arbeidet med reguleringsplanen.

Oslo kommune arbeider med forslag til nytt sykkelveinett, som skal være mye mer finmasket enn den eksisterende planen. Statens vegvesens plan for Storokrysset må legge til rette for et sykkeltilbud som er godt nok i forhold til nye føringer.

3. Rampene som går fra fortauene på hver side av Storo bru og ned til T-banestasjonen bør inkluderes som en del av planområdet, fordi det er en del av kollektivknutepunktet. Eiendommen rampene ligger på tilhører kommunen, og deler av eiendommen, som strekker seg over brua, er allerede inkludert i planen.
4. Arealet på nordsiden over rampen vil kunne skape muligheter for forsterkning av Storokrysset som torg og møteplass. Dette bør vurderes nærmere i den videre utviklingen av reguleringsplanen. Det bør ses på muligheter for å etablere publikumsrettede tjenester over deler av rampen, hvor det i dag er et gult glasstak. Her kan det for eksempel være et venteområde med benker, en kiosk eller kaffebar. Dersom dette skal vurderes må sykkelveien som nevnt flyttes, slik at fortauet ligger nærmest rampen.
5. Bydelen støtter forslaget om et takoverbygg. I tillegg til å være positivt for de reisende, som vil bli beskyttet for vær og vind, vil taket også kunne fremstå som en port inn til indre by. Et overbygget kollektivknutepunkt kan virke trygghetsskapende og styrke området som møteplass. Det er viktig at det blir lagt vekt på det estetiske aspektet av prosjektet, og dette bør fastsettes i reguleringsbestemmelsene. Taket må være helt eller delvis transparent for å sikre nok naturlig lys for trafikantene. Det kan i tillegg etableres belysning i taket for ekstra god sikt i vinterhalvåret.
6. Bydelen mener treet i på hjørnet i Grefsenveien 51 bør bevares så fremt det er mulig. Dersom det ikke kan bevares bør det erstattes av et nytt tre. Det bør etableres flere trær og mer beplantning innenfor planområdet, såfremt dette ikke kommer i konflikt med siktelinjer for trafikantene. Det bør vurderes om støyveggene kan etableres som grønne vegger, dvs. med beplantning. Beplantningen vil bidra til å dempe støy og rense luften for partikler og støv.
7. Bydelen støtter framlagte forslag om trappenedganger fra trikkeholdeplassene til T-banestasjonen, da det kan vurderes som et tilbud som kommer i tillegg til de eksisterende trappene og rampene på hver side av brua. Trappene vil styrke trafikksikkerheten ved at færre må krysse veibanen, og vil lette kapasiteten på hovedinngangene.
8. Sambruksarealet på hjørnet til Vitaminveien vurderes som en lite heldig løsning med tanke på universell utforming. Dette gjelder spesielt for blinde og svaksynte, men også barn og eldre mennesker vil kunne synes at det er vanskelig å orientere seg i sambruksarealet.
9. Bydelen har ingen innvendinger mot rivning av Grefsenveien 56 og 58, dersom dette er nødvendig for gjennomføring av planen. Det bør vurderes om det på det resterende



arealet på eiendommene kan etableres parkeringsanlegg som legger til rette for innfartsparkering («park and ride»). Dette vil kunne føre til mindre gjennomfartskjøring i indre by. Dette bør vurderes i egen reguleringsplan for disse eiendommene.

## **BYDEL SAGENE**

Marius Trana  
bydelsdirektør

*Godkjent og ekspedert elektronisk uten underskrift*

### **Trykte vedlegg:**

1. Reguleringsbestemmelser
2. Reguleringsplan
3. Prinsippplan

### **Utrykte vedlegg:**

Øvrige saksdokumenter kan lastes ned fra Plan- og bygningsetatens hjemmeside, her:  
<http://web102881.pbe.oslo.kommune.no/sidinmening/main.asp?idnr=2014054917>

## REGULERINGSBESTEMMELSER FOR RING 3 / STOROKRYSSET

### § 1 Avgrensning

Det regulerte området er vist på plankartet merket OIS-200802838, datert 30.10.2014.

### § 2 Arealformål i reguleringsplanen

Området reguleres til:

- Bebyggelse og anlegg
  - Boligbebyggelse
- Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur
  - Kjøreveg
  - Kjøreveg
  - Fortau
  - Gang- og sykkelveg
  - Sykkelveg/ sykkelfelt
  - Annen veggrunn – grøntareal
  - Annen veggrunn – teknisk anlegg
  - Trasé for sporveg
  - Holdeplass
  - Parkeringsanlegg
- Grønnstruktur
  - Turvei

### § 3 Utforming

Alle konstruksjoner i forbindelse med kollektivknutepunkt for trikk/ buss/ t-bane, murer, anlegg for sykkelparkering, takkonstruksjon, trappekonstruksjoner, samt grøntareal skal utformes med høy estetisk kvalitet.

Prinsipper for det som skal bygges, visuell utforming og detaljering av planforslaget vises på detaljplanens prinsipplan (B100) og illustrasjonsplan (O101).

Overgangen mellom planområdets arealer og tilgrensende arealer skal utformes mest mulig uten nivåsprang.

### § 4 Atkomstveier

Atkomstvei merket med f\_Kjøreveg 1 er atkomst til feltene A1 og B i gjeldende reguleringsplan S-4360. Kjørevei tilpasses i grensesnittet mot privat atkomstvei i gjeldende reguleringsplan S-4360 for Grefsen stasjonsby, vedtatt 02.04.2008.

Atkomstvei merket med f\_Kjøreveg 2 er felles avkjørsel for gnr.76 bnr.102, 75, 15, 57 og eventuelt senere utskilte parseller fra disse.

### § 5 Bestemmelsesområde, bruk av areal i reguleringsplanen

Bestemmelsesområde, områder regulert som bestemmelsesområde- midlertidig anleggsområde/ riggområde, tillates brukt til midlertidig anleggsområde/ riggområde for gjennomføringen av veianlegget. Ved ferdigstilt veianlegg trer den til enhver tid gjeldende regulering for dette området i kraft.

Arealer benyttet til midlertidige områder for anleggsområde/ riggområde skal tilbakeføres til opprinnelig stand.

Midlertidig anleggsområde / riggområde i hensynssonen planeres og tilsås med gress i påvente av utvikling på området.

### **§ 6 Støy**

Grenseverdiene i Miljøverndepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442, 2012), eller senere vedtatte forskrifter eller retningslinjer som erstatter denne, skal tilfredsstilles for støy fra veitrafikk i planområdet. Alle støyreducerende tiltak som vises på kart skal være gjennomført samtidig med ferdigstilling av veianlegget.

Eiendommen med adresse Storoveien 41, 0487 Oslo, GNR/BNR 76/15, tilbys lokal støyskjerm. Ved byggingen av trikkesporene skal skinner med overbygning vibrasjonsisolereres fra underlaget.

### **§ 7 Forurensing i grunnen**

Det utarbeides en miljøoppfølgingsplan / tiltaksplan til byggeplanen som godkjennes av Oslo kommune før bygging. Dersom det ved graving eller masseforflytting oppdages forurensede masser skal Oslo kommune varsles for forskriftsmessig behandling av de forurensede massene.

### **§ 8 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur**

Samferdselsanlegg merket o\_ på kartet skal være offentlige.

#### Sykkelparkering

Parkeringsanlegg, merket PA på plankartet, skal etableres med sykkelstativ og takoverbygg.

#### Kollektivknutepunkt - takoverbygg

Takoverbygg kan bygges innenfor den utstrekning som vist med linjesymbol for planlagt bebyggelse merket PB på reguleringsplankartet. Det tillates maks gesims-/mønehøyde 12 meter.

#### Trapper

Det skal bygges trapper mellom t-banen og trikkeholdeplassens plattformer på Storo bro. Prinsipløsning er vist på illustrasjonsplan (O101) og konstruksjonstegning (K1, K2, K4) i detaljplanen, som følger som vedlegg.

#### Tog og t-bane

Bymiljøetaten, Sporveien AS og Jernbaneverket skal uttale seg vedrørende konstruksjonssystemer i tilknytning til sporområder og Storo bro.

### **§ 9 Grønnstruktur**

Areal Turveg er fellesområde for feltene A1-A7 i gjeldende reguleringsplan S-4360 for Grefsen stasjonsby, vedtatt 02.04.2008, og skal opparbeides parkmessig med turvei. Fortauet tilpasses i grensesnittet mot felles grøntareal med turvei i gjeldende reguleringsplan S-4360.

### **§ 10**

#### **Rekkefølgebestemmelser i reguleringsplanen**

Atkomstvei f\_Kjøreveg 1 opparbeides før eksisterende atkomstvei fjernes slik at atkomst til eiendommene gnr. og bnr. 76/102, 76/75, og 76/15 sikres gjennom hele anleggsperioden.

Parkeringsanlegg skal være gjennomført samtidig med ferdigstilling av anlegget.



### TEGNFORKLARING

Nivå 1 under bru

PBL, KAP. 12 REGULERINGSPLAN

**SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR**

- Fortau
- Sykkelveg

**BEBYGGELSE OG ANLEGG**

- Boligbebyggelse

**SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR**

- Kjørveg
- Fortau
- Gang-/sykkelveg
- Sykkelveg
- Annen veggrunn - grøntareal
- Trase for sporveg
- Holdeplass
- PA
- Parkeringsanlegg

**GRØNNSTRUKTUR**

- Turvøi

**Nivå 2 på grunnen**

**LINE- OG PUNKTSYMBOLER**

- Planens avgrensning (vist ca. 1m utenfor juridisk linje)
- Formålsgrænse
- Planlagt bebyggelse
- Bebyggelse som forutsattes fjernet
- Bestemmelsesgrænse
- Regulert støvsyklem
- Midlertidig rigg- og anleggsområde
- Avkjørsel
- Stenging av avkjørsel

**ANNEN INFORMASJON**

- Ekisterende eiendomsgrænse
- Regulering som oppheves

Gjeldende regulering under  
Storøy bru, S-3181, S-2592 og  
S-3634 opprettholdes

**RING 3 STORØKRYSSET**  
Planforslag til offentlig ettersyn  
- detaljregulering

Stedens vegvesen Region Øst

Formålsgrense: OLS-20082838

Tegn nr.: OLS-20082838

Dato: 30.10.2014

Rev.: 2

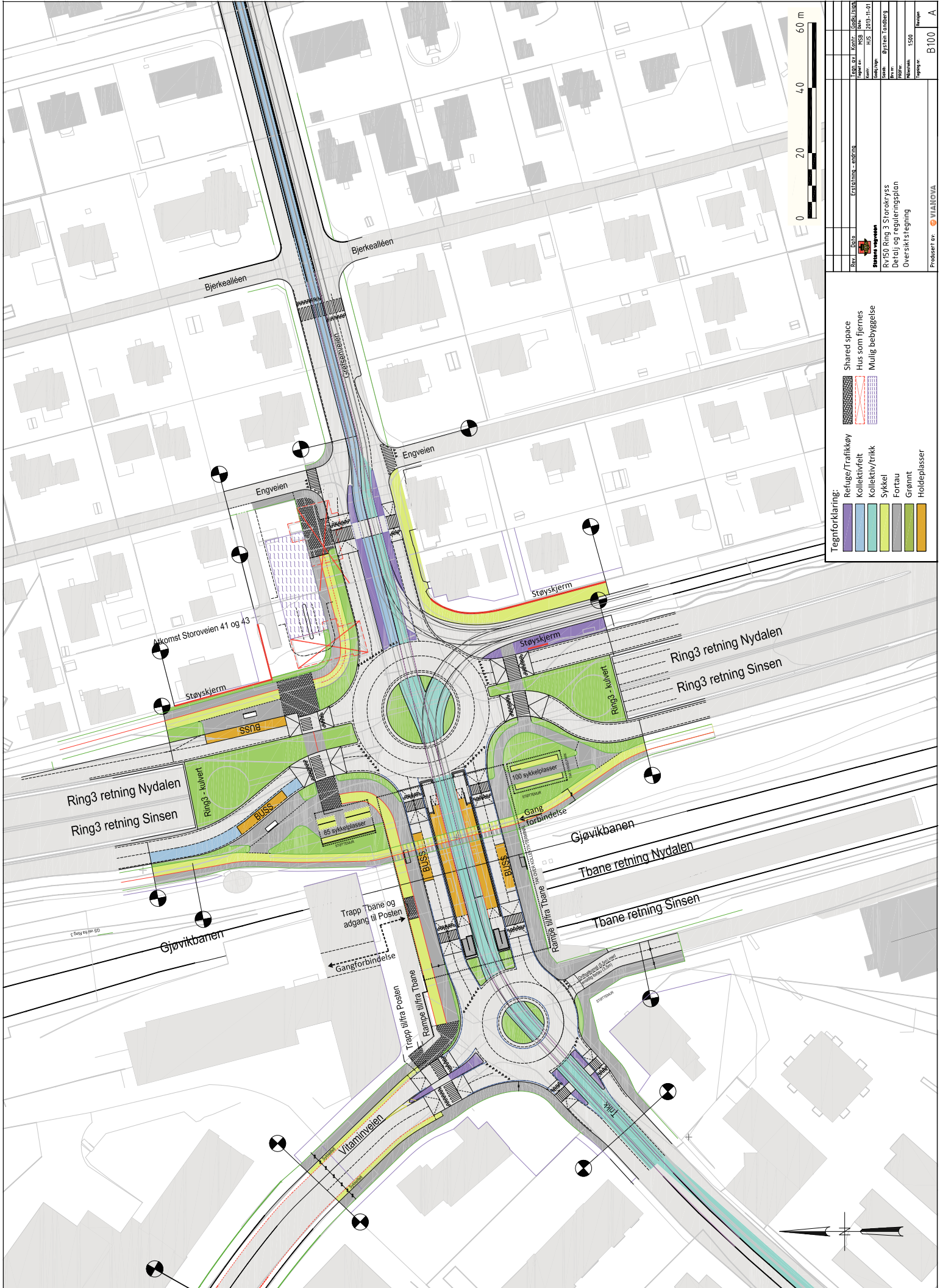
Saksbehandler: BRN/BOE

Saksbehandler: BRN/BOE

Plan- og bygningssetaten

Oslo kommune

Vahlis gate 1 0187 Oslo T. telefon: 02 180



Rev.	Dato	Beskrivelse / Endring	Legg til	Kont.	Godkj. av
1			MSB	Bene	2015-11-01
2			MSB	Bene	2015-11-01
3			MSB	Bene	2015-11-01
4			MSB	Bene	2015-11-01
5			MSB	Bene	2015-11-01
6			MSB	Bene	2015-11-01
7			MSB	Bene	2015-11-01
8			MSB	Bene	2015-11-01
9			MSB	Bene	2015-11-01
10			MSB	Bene	2015-11-01
11			MSB	Bene	2015-11-01
12			MSB	Bene	2015-11-01
13			MSB	Bene	2015-11-01
14			MSB	Bene	2015-11-01
15			MSB	Bene	2015-11-01
16			MSB	Bene	2015-11-01
17			MSB	Bene	2015-11-01
18			MSB	Bene	2015-11-01
19			MSB	Bene	2015-11-01
20			MSB	Bene	2015-11-01
21			MSB	Bene	2015-11-01
22			MSB	Bene	2015-11-01
23			MSB	Bene	2015-11-01
24			MSB	Bene	2015-11-01
25			MSB	Bene	2015-11-01
26			MSB	Bene	2015-11-01
27			MSB	Bene	2015-11-01
28			MSB	Bene	2015-11-01
29			MSB	Bene	2015-11-01
30			MSB	Bene	2015-11-01
31			MSB	Bene	2015-11-01
32			MSB	Bene	2015-11-01
33			MSB	Bene	2015-11-01
34			MSB	Bene	2015-11-01
35			MSB	Bene	2015-11-01
36			MSB	Bene	2015-11-01
37			MSB	Bene	2015-11-01
38			MSB	Bene	2015-11-01
39			MSB	Bene	2015-11-01
40			MSB	Bene	2015-11-01
41			MSB	Bene	2015-11-01
42			MSB	Bene	2015-11-01
43			MSB	Bene	2015-11-01
44			MSB	Bene	2015-11-01
45			MSB	Bene	2015-11-01
46			MSB	Bene	2015-11-01
47			MSB	Bene	2015-11-01
48			MSB	Bene	2015-11-01
49			MSB	Bene	2015-11-01
50			MSB	Bene	2015-11-01
51			MSB	Bene	2015-11-01
52			MSB	Bene	2015-11-01
53			MSB	Bene	2015-11-01
54			MSB	Bene	2015-11-01
55			MSB	Bene	2015-11-01
56			MSB	Bene	2015-11-01
57			MSB	Bene	2015-11-01
58			MSB	Bene	2015-11-01
59			MSB	Bene	2015-11-01
60			MSB	Bene	2015-11-01
61			MSB	Bene	2015-11-01
62			MSB	Bene	2015-11-01
63			MSB	Bene	2015-11-01
64			MSB	Bene	2015-11-01
65			MSB	Bene	2015-11-01
66			MSB	Bene	2015-11-01
67			MSB	Bene	2015-11-01
68			MSB	Bene	2015-11-01
69			MSB	Bene	2015-11-01
70			MSB	Bene	2015-11-01
71			MSB	Bene	2015-11-01
72			MSB	Bene	2015-11-01
73			MSB	Bene	2015-11-01
74			MSB	Bene	2015-11-01
75			MSB	Bene	2015-11-01
76			MSB	Bene	2015-11-01
77			MSB	Bene	2015-11-01
78			MSB	Bene	2015-11-01
79			MSB	Bene	2015-11-01
80			MSB	Bene	2015-11-01
81			MSB	Bene	2015-11-01
82			MSB	Bene	2015-11-01
83			MSB	Bene	2015-11-01
84			MSB	Bene	2015-11-01
85			MSB	Bene	2015-11-01
86			MSB	Bene	2015-11-01
87			MSB	Bene	2015-11-01
88			MSB	Bene	2015-11-01
89			MSB	Bene	2015-11-01
90			MSB	Bene	2015-11-01
91			MSB	Bene	2015-11-01
92			MSB	Bene	2015-11-01
93			MSB	Bene	2015-11-01
94			MSB	Bene	2015-11-01
95			MSB	Bene	2015-11-01
96			MSB	Bene	2015-11-01
97			MSB	Bene	2015-11-01
98			MSB	Bene	2015-11-01
99			MSB	Bene	2015-11-01
100			MSB	Bene	2015-11-01

- Tegnforklaring:**
- Refuge/Trafikkøy
  - Kollektivtveit
  - Sykkeltveit
  - Fortau
  - Grønt
  - Holdeplasser
  - Shared space
  - Hus som fjernes
  - Mulig bebyggelse

Rev. 150 Ring 3 Sørøstkryst  
 Del og reguleringsplan  
 Oversikts tegning  
 1:500  
 Prosjekt nr. B100 A