



Bydelsutvalget

BU-sak 151/2014
BUK-sak 26/2014

Deres ref:

Vår ref (saksnr):
2013/684

Saksbeh: Marianne Netland, 23431109

Dato: 25.11.2014

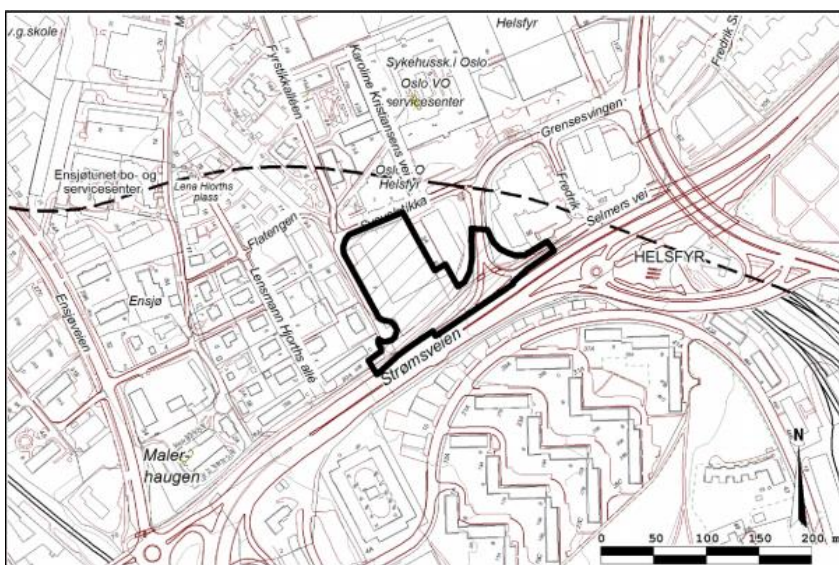
Arkivkode:
512.1

BU-sak 151/2014 BYDELENS UTTALELSE TIL OFFENTLIG ETTERSYN AV DETALJREGULERING MED KONSEKVENSTREDNING - FYRSTIKKALLÉEN 1 M.FL, HELSFYR

Bydelsadministrasjonen mottok 23.10.2014 planforslag for Fyrstikkalléen 1 mfl til offentlig ettersyn. Planforslaget er tilgjengelig på PBEs saksinnsynsløsning med saksnummer 201306670.

Saksopplysninger

KS Fyrstikkalléen 1 (Oslo Areal) har sendt inn forslag om å omregulere Fyrstikkalléen 1 m.fl. fra kontor, forretning og lager til forretning, undervisning, kontor, bevertning og kjøreveg,



fortau, gang- og sykkelveg og annen veggrunn – grøntareal. Det er ønsket å bygge 3 stk kontorbygg på henholdsvis 9, 10 og 7 etasjer som vil være sammenbundet av et bygg i transparent materiale. Utnyttelsen er tredoblet fra dagens situasjon. Gang- og sykkelvegen er foreslått utvidet.

Plan- og bygningsetaten har anbefalt forslaget med



Bydel Gamle Oslo
Bydelsadministrasjonen

Besøksadresse:
Platousgate 16

Postadresse:
Postboks 9406 Grønland
0135 Oslo

Telefon: 02180
Telefaks: 23 43 10 01
Bankkonto: 13150100431
Org.nr.: 974778742

Internett: www.oslo.kommune.no

E-post: postmottak@bgo.oslo.kommune.no

forbehold om at bygg A gjøres en etasje lavere og trekkes tilbake mot øst, at det kun tillates enkelte broforbindelser mellom byggene og at antall parkeringsplasser er normens minimum, i tillegg at det tas inn ytterligere rekkefølgebestemmelser.

Bydelsutvalgets tidligere behandling

Bydelsutvalget har hatt saken til uttalelse ved to anledninger, i henholdsvis BU-sak 94/2013, og BU-sak 116/2013. Vedtakene er vedlagt.

Eksisterende forhold

Fyrstikkalléen 1 er i dag bebygget med to kontorbygg sentralt på tomten, med omkringliggende overflateparkering. Bebyggelsen ble opprinnelig oppført for Teknisk museum i 1958, men har vært benyttet til kontorformål, senest for Lindorff AS og Hurtigruta Carglass.

I henhold til gjeldende reguleringsplan S-2942, vedtatt 01.10.1987, er maks u-grad 1.25. Maks gesimshøyde mot vei 560 er kote 97, og maks gesimshøyde mot Fyrstikkalléen er kote 86. Det skal være en forhage på 7.5 meters bredde langs offentlige veier og 10 m mot boliger i vest. Utbyggingen i dagens situasjon overskrider det som er satt i gjeldende reguleringsplan.

Planstatus og overordnet rammeverk

T-5/93 Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging

Planlegging av utbyggingsmønsteret og transportsystemet skal legge til rette for effektiv, trygg og miljøvennlig transport, og slik at transportbehovet kan begrenses. Viktige tema er kollektivbetjening, gode forhold for sykkel, hensyn til gående og bevegelseshemmete, samt tilknytning til hovedveinettet.

Gjeldende overordnede planer

Kommuneplan 2009, vedtatt 16.12.2009

Kommuneplan 2009 er en foreløpig juridisk bindende arealdel. Arealdelen innebærer ingen endring av eksisterende juridisk bindende arealformål. Ifølge bystyrets vedtak gjelder fortsatt arealstrategiene i kommuneplan 2008.

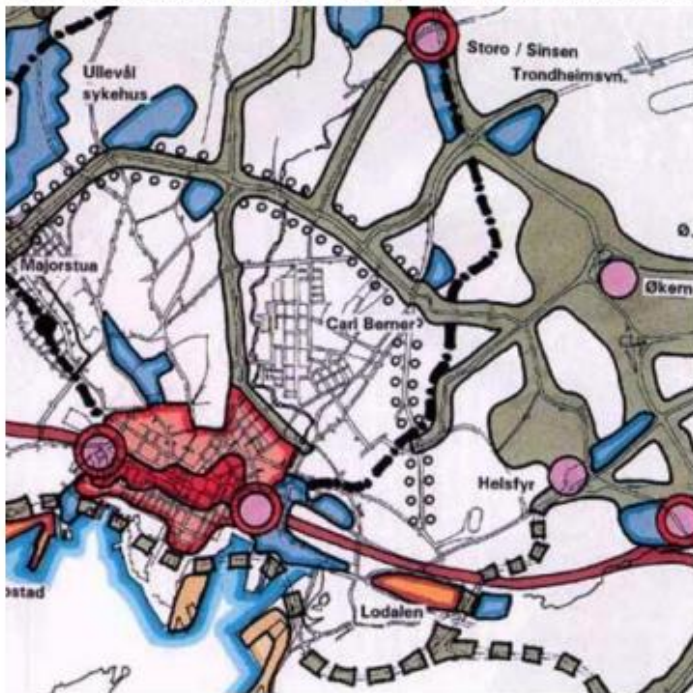
Kommuneplan 2008, vedtatt 11.06.08

Fyrstikkalleen 1 ligger innenfor et område som i arealstrategikartet til kommuneplan 2008 er markert som allsidig bymiljø med stor andel boliger. Helsefyr er avmerket som område for knutepunktutvikling med blandet arealbruk. Kommuneplanen har følgende målsettinger som er relevante for prosjektet:

- Byens blågrønne preg skal bevares og styrkes.
- Oslo skal være en internasjonalt attraktiv by og en drivkraft i Osloregionen. Gjennom dette søkes det å utvikle etablerte sterke næringsmiljøer, og sikre effektive transportløsninger.
- Oslo skal ha en bærekraftig byutvikling der det tilrettelegges for et konsentrert og knutepunktbasert utbyggingsmønster innenfor eksisterende byggesone. En høy utnyttelse av arealene på knutepunkter og andre attraktive sentrumsområder skal gi Oslo en posisjon som kunnskaps- og kulturby for "moderne næringer" og samtidig bidra til å styrke byens identitet og konkurransevne. Ved knutepunktutvikling skal det legges vekt på å utvikle gode lokalmiljøer, der grøntområder etc. inngår i planleggingen.
- Det er viktig at parkeringsdekningen ved nybygging bygger opp om kollektivtrafikken.

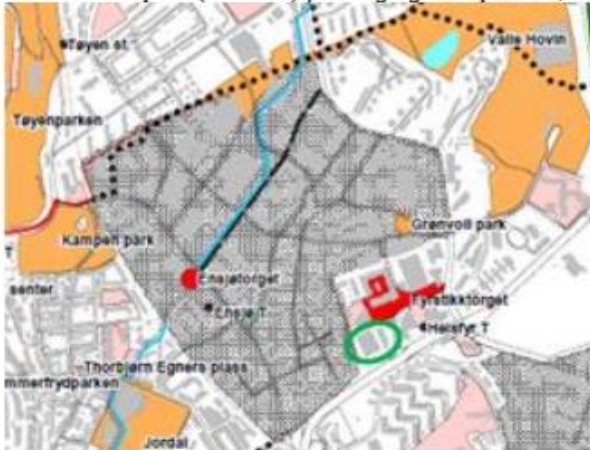
Kommunedelplan for indre Oslo (KDP 13), vedtatt 02.12.98

Kommunedelplanen for indre Oslo er en strategisk, ikke juridisk bindende plan, med målsetting om å gi et samlet perspektiv på byutviklingen og trekke opp retningslinjer for arealplanlegging og gjennomføring av tiltak. Visjonen er å utvikle indre by til en del av et bærekraftig storbysamfunn. Indre by henger



funksjonelt sammen med områdene ut mot Ring 3. Området ved Høstvedt er angitt som et viktig transportområde og et knutepunkt med byutvikling. I kapittel 5 Samordnet areal- og infrastruktur omtales en strategi for endring av transportkorridorer med knutepunkter. Hensikten er å bedre miljøet og sikre framkommeligheten på veinettet ved å redusere veksten i arbeidsreiser med bil. Virkemiddelet er å satse på knutepunkter med strategisk beliggenhet i forhold til regional kollektivtransport og hovedveier. Knutepunktene må ha et utviklingspotensial for flere funksjoner med vekt på høy arbeidsplassandel. Satsing på hovedknutepunktene og banekorridoren fra vest til øst handler om store investeringer med et stort miljøpotensiale knyttet opp mot en tett, bymessig knutepunktutvikling med høy arbeidsplass-andel. Høstvedt er angitt som ett av nøkkelområdene.

Kommunedelplan (KDP 17) for torg og møteplasser, vedtatt 22.04.09



Kommunedelplanen skal sikre at alle deler av byggesonen utenfor sentrumsområdet har et allsidig, velfungerende og lett tilgjengelig tilbud av torg og møteplasser med høy estetisk kvalitet. Kommunedelplan for torg og møteplasser viser ingen særskilt markering for Fyrstikkalléen 1 (markert med grønn sirkel i kartutsnittet). Planområdet ligger rett utenfor område som er markert som område for etablering av torg/møteplass ved byutvikling. Dette er områder der det ved byutvikling skal etableres torg/møteplass som del av ny allment tilgjengelig byromsstruktur.

Kommunedelplan (KDP 8) for grøntstruktur i byggesonen, vedtatt 15.12.93

Grøntplanen er en prinsipplan for den overordnede grøntstrukturen innenfor byggesonen. Planens målsetting er bl.a. å bevare Oslos særpreg som den grønne byen mellom åsene, sikre behovet for rekreasjonsområder som parker og turveier på overordnet nivå, bevare og synliggjøre viktige landskapstrekk. Arealer langs kommunikasjonsårer behandles som overordnet sett viktige og potensielt positive områder for opplevelse av en grønn by.

Planleggingsprogram for Ensjø, vedtatt 17.03.2004

Ensjø ligger sentralt plassert i forhold til overordnet veistruktur og i randsonen av indre by. Ensjøområdet ønskes bygget ut med en bymessig struktur og utvikles som en del av det som oppfattes som indre by. Området tenkes utviklet med 5000-7000 nye boliger. Områdene mot Strømsveien er definert som områder med fastlagt struktur. Her forutsettes ikke vesentlige endringer. Området i tilknytning til Fyrstikkertorget – Strømsveien har utviklet seg til et kontor-/næringsområde med store kontorbygg og et lokalt senter på Fyrstikkertorget. Fyrstikkalléen 1 ligger innenfor område med fastlagt struktur/utnyttelse, se markering med

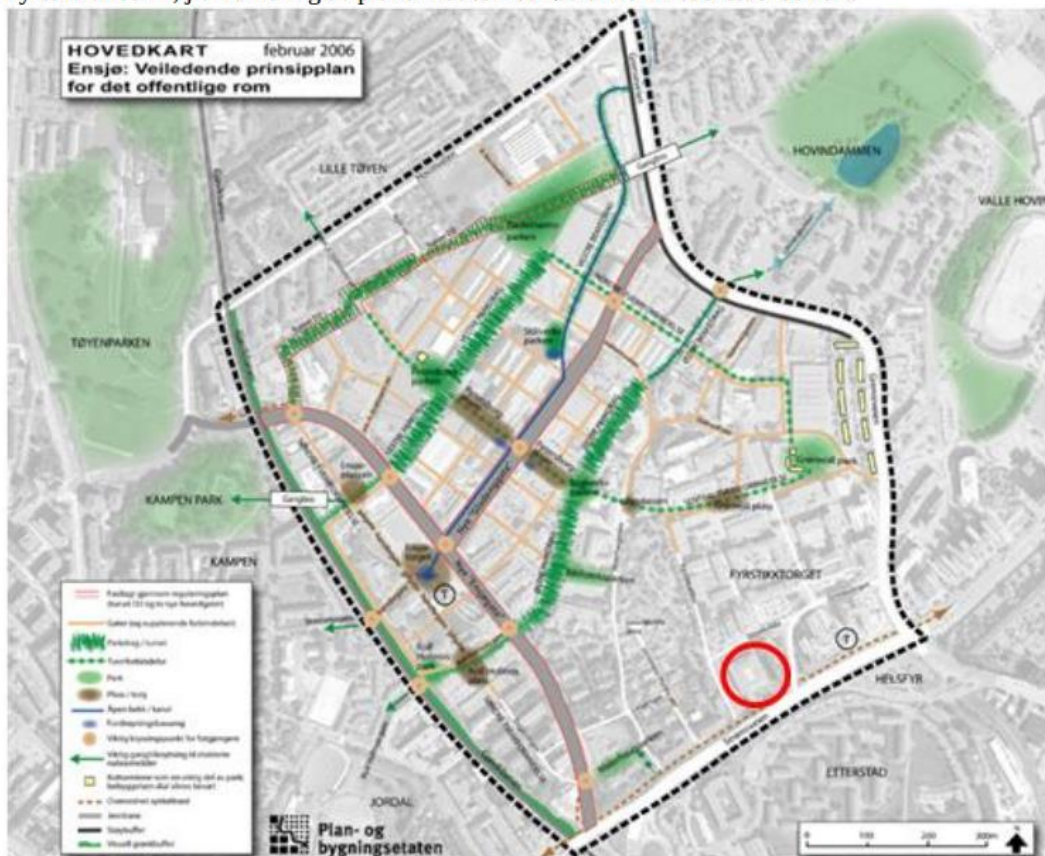


lilla sirkel i kartutsnittet. Fyrstikkertorget, som er en del av Helsfyr, forutsettes videreutviklet med basis i gjeldende regulering i et service- og kompetanserettet bedriftsmiljø. Utvikling av tyngdepunktet rundt Ensjø T-banestasjon skal ikke komme i konflikt med Helsfyr's betydning som hovedknutepunkt. Det skal legges til rette for en utvikling som innebærer at den mest arealkrevende og miljøbelastende næringsvirksomheten flyttes ut. Det skal ikke tilrettelegges for

næringsvirksomhet som kan være miljøbelastende på bomiljøet på grunn av trafikk, støy, forurensning etc. I den videre planlegging og utvikling av Ensjøområdet må det etableres gangforbindelser som sikrer sammenhengen mellom transformasjonsområdene og nærområdene, blant annet forbindelse mot Helsfyr. For å sikre en god bymessig utvikling vil det være viktig å opprettholde eksisterende grøntdrag/turveier, samt etablere nytt. Det bør være sammenheng mellom høy utnyttelse og antall parkeringsplasser i den forstand at en ikke kan regne med både høy utnyttelse og mange parkeringsplasser. Den til enhver tid gjeldende parkeringsnorm skal legges til grunn.

Veiledende prinsipplan for det offentlige rom på Ensjø, vedtatt 28.02.2007

På grunnlag av bystyrets vedtak av planleggingsprogram for Ensjø, ble det utarbeidet en veiledende prinsipplan for det offentlige rom (VPOR). VPOR fastsetter noen prinsipper for utvikling av det offentlig rom på Ensjø. Planen fastsetter ikke eksakt arealbruk, men er retningsgivende for alle reguleringsforslag som fremmes. Gjennomføringen av tiltak som inngår i VPOR forutsettes å skje i nært samarbeid mellom Oslo kommune og utbygger. VPOR vil ligge til grunn for forhandlinger mellom kommunen og utbygger om utbyggingsavtaler. Det er ikke angitt særskilte offentlige rom umiddelbart omkring området ved Fyrstikkalleen 1, jf. markering av planområdet med rød sirkel i nedenstående kart.



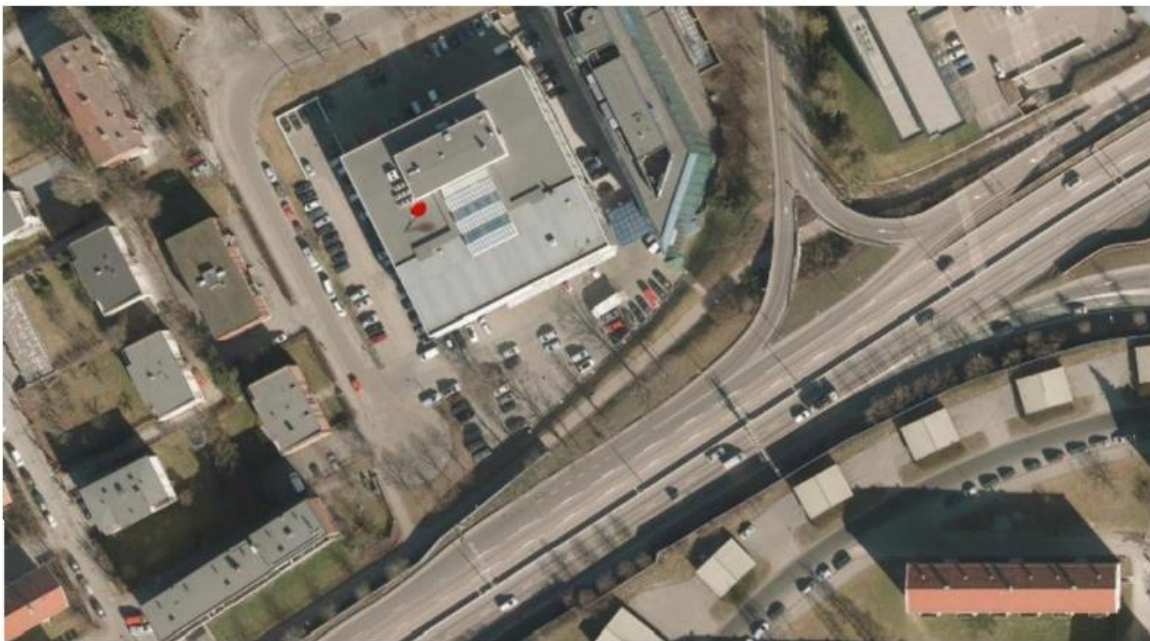
Kart til VPOR for Ensjø. Fyrstikkalleen 1 markert med rød sirkel.



Plan for hovedsykkelveinettet i Oslo, vedtatt 22.09.99

Målsettingen med planen er å gjøre sykkelen til et attraktivt transportmiddel, og få flere til å sykle. Det er særlig ønskelig å få flere arbeidsreiser over på sykkel. Utbygging av hovedsykkelveinettet i Oslo vil primært dekke behovene til transportsyklister. Framkommeligheten for syklister skal bedres, og sikkerheten og forutsigbarheten for syklister og forholdet mellom syklister og andre trafikantgrupper skal økes. Planen viser sykkelruter langs Ring 2 og Ring 3, Østre Aker vei og Østensjøveien. Rute E6 – Strømsveien går forbi Fyrstikkalléen 1.

Hovedsykkelvei E6 - Strømsveien langs Fyrstikkalléen 1 er allerede regulert og opparbeidet i 3 m bredde, jf. nedenstående flyfoto.

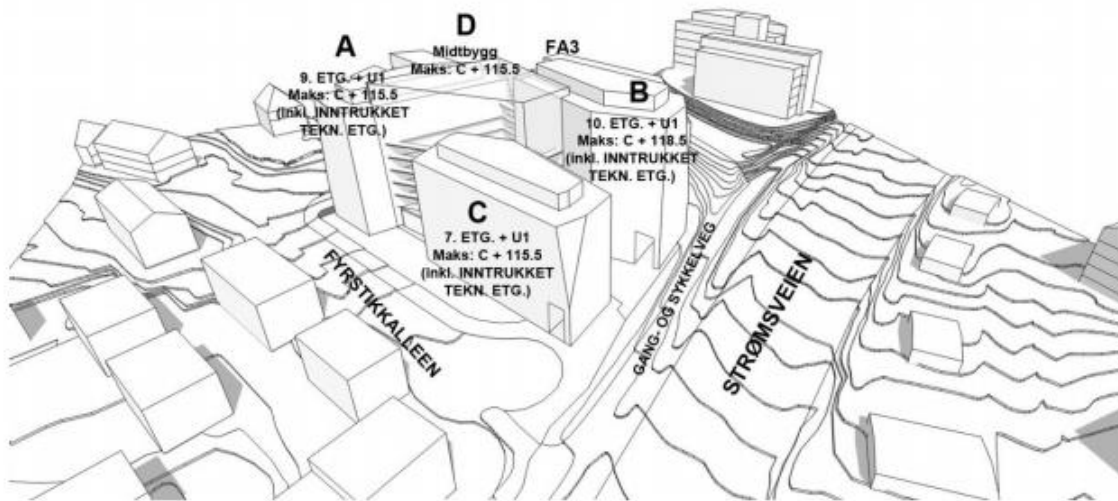


Nærmere om planforslaget

Området ligger et steinkast fra Helsfyr, og forslagsstiller har derfor foreslått å regulere Fyrstikkalléen 1 til forretning, undervisning, kontor, bevertning og kjøreveg, fortau, gang- og sykkelveg og annen veggrunn – grøntareal. Bebyggelsen er på 32 000 m², som innebærer en tredobling av dagens utnyttelse. Planområdet er den siste eiendommen i rekken av næringsseiendommer langs E6 mellom ring 3 og Vålerengtunnelen.

Bebyggelsen fordeles på tre kontorbygg på henholdsvis 9, 10 og 7

etasjer, med muligheten for et sammenbindende bygg i transparent materiale.



Forslagsstiller argumentasjon for planforslaget:

- Sentral tomt på Helsfyr – høy utnyttelse nær et kollektivknutepunkt med vekt på miljøvennlige løsninger, høy arkitektonisk kvalitet og visuell identitet
- Mest mulig attraktivt, robust og markedsmessig tilpasset prosjekt.
- Forsterket grøntdrag rundt planområdet
- BREEAM-sertifisering, lavt energibehov
- Avtrapping av høyder mot syd

Formål

De foreslåtte formålene er forretning, undervisning, kontor, bevertning og kjøreveg, fortau, gang- og sykkelvei og annen veggrunn – grøntareal. Formålene fordeler seg slik:

Utnyttelse m. m.

Bruksareal:	Forretning/undervisning/kontor/bevertning: Maksimalt BRA= 32.000 m ²
Herav:	
Kontor	Maksimalt BRA= 32.000 m ²
Forretning	Maksimalt BRA= 1.500 m ²
Undervisning	Maksimalt BRA= 20.000 m ²
Bevertning	Maksimalt BRA= 2.000 m ²

Forslagsstiller argumenterer for at bygget i vesentlig grad er planlagt benyttet til kontorformål. Kombinasjonsformålet som i tillegg inneholder forretning, bevertning og undervisning, skal muliggjøre en fleksibel bruk av bygget. F.eks vil en offentlig tilgjengelig kantine være avhengig av formål bevertning. Det er gitt arealmessige begrensninger på alle delformål med unntak av kontor.

Planen gir mulighet for å legge inn undervisningsformål med maks 20 000 m² BRA. Det er forutsatt å være en institusjon som driver høgskole-/voksenopplæringsvirksomhet. Det er ikke tenkt å legge til rette for barneskole- eller ungdomsskolevirksomhet i bygget da disse krever uteoppholdsarealer. Forretningsformålet er begrenset til 1500 m² for å unngå større sammenhengende forretningsarealer som vil generere mer trafikk enn annen forretningsdrift.

Det er tenkt publikumsrettede funksjoner i 1 etasje.

Gang-/sykkelvei

Det er i reguleringsbestemmelsene sikret opparbeid av ny gang-/sykkelveg i 5.5 m bredde. Planen regulerer også en mulighet for å legge inn trapp/rampe fra gang-/sykkelveg langs Strømsveien ned til gårdsplass sør for Fyrstikkalléen 3, for å sikre snarveg for ansatte, samt til kollektivholdeplass ved Strømsveien.

Parkering og trafikkforhold

Det er foreslått to atkomster til planområdet, en fra Svovelstikka og en fra Fyrstikkalléen. Begge skal være felles atkomster med Fyrstikkalléen 3. Atkomst fra Svovelstikka er ment å være publikumsatkomst med «Kiss and Ride» og gangatkomst til hovedinnganger. Atkomsten fra Fyrstikkalléen skal betjene varelevering og parkeringskjeller, og skal dimensjoneres for nyttetraffikk. Planen forutsetter at all parkering med bil skal skje i parkeringskjeller. Det er foreslått en parkeringsdekning innenfor gjeldende parkeringsnorm, men i det øvre spekteret av normen. Minimum iht normen er 60 p-plasser og maksimum er 285. Forslagstiller har lagt seg på 144 p-plasser, som er 4.5 plasser pr 1000 m² BRA.

Utomhusplan

Det stiller krav om bevaring og re-etablering av eksisterende trerekker langs Fyrstikkalléen og Svovelstikka, og i tillegg skal planområdets randsonevegetasjon ytterligere forsterkes, spesielt mot boligområdet mot sydvest.

Konsekvenser av forslaget

Det er utarbeidet en konsekvensutredning av planforslaget. Kortfattet oppsummering av konsekvenser kan leses i saksfremstillingens pkt 3.5 på side 80.

Konsekvensutredningen opererer med tre ulike alternativer:

- 0-alternativet: Dagens situasjon.
- Alternativ 1: Forslagsstillers foretrukne alternativ
- Alternativ 2: Forslag initiert av PBE. Tilsvarende utformet som alternativ 1, med unntak av at bebyggelsens høyder og utstrekning mot boligbebyggelsen i vest er redusert. Delområde A er redusert med en etasje fra 9 til 8 og trukket tilbake slik at sørvestfasaden på bygget flukter med bygg C's sørvestfasade. Utnyttelsen er noe redusert, med ca 1000 – 1500 m².

I følge forslagsstiller er både utredningsalternativ 1 og 2 vurdert til å bidra til måloppfyllelse av de overordnede planer og mål, og i større grad en 0- alternativet.

Risiko- og sårbarhetsanalysen viser at begge utredningsalternativene (utbyggingsalternativene) i liten grad medfører risiko for uønskede hendelser.

For bygge- og anleggsperioden er det bemerket at det vil være noe økt støy- og støvbelastning i tillegg til anleggstrafikk.

Det er foreslått avbøtende tiltak i form av:

Avbøtende tiltak:

- Sikring av midlertidige adkomster for alle arbeidstakere i FA3, og gode adkomstforhold for boliger i Fyrstikkalléen.
- God informasjon og skilting
- Fysisk skille mellom anleggs- og fotgjengerareal må vurderes.
- Fysisk skille mellom gang- og sykkelveien langs Strømsveien og anleggsområdet.
- Gang-/sykkelvei og fortausareal må ikke brukes til manøvreringsområde for anleggstrafikk.
- Midlertidig flytting av gang-/sykkelvei i anleggsperioden for å oppnå kontinuerlig bruk
- Av- og pålessing for anleggsbiler skal skje internt på planområdet.
- Forutgående grunnundersøkelser må foretas i detaljprosjektfasen.
- Krav til gode rutiner for å unngå grunnforurensning.
- I forbindelse med flytting av vann- avløps- og høyspentledninger: Detaljert prosjektering i forkant, jevnlig kontroll underveis i arbeidene. Gode rutiner for oppsamling av vann dersom brudd på vannledning skulle oppstå.

Forslagsstiller har foretatt en vurdering av hvordan de ulike utredningsalternativene vil gi nær- og fjernvirkning, skyggeforhold og landskapsforhold, og deres konklusjon er at konsekvens i forbindelse med utredningsalternativ anses å være tilnærmet like. For boligområdet anses konsekvensene av utredningsforslagene som «middels» negativ og med et «lite/intet til middels» omfang.

De trafikale konsekvensene av tiltaket anses å være små, men med en samlet likeverdig konsekvens av begge utredningsalternativene til «liten negativ». Det er foreslått at veganlegg, atkomster, fortau m.m. utformes særskilt med tanke på å unngå trafikkulykker, og at etablering av nytt fortau langs Fyrstikkalléen og ny gang-/sykkelvei langs Strømsveien.

Plan- og bygningsetatens vurdering av planforslaget:

Planområdet er den siste eiendommen i rekken av næringseiendommer langs E6 mellom ring 3 og Vålerengtunnelen. Fyrstikkalléen, som ligger vest for planområdet, markerer overgangen til boligområdet i vest. Plan- og bygningsetaten vurderer at en foretting av kontorarbeidsplasser et steinkast fra Helsefyrtårn, som er et regionalt kollektivknutepunkt, er i tråd med overordnede føringer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. Etaten anbefaler mulighet for en større andel undervisning fordi det er sikret i bestemmelsene at det er kun voksenopplæring, høyskole og lignende som tillates. Planområdet har ikke utearealer og er utsatt for støy og luftforurensing. Etaten kan derfor ikke anbefale grunnskole og videregående skole. Etaten vurderer at det er minimumsnorm for parkering som skal følges, og ikke et noe høyere antall slik forslagsstiller ønsker. Bebyggelsens viktigste arkitektoniske elementer er sikret i bestemmelsene. Etaten ønsker en plassering av bebyggelsen og høyder lik utredningsalternativ 2 i konsekvensutredningen fordi etaten vurderer at dette gir en bedre situasjon for boligene i vest. Etaten fraråder den viste sammenbyggingen av bygg A, B og C fordi dette forsterker bebyggelsens høyder mot boligene i vest og framstår som en vegg mot disse. Etaten vurderer at forslagsstiller skal utvide kulverten til gang- og sykkelvegen under påkjøringsrampa til E6 og gang- og sykkelvegen nordøst for denne, i tillegg til at det bør tas inn rekkefølgebestemmelser som opparbeidelse av krysset Svovelstikka – Fyrstikkalléen og finansiering av Grønvoll park.

Plan- og bygningsetaten anbefaler planforslaget med forbehold om:

- At bestemmelsene spesifiserer at det er minimumsnorm for parkering for bil som skal brukes.
- At bestemmelsene spesifiserer at det er den til enhver tid gjeldende parkeringsnorm som skal følges.
- At det sikres i plankart og bestemmelser at det kun tillates enkelte broforbindelser mellom bygg A, B og C og ikke en full sammenbygging slik forslagsstiller åpner for innenfor felt D.
- At bygg A reduseres med én etasje.
- At bygg A sin kortsida mot vest legges i flukt med langsida til bygg C mot vest.
- At reguleringsbestemmelsen om kulverten og sykkelvegen nordøst for denne spesifiserer at det er utbygget som skal opparbeide disse tiltakene.
- At det tas inn rekkefølgebestemmelse om krysset Svovelstikka – Fyrstikkalléen skal være opparbeidet før midlertidig brukstillatelse gis.
- At det tas inn rekkefølgebestemmelse om at Grønvoll park skal være sikret opparbeidet før igangsettingstillatelse gis.

Bydelsdirektørens vurdering

Formål

Formål undervisning er foreslått opp til 20 000 m² BRA. Til sammenligning hadde Brynseng skole ved utleggelse av offentlig ettersyn i 2013 15 293 m² til rent undervisningsformål. Bydelsdirektøren viser til at det er diskutert i PBEs vurdering av forslaget om hvorvidt dette er en akseptabel størrelse, og PBE har konkludert med at dette er mulig fordi krav til uteoppholdsareal for barne- og ungdomsskoler ikke kan oppfylles i dette bygget, og dermed vil bygget kun bli benyttet til undervisningsformål som ikke krever uteoppholdsareal slik barne- og ungdomsskoler gjør. I tillegg er plasseringen i tilknytning til et større knutepunkt noe som taler for at undervisningsformål kan tillates her. Bydelsdirektøren ser positiv på at det legges opp til et slikt formål dersom det fører til mer aktivitet på ettermiddags og kveldstid. I følge forslagsstiller er det snakk om kun høyskole, voksenopplæring, kveldsundervisning og lignende som er tenkt i bygget. Kombinert undervisning og kontor kan dermed gi sambruksfordeler, slik at bygget ikke står tomt på kveldstid, og aktiviteten til og fra bygget på ettermiddags og kveldstid på gateplan vil virke tryggende for området.

Utnyttelse og høyder

Bydelsutvalget poengterte ved forrige runde at det må gjøres gode grep for å sikre forholdet til den nærliggende bebyggelsen i form av oppbrutte og skalerte volumer. Forslaget som nå ligger på bordet tar ikke i tilstrekkelig grad hensyn til den omkringliggende bebyggelsen, noe som også er poengtert av PBE i deres vurdering av planforslaget. Bydelsdirektøren stiller seg

bak PBE når det gjelder deres henstilling til at det kun tillates enkelte broforbindelser mellom bygg A, B og C og ikke en full sammenbygning, og når de foreslår en reduksjon av bygg A.

Parkeringsdekning

Samordnet areal- og transportplanlegging tilsier at en legger arbeidsplassintensive virksomheter med i bygg med høy utnyttelse langs kollektivknutepunkt for å minske transportbehovet. Forslaget åpner for en svært høy utnyttelse, ligger ved et knutepunkt og i tillegg er det foreslått en parkeringsdekning utover minimumskravet i parkeringsnormen. Bydelsdirektøren er enig med Statens vegvesen og PBE i at parkeringsdekningen må reduseres. Det er et uttalt mål i de overordnede planrammene at all økning i transport skal skje ved gange, sykling og kollektivtransport, og dermed må det stilles strenge krav til arbeidsplassintensive virksomheter langs kollektivknutepunkter. PBE kan ikke anbefale en parkeringsdekning over 2 plasser pr 1000 m² Bra, mens forslagsstiller har laget et planforslag med en dekning på 4.5 plasser pr 1000 m², og har signalisert at de vil fremme eget alternativ til politisk behandling som sikrer at minimumsnorm for parkering skal følges. Bydelsdirektøren støtter PBE i denne vurderingen.

Syklister og gående

Forslagsstiller har laget et løsningsforslag som gir 5.5 meter bred gang- og sykkelveg, hvor sykkelvegen blir 3 meter og fortauet 2.5 meter bredt. Siden dette er en velbrukt transportstrekning for syklister er dette på høy tid. Det må sikres gode siktlinjer og en god løsning slik at konflikter mellom gående og syklende reduseres. Spesielt gjelder dette ved anleggsarbeidsperioden. Planarbeidet har fokus på anleggstiden og forholdet for gående og syklende.

Bydelsdirektøren innstiller til bydelsutvalget å fatte følgende vedtak:

1. Bydelsutvalgets støtter PBEs forbehold i saken. Bygg A må reduseres med 1 etasje. Minimumsnorm for bilparkering må brukes. Kun enkelte broforbindelser mellom byggene kan tillates. Grønvoll park må være sikret opparbeidet før igangsettingstillatelse gis.
2. Det må sikres at gående og syklende hensyntas under anleggsarbeidene. Siden dette er en velbrukt trasé for syklister, må løsningen under anleggsarbeidene ikke medføre et forhøyet konfliktnivå mellom syklister og gående.

Bydel Gamle Oslo

Lasse Østmark
bydelsdirektør

Randi Nagelhus
avdelingsdirektør

Vedlegg:

1. BU-sak 94/2013
2. BU-sak 116/2013
3. Planforslag til offentlig ettersyn
4. Plankart
5. Fastsatt planprogram
6. Trafikkanalyse
7. Trafikkanalyse – tilleggsdokument
8. Rapport støy
9. Skisseprosjekt
10. Skisseprosjekt redusert