



Oslo kommune  
Plan- og bygningsetaten  
Avdeling for byutvikling

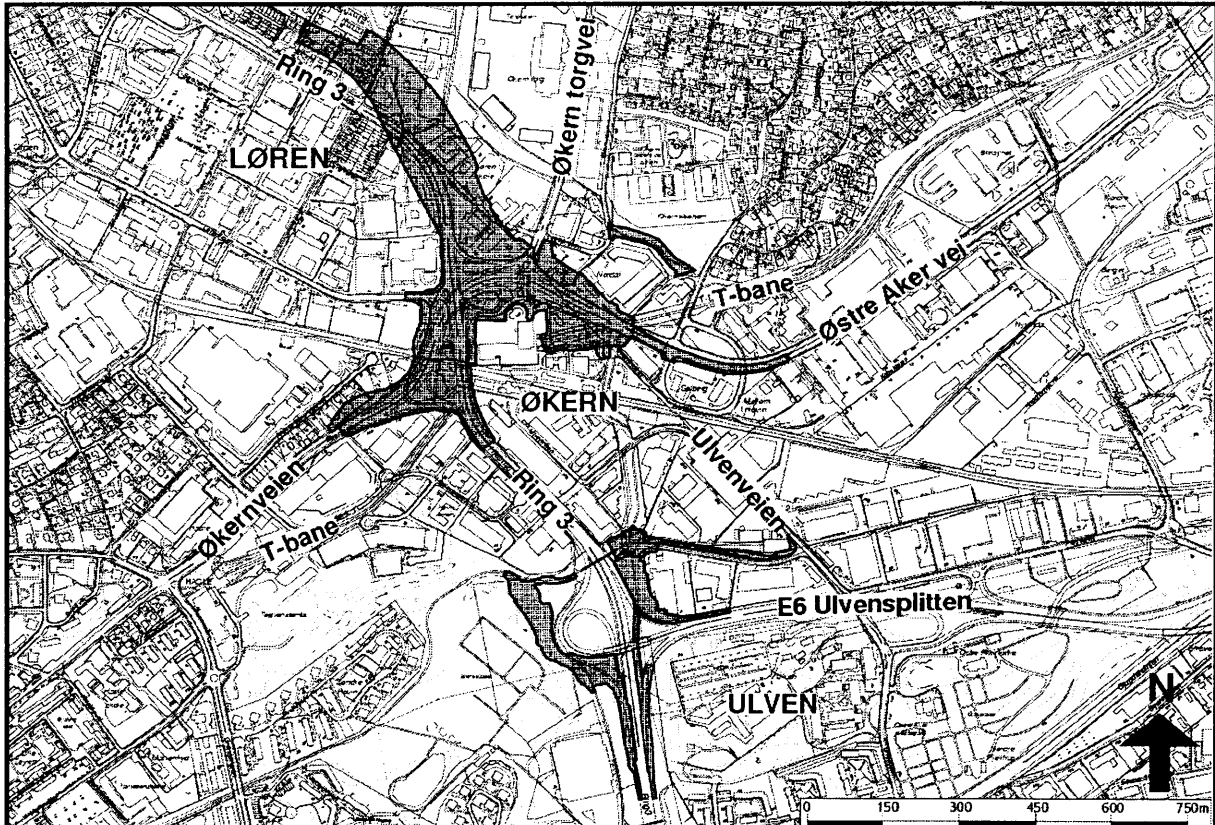
## Ring 3 ved Økern og Ulven Del av plan for Rv 150 Ring 3 Ulven-Sinsen

### Planforslag til offentlig ettersyn Reguleringsplan

På bakgrunn av kostnadsoverskridelser for veiprojektet Rv 150 Ring 3 Ulven-Sinsen, og med hensikt å sikre finansiering av tunnelen mellom Sinsen og Økern, foreslås det endringer av reguleringsplanen vedtatt i 2003. En målsetting er at endringene ikke skal komme i konflikt med rammene for byutvikling gitt i vedtatt KDP for Økernområdet. En lang tunnelrampe i betong fra Ring 3 til Østre Aker vei tas ut av gjeldende planer. Dette er i seg selv kostnadsbesparende og gir også en enklere og billigere byggefase. Systemendringen nødvendiggjør i tillegg diverse andre planendringer. Plan- og bygningsetaten anbefaler planforslaget.

Plan- og bygningsetaten ber om bemerkninger til forslaget i løpet av høringsfristen fra: 08.01.2007  
til: 07.02.2007.

Forslagsstiller: Statens vegvesen Region øst



Bydeler: 2 Grünerløkka - 9 Bjerke  
1 Gamle Oslo - 12 Alna

Saksnummer: 200609554  
Dokumentnummer: 22  
Saksnummer oppgis alltid ved henvendelse



Plan- og bygningsetaten  
Avdeling for byutvikling

Internett:  
www.pbe.oslo.kommune.no

Besøksadresse:  
Vahls gate 1, 0187 Oslo  
Postadresse:  
Boks 364 Sentrum,  
0102 Oslo

Sentralbord: 02 180  
Kundesenteret: 23 49 10 00  
Telefaks: 23.49.10.01  
E-post: postmottak@  
pbe.oslo.kommune.no

Bankgiro:  
6003.05.58920  
Organisasjonsnummer:  
971 040 823 MVA

## INNHold

### *Plan- og bygningsetatens saksframstilling*

Fakta.....	side	2
Saksgang.....	side	2
Sammendrag.....	side	3
Plan- og bygningsetatens kommentarer til bemerkninger.....	side	4
Plan- og bygningsetatens foreløpige vurdering.....	side	5
Forminsket plankart.....	side	9
Reguleringsbestemmelser.....	side	13
Vedtak om offentlig ettersyn.....	side	16

### *Trykte vedlegg*

1. Forslagsstillers planbeskrivelse
2. Forhåndsuttalelser

### *Utrykte vedlegg*

1. Plankart i målestokk 1:2000 (datert Plan- og bygningssetaten 15.11.06)
2. Utsnitt av plankart i målestokk 1:1000, to delområder (datert Plan- og bygningssetaten 15.11.06)
3. Tegningshefte, grunnlag for reguleringsplan (datert Statens vegvesen Region øst 08.11.06)
4. Trafikknotat (datert Statens vegvesen Region øst 14.11.06)
5. Fagrapport luftoverført støy (datert Statens vegvesen Region øst 18.09.06)
6. Vurdering av luftforurensning (datert NILU september 2006)
7. Risiko og sårbarhetsanalyse (datert Norconsult 31.10.06)
8. Trafikkstyringsrapport (datert Statens vegvesen Region øst 08.11.06)

## FAKTA

**Forslagsstiller:** Statens vegvesen Region øst, Pb. 1010 Skurva, 2605 Lillehammer

**Kontaktperson:** Sinikka Løvbrøtte, 22885954, sinikka.lovbrotte@vegvesen.no

**Hovedkonsulent:** Dr. ing. Aas-Jakobsen AS, Lilleakerveien 4, 0283 Oslo

**Kontaktperson:** Snorre Slapgård, 22513000, snorre.slapgaard@as-jakobsen.no

**Prosjektet Rv 150 Ring 3 Ulven-Sinsen:** Økern torgeve 4, Oslo

[http://www.vegvesen.no/region\\_ost/prosjekter/nyulven\\_sinsen/index.stm](http://www.vegvesen.no/region_ost/prosjekter/nyulven_sinsen/index.stm)

### **Vurdering av forskrift om konsekvensutredning**

Planforslaget er vurdert iht. plan- og bygningslovens kapittel VII-a om konsekvensutredninger, med tilhørende forskrift. Tiltaket faller ikke inn under forskriftens oppfangskriterier. Tiltaket er for øvrig en del av prosjektet Ring 3 Ulven-Sinsen, omfattet av konsekvensutredning for veisystemet i nordøstkorridoren (godkjent av Vegdirektoratet i desember 2000), med tilleggsutredninger i tilknytning til KDP for Økernområdet og reguleringsplan for nytt veisystem.

### **Kunngjøring og varsling**

Igangsetting av planarbeidet ble kunngjort i Aftenposten og Dagsavisen 17./18.08.06. Grunneiere og rettighetshavere er varslet ved brev datert 14.08.06. På grunn av utvidelse av planområdet ble flere berørte grunneiere varslet ved brev datert 14.09.06.

## SAKSGANG

Reguleringsaken ble formelt innsendt fra forslagsstiller i september 2006 (uke 39), komplett materiale forelå innsendt i november (uke 47).

Etter offentlig ettersyn vil innkomne bemerkninger bli referert, kommentert og eventuelle endringer innarbeidet for saken oversendes Rådhuset for politisk behandling.



Økernkrysset sett fra sørøst. Hovedveiene Ring 3, Østre Aker vei og Økernveien møtes her. Alnabanan går i bro over kryssoområdet, T-banen går i kulvert under. Høyhuset på Økernsenteret ses til høyre i bildet. Bildecopyright: Mapaid AS.

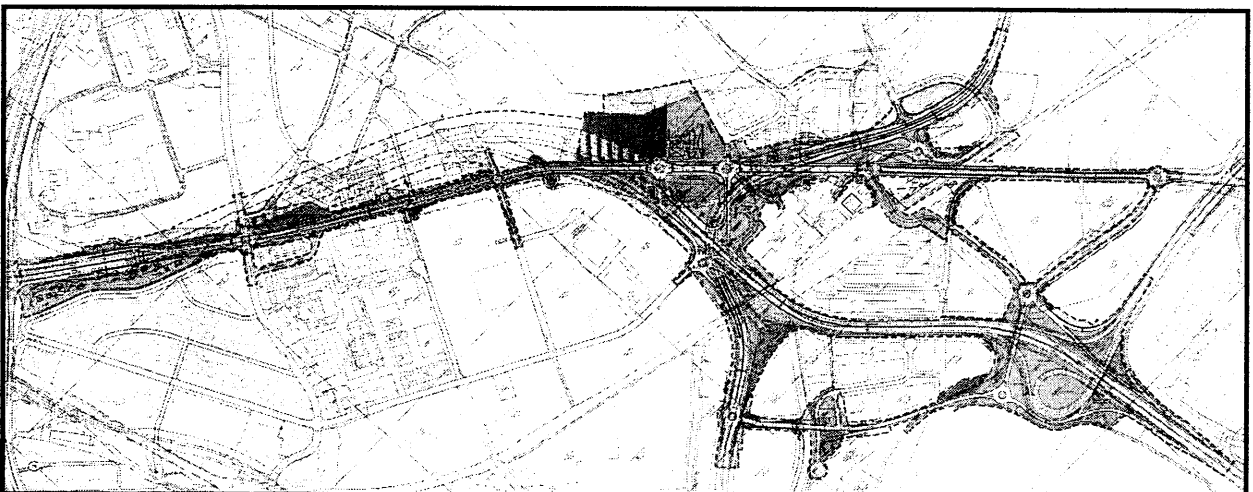
## SAMMENDRAG

### **Bakgrunn**

Kommunedelplan (KDP) for Økernområdet ble vedtatt 26. mai 2004. Planen fastsetter i grove trekk arealbruk og viktigste infrastruktur (gater, veier, baner og g/s-traséer) i planområdet. KDP-arbeidet ble igangsatt i 1997, og var utlagt første gang på høring i 1999. KDP-forslaget ble revidert parallelt med Statens vegvesens arbeid med plan for Ring 3 mellom Ulven og Sinsen, og lagt ut på ny høring våren 2002. KDP ble oversendt til politisk behandling i november 2002.

Statens vegvesen utarbeidet reguleringsplan for veisystemet. Denne ble vedtatt som S-3992 27. august 2003 - dvs. før KDP ble endelig behandlet, men i samsvar med senere vedtatt KDP.

KDP og S-3992 viser tunnel for Ring 3 mellom Økern og Sinsen. Eksisterende vei i dagen ble regulert til miljøgate med to kjørefelt. Det viktigste plangrepet i det sentrale Økern var reetablering av Ulvenveien i aksene mellom Løren skole og Østre Aker kirke. Ulvenveien inngikk i en såkalt "Økern Ring", sammenknyttet med en ny bro og



Reguleringsplanen for veisystemet Ulven-Sinsen (S-3992), inkludert tunnel for Store Ringvei mellom Sinsen og Økern, vedtatt i bystyret 27.08.03.

forbindelse fra Persveien over Ring 3, samt en ny veiforbindelse over Hasle, mellom Økernveien og Ring 3 ved Ulvensplitten.

Anleggsarbeidet med kabelomlegginger m.m. ble startet opp i februar 2005. Veiprojektet skulle ferdigstilles i 2011. Da anbudene for entreprisen "E02 Lørentunnelen og Økerntunnelen" kom inn i februar 2006 ble det klart at det var behov for å redusere kostnadene for prosjektet. Målet var en samlet kostnadsreduksjon i størrelsesorden 300-500 mill. kr.

Det ble utarbeidet et revidert kostnadsoverslag for hele prosjektet. I tillegg ble det gjennomført en verdianalyse spesielt med hovedfokus på veisystemet. Etter at analysearbeidet var ferdig i juni 2006, var det klart at Statens vegvesen ville foreslå endringer som ville kreve reguleringsbehandling.

### **Beskrivelse av planforslaget**

Planforslaget innebærer en vesentlig endring av dagens trafikksystem. Hovedpunktene er:

- Bedre forbindelse mellom hovedveiene Ring 3 og Østre Aker vei
- Et bedre lokalt veinett uavhengig av hovedveinettet
- Bedre framkommelighet for gående og syklende
- Bedre tilgjengelighet til T-banestasjonen på Økern, bedre overgang buss/bane

De viktigste endringene i forhold til gjeldende regulering er:

- Forbindelsen fra Ring 3 til Østre Aker vei må gå via Økernkrysset
- Forbindelsene mellom Sinsen og Økernveien nedprioriteres og må gå via lokalveinett
- På- og avramper fra Ring 3 til lokalveinettet på Ulven utgår
- Påkjøringsrampe til Ring 3 mot vest ved Økernsenteret utgår
- Samlet løsning for kollektivknutepunkt ved Økern T-banestasjon

Utbyggingen av Ring 3 mellom Ulvensplitten og Sinsen, med tunnel på strekningen Økern-Sinsen, vil øke kapasiteten på det overordnede veinettet og forbedre framkommeligheten. Utbedring og etablering av nye forbindelser på lokalveinettet bidrar til et mer robust veisystem enn det en har i dag. Dette gjelder spesielt etableringen av en ny lokalveiforbindelse mellom Ulvenveien i ny bro over Ring 3 ned mot Økernveien, god forbindelse mellom Sentrum og Økern via Økernveien, og ikke minst det at Ulvenveien gjøres gjennomgående.

De endringer som er gjort i ny plan vil etter Statens vegvesens vurdering ikke endre på trafikkmønster og belastning på veinettet i nevneverdig grad i forhold til regulert løsning. Trafikken på framtidig lokalvei mellom Økern og Sinsenkrysset vil trolig få noe økt trafikk sammenlignet med tidligere vedtatt plan, men økningen er så liten at det ikke har betydning mht. støy og forurensning på strekningen. Dette vil følgelig ikke innvirke på planlagt byutvikling med vekt på boligbygging, i tråd med KDP for Økernområdet.

Den foreslåtte reguleringsendringen vil gi endringer for de nye byggeområdene nord for Økernsenteret. Fordi rampetilknytningene til Ring 3 her er endret, ligger det med den nye løsningen bedre til rette for en samlet byutvikling i dette området. Fundamentering for bygg i disse områdene blir enklere ved at østgående rampeforbindelse mellom Ring 3 og Østre Aker vei legges om. I forhold til gjeldende regulering vil dette kunne gi bedre løsninger for utvikling av byggeområdene.

Statens vegvesen har foreløpig ikke spesifisert hvilken kostnadsreduksjon endret plan vil gi i forhold til gjeldende regulering, men som nevnt over var målsettingen å spare 300-500 mill. kr., og besparelsene antas å være i denne størrelsesorden.

### **Forhåndsuttalelser**

Statens vegvesen har mottatt 7 kunngjøringsinnspill / forhåndsuttalelser. Viktige tema er bl.a. at konsekvenser av støy og luftforurensning for tilgrensende boligområder og nærområdene for øvrig må utredes.

## **PLAN- OG BYGNINGSETATENS KOMMENTARER TIL BEMERKNINGER**

### **Kommentarer til forhåndsuttalelser**

Plan- og bygningsetaten har ingen spesielle kommentarer til forhåndsuttalelsene slik de foreligger. For øvrig vises det til etatens foreløpige vurdering.

## PLAN- OG BYGNINGSETATENS FORELØPIGE VURDERING

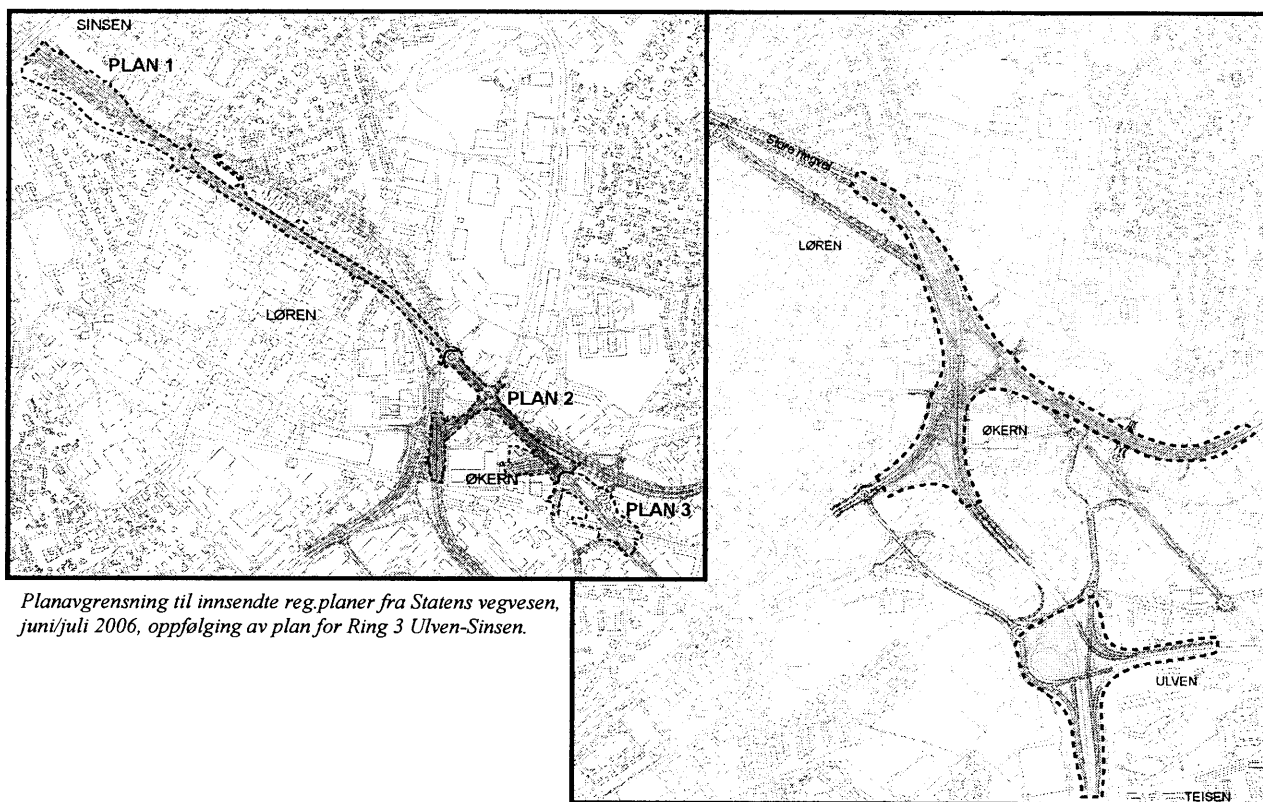
### Oppfølging av store plansaker

I kjølvannet av omfattende infrastruktur- og byplanprosjekter er det ikke uvanlig med oppfølgende planer som av forskjellige grunner tar opp til ny vurdering visse forhold ved den opprinnelige plansaken. Foreliggende planforslag er en av flere oppfølgingssaker av reguleringsplanen for Ring 3 Ulven-Sinsen (S-3992, vedtatt i bystyret 27.08.03), der regulering av tunnel for Ring 3 på strekningen Økern-Sinsen var kjernen i saken. Planforslaget er indirekte også en oppfølging av kommunedelplanen for Økernområdet.

### Samordning med andre veiplansaker på Økern

Som nevnt over er denne reguleringsaken er del av et større sakskompleks. Etter at KDP Økern og reg.sak for veisystemet ble vedtatt i 2003-2004 ble det i januar 2005 av Statens vegvesen igangsatt arbeid med planer for optimalisering bl.a. i forhold til kollektivtrafikk. Det er blitt vurdert å bygge kollektivfelt på deler av overflateveisystemet.

Planforslag for to delplaner ("plan 2" og "plan 3" i skissen under) ble innsendt fra Statens vegvesen ved påsketider i 2006. Komplette materiale forelå i juni. "Plan 2" foreslo bl.a. etablering av kollektivfelt i Ulvenveien og ombygging av Økern T-banestasjon. Planarbeidet handlet også om å planlegge på nytt en mindre del av vedtatt plan som ble opphevet av Fylkesmannen på bakgrunn av klage. Det siste er tema i "plan 3", som omfatter Ulvenveiens føring under Alnabanen – offentlig ettersyn for denne delplanen (PBEs saksnummer 200604048) ble gjennomført høsten 2006. Disse to delplanene grenset opp mot hverandre og var planlagt som én plan, men ble inndelt i to bl.a. for å ha muligheten til å gjøre visse justeringer i en del uten å påvirke den andre. Planene var tenkt utlagt til offentlig ettersyn samtidig. Nye forhold vanskeliggjorde imidlertid en slik framgangsmåte...



Planavgrensning til innsendte reg.planer fra Statens vegvesen, juni/juli 2006, oppfølging av plan for Ring 3 Ulven-Sinsen.

Varslingskisse med omtrentlig planavgrensning til plan – dvs. foreliggende sak - kunngjort igangsatt av Statens vegvesen medio august 2006.

På bakgrunn av kostnadsoverskridelser for veianlegget som helhet igangsatte Statens vegvesen arbeid med større endringer av veiplanene på Økern. Dette arbeidet ble kunngjort igangsatt medio august (se varslingskisse i figur) – dvs. foreliggende plansak. Men denne plansaken overlapper og er delvis i strid med de tidligere innsendte planforslagene. Det var derfor behov for bedre samordning av de ulike plansakene, som til slutt må danne en helhet. PBE ble enig med Statens vegvesen om at den innsendte "plan 2" (med bl.a. T-banestasjonen) ble trukket og i stedet innarbeidet i foreliggende sak. "Plan 3" behandles videre som egen sak, men koordinert med de andre plansakene innen prosjektet Ring 3 Ulven-Sinsen.

For øvrig ble også planforslaget for strekningen Økern-Sinsen innsendt sommeren 2006 ("plan 1"). Her foreslås det bygd kollektivfelt i Dag Hammarskjølds vei (dagens Ring 3). PBE har i samråd med SvRø vurdert at videre behandling av denne saken (vårt saksnummer 200501056) kan vente inntil det foreligger nærmere avklaring for planendringene sentralt på Økern.

#### **Optimalisering med hensyn på kostnader**

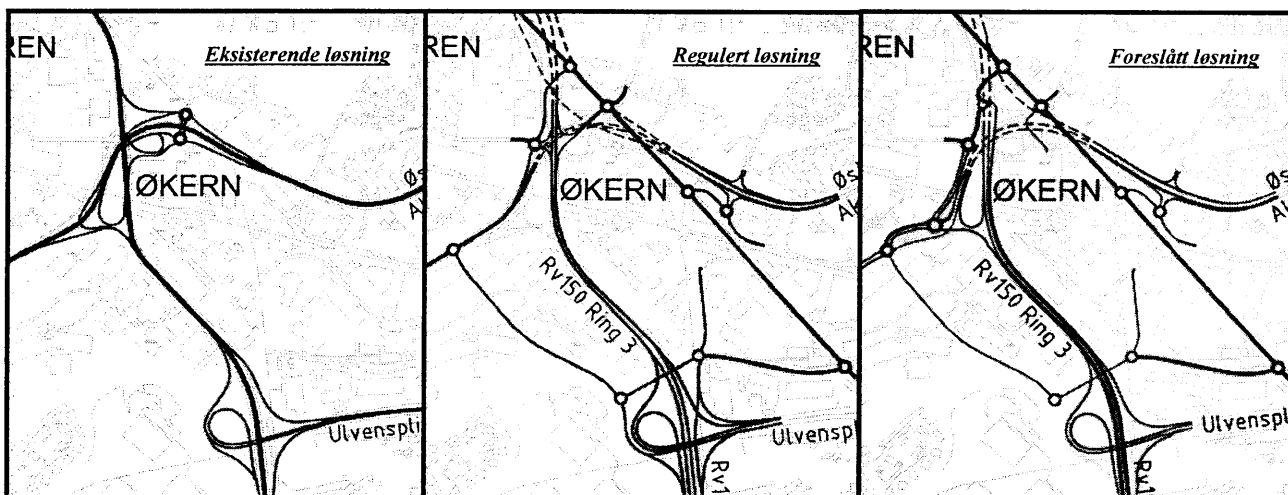
Endringene i foreliggende planforslag er i hovedsak motivert ut fra å være kostnadsbesparende i forhold til vedtatt plan, både i forhold til investeringskostnader og anleggsgjennomføring (med unntak av forslaget om kollektivfelt i Ulvenveien og ombygging av Økern T-banestasjon, som opprinnelig var tenkt som en egen plansak).

En planendring med ambisjon om å redusere kostnader må nødvendigvis medføre en svekking av noen av kvalitetene ved tidligere vedtatte planer. Plan- og bygningsetaten er imidlertid positivt innstilt til planforslaget fordi vi fryktet et vesentlig dårligere resultat etter at Statens vegvesen tidlig i 2006 signaliserte at planene måtte omarbeides pga. kostnadsoverskridelsene. Foreliggende planforslag innebærer en viss svekking av noen av kvalitetene til tidligere vedtatt plan, men det er også noen forbedringer.

#### **Trafikale konsekvenser**

Viktigste konsekvenser av foreliggende planforslag er etter Plan- og bygningsetatens vurdering av trafikal art. Den foreslåtte planendringen innebærer en relativt begrenset synlig fysisk endring i forhold til tidligere vedtatt plan, men det er likevel en betydelig systemendring i forhold til de gjeldende planene.

En lang tunnelrampe som skulle knytte trafikk fra Ring 3-tunnelen mot Østre Aker vei er tatt ut av eksisterende planer. Denne forbindelsen er erstattet av en mindre direkte tilkobling via Økernkrysset. Det er også en rekke andre mindre endringer / justeringer. Se for øvrig illustrasjonen under.

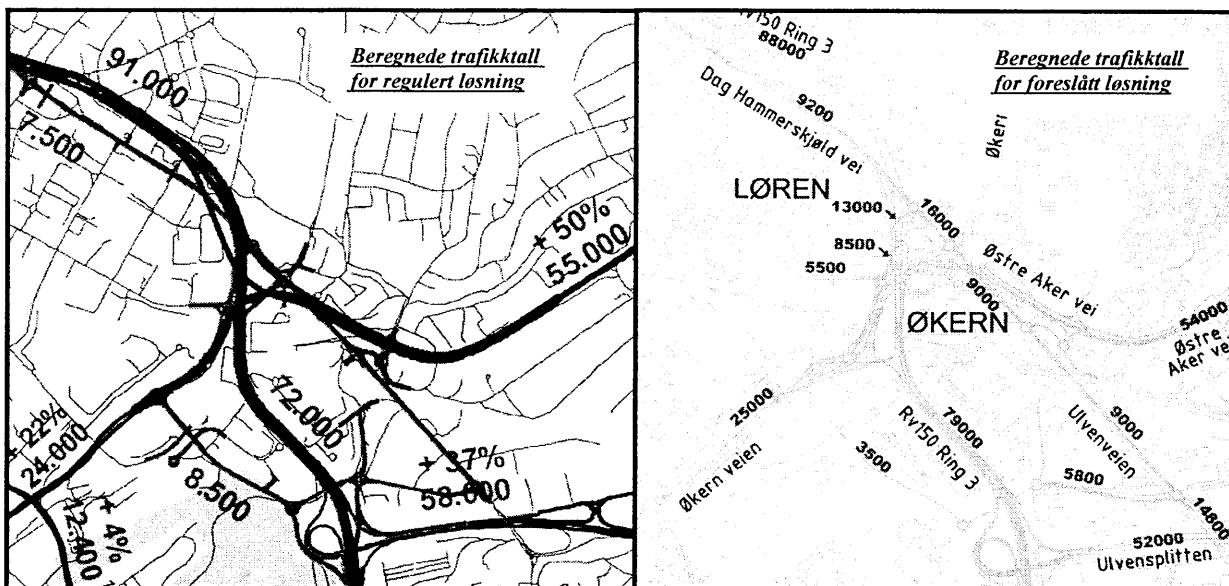


Sammenstilling av, fra venstre til høyre; eksisterende veisystem på Økern, regulert løsning vedtatt i 2003, samt foreslått endring i foreliggende planforslag.

Trafikkberegninger indikerer imidlertid at dette vil fungere tilfredsstillende, i og med at beregningene ikke angir nevneverdig endring av trafikkbelastningen på hovedveinettet – dvs. ingen trafikk virker å bli avvist og det tyder på at den nye løsningen for hovedveisystemet ikke er dårligere. Mottakskapasiteten for trafikk til og fra Østre Aker vei – svært viktig i forhold til de overordnede plangrepene man arbeider med i Groruddalen, der gjennomgangstrafikk tenkes overført fra Trondheimsveien til Østre Aker vei - synes ikke å være endret. Se for øvrig illustrasjon på neste side, som sammenstiller beregnede trafikktall for vedtatte planer med foreslått endret løsning.

I de foreslåtte planendringene har man imidlertid sett seg nødt til å "ofre" noen trafikale forbindelser. Hvordan dette slår ut for lokalveisystemet er usikkert. Det er mye større grad av usikkerhet ved prediksjon av trafikkmengder på lokalveier enn på et hovedveisystem.

Det er imidlertid naturlig å tro at følgen av at noen trafikale forbindelser er tatt ut av planene vil være at det blir noe mer trafikk i overflateveisystemet enn i tidligere vedtatt løsning, og de beregnede trafikktallene gir også en indikasjon på dette, selv om økningen er liten. Eventuelt mer trafikk enn tidligere planlagt i den framtidige Dag Hammarskjølds vei (nedbygd Ring 3) vil være uheldig, fordi dette berører et område som gjennom kommunedelplanen for Økernområdet skal utvikles til et byområde med mange nye boliger, i tillegg til de mange eksisterende boligene langs nordsiden av Ring 3. Men beregnet økt trafikk i forhold til tidligere vedtatt løsning er ikke av en størrelsesorden som medfører merkbar forverring i forhold til miljøfaktorer som støy og luft.



Sammenstilling av beregnede trafikktall (ADT) for regulert løsning vedtatt i 2003 (til venstre) og beregnede trafikktall for foreslått endring i foreliggende planforslag (til høyre).

Et viktig virkemiddel for å styre trafikkbelastningen mellom Økern og Sinsen er hvordan gatetverrsnittet på Dag Hammarskjølds vei utformes fysisk etter at tunnelen for Ring 3 er åpnet. Regulert løsning innebærer en tofelts vei, med beplantning, sykkelfelt og tosidig fortau. Blant annet etter ønske fra Oslo Sporveier er det vurdert etablert kollektivfelt på strekningen. Dette kan ha betydning for gjennomstrømmingen av trafikk i systemet. Spørsmålet vil bli tatt opp gjennom en egen regulerings sak, og er altså ikke en del av foreliggende sak (se for øvrig avsnittet over om samordning med andre plansaker).

Plan- og bygningsetaten nøyer seg her med å konstatere at trafikkberegninger indikerer en liten økning av trafikkbelastningen i overflateveisystemet i ny plan sammenlignet med gammel plan, men at det - når tunnelen mellom Sinsen og Økern er bygd - uansett blir stor trafikkreduksjon og miljøforbedring i forhold til eksisterende situasjon.

Endringene av veisystemet som er foreslått på Ulven (der Ring 3 møter E6 Ulvensplitten) virker mindre veloverveid enn de øvrige endringene. Rampene til og fra den framtidige "Økern Ring" tas ut av planene (pårampe beholdes for kollektivtrafikk), og i henhold til trafikkberegningene synes dette å medføre et underutnyttet lokalveisystem. Det positive i dette er at man her synes å ha ledig kapasitet i systemet for framtidig vekst i det sentrale Økern, men endringen innebærer likevel en fjerning av en del av det som var et gjennomtenkt konsept for veisystemet på Økern. Plan- og bygningsetaten er negativ til at avrampen fra Ring 3 på Ulven foreslås regulert tilbake til byggeområde av økonomiske hensyn. På lengre sikt er dette uansett et naturlig sted for en avrampe fra Ring 3, og en bør ikke bortregulere muligheten for å etablere rampen på et eventuelt senere tidspunkt. Endringen bør vurderes tatt ut av planen etter offentlig ettersyn.

En annen følge av planendringene er at det ikke lar seg gjøre å etablere busstopp på selve Ring 3 ved Økern. Dette ville ha vært mulig å innpasse i tidligere vedtatt løsning, men ikke i ny foreslått løsning. Et slikt stoppested ville trolig ha vært mest aktuelt for ekspressbusser, og lite aktuelt for bussruter med hyppig stoppfrekvens.

#### **Ombygging av Økern T-banestasjon og etablering av kollektivknutepunkt**

Helt nytt i forhold til tidligere vedtatte planer er den planlagte ombyggingen av T-banestasjonen på Økern, som via nye gangramper vil forbinde T-banestasjonen med busstoppene i den framtidige Ulvenveien. Det vil bli anlagt egne kollektivfelt i denne delen av Ulvenveien. Plan- og bygningsetaten vurderer dette som positivt, da det vil etablere et kollektivknutepunkt på Økern.

Som følge av den planlagte ombyggingen av T-banestasjonen er det av plasshensyn blitt nødvendig å oppheve en offentlig gangvei mellom Ulvenveien og Økern-senteret. Denne erstattes ved at det blir fri passasje gjennom rampesystemet i T-baneområdet. Plan- og bygningsetaten har tatt inn i saken en reguleringsbestemmelse som skal sikre at gangrampene ikke blir sperret for fri passasje på et senere tidspunkt.

Ombyggingen av T-banestasjonen må behandles som vanlig byggesak etter vedtak av reguleringsplanen. Etter reglene er det ikke unntak på samme måte som for veiarbeid som er tilstrekkelig detaljert i plan.

**Endringer for byutviklingspotensialet?**

De foreslåtte endringene av veisystemet får i hovedsak små eller ingen konsekvenser for den planlagte byutviklingen i området i tråd med kommunedelplanen for Økernområdet.

Viktigste endring er at en på-/avrampe fra Ring 3 til Ulvenveien er flyttet og i stedet koblet til veilenken mellom Lørenveien og Ulvenveien. Dette gir et noe mer konsentrert vei-/gatesystem og vil gjøre det lettere å få til en god utnyttelse av de nye byggeområdene (frigjort veigrunn) nord for Økernsenteret. I tillegg vil reduserte restriksjonssoner langs tunnelene gjøre en utbygging av området enklere. Begge disse endringene teller i positiv retning for byutviklingen på Økern.

**Inngrep i eiendommer langs Økernveien / Anders Winsvolds vei**

Endringene av veisystemet fører til en mindre utvidelse Økernkryssets areal. Det er foreslått veilenker som krever inngrep i eiendommene langs Økernveien / Anders Winsvolds vei. I dag er dette i hovedsak ubebygde arealer, men rekken av eiendommer langs Økernveien representerer et betydelig byutviklingspotensial. Inngrepet i eiendommene er derfor ikke gjort større enn at de fortsatt kan bebygges.

Utvidelsen av kryssområdet gjør imidlertid at det ikke blir plass til det tidligere regulerte fortauet langs nordsiden av Økernveien. Plan- og bygningsetaten ser negativt på dette. I et tett byområde som Økern er gode gangforbindelser til og fra kollektivtilbud svært viktig. Det aktuelle fortauet ville riktignok ikke hatt en viktig funksjon så lenge eiendommene langs det er ubebygde. Men i en framtidig situasjon, etter en utbygging av eiendommene langs Økernveien, vil det være nødvendig å gi området bedre gangforbindelser. Hovedsykkelveien gjennom Økernkrysset får en noe bedre traséføring enn i tidligere vedtatt plan, men dette er en omvei som har begrenset nytte for fotgjengere med målpunkt Anders Winsvolds vei. Det vil bli behov for en ny fotgjengerundergang under Alnabanen i enden av Anders Winsvolds vei.

**Nye planinitiativ i det sentrale Økern**

Det har nå nylig (høst 2006), etter at forslaget om endring av veiplanene ble innsendt fra Statens vegvesen, kommet inn nye planinitiativ på Økern som har betydning for, eller som er interessant å relatere til, foreliggende plansak:

- Kristiania Eiendomsforvaltning og Kritt Arkitekter har sendt inn et planinitiativ som foreslår å etablere lokk og bygge over T-banestasjonen på Økern. På detaljnivå vil et slikt lokkprosjekt kunne være delvis i konflikt med den planlagte ombyggingen av T-banestasjonen, som er en del av foreliggende planforslag. Vi antar imidlertid at et eventuelt lokkprosjekt ligger flere år fram i tid, mens Statens vegvesen planlegger å gjennomføre ombygging av T-banestasjonen i løpet av 2007. Det mest naturlige er derfor at et lokkprosjekt tilpasser seg de foreliggende planer, eller eventuelt foretar nødvendige endringer på et senere gjennomføringstidspunkt.
- Civitas har på vegne av Steen & Strøm sendt inn et planinitiativ som omfatter store deler av det sentrale Økern nord for Alnabanen. Hensikten er å videreutvikle eksisterende kjøpesenter og i tillegg innpasse en rekke andre formål. Det er planlagt gjennomført en arkitektkonkurranse. Planomfanget synes å være så omfattende at det ikke er forenlig hverken med KDP Økern eller KDP for varehandel og service. Innhold og omfang av planene vil måtte bearbeides gjennom planprosessen. Ring 3 og planlagte tunnelmunninger i området, samt Ulvenveiaksen, legger viktige premisser for utviklingen. Enkelte av endringene i foreliggende planforslag fra Statens vegvesen antas å være fordelaktig for planinitiativet fra Steen & Strøm, fordi det vil forenkle en utbygging av området.

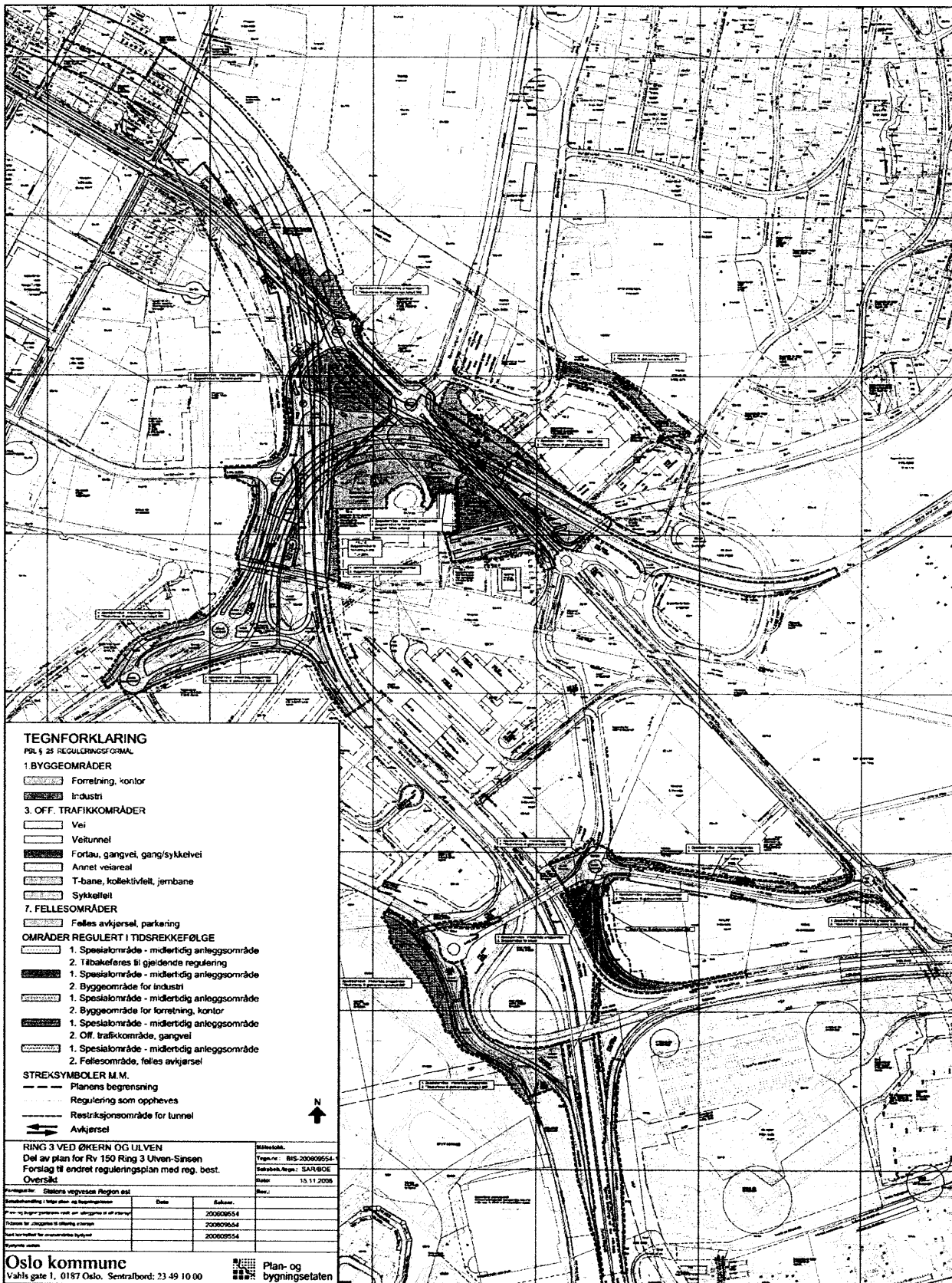
**Foreløpig konklusjon**

Foreliggende forslag fra Statens vegvesen om endring av veiplanene på Økern innebærer en viss svekking av noen av kvalitetene til tidligere vedtatt plan, men det er også noen forbedringspunkter. Planforslaget bør primært bedømmes ut i fra at det trolig sikrer finansiering av tunnelen for Ring 3 mellom Økern og Sinsen (Lørentunnelen), som er det viktigste byplangrepet i kommunedelplanen for Økern.

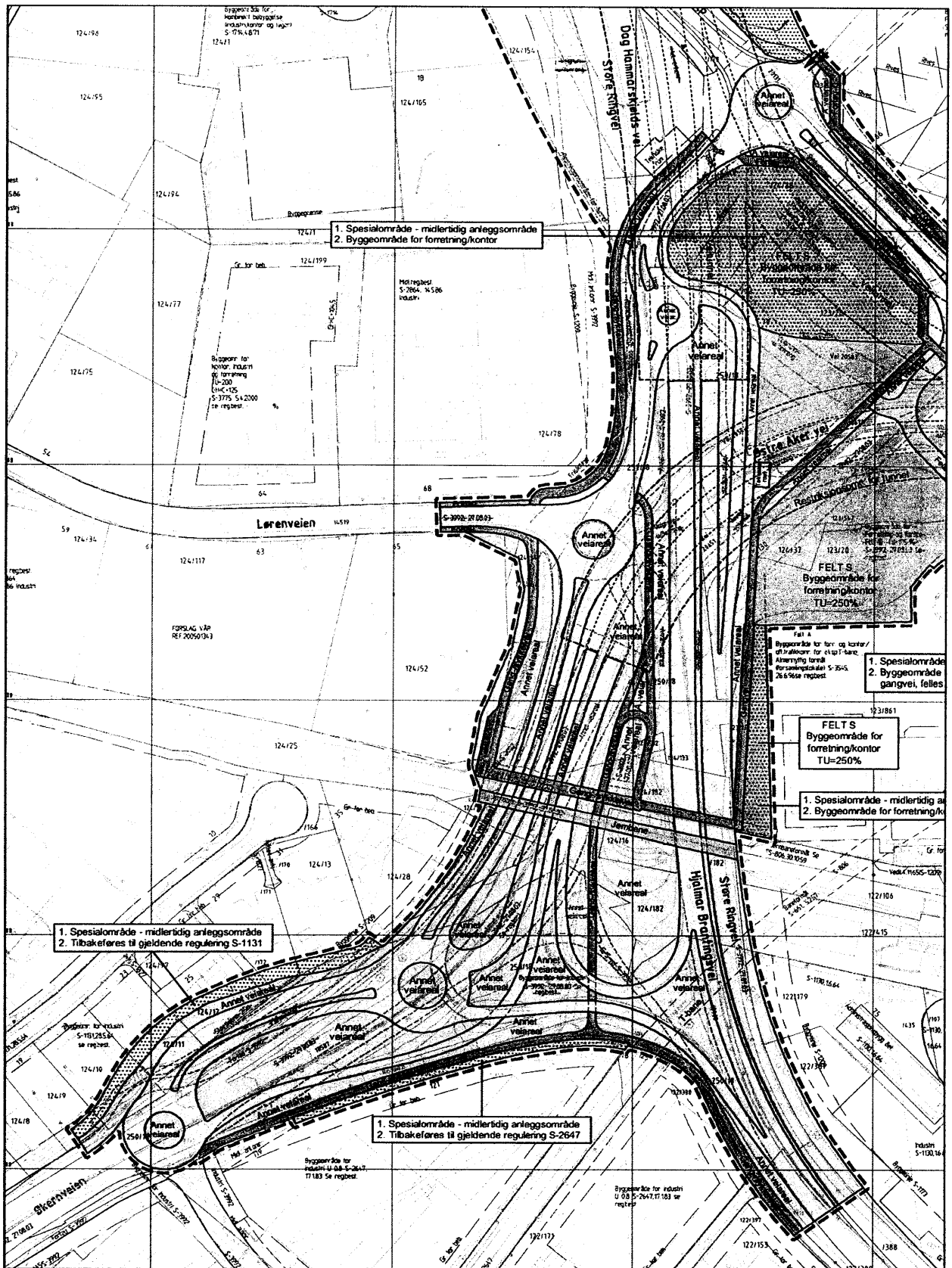
Plan- og bygningsetaten anbefaler på denne bakgrunn planforslaget.



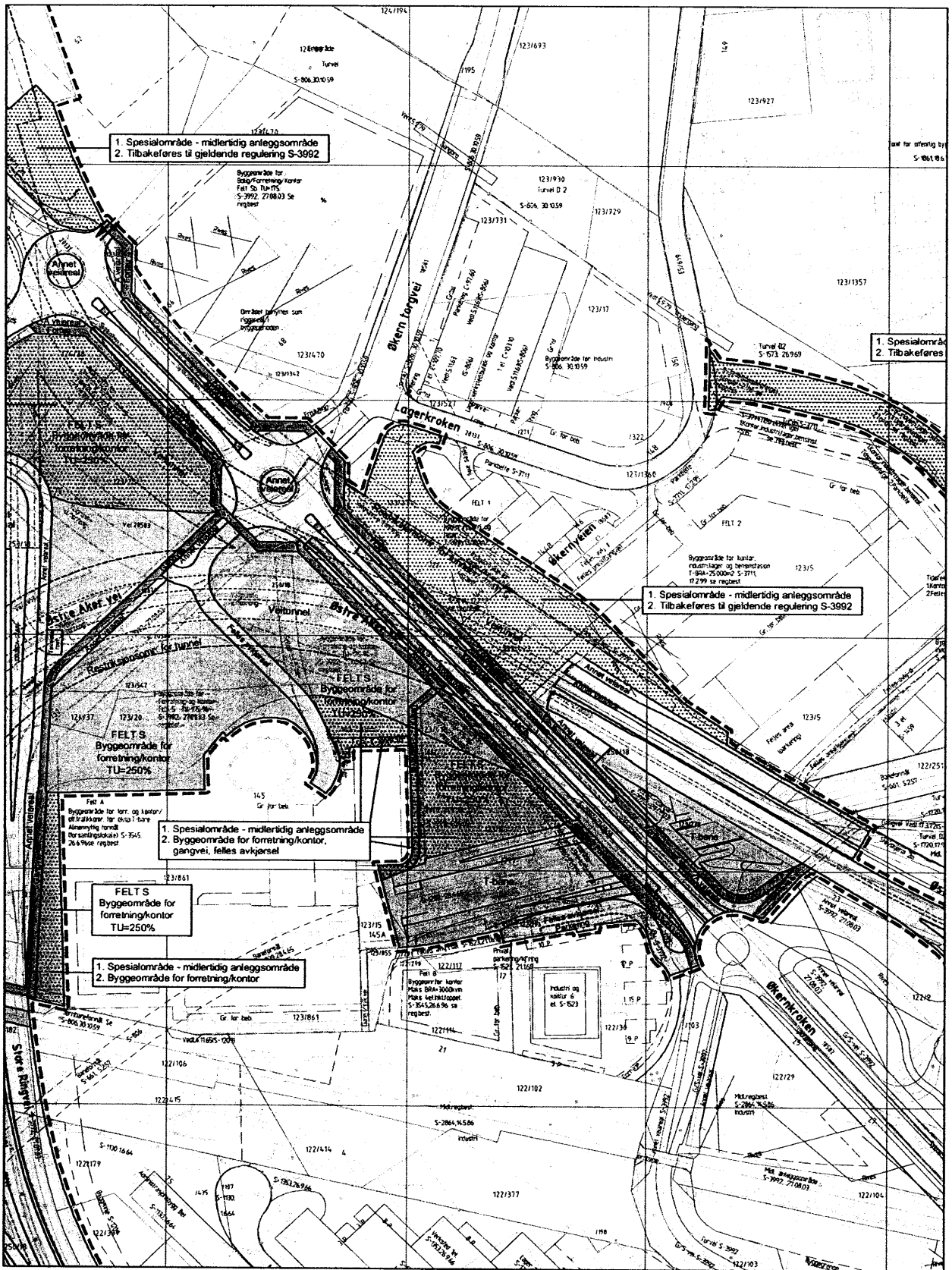
# FORMINSKET PLANKART



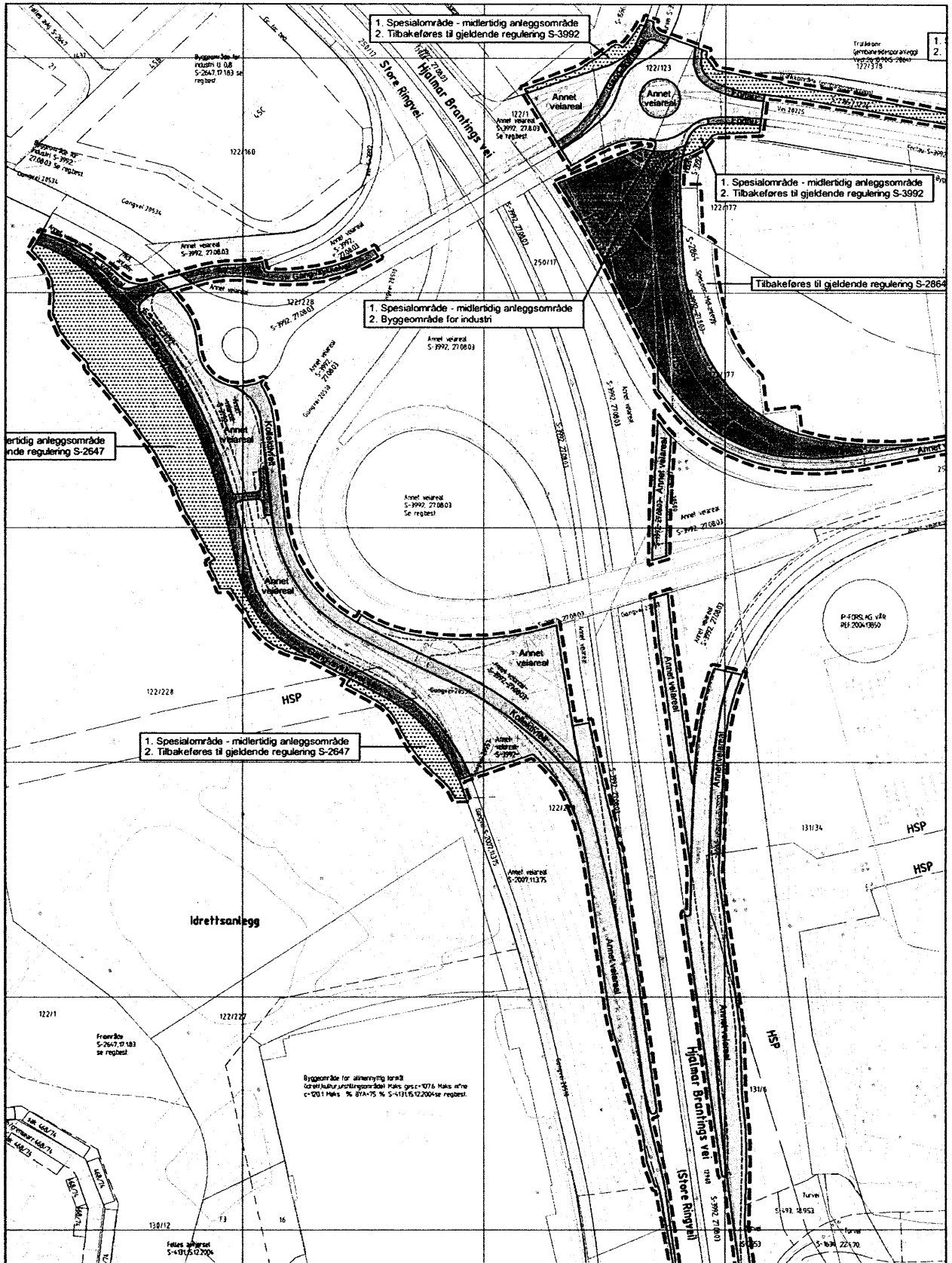
### UTSNITT AV PLANKART: ØKERNKRYSSET



### UTSNITT AV PLANKART: ULVENVEIEN / T-BANESTASJONEN



### UTSNITT AV PLANKART: ULVEN



## REGULERINGSBESTEMMELSER

### §§ 1 - 14

#### Forslag til reguleringsbestemmelser til plan for Ring 3 ved Økern og Ulven (del av plan for Rv 150 Ring 3 Ulven-Sinsen)

##### § 1 – Avgrensning

Det regulerte området er vist på plankart i målestokk 1:2000 merket kartnr. BIS-200609554, samt på planutsnitt i målestokk 1:1000 merket kartnr. BIS-200609554-1 og BIS-200609554-2, alt datert Plan- og bygningsetaten 15.11.06.

Det regulerte området omfatter dels områder på terrengnivå og dels områder under terreng, i samsvar med lengdeprofiltegninger datert Statens vegvesen 08.11.06.

##### § 2 – Formål

Området reguleres til:

- Byggeområder (forretning, kontor, industri)
- Offentlige trafikkområder (vei, veitunnel, fortau, gangvei, gang-/sykkelvei, annet veiareal, T-bane, kollektivfelt, jernbane, sykkelfelt)
- Fellesområder (felles avkjørsel, parkering)

Områder regulert i tidsrekkefølge:

1. Spesialområde (midlertidig anleggsområde)
2. Tilbakeføres til gjeldende regulering eller nye formål som angitt på plankart

##### § 3 - Byggeområder

Felter angitt med S, jfr. begrepsbruk i kommunedelplan for Økernområdet, reguleres til byggeområde for forretning/kontor. Tillatt TU = 250 %. For disse feltene skal det utarbeides bebyggelsesplan eller detaljert reguleringsplan som - innenfor rammene gitt i kommunedelplan for Økernområdet - fastsetter byggehøyder, plassering og utforming før det gis ramme- eller deletillatelse. Gangvei, annet veiareal og felles avkjørsel innenfor og mellom disse feltene er vist i prinsipp på plankartet. Endelig plassering skal fastlegges i bebyggelsesplan eller ny reguleringsplan.

Område som reguleres til byggeområde for industri knyttes opp til bestemmelsene som gjelder for tilsvarende formålstype i tilgrensende stadfestet reguleringsplan.

##### § 4 - Offentlige veianlegg

Alle offentlige veianlegg med tilhørende anlegg i planen er søknads- og meldepliktige etter plan- og bygningslovens § 93 for konstruksjoner og elementer som ikke framgår av følgende tegninger fra Statens vegvesen:

- Grunnlagstegninger for veianleggene datert 08.11.06
- Byggeplantegninger for kollektivknutepunktet med nummer F23-0901/0902, datert 09.05.05, K23-0901, datert 10.06.05 og X02-09yy, datert 15.08.05

Tunnelportaler, kulverter, høye murer og tilsvarende konstruksjoner skal utformes med høy estetisk kvalitet.

Arealer vist som annet veiareal skal tilsås og beplantes, steinsettes eller gis annen tilfredsstillende estetisk behandling.

### § 5 – T-bane

Tiltak i området regulert til T-bane (Økern T-banestasjon) er søknads- og meldepliktige etter plan- og bygningslovens § 93.

Som erstatning for opphevet gangvei skal det mellom Økern senter og nye Ulvenveien sikres fri ferdsel for fotgjengere gjennom rampesystemet tilhørende Økern T-banestasjon.

### § 6 - Fellesområder

Det er på plankartet vist felles avkjørsel til følgende eiendommer og senere utskilte parseller fra disse:

- Felles avkjørsel i felt S fra Ulvenveiens forlengelse til gnr. 123, bnr. 5, 20, 28 og 861 samt gnr. 124, bnr. 38
- Felles avkjørsel øst for Økern T-banestasjon fra Ulvenveiens forlengelse til gnr. 122, bnr. 30, 102 og 114

### § 7 - Områder regulert i tidsrekkefølge

Områder regulert i tidsrekkefølge tillates midlertidig brukt til anleggsområde for gjennomføring av veianlegget.

Områdenes standard før anleggsarbeidet påbegynnes skal dokumenteres. Områdene skal, i samråd med grunneiere, tilbakeføres til minst samme standard. Det skal gis skriftlig melding til Oslo kommune (Plan- og bygningsetaten) når tilbakeføringen er gjennomført. Etter dette tidspunkt trer gjeldende, permanent, regulering på de aktuelle områdene igjen i kraft. Eventuelt nye planvedtak på disse områdene skal heller ikke tre i kraft før tidspunkt for tilbakeføring.

### § 8 - Restriksjonsområde for tunneler

Grense for byggerestriksjoner over og langs tunnelanlegg er angitt på plankartet. Nye bygg eller anlegg over tunnel eller innenfor dette området skal generelt fundamenteres uavhengig av tunnelen.

Omregulering av arealene og eventuelle byggesøknader innenfor restriksjonsområdet skal forelegges Statens vegvesen før godkjenning. Restriksjonsområdet for fjelltunneler er 20 m til side og over tunnelen, og for betongtunneler 10 m til side og over tunnelen.

### § 9 - Støy

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

Støy fra ventilasjonsanlegg for tunneler skal tilfredsstille grenseverdier angitt i NS 8175.

### § 10 - Luftkvalitet

Forskrift om lokal luftkvalitet (fastsatt ved kgl. res. 04.10.02), eller senere vedtatte forskrifter, vedtekter eller retningslinjer som erstatter denne, skal følges. Ved fasadeisoleringstiltak skal normer for inneklime fra Statens institutt for folkehelse legges til grunn.

### § 11 - Vannbehandling

Avløpsvann skal føres til offentlige ledninger eller resipient. Dersom avløpsvannet føres til resipient, skal det ha en vannkvalitet som ikke medfører fare for forurensning. Plan for behandling av avløpsvannet, både i anleggsperioden og permanent, skal godkjennes av Oslo kommune (Vann- og avløpsetaten).

## § 12 - Jordforurensing

Dersom det ved graving eller masseforflytting oppdages ukjente forurensede masser, skal Oslo kommune (Helsevernetaten) varsles for forskriftsmessig behandling av de forurensede masser.

## § 13 - Grunnforhold

Dersom gjennomføring av reguleringsplanen medfører grunnvannssenkning av et slikt omfang at det er fare for setningsskader på bebyggelse og terreng, skal det iverksettes tiltak for å opprettholde grunnvannsstanden.

## § 14 - Anleggsperioden

- a) Forskrifter om begrenning av støy, tillegg til helseforskriftene for Oslo by, skal følges. Det skal gjøres tiltak for å unngå støvspredning fra anleggsområdene.
- b) Før anleggsstart skal det foreligge en plan for midlertidige og permanente deponier for overskuddsmasser og tilhørende transport. Rene masser gjenbrukes i størst mulig grad innen planområdet.
- c) Det skal i anleggsperioden gjennomføres tiltak som sikrer trygg og god fremkommelighet for gående og syklende. Det skal likeledes sikres god fremkommelighet for kollektivtrafikk som berøres av anlegget.
- d) Ved inngrep i jernbaneområder skal det foreligge byggeplan og faseplaner som er godkjent av Jernbaneverket.

**VEDTAK OM OFFENTLIG ETTERSYN**

Plan- og bygningsetaten vedtar med hjemmel i plan- og bygningslovens § 27-1 nr. 2 og i henhold til delegert myndighet vedtatt av bystyret 06.05.97, lagt ut til offentlig ettersyn:

Forslag om reguleringsplan med reguleringsbestemmelser for Ring 3 ved Økern og Ulven (del av plan for Rv 150 Ring 3 Ulven-Sinsen), som reguleres til:

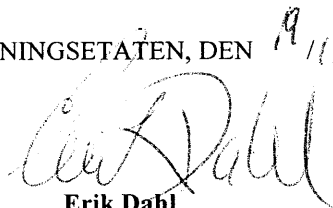
- Byggeområder (forretning, kontor, industri)
- Offentlige trafikkområder (vei, veitunnel, fortau, gangvei, gang-/sykkelvei, annet veiareal, T-bane, kollektivfelt, jernbane, sykkelfelt)
- Fellesområder (felles avkjørsel, parkering)

Områder regulert i tidsrekkefølge:

1. Spesialområde (midlertidig anleggsområde)
2. Tilbakeføres til gjeldende regulering eller nye formål som angitt på plankart

som foreslått av Statens vegvesen Region øst, vist på kart i målestokk 1:2000 merket kartnr. BIS-200609554, samt på planutsnitt i målestokk 1:1000 merket kartnr. BIS-200609554-1 og BIS-200609554-2, alt datert Plan- og bygningsetaten 15.11.06.

PLAN- OG BYGNINGSETATEN, DEN 19/12 - 2006



**Erik Dahl**  
Avd.direktør



**Brede Norderud**  
Avd.enhetsleder

Saksbehandler: Sverre Arild Ramlo



# Vedlegg 1: Forslagsstillers planbeskrivelse

## Ring 3 ved Økern og Ulven

## Del av plan for Rv 150 Ring 3 Ulven-Sinsen

### Planforslag til offentlig ettersyn Reguleringsplan

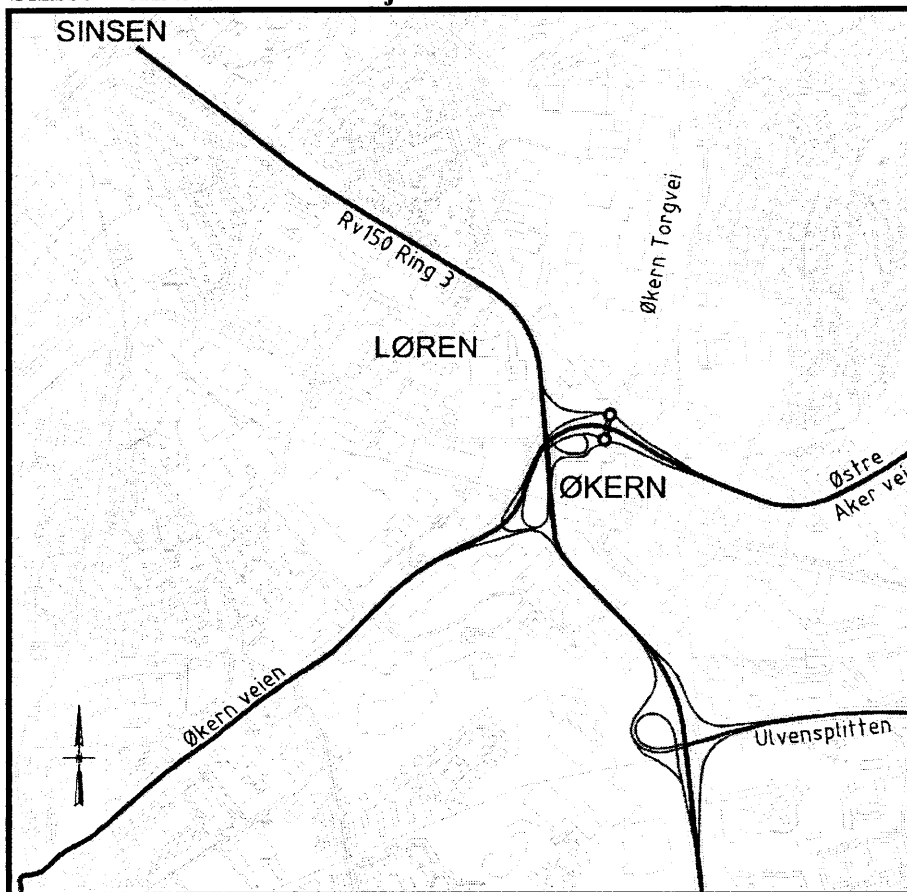
Forslagsstiller: Statens vegvesen Region øst  
Hovedkonsulent: Dr. ing. Aas-Jakobsen AS  
Underkonsulenter: ViaNova Plan og trafikk AS, Geovita as, Spor Arkitekter AS, Heyerdahl Arkitekter AS, Bjørbekk & Lindheim AS, Norconsult AS

#### Innhold

<b>1. FORENKLET ILLUSTRASJON.....</b>	<b>side</b>	<b>2</b>
<b>2. BAKGRUNN.....</b>	<b>side</b>	<b>3</b>
<b>3. EKSISTERENDE FORHOLD.....</b>	<b>side</b>	<b>4</b>
<b>4. PLANSTATUS.....</b>	<b>side</b>	<b>9</b>
<b>5. MEDVIRKNING.....</b>	<b>side</b>	<b>13</b>
5.1 Forhåndsuttalelser	side	13
<b>6. FORSLAGSSTILLERS FAGLIGE BEGRUNNELSE</b>	<b>side</b>	<b>15</b>
<b>7. PLANFORSLAGET.....</b>	<b>side</b>	<b>16</b>
7.1 Reguleringsformål	side	16
7.2 Foreslåtte løsninger	side	16
7.2.1 Hovedtrekk	side	16
7.2.2 Veitrafikk	side	17
7.2.3 Gang- og sykkeltrafikk	side	21
7.2.4 Kollektivtrafikk	side	21
7.2.5 Landskap	side	24
7.3 Øvrige plantema	side	24
7.4 Gjennomføring	side	26
7.4.1 Trafikkavvikling i anleggsperioden	side	26
7.4.2 Håndtering av løsmasser / forurenset grunn	side	27
<b>8. KONSEKVENSER AV FORSLAGET.....</b>	<b>side</b>	<b>28</b>
8.1 Overordnede planer og mål	side	28
8.2 Byutviklingspotensial	side	28
8.3. Trafikale konsekvenser	side	30
8.4 Veitrafikkstøy	side	31
8.5 Luftforurensning	side	33
8.6 Risiko og sårbarhet	side	34
8.7 Øvrige konsekvenser	side	35

## 1. FORENKLET ILLUSTRASJON

### Skisse – eksisterende situasjon:



Fire hovedveier, Ring 3, Østre Aker vei, E6 Ulvensplitten og Økernveien, møtes på Økern.

Ring 3 mellom Økern og Sinsen er en flaskehals på hovedveisystemet i Oslo.

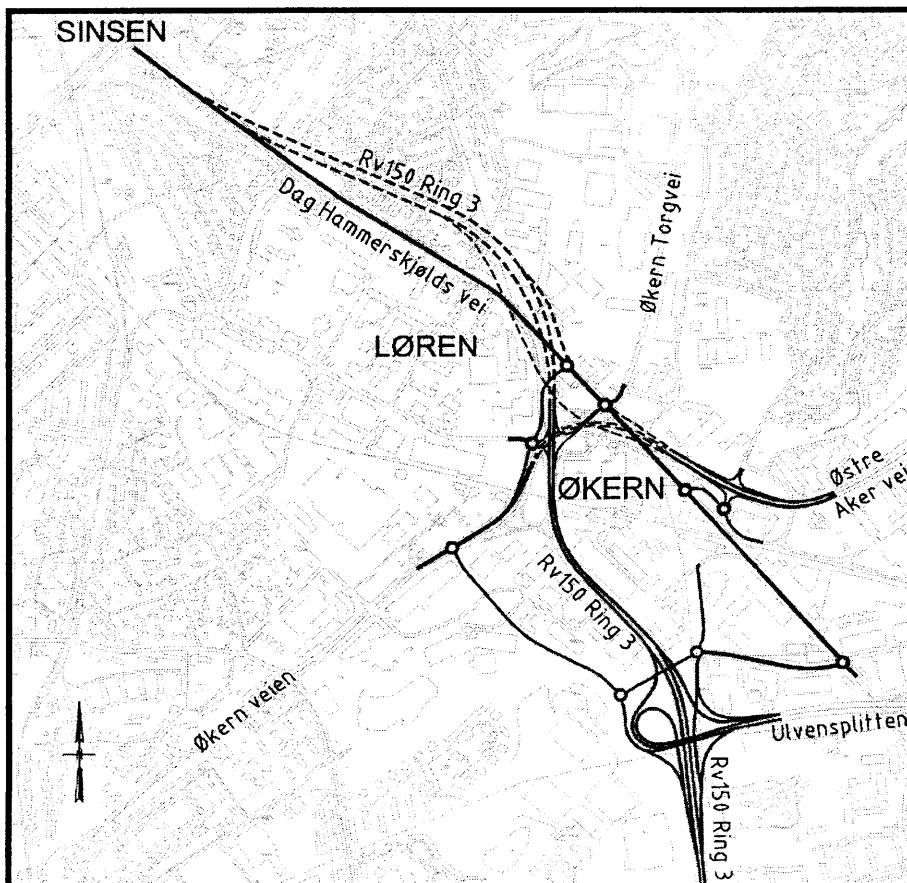
Økernområdet er fragmentert av hovedveier og baneforbindelser, og har et mangelfullt lokalveisystem

Det har vært jobbet med overordnede planer for utvikling av området siden midt på 1990-tallet.

Deler av området er aktuelt for ny boligbygging, og på de skjermede delene av Løren er allerede mange nye boliger ferdigstilt.

Næringsutbyggingen i det sentrale Økern bremses i påvente av nye veiløsninger.

### Skisse – regulert situasjon:



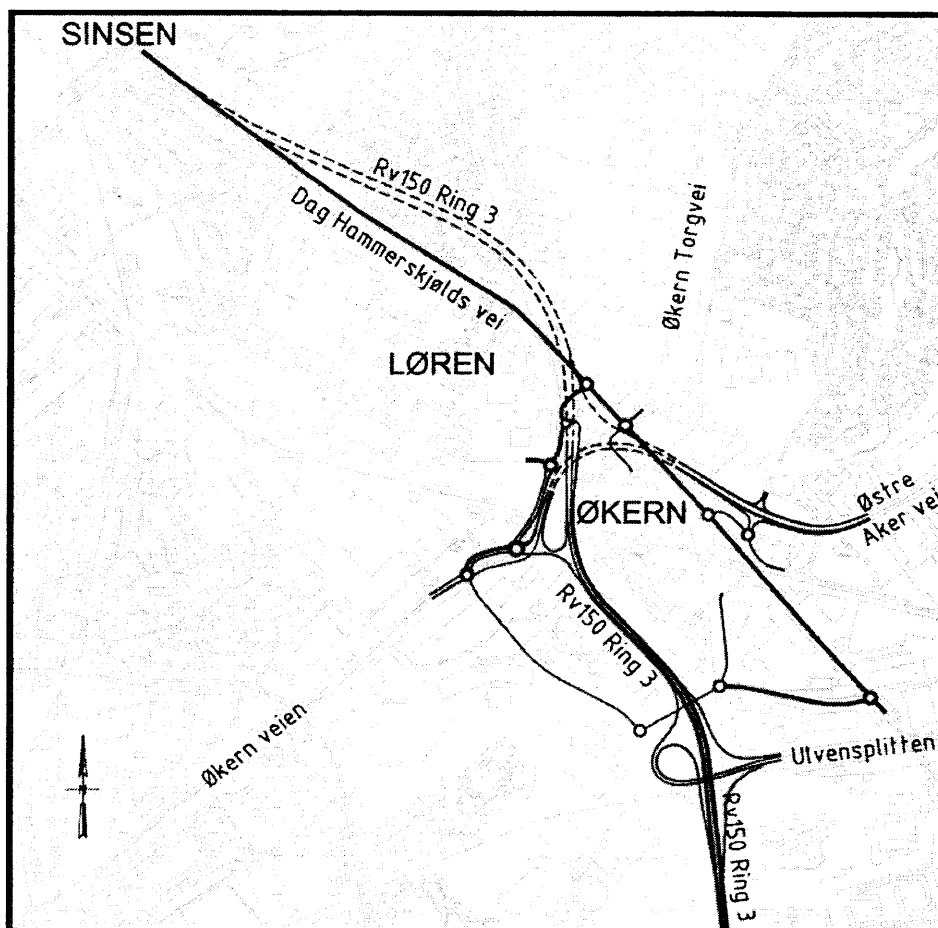
Reguleringsplan for nytt veisystem på Økern ble vedtatt i bystyret i august 2003 – for øvrig i samsvar med vedtatt KDP for Økernområdet, vedtatt i bystyret i mai 2004.

Ring 3 utbedres og legges i tunnel på strekningen Sinsen-Økern.

Ny gjennomgående lokalgate samt nytt lokalveisystem etableres.

Dette åpner for ytterligere boligbygging i området som avlastes for trafikk, og i det sentrale Økern legges det til rette for næringsutbygging.

Den nye lokalveien får et gatepreg og vil bidra til stedets identitet, og kan også bli en viktig kollektivtrafikk-trasé.

**Skisse – foreslått framtidig situasjon:**

På bakgrunn av kostnadsoverskridelser for prosjektet Rv 150 Ring 3 Ulven-Sinsen, og med hensikt å sikre finansiering av tunnelen mellom Sinsen og Økern, foreslås det endringer av reguleringsplanen vedtatt i 2003.

En målsetting er at endringene ikke skal komme i konflikt med rammene for byutvikling gitt i vedtatt KDP for Økernområdet.

En lang tunnelrampe i betong tas ut av gjeldende planer. Dette er i seg selv kostnadsbesparende og medfører også en enklere og billigere byggefase.

Systemendringen nødvendiggjør ellers diverse andre planendringer.

**2. BAKGRUNN**

Statens vegvesen arbeider med utbygging av nytt hovedveisystem (Ring 3) og Østre Aker vei samt lokalveinett i området mellom Ulvensplitten og Sinsenkrysset. Reguleringsplanen ble vedtatt 27.08.03 og anleggsarbeidet med kabelomlegginger ble startet opp i februar 2005. Prosjektet skulle ferdigstilles i 2011.

Da anbudene for entreprisen "E02 Lørentunnelen og Økerntunnelen" kom inn i februar 2006 ble det klart at det måtte gjennomføres ulike tiltak for om mulig å redusere kostnadene for hele prosjektet. Prosjektet utarbeidet et revidert kostnadsoverslag for hele prosjektet. I tillegg ble det gjennomført en verdianalyse spesielt med hovedfokus på veisystemet.

Med bakgrunn i disse analysene ble beslutningen tatt om å avlyse tilbudskonkurransen for entreprisen "E02 Lørentunnelen og Økerntunnelen".

Blant annet skulle følgende problemstillinger utredes videre:

- Fjerne ramper ved Ulvensplitten og på Økern
- Økernkrysset (Ring 3 x Østre Aker vei) – vurdere plasseringen av de direkteførte rampene fra Lørentunnelen (Ring 3) til Østre Aker vei
- Forenkle anleggsgjennomføringen på Økern ved å bruke reguleringsplanens løsning hvor Østre Aker vei stenges når Økerntunnelen bygges.

Målet var en samlet kostnadsreduksjon i størrelsesorden 300-500 mill. kr.

Det sentrale Økernområdet forutsettes i kommunedelplan Økern videreutviklet som et bymessig næringsområde. Gjeldende regulering legger med sine tunneler en del restriksjoner for utbygging i området. Man skulle vurdere å fjerne tunneler og dermed fjernes også restriksjoner for arealbruken på overflaten. Disse og eventuelle andre konsekvenser av endringer i veisystemet skal belyses.



Ring 3 på Økern og planområdet sett fra nordvest. Høyhuset i Økernsenteret sentralt i bildet. Krysset med Ulvensplitten oppe til høyre.  
Bildecopyright: Mapaid AS.

Etter at analysearbeidet var ferdigstilt i juni 2006, var det klart at det nye planforslaget hadde konsekvenser for arealbruken og miljø i det sentrale Økernområdet i en slik grad at det var behov for reguleringsbehandling av endringene i veisystemet.

### 3. EKSISTERENDE FORHOLD

#### *Planområdet*

Planforslaget omfatter endringer i de tidligere planene for framtidig trafikksystem ved Økern og ved Ulvensplitten. Ved Økern gjelder dette krysset mellom Ring 3 og Østre Aker vei / Økernveien samt tilstøtende lokalveinett. Planforslaget omfatter også Økern T-banestasjon. Ved Ulvensplitten omfatter forslaget selve krysset med ramper samt ny bru over Ring 3.

Tilstøtende arealer er medtatt der det er nødvendig for å justere atkomst, byggegrenser, m.v.

Området er i dag i hovedsak benyttet til trafikkområder. Deler av delområde Økern framstår som anleggsområder pga. forberedende anleggsarbeider.

#### *Landskap og grunnforhold*

Økern ligger på overgangen mellom to overordnede landskapsrom; det store "Osloamfiet" og "Groruddalsrommet". Groruddalen har en klar retning fra nordøst til sydvest, og renner ut i det store amfiet som utgjør selve byen med sin tette bebyggelse. Ytterkanten i Osloamfiet gir den andre hovedretningen i landskapet, mot nordvest og sørøst. Disse hovedretningene er i dag lite tydelige i Økernområdet. Tung bebyggelse, vei- og baneanlegg reduserer kontakten med det overordnede landskapsrommet og bryter med hovedretningene.

Økernområdet ligger mellom to større grøntområder. I sør ligger Valle-Hovin med store friområder og forskjellige idrettsanlegg og mot nord ligger Lørenparken med blant annet Løren idrettsplass. Parkområdet foran Økern pleiehjem er et viktig og karakteristisk grøntområde med storvokste trær som inngår i grøntdraget.

Turveisystemet i området binder disse viktige grøntområdene sammen og har forbindelser videre mot Groruddalen (turvei D3), mot Marka i nord (turvei D2) og grøntområdene ved Kampen/ Tøyen i sør (turvei D2). I det sentrale Økernområdet er det behov for å forbedre sammenhengen i turveinettet.

Grøntarealene i kryssområdene ved Ulvensplitten og i krysset mellom Økernveien og Ring 3 er også vesentlig grøntinnslag i området.

Når det gjelder grunnforhold varierer dybden til fjell ved Økern mellom 5 og 20 m. Den naturlige grunnen består stort sett av noen meter tørrskorpeleire over bløt leire, senere delvis erstattet av tilkjørte masser. Langs Hovinbekken har det gått flere ras i kvikkleire, hvor raset i 1957 mellom Alnabanen og Ring 3 har størst relevans for dette prosjektet. Hovinbekken ble etter dette raset lukket og ført rundt det tidligere rasområdet.

I området ved Ulvensplitten er det relativt dypt til fjell med løsmassedybder på over 20 meter. Løsmassene består av leire som er bløt og til dels meget sensitiv.

#### **Verneinteresser**

Få kulturminner er bevart i området. Tidligere Løren skole ved Ring 3 / Dag Hammarskjølds vei er eneste bygning i eller ved planområdet som er registret som bevaringsverdig. Bygningen er fra 1891/1910 med senere tilbygg. Bygningen står for tiden tom.

Mulighetene for å støte på automatisk fredete kulturminner i grunnen i forbindelse med anlegg vil være liten fordi området allerede er sterkt preget av bygg og anlegg.

#### **Luftforurensing**

Norsk Institutt for Luftforskning (NILU) har vært engasjert for å foreta beregninger av luftkvalitet i forbindelse med planleggingen av veianlegget.

Beregningene av luftforurensningsnivå er gjennomført i forhold til grenseverdier for nasjonale mål for svevestøv (PM<sub>10</sub>) og nitrogendioksider (NO<sub>2</sub>). Det er disse to komponentene som medfører det største forurensningsproblemet i forbindelse med veitrafikk.

Når det gjelder svevestøv overskrides i dag nasjonale mål for døgnmiddelverdien i områdene nærmest hovedveien. Gjeldende krav i henhold til forurensningsforskriften overholdes.

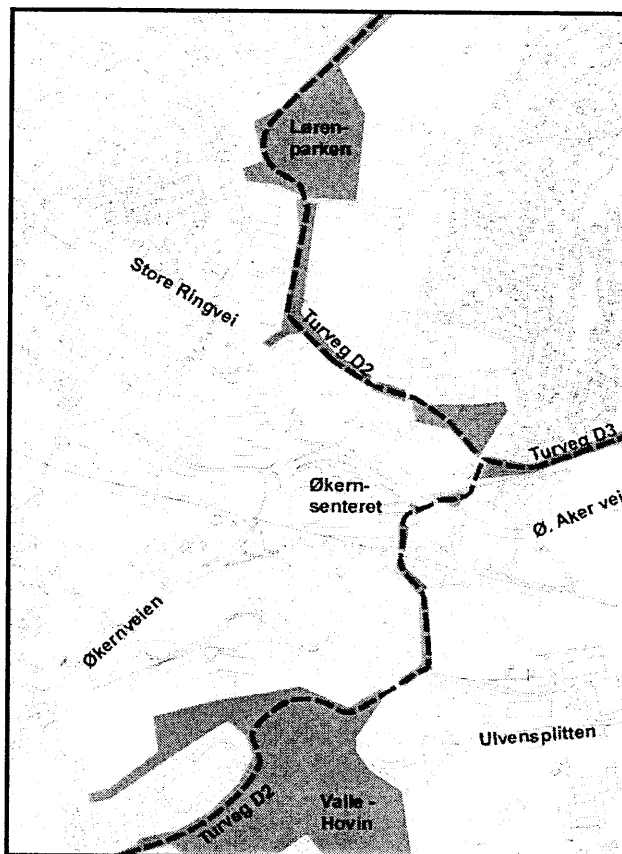
Bakgrunnsforurensningen som er bidrag fra industri, vedfyring, langtransport og trafikk i andre veier, er i tillegg til trafikk fra Rv 150 en av årsakene til at nasjonale mål overskrides.

For nitrogendioksid er nasjonale mål for timemiddelverdien overskredet på deler av tilstøtende strekninger. Dette gjelder boligområdene langs Ring 3 mellom Løren og Sinsenkrysset. Gjeldende krav i henhold til forurensningsloven overholdes. Det regnes med at situasjonen vil forbedre seg i fremtiden fordi utslippsreduksjonen pr. kjøretøy på grunn av teknologiutviklingen er forventet å bli mye større enn trafikkveksten.

#### **Støy**

Veianlegget ligger i et område med blandet utnyttelse. Bebyggelsen nærmest hovedveiene benyttes hovedsakelig til ulike former for næringsvirksomhet. Inntil eller nær planområdet finnes det støyømfintlig bebyggelse to steder:

- Boliger nord for Økernveien i Anders Winsvolds vei 23-27.
- Risløkka
- Økern alders- og sykehjem



Grøntstruktur.

For boligene er det allerede innregulert støyskjermer. Tidligere Løren skole ligger også støyutsatt til, men her er framtidig bruk ikke avklart.

### **Forurenset grunn**

Det er til nå i prosjektet identifisert 12 lokaliteter med forurenset grunn som blir berørt av grave-/oppfyllingsarbeider. Fire av disse er allerede ryddet opp i ved gjennomføring av "forberedende arbeider".

I tillegg er det identifisert flere steder hvor det er lavpunkter i overflaten helt inntil dagens hovedveier. På slike steder vil veiforurensning oppkonsentreres som følge av forurenset støv, forurenset snø/slaps og forurenset overvann.

Innenfor prosjektområdet er det også store mengder omdisponerte løsmasser (såkalt byjord). En del av disse er forurenset, mens andre sannsynligvis har et naturlig forhøyet innhold av enkelte tungmetaller (akkurat som ren, urørt leire har).

For å få en bedre kontroll på hvor omdisponerte masser er plassert innenfor området, pågår det nå et arbeid hvor høydekoter fra 1920-tallet sammenlignes med dagens koter. Dersom det avdekkes områder med vesentlige oppfyllinger som berøres, vil det bli tatt supplerende miljoprøver for å kartlegge disse.

I prosjektet totalt sett er det et stort masseoverskudd. Den største utfordringen for massehåndteringen er hvor en skal gjøre av det store volumet løsmasser som sannsynligvis inneholder naturlig forhøyet innhold av spesielt tungmetallene arsen og krom.

### **Veisystem**

De viktigste elementene i dagens veisystem er Ring 3 og Østre Aker vei / Økernveien, som danner Økernkrysset.

Veisystemet framstår som uryddig, med en stor barrierevirkning og mange trafikkulykker. Det bærer preg av en etappevis utbygging etter hvert som behovet har økt. Begrensninger i kapasitet og tilgjengelighet setter i dag begrensninger for utvikling i området. Økern er en flaskehals i trafikkavviklingen i rushtidsperiodene. Sammenblendingen av lokal- og hovedveinett skaper store problemer for trafikken i området og er i praksis en begrensning for videre byutvikling i Økernområdet.

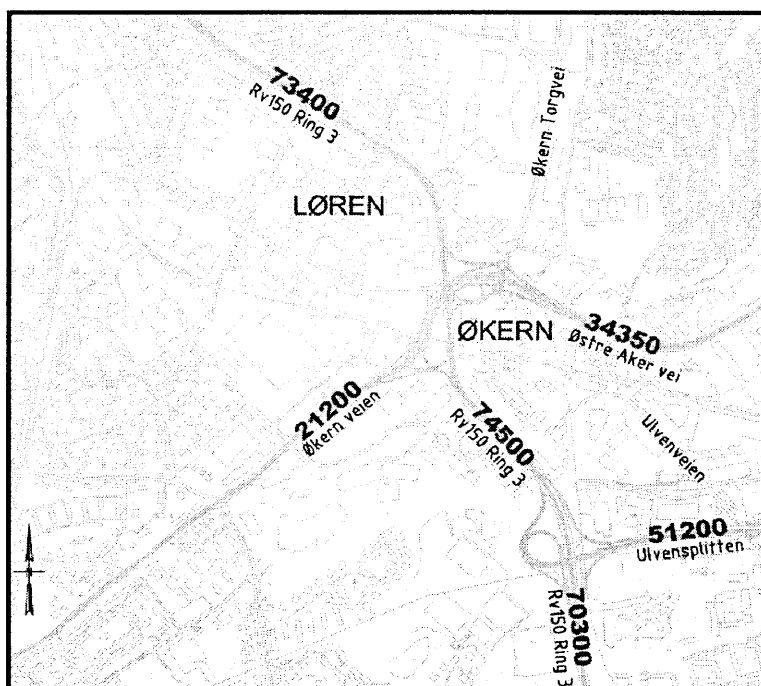
Ring 3 har to gjennomgående felt i hver retning. Økernkrysset, sentralt i planområdet, fungerer i tillegg til å binde sammen hovedveiene Ring 3 og Østre Aker vei, delvis som en del av lokalveinettet. Krysset har alle svingebevegelser, men har utilfredsstillende utforming og lengde på ramper. Dette virker inn på den generelle kapasiteten i veisystemet. Krysset har også en rekke trafiksikkerhetsmessige svakheter.

### **Gang- og sykkeltrafikk**

Det går to etablerte og viktige sykkelruter som inngår i hovedsykkelveinettet gjennom planområdet:

- Ruten langs Ring 3 følger Lørenveien på strekningen Sinsen-Økern. Videre østover fra Økern følger den Ring 3. Det er forbindelse med kryssende ruter i Sinsenkrysset og i Teisenkrysset.
- Ruten mellom sentrum og Groruddalen følger opparbeidet turvei forbi Økern og føres i bru over Ring 3.

I tillegg er det lokale løsninger for gående og syklende, hovedsaklig i form av fortau langs hovedveiene.



Trafikktall, dagens situasjon (ÅDT).

**Kollektivtrafikk**

Økernområdet har god kollektivbetjening med flere bussruter og T-bane. Hovedforbindelsene er:

- Sentrum-Groruddalen langs Økernveien/ Østre Aker vei
- Langs Ring 3
- T-bane, linje 5 Vestli-Storo, stasjoner på Økern og Hasle.

Det er i tillegg ekspressruter/ flybuss langs Ring 3 og Østre Aker vei og noen ruter lokalt i området.

**Risiko- og sårbarhet**

Som sentrale deler av hovedveinettet er Østre Aker vei/ Økernveien og Ring 3 viktige i et sikkerhets- og beredskapsperspektiv. Dette gjelder spørsmål som sikkerhet i tunneler, avvikling av trafikk ved uhell og ulykker og framkommelighet for utrykningskjøretøyer.

I perioden 2001-2004 ble det registrert 95 trafikkulykker med personskaide på Ring 3 og Østre Aker vei innenfor prosjektområdet. Ulykkene involverte totalt 145 personer, hvorav 2 ble drept, 2 fikk meget alvorlige, 10 alvorlige og 131 lettere personskaider. Den mest dominerende ulykkestypen er påkjøring bakfra i tidsrommet like før og etter morgen- og ettermiddagsrushet. Ulykkene er først og fremst lokalisert til kryssene. Økernkrysset skiller seg negativt ut som Oslos mest ulykkesbelastede område med 43 politirapporterte personskaider i perioden 2001-2004.

Ulykkene på hovedveiene (innenfor prosjektområdet) er beregnet til å koste samfunnet ca. 58 mill kr hvert år. I tillegg til de politiregistrerte ulykkene viser erfaringstall at det for hver registrerte ulykke er 25 materielle skader registrert hos forsikringselskapene i Oslo. For samme fireårsperiode utgjør dette 2375 skader. Med en gjennomsnittskostnad på 22 000 kr blir den totale samfunnskostnaden 52 mill kr, eller ca 13 mill. kr/år. Samlet årlige ulykkeskostnader blir da 71 mill. kr.

Uhell og ulykker skaper store problemer for trafikkavvikling og framkommelighet for utrykningskjøretøyer.

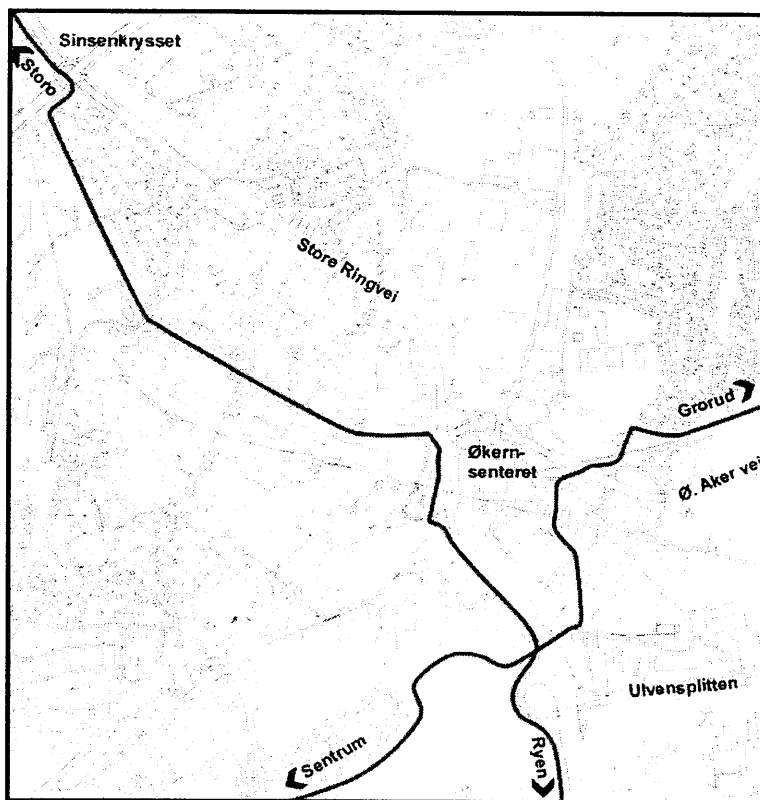
**Teknisk infrastruktur**

Innenfor planområdet ligger det en stor mengde kabler og ledninger i grunnen. De viktigste er:

- 300 kV oljekabel / 420 kV PEX kabel (NØ1) langs Store Ringvei fra trafostasjonen på Ulven mot Sinsenkrysset.
- 300 kV oljekabel / 420 kV PEX kabel (NØ2) fra trafostasjonen på Ulven mot Sinsenkrysset via undergang under Alnabanen og Østre Aker vei.
- Trasé med delvis 145 kV kabler i grøft / delvis 52 kV luftstrekk fra trafostasjonen på Ulven mot Østre Aker vei - Løren skole - Aker sykehus - Bjerke.
- Diverse 52 kV og 11 kV kabler i grøft.
- Diverse hovedforbindelser for telekabler langs Store Ringvei, Østre Aker vei, gjennom undergang under Alnabanen og ellers i planområdet.
- Hovinbekken lagt i rør.
- Store overvannsledninger som krysser under Østre Aker vei og Store Ringvei mellom Økernsenteret og tidligere Løren skole.
- Fjernvarmetrasèer fra Brobekk mot sentrum.
- 400 / 500 mm hovedvannledninger (overføringsledninger)

**Stedsutvikling, estetikk og byggeskikk**

Økern har utviklet seg som et naturlig knutepunkt mellom forbindelsene fra sentrum mot Groruddalen og mot syd og vest via Ring 3.



Hovedruter for sykkeltrafikk i dag.



Planområdet sett fra sørøst. Nærmest ses E6 Ulvensplitten. Ulvenveien går i en brutt akse fra Østre Aker kirke og nordover til Løren skole. Økernsenteret og Økernkrysset ses oppe til høyre i bildet. Bildecopyright: Mapaid AS.

Bebyggelsen på Økern ble tidligere orientert i forhold til de radiære veiene inn mot byen, Økernveien og Hovinveien. Ulvenveien ble anlagt i 1850-årene fra Trondheimsveien til Ulven gård, og beskrev sirkelen i det store amfiet rundt byen.

Ved bygging av Alnabanen (anlagt som godsspor i 1900) ble det innført en ny retning, og en ny barriere i området, som har bidratt til å splitte byform og bystruktur. Dette er senere forsterket gjennom nye, store veianlegg og T-bane (til Økern stasjon i 1966).

Økern fremstår i dag som et lite ordnet bylandskap, splittet og delt, uten klare linjer eller referanser, vanskelig tilgjengelig og uoversiktlig. Området preges av svært sammensatt bebyggelse, midlertidige anlegg og virksomheter med uryddige utearealer. Veier og baner skaper barrierer og store asfaltflater dominerer bildet mange steder.

Enkelte bygg utgjør i kraft av sin størrelse eller beliggenhet viktige landemerker i byrommet. Av enkelthus markerer særlig Økernsenteret og høyhuset ved Økern aldershjem og administrasjonsblokken ved Alcatel seg gjennom sin høyde.

Økernområdet har et stort fortettingspotensial.

Selve planområdet er i hovedsak eksisterende trafikkområder, og er derfor ubebygd.

#### **Barns interesser**

Det finnes i dag ingen leke- eller oppholdsarealer tilrettelagt for barn i planområdet. Fravær av boliger og institusjoner for barn tilsier at det heller ikke er spesielt behov for dette. Turveiene og gangveinettet er imidlertid viktige for at barn skal kunne ferdes trygt gjennom området.



### **Universell utforming**

Økernområdet har sammenhengende system for myke trafikanter bestående av gang- og sykkelveier og fortau. Mange steder er imidlertid stigninger og fortauskanter som kan være vanskelige for funksjonshemmede. Tilgjengeligheten til T-banestasjonen er heller ikke tilfredsstillende (1:10 ramper via Økernsenteret). Innenfor planområdet er det i dag ingen uterom som er tilrettelagt for opphold.

### **Juridiske forhold**

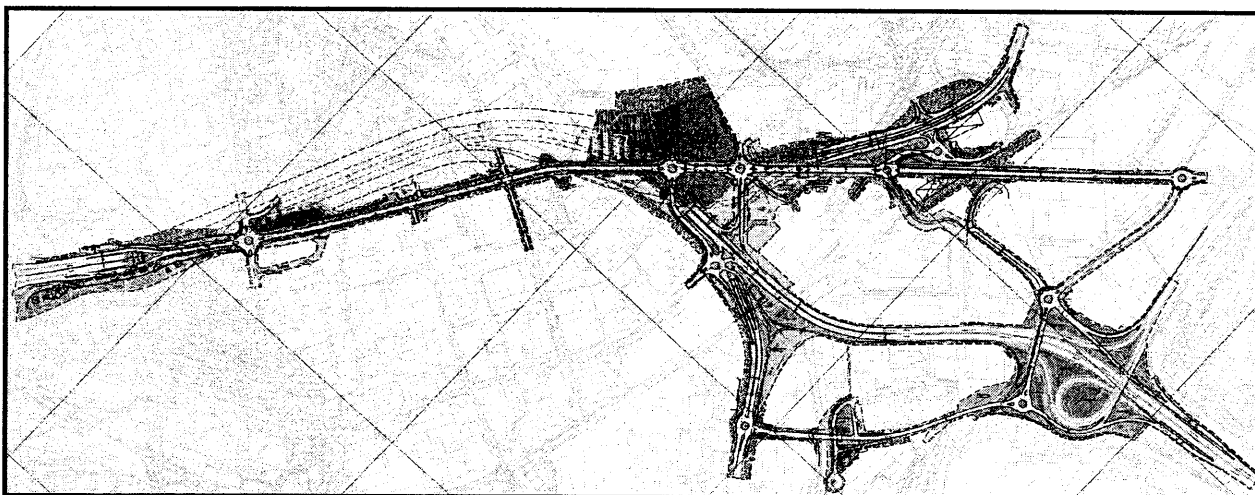
I gjeldende regulering er det i bestemmelsene satt restriksjoner på bebyggelse over og langs tunnelanlegg.

Statens vegvesen er i ferd med å gjennomføre grunnerverv iht. gjeldende regulering. Det er allerede sikret tiltredelse på alle arealer som er nødvendig for hovedveianlegget og bygging av dette. Erstatningsspørsmål skal behandles i skjønn i oktober 2006.

## **4. PLANSTATUS**

### **Gjeldende regulering**

Gjeldende regulering for trafikksystemet på Økern ble i 2003 vedtatt som en samlet plan for strekningen Ulven-Sinsen (S-3992). Det foreliggende reguleringsforslaget foreslår endringer innenfor dette området. I tillegg er Økern T-banestasjon medtatt i planen (S-1209, 1965).



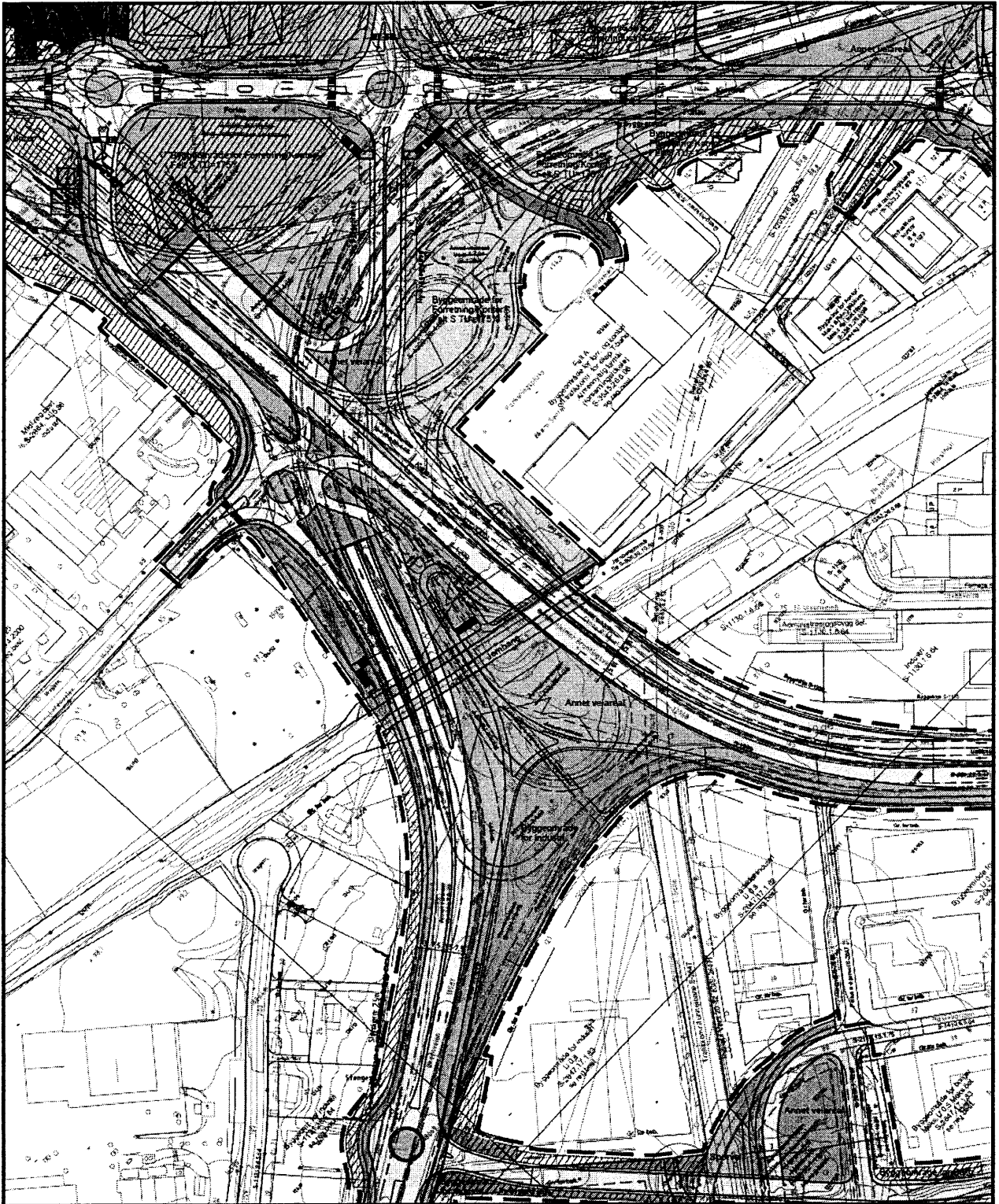
*Gjeldende reguleringsplan for veisystemet Ulven-Sinsen (S-3992), inkludert tunnel for Store Ringvei mellom Sinsen og Økern, vedtatt i bystyret 27.08.03.*

I tillegg til arealer for offentlig trafikkformål i dagen omfatter gjeldende regulering også:

- Områder med tunnel med begrensinger for bygging langs tunnelene.
- Områder som må disponeres for anleggsperioden.
- Støyskjermingstiltak (skjerm) langs vei.
- Eksisterende veiareal som går ut av bruk.
- Tilgrensende områder, bl.a. der det er nødvendig å fastlegge nye byggegrenser mot vei og endre avkjørsler.

I gjeldende regulering er det lagt opp til et hovedveisystem skilt fra det lokale veinettet, og et lokalt veinett med god intern sammenheng og god kontakt mot hovedveier i alle retninger. Det gir direkteførte og planskilte forbindelser for de tunge trafikkstrømmene. Hovedelementene i dette veisystemet er følgende:

- Ring 3 legges i tunnel mellom Sinsen og Økern.
- Kryssingen mellom Ring 3 og Østre Aker vei gjøres planskilt og forbindelsene Sinsen-Grorud / Grorud-Sinsen føres inn på tunnelen i egne felt.
- Rampene på Ring 3 mellom Økern og Ulvensplitten gjøres sammenhengende slik at vekslingsstrekningen blir tilfredsstillende.
- Av- og påramper til Ring 3 og Østre Aker vei bygges med tilstrekkelig lengde.
- Dag Hammarskjölds (dagens Ring 3) forutsettes bygget om til lokalvei med sykkelfelt og separat gangvei på begge sider.
- Ulvenveien sammenkobles med Dag Hammarskjölds vei og danner en ny lokal hovedgate.
- Det legges opp til nye veiforbindelser mellom Lørenveien og Økernsenteret/Ulvenveien og mellom Ulvenveien og Økernveien.



Utsnitt av S-3992 (27.08.03), gjeldende reguleringsplan for veisystemet Ulven-Sinsen. Dette er den delen hvor de største planendringene foreslås i foreliggende sak (NB; retning nord er vridd 45 gr. mot venstre).

Som følge av klage har Fylkesmannen opphevet reguleringsplanen for en del av Ulvenveiens forlengelse forbi eiendommen Østre Aker vei 23-25, under Alnabanen og fram til eksisterende Ulvenvei.

Økern T-banestasjon er regulert til offentlig trafikkområde, sporvei.

#### **Rikspolitiske retningslinjer (RPR)**

**RPR for samordnet areal- og transportplanlegging:** Retningslinjene legger vekt på at utbyggingsmønsteret og transportsystemet bør samordnes slik at det legges til rette for en mest mulig effektiv, trygg og miljøvennlig

transport, og slik at transportbehovet kan begrenses. Det skal også legges vekt på hensynet til å opprettholde et differensiert transportsystem og fremtidig behov for utvidelser av vei- og banenettet.

*RPR for å styrke barn og unges interesser i planleggingen:* Retningslinjene skal sikre at barn og unges interesser ivaretas bedre i planleggingen. Når det gjelder fysiske forhold heter det bl.a. at arealer og anlegg som skal brukes av barn og unge skal være sikret mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare. Ved omdisponering av arealer som i planer er avsatt til fellesareal eller friområde som er i bruk eller er egnet for lek, skal det skaffes fullverdig erstatning.

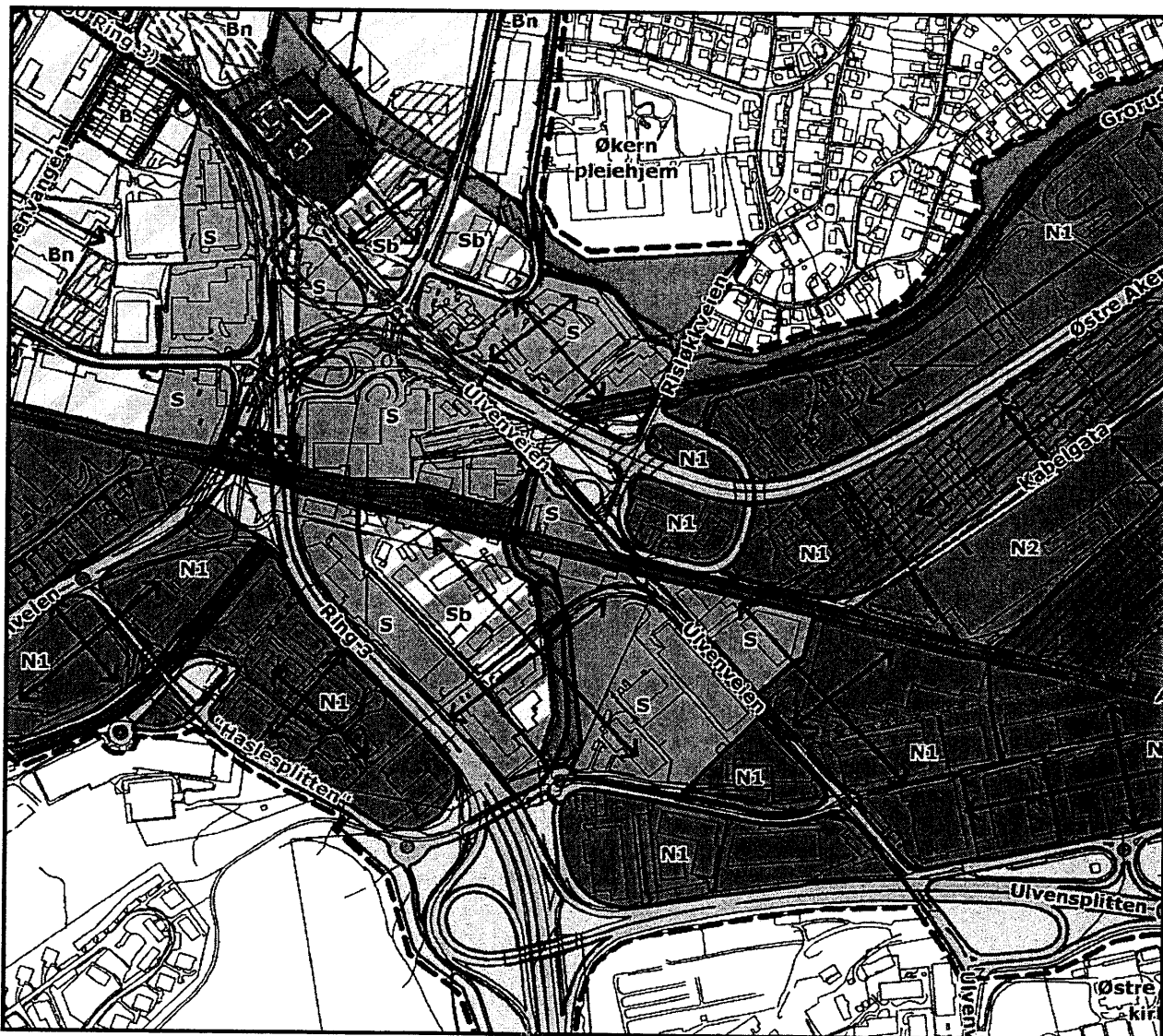
#### **Kommuneplan 2004**

Planen legger opp til følgende arealbruksstrategi fram mot 2020:

”Arealbruksstrategien skal bidra til en bærekraftig byutvikling. I hovedsak innebærer dette et konsentrert utbyggingsmønster som bevarer og videreutvikler Oslo, og en bystruktur som også er robust i regional sammenheng. Med en robust bystruktur menes at den tåler omfattende utbygging og konsentrasjon uten at byens særpreg forringes. I denne sammenheng er det viktig å understreke at et konsentrert og knutepunktbasert utbyggingsmønster i Oslo forutsetter at tilsvarende utbyggingsmønster etterstrebes også i resten av regionen.

Arealbruksstrategien for Oslo baseres også på prinsippet om en samordnet areal og transportplanlegging, der intensjonen er at strategien skal bidra til et redusert transportbehov og en arealbesparende utvikling. Den valgte strategien tar utgangspunkt i at Oslo i overskuelig fremtid kan dekke sitt utbyggingsbehov i byggesonen.

I Oslo skal det legges vekt på utvikling av Fjordbyen, Sentrum, knutepunkter og stasjonsnære områder, med banenettet og andre viktige kollektivårer som ryggrad. Samtidig skal Oslos identitet, særpreg og mangfold tas vare på og videreutvikles.”



Relevant utsnitt av kommunedelplan for Økernområdet, vedtatt i bystyret 26.05.04.

### **Kommunedelplan for Økernområdet**

Kommunedelplanen for Økernområdet, vedtatt i 2004, legger i hovedtrekk opp til boligutvikling i vest og i nord (Lørenområdet og Økern torg-området), samt økt utnyttelse av næringsområdene i det sentrale Økern og beltet langs T-banen og Østre Aker vei. I planen er det formulert fire visjoner for utvikling av planområdet:

- Byreparasjon: Forsøke å gjenskape og videreutvikle noe av den "orden" som tidligere eksisterte i Økernområdet, før det ble oppstykket av bane- og veiføringer. Ved å reetablere Ulvenveien kan det skapes en hovedgate som kan samle Økern
- Konsentrert næringsutvikling med høy utnyttelse sentralt på Økern
- Kollektiv- og knutepunktsutvikling: Forbedre kollektivtilbudet ved å utvikle Økern T-banestasjon som knutepunkt og oppruste Alnabanen til persontrafikk.
- Transformasjon til boligutvikling: Omdisponere tidligere næringsområder til boligformål og på sikt utvikle et sammenhengende boligstrøk som gir kontakt mellom eksisterende boligområder i indre by og småhusområdene opp mot Bjerke.

Viktigste infrastrukturtiltak er tunnel for Ring 3 mellom Økern og Sinsen. Kommunedelplanen legger til rette for bygging av omkring 5.000 nye boliger. Rammene for utbygging til næringsformål gjør det mulig å doble antall arbeidsplasser i planområdet fra dagens om lag 15.000 til drøyt 30.000. Økernområdet vil dermed utgjøre en betydelig arealreserve sett i et 15-30 års perspektiv.

### **Pågående plansaker**

Kommunedelplan for torg og møteplasser: Kommunedelplanen er under utarbeidelse og planlegges lagt ut til offentlig ettersyn med det første.

Kollektivfelt, Rv 150 Ring 3 Ulven-Sinsen, delstrekning Sinsen-Løren: Med bakgrunn i bystyrets vedtak i reguleringssak S-3992 i 2003 er det fremmet forslag om omregulering av dagens Ring 3 på strekningen Sinsen-Løren fra 2 til 4 felt, hvorav to felt foreslås reservert for kollektivtrafikk. Det vil videre bli foreslått innregulert ventilasjonstårn ved Sinsen. Saken er under behandling i Plan- og bygningsetaten. Det foreliggende planforslaget grenser til planforslaget.

Kollektivfelt, Rv 150 Ring 3 Ulven-Sinsen, delstrekning Økern kollektivknutepunkt-Alnabanen: Planforslaget omfatter blant annet den del av S-3992 som Fylkesmannen opphevet forbi eiendommen Østre Aker vei 23-25 og fram til eksisterende Ulvenvei. I tillegg omfatter planforslaget endringer i utforming av veianlegget ved påkjøring til Østre Aker vei. Planforslaget ligger ute til offentlig ettersyn fra 25.09.06. Det aktuelle området berøres ikke av det foreliggende reguleringsforslaget.

Ulvenveien 62 m.fl.: Saken gjelder ny bruk av tidligere Løren skole. Det er innsendt planinitiativ i saken. I planinitiativet skisseres en blandet utnyttelse, bl.a. med boliger med bebyggelse i opp til 12 etasjers høyde og TU 250 %. Det antas at slik utnyttelse vil utløse krav om konsekvensutredning. Det aktuelle området berøres av det foreliggende planforslaget ved grensene for veianlegg under terreng med tilhørende restriksjonszoner endres.

Spireaveien 12, 14 og 16: Forslag om reguleringsendring til bolig/ kontor/ barnehage. Saken forberedes for oversendelse til politisk behandling. Plan- og bygningsetaten anbefaler ikke forslaget da den er i strid med kommunedelplanen, bl.a. mht. høyde og utnyttelsesgrad.

Lørenveien 59 -65: Saken gjelder OBS kjøpesenter med tilstøtende eiendommer. Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for en videreutvikling av kjøpesenteret, noe som vil kreve konsekvensutredning. Det er innsendt planinitiativ i saken.

Østre Aker vei 29: Saken gjelder omregulering til byggeområde for bensinstasjon, forretning for plasskrevende varer, kontor, industri og lager. Bensinstasjonen skal erstatte to tidligere bensinstasjoner som er revet og forutsettes bygget ut som første byggetrinn. Saken er oversendt Rådhuset for politisk behandling.

Ulvenveien 87, 89 A og D - Ulven Senterområde: Planinitiativ er innsendt i 2006. Hensikten med reguleringen er å tilrettelegge for utbygging for næringsformål. I tråd med KDP vil forslaget innebære en fortetting med ny bebyggelse organisert i en bymessig struktur. Det foreslås i hovedsak etablering av plasskrevende varehandel i kombinasjon med forretning og kontor.

Ulvenveien 91: Forslagstiller ønsker en omregulering av tomten til plasskrevende salgsformål som byggevarer og lignende. Planinitiativ er innsendt i 2006.

## 5. MEDVIRKNING

### 5.1 Forhåndsuttalelser

Igangsetting av planarbeidet ble kunngjort i Aftenposten og Dagsavisen 17./18.08.06. Grunneiere og rettighetshavere er varslet ved brev datert 14.08.06. På grunn av utvidelse av planområdet ble flere berørte grunneiere varslet ved brev datert 14.09.06. Statens vegvesen har mottatt 7 kunngjøringsinnspill / forhåndsuttalelser. Kopi av disse følger som trykt vedlegg.

#### 5.1.1 Liste over forhåndsuttalelser

1. Bydel Gamle Oslo, datert 10.09.06
2. Helse og velferdsetaten, datert 30.08.06
3. Trafikketaten, datert 17.08.06
4. Vann- og avløpsetaten, 21.08.06
5. Fylkesmannen i Oslo og Akershus, 31.08.06
6. Jernbaneverket, datert 01.09.06
7. Kritt Arkitekter, datert 28.08.06

#### 5.1.2 Sammendrag av forhåndsuttalelsene

##### 1. Bydel Gamle Oslo

Bydelsutvalget finner det vanskelig å ta stilling til forslaget om omregulering på bakgrunn i det tilsendte materialet, men forutsetter at konsekvenser av en omregulering mht. tilgrensende boligområder og nærområdene for øvrig blir utredet før offentlig ettersyn

##### 2. Helse og velferdsetaten

Det må i reguleringsplanen kreves at lydnivåer skal tilfredsstillende grenseverdier i henhold til Miljøverndepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442. Det bør settes grenser for lydnivåer fra tunnelvifter og lignende som er i drift i lang tid som tilsvarende grenseverdier for støy fra tekniske installasjoner i teknisk forskrift. Helse- og velferdsetaten har registrert en rekke potensielt forurensende virksomheter og lokaliteter på og ved reguleringsområdet. For prosjekt som innebærer terrenginngrep gjelder forurensningsforskriftens kap. 2, opprydding i forurenset grunn ved bygge- og gravearbeider.

##### 3. Trafikketaten

Trafikketaten har ingen bemerkninger til det planlagte arbeidet.

##### 4. Vann- og avløpsetaten

Planen vil berøre områder hvor det i dag ligger hovedledninger. VAV forutsetter at eventuelle konflikter med hovedledninger vil bli avklart fortløpende i planfasen for prosjektet. Det forutsettes videre at VAV trekkes inn i planarbeidet.

##### 5. Fylkesmannen i Oslo og Akershus

Planens innvirkning på luft- og støyforurensning må vurderes, herunder behovet for eventuelle forurensningsreducerende tiltak. For behandling av støy henvises til MDs rundskriv T-1442, og en støyfaglig utredning bør utarbeides.

##### 6. Jernbaneverket

Jernbaneverket (JBV) har tidligere kommentert opprinnelig reguleringsplan. Alnabanan berøres i forbindelse med Ulvenveiens kryssing av banen. Dersom det ikke skjer endringer i forbindelse med denne kryssingen har JBV ingen ytterligere merknader forutsatt at alle tekniske krav overholdes, og at det opprettes nær kontakt mellom JBV og Statens vegvesen når prosjektet skal detaljprosjekteres og gjennomføres. Det forutsettes som utgangspunkt at togtrafikken kan gå uhindret i anleggsperioden. JBV ønsker reguleringsendringen til uttalelse ved off. ettersyn.

##### 7. Kritt Arkitekter

Det opplyses om at Kritt er i gang med et større reguleringsplanarbeid på vegne av grunneier og ber om å få saken tilsendt ved offentlig ettersyn.

### **5.1.3 Forslagsstillers kommentarer til forhåndsuttalelsene**

#### **1. Bydel Gamle Oslo**

Det gjøres rede for konsekvenser i saksframstillingen i den grad de representerer endringer i forhold til gjeldende regulering.

#### **2. Helse og velferdsetaten**

Trafikkstøy følges opp gjennom § 8 i reguleringsbestemmelsene med henvisning til nevnte rundskriv. Støy fra vifter følges opp gjennom § 9 med henvisning til forslått bestemmelse i teknisk forskrift (til plan- og bygningsloven).

Som nevnt i kap. 3.2 er det kartlagt en rekke lokaliteter med forurenset grunn. Utfordringen i videre arbeid knytter seg til håndteringen av det store volumet antatt forurenset løsmasser. Tiltak vil bli planlagt og fulgt opp i samråd med forurensningsmyndighetene.

#### **3. Trafikketaten**

Tas til etterretning

#### **4. Vann- og avløpsetaten**

Det samarbeides løpende med VAV om løsninger.

#### **5. Fylkesmannen**

Både luftforurensninger og støy blir vurdert i forhold til nye løsninger og med utgangspunkt i T-1442.

#### **6. Jernbaneverket**

Tas til etterretning.

#### **7. Kritt Arkitekter**

Tas til etterretning.

## 6. FORSLAGSSTILLERS FAGLIGE BEGRUNNELSE

I mai 2006 ble det opprettet en arbeidsgruppe sammensatt av deltagere fra Oslo kommune v/ Plan- og bygningsetaten og Samferdselsetaten, Statens vegvesen Stor-Oslo distrikt, andre representanter fra fagmiljøet som hadde deltatt i arbeidet med regulert løsning samt deltagere som på mer fritt grunnlag kunne komme med forslag til endringer. I samråd med ledelsen i Statens vegvesen ble følgende føringer gitt for arbeidet:

- Lørentunnelen skal opprettholdes. Rampene vurderes.
- Entrepriise 5 "Ombygging av dagens Ring 3" tas inn i prosjektet igjen.
- Prosjektet skal bearbeides med tanke på besparelser. Det er ikke snakk om helt nytt veisystem.
- Det må søkes løsninger som kanskje er litt mindre gode enn de foreliggende, men som er gode nok.
- Omregulering kan være nødvendig, men omreguleringer som er så omfattende at det utløser ny KU må unngås.
- Utsettelse på drøyt et år for anleggsstart.
- Målet er at trafikk settes på i 2011.
- Det er ikke nødvendig å følge dagens entreprisineinndeling og rekkefølge.

Gruppen skulle levere forslag til nytt hovedgrep og arbeidet skal danne grunnlag for den videre planbehandlingen i Oslo kommune.

Verdianalysen fastslo at:

*"Hovedårsaken til den høye byggekostnaden er at prosjektet skal løse svært mye på et lite areal". De antar videre at: "Vesentlige kostnadsbesparelser ikke kan oppnåes uten at kryssområdet i det sentrale Økernområdet forenkles".*

Gruppen videreførte dette i sitt arbeid og hadde hovedfokus på å løse opp den anstrengte geometrien i Økernkrysset. Østre Aker vei er hovedelementet i området og det ble naturlig å dele alternativene inn etter valgt løsning for denne:

1. Østre Aker vei i dagens trasé - med minst mulig inngrep
2. Østre Aker vei som i regulert løsning - Økerntunnelen
3. Østre Aker vei i ny trasé - Østre lenke

Underveis kom det fram varianter av alt. 2 og 3.

Alternativene ble bearbeidet og vurdert med hensyn på byutvikling, system for kollektivtrafikk, trafiksikkerhet, gang- og sykkelveisystem, anleggsgjennomføring, kostnader, trafikkavvikling og behandlingstid for reguleringsplan.

Gruppen ferdigstilte sitt arbeid i juni 2006 og anbefalte å gå videre med en optimalisering av alternativ 2 som hovedprinsipp.

## 7. PLANFORSLAGET

### 7.1 Reguleringsformål

I utgangspunktet tar planforslaget kun for seg endringer i vedtatt reguleringsplan for veisystemet på Økern og Ulven, samt Økern T-banestasjon. Arealbruk på tilstøtende områder samt reguleringsbestemmelser er medtatt eller endret bare der det er nødvendig som følge av endret vei- og trafikksystem.

Området foreslås regulert til følgende formål (jfr. plan- og bygningslovens § 25):

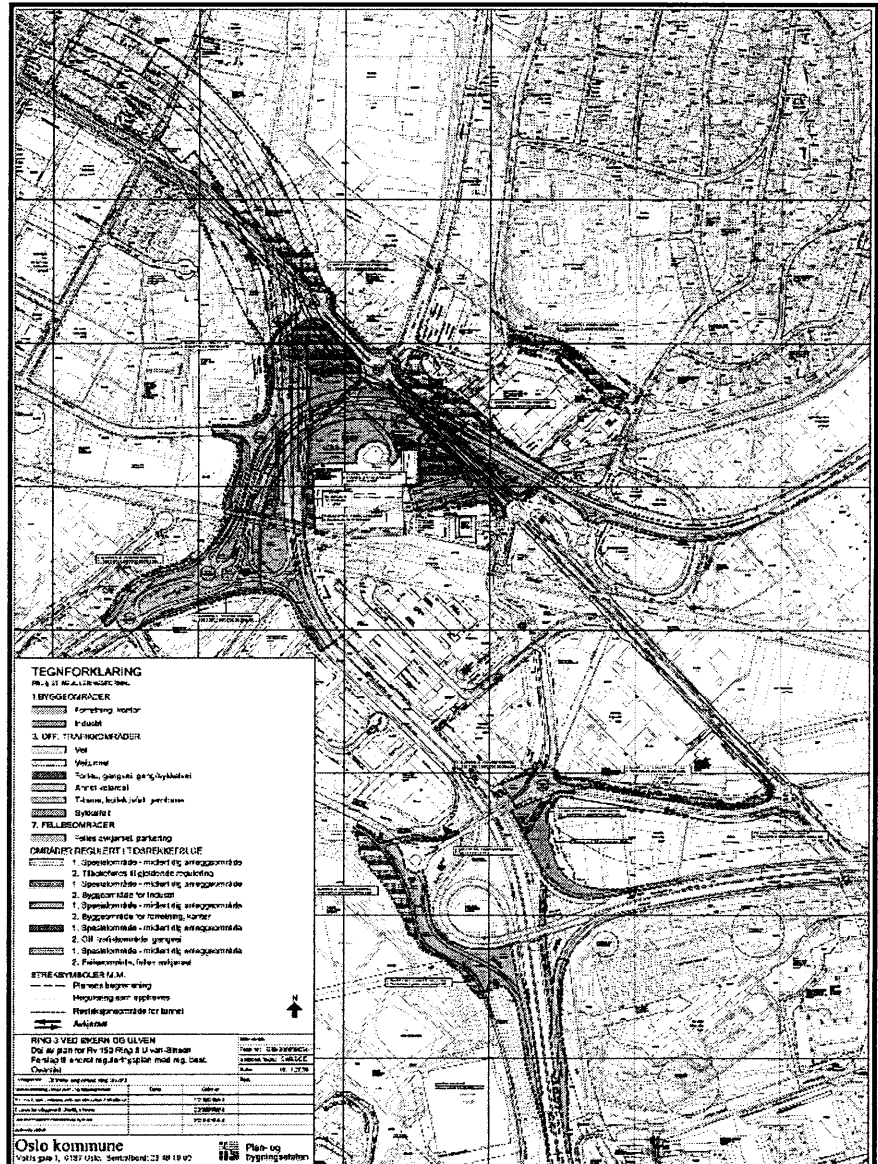
Området reguleres til:

- Bygeområder (forretning, kontor, industri)
- Offentlige trafikkområder (vei, veitunnel, fortau, gangvei, gang-/sykkelvei, annet veiareal, T-bane, kollektivfelt, jernbane, sykkelfelt)
- Fellesområder (felles avkjørsel, parkering)

Områder regulert i tidsrekkefølge:

1. Spesialområde (midlertidig anleggsområde)
2. Tilbakeføres til gjeldende regulering eller nye formål som angitt på plankart

Det er knyttet reguleringsbestemmelser til planforslaget.



### 7.2 Foreslåtte løsninger

#### 7.2.1 Hovedtrekk

Planforslaget innebærer en vesentlig endring av *dagens trafikksystem*. Hovedpunktene er:

- Bedre forbindelse mellom hovedveiene Ring 3 og Østre Aker vei
- Et bedre lokalt veinett uavhengig av hovedveinettet
- Bedre framkommelighet for gående og syklende
- Bedre tilgjengelighet til T-banestasjonen, bedre overgang buss/bane



De viktigste endringene i forhold til gjeldende regulering er:

- Forbindelsen mellom Sinsen og Grorud legges i dagen i området ved Alnabanen
- Forbindelsene mellom Sinsen og Økernveien nedprioriteres og må gå via lokalveinett
- Avkjøringer fra Ulvensplitten til lokalveinett utgår
- Påkjøringsrampe til Ring 3 mot vest ved Økernsenteret utgår
- Samlet løsning for kollektivknutepunkt ved Økern T-banestasjon

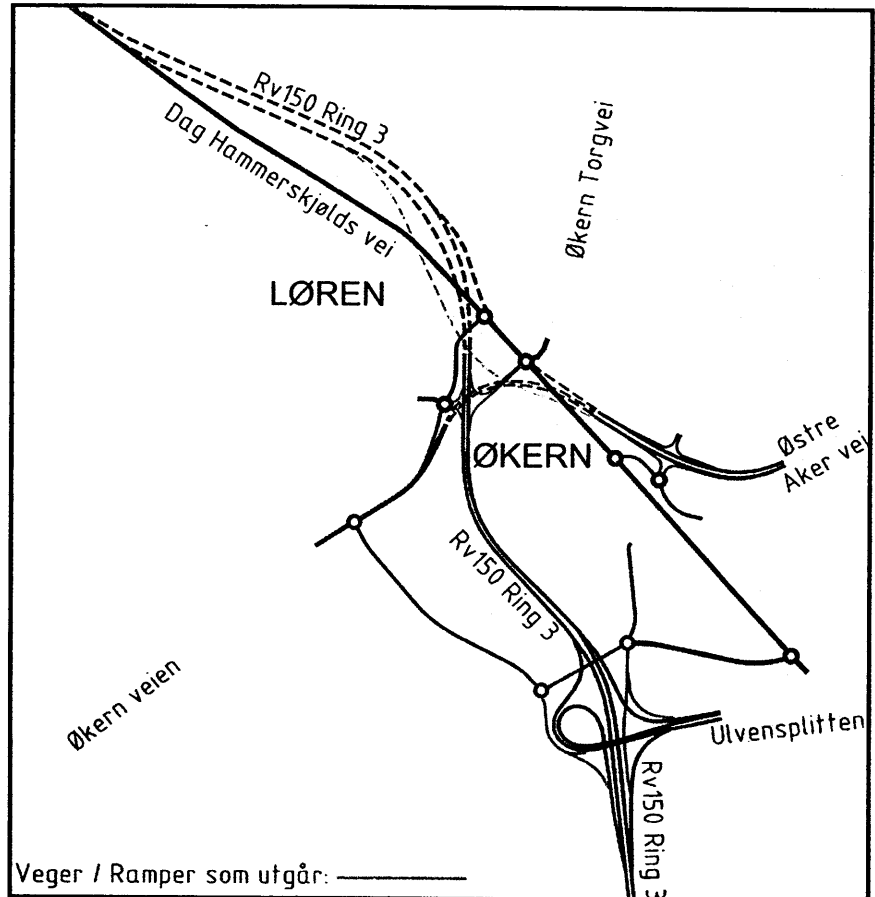
### 7.2.2 Veitrafikk

I den foreslåtte løsningen er hovedelementene i planen, Lørentunnelen og Økerntunnelen, beholdt som i regulert løsning. De vestvendte rampene mellom Ring 3 og Økern er tatt ut av planen. Dette er gjort både fordi de lå nær tunnelmunningen for Ring 3 og fordi de bandt opp mye av løsningen i Økernområdet både i plan og høyde.

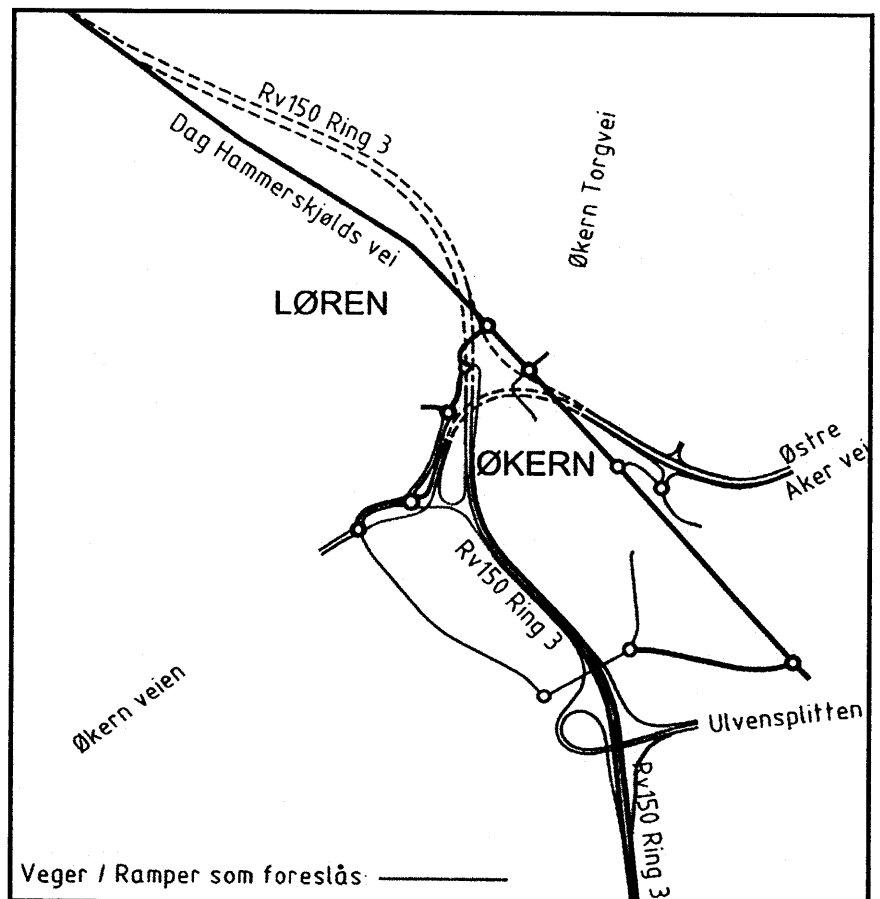
Ved å ta bort disse rampene har man kunnet senke Ring 3 noe i portalområdet. Dette gjør at stigningen i tunnelen fra lavbrekket mot øst reduseres fra 6,0 % til 5,5 % samt at høybrekkskurven er økt fra 1800 m til 3000 m. Begge disse endringene vil gi en bedre og sikrere linjeføring og gi trafikantene en lettere fattbar situasjon ved innkjøringen til Lørentunnelen fra øst.

Fjerningen av de vestvendte rampene mellom Ring 3 og Økern vil føre til noe mer trafikk på Dag Hammerskjølds vei (dagens Ring 3) og denne foreslås endret fra en tofelts vei til en firefelts vei hvorav et felt i hver retning er kollektivfelt. Sykkelfelt beholdes som før mens den separate gangveien endres til fortausløsning. Dette blir fremmet som eget planforslag.

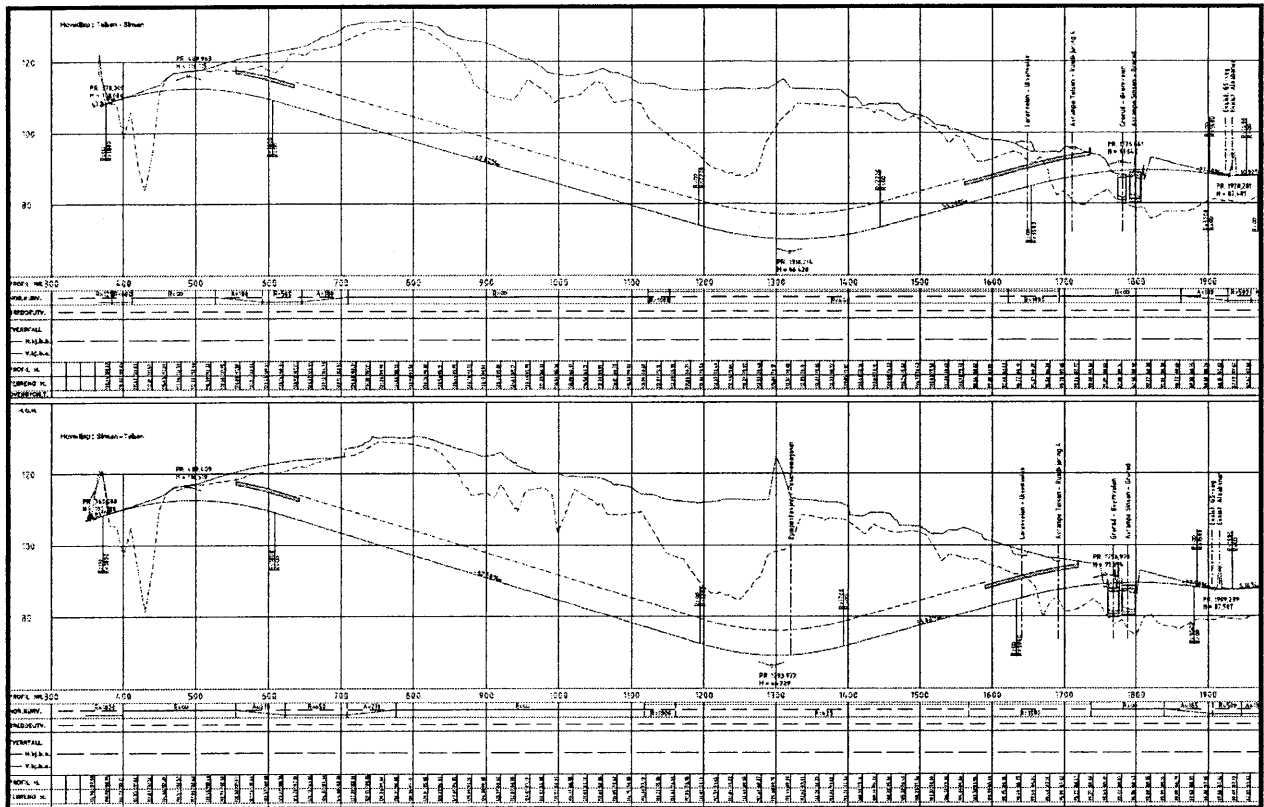
Forbindelsen fra Sinsen mot Grorud er i gjeldende regulering ført i separat tunnel fra Lørentunnelen til Østre Aker vei. Dette gjør at man har hatt 3 nivåer



Veier og ramper som foreslås tatt ut fra kjøremønster i gjeldende regulering.



Kjøremønster i foreslått ny regulering.



Lengdeprofil for tunnelen for Ring 3 mellom Økern og Sinsen (begge kjøretretninger). Profilet er noe endret / optimalisert i forhold til tidligere vedtatt plan.

i Økernområdet. Som et viktig ledd i forenklingen har nå Lørentunnelen i østgående retning 3 felt gjennom hele tunnelen. Forbindelsen mot Grorud tar av 200 m øst for portalen og føres sammen med trafikken fra Økernveien gjennom Økerntunnelen til Østre Aker vei. Avkjøringen i tunnelen unngås og erstattes av en ny i dagen med bedre siktforhold. Selve forbindelsen Sinsen – Grorud blir ved dette ca. 550 m lengre.

Denne løsningen muliggjør også veksling mellom trafikk fra Sinsen og fra Økernveien (fra sentrum) gjennom Økerntunnelen. Dermed kan trafikk fra Økernveien til Ulvenveien og Risløkkveien benytte Økerntunnelen i stedet for å kjøre i dagen gjennom Økernområdet.

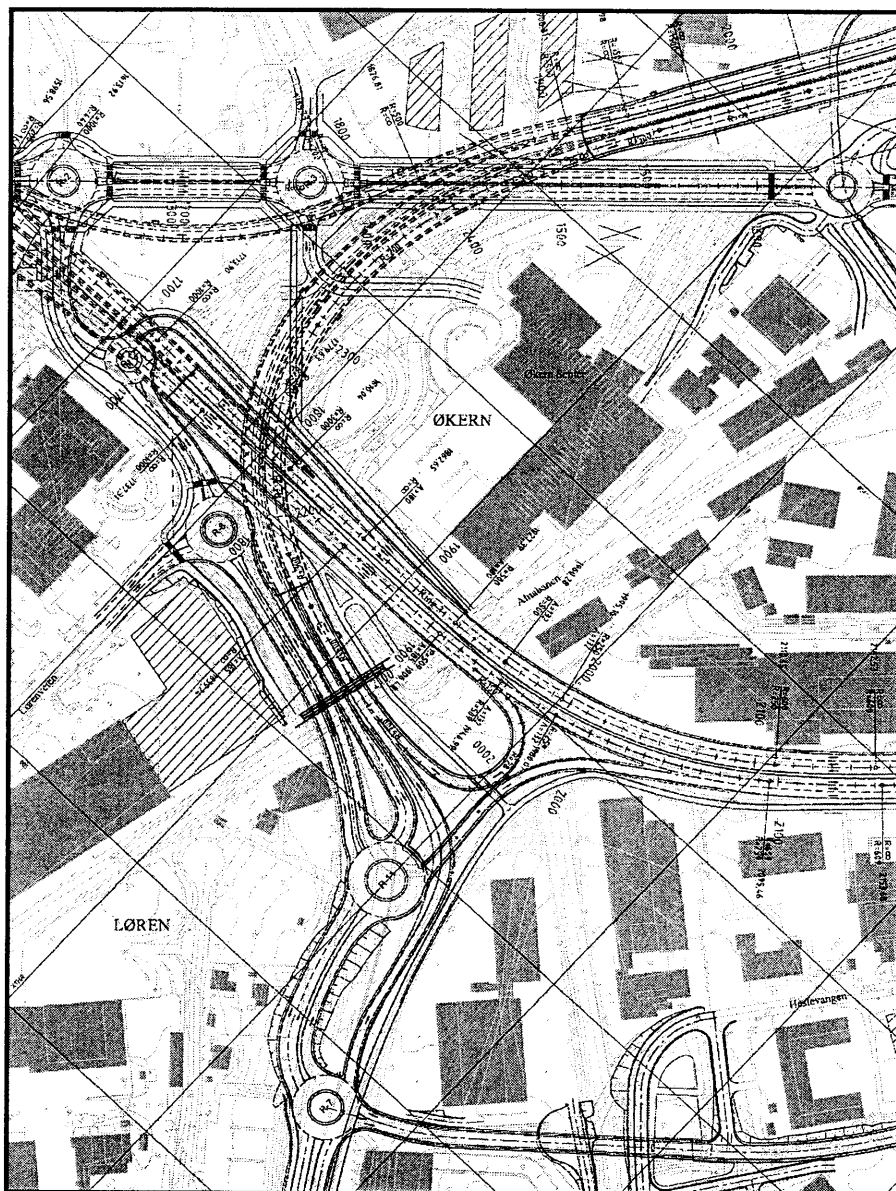
Som en følge av flyttingen av forbindelsen Sinsen–Grorud foreslås Økerntunnelen bygget med 3 felt. Det forutsettes vegg mellom de to kjøretretningene.

Forbindelsen fra Østre Aker vei mot Sinsen er som i regulert løsning, men traséen er justert slik at tunnelen blir kortere.

Verdianalysen anbefalte å fjerne de østvendte rampene mellom Ring 3 og Økern ring ved Ulvensplitten. Med det oppnår en at eksisterende ramper ikke belastes med nye av- og påkjøringer samt at vekslingslengden mot Teisenkrysset blir opprettholdt.

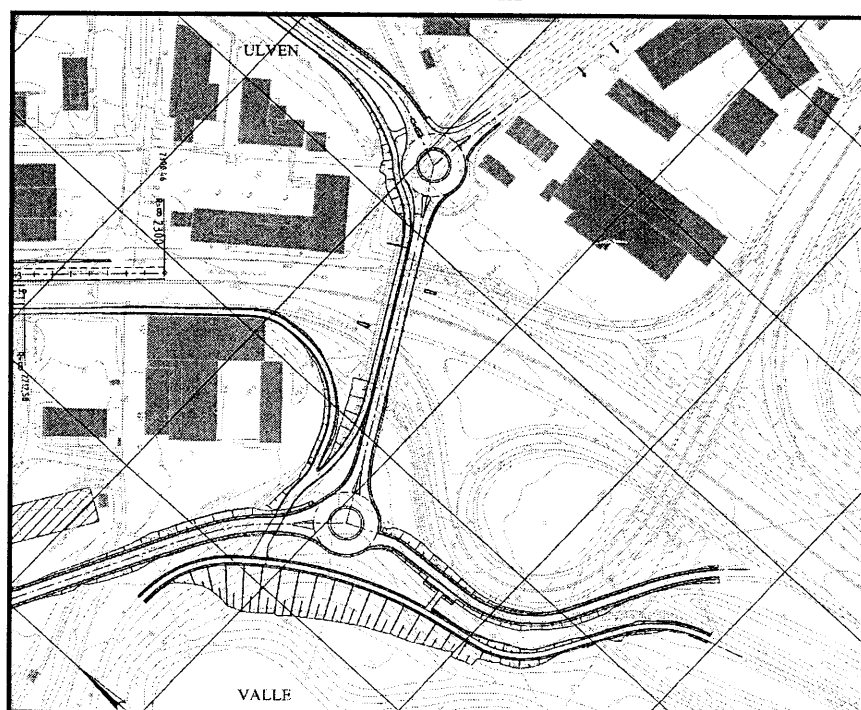
De aktuelle forbindelsene ivaretas i stedet på følgende måte:

- Det etableres en ny rundkjøring mellom Økernveien og Lørenveien. Fra denne gis både Økernområdet og Økern ring påkjøring til Ring 3 mot øst og erstatter således to på-ramper fra gjeldende regulering.
- Avkjøring fra Ring 3 til Økern ring og Økernområdet er samlet i av-rampen ved Økernsenteret. Denne avrampen føres til en ny rundkjøring mellom Ulvenveien og Lørenveien som gir forbindelse til Økernområdet, Østre Aker vei og Økernveien.
- For å sikre god nok kapasitet i den nye rundkjøringen mellom Økernveien og Lørenveien er forbindelsen Økernveien - Grorud ført planskilt under pårampen til Ring 3.
- I og med at avkjøringen fra Ring 3 til Økern føres til den nye rundkjøringen vil rundkjøringen i Ulvenveien mot Økern torgvei få 4 armer i stedet for 5 i gjeldende regulering. Dette gir et bedre kryss med bedre atkomst til Økernsenteret.

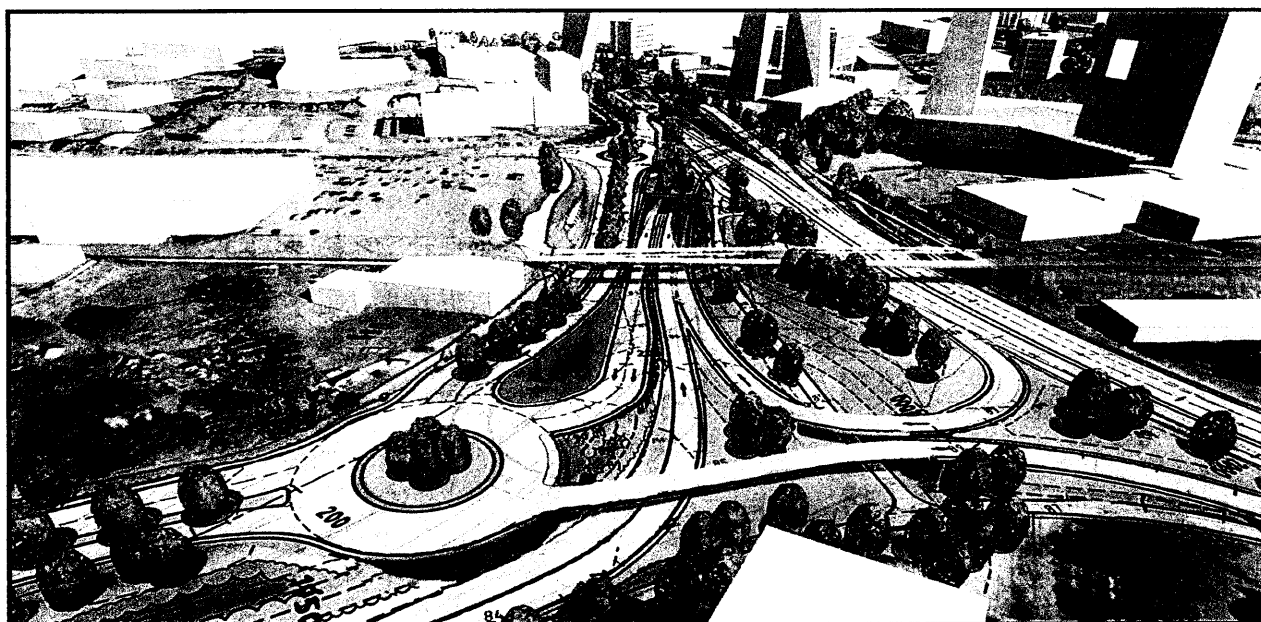
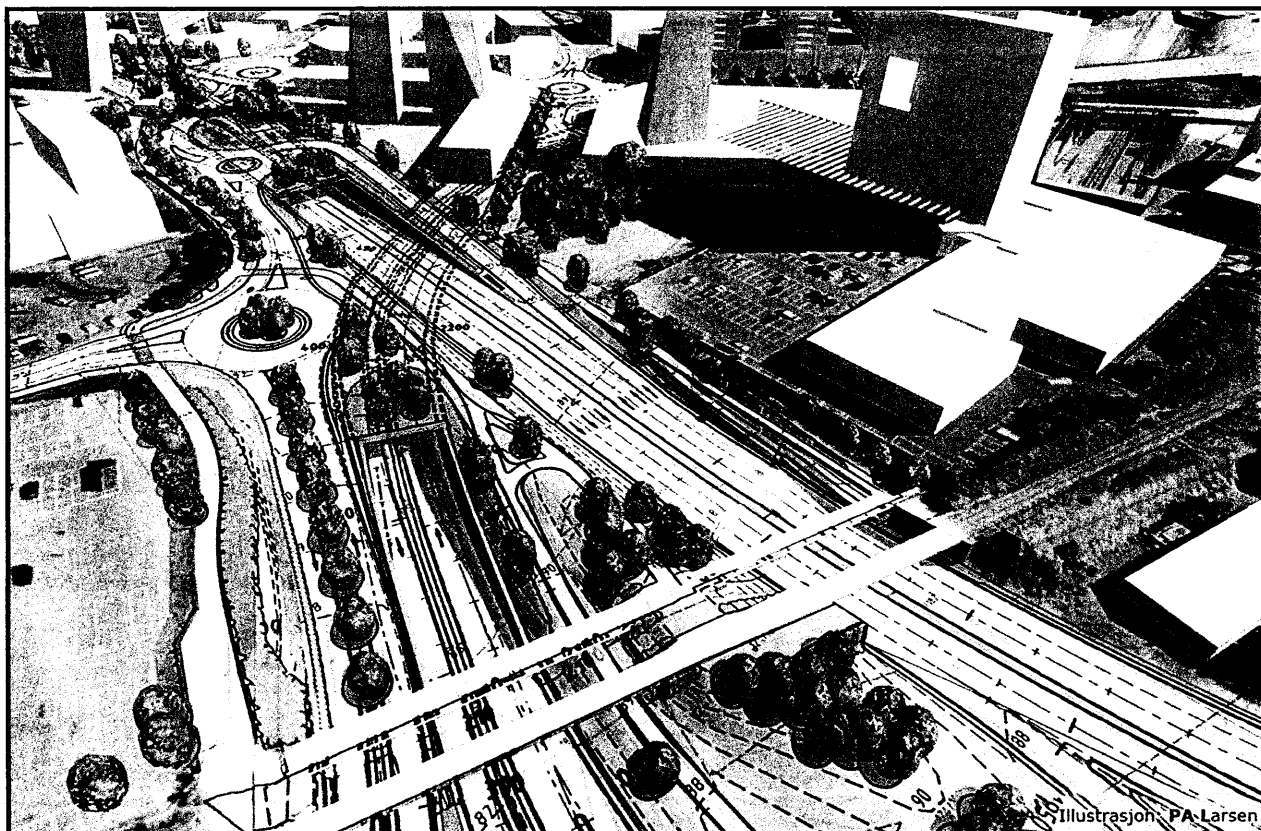


Utsnitt fra detaljplanheftets C-tegninger (NB; retning nord er vridt 45 gr. mot venstre):

← Planlagt endret løsning for Økernkrysset og lokalveisystemet i det sentrale Økern.



Planlagt endret løsning ved Ulven. →



Illustrasjoner som viser foreslått utforming av dagsonen av Økernkrysset.

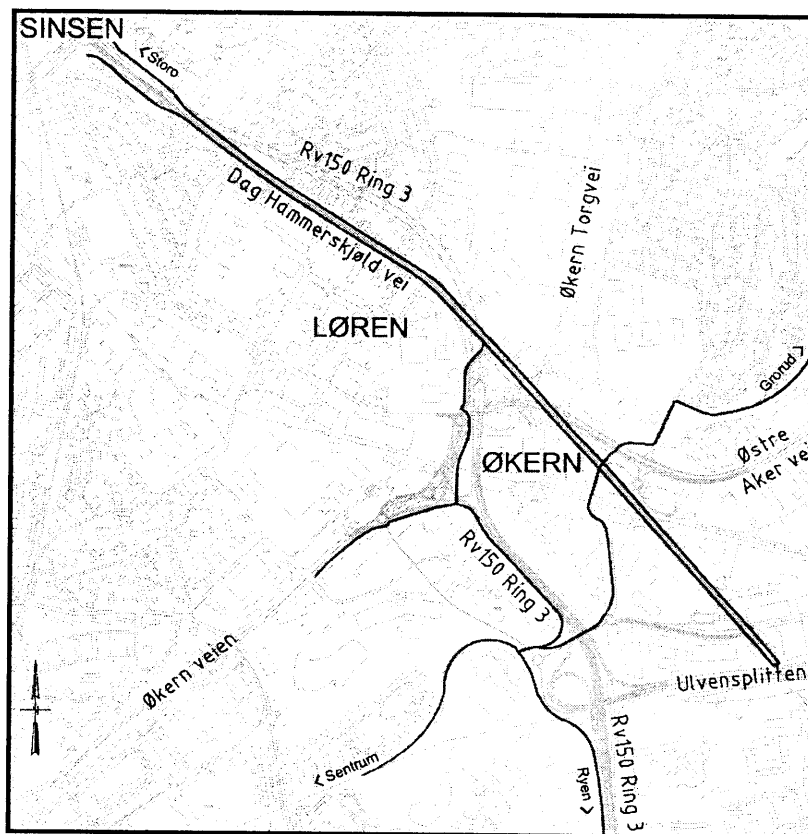
### 7.2.3 Gang- og sykkeltrafikk

De to hovedsykkelrutene gjennom planområdet opprettholdes.

I og med at av- og pårampe mellom Ring 3 og Økern ved Lørenveien er fjernet, gir det mulighet for en bedre føring av sykkelruten mellom Sinsen og Teisen. I gjeldende regulering ble forbindelsen ført via den nye gang-/sykkelbroen som er bygget mellom Økernsenteret og Obs. Denne mulighet opprettholdes også i den nye løsningen.

Sør for Alnabanen krysser traseen under av- og pårampene i en ny og vesentlig åpnere kryssing enn dagens kulvert mot Teisen / Økernveien.

Forbindelsen fra Økern mot Økernveien og sentrum krysser også under av- og pårampen og følger deretter Økernveien på sydsiden mot Haslevangen. Denne forbindelsen krysser planskilt under Økern ring på samme måte som i gjeldende reguleringsplan. Denne forbindelsen vil da erstatte dagens fortau på motsatt side av Økernveien. Dette fortauet har i dag ingen tilknytninger mot bebyggelsen mellom Lørenveien og Haslevangen.



Planlagte hoveddruter for gang- og sykkelveinettet.

### 7.2.4 Kollektivtrafikk

#### Buss

Det beholdes i prinsipp samme løsning for kollektivtrafikken som i gjeldende reguleringsforslag. Selv om de østvendte rampene mellom Ring 3 og Økern ring ved Ulvensplitten fjernes beholdes traséene som rene bussforbindelser. Dette vil også bedre framkommeligheten noe for bussene i området.

For å redusere kostnader foreslås regulert løsning ved Ulvensplitten endret ved at den østvendte rampen fra Ring 3 mot Økern fjernes også for busser. Vestgående busser må dermed kjøre til høyre i Ulvensplitten og deretter til høyre i neste avkjøring og opp til Ulvenveien. For østgående busser beholdes dagens bussrampe som ren bussforbindelse.

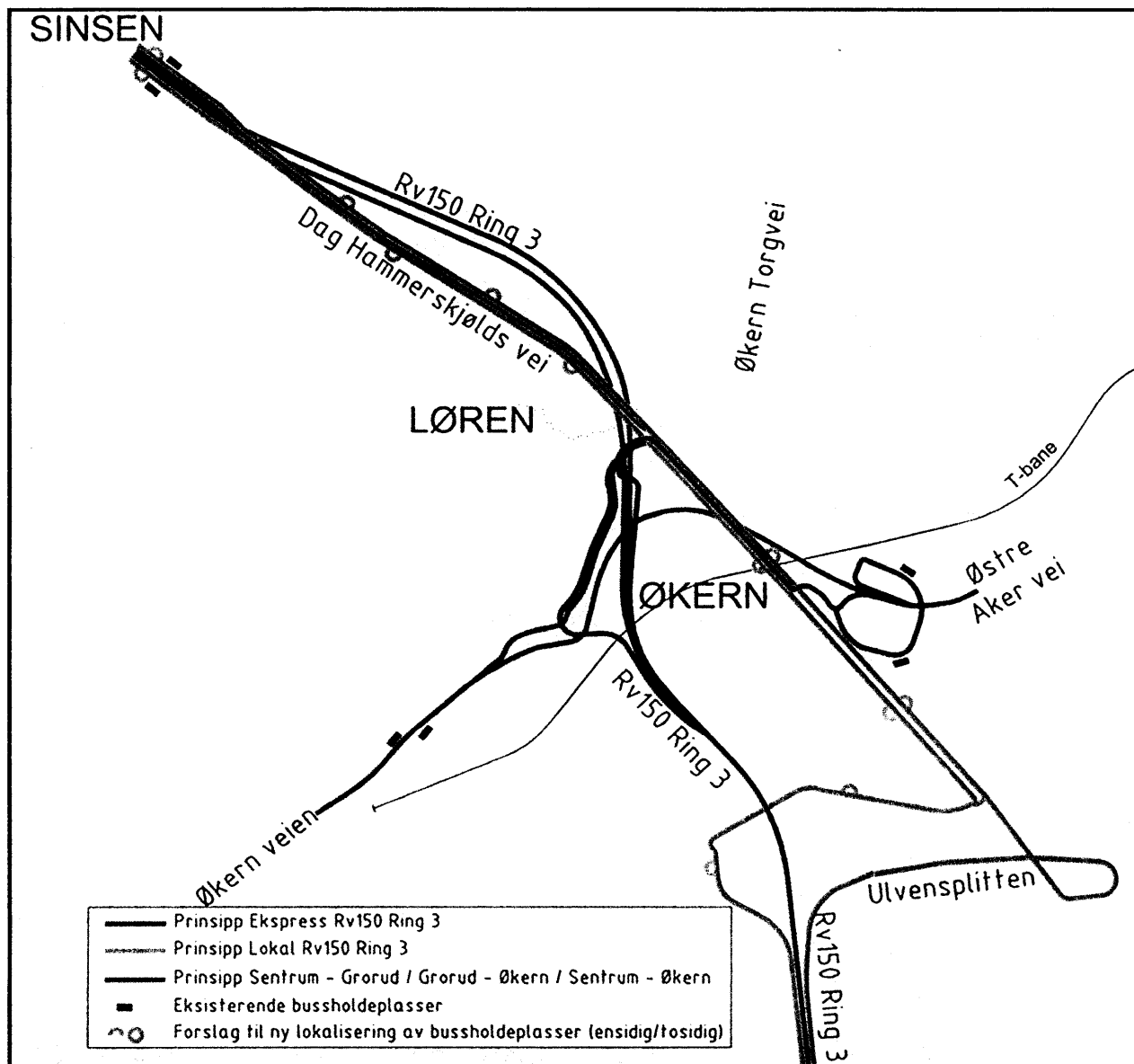
Ulvenveiens forlengelse foreslås regulert med kollektivfelt forbi Økernsenteret. På strekningen mellom de to rundkjøringene nord for Økernsenteret forelås også fire felt, men pga. feltveksling for annen trafikk kan det ikke avsettes egne kollektivfelt. Videre mot Sinsen fremmes det også forslag om fire felt med kollektivfelt i begge retninger (i egen plan).

Ekspressbusser som følger Ring 3 og skal stoppe på strekningen Sinsen-Økern må følge vei i dagen.

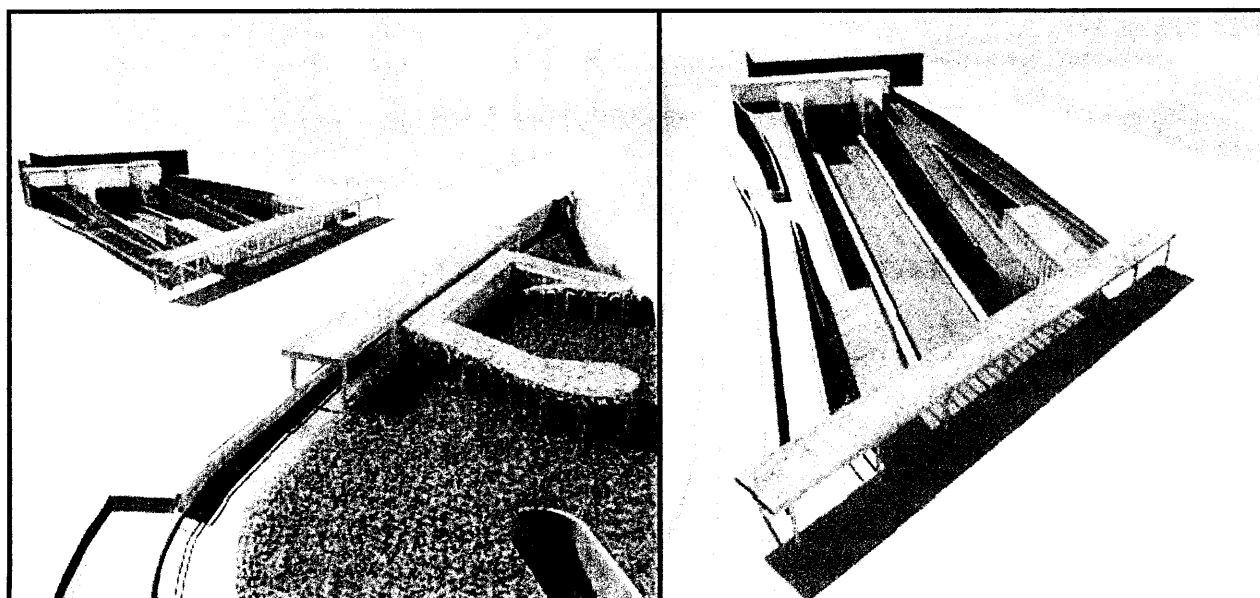
#### Økern kollektivknutepunkt

Hovedinngangen til T-banestasjonen går i dag via Økernsenteret. I den fremtidige byplanen vil tyngdepunktet forskyves mer mot den nye Ulvenveien som anlegges på bru over T-banen. Det er et klart mål med planen at dette skal utvikles til et viktig kollektivknutepunkt mellom busslinjene på Ring 3, lokale busslinjer og T-banen. T-banestasjonen er derfor planlagt ut i fra den framtidige situasjonen slik at hovedatkomsten blir liggende til nye Ulvenveien og det nye knutepunktet.

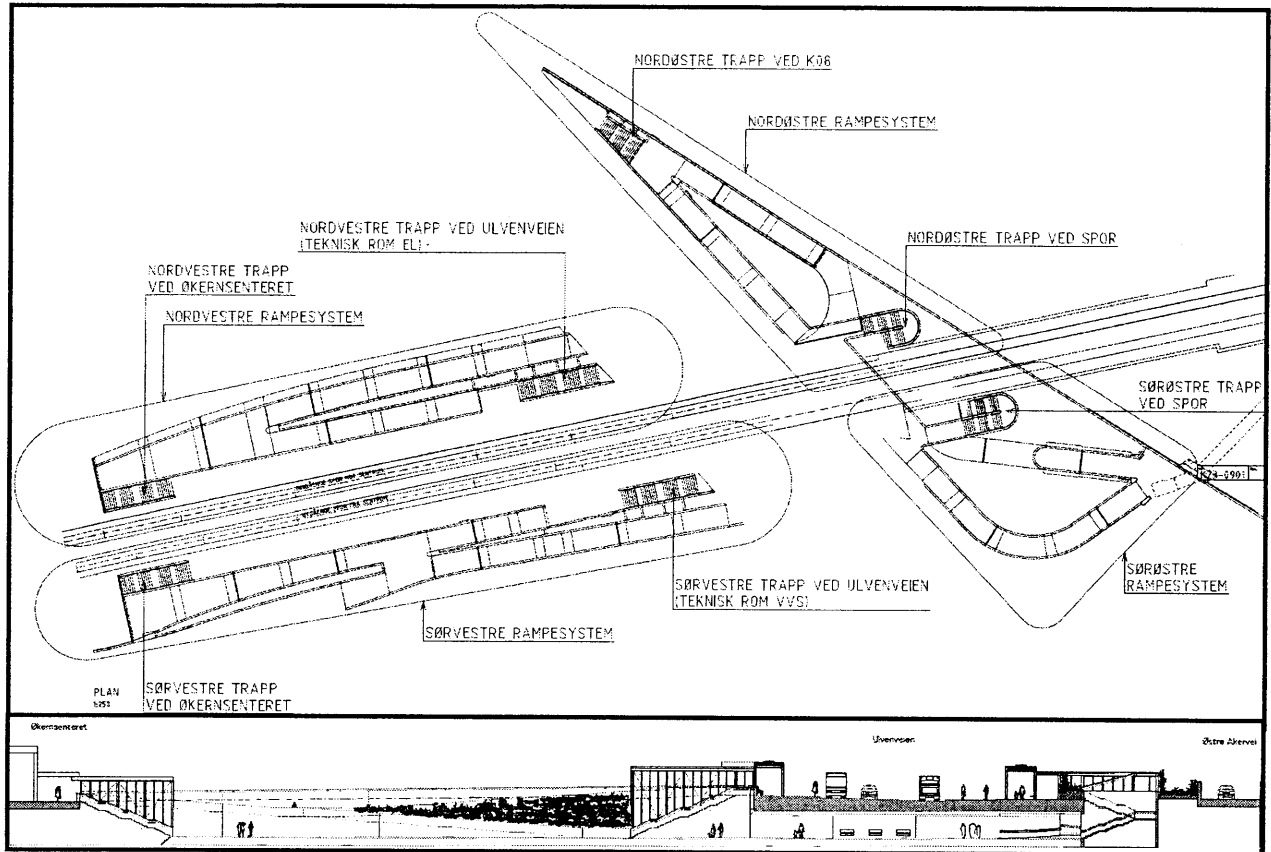
Økern T-banestasjon er planlagt fornyet med nye ramper, trapper og plattformkanter. Oppe på Ulvenveien vil det bli holdeplasser for buss og sykkelparkering. Det blir nye rampeforbindelser med T-banestasjonen. Se for øvrig illustrasjoner vist på de neste sidene.



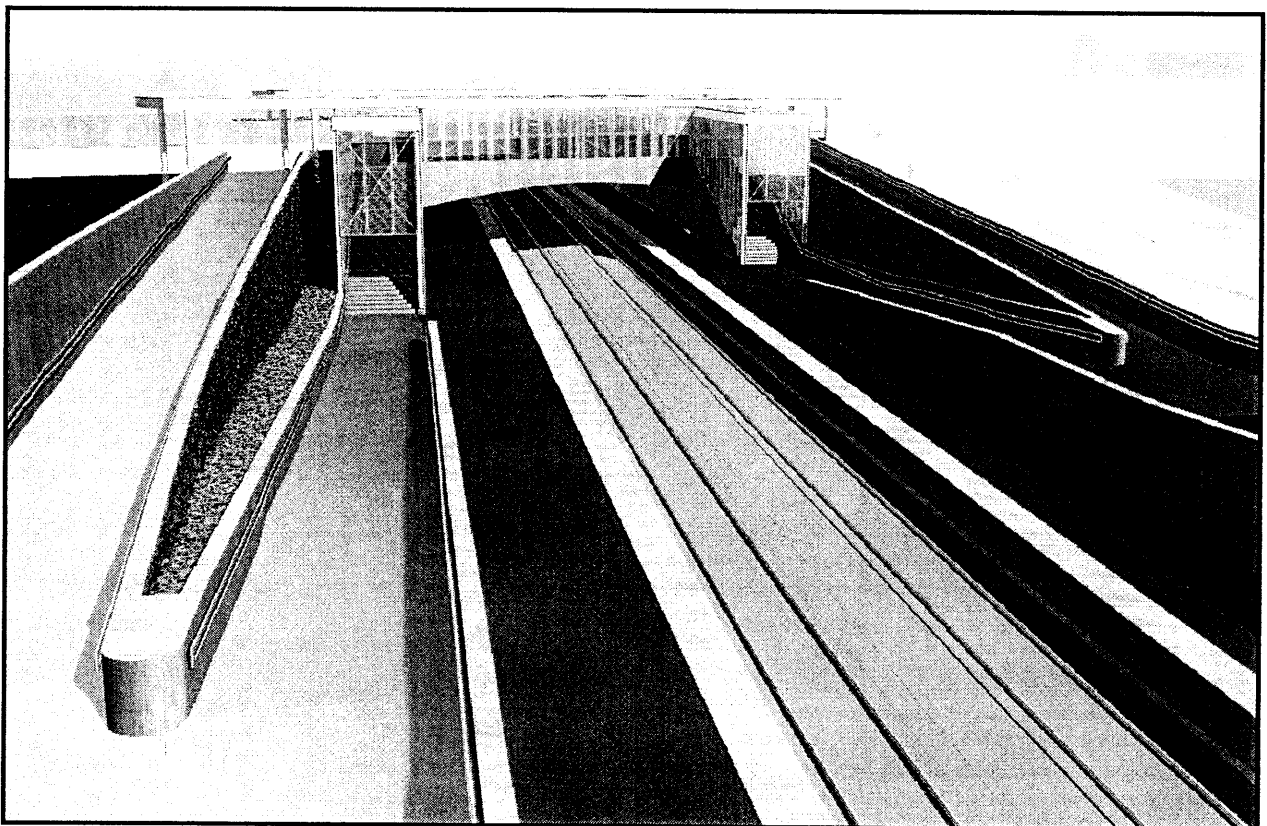
Foreslått kjøremønster for busser i planlagt løsning.



Illustrasjon av planlagt ombygging av Økern T-banestasjon.



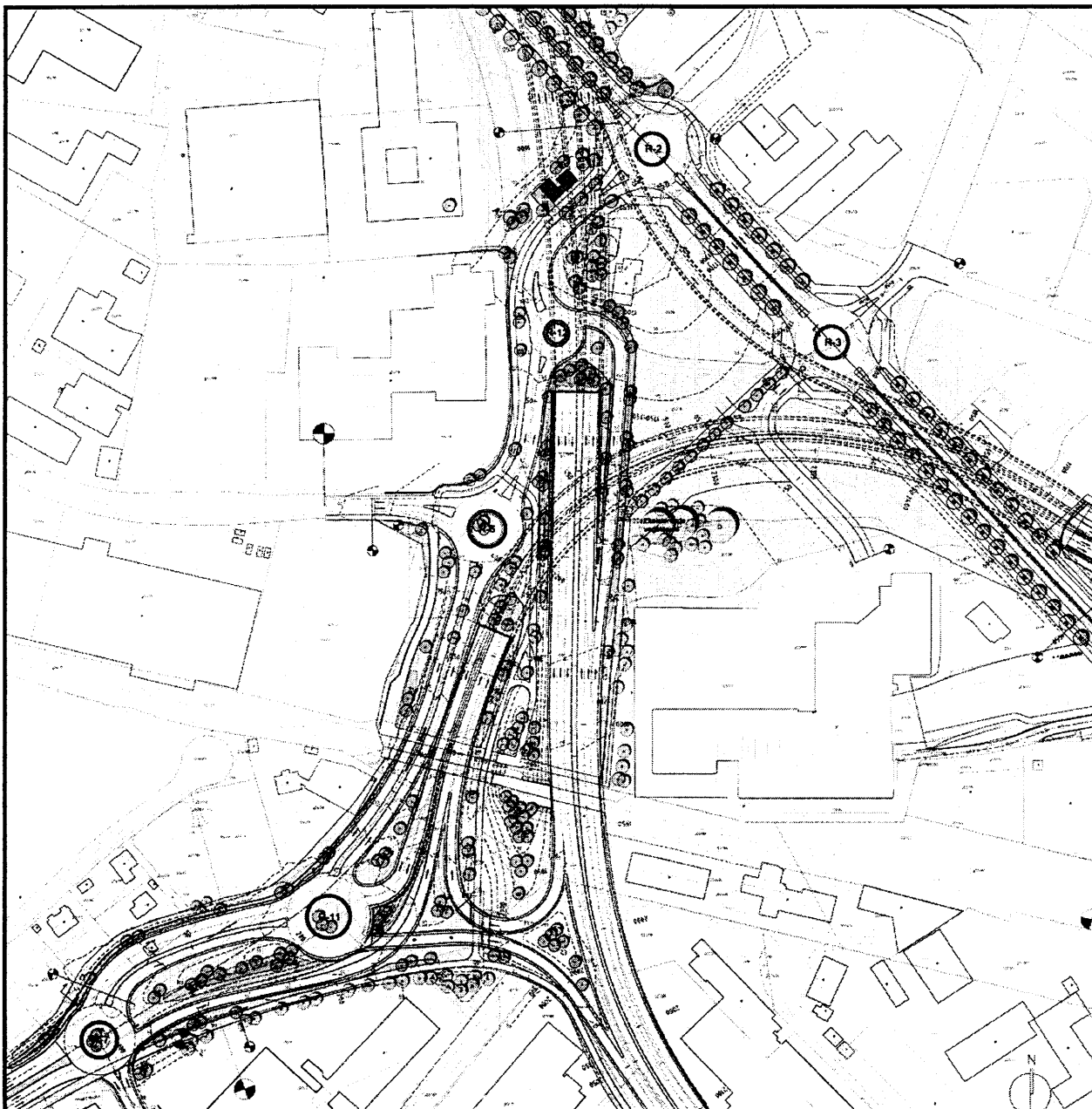
Tegning og snitt av planlagt ombygging av Økern t-banestasjon.



Perspektiv fra vest (Økernsenteret) som viser planlagt ombygging av Økern t-banestasjon og ramper opp til omstigningssted med buss i nye Ulvenveien.

### 7.2.5 Landskap

Illustrasjonen under viser planlagt utforming av veianlegget i området ved østre tunnelportal for Ring 3 og søndre portal for Økerntunnelen. Dette er et delområde som vil framstå som sterkt preget av trafikkanlegg. I tillegg til tunnelportalene vil området få flere rundkjøringer samt en bru og en fotgjengerundergang. I utformingen legges det opp til å knytte området sammen gjennom en samlet parkmessig utforming av sidearealene.



Illustrasjon av planlagt opparbeidelse av trafikk- og sidearealer ved Økernkrysset.

### 7.3 Øvrige plantema

#### Grad av utnyttning og høyder

For byggeområdene merket Felt S er det forslått noe høyere utnyttelse enn i gjeldende regulering: TU 250 %. Dette er i tråd med rammene i kommunedelplanen. Høyder skal som tidligere fastsettes gjennom bebyggelsesplan eller detaljert reguleringsplan i disse feltene.

For øvrige byggeområder foreslås at bestemmelser for tilstøtende tilsvarende byggeområde skal gjelde.



**Bebyggelsens plassering**

Bebyggelsen skal plasseres innenfor angitte byggegrenser, endelig plassering skal fastsettes gjennom bebyggelsesplan eller detaljert reguleringsplan. For bebyggelse som plasseres innenfor restriksjonssoner langs og over tunneler er det angitt egne bestemmelser.

**Miljøfaglige forhold**

Reguleringsbestemmelse om varslingsplikt og plikt til forskriftsmessig behandling ved forurenset grunn opprettholdes.

Det foreslås endringer i reguleringsbestemmelser om trafikkstøy og støy fra ventilasjonsanlegg i tunnel iht. reviderte retningslinjer. Bestemmelser om luftkvalitet med henvisninger til anbefalte grenseverdier opprettholdes.

Tidligere regulerte støyskjermer opprettholdes men ved Anders Winsvolds er støyskjermeren forskjøvet mot vest pga. endret veitrasé.

Endelig løsning for ventilasjon av Lørentunnelen er ikke avklart. Det tidligere regulerte ventilasjonstårnet ved Økern er beholdt som i gjeldende regulering. Det er foreløpig ikke avklart om det må bygges ventilasjonstårn.

**Grunnforhold**

Det foreslås i reguleringsbestemmelsene at det skal iverksettes tiltak for å opprettholde grunnvannsstanden dersom det er fare for setningsskader på bebyggelse og terreng.

**Risiko- og sårbarhet**

Det er i utformingen av planen lagt til grunn at det skal være mulighet for alternativ avvikling av trafikk ved stenging av tunnel, at enkeltkjøretøy som får stans ikke blokkerer tunnel og at alle spesielle sikkerhetskrav i tunnel skal tilfredstilles.

Se også ROS-analyse omtalt under konsekvenser.

**Trafikkanlegg**

Det er satt krav til estetisk kvalitet når det gjelder utformingen av trafikkanlegg. Enkelte anlegg er allerede prosjektert i detalj og fritas fra søknadsplikt etter Pbl § 93 så lenge utformingen er i tråd med og framkommer tydelig i nærmere angitte tegninger. De aktuelle tegningene følger saken som vedlegg.

**Teknisk infrastruktur**

Det er tatt hensyn til omlegginger av tekniske anlegg for vann, avløp, fjernvarme, elektrisitet og tele ved planlegging av veianlegget.

En rekke hovedanlegg berøres. Hoveddelen av kabelanleggene er allerede lagt om, og en forholdsmessig mindre andel vil bli lagt om i kommende entrepriser. Store deler av vann- og avløpsanleggene og fjernvarmeanleggene skal legges om i kommende entrepriser.

I tillegg er det besluttet å bygge en rensedam for overvann som bl.a. skal rense overvann fra Ring 3 mellom Økern og et punkt noe øst for Ulvensplitten. Dette krever omlegging av en del eksisterende overvannsledninger som ikke var forutsatt tidligere.

**Stedsutvikling, estetikk og byggeskikk**

Reguleringsbestemmelsene har med krav om at veianleggene med tilhørende anlegg og sidearealer skal utformes med høy arkitektonisk kvalitet.

Bestemmelsene for byggeområdene vil på samme måte som i gjeldende regulering følge opp mål om en klar bymessig utvikling og fortetting i Økernområdet. Det samme gjelder tilrettelegging av et kollektivknutepunkt.

**Juridiske forhold**

Planen omfatter flere områder som er regulert til midlertidig bruk som anleggsområde. Områdene er forutsatt tilbakeført til den standard de hadde før anleggsarbeidens start. Etter tilbakeføring skal områdene benyttes til permanent regulert arealbruk.

Planen gir bestemmelser som berører utbyggingsmuligheter i soner over og langs tunneler.

## 7.4 Gjennomføring

### 7.4.1 Trafikkavvikling i anleggsperioden

#### Overordnet trafikksystem

I hele anleggsperioden går trafikken på Ring 3 i prinsipp som i dag.

Østre Aker vei med tilhørende kryss med Ring 3 går i første del av anleggsperioden på tilsvarende måte som i dag. I andre del av anleggsperioden stenges Østre Aker vei gjennom Økernområdet. I denne perioden overføres forbindelsen mellom sentrum og Østre Aker vei samt forbindelsen mellom østgående løp på Ring 3 og Østre Aker vei til det nyetablerte lokalveisystemet Ulven-Valle.

Trafikkpåsetting av det nye anlegget vil foregå i 3 deler. Først settes trafikk på Ring 3 mot Sinsen med tilhørende pårampe i tunnel fra Østre Aker vei mot Sinsen. Kort tid deretter settes trafikk på Ring 3 i retning Teisen. Til slutt settes trafikk på Økerntunnelen og det nye krysset sør for Alnabanen.

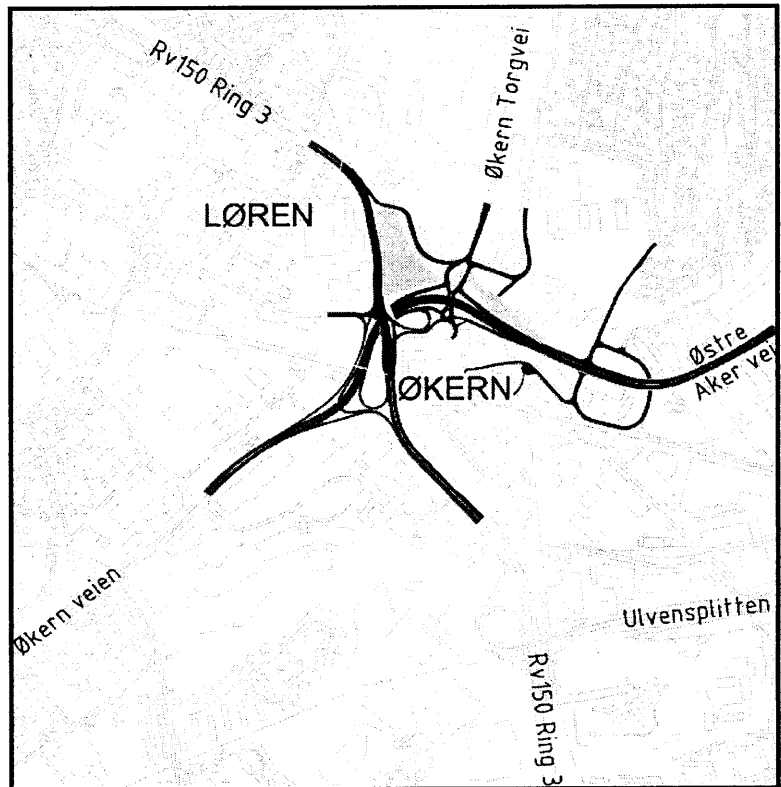
#### Hovedfaser i utbyggingen

Anleggsarbeidene er delt inn i 3 hovedfaser. Hovedfasene er knyttet til trafikkavviklingen i planområdet.

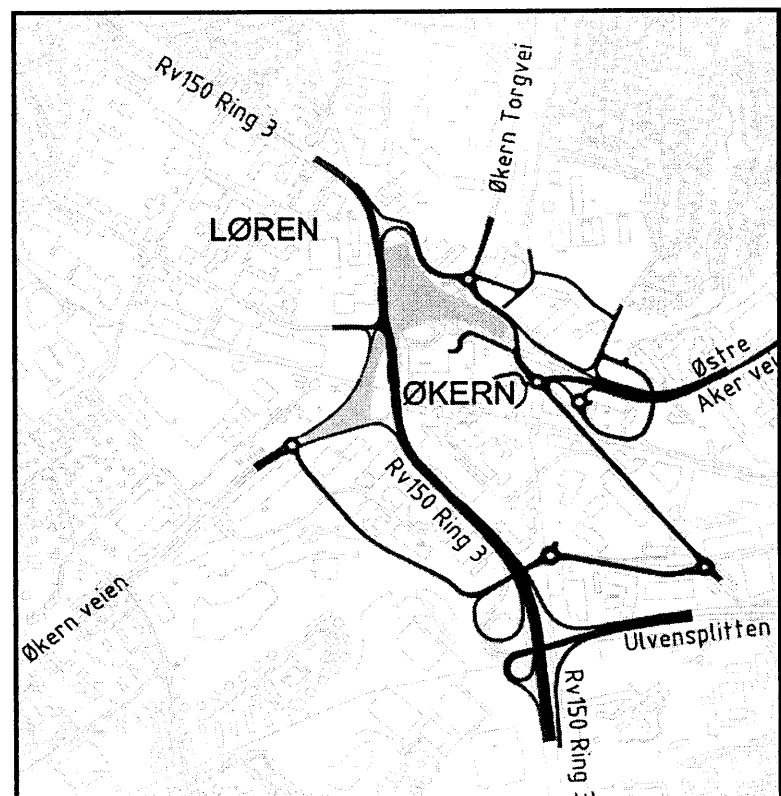
I hovedfase 1 vil kjøremønsteret bli som i dag, men Ring 3 sideforskyves både på Sinsen og på Økern. Videre flyttes forbindelsen mellom Østre Aker vei og Ring 3 mot Sinsen nordover. Fasen omfatter ombygging av T-banestasjon på Økern med tilhørende løkk over Grorudbanen samt ny lokalvei med tilhørende konstruksjoner fra Økernveien via Valle og Ulven fram til T-banestasjonen.

Videre omfatter fasen byggegropene for Ring 3, Lørentunnelen – på Sinsen og Økern samt driving av fjelltunnelene både fra Sinsen og Økern. I tillegg omfatter fasen deler av betongtunnelen for Lørentunnelen samt kabel- og ledningsomlegginger spesielt langs Ulvenveien mellom Løren skole og Alnabanen.

I hovedfase 2 legges trafikken i Østre Aker vei over til ny "ring" Hasle-Valle-Ulven. I denne perioden ferdigstilles Lørentunnelen og Økerntunnelen med tilhørende kryss på Økern. Hovedfasen avsluttes med påsetting av trafikk på nytt veisystem som beskrevet foran.



Trafikkavvikling på hovedveisystemet i anleggsperioden, hovedfase 1.



Trafikkavvikling på hovedveisystemet i anleggsperioden, hovedfase 2.

I hovedfase 3 ombygges eksisterende Ring 3 mellom Sinsen og Økern til ny lokalvei. Videre utføres øvrige kompletterende arbeider innenfor områder brukt til anleggsgjennomføring og midlertidig trafikkavvikling. Hovedfase 3 gjennomføres uten vesentlige trafikkomlegginger.

#### **7.4.2 Håndtering av løsmasser / forurenset grunn**

Prosjektet har følgende hovedstrategi i forhold til håndtering av løsmasser:

- Ren urørt leire, stein og pukk håndteres som rene masser med fri disponering, men med ønske om størst mulig grad av gjenbruk lokalt.
- Vesentlig forurenset løsmasser graves opp og leveres til godkjent mottak for forurenset masse.
- Løsmasser med et naturlig høyt innhold av tungmetallene arsen og krom (minimalt forurenset masse) legges på mellomager for prøvetaking før gjenbruk som tilbakefyllingsmasser lokalt.
- Hvor mye av disse massene som vil bli tilbakefylt lokalt, vil være svært avhengig av om det vil bli krevd tinglysning av heftelse på de områder hvor massene legges.

## 8. KONSEKVENSER AV FORSLAGET

### 8.1 Overordnede planer og mål

#### *Forholdet til overordnede planer og målsettinger*

Forslaget er i tråd med overordnede planer og mål. Utviklingen av et bedre overordnet veisystem, et lokalt veisystem med bedre sammenheng og et forbedret kollektivknutepunkt, er viktige elementer i forhold til kommuneplan og rikspolitiske retningslinjer for areal- og transportplanlegging. I tillegg vil ombygging av veianlegget åpne for planlagt arealutvikling på og rundt Økern i tråd med kommunedelplanen.

Selv om enkelte kjøreforbindelser er prioritert noe ned, har planforslaget tilnærmet samme konsekvens som gjeldende regulering når det gjelder veitrafikk, men legger i tillegg noe bedre til rette for byutvikling og utvikling av kollektivknutepunktet. Kostnadsreduksjonene vil ligge innenfor angitt målsetting.

#### *KU for nordøstkorridoren*

Planene for forbedring av hovedveisystemet i Økernområdet inngikk i Statens vegvesens konsekvensutredning for veisystemet nordøstkorridoren. Konsekvensutredningen ble godkjent av Vegdirektoratet i desember 2000 under forutsetning av at det ble utarbeidet et ”opplegg for kollektivutredning for Groruddalen”, og med vilkår om at en del temaer skulle utredes nærmere i forbindelse med kommunedelplanarbeidet:

- Utrede Ring 3 i tunnel
- Optimalisering av nytt Økernkryss
- Vurdere trafikkforholdene mot indre by, herunder behovet for ny ”Haslevei”
- Vurdere kollektivfelt/-trase langs Ring 3
- Vurdere kryssløsninger med lokalveinettet/ kontakt til Økern
- Vurdere gjennomgående biltrafikk i Ulvenveien
- Vurdere muligheten for etappevis utbygging
- Konkretisere avbøtende tiltak inkl. kostnadsoverslag

Ved behandlingen av vedtatt reguleringsplan for veisystemet (S-3992) ble denne konsekvensutredningen ansett å være tilstrekkelig for tiltaket.

### 8.2 Byutviklingspotensial

Det sentrale Økernområdet forutsettes i kommunedelplanen videreutviklet som et bymessig næringsområde. Nytt og endret veisystem vil ha stor betydning for byutvikling i området.

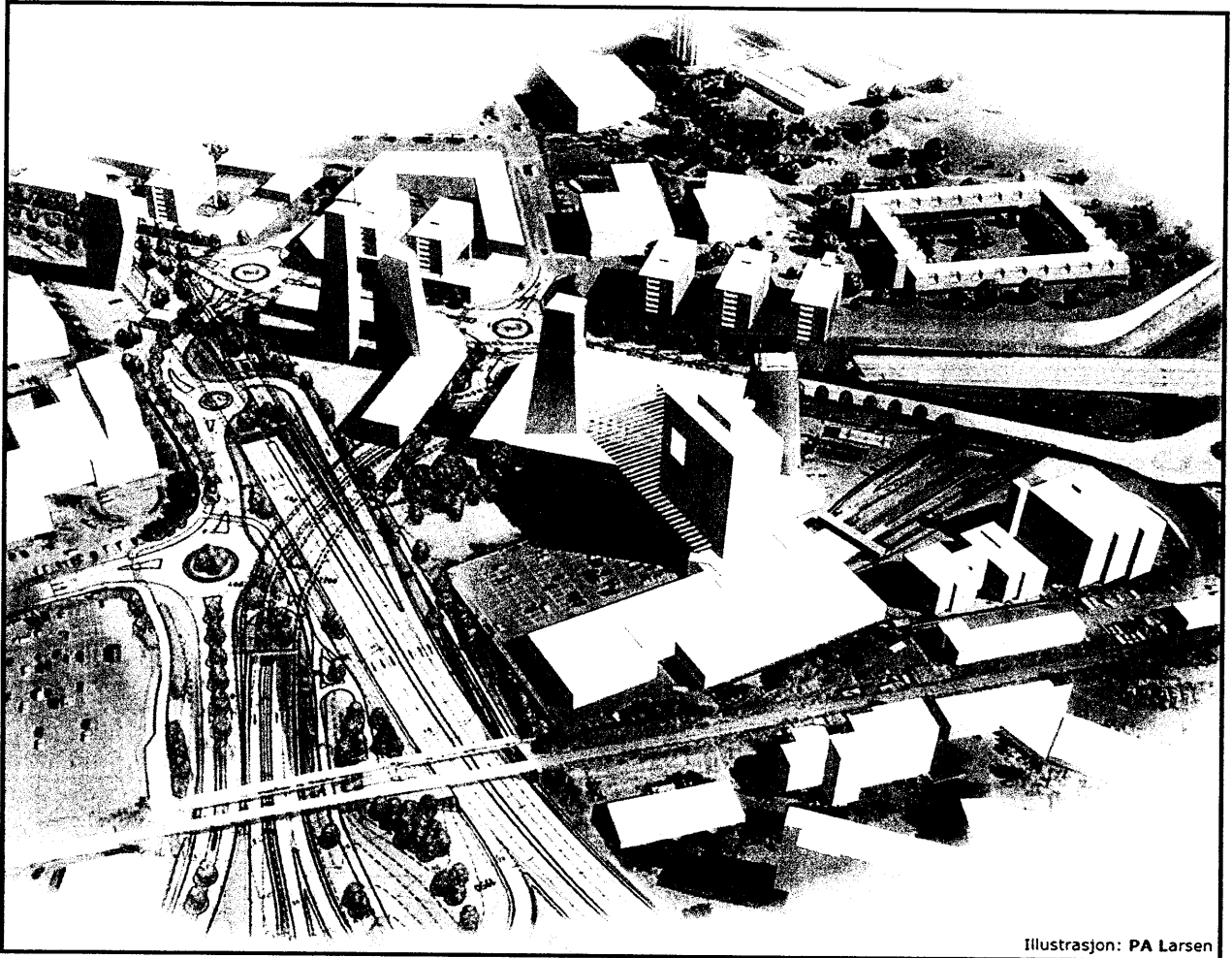
Forbedret trafikal kapasitet og bedre interne forbindelser vil gjøre området mer attraktivt for investeringer og vil åpne for at mange områder kan få vesentlig høyere og mer effektiv utnyttelse enn i dag. Veiutbyggingen åpner videre for at området får en mer ordnet, fattbar og sammenhengende bystruktur. På sikt vil dette kunne være en basis for utvikling av bymessige kvaliteter som gode byrom og variert tilbud av forretninger, tjenester og arbeidsplasser.

Potensialet for byutvikling bygger også på at kollektivsystemet bygges ut. Samlokalisering av buss og T-bane gir bedre grunnlag for utvikling av et kollektivknutepunktet. I fremtiden kan også en oppgradering av Alnabanen for persontrafikk være en mulighet.

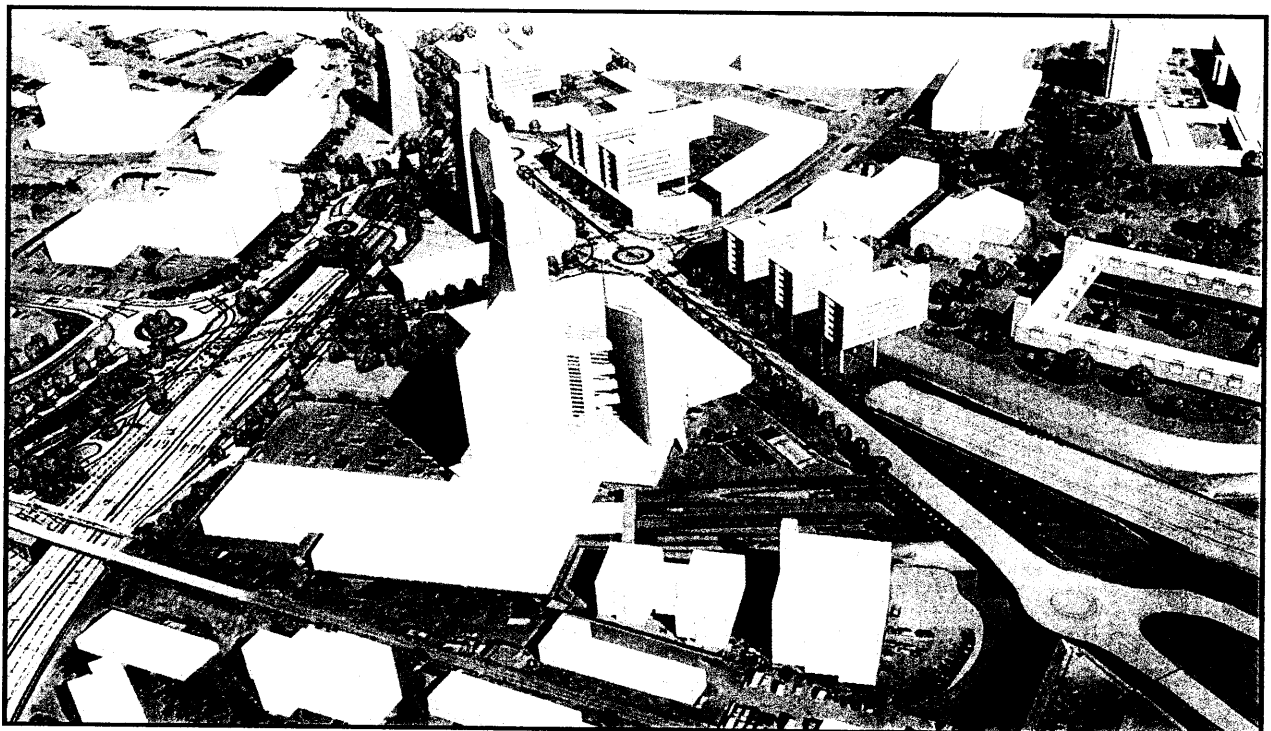
I andre deler av planområdet, på Økern torg og i Lørenområdet, legger kommunedelplanen opp til at arealbruken endres fra næring til boligformål. Den planlagte hovedveiutbyggingen er en viktig faktor for å få gjennomført denne transformasjonen. Store Ringvei i tunnel gir betydelige forbedringer mht luftkvalitet, støyforhold og barrierevirkning mellom Økern og Sinsen.

De foreslåtte endringene i veisystemet vil ikke representere store endringer i forhold til byutvikling.

Den foreslåtte reguleringsplanen vil gi endringer for byggeområdene nord for Økernsenteret ved at de nå deles kun av en gangvei og at atkomstløsningen er forbedret. Fordi rampetilknuttingene til Ring 3 her er tatt ut eller endret, ligger det med den nye løsningen bedre til rette for en samlet byutvikling i dette området. Fundamentering for bygg i disse områdene enklere ved at østgående rampeforbindelse mellom Ring 3 og Østre Aker vei er lagt om. I forhold til gjeldende regulering vil dette kunne gi bedre utnyttelse av byutviklingspotensialet i området.



Illustrasjon: PA Larsen



Illustrasjoner som viser mulig byutvikling på Økern etter at det nye veisystemet er bygd.

### 8.3 Trafikale konsekvenser

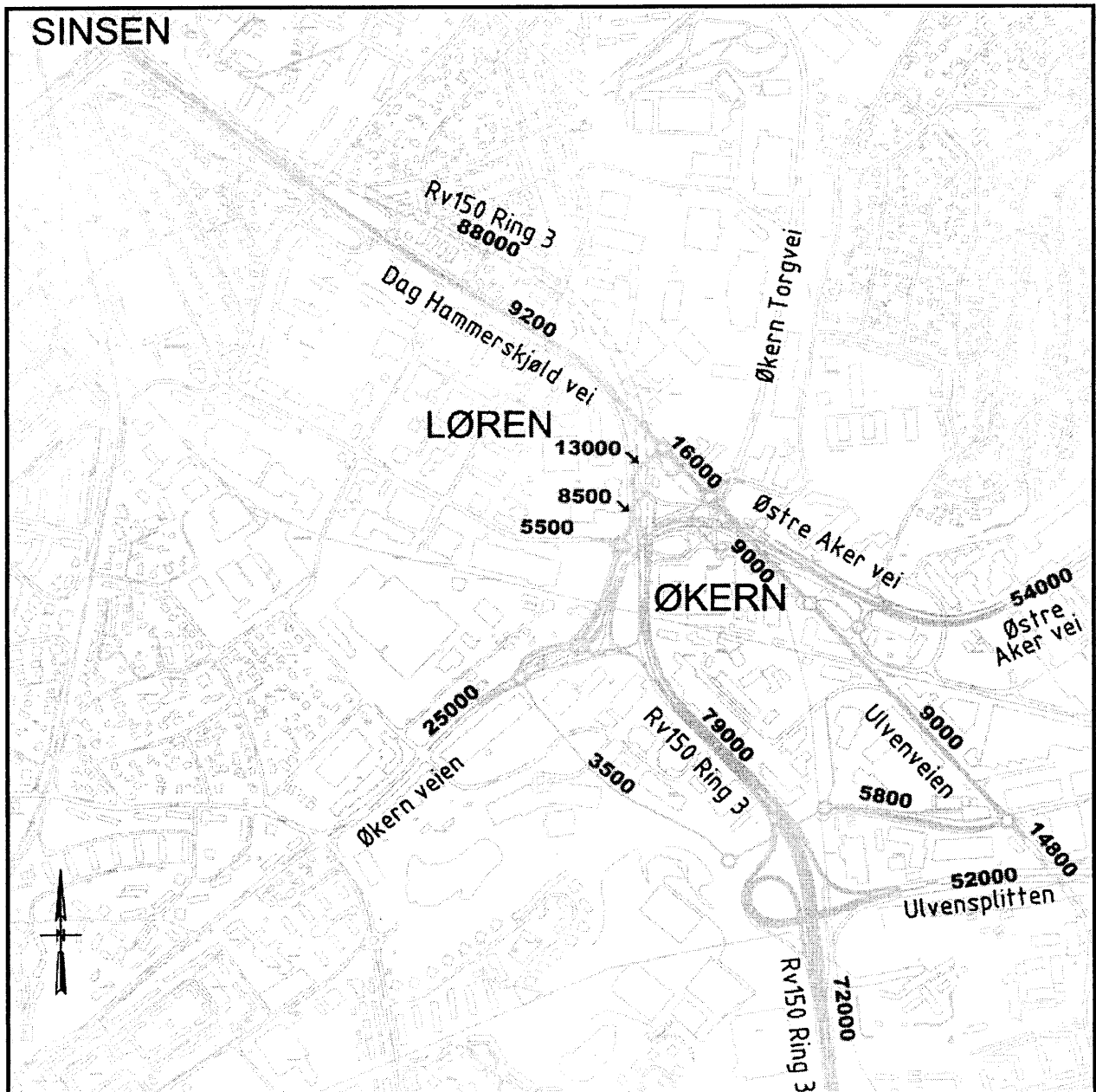
#### Trafikkforhold

Den foreslåtte løsningen er endret på noen forhold som gir bedre trafiksikkerhet. Dette gjelder senking av høybrekktet for Ring 3 i portalområdet på Økern, fjerning av av- og pårampene i portalområdet på Økern, fjerning av de østvendte rampene mellom Ring 3 og Økern ring ved Ulvensplitten og fjerning av den doble splitten for inngående kjøreretning på Ulvensplitten.

Av- og pårampene til Ring 3 er dermed blitt færre og mer ryddige. De nye av- og pårampene i området ved Økern ligger bedre plassert geometrisk sett i forhold til sikt og kurvatur, men vekslingsstrekningen i østgående retning mellom Økern og Ulvensplitten er blitt noe kortere.

Forbindelsen fra Sinsen mot Grorud er blitt noe lengre og føres nå gjennom Økerntunnelen. Avkjøringen fra Ring 3 er dermed flyttet fra tunnelen og ut i dagen. Dette gjør også at trafikk fra Økernveien kan veksle med denne og kan kjøre av til Risløkkveien uten å måtte kjøre gjennom lokalveisystemet på Økern.

Det er blitt mer veiareal i dagen i området mellom Økernveien og Ulvenveien som en konsekvens av endringen med av- og pårampene. Det er også to nye rundkjøringer på strekningen. En annen konsekvens er at forbindelsen mellom



Beregnete trafikkmengder (ADT) i 2015.

Sinsen og Økernveien nå må benytte Dag Hammarskjølds vei i stedet for Ring 3, men dette er ikke blant de største trafikkstrømmene.

Overordnet sykkelrute mellom Sinsen og Teisen for en bedre trase forbi Økern. Fortau langs nordsiden av Økernveien er tatt ut av planen. Dette er gjort av plasshensyn og fordi den aktuelle forbindelsen er av underordnet betydning og det finnes alternative ruter.

### **Trafikkberegninger**

Statens vegvesen har gjennomført trafikkberegninger av det nye veisystemet, og har utarbeidet et eget trafikknottat på bakgrunn av beregningene. Notatet oppsummerer og konkluderer slik:

Fossumdiagonalen sammen med redusert framkommelighet langs Trondheimsveien vil medføre en betydelig endring i kjøremønster for trafikk fra Gjelleråsen gjennom Groruddalen mot sentrale Oslo og Ring 3. Belastningene langs Østre Aker vei fra Grorud stasjon vil bli høye og avviklingsproblemer vil kunne oppstå. Økt trafikk her vil også gi økt belastning på veinettet i Økernområdet.

Utbyggingen av Ring 3 mellom Ulvensplitten og Sinsen vil øke kapasiteten på det overordnede veinettet og bedre framkommeligheten betydelig. Utbedring og etablering av nye forbindelser på lokalveinettet bidrar til et langt mer robust veisystem enn det en har i dag. Dette gjelder spesielt etableringen av en ny lokalveiforbindelse mellom Ulvenveien i ny bro over Ring 3 ned mot Økernveien, god forbindelse mellom Sentrum/Økernveien via Lørenveien opp mot Økern og ikke minst det at Ulvenveien gjøres gjennomgående mellom Ulvensplitten og Sinsenkrysset.

De endringer som er gjort i ny plan vil etter Statens vegvesens vurdering ikke endre på trafikkmønster og belastninger på veinettet i nevneverdig grad i forhold til regulert løsning. Trafikken på framtidig lokalvei mellom Økern og Sinsenkrysset vil få økt trafikk, men økningen er så liten at dette ikke har noen betydning mht. støy og forurensning på strekningen.

Generelt sett vil trafikkbelastningen både på lokal- og hovedveinettet bli høy og dette vil på sikt kunne påvirke den framtidige arealutbyggingen i planområdet.

Se for øvrig illustrasjon på forrige side som viser beregnede trafikkmengder på veinettet i 2015.

## **8.4 Veitrafikkstøy**

Brekke & Strand akustikk as har utarbeidet rapport om støyforhold som følger saken som uttrykt vedlegg. Rapporten tar utgangspunkt i tidligere støyvurderinger som er gjennomført i forbindelse med prosjektet og tar for seg hele det planlagte veianlegget.

Med noen få unntak, forventes utbyggingen å føre til en betydelig støyreduksjon på strekningen Sinsen–Løren som følge av at Rv 150 her blir lagt i tunnel under området. Typisk støyreduksjon sammenliknet med dagens situasjon vil ligge på ca. 10 dB. Dette vil oppleves som en halvering av støybelastningen.

Omfattende støyreduserende tiltak er planlagt på strekningen fra Sinsen til Løren. Kombinasjonen støyskjerm / støyskjerm er planlagt på det meste av strekningen der man har boliger inntil dagens Ring 3. Det er videre planlagt støyskjermer nord for Østre Aker vei mot boligene i Risløkkveien. For noen boliger i Anders Winsvolds vei, er lokal skjerm mot Økernveien vurdert.

I mange tilfeller vil det være praktisk vanskelig å oppfylle grenseverdiene med støyskjerm/-voll alene, og lokale tiltak i form av fasadetiltak eller lokal skjerming av uteplass er da vurdert. Omfattende fasadetiltak må forventes gjennomført for å kunne oppfylle grenseverdiene for innendørsstøy for de mest utsatte boligblokkene i Sinsenveien, hybelhuset i Haslevangen og enkelte boliger i Anders Winsvolds vei og Olav Hegnas vei (i vest). For blokkene i Sinsenveien 70 og 68 vil innglassing av balkonger bli vurdert.

I området Økern forventes mindre endringer med hensyn til støy. Unntaket er et hybelhus med 16 hybler beliggende i Haslevangen som forventes å få en vesentlig høyere støybelastning enn i dag.

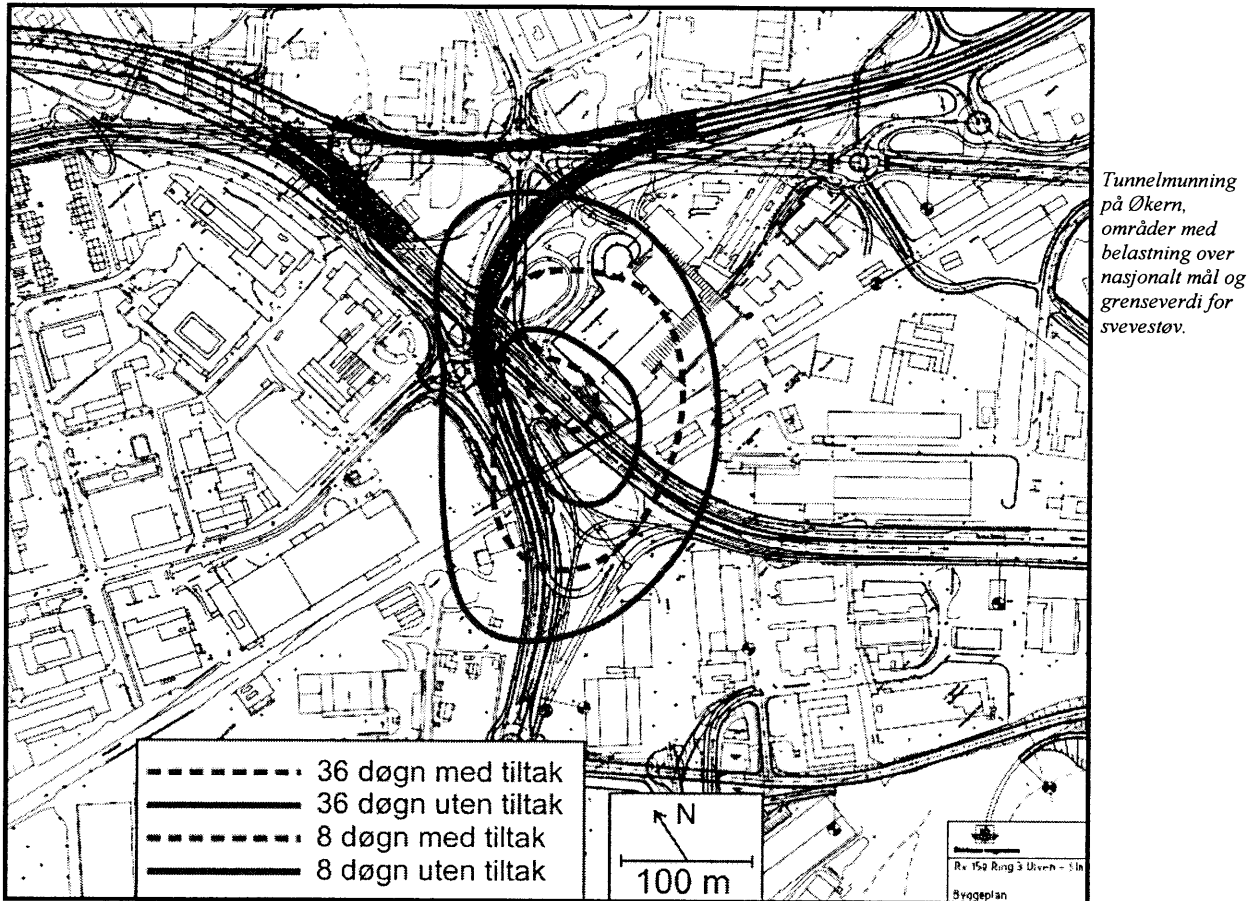
Planforslaget vil ha tilnærmet samme konsekvens som gjeldende regulering.

Se for øvrig støykotecart på neste side.



Støykotekart som viser støybelastningen med de planlagte endringer i framtidig situasjon i høyde 2 meter over bakken. Figuren viser en situasjon hvor støyskjermer/-voller er gjennomført som beskrevet.





## 8.5 Luftforurensning

Norsk institutt for luftforskning (NILU) har på oppdrag fra Statens vegvesen, Region øst utført beregninger av luftforurensning fra planlagt tunnel langs Ring 3 Sinsen - Økern. Det er utført beregninger av produksjon av svevestøv ( $PM_{10}$ ) i de to tunneløpene, samt spredning av forurensninger fra tunnelmunningen. Beregningene er basert på prognoser for trafikktall for 2015.

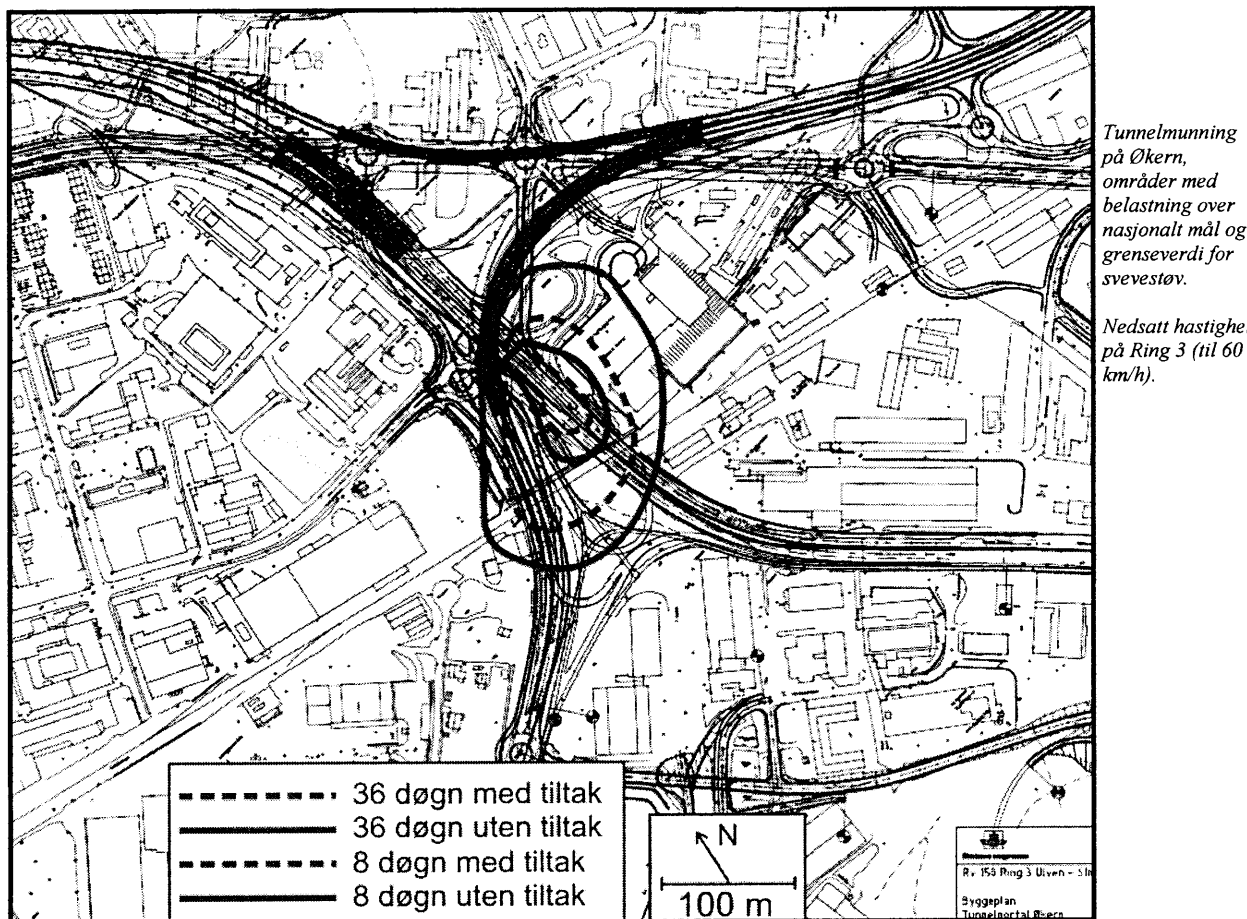
Beregningene er utført for timevis døgntrafikk med noe redusert kjørehastighet i rushtidene. Utlufting og tilførsel av ventilasjonsluft er beregnet fra pumpevirkning av trafikken. Forurensningsbelastningen ved tunnelmunningene er beregnet for svevestøv ( $PM_{10}$ ) og sammenlignet med grenseverdier og nasjonalt mål for luftkvalitet. Tidligere utførte beregninger, samt trender for framskriving av forurensningssituasjonen viser at svevestøvproblemet er langt mer omfattende enn for øvrige forurensningskomponenter (inkludert nitrose gasser). Det er utført beregninger for 3 ulike kjørehastigheter, to ulike piggdekkandeler, samt for effekt av salting / renhold i disse situasjonene.

Beregningene viser at døgnmidlele verdier (8. høyeste) for svevestøv ( $PM_{10}$ ) over grenseverdien på  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  vil kunne forekomme nesten 200 m fra tunnelmunningene ved høy hastighet og høy piggdekkandel. Døgnmiddel for 36. høyeste døgn over  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  vil kun forekomme langs veibanen ut til ca. 30 m fra åpningen ved lav hastighet og lav piggdekkandel samt bruk av intensivt renhold/salting i tunnelen.

Beregninger viser at grenseverdiene for svevestøv overskrides nær tunnelmunningene. Nivå og hyppighet avhenger svært mye av piggdekkandel og hastighet. Det vil også være avhengig av om ventilasjonsluft føres ut via tårn.

Planforslaget vil ha tilnærmet samme konsekvens som gjeldende regulering. I Økernområdet er det ingen boliger eller institusjoner innenfor området som berøres.

Se for øvrig gjengivelse av skisser som angir områder med beregnet belastning over grenseverdiene. Rapporten om luftforurensning følger saken som uttrykt vedlegg.



## 8.6 Risiko og sårbarhet

Norconsult har på oppdrag for Statens vegvesen Region øst utført en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS) for nytt hovedveisystem (Ring 3) og Østre Aker vei samt lokalveinett i området mellom Ulvensplitten og Sinsenkrysset. ROS-analysen følger saken som uttrykt vedlegg.

Analysen har som formål å gi en bred, representativ og beslutningsrelevant framstilling av risiko for mennesker, miljø og materielle verdier knyttet til driftsfasen av det nye veisystemet mellom Ulven og Sinsen. I det nye veisystemet vil lokaltrafikk og gjennomgangstrafikk skilles og gi bedre trafikkavvikling og økt trafiksikkerhet.

ROS-analysens resultater er ikke absolutte. ROS-analysen er også en identifiseringsprosess, hvor man identifiserer hendelser som bør studeres nærmere eller behov for innføring av risikoreduserende tiltak.

24 hendelser er analysert. På høyeste risikonivå (rødt område) er det identifisert 3 hendelser. Dette er hendelser med stor konsekvens, men samtidig ikke forsvinnende liten sannsynlighet (trafikkulykke med dødsfall på vei i dagen og i tunnel, og brann i lastebil i tunnel). Ytterligere 12 hendelser er identifisert i "gult område".

Hendelsene i tunnel vil bli nærmere studert i en egen risikoanalyse for Lørentunnelen (utføres av HOJ Consulting). For de øvrige hendelsene i rødt og gult område bør det foretas en gjennomgang og vurdering av risikoreduserende tiltak.

## 8.7 Øvrige konsekvenser

### **Landskap**

Gjennomføring av planforslaget vil gi grunnlag for utvikling av en mer ordnet bystruktur med bedre tilpasning til landskap og tilstøtende områder.

Turveien gjennom området får i gjeldende regulering en bedre løsning av dagens kryssing av Økernkroken/ Ulvenveiens forlengelse. Denne påvirkes ikke av planforslaget.

### **Grunnforhold**

Ved at den dypest liggende tunnelen (direkteført forbindelse Sinsen-Grorud) nå er tatt ut av planene, vil risiko for setningsskader på bygninger og landskap bli noe mindre og eventuelle tiltak enklere.

### **Verneinteresser**

Forslaget vil som vedtatt løsning innebære anleggsarbeider nær en av bygningene på tidligere Løren skole. Arbeidene vil kunne gjennomføres med begrenset risiko for skader på bygningen. På dette punktet vil planforslaget ha tilnærmet samme konsekvens som gjeldende regulering.

### **Forurenset grunn**

Gjennomføring av planen vil gi en opprydding i og sikring av forurensede masser i områder som berøres av veianlegget, enten ved deponering i egnet deponi eller sikring på stedet. På dette punktet vil planforslaget ha tilnærmet samme konsekvens som gjeldende regulering.

### **Sosial infrastruktur**

Planen legger opp til en forbedring av kollektivtilbudet ved utvikling av et kollektivknutepunkt ved Økern T-banestasjon. Tilgjengeligheten til T-banene forbedres og kontakt mellom buss og bane forbedres. Østvendt bussrampe fra Ring 3 mot Ulvenveien tas ut av planen, og østgående busser langs Ring 3 som skal inn på Ulvenveien fra Ulvensplitten får noe lengre vei. Planen innebærer ikke endringer mht. annen sosial infrastruktur.

### **Teknisk infrastruktur**

I forhold til gjeldende regulering vil nødvendige omlegginger av kabler og ledninger bli omtrent av samme omfang i Økernområdet. Ved Ulvensplitten vil omfanget bli mindre i den foreslåtte løsningen.

### **Estetikk og byggeskikk**

Utbygging av nye samt ombygging av eksisterende gater og veier i området vil bidra sterkt til en oppgradering av det offentlige rom estetisk sett, gjennom helhetlige løsninger for gateutformingen.

Området der Økernveien krysser Alnabanen blir i større grad preget av trafikkanlegg og konstruksjoner enn i gjeldende regulering. Det vil i dette området bli lagt spesiell vekt på estetisk utforming, bl.a. legges det opp til å binde området sammen gjennom utformingen av grøntanlegget.

### **Barns interesser**

Barns interesser berøres ikke spesielt av planforslaget. Et bedre gang- og sykkelveinett samt bedret turveiforbindelse har betydning for barns mulig til å ferdes i og gjennom området. I forhold til dagens situasjon representerer planforslaget på samme måte som i gjeldende regulering en forbedring ved at det er innarbeidet flere forbindelser og det blir bedre sammenheng i systemet.

### **Universell utforming**

Som i gjeldende regulering vil nye og ombygde anlegg bli lagt til rette for bevegelseshemmede. Ved gangfelt legges det konsekvent opp til nedsenket skrådd kantstein (vanlig "Osloløsning"). Alle deler av gangveisystemet har stigning 1:12 eller bedre. Dette vil representere en forbedring i forhold til dagens situasjon.

Det foreliggende planforslaget har nå også innarbeidet en forbedret tilgjengelighet til T-bane stasjonen med ramper (maks 1:12) både fra senteret og fra begge sider av Ulvenveiens forlengelse.

### **Juridiske forhold**

Planen medfører restriksjoner knyttet til bygging i soner langs tunnelene. Eventuelle utbyggingsplaner må forelegges Statens vegvesen før godkjenning. Statens vegvesen vil ha rett til å disponere midlertidig områder foreslått som midlertidige anleggsområder i forbindelse med gjennomføring av anlegget.

På disse punktene vil planforslaget ha tilnærmet samme konsekvens som i gjeldende regulering.

# Vedlegg 2: Forhåndsuttalelser

Kunngjøringsinnspill og forhåndsuttalelser – side 1 av 6

## KUNNGJØRINGSINNspill OG FORHÅNDSUTTALELSER

1



Oslo kommune  
Bydel Gamle Oslo  
Byrådsadministrasjonen

BU-SAK 149/2006  
BOE-SAK 45/2006

Byrådsstyret

Dokumentnr.: 2006/114

Saksnummer: Inngang Referat: 23431109

Dato: 21.08.2006  
Arkivkode: 6122

### RV. 150 RING 3 ULVEEN-SINSEN, VARSEL OM ICANGSETTING AV REGULERINGSPLANARBEID.

#### Bakgrunn

Byrådsadministrasjonen mottok 17.08.2006 varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid for Rv. 150 Store Ringveien og Rv. 163 Østve Akter ved på Økern samt E18 Uivensplitten i Oslo. Frist for uttalelse er satt til 01.09.2006.

#### Saksopplysninger

Bakgrunnen for tiltaket er i følge Statens vegvesen å oppnå besparelser i forhold til tidligere vedtatt reguleringsplan, godkjent av Byrådet 27.08.2003 (S-3932).

Statens vegvesen angir at hensikten med omreguleringen er å forenkle kryssningene både på Økern og Uivensplitten uten at trafikksikkerhet, miljøforhold og muligheter til byutvikling i området forringes.

Tidligere behandling av reguleringsplanen i Bydel Hestfy-Sinsen

Ved offentlig ettersyn av reguleringsplanen for Rv. 150 Store Ringvei, Uivensplitten-Sinsekrysset våren 2003, utalte byrådsstyret følgende, jf. BU-sak 22/2003:

1. Byrådsstyret ser positivt på forslaget om å legge Rv 150 Store Ringvei i tunnel fra Sinsen til Økern.
2. Byrådsstyret vil innledningsvis understreke at smulvene i området blir vurdert i forhold til trafikkavvikling slik at disse veiene ikke går ut i trafikksikkerhet når dette sykkel av Store Ringvei blir lagt i tunnel.

#### Byrådsstyrets kommentarer

Byrådsstyret finner det vanskelig å ta stilling til forslaget om omregulering med bakgrunn i det tilsendte materialet. Det må konstatere at konsekvenser av en omregulering mht. til grensende boligområder og arealområdene for øvrig blir utredet, og evt. avbøtende tiltak vurdert, før de revulverte planene legges ut til offentlig ettersyn.

For øvrig viser byrådsstyret til tidligere uttalelse fra bydel Hestfy-Sinsen i forbindelse med offentlig ettersyn av reguleringsplanen for det aktuelle området.



Byrådsstyret Oslo  
Byrådsadministrasjonen  
Postboks 44  
0113 Oslo  
E-post: [postboks44@postboks44.oslo.kommune.no](mailto:postboks44@postboks44.oslo.kommune.no)

Referat: 23431109  
Tidspunkt: 21.08.2006  
Bakgrunn: 6084866/079  
Dokumentnr.: 9147812

#### Byrådsstyret innvilger til byrådsstyret å fatte følgende vedtak:

1. Byrådsstyret finner det vanskelig å ta stilling til forslaget om omregulering på bakgrunn i det tilsendte materialet.
2. Byrådsstyret forutsetter at konsekvenser av en omregulering mht. til grensende boligområder og arealområdene for øvrig blir utredet, og evt. avbøtende tiltak for vurdert, før de revulverte planene legges ut til offentlig ettersyn.

Bydel Gamle Oslo

*Mari Langfeldt Egg*  
Byrådsstyret

*Rolf Nordmark*  
Kvalifiseringsleder

VEDTAK:

Saksopplysning fra Statens vegvesen Region øst, datert 14.08.2003

Uttrykk vedlegg:

Bydel Hestfy-Sinsen; BU-sak 22/2003 "Rv. 150 Store Ringvei, Uivensplitten-Sinsekrysset. Varsel om offentlig ettersyn. Forslag til reguleringsplan"

Bydelstvalget Gamle Oslo  
Postadresse: Postboks 9406 Grønland 01135 Oslo  
Besøksadresse: Plankus gate 16  
Telefon: 02180, Fax 23 43 10 01  
E-post: [bydelstvalget@bgo.oslo.kommune.no](mailto:bydelstvalget@bgo.oslo.kommune.no)  
Internett: [www.bgo.oslo.kommune.no](http://www.bgo.oslo.kommune.no)

## PROTOKOLLUTSKRIFT FRA BYDELSTVALGET 05.09.2006

BU-sak RV. 150 RING 3 ULVEN-SINSEN. VARSEL OM IGANGSETTING AV  
REGULERINGSPLANARBEID.

### Bydelstvalgets vedtak:

1. Bydelstvalget finner det vanskelig å ta stilling til forslaget om omregulering på bakgrunn i det tilsendte materialet.
2. Bydelstvalget forutsetter at konsekvenser av en omregulering mht. tilgrensede boligområder og nærområdene for øvrig blir utredet, og evt. avhengende tiltak for vurdert, før de reviderte planene legges ut til offentlig ettersyn.


  
Kjetil Kjøglum  
Avdelingsjeff

2



Oslo kommune  
Helse- og velferdsetaten

**MOTTATT**  
3 1 AUG 2006  
Statens vegvesen  
Region øst

  
Statens vegvesen  
Region øst  
Dokument nr: 2006/17365-83

Statens vegvesen, Region øst  
Postboks 1010 Skurva  
2605 LILLEHAMMER

Dato: 30 august 2006

Deres ref: 2006/1736-079

Vår ref: 20060231-6

Saksnummer: Ingrid Myrnes

Arkivkode: 259.1

Saksbehandler Ingrid Myrnes, tlf: 23 48 31 16  
Statshandler forretningsfører Torv lønner 23 48 31 35  
Saksbehandlere styre- og innvalgt: Erling Rønnevi 23 48 31 07

## VARSEL OM IGANGSETTING AV REGULERINGSARBEID RV. 150 RING 3 ULVEN-SINSEN HØRINGSUTTALELSE

Helse- og velferdsetaten viser til brev datert 14. august 2006.

Nedenfor har vi gitt kommentarer og innspill til planen innenfor våre fagfelt:

I følge lov om helsevesenet i kommunene § 1-4 skal helsevesenet "medvirke til at helsemessige hensyn blir prioritert i andre offentlige etableringer. Avix virksomhet bør betydning for helsevesenets arbeid. Slik medvirking skal skje blant annet gjennom råd og uttalelser og ved deltagelse i plan- og samarbeidsorganer som blir opprettet". Helse- og velferdsetaten stiller seg som helsefaglig rådgiver.

### Sammenheng

Det må i reguleringsplanen kreves at lydaktivitet skal tilfredssette grenseverdier i henhold til Miljøverndepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442. Det bør settes grenser for lydaktivitet fra nummerlifter og lignende som er i drift i lang tid som tilsvarende grenseverdier for støy fra tekniske installasjoner i teknisk forskrift.

Helse- og velferdsetaten har registrert en rekke polensselt forurensende virksomheter og lokaliteter på og ved reguleringsområdet. For prosjekt som innebærer læringsplanlagt, gjelder kap. 2. *Opprydding i forurenset grunn ved bygge- og gjenretningsarbeid*, i forureningsforskriften.

### Støyforhold

Det må i reguleringsplanen kreves at lydaktivitet skal tilfredssette grenseverdier i henhold til Miljøverndepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442. Det må utarbeides støykart med gule og røde støysoner omkring nytt veisystem, og det må gis ansjlag over antall berørte innenfor støysonerne.



Helse- og velferdsetaten	Besøksadresse Sentrergata 10	Postadresse 0101 FN, O	Telefon: 23 48 30 00 Telefax: 23 48 30 99 E-post: <a href="mailto:2343@bgo.oslo.kommune.no">2343@bgo.oslo.kommune.no</a>
--------------------------	---------------------------------	---------------------------	--

I reguleringsplanen må det redregnes for støvforhold i anleggsfasen. Grenseverdier for støv fra anleggsvirksomhet er gitt i Oslo kommunes støvforskrift. Grenseverdier i retningsslinje 1-1442 må gjøres gjeldende for innerdørs lydnivåer, som er aktuelle i forbindelse med strukturløyd fra tunnelboder.

Tunnelvifter og lignende som er i drift i lang tid vil av sikkerhets grunner bli erstattet med permanente installasjoner. Det bør derfor settes grenser for lydnivåer fra slike tekniske installasjoner som tilsvarer grenseverdier for støv fra tekniske installasjoner i teknisk forskrift, jf. Norsk Standard 8175, Tabell 6.

I forbindelse med tunnelboder må vibrasjoner fra sprengninger utredes i henhold til Norsk Standard NS 8141.

**Luftkvalitet**

Helse- og velferdsetaten har ingen innvendinger mot planen dersom det ikke medfører økt kapasitet i veinettet.

**Forurenset grunn**

**Reguleringer**

Helse- og velferdsetaten har registrert en rekke potensiell forurensette virksomheter og lokaliteter på og ved reguleringsområdet.

Planområdet ligger for øvrig i et område der det generelt har vært mye potensiell forurenset virksomhet og trafikk. I slike områder finner man ofte svært forurensete masser som ikke kan disponeres fritt og som overstiger SF1's normverdier for mest løsløst arealbruk (byjord).

**Terrainmåling**

I et prosjekt som innebærer terrengingen, gjelder kap. 2. Opprydding i forurenset grunn ved bygge- og grenseverdier, i forurensetingsforskriften.

Med hensyn

*Jon E. Mikkelsen*  
 Toralf Nordahl-Olsen  
 Avdelingsdirektør

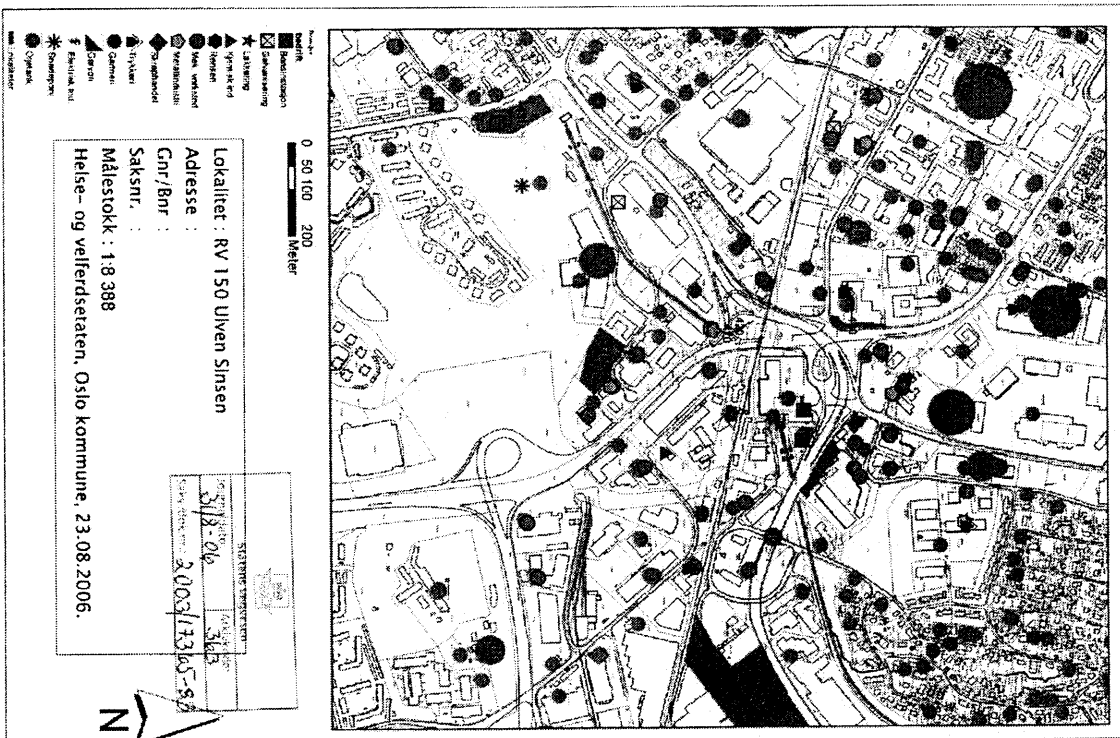
*Per Sørensen*  
 Kjell Sundnes  
 Avdelingsleder

**Vedlegg:** Kart som viser registrerte tilknyttede forurenset grunn

**Kopi:** Bydel Grønerløkka  
 Bydel Bjelke

<sup>1</sup> Forskrift om byggrøysning av forurenning. Fastsatt av Miljøverndepartementet 01.06.2004 med virkning fra 01.07.2004.

Kv1504Kvrensinen



3

Oslo kommune  
 Trafikketaten

**MOTTATT**  
 21 AUG 2006  
 Statens vegvesen  
 Region øst

Statens vegvesen  
 Journalnr: 23189  
 Saksnr: 363  
 Saksbehandler: 2003/17365-80

Deres ref: 2003/17365  
 Vår ref (saknr): 20030446-5  
 Saksbe: Bente Fløisvig  
 Arkivkode: 5121  
 Dato: 17.08.2006

**IGANGSETTING AV REGULERINGSGRANNEID FOR RV. 150 RING 3 ULYEN - SINSEN**

Vi viser til varsel om igangsetting av reguleringsplanarbeid for Rv. 150 Ring 3 Ulyen - Sinsen. Trafikketaten har ingen bemerkninger til det planlagte arbeidet.

Med hilsen

*Harald Elvehøi*  
 Harald Elvehøi  
 Seksjonsleder - plan

*Bente Fløisvig*  
 Bente Fløisvig  
 avdelingsingeniør - plan

Trafikketaten  
 Skjerveggen 311  
 Postboks 1174 Grenland  
 0113 Oslo  
 Telefon: 23 48 20 00  
 Telefax: 23 48 20 03  
 E-post: postmottak@traffikketaten.oslo.kommune.no  
 Bankfor: 40041804000  
 OIBnr: 070 820 118

4

Oslo kommune  
 Vann- og avløpsetaten

**MOTTATT**  
 25 AUG 2006  
 Statens vegvesen  
 Region øst

Statens vegvesen  
 Journalnr: 06  
 Arkivkode: 363  
 Saksbehandler: 2003/17365-81

Deres ref: 2003/17365  
 Vår ref: 03/1497-5  
 (nr. oppnevnt ved alle innvalgsinstans)  
 Saksbeht: Ellen Dahl  
 Arkivkode: 5121  
 Dato: 21.08.06

**RV 150 RING 3 ULYEN-SINSEN - VARSEL OM IGANGSETTING AV REGULERINGSPPLANARBEID FOR KOLLEKTIVFELT**

VAV bekrefter å ha mottatt varsel om igangsetting av reguleringsplanarbeid for kollektivfelt for vei-prosjektet Ulyen - Sinsen. Planen vil berøre områder hvor det i dag ligger hovedledninger.

Vi forutsetter at alle forhold vedrørende denne planen og eventuelle konflikter med hovedledninger vil bli avklart fortløpende i planfasen for prosjektet. Det forutsettes videre at VAV trekkes inn i planarbeidet, og at det vil være en tett dialog mellom Svrå og VAV om hovedledningsinngene.

Med hilsen  
 Vann- og avløpsetaten

*Jan Aksøy*  
 Jan Aksøy  
 Leder prosjektgrupp  
 Produksjonsavdelingen

*Ellen Dahl*  
 Ellen Dahl  
 Overingeniør

Vann- og avløpsetaten  
 Postboks 4704 Sentraltorv  
 0406 Oslo  
 Telefon: 02 180  
 Telefax: 02 180 400  
 E-post: vassveien@oslo.kommune.no  
 Bankfor: 6045 02 20643  
 OIBnr: 471 183 588 WVA

5

**MOTTATT**  
06 SEP 2006  
Statens vegvesen  
Region øst

Statens vegvesen, Oslo trafikkskisjon  
Postboks 342 Østern  
0513 Oslo

**FYLKESMANNEN I OSLO OG AKERSHUS**  
Miljøvernavdelingen

Journalnr. 06/0006	Saks nr. 2006/17365-85
Kategori: 2423	
Saksbehandler: Ellen Margrethe Svinnal	

Direktør: Kåre Johnsen  
Dato: 31.08.2006

**OSLO KOMMUNE, RING 3 ULVEN - SINSEN, KOMMENTAR TIL VARSEL OM IGANGSETTING AV REG. PLANARBEIDER**

Vi viser til brev fra Statens vegvesen, datert 14.08.06, vedr. varsel om igangsetting av reguleringsplanarbeider for Rv. 150 Store Ringvei og Rv 163 Østve Aket vei, samt for Ulvensplitten.

Fylkesmannens miljøvernavdeling ber om at planens innvirkning på luft- og støyforurensning vurderes, herunder at behovet for eventuelle forurensningsreduserende tiltak fremkommer. Miljøverndepartementets *Reinholdingsplan for behandling av støy i arealplanlegging*, T-1442, bør benyttes og en skriftlig utredning bør utarbeides i henhold til retningslinjene. Vi minner om at dersom eksisterende støyskjermingsanlegg må endres, må det gjennomføres støyskjermingstiltak i henhold til aktuelle bestemmelser for tiltaksområdet.

Med hilsen

*Ellen Margrethe Svinnal*  
Ellen Margrethe Svinnal  
etter fullmakt

*Ellen Margrethe Svinnal*  
Ellen Margrethe Svinnal  
Følgiver

Personnummer: 170901111111111111  
Fødselsdato: 17.08.1974  
Telefon: 22 09 38 39  
E-post: jens@oslo.kommune.no  
Organisasjonsnummer: NO 974 761 119

6



**MOTTATT**  
04 SEP 2006  
Statens vegvesen  
Postboks 1010 SURVA  
Region øst

Statens vegvesen  
Postboks 1010 SURVA  
Region øst  
2605 LILLEHAMMER

Journalnr. 06/0006	Saks nr. 2006/17365-11
Kategori: 363	
Saksbehandler: Ellen Margrethe Svinnal	

Dato: 1 SEP 2006  
Saker: 03/03151 SRØ 514  
Dato: 2003/17365  
Vedlegg:

**Alnabanan, Oslo kommune – Revisjon av reguleringsplan Rv 150 Store Ringvei Ulvensplitten – Sissenskrystet - oppstart**

Vi viser til oversendelse datert 14.08.06.

Jernbaneverket (JBV) har tidligere kommentert opprinnelig reguleringsplan. Alnabanan berøres i forbindelse med Ulvensplittens kryssing av banen i kulvert. Dersom det ikke skjer endringer i forholdet med denne kryssingen har JBV ingen ytterligere merknader. Vi foreslår da at alle tekniske krav overholdes, at JBV får reguleringsendringen til utbaktelse ved offentlig ettersyn, at vi får byggeplan for kryssingen til gjennomgått og at det opprettes nær kontakt mellom JBV og SVV når prosjektet skal gjennomføres. Siden Alnabanan er hovedforbindelsen for godstransport på bane til/ fra Bergen forutsettes som utgangspunkt at togtrafikken kan gå ubundet i anleggsperioden.

Med hilsen

*Øyvind Rensfelt*  
Øyvind Rensfelt  
Utviklingsjef  
Infrastruktur Region Øst

Kopi til: Fylkesmannen i Oslo og Akershus, Miljøvernwd., Pb 8111 Dep., 0032 Oslo

Bankkonto: 3602 01 00000000000000000000  
Sveinung  
Postboks 4350  
NO-2006 Trondheim  
Telefon: 22 49 51 00  
Telefax: 22 49 51 00  
Sveinung  
Jernbaneverket  
Postboks 4350  
NO-2006 Trondheim  
Telefon: 22 49 51 00  
Telefax: 22 49 51 00  
Rog. nr. NO 971 033 533 WVA  
Bimøter: 7694.05.02191  
www.jernbaneverket.no



7

**MOTTATT**  
2 9 AUG 2006  
Statens vegvesen  
Region øst

Statens Vegvesen, Region Øst  
PB 1070  
Skurva  
2805 LILLEHAMMER  
att: Snikka Løvdreite

Statens vegvesen  
Innsendingsdato: 2006/08-06  
Innsendingsnummer: 2363  
Innsendingsnavn: 2005/17365 - 82



Deres ref.:

vår ref.: 7220

Dato: 28.08.06

**VARSLJET IGANGSETTING AV REGULERINGSPLANARBEID, ØKERN**

Vi viser til annonser i pressen vedr. oppstart av omreguleringsarbeide for Rv 150 Store Ringvei, Rv 163 Østta Aker vei og E-18 Uivensalliten på Økern, og til møte med Snikka Løvdreite 25.08.06.

Som varslet maddeler vi hermed at vi på vegne av vår oppdragsghver Kestiania Eiendomsforvaltning AS, som er grunneier i store deler av det aktuelle området, har innsendt et Planmidlertv til Plan og Bygningsetaten i forbindelse med tilaksnavers larsktsktsige planer for området.

Planene vil bli direkte berart av det varslete omreguleringsarbeidet, og vi ber derfor om at planforslaget, så snart det er ferdig utarbeidet for utleggelse ill offentlig ettersyn, oversendes oss for kommentar.

Med vennlig hilsen  
KRITT ARKITEKTER AS

*Peter L. Kvang*  
Peter L. Kvang  
Siv. ark. mml

Kopli ill: Tilaksnavner  
Vedlegg:

