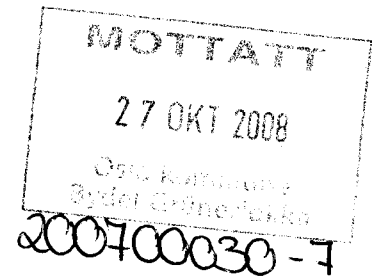




Oslo kommune
Plan- og bygningsetaten
Kundesenteret



(512)

Bydelsutvalget i Bydel Grünerløkka
v/bydelsadministrasjonen
Markveien 57
0550 Oslo
INTERNPOST

Dato: 23.10.2008

Deres ref:

Vår ref (saksnr): 200501056-9
Oppgis alltid ved henvendelse

Saksbeh: Svenn Arild Ramlo

Arkivkode: 512.1

**DAG HAMMARSKJØLDS VEI, KOLLEKTIVFELT ØKERN-SINSEN
DEL AV PLAN FOR RV 150 RING 3 ULVEN-SINSEN
PLANFORSLAG TIL OFFENTLIG ETTERSYN**

Plan- og bygningsetaten har 14.10.2008, med hjemmel i plan- og bygningslovens § 27-1 nr.2 og i henhold til delegert myndighet, lagt ovennevnte planforslag ut til offentlig ettersyn.

Som følge av bygging av tunnel for Ring 3 mellom Økern og Sinsen, i tråd med KDP for Økernområdet, skal dagens Ring 3 på strekningen (Dag Hammarskjølds vei) ombygges til lokalvei. I reguleringsplanen fra 2003 ble Dag Hammarskjølds vei regulert til "miljøgate" med to kjørefelt. Planene foreslås nå endret for å innpasse kollektivfelt, for å sikre framkommelighet for buss. Saken fremmes i to alternativer; en 4-feltsløsning (alt. 1) og en 3-feltsløsning med delvis kollektivfelt (alt. 2). Gjennom saken foreslås det også bygd ventilasjonstårn ved tunnelportalen på Sinsen. Veianlegget regnes å bli ferdigstilt i 2014/15.

Orientering om planen kan De få i Kundesenteret i Plan- og bygningsetaten, Vahlsgate 1.

De kan også se planforslaget på følgende steder: Informasjonssenteret i Rådhuset, Deichmanske bibliotek i Henrik Ibsens gate 1 og Opplysningstjenesten i bydel Grünerløkka, Markveien 57 og i bydel Bjerke, Erich Mogensøns vei 38, Linderud senter.

Planforslaget kan også lastes ned fra etatens hjemmesider: www.pbe.oslo.kommune.no.

Eventuelle bemerkninger til planforslaget må sendes Plan- og bygningsetaten **26.11.2008**.

Vi ber om at bemerkningen gjøres kort, evt. at det lages et sammendrag på 1/2-1 side egnet for trykking. Bemerkninger som kommer inn er grunnlaget for å bearbeide planforslaget og saksfremstillingen før saken sendes videre til byrådet. Vi har dessverre ikke kapasitet til å gi hver enkelt innsender et personlig svar, men vil kommentere bemerkningene samlet i vår fremstilling til byrådet. Kopi av bemerkningene følger saken når den sendes til politisk behandling.

Byrådet avgir sin innstilling til byutviklingskomiteen som behandler saken med de bemerkninger som er kommet inn. Deretter vil saken bli lagt frem for bystyret til endelig godkjenning. Når endelig vedtak er fattet, vil det bli gitt melding både ved brev og ved kunngjøring i Aftenposten og Dagsavisen. Vedtaket kan da påklages.

PLAN- OG BYGNINGSETATEN
Kundesenteret

Ragnhild Sigvartsen (sign)
Kundekonsulent

Vedlegg



Plan- og bygningsetaten
Kundesenteret
Kontorservice
Internett:
www.pbe.oslo.kommune.no

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

Sentralbord: 02 180
Kundesenter: 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





Oslo kommune
Plan- og bygningsetaten
Avdeling for byutvikling

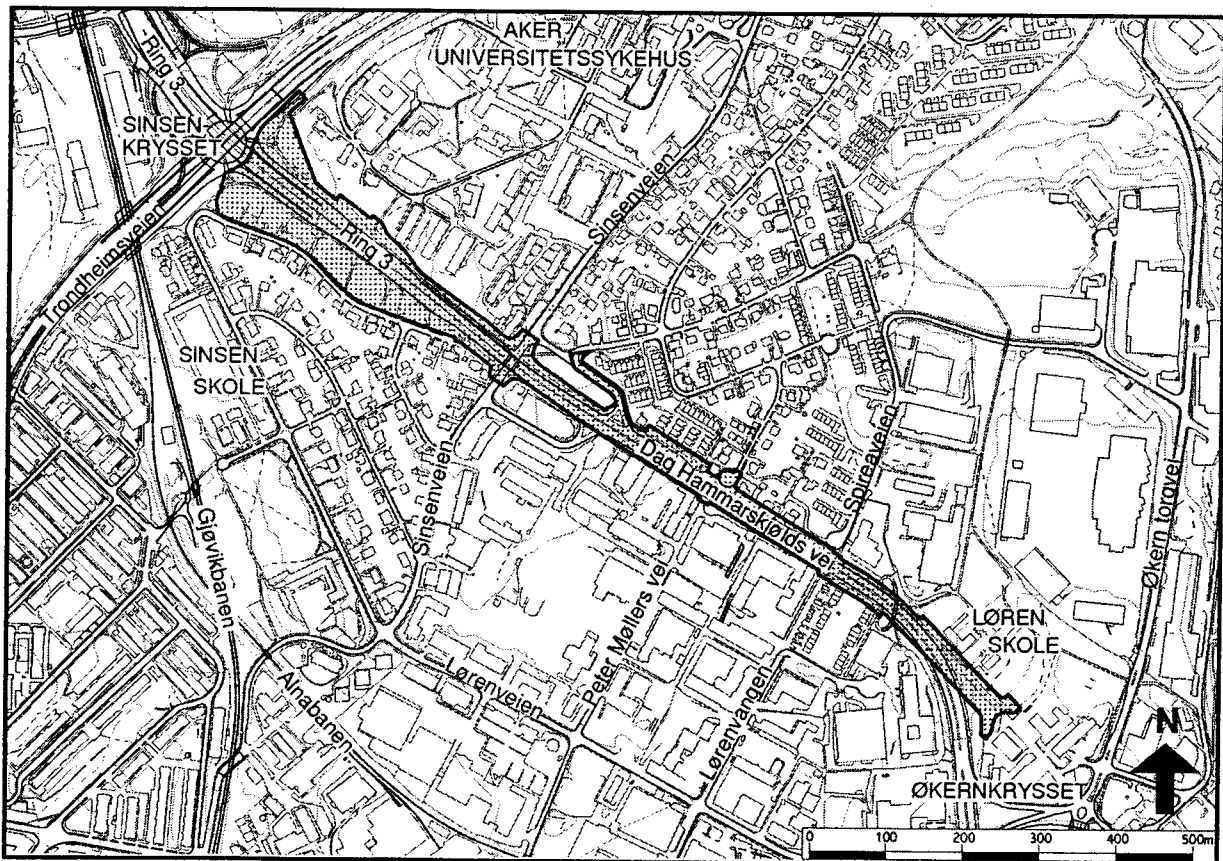
Dag Hammarskjølds vei, kollektivfelt Økern-Sinsen Del av plan for Rv 150 Ring 3 Ulven-Sinsen

Planforslag til offentlig ettersyn Reguleringsplan

Som følge av bygging av tunnel for Ring 3 mellom Økern og Sinsen, i tråd med kommunedelplanen for Økernområdet, skal dagens Ring 3 på strekningen (Dag Hammarskjølds vei) ombygges til lokalvei. I reguleringsplan S-3992 fra 2003 ble Dag Hammarskjølds vei regulert til "miljøgate" med to kjørefelt. Planene vurderes nå endret for å innpasse kollektivfelt, som skal sikre framkommelighet for buss. Saken fremmes i to alternativer; en 4-feltsløsning (alt. 1) og en 3-feltsløsning med delvis koll.felt (alt. 2). Gjennom saken foreslås det også bygd ventilasjonstårn ved tunnelportalen på Sinsen. Veianlegget regnes å bli ferdigstilt i 2014/15. Statens vegvesen anbefaler alt. 1. Plan- og bygningsetaten ser det som viktig å begrense gjennomgangstrafikken, og anbefaler foreløpig alt. 2.

Plan- og bygningsetaten ber om bemerkninger til forslaget i løpet av høringsperioden fra: *27.10.08.* til: *26.11.08.*

Forslagsstiller: Statens vegvesen Region øst



Bydeler: 2 Grünerløkka
9 Bjerke

Saksnummer: 200501056
Dokumentnummer: 6
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 bygningssetatens saksframstilling

Fakta / Saksgang.....	side	2
Sammendrag.....	side	3
Plan- og bygningssetatens kommentarer til bemerkninger.....	side	7
Plan- og bygningssetatens foreløpige vurdering.....	side	7
Forminsket plankart.....	side	11
Reguleringsbestemmelser.....	side	19
Vedtak om offentlig ettersyn.....	side	21

Trykte vedlegg

1. Forslagsstillers planbeskrivelse
2. Forhåndsuttalelser

Utrykte vedlegg

1. Alternativ 1, plankart i målestokk 1:1000
2. Alternativ 2, plankart i målestokk 1:1000
3. Detaljplan, tegningshefte

FAKTA

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

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

Konsulent: Norconsult AS

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

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, som var omfattet av konsekvensutredning for veisystemet i nordøstkorridoren (godkjent av Vegdirektoratet i desember 2000), med tilleggsutredninger i tilknytning til KDP for Økernområdet og reguleringsplaner for nytt veisystem.

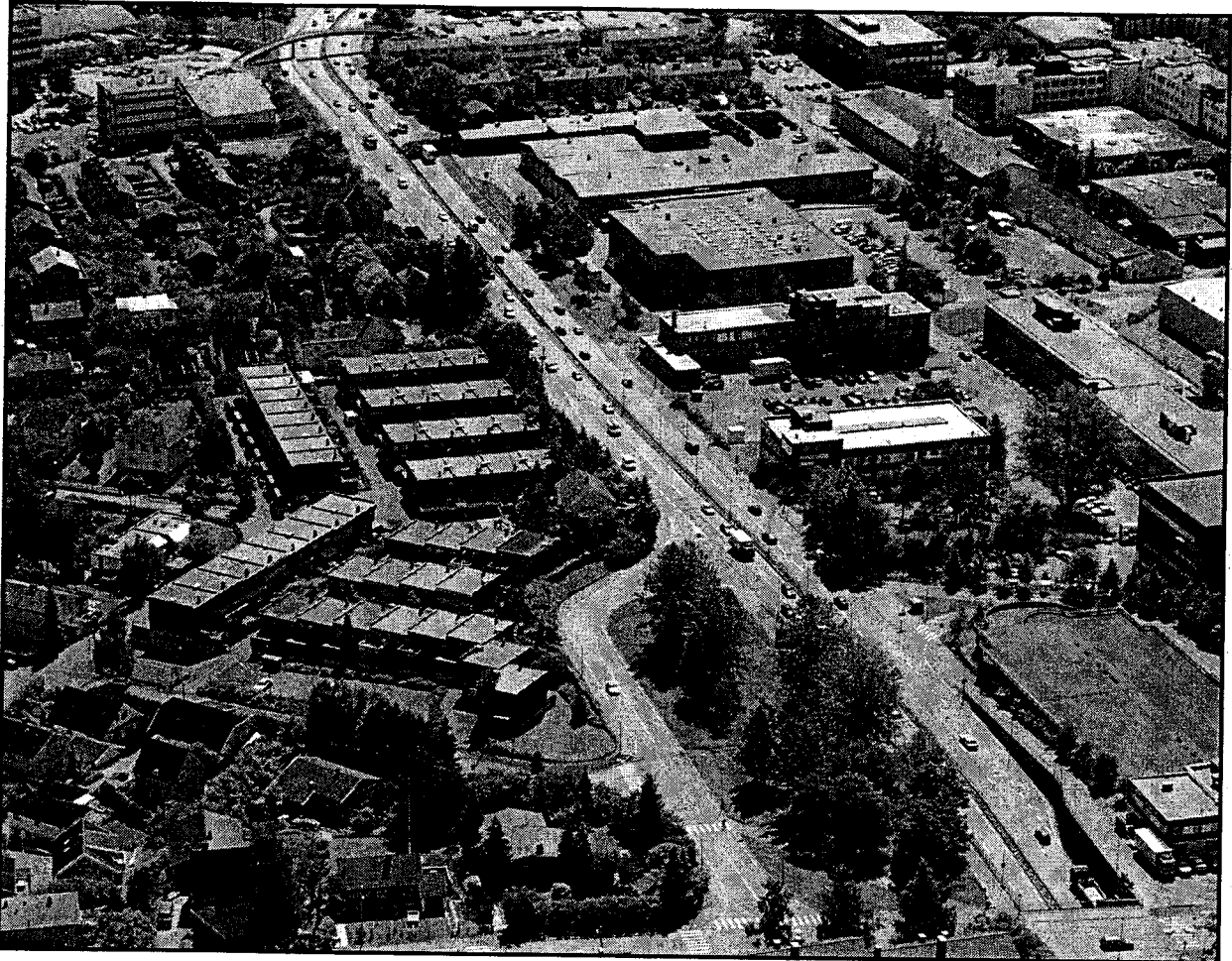
Kunngjøring og varsling

Igangsetting av planarbeidet ble kunngjort i Aftenposten og Dagsavisen. Grunneiere og rettighetshavere er varslet ved brev datert 25.01.2005.

SAKSGANG

Reguleringssaken ble opprinnelig innsendt fra forslagsstiller i juni 2006. Behandling av saken ble utsatt for innarbeiding av planendringer for tunnelportalen ved Sinsen, inkl. ventilasjonstårn. Saken ble innsendt på nytt i november 2007, og forelå komplett i juni 2008.

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



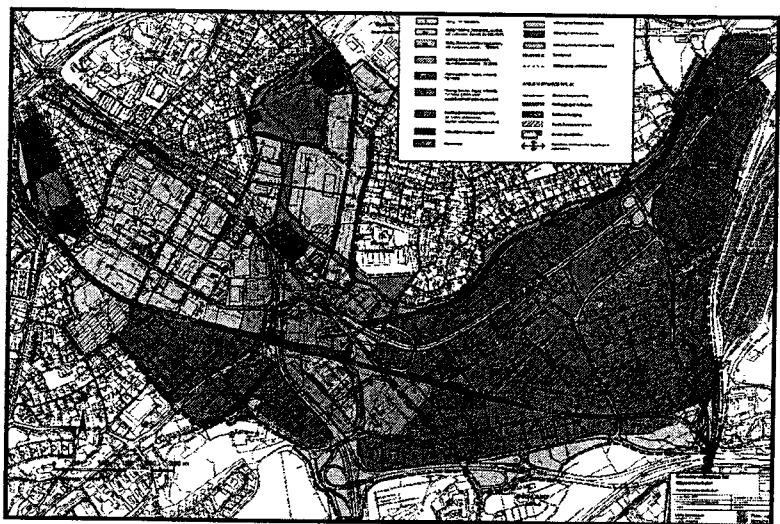
Ring 3 sett fra Sinsen og østover mot Økern. Langs nordsiden av Ring 3 (til venstre i bildet) er arealbruken i hovedsak boliger, i stor grad rekkehus og småhus, men også noe blokkbebyggelse. Langs sørsiden av Ring 3 - i Lørenområdet (til høyre i bildet) - er det mye næringsbebyggelse, men store deler av området er under transformasjon til ny boligbebyggelse.

SAMMENDRAG

Bakgrunn / forutgående planprosesser

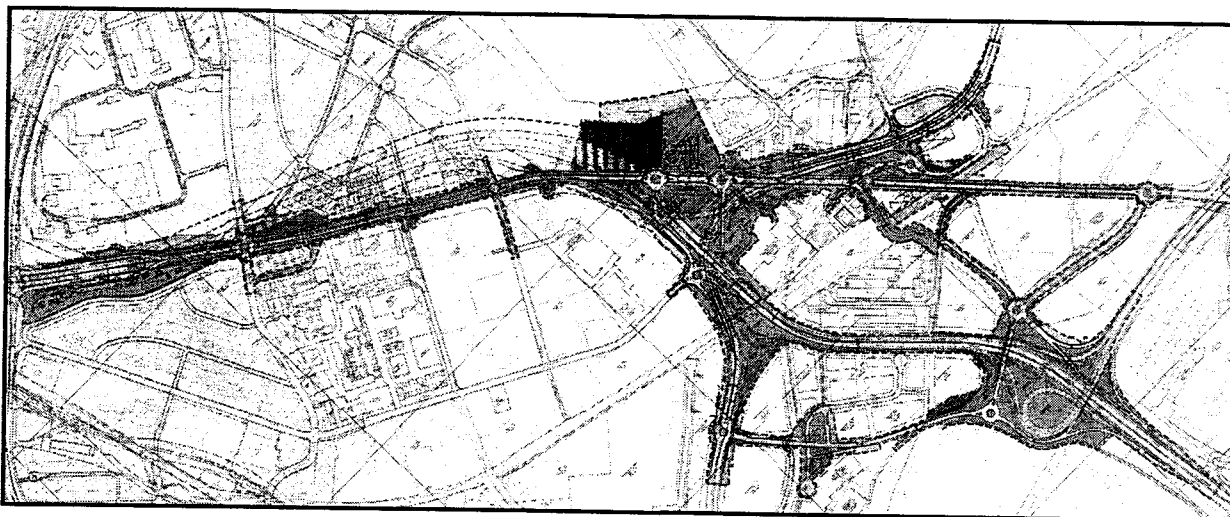
Kommunedelplan (KDP) for Økernområdet ble vedtatt 26. mai 2004. Planen fastsetter i grove trekk arealbruk og viktigste infrastruktur (gater, veier, baner og g/s-traséer) i planområdet. KDP-arbeidet ble igangsatt i 1997, og var utlagt første gang på høring i 1999. KDP-forslaget ble revidert parallelt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

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 vedtatt KDP.



KDP for Økernområdet, vedtatt i bystyret 26.05.04.

KDP og S-3992 viser tunnel for Ring 3 mellom Økern og Sinsen. Eksisterende Ring 3 i dagen mellom Økern og Sinsen ble forutsatt ombygd til "miljøgate". Det viktigste plangrepet i det sentrale Økern var reetablering av Ulvenveien i aksene mellom Løren skole og Østre Aker kirke. Ulvenveien skal inngå i en såkalt "Økern Ring", sammenknyttet med en ny bro og forbindelse fra Persveien over Ring 3, samt en ny veiforbindelse over Hasle, mellom Økernveien og Ring 3 ved Ulvensplitten.



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

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 av lokalveinettet med etablering av nye forbindelser bidrar til et mer robust veisystem enn i dag.

På strekningen mellom Økern og Sinsen, langs eksisterende Ring 3, vil det bli betydelig miljøforbedring i forhold til i dag med hensyn på trafikkstøy og luftforurensing. Det ventes å bli en trafikkreduksjon fra ca. 75.000 kjøretøyer i døgnet til om lag 10.000 i framtidig situasjon (tunnelen for Ring 3 ventes å få nær 90.000 i årsdøgntrafikk).



Beregnet effekt av det nye veisystemet i Økernområdet. Støybelastning i dag (over), og redusert støybelastning mellom Sinsen og Økern etter bygging av tunnel for Ring 3 (under) (kilde: Brekke & Strand akustikk).

Dette vil ha stor positiv virkning for eksisterende, eldre boligbebyggelse i området, og er også noe av bakgrunnen for at KDP for Økernområdet forutsatte omfattende transformasjon fra næring/industri til boligbygging på Løren og i Økern torg-området. Byggingen av nye boliger på Løren har allerede kommet langt.

I forbindelse med behandlingen av S-3992 kom Oslo Sporveier med uttalelser som var kritiske til de da foreslåtte veiløsninger, hvor det ble uttrykt bekymring i forhold til bussframkommelighet i framtidig situasjon. Planene ble likevel vedtatt som da foreslått, med bl.a. nedbygging av Ring 3 til "miljøgate" i to felt mellom Sinsen og Økern, men i bystyrevedtaket ble det tatt inn et vedtakspunkt som sa at etablering av kollektivfelt på strekningen skulle bli vurdert på nytt. Dette er hovedbakgrunnen for foreliggende reguleringsforslag.

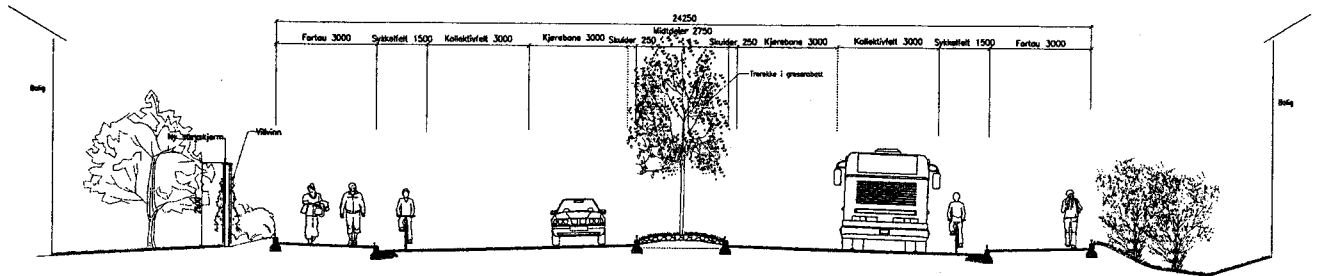
På bakgrunn av kostnadsoverskridelser for veianlegget som helhet igangsatte Statens vegvesen i 2007 arbeid med større endringer av planene for framtidig Økernkryss. Statens vegvesen hadde som målsetting at man skulle få til et mindre kostbart prosjekt, men uten å gå på akkord med de positive kvalitetene til tidligere vedtatte planer. Det kostnadssparende hovedgrepet var følgende: En lang tunnelrampe i betong som skulle knytte sammen Ring 3 med Østre Aker vei ble tatt ut av gjeldende planer. Dette var i seg selv kostnadssparende og medfører også en enklere og billigere byggefase. Systemendringen nødvendiggjorde ellers diverse mindre planendringer. Planen ble vedtatt som S-4314 i bystyret i juni 2007. Det ble også regulert tosidig kollektivfelt langs Ulvenveien i det sentrale Økern, og ombygging av Økern T-banestasjon og etablering av kollektivknutepunkt.

De endringer som ble gjort S-4314 vil etter Statens vegvesens vurdering ikke endre på trafikkmonster og belastning på veinettet i nevneverdig grad i forhold til tidligere regulert løsning. Framtidig lokalvei mellom Økern og Sinsen vil trolig få noe økt trafikk sammenlignet med tidligere vedtatte planer, men økningen er så liten at det ikke vil ha betydning mht. støy og forurensning på strekningen.

Beskrivelse av planforslaget – alternativ normalprofil

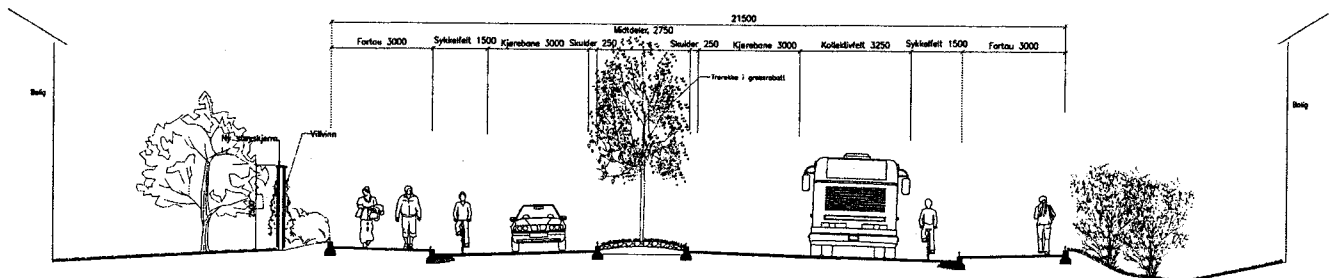
Utgangspunktet for saken var som nevnt over at tidligere vedtatte plan om tofelts vei mellom Økern og Sinsen skulle revurderes med henblikk på å innpasse kollektivfelt. Planforslaget fremmes i to alternativer.

Det er utformet et planalternativ som viser en firefelts vei med kollektivfelt i begge retninger på hele strekningen av Dag Hammarskjølds vei mellom Økern og Sinsen (alternativ 1). Statens vegvesen anbefaler dette alternativet.

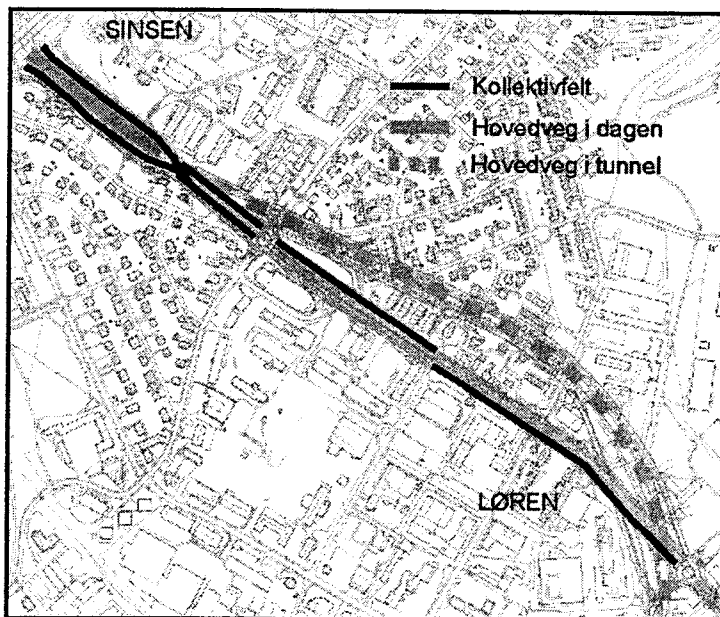


Normalprofil for ALTERNATIV 1 – firefelts vei med gjennomgående kollektivfelt.

Foreslått normalprofil i 4-feltsløsningen i alternativ 1 – inkludert fortau, sykkelfelt, kollektivfelt, kjørebane m/ skulder og midtdele - innebærer at veien får en total bredde på 24,25 meter - en utvidelse på 2,75 meter sett i forhold til tidligere regulert løsning.



Normalprofil for ALTERNATIV 2 – trefelts vei med kollektivfelt på delstrekninger.



Prinsipløsning for kollektivfeltet i ALTERNATIV 2.

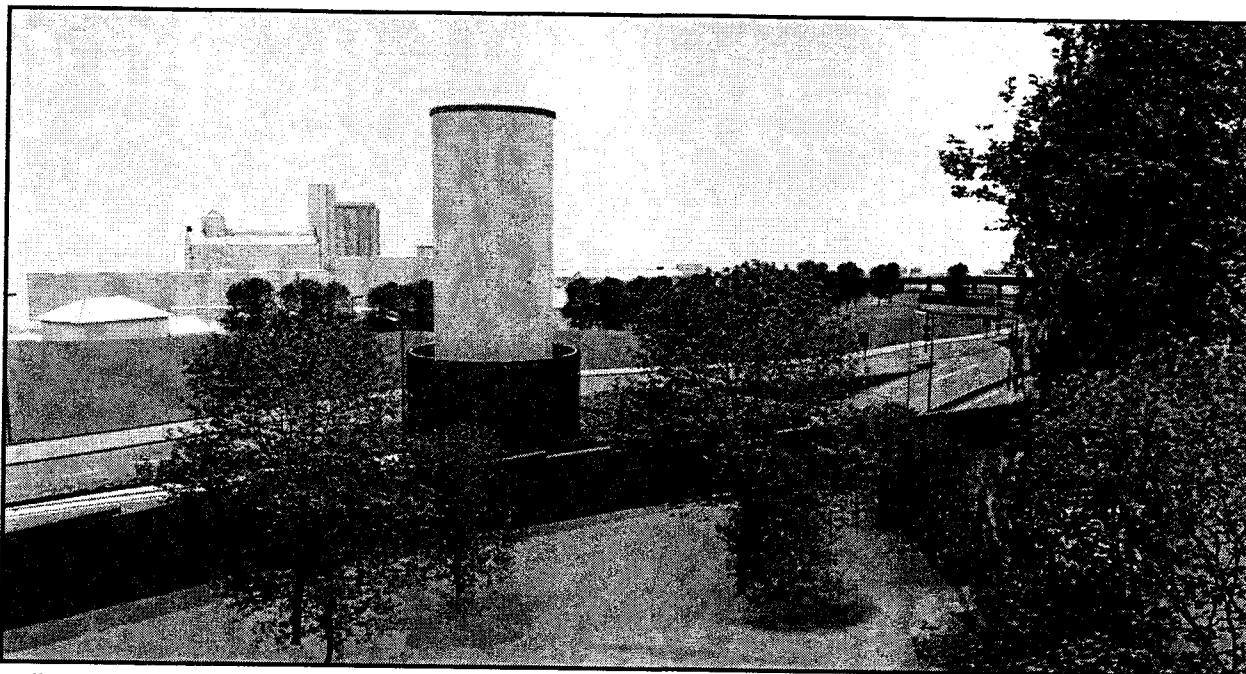
Det er en målsetting å begrense gjennomgangstrafikken i området i framtidig situasjon, og det er derfor søkt å finne en løsning som tilrettelegger for bussframkommelighet og som samtidig i større grad kan virke begrensende på uønsket gjennomgangstrafikk. I samråd med Plan- og bygningsetaten har Statens vegvesen derfor utformet et alternativ med mindre veitverrsnitt og med delvis kollektivfelt på strekningen (alternativ 2).

Planforslagets alternativ 2 viser en trefelts vei med kollektivfelt på en delstrekning inn mot Økernkrysset, samt kollektivfelt på en delstrekning inn mot Sinsenkrysset. Det er antatt at det er på disse delstrekningene at behovet for kollektivfelt er størst.

Foreslått normalprofil i 3-feltsløsningen i alternativ 2 – inkludert fortau, sykkelfelt, ensidig kollektivfelt, kjørebane m/ skulder og midtdele - innebærer at veien får en total

bredde på 21,50 meter – dvs. samme totalbredde som i tidligere regulert løsning.

I forhold til estetisk utforming er det bl.a. planlagt plantet trær i midtrabatten i begge løsningsalternativer.



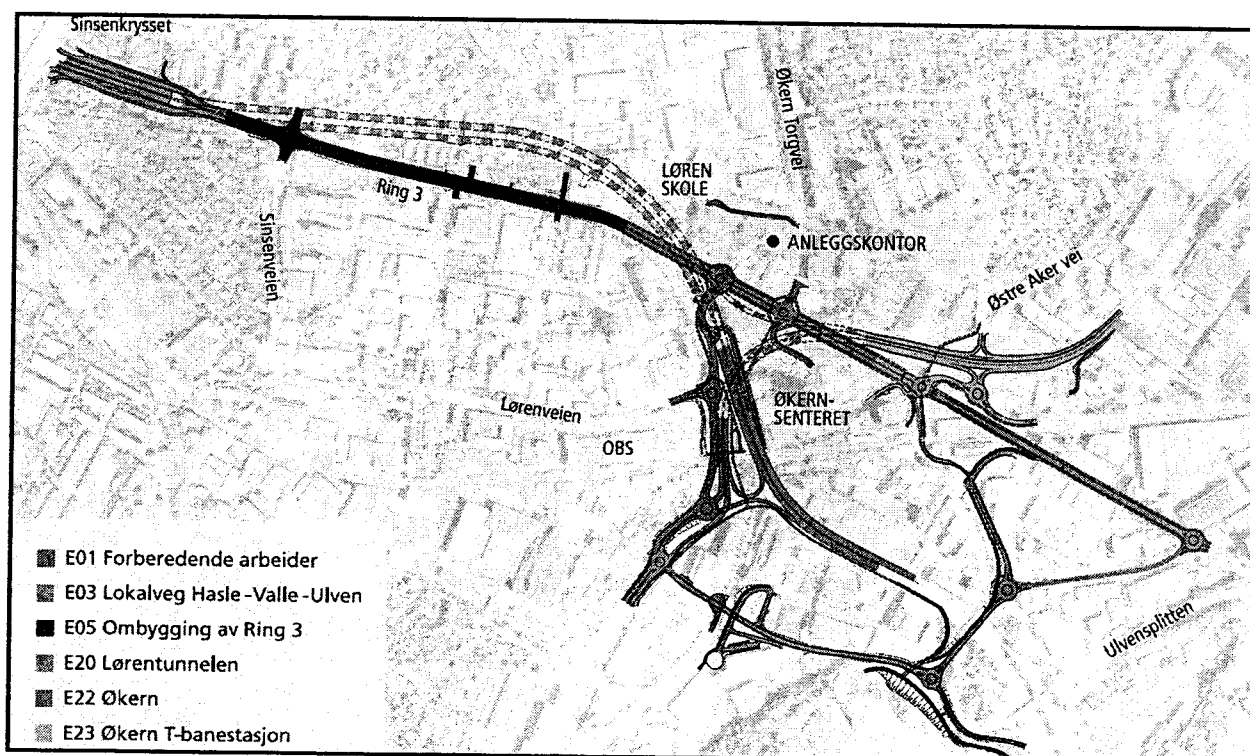
Illustrasjon av foreslått ventilasjonstårn over tunnelmunningen ved Sinsen.

Beskrivelse av planforslaget – ventilasjonstårn og tunnelportalsonen ved Sinsen

I tillegg til etablering av kollektivfelt, foreslås det gjennom dette planforslaget å bygge ventilasjonstårn ved tunnelmunningen for Ring 3 ved Sinsen. Dette er likt for begge alternativene, og det er også planlagt enkelte andre justeringer for tunnelportalsonen ved Sinsen.

Utenfor munningen av sterkt trafikkerte tunneler blir det store konsentrasjoner av forurenset luft. Gjennom behandlingen av tidligere planer for prosjektet ble det holdt åpent hvorvidt det er behov for å bygge ventilasjonstårn for å redusere konsentrasjonen av forurenset luft. Det ble vurdert ventilasjonstårn både ved Økern og Sinsen.

Etter nærmere vurderinger foreslår Statens vegvesen nå å bygge et sylindrerformet ventilasjonstårn over tunnelmunningen ved Sinsen, med dimensjoner ca. 20 meters høyde over terreng og 7 meter bredde i diameter. Konsentrasjon av svevestøv ved tunnelmunningen på Sinsen vil komme under anbefalte grenseverdier ved hjelp av



Oversikt over de ulike entreprisene i Statens vegvesens Ulven-Sinsen-prosjekt. E05 – ombygging av eksisterende Ring 3 mellom Sinsen og Økern – er siste del av prosjektet, og er nå antatt ferdigstilt i 2014/15.

et ventilasjonstårn. Ventilasjonstårnet vil bli et synlig element i omgivelsene. Tårnet er planlagt kledd med en PVC-duk, som kan utnyttes i ulike former for belysningseffekter.

Gjennomføring

Statens vegvesens Ulven-Sinsen-prosjekt er inndelt i ulike anbudsentrepriser for bygging. Lørentunnelen, dvs. framtidig tunnel for Ring 3 mellom Sinsen og Økern, er beregnet å ta fem år å bygge, med anleggstart i 2008 og vil være ferdig i 2013.

Veianlegget som helhet, inkludert ombygging av dagens Ring 3 (Dag Hammarskjølds vei) til lokalvei, regnes nå å bli ferdigstilt i 2014/15.

Forhåndsuttalelser

Statens vegvesen mottok 4 forhåndsuttalelser. Viktigste tema var miljøforhold (luftforurensing og støy).

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 ofte behov for oppfølgende planer som av forskjellige grunner tar opp til ny vurdering visse forhold ved den opprinnelige plansaken. Foreliggende planforslag er en av flere oppfølgingsaker 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.

Gjeldende regulering til 2-feltsvei – "Alternativ 0"

Dagens Ring 3 mellom Økern og Sinsen er en 4-felts motorvei med smale fortau og betydelige miljøproblemer i forhold til bl.a. boligområdene langs veien. Gjennom gjeldende regulering S-3992 vedtatt i 2003, i forbindelse med planene om å bygge tunnel for Ring 3 på strekningen, ble eksisterende Ring 3 – Dag Hammarskjølds vei – forutsatt nedbygd til "miljøgate" med kun to kjørefelt, og for øvrig tosidige fortau og sykkelfelt, samt brede beplantningssoner mellom fortau og kjøreveien. I henhold til planene skal dagens toplanskryss mellom Sinsenveien og Ring 3 terrengutjevnes til kryss i plan. Videre er flere sidegater forutsatt gjenåpnet ut mot Dag Hammarskjølds vei – Peter Møllers vei, Roseveien, Lørenvengen og Spireaveien.

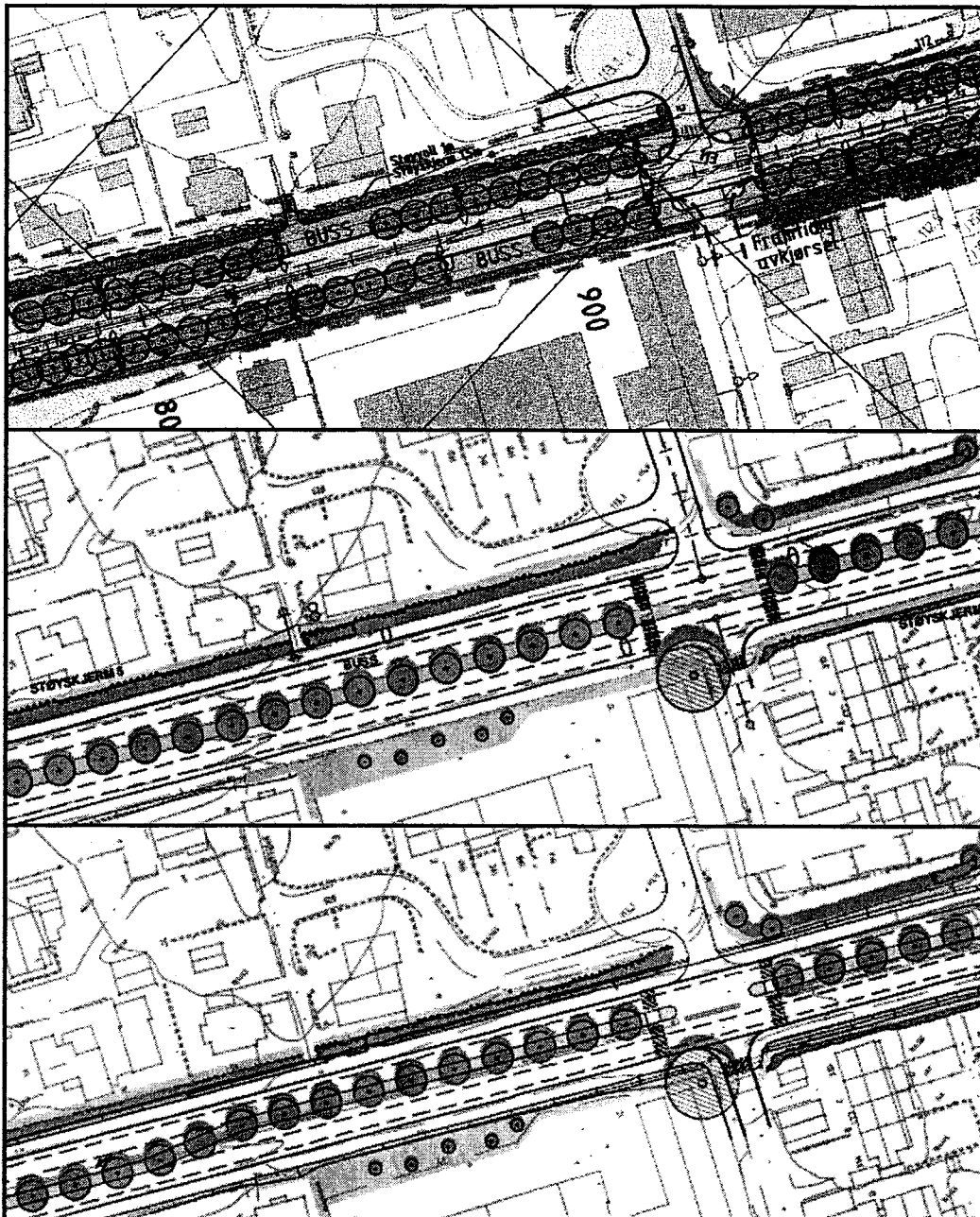
Gjennom behandlingen av reguleringsaken i 2003 var man klar over innspillene fra Oslo Sporveier i forhold til eventuelt behov for kollektivfelt for buss, men Statens vegvesen og Plan- og bygningsetaten vurderte da at det ikke ville bli så mye trafikk i veien at det ville være behov for egne kollektivfelt. Oslo Sporveier stilte seg tvilende til denne vurderingen, med henvisning til erfaringene etter bygging av Tåsentunnelen.

Andre argumenter som ble ytret mot å etablere kollektivfelt var hensynet til gatemiljøet, at det kan synes ulogisk å bygge en kapasitetssterk 6-felts motorvei i tunnel og samtidig beholde den gamle firefeltsveien i dagen. Å eventuelt beholde firefeltsveien ville kunne redusere muligheten for å etablere et tilfredsstillende bomiljø i området Sinsen-Løren-Økern, ved at det ble redusert rom for beplantning, redusert avvinsningseffekt av uønsket gjennomgangstrafikk, og generelt høyere hastigheter for biltrafikken som ville kunne være negativt i forhold til trafikksikkerhet.

Disse argumentene har fortsatt gyldighet, avhengig av hvordan man velger å vektlegge. Ved behandlingen av saken kan derfor bystyret eventuelt velge å beholde gjeldende regulering som et "alternativ 0". Men i tilfelle vil det uansett være behov for å behandle planforslaget hva angår området rundt tunnelportalen på Sinsen og det foreslåtte ventilasjonstårnet.

Foreslått regulering til 4-feltsvei – Alternativ 1

Foreslått løsningsalternativ med fire kjørefelt inkl. kollektivfelt i begge retninger vil sikre framkommelighet for busser på Dag Hammarskjølds vei. Dette er positivt, men Plan- og bygningsetaten finner det riktig å peke på at beregninger av framtidig trafikk på strekningen (omkring 10.000 i ÅDT) ikke indikerer behov for kollektivfelt som absolutt nødvendighet.



Sammenstilling av landskapsplan for ulike løsningsalternativer for en utvalgt strekning av Dag Hammarskjølds vei:

-> Gjeldende regulering, 2-feltsløsning w/ koll.felt ("ALTERNATIV 0")

-> ALTERNATIV 1, Foreslått 4-feltsløsning m/ tosidig koll.felt

-> ALTERNATIV 2, Foreslått 3-feltsløsning m/ ensidig vekslende koll.felt

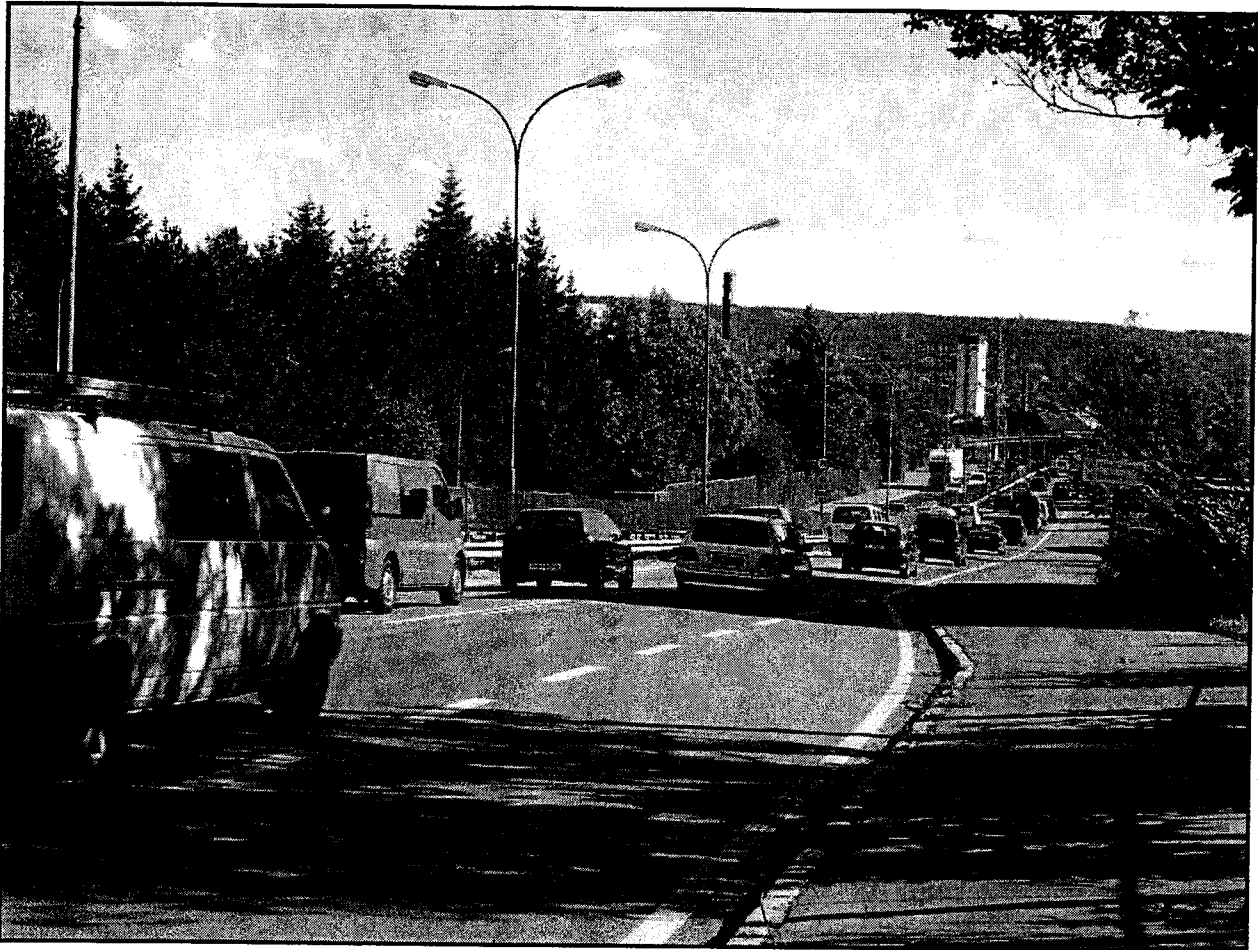
Trafikkberegninger som dette er imidlertid usikre hva gjelder denne type vei (nedbygging av tidligere hovedvei). Det er heller ikke mulig på grunnlag av beregningsmodellen som er brukt å si om det blir mer trafikk på strekningen med den ene eller den andre løsningsvarianten, i og med at det er kun to gjennomgående kjørefelt for generell trafikk i alle aktuelle alternativ.

Det er likevel naturlig å tro at de nokså ulike fysiske utformingsalternativene av veien har betydning for hvilke trafikkmengder veien kan avvike i praksis. Planforslagets alternativ 1 med fire kjørefelt åpner opp veien på en helt annen måte enn tofeltsveien i regulert løsning. Ut over økte trafikkmengder kan dette også innvirke på kjøreatferden, som kan ha betydning for trafiksikkerhet og generell opplevelse av miljøet langs veien.

I tillegg til at det bygges tunneløp for Ring 3 med totalt 6 nye kjørefelt, beholder planforslagets alternativ 1 dagens antall kjørefelt på avlastet vei. Planforslaget nødvendiggjør faktisk en mindre utvidelse av totalvernsnittet for å sikre tilfredsstillende fortausbreder i forhold til i dag.

Mulighetene for estetisk opprusting blir mer begrenset enn i gjeldende regulering i og med at dagens fire kjørefelt opprettholdes, men en stram trekk i midtrabatten vil likevel bidra til en tilfredsstillende utforming av veien. Det vil imidlertid ikke bli rom for beplantningssone mellom fortau og kjørevei.

Statens vegvesen gikk i 2003, ved behandlingen av S-3992, ikke inn for etablering av kollektivfelt på den aktuelle strekningen. Men det har vært økt fokus på betydningen av bussframkommelighet, ikke minst langs Ring 3. Statens



Bildet viser tett trafikk på dagens Ring 3 mellom Sinsen og Økern.

vegvesen lagde i 2004 en egen rapport om bussframkommelighet langs Ring. På denne bakgrunn anbefaler nå Statens vegvesen planforslagets alternativ 1.

Foreslått regulering til 3-feltsvei – Alternativ 2

Foreslått løsningsalternativ 2 innebærer en 3-felts vei med ensidig vekslede kollektivfelt. Løsningen er et forsøk på tilpasse veikapasiteten til antatt behov. Det antas at det er i kjøreretningene inn mot Sinsenkrysset og inn mot det sentrale Økern at det vil kunne oppstå kødannelse som utløser behov for kollektivfelt.

Løsningen er utformet av Statens vegvesen i samråd med Plan- og bygningsetaten. Hensikten med planalternativet er at dette skal gi en løsning med god bussframkommelighet, men det smalere veitverrsnittet sammenlignet med alternativ 1 er ment å gi den nødvendige avvinsingseffekten for uønsket gjennomgangstrafikk. Dette vil være positivt for utvikling av gatemiljøet langs Dag Hammarskjølds vei.

Men som nevnt over er det usikkert hvordan framtidige trafikkmengder i gaten vil bli. 3-feltsløsningen kan innebære et noe uortodoks kjøremønster som kanskje ikke er optimalt trafikkavviklingsmessig.

Likt alternativ 1 vil det bli plantet en trekke i midtrabatten som en del av den estetiske opprustingen av gaten. Normalprofilen til alternativ 2 er usymmetrisk sammenlignet med alternativ 1, på grunn av det vekslede kollektivfeltet. Men alternativ 2 medfører i motsetning til alternativ 1 ikke behov for noen utvidelse av dagens veitverrsnitt.

Ventilasjonstårn ved Sinsen

I forutgående planbehandling av S-3992 ble det holdt åpent hvorvidt det var behov for å bygge ventilasjonstårn i tilknytning til Lørentunnelen (Ring 3 Sinsen-Økern). Beregninger indikerer at det utenfor tunnelportalene kan bli forverrede miljøforhold i forhold til luftforurensing, og for å avbøte dette anbefales det nå at det bygges ventilasjonstårn ved tunnelmunningen på Sinsen.

Ventilasjonstårnet vil bli plassert over tunnelportalen på Sinsen. Tårnet vil bli et synlig element i nærmiljøet, og den visuelle utformingen av tårnet er derfor viktig. Det legges derfor til grunn at tårnet må gjennom egen byggesaksbehandling før utforming avklares endelig.

Veitrafikkstøy

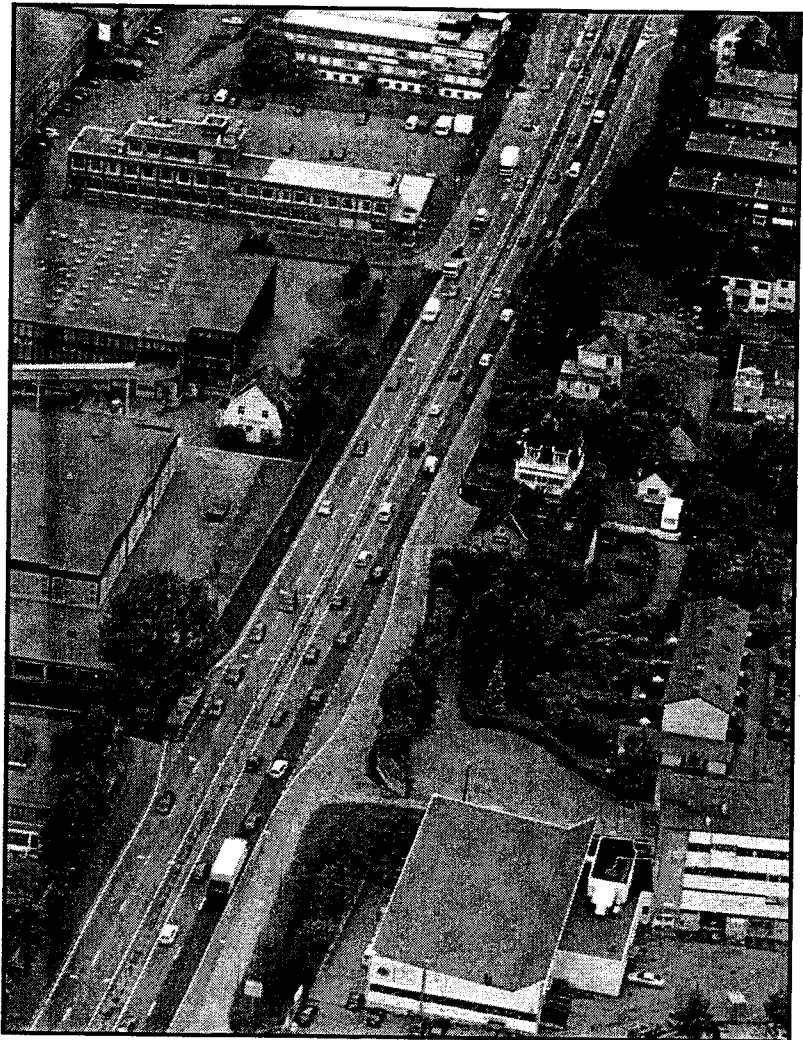
Bygging av tunnel for Ring 3 mellom Sinsen og Økern vil i seg selv gi stor reduksjon av støynivået på Dag Hammarskjølds vei sammenlignet med dagens Ring 3. Ambisjonen er likevel å tilfredsstille grenseverdiene i støyregelverket fullt ut når det etableres nyanlegg, og det ble gjennom reguleringsaken S-3992 i 2003 planlagt forholdsvis omfattende avbøtende tiltak mot støy for eksisterende boliger. En del av disse tiltakene (fasadetiltak m.m.) skal allerede være utført av Statens vegvesen.

Som videreføring og oppfølging av de fra før bestemte avbøtende tiltakene mot støy, blir det regulert støyskjermer og støyvoller innenfor planområdet til foreliggende reguleringsak.

Roseveien åpnes ikke ut mot Dag Hammarskjølds vei

I gjeldende regulering til tofeltsvei i S-3992 er Roseveien forutsatt åpnet ut mot dagens Ring 3. En konsekvens av de mer trafikkteknisk orienterte løsningene som foreslås i alternativ 1 og 2, er at Roseveien likevel ikke vil bli åpnet ut mot Dag Hammarskjølds vei.

Området der Roseveien møter Ring 3 reguleres derfor tilbake til eksisterende situasjon, dvs. som blindvei med sнопlass.



Et parti av dagens Ring 3 mellom Økern og Sinsen.

Oppheving av foreldete byggegrenser

Som en planjuridisk opprydding foreslås enkelte uaktuelle byggegrenser opphevet gjennom denne plansaken. Dette er byggegrenser knyttet opp til eldre veireguleringsvedtak som ikke lenger aktuelle, og som følgelig kan fjernes fra reguleringsgrunnlaget. Dette kan for eksempel forenkle senere byggesaksbehandling på eiendommene som berøres. Byggegrensene som oppheves synes på plankartet i form av isolerte striper med plangrense utenfor selve gatetverrsnittet for Dag Hammarskjølds vei.

Foreløpig konklusjon

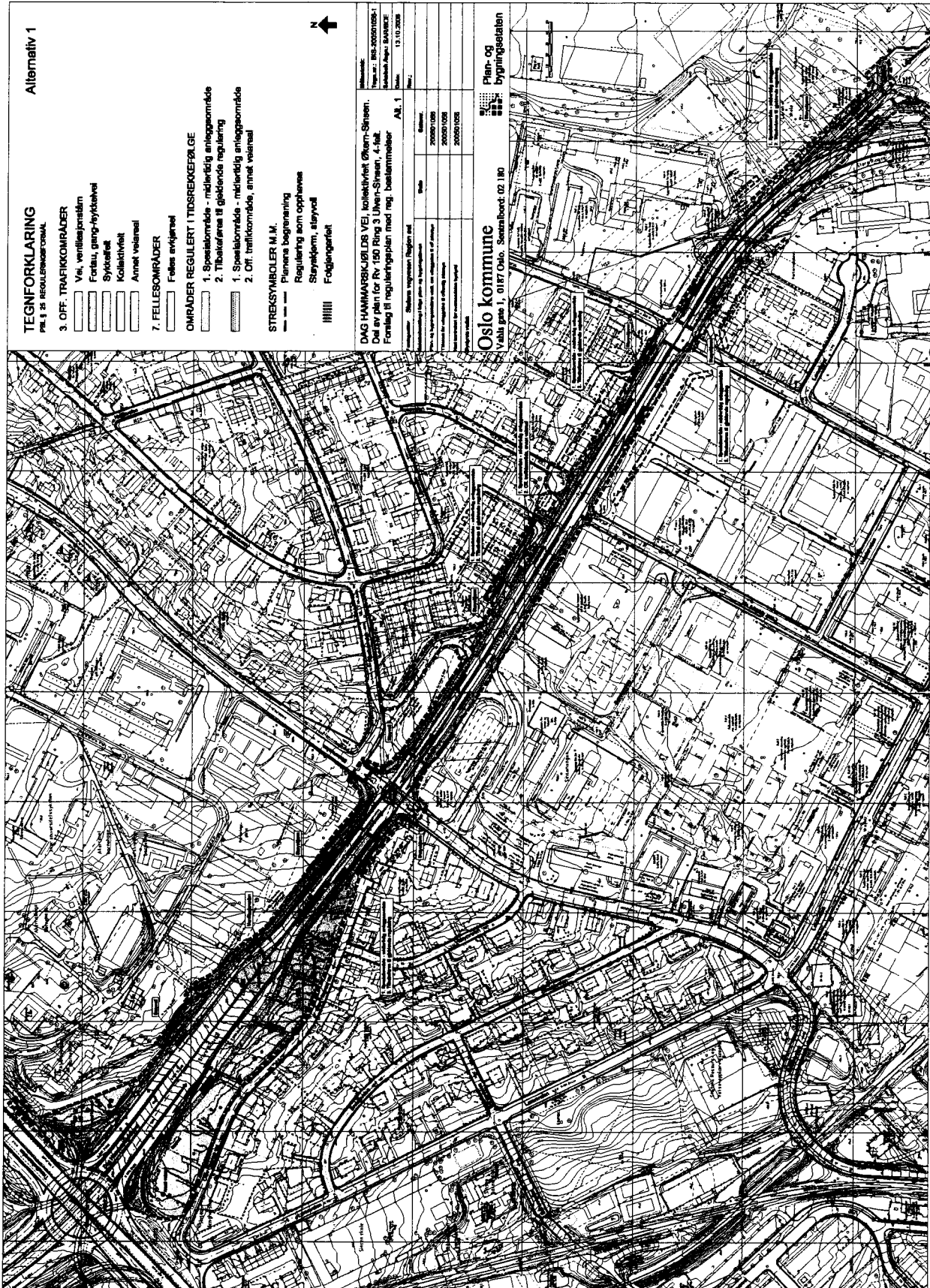
Foreliggende reguleringsak krever at det gjøres visse avveininger mellom trafikkmiljø og trafikkavvikling. Gjeldende regulering S-3992 for Dag Hammarskjølds vei hadde et sterkere fokus på godt bymiljø enn de mer trafikkteknisk orienterte løsningene som foreslås gjennom denne saken. Men samtidig er det slik at god framkommelighet for kollektivtrafikken også er viktig for bymiljøet.

Plan- og bygningsetaten anbefaler foreløpig planforslagets alternativ 2, som kan gi god bussframkommelighet og samtidig være bedre enn alternativ 1 i forhold til det framtidige gatemiljøet langs Dag Hammarskjølds vei. Det understrekes imidlertid at miljøet i området uansett vil bli kraftig forbedret som følge av byggingen av tunnel for Ring 3 mellom Sinsen og Økern.

Det er kun utenfor tunnelportalene at miljøforholdene kan bli forverret, og for å avbøte dette anbefales det derfor gjennom denne saken at det bygges ventilasjonstårn ved tunnelmunningen på Sinsen. Tårnet vil bli et synlig element i nærmiljøet, og det legges derfor til grunn at det må gjennom egen byggesaksbehandling før utforming bestemmes endelig.

Plan- og bygningsetaten anbefaler på denne bakgrunn alternativ 2, med de forbehold som er angitt over.

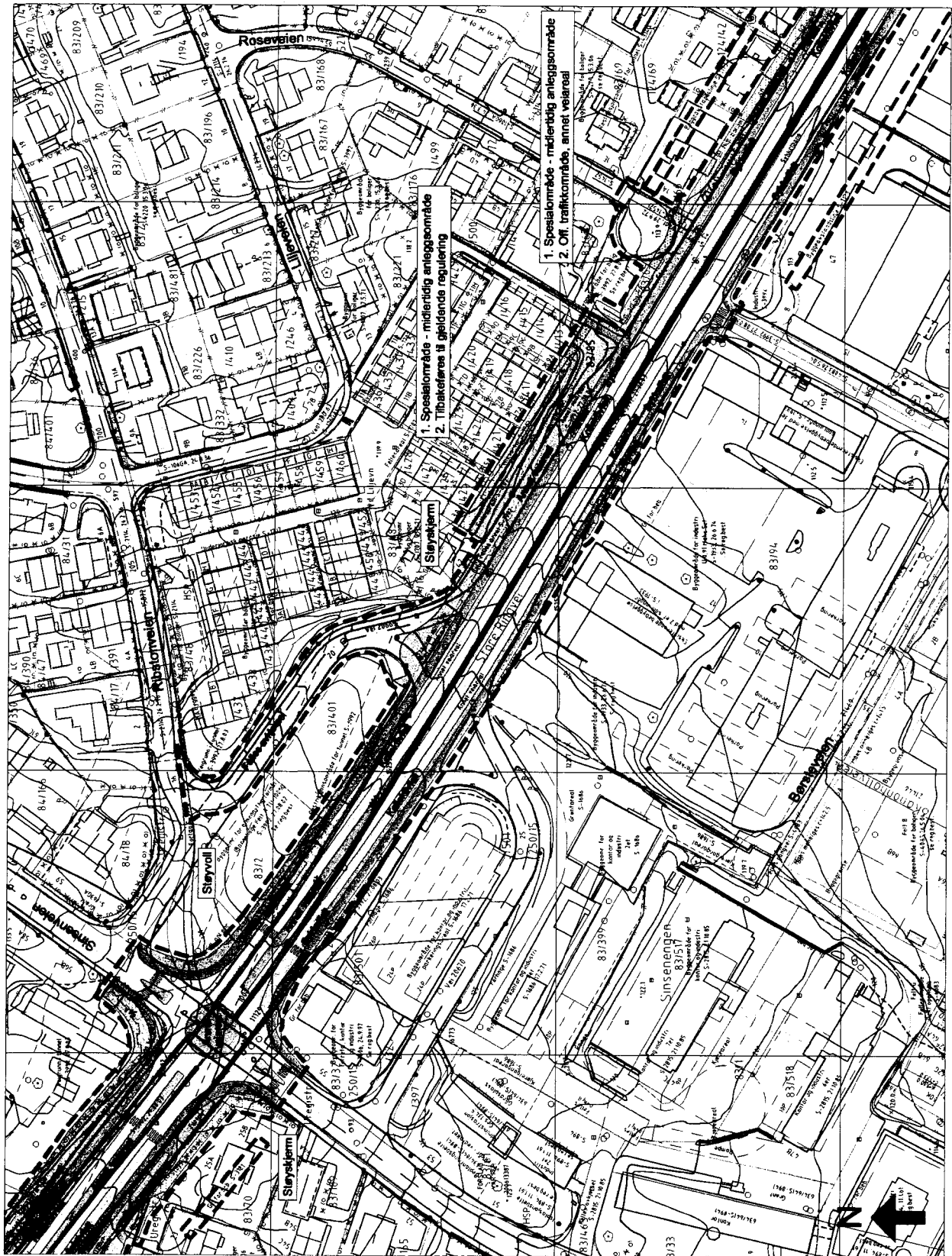
FORMINSKET PLANKART, ALT. 1 (se nærmere utsnitt i 3 deler, påfølgende sider)



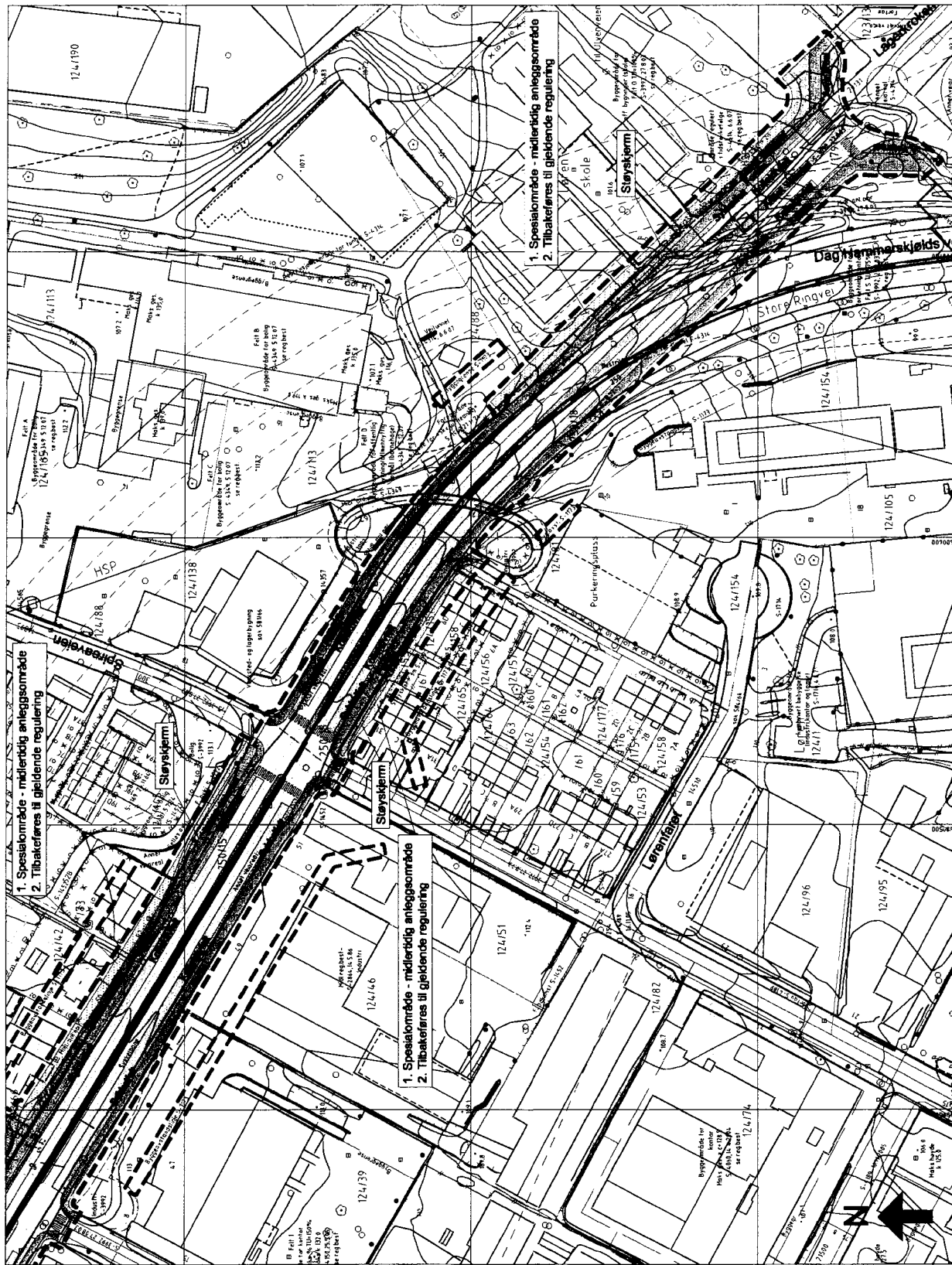
**FORMINSKET PLANKART, ALT. 1 (4-feltsløsning, del 1 av 3):
Utsnitt av portalsone ved Sinsen**



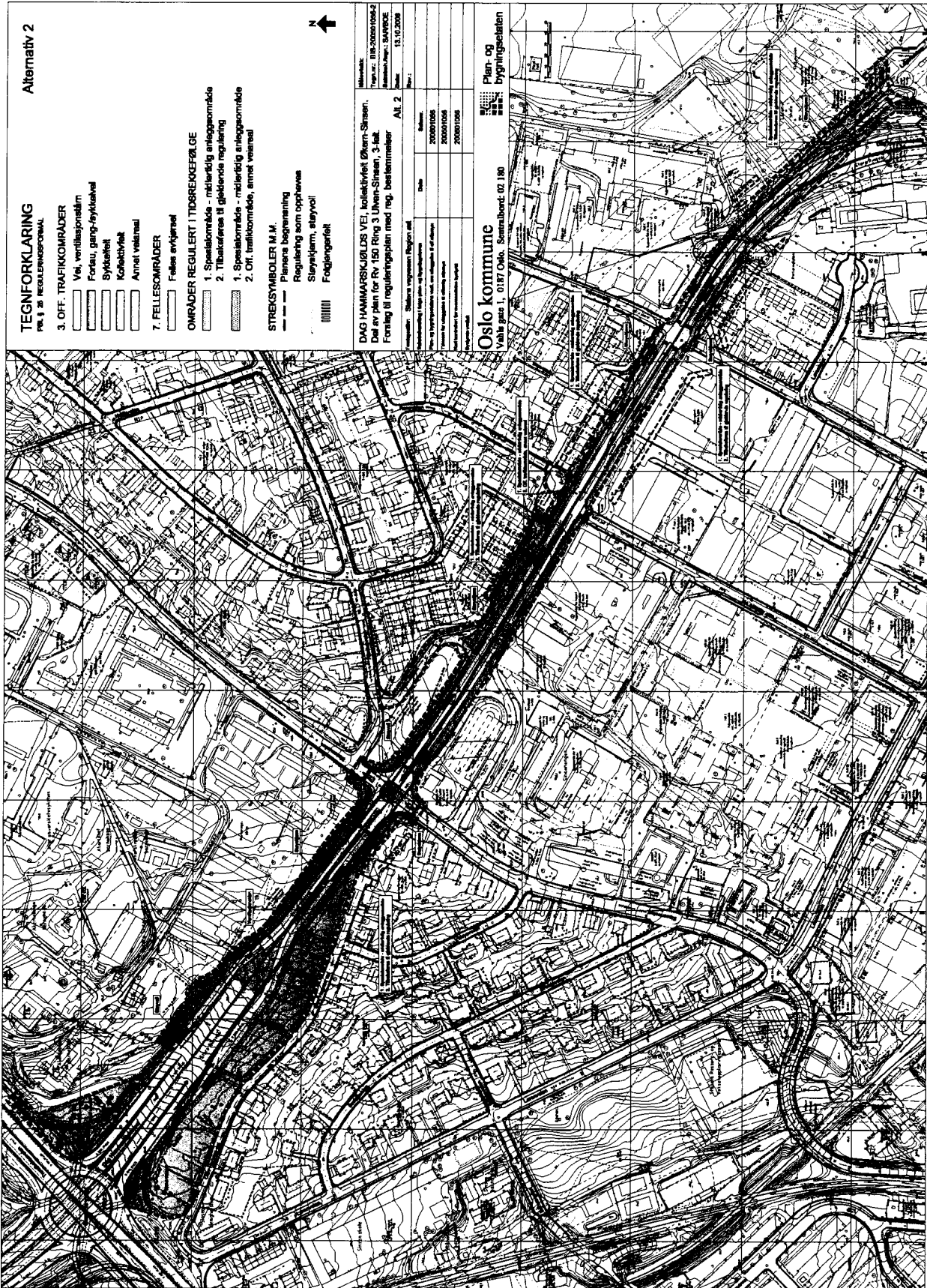
**FORMINSKET PLANKART, ALT. 1 (4-feltsløsning, del 2 av 3):
 Utsnitt av Dag Hammarskjølds vei fra Sinsenveien til Peter Møllers vei**



**FORMINSKET PLANKART, ALT. 1 (4-feltsløsning, del 3 av 3):
 Utsnitt av Dag Hammarskjølds vei fra Peter Møllers vei til Økern**



FORMINSKET PLANKART, ALT. 2 (se nærmere utsnitt i 3 deler, påfølgende sider)



Alternativ 2

TEGNFORKLARING

3. OFF. TRAFIKKOMRÅDER
 Veg, vernilagsområde
 Fortau, gang-lyktestrøke
 Sykkelfelt
 Kollektivfelt
 Annet veitrasé
7. FELLESONRÅDER
 Felles avkjørsel
- OMRÅDER REGULERT I TIDSBEGREFFELSE
 1. Spesiellområde - midlertidig anleggsmåte
 2. Tilbaketrekkelse til gjeldende regulering
1. Spesiellområde - midlertidig anleggsmåte
 2. Off. trafikkområde, annet veitrasé
- STREKSYMBOLER M.M.
 Planens begrensning
 Regulering som oppheves
 Stasjonsplan, stasjonsfelt
 Følgelingsfelt

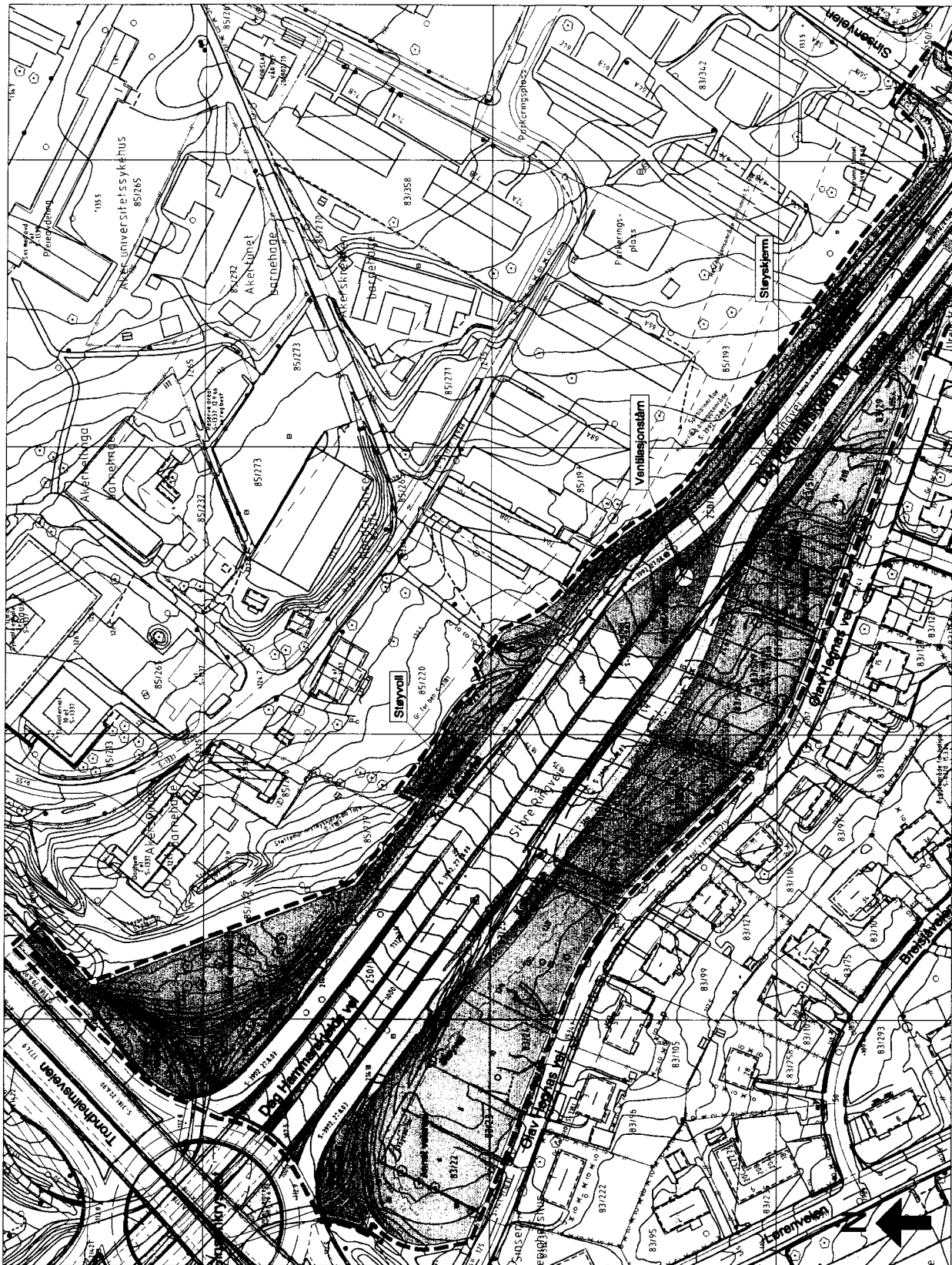
Utvalgte planer i Oslo kommune

Plan nr.	Plan tittel	Dato
200501056	DAG HAMMARSKJØLDS VEI, kollektivfelt Økern-Sinsen. Del av plan for Rv 150 Ring 3 Ulven-Sinsen, 3 felt. Forslag til reguleringsplan med reg. bestemmelser Alt. 2	13.10.2005
200501056		
200501056		

Oslo kommune
 Vekst og utvikling
 Plan- og bygningsetaten

DAG HAMMARSKJØLDS VEI, kollektivfelt Økern-Sinsen. Del av plan for Rv 150 Ring 3 Ulven-Sinsen, 3 felt. Forslag til reguleringsplan med reg. bestemmelser Alt. 2

FORMINSKET PLANKART, ALT. 2 (3-feltsløsning, del 1 av 3): Utsnitt av portalsone ved Sinsen



REGULERINGSBESTEMMELSER

§§ 1 - 10

Forslag til reguleringsbestemmelser for Dag Hammarskjølds vei, del av plan for Rv 150 Ring 3 Ulven-Sinsen (likelydende for begge alternativer, alt. 1 og alt. 2)

§ 1 – Avgrensning

Det regulerte området er vist på plankart i målestokk 1:1000 merket kartnr. BIS-200501056-1 (alt. 1) / BIS-200501056-2 (alt. 2), datert Plan- og bygningsetaten 13.10.2008.

§ 2 – Formål

Området reguleres til:

- Offentlige trafikkområder (vei, ventilasjonstårn, fortau, gang-/sykkelvei, annet veiareal, kollektivfelt, sykkel felt)
- Fellesområder (felles avkjørsel)

Områder regulert i tidsrekkefølge:

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

§ 3 - Offentlige trafikkområder

Alle offentlige trafikkområder med tilhørende anlegg i planen er søknads- og meldepliktige etter plan- og bygningslovens § 93 for konstruksjoner og elementer som ikke framgår av tegninger i henhold til tegningsliste datert 30.05.2008 i detaljplan fra Statens vegvesen.

Planlagt ventilasjonstårn ved tunnelportal på Sinsen er søknads- og meldepliktig.

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.

§ 4 - Fellesområder

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

- Gnr. 83, bnr. 2, 161 og 401

§ 5 - 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 treer 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.

§ 6 - 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 ferdigstillelse av veianlegget.

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

§ 7 - 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 fasadeisolerings tiltak skal normer for inneklima fra Statens institutt for folkehelse legges til grunn.

§ 8 - Vannbehandling

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

§ 9 - Jordforurensing

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

§ 10 - Anleggsperioden

- a) Forskrifter om begrensning 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.

VEDTAK OM OFFENTLIG ETTERSYN

Plan- og bygningssetaten 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 Dag Hammarskjølds vei, del av plan for Rv 150 Ring 3 Ulven-Sinsen, som reguleres til:

- Offentlige trafikkområder (vei, ventilasjonstårn, fortau, gang-/sykkelvei, annet veiareal, kollektivfelt, sykkelfelt)
- Fellesområder (felles avkjørsel)

Områder regulert i tidsrekkefølge:

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

som vist på kart i målestokk 1:1000 merket kartnr. BIS-200501056-1 (alt. 1) / BIS-200501056-2 (alt. 2), datert Plan- og bygningssetaten 13.10.2008.

PLAN- OG BYGNINGSETATEN, DEN 14/10 - 2008


Johan Borchgrevink
Avd.enhetsleder


Svann Arild Ramlo
Saksbehandler

Vedlegg 1: Forslagsstillers planbeskrivelse

Dag Hammarskjølds vei, kollektivfelt Økern-Sinsen Del av plan for Rv 150 Ring 3 Ulven-Sinsen

Planforslag til offentlig ettersyn Reguleringsplan

Forslagsstiller: Statens vegvesen Region øst

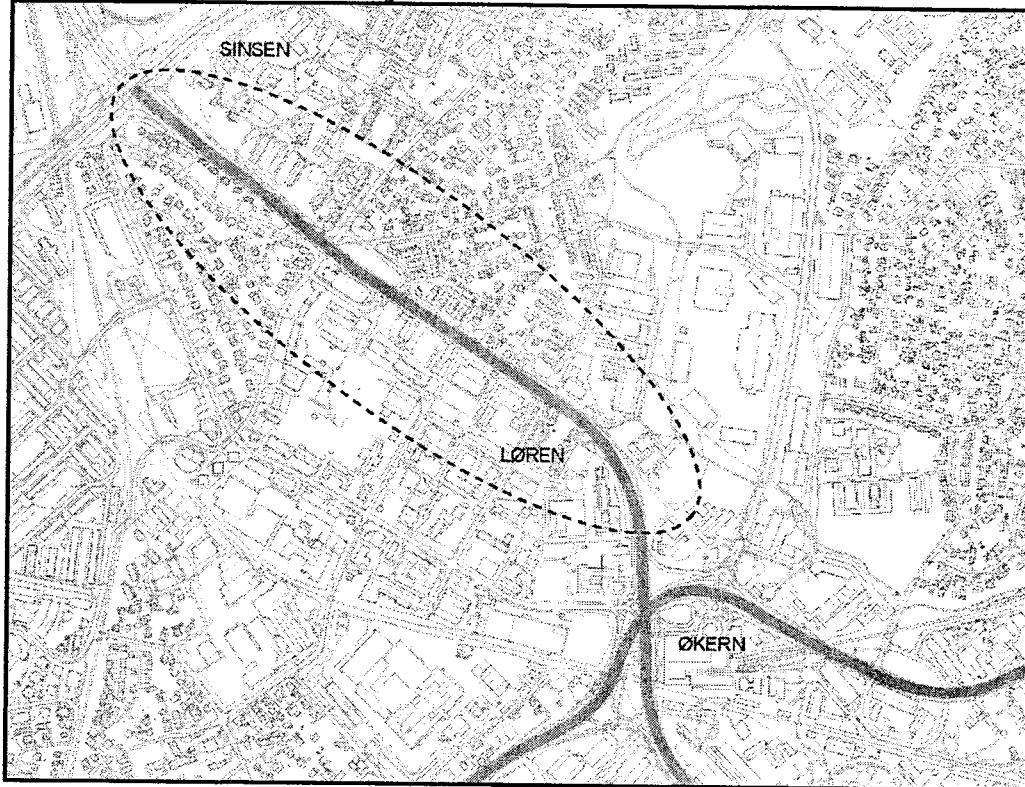
Konsulent: Norconsult AS

Innhold

1. FORENKLETE ILLUSTRASJONER.....	side	2
2. BAKGRUNN.....	side	4
3. EKSISTERENDE FORHOLD.....	side	5
4. PLANSTATUS.....	side	7
5. MEDVIRKNING.....	side	10
5.1 Forhåndsuttalelser	side	10
6. FORSLAGSSTILLERS FAGLIGE BEGRUNNELSE	side	11
7. PLANFORSLAGET.....	side	12
7.1 Innledning	side	12
7.2.Felles for begge alternativer – portalområdet Sinsen	side	12
7.3 Alternativ 1 (4-felt)	side	16
7.4 Alternativ 2 (3-felt)	side	20
8. KONSEKVENSER AV FORSLAGET.....	side	24

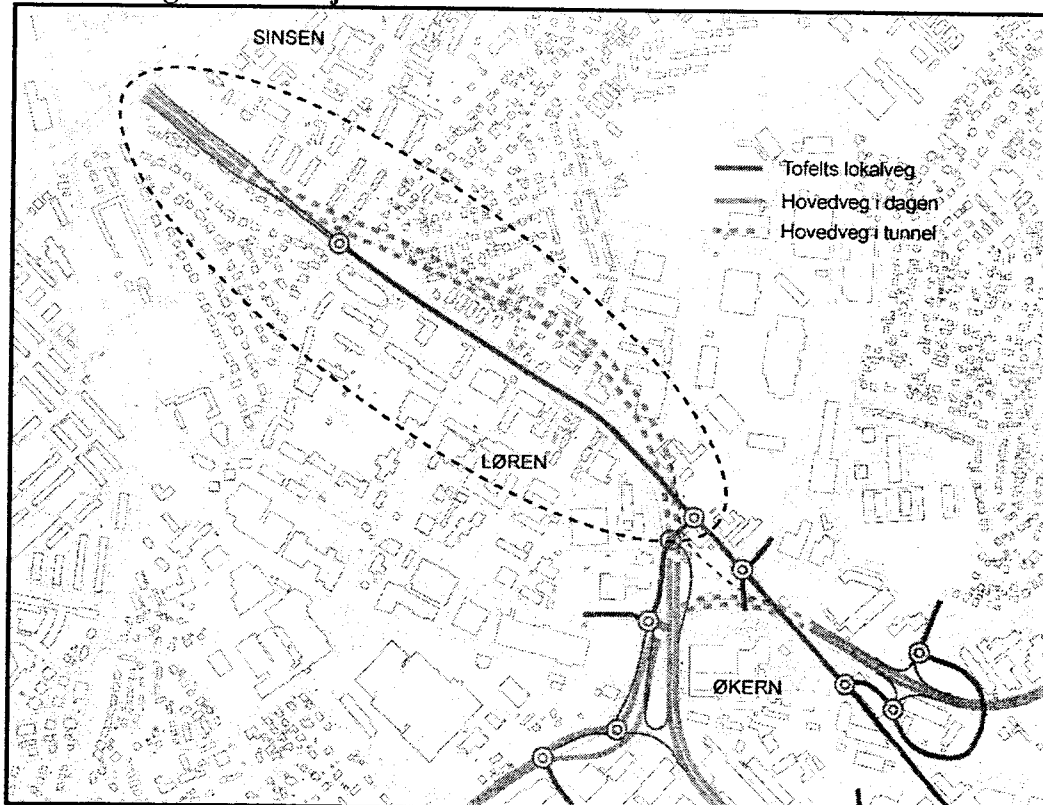
1. FORENKLETE ILLUSTRASJONER

Skisse – eksisterende situasjon:

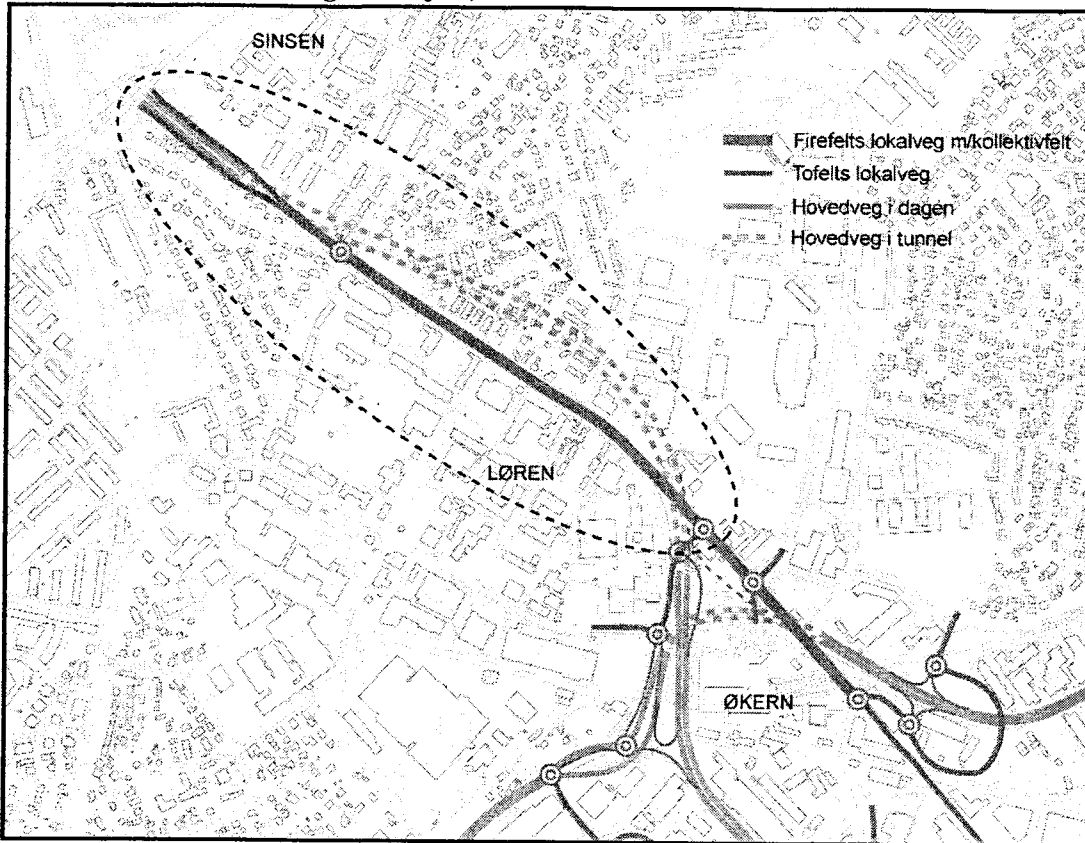


Tre hovedveier møtes i dag på Økern (Ring 3, Østre Aker vei og Økernveien). Økern-området er fragmentert med et mangelfullt lokalveisystem. Deler av området er aktuelt for ny boligbygging, mens næringsutbyggingen har stoppet opp bla. i påvente av ny veiløsning.

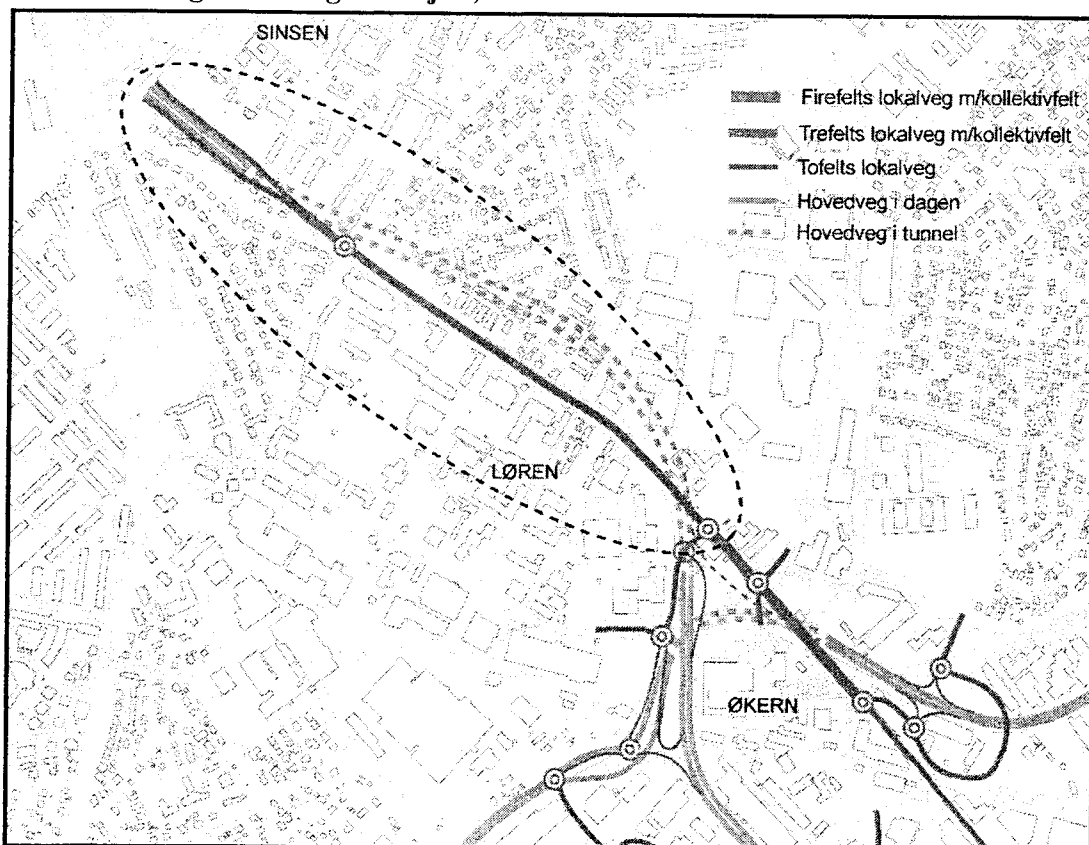
Skisse – regulert situasjon:



Ny gjennomgående lokalvei. Dagens Ring 3/Ulvenveien er på strekningen Sinsen - Løren regulert til en to-felts lokalveg med sykkelfelt og separat gangvei på begge sider av veien. Veien vil danne en ny gjennomgående lokalåre gjennom Økernområdet.

Skisse - mulig framtidig situasjon, alternativ 1:

Planforslaget innebærer en omregulering av lokalveien fra 2 til 4 kjørefelt på strekningen Sinsen - Løren, hvorav to felt reserveres kollektivtrafikk.

Skisse - mulig framtidig situasjon, alternativ 2:

Planforslaget innebærer en omregulering av lokalveien fra 2 til 3 kjørefelt på strekningen Sinsen - Løren. Det tredje feltet reserveres kollektivtrafikk enten i retning Sinsen eller retning Økern, dette avhengig av øvrige kryssplasseringer.

2. BAKGRUNN

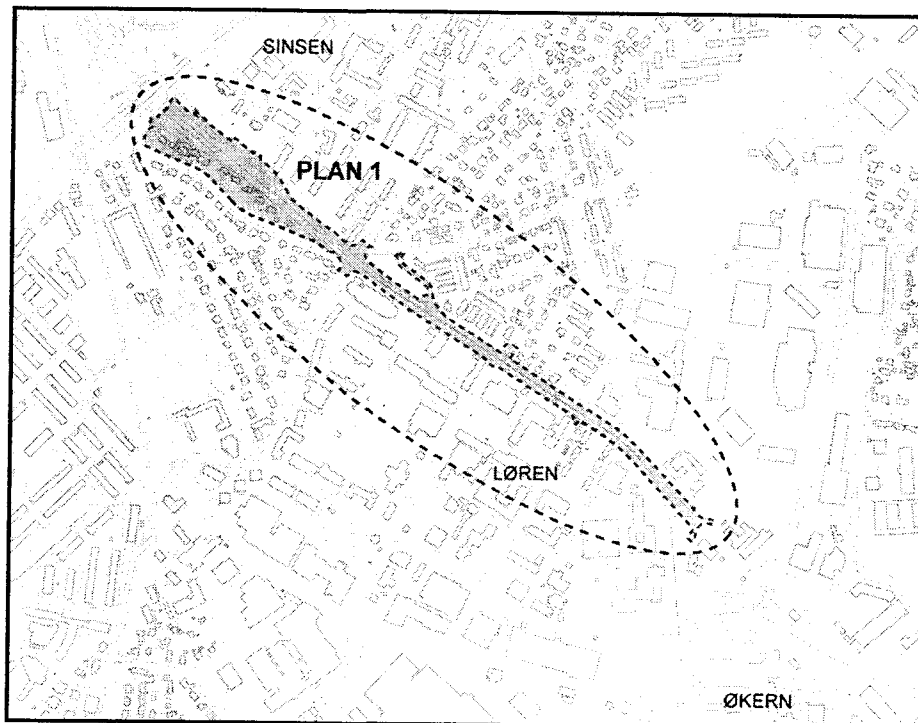
Statens vegvesen arbeider med utbygging av nytt hovedveisystem, Ring 3, og lokalveinett i området mellom Ulvensplitten og Sinsenkrysset. Reguleringsplanen for strekningen Sinsen - Løren ble vedtatt 27.08.2003, anleggsarbeidet ble startet i februar i år 2005 og prosjektet vil antakeligvis ferdigstilles i 2014/15.

I vedtaket fra bystyret ble det imidlertid bedt om at regulert løsning vurderes på nytt. Følgende sitat er hentet fra vedtaket:

"Bystyret ber byrådet om å arbeide for å reservere to felt av nåværende Rv 150 til kollektivtrasé. Nedbygging av Rv 150 til to felt må revurderes"

Denne vurderingen er nå gjennomført, og foreliggende planforslag er utarbeidet på bakgrunn av dette vedtaket. På grunn av prosjektets omfang er det totale prosjektområdet delt inn i et antall reguleringsplaner. Figuren viser planavgrensningen for foreliggende plan. De øvrige planene har enten fått vedtatt regulering eller er under politisk behandling i Oslo kommune.

Planforslaget innebærer en omregulering fra 2 til enten 4 eller 3 felt, hvorav to eller et felt reserveres kollektivtrafikk på Dag Hammarskjølds vei / Ulvenveien mellom Sinsen og Økern.



3. EKSISTERENDE FORHOLD

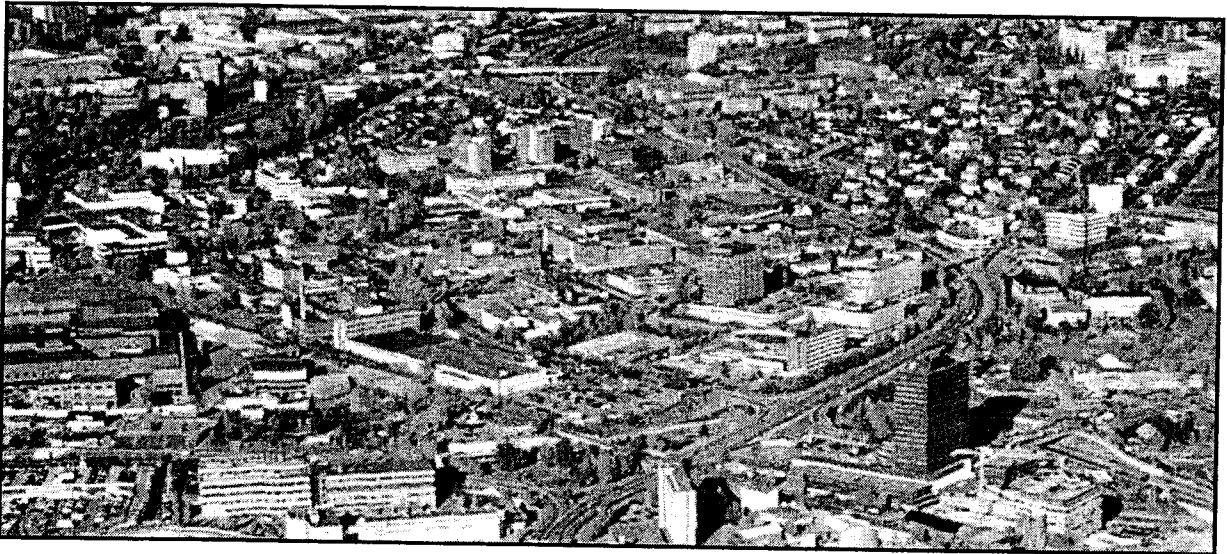
Dagens situasjon

Området langs Ring 3 mellom Sinsen og Økern har variert arealbruk. Langs nordsiden av Ring 3 er arealbruken i hovedsak boliger, i stor grad rekkehus og småhus, men også noe blokkbebyggelse. Løren skole, lengst øst i planområdet, er for tiden ikke i bruk etter at barneskolen ble flyttet til ny skoletomt nord for Økern torg pga. miljøsituasjonen knyttet til støy og luftforurensing.

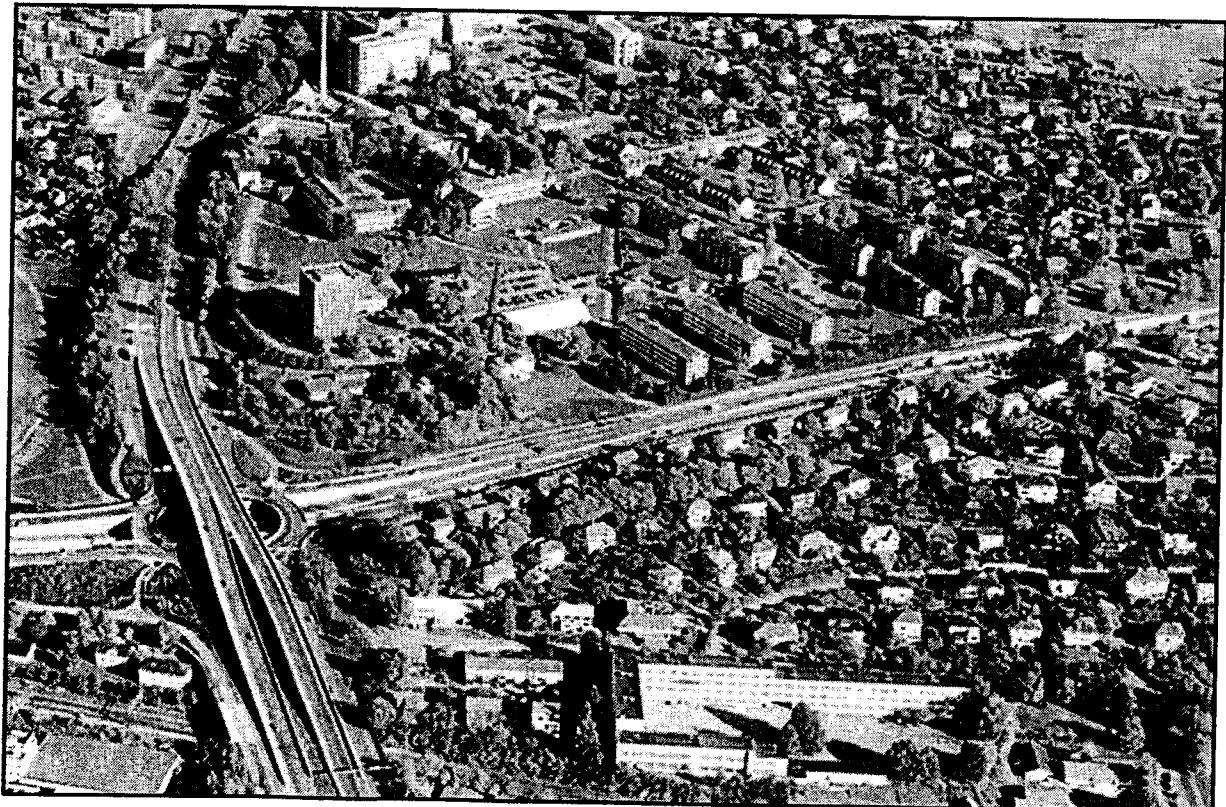
Langs sørsiden av Ring 3 - i Lørenområdet - er det mye næringsbebyggelse, men store deler av området er under transformasjon til ny boligbebyggelse. Boligrekken langs Olav Heggnas vei, nærmest Sinsenkrysset, er nå revet og innløst i tråd med vedtatt plan fra 2003, bl.a. av hensyn til miljøforholdene ved framtidig tunnelmunning.

Dagens veisystem

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



Økern og Løren sett østfra i retning mot Sinsen (foto: Fjellanger Widerøe).

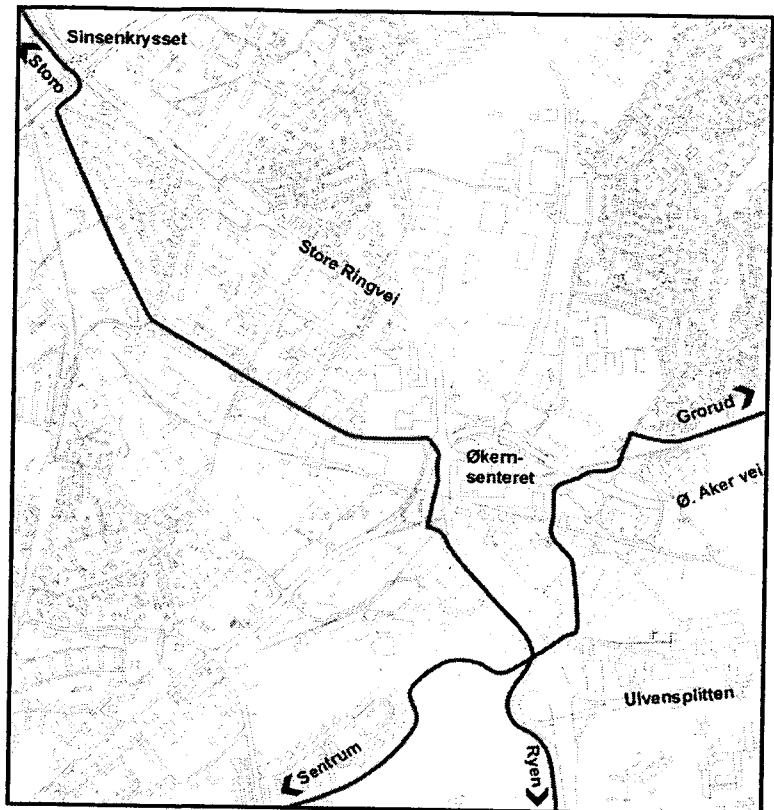


Strekningen mellom Sinsenkrysset og Sinsenveien. Skråfoto ved Sinsen sett mot nordøst (foto: Fjellanger Widerøe).

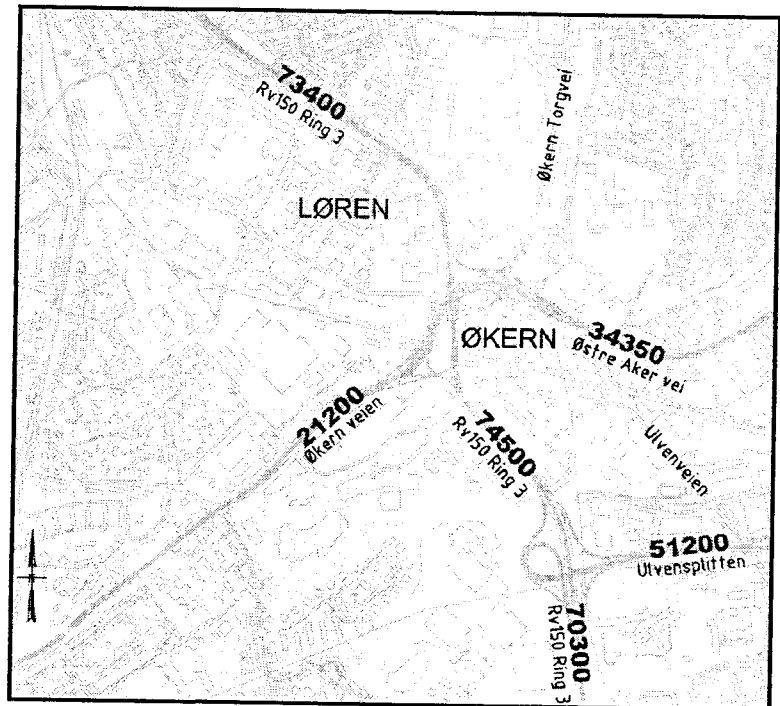
Veisystemet framstår som uryddig, med stor barrierevirkning og mange trafikkulykker. Det bærer preg av en etappevis utbygging etter hvert som behovet har økt. Begrensninger i kapasitet og tilgjengelighet setter i dag begrensninger for utvikling i området. Økern er en flaskehals i trafikkavviklingen i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

Ring 3 er en fellesbetegnelse på veiene som danner den ytterste av tre ringveier i Oslo. Den går fra Ryen, over Økern, Sinsen, Tåsen og Smestad, før den knyttes til E18 ved Fornebukrysset og ble etablert ved generalplanen for Oslo-Aker-Bærum i 1934 og stukket ut i 1945. Ring 3 har i planområdet to gjennomgående felt i hver retning. Mellom Sinsenkrysset og Sinsenveien er det i tillegg eget kollektivfelt for vestgående trafikk med busstopp ved Sinsenkrysset. Krysset med Sinsenveien har alle svingebevegelser, men standarden er totalt sett dårlig, særlig for påkjøringene i begge retninger. På strekningen mellom Sinsenveien og Østre Aker vei mangler egne kollektivfelt.

Økernkrysset i utkanten av planområdet er utflytende og fungerer delvis som en del av lokalveinettet, i tillegg til å binde sammen hovedveiene Ring 3 og Østre Aker vei. Krysset har alle svingebevegelser, men har utilfredsstillende utforming og lengde på ramper. Dette virker inn på den generelle kapasiteten i veisystemet innen planområdet.



Gjeldende traséer i hovedsykkelveinettet.



Trafikktall, dagens situasjon (ADT).

4. PLANSTATUS

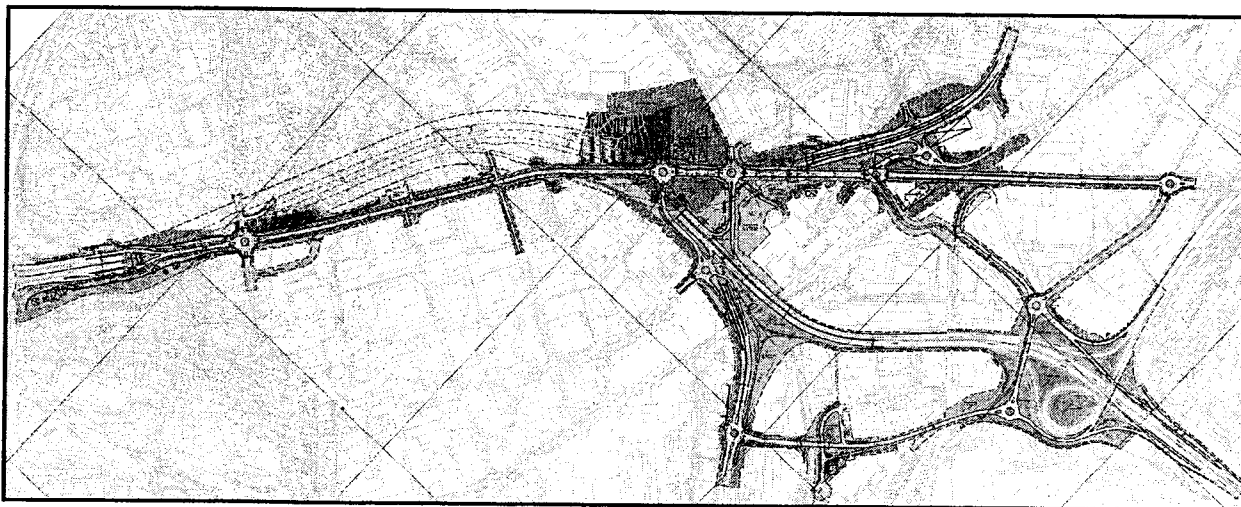
4.1 Regulert veisystem

S-3992 (27.08.2003)

I gjeldende regulering er det for Økernområdet 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. Veisystemet vil få direkteførte og planskilte forbindelser for de tunge trafikkstrømmene.

Hovedelementene i 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.
- Ulvenveien sammenkobles med trase for dagens Ring 3 og danner en ny lokal hovedgate fra Østre Aker kirke til Sinsenkrysset. Det legges opp til nye veiforbindelser mellom Lørenveien og Økernsenteret/Ulvenveien og mellom Ulvenveien og Økernveien.



Gjeldende reguleringsplan for veisystemet Ulven-Sinsen (S-3992), inkludert tunnel for Ring 3 mellom Sinsen og Økern, vedtatt i bystyret 27.08.03. Ring 3 utbedres og legges i tunnel på strekningen Sinsen-Økern. Ny gjennomgående lokalgate samt nytt lokalveisystem etableres. Dette åpner for boligbygging i området som avlastes for trafikk, og planavklaringen med det nye vegsystemet i sentrale Økern legger til rette for næringsutbygging. Den nye lokalveien får et gatepreg og vil bidra til stedsutvikling, og vil også bli en viktig kollektivtrafikk-trasé.

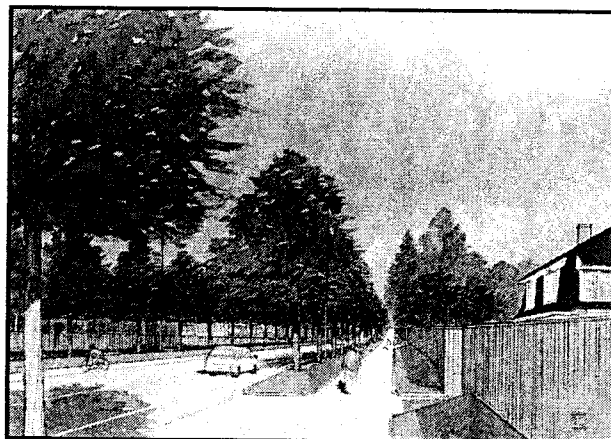
Lokalveisystemet - Dag Hammarskjolds vei / Ulvenveien

Eksisterende Ring 3 mellom Sinsen og Løren er i gjeldende regulering vedtatt nedbygd til en to-felts lokalvei med sykkelfelt og separat gangvei på begge sider av veien. Veien kobles sammen med Ulvenveien og blir ny gjennomgående lokalåre. Dagens kryss mellom Ring 3 og Sinsenveien erstattes av en rundkjøring mellom ny lokalvei og Sinsenveien.

Lokalveien mellom Sinsen og Løren er planlagt gitt et grønt preg med allétrær i grøntrabatten, som skiller kjørebane med sykkel felt fra gangvei/fortau på hver side.

Barriereeffekten i området vil ved utbygging i henhold til gjeldende plan være liten, med gjennomgående to eller tre felt, med langsgående grøntrabatter.

Lokalveien vil etter utbyggingen ha en god trafiksikkerhet. Korte gangfelt, samt et oversiktlig trafikkbilde vil bidra til dette. Tiltak som gjennomgående fortau og sykkel felt langs ny lokalgate



Skisse som viser mulig utforming av Dag Hammarskjolds vei (nedbygd Ring 3) på strekningen Sinsen-Økern.

gjør det i tillegg lettere å bevege seg også uten bil i området.

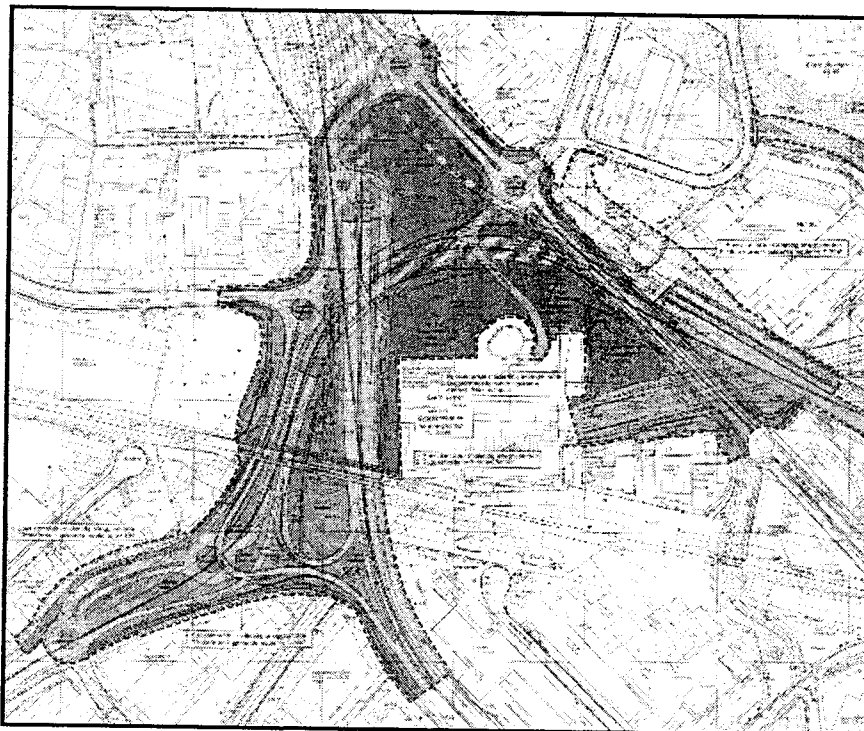
S-4314 (06.06.2007)

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 2007. Statens vegvesen hadde som målsetting at man skulle få til et mindre kostbart prosjekt, men uten å gå på akkord med de positive kvalitetene til tidligere vedtatte planer.

Det kostnadssparende hovedgrepet var følgende: En lang tunnelrampe i betong som skulle knytte sammen Ring 3 med Østre Aker vei ble tatt ut av gjeldende planer. Dette var i seg selv kostnadssparende og medfører også en enklere og billigere byggefase. Systemendringen nødvendiggjorde ellers diverse mindre planendringer.

Det ble videre regulert tosidig kollektivfelt langs Ulvenveien i det sentrale Økern, og ombygging av Økern T-banestasjon og etablering av kollektivknutepunkt.

Planen var utlagt til offentlig ettersyn jan.-feb. 2007 og ble vedtatt som S-4314 i bystyret 06.06.2007.

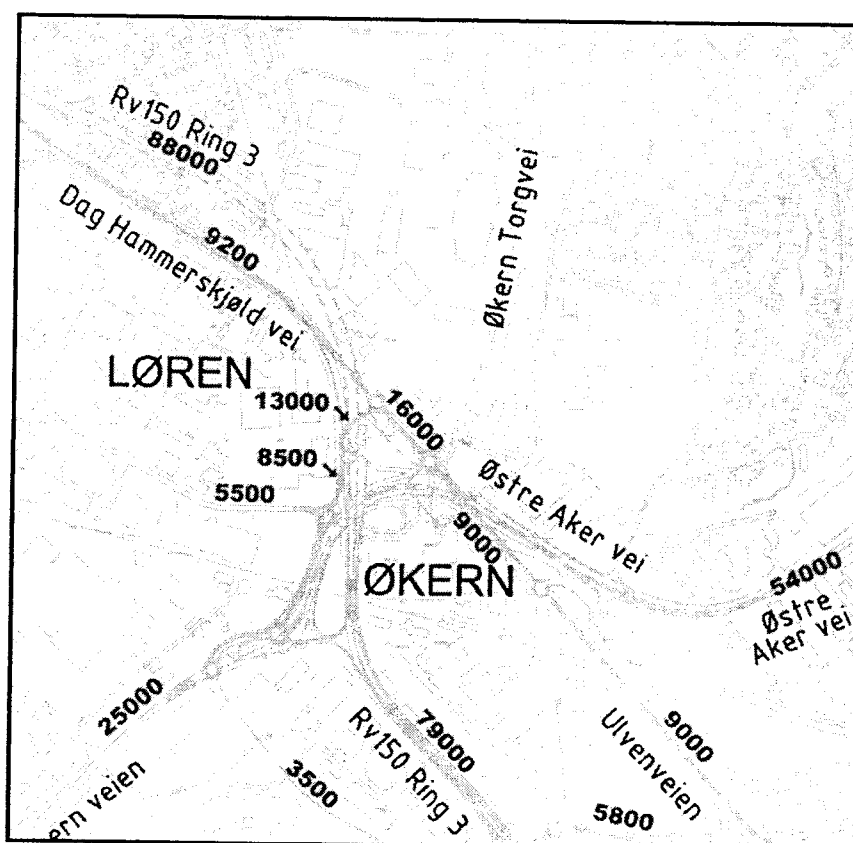


Utsnitt av plankartet for S-4314.

Ventet trafikksituasjon som følge av vedtatte planer

Overflatetrafikken mellom Sinsen og Ulven vil etter endt utbygging ligge på rundt 9200 kjt/døgn. Med den planlagte veiløsningen vil dermed avviklingen på lokalveien fungere tilfredsstillende. I enkelte perioder av døgnet vil det imidlertid kunne oppstå problemer i krysset ved Økern senteret - spesielt gjelder dette trafikk til/fra senteret.

God kapasitet i veisystemet legger forholdene til rette for busstrafikk og gir god regularitet. Bussene vil i tillegg kunne følge et sammenhengende lokalveinett, noe som gir god tilgjengelighet lokalt. Det er ved Økern T-banestasjon planlagt et knutepunkt med korte omstigningsavstander.



Beregnete trafikkmengder (ÅDT) i 2015.

4.2 Øvrig planstatus

Rikspolitiske retningslinjer

Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging tilstreber å samordne planlegging av utbyggingsmønsteret og transportsystemet for å tilrettelegge for mest mulig effektiv og miljøvennlig transport.

Gjeldende overordnede planer

Kommuneplan 2008 – Oslo mot 2025, arealdelen, legger til grunn at det bygges tunnel på Ring 3 mellom Økern og Sinsen, og at området rundt utvikles til et allsidig bymiljø med stor andel boliger. Sentrale Økern skal utvikles til knutepunktområde med blandet arealbruk. Lørensvingen på T-banen forutsettes bygd, med ny stasjon på Løren.

Kommunedelplan for Økern, vedtatt 26.05.2004.

Kommunedelplan (KDP) for Økernområdet legger opp til en omfattende byutvikling, med vekt på næringsarealer sentralt og boliger i ytre områder (vest og nord). KDP opererer med fire "visjoner" for området:

- *Byreparasjon* – Forsøke å gjenskape og videreutvikle den orden og sammenheng som Økernområdet hadde tidligere, før vei- og baneanlegg medførte en oppsplitting av området.
- *Konsentrert næringsutvikling* – med høy utnyttelse sentralt.
- *Kollektiv- og knutepunktsutvikling* – Forbedre kollektivtilbudet og utvikle Økern til et godt kollektivknutepunkt tilknyttet Økern T-banestasjon.
- *Transformasjon til boligutvikling* – Omdisponere tidligere næringsarealer til boligformål og på sikt etablere et sammenhengende boligområde mellom indre by og småhusområdene opp mot Bjerke.

Viktigste infrastrukturtiltak i KDP er tunnel for Ring 3 på strekningen Sinsen-Økern.

Øvrige planarbeider

Oslopakke 2: Handlingsprogram 2006-2009

Statens vegvesen og Jernbaneverket la 01.02.05 frem handlingsprogram for perioden 2006-2009.

Handlingsprogrammene inneholder prosjekter som inngår i Oslopakke 2, hvor man har definert en målsetning om et mer attraktivt kollektivsystem ved:

- økt hastighet, sikkerhet, regularitet og punktlighet
- økt kapasitet i form av flere sitteplasser
- sterkere koordinering mellom transportformer
- kvalitetsheving av terminaler og stoppesteder

Prioriteringen av framkommelighetstiltak er basert på målsettingen om at kjøretiden for sporvogn og buss i Oslo-området skal reduseres med 20 %.

Økern senter

Økerns Sentrum ANS arbeider med forslag til reguleringsplan med tilhørende konsekvensutredning for Økern Sentrum (dvs. ombygging og utvidelse / videreutvikling av dagens Økern senter). Det har vært arkitektkonkurranse, og forslaget baseres på et vinnerprosjektet av Spacegroup og Ghilardi + Hellsten.

5. MEDVIRKNING

5.1 Forhåndsuttalelser

Igangsetting av planarbeidet ble kunngjort i Aftenposten og Dagsavisen. Grunneiere og rettighetshavere er varslet ved brev datert 25.01.2005. Innkomne forhåndsuttalelser følger som trykt vedlegg.

5.1.1 Liste over forhåndsuttalelser

1. Helse- og velferdsetaten datert 10.02.05.
2. Byantikvaren, datert 10.02.05
3. Vann- og avløpsetaten, datert 01.02.05
4. Fylkesmannen i Oslo og Akershus, datert 18.02.05

5.1.2 Sammendrag av forhåndsuttalelsene

Helse- og velferdsetaten uttaler at det er viktig å sikre fremkommelighet og tilgjengelighet til kollektivtrafikken i Oslo. Etaten ser det som positivt med egne kollektivfelt, men presiserer at det er viktig at holdeplasser utformes og plasseres slik at de forenkler overgang til andre transportformer.

Det ferdige anlegget må tilfredsstillende planretningslinje for trafikkstøy, gitt i Miljøverndepartementes rundskriv T-8/79. Alternativt kan det tas inn i bestemmelsene at det skal gjøres tiltak for å tilfredsstillende grenseverdier som gitt i ny retningslinje T-1442. I anleggsperioden må særbestemmelser om støy i bygge- og anleggsvirksomhet i Oslo kommunes støyforskrift tilfredsstillende.

Etaten uttaler videre at det må settes grenseverdier for støy fra tekniske installasjoner i anleggsfasen, som tilsvarer byggeforskriftens grenser for støy fra tekniske installasjoner (NS 8175). I forbindelse med grenser for vibrasjoner og støt i bygninger, må grenser gitt i NS 8414 benyttes.

Byantikvaren opplyser at det etter deres vurdering ikke foreligger noen registrerte kulturminner som vil bli berørt av det varslede reguleringsplanarbeidet.

Vann- og avløpsetaten forutsetter at alle forhold rundt denne planen og hovedledninger vil bli avklart fortløpende i planfasen for prosjektet.

5.1.3 Forslagsstillers kommentarer til forhåndsuttalelsene

Det er i forbindelse med utarbeidelsen av planforslaget tatt hensyn til Helse- og velferdsetatens innspill vedrørende krav til støy.

6. FORSLAGSSTILLERS FAGLIGE BEGRUNNELSE

I vedtaket til gjeldende reguleringsplan ber bystyret byrådet om å "arbeide for å reservere to felt av nåværende Rv 150 til kollektivtrasé. Nedbygging av Rv 150 til to felt må revurderes.". Selv om vedtaket strengt tatt gjelder kun nåværende rv. 150, har Statens vegvesen utvidet vedtaket til å gjelde også traséen videre frem til Økernkroken, dette for å få en enhetlig løsning for kollektivtrafikken.

Planforslaget er resultatet av dette vedtaket. Hensikten med planforslaget er dermed å bedre fremkommeligheten til kollektivtrafikken langs Ring 3.

I forbindelse med Driftsprosjektet i NTP/Oslopakke 2, ble det juni 2004 utarbeidet en plan for "Bedre bussfremkommelighet på Ring 3". Planen er ment som et grunnlag for etterfølgende arbeider, slik at bussenes fremkommelighet vil bli ivaretatt. I denne planen er det et uttrykt ønske at bussene på sikt skal prioriteres så sterkt at de kan kjøre tilnærmet uavhengig av forsinkelser for den øvrige trafikk.

I gjeldende reguleringsplan ble det ikke satt av egne felt til kollektivtrafikken. Dette innebærer at bussene må kjøre sammen med den øvrige trafikken, og de vil dermed møte de samme problemer som denne. I en normalsituasjon vil ikke dette by på de store problemer, da kapasiteten i veisystemet vil være god. Problemene og forsinkelsene vil imidlertid kunne oppstå i perioder med overbelastning på den nye Ring 3 (tunnelen), hvor da Dag Hammarskjølds vei / Ulvenveien vil bli et attraktivt alternativ.

For å kunne sikre bussenes fremkommelig også i disse periodene, foreslås det derfor gjennom dette planforslaget å etablere gjennomgående kollektivfelt på lokalveien. Bussene vil dermed kunne gå tilnærmet uavhengig av annen trafikk.

Det fremmes i denne sammenheng to uavhengige alternativer, et 4-felts alternativ med gjennomgående kollektivfelt i begge retninger (alternativ 1) og et tre-felts alternativ hvorav et felt forbeholdes kollektivtrafikk (alternativ 2).

7. PLANFORSLAGET

7.1 Innledning

Statens vegvesen fastsatte i 2000 følgende målsetting for arbeidet med detalj- og reguleringsplanen for Sinsen - Ulven:

- Det skal skapes et helhetlig veinett i balanse uten store kapasitetsproblemer langs riksveiene og i kryssene mellom dem.
- Tiltakene skal være gunstig i forhold til kollektivtrafikk.
- Tiltakene skal koordineres med overordnet plan for gang- og sykkelveinettet i Oslo.
- Tiltakene skal bedre trafikksikkerheten.
- Tiltakene tilrettelegges for etappevis utbygging. Kostnadene må minimaliseres.
- Gjeldende grenseverdier for støy og luftforurensning skal ikke overskrides.
- Tiltakene skal tilpasses landskapet på en gunstig måte.
- Viktige natur- og friområder skal bevares.
- Eksisterende kulturminner og miljøet omkring skal bevares i størst mulig utstrekning.

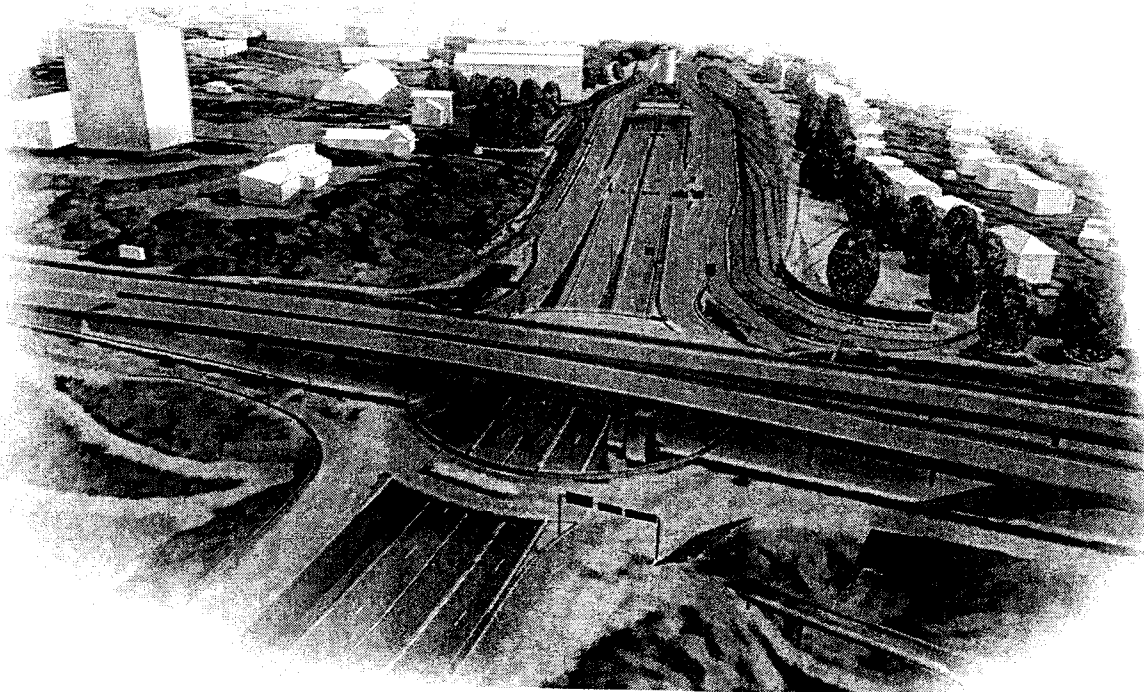
7.2 Felles for begge alternativer - portalområdet Sinsen

Sinsen

Området øst for Sinsenkrysset vil i prinsippet være lik regulert løsning, med tunnelmunning for Ring 3 og ramper for tilknytning til ny lokalvei mot Sinsen og Sinsenkryssets mellomnivå. Portalen er plassert ca. 200 m fra Sinsenkrysset og vil ha 6 felt (3+3) i munningen. På grunn av den korte avstanden er det naturlig at anlegget formmessig fremstår som en del av Sinsenkrysset. Østsiden av dagens Sinsenkryss har høye, slette betongmurer på hver side av hovedløpet. Disse videreføres med samme utforming som vegger mellom hovedløp og av-/pårampene.

Mellomnivået i dagens Sinsenkryss består av en rundkjøring som føres på bru over hovedløpet. Visuelt fremstår dette som en portalåpning med en slank, buet kant mot øst. Den nye tunnelportalen planlegges utformet med en tilsvarende slank kant og buet form. Dette vil bidra til å få frem tilhørigheten med Sinsenkrysset og tilpasse anlegget bedre til det stigende sideterrenget. Synlige overflater er betong.

På tunneltaket planlegges et teknisk bygg for drift av tunnelen (ventilasjon/belysning osv.) samt et ventilasjonstårn for tunnelen. Området på tunneltaket beskyttes med kjøresterkt rekkverk eller tilsvarende godkjente løsninger. Det



Illustrasjon av det planlagte tunnelportalområdet ved Sinsen.

foreslås at man legger atkomst og teknisk bygg nærmest portalen. Videre er det søkt å legge teknisk bygg så lavt som mulig i terrenget. Dette for at bygget ikke skal få dominere inntrykket av portalen. Terrenget er foreslått hevet med ca 80 cm i forhold til lokalveien ved en betongmur, og vil gjøre området mindre tilgjengelig for publikum. Det hevede terrenget plantes med krypevillvin. Både atkomstarealet og teknisk bygg ligger senket i forhold til dette terrenget. Mur, omramning av atkomstarealet og teknisk bygg er utført i betong, og vil bli delvis kledd med villvin.

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 (PM₁₀) i de to tunnellopene samt spredning av forurensning fra tunnelmunningen. Beregningene av spredning er utført uten ventilasjonstårn. I beregningene er det tatt hensyn til bakgrunnsnivå av svevestøv.

Luftkvaliteten i et område vurderes ved å sammenligne målinger eller beregninger av konsentrasjoner av luftforurensning med grenseverdier satt ut fra virkning på helse og/eller vegetasjon. Begrepene grenseverdi og Nasjonalt mål er tallverdier for forureningsgrad. Grenseverdier er juridisk bindende, mens Nasjonalt mål er en målsetning. Grenseverdiene i Norge er fastsatt av Miljøverndepartementet, Forskrift om begrenning av forurensning (Forureningsforskriften).

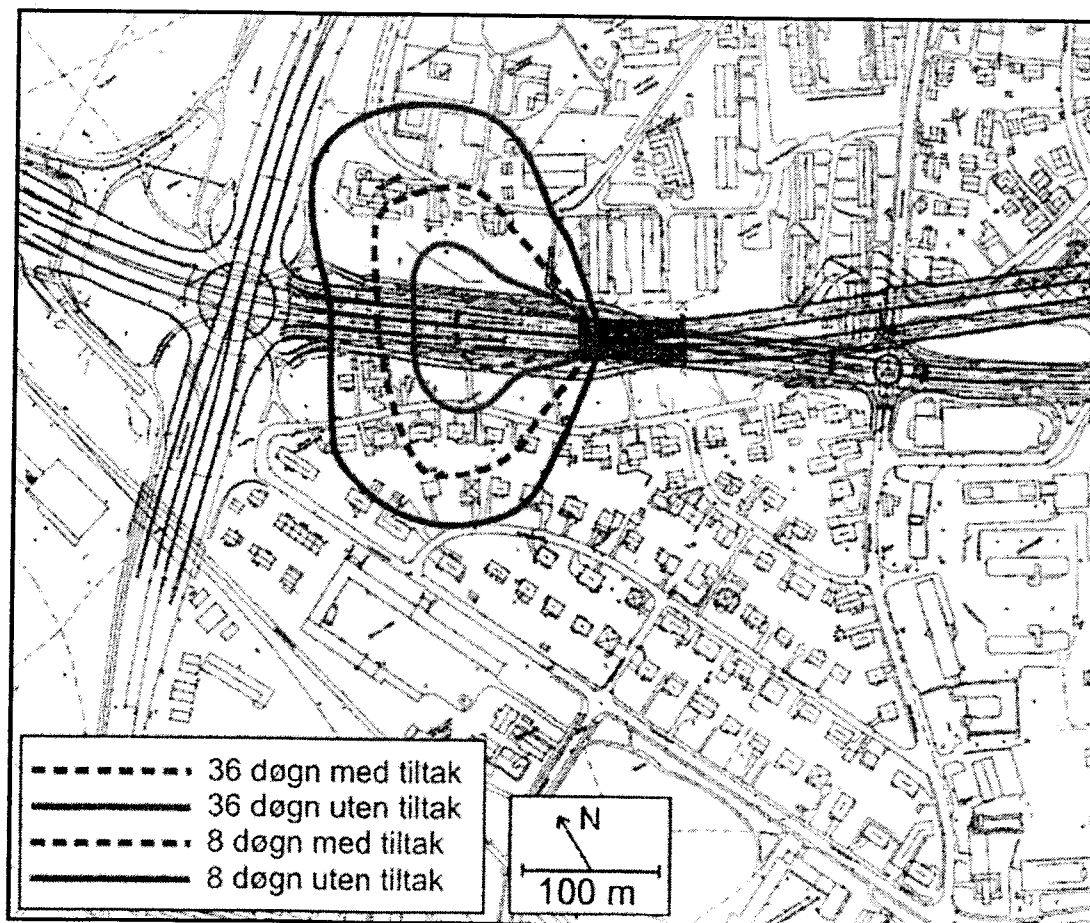
Tabellen under viser grenseverdier og Nasjonalt mål for luftkvalitet for svevestøv (PM₁₀). Det er sammenlignet beregnede konsentrasjoner med både forskriftens grenseverdier og med Nasjonalt mål for luftkvalitet. Statens vegvesen bruker Nasjonale mål som grenseverdi i nye prosjekter.

Grenseverdier og Nasjonalt mål for luftkvalitet. Tallene i parentes viser hvor mange ganger grenseverdien tillates overskredet hvert år.

Komponent	Enhet	Midlingstid	Grenseverdier	Nasjonalt mål
PM ₁₀	µg/m ³	Døgn	50 (35)	50 ²⁾ (25)
	µg/m ³	Døgn	50 (35)	50 ¹⁾ (7)
	µg/m ³	År	40 ²⁾	
	µg/m ³	År	20 ¹⁾	

1) Skal overholdes innen 1.1.2010

2) Skal overholdes innen 1.1.2005



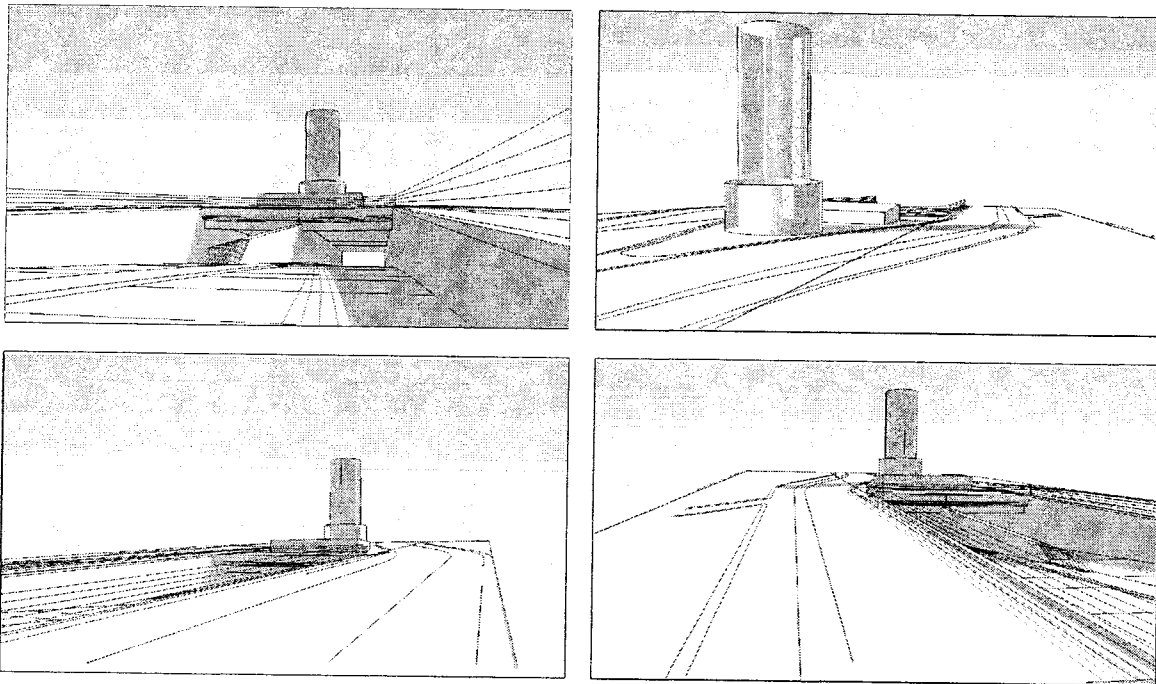
Beregningene viser at grenseverdiene for svevestøv overskrides nær tunnelmunningene (nivå og hyppighet avhenger av piggdekkandel og hastighet). Figuren under viser munningskonsentrasjoner med og uten tiltak - beregningen med tiltak inkluderer effekt av salting og renhold, men ikke ventilasjonstårn.

Det er ikke gjennomført tilsvarende beregninger med ventilasjonstårn, men erfaringene tilsier at nivået av svevestøv ved tunnelmunningen på Sinsen vil komme under grenseverdier ved hjelp av et ventilasjonstårn.

Ventilasjonstårn

Ventilasjonstårnet på Sinsen vil bli svært eksponert mot omgivelsene. Plassert rett bak og aksialt på portalen vil tårnet være et blikkfang både som nær- og fjernvirkning. De estetiske utfordringene dette gir er svært krevende og utfordrende. Med tårnets sentrale plassering er det på ingen måte mulig å skjule eller kamuflere verken tårnet eller dets funksjon. Det har derfor vært ønskelig å gi tårnet en interessant og markert arkitektur både i konstruksjon og materialbruk.

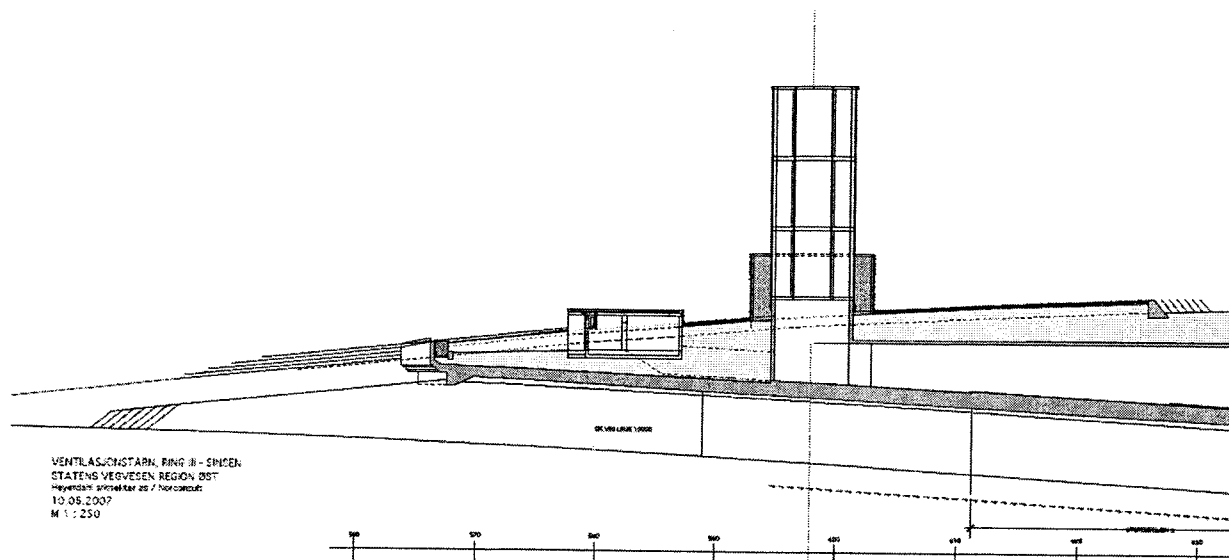
Fra lokalveien fremstår ventilasjonstårnet som en del av portalområdet, og må sees i direkte sammenheng med teknisk bygg og landskapsbehandlingen. For det lokale boligmiljøet vil tårnet bli et godt synlig element. Dette tilsier at tårnet ikke bør gis for mye dynamikk og dermed økt fokus. Det tenkes her på for eksempel eksponert og skiftende lyssetting. Som fjernvirkning vil tårnet bli synlig fra store områder. Foruten Sinsenkrysset og Ring 3 vil tårnet bli sett fra Grefsen, Storo og Refstad. I denne sammenheng vil tårnet nærmest bli et landemerke, og kan som sådan tåle betydelig eksponering.



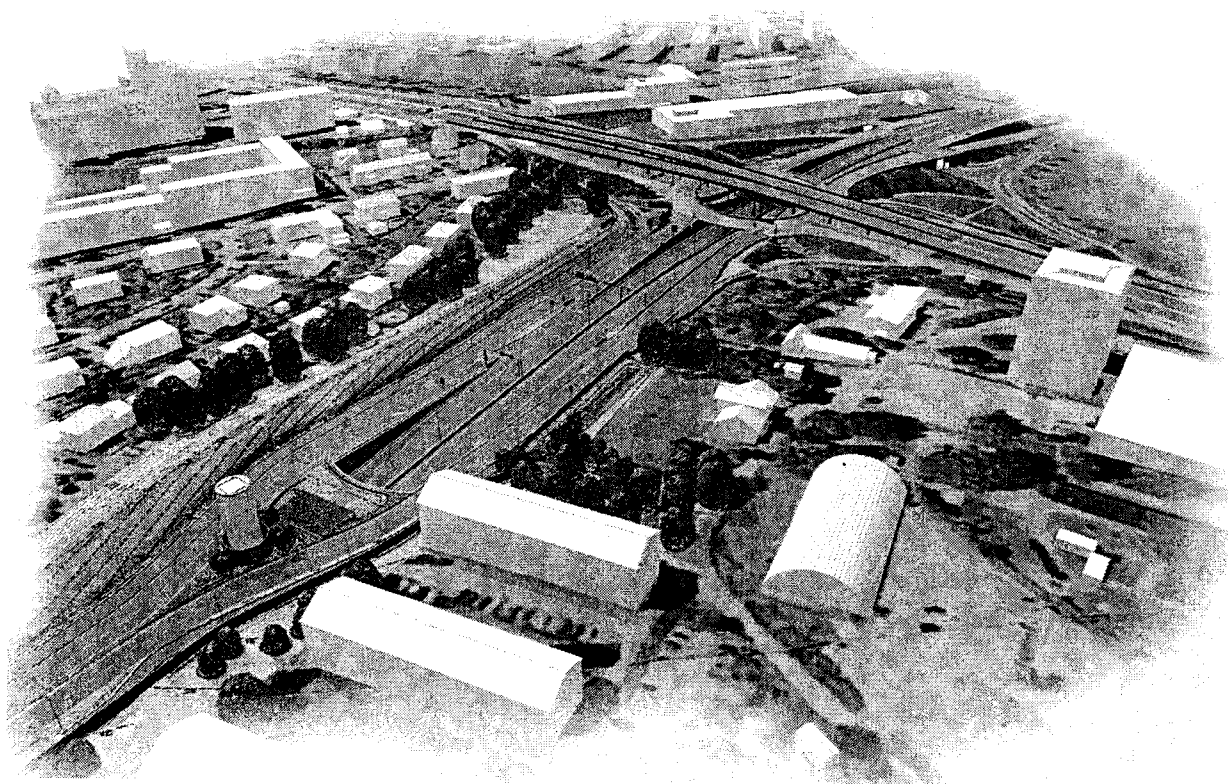
Illustrasjon av det planlagte tunnelportalområdet ved Sinsen med ventilasjonstårn.

Tårnet bygges opp av en indre bærekonstruksjon av galvanisert stål og en utenpåhengt sylinder av PVC - tekstil membran. Sylinderveduken er festet øverst i bærekonstruksjonen, og spennes opp mot betongfundamentet. Det er forutsatt at PVC – sylinderveduken står i spenn, og at den ikke vil blafre i vinden. Det kan benyttes forskjellige typer PVC-duk i form av nett eller membran. Det er foreløpig ikke konkludert med hvilken type som anbefales. For dette alternativet er det imidlertid regnet med tett membran.

PVC membranen vil kunne gi en lysgjennomgang på opptil 15 %. Tårnet vil dermed kunne "fange" sollyset, og man vil oppleve at tårnet får et indre lys. Effekten er svært tydelig, og det oppleves som om tårnet er sterkere belyst enn omgivelsene. Den bærende stålkonstruksjonen vil kunne avtegne seg som et skyggebilde på den krumme duken, og gi et interessant lysspill på veggen. Tilsvarende effekt vil man kunne oppnå på kveldstid ved å belyse dukveggen fra innsiden. Denne effekten kan man oppnå med relativt lav lysstyrke, og kan fungere som en positiv effekt både for nærmiljøet og som fjernvirkning.



For å beskytte PVC-duken er det foreslått en 5 meter høy sirkulær beskyttelsesskjerm i en avstand av ca. 1,2 meter fra tårnet. Skjermen består av et stenderverk av galvanisert stål med utenpåliggende perforerte galvaniserte stålplater. Skjermen er ikke mulig å klatre i, og vil fremstå som transparent. Det forutsettes at krypevillvinen vil kunne "klatre" noe opp på skjermen og dermed integrere denne med landskapsplanen forøvrig.



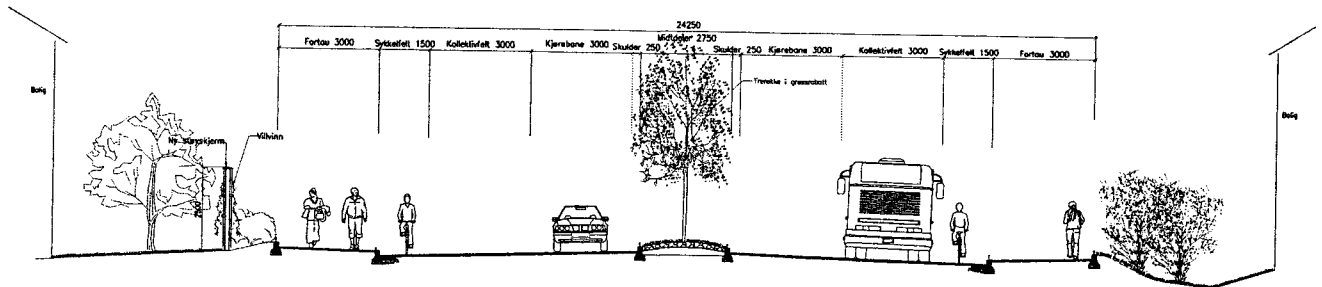
Illustrasjon av det planlagte tunnelportalområdet ved Sinsen. Planlagt ventilasjonstårn er vist nede til venstre i illustrasjonen.

7.3 Alternativ 1 (4-felt)

Hovedtrekk - Lokalveien

Planforslaget innebærer en omregulering fra 2 til 4 kjørefelt i Dag Hammarskjølds vei / Ulvenveien, på strekningen Sinsen - Løren.

To av feltene foreslås reservert kollektivtrafikk. Figuren under viser forslag til nytt normalprofil på strekningen.



- Fortau 3,00 meter
- Sykkelfelt 1,50 meter
- Kollektivfelt 3,00 meter
- Kjørebane inkl. skulder 3,25 meter
- Midtdeler 2,75 meter

Dette innebærer at normalprofilen for lokalveien får en total bredde på 24,25 meter - en økning på 2,75 meter sett i forhold til regulert løsning.

Landskap/Eстетikk

Utformingen av veisystemet skal gjenspeile veihierarki og omgivelser. Lokalveien vil få et grønt preg med gjennomgående midtrabatt med plantede trær.

Det benyttes granittkantstein i hele anlegget. Nedrampninger ved fotgjengerfelt legges med rampeelementer i granitt (vanlig "Oslo-løsning").

Trafikkforhold

Kollektivfeltene åpnes for høyresvingende trafikk de siste metrene inn mot kryssene, dette for å lette avviklingen.

Kollektivtrafikk

På lokalveien er det i planforslaget lagt opp til at bussene skal stoppe i kollektivfeltet, og holdeplassene er av den grunn ikke markert som egne formål i planen. Dette med unntak av holdeplassene ved mellom Sinsenkrysset og Sinsenveien.

Gående og syklende

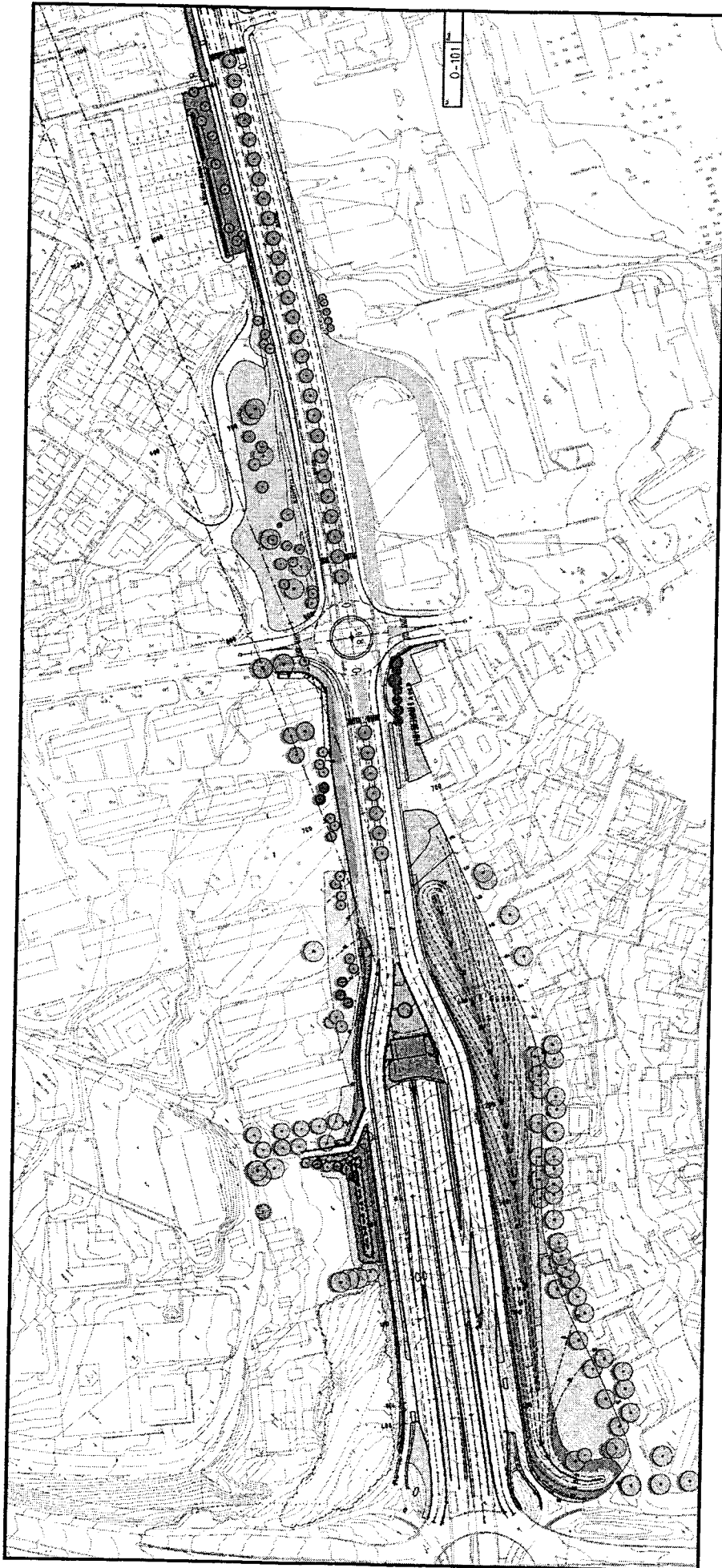
Langs Dag Hammarskjølds vei / Ulvenveien vil det bli både gjennomgående sykkelfelt (1,5 m) og fortau (3 m) på begge sider av veien. På strekningen mellom Sinsenkrysset og Sinsenveien vil bredden på fortau/gangvei på sørsiden av veien økes til 4 meter.

På grunn av utvidelsen fra to til fire felt, er det valgt å signalregulere alle gangfelt over lokalveien. Feltene er på grunn av hensyn til både sikkerhet og avvikling trukket 20 meter vekk fra selve rundkjøringene.

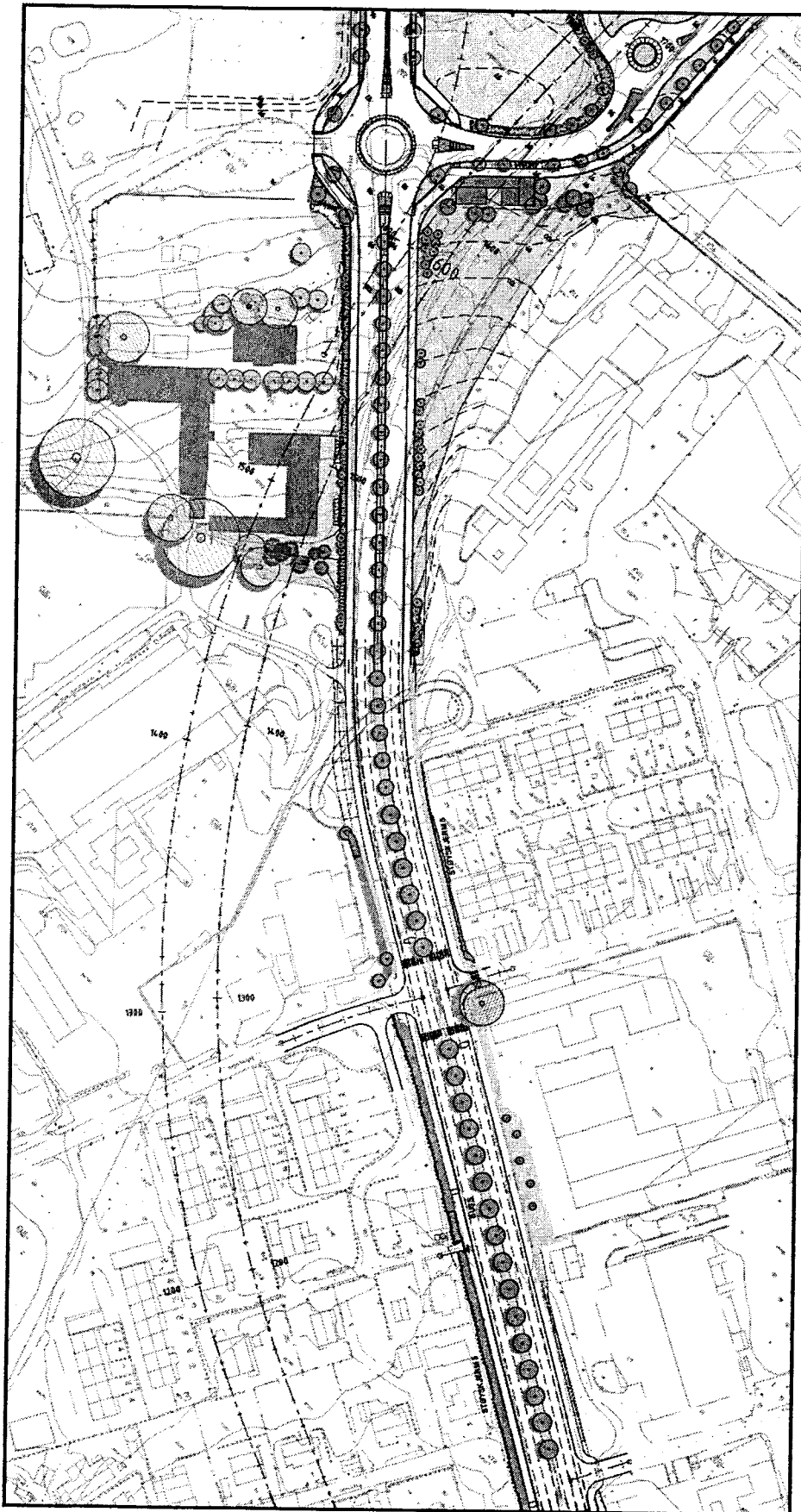
Støyreducerende tiltak

Støyreducerende tiltak er vurdert med sikte på å tilfredsstillende laveste grenseverdi angitt i "Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging", T-1442. I retningslinjene er det angitt at innendørs døgnkvalent støynivå ikke skal overskride 30 - 35 dBA. Målsetningen er at man skal søke å tilfredsstillende laveste verdien på 30 dBA.

Omfattende støyreducerende tiltak er planlagt på strekningen fra Sinsen til Løren. Kombinasjonen støyvoll/støyskjerm er planlagt på det meste av strekningen der man har boliger inntil ny lokalvei.

**ALTERNATIV 1**

Landskapsplan (O-tegning) av alternativ 1, 4-feltsløsning med kollektivfelt på Dag Hammarskjølds vei i begge kjøreretninger, fra Sinsenkrysset (nederst) til Peter Møllers vei (øverst).

**ALTERNATIV 1**

Landskapsplan (O-tegning) av alternativ 1, 4-feltsøsning med kollektivfelt på Dag Hammarskjølds vei i begge kjøreretninger, fra Peter Møllers vei (nederst) til Økern v/ Løren skole (øverst).

Etter etablering av planlagte områdeskjermer og åpningen av den nye tunnelen vil det ikke være boliger hvor den innendørs grenseverdien på $L_{eq,24h} \leq 30$ dBA vil bli overskredet fordi det allerede er gjennomført bygningsmessige tiltak i de støyutsatte boligene.

Fellesområder

For å sikre god tilgjengelighet til eiendommene langs eksisterende vei, er det foreslått å etablere en ny felles avkjørsel fra Ribstonveien til eiendommene 83/2 og 83/161.

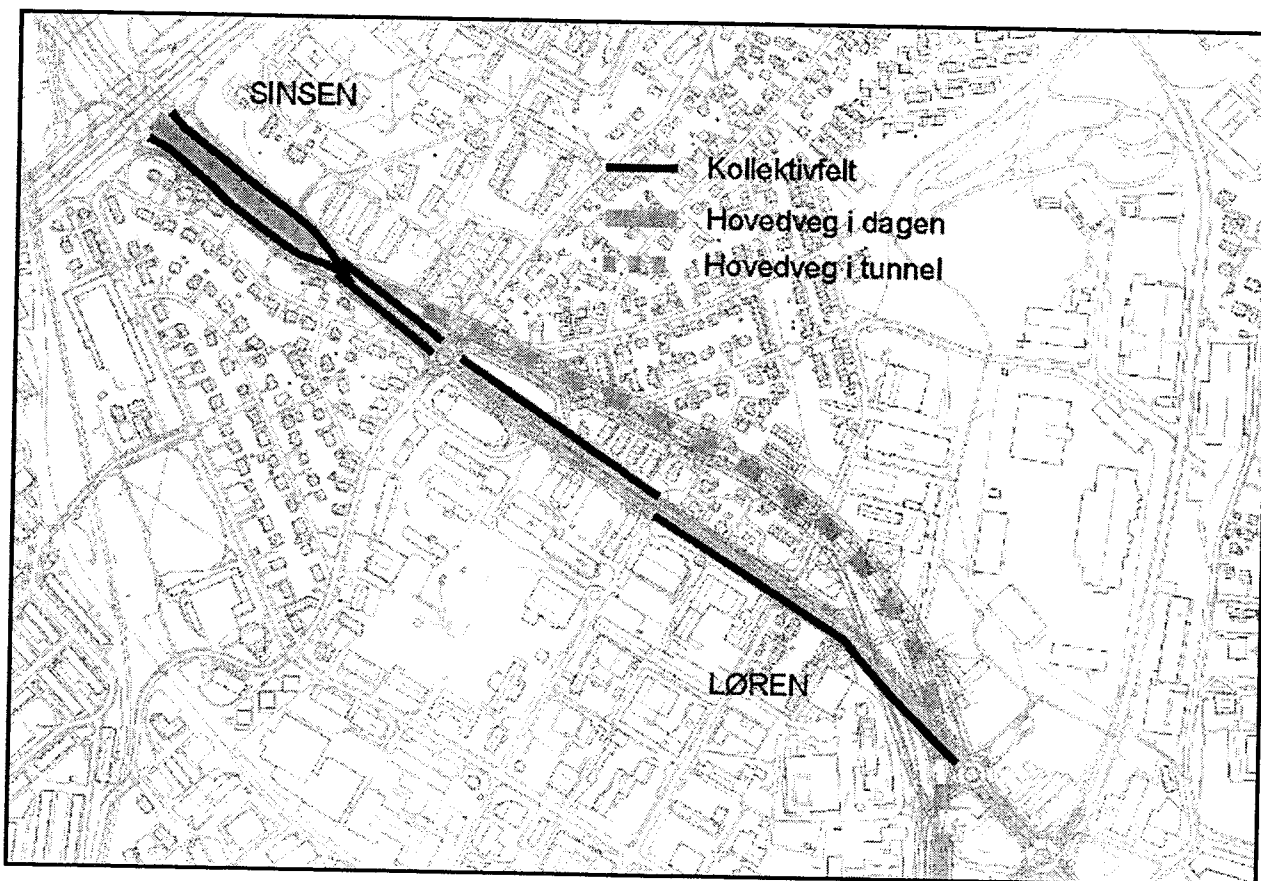
Kombinerte formål (midlertidig trafikkområde)

I forbindelse med oppsetting av støyskjermer vil det i bakkant av disse være nødvendig å avsette noe areal til midlertidig trafikkområde. Områdene tilbakeføres etter bygging til opprinnelig stand.

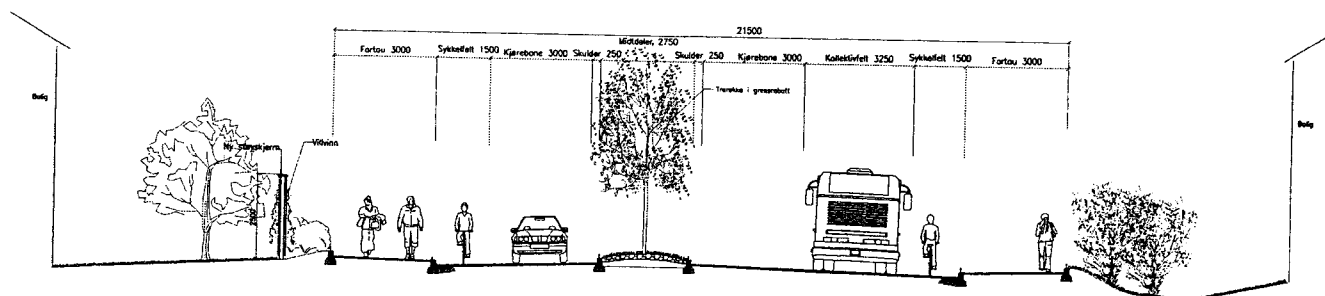
7.4 Alternativ 2 (3-felt)

Hovedtrekk - Lokalveien

Planforslaget innebærer en omregulering fra 2 til 3 kjørefelt i Dag Hammarskjølds vei / Ulvenveien, på strekningen Sinsen - Løren. Et av feltene foreslås reservert kollektivtrafikk, se figuren under.

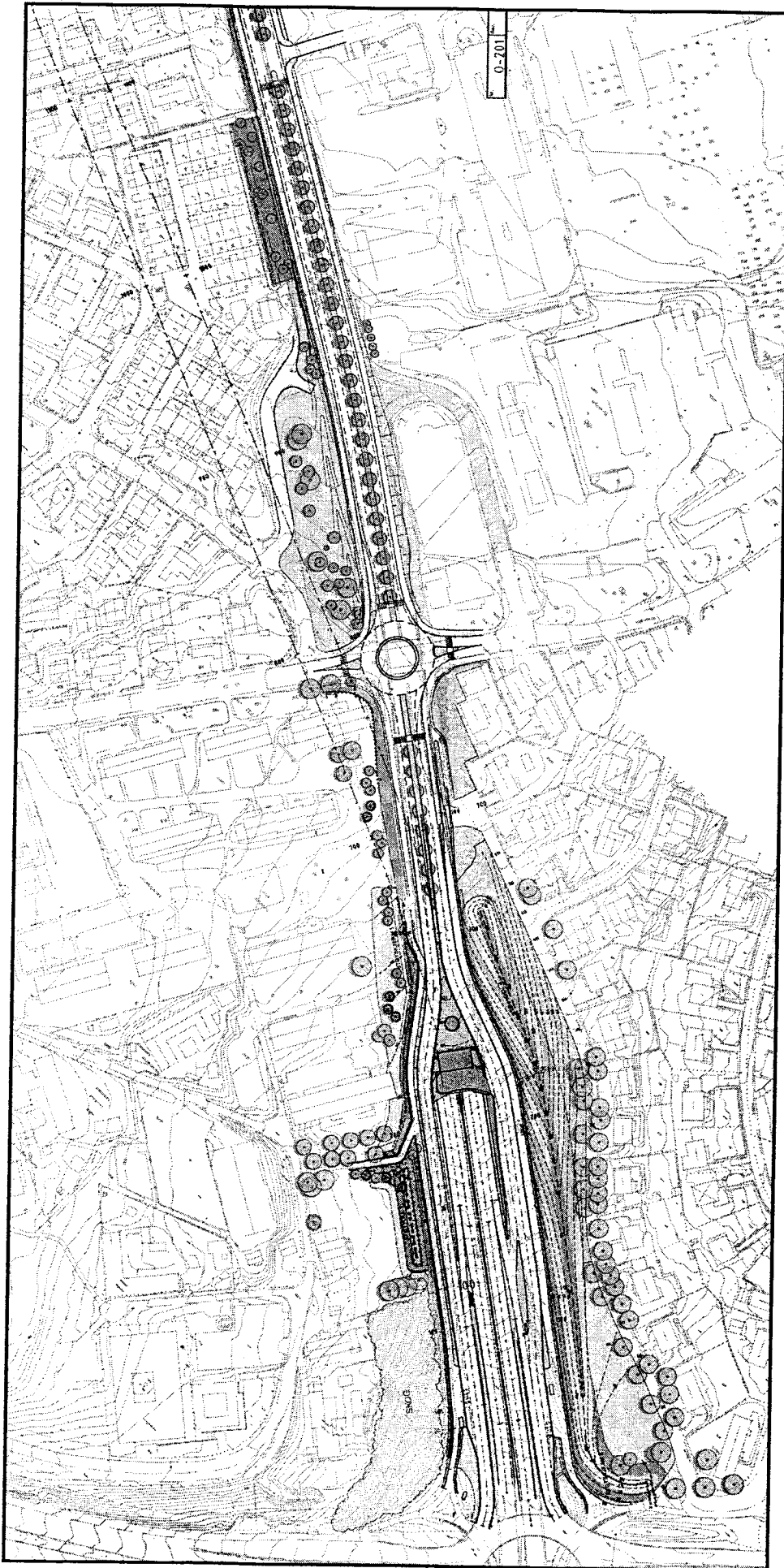


Foreslått normalprofil på strekningen Sinsenveien - Løren, er vist på figuren under.

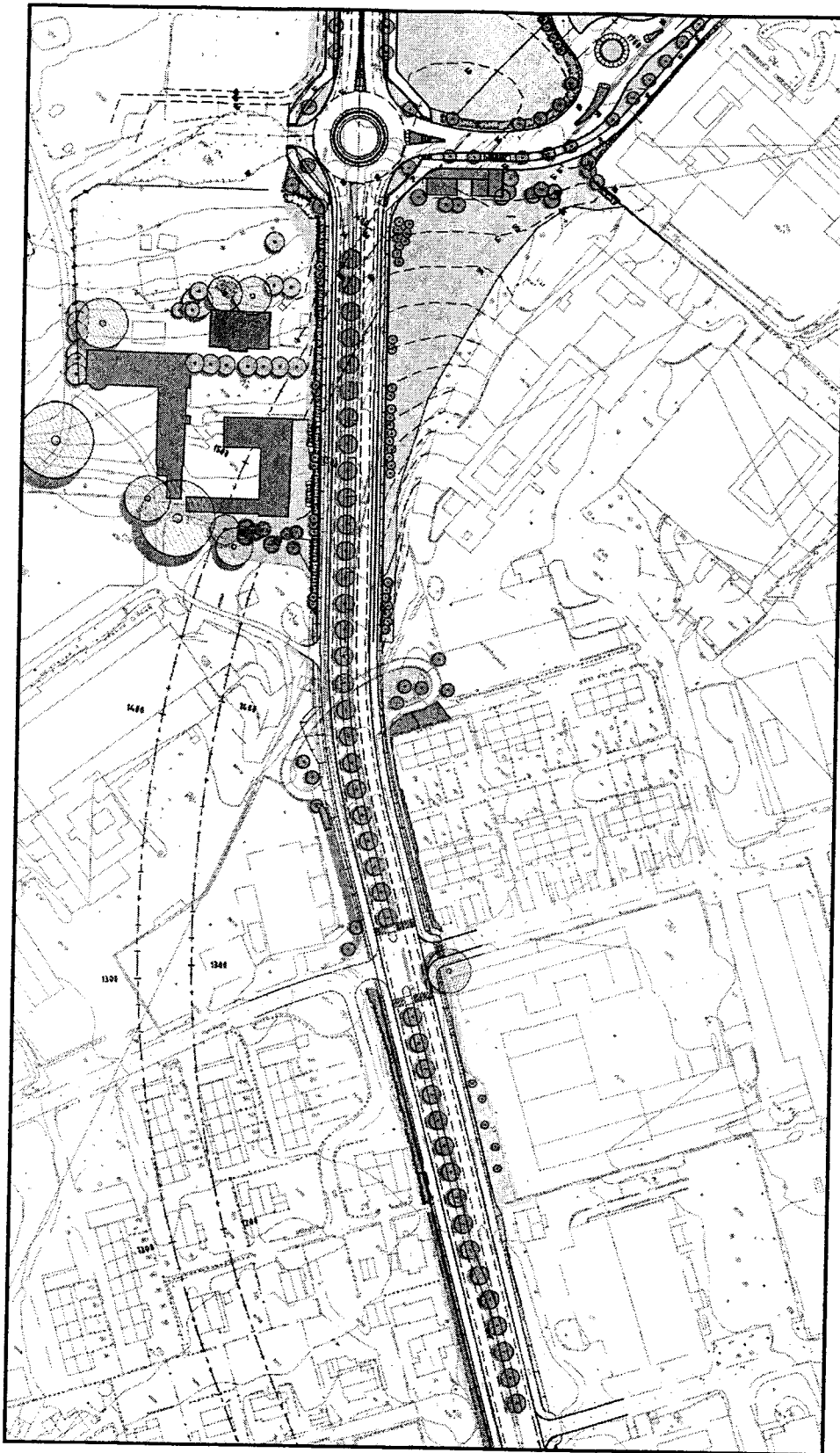


- Fortau 3,00 meter
- Sykkelfelt 1,50 meter
- Kollektivfelt 3,25 meter
- Kjørebane inkl. skulder 3,25 meter
- Midtdeler 2,75 meter

Dette innebærer at normalprofilen for lokalveien får en total bredde på 21,50 meter - likt sett i forhold til regulert løsning.

**ALTERNATIV 2**

Landskapsplan (O-tegning) av
alternativ 2, 3-feltsløsning med
delvis kollektivfelt på Dag
Hammarskjølds vei, fra
Sinsenkrysset (nederst) til Peter
Møllers vei (øverst).

**ALTERNATIV 2**

Landskapsplan (O-tegning) av
alternativ 2, 3-feltsløsning med
delvis kollektivfelt på Dag
Hammarskjølds vei, fra Peter
Møllers vei (nederst) til Økern v/
Løren skole (øverst).

Landskap/Estetikk

Utformingen av veisystemet skal gjenspeile veihierarki og omgivelser. Lokalveien vil få et grønt preg med gjennomgående midtrabatt med plantede trær.

Det benyttes granittkantstein i hele anlegget. Nedrampninger ved fotgjengerfelt legges med rampeelementer i granitt (vanlig "Oslo-løsning").

Trafikkforhold

Kollektivfeltene åpnes for høyresvingende trafikk de siste metrene inn mot kryssene, dette for å lette avviklingen.

Kollektivtrafikk

På lokalveien er det i planforslaget lagt opp til at bussene skal stoppe enten i kollektivfelt eller kjørebane, og holdeplassene er av den grunn ikke markert som egne formål i planen. Dette med unntak av holdeplassene mellom Sinsenkrysset og Sinsenveien.

Gående og syklende

Langs Dag Hammarskjølds vei / Ulvenveien vil det bli både gjennomgående sykkelfelt (1,5 m) og fortau (3 m) på begge sider av veien. På strekningen mellom Sinsenkrysset og Sinsenveien vil bredden på fortau/gangvei på sørsiden av veien økes til 4 meter.

På grunn av utvidelsen fra to til tre felt, er det valgt å signalregulere alle gangfelt over lokalveien. Feltene er på grunn av hensyn til både sikkerhet og avvikling trukket 20 meter vekk fra selve rundkjøringene.

Støyreduserende tiltak

Støyreduserende tiltak er vurdert med sikte på å tilfredsstille laveste grenseverdi angitt i "Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging", T-1442. I retningslinjene er det angitt at innendørs døgnekvivalent støynivå ikke skal overskride 30-35 dBA. Målsetningen er at man skal søke å tilfredsstille den laveste verdien på 30 dBA.

Omfattende støyreduserende tiltak er planlagt på strekningen fra Sinsen til Løren. Kombinasjonen støyvoll/støyskjerm er planlagt på det meste av strekningen der man har boliger inntil ny lokalvei.

Etter etablering av planlagte områdeskjermer og åpningen av den nye tunnelen vil det ikke være boliger hvor den innendørs grenseverdien på $L_{eq,24h} \leq 30$ dBA vil bli overskredet fordi det allerede er gjennomført bygningsmessige tiltak i de støyuutsatte boligene.

Fellesområder

For å sikre god tilgjengelighet til eiendommene langs eksisterende vei, er det foreslått å etablere en ny felles avkjørsel fra Ribstonveien til eiendommene 83/2 og 83/161.

Kombinerte formål (midlertidig trafikkområde)

I forbindelse med oppsetting av støyskjermer vil det i bakkant av disse være nødvendig å avsette noe areal til midlertidig trafikkområde. Områdene tilbakeføres etter bygging til opprinnelig stand.

8. KONSEKVENSER AV FORSLAGET

8.1 Generelt (for begge alternativer)

Overordnede planer og mål

Planforslaget følger opp intensjonene i kommunedelplanen for Økern ved å legge forholdene til rette for et forbedret kollektivtrafikk. Samtidig vil en firefelts vei være en noe større barriere enn den gjeldende reguleringen. Dette kan i noen grad påvirke muligheten for å nå målsetningen om "å etablere et sammenhengende boligområde mellom indre by og småhusområdene opp mot Bjerke".

Estetikk

Ventilasjonsårnet på Sinsen vil som tidligere nevnt bli svært eksponert mot omgivelsene. Plassert rett bak og aksialt på portalen vil tårnet være et blikkfang både som nær- og fjernvirkning. Konsekvensene i forhold til dette vurderes imidlertid som moderate, da man gjennom løsningen har klart å vektlegge en markert og interessant arkitektur som vil kunne fungere som en type "attraksjon" for området.

Verneinteresser

Planforslaget berører ingen natur- eller kulturverdier og vil følgelig ikke ha konsekvenser for verneinteresser.

Risiko- og sårbarhet

Planforslaget vil ikke ha konsekvenser når det gjelder risiko og sårbarhet.

Luftforurensning - tunnelmunning Sinsen

Det vil ikke oppstå overskridelser av Nasjonale mål for svevestøv ved tunnelmunningen eller nærliggende områder på Sinsen (se for øvrig kap. 7.2).

8.2 Spesielt for alternativ 1 (4-felt)

Landskap

I forhold til gjeldende plan, økes den totale bredden for lokalveiens normalprofil med 2,75 meter. Firefelts-veien vil dermed visuelt sett dominere omgivelsene på en annen måte enn den tofelts-veien som er foreslått i gjeldende plan, og i større grad kunne oppfattes som et skille mellom områdene på begge sider av veien. Dette skyldes i første rekke at grøntrabattene mellom veiareal og fortau er fjernet, samtidig som at bredden på asfaltert område økes.

Støy

Sett i forhold til gjeldende regulering, vil samlet bredde på veibanen bli om lag det dobbelte med en anleggelse av en 4-felts vei. Dette medfører at veibanen kommer ca. 3 meter nærmere bebyggelsen enn tidligere planlagt.

Beregningene viser at støynivået 15 meter fra veikant teoretisk sett vil øke med 0,2 - 0,4 dB forutsatt at hoveddelen av trafikken går i indre felt. Lengre vekk vil økningen være enda mindre enn dette. En økning på mindre enn 1 dB er ikke hørbar og må derfor kunne betraktes som neglisjerbar.

Med tanke på støy og luftforurensning, vil planforslaget dermed ikke føre til endringer i forhold til gjeldende regulering.

Trafikkforhold/kollektivtrafikk

Planforslaget innebærer at fremkommeligheten til kollektivtrafikken vil sikres, da bussene i stor grad vil kunne kjøre tilnærmet uavhengig av annen trafikk.

Anleggelsen av kollektivfelt resulterer imidlertid i at gangfeltene må signalreguleres, noe som igjen vil kunne føre til små kjøretidsøkninger for annen trafikk.

Trafikkberegninger viser at avviklingen i veisystemet totalt sett, vil bedres noe som en konsekvens av planforslaget. En utvidelse til fire felt øker innkjøringsbredden til kryssene, noe som igjen vil lette avviklingen i disse.

Barns interesser

En utvidelse av kjørebanebredden vil øke veiens barrieredivisjon i forhold til i gjeldende plan. Selv om de signalregulerte overgangene ivaretar sikkerheten og det grønne preget oppleves positivt, vil den økte avstanden kunne resultere i økt usikkerhet i forbindelse med kryssing av veien.

8.3 Spesielt for alternativ 2 (3-felt)

Landskap

I forhold til gjeldende plan, opprettholdes den totale bredden for lokalveiens normalprofil. Dette til tross for at antall kjørefelt økes fra 2 til 3. Trefelts-veien vil imidlertid visuelt sett dominere omgivelsene på en annen måte enn den tofelts-veien som er foreslått i gjeldende plan, da de grønne sonene totalt sett blir redusert fra 6 til 2,75 meter.

Støy

Med tanke på støy og luftforurensning, vil planforslaget ikke føre til endringer i forhold til gjeldende regulering.

Trafikkforhold/kollektivtrafikk

Planforslaget innebærer at fremkommeligheten til kollektivtrafikken bedres noe, da bussene på deler av strekningen vil kunne kjøre tilnærmet uavhengig av annen trafikk.

Anleggelsen av kollektivfelt resulterer imidlertid i at gangfeltene må signalreguleres, noe som igjen vil kunne føre til små kjøretidsøkninger for annen trafikk.

Trafikkberegninger viser at avviklingen i veisystemet totalt sett, vil bedres noe som en konsekvens av planforslaget. En utvidelse til tre felt øker innkjøringsbredden til kryssene, noe som igjen vil lette avviklingen i disse.

Det at bussene på enkelte steder må stoppe i kjørebanelen for å sette av/ta på passasjerer, vil være til hinder for øvrig trafikk. Noe som igjen vil kunne føre til visse avviklingsproblemer i spesielt belastede perioder.

Barns interesser

En utvidelse av veibanen vil øke veiens barrierevirkning i forhold til i gjeldende plan. Selv om de signalregulerte overgangene ivaretar sikkerheten og det grønne preget oppleves positivt, vil den økte avstanden kunne resultere i økt usikkerhet i forbindelse med kryssing av veien.

Vedlegg 2: Forhåndsuttalelser

**Dag Hammarskjølds vei, kollektivfelt Økern-Sinsen
Del av plan for Rv 150 Ring 3 Ulven-Sinsen**

**Planforslag til offentlig ettersyn
Reguleringsplan**



Oslo kommune
Helse- og velferdsetaten

Statens vegvesen Region Øst
Postboks 1010 Skurva
2605 LILLEHAMMER

MO. ITAVT
17. FEB 2005
STATENS VEGVESEN
REGION ØST

Intern ref: 2005/1265/846 Vår ref: 2005/02013-2 Saksnr.: Kjell Stabius
Slikke Landbruks

Saksbehandler: Ingrid Myrnes 23 48 31 15
Saksbehandler: Foreneet grunn. Gina Mikalson 23 48 31 22
Saksbehandler: støy og inneløst. Erling Rimsdal 23 48 31 07
Saksbehandler: rekreasjon og nærmiljø. Dag Vreie 23 48 31 23
Saksbehandler: vann. Tone Høyester 23 48 31 29

IGANGSETTING AV REGULERINGSARBEID FOR KOLLEKTIVFELT RV 150 RING 3 ULVEN SINSEN

FORHÅNDSUTTALELSE

Helse- og velferdsetaten viser til brev datert 25. januar 2005.
Nederfor har vi gitt kommentarer og innspill til planen innenfor våre fagfelt.

Helse- og velferdsetaten utfører seg som helseetaten. Lov om helseetaten i kommunene § 1-4, pålegger helseetaten, gjennom råd og uttalelser, å medvirke til at helsemessige hensyn blir ivarettatt i andre offentlige organers planlegging.

Sammendrag:

Helse- og velferdsetaten mener det er meget viktig å sikre fremkommelighet og tilgjengelighet til kollektivtrafikken i Oslo. Det er derfor positivt med egne kollektivfelter på nåværende Rv 150, slik det fremkommer i forslaget.

Denne saken er ikke behandlet individuelt med hensyn på forurensning, men det er gitt en generell kommentar om regelverk og om når det er grunn til å mistenke grunnforurensning.

Målene for støy og vibrasjoner i miljøoppfølgingsprogrammet bør innarbeides i reguleringsbestemmelser. I tillegg bør det tas med bestemmelser om grenseverdier for innendørs bygge- og anleggsløst.

Det gis generelle bemerkninger om vannforhold som det bør tas hensyn til i arealsaker i byggesonen.

Vi har ingen innvending til planinitiativet med hensyn på rekreasjon og nærmiljø.



Helse- og velferdsetaten

Beskjedadresse
Stemregala ID
Postadresse
Postboks 10 Sentrum
0101 OSLO

Telefon: 23 48 30 00
Telefax: 23 48 30 89
Org.nr. 986 997 093

1

Statens vegvesen	Arkivkode: 363
Journalid: 172.05	
Saksbehandler: 2005/1265-57	

2

Løftvillet

Helse- og velferdsetaten mener det er meget viktig å sikre fremkommelighet og tilgjengelighet til kollektivtrafikken i Oslo. Det er derfor positivt med egne kollektivfelter på nåværende Rv 150, slik det fremkommer i forslaget. Det er også viktig å informere og plassere holdeplasser slik at overgang til andre transportformer gjøres enklest og raskest mulig.

Det er samtidig viktig å opparbeide kollektivfelter i den nye traséen for å sikre fremkommelighet for ekspressbuser.

Støyforhold

Det viser til miljøoppfølgingsprogram (MOP) for Ring 3, Ulven – Sinsen, avsnitt 4.3 om støy og vibrasjoner. Målene for støy og vibrasjoner bør innarbeides i reguleringsbestemmelser.

Det ferdige anlegget skal tilfredsstillende planmessingslinje for trafikkstøy, gitt i Miljøvedepartementets rundskriv T-8/79.

Alternativt kan det tas inn i reguleringsbestemmelse at det skal gjøres tiltak for å tilfredsstillende grenseverdier som er gitt i ny retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442, som gir anbefaling om ulike typer arealbruk innenfor røde og gule støysoner omkring støykilder. Det må gjøres tiltak der trafikkstøy overstreker laveste grense i gult sone.

I anleggsperioden skal særbestemmelser om støy i bygge- og anleggsvirksomhet i Oslo kommunens støyforskrift tilfredssettes.

Oslo kommunes støyforskrift kap. II har ikke grenser for innendørs støynivåer fra bygge- og anleggsvirksomhet. Av hensyn til strukturløst fra bl.a. arbeid på konstruksjoner som henger sammen med boliger og lignende må regneringsbestemmelse ha bestemmelser om grenseverdier for innendørs bygge- og anleggsløst. Veiledende innendørs støygrenser er gitt i "Anbefalte faglige normer for inneløst" fra Polkehelseinstituttet (Folkehelse 1998). Tilsvarende er det anbefalt grenseverdier innendørs i ny retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442 (boliger, fridagsboliger, overnattingsbedrifter, sykehus og pleietilstander).

Dagtid: 40 dB (LpAeq12h 07-19)
Kveld: 35 dB (LpAeq12h 19-23) eller søvnhelligdag (LpAeq16h 07-23)
Natt: 45 dB (LpAeq12h kl. 2300-0700)
Arbeidsplass med krav om lavt støynivå: 45 dB i brukstid.

Støygrenser for langvarige anlegg

Når det gjelder støy fra tekniske installasjoner i anleggssonen som er i drift i lang tid, for eksempel tunnelevier, vil naboer oppleve installasjonene som tilnærmet permanente, og det må settes grenseverdier som tilsvarende byggeforskriftens grenser for støy fra tekniske installasjoner, jfr. Norsk Standard 8175, Tabell 6, klasse C.

Vibrasjoner

Som grenser for vibrasjoner og støt i bygninger på grunn av anleggsdrift bør grenser gitt i Norsk Standard NS 8141 benyttes. Støntallet angir metoder for beregning av grenseverdier for vibrasjoner og støt for å unngå skader på byggverk.

Rekreasjon og nærmiljø

Vi har ingen innvending til planinitiativet.

UlvenSinsen13

Forurenset grunn

På grunn av midlertidig omprioritering av oppgaver ved faggruppe for jordforurensning, vil denne reguleringsaken ikke behandles individuelt, men gis en generell kommentar. Vi viser eventuelt til tidligere uttalelser i saken.

Kan grunnen være forurenset?

Sjif's grunn database gir en oversikt over lokallister hvor det er mistanke om eller er påvist forurenset grunn i Oslo kommune (www.sjif.no/grunn). Det vil være grunn til mistanke om forurensning i sentrale områder i Oslo (hovedsakelig innenfor ting 2). Dette på grunn av langvarig påvirkning fra blant annet trafikk og potensielt forurensende virksomheter/industri (som for eksempel benzinasasjoner, trykkerier, mekaniske verksteder, avfallsblanding, deponivirksomhet med mer). Det vil være mistanke om forurensning på og ved etendommer hvor potensielt forurensende virksomhet av denne typen har vært lokalisert. Erfaringsmessig vil gammel byggegrunn hvor det er foretatt rivningsarbeider eller rehabilitering av bygninger i perioden 1950-1980, kunne være forurenset.

Terrenginnrett

Dersom prosjekter innebærer terrenginnrett gjelder kap. 2. *Opprydding i forurenset grunn ved bygge- og gravearbeider i forurenset grunn*. Dette innebærer at tiltakshever skal vurdere om det er forurenset grunn i området der et terrenginnrett er planlagt gjennomført. Dersom det er grunn til å tro at det er forurenset grunn i området, skal tiltakshever sørge for at det blir utført nødvendige undersøkelser for å få kartlagt omfanget og betydningen av eventuell forurensning i grunnen.

Tinglysning

Forurensete masser som deponeres innenfor planområdet må tinglyses som en heftelse på eiendommen.

Radon

Undersøkelser i fire bydeler i Oslo viste at over fem prosent av de målte boligene hadde et innhold av radon over tillaks grensen på 200 Bq/m³ luft (se www.hjelp.no). Forhøyede verdier av radon i inneluft medfører helsefare, og tiltak mot radon bør vurderes.

Helse- og velferdsetaten har ansvar for kartlegging og overvåking av forurenset grunn i Oslo kommune, og ønsker derfor å få tilsendt rapporter fra gjennomførte grunnundersøkelser og eventuell annen relevant informasjon fra prosjekter som involverer forurenset grunn.

Vann

I følge bykologisk program (2002-2014) skal Oslo ha godt drikkevann og et godt fungerende vannkretsløp. Helse- og velferdsetaten uttaler seg spesielt i saker i nedbørstilførsel til drikkevannskildene. Når det gjelder arealplaner i byggesonen, bør følgende punkter benyttes:

20-meters-kantsoner mot utslipp

Bykologisk program angir at elver bekker og dammerinnløp, skal sikres med en 20 meter bred kantsoner på hver side. En slik sone har positiv betydning for vannkvalitet, rekreasjon og biologisk mangfold.

¹ Fastsatt av Miljøverndepartementet 01.06.2004 med virkning fra 01.07.2004.

Gjenkalling

Det mest av Oslos opprinnelige vassdragsløp er blitt lukket. Bykologisk program angir at revlagte strekninger skal åpnes der det er mulig.

Utnytt forurensning

Helse- og velferdsetaten anbefaler med bakgrunn i bykologisk program at vassdragene sikres mot enhver form for forurensning, og har følgende forslag til reguleringsbestemmelser:

Sammen med saknad om tillatelse til byggetiltak etter plan- og bygningsloven §93, skal det innsendes beskrivelse av nødvendig tiltak for å forhindre enhver form for forurensning av bekker. Dette gjelder spesielt kjemikalier og oljer, men også tilførsel av masser (bl.a. som følge av erosjon) og annen forurensning. Tiltakene skal være gjennomført før brukstillatelse gis.

Lokal overvannshåndtering

Bykologisk program angir også at regnvann (overvann) i størst mulig grad skal håndteres lokalt. Mange harde flater i byen bidrar til raske avrenningsløyper ved store nedbørsmengder. Dette skaper enkelte steder kapasitetsproblemer på avløpsnett, med påfølgende forurensete utslipp til vassdrag og til foruren. Helse- og velferdsetaten anbefaler at overvannet håndteres lokalt, men gir oppmerksom på at det må tas spesielle hensyn hvis overvannet inneholder forurenninger.

Forslag til reguleringsbestemmelser:

Overvann (regnvann, taknedløp med mer) skal håndteres lokalt, - enten ved infiltrasjon direkte i grunnen eller ved fordrøpning i basseng.

Med biltem

Torodd Nordahl-Olsen
Torodd Nordahl-Olsen
avdelingsleder

Jens Sandnes
Jens Sandnes
avdelingsleder

Kopi:

- Bydel Bjerke
- Bydel Grønnebakka
- Plan- og bygningsetaten



Oslo kommune
Byantikvaren

MOTTATT
17. FEB 2005
Statens vegvesen
posten est

Statens vegvesen
Region øst
Postboks 1010 Skarv
2605 Lillehammer

2

Statens vegvesen
Journalid: 17.2.05
Arkivkode: 363
Saksbehandler: 2003/17265-55

Dens ref.: 2003/1750-046

Vår ref. (saknr.): 05132

Saksbehandler: Karina Nagel-Erichsen, 23.26.02.73

Dato: 10.02.2005

Adressat: Ring 3

RV 150 RING 3 ULVEN-SINSEN - UTTALELSE TIL IGANGSETTING AV REGULERINGSPLANARBEID FOR KOLLEKTIVFELT

Vi viser til brev av 25.01.05 vedrørende igangsetting av reguleringsarbeid for kollektivfelt langs den fremtidige Ulvenvei mellom Sinsen og Økern. Saken er vedlagt en kartskisse. Frist for eventuelle synspunkter er satt til 11.02.05.

Etter Byantikvarens vurdering er det ingen registrerte kulturminner som vil bli berørt av det varslede reguleringsplanarbeidet. Imidlertid har vi merknader i forhold til arkeologien i området.

Stove deler av de planlagte tiltakene ligger i arcaer inn mot dagens veiareal. I disse områdene er trolig markert forstyrret i en slik grad at eventuelle spor etter forhistorien er gått tapt. Imidlertid skal det etableres et nytt veiarbeid fra Ulvensplitten. Dette veiarbeidet går gjennom et feltområde, og er trolig usert av aktivitet fra nyere tid. Dessuten er det i planområdet et planområdet ved Ulvensplitten gjort arkeologiske funn. Det er blant annet funnet tre tveeggede sverd, to tveegget spydspisser, to skjoldbuler, knivblad og fragment av kjeleker fra jernalder. Dessuten er det funnet et fragment etter en aksfyllseks som er fra siste halvdel av yngre steinalder/eltre bronsealder. I tillegg er områdets topografi av en slik art at det i seg selv er en faktor som tilsier at det er potensial for funn av automatisk fredede kulturminner. Selv om det ikke er registrert automatisk fredede kulturminner i planområdet, har det et visst potensial for å inneholde uregistrerte funn.

Byantikvaren krever at det fortløps en arkeologisk registrering av planområdet, jfr. lov om kulturminner av 9 juni 1978 nr. 50 § 9 undersøksessplikten, for det kan gis en enlig uttalelse i saken. Vi gjør oppmerksom på at den arkeologiske registreringen må deklares av tiltakshaver, jfr. kulturminneloven § 10. Hvis det under Byantikvarens registrering påtreffes automatisk fredede kulturminner vil saken bli oversendt Riksantikvaren for nærmere vurdering.

Tiltakshaver bes å kontakte Byantikvarens arkeolog Kristine Reiersen for å gjøre avtale om tidspunkt for arkeologisk registrering. Byantikvaren gjør oppmerksom på at arkeologisk registrering kun kan utføres når marka er snø- og frodfri.

Med hilsen

Kristine Reiersen
Kristine Reiersen
arkeolog

Karina Nagel-Erichsen
Karina Nagel-Erichsen
antikvar



Oslo kommune
Vann- og avløpsetaten

Statens vegvesen, Region øst,
Pb 1010 Skurva,
2605 LILLEHAMMER

Deres ref.: 2003/17365
Vår ref.: 01/1973
(VILUTFOR VED ALLE PERS/FORMÅL)

Saksbehandler: BIRTE DÅN
Akkusatt: 2121

Dato: 01.02.05

**RV 150 RING 3 ULVEN-SINSEN - VARSEL OM IGANGSETTING AV
REGULERINGSPLANARBEID FOR KOLLEKTIVFELT**

VAV beretter å ha mottatt varsel om igangsetting av reguleringsplanarbeid for kollektivfelt for vei-prosjektet Ulven - Sinsen.

Vi forbeholder oss alle forbehold vedrørende denne planen og hovedledninger vi vil avklart fortløpende i planfasen for prosjektet.

Med hilsen
Vann- og avløpsetaten
Tjor Lipp
Seksjonsleder plan
Produksjonsavdelingen

Billev Dahl
Overtingenier

Vann- og avløpsetaten

Postadresse:
Postboks 1174 Solfelberg
0403 Oslo
Telefon: 21 41 70 00
Telefax: 23 43 70 00
E-post: postmottak@vov.oslo.kommune.no



(3)

1/2-2005-563
2003/17365-53

(4)

MOTTATT
23 FEB 2005 FYLKESMANNEN I OSLO OG AKERSHUS
Statens vegvesen
Region øst



Fylkesmannen i Oslo og Akershus
Miljøvernavdelingen

Statens vegvesen, Region øst
Postboks 1010 Skurva
2605 Lillehammer

Deres ref.: 23.01.2005
Vår ref.: 2002/43 M-FO
Saksbehandler:
Vegard Niess

Statens vegvesen	
Jernskjold	Maks. verdi: 362
Støttdokumentnr.: 2003/17365-60	Dato: 18.02.2005

**VARSEL OM IGANGSETT REG PLAN - KOLLEKTIVFELT - RV 150 RING 3
ULVEN - SINSEN, OSLO KOMMUNE**

Viser til deres brev av 25.01.2005.

Fylkesmannens miljøvernavdeling ber om at planens innvirkning på luft- og støyforurensning vurderes, herunder at behovet for eventuelle forurensningsreducerende tiltak fremkommer.

For støy anbefales at Miljøverndepartementets *Reiningshjelp* for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442, benyttes.

Med hilsen
Arne Heden
Seksjonssjef

Vegard Niess
Vegard Niess
rådgiver

Er god i forbindelse med forslagene og planene. Oppgave er utført.

Postadresse:
Postboks 811 Dep
0022 OSLO
Telefon: 27 62 35 00
Telefax: 23 06 18 59
E-post: postmottak@vov.oslo.kommune.no
Saksbehandler: Vegard Niess
Direkte telefon: 23 06 26 45
E-post: postmottak@vov.oslo.kommune.no
Org.nr.: NO-174 741 31 11