



Oslo kommune  
**Bydel Nordstrand**  
Bydelsadministrasjonen

## **Møteinnkalling 1/12**

---

**Møte:** Byutvikling, miljø og samferdsel  
**Møtested:** Bydelsadministrasjonen, Ekebergveien 243  
**Møtetid:** Tirsdag 31. januar 2012 kl. 19.00  
**Sekretariat:** 02 180

---

### **SAKSKART**

**Åpen halvtime**

**Informasjon**

**Eventuelt**

### **Saker til behandling**

Sak 1/12	Godkjenning av innkalling og sakskart til møte 31.1.2012 - byutvikling, miljø og samferdsel.....	1
Sak 2/12	Godkjenning av protokoll fra møte - byutvikling, miljø og samferdselskomite.....	2
Sak 3/12	Planinitiativ for Enebakkveien 135, Ryen .....	3
Sak 4/12	Planforslag om sykkelrute mellom Ryenkrysset og Konows gate.....	5
Sak 5/12	Samordning av uttalelse til utkast til felles strategi for gods og logistikk i Osloregionen .....	8
Sak 6/12	Bekkelaget renseanlegg - forslag til planprogram .....	13
Sak 7/12	Skjenkebevilling og bruksendring - Ekebergveien 230, Sæter .....	18

Oslo, 24.01.2012

Bjørn Fjellheim (H)/s/  
leder av byutviklings-, miljø- og samferdselskomiteen

**Sak 1/12 Godkjenning av innkalling og sakskart til møte 31.1.2012  
- byutvikling, miljø og samferdsel**

Arkivsak: 201200071

Arkivkode: 026.2

Saksbehandler: Irene Borge-Hansen

<b>Saksgang</b>	<b>Møtedato</b>	<b>Saknr</b>
Byutvikling, miljø og samferdsel	31.01.12	1/12

**GODKJENNING AV INNKALLING OG SAKSKART TIL MØTE 31.1.2012 -  
BYUTVIKLING, MILJØ OG SAMFERDSEL**

**BYDELSDIREKTØRENS FORSLAG TIL VEDTAK**

*Innkalling og sakskart til møte 31.1.2012 godkjennes*

Oslo, 23.1.2012

Per Johannessen/s/  
bydelsdirektør

## **Sak 2/12 Godkjenning av protokoll fra møte - byutvikling, miljø og samferdselskomite**

Arkivsak: 201200021

Arkivkode: 026.2

Saksbehandler: Irene Borge-Hansen

<b>Saksgang</b>	<b>Møtedato</b>	<b>Saknr</b>
Byutvikling, miljø og samferdsel	31.01.12	2/12

### **GODKJENNING AV PROTOKOLL FRA MØTE - BYUTVIKLING, MILJØ OG SAMFERDSELSKOMITE**

#### **BYDELSDIREKTØRENS FORSLAG TIL VEDTAK**

*Protokoll fra møte 6.12.2011 godkjennes*

Oslo, 11.1.2012

Per Johannessen/s/  
bydelsdirektør

## Sak 3/12 Planinitiativ for Enebakkveien 135, Ryen

Arkivsak: 200400242

Arkivkode: 512.1

Saksbehandler: Jan Nordahl

Saksgang	Møtedato	Saknr
Arbeidsutvalget	23.01.12	5/12
Eldrerådet	30.01.12	
Rådet for funksjonshemmede	30.01.12	
Byutvikling, miljø og samferdsel	31.01.12	3/12
Bydelsutvalget	09.02.12	

### PLANINITIATIV FOR ENEBAKKVEIEN 135, RYEN

### BYDELSDIREKTØRENS FORSLAG TIL VEDTAK

#### Til arbeidsutvalget:

*Bydel Nordstrand har ikke merknader til det foreliggende planinitiativet.*

#### Til komiteer og råd:

*Vedtak i arbeidsutvalget tas til orientering.*

#### Til bydelsutvalget:

*Vedtak i arbeidsutvalget tas til orientering.*

### BEHANDLING OG VEDTAK I KOMITEER, RÅD OG UTVALG

#### Arbeidsutvalgets behandling

Hege Astrup Sannum (H) fremmet følgende alternative forslag til bydelsdirektørens forslag:  
*Bydel Nordstrand ber om at det sees spesielt på trafikkavviklingen i forbindelse med planarbeidet for nybygget. Vi har ingen ytterligere merknader.*

#### Votering:

Hege Astrup Sannums (H) alternative forslag til vedtak ble enstemmig vedtatt

#### Arbeidsutvalgets vedtak:

*Bydel Nordstrand ber om at det sees spesielt på trafikkavviklingen i forbindelse med planarbeidet for nybygget. Vi har ingen ytterligere merknader.*

### SAKSBEHANDLING

#### VEDLEGG:

**[Trykte: Brev fra PBE av 05.01.2011 med detaljbeskrivelse, kart og illustrasjoner](#)**

**Link til internett: Saksinnsyn hos PBE. Saksnummer 201117739.**

## **BAKGRUNN FOR SAKEN**

Kontakt med Plan- og bygningsetaten har avklart at en ukes utsettelse i forhold til den gitte svarfrist (17. januar) er uproblematisk i forhold til videre saksbehandling. Dette innebærer dermed at saken bør realitetsbehandles av AU den 23.01.2012.

## **TIDLIGERE RELEVANTE VEDTAK/OPPLYSNINGER**

Det foreligger ikke tidligere vedtak for denne eiendommen i tilgjengelig arkiv.

## **BYDELSDIREKTØRENS VURDERINGER**

### **Faktaopplysninger**

Det foreslås bygget et nybygg i Enebakkveien 135, med høyde tilsvarende 8 etasjer for kontorer og forretninger. Eksisterende bebyggelse foreslås revet. Det vises for øvrig til vedlagt detaljbeskrivelse, kart og illustrasjoner.

### **Sammendrag**

Bydelen er bedt om å uttale seg om et planinitiativ for nybygg i Enebakkveien 135.

### **Økonomiske forhold – budsjettmessige og andre**

Det er ingen økonomiske konsekvenser for bydelen.

### **Arbeidsmiljømessige konsekvenser**

Det er ingen arbeidsmiljømessige konsekvenser for bydelen.

### **Vurdering**

Bydelsdirektøren ser ikke spesielle forhold som skulle være til hinder for dette planinitiativet.

Oslo, 12.01.2012

Per Johannessen/s/  
bydelsdirektør

## Sak 4/12 Planforslag om sykkelrute mellom Ryenkrysset og Konows gate

Arkivsak: 200601238

Arkivkode: 512.1

Saksbehandler: Jan Nordahl

Saksgang	Møtedato	Saknr
Arbeidsutvalget	23.01.12	6/12
Eldrerådet	30.01.12	
Rådet for funksjonshemmede	30.01.12	
Byutvikling, miljø og samferdsel	31.01.12	4/12
Bydelsutvalget	09.02.12	

### PLANFORSLAG OM SYKKELRUTE MELLOM RYENKRYSSSET OG KONOWS GATE

#### BYDELSDIREKTØRENS FORSLAG TIL VEDTAK

##### Til arbeidsutvalget:

*Saken behandles i :*

*Eldrerådet*

*Rådet for funksjonshemmede*

*Komite for byutvikling, miljø og samferdsel*

*Bydelsutvalget*

##### Til komiteer og råd:

*Den innstillingen som legges frem for bydelsutvalget, anbefales vedtatt.*

##### Til bydelsutvalget:

- 1. Delstrekning 1 i det foreliggende forslaget bør gjennomføres, da det er et reelt tilbud til syklistene.*
- 2. Delstrekningene 2 og 3 kan ikke sees som noe tilbud for syklister og bør avvises. Forslaget for disse delstrekningene vil skape en rekke trafikkfarlige situasjoner.*
- 3. Det bør utarbeides nye og alternative løsninger for delstrekningene 2 og 3 som setter syklistenes sikkerhet i høysetet, og som har et langt høyere ambisjonsnivå enn det foreliggende forslaget.*

#### SAKSBEHANDLING

##### VEDLEGG:

**Trykte: Beskrivelse med illustrasjoner fra PBE**

**Saksinnsyn hos PBE's hjemmeside, saksnummer 200900802.**

## **BAKGRUNN FOR SAKEN**

Plan- og bygningsetaten har i brev av 01.12.2012 bedt om bydelens uttalelse til forslag om forslag til sykkelrute fra Ryenkrysset til Konows gate.

Svarfrist til PBE er utsatt til 10.02.2012, dvs dagen etter BU-møtet.

## **TIDLIGERE RELEVANTE VEDTAK/OPPLYSNINGER**

Bydelsutvalget vedtok i behandlingen av trafikkplanen den 18.11.2010 flere forslag til tiltak for syklistene i bydelen. Generelt ble det vedtatt at sykkelveiene i bydelen må være sammenhengende og trygge, i tillegg til å vedta flere konkrete forslag til løsninger for syklistene.

## **BYDELSDIREKTØRENS VURDERINGER**

### **Faktaopplysninger**

Forslaget gjelder etablering av sykkelrute fra Ryen langs Enebakkveien til Konows gate. Strekningen deles i tre, og løsningene for disse tre strekningene er svært forskjellige.

Delstrekning 1 går fra Ryenkrysset til eksisterende gangbro over Enebakkveien med ny sykkelvei og fortau på nordøstre side av veien.

Delstrekning 2 går fra eksisterende gangbro til krysset Ryenbergveien/Valhallveien, og her foreslås det sykling i blandet trafikk. Det samme gjelder delstrekning 3, hvor man får en påkobling til eksisterende sykkelfelt på begge sider av Konows gate retning sentrum.

### **Sammendrag**

Plan- og bygningsetaten har i brev av 01.12.2012 bedt om bydelens uttalelse til forslag om forslag til sykkelrute fra Ryenkrysset til Konows gate.

Etter bydelsdirektørens vurdering er det bare delstrekning 1 som kan kalles et tilbud til syklistene. Her har man 2,5 meter bred, separat sykkelbane. Både delstrekning 2 og 3 innebærer at man ikke lenger har noen sykkelbane, og man er prisgitt den motoriserte trafikken. Det vil tilrettelegge for svært trafikkfarlige situasjoner at en sykkelbane plutselig forsvinner.

### **Økonomiske forhold – budsjettmessige og andre**

Det er ingen økonomiske konsekvenser for bydelen.

### **Arbeidsmiljømessige konsekvenser**

Det er ingen arbeidsmiljømessige konsekvenser.

### **Vurdering**

Etter bydelsdirektørens vurdering er det bare delstrekning 1 som kan kalles et tilbud til syklistene. Her har man 2,5 meter bred, separat sykkelbane. Både delstrekning 2 og 3 innebærer at man ikke lenger har noen sykkelbane, og man er prisgitt den motoriserte trafikken. Det vil tilrettelegge for svært trafikkfarlige situasjoner at en sykkelbane plutselig forsvinner. De to delstrekningene 2 og 3 er svært bratte og svingete, og det gjør situasjonen enda vanskeligere for syklistene. Forslaget kan i noen grad minne om situasjonen nederst i Kongsveien, der sykkelbanen plutselig forsvinner ved Sjømannsskolen. Syklistene som kommer i god fart nedover må dermed inn mellom bilene i såkalt "blandet trafikk". For syklistene oppover, vil noen på grunn av stigningen gå med sykkelen på fortau, noen vil sykle på det samme smale fortauet, mens atter andre presses til å sykle i kjørebane, hvor bilene presser seg forbi. Vi vil få det samme kaos på de to nevnte delstrekningene i det foreliggende forslaget.

Når man skal planlegge et nytt tilbud for syklistene, er det etter bydelsdirektørens syn egnet til forundring å se at man planlegger noe man vet er trafikkfarlig og alt annet enn et tilbud for syklistene. Forslaget er utarbeidet av et konsulentfirma på vegne av Statens Vegvesen. Det er positivt å se at Plan- og bygningsetaten også er skeptisk til delstrekning 2 og 3. Forslaget for disse delstrekningene ser ut til å ivareta den motoriserte trafikks interesser, og er ingen løsning for syklistene.

Bydelsdirektøren går inn for at løsningen for delstrekning 1 anbefales, men delstrekning 2 og 3 anbefales forkastet, med anmodning om å utarbeide nye, alternative forslag.

Oslo, 16.01.2012

Per Johannessen/s/  
bydelsdirektør



## **Sak 5/12 Samordning av uttalelse til utkast til felles strategi for gods og logistikk i Osloregionen**

Arkivsak: 201101193

Arkivkode: 615.0

Saksbehandler: Jan Nordahl

<b>Saksgang</b>	<b>Møtedato</b>	<b>Saknr</b>
Arbeidsutvalget	13.01.12	1/12 (fjernmøte)
Byutvikling, miljø og samferdsel	31.01.12	5/12
Bydelsutvalget	09.02.12	

### **SAMORDNING AV UTTALELSE TIL UTKAST TIL FELLES STRATEGI FOR GODS OG LOGISTIKK I OSLOREGIONEN**

#### **BYDELSDIREKTØRENS FORSLAG TIL VEDTAK**

##### **Til arbeidsutvalget:**

- 1. Oslo er preget av arealknapphet, kombinert med meget kraftig befolkningsvekst. Planlegging av godsløsninger for Oslo-regionen må legge til grunn at arealkrevende utvidelser av terminaler og infrastruktur vanskelig kan la seg gjennomføre innenfor byens grenser.*
- 2. Godshåndtering i stadig mer tettbefolkede områder stiller store krav med hensyn til støy, forurensning, trafiksikkerhet og ønsket byutvikling.*
- 3. Det er nødvendig at Bryndiagonalen ferdigstilles samtidig som Follobanen, slik at Follobanen kan benyttes til store volum godstransport på nattetid, med direkte atkomst til Alnabru, jfr. BU-sak 67/11, møtedato 19.05.2011.*
- 4. Det bør legges opp til desentraliserte knutepunkter, som for det meste bør ligge syd for Oslo. Disse knutepunktene bør ta hånd om fremtidig vekst og i tillegg avlaste Alnabru og Oslo Havn.*
- 5. Oppgradering av Østfoldbanen til 4 spor tilrettelagt for høy hastighet for å møte det økte transportbehovet i sørkorridoren på en miljøvennlig måte må gis høy prioritet.*
- 6. En bedre samordning av havnene i Oslofjorden må etableres for å sikre en mer rasjonell godsbehandling og for å møte et økt kapasitetsbehov. Etablering av en ny hovedhavn som kan håndtere større skip i ytre Oslofjord bør også utredes.*
- 7. Det bør også legges opp til nye transportsystem som går utenom Oslo by. Med dette menes en "Ring 4" for avvikling av gjennomfartstrafikk og mulig tverrforbindelse over Oslofjorden for både vei og jernbane.*
- 8. Høringsutkastet har dekkende formuleringer for både hovedutfordringer, mål, kort- og langsiktige strategier og oppfølging av strategiene.*
- 9. Saken sendes til komite for byutvikling, miljø og samferdsel og bydelsutvalget til orientering.*

##### **Til komiteer og råd:**

*Uttalelsen fra arbeidsutvalget tas til orientering.*

## **Til bydelsutvalget:**

*Uttalelsen fra arbeidsutvalget tas til orientering.*

## **BEHANDLING OG VEDTAK I KOMITEER, RÅD OG UTVALG**

### **Arbeidsutvalgets behandling 13.01.2012:**

I hht Reglement for bydelene § 4-2, ble saken behandlet i fjernmøte, dvs at saken ble sendt til arbeidsutvalgets medlemmer pr e-post 11.01.2012 med svarfrist 13.01.2012 kl 12.00.

Innen fristen besvarte 4 av 5 medlemmer (V er ubesvart).

Arve Edvardsen (H) fremmet følgende endringsforslag i punkt 2 (tillegget er understreket):

1. *Godshåndtering i stadig mer tettbefolkede områder stiller store krav med hensyn til støy, forurensning, trafiksikkerhet og ønsket byutvikling. Det er en viktig forutsetning at godstransporten skal gi sitt bidrag til reduksjon av veksten i klimautslipp. Veksten i godstransport på veg skal dempes og mest mulig gods skal gå på sjø og jernbane*

### **Votering:**

Arve Edvardsens (H) forslag til endring i punkt 2 ble enstemmig vedtatt av de 4 som har avgitt stemme ( 2 H, 1 A, 1 FrP). V har ikke besvart.

Bydelsdirektørens forslag til de øvrige punktene 1, 3 - 9, ble enstemmig vedtatt av de 4 som har avgitt stemme ( 2 H, 1 A, 1 FrP). V har ikke besvart.

### **Arbeidsutvalgets vedtak:**

1. *Oslo er preget av arealknapphet, kombinert med meget kraftig befolkningsvekst. Planlegging av godsløsninger for Oslo-regionen må legge til grunn at arealkrevende utvidelser av terminaler og infrastruktur vanskelig kan la seg gjennomføre innenfor byens grenser.*
2. *Godshåndtering i stadig mer tettbefolkede områder stiller store krav med hensyn til støy, forurensning, trafiksikkerhet og ønsket byutvikling. Det er en viktig forutsetning at godstransporten skal gi sitt bidrag til reduksjon av veksten i klimautslipp. Veksten i godstransport på veg skal dempes og mest mulig gods skal gå på sjø og jernbane.*
3. *Det er nødvendig at Bryndiagonalen ferdigstilles samtidig som Follobanen, slik at Follobanen kan benyttes til store volum godstransport på nattetid, med direkte atkomst til Alnabru, jfr. BU-sak 67/11, møtedato 19.05.2011.*
4. *Det bør legges opp til desentraliserte knutepunkter, som for det meste bør ligge syd for Oslo. Disse knutepunktene bør ta hånd om fremtidig vekst og i tillegg avlaste Alnabru og Oslo Havn.*
5. *Oppgradering av Østfoldbanen til 4 spor tilrettelagt for høy hastighet for å møte det økte transportbehovet i sørkorridoren på en miljøvennlig måte må gis høy prioritet.*
6. *En bedre samordning av havnene i Oslofjorden må etableres for å sikre en mer rasjonell godsbehandling og for å møte et økt kapasitetsbehov. Etablering av en ny hovedhavn som kan håndtere større skip i ytre Oslofjord bør også utredes.*
7. *Det bør også legges opp til nye transportsystem som går utenom Oslo by. Med dette menes en "Ring 4" for avvikling av gjennomfartstrafikk og mulig tverrforbindelse over Oslofjorden for både vei og jernbane.*
8. *Høringsutkastet har dekkende formuleringer for både hovedutfordringer, mål, kort- og langsiktige strategier og oppfølging av strategiene.*
9. *Saken sendes til komite for byutvikling, miljø og samferdsel og bydelsutvalget til orientering.*

## SAKSBEHANDLING

### VEDLEGG:

#### Trykte:

1. [Brev fra Plan- og bygningsetaten av 06.12.2011, link:](#)
2. [Høringsbrev fra samarbeidsalliansen av 11.10.2011, link:](#)
3. [Felles strategi for gods og logistikk i Osloregionen av 04.10.2011, link:](#)
4. [Analysegrunnlag av august 2011](#)

### BAKGRUNN FOR SAKEN

Plan- og bygningsetaten (PBE) inviterer i brev av 06.12.2011 bydeler og kommunale etater til å avgi uttalelse i anledning forslag til godsstrategi for Osloregionen. Uttalelsene samordnes av PBE, og frist er satt til 15.01.2011. På grunn av denne korte tidsfrist og liten mulighet for utsettelse, er det enighet mellom leder og nestleder av BU og bydelsdirektør at saken behandles etter bydelsreglementets § 4-2 som fjernmøte i AU. Dette betyr at saken fremstilles og utredes på vanlig måte fra bydelsdirektørens side, men kommunikasjon mellom administrasjon og AU's medlemmer skjer via epost og eventuell telefon. Saken protokolleres på vanlig måte med saksnummer, og oversendelse til fagkomite og BU til orientering.

### TIDLIGERE RELEVANTE VEDTAK/OPPLYSNINGER

I sak om nytt dobbeltspor Oslo – Ski, behandlet den 19.05.2011, sak 67/11, vedtok bydelsutvalget følgende i vedtakets punkt 2:

*”Dagens godstrafikk på Østfoldbanen, særlig om natten, medfører store støybelastninger for mange mennesker i bydelen. Konsekvensutredningen viser at bygging av Bryndiagonalen vil medføre en hørbar reduksjon av denne forurensningen. Bydelsutvalget vil særlig peke på fordelene ved at alle godstog da kan gå på Follobanen på nattetid. Utvalget vil derfor sterkt anmode om at Bryndiagonalen ferdigstilles samtidig.”*

Bydelen har ellers engasjert seg i transport og trafikkspørsmål i sak om planstrategi for areal og transport i Oslo og Akershus - BU-sak 130/11, dato 17.11.2011 – og i bydelens egen trafikkplan, som ble behandlet av bystyret den 15.06.2011.

### BYDELSDIREKTØRENS VURDERINGER

#### Faktaopplysninger

Osloregionens prosjekt ”felles strategi for gods og logistikk for Osloregionen skal etter planen avsluttes vinteren 2012. Ambisjon for prosjektet er å forankre tydelige strategiske føringer for utviklingen av godslogistikksystemet i regionen. Strategien vil være en del av grunnlaget for innspill til Nasjonal transportplan (NTP) og skal legge grunnlaget for bedre samordning av overordnet fysisk planlegging i Osloregionen. PBE er av Byrådsavdeling for byutvikling bedt om å samordne uttalelser fra kommunens instanser.

## **Sammendrag**

Felles strategi for gods og logistikk i Osloregionen er under arbeid, og sekretariatet har sendt høringsutkast ut til uttalelse hos berørte parter. Man er spesielt interessert i å få innspill i forhold til hovedutfordringer, mål, strategier på kort og lang sikt og oppfølging av strategiene.

## **Økonomiske forhold – budsjettmessige og andre**

Det er ingen økonomiske konsekvenser for bydelen.

## **Arbeidsmiljømessige konsekvenser**

Det er ingen arbeidsmiljømessige konsekvenser.

## **Vurdering**

Bydel Nordstrand er tungt belastet med transport, både i form av vare- og persontransport. Med dette tenkes på den mest trafikkerte jernbanetrase til Norge fra Sverige, store trafikkårer for veitrafikk - hvor store volum kommer via Sverige - og en nasjonal containerterminal for skip. Det er avgjørende at det blir planlagt gode og fremtidsrettede løsninger, slik at trafikkbelastning for innbyggere og miljø blir minst mulig.

Det er et vesentlig utgangspunkt at Oslo har en betydelig arealknapphet, samtidig som innbyggertallet øker meget kraftig – og kommer til å forsette å gjøre det. Befolkningsøkningen fører til at det som fortsatt er mulig å bygge ut av ubebygde arealer, blir bygget ut, samtidig som det gjennomføres en kraftig fortetting. For planlegging av godsløsninger for Osloregionen, må det legges til grunn at

- arealkrevende utvidelser av terminaler og infrastruktur vanskelig kan la seg gjennomføre innenfor byens grenser
- godshåndtering i Oslo by skjer i nærheten av stadig mer tettbefolkede områder, med de krav og hensyn som følger av det, både med hensyn til støy, forurensning, trafikksikkerhet og ønsket byutvikling.

Godstransport er i stor grad internasjonal trafikk, og gode løsninger for Osloregionen bør ideelt sett utvikles i samarbeid med Sverige. Ikke minst gjelder dette for bane og skipstrafikk, som er de ønskede transportformer i strategidokumentet.

Bydelsdirektøren mener at det riktig å legge opp til desentraliserte knutepunkter – for det meste syd for Oslo – som kan ta hånd om både fremtidig vekst og i tillegg avlaste Alnabru og Oslo Havn. I tillegg må det planlegges et transportsystem som går utenom Oslo by. Det tenkes da på en ”Ring 4” for avvikling av gjennomfartstrafikk, og det tenkes på mulig tverrforbindelse over Oslofjorden for både vei og jernbane.

For jernbane er kapasitet på eksisterende spor et betydelig problem. Selv med en ny Follobane, er det beregnet at ny trasè bare kan avvikle godstrafikk på natten. Bydelsdirektøren vil minne om vedtaket i bydelsutvalget i sak 67/11, sitert i det ovenstående, der bydelen anmoder om at Bryndiagonalen ferdigstilles samtidig som Follobanen. Dette vil være en forutsetning for å kunne få avviklet godstrafikk av betydning på Follobanen. For å få lastebiltrafikk via Sverige over på bane, kreves både nye spor og vognmaterieell som kan transportere trailere. Dette krever samarbeid med Sverige.

Det bør planlegges for godsknutepunkt for vei og bane i Østfold.

Containerterminalen på Ormsund/Sjursøya ligger trangt til innerst i byens havnebasseng, og det kan ikke sees som noen ønskelig utvikling at denne terminalen skal ekspandere og få vesentlig øket trafikk. Strategidokumentet fastslår at terminalens potensiale for å håndtere godsveksten er begrenset (s. 11), og peker på flere løsninger for skipstrafikken, med havner i Drammen, Østfold og Vestfold.

Oslo, 10.01.2012

Per Johannessen/s/  
bydelsdirektør

## Sak 6/12 Bekkelaget renseanlegg - forslag til planprogram

Arkivsak: 200701307

Arkivkode: 531.3

Saksbehandler: Jan Nordahl

Saksgang	Møtedato	Saknr
Arbeidsutvalget	23.01.12	17/12
Byutvikling, miljø og samferdsel	31.01.12	6/12
Bydelsutvalget	09.02.12	

### BEKKELAGET RENSEANLEGG - FORSLAG TIL PLANPROGRAM

### BYDELSDIREKTØRENS FORSLAG TIL VEDTAK

#### Til arbeidsutvalget:

*Saken behandles i:*

*Komite for byutvikling, miljø og samferdsel*

*Bydelsutvalget*

#### Til komiteer og råd:

*Den innstillingen som legges frem for bydelsutvalget, anbefales vedtatt.*

#### Til bydelsutvalget:

- 1. Bydelsutvalget ser forslag til planprogram for utvidelse av Bekkelaget renseanlegg som et foreløpig dokument, som presenterer hensikt med og bakgrunn for prosjektet. Samtidig anviser forslaget en rekke viktige tema som må belyses nærmere.*
- 2. Bydelsutvalget vil særlig minne om at anlegget befinner seg nær boligområder, og at det ligger både barneskole og barnehage i umiddelbar nærhet. Dette stiller helt spesielle krav til både anleggsfase og driftsfase.*
- 3. Det forutsettes at det gjennomføres grundige analyser av hvilke belastninger anleggsfasen vil kunne påføre omgivelsene. Dette gjelder både støy, utslipp, svevestøv, lukt, rystelser og trafikkavvikling.*
- 4. Bydelsutvalget forventer å få grundige analyser som dokumenter hvordan hensyn til barn i området, beboere og miljø i nabolaget planlegges ivaretatt – både for anleggs- og driftsfasen.*
- 5. Det forutsettes at det legges opp til tett og løpende informasjon og dialog med beboere, skole, barnehage og bydelsadministrasjon for å sikre en best mulig prosess under anleggsfasen.*

### SAKSBEHANDLING

#### VEDLEGG:

[Forslag til planprogram med oversendelsesbrev av 11.01.2012.](#)

## BAKGRUNN FOR SAKEN

Saken har oppstått med bakgrunn i behov for utvidelse av eksisterende renseanlegg ved Bekkelaget.

SWECO Norge AS har på vegne av Vann- og avløpsetaten sendt ut varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid for Bekkelaget renseanlegg. Frist for merknader er satt til 22.02.2012.

## TIDLIGERE RELEVANTE VEDTAK/OPPLYSNINGER

BU vedtok følgende i sak 74/09, møtedato 10.09.09 om etableringen av Midgardsormen, som er et beslektet og relevant anlegg:

1. *Bydelsutvalget finner det meget positivt at Oslo by etablerer et anlegg som sikrer renere avløpsvann og et godt fungerende vannkretsløp*
2. *Bydelsutvalget finner videre at saken ser ut til å ta hensyn til både arkeologiske interesser, miljøhensyn og estetikk, og det anses positivt.*
3. *Bydelsutvalget vil uttrykke sterk bekymring for miljø- og helsemessige konsekvenser under anleggsfasen. Ifølge planforslaget får bydel Nordstrand belastningen med praktisk talt all transport til og fra den store fjelltunnelen mellom Gamlebyen og Bekkelaget, i tillegg til belastningen med utsprengning av fjelltunnel, utslippstunnel, stor riggplass og utvidelse av Bekkelaget renseanlegg. Bydelsutvalget vil særlig peke på følgende punkter:*
  - a. *Forurensning og avfall. I og med transport av 110.000 m<sup>3</sup> fast fjell, i tillegg til riggplass, transport av tungt utstyr og behandling av miljøfarlige stoffer og anleggsavfall, ser bydelsutvalget behovet for særdeles strenge betingelser og oppfølging for å unngå forurensning i grunn ved Bekkelaget og langs transportruter.*
  - b. *Støy og rystelser. Befolkningen på Bekkelaget og i skråningen ovenfor renseanlegget og Ormsundterminalen er allerede belastet med støy som for en stor del allerede ligger over fylkesmannens fastsatte støygrenser for Ormsundterminalen. Dette viser støymålinger, som nå har pågått i flere måneder. Fylkesmannens vedtatte støygrenser har allerede avveiet behovet for nasjonal havnetransport mot hensynet til befolkningens helse og trivsel. Det vil være urimelig å planlegge ytterligere overskridelser av disse støygrensene. Den støyen som de planlagte arbeidene fører med seg, dreier seg både om anleggstrafikk, støy fra tunnelventilasjon, støy og rystelser fra boring, sprengning og spunting. Dette dreier seg om meget belastende og plagsom støy og store rystelser. Når det i plansaken og sakens miljøoppfølgingsprogram fremholdes at forskrifter for begrensnings av støy skal overholdes, så er gjeldende støygrenser allerede overskredet. Det kan dermed ikke planlegges for ytterligere støybelastning i det samme område, med mindre det gis meget romslig dispensasjon. Da åpner man i så fall for direkte helseskadelig støy for en periode på tre år, og ser bort fra hensynet til innbyggernes helse.*
  - c. *Transportveier. Masse som skal fraktes bort fra Bekkelaget, vil måtte fraktes nordover mot sentrum – enten massene skal leveres sydover eller nordover – siden påkjøring fra Havneveien for en stor del vil skje nordover. Da bør det vurderes at en vesentlig del av massene transporteres ut fra tunnelåpning ved Gamlebyen, siden transporten går dit i alle fall. Fra Gamlebyen er det direkte og god atkomst til de store veiene ut av Oslo. Det ideelle ville imidlertid være transport direkte til oppfyllingsbehov som Oslo Havn måtte ha på kaia.*

- d. Transport og sikkerhet. Hensynet til barn, unge og myke trafikanter må være den helt grunnleggende premisse for valg av transportveier og transportmåte. Hensyn til effektiv trafikkavvikling og økonomi må vike i forhold til hensynet til barn, unge og myke trafikanter. All transport på Nedre Bekkelaget må ta spesielle hensyn til skole og barnehage i området og til alle barna som ferdes i området – også utenom skoletid. Det er mye aktivitet på en skole også på ettermiddagene. Tungtransport må gå i gangfart og fullstendig på de myke trafikantenes premisser. Der det er fysisk mulig å etablere egen trasé for tungtransport, atskilt fra barn, unge og myke trafikanter, må dette gjøres, uavhengig av kostnader. Det må også stilles meget strenge krav til sikring av anleggs- og riggområdet.
  - e. Støv og utslipp til luft. Sakens miljøoppfølgingsprogram fastsetter at økt trafikk vil medføre økt støvbelastning langs transportrutene. Dette kan være i form av støv fra last, fra bilene, fra anleggsområdet, fra eksos og fra veistøv. Dieseldrevne anleggsmaskiner og biler vil gi utslipp av partikler og nitrøse gasser. Forbrenning av sprengstoffer medfører også utslipp av nitrøse gasser og andre nitrogenholdige gasser til luft. I tillegg kan luften inneholde svevepartikler fra selve sprengningen og utgravingen av sprengt fjell. I sum kan dette medføre helseplage for beboere i nærområdet, og for skole og barnehage, som ligger i umiddelbar nærhet.
  - f. Bydelsutvalget forutsetter at miljøfaktorer som lukt og grunnvannsnivå følges opp nøye.
  - g. Bydelsutvalget forutsetter videre at befolkning varsles i god tid og kontinuerlig i forkant av planlagte tiltak som sprengning, overflatearbeider, spesielle transporter osv.
4. Bydelsutvalget tar til orientering fra prosjektledelsen i vann- og avløpsetaten at trase for avløpstunnelen ikke kommer i konflikt med planer for Mosseveien i tunnel og ny jernbanetrasse for Follobanen.
  5. Bydelsutvalget vil understreke at alt som er mulig må gjøres for å redusere behovet for transport av masser. Bydelsutvalget er kjent med at Oslo Havn KF er forespurt om hvorvidt utsprenge løsmasser fra avløpstunnelen kan deponeres i forbindelse med utbygging på Sjursøya. Dette vil redusere transportvolumet betraktelig og dermed gi både en miljømessig og samfunnsøkonomisk gevinst. Bydelsutvalget mener det bør øves både politisk og administrativt påtrykk i saken.
  6. Bydelsdirektøren bes skrive til fylkesmannen om problematikken knyttet til støy, i og med at det er de samme innbyggere, som fra før er plaget av støy fra Ormsundterminalen, som nå skal få ytterligere støybelastning i en anleggsperiode på tre år.
  7. Bydelsutvalget har ikke spesielle bekymringer knyttet til driftsfasen, såfremt miljøfaktorer som lukt, grunnvannsnivå og eventuell støy fra ventilasjonsanlegg overvåkes nøye.

## **BYDELSDIREKTØRENS VURDERINGER**

### **Faktaopplysninger**

Utvidelsen av Bekkelaget renseanlegg må sees i sammenheng med prosjekt Midgardsormen, som er under bygging, jfr BU-sak 74/09, som er sitert ovenfor. Kapasiteten til dagens renseanlegg er sprengt. Dette har sammenheng med kraftig befolkningsøkning i de deler av byen som har sitt avløp tilknyttet Bekkelaget renseanlegg. I tillegg er rensekravene blitt skjerpet, både som følge av revidert forurensningsforskrift og ny konsesjon gitt av fylkesmannen. Renseanlegget har siden 2008 ikke overholdt utslippskravene i konsesjonen.



Fylkesmannen i Oslo og Akershus har derfor varslet tvangsbøter hvis ikke konsesjonen overholdes i løpet av 2016. Dette innebærer en betydelig utvidelse av renseanlegget.

Prosjektet er meget stort. Målt i kubikkmeter fjell er prosjektet tre ganger større enn hele Midgardsormen (430.000 m<sup>3</sup> fjell skal sprenges ut, mot 110.000 m<sup>3</sup> i Midgardsormen). Dette genererer et meget stort transportvolum i løpet av ca 2 års anleggsperiode. Bydelen har både barnehage og skole på Nedre Bekkelaget, i tillegg til boliger i nærområdet.

Det eksisterende renseanlegget ligger i Ekebergskråningen ved den nedlagte Bekkelaget jernbanestasjon. Over anlegget ligger Sportsplassen og boligeiendommer på Bekkelaget. Utvidelsen av renseanlegget er tenkt sydover.

Planprogrammet peker på følgende tema som må utredes nærmere i konsekvensutredningen:

- Koordinering med Midgardsormen
- Tunneltrasè for Follobanen
- Mossevei i tunnel
- Belastning for omgivelser i anleggsperioden, spesielt for barn i området
- Belastning for omgivelser i driftsfasen
- Eksisterende og planlagte energibrønner
- Grunnvannstand
- Lukt, utslipp til friluft, utslipp til vann, støy og rystelser
- Kulturminner, naturmangfold
- Risiko- og sikkerhetsanalyse
- Barns og unges oppvekstvilkår, både i anleggs- og driftsfase

Slik fremdriftsplanen for prosjektet ser ut, vil planprogram med konsekvensutredning og miljøoppfølgingsprogram komme på offentlig høring i slutten av 2012. Bearbeiding og oversendelse til politisk behandling gjøres i 2013. Dette innebærer at oppstart tidligst blir i 2014, med ca 2 års anleggstid.

### **Sammendrag**

Saken gjelder planlagt utvidelse av Bekkelaget renseanlegg. Dette har vist seg nødvendig både på grunn av befolkningsøkning, skjerpede rensekrav og varslede tvangsbøter fra fylkesmannen dersom konsesjonskrav ikke overholdes. Målt i kubikkmeter fjell som skal sprenges ut, er prosjektet tre ganger større enn Midgardsormen.

Planprogram med konsekvensutredning og miljøoppfølgingsprogram kommer på offentlig høring på slutten 2012. Oppstart blir tidligst i 2014.

### **Økonomiske forhold – budsjettmessige og andre**

Det er ingen økonomiske konsekvenser for bydelen.

### **Arbeidsmiljømessige konsekvenser**

Det er ingen arbeidsmiljømessige konsekvenser.

### **Vurdering**

Prosjektet i seg selv er et godt miljøprosjekt for Oslo by. Utvidelsen av Bekkelaget renseanlegg og etablering av Midgardsormen (oppsamling av overvann og avløpsvann fra Grünerløkka til Bjørvika) vil i sum bety renere avløpsvann og et renere havnebasseng. Anlegget vil også kunne muliggjøre fremtidsrettede energiløsninger.

Prosjektet er nå i en tidlig fase, og mye vil bli utredet og kartlagt i konsekvensutredning, miljøoppfølgingsprogram og ROS-analyse, som kommer til offentlig ettersyn senere i år.

Bydelsdirektøren ser at det knytter seg spesielle utfordringer til anleggsfasen, ikke minst på grunn av de store massene som skal sprenges ut og transporteres. Det må stilles meget strenge krav til transportløsninger, hensyn til barn som ferdes til og fra skole og barnehage i området, foruten krav til miljøhensyn som forurensning, støy og rystelser.

Også for driftsfasen vil det måtte stilles strenge krav til transportløsninger, utslipp, lukt, støy og øvrige belastninger på lokalmiljøet. Spesielle hensyn må tas overfor barn som ferdes til og fra skole og barnehage i området.

Oslo, 23.01.2012

Per Johannessen/s/  
bydelsdirektør

## **Sak 7/12 Skjenkebevilling og bruksendring - Ekebergveien 230 , Sæter**

Arkivsak: 201101203

Arkivkode: 944.4

Saksbehandler: Jan Nordahl

<b>Saksgang</b>	<b>Møtedato</b>	<b>Saknr</b>
Arbeidsutvalget	23.01.12	9/12
Helse- og sosialkomite	30.01.12	
Byutvikling, miljø og samferdsel	31.01.12	7/12
Bydelsutvalget	09.02.12	

### **SKJENKEBEVILLING OG BRUKSENDRING - EKEBERGVEIEN 230 , SÆTER**

#### **BYDELSDIREKTØRENS FORSLAG TIL VEDTAK**

##### **Til arbeidsutvalget:**

*Saken behandles i:*

*Komite for byutvikling, miljø og samferdsel*

*Helse- og sosialkomiteen*

*Bydelsutvalget*

##### **Til komite for byutvikling, miljø og samferdsel:**

*Det anbefales at det gis bruksendring fra næringslokale til "take-away" og servering i det omsøkte lokalet i Ekebergveien 230, Sæter lokalsenter.*

##### **Til helse- og sosialkomiteen:**

*Det anbefales at Wok N Roll AS gis serveringsbevilling for Ekebergveien 230, i tråd med søknad og forutsatt at det gis bruksendring.*

##### **Til bydelsutvalget:**

- 1. Det anbefales at det gis bruksendring fra næringslokale til "take-away" og servering i det omsøkte lokalet i Ekebergveien 230, Sæter lokalsenter.*
- 2. Det anbefales at Wok N Roll AS gis serveringsbevilling for Ekebergveien 230, i tråd med søknad og forutsatt at det gis bruksendring.*

### **SAKSBEHANDLING**

#### **VEDLEGG:**

**Trykte: Søknad med tegninger og vedlegg om bruksendring og serveringsbevilling**

#### **BAKGRUNN FOR SAKEN**

Saken er todelt: For det første er det en søknad til Næringssetaten om ny serveringsbevilling. En slik søknad skal bydelen uttale seg om som sosialtjeneste, i tråd med reglement fastsatt av BU

15.12.2011. For det andre ber arkitektkontoret Ullring & Zernichow AS på vegne av tiltakshaver om en uttalelse fra bydelsutvalget i forbindelse med søknad om bruksendring fra næringslokale til "take-away" og servering. Dette legges frem som en sak for bydelsutvalget, men fagkomiteene bes uttale seg om sine respektive ansvarsområder.

### **TIDLIGERE RELEVANTE VEDTAK/OPPLYSNINGER**

Det er ingen tidligere vedtak om denne virksomheten. Nærmeste sak som kan ha relevans er søknad om serveringsbevilling for Sushihuset Sæter AS, behandlet av AU den 07.07.2011.

### **BYDELSDIREKTØRENS VURDERINGER**

#### **Faktaopplysninger**

Det vises til vedlagte kart og tegninger. Søknad gjelder bruksendring for et lite forretningslokale i Sæter lokalsenter, der det til nå har vært klesbutikk. Tiltakshaver har inngått leieavtale med foretaket Wok 'n Roll AS, som ønsker å starte take-away og servering i lokalene. Eiendommen er en del av gjeldende reguleringsplan, og bruksendringen medfører verken dispensasjon eller fasadeendringer.

I søknad om serveringsbevilling fremgår det at åpningstid er frem til kl 22.00.

#### **Sammendrag**

Saken gjelder søknad om bruksendring for et lite lokale i Sæter lokalsenter. Det søkes om bruksendring til servering og take-away, og det søkes samtidig om ny serveringsbevilling.

#### **Økonomiske forhold – budsjettmessige og andre**

Det er ingen økonomiske konsekvenser for bydelen.

#### **Arbeidsmiljømessige konsekvenser**

Det er ingen arbeidsmiljømessige konsekvenser.

#### **Vurdering**

Bydelsdirektøren ser ingen grunn til at det ikke skal gis tillatelse til bruksendring og serveringsbevilling, i tråd med søknad.

Oslo, 16.01.2012

Per Johannessen/s/  
bydelsdirektør