



Rødtvetveien, Kalbakken T-banestasjon Planforslag til offentlig ettersyn Detaljregulering (offentlig)

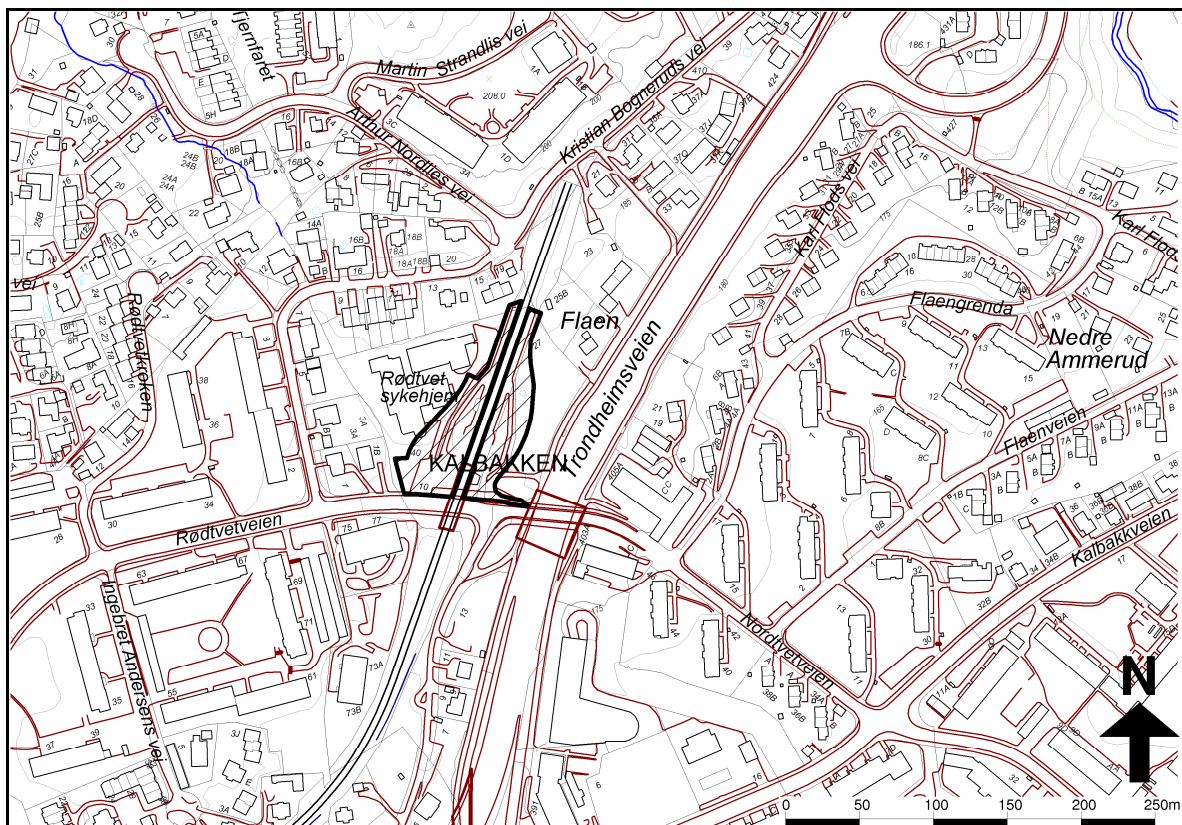
Området foreslås regulert til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (kjøreveg, parkering og trase for sporveg) og bebyggelse og anlegg (institusjon). Hensikten med planen er å få universell utforming på gangrampene til plattformene og en generell oppgradering av T-banestasjonen slik at den får metrostandard. Det ryddes også opp i reguleringen S-1252 der reguleringskartet ikke stemmer overens med dagens opparbeidelsen av gangrampe til plattformen for tog fra sentrum, avkjørsel og parkering. Tiltaket er en del av Groruddalssatsingen.

Plan- og bygningsetaten anbefaler planforslaget.

Plan- og bygningsetaten ber om bemerkninger til forslaget i løpet av høringsperioden fra **21.12.2009 til 08.02.2010**.

Vi gjør oppmerksom på at også innsigelser må sendes innen fristen.

Utarbeidet av: Cowi AS for Kollektivtransportproduksjon AS



Bydel: Grorud
Gnr./bnr.: 93/347 og 93/133

Saksnummer: 200900518
Dokumentnummer: 31
Saksnummer oppgis alltid ved henvendelse



Plan- og bygningsetaten

Boks 364 Sentrum
0102 Oslo

Besøksadresse:
Vahls gate 1, 0187 Oslo
www.pbe.oslo.kommune.no

Sentraltbord: 02 180
Kundesenteret: 23 49 10 00
Telefaks: 23 49 10 01
Bankgiro: 6003.05.58920
Org.nr.: 971 040 823 MVA
E-post: postmottak@pbe.oslo.kommune.no

INNHold**Plan- og bygningsetatens saksfremstilling**

Faktaark	side	3
Saksgang	side	3
Sammendrag	side	4
Plan- og bygningsetatens kommentarer til bemerkninger	side	7
Plan- og bygningsetatens foreløpige vurdering	side	8
Forminsket plankart	side	11
Planbestemmelser	side	12
Vedtak om offentlig ettersyn	side	13

Trykte vedlegg

1. Forslagsstillers planbeskrivelse
2. Samrådsinnspill
3. ROS-sjekkliste

Utrykte vedlegg

1. Plankart i målestokk 1:1000.
2. Avtale mellom Kollektivtransportproduksjon AS og Eiendoms- og byfornyelsesetaten

FAKTAARK

Forslagsstiller: Kollektivtransportproduksjon AS
Økernveien 9
0653 Oslo
22084000

Konsulent: COWI AS
Grenseveien 88
Postboks 6412 Etterstad
0605 Oslo
02694
info@cowi.no

Eieropplysninger

Gnr. 93 bnr 347 Oslo kommune
Gnr. 39 bnr.133 Oslo kommune

Arealstørrelse – planområde

Planområdet totalt:		1299,6 m ²
Areal for hvert formål:		
Bebyggelse og anlegg	- Institusjon	59,5 m ²
Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	- Kjøreveg	56,1 m ²
	- Parkering	63,0 m ²
	- Sporveg	1121,0 m ²

Arealstørrelse – ny bebyggelse

Det reguleres ingen ny bebyggelse.

Parkering

Parkering skal være som følger:

Plasser på terreng: 4 stk.

Vurdering av forskrift om konsekvensutredning.

Planen er vurdert i henhold til plan- og bygningslovens § 12-10 første ledd, jf. § 4-2 med tilhørende forskrift.

Planforslaget faller ikke inn under forskriftens virkeområde og skal derfor ikke konsekvensutredes.

Kunngjøring og varsling

Igangsetting av planarbeidet ble kunngjort 13.07.09 i Aftenposten og 15.07.09 i Groruddalen. Grunneiere og andre rettighetshavere er varslet ved brev datert 25.06.09

SAKSGANG

Etter offentlig ettersyn vil innkomne bemerkninger bli referert, kommentert og eventuelle endringer innarbeidet. Saken er planlagt oversendt rådhuset for politisk behandling 2. tertial 2010.

SAMMENDRAG

Kalbakken T-banestasjon skal tilrettelegges for universell utforming og få metrostandard. For at gangrampene til plattformene skal tilfredsstillende kravene til universell utforming, er det nødvendig å benytte arealer fra tilliggende tomter for å forlenge gangrampene. For å få til universell utforming på gangrampe til østre plattform, må stasjonsområdet utvides med tomtejustering i forhold til naboeiendommen, gnr/bnr. 93/133, reguleringsplan S-922 (14.09.1961). Dette gjelder spesielt for eiendommen, gnr/bnr. 93/133, som er foreslått som mulig fremtidig tomt for allmenntilgjengelig formål, regionutøvelse, av Eiendoms- og byfornyelsesetaten. Det ryddes også opp i reguleringen S-1252 der reguleringskartet ikke stemmer overens med dagens opparbeidelsen av avkjørsel, parkering og gangrampe til plattformen for tog fra sentrum.

Bakgrunn

Kollektivtransportproduksjon AS foretar en generell oppgradering av stasjonsområdet med blant annet nytt belegget og belysning, forlengelse av gangrampe, forbedret informasjon, nytt lehus og møblering av perrongen. Tiltaket inngår i den generelle oppgraderingen av T-banelinje 5 som er en del av Groruddalssatsingen, program for miljøvennlig transport i Groruddalen. Programmet er ett av fire programområder der stat og kommune samarbeider for å gjennomføre miljøtiltak og forbedre levekår i Groruddalen.

Planstatus

Rikspolitiske bestemmelser eller retningslinjer

Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging, vedtatt 20.08.1993, tilstreber å samordne planlegging av utbyggingsmønsteret og transportsystemet for å tilrettelegge for en mest mulig effektivt, trygg og miljøvennlig transport slik at transportbehovet kan begrenses. Viktige tema er kollektivbetjening, gode forhold for sykkel, hensynet til gående og bevegelseshemmede, til knytning til hovedveinettet, grøntstruktur, biologisk mangfold og estetiske kvaliteter.

Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen, vedtatt 20.09.1995, skal synliggjøre og styrke barn og unges interesser i all planlegging og byggesaksbehandling etter plan- og bygningsloven. Retningslinjene skal ivareta at arealer som brukes av barn og unge skal sikres mot forurensing, støy, trafikkfare og annen helsefare. Videre skal det sikres varierte og store nok lekearealer i nærmiljøet og avsettes tilstrekkelige arealer for barnehage. Ved omdisponering av arealer som i planer er avsatt til fellesareal eller friområde som er i bruk eller er egnet for lek, skal det skaffes fullverdig erstatning.

Tilgjengelighet for alle, vedtatt 29.12.1999. Regjeringens handlingsplan for økt tilgjengelighet gjennom universell utforming sikter mot å bedre tilgjengeligheten for alle og har særlig fokus på personer med nedsatt funksjonsevne. Dette inkluderer funksjonsnedsettelse knyttet til syn, hørsel, bevegelse, forståelse og følsomhet for miljøpåvirkning. Planen skal samle og styrke innsatsen for økt tilgjengelighet til bygninger, utemiljø, produkter og andre viktige samfunnsområder.

Retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging, vedtatt 26.01.2005. Formålet er å forebygge støyplager og ivareta stille og lite støypåvirkede natur- og friluftsområder gjennom at eksisterende støykilder synliggjøres gjennom etablering av støysoner, og gi klare anbefalinger om hvor støyfølsom arealbruk ikke bør etableres eller etableres med avbøtende tiltak eller anbefalinger for støygrenser ved etablering av nye støykilder.

Gjeldende overordnede planer

Kommuneplan 2008 Oslo mot 2025, vedtatt 11.06.2008, viderefører stort sett strategiene fra forrige kommuneplans visjoner for Oslo som fjordby, kunnskapsby, kulturby og miljøby, men med økt fokus på

miljø- og bærekraftspekter, sikring av areal til sosial infrastruktur (barnehage og skole)/idrett/friarealer/møteplasser. Ny utvikling skal skje i sentrum, ved fjorden, i stasjonsnære områder, i knutepunkter og langs viktige kollektivåre der næringsvirksomhet, kulturinstitusjoner, service og boliger skal forsterke den multifunksjonelle byen og danne levende bymiljøer.

Helhetlig utviklingsplan for Groruddalen (HUG) ”Strategier for et bedre miljø i Groruddalen mot 2030”, vedtatt juni 2006, fastsetter visjoner, hovedmål og delmål for Groruddalen. Visjonen er at Groruddalen i 2030 skal være et fyrtårn for bærekraftig arealbruk og miljøvennlig transport i Oslo og Osloregionen. Ombyggingen av veisystemet og styrking av kollektivtilbudet er en av fire hovedstrategier for byutviklingen i Groruddalen, styrking av samarbeidet mellom stat og kommune om Miljøsonen Groruddalen, inklusive program for miljøvennlig transport er formulert som den første av flere prosessstrategier i bystyrets vedtak til HUG. Dette betyr blant annet å prioritere tiltak for en større andel av persontransport over på bane, buss og sykkel samt tiltak som bygger opp under effektiv og miljøvennlig godshåndtering.

Boligutvikling i stasjonsnære områder i Oslo, høring februar 2006, vurderer hvilke stasjonsnære områder langs jernbane- og T-banelinjer i ytre by som er egnet for konsentrert boligutvikling. Kalbakken T-banestasjon er vurdert som stasjonsområde med mindre potensial for ny boligutvikling, og dermed ikke vurdert for ytterligere utvikling.

Gjeldende regulering:

- | | |
|--------------------|---|
| S-661 05.02.1957 | Regulering av trase med tilknyttede baneformål for Grorudbanen på strekningen Hasle – Grorud, Oslo. Ingen reguleringsbestemmelser |
| S-933 14.09.1961 | Regulerings- og bebyggelsesplan for Kalbakken sentrum, deler av Trondheimsveien, Nordtveien, Kalbakkeveien og Grorudbanen. Ingen reguleringsbestemmelser. |
| V240565 24.05.1965 | Forslag til regulering av fotgjengerrampe ved krysset Trondheimsveien – Nordtvetveien / Rødtvetveien. Ingen reguleringsbestemmelser. |
| S-1252 28.09.1965 | Regulering av gnr. 93 bnr. 279 med flere, Kaldbakken. Ingen reguleringsbestemmelser |
| S-3602 27.08.1997 | Rv. 4 Reguleringsplan med regulerings bestemmelser for hovedsykkelvei mellom Kalbakken og Grorud senter. Offentlig trafikkområde, friområde og fellesområde – avkjørsel. |
| S-4113 24.11.2004 | Endret reguleringsplan med reguleringsbestemmelser for Kaldbakken T-banestasjon. Bygeområde, offentlig trafikkområder, område regulert i tidsrekkefølge spesialområde rigg/anlegg og byggeområde for bolig. |

Pågående planer:

Planprogram for Fossumdiagonal samt tiltak på rv. 4 Trondheimsveien og rv. 163 Østre Aker vei har som hensikt å definere rammer for et videre planarbeid på reguleringsplannivå. Gjennom planprogrammet skal det defineres utredningsbehov og premisser som skal ligge til grunn, samt avklare omfang og rammer for videre planlegging og planprosess.

Kristian Bogneruds vei 27 (gnr/bnr. 93/133) saksnr. 200910861. Planinitiativ for bebyggelse og anlegg, tjenesteyting – kirke/annen religionsutøvelse.

Beskrivelse av planforslaget

T-banestasjonen skal få metrostandard, og for at det skal kunne bli universell utforming på gangrampene til plattformen må disse endres. Gangrampen til plattformen for tog fra sentrum må forlenges for å oppfylle

kravene til universell utforming. På grunn av høydeforskjeller i terrenget, må gangrampen legges delvis over på nabotomten (gnr/bnr. 93/133). Det ryddes også opp i avkjørselen fra planområdet ned til Rødtvetveien da dagens reguleringskart ikke er i samsvar med dagens opparbeidelse av arealet.

Forhåndsuttalelser

Det er innkommet 11 forhåndsuttalelser.

Bydelens tilbakemelding

Bydel Grorud

Bydel Grorud sier i e-post 02.04.2009 at bydelens miljø og samferdselskomiteen behandlet saken i sitt møte 24.03.2009. Bydelen ber om at kravet til universell utforming blir ivaretatt i utformingen av anlegget. Det bes spesielt om at området, sett fra Kalbakken opp Rødtvetveien og inn på T-banestasjonen blir universelt tilrettelagt. Det er parkeringsproblemer i området rundt Kalbakken T-banestasjon. Bydelen ber om at det vurderes muligheter for å benytte areal som ligger brakk i Dr. Londonsvei til parkeringsareal. Videre ber bydelen om at det legges vekt på at når anleggsarbeidet starter og gjennomføres, må sikkerheten for publikum ivaretas på en tilfredsstillende måte. Det bør settes opp et skilt som opplyser om hvem som er tiltakshaver med navn og telefonnummer.

Barnas representant i plan- og byggesaker

Det har ikke kommet inn innspill fra barnas representant i plan- og byggesaker.

Andre etaters tilbakemelding

1. Hafslund Nett, 30.03.2009, viser til de generelle bestemmelsene og har vedlagt kart over deres installasjoner.
2. Ruter AS, 07.04.2009, deltar i styringsgruppen i prosjektet Tilgjengelighet til T-banestasjoner i øst, ledet av KTP AS, hvor det aktuelle planarbeidet inngår.
3. Vann- og avløpsetaten (VAV), 06.04.2009, at de ikke kjenner til forhold som har betydning for planinitiativet i dette området. Til orientering er det vedlagt kartutsnitt av VAVs ledninger i området.
4. Samferdselsetaten (SAM), 06.04.2009, at det er positivt at det iverksettes en oppgradering av T-banestasjonen og at det sikres en direkte gangadkomst til begge perronger fra nordsiden fra Kristian Bogneruds vei. Etersom nevnte gangadkomst har som hensikt å gi reisende tilknytning til stasjonen forutsetter SAM at den reguleres som sporvognsområde med vedlikeholds- og driftsansvar tillagt baneier. Tiltaket må som utgangspunkt tilfredsstille kravene til universell utforming. I planinitiativet framgår det imidlertid at planlagt, ny gangkryssing i nord ikke vil oppfylle dette. SAM anbefaler at det gjøres en nærmere vurdering av mulighetene, eventuelt gis en grundigere redegjørelse av hvorfor prinsippet om universell utforming er forlatt. For øvrig syntes den skisserte gangtraseen langs vestsiden av sporet svært smal, og SAM stiller spørsmål ved løsningen. I skissen som er vedlagt planinitiativet indikeres det en opprydning av avkjørselen ved p-plassen innkjøringen til Rødtvet sykehjem. SAM gjør oppmerksom på at avkjørsler skal ha sikt- og stigningsforhold i henhold til kommunale normer og i størst mulig grad må anlegges vinkelrett på offentlig vei. Fortauet forbi avkjørsler skal være gjennomgående med nedsenket kantstein. Bredde for avkjørselen må maks være 4,0-5,0 meter ut fra en trafiksikkerhetsmessig vurdering. Ut fra trafiksikkerheten bør videre det aktuelle trafikkarealet søkes skilt mellom kjørende og myke trafikanter. Som et ledd i planarbeidet må behovet for sykkelparkering vurderes og sikres i planen. Det må påses at plangrensen omfatter nødvendig areal for å rydde opp i eventuelle berørte regulerte felles avkjørsel (S-1252, vedtatt 28.09.1965) ved vestre del av planområdet. Det må sikres god fremkommelighet og sikkerhet for kollektivtrafikanter og eventuelle andre trafikanter som berøres under anleggsperioden. For øvrig minner SAM om at som et tilgjengelighetstiltak har iverksatt bygging av ny trapp fra fortauet i Rødtvetveien og opp til Kalbakken T-banestasjon ved Narvesenskiosken. Nevnte trapp må framgå på

plankartet og illustrasjonene til reguleringsplanen. SAM vil komme tilbake med utdypende kommentarer når det foreligger mer materiale i saken.

5. Eiendoms og byfornyelsesetaten (EBY), 20.04.2009, at de blant annet er tildelt rollen som kommunenes grunneierrepresentant, med ansvar for å ivareta eierskapet, utviklingen og forvaltning av bykassens eiendommer, og uttaler seg til planforslag ut fra sin rolle. EBY har ovenfor Byutviklingskomiteen (BYU) foreslått 93/133 som en av flere mulige tomter avsatt til religionsutøvelse. Det er nå tatt en avgjørelse og EBY er i brev av 02.04.2009 fra BYU gitt i oppdrag å regulere 93/133 til tomt for religionsutøvelse. EBY ser at planinitiativet at del av 93/133 berøres i ganske stor grad. Gode adkomstforhold er selvsagt en forutsetning for en stasjon for offentlig kommunikasjon, men EBY ber om at det vurderes nøye hvor mye areal som er nødvendig for adkomsten med sikte på at 93/133 også ønskes nytt til byggeformål i fremtiden.

6. Byantikvaren (BYA), 04.11.2009. Leskuret som er av pagodetypen, ble tegnet og oppført i forbindelse med etableringen av T-banenettet i Oslo på midten av 1960-tallet, og har etter BYAs vurdering høy bevaringsverdi. BYA anbefaler at man søker en løsning hvor de karakteristiske pagode leskurene bevares og brukes i det nye stasjonsområdet. Planområdet er (bebygd og) preget av moderne aktivitet. Opprinnelig undergrunn må antas i stor grad å være fjernet og omrotet som følger av dette. BYA krever derfor ikke en arkeologisk registrering av planområdet, jf. lov om kulturminner av 9. juni 1978 nr. 50 §9. BYA minner om at kulturminnelovens § 8 annet ledd gjelder generelt, slik at dersom en i forbindelse med arbeide på eiendommen oppdager mulige automatisk fredete kulturminner, skal arbeidene straks stanses og BYA kontaktes.

Trafikketaten, Undervisningsbygg, Renovasjonsetaten og Gravferdsetaten har ingen bemerkninger til planinitiativet.

Forslagstillers kommentarer til forhåndsuttalelser

Til Samferdselsetaten:

Gangbro for kryssing av spor nord for perrong er tatt ut av planforslaget. Andre mulige plasseringer for rampene er vurdert både i henhold til universell utforming og inngripen i areal på gnr/bnr. 93/133. Rampe vest for perrong må for å kunne møte kravene til universell utforming senkes i forhold til dagens nivå da forlengelse ikke er mulig. Dette vil medføre en høydeforskjell på 1-2 meter i forhold til innkjørselen til pleiehjemmet som ligger rett ved siden av. Denne løsningen vil ikke være ideell da den vil oppleves som utrygg i forhold til bilene som kjører på støttemur 1-2 meter over gangsti. Rampe øst fra perrong må plasseres som skissert for å best mulig imøtekomme kravene til universell utforming gitt terrengform og arealknapphet. Innkjøring til Rødtvet sykehjem er regulert, men en ny og forskjøvet plassering i forhold til dagens løsning. Da det ikke foreligger noen kjente planer om ombygging i forhold til regulert løsning, er utformingen av stasjonsområdet foretatt i forhold til eksisterende løsning.

Til Byantikvaren:

Det er tatt vare på to leskur av den typen som har stått på Kalbakken T-banestasjon ved Haugerud stasjon.

PLAN- OG BYGNINGSETATENS KOMMENTARER TIL BEMERKNINGER

Kommentarer til forhåndsuttalelser

Til bydel Grorud:

Dersom det er ønskelig med parkering i Dr. Londonsvei må det fremmes en egen plansak.

Til Samferdselsetaten:

Avtale om vedlikehold av trapp skal ikke hjemles i reguleringsplanen.

For øvrig vises det til etatens foreløpige vurdering.

PLAN- OG BYGNINGSETATENS FORELØPIGE VURDERING

Overordnede mål

Det er et mål at mest mulig av trafikken i Oslo skal skje ved bruk av kollektivtransport. Endring av plattformene og gangrampene til universell utforming og høystandard holdeplass er i tråd med de overordnede målene om økt tilgjengelighet til kollektivtransport og dermed en del av generelle satsingen for å øke kollektivandelen i Oslo.

Landskap

Planområdet er preget av t-banen og annen bebyggelse. Vest for t-banelinjen, ligger eiendommen 93/133. Tomten er en høyde som preges av grønt, villkratt og en del større trær som virker som en grønn skjerm mot Trondheimsveien. Det er tidligere gjort skjæringer ned i fjellet for å få innpasset dagens gangrampe.

Det vil være viktig at minst mulig av vegetasjonen berøres ved utførelsen av tiltaket og at det reetableres vegetasjon etter gjennomføring av tiltaket for å bøte på støy- og luftforurensingen fra Trondheimsveien.

Verneinteresser

Oppgraderingen av plattformene ble gjort i sommer da t-banelinje 5 var stengt i forbindelse med arbeidene på Økern stasjon. Leskurene ble fjernet fra stasjonen allerede da, og er i følge forslagstiller flyttet til Haugerud stasjon.

Miljøfaglige forhold

Planområdet ligger i et område med mye støy- og luftforurensing da det omkranses av T-banen på den ene siden og Trondheimsveien på den andre siden. Forlagstiller har fortatt en vurdering av støy fra T-banen, og kravene i T- 1442 innfris.

Da gangrampen til plattformen for tog til sentrum legges nærere Trondheimsveien, er det viktig at vegetasjonen på tomten gnr/bnr. 93/133 opprettholdes / reetableres.

Biologisk mangfold

Det er viktig at mest mulig av vegetasjonen beholdes, og der det ikke er mulig, at det reetableres vegetasjon på gnr/bnr. 93/133 både for å opprettholde det grønne preget. Vegetasjonen vil også være et bidrag til det biologiske mangfoldet i området.

Trafikkforhold

Nord for planområdet ligger Rødtvet sykehjem. Sykehjemmet deler innkjørsel med T-banestasjonen. Slik innkjørselen fremstår i dag med parkeringsarealer like ved, er det et uoversiktlig område der det kan oppstå trafikkfarlige situasjoner. En opprydding i adkomst og parkeringsarealet vil bidra til økt sikkerhet for bilister og brukere av både sykehjem og T-banestasjon.

Dagens opparbeidelse av avkjørsel til Rødtvet sykehjem og T-banestasjonen er ikke i samsvar med dagens reguleringskart. I dagens reguleringskart er det regulert en kjørevei inn til sykehjemmet som ligger vest for dagens atkomstvei. Det er i dag ingen atskilt gangvei for gående som skal til sykehjemmet. Arealet som i dag er regulert til kjørevei, vil bli regulert til institusjon som er dagens bruk av arealet.

Kollektivtrafikk

Linje 5 på Grorudbanen har 7,5 minutters avganger mellom kl. 7-19 på hverdager.

Det er muligheter for overgang fra T-banen til buss i Trondheimsveien. Bussrute 31 har 8 avganger i hver retning i rushtid, og buss 68 har 4 avganger i hver retning i rushtid. I tillegg er det også bussforbindelse til Lørenskog og flybussen har stopp ved Trondheimsveien.

Sykkelftrafikk

Hovedsykkelveinettet går forbi planområdet, men følger Trondheimsveien. Det er ikke gjort trafikktegningsfor sykkler langs med Rødvetveien.

Plan- og bygningsetaten anser at sykkelparkering i forbindelse med T-banestasjoner er viktig for å fremme bruken av kollektivtransport. Etableringen av sykkelparkering under broen ved Narvesen vil være et viktig bidrag til å nå målet om høyere andel sykkeltrafikk i Oslo.

Gangtrafikk

Det er gangforbindelse mellom T-banestasjonen og Rødvetveien, og videre til blant annet Trondheimsveien. Denne gangforbindelsen er viktig da det er overgangsmuligheter til flere bussruter som går langs Trondheimsveien. Gangforbindelsen forsterkes ytterligere av at Samferdselsetaten har etablert en trapp fra Narvesen ned til Rødvetveien som et tilgjengelighetstiltak til T-banen.

Gangrampen for tog fra sentrum blir lagt i samme plan som kjøreadkomsten til sykehjemmet, slik at tilgjengeligheten til sykehjemmet for gående blir forbedret ved at de kan benytte seg av gangrampen.

Parkering

Det er parkeringsplasser i forbindelse med T-banen ved Narvesen. I tillegg brukes arealet ned mot Rødvetveien, som er regulert til Pleiehjem, til parkering. En opprydding her i dagens reguleringskartet vil gjøre at fremtidig reguleringskart vil stemme med dagens opparbeidelse av arealet.

Risiko- og sårbarhet

Forslagstiller har gjennomgått listen over temaer i sjekklisten for ROS-analyse. Listen ligger vedlagt til saksfremstillingen.

Det forutsettes at de generelle kravene til sikring ved sprengning / utgraving av fjell / berg overholdes i byggeperioden og at fjellet / berget sikres før bruk.

Teknisk infrastruktur

Hafslund Nett og Vann- og avløpsetaten har vedlagt kart ved deres forhåndsuttalelser som viser deres installasjoner i området.

Estetikk og byggeskikk

Det er viktig at tomten 93/133 som i dag er et berg preget av grønt, fremstår med grønne vegetasjon av samme kvaliteter som i dag.

Stedsutvikling

Planområdet er preget av støy fra T-banen og Trondheimsveien. Det har spesielt innvirkning på eiendommen 93/133. Denne tomten har i dag betydelige mengder støy- og luftforurensning fra T-banen og Trondheimsveien. Adkomsten til tomten er regulert via en gang- og sykkelvei som går fra Kristian Bogneruds vei 21 til Kristians Bognerudsvei 27. En eventuell nedgradering av Trondheimsveien kan gjøre

det aktuelt å bebygge tomten dersom kravene for støy- og luftforurensing da innfris og det reguleres annen adkomst.

Barn og unges interesser

Planområdet ligger mellom T-banelinje fra sentrum til Vestli og Trondheimsveien og er preget av stor støybelastning og luftforurensing. Til tross for at eiendom 93/133 er preget av grønt, er ikke dette et egnet leke- eller oppholdsareal for barn og unge.

Universell utforming

Hele hensikten med planen er å tilrettelegge for universell utforming.

Juridiske forhold

For at det skal bli tilfredsstillende stigning på gangrampen til plattform for tog til sentrum, må gangrampen forlenges og legges delvis på arealet til nabotomten i Kristian Bognerudsvei 27, gnr/bnr. 93/133. Forslagstiller har skrevet avtale med eier av gnr/brn.93/133, Eiendoms- og byfornyelsesetaten, som gir KTP muligheten til å foreta de nødvendige inngrepene for at T-banestasjonen skal kunne få universell utforming.

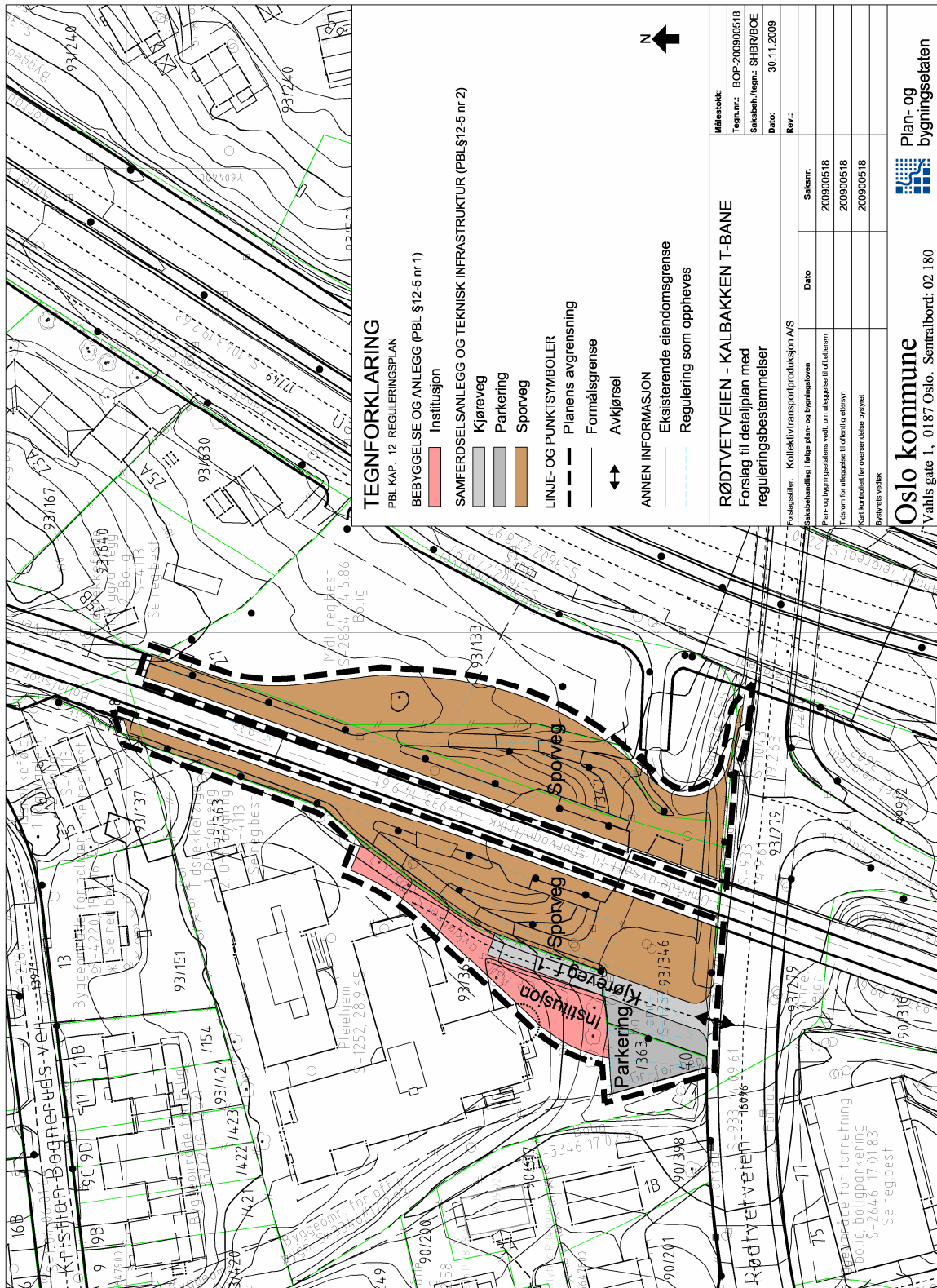
Eiendoms- og byfornyelsesetaten har sendt inn et planinitiativ til Plan- og bygningsetaten for å kunne bruke resten av denne tomten til allmenntilgjengelig formål, religionutøvelse.

Foreløpig konklusjon

Det er viktig å få til universell utforming på T-banestasjon for å øke tilgjengeligheten og fremme bruken av kollektivtransport. Sykkelparkering i forbindelse med T-banen vil være en viktig faktor både for å bidra til økt sykkeltrafikk og bruk av kollektivtransport.

Plan- og bygningsetaten anbefaler planforslaget.

Nedskalert plankart



**REGULERINGSBESTEMMELSER FOR
RØDTVETVEIEN, KALBAKKEN T-BANESTASJON**

Gnr. 93, bnr. 347

Gnr. 93, bnr. 133

§ 1 Avgrensning

Det regulerte området er vist på plankart merket BIS-200900518 og datert 30.11.2009.

§ 2 Formål

Området reguleres til:

Hovedformål - underformål (spesifisering av underformål)

Bebyggelse og anlegg - Tjenesteyting - Institusjon

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur - Kjøreveg – f_1

- Parkering

- Bane – trase for sporveg

§ 3 Avkjørsel

Regulert kjørevei, f_1, er privat. Det tillattes avkjørsel Rødtvetveien til eiendom gnr/bnr. 93/363 og 93/346 som vist på plankartet.

§ 4 Parkering

Parkering skal skje som vist på plankartet. Parkering og sykkelparkering skal være i henhold til den enhver tid gjeldende parkeringsnorm for Oslo kommune. Minimum 5% av parkeringsplassene skal tilrettelegges for forflytningshemmende.

§ 5 Forurensning

Overvannshåndtering skal, så langt det er mulig, skje på egen grunn.

VEDTAK OM OFFENTLIG ETTERSYN

Plan- og bygningsetaten vedtar med hjemmel i plan- og bygningslovens § 12-10 og i henhold til delegert myndighet vedtatt av bystyret 17.06.2009, lagt ut til offentlig ettersyn.

Forslag til detaljregulering med reguleringsbestemmelser for Rødtvetveien, Kalbakken T-banestasjon, som reguleres fra området avsatt til sporvogn/trikk, baneområde, pleiehjem og bolig til

- Bebyggelse og anlegg (tjenesteyting – institusjon)
- Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (kjøreveg f_1, parkering, bane – trase for sporveg)

som foreslått av Kollektivtransportproduksjon As, vist på kart merket Plan- og bygningsetaten, BIS-200900518, datert 30.11.2009.

PLAN- OG BYGNINGSETATEN, DEN

09 / 12 - 2009

Johan Borchgrevink
enhetsleder

Siri Hollup Broholm
saksbehandler