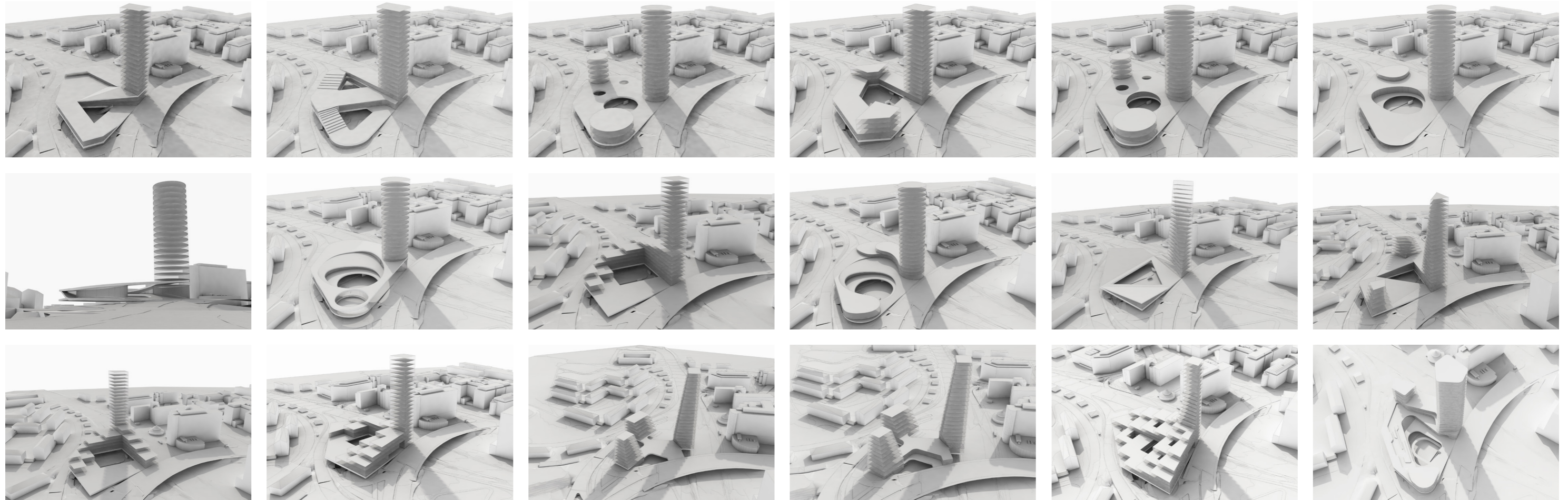
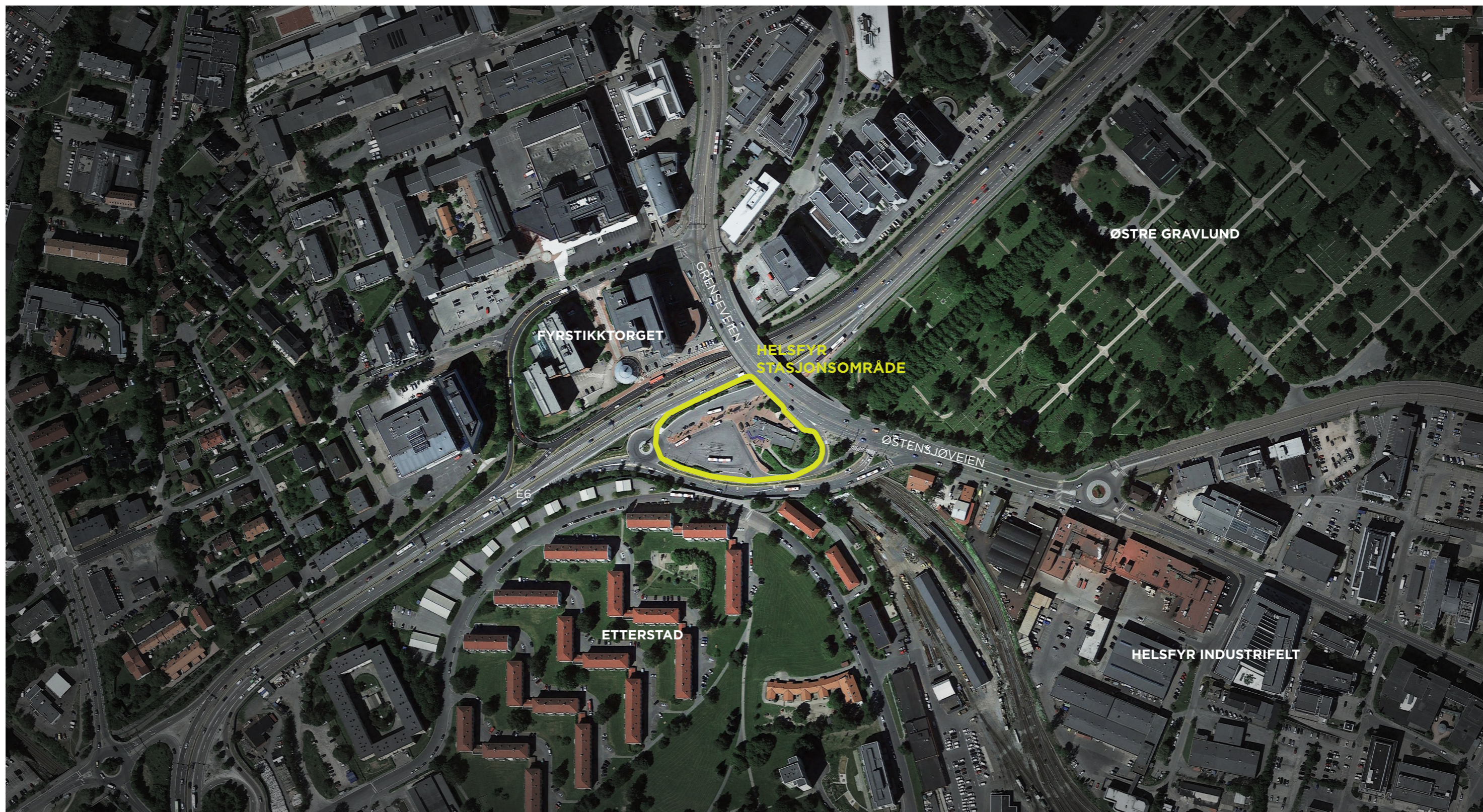


HELSEFYR STASJONSOMRÅDE-MULIGHETSSTUDIE

OPPDRAGSGIVER OSLO KOMMUNE V/ EIENDOMS- OG BYFORNYELSESETATEN

ENDELIG RAPPORT 10.04.17.





INNHold

Bakgrunn for mulighetsstudien v/EBY.....	s 4
Underlag og premisser.....	s 5
Innledende analyser.....	s 7
3 Konseptskisser.....	s 11
Videreutvikling av valgt konsept "Flyt".....	s 24
Høringsuttalelser.....	s 33

BAKGRUNN FOR MULIGHETSSTUDIEN V/ EIENDOMS- OG BYFORNYELSESETATEN

Eiendoms- og byfornyelsesetaten har engasjert 4B arkitekter/COWi for å utarbeide en enkel mulighetsstudie på kommunens areal på Helsefyr stasjon. Utgangspunktet for oppdraget er innspill om å plassere et høyhus på dagens bussterminal på Helsefyr. Dette har blant annet blitt foreslått av Topic arkitekter i forbindelse med en internasjonal arkitektkonkurranse i strategisk plan for Hovinbyen.

Mulighetsstudien skal drøfte potensialet for et lokk med høyhus over dagens kollektivterminal, og belyse de funksjonene og mulige program dette kan åpne for. Det er en forutsetning at kollektivterminalen opprettholdes med minimum dagens kapasitet. Studien vil også identifisere eventuelle utfordringer knyttet til t-banetunell og adkomst til buss og t-bane, men det er ikke forutsatt å løse trafikksituasjonen på området.

Et viktig premiss for mulighetsstudien er at den skal holdes innenfor rammene av et begrenset planområde, definert som Oslo kommunes arealer for stasjon- og terminalområdet på Helsefyr stasjon. Det har likevel også vært viktig å få med seg hovedlinjene i planer som er i umiddelbar nærhet til stasjonsområdet, først og fremst med tanke på forbindelser og planer i Grenseveien/Østensjøveien.

Kommuneplanen utpeker Helsefyr som et kollektivknutepunkt for bymessig utvikling med høy utnyttelse. I Strategisk plan for Hovinbyen er Helsefyr ment å ha en rolle som flerfunksjonell by med hovedvekt på næring. Strategisk plan peker også på Helsefyr som et område som er egnet for et nøkkelprosjekt.

Plan- og bygningssetaten planlegger oppstart av områderegulering for Helsefyr i løpet av 2017/2018 og denne mulighetsstudien er tenkt å fungere som et innspill i dette arbeidet.

Alternativ o/Utrekningsalternativ



Planalternativ 1



Planalternativ 2



- Tegnforklaring**
- Byggeområde
 - Grøntområde
 - Grønne forbindelser
 - Overordnede veier
 - Lokale gater
 - Trikketrasé

Felles for planalternativ 1 og 2

- T-banelinje med stasjon og oppganger etableres ihht KVV Oslo-navet.
- Kollektivfelt for buss/trikk etableres i Grenseveien – Østensjøveien, og fra Grenseveien mot sentrum langs E6 Strømsveien. Kollektivfelt skal kobles til kollektivtransportlinjer i Grenseveien- Østensjøveien, og med optimale svingebevegelser for trikk i begge retninger.
- Trikk i Grenseveien – Østensjøveien forutsettes midtstilt.
- Ingen vekst i personbiltrafikken. Kollektivtrafikken må, sammen med sykkel og gange, ta veksten. Det må utredes hva dette innebærer i volum og tilrettelegging i form av linjer og holdeplasser.
- Det utredes muligheter for parklokk over T-banen de nærmeste ca 100 m øst for nåværende tunnelmunning. Potensialet for bymessig bebyggelse ved lokket med tilstøtende bebyggelse mot Helsfyr og mot Bryn vises.
- Hastighet 60 km/t på E6 legges til grunn. Allémessig beplantning etableres.

Planalternativ 1.

I alternativ 1 ønskes vurdert hvordan Helsfyr kan utvikles ved fortetting og begrensninger av barrierevirkninger med minimale endringer av E6. Det etableres et klarere skille mellom gjennomgående (nasjonal/regional) og lokal trafikk ved at:

- Gjennomgangstrafikken på nåværende E-6 (Strømsveien) går i nåværende trase, og med nåværende rampestruktur.
- Bussterminalen beholdes som nå, men vurderes overbygget.
- Broen beholdes og trafikkeres av trikk i tillegg til dagens trafikantgrupper.

INNLEDENDE ANALYSER

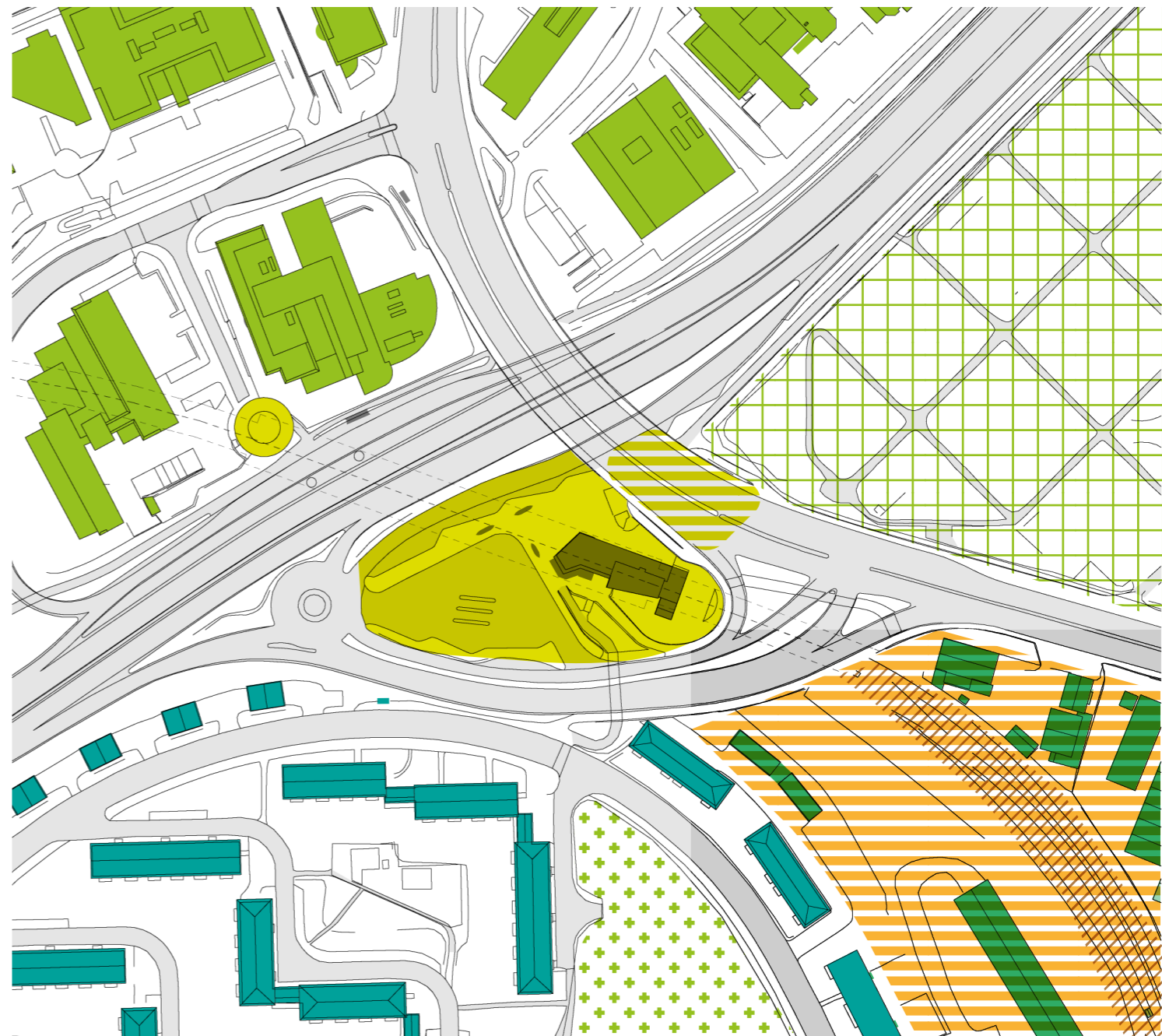
OMRÅDEAVGRENSING



- OMRÅDEAVGRENSING MULIGHETSSTUDIE
- EIENDOMSGRENSER

1:2000

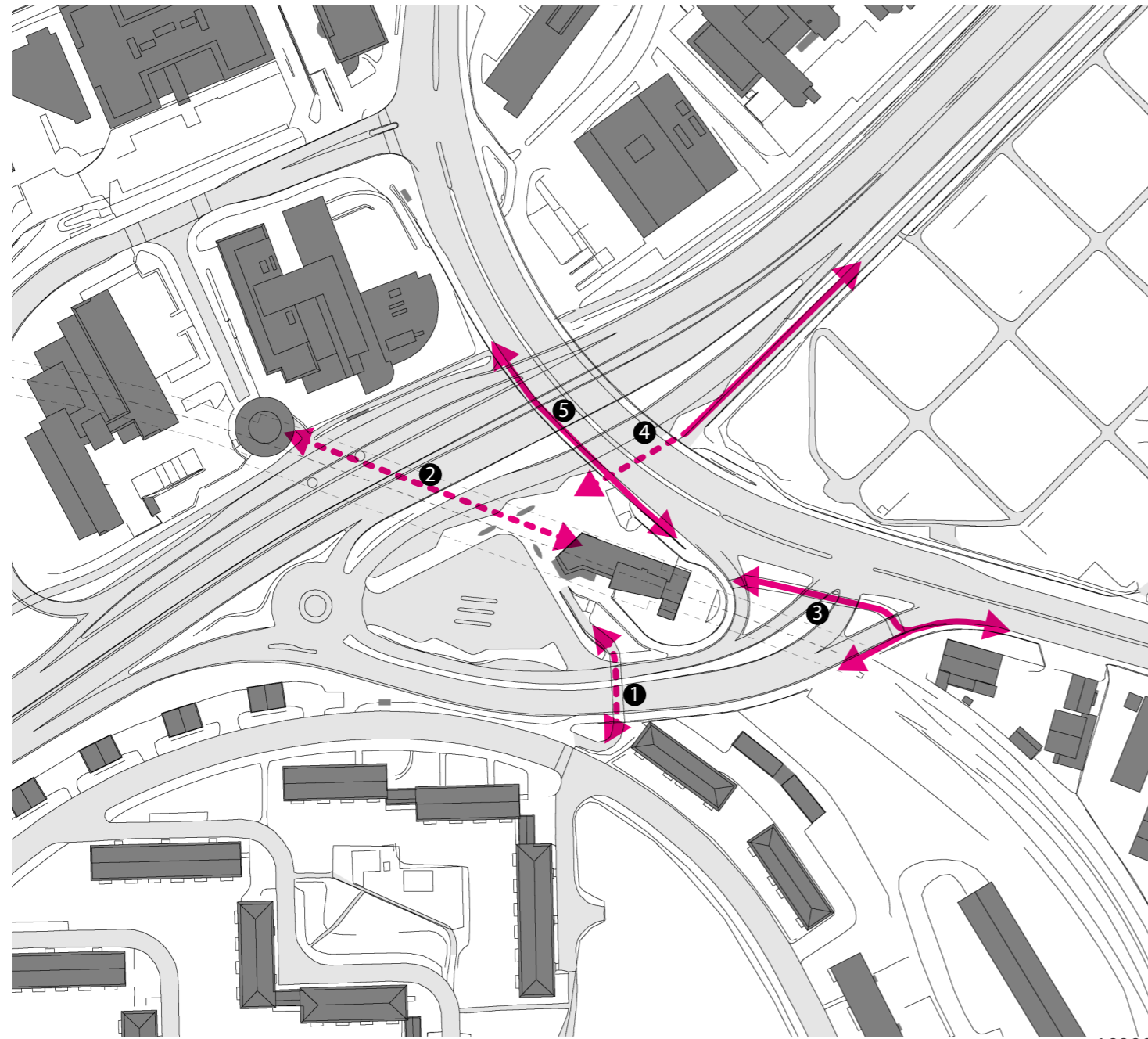
PROGRAM/BYGNINGSTYPER



- T-BANE OG BUSSTASJON
- KONTOR OG NÆRING
- FRIOMRÅDE
- GRAVLUND
- BOLIG
- INDUSTRI/TRANSFORMASJONSOMRÅDE
- POTENSIELT TRIKKESTOPP GRENSEVEIEN/ØSTENSJØVEIEN
- LOKK OVER SPOROMRÅDET IHT PLANALTERNATIV 1+2

1:2000

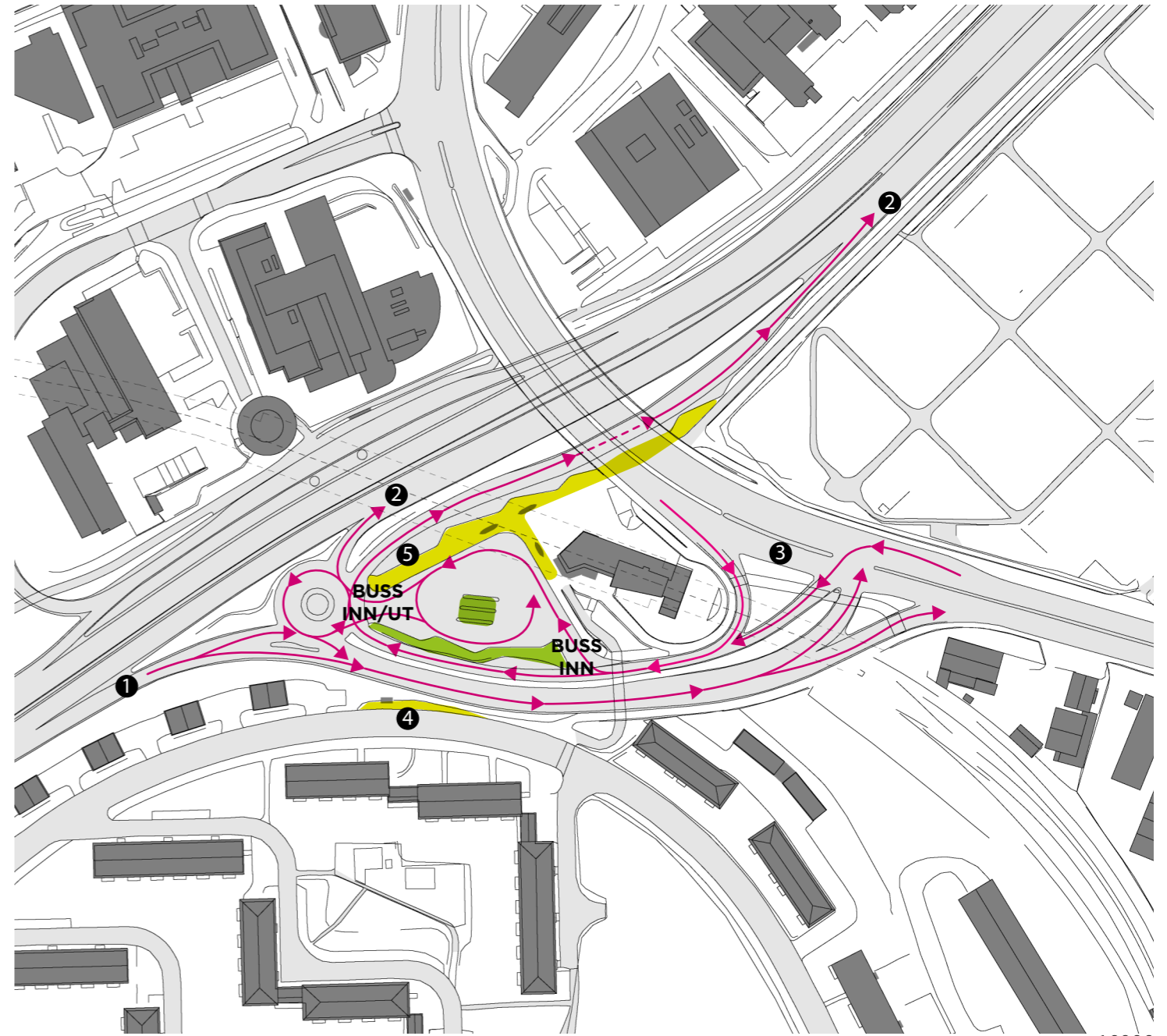
GANGFORBINDELSER TIL TOMTEN



- ❶ KULVERT MOT BOLIGBEBYGGELSE PÅ ETTERSTAD
- ❷ UNDERGANG E6 VIA T-BANE STASJON
- ❸ FOTGJENGEROVERGANG MOT INDUSTRI/RANSFORMASJONSOMRÅDE
- ❹ PASSASJE UNDER BRO MOT GRAVLUND
- ❺ FORTAU LANGS BRO OVER E6

1:2000

TRAFIKKFLYT PÅ TOMTEN



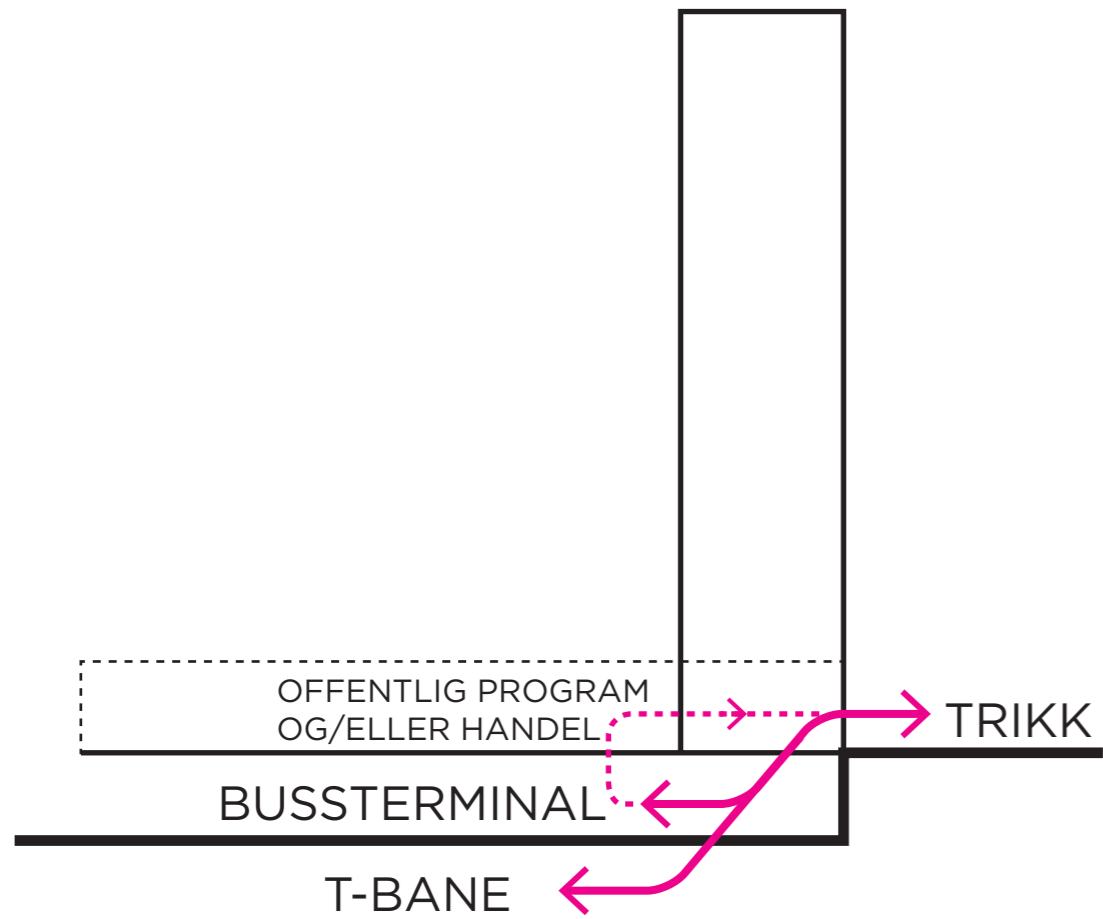
- ❶ AVKJØRING FRA E6
- ❷ PÅKJØRING TIL E6
- ❸ AV- OG PÅKJØRING ØSTENSJØVEIEN
- ❹ HOLDEPLASS UTENFOR TERMINALOMRÅDE (37-BUSSEN)
- ❺ TAXIHOVDEPLASS

- AV- OG PÅSTIGNING BUS
- OPPSTILLINGSPASSER BUS
- KJØRERETNING

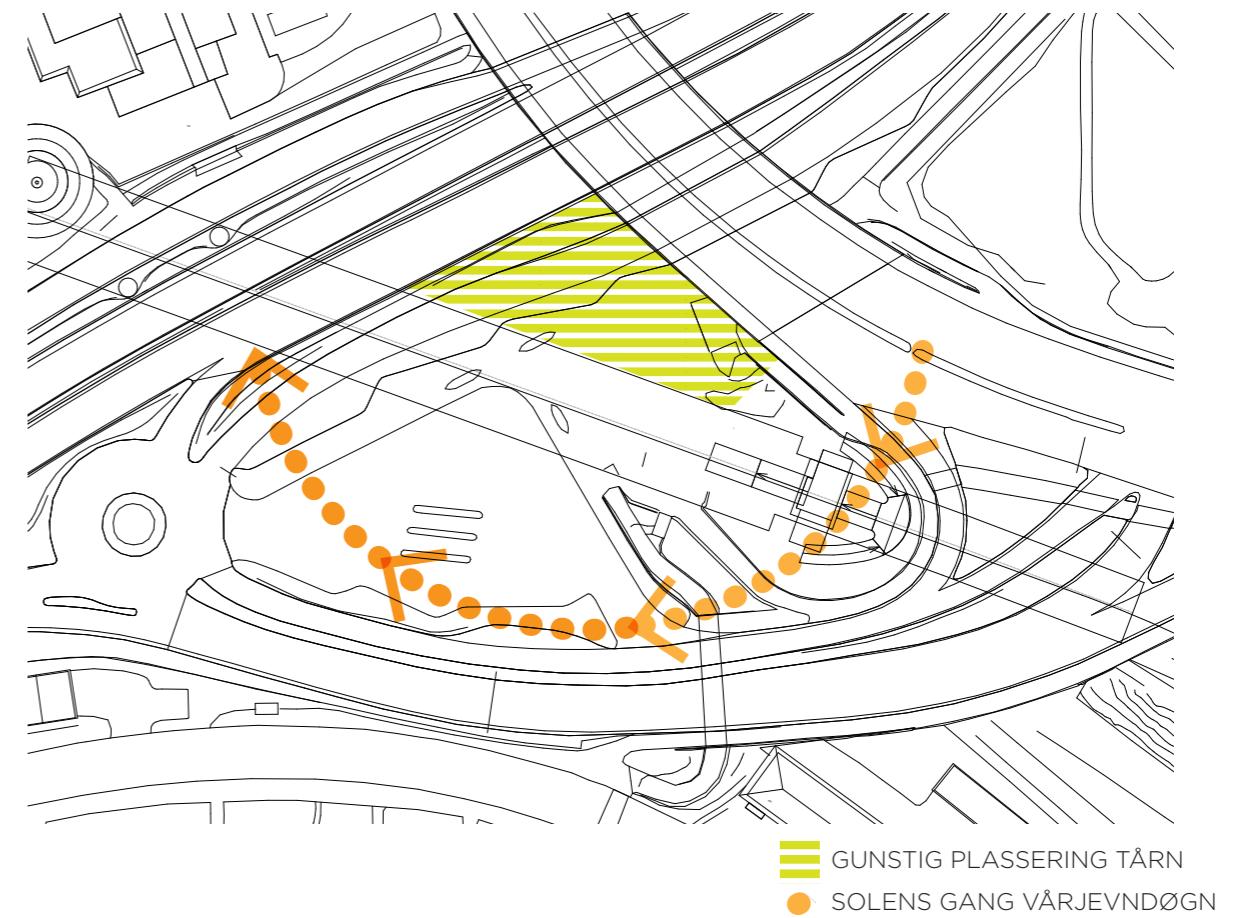
1:2000

FORUTSETNINGER FOR SKISSETE KONSEPTER

VERTIKALT FLYTDIAGRAM



PLASSERING AV TÅRNET PÅ TOMTEN

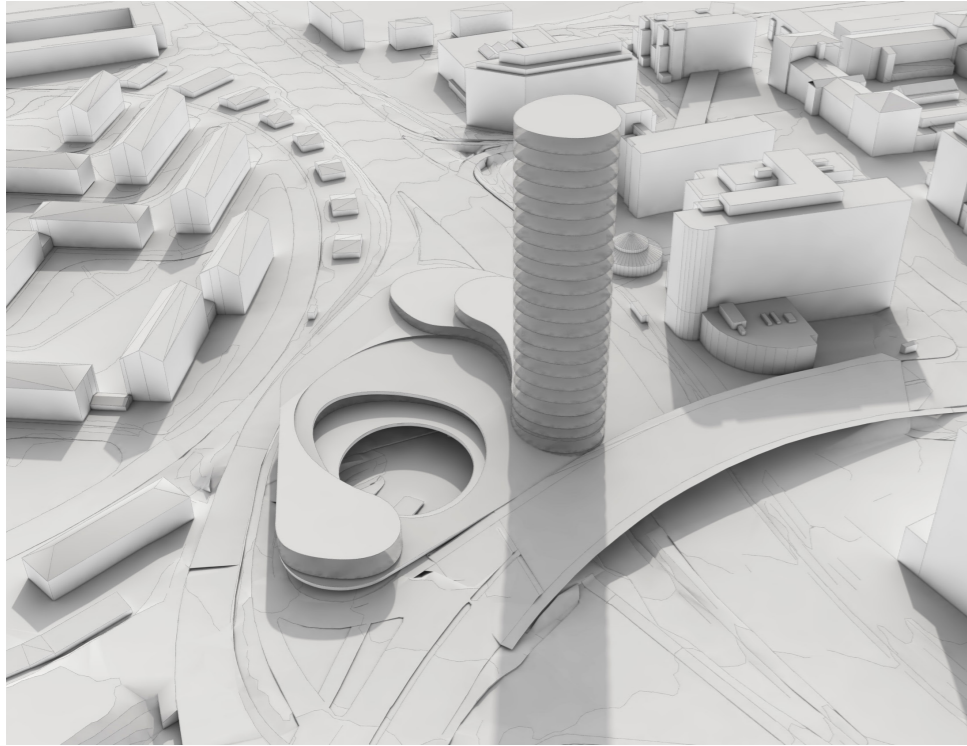


PLASSERING AV TÅRNET I TOMTENS NORDRE HJØRNE GIR:

- GUNSTIGE SOL OG SKYGGEFORHOLD (SLAGSSKYGGE PÅ E6 OG KIRKEGÅRD)
- GOD SYNLIGHET MOT E6
- ET FOTAVTRYKK SOM GÅR KLAR AV UNDERLIGGENDE T-BANE

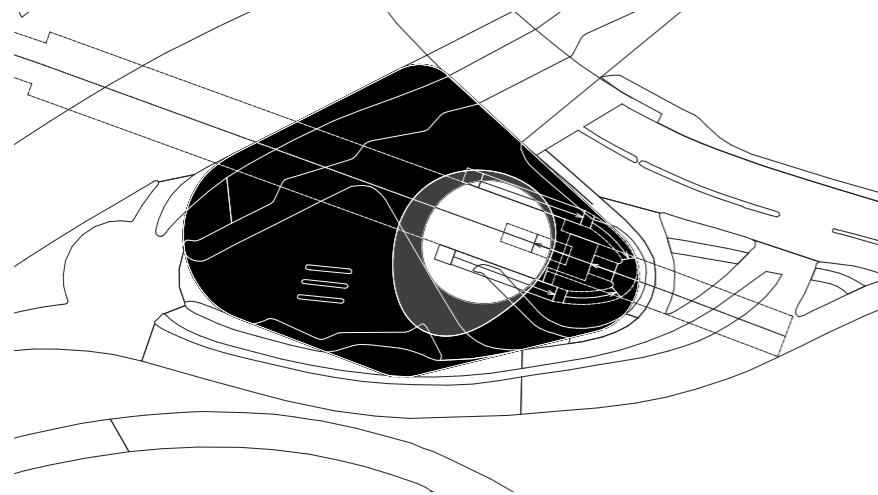
3 KONSEPTSKISSER

1. "FLYT"

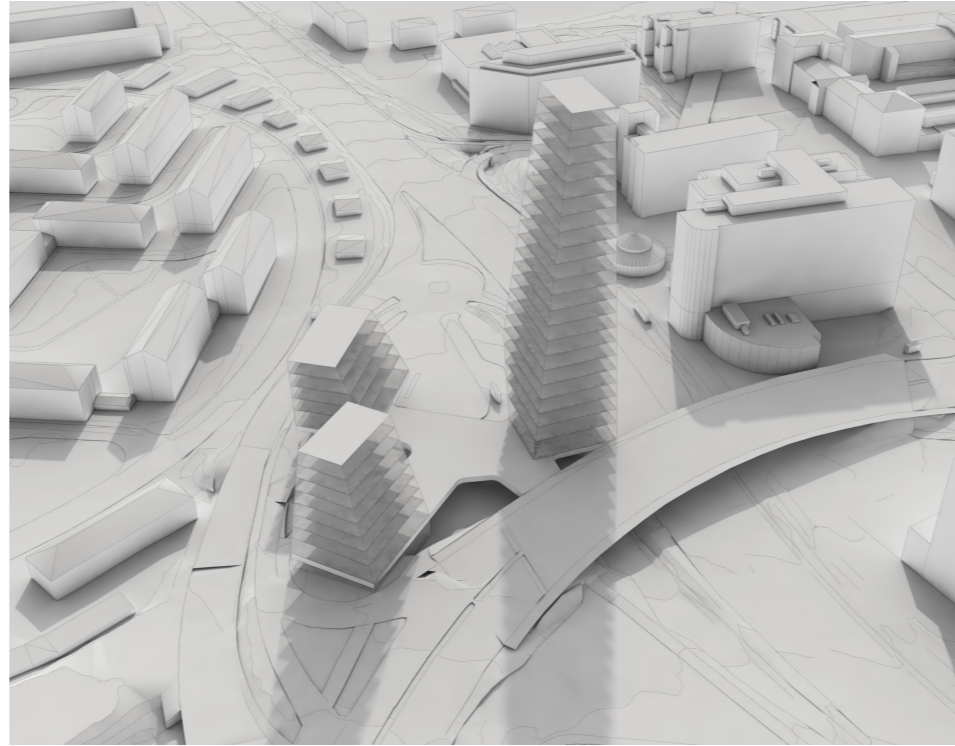


Et "landskapsorientert" konsept som maksimerer mulighetene for å etablere et offentlig rom over bussterminalen.

Lokk legges over hele bussterminalen med sirkulasjon og lysinnslipp fra sentralt plassert "lysning"/åpning i dekket. Danner grunnlaget for et stort offentlig rom/park som åpner mot Østensjøveien/Grenseveien.

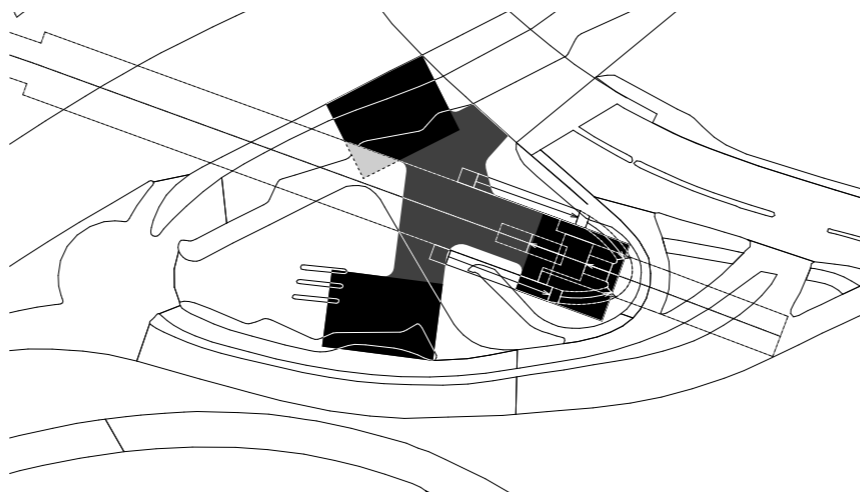


2. "PUNKTER"

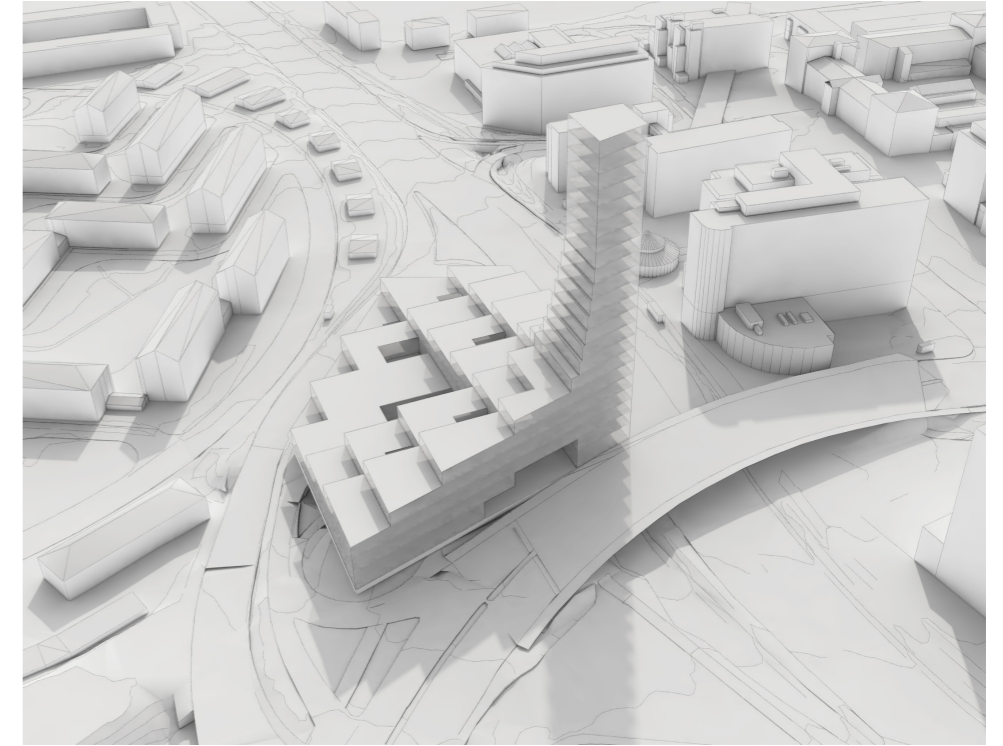


Et fleksibelt konsept som minimerer overbygning av bussterminalen og muliggjør identitetsterke bygg for flere aktører/mulige leietagere.

For slippe til mest mulig lys og luft minimeres lokket over bussterminalen til kun å dekke arealet mellom tårnene. De tre tårnene plasseres der grunnforhold og trafikk/menneskeflyt best tillater det på bakkeplan.

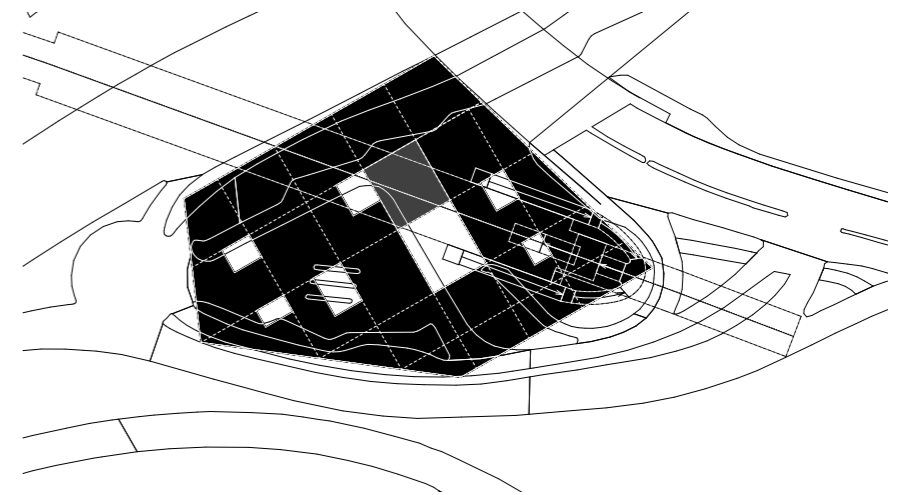


3. "TERRASSER"



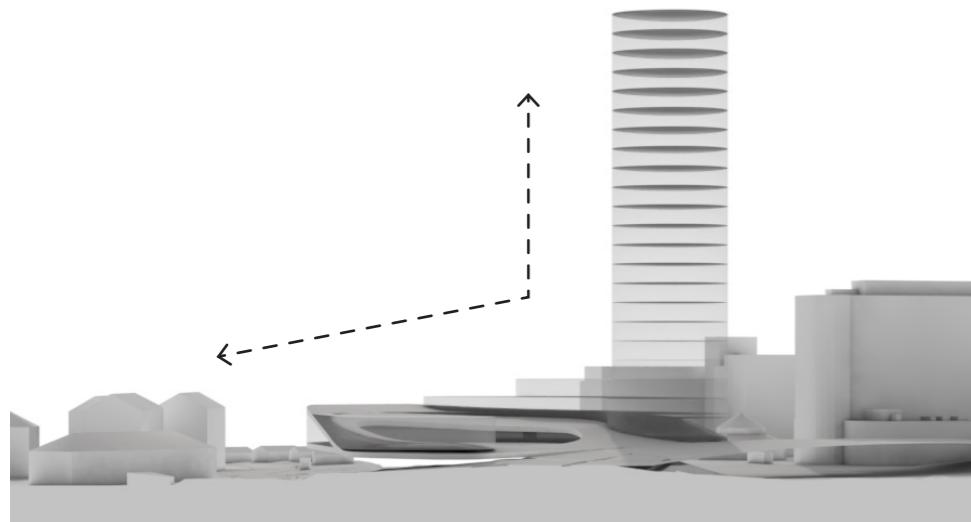
Et terrassert konsept som muliggjør bruk av takarealer som uteoppholdsareal optimalisert for sol og beskyttet mot støy fra E6.

Lokket som etableres over bussterminalen "perforeres" av atrier som både slipper lys ned på terminalområdet og lys inn i arealene som bygges over terminalen. Underdelingen av utearealene muliggjør en større grad av "privatheit" og derfor potensiale for boligbygging på tomten.

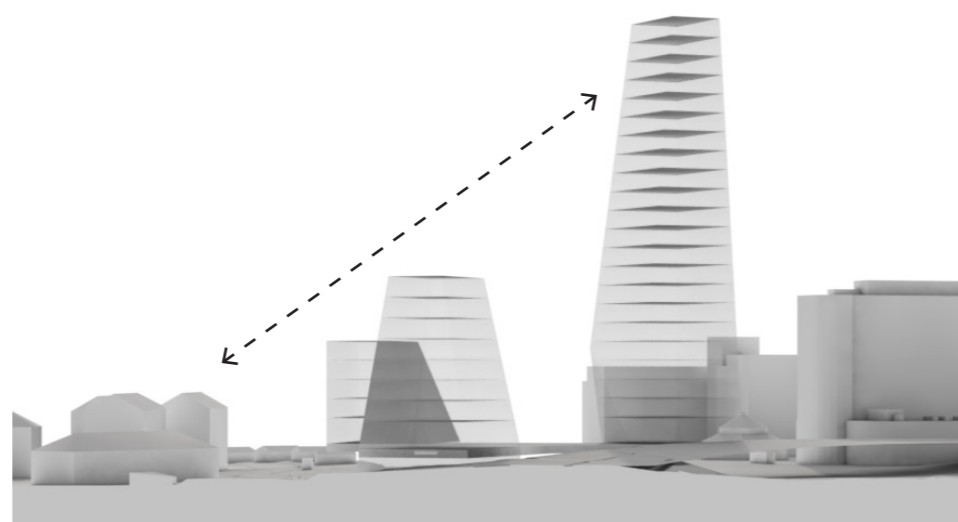


HØYDER OG KONTEKST

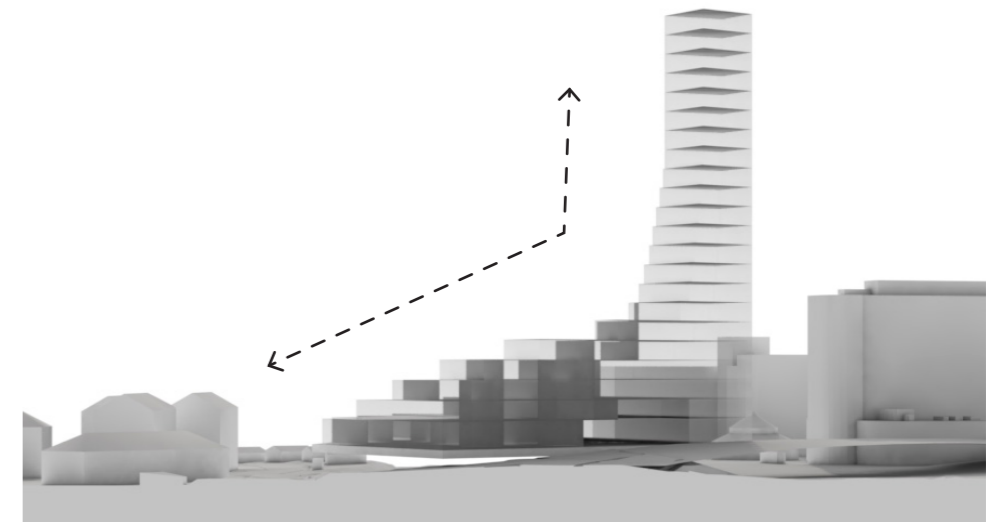
1. "FLYT"



2. "PUNKTER"

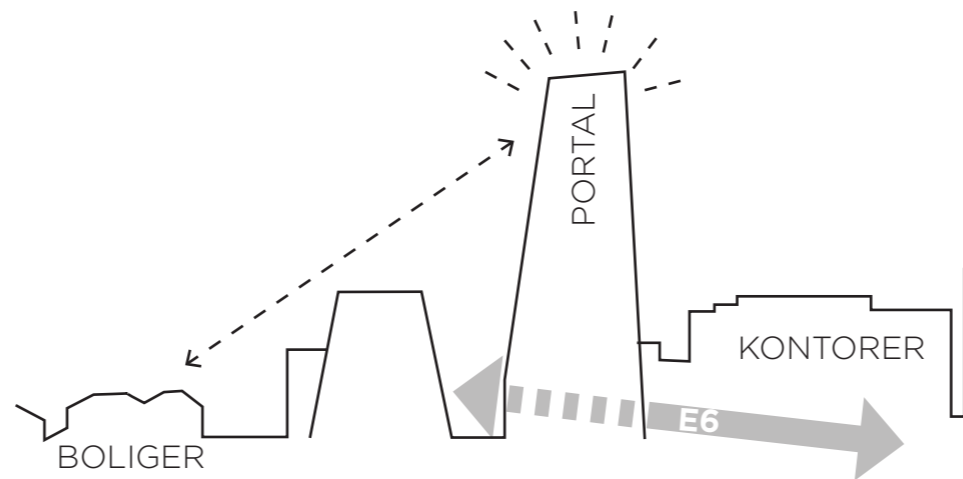


3. "TERRASSER"



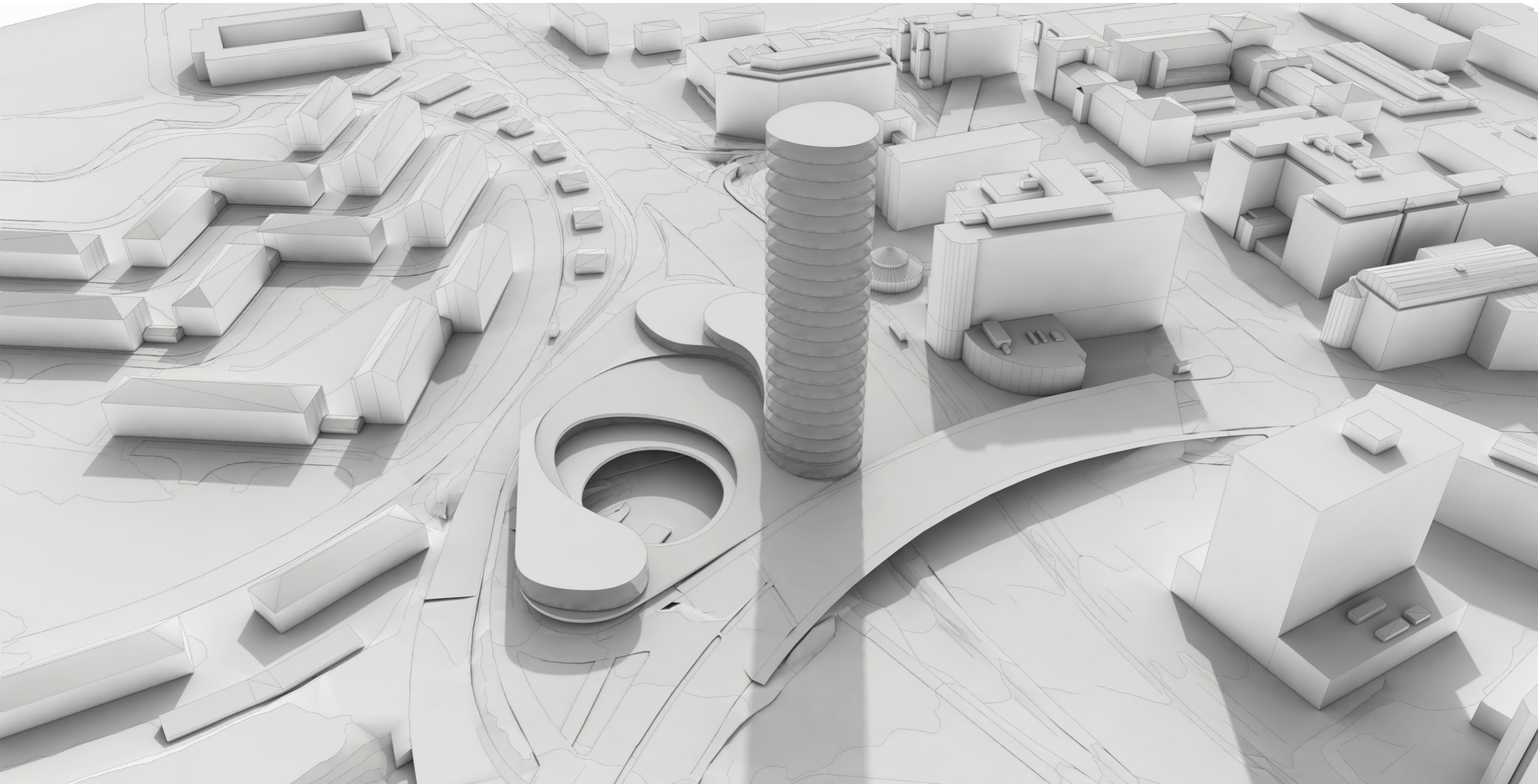
Lav boligbebyggelse på Etterstad

Høy kontorbebyggelse på Fyrstikktorget

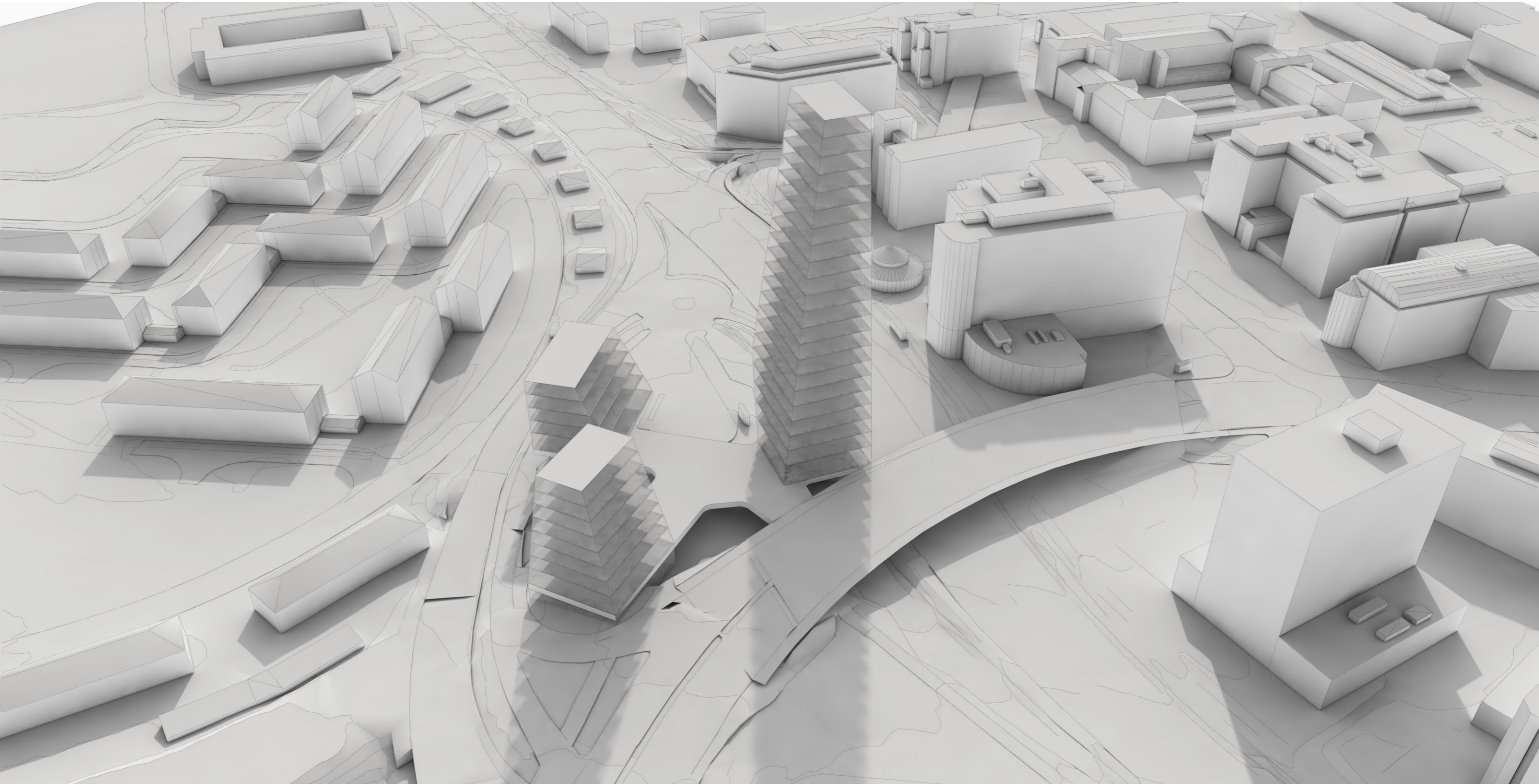


HØYDEKONSEPT FOR ALLE TRE ALTERNATIV: GRADVIS NEDTRAPPING MOT BOLIGBEBYGGELSE I SØR OG LANDEMERKE MOT E6

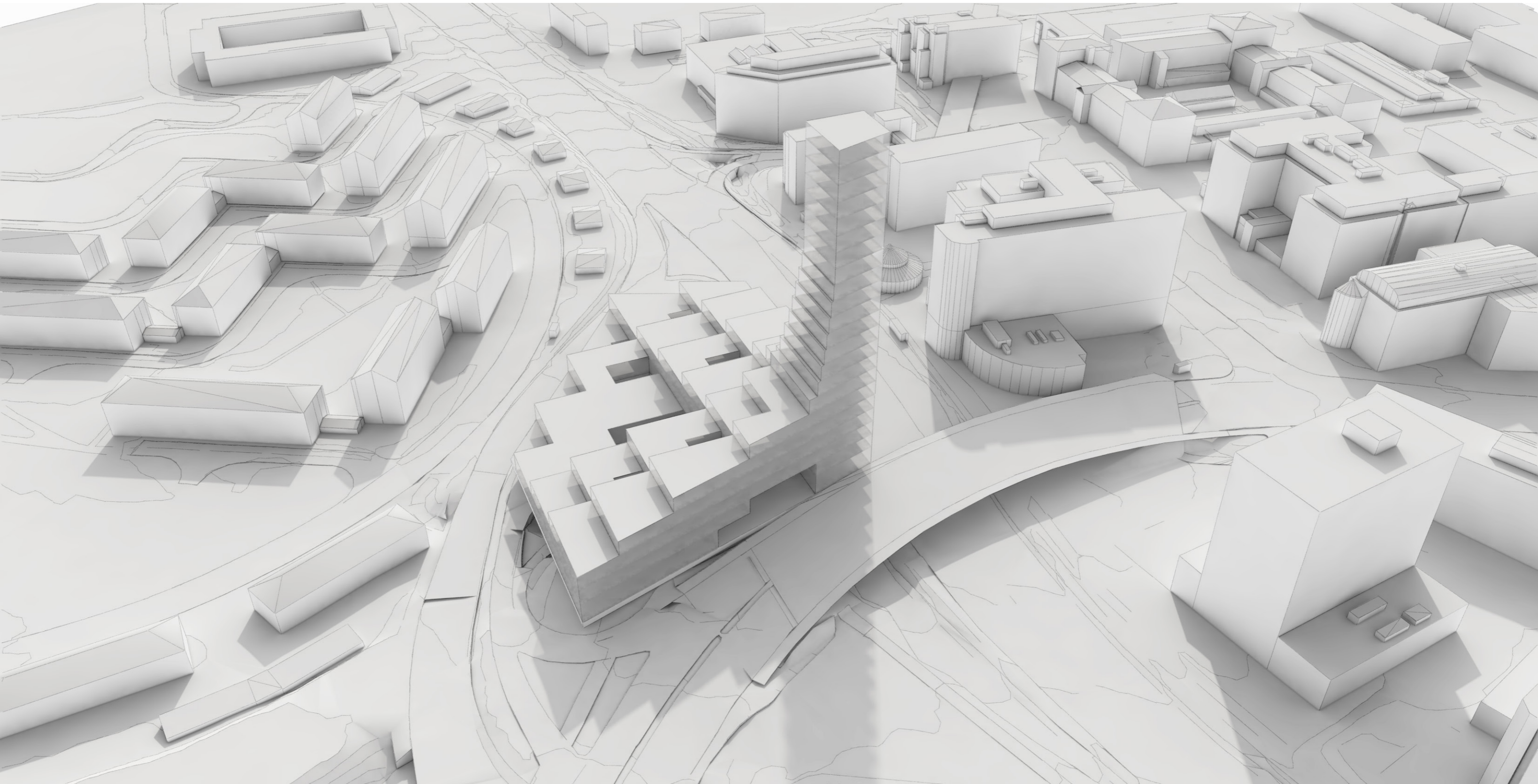
1. "FLYT"



2. "PUNKTER"

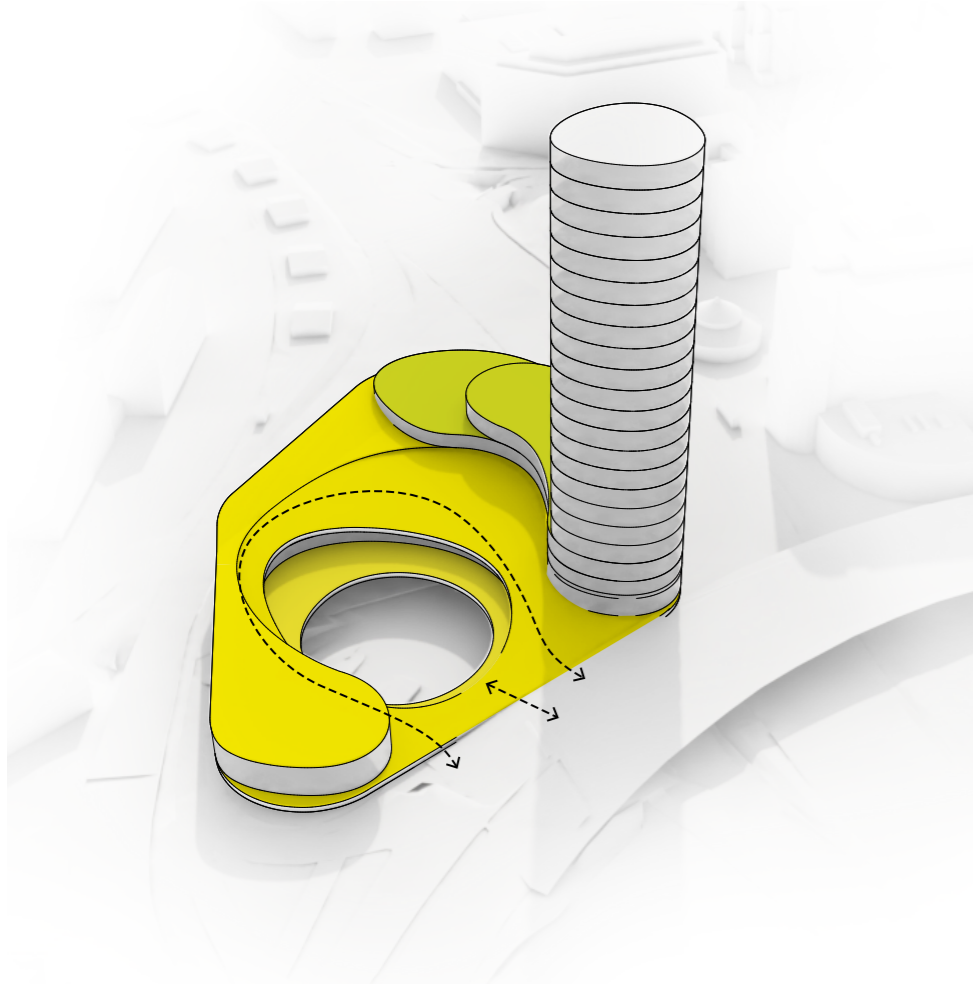


3. "TERRASSER"



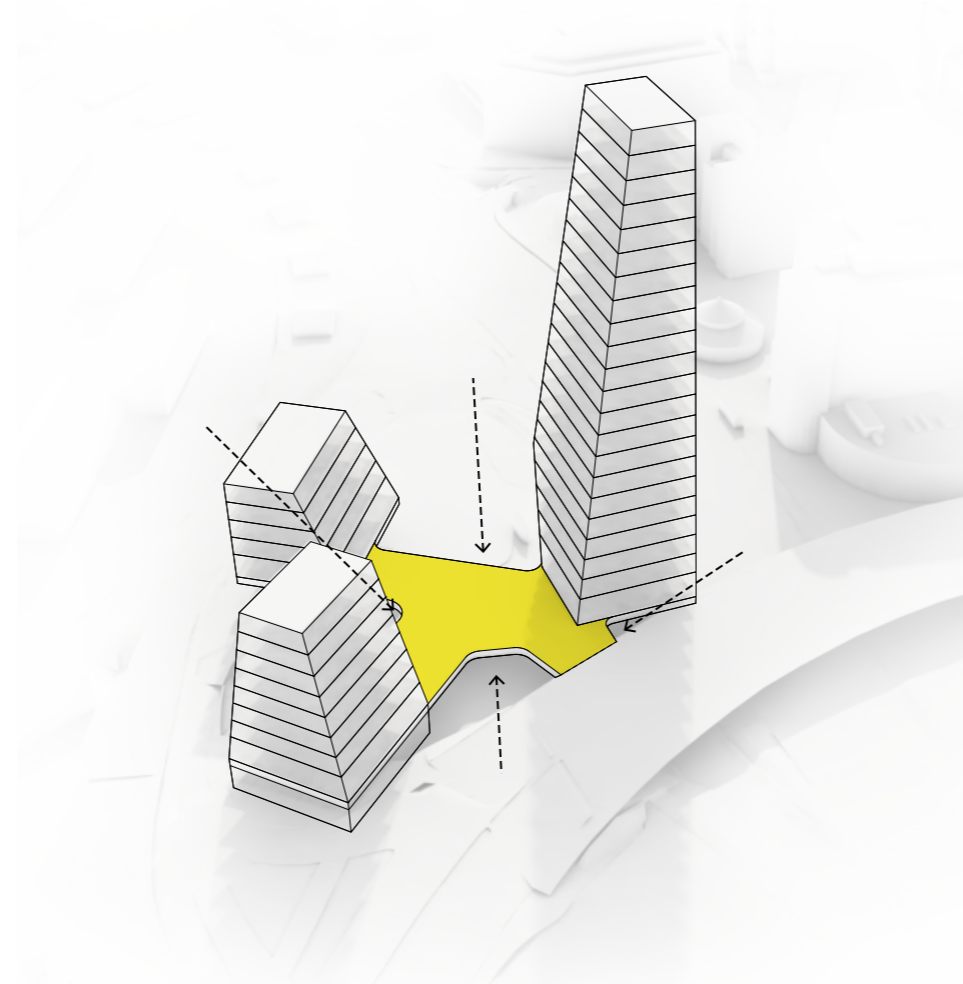
UTEROM OG OFFENTLIGHET

1. "FLYT": OFFENTLIG PARK



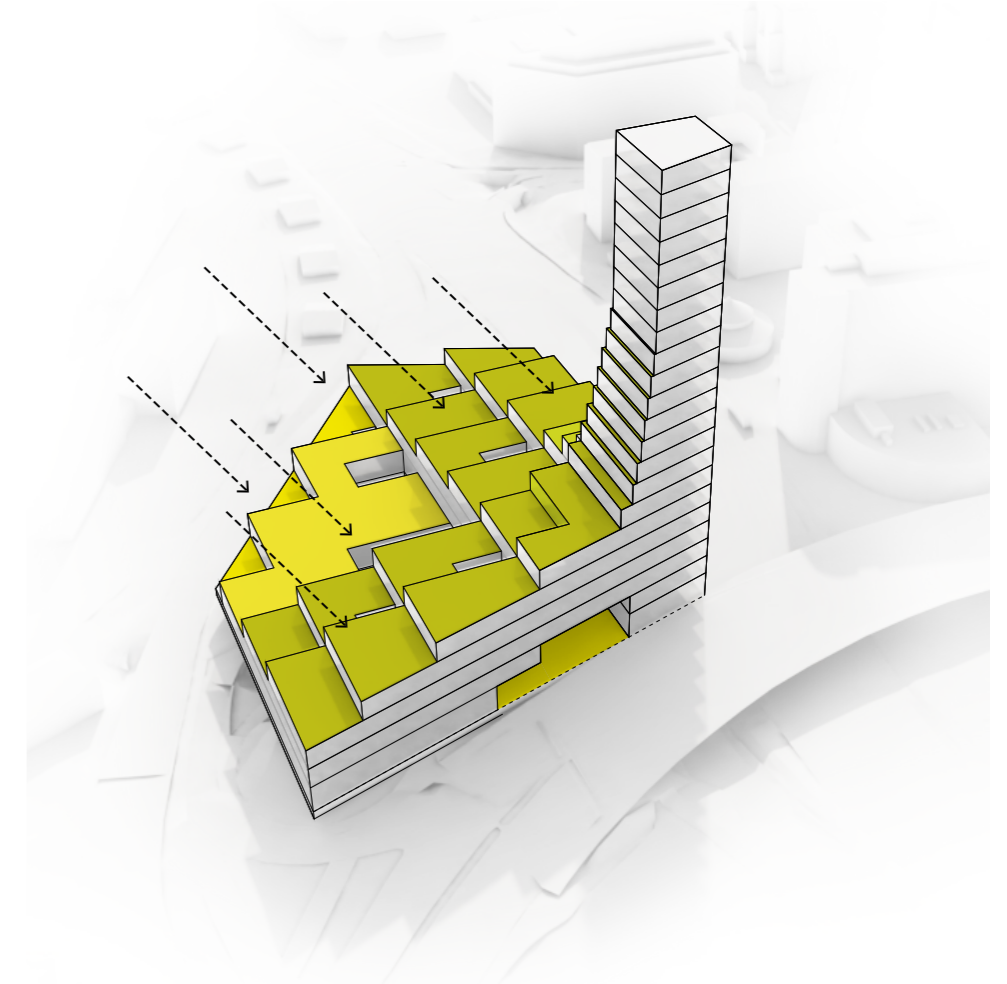
Lokket legger seg som en park over terminalen og åpner seg opp mot Østingsjøveien og trikketoppet.

2. "PUNKTER": TORG



Lokket ligger kun mellom byggene og danner et offentlig torg over terminalen, samtidig som lysinnslipp til terminal opprettholdes

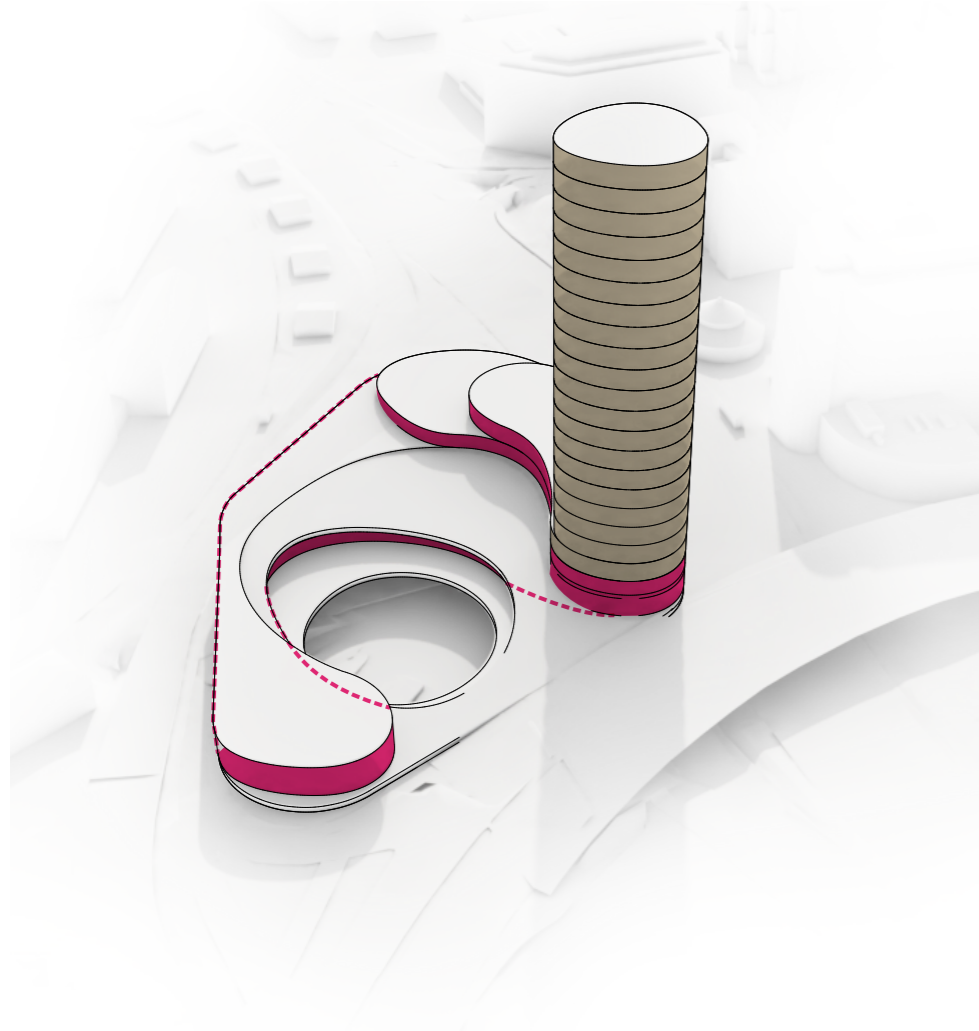
3. "TERRASSER": SEMIPRIVATE HAGER



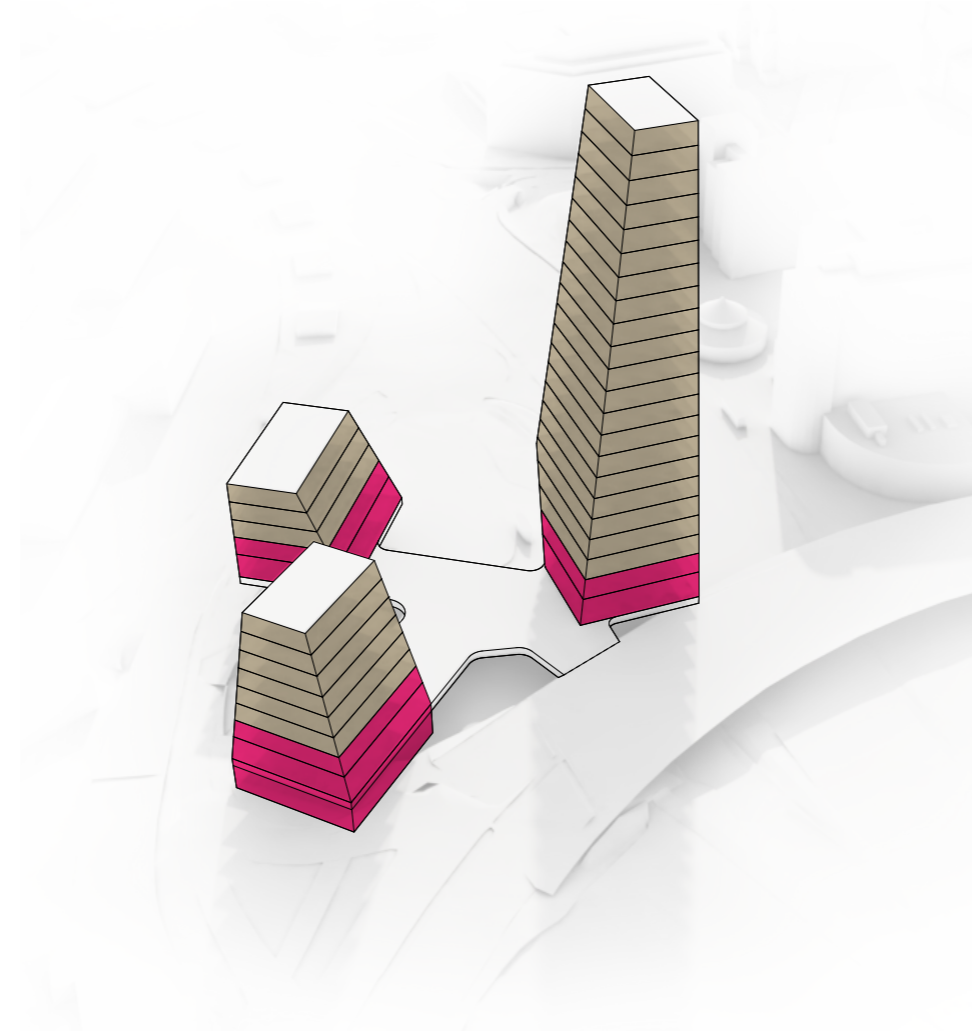
Lokket terrasseres mot sol fra sør og legger ryggen mot støy fra E6 og Østingsjøveien.

POTENSIELL PROGRAMMERING

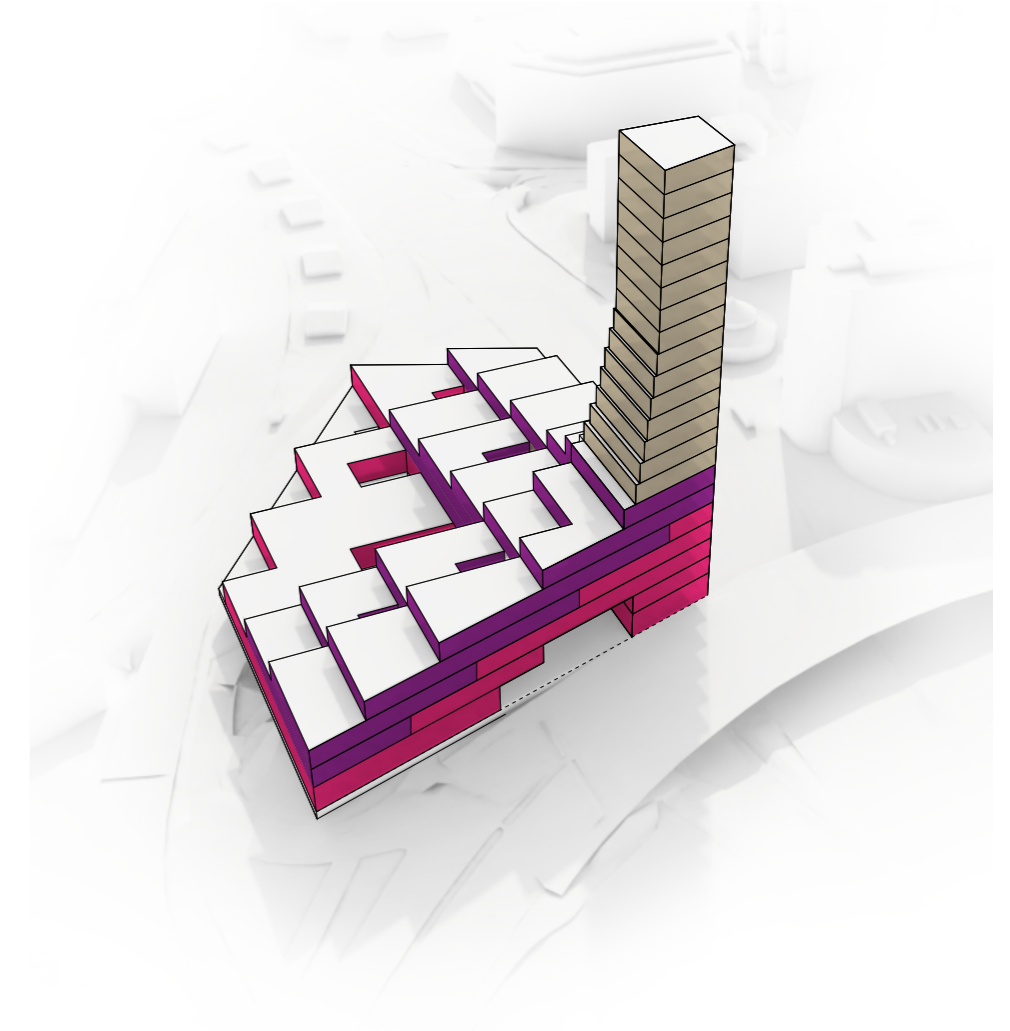
1. "FLYT"



2. "PUNKTER"

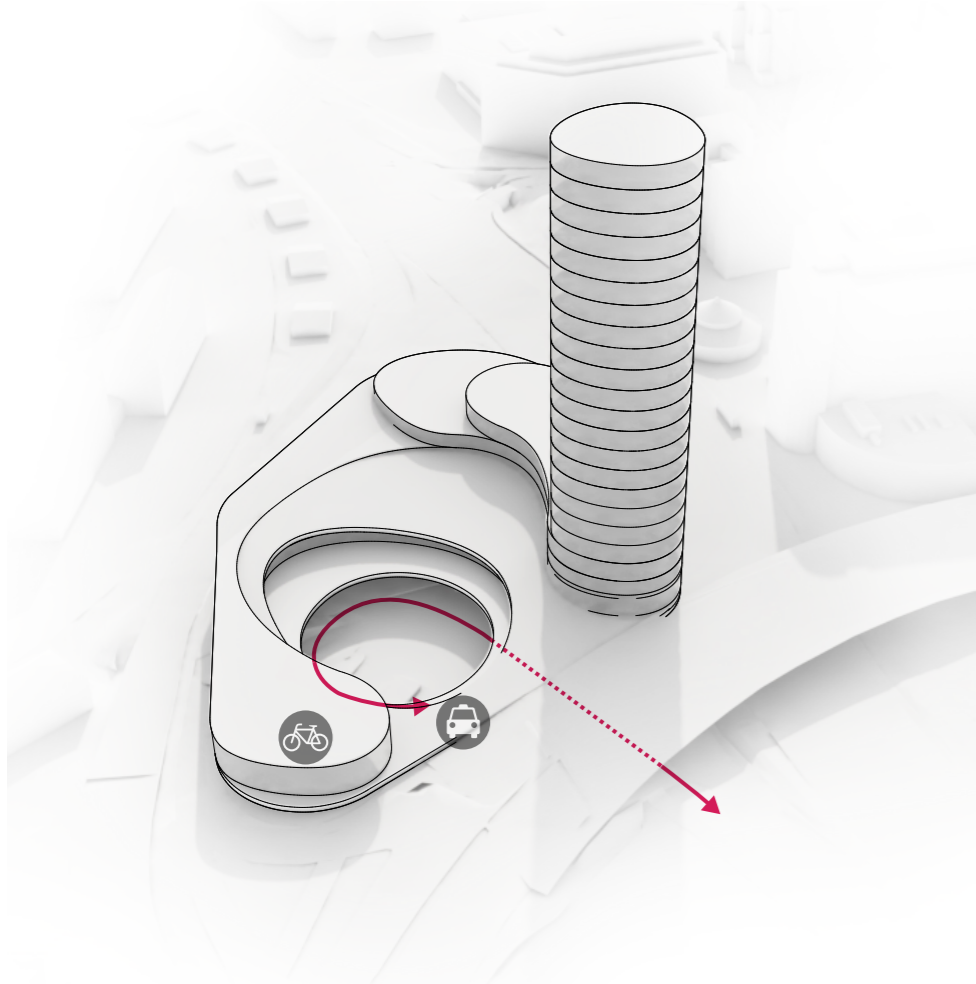


3. "TERRASSER"



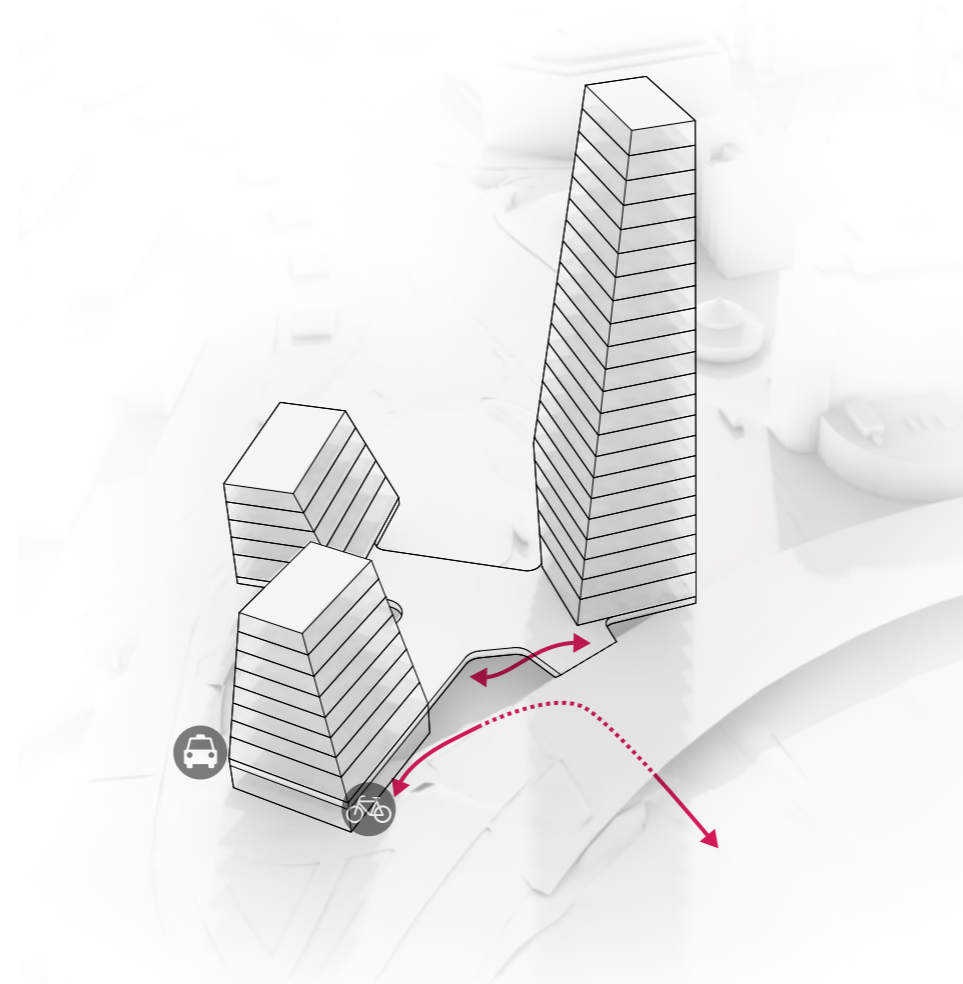
FLYT FRA NEDRE TIL ØVRE NIVÅ

1. "FLYT"



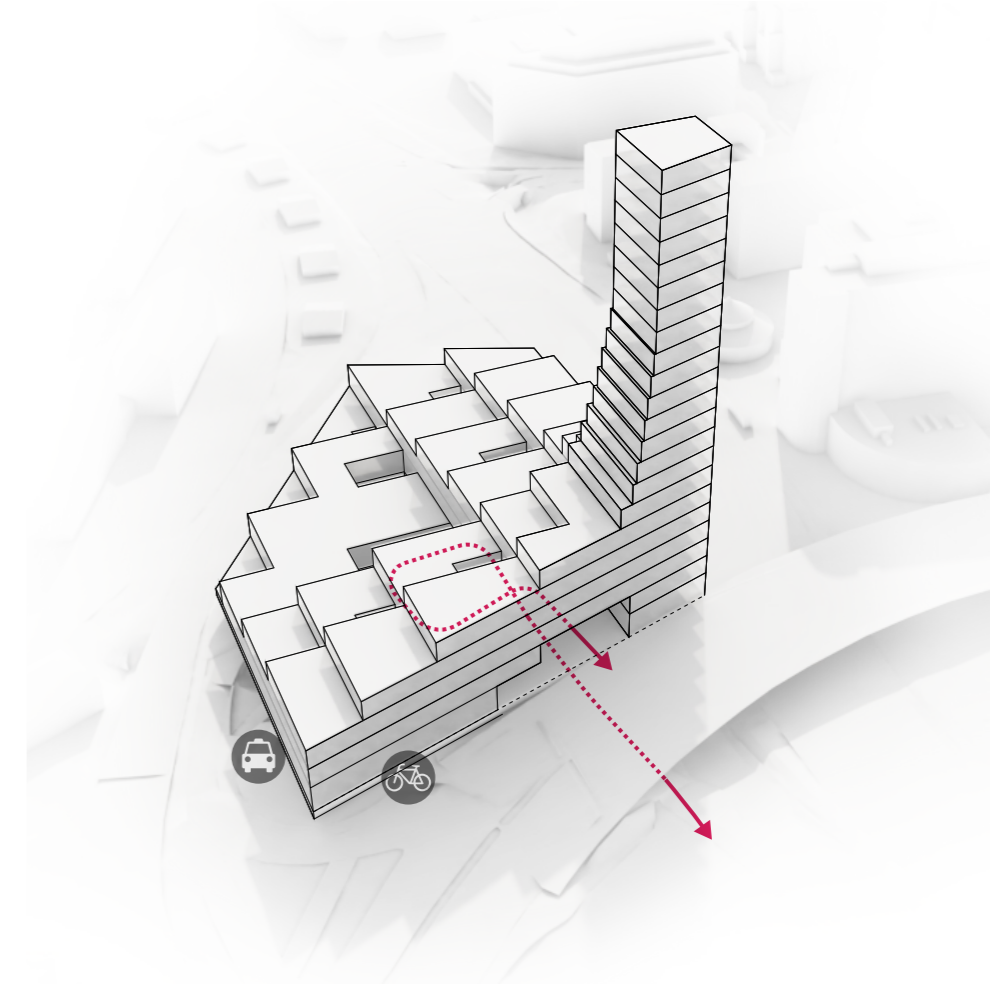
Vertikal sirkulasjon for fotgjengere (og syklist?) via den store åpningen i dekket.

2. "PUNKTER"



Vertikal sirkulasjon i rommet mellom nytt dekke eksisterende bro. Dagens rampe langs bro kan opprettholdes.

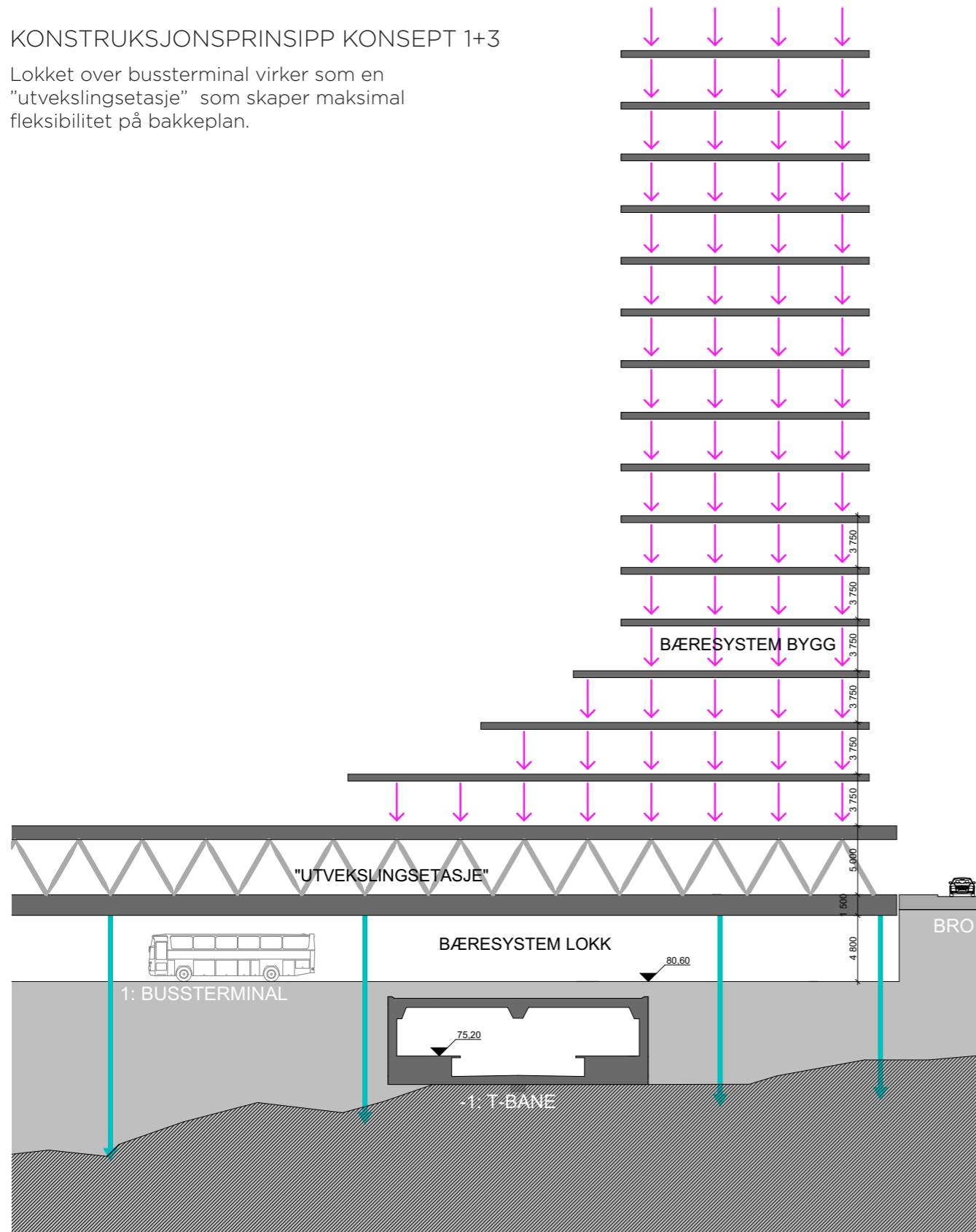
3. "TERRASSER"



Vertikal sirkulasjon via indre atrium

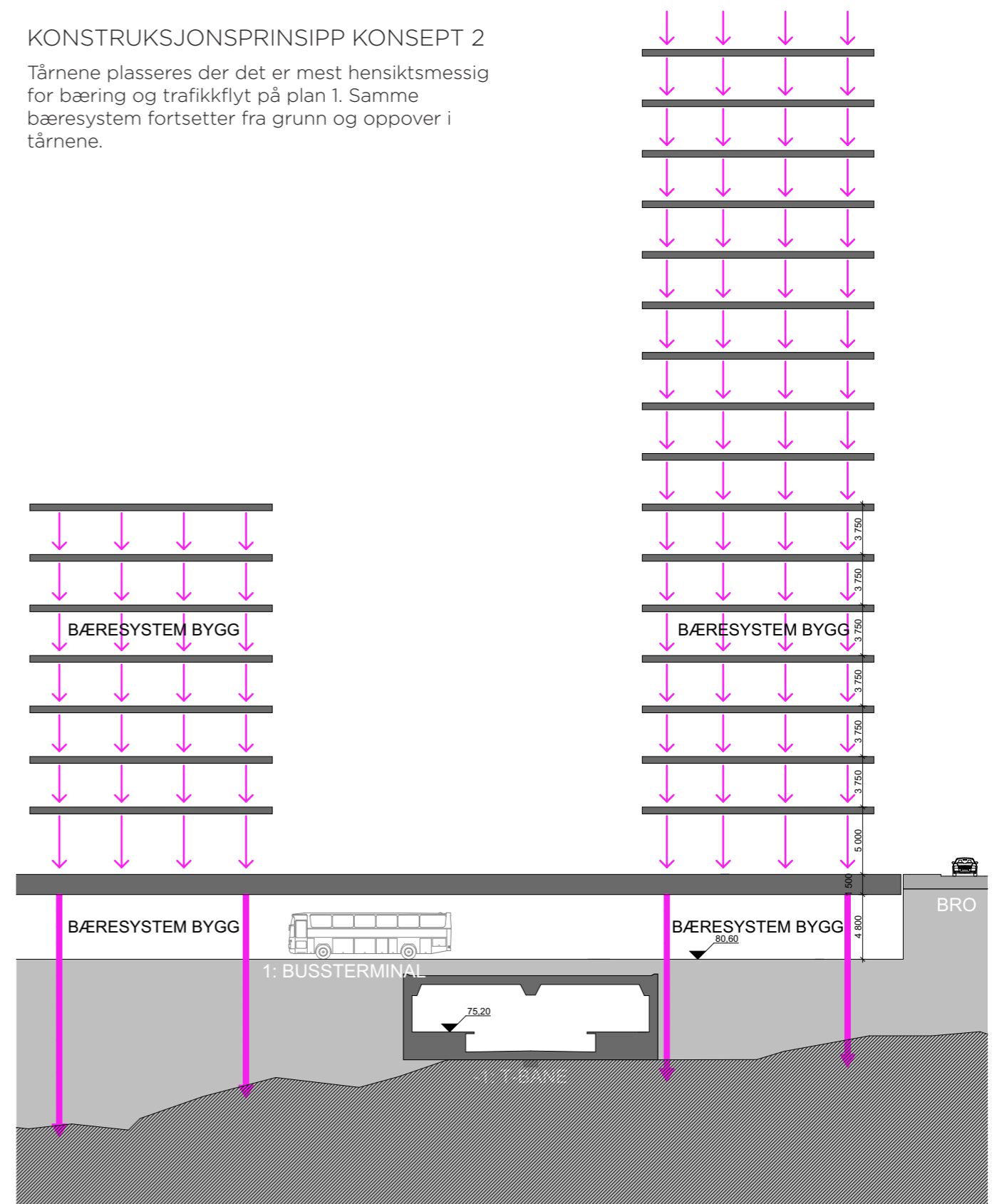
KONSTRUKSJONSPRINSIPP KONSEPT 1+3

Lokket over bussterminal virker som en "utvekslingsetasje" som skaper maksimal fleksibilitet på bakkeplan.

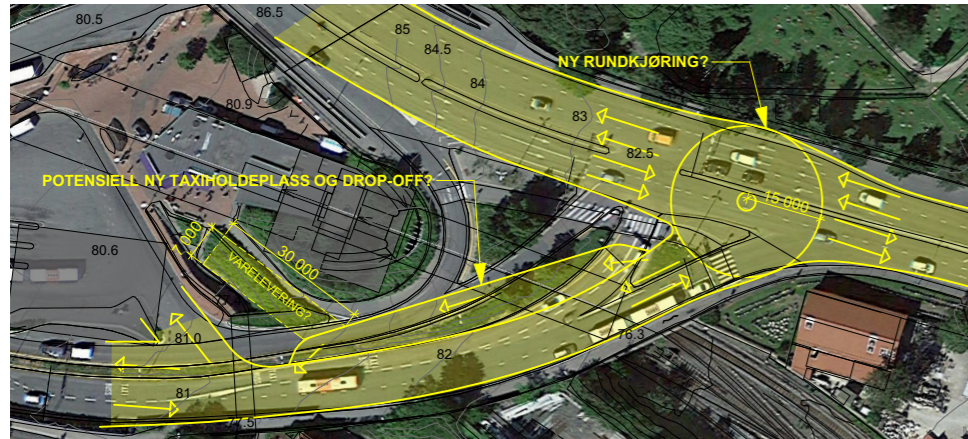


KONSTRUKSJONSPRINSIPP KONSEPT 2

Tårnene plasseres der det er mest hensiktsmessig for bæring og trafikkflyt på plan 1. Samme bæresystem fortsetter fra grunn og oppover i tårnene.



DISKUSJON MED RÅDGIVENDE ING. TRAFIKK



Vi mener det er gode argumenter for å etablere rundkjøring nordøst for tomten:

- Ruter opplyser at dagens veisystem øst for tomten er overdimensjonert, dimensjonert for «gammeldags motorveistandard»
- Med dagens veiløsning må fotgjengere og syklister krysse 4 veibaner for å bevege seg østover ut av tomten. Dersom det etableres et lokk med bebyggelser i dette området vil det være behov for en mer "bymessig" trafikal løsning
- Ny rundkjøring kan frigjøre verdifullt tomteareal til tomten vår.
- Mer tomt kan gi nye og bedre løsninger for taxi, adkomst, trafikkflyt inn til ny bebyggelse

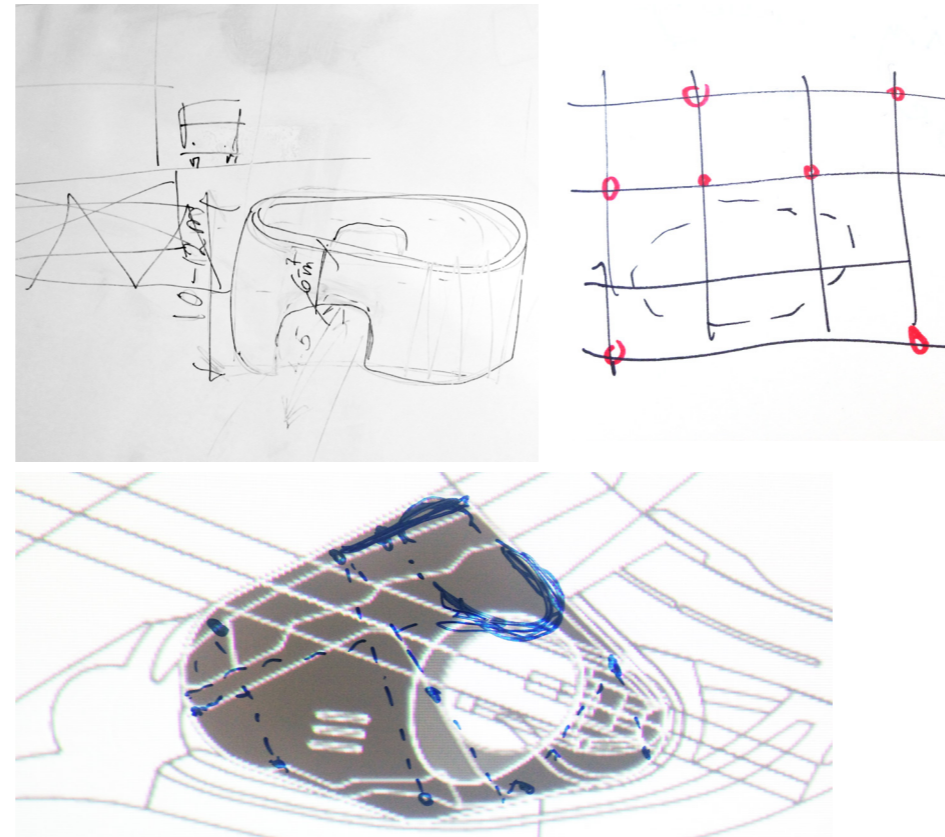
TILBAKEMELDING FRA RItrafikk:

- Skissert rundkjøring er ikke stort nok dimensjonert, bør flyttes vestover for mer plass og mer 90 graders vinkel på tilstøtende veier.
- Kan være problematisk med trikk gjennom rundkjøring.
- RItrafikk setter spørsmålstegn ved om rundkjøring vil være særlig plassbesparende når ovennevnte betraktninger er henssynstatt.

KONKLUSJON

- Trafikal løsning på tomtens østre side bør studeres videre med tanke på helhetlig og bymessig utvikling av Helsfyrområdet, samt bedre løsning for taxi og evt. varelevering til høyhusprosjektet.

DISKUSJON MED RÅDGIVENDE ING. BYGG



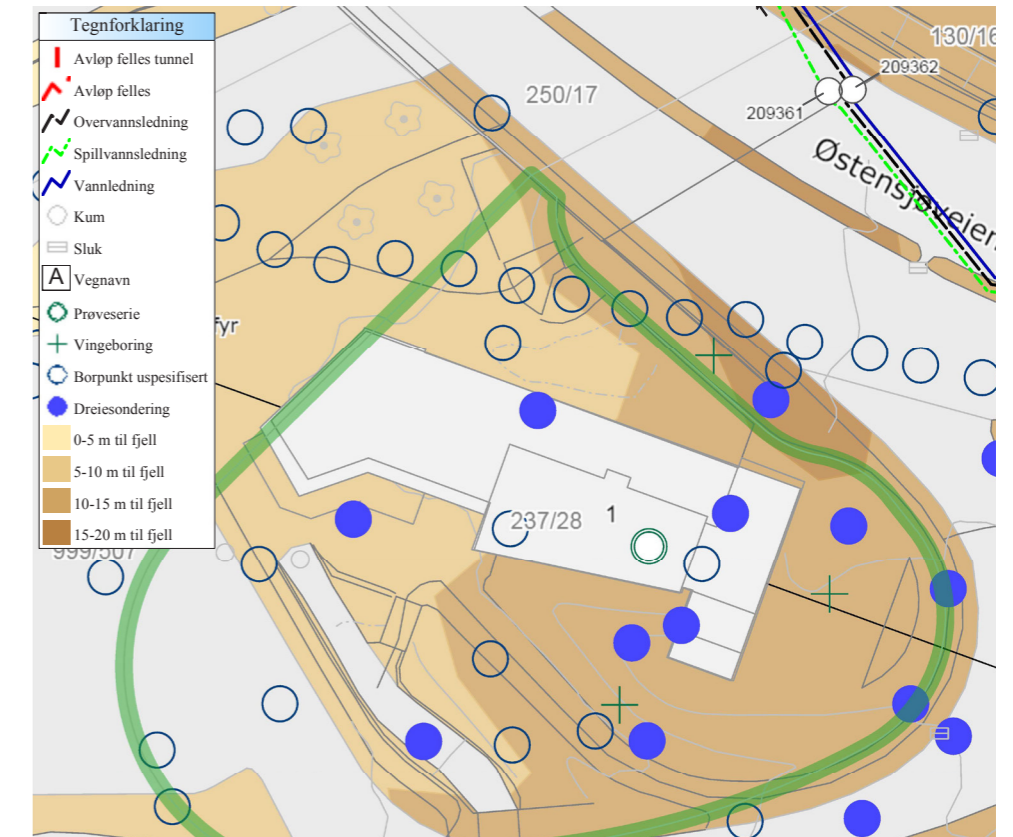
TILBAKEMELDING FRA RIB:

- Løsning med "utvekslingsetasje" er en god ide og gir fleksibilitet på bakkeplan. Konstruksjonshøyden på lokket gir mulighet for store spenn mellom søylepunkter.
- Tårnet må stives av med skiver til grunn - vil ikke være stabilt nok med bare søyler i bakkeplan.
- Laster kan ikke føres ned på T-bane tunnel da den ikke er dimensjonert for dette.

KONKLUSJON

- Tårnets plassering får på grunn av skivekonstruksjoner konsekvenser for utforming av terminalområdet. Øvrige konstruksjoner på lokk (ved valg at konsept med "utvekslingsetasje") kan fundamenteres mer fritt med søylekonstruksjoner.
- Plasseringen av tårn i tomtens nordre hjørne virker gunstig med tanke på skivekonstruksjoner ned gjennom terminalområdets flyt og busstrafikk.

DISKUSJON MED RÅDGIVENDE ING. GEO



TILBAKEMELDING FRA RIGeo:

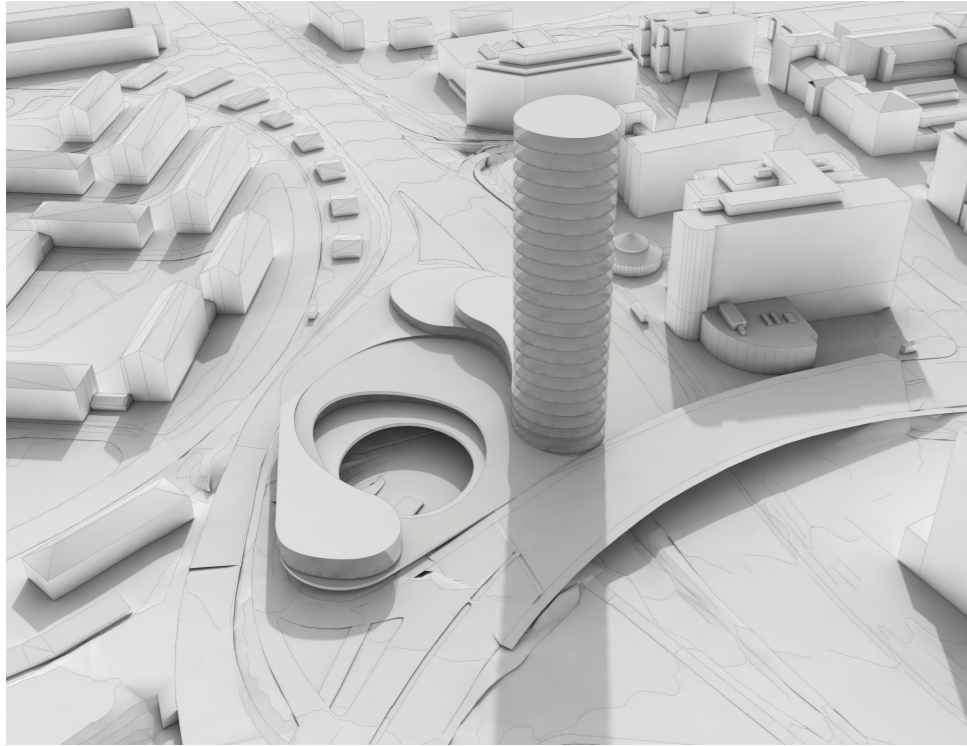
- Prøveboring og laboratorieanalyser viser generelt en løsmassedybde varierende mellom 7-11m utover tomta som består av tørrskorpe/fyllmasser over meget bløt leire som er klassifisert som kvikk.
- Grunnforholdene er godt egnet for peling til grunnfjell. Et høyhus av størrelsen som er skissert trenger avstivende skiver ned til grunn for å oppnå tilstrekkelig stabilitet. Byggegrøp for høyhus må spuntes, grunnen rundt spunt må kalk/semestabiliseres.
- Det må vurderes behov for tilsvarende stabilisering eller supplerende forankring til fjell for eksisterende T-bane tunnel/kulvert, perronger og E6 for å hindre destabilisering og forflytninger som følge av byggegrøp.

KONKLUSJON

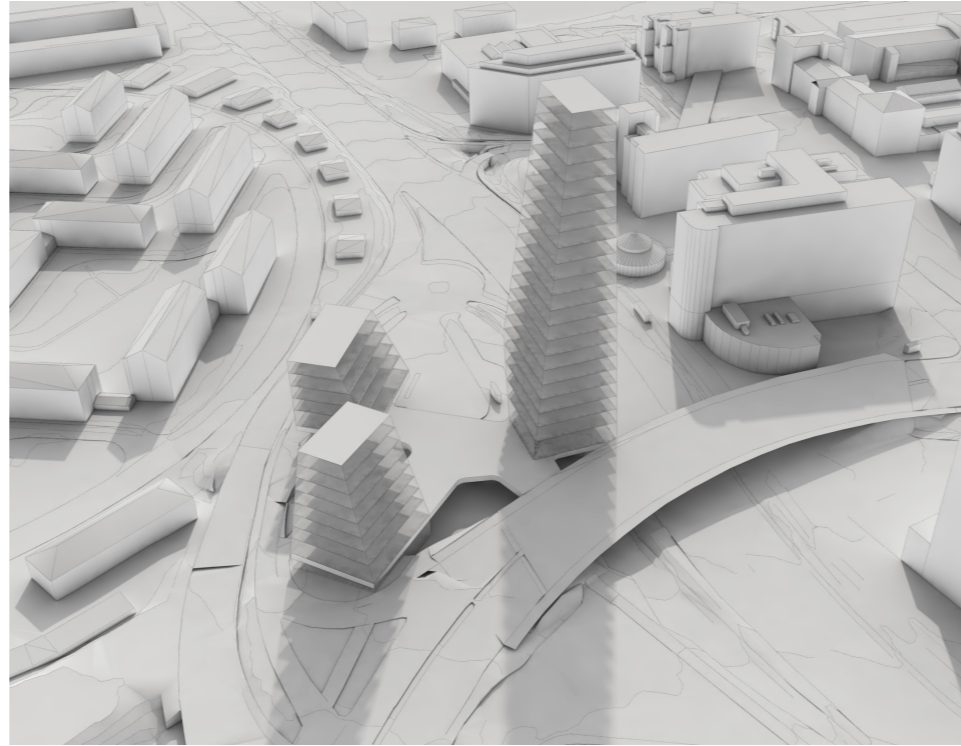
- Plassering av tårn i tomtens nordre hjørne virker gunstig både med tanke på avstand til grunnfjell samt tilstrekkelig avstand til T-bane kulvert og stasjon.
- Geotekniske forhold må vurderes nærmere i forhold til kostnader og utnyttelse.

KONSTRUKSJON/KONSEKVENSER FOR BAKKEPLAN

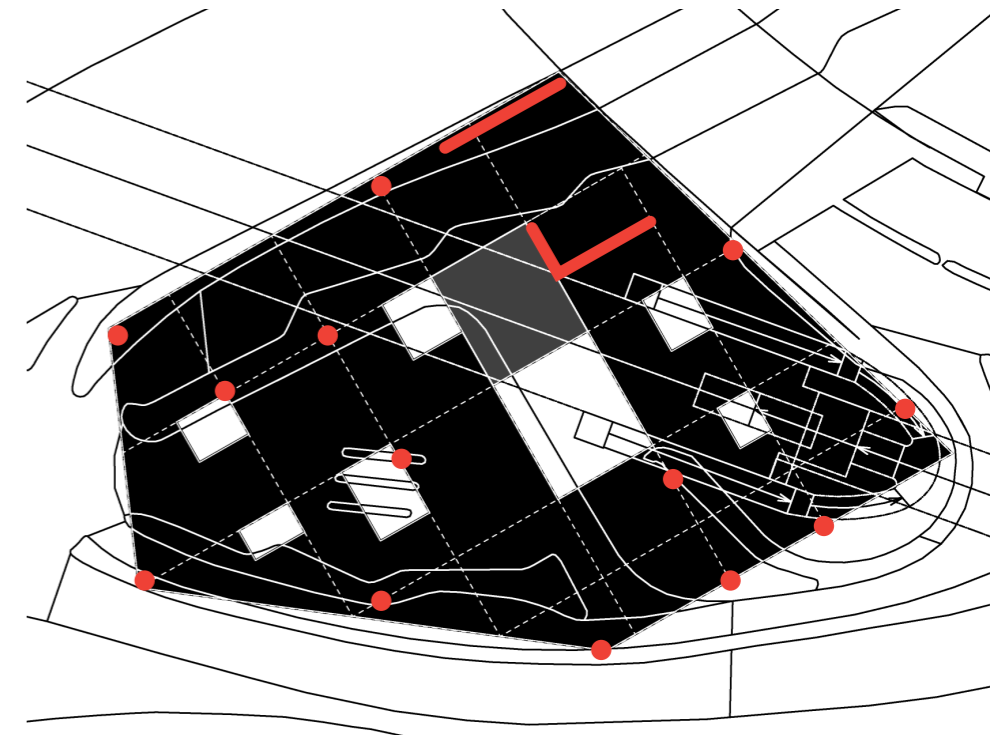
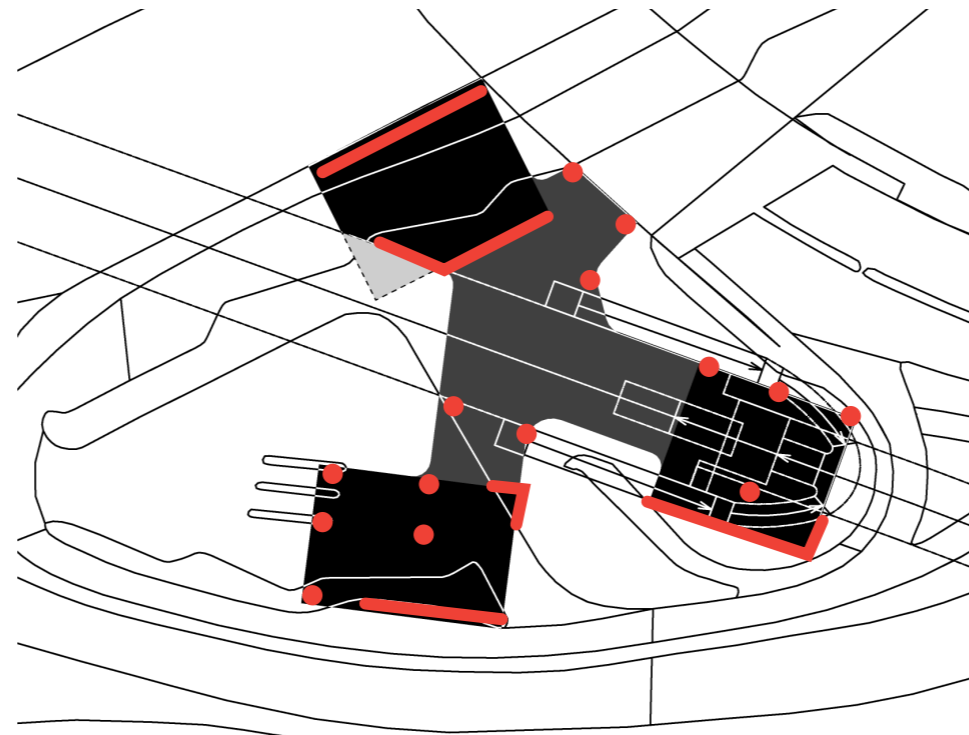
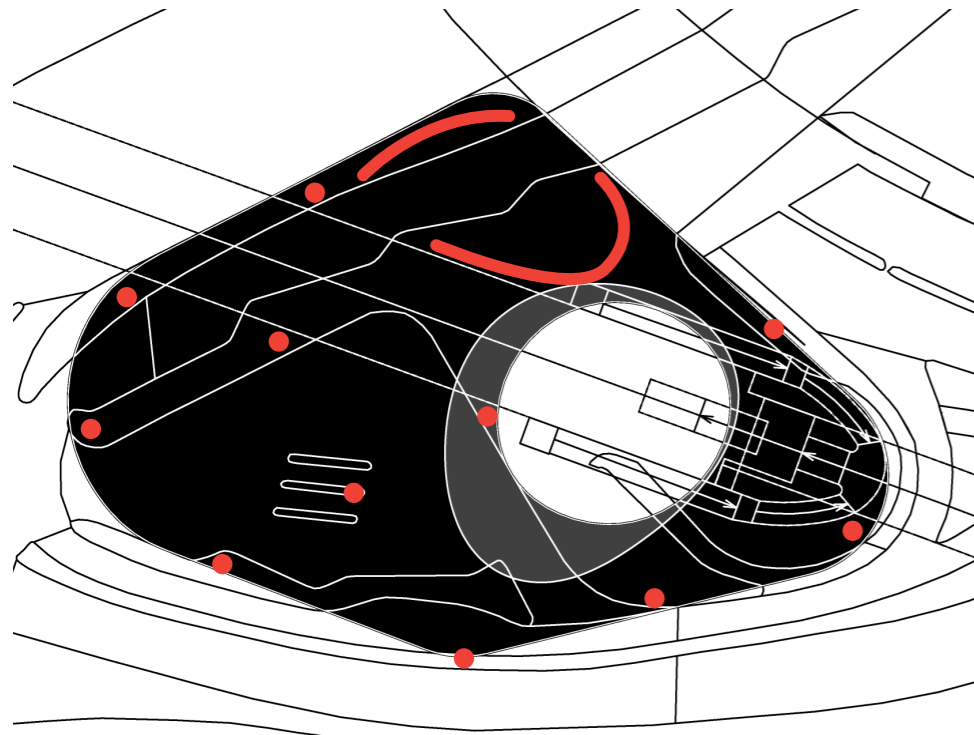
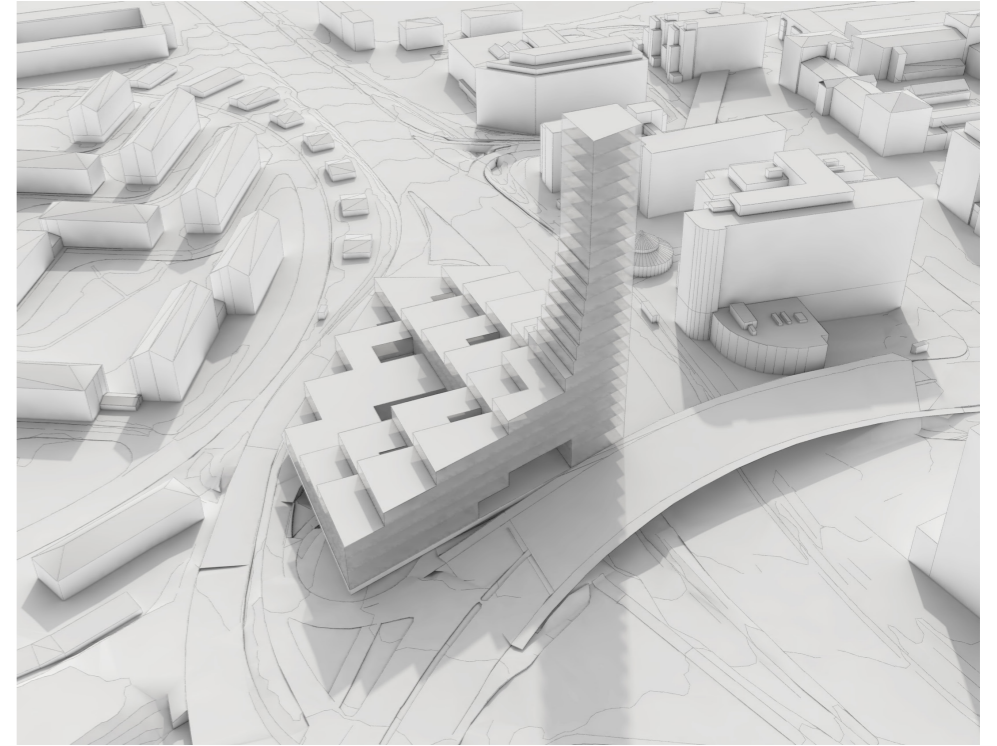
“FLYT” PRINSIPIEL PLASSERING KONSTRUKSJONER



“PUNKTER” PRINSIPIEL PLASSERING KONSTRUKSJONER



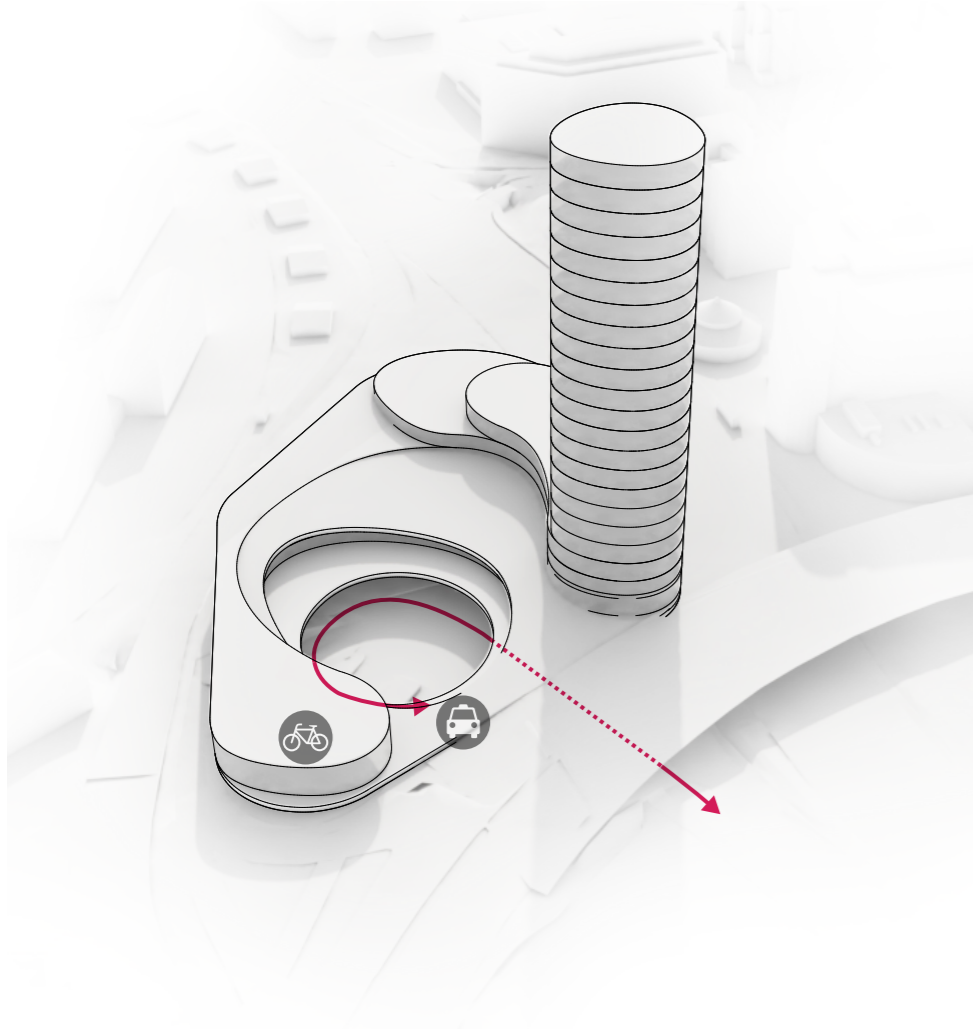
“TERRASSER” PRINSIPIEL PLASSERING KONSTRUKSJONER



SKIVE ———
SØYLE ●

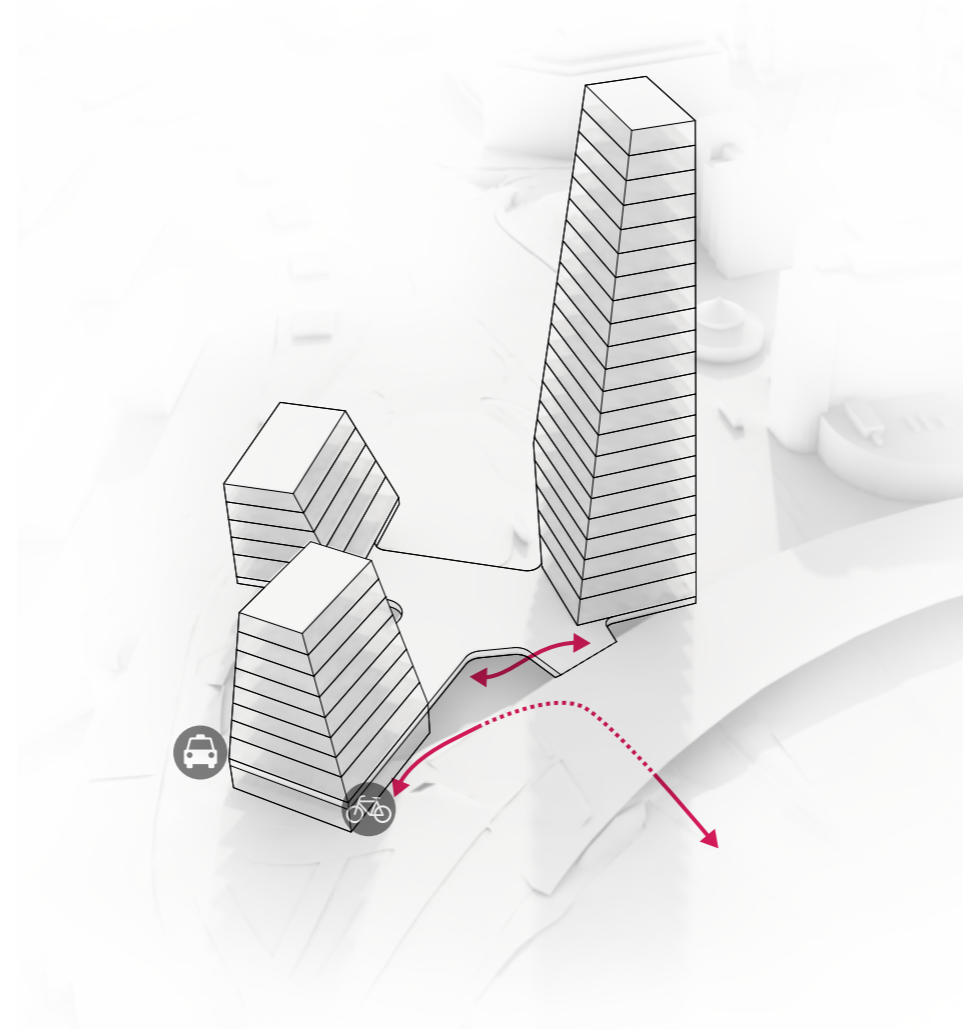
VEIEN VIDERE

1. "FLYT"



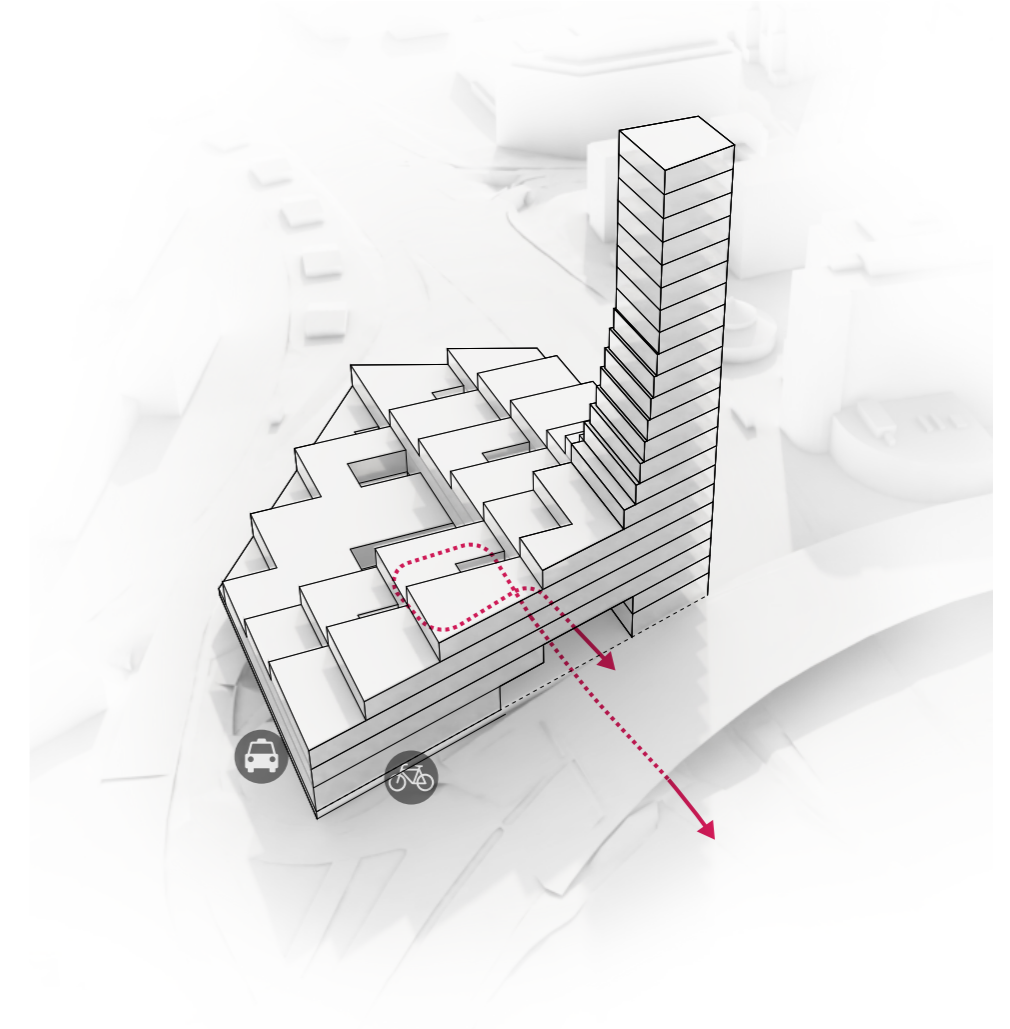
- ✦ "Utvekslingsetasje" gir mulighet for stor fleksibilitet på bakkeplan
- ✦ Et lokk som utvider fortauet langs Østensjøveien gir mer fleksibilitet til f.eks. taxiholdplass
- ✦ "Parkkonsept" gir gode muligheter for et grønt prosjekt med overflatevannhåndtering osv.
- ✦ Legger opp til høy grad av offentlighet
 - Mørke arealer under lokk?
 - Er park en relevant typologi på Helsefyr?
 - Legger opp til mye offentlig areal: dersom dette er handel må varelevering løses.
- ✦/✦ Dersom ikke handel: hva slags offentlig program?

2. "PUNKTER"



- ✦ Torg/"byrom" er en mer relevant typologi enn park på Helsefyr?
- ✦ Et mer konsentrert prosjekt (i fotavtrykk) gir mer lys og luft til bussterminal
- ✦ Mulighet for å dele opp i flere bygningsvolum gir grunnlag for at leietagere får "hvert sitt bygg"
- ✦ "Punkter" er et mer rendyrket kontorprosjekt, med mindre behov for varelevering
 - Lite fleksibelt bæresystem, dersom "sekundærtårn" blir høye må disse føres ned med skiver.

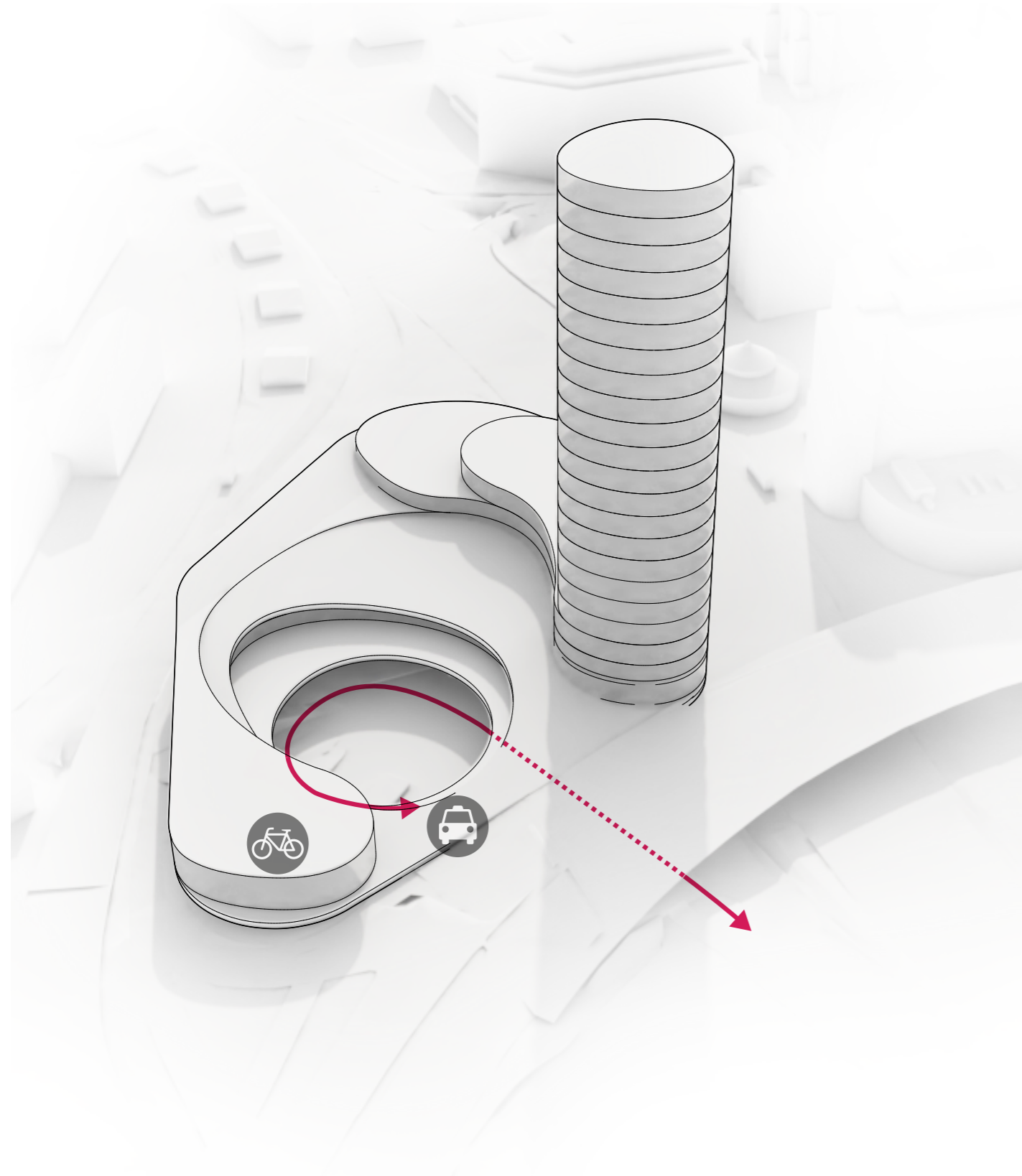
3. "TERRASSER"



- ✦ "Utvekslingsetasje" gir mulighet for stor fleksibilitet på bakkeplan
- ✦ Skaper gode uterom med sol og beskyttet fra støy
- ✦ Beste alternativ for boliger
- ✦ "Hagekonsept" gir gode muligheter for et grønt prosjekt med overflatevannhåndtering osv.
- ✦ Alternativet med høyest BRA, gunstig med tanke på høye utviklingskostnader.
 - Er det riktig å bygge boliger her? Hensiktsmessig økonomisk?
 - Legger seg veldig tett på Grenseveien/brø. For trangt?
 - Legger opp til mye offentlig areal: dersom dette er handel må varelevering løses.

KONKLUSJON DEL 1, VOLUMSTUDIER

VALGT KONSEPT: "FLYT"



Etter presentasjon hos EBY 02.02.17 ble konseptet "Flyt" valgt for videreutvikling.

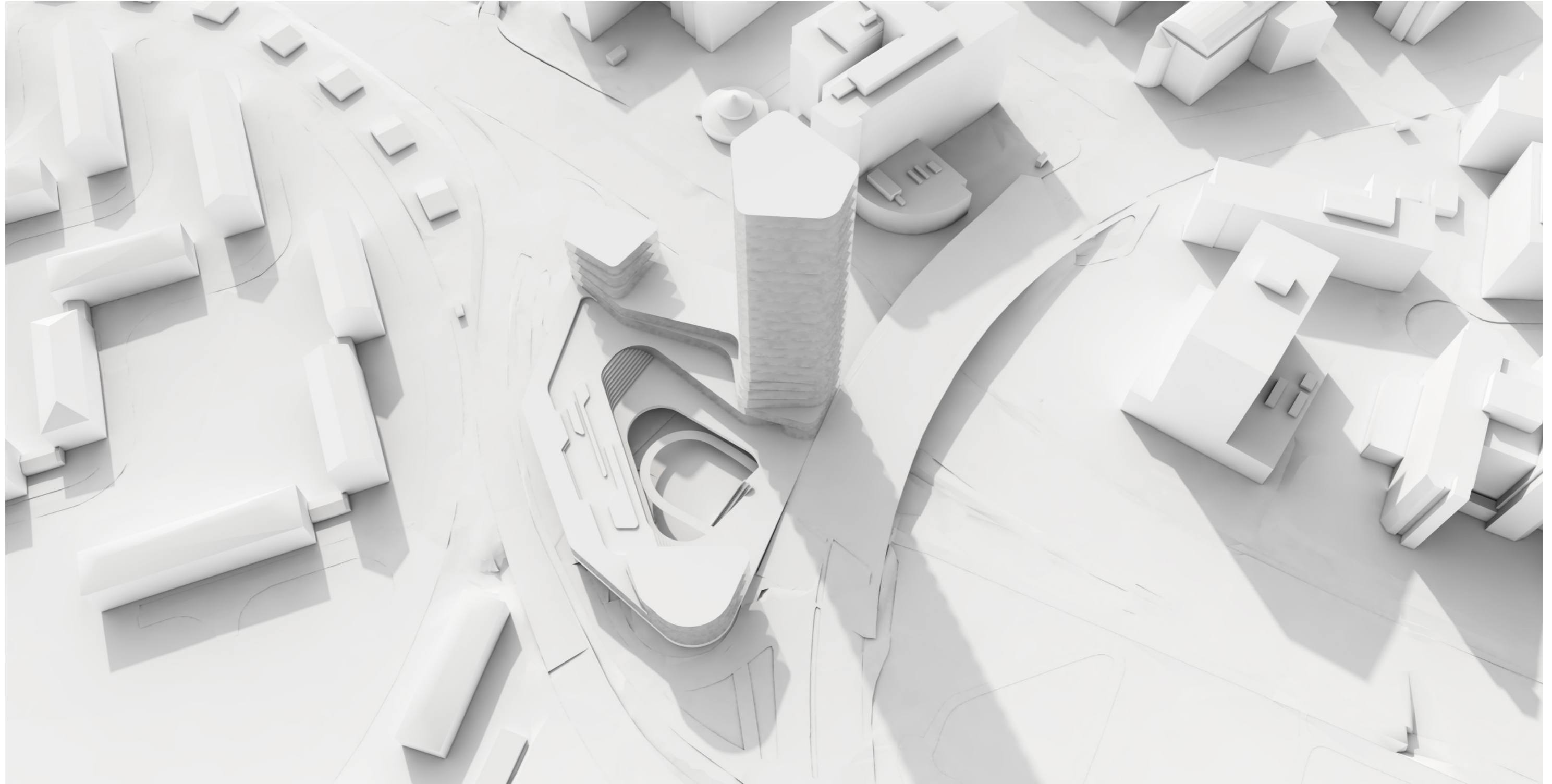
- Prosjektet gir stort handlingsrom i møtet mellom bro/fortau/lokk, et område der gående, syklende, kjørende og trikk alle møtes.
- Konseptet følger prinsippet med lokket fungerende som en "utvekslingsetasje" som gir det konstruktivt gunstigste bæresystemet med tanke på fleksibilitet på bakkeplan.
- Den store åpningen i dekket konsentrerer all sirkulasjon mellom etasjene i et felles "rom" på en oversiktlig og arkitektonisk samlende måte.

TEMA/PREMISSER FOR VIDERUTVIKLING

Basert på tilbakemeldinger etter presentasjon samt videre vurdering av konseptet er følgende premisser lagt til grunn for videreutvikling av prosjektet:

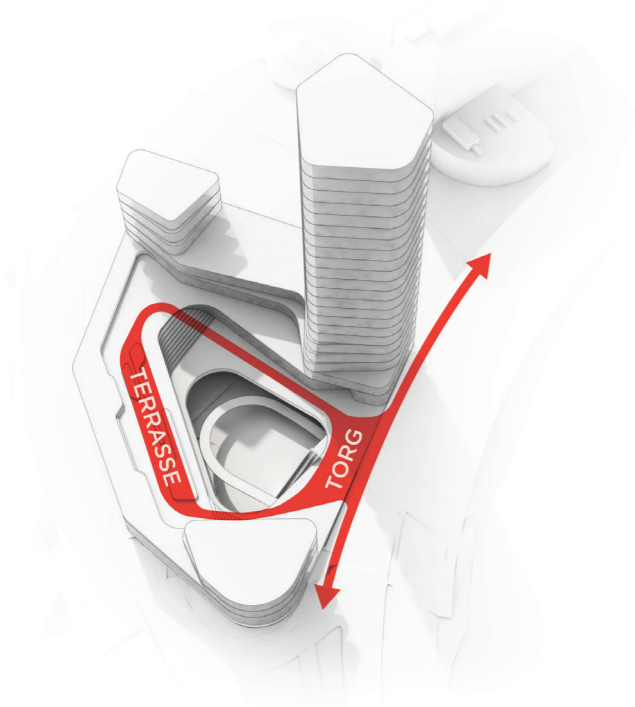
- Sikre anvendelige arealer og bygningsdybder på tårn og lokk.
- Studere nærmere offentlige uterom, fra "park" til mer definerte "byrom"
- Gå dypere inn på sykkelhotell, kapasitet, plassering og flyt samt sykkelrampe og sirkulasjon gjennom åpning i lokk.
- Videreutvikle løsning for varelevering på tomtens østside
- Se på taxiholdeplass/drop-off i overgang lokk/bro på tomtens nordside.

DEL 2 :VIDEREUTVIKLING AV VALGT KONSEPT “FLYT”

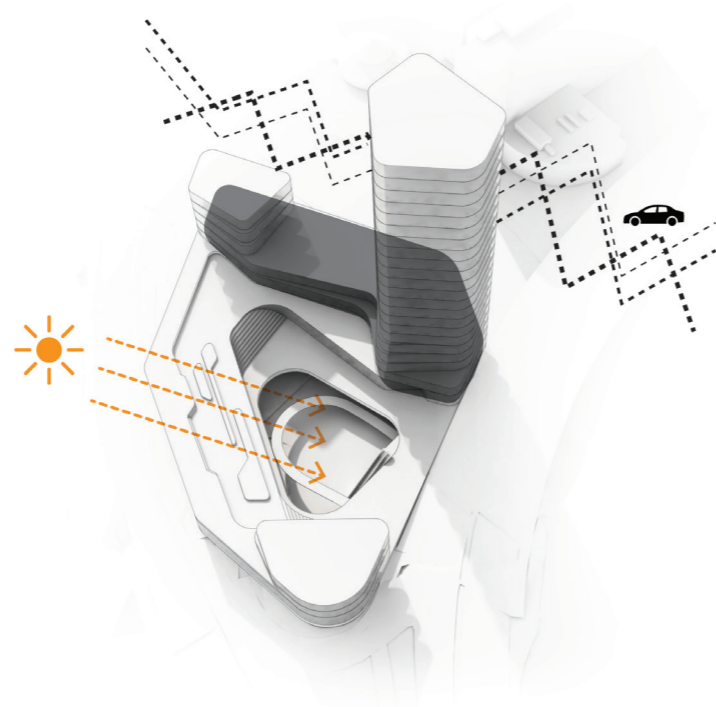


HOVEDPRINSIPPER

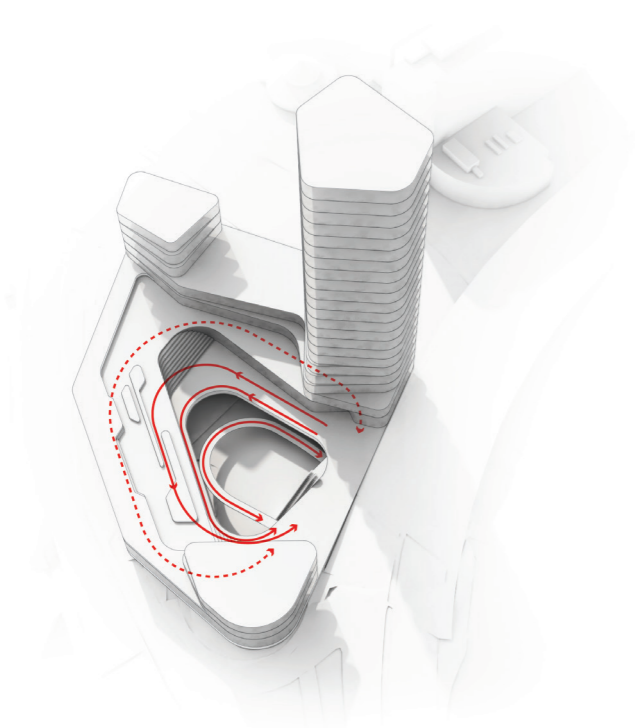
1. UTVIDET GATELIV



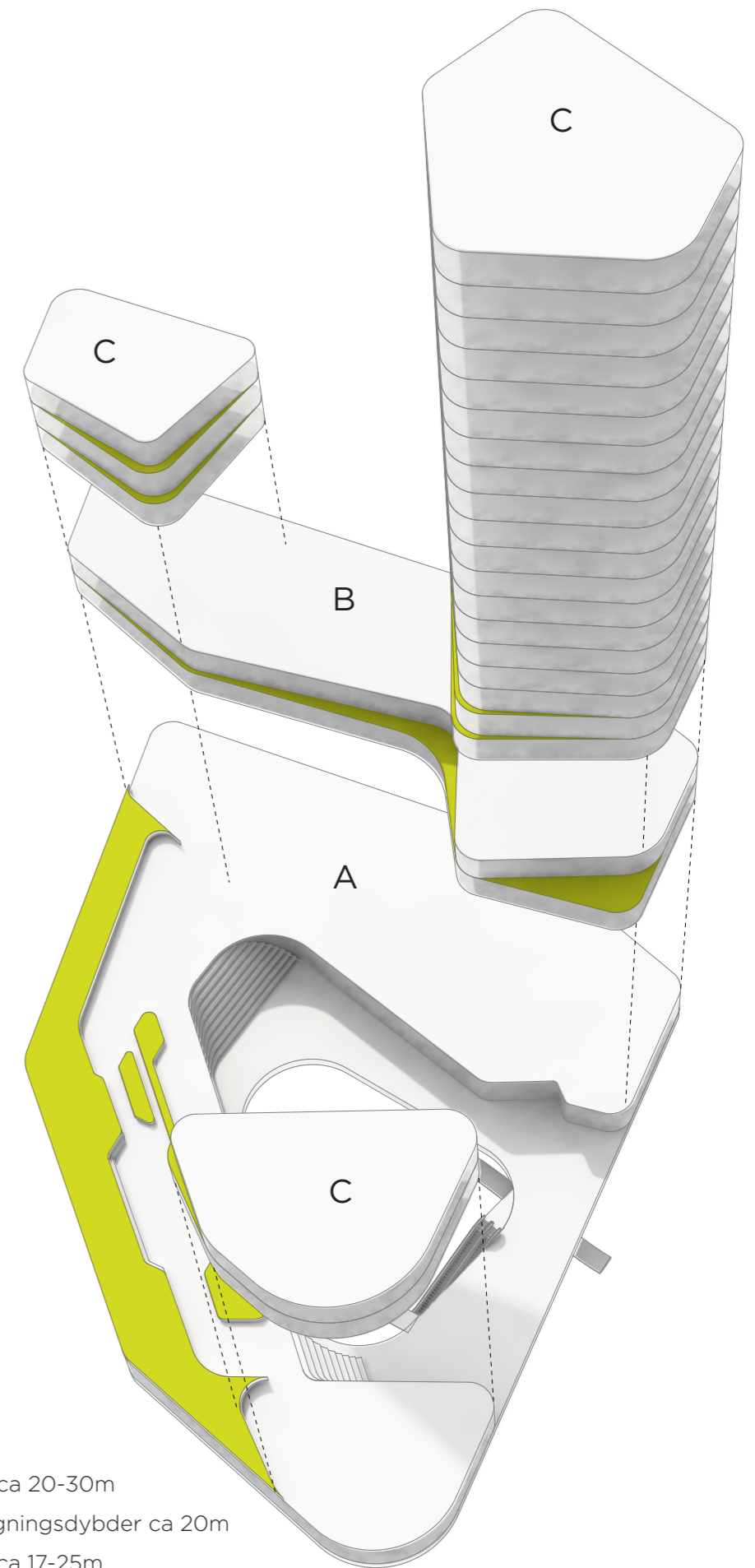
2. ÅPENT MOT SOLEN, RYGGEN MOT STØY



3. ALLE VEIER FØRER TIL TORGET



4. GRØNN OFFENTLIG TERRASSE MED PANORAMA MOT BYEN



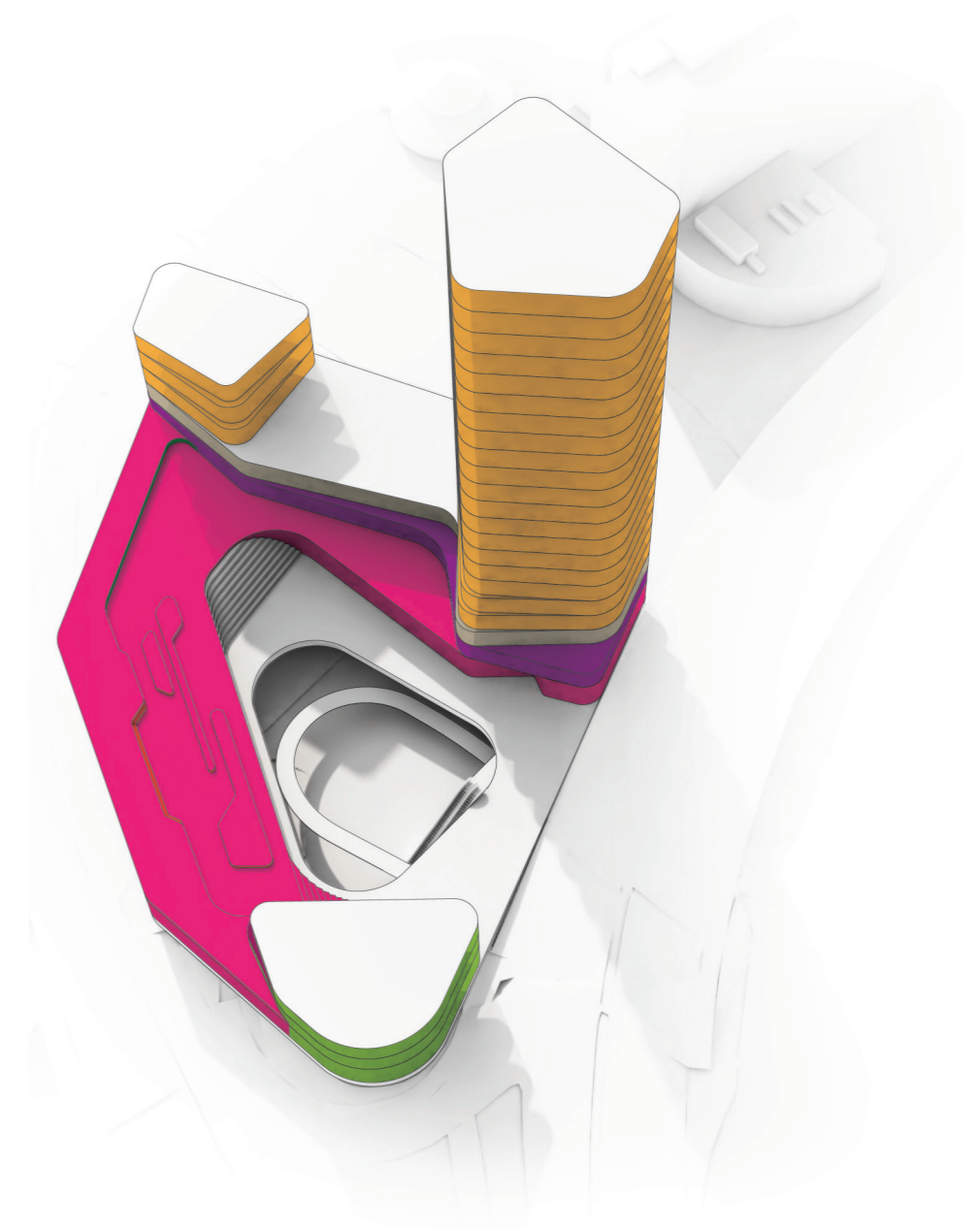
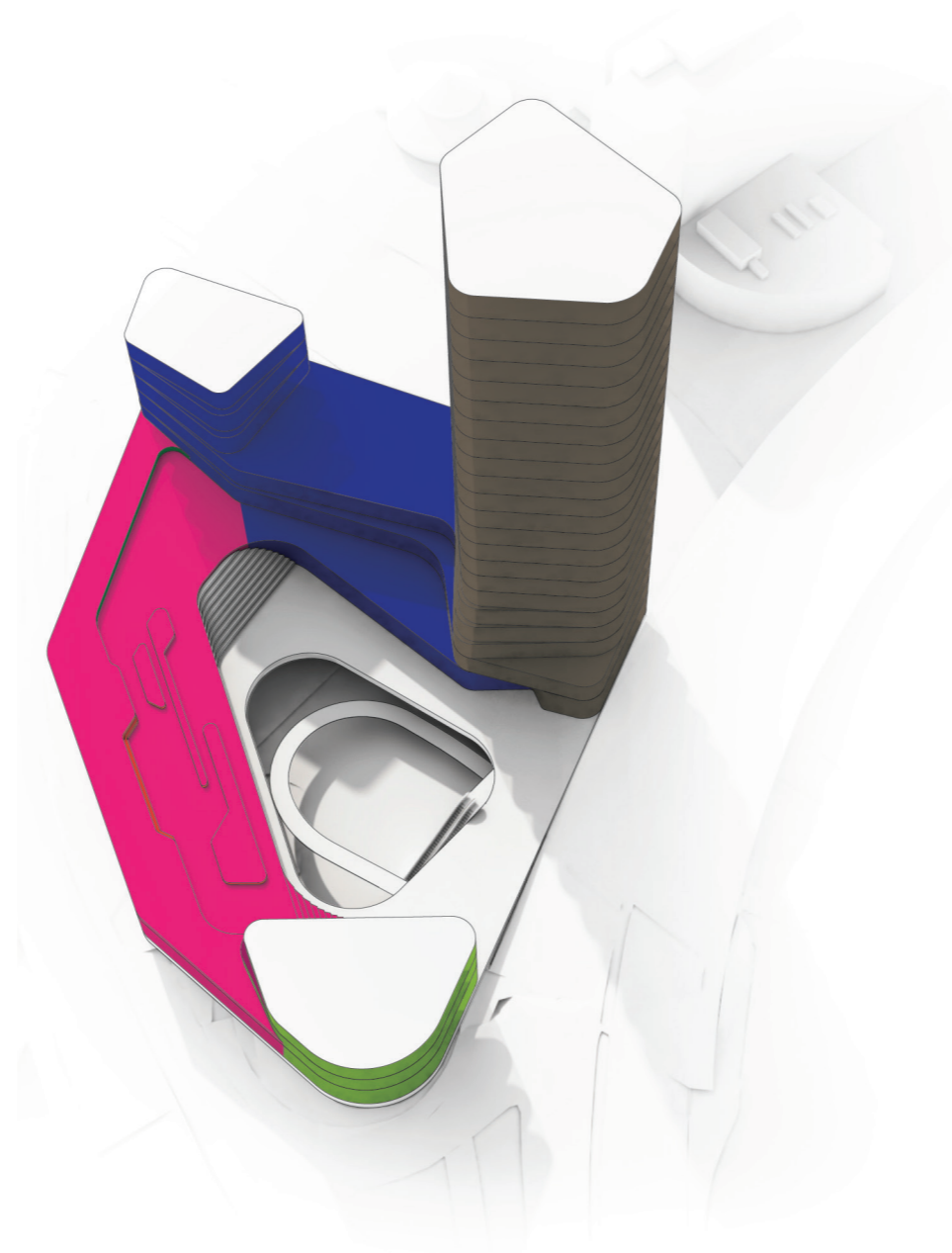
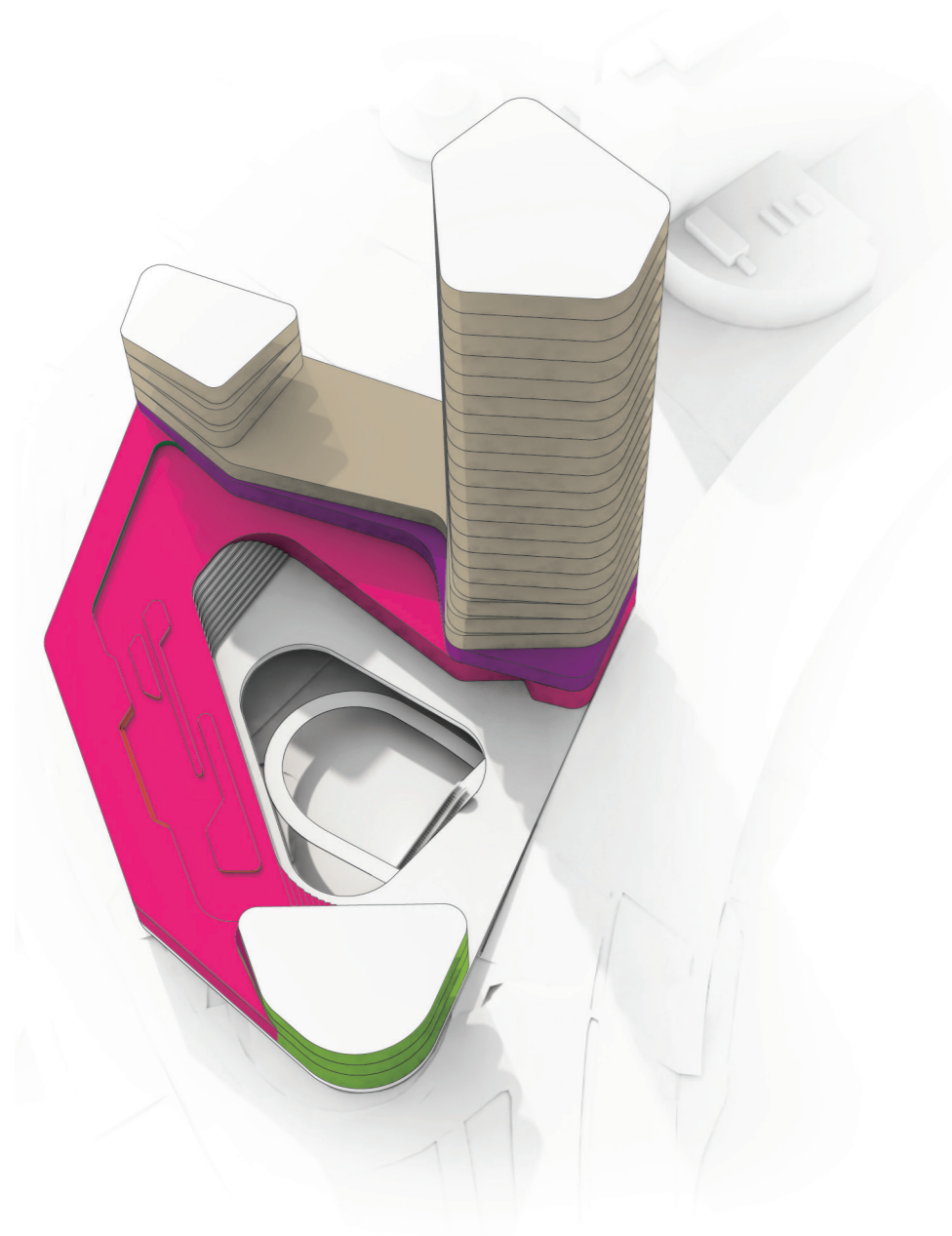
A: BASE: Bygningsdybder ca 20-30m
B: INNTRUKKET BASE: Bygningsdybder ca 20m
C: TÅRN: Bygningsdybder ca 17-25m

PROGRAMMULIGHETER

PROGRAM ALT 1:
UTADRETTET+KONTOR

PROGRAM ALT 2:
UTADRETTET+KONFERANSE+HOTELL

PROGRAM ALT 3:
UTADRETTET+KONTOR+BOLIG

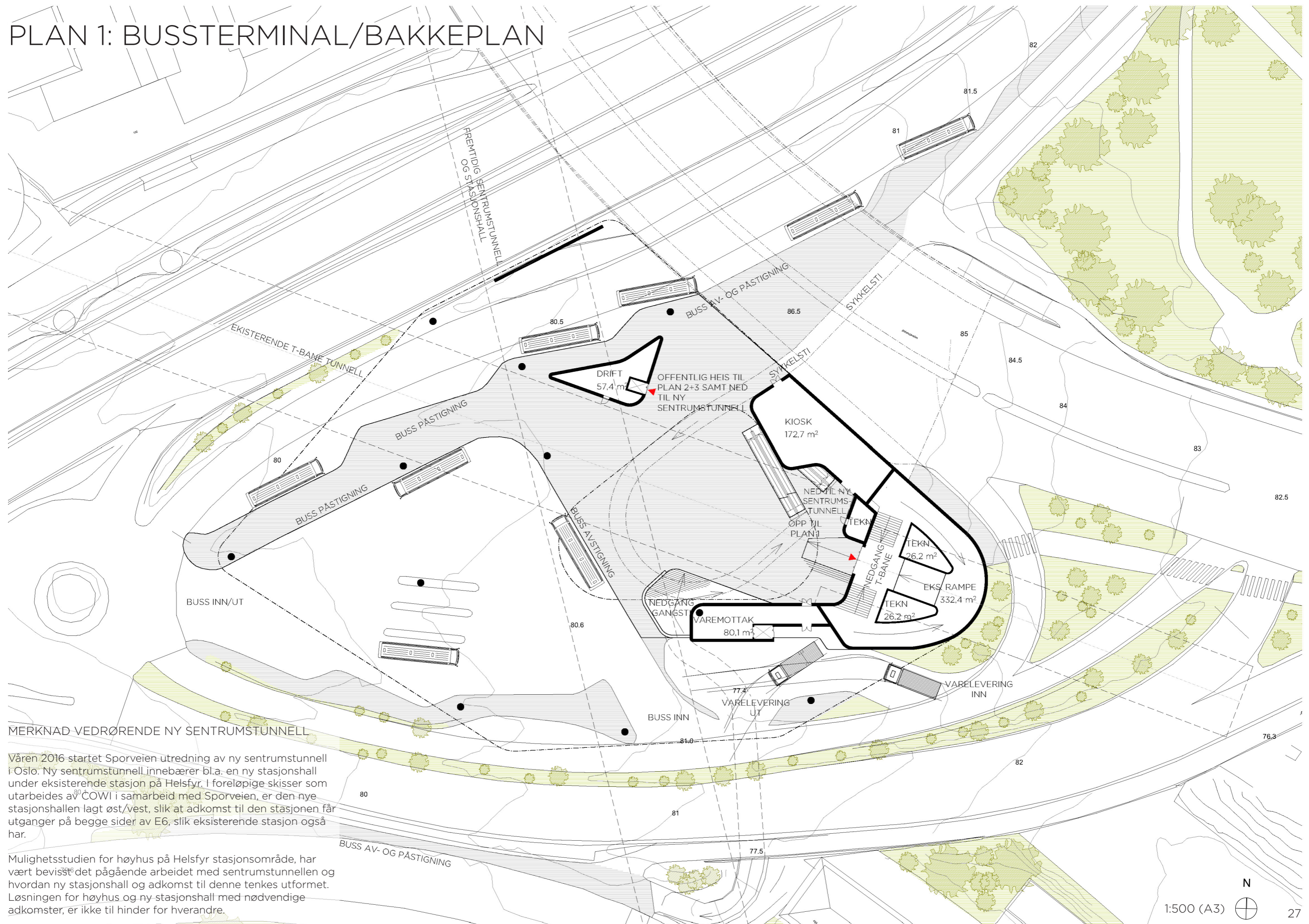


- Kontorer ■
- Kontorer delte funksjoner (kantine etc) ■
- Utadrettede program (handel/offentlig etc) ■
- Sykkelhotell ■

- Hotell ■
- Konferansesenter ■
- Utadrettede program (handel/offentlig etc) ■
- Sykkelhotell ■

- Boliger ■
- Kontorer ■
- Kontorer delte funksjoner (kantine etc) ■
- Utadrettede program (handel/offentlig etc) ■
- Sykkelhotell ■

PLAN 1: BUSSTERMINAL/BAKKEPLAN

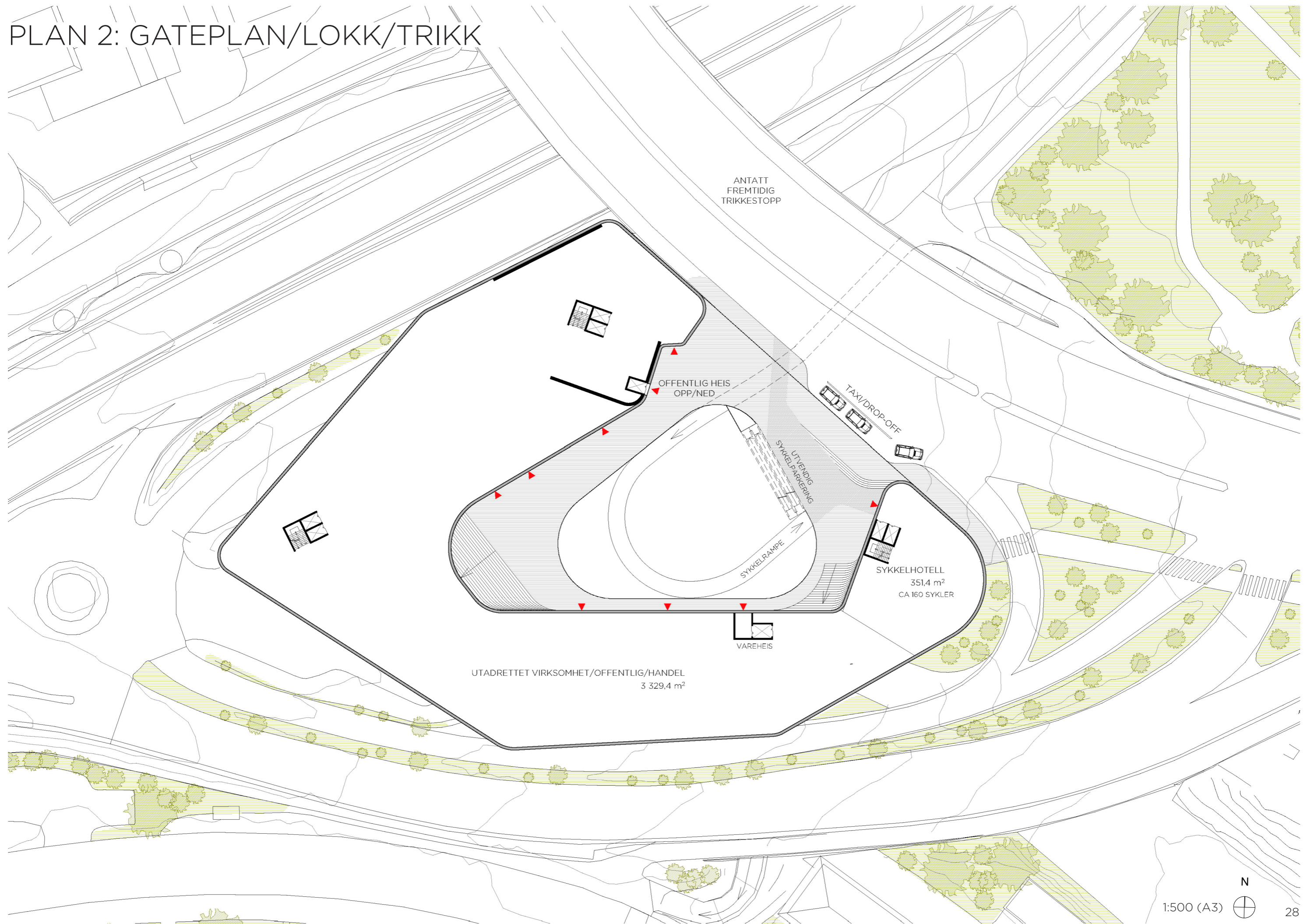


MERKNAD VEDRØRENDE NY SENTRUMSTUNNELL

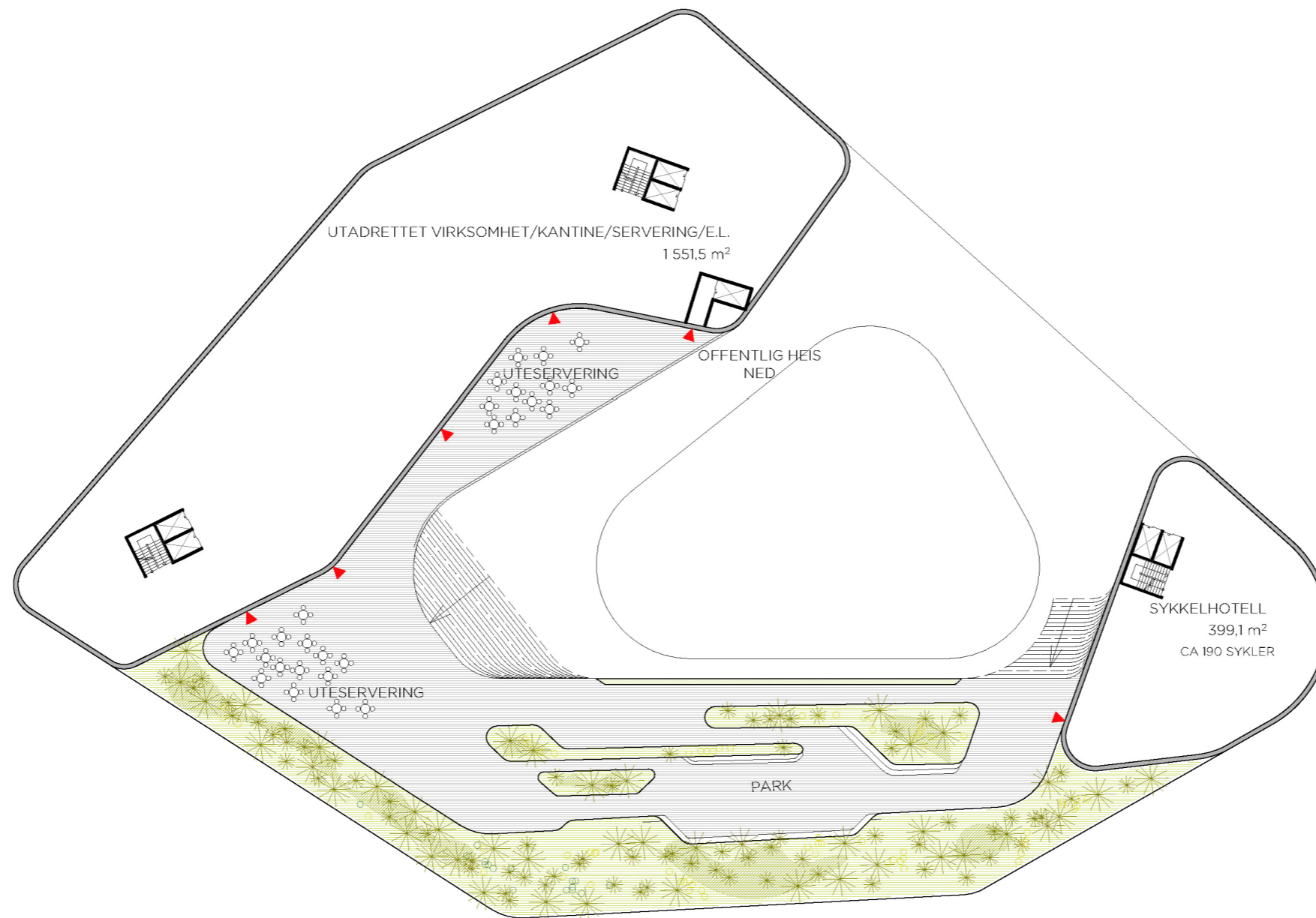
Våren 2016 startet Sporveien utredning av ny sentrumstunnell i Oslo. Ny sentrumstunnell innebærer bl.a. en ny stasjonshall under eksisterende stasjon på Helsfyr. I foreløpige skisser som utarbeides av COWI i samarbeid med Sporveien, er den nye stasjonshallen lagt øst/vest, slik at adkomst til den stasjonen får utganger på begge sider av E6, slik eksisterende stasjon også har.

Mulighetsstudien for høyhus på Helsfyr stasjonsområde, har vært bevisst det pågående arbeidet med sentrumstunnellen og hvordan ny stasjonshall og adkomst til denne tenkes utformet. Løsningen for høyhus og ny stasjonshall med nødvendige adkomster, er ikke til hinder for hverandre.

PLAN 2: GATEPLAN/LOKK/TRIKK



PLAN 3: OFFENTLIG TERRASSE



Referanser på bruk av landskapselementer integrert i arkitekturen som møbel/rekkverk etc.



“LYSNINGEN” - ATRIUM SETT FRA PLAN 1, BUSSTERMINAL

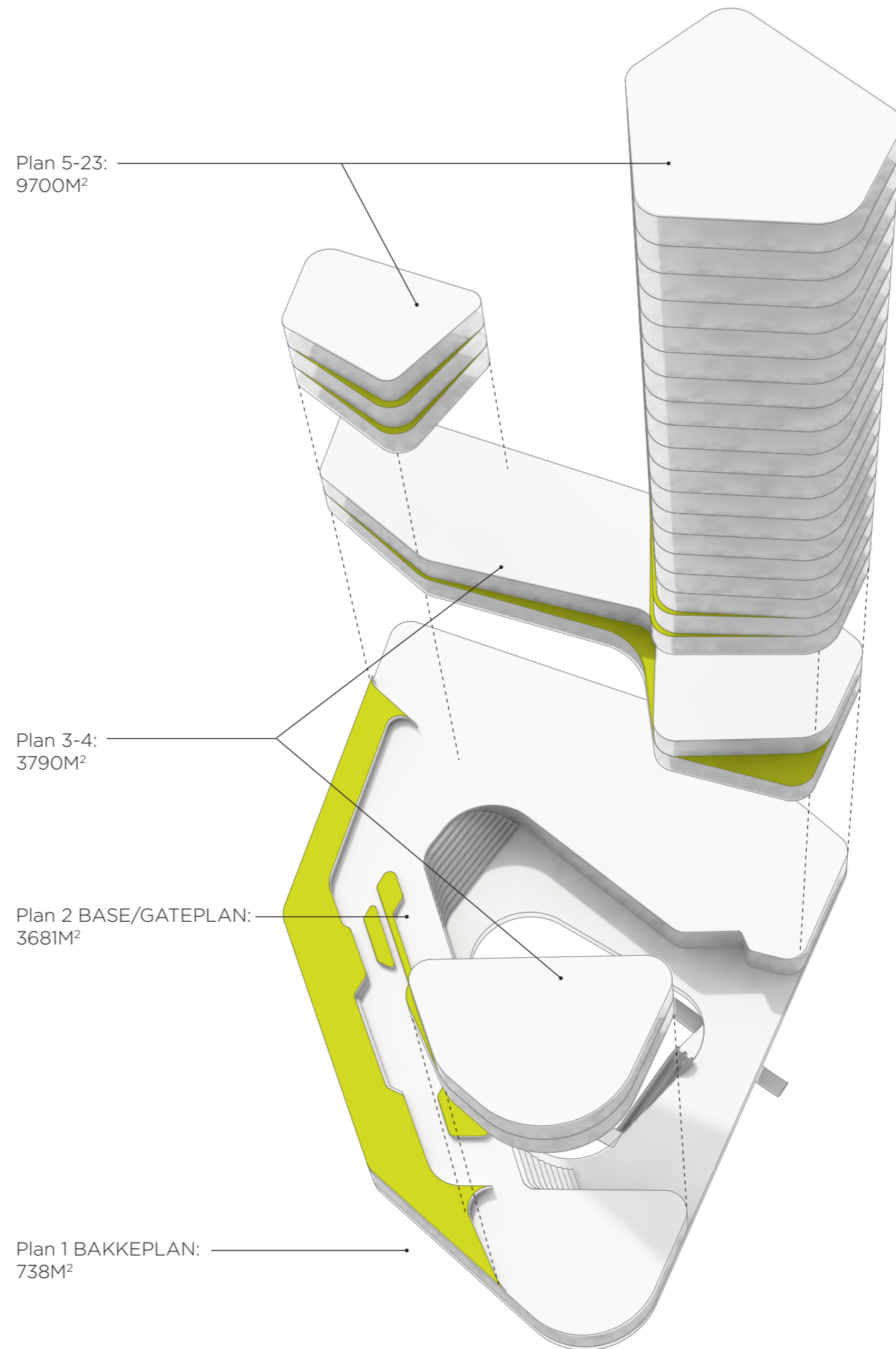


PERSPEKTIV SETT FRA SØR-VEST



AREALOPPSETT

Etasje		Areal BRA
1. Etasje Bussterminal		
	DRIFT	57,30
	DRIFT	93,17
	EKS. RAMPE	347,56
	KIOSK	107,33
	TEKN	26,15
	TEKN	26,16
	VAREMOTTAK	80,11
2. Etasje Trikk		
	SYKKELHOTELL	351,42
	UTADRETTET VIRKSOMHET/OFFENTLIG/HANDEL	3 329,42
3. Etasje		
	SYKKELHOTELL	399,09
	UTADRETTET VIRKSOMHET/KANTINE/SERVERING/E.L.	1 551,48
4. Etasje		
	KONTOR	383,76
	KONTOR	1 455,79
5. Etasje		
	KONTOR	316,86
	KONTOR	524,25
6. Etasje		
	KONTOR	302,67
	KONTOR	514,75
7. Etasje		
	KONTOR	285,34
	KONTOR	505,78
8. Etasje		
	KONTOR	505,78
9. Etasje		
	KONTOR	505,78
10. Etasje		
	KONTOR	505,78
11. Etasje		
	KONTOR	505,78
12. Etasje		
	KONTOR	505,78
13. Etasje		
	KONTOR	505,78
14. Etasje		
	KONTOR	505,78
15. Etasje		
	KONTOR	505,78
16. Etasje		
	KONTOR	505,78
17. Etasje		
	KONTOR	505,78
18. Etasje		
	KONTOR	505,78
19. Etasje		
	KONTOR	505,78
20. Etasje		
	KONTOR	505,78
21. Etasje		
	KONTOR	505,78
22. Etasje		
	KONTOR	505,78
23. Etasje		
	KONTOR	505,78
		18 750,87 m²



HØRINGSUTTALELSER

Mulighetsstudien for Helsfyr stasjonsområde har vært gjennom intern høringsrunde som ble avsluttet 3. april 2017. Plan- og bygningsetaten(PBE), Bymiljøetaten(BYM), Statens vegvesen(SV), Ruter og Sporveien har fått tilsendt høringsutkastet, og samtlige var representert på presentasjonsmøte hos Eiendoms- og byfornyelsesetaten 23.februar 2017.

Ruter og Sporveien har deltatt på møter og har kommet med innspill underveis i prosessen.

Uttalelsene fra PBE, BYM, Statens Vegvesen og Ruter har innkommet innen høringsfristen og ligger vedlagt mulighetsstudien.

BYM og SV påpeker fremtidige byggegrensers avstand mot vei som en utfordring. I dag er det ikke regulert byggegrense på tomten. Det vil være en forutsetning for å realisere dette prosjektet å få regulert inn byggegrense nærmere vei enn retningslinjene tilsier. For Helsfyr stasjonsområde er det viktig å få god tilgjengelighet og sømløse overganger mot omkringliggende veier. Et prosjekt som mulighetsstudien illustrerer vil kunne bidra til nettopp dette ved å legge seg tett opp mot Strømsveien og også mot Grenseveien.

Ellers påpeker høringsinstansene en rekke utfordringer som vil bli utredet i en eventuelle videre planprosess, blant annet luft, støy, geologiske forhold og utfordringer ved gjennomføring. Det vil være viktig å utrede dette tidlig i en planprosess for å avklare om prosjektet er gjennomførbart både praktisk og økonomisk.

TILBAKEMELDING FRA BYM



Oslo kommune
Bymiljøetaten

Eiendoms- og byfornyelsesetaten
Postboks 491 Sentrum
0105 OSLO

Dato: 30.03.2017

Deres ref.:

Vår ref.: 15/22258-5

Saksbeh.: Sunniva Østvik Hage
Org. enhet: Samferdsel og
mobilitetsplan

Arkivkode: 516

HØRINGSUTKAST FOR MULIGHETSSTUDIE PÅ HELSFYR STASJON - BYMILJØETATENS TILBAKEMELDING

Bymiljøetaten (BYM) viser til tilsendt mulighetsstudie for Helsfyr stasjonsområde og har følgende foreløpige tilbakemeldinger:

- Avkjørsel skal ha sikt- og stigningsforhold i henhold til gjeldende kommunale normer og må i størst mulig grad anlegges vinkelrett på offentlig vei. Fortauet forbi avkjørsel skal være gjennomgående med nedsenket kantstein. Bredde for avkjørsel til bolig skal være 4,0 meter (6,0 – 8,0 meter for næring) ut fra en trafiksikkerhetsmessig vurdering. Avkjørsel skal markeres med pil på plankartet. Varelevering må løses på egen grunn. Varelevering må ikke skje ved inn- eller utrygging til kommunal vei.
- Byggegrensen mellom offentlig vei og bebyggelse skal i henhold til veglovas § 29 være minimum 15 meter fra regulert senterlinje vei. Dersom byggegrense fastsettes i reguleringsplan kan vi akseptere at det gis dispensasjon fra veglova slik at avstanden kan være inntil 8-10 meter fra kant regulert hovedvei og 6 meter fra kant regulert samlevei. Langs regulert adkomstvei og gang- og sykkelvei kan vi akseptere at byggegrensen legges 5 meter fra kant regulert vei. Dette gjelder også for underjordiske anlegg.
- Luftforurensningen i område er i mørk rød sone. Årsmiddel på 62 mikrogram/m³ nitrogendioksid og årsmiddel på 65 mikrogram/m³ for svevestøv. Boligformål er regnet som bebyggelse med bruksformål som er følsomt for luftforurensning. Dette gjør at området er lite egnet for boligformål, slik luftforurensningen er nå. BYM anbefaler ikke at det etableres bebyggelse her gitt at luftkvaliteten ikke blir betydelig bedre. Alternative arealformål bør derfor vurderes. Det finnes avvik fra våre anbefalinger dersom området ligger i et sentrumsområde eller et kollektivknutepunkt. Ved et slikt avvik skal alternative arealformål være vurdert; ny utbygging bør bidra til å forbedre lokalklimatiske forhold og ikke forverre situasjonen; det bør søkes planløsninger som minimerer antall personer som utsettes for luftforurensning. Dersom det skal etableres

Bymiljøetaten

Postadresse:
Postboks 636, Løren
0507 Oslo

Besøksadresse:
Karvesvingen 3
0579 OSLO

Telefon: 21 80 21 80 Org.nr: NO 996 922 766
Bankgiro: 1315.01.03376

E-post: postmottak@bym.oslo.kommune.no
Internett: www.oslo.kommune.no

bebyggelse i planområdet, skal det sørges for å etablere godt innelima. For nærmere informasjon anbefales «Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging» (T-1520).

- BYM gjør oppmerksom på at store deler av planområdet ligger i rød sone, som i henhold til retningslinje T-1442 angir et område som ikke er egnet til støyfølsomme bruksformål. Bolig, skole og barnehage er eksempler på støyfølsom bebyggelse, mens kontorer og hotell ikke er regnet som dette. Retningslinjen slår fast at kommunen ikke bør tillate etablering av ny støyfølsom bebyggelse i rød sone. Støyforholdene innendørs og utendørs skal være dokumentert gjennom en støyfaglig utredning for å sikre at kravene til innendørs støynivå i teknisk forskrift ikke overskrides. Det skal legges vekt på at alle boenheter får én stille side, og tilgang til egnet uteareal med tilfredsstillende støyforhold.
- Planområdet ligger innenfor et område hvor det er mistanke om grunnforurensning. Der det er mistanke om grunnforurensning, skal *“tiltakshaver sørge for at det blir utført nødvendige undersøkelser for å få klarlagt omfanget og betydningen av eventuell forurensning i grunnen”*, i henhold til forurensningsforskriften kapittel 2, «Opprydding i forurenset grunn ved bygge- og gravearbeider».
- Det må redegjøres for overvannshåndtering i saken. I kommuneplanens § 4.2 står det at *«Overvann skal fortrinnsvis tas hånd om lokalt og åpent, dvs. gjennom infiltrasjon og fordrøyning i grunnen og åpne vannveier, utslipp til resipient, eller på annen måte utnyttet som ressurs, slik at vannets naturlige kretsløp overholdes og naturens selvrensingsevne utnyttes. Flerfunksjonelle løsninger skal etterstrebes»*. Overvann skal med andre ord håndteres åpent og lokalt dersom det lar seg gjøre. Dersom overvannet ikke kan håndteres åpent og lokalt, skal dette begrunnes/vises. Oslo kommunes veileder for overvannshåndtering beskriver tretrinns-strategien (infiltrere, fordrøye og lede til trygge flomveier). Veilederen finnes under overskriften «Overvann» på følgende adresse: <https://www.oslo.kommune.no/vann-og-avlop/skjema-og-veiledere/>. Vi forventer flere episoder med styrtregn i årene fremover og gode løsninger for håndtering av overvann er dermed svært viktig.
- Trasé for hovedsykkelveinettet planlegges over brua (Østensjøveien/Grenseveien). Et sykkelfelt skal i henhold til Oslostandard være 2,2 meter. I tillegg er det i KVVU Oslo-navet et forslag om å etablere midstilt trasé for trikk over brua. Vi ønsker også å opplyse om at det ikke er avklart hvorvidt regionbussene i fremtiden vil stoppe på Helsestasjon. Et foreslått alternativ er Bryn knutepunkt, eventuelt at det blir en kombinasjon.
- Det er svært positivt at det planlegges et eget sykkelhotell. Likevel bør sykkelhotellet kombineres med utendørs sykkelparkering. Slik utendørs sykkelparkering vil kunne fungere bedre for de som har dårlig tid eller kun skal sette fra seg sykkel en kort stund.
- Videre i planarbeidet anbefaler vi TØI-rapport 1526/2016 «Byttepunkter for sømløse kollektivnett». Denne rapporten omhandler hvordan man kan etablere sømløse kollektivnett *«med effektive og attraktive byttepunkter som knytter sammen forskjellige*

transporttilbud og gjør systemet mer tilgjengelig for alle grupper i befolkningen». Rapporten er svært relevant for dette prosjektet.

- Universell utforming er *«utforming av fysiske omgivelser slik at de kan brukes av alle, inkludert personer med bevegelsehemninger, orienteringshemninger og miljøhemninger»*. Krav om universell utforming er nedfelt i plan- og bygningsloven og «Forskrift om tekniske krav til byggverk» (TEK-10), kapittel 12. Regjeringen har også utarbeidet en egen handlingsplan for universell utforming. Uteoppholdsarealene må være tilstrekkelige og adkomst for funksjonshemmede må sikres. Universell utforming skal legges til grunn i henhold til gjeldende lovkrav. Ivaretagelsen av universell utforming må fremgå av reguleringsbestemmelser. Adkomster for funksjonshemmede må sikres. Statens vegvesens veileder «V129 Universell utforming av veier og gater» anbefales lagt til grunn i planleggingen.

Det må anlegges ledelinjer som vil gi synshemmede mulighet til å orientere seg. For personer med nedsatt funksjonsevne kan måten belysning, helling i terrenget og kontraster i omgivelsene utformes på, være avgjørende. For et knutepunkt som Helsestasjon er det særlig viktig med gode orienteringsmuligheter med korte gangavstander og hvilemuligheter. Veifinningsplan bør tidlig tas med i planleggingen. Les mer om veifinningsplan m.m. i veilederen «Arkitektoniske virkemidler for orientering og veifinning» utarbeidet av Statens vegvesen og Direktoratet for byggkvalitet, http://www.vegvesen.no/attachment/759145/binary/1012502?fast_title=Arkitektoniske+virkemidler+for+orientering+og+veifinning.pdf

Med vennlig hilsen

Terje Grytbakk
avdelingsdirektør
Godkjent elektronisk

Sunniva Østvik Hage
arealplanlegger

Kopi til: Eiendoms- og byfornyelsesetaten / Maria Grimstad Aslaksen



Statens vegvesen

Oslo kommune EBY
Eiendoms- og byfornyelsesetaten
Postboks 491 Sentrum
0105 OSLO

Behandlende enhet:	Saksbehandler/telefon:	Vår referanse:	Deres referanse:	Vår dato:
Region øst	Kristina Stokke / 24058373	17/47161-2		03.04.2017

Mulighetsstudie Helsfyr stasjonsområde – Statens vegvesens kommentarer

Vi viser til forespørsel om tilbakemelding til mulighetsstudie for Helsfyr stasjonsområde, som ble presentert hos Eiendom- og byfornyelsesetaten 23.03.17.

4B arkitekter og COWI har på oppdrag fra Eiendoms- og byfornyelsesetaten utarbeidet en mulighetsstudie for kommunens areal på Helsfyr stasjon. Utgangspunktet for mulighetsstudien er innspill om å plassere et høyhus på dagens bussterminal på Helsfyr.

På grunn av kort frist for å gi tilbakemelding, gir vi her en kort oversikt over Statens vegvesens interesser. Vi forutsetter at det ved en eventuell videreføring av mulighetsstudien følges vanlig plansaksgang hvor vi får mulighet til å komme med mer detaljerte uttalelser til planforslag på senere tidspunkt.

Byggegrenser

Det er i mulighetsstudien ikke omtalt hvordan en eventuell transformasjon av Helsfyr stasjonsområde forholder seg til byggegrense mot E6/Strømsveien. Byggegrensen mot riksveg skal ivareta hensyn til trafiksikkerhet, miljø langs veien for naboene, driftshensyn og framtidig utviklingsbehov for veganleggene. Når byggegrense ikke er regulert, er det i utgangspunktet veglovens bestemmelser som gjelder.

Geologiske forhold

Det fremgår av mulighetsstudien at de geologiske forholdene på stedet er utfordrende. Vi ber om at det tidlig gjøres en grundig utredning av hvorvidt en høy utnyttelse av denne tomten vil være gjennomførbart, med hensyn på grunnforholdene og om nødvendige stabiliseringsløsninger er økonomisk forsvarebare. Det må utredes hvorvidt et slikt prosjekt kan gjennomføres uten risiko for destabilisering og forflytninger som følge av byggegrupp som kan påvirke riksvegssystemet.

Postadresse	Telefon: 02030	Kontoradresse	Fakturaadresse
Statens vegvesen		Østensjøveien 34	Statens vegvesen
Region øst	firmapost-ost@vegvesen.no	0667 OSLO	Regnskap
Postboks 1010 Nordre Ål			Postboks 702
2605 LILLEHAMMER	Org.nr: 971032081		9815 Vadsø

Gjennomføringsfase

Mulighetsstudien omhandler ikke hvordan en eventuell gjennomføringsfase kan løses. Vi mener det er viktig at dette utredes på et tidlig tidspunkt, fordi det kan være avgjørende for om et slikt prosjekt som skisseres i mulighetsstudien er gjennomførbart på denne tomten. Det er viktig å se på hvilke konsekvenser en anleggsperiode vil ha for trafikkavvikling, både på veg og på t-bane. Det må vurderes hvorvidt disse konsekvensene kan forsvares i et samfunnsøkonomisk perspektiv. Det planlegges på nåværende tidspunkt ingen reduksjon av kapasitet på E6/Strømsveien.

Støy og luftforurensing fra veg

Tomten ligger i rød støysone i henhold til støykart i kommuneplanen, og er utsatt for luftforurensing. Vi ber om at dette tas med i en vurdering av hvorvidt eiendommen er egnet for boligformål.

Vegavdeling Oslo, Planforvaltning- og miljøseksjonen
Med hilsen

Ellen Marie Foslie
Seksjonsleder

Kristina Stokke

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

From: Elin Hoff Johansen
Sent: Tuesday, April 04, 2017 11:06 AM
To: Maria Grimstad Aslaksen
Cc: PBE Postmottak
Subject: Innspill til mulighetsstudie - Helsefyr stasjonsområde (sak 201600911)

Innspill til mulighetsstudie - Helsefyr stasjonsområde

Vi viser til mail av 13.mars 2017 med oversendt mulighetsstudie for Helsefyr stasjonsområde og presentasjon av studien den 23.mars 2017 hos EBY.

Mulighetsstudien viser utvikling av et lokk med høyhus over dagens kollektivterminal, under forutsetning at kollektivterminalen opprettholdes med minimum dagens kapasitet. Studien viser også løsninger i forhold til t-banetunellen og adkomst til buss og t-bane, men er ikke ment å løse trafikksituasjonen på området.

Mulighetsstudien bygger på Kommuneplanen der Helsefyr er utpekt som kollektivknutepunkt for bymessig utvikling med høy utnyttelse og Strategisk plan for Hovinbyen med planprogram for Helsefyr. Mulighetsstudien tar utgangspunkt i alternativ 1 fra planprogrammet for Helsefyr der det ønskes vurdert hvordan området kan fortettes med minimale endringer på E6 og rampestruktur og hvordan barrierevirkninger kan begrenses.

Vi har ikke tatt en bred vurdering i PBE, slik at denne mailen ikke kan anses som noen formell tilbakemelding, men en kort vurdering i forhold til anvendelighet og tanker om videre arbeid.

Vi synes mulighetsstudien viser et spennende konsept med mange muligheter til funksjonsblanding og videreutvikling. Det tas utgangspunkt i alternativ 1 i planprogrammet, men vi mener at konseptet også kan danne grunnlag for alternativ 2 som legger opp til en mer bymessig kryssutforming, med noen justeringer. Vi synes det er positivt at de fysiske forutsetningene for bebyggelse er grundig gått gjennom i forhold til dagens og fremtidige tunnellsninger, noe som vil danne et godt grunnlag for videre planlegging.

Plan- og bygningsetaten planlegger oppstart av områderegulering for Helsefyr i løpet av et års tid og vi mener denne mulighetsstudien er et verdifullt innspill til den videre planleggingen.

Med vennlig hilsen

Elin Hoff Johansen
 Seniorarkitekt
 Avdeling for byutvikling – Sør og øst
 Plan- og bygningsetaten
 Oslo kommune

Telefon dir.: 915 35 648
 Sentralbord: 21 80 21 80

From: Cats Hans [mailto:hans.cats@ruter.no]
Sent: Thursday, March 30, 2017 12:04 PM
To: Maria Grimstad Aslaksen
Subject: SV: Mulighetsstudie Helsefyr stasjon - høringsfrist

Hei

Vi har ingen ytterligere kommentarer enn de vi har spilt inn i tidligere møter ang. drift av terminalen (som dere har tatt omtalt).

Hans

