

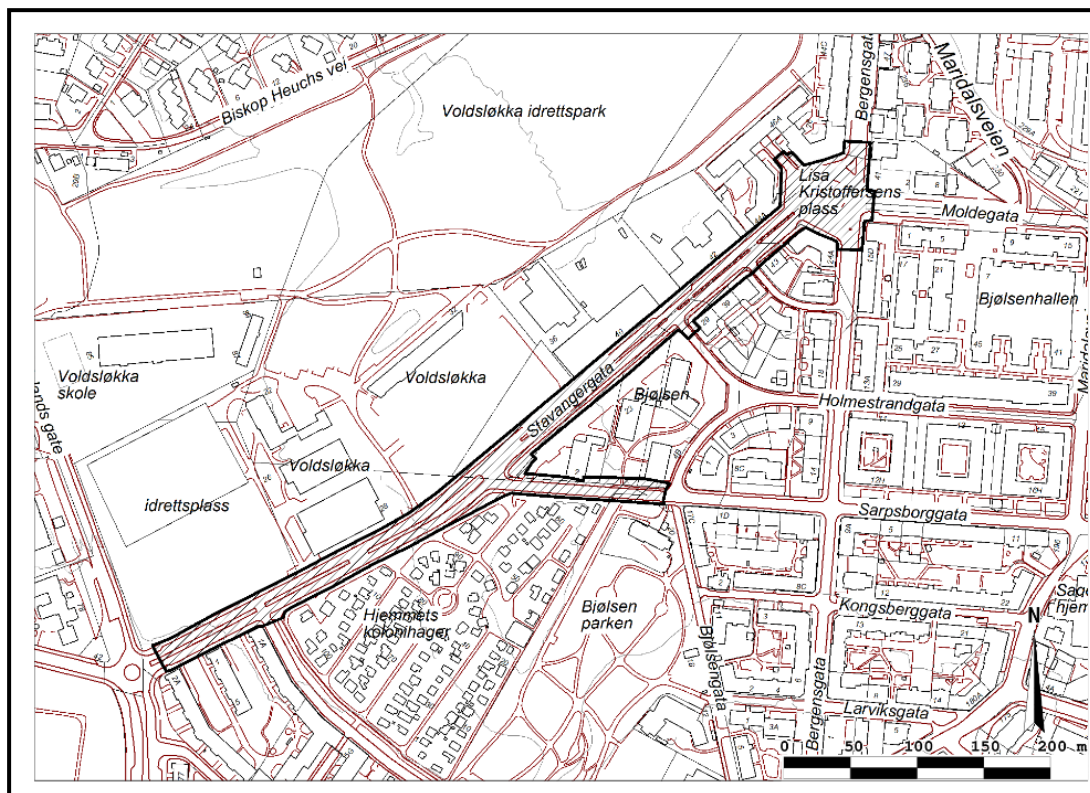
Stavangergata og Lisa Kristoffersens plass

Planforslag til politisk behandling

Detaljregulering

Bymiljøetaten foreslår å oppgradere Stavangergata med bredere fortau og opphøyde sykkelfelt. Planforslaget sikrer også areal til overvannshåndtering, beplantning, parkeringsplasser for bevegelsehemmede og lommer for kortere stans tiltenkt varelevering og levering av barn til Margarinfabrikken barnehage. I tillegg sikrer planforslaget at det etableres et torg på Lisa Kristoffersens plass.

Plan- og bygningsetaten anbefaler planforslaget.



Bydel: Sagene Saksnummer: 201719253

Gnr./bnr.: 222/54 m.fl. Dokumentnummer: 119

Dato: 19.04.2024

Basert på innsendt dokument med dato: 22.03.2024

Husk alltid å oppgi saksnummer ved henvendelse til Plan- og bygningsetaten.

Innhold

1	Hovedtrekk i planforslaget	4
1.1	Sammendrag	4
1.2	Eksisterende og framtidig byplangrep	6
2	Premisser	7
2.1	Konkrete føringer fra overordnende planer	7
2.2	Plan- og bygningsetatens stedsanalyse.....	11
2.3	Tabell for temaer som alltid skal undersøkes som del av detaljreguleringen.	12
3	Forslagsstillers beskrivelse av planforslaget.....	13
3.1	Forslagets nøkkelopplysninger	13
3.2	Eieropplysninger	15
3.3	Beskrivelse av planforslagets byplangrep og hva forslaget sikrer	16
3.4	Konsekvenser av planforslaget	24
3.5	Forslagsstillers faglige begrunnelse for den valgte løsningen	32
4	Medvirknings- og samarbeidsprosesser	36
4.1	Kunngjøring og varsling	36
4.2	Offentlig ettersyn	37
4.3	Begrenset høring	40
5	Plan- og bygningsetatens anbefaling og konklusjon	41
5.1	Plan- og bygningsetatens vurdering av planforslaget	41
5.2	Konklusjon	43
6	Kart og bestemmelser	44
1.1	Nedskalert plankart	44
1.2	Reguleringsbestemmelser.....	45
7	Forslag til vedtak	49

Hva er et planforslag til offentlig ettersyn?

Hvis noen ønsker å bygge eller verne noe som bryter med det kommunen har bestemt før, må kommunen vedta en ny reguleringsplan først. Planer for mindre områder heter detaljreguleringer. Både kommunen, privatpersoner, utbyggere, organisasjoner og andre myndigheter kan komme med forslag til detaljreguleringer, men det er fagkyndige som byplanleggere og arkitekter som utarbeider planforslaget.

Plan- og bygningsetaten gir råd til de fagkyndige om hva planforslaget må inneholde, og noen ganger lager vi egne alternative forslag.

En viktig del av arbeidet med reguleringsplanen er å få innspill fra innbyggerne. Alle kan komme med innspill i to runder i planarbeidet: Når planarbeidet starter (ved varsel om oppstart) og når forslaget er utarbeidet (ved offentlig ettersyn). Alle planforslag som sendes på offentlig ettersyn skal vise konsekvensene av forslaget, inneholde en vurdering av om forslaget følger opp overordnede planer, og få fram hvilke interesser som står mot hverandre og hvilke som er prioritert. For eksempel kan en interessekonflikt være om vi skal ta mer hensyn til historiske bygninger enn ønsket om flere boliger i byen. Vi i Plan- og bygningsetaten gjør også en vurdering av forslaget og konsekvensene av det.

Både Plan- og bygningsetaten og den som har laget planforslaget, vurderer hvordan uttalelsene skal påvirke planforslaget. Forslagsstilleren oppdaterer planforslaget, og vi sender det til politisk behandling i bystyret. Det er Oslo Bystyre som vedtar den endelige bruken og byggene for området, og den faglige anbefalingen fra Plan- og bygningsetaten er en del av saken de får presentert.

Hvordan lese dokumentet?

Dette er ett felles dokument som består av forslagsstillers beskrivelse av og argumentasjon for planforslaget, og Plan- og bygningsetatens vurdering. Plan- og bygningsetaten er juridisk eier av dokumentet, men der det står "Forslagsstillers tekst" (hovedsakelig del 4), har forslagsstiller skrevet denne. Plan- og bygningsetatens kommentarer til forslagsstillers tekst finnes i separate, tydelig merkede bokser.

Avsnitt skrevet av Plan- og bygningsetaten har gul/oransje overskrifter, mens avsnitt hvor forslagsstiller er avsender, har blå overskrifter. Sorte overskrifter er brukt på avsnitt som inneholder fakta.

1 Hovedtrekk i planforslaget

1.1 Sammendrag

Hensikten med forslaget

Hensikten med planforslaget er å legge til rette for bygging av en trafiksikker bygata og torg med funksjonene kjørevei, sykkelstige, fortau, torg/ lokal møteplass, grønnstruktur, samt oppgradering av teknisk infrastruktur for overvannshåndtering. Planen sikrer et bærekraftig system for lokal overvannshåndtering. Stavangergata og Sarpsborggata inngår i byrute 7 og 8 i Plan for sykkelveinettet i Oslo.

Planforslaget

Planforslaget legger til rette for en oppgradering av Stavangergata med bredere fortau, opphøyde sykkelstige i begge retninger, bedre overvannshåndtering og beplantning.

Lisa Kristoffersens plass foreslås omgjort til et X-kryss. Planforslaget sikrer at det skal etableres et torg på Lisa Kristoffersens plass. Torget skal opparbeides som en møteplass og det tillates benyttet til oppholdsareal, beplantning, møblering og belysning.

I Sarpsborggata sikrer planforslaget at det etableres et sykkelstige og fortau på nordsiden av gaten og at eksisterende fortau på sørsiden av gaten opprettholdes nærmest Stavangergata og bredde utvides nærmest Holmestrandgata. I Sarpsborggata avsettes det areal som kan benyttes til gateparkering.

Konsekvenser

Gateparkering i Stavangergata (32 plasser), Sarpsborggata (10 plasser) og på Lisa Kristoffersens plass (8 plasser) fjernes, men planen sikrer at foreldreparkering, HC-parkering og varelevering ved Margarinfabrikken barnehage videreføres.

Deler av den grønne midtribbatten øst i Stavangergata, mellom krysset med Sarpsborggata og Margarinfabrikken barnehage, må fjernes. Det skal etableres en grønn sidestilt rabatt langs denne delen av strekningen i stedet for. Alle trær som må fjernes i forbindelsen med gjennomføringen av tiltaket er sikret reetablert og det sikres areal til åpen og lokal overvannshåndtering.

Lisa Kristoffersens plass omgjøres fra en rundkjøring til et signalregulert X-kryss. Dette grepet frigjør areal til å etablere et torg på Lisa Kristoffersens plass. En adskilt adkomst til bygårder og parkeringskjeller sikres over den vestre delen av torgarealet.

Det signalregulerte krysset muliggjør prioritering av kollektivtrafikken og bidrar til å bedre fremkommeligheten for de som bruker bussen. Planen legger opp til etablering av et høyresvingefelt som avviker trafikk som skal videre ned Stavangergata slik at trafikken ikke hindrer rutebussens fremkommelighet langs Bergensgata.

Endringer i planforslaget etter offentlig ettersyn

På bakgrunn av innkomne bemerkninger har forslagsstiller gjort følgende endringer i planforslaget:

- Midtribbatten foran den eldre delen av Margarinfabrikken barnehage og frem til Lisa Kristoffersens plass opprettholdes. Midtribbatten blir bred nok til å sikre gode leveforhold for trær. Denne endringen har medført at av- og påstigningsplassene

foran Margarinfabrikken barnehage har blitt forskjøvet i retning Uelands gate, langs den nyere delen av Margarinfabrikken barnehage.

- Planavgresningen/formålsgrensen for f_veg er justert slik at den samsvarer med formålsgrensen for torget (i nordvest).
- Det er lagt til en bestemmelse som sikrer at torget gis en historisk referanse som vendesløyfe for trikken gjennom markering i dekket.

Plan- og bygningsetatens vurdering og konklusjon

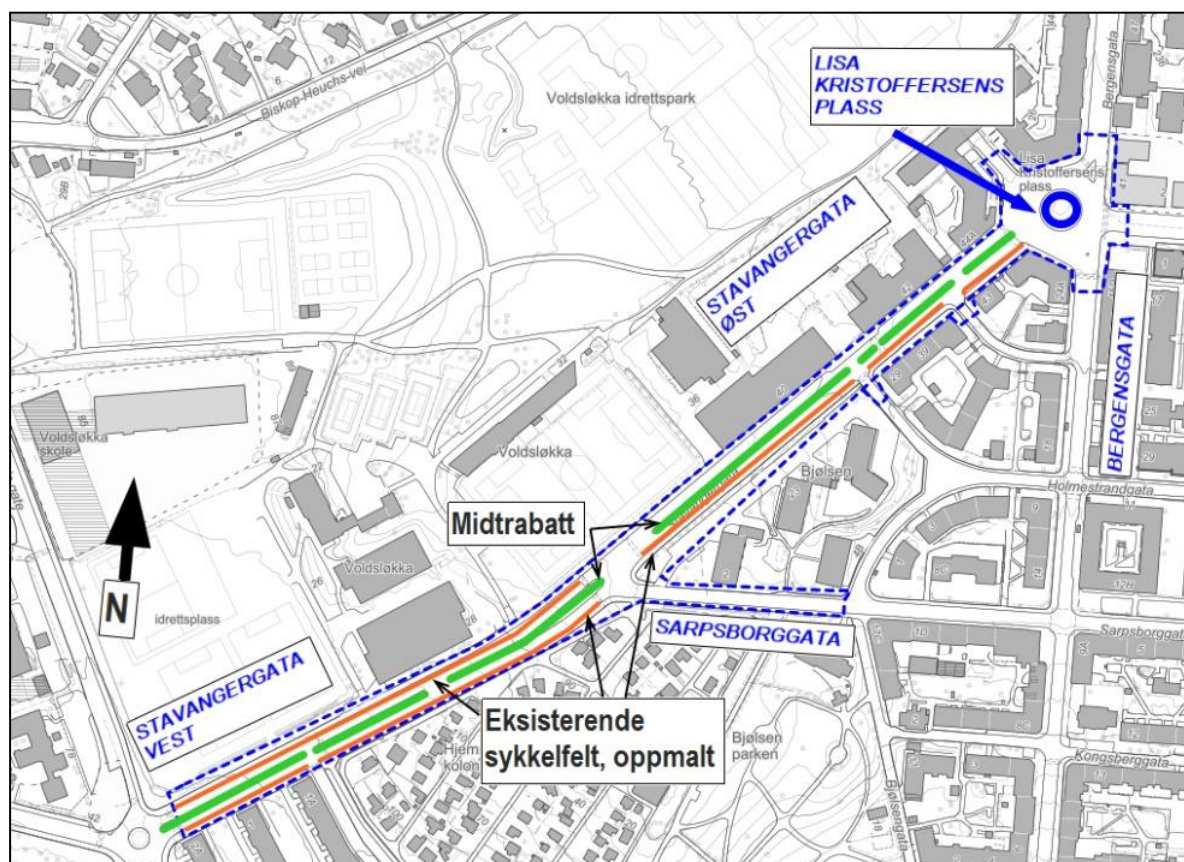
For å nå målene om at veksten i persontransport skal tas med kollektiv, sykkel og gange er det viktig å sikre gode og trygge sykkelforbindelser og fotgjengerarealer langs viktige strekninger i Oslo. Plan- og bygningsetaten (PBE) mener at den foreslåtte oppgraderingen av Stavangergata og Lisa Kristoffersens plass vil bidra til dette.

Stavangergata ligger inntil Voldsløkka idrettspark og det er derfor mange barn og unge som beveger seg i denne gaten. Det legges til rette for brede fortau og sykkelfelt som vil ivareta barn og unges behov for trygge ferdselsarealer. Videre sikrer planforslaget grønne rabatter for lokal overvannshåndtering og beplantning. Vi mener at det foreslåtte tiltaket kan styrke Stavangergatas funksjon som viktig bygate, og Lisa Kristoffersens plass som lokal møteplass.

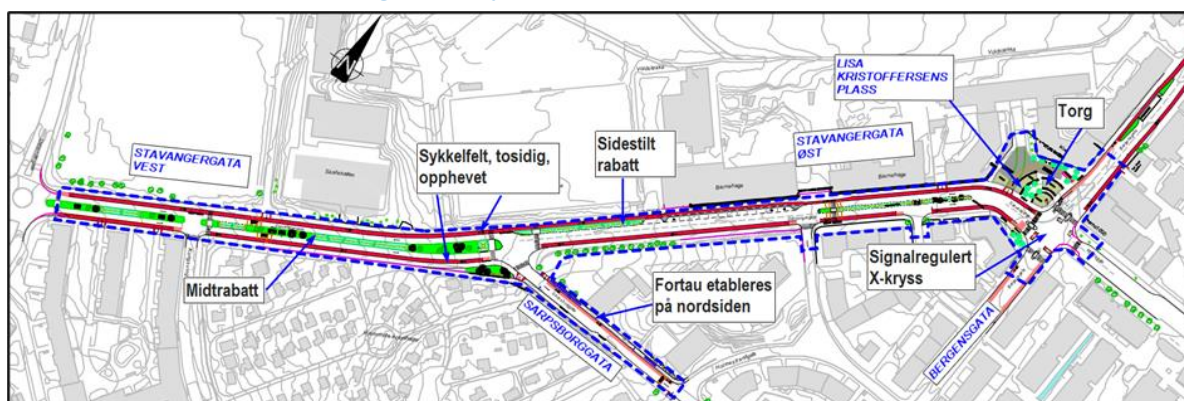
Plan- og bygningsetaten anbefaler planforslaget.

1.2 Eksisterende og framtidig byplangrep

1.2.1 Skisse av eksisterende situasjon



1.2.2 Skisse av framtidig situasjon



2 Premisser

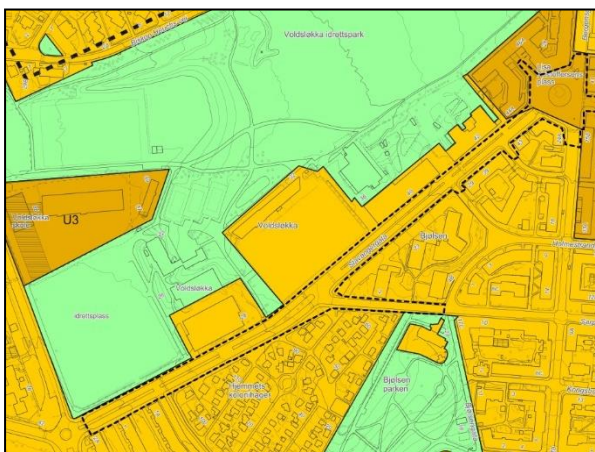
2.1 Konkrete føringer fra overordnende planer

2.1.1 Kommuneplanens samfunnsdel 2018 med byutviklingsstrategi, vedtatt 30.01.2019

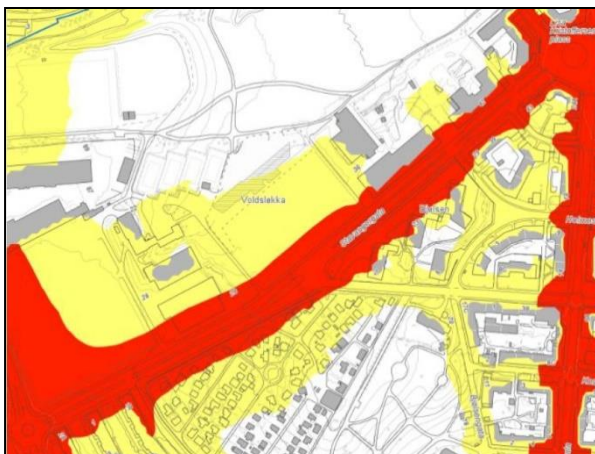
Kommuneplanen setter som mål at Oslo skal være en nullutslippsby innen 2040 og at byens innbyggere skal se klima- og miljøvennlige transportløsninger som det naturlige førstevalget. Utbygging av sykkelveinettet er et viktig satsningsområde for å få til dette.

2.1.2 Kommuneplan «Oslo mot 2030: Smart, trygg og grønn», vedtatt av bystyret 23.09.2015

Planområdet er avsatt med arealformålene «bebyggelse og anlegg, nåværende» (Stavangergata) og «bebyggelse og anlegg, fremtidig (utviklingsområde Akerselva og andreområder)» (Lisa Kristoffersens plass) i kommuneplanen.



Planområdet ligger i rød støysone i gjeldende § 7.1 i kommuneplan

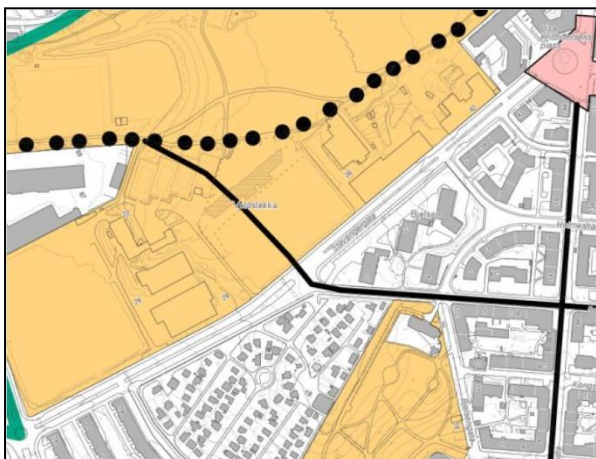


2.1.3 KDP 17 – kommuneplan for torg og møteplasser, vedtatt 22.04.2009

Lisa Kristoffersens plass er markert som «lokale torg og møteplasser».

Sarpsborggata og selve krysset Sarpsborggata/ Stavangergata, samt Bergensgata sør for Lisa Kristoffersens plass er markert som strøgsgate eller annen gate som skal tilrettelegges som møteplass.

Planområdet grenser til Voldsløkka som er markert som «annen overordnet møteplass».



2.1.4 Gjeldende regulering

Gjeldende reguleringsplaner:

V160753- Utvidelse av Holmestrandgata og Stavangergata, formål: offentlig kjørebane/ veigrunn, annet veiareal, fortau.

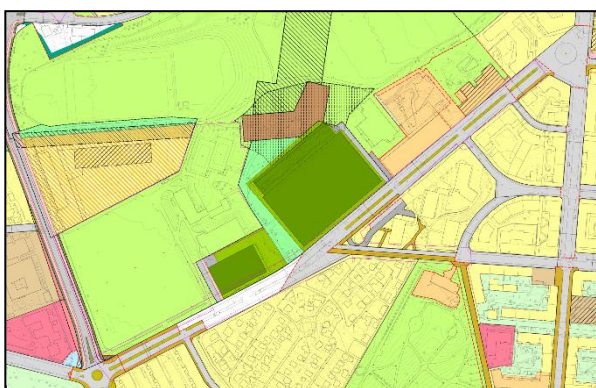
S-173GO- Reguleringsplan for Nordre Bydel II i Oslo, formål: offentlig kjørebane, veigrunn

V011002- Uelands gate mellom Griffenfeldts gate og Stavangergata. Mindre vesentlig reguleringsendring. Formål: annet veiareal, fortau, offentlig kjørebane/veigrunn og frisiktsone.

S-2255- Reguleringsbestemmelser i tilknytning til endret reguleringsplan for Oslo sentrum og indre sone i Oslo kommune. Formål: kolonihage, offentlig kjørebane/ veigrunn, bolig med tilhørende anlegg.

S-337- Regulerings- og bebyggelsesplan for del av gnr. 56 bnr. 5 Voldsløkka. Formål: annet veiareal, offentlig kjørebane/ veigrunn, fortau og måle- og avstandslinje.

S-1280- Reguleringsplan for Sarpsborggate 2 samt opphevelse av



Sarpsborggate mellom Bjølsengata og Stavangergata mm. Formål: Offentlig gang-/ sykkelvei.

S-4695- Uelandsgate, Tåsenveien, Nordbergveien. Formål: fortau, annen veggrunn grøntareal, kjøreveg og sykkelfelt.

S-4790- Østre del av Voldsløkka idrettspark, formål: idrettsstadion, idrettsanlegg, turdrag, parkering, gangveg/ gangareal/ gågate, måle- og avstandslinje, kjøreveg.

2.1.5 Oslo sykkelstrategi 2015-2025, vedtatt 29.04.2015

Strategien har som formål å øke andelen sykkelreiser, både ved å få innbyggere som aldri sykler til å begynne å gjøre det, ved å overføre flere reiser fra bil til sykkel og ved å få innbyggere som allerede sykler i dag til å sykle mer. Et annet formål med denne strategien er å danne grunnlaget for en systematisk arbeidsmetode som fortløpende forbedrer forholdene for syklist i Oslo.

2.1.6 Plan for sykkelveinettet i Oslo, vedtatt 23.05.18

Stavangergata og Sarpsborggata er en del av det fremtidige sykkelveinettet. Stavangergata og Sarpsborggata er pekt ut som strekninger som skal prioriteres frem til 2025 og strekningene skal opparbeides med eget sykkelanlegg. Stavangergata inngår i både Byrute 7 og 8. Sarpsborggata inngår i Byrute 8.



2.1.7 Oslostandarden for sykkeltilrettelegging, vedtatt 21.11.2017

Oslostandarden for sykkeltilrettelegging omsetter byens målsettinger for sykkelandel, trygghet, fremkommelighet og trafikkssikkerhet for syklende til praktiske løsninger for utforming av sykkelinfrastruktur. Oslostandarden for sykkeltilrettelegging er Oslos førende veileder for sykkeltilrettelegging på kommunal vei.

2.1.8 Andre kommunale føringer

o Veileder for bymessig utforming

- o Klimastrategi for Oslo mot 2030
- o Oslo kommunes strategi for overvannshåndtering, 2013-2030
- o Handlingsplan for overvann, tatt til orientering i bystyret (2019)
- o Vurdering av klimakriterier i planprosessen (PBE)

2.1.9 Nasjonale føringer

Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus, vedtatt desember 2015

Både Stortingets klimaforlik og Oslopakke 3 har som mål at persontransportveksten i området skal tas med kollektivtransport, gange og sykkel.

Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging (RPR-BU), vedtatt 20.09.1995

Retningslinjene for barn og unge skal synliggjøre og styrke barn og unges interesser i planlegging og byggesaksbehandling. Formålet med retningslinjene er blant annet å sikre barn og unge mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare.

2.1.10 Relevante pågående planarbeid i området

201814722- Voldsløkka idrettspark

2.2 Plan- og bygningsetatens stedsanalyse

Dette er vår vurdering av hva som er det viktigste og mest karakteristiske ved stedet fra starten av arbeidet med detaljreguleringen.

Samlet stedsanalyse

Stavangergata binder øst og vest sammen og fordeler fotgjengere og syklistar til de viktige målpunktene som ligger langs gaten. Viktige målpunkter i Stavangergata inkluderer idrettsanleggene, Margarinfabrikken barnehage og Hjemmets kolonihager. Mange barn bruker Stavangergata som skolevei og i fritiden for å nå fritidsaktivitetene sine på Voldsløkka. Andelen unge brukere av stedet kan tilsi at det er mange som beveger seg til fots, på sykkel eller benytter seg av kollektivtilbudet i de tilstøtende gatene. Det er gateparkering på begge sider langs hele gateløpet, noe som gjør at Stavangergatas potensial som en attraktiv byggate ikke utnyttes.

Stavangergata, Bergensgata og Uelands gate er alle del av plan for det fremtidige sykkelveinettet i Oslo og skal tilrettelegges med eget anlegg for syklistar. Sykkeltilrettelegging i Stavangergata og i deler av Sarsborggata vil knytte sammen den eksisterende sykkelinfrastrukturen i området.

Tegnforklaring

- Planområdet
- Barnehager
- Idrettsanlegg
- Kolonihager
- Gateparkering
- Del av fremtidig sykkelveinett i Oslo
- Byrute 7
- Byrute 8
- Eksisterende tosidig sykkelfelt
- Eksisterende ensidig sykkelfelt (mot kjøreretningen)
- Regulert tosidig sykkelfelt, ikke opparbeidet
- Eksisterende gang- og sykkelvei



2.3 Tabell for temaer som alltid skal undersøkes som del av detaljreguleringen.

Tema	Oppstarts-møte	Offentlig ettersyn	Politisk behandling	Kort utkvittering eller henvisning til hvor temaet omtales
Blågrønn struktur		Gir premisser	Gir premisser	Planforslaget sikrer at flere eksisterende trær bevares, samt at det skal tilføres nye grønne volum og trær innenfor planområdet. Det skal plantes nye trær slik at dagens antall trær opprettholdes som et minimum. Se pkt. 3.4.
Energi-løsninger*		Ikke relevant i veisak	Ikke relevant i veisak	
Flom	Gir ikke premisser	Gir ikke premisser	Gir ikke premisser	Planområdet er ikke flomutsatt.
Overvann	Gir premisser	Gir premisser	Gir premisser	Overvann skal håndteres iht. tretrinnsstrategien. Viser til vedlagt notat om overvannshåndtering.
Geotekniske forhold	Gir ikke premisser	Gir ikke premisser	Gir ikke premisser	Det er utarbeidet en rapport om områdestabilitet. Rapporten konkluderer med at tiltakene i reguleringsplanforslaget ikke påvirker stabiliteten negativt. Rapporten følger som vedlegg.
Kulturminner	Uavklart	Gir ikke premisser	Gir premisser	Midtrabatten foran Margarinfabrikken barnehage sikres opprettholdt og det er lagt inn en bestemmelse som sikrer at torget gis en historisk referanse som vendesløyfe for trikken gjennom markering i dekket.
Gjenbruk*		Gir ikke premisser	Gir ikke premisser	
Miljøforhold	Gir premisser	Gir premisser	Gir premisser	Det er registrert forurensset grunn innenfor planområdet. I områder med påvist eller mulig forurensset grunn, skal tiltak utføres slik at forurensset grunn fjernes eller sikres i henhold til krav fra forurensningsmyndigheten, jf. kommuneplanens § 14.5.
Naturmangfold	Gir ikke premisser	Gir ikke premisser	Gir ikke premisser	Det er ikke registrert naturmangfold i/ i nærhet av

				planområdet. Etter Plan- og bygningsetatens vurdering vil ikke gjennomføring av planen medføre at forvaltningsmålene i nml. §§ 4 og 5 fravikes.
Teknisk infrastruktur	Gir premisser	Gir premisser	Gir premisser	Det er vannledninger og elektriske anlegg innenfor planområdet. Disse forutsettes ivaretatt.
Barn og unges interesser	Ikke direkte premiss men et viktig moment i det videre planarbeid et	Ikke direkte premiss men et viktig moment i planarbeidet	Ikke direkte premiss men et viktig moment i planarbeidet	De foreslåtte tiltakene gjør gatene mer trafiksikre noe som er positivt for barn og unge.
Virksomhetsfare	Gir ikke premisser	Gir ikke premisser	Gir ikke premisser	
Vurdering av egnethet for bolig.	Ikke relevant i veisak	Ikke relevant i veisak	ikke relevant i veisak	
Vurdering av egnethet og behov for barnehage.	Ikke relevant i veisak	Ikke relevant i veisak	ikke relevant i veisak	
Fjernvarme	Ikke relevant i veisak	Ikke relevant i veisak	ikke relevant i veisak	
Vurdering av egnethet og behov for idrettsanlegg	Ikke relevant i veisak	Ikke relevant i veisak	ikke relevant i veisak	

3 Forslagsstillers beskrivelse av planforslaget

3.1 Forslagets nøkkelopplysninger

Forslagsstiller: Oslo kommune Bymiljøetaten v/ Sara Strid, e-post: sara.strid@bym.oslo.kommune.no

Fagkyndig: ViaNova AS, Martin Rasmussen, e-post: mra@vianova.no

3.1.1 Arealformål og ev. hensynssoner

Følgende formål er benyttet i planforslaget

§12-5. Nr. 2 – Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

- Veg, offentlig (formål 2010), 7357 m²
- Kjøreveg, felles (formål 2011, felles atkomst over torget), 120 m²
- Fortau, offentlig (formål 2012), 5306 m²
- Torg, offentlig (formål 2013), 1145 m²
- Sykkelanlegg, offentlig (formål 2017), 2785 m²
- Annen veggrunn – grøntareal, offentlig (formål 2019), 1702 m²

§12-7 Bestemmelsesområder

Midlertidig bygge- og anleggsområde, riggområde, 3024 m²

3.1.2 Størrelse og utnyttelse

Planområdets størrelse: 19938 m ²	Arealstørrelse: Planområdets lengde fra Uelands gate til Bergensgata er ca. 680 meter.	Utnyttelse m.m.: Ikke relevant for samferdsels- og infrastrukturtiltak	Uteareal: Ikke relevant for samferdsels- og infrastrukturtiltak
---	---	---	--

Parkering:

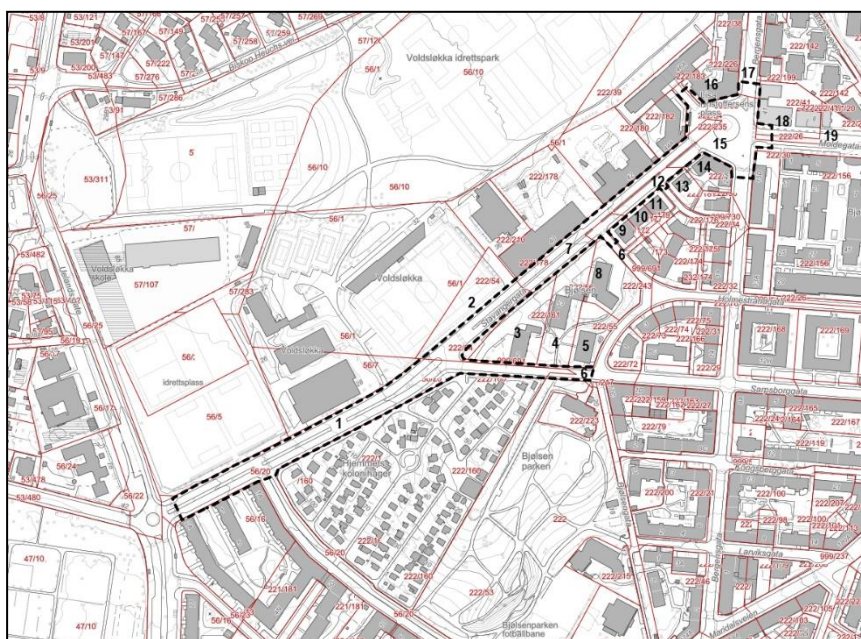
I tilknytning til Margarinfabrikken barnehage sikres det i bestemmelsesområde #2 3 parkeringsplasser for bevegelseshemmede. Øvrig areal i bestemmelsesområde #2 sikres for kortere stants tiltenkt for levering og henting av barn og voksne. På sørsiden av Sarpsborggata, der gatebredden gir plass til parkerte biler, opprettholdes areal til parkering langs fortauskanten.

Sykkelparkering på Lisa Kristoffersens plass opparbeides i tråd med Oslo kommunes til enhver tids gjeldende veileder for offentlig sykkelparkering.

3.1.3 Vurdering av forskrift om konsekvensutredning

Plan- og bygningsetaten har vurdert det innsendte materialet opp mot plan- og bygningsloven § 12-10 første ledd og §§ 4-1 og 4-2 med tilhørende forskrift. Saken faller ikke inn under oppfangskriteriene i forskriften og skal derfor ikke konsekvensutredes.

3.2 Eieropplysninger



1. 56/20, ingen oppgitt adresse, veiareal, del av Stavangergata, Sarpsborggata og Kongsvingergata
2. 222/54, ingen oppgitt adresse, veiareal, del av Stavangergata og Lisa Kristoffersens plass og Voldsløkka
3. 222/161, Sarpsborggata 2, 0468 Oslo
4. 222/56, Stavangergata 23, 0467 Oslo
5. 222/55, Holmestrandgata 4A og 4B, 0468 Oslo
6. 999/691, ingen oppgitt adresse, veiareal, del av Stavangergata og Holmstrandgata
7. 222/235, ingen oppgitt adresse, veiareal, del av Stavangergata og Lisa Kristoffersens plass
8. 222/243, Stavangergata 25/ 27, 0467 Oslo
9. 222/172, Stavangergata 29, 0467 Oslo
10. 222/177, Stavangergata 39, 0467 Oslo
11. 222/179, Stavangergata 41, 0467 Oslo
12. 999/730, ingen oppgitt adresse, veiareal, del av Stavangergata
13. 222/181, Stavangergata 43, 0467 Oslo
14. 222/37, Bergensgata 24 A/B/C, 0468 Oslo
15. 999/33, ingen oppgitt adresse, veiareal, del av Lisa Kristoffersens plass, Bergensgata, Moldegata og Maridalsveien
16. 222/226, Bergensgata 26, 28, 30, 32, 34, 36 og 38, 0468 Oslo
17. 222/225, ingen oppgitt adresse, veiareal, del av Bergensgata og Maridalsveien
18. 222/41, Moldegata 2, 6, 8 og Bergensgata 41 og 43, 0468 Oslo
19. 222/26, ikke oppgitt adresse, veiareal, del av Moldegata

3.3 Beskrivelse av planforslagets byplangrep og hva forslaget sikrer

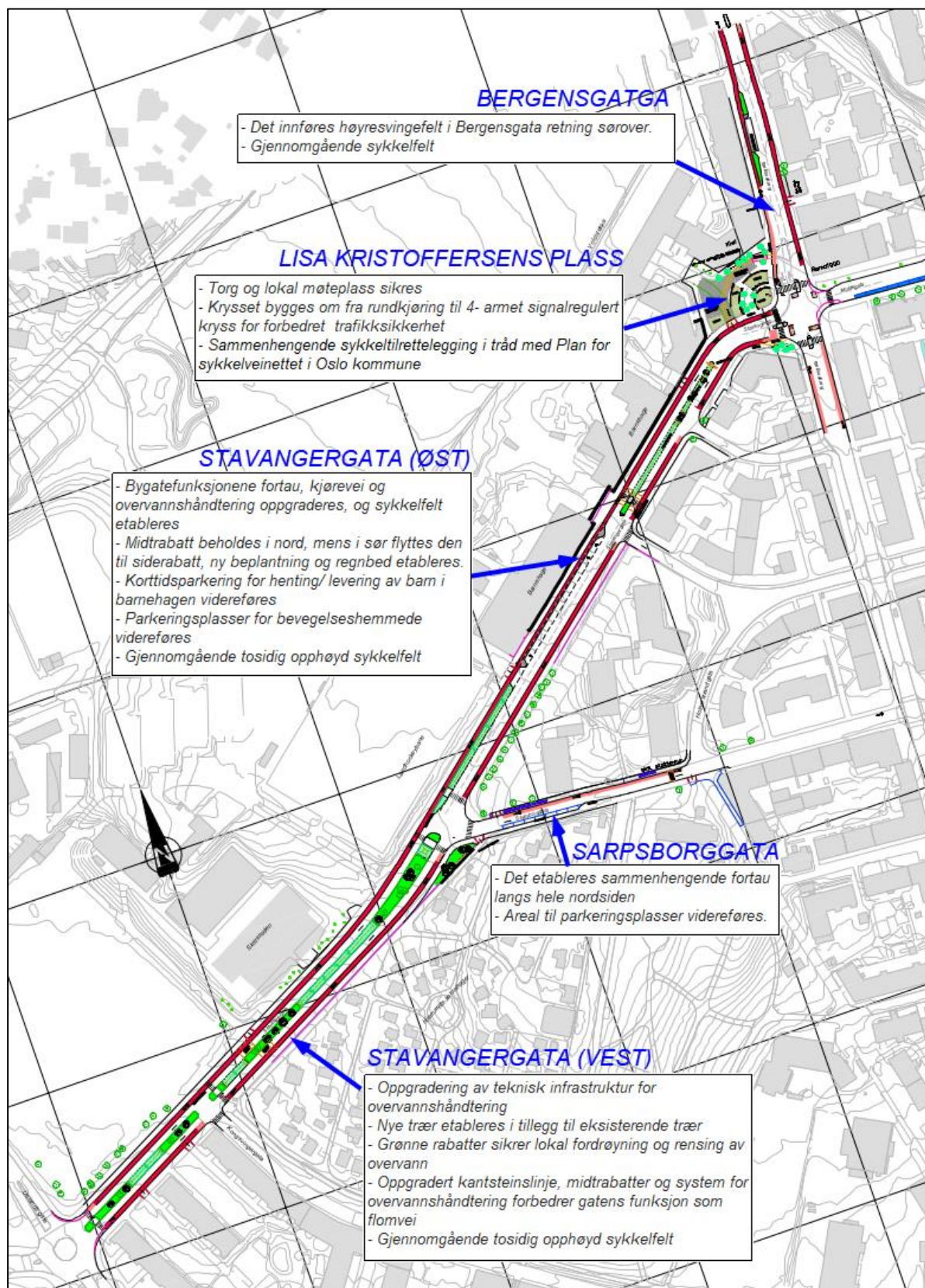
3.3.1 Reguleringsplanen gir følgende rammer for utvikling av planområdet:

Planforslagets hovedgrep er etablering av torg/ lokal møteplass på Lisa Kristoffersens plass og forbedrede løsninger for syklistene og gående ved etablering av tosidig opphøyde sykkelfelt. I tillegg strammes kryss opp og krysningsspunkter for gående utbedres. Lokal overvannshåndtering forbedres ved etablering av bredere grøntrabatter/regnbed på lange strekninger av Stavangergata.

Planforslaget tilrettelegger for ombygging og oppgradering av gata og byrommet, og omdisponering av samferdselsfunksjoner og offentlige gateareal i Stavangergata og på Lisa Kristoffersens plass, samt vestre del av Sarpsborggata. Dagens funksjoner som fortau, sykkelfelt, parkering og kjørevei videreføres, men utformingen foreslås endret for å gi plass til bredere fortau, etablering av gjennomgående og opphøyde sykkelfelt, oppstramming av kjørefeltene og oppgradering av grøntrabatter. Parkeringsdekningen reduseres for å gjøre det mulig å etablere gjennomgående sykkelfelt og lokal overvannshåndtering i Stavangergata, bredere fortau i Sarpsborggata og et lokalt torg på Lisa Kristoffersens plass.

Oppgradering av den tekniske infrastrukturen for overvannshåndtering gjøres for å kunne håndtere mer overvann lokalt og for å sikre Stavangergatas funksjon som flomvei. Tiltakene som etableres for å forbedre den lokale håndteringen av overvann er; fordøyning i vegetasjonssoner i rabatter og et nytt ledningssystem dimensjonert for å håndtere større overvannsmengder.

Lisa Kristoffersens plass skal bli et lokalt torg og en attraktiv møteplass for nærmiljøet. Dagens rundkjøring transformeres til oppholdsareal og kjørearealer legges sør og øst for plassen. Utformingen av torget og ferdselsarealene sikrer effektiv og sikker framkommelighet for kjøretøy, syklistene og gående, samtidig som det inneholder kvaliteter som skal gjøre at torget oppleves trygt og kan brukes som en lokal møteplass i nærmiljøet. Bevisst bruk av beplantning og materialer i belegget og møblering skal gjøre torget til et attraktivt uterom for opphold og rekreasjon. Det foreslås etablert regnbed på torget for å håndtere lokal fordøyning, i tillegg til åpen avrenning og føring av overvannet til overvannssystemet.



Illustrasjon 1: Oversikt over planforslagets byplangrep og hva forslaget sikrer.

3.3.2 Reguleringsplanen tilfører følgende nye kvaliteter til nabolaget, og styrker og viderefører følgende kvaliteter:

Stavangergata og Sarpsborggata

Planområdet avgrenses til bygatene Stavangergata og Sarpsborggata, og Lisa Kristoffersens plass, som er tilknyttet boligområder, funksjoner for fritidsaktiviteter og rekreasjon. Langs Stavangergatas nordvestre side ligger bl.a. Margarinfabrikken barnehage, Voldsløkka park med mange utendørs idrettstilbud som fotball, landhockeybane, volleyball, tennis og Voldsløkka skatepark. Planområdet benyttes til ferdsel til og fra disse målpunktene og det er viktig at dette gjøres i trafiksikre, trygge og attraktive omgivelser.

Det skal gjennomføres en oppgradering av gatene i planområdet ved at dekket oppgraderes, kantsteinslinjer strammes opp og det blir en gjennomgående grønnstruktur i gateløpet. Grønnstrukturen i gatebildet opprettholdes i midtrabattene i den vestre delen av Stavangergata, og i deler av den østre delen flyttes grønnstrukturen til siderabatt på nordsiden av Stavangergata. Rabattene justeres i gatetverrsnittet og fjernes noen steder for å få plass til både tosidig sykkelfelt og areal til av- og påstigning til barnehagen. Areal for levering og henting i Margarinfabrikken barnehage videreføres i planforslaget.

Planforslaget gjør gata mer trafiksikker ved at kryssningslengden i gangfelt reduseres, belysningen oppgraderes og det blir en strammere utforming av kryssene. Etablering av sykkelfelt gir erfaringsmessig en økt separering av syklende og gående. Opphøyd sykkelfelt separerer sykkelfeltet fra kjørebanelen.

Oppgraderingen av Stavangergata og gatenes system for overvannshåndtering bidrar til at overflatevann ledes vekk fra asfaltflatene på en mer effektiv måte.

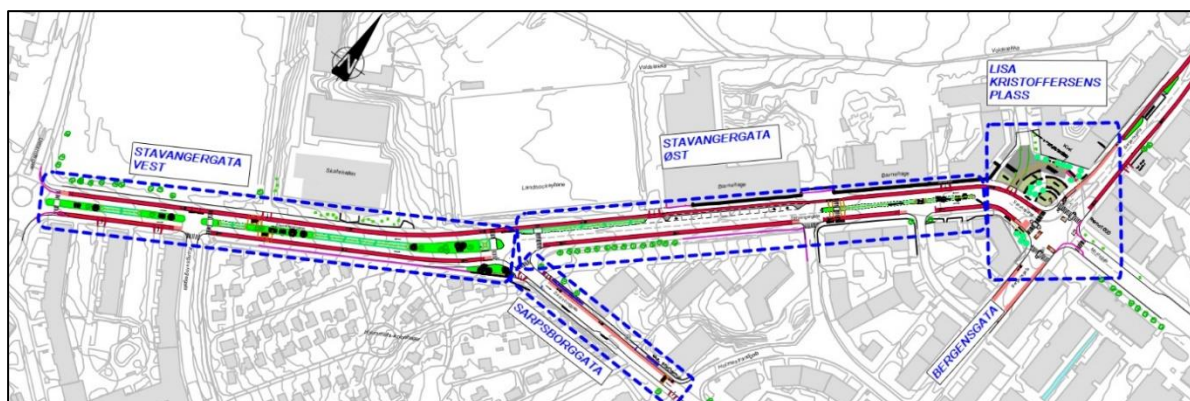
Lisa Kristoffersens plass

Den største endringen skjer ved Lisa Kristoffersens plass hvor dagens rundkjøring erstattes med et signalregulert x-kryss og et torg. Kjørearealene og sykkelfeltene plasseres i utkanten av torget. X-krysset bedrer utnyttelse av arealene og forbedrer fremkommeligheten for fotgjengere, kollektivtransporten og syklistene. Det lokale torget tilknyttes området utenfor den eksisterende matbutikken og en av inngangene til Voldsløkka idrettspark. Forslaget til mulig bruk med beplantning og møblering tilrettelegger plassen med definerte oppholdssoner som øker attraktiviteten og styrker funksjonen som lokal møteplass. Endelig utforming av torgets areal vil bli bestemt i en medvirkningsprosess i forbindelse med utarbeidelse av byggeplanen.



Bilde 1: Lisa Kristoffersens plass, dagens situasjon. (retning vest)

Stavangergata – gateutforming

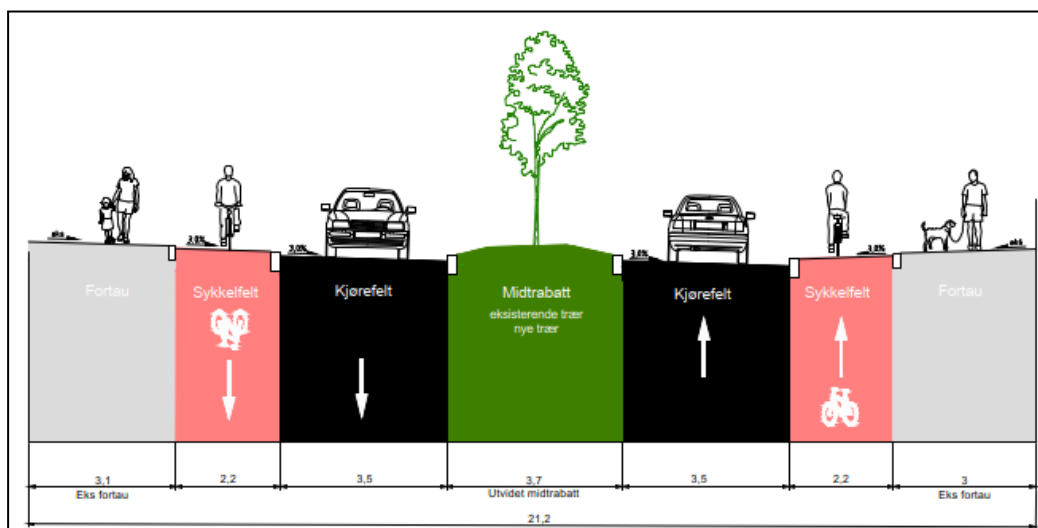


Illustrasjon 2: Oversikt over delstrekningene i Stavangergata

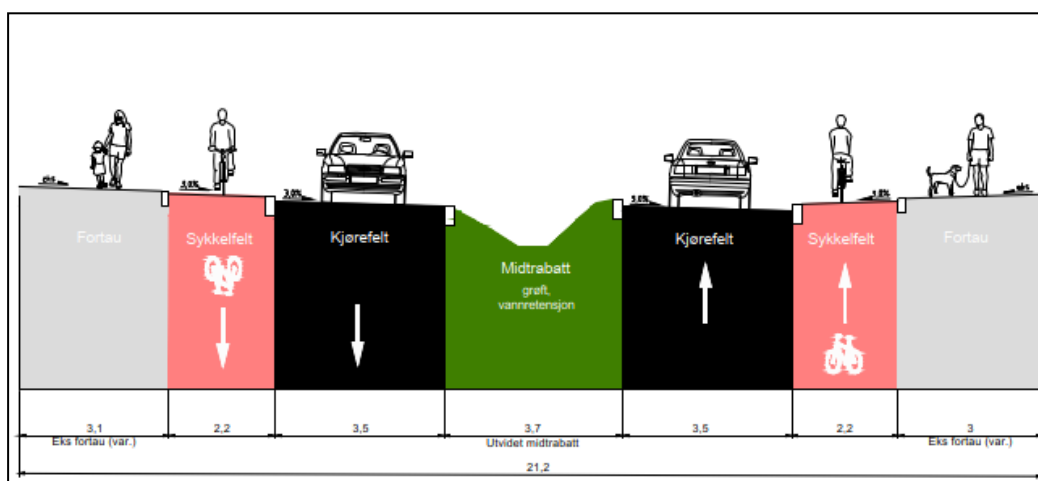
Hovedprinsipp for gata er tosidige fortau og opphøyde sykkelfelt. I gatas vestre del, mellom Uelandsgate og Sarpsborgsgata, videreføres eksisterende grøntrabatt midt i gatetversnittet med ett kjørefelt på hver side. I gatas midtre del, fra Sarpsborgsgata mot Lisa Kristoffersens plass er grøntrabatten sidestilt mellom sykkelfelt og kjørebane på nordvestsiden. I siste del inn mot plassen reetableres midtrabatten med større bredde enn i dagens situasjon, som sikrer bedre vekstforhold enn det trærne har i dag. Foran Margarinfabrikken barnehage etableres areal for langsgående parkering på nordsiden av gaten. 3 HC-plasser videreføres, og øvrig areal skilles til varelevering som gir mulighet for korttidsstopp for henting og levering av barn til barnehagen.

Fem krysningspunkter planlegges etablert som oppmerkede gangfelt knyttet til sidegater og funksjoner og aktiviteter langs Stavangergatas nordvestre side og Voldsløkka. I vestre og østre del av gata deles gangfeltene av midtrabatten.

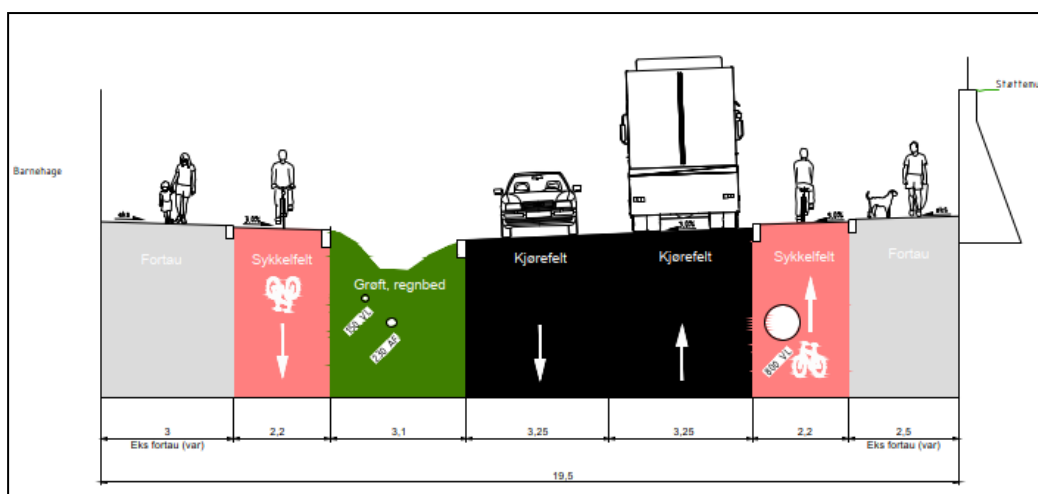
Fortau og sykkelfelt etableres med bredder i henhold til gate- og veinormalene for det kommunale veinettet i Oslo kommune der dette er mulig. Fortau har en varierende bredde med minimumsbredde på 2.5 meter. Fortauet ivaretar da kravene til bredde for ferdselsareal, kantsteinsone og skilt- og signalsone, og muliggjør maskinell snørydding av fortauene. Sykkelfeltene har bredde på 2.2 meter, men er redusert til 1.5 meter ved inngangen til barnehagen. Dette gjøres på grunn av plassmangel, men også for å invitere til lavere fart hos sykklistene.



Illustrasjon 3: Snitt Stavangergata vest mot Uelandsgate, med opphøyet midtrabatt.



Illustrasjon 4: Snitt Stavangergata vest mot Uelandsgate, med nedsenket midtrabatt, regnbed.



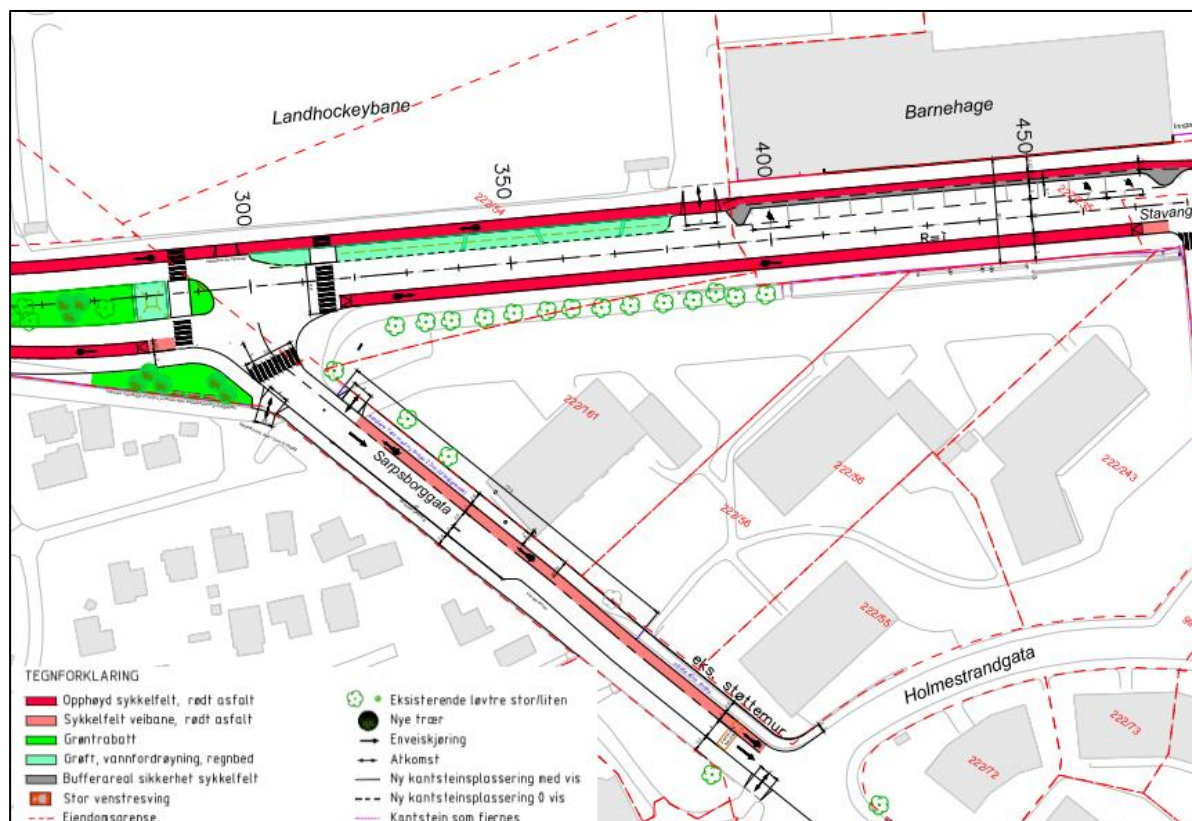
Illustrasjon 5: Snitt Stavangergata øst mot Lisa Kristoffersens plass, med sidestilt rabatt, regnbed.

Sarpsborgsgata – gateutforming

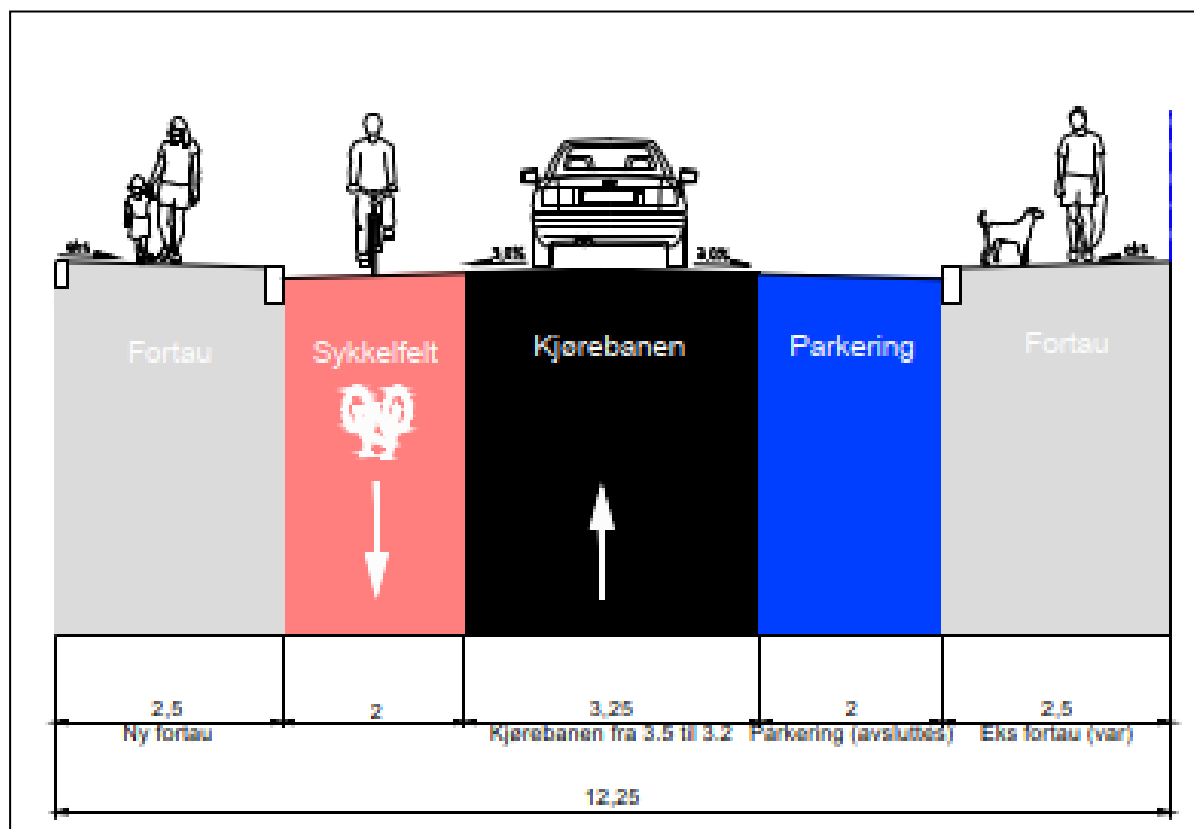
Sarpsborgsgata videreføres som enveiskjørt gate med langsgående gateparkering på sørsiden. For å ivareta atkomst til private parkeringsplasser for Stavangergata 23 og 25, og Sarpsborgsgata 2, starter enveisreguleringen øst for avkjørselen til dette området.

Sarpsborgsgata er en gate med liten trafikkmengde, og det anbefales at syklistar deler kjørebane med andre trafikanter i den ene retningen. For å gjøre motstrøms syklistar mer synlige videreføres løsningen med sykkelfelt mot kjøreretningen på nordsiden av gaten. Sykkelfeltet anlegges med bredde 2 meter og rød asfalt på nivå med kjørebane, i tråd med Gatenormalen.

Fortauet på nordsiden etableres og breddeutvides for å sikre et sammenhengende tilbud for gående på strekningen. Eksisterende fortau på sørsiden av gata opprettholdes nærmest Stavangergata, og breddeutvides nærmest Holmestrandgata der breddeutvidelse av fortau på nordsiden gjør kjørebane for smal til å videreføre gateparkeringen.



Illustrasjon 6: Oversiktstegning krysset Stavangergata og Sarpsborggata (Plantegning, veiplan, C101)

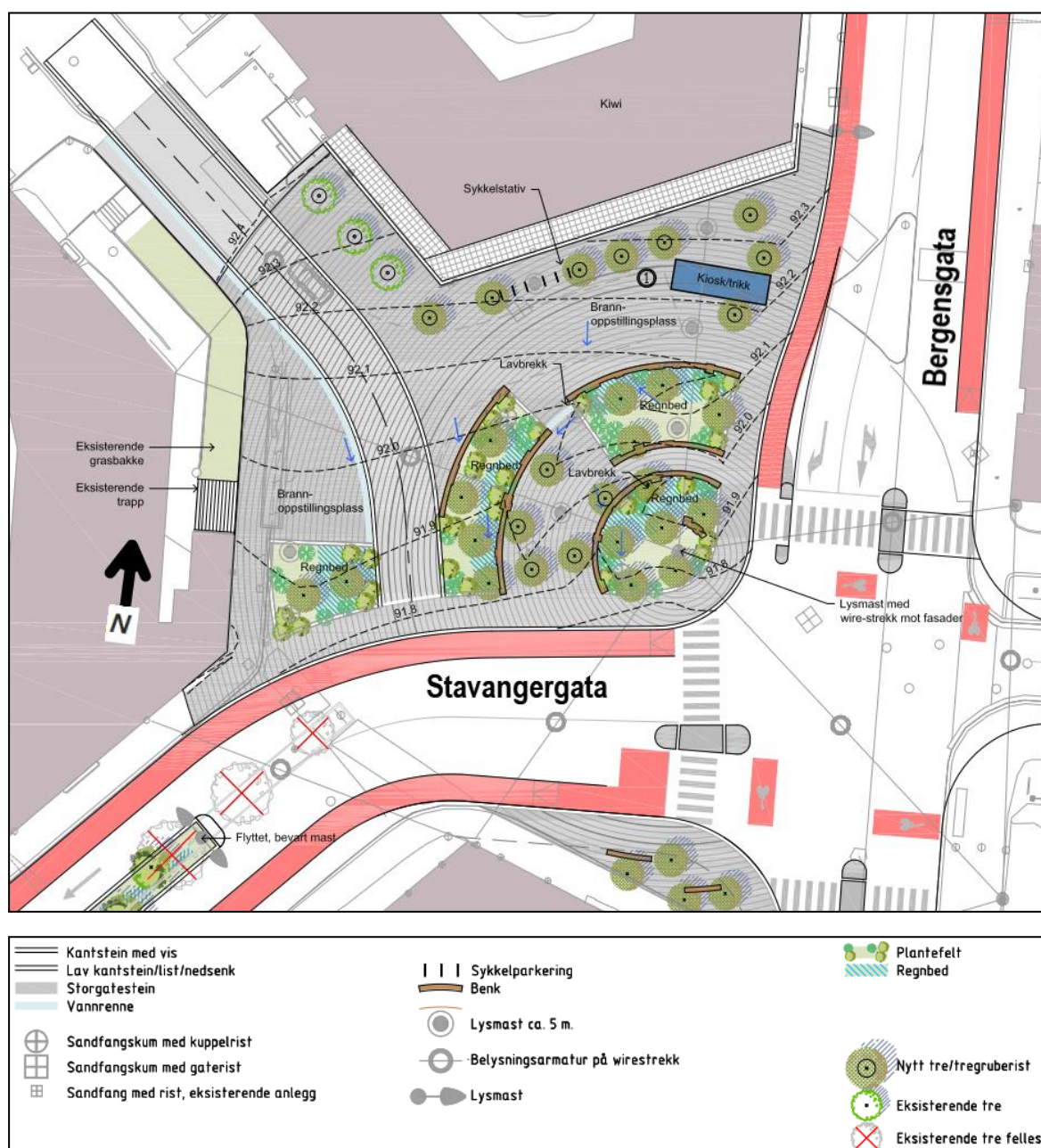


Illustrasjon 7: Snitt Sarpsborggata, fra Stavangergata.

Lisa Kristoffersens plass – utforming

Lisa Kristoffersens plass etableres som et lokalt torg og møteplass, og tilfører byromskvaliteter som inviterer til opphold og rekreasjon. Det sikres en adskilt atkomst for kjøring til bygårdene og parkeringskjeller slik det er vist på illustrasjonen nedenfor. Atkomsten adskilles med en høydeforskjell mellom torgareal og avkjørsel for å unngå kjøring på torget. Sykkelfeltet anlegges langs kjørebane i ytterkant av torget.

Endelig utforming av torgarealet bearbejdes og fastsettes i byggeplanfasen. Areal til oppstilling av brannbil ivaretas i tråd med krav fra Oslo brann- og redningsetat.



Illustrasjon 8: Oversiktstegning Lisa Kristoffersens plass. (Landskapsplan, O103)

3.3.3 Reguleringsplanen sikrer følgende kvaliteter for området:

Planforslaget tilrettelegger for gode bygatekvaliteter for nærmiljøet og en mer trafikksikker gate. Plangrepet er en helhetlig oppgradering av gateløpet med forbedrete visuelle kvaliteter i form av beplantning, belysning, og utforming og plassering av fortau, torg, og kryss, samt krysningspunkter og sykkelfelt.

Torget tilfører planområdet et nytt offentlig byrom og en lokal møteplass.

For fotgjengere sikrer løsningen med utvidet torg- og fortausareal på Lisa Kristoffersens plass at krysningspunktene blir kortere og mer oversiktlige. Nytt fortau på nordsiden av Sarpsborggata bidrar til bedre fremkommelighet.

For syklende sikrer planforslaget en forbedret framkommelig både for gjennomfart og for transport til målpunkter i planområdet. Sykkeltraseen i planområdet er i tråd med Plan for sykkelveinettet i Oslo.

3.3.4 Rekkefølgekrav

Før bebyggelse og anlegg tas i bruk

Godkjent overvannsløsning skal være opparbeidet før første midlertidig brukstillatelse gis.

3.4 Konsekvenser av planforslaget

Trafikkforhold og trafiksikkerhet

Tiltaket bedrer forholdene for gående ved at ny kryssløsning på Lisa Kristoffersens plass omdisponerer tidligere kjøreareal til fortau og oppholdsarealer. Med et redusert kjøreareal blir ganglinjene kortere når fotgjengere slipper å gå rundt rundkjøringen. Utformingen av gatene og torget gjøres etter prinsipper for universell utforming. Utforming av fortau har gjennomgående kantstein som ledelinjer. Krysningsområder/ gangfelt etableres med mulighet for stopp i midtrabatt der gata er bred. Denne løsningen gjør det tryggere og mer trafiksikkert å krysse gata. Løsning med opphøyde sykkelfelt bidrar til å separere fotgjengere og syklistene og reduserer antall konfliktpunkter. For å unngå kjøring på torget er avkjørselen til Stavangergata 46, Bergensgata 26-38 og til et garasjeanlegg med plass 79 biler, planlagt med høydeforskjell og kantstein mot øvrig torgareal. Sykkelfeltet er ledet rundt torget for å sikre gode og trygge oppholdsarealer på torget.

Planforslaget tilrettelegger for bedre forhold for syklende ved at det opparbeides sykkelfelt langs Stavangergata og Bergensgata. Løsningen for sykkel blir gjennomgående og utformes med høydeforskjell mellom sykkelfeltet og både kjøreareal og fortau. Separeringen mellom trafikantgruppene bidrar til både økt trafiksikkerhet, trygghetsfølelse og sikrer god fremkommelighet. Tilretteleggingen er i tråd med Plan for sykkelveinettet i Oslo. Ombygging av rundkjøring til signalregulert x-kryss innebærer en mer trafiksikker trafikal løsning for syklistene. Tydelig separering av trafikantgruppene i valgt kryssløsning bidrar til å øke trygghetsfølelse for brukerne. Kryssløsningen opparbeides med stor venstresving som legger til rette for at syklistene kan velge å foreta en venstresving i krysset i to signalfaser.

Kryssløsningen på Lisa Kristoffersens plass reduserer kjørelengden for rutebusser gjennom krysset langs Bergensgata. Det signalregulerte krysset muliggjør for å prioritere kollektivtrafikken og bidrar til å bedre fremkommeligheten for de som bruker bussen. Høyresvingefeltet avvikler trafikk som skal videre langs Stavangergata og sikrer at trafikken ikke hindrer rutebussens fremkommelighet langs Bergensgata.

I Bergensgata 28 er det en Kiwibutikk som har varelevering ved adressen Bergensgata 34/36. På grunn av ny kryssutforming og løsning for gående og syklende er det foreslått å flytte parkeringsareal i Bergensgata for varelevering til dagligvarebutikken ca. 30 meter lenger nordover i Bergensgata. Endringen er utenfor planavgrensningen og er derfor ikke vist på reguleringsplankartet. På grunn av ulempen med stor avstand mellom vareleveringslomme og butikkmottak er en annen løsning vurdert og muligheten for å etablere denne vil bli vurdert i byggeplanfasen. Denne løsningen innebærer at enden av høyresvingefeltet i Bergensgata kan fungere som vareleveringslomme til kiwibutikken ved behov. Dette sikrer sykkelfelt og fortau på innsiden av vareleveringslommen, og gir en uendret plassering av lommen sammenliknet med dagens situasjon.

Eksisterende avkjørsler i planområdet opprettholdes og det tillates kjøring til eiendommer over fortau og torget. Dette er mulige konfliktpunkter, men utformingen av fortau og torg er

gjort slik at det skal redusere kjørehastigheten og det er oversiktlige atkomster. Atkomst til eiendommer tillates for beboere og varelevering.

Som en følge av planen vil parkeringsdekningen på offentlig gategrunn reduseres. I Stavangergata fjernes ca. 32 parkeringsplasser langs kjørebane for å gi plass til tosidig tilrettelegging for syklist og lokal overvannshåndtering. I Sarpsborggata fjernes ca. 10 plasser for å gi plass til tosidig fortau. På Lisa Kristoffersens plass forsvinner dagens mulighet til gratisparkering i rundkjøringens ytterkanter, tilsvarende ca. 8 plasser.

Dette oppsummeres til ca. 42 plasser til beboerparkering i tillegg til 8 plasser i rundkjøringen som fjernes. Det foreligger ikke alternative parkeringsområder som følge av planforslaget. Konsekvensen kan bli økt konkurranse om eksisterende beboerparkering i området. Noen av dagens brukere av beboerparkering kan være nødt til å finne alternativ parkering på privat grunn, for eksempel på området nord for Sarpsborggata.

Det tilrettelegges for kortere stans langs Stavangergata ved Margarinfabrikken barnehage. Arealet kan benyttes for levering og henting av barn til og fra barnehagen, og kan også benyttes av brukere til Voldsløkka idrettsområde.

Støy

Planforslaget innebærer ingen store endringer av dagens veg geometri, endringer på fartsgrensen eller endringer av støyskjermingstiltak. Fartsgrensen i Stavangergata ble redusert til 40 km/t i 2017. Tiltakene i planforslaget og utformingen av gateløpene antas å medføre en reduksjon av kapasiteten for biltrafikken. Planforslaget legger bedre til rette for miljøvennlig transport ved å forbedre fremkommelighet og tilgjengelighet for fotgjengere, syklist og kollektivtrafikken.

Etablering av tiltakene i planforslaget omfatter blant annet at gatedekket oppgraderes med ny asfalt og brosteinsdekket i kjørebane erstattes med asfalt. Samtidig vil kjørefeltene gjøres smalere og kryss strammes inn. Planforslaget viderefører dagens løsning for biltrafikk i gatene, men vil bidra til å gjøre sykling enklere, mer effektivt og tryggere.

Det er gjennomført en støyberegning av planforslaget og utarbeidet en støyvurderingsrapport (Brekke & Strand, 28.10.2022). Rapporten følger vedlagt planforslaget. «Støyberegningene viser at det i eksisterende situasjon er relativt høyt støynivå ved eksisterende bygninger i området. Langs Stavangergata er støynivået typisk rundt $L_{den} = 67-68$ dB ved de nærmeste fasader. Støyberegningene viser at ingen bygninger får økt støy som følge av planforslaget. Differanseplott viser at differansen mellom ny situasjon og eksisterende situasjon er 0 dB. Det er altså ingen økning av støynivået som følge av planforslaget. Støyberegningene vist i vedlegg B viser at enkelte bygninger får redusert støynivå ved at trafikken flyttes lenger unna.»

Konklusjon fra støyvurderingsrapporten: «Planforslaget gir ingen økning i støynivå fra veitrafikk for bygninger i planområdet. Det er i henhold til retningslinje T-1442/2021 ikke nødvendig å planlegge tiltak mot støy.»

Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2021), skal følges i bygge- og anleggsperioden.

Geoteknikk – grunnforhold og områdestabilitet

Planforslaget er en samferdselsplan og den framtidige bruken av området vil være tilsvarende dagens bruk. Anleggsarbeidene for etablering av nytt gatetverrsnitt vil i stor grad gjøres i

grunnen. Planområdet ligger i et område definert som under marin grense, og det er nødvendig å ta hensyn til grunnforhold og områdestabilitet i forbindelse med anleggsvirksomheten. Illustrasjon 9 nedenfor viser at det er mulighet for forekomst av kvikkleire i deler av planområdet, da særlig i den vestre delen.

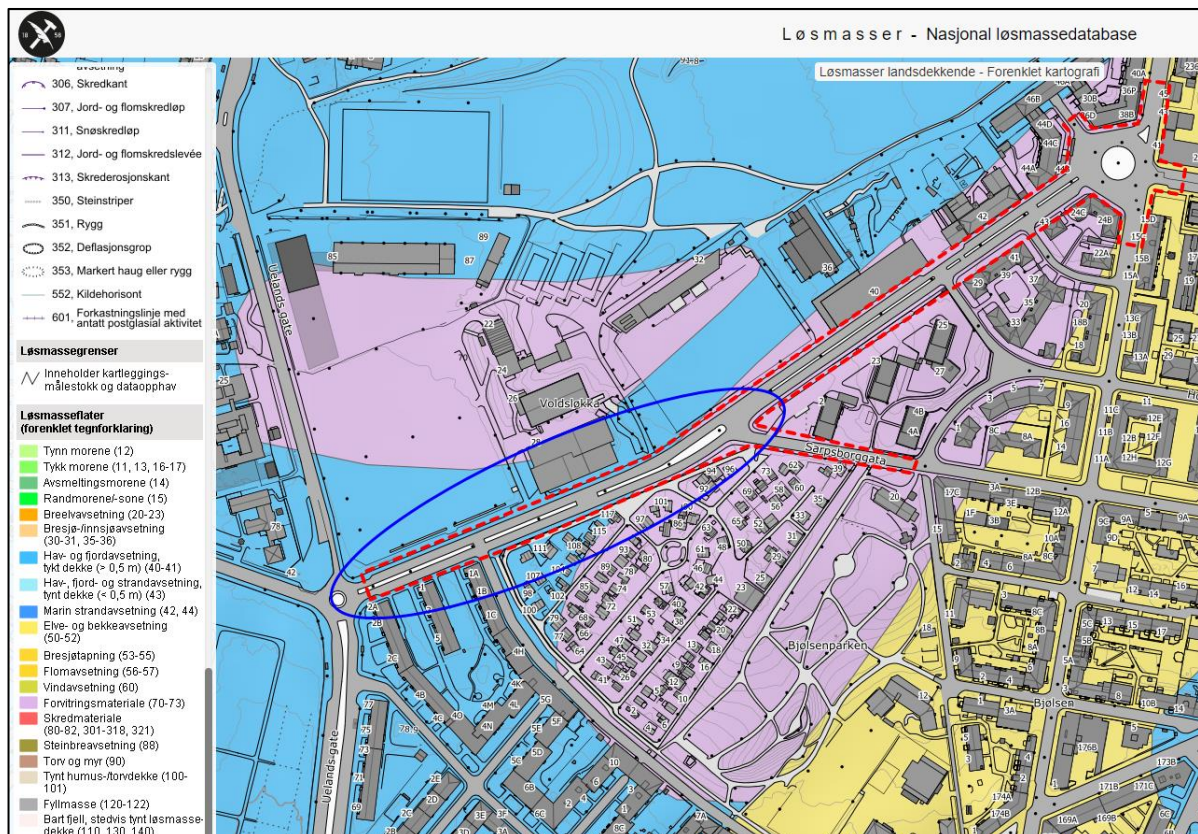
En gate har ikke samme belastning på et område som et eller flere bygg, men det kan likevel være risiko for f.eks. at utgliding av områder kan skje, da særlig i anleggsperioden.

I henhold til NVE veileder nr.1/2019 er det gjennomført en vurdering av områdestabilitet. Geovita AS har utarbeidet en geoteknisk vurdering av planområdet og tiltakene i planforslaget, dato: 03.10.2022. Rapporten konkluderer med at tiltakene i reguleringsplanforslaget ikke påvirker stabiliteten negativt, og rapporten følger vedlagt reguleringsplanen.

Rapporten konkluderer med følgende:

«Det er gjennomført utredning av områdeskredfare iht. NVE-veileder nr. 1/2019. Tiltaket faller inn i tiltakskategori K1, i henhold til NVE-veileder nr. 1/2019. Tiltaket forverrer ikke stabiliteten av noen skråninger, og det er heller ingen avdekket noen fare for at erosjon kan utløse skred som kan berøre tiltaket. Tiltaket kan dermed gjennomføres som planlagt, uten fare for områdeskred, og uten behov for tiltak for å forebygge eller unngå skred.

Det er antatt at Vann- og avløpsetaten (VAV) vil legge opp til å få utført tiltak på sitt anlegg i området, i felleskap, og i samme entreprise som BYM sine arbeider. Omfanget av VAV sine arbeider er ikke kjent og er ikke dekket av dette notatet. VAV må nødvendigvis gjennomføre separat utredning av områdeskredfare for sine arbeider, når det blir kjent hvilke arbeider de ønsker utført.»



Illustrasjon 9: Planområdet ligger under marin grense og det er mulighet for forekomst av kvikkleire. Illustrasjonen over viser løsmassekart fra NGU. Det blå området er marin avsetning, og det rosa/ lilla er forvittringsmateriale. Planområdet er tegnet inn med rød stiplet linje. (NGU, kartportal, dato: 21.11.2022)

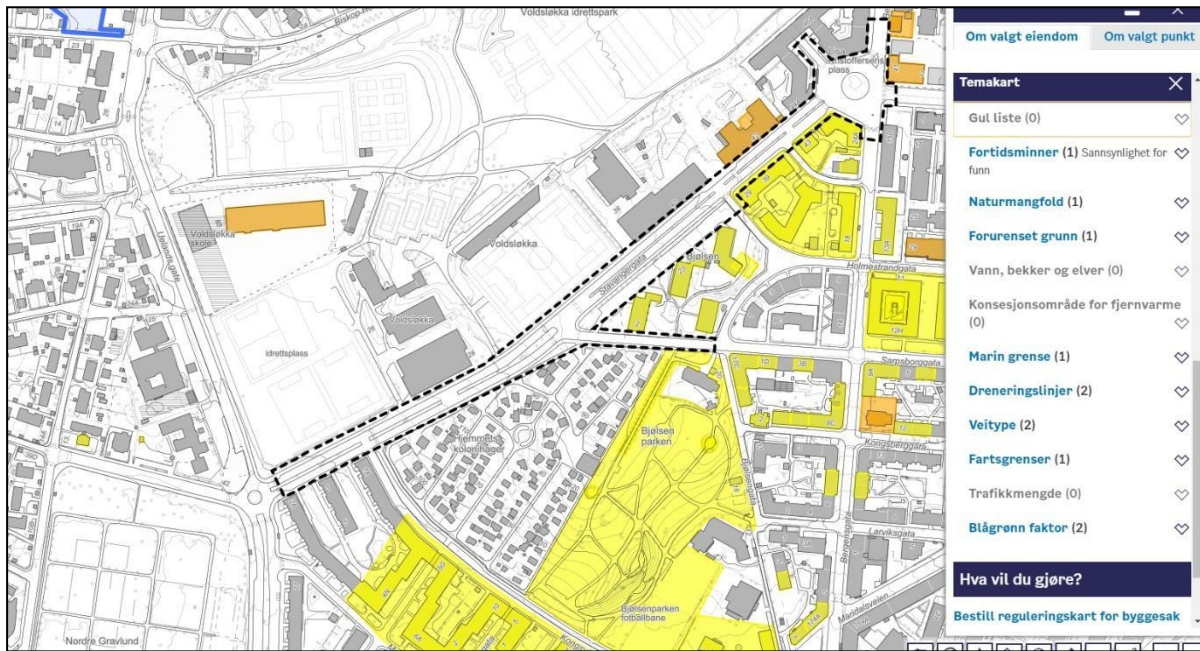
Kulturminner

Planområdet er avgrenset til areal som benyttes til eksisterende samferdselsfunksjoner som fortau, grøntareal og trafikkareal. Mot boligformål avgrenses planområdet av gjerder, støttemurer eller veggliv på tilgrensende bygg. Illustrasjon 10 nedenfor viser at det er bygninger nært innpå plangrensen som er registrert på Oslo kommune, Byantikvarens, gul liste. Men det er ikke slike bygg innenfor planområdet. Illustrasjon 11 nedenfor viser oversikt over kulturminner som er registrert på Riksantikvarens kartsider, og viser at det ikke er noen kulturminner registrert innenfor planområdet.

Den framtidige bruken av planområdet vil være tilsvarende dagens bruk. Arbeidene for å bygge tiltakene det tilrettelegges for vil i stor grad gjøres i grunnen. I anleggsperioden må tilgrensende bygg hensyntas.

På Lisa Kristoffersens plass skal det gjenspeiles elementer fra vendesløyfen for trikken som tidligere lå på plassen. Detaljert utforming av plassen og vurdering av muligheten for gjenbruk av gatestein fra rundkjøringen vurderes i byggeplanen. Noen av de eldre lysmastene i Stavangergata nærmest Lisa Kristoffersens plass foreslås restaurert. (Se landskapsplan O-103 i vedlagte illustrasjonsplan.)

Byantikvaren stiller i sin uttalelse til varsel om oppstart ikke krav til at det gjennomføres arkeologiske undersøkelser. (vedlagte dokument med uttalelser til varsel om oppstart, dato uttalelse fra BYA: 26.07.2018)



Illustrasjon 10: viser oversikt over registrerte kulturminner, kartportalen til Oslo kommune. Bildedato: april 2022.



Illustrasjon 11: viser oversikt over registrerte kulturminner, kartportalen til Riksantikvaen. Bildedato: april 2022.

Vegetasjon – beplantning

Planforslaget har som målsetting å beholde eksisterende trær og grøntområder med gode vekstforhold, samt tilføre nye grønne volum og trær ved Lisa Kristoffersens plass. Det skal plantes nye trær slik at dagens antall trær opprettholdes som et minimum. Treregnskapet for planforslaget er som vist i tabellen nedenfor, og det skal være balanse mellom antall trær som må fjernes og erstattes. Det planlegges å plante flere trær enn som vist i treregnskapet, men nye trær på Lisa Kristoffersens plass er ikke tatt med da utformingen der blir detaljert i byggeplanen. Trær er også planlagt plantet i midtrabatten i vestre del av Stavangergata som blir videreført, samt i midtrabatt som reetableres i Stavangergata nærmest Lisa Kristoffersens plass.

Treregnskap for Stavangergata					
Eksisterende	Planlagt bevart	Planlagt felt	Planlagt plantet*	Balanse	Antall trær etter ombygging
51	38	13	13	0	51

* Ny beplantning på Lisa Kristoffersens plass er ikke tatt med, da det må detaljeres i byggeplanen, men det forventes en økning i antall trær mot dagens situasjon.

Oslo kommune har som praksis at man skal unngå å plassere nye trær over vann- og avløpsledninger eller over kabeltraseer for el og tele, derfor må det vurderes nærmere i byggefasen om trær kan etableres i regnbed i deler av Stavangergata.

I dag har Stavangergata kjørefelt adskilt av midstilt grøntrabatt. Midtrabatten i den vestlige delen av Stavangergata har en bredde i overkant av tre meter som byr på gode vekstforhold for dagens trær. Disse trærne beholdes. Der midtrabatten kun består av gressflate bygges arealene om til regnbed og grøntsoner som skal ha en fordøyende og drenerende effekt på

overvann. Overvann fra gata kan ha negativ effekt på trær og vegetasjon, men det skal i størst mulig grad forsøkes å bevare eksisterende trær så langt det er mulig.

I den østlige delen av Stavangergata fjernes midtrabatten og erstattes av sidestilt grøntrabatt med beplantning. Den sidestilte grøntrabatten fungerer også som en buffer mellom kjørevei og sykkelstige. Beplantning tilfører kvaliteter til bygata og gjør gatemiljøet triveligere. Grøntrabattene har også funksjon for lokal overvannshåndtering og snølagring ved vintervedlikehold. I kvartalet nærmest Lisa Kristoffersens plass reetableres midtrabatten med større bredde enn i dagens situasjon, og det plantes nye trær. Dette bidrar til å videreføre det historiske gateløpet i tråd med innspill fra Byantikvaren.

Lisa Kristoffersens plass skal i tråd med Kommunedelplan 17: Torg og møteplasser, og Oslo kommunes kommuneplan, gi økt oppholdskvalitet for beboere. Torget etableres med trær og beplantning i regnbed som vil bidra til lokal overvannshåndtering. (Se vedlagte landskapsplaner/ illustrasjoner for forslag til utforming av grønnstrukturen i planområdet.)

Teknisk infrastruktur – overvannshåndtering

Overvannshåndtering og avløpssystemet skal oppgraderes og forbedres. I dag ledes overvann via sluk inn til et felles avløpssystem bestående av rør fra 1920-tallet. Overvannshåndtering planlegges løst lokalt ved infiltrering og fordrøyning av overvann i grøntrabattene/ regnbedene før det går videre i ledningsnett. Etablering av regnbed fører til fordamping og fordrøyning langs Stavangergata og bidrar til å avlaste avløpssystemet og kommunens renseanlegg.

Midtrabatten i Stavangergata vest deles opp i grøntsoner og regnbedsoner. Regnbedsonen skal motta overvann, fordrøye, rense og avgi vann til plantene eller fordampe. Det etableres pukkmagasin eller annet form for fordrøyningsmagasin under regnbedsonene.

Basert på terrengeanalyse er det et relativt stort nedslagsfelt som har avrenning mot Stavangergata, men en stor andel av nedslagsfeltet drenerer via de kommunale anleggene nordvest for gata. Disse er anlagt eller renoveret i den senere tid, og mye av overvannet vurderes å bli håndtert på disse eiendommene. Oslo kommune ved VAV og BYM mener hovedfokus på overvannshåndteringen i gata bør være på trinn 1 og 3 i tretrinnsstrategien.

Trinn 1: 10 mm nedbør fra hele tiltaksområdet skal ledes til permeable flater og infiltreres i løsmasser eller samles opp og gjenbrukes innenfor tiltaksområdet.

Trinn 2: Avrenning fra et klimajustert 5-årsregn skal fordrøyes på tiltaksområdet. Vannmengder beregnet for trinn 1 kan ikke trekkes fra ved dimensjonering av fordrøyningsbehov for trinn 2.

Trinn 3: Avrenning fra et klimajustert 100-årsregn skal avledes i trygge flomveier og skal ikke medføre overvannsskader eller ulemper på tiltaksområdet. (Funksjonskrav i 3-trinnsstrategien fra Overvannsveilederen (2023), Oslo kommune, Vann- og avløpsetaten.)

Gitt begrensningene i grunnforholdene for den lave infiltrasjonshastigheten, smale vegkroppen og begrenset kapasitet på felles avløpsnett, er en løsning med bruk av regnbed og masseutskifting for infiltrasjon nødvendig for å øke kapasiteten. Selv med installasjoner av regnbed og opptak av vann fra vegetasjon som plantes her, vil vann gå i overløp på terreng til Uelandsgate ved kraftige avrenningsepisoder. Løsningen suppleres derfor med fordrøyende

tiltak som nedsenket midtdeler og skadereduserende tiltak som fordrøyer og leder overvann vekk fra sårbare områder (som f.eks. Kongsvingergata).

Overvannsløsningen vil redusere mengden vann som går inn på kommunalt ledningsnett i situasjoner med mye nedbør.

Barn og unge

Langs veiens nordvestre side ligger blant annet Margarinfabrikken barnehage, Voldsløkka skole, fotballbane, landhockeybane og Voldsløkka skatepark. Stavangergata er del av atkomsten fra øst til disse anleggene, og slik alle gater i Oslo å regne som skolevei. Gående og syklende fra øst må krysse gata i plan.

De foreslåtte tiltakene gjør gatene mer trafikksikre og dette er en positiv konsekvens for barn og unge. Bedre markerte gangfelt og utforming av kryssene tydeliggjør kryssningene både for barn og unge til fots eller på sykkel og for bilister. En konsekvens av videreføring av midtrabatten langs store deler av Stavangergata er at kryssing over gangfeltene blir foretatt ved et kjørefelt av gangen med venteareal imellom. Dette kan gjøre kryssingen mer trafikksikker og lettere å håndtere for barn og unge. Lisa Kristoffersens plass vil være positivt for barn og unge ved at arealer for biltrafikk legges i utkanten av området og det lages en tydelig markert sykkeltrasé rundt plassen.

Etablering av gjennomgående tosidige sykkelfelt vil gi en økt separering av syklende og gående og er erfaringsmessig en løsning som forbedrer trafikksikkerheten for disse trafikantergruppene. For barn og unge som benytter fortauet som skolevei eller på vei til /fra fritidsaktiviteter vil løsningen bidra til færre konfliktpunkter med syklister og kjøretøy. For barn som sykler i området vil løsningen med opphøyde sykkelfelt være mer trafikksikker og oppleves tryggere enn dagens situasjon. Ombygging fra rundkjøring til signalregulert kryss vil også oppleves som tryggere, og er en mer trafikksikker utforming for syklister.

Klimatilpasning

Ett av hovedgrepene med tiltaket er oppgradering av overvannshåndteringen. Hyppigere og kraftigere nedbørshendelser krever et mer robust system for håndtering av overvann for å ivareta gatas funksjoner som transportåre samtidig som sidearealene sikres. Gjennom forbedret lokal håndtering av overvann, fordrøying i vegetasjonssoner i rabatter og et nytt ledningssystem sikres rask avrenning fra asfaltflatene slik at det blir enklere og tryggere å bevege seg til fots, på sykkel eller i bil ved kraftig nedbør. Løsningen skal også sikre at gata kan håndtere større overvannsmengder.

Naturmangfold

Det er ikke avdekket naturmangfold innenfor eller i nærheten av planområdet som det må tas særlig hensyn til.

Anleggs gjennomføring

I anleggsperioden vil Stavangergata holdes delvis åpen. Det vil si at det skal være mulig å benytte gata for å komme til og fra boliger, barnehage, fritidsaktiviteter og liknende, mens gata oppgraderes. Løsninger for å sikre trygg ferdsel for gående, syklende og kjørende i anleggsperioden, håndteres i detaljplanleggingen av byggeplanfasen.

Der det er tilgjengelig areal langs Stavangergatas sørøstre del mot Lisa Kristoffersens plass og langs Sarpsborggata er det regulert inn areal til midlertidig rigg og anleggsområde. Disse arealene kan benyttes for midlertidige løsninger for gående og syklende.

Oslo kommune har mål om økt bruk av elektriske anleggsmaskiner, og dette vil redusere klimagassutslippene i anleggsperioden.

3.5 Forslagsstillers faglige begrunnelse for den valgte løsningen

Planforslaget tilrettelegger for en oppgradering av Stavangergata, vestre del av Sarpsborggata og Lisa Kristoffersens plass. Intensjonen i planforslaget er å etablere Lisa Kristoffersens plass som torg og møteplass for lokalbefolkningen samt å etablere trygge og gode løsninger for gående og syklende i Stavangergata og Sarpsborggata. Oppgraderingen inkluderer dekke, kantstein og grønnstruktur, og tilrettelegger for ny teknisk infrastruktur, da særlig for overvannshåndtering i planområdet og forbedret belysning langs strekningen og i ny kryssløsning på Lisa Kristoffersens plass.

Lokalt torg og møteplass

Kommunedelplan for torg og møteplassers hovedmål er å tilrettelegge for etablering av lett tilgjengelige lokale møteplasser i hver bydel som en arena for nabolaget. Lisa Kristoffersens plass ligger sentralt plassert ved Voldsløkka idrettspark. Plassen omkranses av boligbebyggelse, hvor enkelte bygg har næringsvirksomhet (dagligvarehandel) på gateplan. Nærhet til bygårder/ blokker, Bjølsen studentby og idrettsparken gir Lisa Kristoffersensplass et stort potensial for å kunne bli en lokal møteplass samtidig som brukere av Voldsløkka idrettspark også vil ha glede av tilbudet.

Attraktive nærmiljø er viktig for å ivareta mangfoldet i bydelen. Gode møteplasser er arenaer for sosial interaksjon. Der Voldsløkka idrettspark innbyr til fysisk aktivitet vil Lisa Kristoffersensplass være et urbant uterom for opphold. Torget er plassert med tanke på gode solforhold og for å beholde Bergensgata sin linje gjennom området. Bebyggelsens fasader rundt torget gir rammebetingelser for å etablere lune sitteplasser med utsikt mot gatelivet.

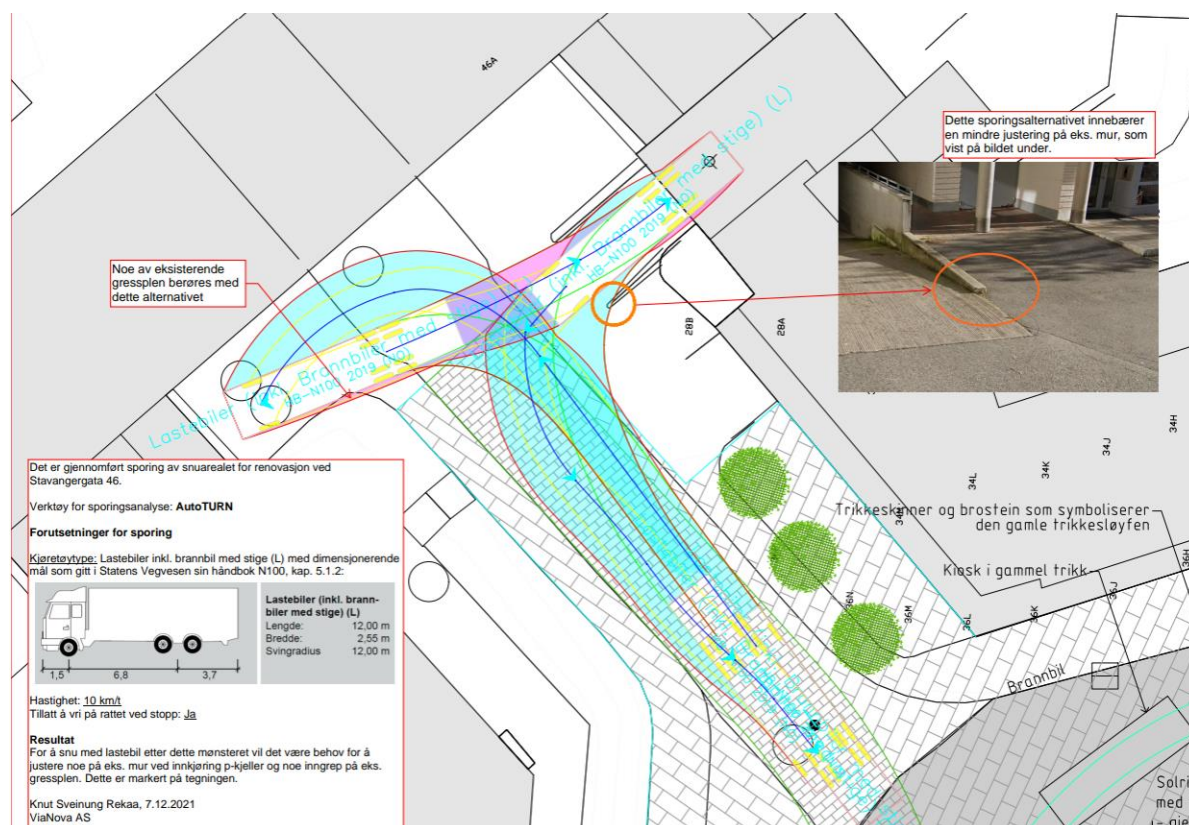


Bilde 2 Eksempel på plassdesign: Adamstuen ved Ullevålsveien. Lisa Kristoffersensplass vil på tilsvarende vis kunne bli et lunt torg med attraktive oppholdssoner. (Foto: Bymiljøetaten)

Det er vurdert flere alternative løsninger for utformingen av torget og krysset. Et alternativ er å lede syklistene over torget, men det er konkludert med at å lede sykkeltrafikken rundt torget er det beste for oppholdskvalitetene på torget. Sykling over torget ville også økt antall konfliktpunkter mellom syklistene og fotgjengere. Det er behov for å videreføre muligheten for atkomst med bil til Stavangergata 46, Bergensgata 26-38 og til et garasjeanlegg med plass til 79 biler. Dette blir ivarettatt ved at det etableres en atkomst separert fra øvrig torgareal med kantsteinvis. Illustrasjon 12 og 13 viser at det er mulig å snu lengst inn i avkjørselen, også for renovasjonsbiler.



Illustrasjon 12. Muligheten for renovasjon å snu ved at bom åpnes.



Illustrasjon 13. Alternativ snumulighet ved å bruke rampe til p-kjeller.

En redusert størrelse på rundkjøring har vært vurdert, men et signalregulert kryss frigir mer areal og gir mer sammenhengende areal til fortau og torg. Trafikalt er et x-kryss mer trafikksikkert for syklistene enn en rundkjøring, og gjør det mulig for prioritering av kollektivtrafikken langs Bergensgata.



Bilde 3 Eksempel på plassdesign: Adamstuen ved Ullevålsveien. Lisa Kristoffersens plass vil på tilsvarende vis kunne bli et lunt torg med attraktive oppholdssoner. (Foto: Bymiljøetaten)

Sammenhengende sykkelveinett

Det er mye biltrafikk langs Stavangergata og Bergensgata. Derfor er det behov for en høystandard sykkelløsning langs disse traseene, i tråd med Plan for sykkelveinettet. Sykkeltilretteleggingen er tilpasset ved entreen til barnehagen ved å gjøre sykkelfeltet smalere. Hensikten er å innby til lavere fart og å unngå forbikjøring på denne strekningen der det til tider vil ferdes mange barn. Dette gir gjennomgående sykkelfelt på hele strekningen og for syklister gir dette forutsigbarhet og lett lesbare ruter som gjør det enkelt å orientere seg. Det er vurdert at alternative sykkeltraseer, for eksempel gjennom Voldsløkka, vil innebære en omvei og ivaretar ikke godt nok behovene til tilgjengelighet og viktige målpunkter langs strekningen.

Tilgjengelighet til Voldsløkka og Margarinfabrikken barnehage

Voldsløkka idrettsanlegg har mange brukere både fra lokalmiljøet så vel som fra andre bydeler. En tilrettelegging for syklister som er separert fra fotgjengere og kjøretøy gjør det både enklere og tryggere både for fotgjengere og for de som benytter sykkel som transportmiddel på reiser til/ fra idrettsanlegget og barnehagen.

Det avsettes areal til korttidsparkering for henting og levering av barn til og fra Margarinfabrikken barnehage. Det sikres areal til en buffersone mellom parkeringsareal og sykkelfeltet. Gående til og fra barnehagen ivaretas og det tilrettelegges for å opparbeide et kort krysningspunkt ved barnehagen på tvers av Stavangergata. Krysningspunktet vil være opphøyet og godt belyst.

Trafikksikkerhet og universell utforming

Oslostandarden for sykkeltilrettelegging ligger til grunn for foreslåtte løsninger. Gjennom standardiserte løsninger etableres et enhetlig og helhetlig tilbud. For syklister gir tydelig definert areal et klart signal på hvor det forventes at de plasserer seg i gaterommet.

Korte krysningspunkter med trafikkøyer i gangfeltene på tvers av Stavangergata og Bergensgata gir trafikksikre forhold myke trafikanter. En separering av trafikantgrupper i gata vil redusere antall konfliktpunkter.

Ombygging av rundkjøring til signalregulert kryss gir kortere krysningspunkt for fotgjengere. Et signalregulert kryss er en mer trafikksikker løsning for syklister enn det rundkjøring er.

Nye trær som plantes vil være allergivennlig og erstatter noen av de eksisterende mindre allergivennlige bjerketrærne i dagens situasjon.

Eksisterende HC-plasser videreføres i ny løsning.

Overvann og gatetrær

Stavangergata er en del av flomveisystemet i Oslo, som krever en robust utforming for å kunne håndtere store overvannsmengder. Dette forutsetter gode løsninger for fordrøyning og lokal overvannshåndtering.

Det har vært vurdert flere forskjellige tiltak for overvannshåndtering. På grunn av blant annet eksisterende infrastruktur i grunnen, gatens utforming og tverrsnittet mellom byggene har noen av løsningene bortfalt. Det er vurdert å etablere fordrøyningsmagasin i grunnen og nye trær i den sidestilte rabatten, men dette er ikke mulig på grunn av eksisterende infrastruktur i bakken. Endring av tverrrfall på søndre kjørebane i Stavangergata vest for Sarpsborggata er vurdert, men det vil medføre for store konsekvenser på arealene mot kolonihagen samt store kostnader.

Planforslaget legger til rette for lokal håndtering av overvann i åpne overvannsløsninger der vannet fordrøyes (forsinkes), fordunster eller brukes til vanning av planter i rabatter eller regnbed slik at behovet for påslipp av overvann til det kommunale VA-nettet reduseres. I byområder er tilgangen på arealer til overvannshåndtering begrenset. I dette prosjektet har det kun vært mulig å ta i bruk gaterelaterte arealer som gateparkeringsarealer og eksisterende grøntrabatter. Alle grønne arealer; grøfter, rabatter eller plantebed, er designet for å håndtere overvann i tillegg til at de er verdifulle grønne soner i gatebildet.

Det er viktig med trær i byen både for naturmangfoldet og byøkologien, men også for opplevelsen og estetikken i gater og torg. På Lisa Kristoffersens plass foreslås det etablering av små trelunder i tillegg til en trerekke parallelt med fasadelivet på nordsiden av torget. Trelundene vil danne et tak som gir både skygge og le og skaper romdannelser i en menneskelig målestokk. Endelig utforming av torget med beplantning og møblering avklares og bestemmes i byggeplanfasen før tiltaket skal bygges.

4 Medvirknings- og samarbeidsprosesser

4.1 Kunngjøring og varsling

Forslagsstiller kunngjorde igangsetting av planarbeidet 21.06.2018 i Aftenposten og digitalt på Plan- og bygningsetatens hjemmeside. Ved varsling av oppstart av planarbeid kom det inn 14 uttalelser.

1. Bydel Sagene	26.06.2018
2. Brann- og redningsetaten	26.06.2018
3. Byantikvaren	26.07.2018
4. Eiendoms- og byfornyelsesetaten	28.06.2018
5. Renovasjonsetaten	06.08.2018
6. Vann- og avløpsetaten	08.08.2018
7. Fylkesmannen i Oslo og Akershus	06.07.2018
8. NVE	17.06.2018
9. Hafslund nett	02.07.2018
10. Ruter	03.08.2018
11. Voldsløkka borettslag	06.08.2018
12. Emil Snorre Alnæs	21.06.2018
13. Birgitte Arctander Stub	ukjent, men innenfor fristen
14. Per Vidar Raste	27.06.2018

En oppsummering av forhåndsuttalelsene med forslagsstillers og Plan- og bygningsetatens kommentarer ligger ved saken som et eget vedlegg. Der ligger også de komplette forhåndsuttalelsene.

Bydel Sagene

- Det må tilrettelegges for trafiksikker kryssing av Stavangergata da dette er en viktig ferdselsåre særlig for barn og unge i området.
- For å gi reelt tilbud av beboerparkeringsplasser må gateparkering beholdes i planområdets gater. Bydelsutvalget støttet trinnvis fjerning av gateparkering og midlertidig etablering av ensidig sykkelfelt i 2018.
- Ønsker å beholde midtrabatt med samme bredde som i dag. Det er viktig at det grønne preget i gata bevares evt. erstattes.
- Mulighet for henting og levering med bil til Margarinfabrikken barnehage, og til idrettstilbudene på Voldsløkka må videreføres. Det bør også sikres HC-parkering i gaten.
- Støtter foreslått oppstramming av krysset Stavangergata x Sarpsborggata.
- Ønsker et funksjonelt kryss som ikke minsker trafikkapasitet men samtidig kan åpne for utvikling av et urbant byrom ved Lisa Kristoffersens plass (LKP).
- Støtter inkludering av krysset Stavangergata x Uelands gate i planavgrensningen.
- Ser behov for av og påstignings-, og lastesoner i samspill mellom de 3 prosjektene «ny skole, nytt idrettsanlegg og reguleringsplanen».

Hovedtema fra uttalelsene

- Gateparkering

Bydel Sagene, Voldsløkka borettslag, Birgitte Arctander Stub og Per Vidar Raste mener at det er viktig å opprettholde beboerparkering/gateparkering i Stavangergata og Sarpsborggata.

- Lisa Kristoffersens plass

Bydel Sagene er positive til videreutvikling av Lisa Kristoffersens plass som urbant byrom og møteplass. Byantikvaren ønsker at brosteinen og lyktestoplen ved Lisa Kristoffersens plass ivaretas. Ruter påpeker at det er viktig at tiltak for å tilrettelegge for gående og syklende ikke må gå på bekostning av fremkommeligheten for bussene ved Lisa Kristoffersens plass. Emil Snorre Alnæs mener det er positivt at Lisa Kristoffersens plass bygges om og foreslår at rundkjøringen omgjøres til et T-kryss.

4.2 Offentlig ettersyn

Planforslaget for Stavangergata og Lisa Kristoffersens plass har vært til offentlig i perioden 02.mai 2023 til 13. juni 2023. Det er kommet inn 40 bemerkninger.

1. Bydel Sagene	16.06.2023
2. Byantikvaren	12.06.2023
3. Eiendoms- og byfornyelsesetaten	12.06.2023
4. Utdanningsetaten	01.06.2023
5. Vann- og avløpsetaten	19.06.2023
6. Norges vassdrags- og energidirektorat	31.05.2023
7. Statsforvalteren i Oslo og Viken	05.06.2023
8. Ruter	15.05.2023
9. Elvia AS	08.06.2023
10. Sekreteriatet for bytrafikk	12.06.2023
11. Syklistenes landsforening	13.06.2023
12. Dnamo boligsameie	13.06.2023
13. Voldsløkka Park Sameie	13.06.2023
14. Sameiet Lisa Kristoffersens plass	13.06.2023
15. FAU Margarinfabrikken barnehage	30.06.2023
16. June Elisabeth Baltzersen	13.06.2023
17. Kari Furu	27.04.2023
18. Øyvind Thorbjørnsen Øygarden	02.05.2023
19. Maren Holm Olsen	02.05.2023
20. Ole-Kristian Nygård Øvrum	02.05.2023
21. Mads Bigum Johansen	03.05.2023
22. Berit Marie Frydenlund	03.05.2023
23. Arnhild Fink	03.05.2023
24. Vibeke Johnsen	03.05.2023
25. Andreas Sundby	05.05.2023
26. Sverre Colbjørnsen	05.05.2023
27. Margrethe Roa-Borgen	05.05.2023
28. Mona Kristin Mathisen	08.05.2023

29. Rune Vandvik	15.05.2023
30. Kristhine Elise Solberg	20.05.2023
31. Selma Grøttjord Berg	02.06.2023
32. Henning Fladland	05.06.2023
33. Ellen Sofie Iversen	07.06.2023
34. Maren Simonsen	11.06.2023
35. Lars Jøran Kjerpeseth	13.06.2023
36. Aleksander Vognild Burkow	12.06.2023
37. Sigbjørn Windingstad	12.06.2023
38. Einar Våge Hetland	13.06.2023
39. Karina Nummedal Shandiz	13.06.2023
40. Håvard Eikeseth	13.06.2023

En oppsummering av bemerkningene med forslagsstillers og Plan- og bygningsetatens kommentarer ligger ved saken som et eget vedlegg. Der ligger også de komplette bemerkningene.

Bydel Sagene

- Bydelsutvalget mener at det er positivt at det legges opp til en kiosk på Lisa Kristoffersens plass. Mener at denne også bør kunne fungere som kafé med en eventuell liten uteservering.
- Bydelsutvalget peker på at plassen i dag er belastet med trafikkstøy og utformingen av nytt kryss må finne løsninger som vil dempe/absorbere støy for å redusere belastning på torg og boliger. Rikelig og riktig vegetasjon på torget vil kunne bidra til støydemping, og det bør vurderes om asfalt er bedre enn brostein for støyreduksjon.
- Bydelsutvalget ber om at det utføres flere tiltak rettet mot den betydelige trafikkmengden over plassen for å skape et trivelig torg. Belastningen fra busstraséen må vurderes i denne sammenhengen.
- Bydelsutvalget poengterer at det er positivt at endelig utforming av torget vil bli bestemt i en medvirkningsprosess, og bydelen ønsker å ha en sentral rolle i prosessen
- Bydelsutvalget ber om at det avklares om det er bydelen eller BYM som vil få forvaltningsansvaret.
- Bydelsutvalget mener at det må på plass fartsdempende tiltak.
- Bydelsutvalget anser det som positivt at det legges opp til opphøyde sykkelfelt og brede fortau i Stavangergata for å utbedre trafiksikkerhet for myke trafikanter.
- Bydelsutvalget anser at det er positivt at barn- og unges trafiksikkerhet prioriteres, og at sone for av- og påstigning sikres for Margarinfabrikken barnehage - i tråd med bydelens tidligere uttalelser.
- Bydelsutvalget stiller spørsmålsteget ved nødvendigheten av å flytte midtrabatt i østlig del av Stavangergata, et grep som fremstår som lite kostnadseffektivt og svært uheldig for trærne som må felles.
- Bydelsutvalget er kjent med at det planlegges for gateopprustning av Bergensgata og ber om at de to prosjektene ses i sammenheng. Dette for å unngå at strekningen blir stengt for gjennomkjøring i lange perioder, og ev. midlertidig endring av busstraseene, på grunn av byggarbeider som ikke er koordinerte. Det bes også om at prosjektene samkjøres med fremtidig oppgradering av Advokat Dehlis plass.
- Bydelsutvalget mener at det bør utredes om buss 37 eller 54 bør kjøre gjennom Bjølsen/Sagene via Stavangergata for å bedre kollektivtilbudet til Voldsløkkas vestre

område der dagens skatepark og framtidig skole med kulturscene og flerbrukshall vil være et betydelig anlegg for store deler av byen.

- Bydelsutvalget ber om at muligheten for å etablere gjennomgående fortau og sykkelfelt i «hovedkryss» i Bergensgata og Stavangergata blir vurdert for å sikre prioritet for gående og syklende.
- Bydelsutvalget foreslår at fartsgrensen i Stavangergata reduseres fra 40 km/t til 30 km/t for å hensynta Margarinfabrikken barnehage.

Hovedtema fra uttalelsene

- Fartsdempende tiltak

Bydelen, Dnamo boligsameie, Voldsløkka Park Sameie, Sameiet Lisa Kristoffersens plass, FAU Margarinfabrikken barnehage, June Elisabeth Baltzersen, Selma Grøttjord Berg, Henning Fladland, Ellen Sofie Iversen, Sigbjørn Windingstad og Håvard Eikeseth har alle bedt om at det etableres fartsreduserende tiltak (fartshumper, sette ned fartsgrenser etc.) innenfor planområdet.

- Kryssutforming Lisa Kristoffersens plass

Sekreteriatet for bytrafikk, Mona Kristin Mathisen og Sigbjørn Windingstad ønsker at den brosteinsbelagte rundkjøringen beholdes og settes i stand.

Sameiet Lisa Kristoffersens plass, Berit Marie Frydenlund og Sigbjørn Windingstad er bekymret for at en ombygning fra rundkjøring til kryss kan føre til dårligere trafikkavvikling.

Syklistenes landsforening, Lars Jøran Kjerpeseth, Aleksander Vognhild Burkow og Einar Våge Hetland ønsker en bedre løsning for syklistene gjennom krysset. Etterspør en løsning som er i tråd med Oslostandarden mht. separering av syklistene fra andre trafikanter gjennom krysset.

Voldsløkka Park Sameie, Sameiet Lisa Kristoffersens plass, Maren Simonsen og Sigbjørn Windingstad skriver at den foreslåtte kryssutformingen vil føre til lengre ventetider for gående, og at dette kan medføre villkryssinger.

- Støy

Bydelen, Voldsløkka Park Sameie, Sameiet Lisa Kristoffersens plass, June Elisabeth Baltzersen, Vibeke Johnsen, Mona Kristin Mathisen, Maren Simonsen og Håvard Eikeseth påpeker at Lisa Kristoffersens plass i dag er belastet med trafikkstøy, og er bekymret for at tiltaket kan medføre økt støy. Flere påpeker også at endringer i vareleveringen til Kiwi-butikken kan gi økt støy.

- Blindveien ved Lisa Kristoffersens plass (felles veg)

Voldsløkka Park sameie, Sameiet Lisa Kristoffersens plass, Rund Vandvik, Maren Simonsen og Sigbjørn Windingstad påpeker at blindveien må ha kapasitet til å håndtere atkomst til eiendommene, inkludert forsvarlig atkomst for utrykningskjøretøy, renovasjon, flyttebiler etc. Det påpekes også at det må være mulig å snu innerst i blindveien for å unngå rygging over lengre avstander.

4.3 Begrenset høring

Planforslaget var på begrenset høring i perioden 9. februar 2024 til 11. mars 2024. Det kom inn 8 bemerkninger.

1. Bydel Sagene	21.02.2024
2. Byantikvaren	07.03.2024
3. Eiendoms- og byfornyelsesetaten	05.03.2024
4. Utdanningsetaten	11.03.2024
5. Vann- og avløpsetaten	12.03.2024
6. Oslobygg KF	08.03.2024
7. Bergensgata 26 garasjesameie	11.03.2024
8. Sigbjørn Windingstad	10.03.2024

En oppsummering av bemerkningene fra den begrensede høringen med forslagsstillers og Plan- og bygningsetatens kommentarer ligger ved saken som et eget vedlegg. Der ligger også de komplette bemerkningene.

Bydel Sagene

Sagene bydelsutvalg tok saken til orientering.

5 Plan- og bygningsetatens anbefaling og konklusjon

5.1 Plan- og bygningsetatens vurdering av planforslaget

Planforslagets hensikt er i tråd med overordnede planer og føringer

Kommunen vil gjøre det mer attraktivt å sykle gjennom utbygging av et differensiert, trygt og tilgjengelig sykkelveinett. For å nå kommunens mål om 25 % sykkelandel er det viktig å bygge sammenhengende traséer av god kvalitet som kobler sammen byens ulike områder.

Stavangergata er en del av «sykkelbyrute 7» i Plan for sykkelveinettet i Oslo. Sarpsborggata og østre del av Stavangergata inngår i «sykkelbyrute 8». PBE mener at foreslått utforming av gateløpet vil bidra til å nå kommunens mål og at en realisering av byrutene er et viktig verktøy for gjennomføringen av en fremtidsrettet og miljøvennlig byutvikling.

Lisa Kristoffersens plass er i kommunedelplanen for torg og møteplasser (KDP 17) markert som lokalt torg og møteplass. Planforslagets foreslåtte utforming av plassen bygger opp under dette, og planforslaget er derfor i tråd med KDP 17.

Det foreslåtte tiltaket er i hovedsak i tråd med Gatenormalen for Oslo, men for å tilpasse tiltaket til eksisterende veiareal tillates det at fortau har en varierende bredde med minimumsbredde på 2.5 meter – og ikke 3 meter slik som Gatenormalen stiller krav om. Plan- og bygningsetaten støtter at fortauet stedvis blir smalere enn 3 meter fordi det gjør at man unngår inngrep i tilgrensende eiendommer.

PBE er positive til at det foreslås en utforming av Lisa Kristoffersens plass som muliggjør etablering av torg

Plan- og bygningsetaten støtter forslaget om å omgjøre Lisa Kristoffersens plass fra en rundkjøring til et X-kryss. Den foreslåtte kryssløsningen muliggjør etablering av torg/ lokal møteplass på deler av plassen. Veiarealet er i dag utflytende og mye areal er avsatt til bilkjøring og bilparkering. En ombygging til X-kryss vil gi mer areal til myke trafikanter, noe som er positivt og i tråd med kommunens ambisjoner. Det nye torgarealet vil også kunne fungere som en møteplass og tilføre nye kvaliteter og oppholdsarealer for nærområdet. Selve detaljeringen av torgets utforming kommer i en senere fase, men reguleringsbestemmelsene sikrer at torget skal opparbeides som en møteplass og at torget tillates benyttet til oppholdsareal, beplantning, møblering og belysning. Den historiske referansen som Lisa Kristoffersens plass har som trikkeløype sikres også i bestemmelsene.

PBE er positive til at BYM vil gjennomføre en medvirkningsprosess om utforming av torgets areal i forbindelse med utarbeidelse av byggeplanen.

PBE mener den foreslåtte utformingen vil styrke Stavangergatas funksjon som bygate

Stavangergata er en bygate med mange viktige målpunkter og har i dag et tydelig grøntpreg. Gateløpet er derfor et viktig byrom og PBE påpekte ved oppstart av planarbeidet at det er viktig å styrke oppholdskvalitetene i gaten når den nå skal oppgraderes. PBE mener at planforslaget gjør dette gjennom å sikre gode og brede arealer for fotgjengere og areal til trær og vegetasjon slik at grøntpreget videreføres. Ved å fjerne deler av gateparkeringen vil Stavangergatas funksjon som viktig byrom styrkes.

Mange barn og unge beveger seg i gateløpet og det er derfor viktig med brede og oversiktlige ferdselsarealer og flere krysningspunkter. PBE mener planforslaget ivaretar barn og unges behov for trygge ferdselsarealer på en god måte. Det er også positivt at sykkelfeltet snevres inn ved barnehagen slik at syklistene oppfordres til å sette ned farten her.

For å få på plass nødvendige samferdselsfunksjoner i gateløpet må den grønne midtrabatten fjernes mellom krysset med Sarpsborggata og Margarinfabrikken barnehage på grunn av et smalere tverrsnitt i denne delen av gaten. Midtrabatten skal erstattes med en sidestilt rabatt mellom sykkelfelt og kjørevei. PBE støtter dette grepet da vi mener det er viktig og riktig å prioritere gode ferdselsarealer for gående og syklende her. PBE er også positive til at en trerekke langs Stavangergata sikres bevart i kart og bestemmelser. Bevaring av denne trerekken vil bidra til å opprettholde grøntpreget i gateløpet.

Det er positivt at planforslaget sikrer areal til henting og levering av barn, varelevering og HC-parkering ved Margarinfabrikken barnehage

Margarinfabrikken barnehage er en stor barnehage med nærmere 400 barn og det må antas at en viss andel av barna er avhengige av å bli levert og hentet med bil. I byggesaken for barnehagen er det lagt til grunn at all nyttetraffikk (varelevering/søppelhåndtering etc.) skal foregå fra oppstillingsplass langs Stavangergata. Det forutsettes også at foreldreparkering skjer i Stavangergata. PBE er derfor positive til at forslagsstiller viderefører og sikrer areal til foreldrelevering, varelevering og HC-parkering i planforslaget. Dette sikres i bestemmelsen pkt. 5.

Klimagassutslipp og klimatilpasning

I alle planarbeid må det vurderes om plangrepet har positive og negative effekter på direkte og indirekte klimagassutslipp, herunder blågrønn struktur og overvannshåndtering.

Planforslaget legger til rette for å forbedre forholdene for gående og syklende i Stavangergata. Dette kan bidra til at flere trafikanter velger å benytte seg av miljø- og klimavennlige transportformer i området. Tiltaket vil således kunne ha en positiv effekt på klimagassutslipp på lengre sikt.

Tiltaket innebærer imidlertid fjerning av eksisterende trær og grønnstruktur som lagrer og binder CO₂, men bestemmelsene sikrer at eksisterende trær som må fjernes i byggeperioden skal erstattes av nye trær. Planforslaget sikrer også at noen store eksisterende trær langs Stavangergata skal bevares. Nye trær og annen grønnstruktur vil bidra til CO₂-binding i fremtiden.

Overvann skal følges opp ihht. tretrinnsstrategien i veileder for overvannshåndtering og etter det til enhver tid anbefalte klimapåslag. Dette innebærer at overvann som hovedregel skal håndteres lokalt og i størst mulig grad åpent.

Vedrørende reguleringsbestemmelse 1.7 om krav til fossilfri bygge- og anleggsplasser:

Kommunal- og distriktsdepartementet mener det ikke er hjemmel i plan- og bygningsloven til å stille krav til fossilfrie bygge- og anleggsplasser. Statsforvalteren har fulgt opp dette ved å oppheve bestemmelsen i sin behandling av klager på reguleringsplaner.

Byråd for byutvikling har bedt Plan- og bygningsetaten i sin saksforberedelse inntil videre allikevel ta inn bestemmelsen om fossilfrie bygge- og anleggsplasser i reguleringsplaner, da

man mener departementets vurdering bygger på feilaktig grunnlag og ikke vekter alle hensyn riktig.

5.2 Konklusjon

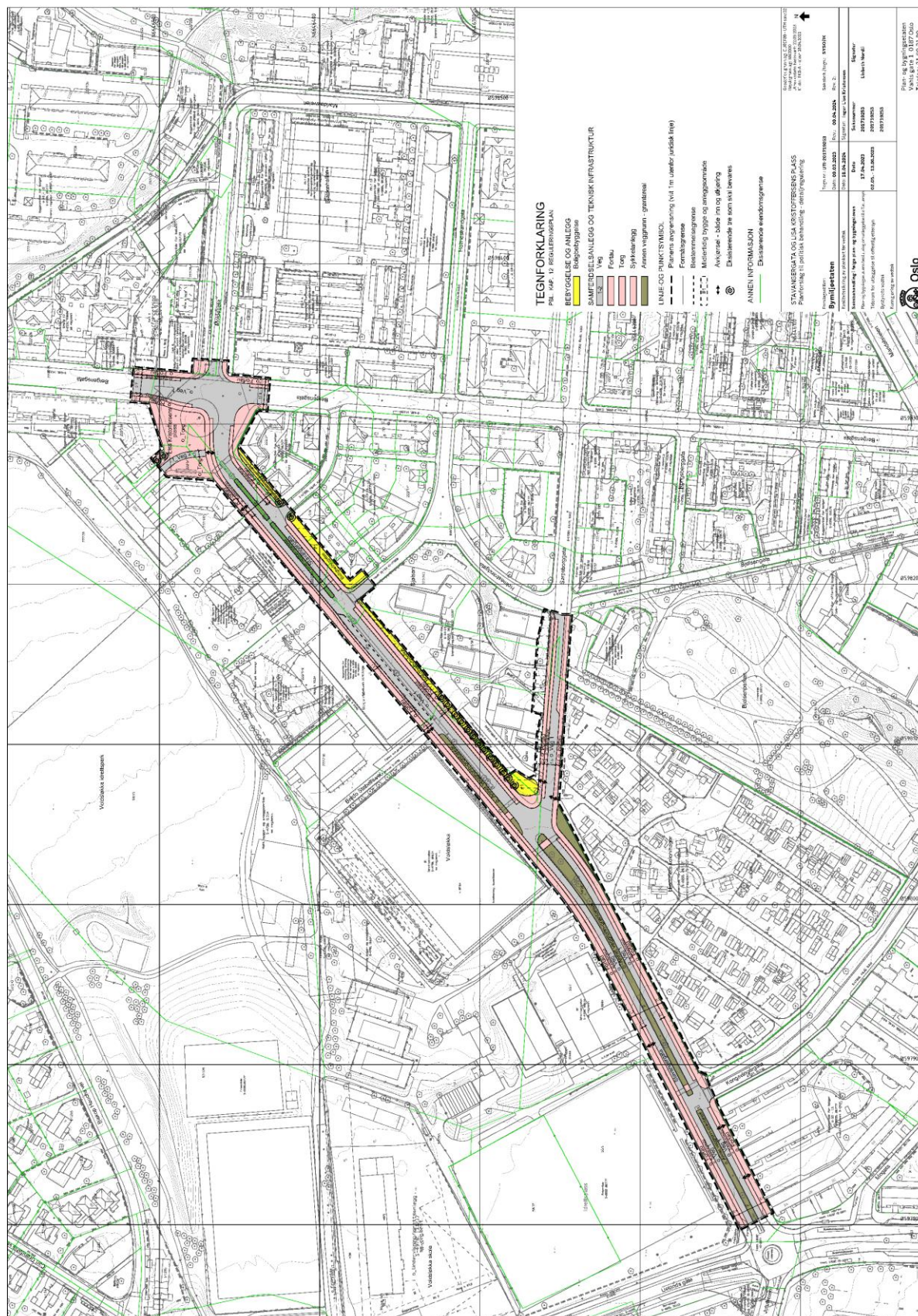
For å nå målene om at veksten i persontransport skal tas med kollektiv, sykkel og gange er det viktig å sikre gode og trygge sykkelforbindelser og fotgjengerarealer langs viktige strekninger i Oslo. PBE mener at den foreslåtte oppgraderingen av Stavangergata og Lisa Kristoffersens plass vil bidra til dette.

Stavangergata ligger inntil Voldsløkka idrettspark og det er derfor mange barn og unge som beveger seg i denne gaten. Det legges til rette for brede fortau og sykkelfelt som vil ivareta barn og unges behov for trygge ferdselsarealer. Videre sikrer planforslaget grønne rabatter for lokal overvannshåndtering og beplantning. Vi mener at det foreslåtte tiltaket kan styrke Stavangergatas funksjon som viktig bygate, og Lisa Kristoffersens plass som lokal møteplass.

Plan- og bygningsetaten anbefaler planforslaget.

6 Kart og bestemmelser

1.1 Nedskalert plankart



1.2 Reguleringsbestemmelser

For Stavangergata og Lisa Kristoffersens plass

Gnr./bnr. 56/20, 222/54, 222/161, 222/56, 222/55, 999/691, 222/235, 222/243, 222/172, 222/177, 222/179, 999/730, 222/181, 222/37, 999/33, 222/226, 222/225, 222/41, 222/26.

Kartnummer UTI-201719253, dato: 09.03.2023, og revidert 09.04.2024.

Planens hensikt

Hensikten med planen er å legge til rette for bygging av en trafikksikker bygate og torg, med funksjonene kjøreveg, sykkelfelt, fortau, torg/ lokal møteplass, grønnstruktur, samt oppgradering av teknisk infrastruktur for overvannshåndtering. Planen sikrer et bærekraftig system for lokal overvannshåndtering.

Fellesbestemmelser

1 Fellesbestemmelser for hele planområdet

1.1 Visuell utforming

Estetiske og bymessige hensyn skal vektlegges ved realisering av tiltaket. Belysningen skal ta hensyn til omgivelsene ved at lysforurensningen minimeres. Lyskilder skal ikke rettes opp i luften, men rettes mot de områder eller bygninger som skal belyses.

1.2 Frisikt

Frisiktlinjer skal ivaretas ved kryss og avkjørsler. Frisiktlinjene skal være i tråd med gjeldende norm for gater og veier i Oslo kommune. Frisiktområder skal holdes fritt for vegetasjon, møblering og gjenstander høyere enn 0,5 meter over veien.

1.3 Overvannshåndtering

Overvann skal tas hånd om etter 3-trinnsstrategien og etter det til enhver tid anbefalte klimapåslag av Norsk Klimaservicesenter. Dagens klimapåslag for korte intense regn er definert i «Klimaprofilen for Oslo og Akershus» og skal være minimum 40 %.

Trinn 1: Mindre nedbørsmengder skal håndteres åpent og lokalt. Overvannet skal fanges opp og infiltreres i planområdet ved bruk av grønne tak, regnbed, trær, grønne grøfter, permeable flater og dekker og lignende.

Trinn 2: Større nedbørsmengder skal håndteres lokalt og i størst mulig grad åpent. Overvannet skal forsinkes og fordrøyes ved bruk av regnbed, blågrønne tak, grøfter, åpne kanaler og fordrøyningsarealer og lignende.

Trinn 3: Bygninger og anlegg skal utformes og plasseres, samt terrenget tilpasses, slik at naturlige og trygge flomveier bevares og tilstrekkelig sikkerhet mot flomskader oppnås.

1.4 Universell utforming

Prinsippene for universell utforming skal legges til grunn ved utforming av alle arealer, herunder gategulv, skilt og møblering.

1.5 Beplantning

Beplantningen skal være allergivennlig. Eksisterende trær som må fjernes i byggeperioden skal erstattes av nye trær. Det skal tilrettelegges for at trærne skal ha gode vekstforhold.

1.6 Avkjørsler

Avkjørsler er vist med avkjørselsymbol, pil, på plankartet.

1.7 Fossilfri anleggsgjennomføring

Bygge- og anleggsplassen skal være fossilfri. Alle maskinene på bygge- og anleggsplassen, herunder aggregater og kompressorer, skal bruke elektrisitet, bærekraftig biodrivstoff eller andre klimanøytrale og bærekraftige energikilder.

Kjøretøy som benyttes til transport av anleggsmaskiner, bygningmaterialer, løsmasser og lignende til og fra bygge- og anleggsplassen er unntatt fra kravet om bruk av fossilfritt drivstoff. Unntaket gjelder ikke for frakt internt på bygge- og anleggsplassen.

Sammen med søknad om rammetillatelse skal det foreligge en redegjørelse for hvordan kravet om fossilfri bygge- og anleggsplass skal oppfylles.

1.8 Støy i anleggsfasen

Statlig retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen, T-1442/2021, tabell 4, skal legges til grunn for beregning av støy i anleggsperioden.

1.9 Dokumentasjonskrav

1.9.1 Marksikringsplan

Ved søknad om rammetillatelse skal det foreligge en marksikringsplan for eksisterende trær. Marksikringsplanen skal vise hvilke trær som skal bevares og redegjøre for sikringstiltak som skal ivareta trærne. Det tillates ikke arbeider i grunnen eller lagring innenfor trees dryppsoner. Ved graving i rotsonen skal arborist være til stede og påse at røtter kuttes riktig.

1.9.2 Plan for overvannshåndtering

Ved søknad om rammetillatelse skal det være dokumentert i landskapsplan, tilhørende notat og beregninger at tilstrekkelig lokal overvannshåndtering og snølagring er ivaretatt for hele planområdet. Valgte løsninger skal begrunnes.

Eksisterende dreneringslinjer, bekker eller fuktdrag gjennom planområdet skal hensyntas. Sammen med søknad om rammetillatelse skal eventuelle avvik være utredet og dokumentert.

Dersom valgt løsning innebærer påslipp av overvann til kommunal avløpsledning, skal løsningen være godkjent av Vann- og avløpsetaten før det kan gis rammetillatelse.

Urenset overvann fra anleggsfasen tillates ikke ført inn på kommunens ledningsnett eller til resipient. Håndtering av overvann under anleggsperioden må dokumenteres ved rammesøknad.

1.9.3 Landskapsplan

Ved søknad om rammetillatelse skal det foreligge landskapsplan i målestokk 1:250. Planen skal vise gangfelt, avkjørsler, kantstein, skilt, belysning, beplantning, møblering, sykkelparkering, materialbruk, oppstillingsplass for brannbil, sikringstiltak for trær og frisiktsoner.

Bestemmelser til arealformål

2 Bebyggelse og anlegg (pbl. § 12-5 nr. 1)

2.1 Boligbebyggelse

Eksisterende trær markert i plankartet bevares. Markerte trær tillates ikke fjernet med mindre det er dokumentert sykdom eller vesentlig skade på trærne. Før igangsetting av tiltak skal trær og rotsoner beskyttes.

3 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (pbl. § 12-5 nr. 2)

3.1 Veg 1

Areal med formål samferdselsanlegg veg, merket med Veg 1, er offentlig.

3.2 Veg 2

Areal med formål samferdselsanlegg veg, merket med Veg 2, er felles. Innenfor dette arealet tillates det felles kjøreveg som skal benyttes som atkomst til og fra garasjekjeller for gårds- og bruksnummer 222/226, samt for leveranser til eiendommene med gårds- og bruksnummer 222/226, 222/182 og 222/183.

3.3 Fortau

Areal med formål samferdselsanlegg fortau er offentlig. Atkomst til eiendommer ved markerte avkjørsler tillates å krysse dette formålet.

Det skal være kantstein mellom fortau og sykkelanlegg.

3.4 Formål torg

Areal med formål samferdselsanlegg torg er offentlig. Innenfor formålet skal det etableres beplantning, belysning og møblering.

Innenfor formålet skal det avsettes areal til sykkeloppstillingsplasser/ -stativ. Sykkelparkering skal opparbeides i tråd med Oslo kommune, Bymiljøetatens veileder for offentlig sykkelparkering (2019).

Innenfor formålet skal det avsettes areal for oppstillingsplass for brannbil.

Trasé for tidligere vendesløyfe for trikk skal markeres i dekket med avvikende belegg som et historisk spor.

Anlegget skal utformes slik at eksisterende trær markert i plankartet bevares. Markerte trær tillates ikke fjernet med mindre det er dokumentert sykdom eller vesentlig skade på trærne. Før igangsetting av tiltak skal trær og rotsoner beskyttes.

3.5 Sykkelanlegg

Areal med formål sykkelanlegg er offentlig.

Sykkelanlegget/ sykkelfelt i Stavangergata skal være opphøyd.

3.6 Annen veggrunn - grøntareal

Areal med formål annen veggrunn – grøntareal er offentlig.

Det skal etableres trær og regnbed innenfor formålet.

Bestemmelser til bestemmelsesområde (pbl. § 12-7, pkt. 1)

4 Midlertidig bygge- og anleggsområde (#1)

Innenfor bygge- og anleggsområder markert med #1 kan nødvendige midlertidige inngrep og anleggsarbeid gjennomføres for bygging av samferdselsanlegget med tilhørende tiltak.

Innenfor bygge- og anleggsområder markert med #1 kan det etableres midlertidig riggområde i anleggsperioden.

Etter avsluttet anleggsperiode opphører midlertidig bestemmelsesområde og arealbrukskategori gjelder.

Eksisterende trær, som ikke er markert i plankartet, skal i størst mulig grad bevares.

Områdene skal tilbakeføres til opprinnelig stand senest 1 år etter at anleggsarbeidene er avsluttet.

5 Parkeringsbestemmelser (#2)

Innenfor bestemmelsesområde markert med #2 skal det innpasses 3 parkeringsplasser for bevegelseshemmede. Øvrig areal avsettes for kortere stans tiltenkt levering av barn og varelevering.

Rekkefølgebestemmelser og vilkår for gjennomføring

6 Før bebyggelse og anlegg tas i bruk

Godkjent overvannsløsning skal være opparbeidet før første midlertidig brukstillatelse gis.

7 Forslag til vedtak

Oslo bystyre vedtar med hjemmel i plan- og bygningslovens § 12-12 detaljregulering med reguleringsbestemmelser for Stavangergata og Lisa Kristoffersens plass, som omreguleres fra offentlig kjørebane/veigrunn, annet veiareal og fortau til:

- Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur
 - veg
 - veg (felles)
 - fortau
 - torg
 - sykkelanlegg
 - annen veggrunn-grøntareal
- Bebyggelse og anlegg
 - Boligbebyggelse

Planforslaget er fremmet av Bymiljøetaten og vist på kart merket Plan- og bygningsetaten, UTI-201719253, datert 09. mars 2023, og revidert 09.04.2024.

Lisbeth Nordli - enhetsleder

Kaja Lange Aubert - seksjonsleder

Saksgang

Plan- og bygningsetaten mottok bestilling av oppstartsmøte for Stavangergata og Lisa Kristoffersens plass 22.12.2017. Oppstart av planarbeid ble varslet 21.06.2018. Planforslag til offentlig ettersyn ble mottatt 29.11.202. Planforslaget var komplett 20.02.2023, og lå ute til offentlig ettersyn fra 02.05.2023 til 13.06.2023. Plan- og bygningsetaten mottok planforslag til politisk behandling 22.03.2024.

Vedlegg

Plankart i målestokk 1:1000

Samledokument forhåndsuttalelser

Forslagsstillers oppsummering av forhåndsuttalelser med kommentarer

Samledokument bemerkninger ved offentlig ettersyn

Samledokument bemerkninger ved begrenset høring

Forslagsstillers oppsummering av uttalelser med kommentarer

ROS-analyse

Trafikkanalyse

Trafikkvurdering Byrute 7

Overvannshåndteringsnotat

Rapport områdestabilitet

Støyvurdering

Miljøteknisk grunnundersøkelse

Forminsket plankart