

**Oslo kommune**

Plan- og bygningsetaten

[postmottak@pbe.oslo.kommune.no](mailto:postmottak@pbe.oslo.kommune.no)

DERES REF: | VÅR REF: 10213379-01/anne-h  
DOKUMENTKODE: 10213379-01-SØK-PBE Holmlia  
TILGJENGELIGHET: Åpen

Ryen, 3. desember 2019

**Søknad om rammetillatelse****Etablering av ladeinfrastruktur for elbusser (endeholdeplasslading)****Holmlia/Liakollveien, gnr/bnr 191/6**

På vegne av Ruter søker vi om rammetillatelse til etablering av ladeinfrastruktur for elbusser på østsiden av Liakollveien, ved Holmlia stasjon, slik det er beskrevet under og vist på vedlagte tegninger.

**Bakgrunn**

Ruter har som målsetting at bussparken skal være utslippsfri innen 2028. Dette er et viktig virkemiddel for å nå politiske mål om å redusere klimagassutslipp. I forbindelse med at bussparken skal elektrifiseres må det etableres teknisk ladeinfrastruktur ved en rekke endeholdeplasser. Endringer i vognparken kan gjøres når nye kontrakter inngås med bussoperatørene. Den første kontrakten for elbusser lyses ut vinter 2020, og omfatter Oslo syd. Denne etterfølges av kontrakter for Oslo sentrum og Oslo vest. Lading kun på bussdepotene er ikke tilstrekkelig for å sikre effektiv drift av kollektivtrafikken og optimal utnyttelse av ressursene. For å kunne legge om til elektriske busser, må det også være tilrettelagt for hurtiglading på en rekke endeholdeplasser, slik at unødvendig tomkjøring til/fra depot for lading unngås. Hurtiglading på endeholdeplassene vil vare ca. 10-15 minutter.

Det er en klar politisk målsetting om å redusere Norges klimagassutslipp. Et viktig tiltak for å redusere utslipp, og samtidig redusere trafikkstøy, er å legge til rette for flere el-busser. Elektrifisering og/eller reduksjon av utslipp fra kollektivtrafikken er en klar målsetting i flere overordnede føringer, som Nasjonal transportplan 2018-2019, Handlingsplan for fossilfri kollektivtrafikk i 2025 (departementene 2019), Regional areal- og transportplan for Oslo og Akershus (2015) og Oslopakke 3. Oslo skal redusere de direkte klimagassutslippene med 95 % innen 2030, sammenlignet med 2009-nivå. Å redusere klimagassutslippene fra veitrafikken er en av Oslos største utfordringer. Miljødirektoratets utslippsstatistikk for 2017 viser at utslipp fra veitrafikk sto for 55 % av de totale utslippene. Busser alene sto for 3 %, tilsvarende 34 000 tonn CO<sub>2</sub> ekvivalenter.

**El-ladeinfrastruktur**

El-ladeinfrastrukturen består av en nettstasjon, en/ flere likerettere og pantografer. Enkelte steder kan det være aktuelt å etablere en galge for lading istedenfor pantograf. I nettstasjonene omformes strømmen fra høyspent til lavspent. Strømmen ledes videre til likeretter som konverterer strømmen fra vekselstrøm til likestrøm før den føres videre til pantografen. Én pantograf krever vanligvis én likeretter.

## Beskrivelse av tiltak ved Liakollveien

### Dagens situasjon

Det er avmerket to bussbokser i kjørebanelen for av- og påstigning rett sør for rundkjøringen i Liakollveien og det er etablert en busslomme for regulering av buss sør for bussboksene, retning nord. Lommen i Liakollveien benyttes som reguleringsplass for busslinje 77B (Holmlia stasjon-Asperudåsen) og linje 77C (Holmlia stasjon-Krummedike), ikke holdeplass. Eksisterende fortau ender ved den sydligste delen av lommen uten tilkobling til annet areal for myke trafikanter. Det er ikke fortau videre på denne siden av Liakollveien.

### Ny situasjon

Eksisterende reguleringslomme utvides slik at to leddbusser kan lade her samtidig. Dette gir en utvidelse på ca 15 m, fra ca 40 m til ca 55-60 m. To pantografer oppføres langs reguleringslommen. To likerettere plasseres i bakkant eksisterende fortau. Der dagens fortau slutter videreføres dette med en avstigningsplattform på 1 m bredde, slik at sjåføren i den bakerste bussen har et asfaltert areal å gå ut på. Utvidelsen må i hovedsak skje mot syd da avstanden fra rundkjøring dagens holdeplasser (bussboks) vanskeligjør utvidelse mot nord. Nettstasjonen plasseres mot nord, der det er flatest og best plass inn mot eksisterende fjellskjæring. Plasseringen er avklart med Hafslund. Det må være 1,5 m mellom nettstasjon og fjellskjæringen i bakkant. Utvidelse av busslommen mot syd medfører noe inngrep i terrenget her.

Nettstasjonen er ikke et søknadspliktig tiltak etter plan- og bygningsloven, jf. SAK § 4-3 c), men vil på Holmlia være avhengig av dispensasjon fra formål og avstand midt vei. Dette medtas derfor i rammesøknaden, se eget avsnitt med søknad om dispensasjon.

Situasjonsplan som viser veiutvideles og plassering av installasjonene følger i vedlegg D 1. Plantegning og terrengsnitt C001, C001 med regulering og F001, følger i vedlegg E 1-3. Tegning av pantograf, likeretter og nettstasjon følger i vedlegg E 4-6.

## Forhåndskonferanse

Det har vært avholdt forhåndskonferanse XX Referat følger i vedlegg F 1.

## Nabovarsling

Tiltaket ble nabovarslet XX. Kvitteringsliste og gjenpart av nabovarsel følger i vedlegg C 1-2.

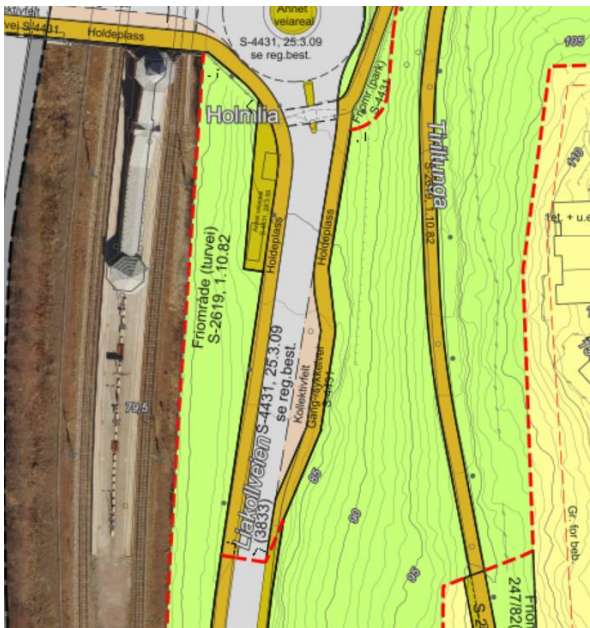
Evnt gjennomgang av merknader.

## Uttalelser

Uttalelse BYM. Vedlegges og oppsummeres/kommenteres.

## Plangrunnlag og søknad om dispensasjoner

Tiltaket omfattes av reguleringsplan S-2619 Toppåsen, vedtatt 1.10.1982 og S-4431 Holmlia kollektivterminal, vedtatt 25.03.2009.



Utsnitt fra planinnsyn

Likeretterne plasseres i formål gang- og sykkelvei (i S-4431). Nettstasjonen plasseres innenfor formål friområde (i S-2619). I syd medfører utvidelsen av busslozmen at det må etableres grøft og gjøres terrengtilpasninger innenfor regulert friområde (i S-2619).

#### Søknad om dispensasjon fra formål friområde

Hensyn, og fordel/ulempevurdering

#### Søknad om dispensasjon fra formål gang-/sykkelvei

Hensyn, og fordel-/ulempevurdering

#### **Søknad om dispensasjon fra avstandsbestemmelsen i veglovens § 29**

Nettstasjon, pantograf og likeretter er plassert nærmere midt vei enn 15 m, og er derfor avhengig av dispensasjon fra veglovens § 29.

#### **Ansvar og gjennomføring**

Multiconsult erklærer ansvar som ansvarlig søker og ansvarlig prosjekterende for plassering av installasjonene og veiutforming frem til rammesøknad. Erklæring om ansvarsrett og gjennomføringsplan følger i vedlegg G 1-2. Detaljprosjektering gjøres før igangsettingssøknad.

Byggesak - Ladeinfrastruktur

**Avslutningsvis**

Dersom det er spørsmål eller behov for ytterligere opplysninger, bistår vi gjerne. Undertegnede kontaktes på tel 479 15 135 eller epost [anne.halvorsen@multiconsult.no](mailto:anne.halvorsen@multiconsult.no). Vi vil sette pris på en raskest mulig tilbakemelding.

Med vennlig hilsen

**Multiconsult**



Anne Halvorsen  
Rådgiver, Myndighetskontakt

Vedlegg:

Kopi:  
Ruter v/Anders Dyngre  
Multiconsult

Under arbeid