Oslo Kommune
Plan og byggesak

Dato 31.08.2020

Rambøll
Erik Børresens allé 7
3015 Drammen

T +47 32 25 45 00
F +47 32 25 45 01
https://no.ramboll.com

Strømsveien 196 – gbnr 139/236, 131/10 – søknad om midlertidig dispensasjon etter PBL § 19-1

Ruter har et mål om at alle busstjenester foregår med busser med nullutslipp til luft fra 2028. For å få dette til må bussanlegget på Alnabru tilrettelegges med ladeinfrastruktur for elektriske busser. Busstjenester blir kjøpt inn med anbud. Anbudet for busstjenestene tenkt kjørt fra Alnabru har planlagt oppstart fra anlegget i siste halvdel av 2022.

Bussanlegget er i dag etablert med 5 søyler med hetter for pantograf og tre strekk med galger med hette for pantografer i tillegg til likerettere. Dette omsøkes på nytt sammen med ny infrastruktur som ønskes etablert slik at infrastrukturens varighet blir til samme sluttdato og kan benyttes i ny kontrakt med oppstart fra 2022.

Det ønskes å etablere 10 nye søyler med hette for pantograf og likerettere i tillegg til de fem som er nevnt i avsnittet over.
I tilleggs ønskes det å etablere 22 ladere/likerettere for lading av buss med kabel/plugg.

Tiltaket omsøkes for en periode på 5 år.

Plangrunnlag og behov for dispensasjon
Tiltakene er omfattet av reguleringsplan S-1502 / V030669, og KDP17. Reguleringsplanen innehar en detaljert arealbruk og det er regulert inn en byggegrense i tilknytting til riksvei (E6) Djupdalslinjen. Noen av tiltakene kommer i strid med byggegrensen mot E6. I tilknytting til Strømsveien er det ikke regulert inn byggegrense mot vei og veilovens bestemmelser om

Rambøll Norge AS
NO 915 251 293 MVA

byggegrense på 12,5 m fra veimidt gjør at noen av tiltakene vil havne i konflikt med denne.
Det blir også søkt om dispensasjon fra noen av formålene på planen.

Dispensasjon
Elementene som ble gitt dispensasjon i tidligere byggesak, 201814619 i 2018, blir ikke listet opp på nytt.
Nye elementer som det søkes om og som er i strid med plan, er her angitt på følgende punkter:
18 boks-ladere / 18 bussoppstillinger i strid med byggegrense mot vei (E6 Djupdalslinja)
21 boks-ladere / 21 bussoppstillinger i strid med formål 'Privat isolasjonsbelte' (felles gårdsplass)
3 boks-ladere / 3 bussoppstillinger i strid med byggegrense mot Strømsveien, minste avstand er ca 5 m fra midt vei (veglovens § 29).
8 søyler med hette for pantograf og likerettere på arealformål 'Administrasjon og velferdsbygg' (kontor med tilh. anlegg)

Grunngitt søknad
«Kommunen kan gi varig eller midlertidig dispensasjon fra bestemmelser fastsatt i eller i medhold av denne lov. Det kan settes vilkår for dispensasjonen.
Dispensasjon kan ikke gis dersom hensynene bak bestemmelsen det dispenseres fra, eller hensynene i lovens formålsbestemmelse, blir vesentlig tilsidesatt. I tillegg må fordelene ved å gi dispensasjon være klart større enn ulempene etter en samlet vurdering.»

Hensynet bak bestemmelsene ved å ha en helhetlig detaljert reguleringsplan, er å sikre en forutsigbar og gjennomtenkt utvikling på eiendommen.
Byggegrense mot vei er for å sikre at man har tilstrekkelig areal for å ivareta trafikksikkerheten, drift og vedlikehold, samt veiens arealbehov ved evt utvidelse/endringer og miljøet langs veien.

18 boks-ladere / 18 bussoppstillinger havner i strid med regulert byggegrense mot vei. Boks-laderne er relativt små anlegg som lader bussen via kabel/plugg (se vedlegg E1), der bussen kjører inntil og lades i løpet av noen timer. Ladepunktet opptar et meget lite areal og berører ikke annet veiareal på siden av E6. Vi mener derfor at ladepunktet ikke vil være til hinder eller tilsidesetter intensjonen bak formålet som er å ivareta trafikksikkerheten, drift og vedlikehold av veien, veiens arealbehov og miljøet langs veien.
Ruter har fremlagt forslaget for Statens vegvesen, som er positive til tiltaket så lenge man har en foreløpig tidsbegrensning på 5 år på tiltaket. Statens vegvesen vil se tiltaket i sammenheng med evt. oppstart av arbeider for E6 Øst (se vedlegg Q1).

Konklusjon: Hensynet settes ikke vesentlig til side.

3 boks-ladere / 3 bussoppstillinger er i strid med byggegrense mot Strømsveien, korteste avstand er ca 5 meter fra midt vei. Også her er selve ladekonstruksjonen forholdsvis liten, og bussene står her over en begrenset tid. (typisk natt). Vi mener derfor at ladepunktet ikke vil være til hinder eller tilsidesetter intensjonen bak formålet som er å ivareta trafikksikkerheten, drift og vedlikehold av veien, veiens arealbehov og miljøet langs veien.
Konklusjon: Hensynet settes ikke vesentlig til side.

Reguleringsplanen er utarbeidet i 1969, og hadde den gang ikke noen planer om ladeinfrastruktur for elektriske busser.
Tiltakene er i all hovedsak kun i strid med den detaljerte bruken av kjøre- og parkeringsarealet som er regulert etter en foreldet trafikklogistikk og som ikke sammenfaller med elektrifisering av busser i dag.
Den omsøkte bruken skiller seg ikke vesentlig fra bruken bebyggelsesplanen legger opp til. På bakgrunn

av dette mener vi at tiltaket totalt sett ikke tilsidesetter intensjonen bak bestemmelsene, men snarere tvert, imot ivaretar den, men med i en modernisert form.
Konklusjon: Hensynet settes ikke vesentlig til side.

Tiltakene er et viktig ledd i å ivareta Oslo som miljøhovedstad og er dermed et tiltak som vil være med på å bedre forholdene for Oslos innbyggere. Fordelene ved å gi dispensasjonen er at man får etablert ladeinfrastruktur for busser på en eiendom som er godt egnet til dette. En elektrifisering av bussflåten i Oslo er viktig for miljøet og vil blant annet kunne være med å bidra til bedre luftkvalitet for innbyggerne i Oslo. Det er politisk forankring knyttet til dette prosjektet og vi mener at det totalt sett er en klar overvekt av som taler til fordel for å gi en dispensasjon.
Konklusjon: Ved å vurdere fordelene og ulempene opp mot hverandre, mener vi at det er en klar overvekt av fordeler ved å gi dispensasjon.

Med vennlig hilsen

Unni Horne

Unni Horne
Seniorrådgiver
1351579 - Buildings Drammen/Tønsberg/Kongsberg

D +47 93243023
M +47 93243023
unni.horne@ramboll.no