

Miljøforeningen Akerselvas Venner  
Boks 4492 Nydalen  
0403 Oslo

Plan- og bygningsetaten  
Postboks 364 Sentrum  
0102 Oslo

Deres ref.: 201406579-16

Oslo, 2. februar 2015

## MERKNADER TIL VEILEDENDE PLAN FOR OFFENTLIG ROM (VPOR) FOR FRYSJA

Frysja industriområde står foran en transformasjon fra industri- og lagervirksomhet til et nokså tett byområde med høy utnyttingsgrad – angitt til over 150 %.

### Byggehøyde og siktlinjer mot Akerselva

I VPOR for Frysja (s. 9) gjengis føringene i KDP Akerselva Miljøpark (1990) for partiet mellom Frysjaveien og Akerselva slik: «Ved utvikling av denne delen av området vil især bestemmelse om begrenset byggehøyde, siktlinjer for områder tilgrensende elven samt mulig utvidelse av grøntområde, være styrende for utvikling av ny bebyggelse. Det skal anlegges sti langs vestsiden av elva i kanten av industriområdet Frysjaveien.»

Miljøforeningen Akerselvas Venner (MAV) understreker viktigheten av dette!

Vi minner i denne forbindelse om den bindende bestemmelsen i KDP Akerselva Miljøpark (ikke gjengitt i VPOR Frysja): «I byggeområder som grenser til friområdene langs elva, må bebyggelsens høyde holdes lav, 2–3 etg., slik at den ikke dominerer naturpreget langs elva.» Vi minner også om retningslinjen i KDP Akerselva Miljøpark: «Ved videre utbygging i Frysjaveien industriområde må det sikres åpne siktlinjer til parken fra Frysjaveien.»

I «Områdeanalyse for Frysja industriområde», utarbeidet av Plan- og bygningsetaten i 2006, ble føringene både for byggehøyde og siktlinjer fulgt opp, jf. s. 12 i VPOR Frysja hvor PBEs overordnede plankonsept fra 2006 gjengis. Områder merket med tallet «2», dvs. det aller meste av arealet mellom Frysjaveien og Akerselva, er her angitt som «område med lav tetthet mot friområde – 2–3 etg.». Fem siktlinjer er vist med rødt på plankonseptet fra 2006.

Selv om byrådets forslag til kommuneplan «Oslo mot 2030» åpner for en høyere tetthet enn det som lå til grunn for områdeanalysen, kan det, som PBE uttrykker det i VPOR Frysja, «i visse områder [...] være riktig å holde byggehøyden nede for å sikre kvalitet i elverommet og i de offentlige rom» (s. 13). Her har PBE et godt poeng. De landskapsmessige vurderingene som ble gjort i 1990 og 2006, er selvsagt like gyldige i dag, selv om byrådet presser på for høyere utnyttelse.

MAV vil understreke viktigheten av at bestemmelsen om byggehøyde i KDP Akerselva Miljøpark (1990) og høydeangivelsene i områdeanalysen (2006) videreføres. Det er av stor betydning at vestre elvebredd ikke blir dominert av en ruvende bebyggelse bakenfor.

Av områdeanalysens fem siktlinjer er kun de tre midterste beholdt på «Hovedkart VPOR Frysja» (s. 18), uten at det gis noen begrunnelse for dette. På hovedkartet har vi lagt inn igjen de to manglende siktlinjene med oransje (jf. vårt kartvedlegg, s. 1). Den søndre siktlinjen burde det være enkelt å få på plass. Den kan eventuelt gjøres smalere enn vi har vist på kartet.

Den nordre siktlinjen har vi vist med oransje kun i partiet ovenfor Frysjaveien. I dette partiet plasserer VPOR Frysja bebyggelsen langt nærmere Kjelsåsveien enn i dag, og utvider samtidig veibredden fra 14 m til 17 m, slik at avstanden mellom fortauet og bebyggelsens vegglinn kun blir 4 m på sørsiden av veien. Her bør bebyggelsen trekkes minst 5 m lenger vekk fra veien, slik at det kan etableres sykkelvei med 1,5 m bredde på sørsiden av Kjelsåsveien, samtidig som siktsonen/grøntsonen sør for sykkelvei og fortau utvides til minst 7,5 m bredde.

Selv om sykkelveien på nordsiden av Kjelsåsveien i VPOR Frysja er vist med trafikk i begge retninger, bør det også anlegges sykkelvei på sørsiden av veien, jf. alle sykkelveiene som er ment å munne ut i Kjelsåsveien fra sør. Innenfor planområdet er det ikke ønskelig at syklistene skal krysse over den trafikkerte Kjelsåsveien andre steder enn ved Frysjaveien.

#### Parkdragens bredde og gjenåpning av historiske bekker

På nedsiden av Frysjaveien er den nordre siktlinjen vist med rosa farge i et mindre parti og som grønnstruktur videre ned til Akerselva. Det rosa partiet ble i KDP Akerselva Miljøpark regulert til friområde (grønnstruktur), noe som også er tilfellet i forslaget til kommuneplan «Oslo mot 2030». På «Hovedkart VPOR Frysja» åpnes det for utbygging av det rosa feltet, uten at det er gitt noen begrunnelse for dette. Regulering til grønnstruktur må sikres både for dette rosa partiet og for de tre øvrige rosa partiene på kartet. Alle disse fire områdene var regulert til friområde (grønnstruktur) i KDP Akerselva Miljøpark. Forslagene om å redusere miljøparkens bredde langs vestsiden av Akerselva er ikke akseptable.

I VPOR Frysja gjengis føringen i KDP Akerselva Miljøpark om at «det skal anlegges sti langs vestsiden av elva i kanten av industriområdet Frysjaveien» (s. 9). Vi understreker betydningen av dette, dvs. at ny sti ikke legges for tett på selve elveløpet, men holder en viss avstand til elva der dette er mulig.

Det rosa feltet langs Kjelsåsveien er den øverste delen av et naturlig dalsøkk ned mot elva. Å sikre et bredt, grønt belte med vegetasjon i hele partiet fra Frysjaveien ned til Akerselva er svært viktig. Jf. også det «viktige utsynet» i form av en bred siktsektor som er vist i KDP Akerselva Miljøpark i dette partiet, dvs. fra krysset mellom Frysjaveien og Kjelsåsveien og ut mot Akerselva. Dette dalsøkket er også et glimrende sted for en bekkeåpning (med tilhørende sti fra veikrysset ned mot elva), jf. at nedbørsfeltet er stort (se kartet på s. 32 i VPOR Frysja).

De historiske bekkene innenfor planområdet er i dag lukket. Alle bekker av en viss størrelse bør nå gjenåpnes. De bekkene som ikke er foreslått gjenåpnet i VPOR Frysja, men som etter

vårt syn bør åpnes, er vist med svart farge på «Hovedkart VPOR Frysja» (vårt kartvedlegg, s. 1).

Helt i sør er to bekker i dag lagt i rør, én bekk på hver side av den vernede arbeiderboligen Svensenga. Begge bekkene kan enkelt gjenåpnes i sine historiske traseer fra skråningen vest for Frysjaveien og gjennom planområdet. Den søndre av de to bekkene renner ut i Akerselva sør for planområdet. På strekningen sør for planområdet (vist med stiplet rød linje) er denne bekken vanskeligere å gjenåpne, selv om også dette lar seg gjøre. Den nordre av disse to bekkene ligger fint til langs gangveisystemet på nordsiden av Svensenga og bør være den første som gjenåpnes. Kostnadene ved gjenåpning av denne bekken bør legges inn i én eller flere av utbyggingsavtalene for planområdet, og med en rekkefølgebestemmelse hvor det fremgår at bekken skal være gjenåpnet før det gis midlertidig brukstillatelse for ny bebyggelse i Kjelsåsveien 27.

Vi støtter forslaget om å åpne «den historiske sidebekken i det sørlige parkdraget» (tiltak 8) som PBE har lagt inn på «Hovedkart VPOR Frysja». Vi stusser imidlertid over at parkdraget kun får en minimumsbredde på 17 m og en minimumsavstand mellom bebyggelsen på 21 m (s. 29). I forslaget til kommuneplan «Oslo mot 2030» er *minimumskravet* 12 m til bebyggelse på hver side av sidebekker. Jf. foreslått retningslinje til § 13.3 Vassdrag: «Innenfor en sone på minimum 20 meter fra vannkant for hovedløp og minimum 12 meter fra vannkant for sideløp bør det ikke oppføres ny bebyggelse, nye anlegg eller gjøres vesentlige terrenginngrep.» Minimumsavstanden mellom bebyggelsen må økes til 26 m for å få plass til en 2 m bred bekk og samtidig tilfredsstill § 13.3.

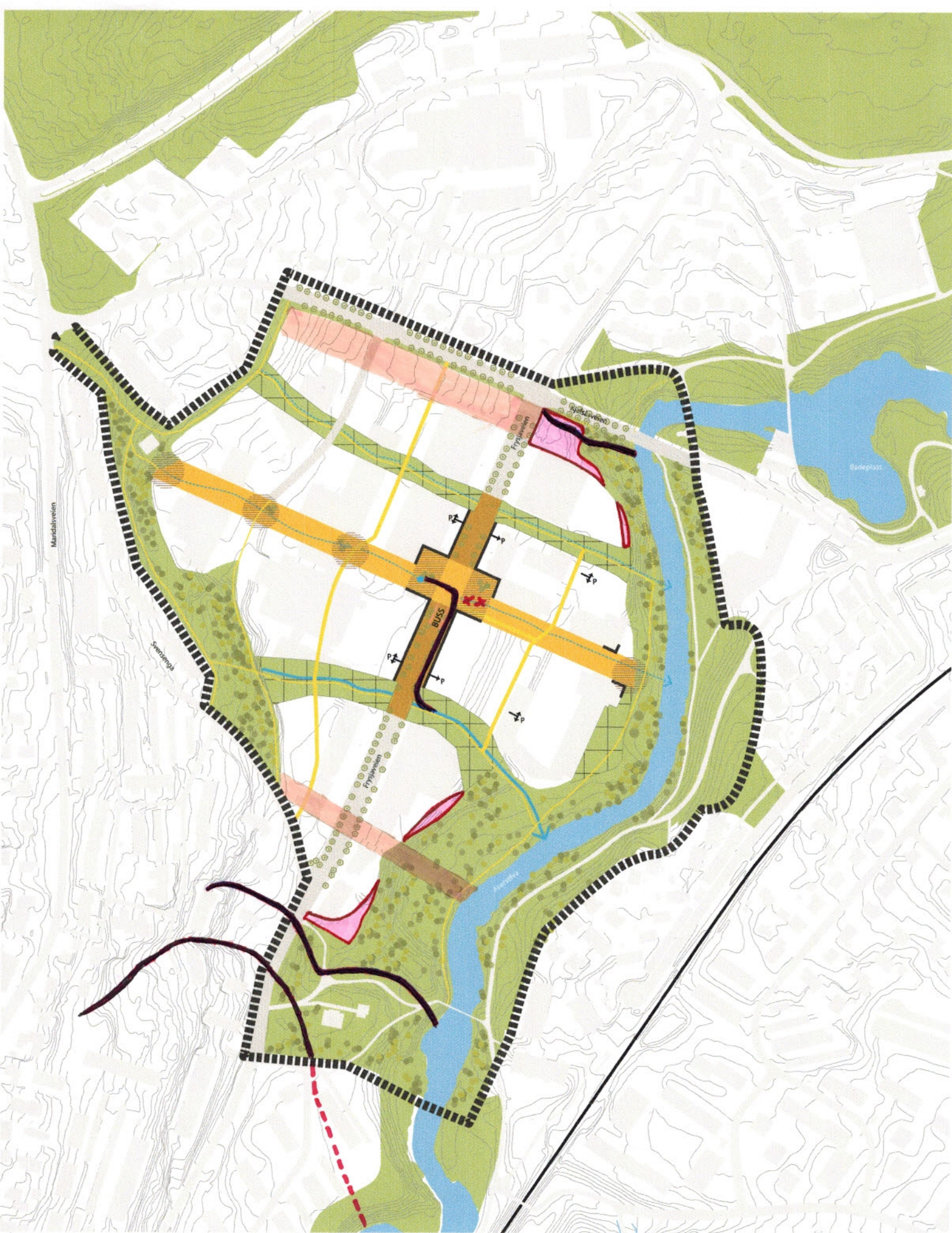
Minimumsavstanden mellom bebyggelsen bør økes til 26 m også for den delen av tiltak 1 (allmenningen) som ligger vest for Frysjaveien, jf. at det også her er snakk om å åpne et historisk bekkeløp. Fra planlagt dam på vestre del av Frysja torg (tiltak 7) bør bekken føres under Frysjaveien og videre sørover langs østsiden av veien, dvs. i sin historiske trasé. Jf. innlagt bekk langs østsiden av Frysjaveien ned til sammenløpet av de to sidebekkene ved «det sørlige parkdraget» (tiltak 8). Overvannsrenna som PBE har lagt inn fra den østre delen av Frysja torg og østover til Akerselva, bør fjernes på selve torget og først begynne øst for torget slik at lesningen av bekkens historiske trasé ikke forvanskes. Jf. det mer detaljerte kartet (kartvedlegget, s. 2) for løsningen ved Frysja torg. I allmenningen vest for torget bør det ikke etableres overvannsrenne, men foretas en reell bekkeåpning.

For å få plass til bekken langs østsiden av Frysjaveien, bør bredden på grøntområdet mellom fortau og sykkelfelt utvides fra 2,5 m til minimum 4,0 m. Det gir plass til både bekk og trær. Vi stusser over at det ikke er satt av plass til busslomme verken på sørsiden eller nordsiden av Frysja torg. Med de hyppige bussavgangene som er helt nødvendig om en skal kunne betjene befolkningsveksten i planområdet, vil bilkøene bli lange bak holdeplassene ved Frysja torg.

Vennlig hilsen  
Miljøforeningen Akerselvas Venner

Thrond Berge Larsen (sign.)  
leder





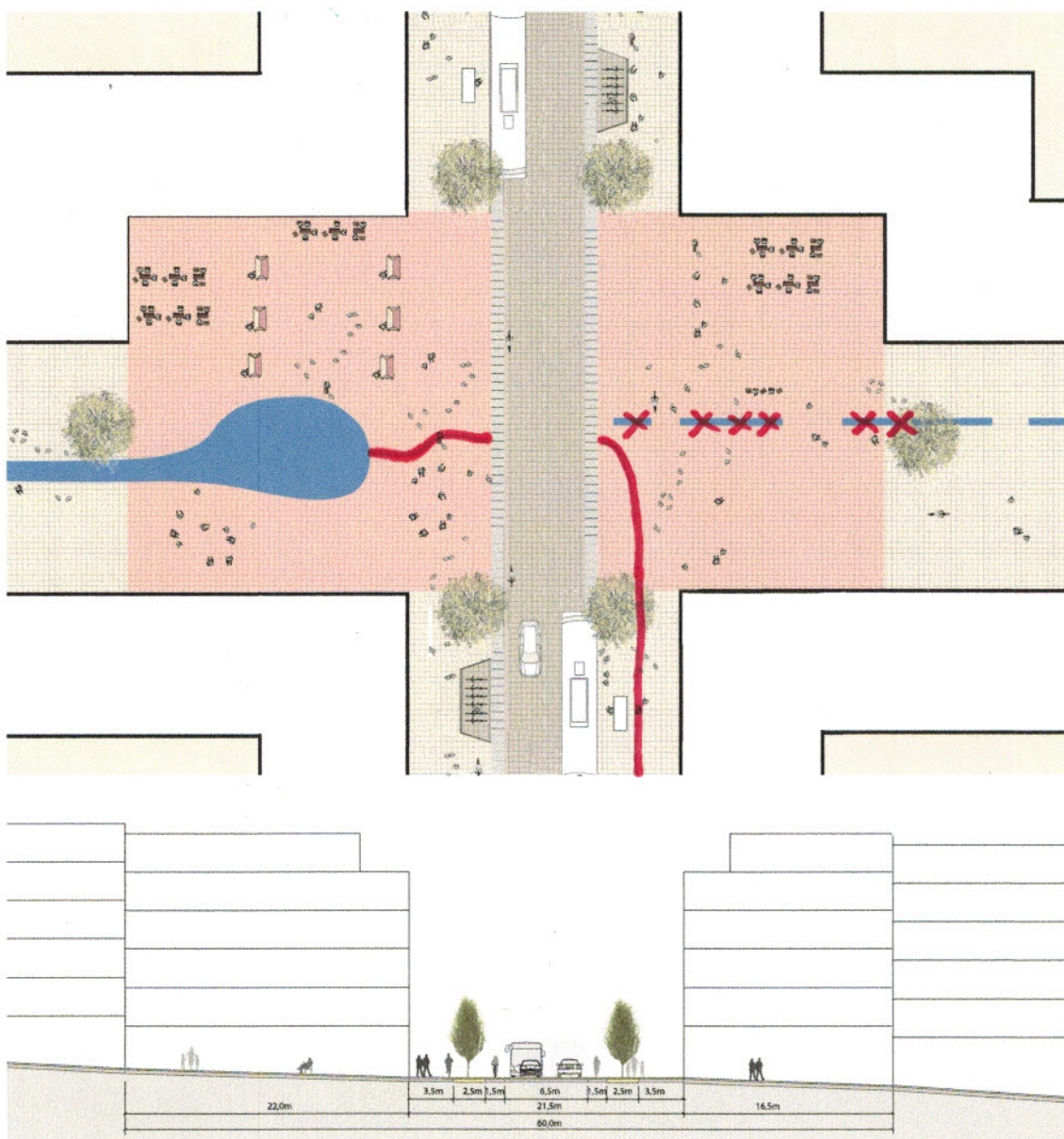


## 5.4. Frysja torg

### Frysja torg (tiltak 7)

Frysja torg på ca. 1000 kvm ligger der allmenningen og strøksgata krysser hverandre. Det skal være høy standard på materialer, møbler og beplantning og torget skal inneholde et vannelement som del av overvannshåndteringen i området. Torgets utforming skal samsvare med beplantning og møblering i allmenningen. Alle bygninger som grenser til torget skal ha en aktiv førsteetasje med publikumsrettede funksjoner og inngangsdører direkte fra torget.

Torget skal ha en helhetlig karakter som gjør at den trafikale situasjonen blir oversiktlig i tillegg til å binde begge sider av strøksgata sammen til ett torg. Dette kan oppnås ved samme type gatebelegning, møblering og belysning. Torget skal ha en helningsgrad på maksimum 3 grader og det skal legges tilrette for sitteplasser, uteservering og torgfunksjoner på plassen. Det skal etableres et nytt busstopp i tilknytning til Frysja torg.



Snittet og plandiagrammet viser mulig utforming av Frysja torg