



Oslo kommune Plan- og bygningsetaten

Plan- og bygningsetaten
Kundesenteret
HER

Dato: 07.04.2011

Deres ref:

Vår ref (saksnr): 201004461-39
Oppgis alltid ved henvendelse

Saksbeh: Kirsten Kvam

Arkivkode: 512.1

KUNNGJØRING OM OFFENTLIG ETTERSYN - GANG-/SYKKELBRO OVER GRENSEVEIEN MELLOM ENSJØ OG HOVINOMRÅDET- FRIST 11.4.2011 - 23.05.2011- DETALJREGULERING

Plan- og bygningsetaten har : **31.03.2011**, med hjemmel i plan- og bygningslovens § 12-10 og i henhold til delegert myndighet, vedtatt å legge ovennevnte planforslag ut til offentlig ettersyn og sende det på høring.

Området foreslås regulert til samferdselsanlegg og grøntstruktur for å legge til rette for at gang-/sykkelveien skal kunne krysse Grenseveien planskilt på en bro. Dette vil gi en sikrere og raskere kryssing av den 4-felts bilveien. Plan- og bygningsetaten anbefaler forslaget og vurderer forslaget til å ha tilstrekkelig detaljregulering til at byggetiltak er detaljavklart i plan.

Planforslag til offentlig ettersyn er tilgjengelig som plankunngjøring og i saksinnsyn på Plan- og bygningsetatens nettsider <http://www.pbe.oslo.kommune.no> på vår referanse.

Orientering om planforslaget kan fås ved henvendelse til Plan- og bygningsetatens kundesenter, Vahls gate 1.

Varslingsbrev med planforslaget kan også ses på:

- Informasjonssenteret i Rådhuset,
- Deichmanske bibliotek : Arne Garborgs plass 4
- Opplysningstjenesten i bydel : Gamle Oslo, Platous gate 16 og Bydel Grünerløkka, Markveien 57, inngang Korsgata.

Høringsfrist

Eventuelle bemerkninger til planforslaget må sendes Plan- og bygningsetaten **senest : 23.05.2011**. Vi gjør oppmerksom på at også innsigelser fra myndigheter med innsigelsesrett må sendes innen fristen. Vennligst oppgi saksnummer.

Vi ber om at bemerkningen gjøres kort, evt. at det lages et sammendrag på 1/2-1 side egnet for trykking. Bemerkninger som kommer inn er grunnlaget for å bearbeide planforslaget og saksfremstillingen før saken sendes videre til byrådet. Vi har dessverre ikke kapasitet til å gi hver enkelt innsender et personlig svar, men vil kommentere bemerkningene samlet i vår fremstilling til byrådet. Kopi av bemerkningene følger saken når den sendes til politisk behandling.

Byrådet avgir sin innstilling til byutviklingskomiteen som behandler saken med de bemerkninger som er kommet inn. Deretter vil saken bli lagt frem for bystyret til endelig godkjenning. Når endelig vedtak er



Plan- og bygningsetaten
Boks 364 Sentrum
0102 Oslo

Besøksadresse:
Vahls gate 1, 0187 Oslo
www.pbe.oslo.kommune.no

Sentralbord: 02 180
Kundesenteret: 23 49 10 00
Telefaks: 23 49 10 01
E-post: postmottak@pbe.oslo.kommune.no

Bankgiro: 6003.05.58920
Org.nr.: 971 040 823 MVA

fattet, vil det bli gitt melding både ved brev og ved kunngjøring i Aftenposten samt som plankunngjøringer på etatens nettsider <http://www.pbe.oslo.kommune.no>. Vedtaket kan da påklages.

PLAN- OG BYGNINGSETATEN

Kundesenteret



Thor Øivind Løvås (Sign)

Kundekonsulent

Vedlegg



Gang-/ sykkelbro over Grenseveien mellom Ensjø og Hovinområdet

Planforslag til offentlig ettersyn

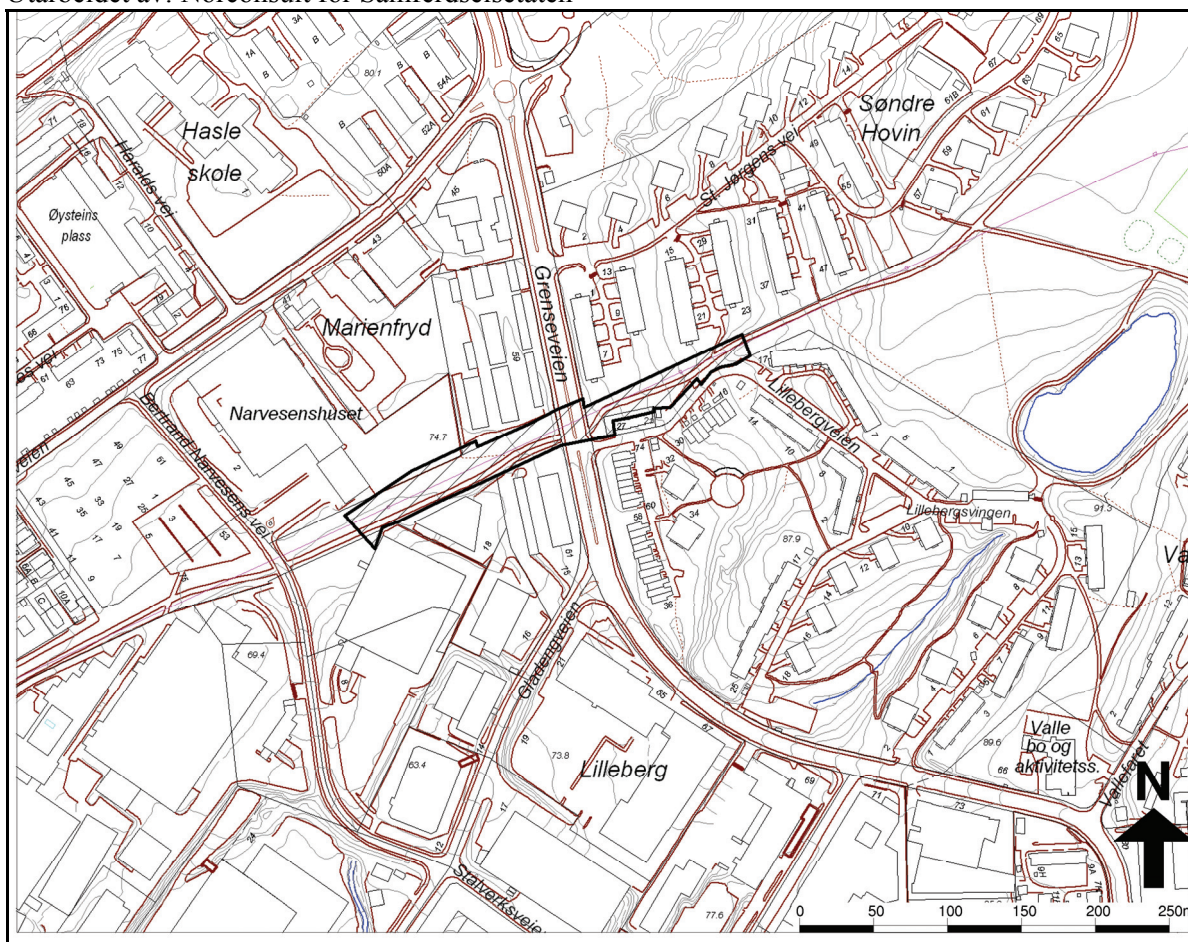
Detaljregulering

Området foreslås regulert til samferdselsanlegg og grøntstruktur for å legge til rette for at gang-/ sykkelveien skal kunne krysse Grenseveien planskilt på en bro. Dette vil gi en sikrere og raskere kryssing av den 4-felts bilveien.

Plan- og bygningsetaten anbefaler planforslaget og vurderer forslaget til å ha tilstrekkelig detaljering til at byggetiltak er detaljavklart i plan.

Plan- og bygningsetaten ber om bemerkninger til forslaget i løpet av høringsperioden som er oppgitt i varslingsbrev.

Utarbeidet av: Norconsult for Samferdselsetaten



Bydel: Grünerløkka og Gamle Oslo
Gnr./bnr.: 122/ 1, 122/ 199
Saksnummer oppgis alltid ved henvendelse

Saksnummer: 201004461
Dokumentnummer: 31



Plan- og bygningsetaten

Boks 364 Sentrum
0102 Oslo

Besøksadresse:
Vahls gate 1, 0187 Oslo
www.pbe.oslo.kommune.no

Sentraltbord: 02 180
Kundesenteret: 23 49 10 00
Telefaks: 23 49 10 01
E-post: postmottak@pbe.oslo.kommune.no
Bankgiro: 6003.05.58920
Org.nr.: 971 040 823 MVA

INNHold

Plan- og bygningsetatens saksfremstilling

Faktaark	side	3
Saksgang	side	3
Sammendrag	side	4
Plan- og bygningsetatens kommentarer til forhåndsuttalelser	side	5
Plan- og bygningsetatens foreløpige vurdering	side	6
Forminsket plankart	side	8
Planbestemmelser	side	9
Vedtak om offentlig ettersyn	side	10

Trykte vedlegg

1. Forslagsstillers planbeskrivelse
2. Samrådsinnspill
3. Forhåndsuttalelser
4. ROS-analyse

Utrykte vedlegg kan sees på saksinnsyn på Plan- og bygningsetatens nettside:

1. Plankart i målestokk 1:500 dokument 201004461-37

FAKTAARK

Forslagsstiller: Samferdselsetaten, Strømsveien 102 0609 Oslo, tlf. 02180,
postmottak@sam.oslo.kommune.no

Konsulent: Norconsult, Vestfjordgaten 4 1338 Sandvika, tlf. 67571000,
firmapost@norconsult.com

Eieropplysninger

Gnr. 122 bnr. 1, Oslo kommune, Eiendoms- og byfornyelsesetaten
Gnr. 122 bnr. 199, Lilleberg borettslag

Arealstørrelse – planområde

Planområdet totalt: 5110 m²

Areal for hvert formål:

Gangvei/gangareal 1320 m²

Sykkelvei 890 m²

Park 2900 m²

Vurdering av forskrift om konsekvensutredning.

Planforslaget er vurdert i henhold til plan- og bygningslovens § 12-10 første ledd, jf. § 4-2 med tilhørende forskrift.

Planforslaget faller ikke inn under forskriftens virkeområde og skal derfor ikke konsekvensutredes.

Kunngjøring og varsling

Igangsetting av planarbeidet ble kunngjort den 15.09.2010 i Aftenposten og på Samferdselsetaten nettsider den 10.09.2010. Grunneiere og andre rettighetshavere er varslet ved brev sendt ut den 10.09.2010

SAKSGANG

Etter offentlig ettersyn vil innkomne bemerkninger bli referert, kommentert og eventuelle endringer innarbeidet. Saken er planlagt oversendt rådhuset for politisk behandling 2.kvartal.

SAMMENDRAG

Bakgrunn

Planområdet strekker seg over et område på begge sider av Grenseveien. Hovedsykkelveiruten "Østre Aker vei" og turvei D2 går gjennom planområdet. Gang-/ sykkelveien krysser i dag Grenseveien i en lysregulert overgang mellom Ensjø og Valle Hovin.

På vestsiden strekker planområdet seg 100 meter inn i den regulerte Tiedemansparken, på østsiden opp mot Valle Hovin er arealene langs gang-/sykkelveien gressbelagt med boligbebyggelse langs sidene. Terrenget skråner fra øst mot vest. Fra Grenseveien og østover mot Valle Hovin stiger terrenget (stigningen er mellom 7 og 9 %) Vest for Grenseveien, mot Bertrand Narvesensvei er terrenget relativt flatt og her går Hovinbekken i rør under bakken.

En planskilt gang-/ sykkelbro over Grenseveien er vist i *Veiledene prinsipplan for det offentlige rom for Ensjø (VPOR)*, vedtatt 28.02.2007. Ensjøområdet skal ifølge planen ha et urbant preg.

I planområdets lengderetning er det nedgravd høystspentledninger, VA-anlegg, hovedforsyningsanlegg for fjernvarme og telekabler.

Beskrivelse av planforslaget

Planforslagets intensjon er å legge til rette for at gang-/sykkelveien skal kunne krysse Grenseveien planskilt i en bro. Dette vil gi en sikrere og raskere kryssing av den 4-felts bilveien. Signalreguleringen er tenkt beholdt for å betjene de tilliggende bussholdeplassene.

Planforslaget søker en planløsning og terrengbearbeiding for gang-/sykkelbro over Grenseveien som sikrer kvalitet i Tiedemansparken, gode sammenhenger i parken og i forhold til boligområdene rundt, samt trafiksikkerhet mellom syklistene og gående over broen, og der broen lander i parken.

Planområdet foreslås omregulert til Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur - gangvei, sykkelvei, og grøntstruktur - park på begge sider av Grenseveien. I forslag til reguleringsbestemmelser står det at broen skal fremstå som lett og slank.

Planforslaget vurderes til å ha tilstrekkelig detaljering til at byggetiltak er detaljvklart i plan.

Forhåndsuttalelser

Det er innkommet 9 forhåndsuttalelser.

1. Byantikvaren 06.10.2010
2. Undervisningsbygg Oslo KF 08.10.2010
3. Vann og avløpsetaten 30.09.2010
4. Friluftsetaten 18.10.2010
5. Fylkesmannen i Oslo og Akershus 04.10.2010
6. Hafslund Nett AS 15.09.2010
7. Hafslund Fjernvarme 27.09.2010
8. Syklistenes Landsforening i Oslo 26.09.2010
9. Grønsund forretningsførsel AS 07.10.2010

1. Byantikvaren har vurdert saken og krever ikke en arkeologisk registrering av planområdet, jf lov om kulturminner av 9. juni 1978 nr 50 § 9.

4. Friluftsetaten mener det er vanskelig å kombinere en hovedsykkeltrasé med barns og unges lek i parken, det kan også oppstå farlige situasjoner mellom publikum som oppholder seg og leker i parken og transportsyklister. Friluftsetaten mener det er uheldig at broen beslaglegger såpass store deler av parken fysisk, men også visuelt ved at den løfter seg fra terrenget inne i selve parkrommet. Friluftsetaten ønsker primært at broen ikke bygges, sekundært at tverrprofilet blir smalere og at det må gjøres gode fartsdempende tiltak i forbindelse med broen.

9. Grønsund Forretningsførsel AS bemerker at de har tillatelse fra Trafikketaten til å benytte gangveien inn fra Joh.Andresenvei som fører til baksiden av deres bygg (Gnr. 122 Bnr. 393). Grønsund Forretningsførsel lurer på om kjøreveien som er der i dag fortsatt vil bli værende. Grønsund Forretningsførsel vil ikke godkjenne tiltak som vil berøre sin eiendom og dets tilgang/ ferdsel til denne.

Forslagstillers tilsvare til bemerkninger

Til Friluftsetaten

Forslagstiller er enig i at brokonstruksjonen vil beslaglegge deler av parkarealet, men mener like fullt at det ikke er uforenlig med tilrettelegging og bruk av parken til ballspill og lek. Tiltaket vil også styrke gang-/ og sykkelforbindelsen til denne parken og forbinde parken med andre tiliggende friområder. Ved store arrangementer på Valle Hovin og en evt. ny fotballstadion på Valle vil det være rushperioder der det vil være behov for stor kapasitet på gangveisystemet til og fra området. Disse forholdene gjør at bredden på broen ikke bør reduseres. Det er tilstrebet å gi broen et så tynt og smekkt uttrykk som mulig sett fra sidearealene. Det er innarbeidet tiltak i planforslaget som skal redusere konflikt mellom transportsyklister og andre myke trafikanter.

Til Grønsund forretningsførsel

Forslagstiller har ikke funnet dokumentasjon på at det finnes en avtale mellom Oslo kommune og Grønsund forretningsførsel angående bruk av gang-/ og sykkelvei som atkomst til bygget. Gjeldende skiltvedtak tillater ikke kjøring til eiendommen på gang-/ sykkelveien.

Nylig vedtatt reguleringsplan for Tiedemansparken åpner ikke for at eiendommen kan bruke parkarealet eller gang-/ og sykkelvei til atkomst til eiendom 122/93. Det er trafiksikkerhetsmessig uheldig og ikke ønskelig at det tillates kjøretrafikk på gang-/ og sykkelveier. Med bakgrunn i dette åpnes det ikke for kjørbare atkomst til eiendom 122/93 via planområdet. Atkomst fra 122/93 til offentlig kjøreareal må løses på egen grunn.

PLAN- OG BYGNINGSETATENS KOMMENTARER TIL FORHÅNDSUTTALELSER

Det vises det til etatens foreløpige vurdering.

PLAN- OG BYGNINGSETATENS FORELØPIGE VURDERING

Overordnede mål

Planforslaget er innenfor de rammer og føringer som overordnede planer og rikspolitiske retningslinjer har lagt. Det fremgår at kryssingen er en viktig del av turveinettet (turvei D2) og hovedsykkelveiforbindelsen (rute Østre Aker vei). Videre fremheves det at en sikker og god kryssing av Grenseveien er et viktig grep for å styrke disse.

Trafikksituasjon

En bro over Grenseveien er et nødvendig tiltak for å oppnå trafikksikkerhet for myke trafikanter over den stadig mer trafikkerte veien. Bil og kollektivtrafikken vil på sin side oppleve bedre trafikkavvikling i Grenseveien fordi færre gående og syklende vil krysse bilveien i plan.

Landskap

Forslagstiller fremmer et forslag der terrenget i Tiedemansparken skråner opp mot Grenseveien slik at veien visuelt blir skjult sett fra parken og at parken derfor flyter over i gressletta opp til Valle Hovin. En slik terrengbearbeiding vil dempe Grenseveien som en visuell barriere i landskapet. Broen i planforslaget vurderes som godt integrert i Tiedemansparken.

Estetikk og byggeskikk

Valg av form, materiale og belysning vil gi broen et urbant og lett uttrykk. Omkringliggende bebyggelse skal i minst mulig grad sjeneres av innsyn og belysning fra broen.

Barn og unges interesser

En gang/- sykkelbro vil gi en enklere og mer trafikksikker forbindelse mellom bolig- og grøntområder, deriblant Tiedemansparken. En brokonstruksjonen vil på den annen side oppta en del av det regulerte parkarealet i Tiedemansparken og vil således redusere lekearealet for barn og unge.

Barn som ikke velger gang/- sykkelbroen fordi den forlenger f.eks. skoleveien, kan velge lyskryss som et trafikksikkert alternativ.

Universell utforming/ tilgjengelighet for alle

Verken broen eller eksisterende veilenker fra Grenseveien opp til Valle Hovin vil fullt ut tilfredsstille stigingskrav for universell utforming. Det bør derfor arbeides for at en alternativ gangsykkelvei legges gjennom Teglverkstomta der stigningsforholdene er gunstige. Det pågår i dag et planarbeide for Teglverkstomten med en slik løsning (forslagsstillers planbeskrivelse side 23-24).

Interessekonflikter

Det er en potensiell interessekonflikt mellom folk som ønsker et rolig parkmiljø og transportsyklister som ønsker rask gjennomkjøring av parken. Gode fartsreducerende tiltak er vist i planen særlig der broen lander i parken for å dempe konflikten.

Verneinteresser

Det er ikke gjort funn av biologisk mangfold eller automatisk fredete kulturminner som betyr at det må tas særskilte hensyn til verneinteresser i planområdet.

Teknisk infrastruktur

Hensynet til ledninger og kabler må følges opp av forslagstiller i anleggsfasen.

Risiko- og sårbarhet

ROS-analysen har vurdert planforslaget opp mot fare for skred, masseutglidning, flom, virksomhetsfare og stråling fra høytspenningsanlegg. Analysen konkluderer med at de disse temaene innebærer liten fare i området. Unntaket er trafikkfare mellom myke trafikkanter i sonen der broen lander i parken, og da særlig mellom syklende og gående (særlig barn). Avbøtende tiltak for å hindre slike ulykker er vist i planen.

Anleggsperioden

Oslo kommunes særforskrift om begrensnig av støy, vedtatt i 1974 som tillegg til helseforskriftene i Oslo kommune, skal følges i anleggsperioden.

Foreløpig konklusjon

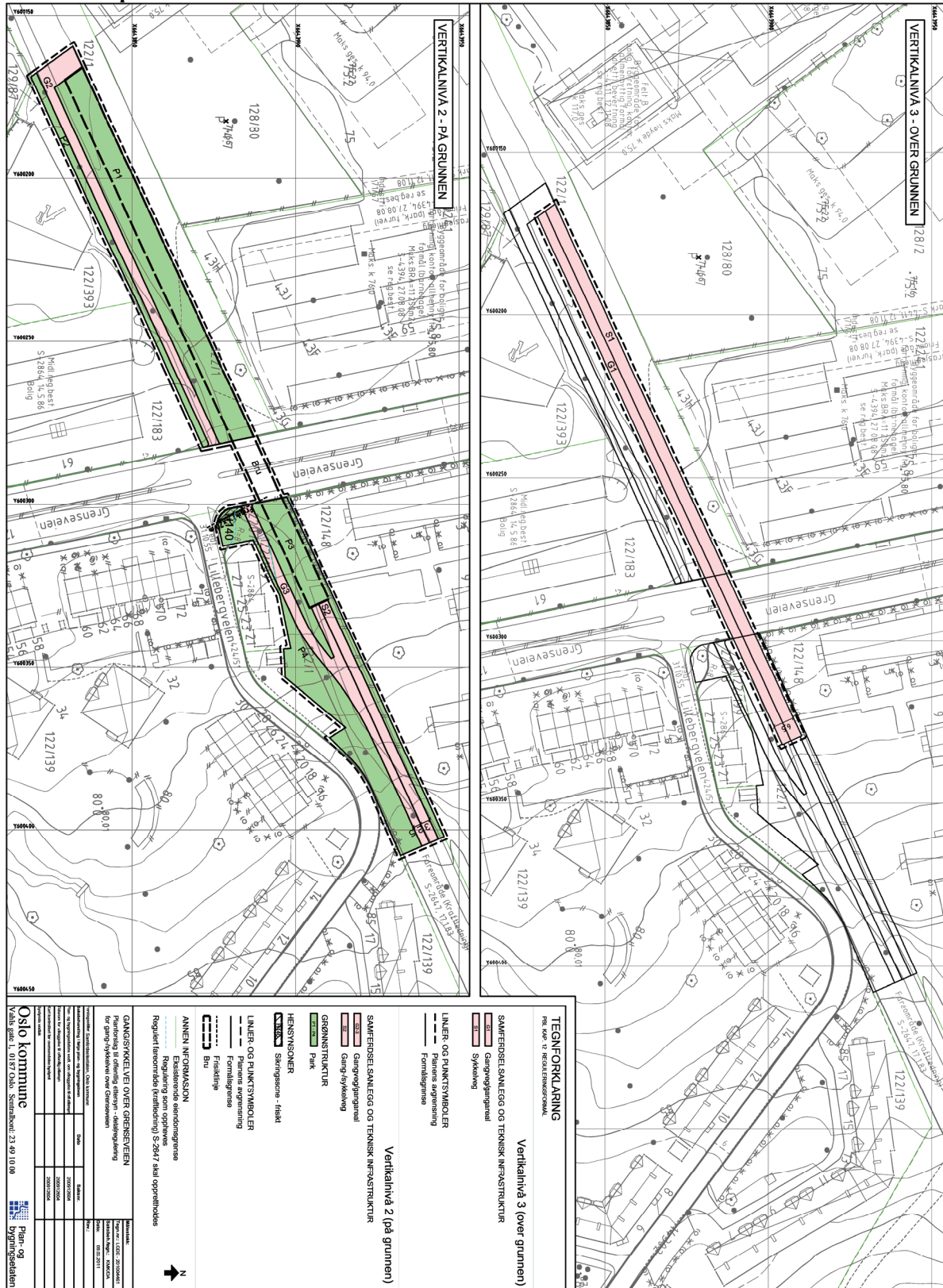
Planforslaget er i samsvar med overordnede planer som gjelder for området.

Plan- og bygningsetaten ser at det er behov for gang/ sykkelbro over Grenseveien i dette området, og vurderer broen vist i planforslaget som godt integrert i Tiedemansparken.

Broen anses tilstrekkelig detalavklart i planforslaget.

Plan- og bygningsetaten anbefaler planforslaget.

Nedskalert plankart



DETALJREGULERING -
FORSLAG TIL REGULERINGSBESTEMMELSER FOR:
SYKKEL - GANGBRO OVER GRENSEVEIEN, ENSJØ - VALLE HOVIN
Gnr.122 Bnr.1 m.fl.

§ 1 Avgrensning

Det regulerte området er vist på plankart merket kartnummer LGDE-2010004461 og datert 09.03.2011.

§ 2 Arealformål og hensynssoner

Området reguleres til:

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur:

- Gangvei/gangareal (G1 - G3)

- Gang-/sykkelvei (S1 - S2)

Grønnstruktur:

Park (P1 - P4)

Reguleringsformål under sykkel-/ gangbro opprettholdes der ikke annet er vist på reguleringskartet.

§ 3 Gangvei/gangareal (G1)

Gangvei/ gangareal (G1) skal ha minimum frihøyde på 4,7 meter over Grenseveien.

§ 4 Gang-/sykkelvei (S1)

Sykkelvei (S1) skal ha minimum frihøyde på 4,7 meter over Grenseveien.

§ 5 Annen veigrunn - Grøntareal

Arealer vist som annen veigrunn - grøntareal skal enten tilsås og beplantes, steinsettes eller gis annen tilfredsstillende estetisk behandling.

§ 6 Park (P1 - P4)

Innenfor formålet tillates det etablert broøyler og andre konstruksjoner i tilknytning til bro.

Hovinbekken skal renne åpent gjennom parken og knytte seg til vestre bekkedrag.

§ 7 Fellesbestemmelser

Utforming

Det skal tas estetiske og landskapsmessige hensyn når det gjelder utforming, materialbruk og tilpasning til de nære omgivelsene og bebyggelsen. Utbygger skal minimalisere nødvendige terreng og vegetasjonsinngrep. Brokonstruksjonen skal utformes på en slik måte at den fremstår som lett og slank.

§ 8 Anleggsperioden

Det skal sikres fremkommelighet for gående og syklende gjennom hele anleggsperioden. Det skal gjøres tiltak for å unngå støvspredning fra anleggsområdene.

VEDTAK OM OFFENTLIG ETTERSYN

Plan- og bygningsetaten vedtar med hjemmel i plan- og bygningslovens § 12-10 og i henhold til delegert myndighet vedtatt av bystyret 17.06.2009, lagt ut til offentlig ettersyn.

Forslag til detaljregulering med reguleringsbestemmelser Grenseveien 59 - 61, Ensjø, Valle Hovin som reguleres fra friområde - park, friområde og byggeområde - bolig til

- Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur
 - Gangveg/gangareal
 - Gang-/sykkelveg
- Grøntstruktur
 - Park
- Hensynssoner
 - Sikringssone - friskt

som foreslått av Samferdselsetaten, vist på kart merket Plan- og bygningsetaten, LGDE-201004461, datert 09.03.2011.

PLAN- OG BYGNINGSETATEN

Dette dokumentet er elektronisk godkjent 31.03.2011 av:

Kirsten Kvam - Saksbehandler
Målfrid Nyrnes - Avdelingsleder



Forslagsstillers planbeskrivelse

Sykkel - gangbro over Grenseveien, Ensjø - Valle Hovin

Planforslag til prosjektavklaring

Utarbeidet av: Norconsult for Samferdselsetaten

Innhold

1. FORENKLET ILLUSTRASJON.....	2
1.1 Skisse – eksisterende situasjon.....	2
1.2 Skisse - mulig fremtidig situasjon	2
2. BAKGRUNN	3
3. EKSISTERENDE FORHOLD.....	3
3.1 Lokalisering og bruk	3
3.2 Planområdet og forholdet til tiliggende arealer	3
4. PLANSTATUS	7
4.1 Overordnede føringer og gjeldende planstatus	7
5. MEDVIRKNING	9
5.1 Innspill ved kommunalt samråd	10
5.2 Forhåndsuttalelser	11
6. FORSLAGSSTILLERS FAGLIGE BEGRUNNELSE	14
7. PLANFORSLAG	20
8. KONSEKVENSER AV FORSLAGET	22
9. ILLUSTRASJONER.....	28
10. TIDLIGERE POLITISKE VEDTAK	31

1. FORENKLET ILLUSTRASJON

1.1 Skisse – eksisterende situasjon



1.2 Skisse - mulig fremtidig situasjon



2. BAKGRUNN

Plan- og bygningsetaten har utarbeidet en veiledende prinsipplan for det offentlige rom (VPOR) for Ensjø. Prinsipplanens hovedidé er at grøntområder, parker og plasser i planområdet bindes sammen i et sammenhengende offentlig nett. Nye offentlige rom på Ensjø ønskes også knyttet sammen med omkringliggende områder og viktige eksterne målpunkter som Kampen park, Tøyenparken og de store grøntområdene på Valle Hovin. I VPOR'en er forbindelsen over Grenseveien vist som en av de viktigste gang- og sykkel forbindelsene til og fra Ensjø som ønskes utviklet eller styrket. Kryssingen er der illustrert med en gangbro i prinsipplanen.

Forut for planarbeidet er det utarbeidet et forprosjekt der kryssingen av Grenseveien ble nærmere vurdert. I forprosjektet ble gang-/sykkelveibro, undergang, kryssing i plan og kombinasjoner av disse vurdert. Det ble også vurdert å senke Grenseveien for å redusere bruspennet på gang- og sykkelbro.

Gang- og sykkelbro, i kombinasjon med kryssing i plan, ble vurdert til å være det beste alternativet. Med bakgrunn i dette ble det utarbeidet et nytt forprosjekt for gang- og sykkelbro. Dette forprosjektet er grunnlaget for foreliggende planforslag.

Hensikten med planforslaget er å knytte grøntområder og viktige målpunkter sammen. Gang- og sykkelbroen skal gi en raskere og mer trafikksikker forbindelse over Grenseveien for både syklende og gående.

Gjeldende regulering av området åpner ikke for bygging av bro. Det må av den grunn gjennomføres en detaljregulering.

3. EKSISTERENDE FORHOLD

3.1 Lokalisering og bruk

Planområdet krysser Grenseveien og er en forbindelse mellom Søndre Hovin og Ensjø / Lille Tøyen. Området ligger i grensen mellom bydel Grünerløkka (nord) og Bydel Gamle Oslo (sør). Planområdet er på ca. 4,3 daa. Planområdet er i dag en gang- og sykkelvei med et grøntareal på begge sider. Gang- og sykkelveien går over Grenseveien i en signalregulert plankryssing.

3.2 Planområdet og forholdet til tiliggende arealer

Natur- og ressursgrunnlaget

Planområdet er en del av hovedsykkelveien fra Lørenskog til Oslo Sentrum ("Østre Aker vei"). Det er også ett ledd i turvei D2 som går gjennom Ensjøbyen og videre ned til Tøyen. Gang-, sykkel og turveien er en viktig forbindelse for gående og syklende mellom Kampen park, Tøyenparken og de store grøntområdene på Valle Hovin.

Naturmangfoldsloven

De omkringliggende områder vest for Grenseveien er preget av industribebyggelse, kontorer og parkeringsplasser. De omkringliggende områder øst for Grenseveien består av boligbebyggelse. Det er kjent at dammen på Hovin kan tidvis huse salamander.

Landskap

Fra Grenseveien og østover mot Valle Hovin stiger terrenget (stigningen er mellom 7 og 9 %). Øst for Grenseveien, på Valle Hovinsiden, er arealene langs gang- og sykkelveien gressbelagt. På nordsiden av gang- og sykkelveien er det plantet tujahekk og noe høyere buskplantning.

Vest for Grenseveien, mot Bertrand Narvesensvei, er terrenget relativt flatt. Terrenget nord for gang- og sykkelveien er gressbelagt. Langs sørsiden av gang- og sykkelveien er det plantet lave busker og enkelte mindre trær.

Hovinbekken

Hovinbekken er lukket gjennom Ensjøområdet. Bekken går i dag i kulvert, fra Økern, krysser Grenseveien ved Hovinveien 45 (Shellstasjonen) og går videre gjennom tomt Grenseveien 59 - 61. Hovinbekken tilføres i dag noe spillvann, både fra feilkoblinger og utlekking fra spillvannsnett.

Eiendomsforholdforhold

Vest for Grenseveien

Gnr. 122 bnr. 1 - Oslo kommune EBY

Gnr. 122 bnr. bnr. 393 - Kommunal Landpensjonskasse (KLP)

Gnr. 129 bnr. 87 - Johan H. Andresen

Gnr. 128 bnr. 80 - Bertrand Narvesensvei 2 AS

Grenseveien

Gnr. 999 bnr. 812 - Uregistrert grunn

Øst for Grenseveien

Gnr. 122 bnr. 199 - Lilleberg borettslag

Gnr. 122 bnr. 139 - Lilleberg Borettslag

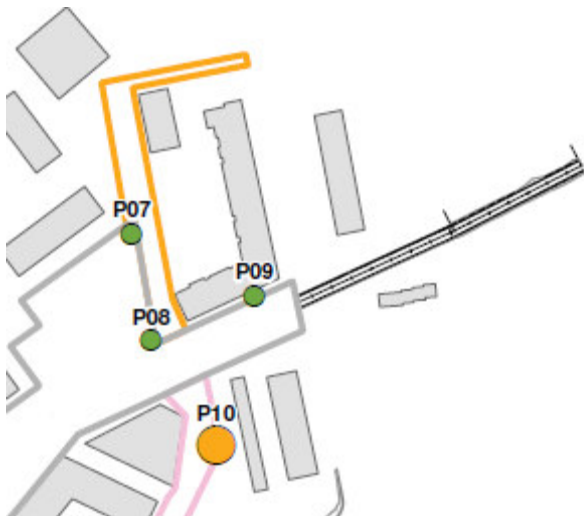
Gnr. 122 bnr. 1 - Oslo kommune, EBY

Verneinteresser

Det er ingen registrerte verneinteresser innenfor planområdet.

Miljøfaglige forhold

Ensjøområdet har fra begynnelsen av 1900-tallet vært brukt til ulike industri- og verkstedvirksomhet. Området er i dag preget av næringsvirksomhet, bilforretninger og bilverksteder. I tillegg har området vært preget av menneskelig aktivitet, industri, trafikk og ulike virksomheter gjennom en årrekke. Dette har ført til at massene har fått et svakt forhøyet innhold av forurensninger, spesielt tungmetaller. Tilkjøpte fyllmasser kan også ha hatt et forhøyet innhold av forurensninger. Det er gjennomført miljøtekniske undersøkelser Tidemannsparken vest for Grenseveien. Undersøkelser er gjort i flere punkter som brukes som indikator på den generelle forurensningssituasjonen for delområder. Punktene tatt ved planområdet (P07- P09) viser at det er lett forurensede masser i området. Det er også en registrering i et punkt like sør for planområdet (P10) hvor det er sterkt forurensede masser.



Trafikkforhold

Grenseveien er en viktig hovedvei som knytter sammen Ring 2, fra Carl Berners plass, og E6 ved Helsfyr. Veilenken har videre en viktig funksjon for fordeling av trafikk til og fra områdene Hasle, Lille Tøyen, Valle-Hovin og Helsfyr. Veibanen er totalt ca. 15 m bred inklusiv en 1,5 m bred midtdeler. Det er to kjørefelt i hver retning, men det ene feltet er regulert som kollektivfelt i retning mot øst. Det er fortau på begge sider av kjørebane.

Ulike trafikktellinger og beregninger viser at trafikkbelastningen i Grenseveien er på mellom 15 - 20.000 biler pr. døgn. Det er kapasitetsproblemer, eller køer, på Grenseveien i rushperiodene.

Bussrute 21 krysser planområdet i Grenseveien. Ruten har 5 minutt frekvens på hverdager og stopper like ved planområdet på holdeplass Lillebergsvingen.

I perioden 1999 - 2008 har det vært 2 ulykker med innrapporter personskafer i fotgjengerfeltet over Grenseveien. En av ulykkene ble klassifisert som alvorlig og en ble klassifisert som en lett ulykke.

Planområdet er en del av turvei D2 og hovedsykkelforbindelse "Østre Aker vei". Gang og sykkelveien er asfaltert og har en bredde på mellom 3,5 og 4 meter gjennom planområdet. Gang og sykkelveien er opplyst på strekningen gjennom planområdet.

Det er lyssignalregulert forgjengerfelt over Grenseveien. Det foreligger ikke data om hvor mange fotgjengere som krysser veien i gangfeltet. I september 2001 ble det gjennomført en sykkelteiling for turvei D2 like ved det aktuelle krysningspunktet (mellom Njåls vei og Johan H. Andresens vei). Tellingene viste at det var mellom 160 - 190 sykkelbevegelser i dette punktet i rushtimene (mellom 7 - 9 og 15 -17). En generell vekst i sykkelbruk de siste årene, samt en arealutviklingen i tiliggende områder, tilsier at dette tallet vil være høyere i dagens situasjon.

Risiko- og sårbarhet

Det vises til vedlagt ROS -analyse for ferdig GS-vei-bro.

Det er lite høydeforskjell i terrenget, og området er ikke utsatt for ustabile grunnforhold.

Hovinbekken ledes i dag forbi området i lukket kulvert.

Tidligere luftlinjer for høyspent er lagt i bakken.

I perioden 1999 - 2008 har det vært 2 ulykker med innrapporter personskafer i fotgjengerfeltet over Grenseveien.

Teknisk infrastruktur

Det er mye teknisk infrastruktur å forholde seg til i brotrase. Brotrase ligger i et eldre kommunalt grøntbelte, som gjennom årenes løp gradvis har blitt fortettet med teknisk infrastruktur.

Eksisterende større VA-anlegg (400 mm vann, 450 mm spillvann, 800 mm fellesavløp og overvannskulvert for Hovinbekken) krysser under brotrase. Fremtidig tilgjengelighet for drift og vedlikehold av disse anleggene må hensyntas.

Hovedforsyningsanlegg for fjernvarme, 2 stk. 500 mm rør, fra Haraldrud varmesentral i Brobekkveien 87 til sentrum går parallelt med brotrase nord for broa vest for Grenseveien. Broa kommer ikke i konflikt med dette anlegget.

Broa får en viss nærføring mot hele 6 traseer med høyspentkabler. Disse ligger parallelt med brotrase. Høyspenttraseene er til dels relativt sensitive for terrengendringer, mtp. å unngå varmgang og redusert overføringsevne på kablene, og mtp. senere tilgjengelighet for vedlikehold. En trase har kurser på 132 kV, og andre traseer har oljekabler (ekstra sårbare). Det er lite ønskelig pga. kostnadene å legge om traseene.

Telenor har flere viktige telekanaler i broområdet, både som krysser under broa i fortau langs østsiden av Grenseveien, og som ligger parallelt med brotrase nord for broa vest for Grenseveien. Broa kommer ikke i konflikt med parallell telekanal, og kryssende telekanal må hensyntas med tanke på fremtidig tilgjengelighet for vedlikehold.

Estetikk og byggeskikk

De omkringliggende områder vest for Grenseveien er preget av industribebyggelse, kontorer og parkeringsplasser. Bebyggelsen i området har en noe utydelig struktur og er av varierende kvalitet. Narvesenbygningen på 12 etasjer er et framtrædende landemerke.

De omkringliggende områder øst for Grenseveien består av boligbebyggelse oppført i 1950 - årene. Bebyggelsen består hovedsakelig av 3,5 - 4,5 etasjes lamellbebyggelse i tegl, med saltak og påhengte balkonger. Lamellbebyggelsen ligger parallelt med Grenseveien, med gavl inn mot gang- og sykkelveien. Det er også fire 2-etasjes rekkehus parallelt med gang- og sykkelveien. Like øst for gang- og sykkelveien er det en frittliggende rekke med garasjer.

Stedsutvikling

Økern og Ensjø er inne i en transformasjonsprosess med en intensiv arealutvikling. Områdene endres fra arealekstensive næringsarealer der biltransport dominerer til mer arealintensive urbane bolig-, kontor- og forretningsarealer. Eksempelvis skal det i Ensjøbyen bygges inntil 7000 nye boliger noe som vil gi opp mot 11000 nye innbyggere. Reguleringsplan med konsekvensutredning for Økern Sentrum inneholder 60 000 m² handel, 30 000 m² kontor, 23 000 m² bolig, 12 500 kultur og 34 200 næring. Vålerenga Fotball har planer om å bygge en stor stadion på Hovin og det er planer om å bygge en stor grunnskole og barnehage på Teglverkstomta i området. Planen medfører at det vil bli flere mennesker i området, i form av beboere, arbeidstakere og handlende.

Barns interesser

Planområdet er ikke tilrettelagt for lek, men det er en viktig forbindelse mot friområdet på Valle. Det er også to midlertidige fotball-løkker like vest for planområdet med adkomst direkte fra gang- og sykkelveien.

Universell utforming

Dagens gang- og sykkelvei er ikke universelt utformet da den gjennomsnittlige stigningen øst for Grenseveien er 1:14. På den siste strekningen, 60 - 70 m, opp mot friområdet på Valle er stigningen på 1:11. En alternativ gangforbindelse er kryssing av Grenseveien, fortau mot sørøst og deretter Lillebergsvingen (øst). Dette alternativet er heller ikke universelt utformet på hele strekningen fordi Grenseveien mellom Lillebergsvingen vest og øst har en stigning på 1:15. Alternativt kan en følge Grenseveien nordvest og deretter ta opp St. Jørgensvei hvor stigningen er 1:16.

Interessekonflikter

Gang- og sykkelveien er både en turvei (D2) og en hovedsykkelvei ("Østre Aker vei"). Det gjør at det kan oppstå konflikter mellom turgåere og syklistene på gang- og sykkelveien, og da særlig transportsyklistene.

Syklistene og gående må krysse Grenseveien i plan via et signalregulert gangfelt. Det gjør at det er en konflikt mellom myke trafikanter som krysser veien og den motoriserte trafikken som kjører i Grenseveien.

4. PLANSTATUS

4.1 Overordnede føringer og gjeldende planstatus

Rikspolitiske bestemmelser eller retningslinjer

Retningslinjene for samordnet areal- og transportplanlegging (20.08.1993) - tilstreber å samordne planlegging av utbyggingsmønsteret og transportsystemet for å tilrettelegge for en mest mulig effektiv, trygg og miljøvennlig transport, og slik at transportbehovet kan begrenses. Viktige tema er kollektivbetjening, gode forhold for sykkel, hensynet til gående og bevegelseshemmede, tilknytning til hovedveinettet, grøntstruktur, biologisk mangfold og estetiske kvaliteter.

Retningslinjene for å styrke barn og unges interesser i planleggingen (01.09.1989) - skal ivareta at arealer som brukes av barn og unge skal sikres mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare.

Tilgjengelighet for alle, vedtatt 29.12.1999, er Regjeringens handlingsplan for økt tilgjengelighet gjennom universell utforming som sikter mot å bedre tilgjengeligheten for alle og har særlig fokus på personer med nedsatt funksjonsevne. Dette inkluderer funksjonsnedsettelse knyttet til syn, hørsel, bevegelse, forståelse og følsomhet for miljøpåvirkning.

Oslo kommunes strategiske plan for universell utforming vedtatt av bystyret 22.04.2009.

Det er et mål at Oslo skal være tilgjengelig for alle og alle kommunens virksomheter skal ha sin egen plan for universell utforming. Universell utforming skal ved kommunal arealplanlegging og områdeutvikling med kommunal deltakelse være en sentral føring. I alle arealplaner skal universell utforming vurderes, omtales og inngå i planforslaget. Det skal utarbeides status for hovedgangveier og sentrale oppholdsareal, og lages handlingsplaner for å gjøre disse universelt utformet.

Forslag til nye Rikspolitiske *retningslinjer for universell utforming* var ute til høring i perioden 15.12.2007 til 15.03.2008. Målsetninger fra høringsutkastet:

Transportinfrastruktur planlegges utformet og tilrettelagt slik at den kan brukes av alle i så stor utstrekning som mulig. Nye og eksisterende friområder og friluftsområder planlegges utformet med tilfredsstillende atkomst for alle, og slik at områdene er brukbare og gir aktivitetsmuligheter for alle.

Gjeldende overordnede planer

Kommuneplan 2008 Oslo mot 2025, vedtatt 11.06.2008, har bærekraftig byutvikling som mål. Et delmål er at fremkommeligheten for gående og syklende i Oslo skal styrkes. Det er potensial for økning i sykkeltrafikken i Oslo, og bystyret har som mål å øke sykkelandelen av alle reiser i Oslo til 12 % innen 2015.

Plan for Hovedsykkelveinettet, vedtatt 23.09.1999, skal sørge for videreføring av utbyggingen av et hovedsykkelveinett i Oslo. Hovedsykkelveinettet vil primært dekke behovene til transportsyklistene. De viktigste målene med utbyggingen av hovedsykkelveinettet er å gjøre sykkel til et alternativt transportmiddel for flere og øke andel syklende, bedre sikkerhet og bedre fremkommelighet.

Kommunedelplan for indre Oslo (vedtatt 02.12.1998) er en overordnet rammeplan for byutvikling i indre Oslo. Planen er utarbeidet for å gi et samlet perspektiv på byutvikling. I indre by bør det legges vekt på et sammenhengende overordnet sykkelbanenett både rettet mot sentrum og med tverrgående lenker. Det er ønskelig at flere sykler, men det er nødvendig med høyere sikkerhet og bedre fremkommelighet. Aktuelle strekning er en del av hovedsykkelveiruten Østre Aker vei.

Grøntplan for Oslo (vedtatt 15.12.1993) – Er rettet mot fysisk utfoldelse og naturopplevelser. Turveien D2 søkes i planen samordnet med hovedsykkelveinettet.

Ensjø: Veiledende Prinsippplan for det Offentlige Rom (VPOR) vedtatt 28.02.2007. Prinsippplanens hovedidé er at grøntområder, parker og plasser skal bindes sammen i et sammenhengende offentlig nett. Det anbefales ny gangbro for Turvei D2 over Grenseveien. Hovinbekken skal gå i åpent naturlig løp fra Grenseveien, krysse D2 og videre til Stålverksparken og Gladengveien. Total bredde inkludert

bekk og grønne sideområder på begge sider bør være 12-15 meter. Tursti opparbeides på en eller begge sider.

Gjeldende regulering

Vestre del av planområdet er regulert til friområde: park i *reguleringsplan for Tiedemannsparken, S-4453* stadfestet 18.06.2008. Utdrag fra § 3 i reguleringsbestemmelsene:

- Hovinbekken skal renne åpent gjennom parken og knyttes til Vestre bekkebeholdning.
- En sykkeltrasé skal opparbeides som en integrert del av parken og knyttes til eksisterende trasé for turvei D2 på begge sider av parken. Parken og sykkeltraseen skal utformes på en måte som minimerer potensielle konflikter mellom syklist og brukere av parken. På tvers av turvei D2 skal det opparbeides en forbindelse gjennom parken som knytter seg til Bertrand Narvesens vei og Hovinveien. Opparbeidelses-/detaljplan for parken skal forelegges Statens vegvesen.

Det kom i sin tid innsigelse til planforslaget. Innsigelsen ble fremmet av Statens vegvesen og omfattet krav om regulering av offentlig trafikkområde - vei med minimum bredde 5 meter gjennom parken. Byrådet anbefalte ikke at gang-/sykkelveien ble regulert til offentlig trafikkområde, men at en tilfredsstillende føring av gang- sykkelveien burde avklares i detaljplanleggingen av parken. Sykkelveien ble foreslått sikret gjennom bestemmelsene § 3 (se over). Ved politisk behandling støttet bystyret byrådets anbefaling enstemmig. Statens vegvesen trakk sin innsigelse etter at det ble tinglyst en avtale mellom Oslo kommune og Statens vegvesen vedrørende godkjenning av detalj-, byggeplan og eierskap til gang- og sykkelveien. Det er iverksatt en forvaltningsreform som innebærer kommunal overtakelse av fylkesveier og øvrige riksveier. Gang- og sykkelveien i Tiedemannsparken er slik blitt Oslo kommunes ansvar.

Areal øst for Grenseveien er regulert til friområde i reguleringsplan S-2647 vedtatt 17.01.1983.

I friområdet er det også regulert en trase for kraftledning; fareområde (høyspenningsanlegg). En liten del av planområdet på denne siden av Grenseveien er regulert til bolig i reguleringsplan S-2864.

Gjeldene regulering for naboeiendommen Grenseveien 59, S 4395 stadfestet 27.08.2008

Eiendommen er regulert til byggeområde for bolig, forretning, kontor og allmennnyttige formål- barnehage. Bestemmelsenes § 7: Rekkefølgebestemmelsene krever at en sikker gang-/sykkelveiforbindelse over Grenseveien for turvei D2 skal være opparbeidet eller sikret opparbeidet før det gis igangsettingstillatelse.

Pågående planarbeid

Forslag til kommunedelplan for den blågrønne strukturen i Oslos byggesone ble sendt til politisk behandling 30.03.2010. Planen er en revidering av gjeldende Grøntplan for Oslo. I planen er kryssningen av Grenseveien definert som et krysningspunkt. For krysningspunkter står følgende; Avmerkede krysningspunkt bør gis en tydelig, trafiksikker utforming som gir prioritet til turdraget eller andre viktige gangforbindelser...() Kun ved kryssing av hovedtrafikkårene og baner vil det i praksis være aktuelt å vurdere planskilte løsninger. Planforslaget viser prinsipplassering av fremtidig trase for gjenåpning av Hovinbekken. Traseen berører det aktuelle planområdet.

5. MEDVIRKNING

I forprosjektfasen har det vært en aktiv medvirkningsprosess. Det har blant annet vært avholdt møter med Friluftsetaten, Hafslund Nett, Vann- og avløpsetaten, Statens vegvesen, Eiendoms- og byfornylsesetaten og Bydel Gamle Oslo der ulike alternativer og løsninger er diskutert.

Etter varslet oppstart av detaljregulering er det avholdt møter med:

- JM Byggholt AS som er eier av Grenseveien 59 - Forhold rundt dette med innsyn fra bro til deres bygg ble diskutert. Byggholt ga en tilbakemelding om at de ikke ønsker skarpt lys fra belysning av bro inn mot planlagt boligbebyggelse på deres tomt. For øvrig så Byggholt ingen konflikter mellom tiltaket og deres planer for Grenseveien 59, men påpekte at tiltaket er veldig positivt for utviklingen av området.
- Grønsund forretningsførsel (eier av Gnr. 122 Bnr. 393). Grønsund forretningsførsel påpekte at det foreslåtte tiltaket medfører at de ikke lenger kan benytte gang- og sykkelvei vei som kjørbare adkomst til port på nordsiden av sin eiendom. Denne adkomsten er pr. i dag eneste adkomst til denne siden av bygget. Det kan være mulig å finne alternative adkomster, men dette vil medføre kostnader. Grønsund forretningsførsel orienterte om at de vil tape leieinntekter dersom det ikke lenger tillates adkomst fra gang- og sykkelveien. Gjeldende reguleringsplan, for Tiedemannsparken, åpner ikke for adkomst til eiendommen gjennom parken.
- Styret i Lilleberg borettslag v. Kåre Wennerstrand. Lilleberg borettslag er positivt til tiltaket. Det er et behov for en slik gang- og sykkelbro i området i dag og ved planlagt utbygging av området vil behovet øke. Det aktuelle arealet ved garasjene brukes i dag kun som en snarvei bort til gang- og sykkelveien. En flytting av gangveien nærmere Lillebergveien vil således kun være positivt. Forslaget skal behandles av styret i borettslaget.
- Friluftsetaten (FRI) - Tiltakshaver orienterte om arbeidet som er gjort ifht. å søke tiltak som reduserer farten til syklistene på foreslått gang- og sykkelvei over Grenseveien og gjennom Tiedemannsparken. I tillegg til fartsreduserende tiltak er andre trafiksikkerhetstiltak vurdert. Disse forholdene er drøftet med sykkelsperts i Veidirektoratet, Statens vegvesen, Samferdselsetaten og Syklistenes landsforening. Sykkelhåndboken, Veileder 017, nettsøk mm. er andre kilder der løsninger, tiltak og erfaringer er søkt. Romlefelt er et tiltak flere har nevnt som et egnet virkemiddel for å øke trafiksikkerheten for brukere av parken og syklistene selv. Bom er også diskutert, men dette er noe Vegvesenet har sluttet å bruke grunnet at det er en ulykkesrisiko ifht. påkjørsel av bom. Andre forhold som gir økt trafiksikkerhet for syklistene og brukere av parken er gode siktforhold, god belysning, et lett lesbart system for både gående og syklende.
- FRI er prinsipielt uenig i å legge en hovedsykkelvei gjennom de sentrale parkrommene på Ensøy pga konflikt med parkens bruk. FRI mener at hovedsykkelveien burde vært lagt i omkringliggende hovedveier.
- FRI mener at en 4m bred gang- og sykkelvei der syklistene ferdes på de gåendes premisser er å foretrekke fremfor 3m sykkelvei med 2,5m fortau, som vil kunne innby til større hastighet for syklistene. Syklistenes behov for effektive fremkomstveier blir prioritert på bekostning av barnas sikkerhet og lek i parken. FRI mener at Samferdselsetaten bør vurdere utforming av området der brua lander ned i parken, og se om denne kan optimaliseres. Utforming bør tydeliggjøre kryssingspunkt for gående, og redusere fare for sammenstøt mellom gående og syklende. Samferdselsetaten skal se nærmere på detaljutforming av arealet der gang- og sykkelbroa lander i Tiedemannsparken. SAM skal kontakte FRI ved oppstart av byggeplanarbeidene av bro / park, slik at de kan bli med på videre detaljutformingen av Tiedemannsparken.

5.1 Innspill ved kommunalt samråd

Liste over samrådsinnspill

1. Bydel Gamle Oslo	15.06.2010
2. Bydel Grünerløkka	11.06.2010
3. Byantikvaren	11.06.2010
4. Friluftsetaten	22.06.2010
5. Eiendoms- og byfornyelsesetaten	16.06.2010
6. Renovasjonsetaten	09.06.2010
7. Vann- og avløpsetaten	04.06.2010
8. Hafslund Nett AS	10.06.2010
9. Undervisningsbygg	09.06.2010
10. Ruter AS	01.06.2010
11. Trafikketaten	01.06.2010

Sammendrag av samrådsinnspill

1. Bydel Gamle Oslo bemerker at broa bør være utformet slik at gående og syklende skilles og tiltak må gjøres slik at farlige situasjoner ikke oppstår mellom gående og transportsyklister over broa. Det bør settes opp enkle hinder som forhindrer at mopedar tar seg over broa og slik at syklende må senke farten over broa. Videre bør det stilles krav til at broa passer inn i området som er under utvikling og blir brukt av mange. Broa bør ha et estetisk uttrykk som er attraktivt og moderne.

Barnas representant i bydelen bemerker at det er ingen kjente forhold som har betydning for saken.

2. Bydel Grünerløkka bemerker at det er ingen kjente forhold som har betydning for planinitiativet for dette området.

3. Byantikvaren bemerker at det er ingen kjente kulturminneverninteresser innenfor planområdet som vil ha betydning for planinitiativ i dette området. Byantikvaren har vurdert saken og krever ikke en arkeologisk registrering av planområdet, jf lov om kulturminner av 9. juni 1978 nr 50 § 9 De minner samtidig om at kulturminnelovens § 8 annet ledd gjelder generelt. Dersom det blir gjort funn av automatisk fredete kulturminner skal arbeidet straks stanses og Byantikvaren kontaktes.

4. Friluftsetaten går imot bygging av planskilt overgang over Grenseveien fordi:

- Tiedemannsparken er i VPOR planlagt som hovedpark i Ensjøutbyggingen og er tenkt som park for ballspill og lekeplass. Friluftsetaten mener dette vanskelig lar seg forene med en hoved- gang-/sykkelvei gjennom området med atskilt gang- og sykkelstier
- Broen vil med sitt spenn strekke seg 100 meter inn i parken. Den vil derfor beslaglegge mye av parkens areal og dominere parkrommet visuelt.
- Syklende vil få svært høy fart over broa og inn i parken, slik at farlige situasjoner kan oppstå mellom publikum som oppholder seg og leker i parken og transportsyklister.

Hvis broa blir bygget ønsker Friluftsetaten helst at tverrprofilen blir smalere enn standard tverrprofil med atskilt gang- sykkelvei slik at den ikke blir så dominerende. Friluftsetaten som vil få driftansvar for Tidemannsparken, er positiv til at Samferdselsetaten tar på seg driftansvaret for broa.

5. Eiendoms og byfornyelsesetaten bemerker at tiltaket er i samsvar med veiledende prinsipplan for det offentlige rom på Ensjø, vedtatt i Oslo bystyre 28. februar 2007. Tiltaket inngår også i den samlede finansieringspakke for VPOR-tiltak i Ensjøområdet som er en blanding av private kontantbidrag fremforhandlet utbyggingsavtaler og offentlige bidrag gjennom ordinære bevilgninger over Samferdselsetatens investeringsbudsjett.

6. Renovasjonsetaten forutsetter at det i reguleringsplanen tas hensyn til at deres lovpålagte renovasjonen av husholdningsavfall, kan utføres forsvarlig for de tilstøtende eiendommer.

7. Vann- og avløpsetaten bemerker at brokonstruksjonen må tilpasses slik at VA - ledningene eller ledningssonen ikke blir forstyrret, for å forhindre seinskader eller skader under byggingen av broa.

8. Hafslund Nett AS kommenterer saken ved å vise til oversendt kartutsnitt over elektrisitetsnettet i området og generelle restriksjoner som til enhver tid skal etterkommes ved eksterne enheters aktiviteter i nærheten av regionalnett -/sentralnettkabler. Det må ikke iverksettes tiltak som medfører forringelse av atkomst tilhørende Hafslund Netts anlegg.

9. Undervisningsbygg Oslo KF har ingen merknader til tiltaket, men ber om at det tas hensyn til barn og barns skoleveier i planleggings- og anleggs-/byggeperioden.

10. Ruter AS er positiv til en planfri gang- og sykkelbro og bemerker at det er viktig at tilgjengeligheten til de tiliggende bussholdeplassene i Grenseveien opprettholdes.

11. Trafikketaten kjenner ikke til forhold som har betydning for planinitiativet.

Forslagsstillers kommentar til samrådsinnspill (med henvisning til innspill)

1 og 4: Det skal innarbeides tiltak i planforslaget som reduserer konflikt mellom transportsyklister og andre myke trafikanter. Arbeidet skal gjøres i samarbeid med FRI.

1 og 4: Utforming av bro/ dominerende konstruksjon

Skissert broløsning over Grenseveien er tenkt som et landskapelig element; som en integrert del av landskapsarronderingen i Tidemannsparken. Formmessig er broa gitt et moderne funksjonalistisk form basert på plane flater og markerte knekklinjer. På bakgrunn av broas plassering har man tilstrebet å gi den et ryddig og enkelt formgrep. Broa ligger i en rett linje på en strekning på ca 170 m. Det er tilstrebet å gi broa et så tynt og smektert uttrykk som mulig sett fra sidearealene.

4: Forslagstiller er enig i at brokonstruksjonen vil beslaglegge deler av parkarealet, men mener like fullt at det ikke er uforenlig med tilrettelegging og bruk av parken til ballspill og lek. Tiltaket vil også styrke gang- og sykkelforbindelsen til denne parken og forbindeparken med andre grøntarealer i området.

4: Med tanke på arealutviklingen i området blir det sannsynligvis stor trafikk over broen både av gående og syklende. Sykkeltrafikken i Oslo er i stor vekst og en opplever flere steder at eksisterende sykkelveier behøver utvidelse. Ved store arrangementer på Valle Hovin og en evt. ny fotballstadion på Valle vil det være rushperioder der det vil være behov for stor kapasitet på gangveisystemet til og fra området. Disse forholdene gjør at bredden på broa ikke bør reduseres.

Det er tatt hensyn til de øvrige uttalelsene i planforslaget.

5.2 Forhåndsuttalelser

Innkommne forhåndsuttalelser følger som eget vedlegg.

Liste over forhåndsuttalelser

1. Byantikvaren	06.10.2010
2. Undervisningsbygg Oslo KF	08.10.2010
3. Vann og avløpsetaten	30.09.2010
4. Friluftetaten	18.10.2010
5. Fylkesmannen i Oslo og Akershus	04.10.2010
6. Hafslund Nett AS	15.09.2010
7. Hafslund Fjernvarme	27.09.2010
8. Syklistenes Landsforening i Oslo	26.09.2010
9. Grønsund forretningsførsel AS	07.10.2010

Sammendrag av forhåndsuttalelsene

1. Byantikvaren viser til tidligere uttalelse fra 11.06.10 og har ingen nye kommentarer til planarbeidet.
2. Undervisningsbygg er meget positive til alle tiltak som fremmer trafikksikkerhet for barn og barns skoleveier.
3. Vann og avløpsetaten viser til sin uttalelse i planinitiativ og har ingen ytterligere merknader.

4. Friluftsetaten vil få driftsansvaret for Tiedemannsparken på østsiden av Grenseveien. Friluftsetaten har tidligere gitt Samferdselsetaten en skriftlig tilbakemelding om at de ikke ønsker drifts- og vedlikeholdsansvar for gang- og sykkelbroen over Grenseveien.

Tiedemannsparken er i VPOR planlagt som hovedpark i Ensjøutbyggingen. Her bør det ifølge VPOR tilrettelegges for blant annet ballspill og lekeplass samt at turvei D2 opprettholdes gjennom parken. D2 er en mye benyttet sykkeltrasé for gjennomgangstrafikk til og fra sentrum. Det er nå politisk besluttet at turveien skal omdefineres til en hoved gang- og sykkelvei med standard tverrprofil med adskilt gang- og sykkelsoner. Dette er gjort med sterk skepsis fra Friluftsetaten. Vi mener det er vanskelig å kombinere en hovedsykkeltrasé med barns og unges lek i parken. Det brede tverrprofilet vil i tillegg være svært dominerende i parken.

Forprosjektet viser en broprofil som er 160 meter lang og strekker seg 100 meter inn i parken. Av disse utgjør ca 50 meter korridoren mellom Grenseveien 59 og 61. Friluftsetaten mener det er uheldig at broen beslaglegger såpass store deler av parken fysisk, men også visuelt ved at den løfter seg fra terrenget inne i selve parkrommet.

Et annet viktig ankepunkt er at de syklende vil få svært stor fart ned broen og inn i parken. Det kan oppstå farlige situasjoner mellom publikum som oppholder seg og leker i parken og transportsyklister. Det blir vanskelig å forene VPORs intensjoner om en park for lek og ballspill med rask sykling gjennom parken. Friluftsetaten vil av denne grunn gå imot bygging av planfri overgang over Grenseveien. Friluftsetaten ønsker primært at broen ikke bygges, sekundært at tverrprofilet blir smalere og at det må gjøres gode fartsdempende tiltak i forbindelse med broen.

5. Fylkesmannen ser positivt på forslaget som legger til rette for sykkel som transportmiddel. Det skal utarbeides konkrete risiko- og sårbarhetsanalyser til alle arealplaner.

6. Hafslund Nett som nettselskap har elektriske anlegg i det omtalte reguleringsområdet. Bebyggelse eller tiltak som kommer i konflikt med våre anlegg må tas hensyn til i det videre planarbeidet.

7. Hafslund Fjernvarme har en overføringsledning med stor dimensjon i samme trasé som den planlagte gang- og sykkelbroen. Hafslund Fjernvarme antar noen grunnarbeider vil kunne skje over deres fjernvarmerør og ber om å bli kontaktet på et tidlig tidspunkt slik at eventuelle arbeider kan planlegges.

8. Syklistenes Landsforening i Oslo er fornøyd med at det iverksettes arbeid for en gang- og sykkelbro over Grenseveien og at det planlegges adskilte felt for syklist og fotgjenger.

9. Grønsund Forretningsførsel AS bemerker at de har tillatelse fra Trafikketaten til å benytte gangveien inn fra Joh. Andresenvei som fører til baksiden av deres bygg (Gnr. 122 Bnr. 393). I planvarselet ser det ut som bekken vil passere forbi baksiden av bygget vårt - sammen med broen, og at deler av bekken vil gå tvers igjennom våre parkeringsplasser. Grønsund Forretningsførsel lurer på om kjøreveien som er der i dag fortsatt vil bli værende. Grønsund Forretningsførsel vil ikke godkjenne tiltak som vil berøre vår eiendom og dets tilgang/ferdsel til denne.

Forslagsstillers kommentar til forhåndsuttalelsene (med henvisning til innspill)

4. Forslagstiller er enig i at brokonstruksjonen vil beslaglegge deler av parkarealet, men mener like fullt at det ikke er uforenlig med tilrettelegging og bruk av parken til ballspill og lek. Tiltaket vil også

styrke gang- og sykkelforbindelsen til denne parken og forbinde parken med andre tiliggende friområder.

Med tanke på arealutviklingen i området blir det sannsynligvis stor trafikk over broen både av gående og syklende. Sykkeltrafikken i Oslo er i stor vekst og en opplever flere steder at eksisterende sykkelveier behøver utvidelse. Ved store arrangementer på Valle Hovin og en evt. ny fotballstadion på Valle vil det være rushperioder der det vil være behov for stor kapasitet på gangveisystemet til og fra området. Disse forholdene gjør at bredden på broa ikke bør reduseres.

Det er tilstrebet å gi broa et så tynt og smekker uttrykk som mulig sett fra sidearealene.

Det er innarbeidet tiltak i planforslaget som skal redusere konflikt mellom transportsyklister og andre myke trafikanter.

8. Forslagsstiller har ikke funnet dokumentasjon på at det finnes en avtale mellom Oslo kommune og Grønsund forretningsførsel angående bruk av gang- og sykkelvei som adkomst til bygget. Gjeldende skiltvedtak tillater ikke kjøring til eiendommen på gang- og sykkelveien.

Nylig vedtatt reguleringsplan for Tiedemannsparken åpner ikke for at eiendommen kan bruke parkarealet eller gang- og sykkelvei til adkomst til eiendom 122/93. Det er trafiksikkerhetsmessig uheldig og ikke ønskelig at det tillates kjøretrafikk på gang- og sykkelveier. Med bakgrunn i dette åpnes det ikke for kjørbare adkomst til eiendom 122/93 via planområdet. Adkomst fra 122/93 til offentlig kjøreareal må løses på egen grunn.

6. FORSLAGSSTILLERS FAGLIGE BEGRUNNELSE

I gjeldende overordnede planer fremgår det tydelig at turvei D2 er en viktig del av turveinettet, og en del av hovedsykkelrute "Østre Akervei". En sikker og god kryssing av Grenseveien er et viktig grep for å skape sammenheng og kvalitet i disse forbindelsene.

Trafikkberegninger for motorisert trafikk viser at det i fremtidig situasjon vil være mellom 15 000- 20 000 ÅDT i Grenseveien. Grenseveien vil således forbli en trafikal barriere. De mange plan- og utbyggingsprosjektene som pågår i området viser at Økern og Ensjø er inne i en transformasjonsprosess. Det innebærer at langt flere personer skal reise til/fra og innenfor området de nærmeste år. For boligområdene er det viktig å sikre grøntområder og tilgang til disse. En gangbro over Grenseveien vil gi en trygg forbindelse mellom Ensjøbyen og grøntområdene på Hovin. Tilsvarende vil broen knytte områdene øst for planområdet, eks. Økern og Ulven, mot Ensjø og Oslo sentrum.

Hovinområdet skal videreutvikles som et viktig område for idrett. Tennisanlegget og turnhallen nord for Teglverkstomta regnes som en del av dette. Anlegget har en viktig lokal funksjon og vil med en evt. bygging av ny fotballstadion få betydning for hele Oslo. Trygge og gode gang- og sykkelforbindelser til idrettsområder er viktig. For å kunne ha arrangementer på en ny fotballstadion vil det bli nødvendig med et godt utbygd gang- og sykkelveisystem, i tillegg til kollektivsystem. Særlig gjelder dette med tanke på at det vil bli tilnærmet umulig å nå området med bil ved større arrangementer.

Området skal tilrettelegges for langt flere (kontor)arbeidsplasser enn i dag. Utbyggingen vil også føre til en reduksjon i parkeringsplasser sett i forhold til arbeidstakere. Av den grunn vil det bli viktig å sikre gode gang- og sykkelforbindelser til disse områdene.

Vurderte alternativ

I forprosjekt, GS-veg-kryssing av Grenseveien, April 2008, ble tre alternative prinsipløsninger for kryssing av Grenseveien vurdert:

1. Opprettholde signalregulert forgjengerovergang i plan (0- alternativ)
2. Etablere undergang/kulvert
3. Etablere bro over kjørebanen og samtidig beholde kryssing i plan

1 Kryssing i plan, 0 alternativ

En løsning med kun kryssing i plan, som i dagens situasjon, vil gradvis gi et dårligere tilbud for alle trafikantgrupper. Bakgrunnen for dette er planlagt arealutvikling i området og beregnet trafikkutvikling: Som beskrevet tidligere vil utbyggingen av området gi langt flere myke trafikanter som bl.a. må krysse Grenseveien, samtidig som biltrafikken på Grenseveien er beregnet til å øke. Flere myke trafikanter som skal krysse en kjørevei med økt biltrafikk gir sannsynlighet for en økning i ulykkesfrekvensen tilknyttet kryssingen.

Veidirektoratet har den senere tid fokusert på at signalregulerte gangkryssinger og fotgjengerfelt ikke nødvendigvis gir økt trafiksikkerhet. Kryssingen av Grenseveien er spesiell fordi den ligger på en rettstrekning og ikke er direkte tilknyttet et kryss.

Med kun tilbud om gang- og sykkelkryssinger i plan vil det gi mer stopptid og dermed redusere kapasiteten for bil- og busstrafikken i Grenseveien. Det vil si at både buss og biltrafikk vil få dårligere fremkommelighet.

Med en stigning på opp mot 9 % gir ikke alternativet en universelt utformet løsning for turvei D2 og hovedsykkelvei "Østre Aker vei". Selve kryssingen av Grenseveien er imidlertid universelt utformet.

2 Undergang/kulvert

En undergangsløsning vil gi en trafikk sikker kryssing av Grenseveien for myke trafikanter.

På grunn av de topografiske forholdene, med betydelig stigende terreng mot øst, vil en undergangsløsning gi et svært store terrenginngrep for å få til tilfredsstillende stigningsforhold. Det vil også bli inngrep i boligeiendommer på østsiden Grenseveien. Undergangen vil få preg av å være en grøft, som det vil være vanskelig å gi et tiltalende estetisk uttrykk.

Løsningen innebærer en komplisert og kostbar flytting av kabler og VA-ledninger i grunnen. Dette er en hovedtrase for teknisk infrastruktur.

Erfaringsmessig er underganger vanskelige å opplyse, særlig på kveldtid og i vinterhalvåret, noe som reduserer følelsen av trygghet for brukerne. Det kan også føre til at gående og syklende ikke bruker undergangen i disse periodene, men finner alternative veier.

3 Gang- og sykkelbro

I Statens vegvesens håndbok 017 står det at for hovedveier med ÅDT over 12000 og fartsgrensen 60 km/t, skal ha planskilte gang- og sykkelveikryssinger. Statens vegvesens sykkelhåndbok bygger også opp om at det bør være en planskilt løsning når en har de trafikale forholdene som er i Grenseveien. En gang- og sykkelbro vil således være i tråd med gjeldende veiledere og gi en god og trafikk sikker kryssing av Grenseveien.

Topografien i området gjør det vanskelig å få til en universelt utformet bro, men stigningsforholdene for tur og sykkelveien vil bli noe bedre enn dagens situasjon (fra 1:14 til 1:15). For å tilby et universelt utformet alternativ kan eksisterende signalregulert kryssing i plan beholdes. Denne kryssingen er i tillegg nødvendig for gående og syklende som ferdes i Grenseveien.

Et alternativ med gang- og sykkelbro er ikke konfliktfull ifht. teknisk infrastruktur i grunn.

Valgt alternativ

Med bakgrunn i vurderingene ovenfor ble gang- og sykkelbroalternativet vurdert til å være det beste. Det ble utarbeidet et forprosjekt, G/S-vei-bro over Grenseveien, januar 2010, der det ble sett nærmere på gang- og sykkelbro kombinert med plankryssing av Grenseveien.

Evt. senking av Grenseveien for å redusere brolengde ble vurdert i en tidlig fase. Grenseveien har et relativt flatt lengdeprofil på begge sider av krysningspunktet, med svak stigning (0,7 %) i retning Hovinveien. En evt. senking ville i praksis innebære at en etablerte et nytt lavbrekk på Grenseveien under broa, og evt. senking hadde medført reetablering av Grenseveien i betydelig lengde (anslagsvis 300-400 m). Det er mye teknisk infrastruktur å ta hensyn til i Grenseveien, bl.a. mange tekniske traseer som krysser Grenseveien parallelt med broa. Her nevnes spesielt 4 traseer for høyspentkabler, til sammen 11 kurser fra 33kV til 147 kV, som alle måtte senkes og skjøtes/ omlegges i full lengde. I tillegg hovedanlegg for fjernvarme som måtte senkes/ omlegges. Omlegging av kryssende teknisk infrastruktur alene utgjør betydelige kostnader. I tillegg senking/ omlegging av en del langsgående anlegg pga manglende overdekning. Evt. senking av Grenseveien ble frafalt pga. kostnader før det ble realitetsvurdert som et alternativ.

Beskrivelse av gang- og sykkelbro

Skissert broløsning over Grenseveien er tenkt som et landskapelig element som i størst mulig grad er formgitt som en integrert del av Tidemannsparken. Ved å ferdes på brua løfter man seg opp over, og får god oversikt over parkrommet og Hovinbekken som bølger seg innunder brua.

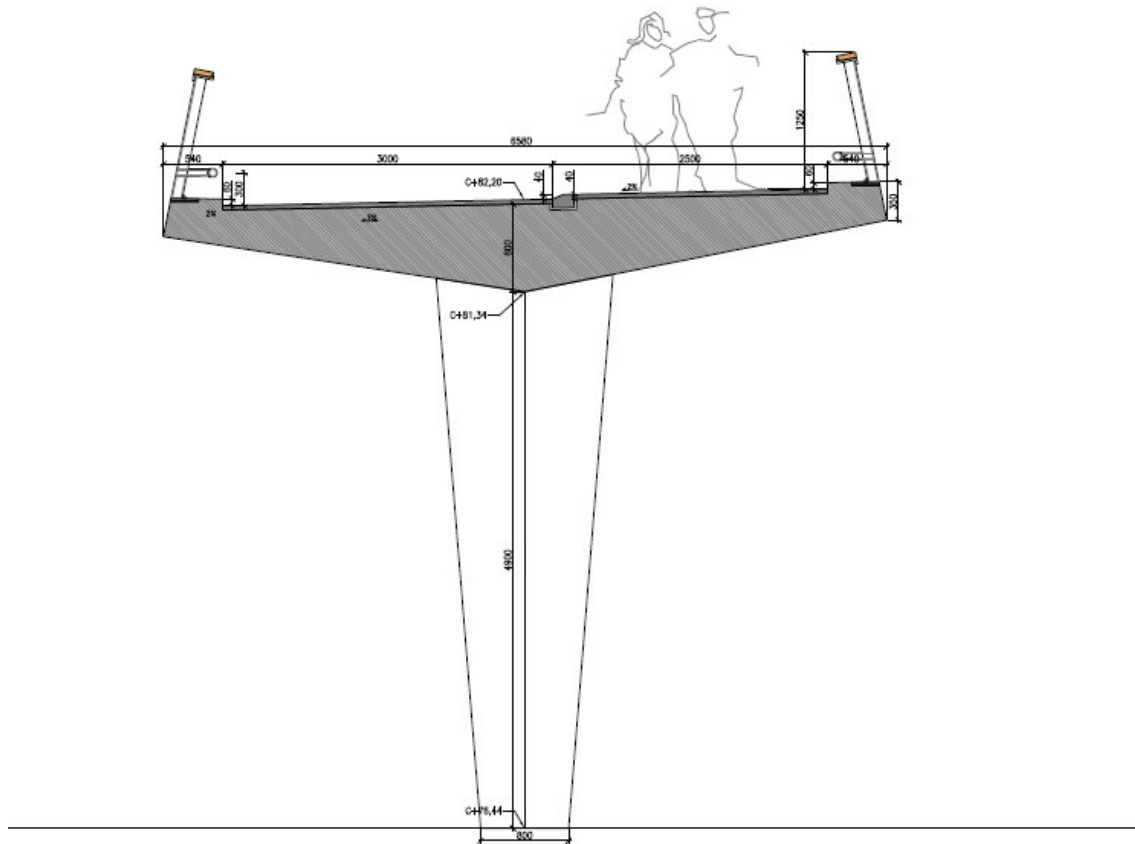
Det er lagt stor vekt på å gjøre bruplata og kantbjelken så tynn som mulig sett fra siden, og heller ha litt større tykkelse på midten av brutverrsnittet. Den tynne kantbjelken sammen med et lett og gjennomsiktig rekkverk skal medvirke til at brua ikke blir for bastant og tung sett fra siden.

Søylene er foreslått utformet med et rombeformet tverrsnitt som er bredest opp mot bruplata, og smalner av ned mot bakken. Dette skal medvirke til å gi en letthet i uttrykket.

Hovedspennet over Grenseveien vil ha et spenn på 25 m. Generelt plasseres søylene med en senteravstand på 18 m. Avstanden mellom søylene og broas slanke utforming vil gjøre at de i liten grad vil påvirke brukbarheten av parkarealet under.



Illustrasjon av planlagt gangbru sett fra Marienfryd



Det er i VPOR nedfelt at Hovinbekken ledes i en åpen bekk/ kanal fra planlagt Teglverksdam øst for Grenseveien, via Vestre bekkedrag (krysser Tiedemannsparken), gjennom Stålverksparken, og videre ned langs vestsiden av Gladengveien. Da deler av Vestre bekkedrag er uregulert og derfor ligger langt frem i tid, vil det midlertidig etableres et åpent bekkeløp gjennom Tiedemannsparken. Dette bekkeløpet vil bli et miljøskapende element og samtidig muliggjøre bortledning av tak- og gårdsvann fra tilliggende utbyggingsområder. I parkdragene vil bekken i hovedtrekk utformes som en naturlig bekk med bruk av stein og grus fra morenemasser for å gi bekken et mest mulig naturlig utseende. Der bekken går tett inntil veier, plasser og konstruksjoner vil dette for mindre delstrekninger påvirke utformingen på den ene eller begge av bekkens sider.

Inn mot Tiedemannsparken kiler brua seg ned mot terrenget over en forholdsvis lang strekning. Det er her ikke mulig å fylle opp terrenget og etablere et høyere landkar pga eksisterende høyspentledninger i bakken. Det foreslås derfor å etablere en grunt vannspeil som en utvidelse av Hovinbekken innunder brua der høyden er mindre enn 3m. Vanddammen vil bidra til å reflektere lys innunder bruaplata, og gi mulighet for etablering av siv-vegetasjon inn mot landkaret.

Langsetter Hovinbekken etableres en gangsti oppover Vestre bekkedrag i retning Hovinveien, med gangpassasje innunder brua. Det vil være en frihøyde på ca 2,5-2,6 m innunder brua på det trangeste punktet.

Fra juni-2011 skal alle brokonstruksjoner dimensjoneres etter EURO-koder (EU-tilpasning), en ny standard for dimensjonerende laster. Denne standard gir noe større laster enn benyttet i forprosjektet, slik at bruaplata kan bli inntil 10 cm høyere enn vist i nærværende illustrasjoner.

Eventuelle avbøtende tiltak

Brobredde

Reduksjon av brobredde til 4, med felles gang- og sykkelbane, er vurdert i forprosjektet. Estetisk vil en 4 m bred bro bli et mindre dominerende byggverk enn foreslått bro som er 5,5 meter.

Det forventes at gang- og sykkeltrafikk over Grenseveien og gjennom Ensjø parkdrag vil bli stor etter utbyggingen av området. En smalere bro vil ikke gi brukerne samme funksjonalitet og sikkerhet. Dette avbøtende tiltaket anbefales derfor ikke.

Stigning på bro

Det er vurdert en brattere stigning på broa for at den skal oppta mindre av parkarealet. I foreslått alternativ har broa en stigning på 6,7 % (1:15). Eksisterende gangvei videre opp mot Valle fri- og idrettsområde har en stigning på nærmere 9 % (1:11). Det er vurdert et alternativ med en stigning på 8 % (1:12), noe som gir 18 m kortere brolengde. En stigning på 8 % ville gitt en stigningslengde på ca. 110 m, og ville vært klart brattere enn normene for stigning for sykkelbrukere anbefaler (stigningslengde > 100 m, maks 5 % stigning). Det kan muligens fungere for transportsyklistene, men det er en risiko for trafikklekkasje til plankryssingen for barn og voksne brukere av fri- og idrettsanleggene mm. I tillegg gir alternativet en dårligere løsning der broen krysser turvei langs Vestre bekkedrag. I foreslått alternativ kan en vandring langs bekkedraget skje uten kontakt med GS-vei-broa (kryssing under), mens en ved kortere bro får en plankryssing. Alternativet vil ikke gi brukerne samme funksjonalitet, og det er grunn til å frykte betydelig trafikklekkasje til plankryssingen for barn og voksne brukere av fri- og idrettsanleggene. Dette avbøtende tiltaket anbefales derfor ikke.

Det er vurdert å etablere trapper opp til broa fra begge fortauene på begge sider, men dette innebærer trapper som skal overvinne 5-6 m høydeforskjell i forhold til fortauet. Dette synes å være en lite realistisk og brukervennlig løsning.

Trafikksikkerhet - konflikt mellom brukere av park og syklist

Flere tiltak er søkt ifht. trafikksikkerhet. Enkelte tiltak og forhold er innarbeidet i planforslaget, noen tiltak skal det jobbes videre med i byggeplanarbeidet, mens andre tiltak er forkastet;

Det er vurdert et romlefelt i sykkelbanen på gang- og sykkelbroen for å redusere konflikt mellom transportsyklistene med høy fart og andre brukere av Tiedemannsparken. Romlefelt er ikke fartsreduserende i seg selv, men det gjør syklistene mer oppmerksomme. Romlefelt kan for eksempel utformes ved bruk av granittbelegg med innfreste riller i overflaten. God belysning, som tiltaket er tilrettelagt for, fungerer på samme måte.

For øvrig regnes gode siktforhold, og et lett lesbart system som de viktigste faktorene ifht. trafikksikkerhet og trygghet.. Planforslaget legger til rette for en situasjon der brukere av parken og syklistene ser hverandre tidlig. I det videre arbeidet med detaljutføring av tiltaket skal det legges vekt på detaljer som gir gode siktforhold. Eksempelvis skal det vurderes om rekkverket på broa inn mot parken kan senkes noe og gjøres mer åpent/transparent. Det skal heller ikke plantes vegetasjon som reduserer siktforholdene.

Etter innspill fra Friluftsetaten er det gangforbindelsen, mot Marienfyrd, som krysser gang- og sykkelveien, tonet ned ifht. tidligere løsning.

Et aktuelt tiltak er skilting som gjør syklistene oppmerksomme på at de kjørere gjennom et parkareal med lekende barn og at hastighet må tilpasses ifht. dette.

Det er vurdert å etablere et saksegjerde på broen, men det ble forkastet fordi det utgjør en trafikkfare for syklistene.

Det er vurdert å markere et fotgjengerfelt som krysser gang- og sykkelveien, men dette kan skape en falsk trygghet for de gående og slik redusere trafikksikkerheten.

Estetikk

På grunn av nærvirkningen mot eksisterende bebyggelse i St. Jørgens vei 7 og planlagt bebyggelse i Grenseveien 59 er det foreslått å gi brua et tynt og lett uttrykk sett fra siden, der det ser ut som om brukonstruksjonen svever lett over parklandskapet. Det skal ved byggeplanleggingen vektlegges å velge belysningsløsninger som ikke gir blanding inn mot nærliggende leiligheter.

7. PLANFORSLAG

Planforslaget er regulert med to vertikalnivå, et for brokonstruksjon over grunnen og et for park og gangvei på bakkenivå.

Reguleringsformål

På vertikalnivå 3, over grunnen (bro), er det følgende reguleringsformål:

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur:

Gangvei/gangareal (G1)

Sykkelvei (S1)

På vertikalnivå 2, på grunnen, er det følgende reguleringsformål:

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur:

Gangvei/gangareal (G2 - G3)

Sykkelvei (S2)

Grønnstruktur:

Park (P1 - P4)

Bebyggelsens plassering

Regulert bro er 170 meter lang og 6,5 meter bred. Arealet inkluderer det arealet som er over bakken, altså ikke landkaret. Areal under broen er regulert til annen veigrunn - grøntareal på østsiden av Grenseveien. På vestsiden av Grenseveien er arealet under broen regulert til park i samsvar med gjeldende reguleringsplan for området. Det er fastsatt i regulerings- bestemmelsene at brokonstruksjon kan etableres innenfor disse arealene. Reguleringsformålet park åpner for turvei, vannspeil og grøntareal.

Miljøfaglige forhold

Det er fastlagt i reguleringsbestemmelsene at evt. forurenset grunn skal kartlegges og behandles forskriftsmessig.

Trafikkforhold

Det er regulert en separat sykkelvei med gangvei for gangtrafikk. Sykkelveien er 3m bred tilpasset 2-veis sykkeltrafikk. Gangveien på broa er 2,5m bred. Det er benyttet en 4 cm ikke-avvisende kantstein for å heve fortau over sykkelbane.

Gangvei på grunn, som krysser Grenseveien i plan er 3 m bred. Kryssingen av Grenseveien vil bli tilnærmet lik dagens situasjon med signalregulering, fotgjengerfelt og en smal midtrabatt for å skille kjørebane. Hastighetsreducerende tiltak for syklist er fastlagt i reguleringsbestemmelsene.

Arealer vist som annet veigrunn - grøntareal skal enten tilsås og beplantes, steinsettes eller gis annen tilfredsstillende estetisk behandling.

Risiko- og sårbarhet

GS-vei-bro peles til fjell, og pålaster ikke terrenget på noen måte, det er derfor ingen fare for ustabile grunnforhold.

Hovinbekken skal gjenåpnes, slik at tørrværsvannføring (maks 700 l/s) skal ledes åpent og kontrollert gjennom Tiedemannsparken og innunder broens avslutning på vestsiden. Større vannføringer ledes, som i dag, i eksisterende kulvert som blir et flomløp. Broen er landkarløs og pelet til fjell, slik at det er ingen fare for utvasking av konstruksjonen. Maks vannføring i bekken blir godt kontrollert, fallet er slakt, og vannspeil opprettholdes ved terskler. Det blir derfor beskjedne hastighet på vannet, og lett å sikre bekeleiet og vannspeilene rundt broa mot erosjon.

Brosøyene langs Grenseveien plasseres så vidt langt fra kjørebane, at det ikke er krav til sikring mot påkjørsel med rekkverk. I tillegg er det langsgående fortauskant.

GS-vei gjennom Tiedemannsparken er en del av hovedsykkelveien mellom Lørenskog og sentrum, og antall transportsyklister i rushtiden forventes å øke betydelig i årene fremover. Likeledes vil bruken av GS-veien for å nå frilufts- og idrettsområder på Valle og videre utover øke betraktelig med årene. Dette vil øke ulykkesrisikoen ved evt. opprettholdelse av kryssing i plan som eneste tilbud. Ved bygging av GS-vei-bro med eget fortau reduseres naturligvis risiko knyttet til ulykker i signalregulert gangfelt, men broløsning gir samtidig noen nye utfordringer knyttet til konflikt mellom transportsyklister og brukere av parken (spesielt barn). Spesielt område ved broens avslutning i vest, med kryssende gangforbindelse vurderes som et vanskelig punkt. Det skal ovenfor her bygges hastighetsdempende tiltak, gjentakende rumlefelt i sykkelbanen på broa, slik at syklistene blir oppmerksomme på faren og naturlig senker hastigheten.

Teknisk infrastruktur

Eksisterende større VA-anlegg krysser under brotrase. Plassering av brosøyler med fundament (pelehoder) tar hensyn til nødvendig fremtidig tilgjengelighet for VAV for drift og vedlikehold av disse anleggene.

Broa får en viss nærføring mot hele 6 traseer med høyspentkabler. Disse ligger i hovedsak parallelt brotrase på begge sider av Grenseveien. Det har vært god kontakt med Hafslund Nett for å innhente mest mulig detaljerte opplysninger om disse anleggene, også avholdt møte med Hafslund Nett. Høyspenttraseene er i noe varierende grad relativt sensitive for terrengendringer, mtp. å unngå varmgang og redusert overføringsevne på kablene, og mtp. senere tilgjengelighet for vedlikehold. De nyeste traseene beliggende sør for broa, med kurser på 47 kv og 132 kV, berøres minst, og her opprettholdes eksisterende overdekning i hovedsak. Traseene med oljekabler fra ca. 1960 kommer mest i berøring med bruarbeidene. I utgangspunktet skal ingen traseer omlegges eller flyttes. Broa er plassert slik at kablene skal kunne ligge, men registreringene (spesielt av eldre anlegg) innehar også en viss usikkerhet. Blottlegging av kablene rett før anleggstart vil avgjøre dette endelig, og små forskyvinger av en eller to traseer kan være aktuelt.

Estetikk og byggeskikk

Det er fastlagt i reguleringsbestemmelsene at det skal tas estetiske og landskapsmessige hensyn når det gjelder utforming, materialbruk og tilpasning til de nære omgivelsene og bebyggelsen. Utbygger skal minimalisere nødvendige terreng- og vegetasjonsinngrep i forhold til utgraving av jordmasser og vegetasjon. Brokonstruksjonen skal utformes på en slik måte at den fremstår som lett og slank.

Frihøyden på broa er tilpasset slik at turvei nordover langs vestre bekkedrag kan krysse under broa og følge Hovinbekken oppover mot Teglverkstomta.

Frihøyden over Grenseveien skal være minimum 4.7 meter.

Det tillates etablert søyler og andre konstruksjoner eller installasjoner knyttet til broen innenfor formålene "Grøntstruktur - Park og Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur - Annen veigrunn - grøntareal".

Barns interesser

Areal under bro er regulert til park og kan opparbeides til lekeareal.

Universell utforming

Gang og sykkelbroen har en stigning på 1:15 (6,7 %) og er dermed ikke universelt utformet. Gang- og sykkelvei som krysser Grenseveien i plan opprettholdes. Denne forbindelsen er universelt utformet. En alternativ gang- og sykkelforbindelse mellom Tiedemannsparken og Valle Hovin er kryssing av Grenseveien i plan, videre østover langs fortau i Grenseveien og deretter opp Lillebergsvingen. Denne trassen er ikke universelt utformet på hele strekningen fordi Grenseveien på et kort strekke, mellom Lillebergsvingen øst og vest, har en stigning på 1:15.



I foreslått løsning blir stigningsforholdene for D2 forbindelsen noe bedre enn for dagens situasjon. Stigning på bro, og gangvei på bakkeplan parallelt med broen, blir 1:15 mot dagens 1:14. Den siste strekningen opp mot Valle, etter at Broa har landet, vil være på 1:11 som i eksisterende situasjon. Tiltakshaver har sett på muligheten for å redusere stigningen her, men etablerte høyspentkabler i bakken gjør det vanskelig.

Ved at gangkryssing over Grenseveien opprettholdes blir det mulig å bruke alternative forbindelser i Lillebergsvingen og St. Jørgensvei.

Det pågår i tillegg planarbeid for Teglverkstomta, Hasle gnr 122/1 nord for planområdet. Stigningsforholdene her er slik at det er mulig å etablere en gang- og sykkelforbindelse iht. krav til stigningsforhold for universell utforming fra Grenseveien til Valle-området. Reguleringsarbeidet her gjenopptas i disse dager, og en har illustrert en slik forbindelse i de gjeldende planer.

Natur- og ressursgrunnlaget

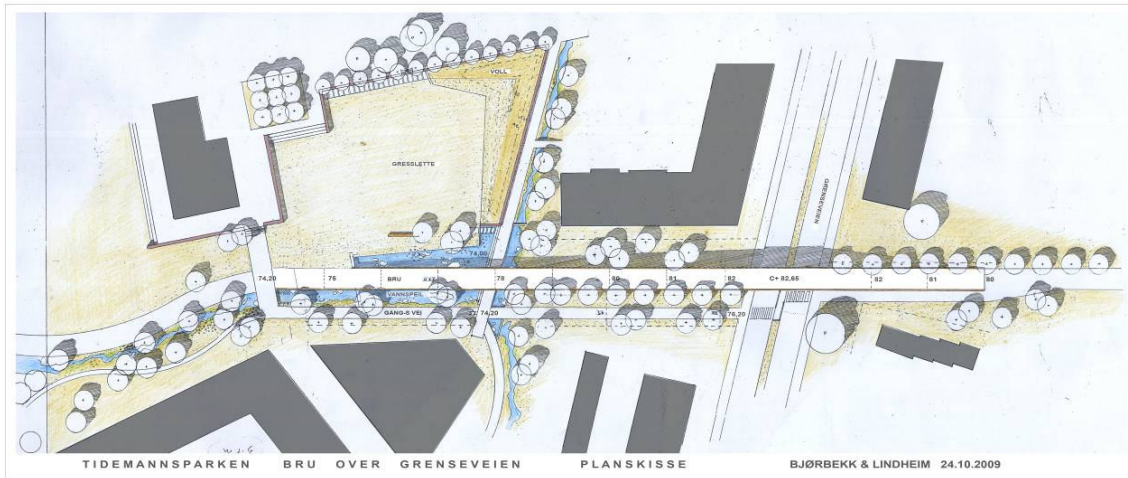
Forslaget gir en forbedret og trafikksikker forbindelse til og mellom grønt- og friluftsområder.

Naturmangfoldsloven

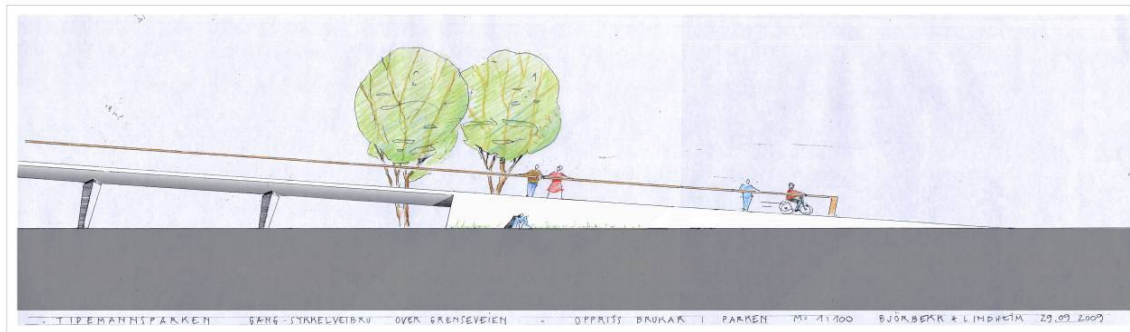
Det vurderes at dette tiltaket ikke vil ha noe negativ innvirkning på flora og fauna som er knyttet til parker på begge sider av veien samt eksisterende og fremtidige dammer. Tvert i mot vil en gang/sykkelveibro over Grenseveien heller bedre den fragmentering som Grenseveien representerer. Grøntområder, parker og plasser i planområdet bindes bedre sammen, og dette vil også komme bakkelevende dyr til gode. Hovinbekken skal gjenåpnes, og skal ledes åpent gjennom Tiedemannsparken og innunder broens avslutning på vestsiden. Åpning av bekken vil kunne bidra til å øke naturmangfoldet i området. Det vurderes at tiltaket har lagt til grunn de teknikker og metoder som i best mulig grad vil skåne naturmangfoldet i området.

Landskap

Broa foreslås oppført med en broplate som strekker seg mot sidene helt ut til man treffer eksisterende terreng, dvs uten markert landkar eller fyllingsfot i broendene. Med en slik løsning unngås mørke og utrivelig rom oppunder broa. Det foreslås å etablere et betongskjørt på tvers av broplata inn mot endesøylene. Skjørtet er innstøpt og henger ned fra overliggende broplate. Terrenget fylles opp til kantbjelke på landkarside av det planlagte betongskjørtet (maks 1m fylling).

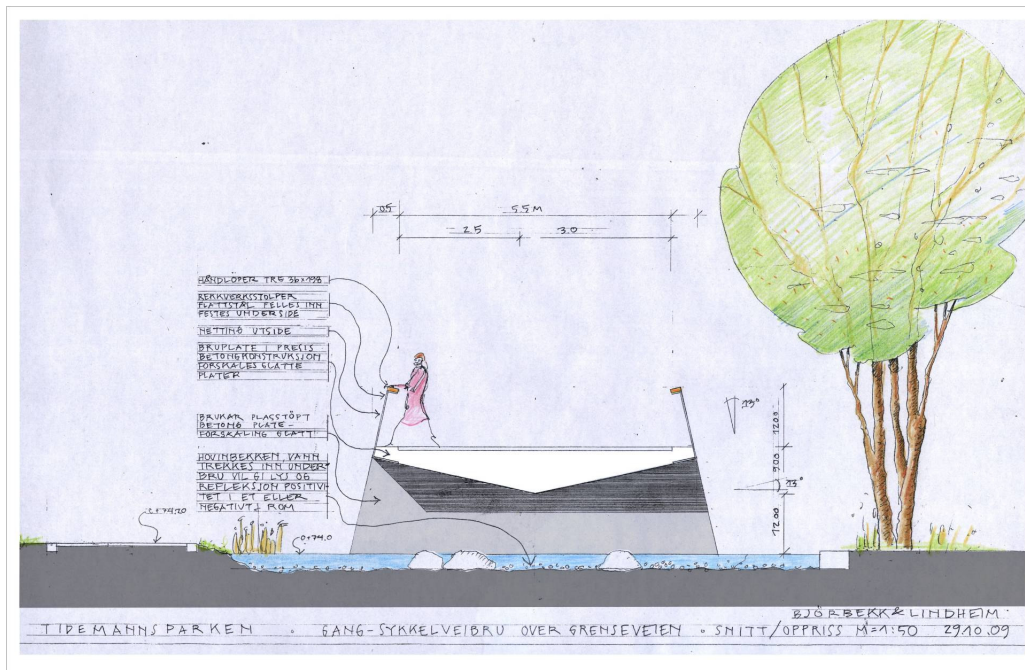


Plan som viser planlagt estetisk utforming av terreng- og bekk rundt brua.



Oppriss som viser planlagt estetisk utforming av landkar inn mot Tiedemannsparken.

Det er foreslått etablert et lite vannspeil som en utvidelse av Hovinbekken innunder broplaten der denne møter terrenget i Tiedemannsparken. Vannet bidrar til å speile dagslyset innunder broa, og siv-vegetasjon vil på sikt gjøre arealet under broa forholdsvis grønt og frodig.



På strekning mellom Hovinbekken og Grenseveien vil man ha en høyde på 3-5m under broa. Her foreslås terreng etableres med svakt sidefall inn mot midten av broa, slik at overvann fra tilgrensende gangvei og fra broa ledes innunder broplaten. Det skal etableres et gressdekke innunder broplaten på denne strekningen.

På østsiden av Grenseveien skal det også etableres plen innunder broa fra Grenseveien og frem til der frihøyden på broa blir 3m. Arealet under broa, øst for dette, foreslås etablert med gatesteinsdekke.

Det foreslås etablert et tverrskjørt også på østsiden av Grenseveien for å unngå et mørkt og utrivelig rom under broa.

Terrengbehandling mot garasjer medfører kun mindre justeringer på inntil 15 cm skjæring/fylling i forhold til eksisterende terrengnivå. Plen 2-3m til side for ny gs-vei avrettes og reetableres.

Det er lagt opp til supplerende spredt beplantning av parktrær på begge sider av brua. Trærne vil stå som oppstammede solitærtrær i plen. Trærne må plasseres der det er mulig, uten å komme i konflikt med eksisterende teknisk infrastruktur. Det er kun et par eksisterende trær innenfor planområdet langs brua, og disse vil ikke berøres av tiltaket.

Langs bekkedraget vil det etableres kantsoner med siv og vannstauder.

Verneinteresser

Forslaget har ingen konsekvenser for verneinteresser.

Miljøfaglige forhold

Biologisk mangfold

Forslaget har ingen negative konsekvenser ifht. biologisk mangfold. Etablering av åpen føring av Hovinbekken under og langsetter vestenden av brua vil ha en positiv utvikling for det biologiske mangfoldet i området.

Sol og skygge

Tiltaket vil gi noe dårligere solforhold under og langsetter broen.

Trafikkforhold

Trafikksikkerheten for gående og syklende som krysser Grenseveien via bro vil bli forbedret. Tiltaket kan bidra til økt bruk av D2 og hovedsykkelrute Østre Aker vei. Planforslaget tilrettelegger egne adskilte trafikkareal for gående og syklende. I dagens situasjon er det ett fellesareal, noe som kan gi flere konflikter. Reisetiden, spesielt for syklist, vil reduseres. Tiltaket kan gi økt fart for syklist i retning mot sentrum noe som kan gi økt ulykkesrisiko for fotgjengere som krysser sykkelveien i Tiedemannsparken. Det er skissert fartsreducerende tiltak som skal redusere denne ulykkesrisikoen.

Kapasiteten for bil- og kollektivtrafikk i Grenseveien vil forbedres som følge av at fotgjenger- og sykkeltrafikken som krysser veien reduseres.

Eiendom Gnr. 122 Bnr. 393 bruker i dag gang- og sykkelveien som kjørbare adkomst til sin eiendom. Gjeldende reguleringsplan for Tiedemannsparken åpner ikke for en kjøring i parkarealet. Planforslaget for ny gang- og sykkelbro åpner heller ikke for at gang- og sykkelveien skal kunne benyttes som en kjørbare adkomst.

Risiko- og sårbarhet

En broløsning gir utfordringer knyttet til konflikt mellom transportsyklister og brukere av parken (spesielt barn). Spesielt område ved broens avslutning i vest, med kryssende gangforbindelse vurderes som et vanskelig punkt. Det skal ovenfor her bygges hastighetsdempende tiltak, gjentakende rumlefelt i sykkelbanen på broa, slik at syklistene blir oppmerksomme på faren og naturlig senker hastigheten.

Anleggsfasen vurderes i grovrisikoanalyse som utarbeides i tilknytning til konkurransegrunnlag og IG-søknad.

Sosial infrastruktur

Tilgjengeligheten til bussholdeplassene i Grenseveien (Lillebergveien) vil bli som i dagens situasjon. Fremkommeligheten for busstrafikk i Grenseveien kan bli forbedret som følge av at gang- og sykkeltrafikken som krysser veien i plan reduseres.

Teknisk infrastruktur

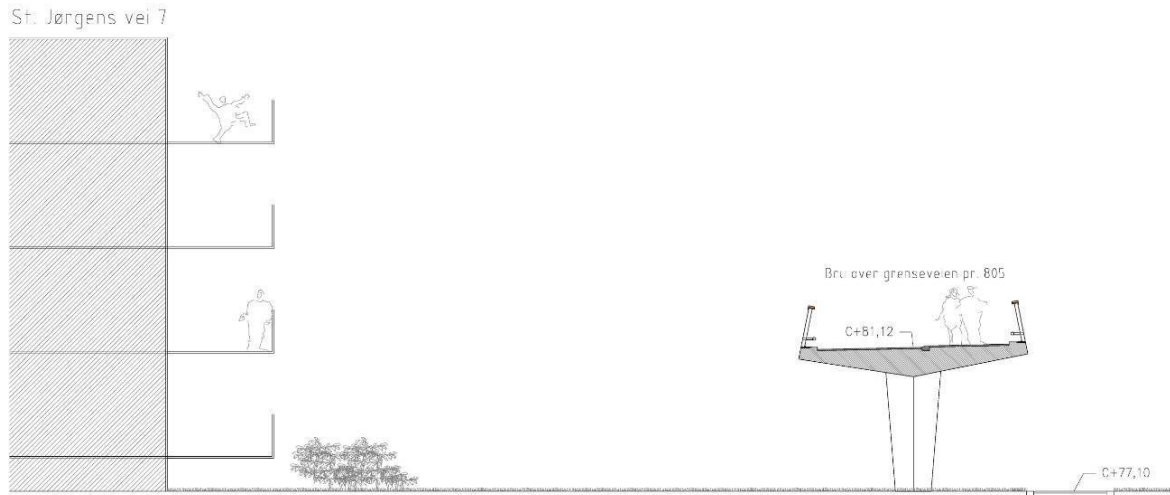
Eksisterende større VA-anlegg krysser under brotrase. Bekkeulvert for Hovinbekken og 800 mm fellesavløpsledning ligger dypt, og disse anleggene vil ikke kunne vedlikeholdes fremtidig ved graving under broa. VAV må vedlikeholde disse ved innvendig rehabilitering. VAV har akseptert dette forholdet.

Broa får nærføring til høyspentkabler, spesielt mot eldre oljekabler. Hoveddelen av dette 33 kV-anlegget (oljekabler) skal på sikt fases ut. Tilgjengeligheten til kablene nær broendene blir stedvis noe vanskeligere. Broløsning gir tilgjengelighet, men arbeidet med tilgang og istandsetting av kablene blir noe mer omfattende. Hafslund Nett har akseptert dette forholdet rundt tilgjengeligheten.

Estetikk, materialbruk og byggeskikk

Tiltaket vurderes å ha beskjedne konsekvenser mhp fjernvirkning, da brua i hovedtrekk vil bli liggende skjult inne mellom eksisterende og planlagt ny bebyggelse. Tiltaket kan imidlertid være en ulempe for planlagt ny boligbebyggelse i Grenseveien 59, da brubanen vil ligge i nivå med 2-3. etg i forhold til planlagt ny bebyggelse i 10-11m avstand fra brua. Det vil bli innsikt inn mot planlagte leiligheter og terrasser i de 2-3 nederste etasjene.

Eksisterende blokkbebyggelse i St. Jørgens vei 7 (på østsiden av Grenseveien) vil også bli berørt med noe innsyn inn mot balkonger i 1. og 2. etasje. Brua ligger i nivå med 2. etasje i en avstand på 15-18m fra eksisterende blokkbebyggelse. Ved å gjøre brua så tynn som mulig sett fra siden har man forsøkt å redusere den negative estetiske påvirkningen mot boligblokken.



Snittegning som viser nærhet mellom Gangbru og St. Jørgens vei 7

Stedsutvikling

Tiltaket som planforslaget legger til rette for fremmer god stedsutvikling på generelt grunnlag gjennom å legge til rette for redusert biltrafikk. Det igjen kan føre til redusert støy- og luftforurensning som kan være positivt for det fysiske miljøet. Tiltaket legger til rette for å knytte sammen områdene øst og vest for Grenseveien og det gir en bedre og sikrere forbindelse mot og mellom grøntområdene i området.

Barns interesser

Planforslaget medfører økt trafikkisikkerhet for barn og unge som forflytter seg i området gjennom at det gis en mulighet til å krysse den trafikkerte Grenseveien planfritt. Flere attraktive leke- frilufts- og idrettsområder, som Tiedemannsparken, Tøyenparken, og Valle Hovin vil bli lettere tilgjengelig. Planforslaget vil redusere areal avsatt til parkformål og påvirke funksjonaliteten til parkarealet gjennom at broen vi gå over arealet; selve broen vil gi skygge og søylene vil påvirke hvordan parkarealet kan brukes som leke- og oppholdsareal.

Universell utforming

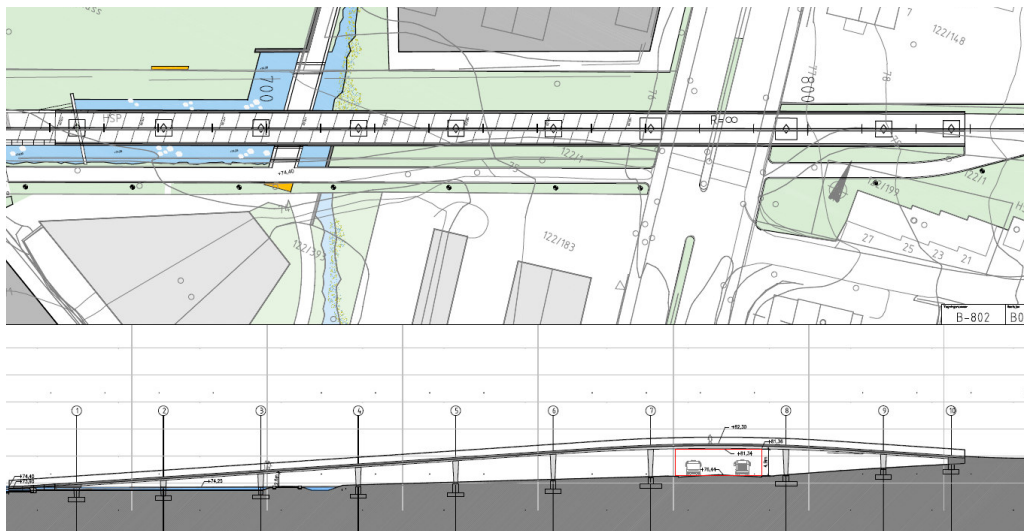
Brokonstruksjonen som planforslaget tilrettelegger for vil ikke ha stigningsforhold som samsvarer med universell utforming. Broen foreslås bygget med en stigning på 1:15 (6,7 %), mens det i normer for universell utforming kreves 1:20 (5 %). Eksisterende signalregulerte fotgjengerovergang for kryssing av Grenseveien beholdes og vil slik være et alternativt tilbud med universell utforming.

Interessemotsetninger

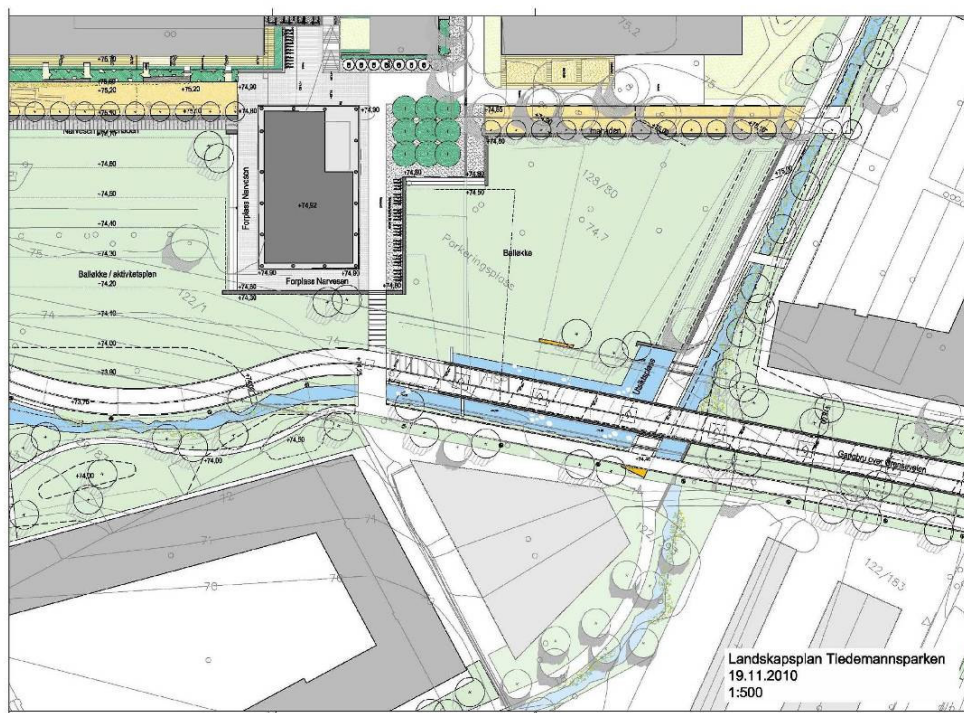
Det eksisterer interessemotsetninger gjennom det at brokonstruksjonen vil beslaglegge deler av det nordligste arealet i Tiedemannsparken. Broen vil også påvirke bruken av arealene under gjennom å skape skygge og etableringen av søyler.

Det kan være en interessemotsetning mellom syklistene på broen og brukere av Tiedemannsparken. Høy fart på syklistene kan utgjøre en trafikkisikkerhetsrisiko for brukere av parken. Det kan i tillegg skape en utrygghetsfølelse som reduserer attraktiviteten til parken. Foreldre kan eksempelvis være redd for å slippe barn av syne i frykt for kollisjon med syklistene.

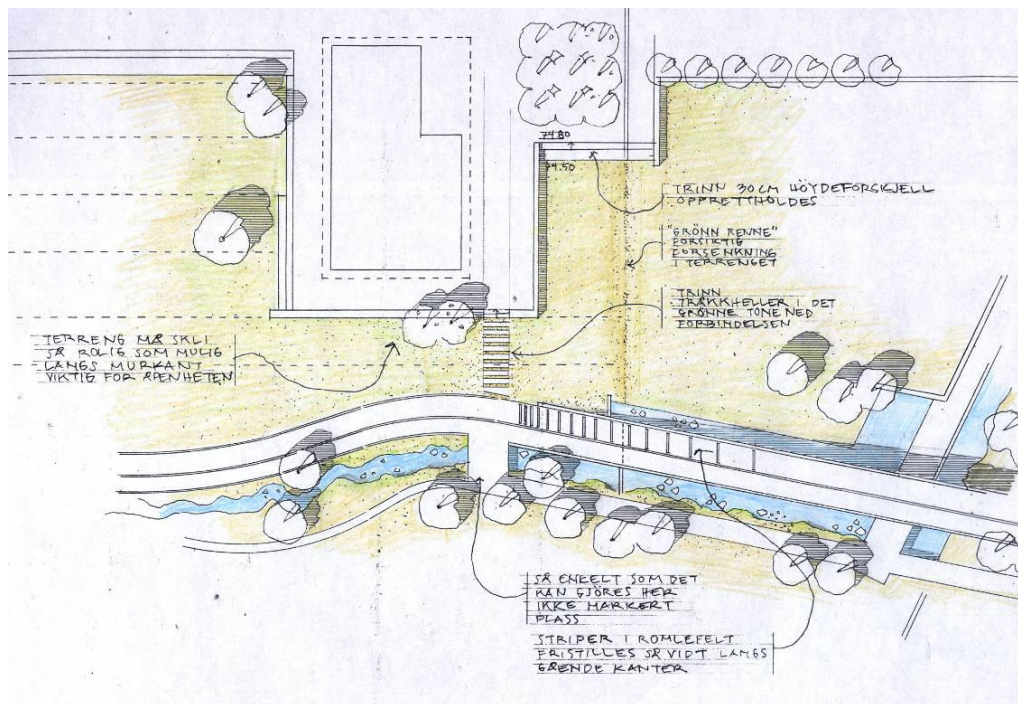
9. ILLUSTRASJONER



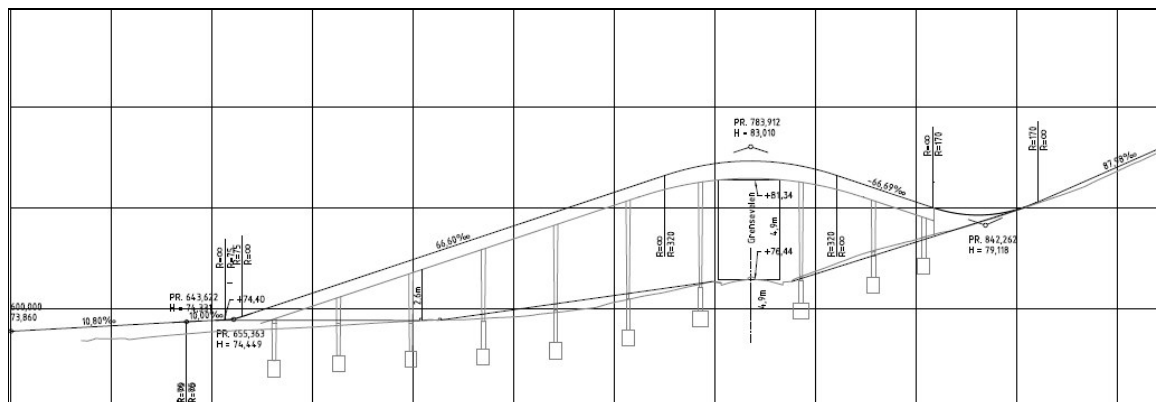
Illustrasjonsplan og lengdeprofil



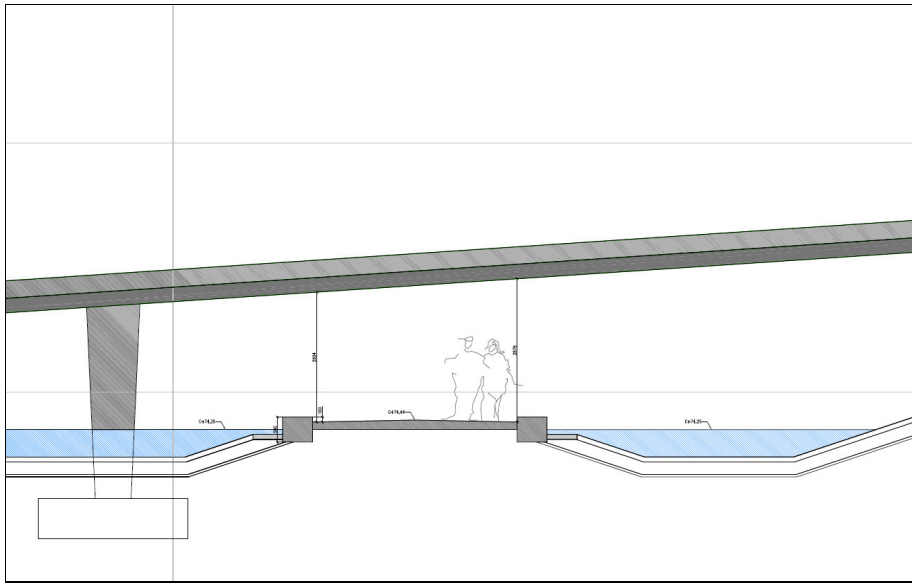
Landskapsplan



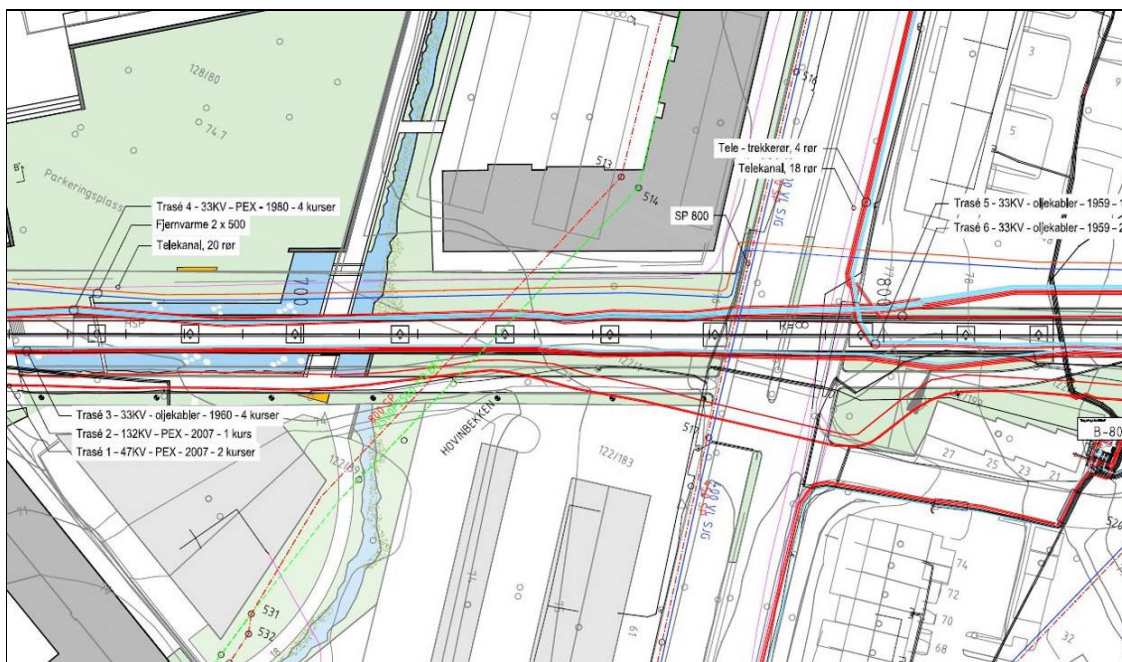
Terreng, flate og høydebeskrivelse



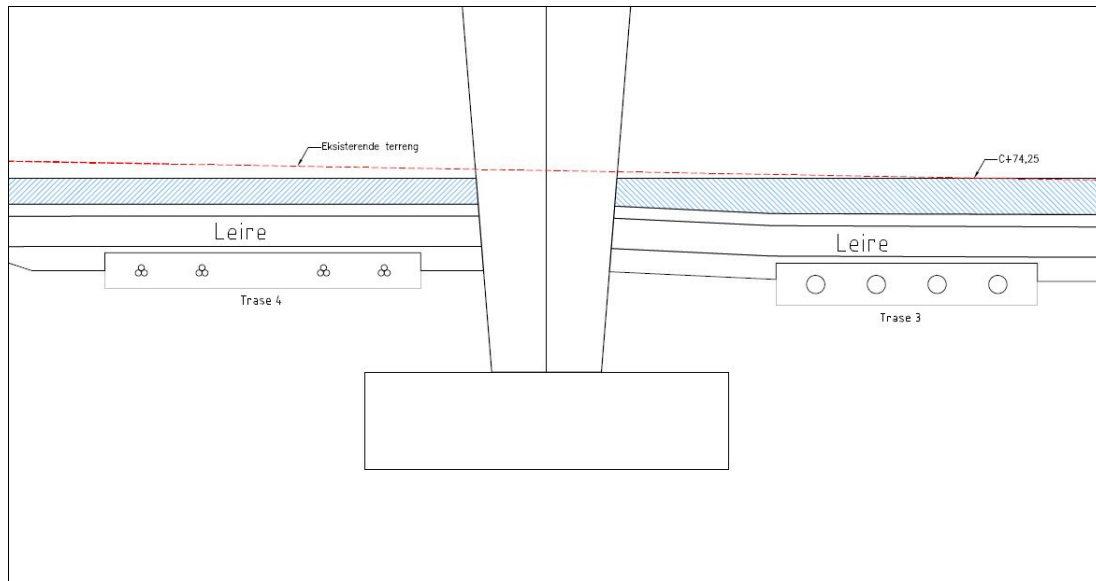
Linjepålegg (stigningsforhold)



Kryssende tursti langs Vestre bekke drag



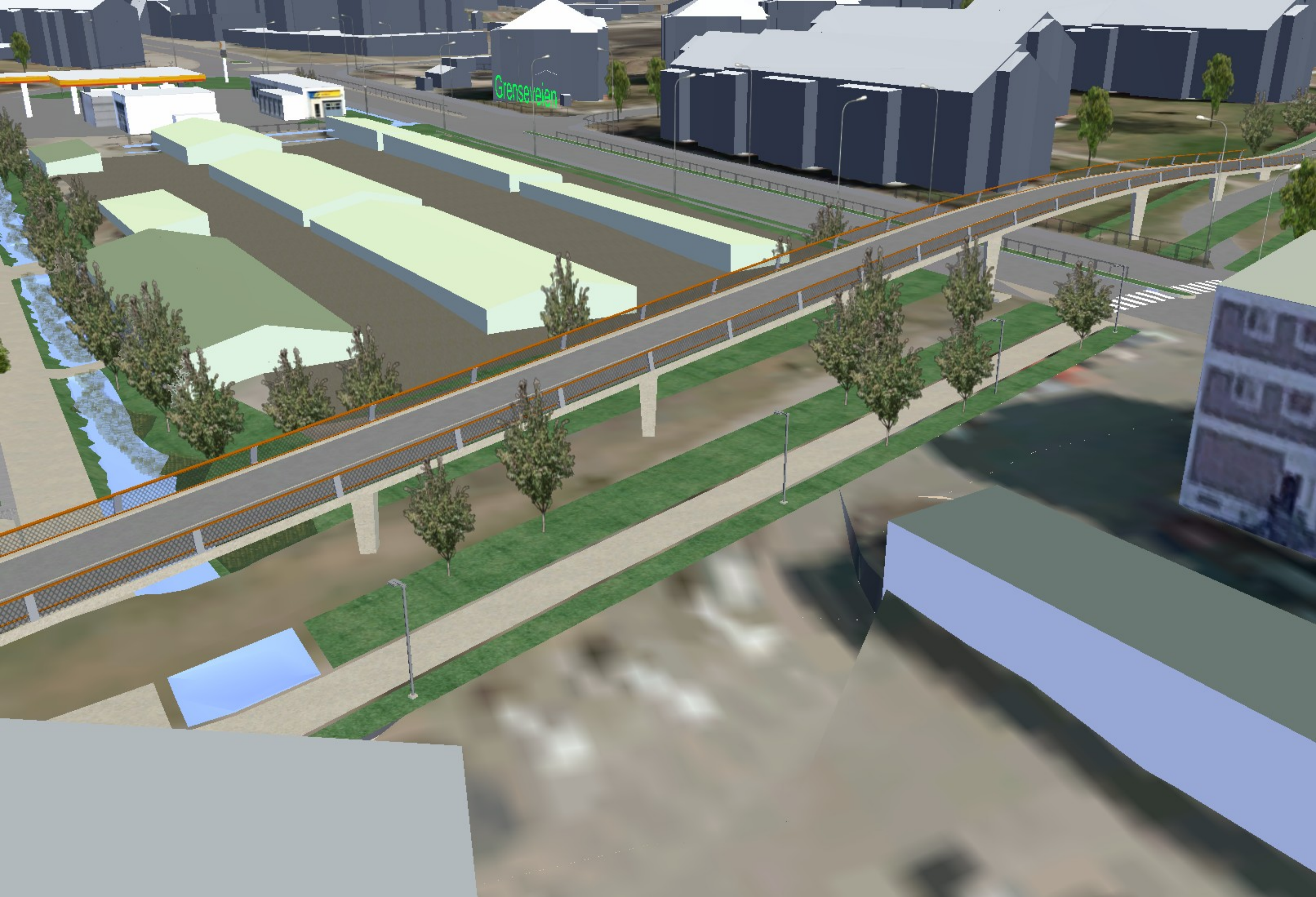
Teknisk infrastruktur langs broa

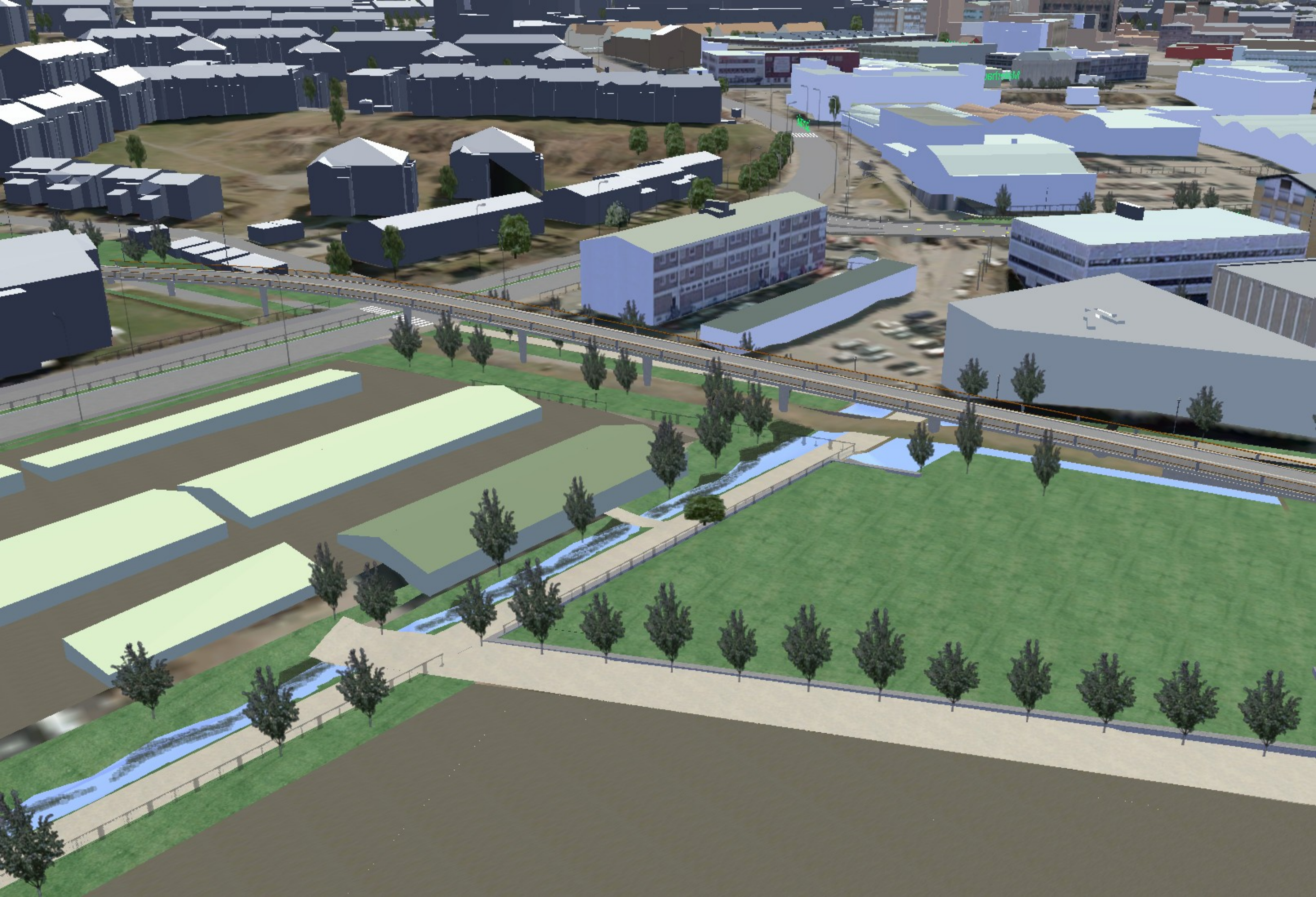


Tverrsnitt ved brufundament - hensyntagen teknisk infrastruktur

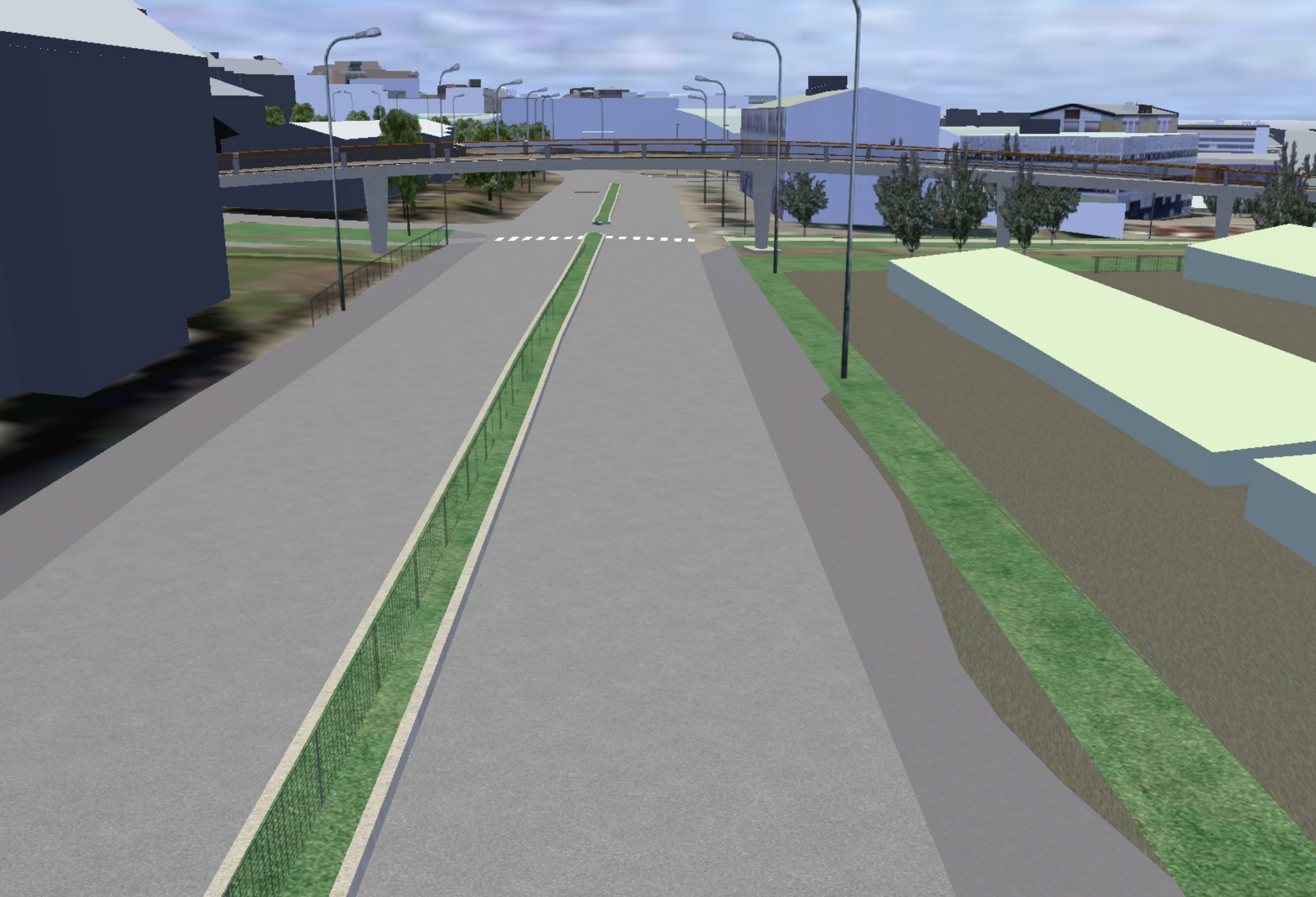
10. TIDLIGERE POLITISKE VEDTAK

Ensjø: Veiledende Prinsipplan for det Offentlige Rom (VPOR) vedtatt i Bystyret den 28.02.2007.



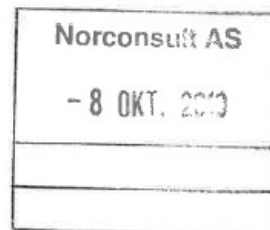








Oslo kommune
Byantikvaren



①

Norconsult AS
Knut M. Galta
Vestfjordgaten 4
1338 Sandvika

Deres ref:

Vår ref (saksnr):
10/1300

Saksbeh:
Jorunn Hillestad, 234 60291

Dato: 06.10.2010

Arkivkode:
512 Grenseveien

**GRENSEVEIEN - GANG OG SYKKELBRO - UTTAELSE TIL VARSEL OM
OPPSTART AV REGULERINGSARBEID**

Vi viser til brev fra Norconsult AS datert 09.09.10 vedrørende oppstart av reguleringsplan for planfri gang- og sykkelbro over Grenseveien ved Ensjo.

Nyere tids kulturminner

Byantikvaren viser til tidligere uttalelse fra 11.06.10 og har ingen nye kommentarer til planarbeidet.

Automatisk fredete kulturminner

Byantikvaren viser til sine uttalelser til planinitiativ, datert 11.06.10. Uttalelsene bekreftes og opprettholdes, og Byantikvaren har ingen ytterligere merknader vedrørende forholdet til automatisk fredete kulturminner, men minner om at kulturminneloven § 8 annet ledd gjelder generelt. Dersom det blir gjort funn av automatisk fredete kulturminner, skal arbeidene straks stanses og Byantikvaren kontaktes.

Med hilsen


Gry Eliesen
antikvar


Jorunn Hillestad
antikvar



2

Norconsult AS
Vestfjordgaten 4
1338 SANDVIKA

Knut M. Galta

Deres ref.:

Vår ref. (journal ID):
10/1536 (10/18465)

Saksbehandler:
Geir Cranner

Dato:
08.10.2010

Kommentarer til varsel om igangsatt reguleringsarbeid - Gang- og sykkelbro over Grenseveien.

Undervisningsbygg viser til oversendelse av 09.09.2010 om varsel om igangsatt reguleringsarbeid for gang- og sykkelbro over Grenseveien.

Undervisningsbygg er meget positive til alle tiltak som fremmer trafiksikkerhet for barn og barns skoleveier.

Med vennlig hilsen
Undervisningsbygg

Vidar Lie
utviklingsdirektør

Geir Cranner
byplanlegger

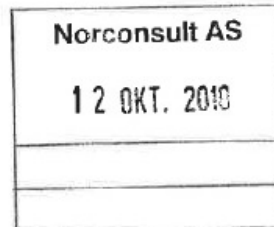
Dette dokument er elektronisk godkjent og trenger derfor ikke underskrift



Oslo kommune
Vann- og avløpsetaten

3

Norconsult AS
Postboks 626
1303 SANDVIKA



Deres ref:

Vår ref (saksnr):

Saksbeh:

Dato: 30.09.2010

10/04067-2
(NB! Oppgis ved benyttelse)

Svein Oddvar Korsvik,

Arkivkode:

512.1

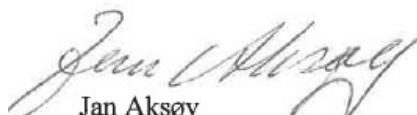
**GRENSEVEIEN - DEL AV HOVEDSYKKELVEIRUTE ØSTRE AKER VEI MELLOM
GRORUDDALEN OG OSLO SENTRUM - GANG- OG SYKKELBRO - REGULERING**

Vi viser til Deres varsel om igangsetting registrert den 21.09.2010 hos VAV angående varslingsom igangsetting av reguleringsarbeid i Oslo – gang- og sykkelbro over Grenseveien.

Vann- og avløpsetaten har ikke merknader.

Vann- og avløpsetaten viser til våre merknader i forbindelse med samråd, PBE, vår referanse 10/02361-2.

Med hilsen


Jan Aksøy
prosjektutvikler byutvikling
Avdeling plan og prosjekt


Svein Oddvar Korsvik
konsulent



Oslo kommune
Friluftsetaten

Norconsult AS
Vestfjordgaten 4
1338 Sandvika

Norconsult AS
27 OKT. 2010

4

Deres ref:

Vår ref (saksnr):

08/00930-3

Saksbeh:

Ingvild Steiro, 97627307

Dato: 18.10.2010

Arkivkode:

614

Oppgis ved alle henvendelser

INNSPILL TIL VARSEL OM IGANGSETTING AV REGULERINGSARBEID FOR GANG- SYKKELBRO OVER GRENSEVEIEN

Vi viser til brev til Samferdselsetaten av 27.01.2010 – innspill til forprosjekt for g/s- veg-bru over Grenseveien. Det refereres nedenfor direkte fra dette brevet, og vi ber i den forbindelse om at de relevante momentene behandles som innspill til planarbeidet.

” Friluftsetaten viser til forprosjekt for gang- og sykkelveibro over Grenseveien av 07.01.2010 med tegningshefte fra desember 2009.

VPOR beskriver gangbro over Grenseveien, videre at Gang- og sykkeltraseen på hele strekninger skal opprettholdes. Området på begge sider av Grenseveien er regulert til friområde.

Friluftsetaten vil få driftsansvaret for Tiedemannsparken på østsiden av Grenseveien. I mail av 13.11.2009 fra oss som svar på spørsmål knyttet til regulering av en evt. framtidig bro, gjorde vi oppmerksom på at Friluftsetaten ikke ønsker et drifts- og vedlikeholdsansvar for en slik bro. Denne føringen ligger til grunn for vår uttalelse.

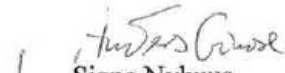
Tiedemannsparken er i VPOR planlagt som hovedpark i Ensøybyggingen. Her bør det i følge VPOR tilrettelegges for blant annet ballspill og lekeplass samt at turvei D2 opprettholdes gjennom parken. D2 er en mye benyttet sykkeltrasé for gjennomgangstrafikk til og fra sentrum. Det er nå politisk besluttet at turveien skal omdefineres til en hoved-gang- og sykkelvei med standard tverrprofil med adskilt gang- og sykkelsoner. Dette er gjort med sterk skepsis fra Friluftsetaten. Vi mener det er vanskelig å kombinere en hovedsykkeltrasé med barns og unges lek i parken. Det brede tverrprofilet vil i tillegg være svært dominerende i parken.

Forprosjektet viser en broprofil som er 160 meter lang og strekker seg 100 meter inn i parken. Av disse utgjør ca 50 meter korridoren mellom Grenseveien 59 og 61. Friluftsetaten mener det er uheldig at broen beslaglegger såpass store deler av parken fysisk, men også visuelt ved at den løfter seg fra terrenget inne i selve parkrommet.

Et annet viktig ankepunkt er at de syklende vil få svært stor fart ned broen og inn i parken. Det kan oppstå farlige situasjoner mellom publikum som oppholder seg og leker i parken og transportsyklister. Det blir vanskelig å forene VPORs intensjoner om en park for lek og ballspill med rask sykling gjennom parken. Friluftsetaten vil av denne grunn gå imot bygging av planfri overgang over Grenseveien.

Friluftsetaten ønsker primært at broen ikke bygges, sekundært at tverrprofilet blir smalere (som er et alternativ i forprosjektet) og at det må gjøres gode fartsdempende tiltak i forbindelse med broen.”

Med hilsen


Signe Nyhuus
avdelingssjef


Kjetil Lønborg Jensen
Fung. seksjonsleder



FYLKESMANNEN I OSLO OG AKERSHUS
Miljøvernavdelingen

5

Norconsult AS
- 7 OKT. 2010

Norconsult as
Vestfjordgt 4
1338 SANDVIKA

Deres ref.:	Deres dato:	Vår ref.:	Saksbehandler:	Dato:
	09.09.2010	2010/19353 M-FO	Marit Lillesveen	04.10.2010

**OSLO GRENSEVEIEN GANG -SYKKELVEI UTTALELSE TIL VARSEL OM
IGANGSATT REGULERINGSPLAN**

Viser til innkommet sak datert 9.9.2010 med varsel om igangsatt reguleringsplan for gang- og sykkelbro over Grenseveien.

Fylkesmannen ser positivt på planforslaget som legger til rette for bruk av sykkel som transportmiddel. Fylkesmannen vil ved offentlig ettersyn vurdere om det fremkommer opplysninger som krever konkret behandling, herunder om nasjonale mål og retningslinjer for arealplanlegging innen våre fagområder er ivarettatt.

Vi minner om at det skal utarbeides konkrete risiko- og sårbarhetsanalyse til alle arealplaner.

Med hilsen

Are Hedén
seksjonssjef

Marit Lillesveen
overingeniør

Godkjent og ekspedert i papirform uten underskrift.

6

1 av 3

Vår saksbehandler

tlf: e-post: firmapost@hafslund.no

Vår dato
2010-09-15

Deres dato
2010-09-14

Vår referanse
H18051

Deres referanse
Grenseveien, gang-sykelbro.

Til
Norconsult AS

Kopi til

Uttalelse fra Hafslund Nett til forslag til reguleringsplan for Grenseveien gang-sykelbro.

Det vises til Deres oversendelse av 2010-09-14

Situasjon

Hafslund Nett som nettselskap har elektriske anlegg i det omtalte reguleringsområdet. Bebyggelse eller tiltak som kommer i konflikt med våre anlegg må tas hensyn til i det videre planarbeidet.

Det vedlegges ikke kartunderlag ved informasjon om oppstart av reguleringsplaner. Ved oppstart av prosjektering kan aktøren som skal utføre prosjekteringen ta kontakt med Hafslund Nett for bestilling av digitalt kartunderlag, ref. nettdok@hafslund.no

For kabelpåvisning kontakt med Geomatikk tlf. 09146.

Avstand og andre forhold til eksisterende anlegg.

Generelt

Det må ikke iverksettes tiltak som medfører redusert adkomst til Hafslund Nett sine anlegg på området. Det må heller ikke gjøres inngrep i terrenget som medfører endring av overdekningen over kabler. Oppfylld av terreng under kraftledninger og tiltak som reduserer stabiliteten til fundamenteringen av kraftledningsmaster eller andre aktiviteter for øvrig som medfører brudd på gjeldende forskrifter om elektriske anlegg.

Støy fra transformator- og nettstasjoner

Dersom det finnes transformator- eller nettstasjoner på eller nær ved reguleringsområdet, kan disse medføre noe støy. Eventuelle ulemper og skjermingstiltak for planlagt bebyggelse, er i denne forbindelse, ikke netteiers ansvar.

Omlegging av nett, kostnader

Bebyggelse eller andre tiltak som planlegges/etableres slik at de kommer i konflikt med eksisterende elanlegg generer tiltak. Dersom elanlegg må endres, legges om eller flyttes, utføres dette etter nærmere avtale. Tiltakshaver må dekke alle kostnader i forbindelse med slike tiltak. Omlegg av elektrisk anlegg krever at Hafslund Nett varsles på et tidlig tidspunkt. Tiltakshaver skaffer rettigheter til fremføring av nettanleggene i ny trasé. Rettigheter til fremføring av nettanleggene foretas etter de standardvilkår Nettselskapet til enhver tid benytter.

Vår saksbehandler

tlf: e-post: firmapost@hafslund.no

Vår dato
2010-09-15
Deres dato
2010-09-14

Vår referanse
H18051
Deres referanse
Grensevcien, gang-sykkelbro.

Kapasitet på eksisterende strømnett

For planlegging av strømforsyning til nye anlegg, må det tas tidlig kontakt med Nettselskapet slik at nødvendige tiltak kan planlegges, for deretter å igangsettes. Det presiseres at det på nåværende tidspunkt ikke er tatt stilling til hvilke tiltak som må iverksettes eller om det er kapasitet i eksisterende nett. Dette gjøres først etter at konkrete effektbehov er meldt inn til Nettselskapet. Effektbehovets størrelse vil være avgjørende for om effekten kan hentes fra eksisterende nett eller om det er behov for avsettelse av plass/areal til ny nettstasjon eller nye lednings-/kabelanlegg.

Nye strømforsyningsanlegg

Generelt

Alle nye, eller endring av eksisterende elanlegg skal bygges iht. gjeldende forskrifter, bransjepublikasjoner og Nettselskapets spesifikasjoner. Nettselskapet bestemmer plassering/sted for utbyggers tilknytningspunkt for strømforsyningen.

Nettstasjoner

Dersom det er behov for ny(e) nettstasjon(er) ifm. tiltaket vil størrelse på nettstasjon(er) og transformator(er) dimensjoneres etter utbyggers dokumenterte behov. Om nettstasjon(er) kan plasseres som en frittstående enhet eller i et rom i bygning, er bl.a. avhengig av de stedlige forhold/begrensninger i plass og størrelsen på den effekt som skal leveres.

For bygg med et effektbehov større enn 800 kW ref. spenning 400V og 500 kW ref. spenning 230V, skal nettstasjonen som hovedregel plasseres i bygget med hovedtavle ved siden av. Det tas forbehold om mulige endringer i byggkrav, frem til det tidspunkt strømtilknytningen bestilles av Nettselskapet.

Dersom ny nettstasjon etableres som en frittstående nettstasjon er nødvendig areal normalt 10m². Arealets lengste side skal ikke være mindre enn 4m. Nettstasjonen skal ikke plasseres mindre enn 5m fra nærmeste bygning, og det skal være mulig å komme til nettstasjonen med kranbil (med støttebein).

Ved etablering av nettstasjon(er) forutsettes det at Nettselskapet gis permanente rettigheter til drift, vedlikehold og adkomst. Dette i henhold til de standardvilkår Nettselskapet til enhver tid benytter. Rettighetene skal kunne tinglyses på aktuelle eiendom.

Luftlednings- og kabelanlegg

For strømforsyning av ny bebyggelse i området, må det etableres nytt strømforsyningsnett. En forutsetning for etablering av strømforsyningsanlegg er at disse anleggene gis fullt rettsvern på den grunn der de etableres.

Høyspennings luftledningsanlegg kan bare etableres på arealer der det er mulig å erverve stetsevarige rettigheter til Nettselskapet for plassering, bygging, drift og vedlikehold av anleggene. Rettighetene skal dokumenteres i egne overenskomster som tinglyses.

Lavspennings luftledningsanlegg og lavspennings kabelanlegg krever kun fremføringsrett.

Normalt blir veigrunn brukt til fremføring av strømmettet til de enkelte kunders bygg. Dersom Nettselskapet ikke kan erverve rettigheter på veigrunn må det avsettes egne arealer, parallelt med veier, for fremføring av lednings- eller kabelanlegg for strømforsyningen. Disse rettighetene skal ha fullt rettsvern.

Vår saksbehandler

tlf: e-post: firmapost@hafslund.no

Vår dato
2010-09-15

Deres dato
2010-09-14

Vår referanse

H18051

Deres referanse

Grenseveien, gang-sykelbro.

Anleggsbidrag

Den eller de som utløser tiltaket i strømforsyningsnettet, både flytting, nyanlegg og forsterkning, må dekke kostnadene med tiltaket iht. kontrollforskriftens § 17-5 og iht. Nettselskapets gjeldende retningslinjer for praktiseringen av anleggsbidrag. Tiltak iverksettes ikke, uten bestilling fra tiltakshaver.

Med hilsen
Hafslund Nett AS

Eldar Østbakken

Vedlegg::

- Uttalelse regional nett.
- Uttalelse sentral nett.

INFORMASJON

Generelle restriksjoner som til enhver tid skal etterkommes ved eksterne enheters aktiviteter i nærheten av regionalnett / sentralnett kabler.

- **Regionalnett** kabelanlegg har et byggeforbudsbelte på **1,5 m** ut til hver side for kablens ytterkant.
- **Sentralnett** kabelanlegg har et byggeforbudsbelte på **2 m** ut til hver side for kablens ytterkant.
- Tiltak som krever at kablene må avdekkes, skal på forhånd godkjennes av en representant for Hafslund Nett. Ved slike tilfeller kan Hafslund Nett berøre seg retten til å kreve iverksettelse av nødvendige tiltak for å ivareta kablens sikkerhet. Hafslund Nett sin driftsentral bestemmer til enhver tid når det kan tillates utkobling av strømmen i kabelnettet.
- Ved behov for graving, spunting eller pæling nærmere regional- og sentralnett kraftkabler enn **6 m**, skal dette meldes Hafslund Nett minst 3 dager på forhånd. I slike tilfeller skal alltid kablene peiles ut. For eksakt angivelse av kablens plassering kan Hafslund Nett kreve at kablene blottlegges.
- Etablering av parkeringsplasser, gang- og sykkelveier, beplantning, eller bygningsmessige aktiviteter som krever graving eller fundamentering i kablens byggeforbudsbelte skal på forhånd godkjennes av Hafslund Nett.
- Oppfylling av masse over kabeltraseer tillates ikke.
- Undergraving av kabler for krysning med ledninger, rør eller kulverter skal utføres i henhold til de krav Hafslund Nett stiller til elsikkerhet, tiltak for å sikre kablene under arbeidet og unngå setningsskader i ettertid.
- Endring av kabelanleggets beliggenhet eller tekniske beskaffenhet kan kreve myndighetsgodkjenning, nye klausuleringer og traséløsninger.
- Tiltak som hvor det ønskes ombygging eller endring i regionalnettet (33 - 145 kV) og sentralnettet (300 - 420 kV), vil i hvert enkelt tilfelle bli vurdert for eventuell godkjenning av netteier.
- Alle kostnader som blir påført Hafslund Nett i forbindelse med eksterne enheters aktiviteter som berører linjer og kabler vil bli fakturert ansvarlig utbygger i sin helhet.

Henvendelser i forbindelse med lokalisering / utmåling / peiling av linjer og kabler skal rettes til Hafslund Nett AS, tlf. **815 30 400**

7

Mottatt på E-post den 27.09.2010

Viser til Deres brev av 9. september 2010.09.27

Hafslund Fjernvarme har en overføringsledning med stor dimensjon i samme trasé som den planlagte gang- og sykkelbroen. Vi antar noen grunnarbeider vil kunne skje over våre fjernvarmerør. Vi ber om å bli kontaktet på et tidlig tidspunkt slik at eventuelle arbeider kan planlegges.

Med vennlig hilsen
Hafslund Fjernvarme

Per Jynge
Telefon: 91.86.31.08
Sentralbord: 21.62.62.00
www.hafslund.no



E-post av 26.09.2010

Vedrørende reguleringsarbeidet for gang- og sykkelbro over Grenseveien
Uttalelse fra Syklistenes Landsforening

Syklistenes Landsforening i Oslo er fornøyd med at det iverksettes arbeid for en gang- og sykkelbro over Grenseveien. Vi er også fornøyd med at det planlegges adskilte felt for syklist og fotgjengere.

hilsen Torstein Bremset

Torstein Bremset
styreleder i Syklistenes Landsforening i Oslo

mobil: 907 33374

e-post: torstein@syklistene.no

www.syklistene.no

Facebook: Syklistenes Landsforening i Oslo

Vårt org.nummer hvis du vil gi oss din Grasrotandel når du tipper: 995 213 400

Postboks 8883, Youngstorget, 0028 Oslo

9

Grønsund Forretningsførsel AS
Mottatt på E-post
Knut M. Galta

Oslo 7.oktober 2010

Viser til hyggelig telefonsamtale med deg i dag, og opplyser om at vi ønsker et møte med deg i forbindelse med utbyggingen av gang- og sykkelbro over Grenseveien.

Vi har i dag en tillatelse fra Trafikketeaten på å benytte gangveien inn fra Joh.Andresenvei som fører til baksiden av vårt bygg. Skiltet ble tatt ned i forbindelse med nedgraving av høyspent kabel i bakken langs med gangvei.

Det ser ut som om bekken vil passere forbi baksiden av bygget vårt - sammen med broen, og deler av den vil også passere på forsiden tvers igjennom våres parkeringsplasser.
Vi lurte på om kjøreveien som er der i dag fortsatt vil bli værende.

Disse spørsmål samt mange fler ønsker vi svar på i forbindelse med denne utbyggingen.

Vi informerer dere herved om at vi ikke godkjenner tiltak som vil berøre vår eiendom og dets tilgang/ferdsel til denne.

Ber om at våre innspill og spørsmål besvares, samt at et møte blir arrangert.

(Vi imøteser deres bekreftelse på mottat e-mail).

Vennlig Hilsen

Tim Tangen

Tel: +4722299111
Mob:+4740408383

ROS-sjekkliste for GS-veg-bru over Grenseveien

Faretype	ja	nei	kommentarer
1. Naturfare			
a) Planområdet/Tiltaket kan være utsatt for eller medføre jord-, stein- eller fjellskred		X	Området er forholdsvis flatt.
b) Planområdet/Tiltaket kan være utsatt for eller medføre masseutgliding (ustabile grunnforhold, kvikkleire)		X	Liten høydeforskjell i terrenget. I henhold til www.skrednett.no er området ikke utsatt for ustabile grunnforhold. Konstruksjonen er pelet til fjell.
c) Planområdet/Tiltaket kan være utsatt for eller medføre flom/overvann/ flomskred/erosjon		X	Regulert bekk i området vil som følge av tiltaket åpnes og ledes inn under den planlagte broen. Det vil kun være tørrvannsføring i bekken, flomvann ledes i gammel kulvert for Hovinbekken. Tiltaket utføres slik at det ikke skal medføre erosjonsfare.
d) Planområdet/Tiltaket kan være utsatt for stormflo (medregnet antatt høyere havnivå i 2100)		X	Området er ikke sjønært. Planområdet/tiltaket ligger på kote 74.
e) Planområdet/Tiltaket kan være utsatt for radonstråling		X	Ikke relevant.
f) Planområdet/Tiltaket kan være utsatt for annen naturfare		X	Broen dimensjoneres for vind- og snølast.
2. Virksomhetsfare			
a) Planområdet/Tiltaket kan være utsatt for eksplosjon i /akutt forurensning fra nærliggende virksomhet (herunder håndtering/ lagring/transport av farlige stoffer, terrormål etc)		X	Det er ikke identifisert nærliggende virksomhet som håndterer farlige stoffer. Bilbasert næringsvirksomhet i området kan imidlertid nyttiggjøre seg noe gass (gassdrevet verktøy), men det er forholdsvis stor avstand til broen (ca. 12-13 m). Det foregår noe transport av farlig gods på Grenseveien, men slik transport skal hovedsakelig gå på ringveiene og ikke i tett bebyggelse. Det vil alltid eksistere en teoretisk risiko

Ny-58-0538 - ROS-sjekkliste - Veiledning

			for hendelser med kjøretøy som transporterer farlig gods i forbindelse med for eksempel kollisjoner i veganlegg, men dette er vurdert som svært lite sannsynlig for dette tiltaket. For eksempel står pillarene i god avstand fra kjørebane (se også 2e)).
b) Planområdet/Tiltaket medfører risikoer omtalt under 2a for nærliggende arealbruk		X	
c) Planområdet/Tiltaket kan være utsatt for stråling fra høyspenningsanlegg		X	Alle tidligere høyspent luftlinjer er erstattet av kabler i grunnen.
d) Planområdet/Tiltaket kan være utsatt for fare fra skytebane eller område for militær virksomhet		X	
e) Planområdet/Tiltaket kan være utsatt for/skape annen virksomhetsfare	X		<u>Trafikkfare:</u> Broen vil bli en del av hovedsykkelveien fra Groruddalen og Lørenskog, og vil i rushtiden benyttes mye av transportsyklister. Syklistene vil kunne få stor fart inn på broen. På østsiden av broen vil sykkelveien ikke komme i konflikt med gangveien som kommer opp på broen (skal ikke krysse hverandre). På vestsiden av broen, vis a vis Narvesen bygget, vil en gangforbindelse krysse i plan med broen. Dette kan medføre farlige situasjoner mellom syklistene og de gående på gangforbindelsen. Det vil bli utført spesielle tiltak slik at denne gangforbindelsen blir sikker, f.eks. hastighetsreduserende tiltak for syklistene (se planforslaget for nærmere beskrivelser). Risiko for at kjøretøy på Grenseveien kan kollidere med pillarer er vurdert som svært liten. Pillarene står så langt fra kjørebane at vegvesenets retningslinjer for påkjørselsikkerhet er ivarettatt uten bruk av

Ny-58-0538 - ROS-sjekkliste - Veiledning

			rekkeverk (avstand er stor nok).
3. Forsynings- og beredskapsfare			
a) Planområdet/Tiltaket kan være utsatt for eller medføre svikt i kritiske samfunnstjenester knyttet til energi, vann- og avløp, renovasjon, tele, transport og beredskap/utrykning		X	Ikke vurdert relevant for det ferdige tiltaket. I anleggsfasen kan det imidlertid være fare for overgraving av kabler/rør i grunnen. Dette vil bli fulgt opp i anleggsfasen, bl.a. gjennom egen risikovurdering for anleggsarbeidene.
b) Annen forsynings- og beredskapsrisiko		X	