

# **Forslagsstillers planbeskrivelse**

## **Hovinveien 45, Ensjø, Oslo**

### **Planforslag til offentlig ettersyn**

### **Reguleringsplan**

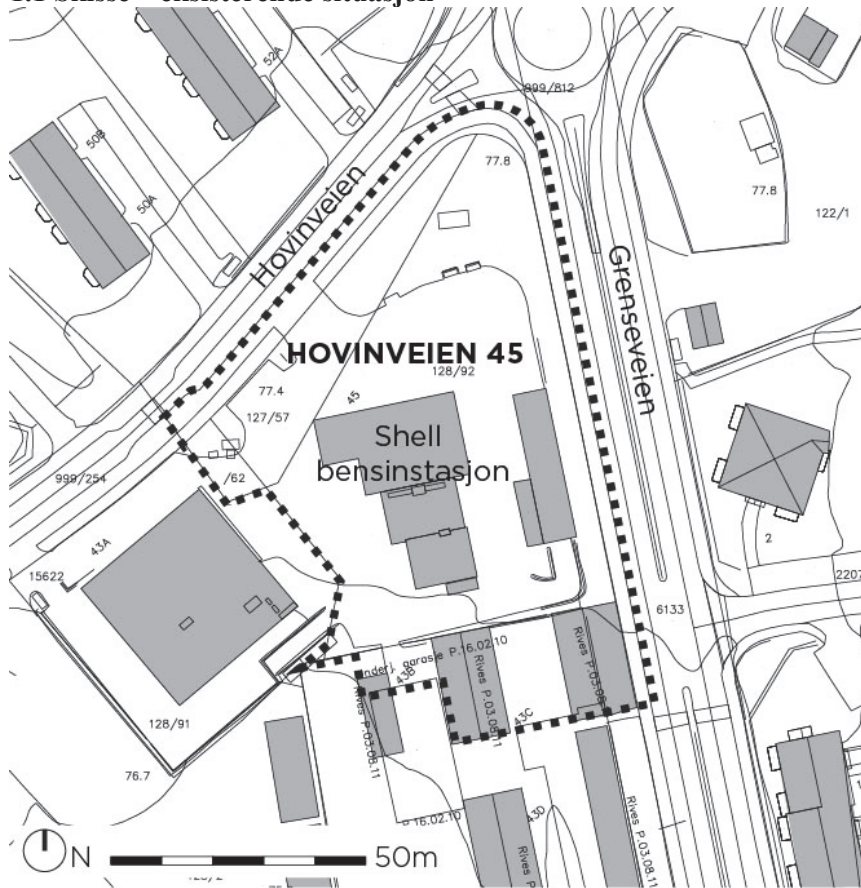
Utarbeidet av: Dyrvik Arkitekter AS for JM Norge AS

## **Innhold**

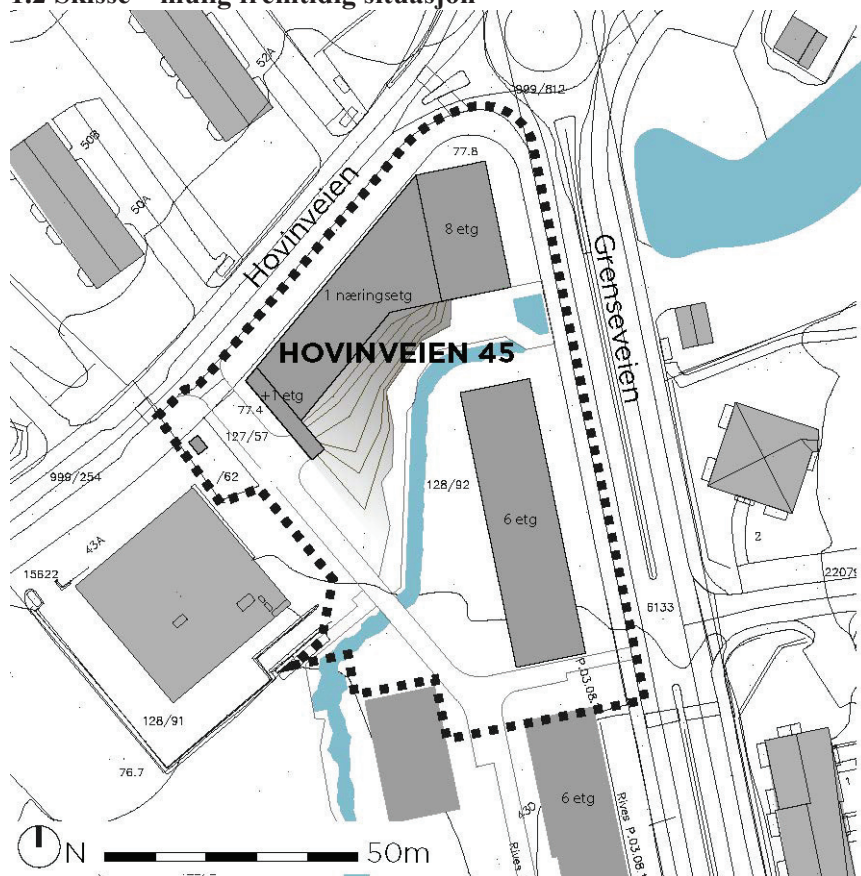
1. FORENKLET ILLUSTRASJON.....	2
1.1 Skisse – eksisterende situasjon.....	2
1.2 Skisse – mulig fremtidig situasjon .....	2
2. BAKGRUNN.....	3
2.1 Bakgrunn .....	3
2.2 Hensikten med planforslaget.....	3
3. EKSISTERENDE FORHOLD.....	4
3.1 Lokalisering og bruk .....	4
3.2 Planområdet og forholdet til tilleggende arealer .....	4
4. PLANSTATUS.....	7
4.1 Overordnede føringer og gjeldende planstatus.....	7
5. MEDVIRKNING .....	9
5.1 Innspill ved kommunalt samråd .....	9
5.2 Forhåndsuttalelser .....	11
6. FORSLAGSSTILLERS FAGLIGE BEGRUNNELSE .....	13
6.1 Intensjonen med planen.....	13
6.2 Prosjektets form og kvaliteter.....	14
6.3 Oppsummering av analyser .....	20
6.4 Konklusjon .....	21
7. PLANFORSLAGET .....	22
8. KONSEKVENSER AV FORSLAGET .....	26
9. ILLUSTRASJONER.....	31
9.1 Illustrasjonsplan .....	32
9.2 Perspektiv fra krysset Grenseveien – Hovinveien .....	33
9.3 Perspektiv fra gårdsrommet.....	33
9.4 Perspektiv fra Hovinveien .....	34

# 1. FORENKLET ILLUSTRASJON

## 1.1 Skisse – eksisterende situasjon



## 1.2 Skisse – mulig fremtidig situasjon



## 2. BAKGRUNN

### 2.1 Bakgrunn

I krysset Hovinveien – Grenseveien på Ensjø ligger i dag en Shell bensinstasjon, oppført i 1974. JM Norge AS har i nyere tid ervervet eiendommene 127/57,62 og 128/92, med den hensikt å tilrettelegge for bygging av boliger i kombinasjon med en dagligvareforretning. Planforslaget tilrettelegger samtidig for gjenåpningen av Hovinbekken over eiendommen. De tre nevnte eiendommene omtales her som Hovinveien 45 og planforslaget vil i praksis erstatte det arealet som i dag brukes til bensinstasjon. Dyrvik Arkitekter AS har på oppdrag fra JM Norge AS utarbeidet forslaget.

Dagligvareforretning var opprinnelig regulert inn i prosjektet på naboeiendommen 122/241, omtalt som Hovinveien 43 b-h. Denne er flyttet over til prosjektet på Hovinveien 45 og Hovinveien 43 b-h er godkjent som boligformål i hele volumet. Ny lokaliseringen av dagligvareforretning mot hjørnet Hovinveien/Grenseveien er mer hensiktsmessig både for beboere, kunder og varelevering.

Gjeldende reguleringsplan er S-2864 Midlertidige reguleringsbestemmelser for deler av Oslos ytre sone, boligbebyggelse, datert 14.05.1986.

Planforslaget er i tråd med Planleggingsprogrammet for Ensjø og VPOR som overordnet tilrettelegger for transformasjon av bilbyen Ensjø. Planforslaget er utviklet i tett dialog med en koordineringsgruppe for Hovinbekken samt Bymiljøetaten, Eiendoms og byfornyelsesetaten, Vann og avløpsetaten og Plan- og bygningsetaten.

Planinitiativet ble sendt inn 14.06.2011. Oppdatert til skisseprosjekt 15.09.2011. Skisseprosjektet viser bygningsvolumer, uteoppholdsareal og Hovinbekkens forløp. Etter ønske fra PBE er Hovinbekken lagt sør for bygningen langs Grenseveien. Løsningen er omforent med Vann- og avløpsetaten. Andre temaer som Plan- og bygningsetaten stilte seg kritiske til var (listen er ikke uttømmende):

#### *Utnyttelse og høyder*

«Bebyggelse kan oppføres med maks høyde på 5-6 etasjer, og utnyttelsen må reduseres til en utnyttelsesgrad tilsvarende maks TU= 150 %.»

#### *Plassering av bebyggelsen*

«Bebyggelsen må trekkes sydover fra krysset Hovinveien/Grenseveien, og nordover fra eiendomsgrensen i syd, slik at det tilrettelegges for en plass mot veikrysset, og en plass på den sørlige delen av eiendommen hvor Hovinbekken gjenåpnes.»

#### *Utearealer*

«Utearealer må være hovedsakelig på terreng. Universell utforming er en forutsetning, og utearealene skal være tilpasset alle aldersgrupper».

Disse punktene er bearbeidet videre i planforslaget på bakgrunn av vurderinger og analyser som framkommer i forslagstillers faglige begrunnelse (kap. 6).

### 2.2 Hensikten med planforslaget

Planforslaget svare ut Oslo kommunes uttalte behov for boliger på en eiendom som er avsatt til boligformål og forretning. Forslaget er utformet for å optimalisere utnyttelsen av eiendommen som boligeiendom, innenfor de kvalitetsnormer som gjelder for nye boliger i Oslo.

Det tilrettelegges for 7000 m<sup>2</sup> BRA bolig og 1300 m<sup>2</sup> BRA forretning. Det tilsvarer ca. 70 leiligheter (tilpasset Byrådets krav til leilighetsfordeling) og ett forretningslokale for dagligvarer.

Planen tilrettelegger for åpningen av Hovinbekken med tilhørende friområde og gangvei.

### 3. EKSISTERENDE FORHOLD

#### 3.1 Lokalisering og bruk

Hovinveien 45 markerer starten på den nye boligbyen på Ensjø mot nord. Hasle Torg og transportknutepunktet i krysset Økernveien og Grenseveien er nærmeste nabo.

Området er avgrenset av Grenseveien i øst og Hovinveien i nordvest. Mot sørvest (Hovinveien 43a) ligger et eksisterende næringsbygg, på eiendommen i sør (Hovinveien 43 b-h) bygges boliger. Planområdet har en størrelse på 6.76 daa og er foreslått regulert til bolig med forretning i deler av 1. etasje. I dag disponeres eiendommen av en bensinstasjon.

Nærmeste T-banestasjon er Hasle, ca. 350 meters gangavstand nordøst for planområdet. Det er holdeplasser for busslinjene 21 og 28 i Grenseveien i umiddelbar nærhet til området og linje 60 i Økernveien ved Hasle T-banestasjon. Tøyen stasjon på Gjøvikbanen ligger 700 m i retning vest.

#### 3.2 Planområdet og forholdet til tilliggende arealer



#### Landskap

Eiendommen er i dag asfaltert med en grønn buffersone ut mot Grenseveien og Hovinveien. Hovinbekken ble på 50-tallet lagt i en støpt kulvert under bakken, kulverten skal bevares men noe av vannføringen skal legges i bekk over eiendommen. Grunnen består av fast siltleire med fyllmasser opp til 10 meter. Tomta heller svakt mot sør-sørvest.

#### Naturmangfold

Det er ikke registrert biologisk mangfold innenfor planområdet.

#### Kulturminner

Det er ikke registrert kulturminner innenfor planområdet.

#### Miljøfaglige forhold

Grenseveien er betydelig trafikkert og representerer en stor utfordring når det gjelder støy- og luftforurensing. Det er målt støy med verdier over 65 dB langs begge veiene. Støynivået avtar noe lenger vest på tomten, men er fremdeles å regne som sjenerende.

Tomta har i dag gode solforhold hele dagen og er i liten grad påvirket av omkringliggende bebyggelse og vegetasjon. Hovinbekken renner i kulvert under området. Det forutsettes at vann som føres på overflaten har god kvalitet. På grunn av potensielt urene fyllmasser og langvarig bruk av tomta som bensinstasjon må vi anta at grunnen er forurenset.

Det er moderat radonfare i området.

#### Trafikkforhold

Planområdet ligger sør for krysset Hovinveien - Grenseveien. Grenseveien (50km/t og midtdeler) er en firefelts offentlig kjørevei med ÅDT på 12500<sup>1</sup>/17200<sup>2</sup> sør for Hovinveien. Hovinveien (40km/t) er en tofelts offentlig kjørevei med ÅDT på 4000<sup>1</sup>/4500<sup>2</sup> vest for Grenseveien.

Grenseveien fungerer som en forlengelse av Ring 2 mellom Carl Berners plass og næringsområdene på Helsefyr og Bryn. Den er en viktig samferdselsåre fra nærliggende områder, samt til og fra Ensjøområdet, og er relativt tungt trafikkert. Krysset Hovinveien /Grenseveien er opparbeidet med rundkjøring. Adkomst til tomta skjer via Hovinveien.

Hovinveien er skolevei, og det er snarveier til Hasle skole over eiendommen.

Det er fortau på begge sider langs Hovin- og Grenseveien med flere fotgjengeroverganger, men det er ikke tilrettelagt for syklister. Nærliggende turvei D2 er en vest-øst gående gang- og sykkelvei fra Grenseveien til Ensjøveien som forbinder Lillomarka med parkarealene på Kampen og Tøyen via Ensjø og Økern. Turveien er en viktig forbindelse til rekreasjons- og friluftsområder.

#### Risiko- og sårbarhet

Det har i lang tid vært en bensinstasjon på planområdet. Det er en viss risiko for eksplosjonsfare tilknyttet gravearbeider og klargjøring av tomta da det befinner seg en rekke historiske lagringstanker under bakken fra ulike tidsperioder. Det er av samme årsak sannsynlig at grunnen er forurenset.

En gjenåpning av Hovinbekken vil kunne medføre flom. Det vil være regulerte vannmengder i den nye Hovinbekken med nødoverløp til overvannskulvert både i Teglverksdammen og i prosjektet.

Planområdet ligger innenfor område for moderat radonaktsomhet.

#### Sosial infrastruktur

Innenfor 200m radius:

Hasle Torg, Hasle Skole i Hovinveien og Hovin barnehage i St.Jørgens vei. Framtidige barnehager i Hovinbekken 43b-h (innvilget rammetillatelse) og Marienfryd (under oppføring).

Innenfor 500m radius:

Hasle kirke, Hovin og Keyserløkka barnehager, Hasle T-banestasjon, ny skole planlagt øst for Hasle T-banestasjon.

Innenfor 1 km radius:

Kongsskogen v.g.skole, Fyrstikkertorget skole, Sykehuskolen i Oslo, Oslo VO servicesenter og en rekke barnehager og bo- og servicefunksjoner for eldre. Tøyenparken, Tøyenbadet, Valle Hovin, Østre Gravlund samt senterområdene Helsefyr, Økern, Carl Berners plass og Ensjø.

#### Teknisk infrastruktur

Planområdet ligger innenfor området som omfattes av konsesjon gitt etter energiloven, og byggverk i planområdet skal derfor tilknyttes fjernvarmeanlegget.

---

<sup>1</sup> Reg.plan for Hovinvn 45, Oslo kommune, Norsam as for JM 03.06.2012

<sup>2</sup> Beregnet ÅDT for 2011 fra "Teglverkstomta – Trafikkutredning", Asplan Viak for Undervisningsbygg Oslo KF, 21.01.2011

Det går en 2,5m x 2,5m overvannskulvert under Hovinveien 45/43 som Hovinbekken renner i. Nedstrøms Hovinveien 43 er det et høyde-dropp på eksisterende kulvert. Det ligger også en ø800 spillvannsledning under Hovinveien 45/43.

Hovedvannledning ø400 ligger på vestsiden av Grenseveien mellom vei og nytt prosjekt. I Hovinveien ligger det ø600 overvann og ø380 spillvann samt overløpskummer på syd/øst-siden av veien som avvinkler og er tilkoblet overvann og spillvann på plassen utenfor bensinstasjonen. På nordøstsiden av Hovinveien ligger det ø600 avløp felles og ø150 vannledning. Se vedlagt illustrasjon HV45-VA-002.

Det er pr. i dag tilknyttet vann og avløp fra bensinstasjon til va-anlegget samt at avvanningssystemet rundt stasjonen er tilkoblet direkte til overvannskulvert.

### Estetikk og byggeskikk

Det er to bygninger på tomta som begge inneholder servicefunksjoner og garasjer for bensinstasjonen.

Bygningen i Hovinveien 43a, vest for tomta, er et to etasjers elementbygg i betong som benyttes til kontor- og næringsformål.

Sør for tomten er 6 etg lamellbygg og punkthus i tegl under oppføring

Langs Grenseveien og Hovinveien i nord og øst finnes det sammenhengende areal med boligbebyggelse i lameller og frittstående blokker fra 50-60-tallet i tre/fire etasjer med tilhørende grøntarealer. Fasadeuttrykkene varierer, men med en overvekt av teglfasader.

Av nyere bebyggelse i området finner vi Hasle Torg nordøst for rundkjøringen med boliglameller i syv etasjer som reiser seg fra en én- til to-etasjers base. I basen finnes parkering og kjøpesenterfunksjoner. Lamellene har fasader i lys tegl, mens basen er mørk/sort i ulike materialer. Uteområder for boligene ligger på taket av basen. All boligbebyggelse på tilgrensende tomter har balkonger.

### Stedsutvikling

Tomta inngår i Oslo Kommunes transformasjonsplan for Ensjø fra industri-, næring- og lagerfunksjoner til ”den tette byen”. I det overordnede planleggingsprogrammet for Ensjø finnes det retningslinjer for utformingen av det offentlige rom, sosial infrastruktur og stedsutvikling i området. Det pågår derfor mye byggeaktivitet og flere parallelle reguleringsaker i nærområdet.

### Barns interesser

Det finnes lekeplasser og oppholdsarealer i tilknytning til eksisterende boligbebyggelse, skolen og barnehagene i området. I tillegg er det store arealer for aktivitet, idrett og ballspill på Valle øst for Grenseveien, men veien oppleves som en trafikkfarlig barriere. Det er planer om store aktivitets- og friområder på Teglverkstomta ved Hasle Torg, samt nye idrettsanlegg på Valle. Turvei D2 og den kommende Tidemannsparken er lett tilgjengelig fra tomta. Det planlegges oppgraderinger av parkdraget og en gang- og sykkelbro over Grenseveien, ca. 130 m sør for planområdet, ferdigstilles når dette skrives.

### Universell utforming

Planområdet er i dag asfaltert men ikke særskilt tilrettelagt med sikte på tilgjengelighet for alle. Hasle Torg og T-banestasjon er tilrettelagt for rullestolbrukere.

### Juridiske forhold

Gnr/Bnr 128/91 (Hovinveien 43a) og 122/241 (Hovinveien 43 b-h) har tinglyst kjøreadkomst over tomten.

### Interessemotsetninger

Det er ikke registrert eksisterende interessemotsetninger i området.

## 4. PLANSTATUS

### 4.1 Overordnede føringer og gjeldende planstatus

#### Rikspolitiske retningslinjer

*Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging (RPR ATP) av 20.08.93*

Arealbruk og transportsystem skal utvikles slik at de fremmer samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, med miljømessig gode løsninger, trygge lokalsamfunn og bomiljø, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Det skal legges til grunn et langsiktig, bærekraftig perspektiv i planleggingen. Det skal legges vekt på å oppnå gode regionale helhetsløsninger på tvers av kommunegrensene.”

*Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging av 20.09.1995*

Fastsår at uteoppholdsareal skal være store nok og egnet for lek og opphold, og at arealer og anlegg som brukes av barn og unge skal være sikret mot forurensing, støy, trafikkfare og annen helsefare.

*Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging av 26.01.2005*

Formålet er å forebygge støyplager og ivareta stille og lite støypåvirkede natur- og friluftsområder gjennom å:

- anbefale etablering av støysoner som skal sikre at støyutsatte områder rundt eksisterende støykilder synliggjøres
- gi klare anbefalinger om hvor støyfølsom arealbruk ikke bør etableres, og hvor etablering bare kan skje med særlige avbøtende tiltak
- gi klare anbefalinger for støygrenser ved etablering av nye støykilder, slik at disse lokaliseres og utformes med tanke på å hindre nye støyplager.

*Tilgjengelighet for alle, rundskriv T-5/99 B av 29.12.1999*

Nasjonale mål: ”å sikre at planleggingen virker inkluderende, slik at alle kan benytte bebyggelse og uterom på likestilt måte”, samt ”å ivareta det offentlige ansvar for å sikre brukbar utforming av bebyggelse og uterom for alle.”

#### Kommuneplan

*Kommuneplan 2009: Juridisk bindende arealdel for Oslo, vedtatt 16.12.2009*

Bakgrunnen for planen er den nye plandelen i Plan- og bygningsloven som trådte i kraft 01.07.2009. Bystyret har vedtatt en foreløpig juridisk bindende arealdel for Oslo som omfatter alle gjeldende kommunedelplaner med juridisk bindende bestemmelser samt alle gjeldende regulerings- og bebyggelsesplaner. Arealdelen innebærer ingen endring av eksisterende juridisk bindende arealformål. Den består av et plankart med to planregistre, alle datert 26.08.2009.

*Kommuneplan 2008 – Oslo mot 2025, vedtatt 11.06.2008*

Har som et mål at arealbruken skal bidra til å realisere visjonen: Hovedstaden Oslo – miljøby, kunnskapsby og fjordby.

#### Områderegulering

*Planleggingsprogrammet for Ensjø, vedtatt 17.03.2004*

Legger grunnlag for at ”bilbyen Ensjø”, som har vært definert som en del av ytre by, skal utvikles som del av indre by med opptil 7000 boliger. I dette ligger transformasjon av et industriområde til et funksjonelt indre byområde med miljøkvaliteter og et godt utviklet service-, nærings- og kulturtilbud. Det skal skapes boligområder av høy kvalitet. I planleggingsprogrammet fastlegges hovedgrep for områdets bystruktur og arealbruk.

*Ensjø: Veiledende prinsipplan for det offentlige rom, vedtatt februar 2006 (VPOR)*

Skisserer retningslinjer og rammebetingelser for utvikling av det offentlige rommet på Ensjø. Det offentlige rom skal være tilgjengelige for allmenheten og skal bestå av: Et gatenett med supplerende sammenbindende gang- og sykkelnett, et blågrønt nett med parkdrag, parker, plasser og torg, gjenåpnede bekker og åpne overvannløsninger. Standarden på det offentlige rom skal være høy og opparbeidet til en indre by-standard, men samtidig innenfor økonomiske rammer utbyggere kan leve med. Utbyggere skal bekoste størstedelen av etableringen.

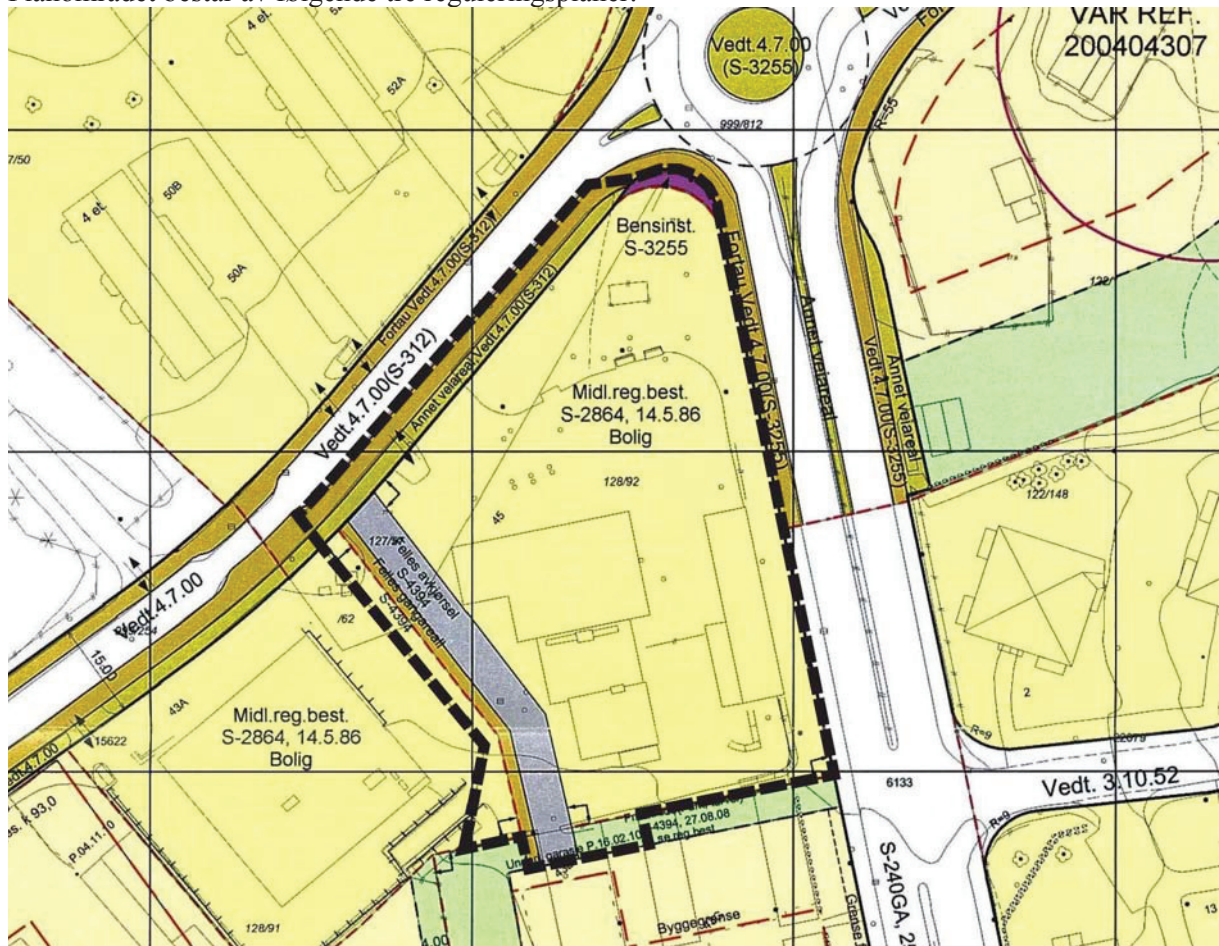
Som en oppfølging av denne planen er det etablert en koordineringsgruppe som planlegger åpningen av bekken. Koordineringsgruppe Vestre Bekkedrag/Hovinbekken, med representanter fra Bymiljøetaten, Vann- og avløpsetaten og forslagsstiller med konsulenter, har så langt hatt 6 koordineringsmøter. Planforslaget har innarbeidet de omforente endringene og planene som partene har kommet fram til gjennom denne prosessen.

Andre overordnede bystyrevedtak

Parkeringsnorm for Oslo, tett by, gjelder for planområdet.

Gjeldende regulering

Planområdet består av følgende tre reguleringsplaner:



S-2864, 14.05.1986 - Midlertidig reguleringsbestemmelse bolig

S-3255, 27.06.1991 - Byggeområde for allmenntilg formål, friområde, byggeområde for bolig, kontor, forretning (bensinstasjon), hotell og bevertning, parkering m.fl.

S-4394, 27.08.2008 - Byggeområde for boliger, forretning, kontor, allmenntilg formål (barnehage) og friområde (park, turvei)

Pågående plan- og byggesaker i området

Sak 200404307 - Teglverkstomt, Hasle. Gjenåpning av Hovinbekken (Teglverksdammen), skole og barnehage.

Sak 201103403 - Hovinveien 43 b-h, igangsettingstillatelse. -Tre boligblokker, en 2-avdelings barnehage og underjordisk parkeringskjeller sør for planområdet under oppføring. (Denne eiendommen eies av JM Norge AS og ved utformingen av planforslaget er de to prosjektene sett i



sammenheng. Planforslaget ivaretar de intensjoner og betingelser som følger byggesaken for Hovinveien 43b-h.)

## 5. MEDVIRKNING

### 5.1 Innspill ved kommunalt samråd

Gjennom kommunalt samråd kan fagetater, bydelen og barnas representant i bydelen gi innspill til forslagsstiller i starten av planarbeidet i forbindelse med innsendelse av et planinitiativ. Samrådsinnspillene følger som eget vedlegg.

#### Liste over samrådsinnspill

1. Byantikvaren	23.08.2011
2. Bymiljøetaten, divisjon trafikk	19.08.2011
3. Bymiljøetaten, divisjon samferdsel	19.08.2011
4. Bymiljøetaten, divisjon friluft	15.08.2011
5. Eiendoms og byfornyelsesetaten	19.08.2011
6. Renovasjonsetaten	10.08.2011
7. Undervisningsbygg Oslo KF	11.08.2011
8. Vann- og avløpsetaten	18.08.2011
9. Ruter AS	22.08.2011
10. Gravferdsetaten	17.08.2011
11. Oslo Havn KF	10.08.2011

#### Sammendrag av samrådsinnspill

##### 1. Byantikvaren:

Det er ikke registrert nyere kulturminner på eiendommen og byantikvaren krever ikke arkeologisk registrering av planområdet. Kulturminnelovens §8 annet ledd gjelder generelt.

##### 2. Bymiljøetaten, divisjon trafikk:

- Ønsker ikke offentlig parkering langs med Hovinveien.
- Planområdet bør endres til kun å omfatte de private eiendommene: Gnr/bnr 128/92, 127/57 og 122,41.
- All parkering skal dekkes på egen grunn. Oslo kommunes parkeringsnormer for «Den tette byen» legges til grunn for riktig parkeringsdekning.

##### 3. Bymiljøetaten, divisjon samferdsel:

- Universell utforming skal være i henhold til gjeldende krav.
- Støyskjerming skal være i henhold til gjeldende krav.
- Parkering skal være i henhold til gjeldende krav.
- Varelevering bør anordnes på egen grunn.
- Byggegrensen kan aksepteres med 8-10 m fra kant regulert hovedvei og 6 m fra kant regulert samlevei.
- Avkjørsel skal være 6-8m bred, og markeres med pil på plankartet.
- Fortauet bør flyttes til motsatt side av avkjørselen i tråd med regulering.
- Det bør jobbes videre med plassering av snuplassen.
- Kantsteinsparkeringen langs Hovinveien må fjernes.
- Grøntarealet langs Hovinveien må forholde seg til grøntarealet i resterende del av veien.
- Vestre Bekkedrag reguleres til friområde med min 12 m bredde.
- Bredde på kryssing bekk skal være så liten som mulig, anslagsvis 3,5-4m bredde.
- Nøyaktig beliggenhet for garasjekulvert må koordineres med Vann- og avløpsetaten.
- Det må skrives avtale om fremtidig ansvarsforhold forbundet med anleggelse av privat bygning nær og under Vestre Bekkedrag.
- Overvann skal fordrøyes og håndteres i åpne løsninger i tråd med VPOR.
- Tiltaket utløser behov for utbyggingsavtale.

##### 4. Bymiljøetaten, divisjon friluft:

Er svært positiv til planinitiativets fokus på grønt og planene om bekkeåpning.

#### 5. Eiendoms og byfornyelsesetaten:

Er positiv til at det foreslås en utvikling/transformasjon av eiendommen. En forutsetning for en utvikling er en utbyggingsavtale mellom grunneier og Oslo Kommune. Det bør knyttes rekkefølgebestemmelser for opparbeidelse av offentlige tiltak beskrevet i VPOR.

#### 6. Renovasjonsetaten:

«Renovasjonsforskrifter for Oslo gjeldende for forbruksavfall» samt «Veileder for plassering av avfallsbeholdere» må tas til etterretning. For 40-150 boenheter anbefales dypoppsamlingsløsning og for over 150 enheter anbefales avfallssug. Husholdnings- og næringsavfall skal ikke blandes sammen. Før bygging vil Renovasjonsetaten forhåndsgodkjenne plassering og type avfallsløsning.

#### 7. Undervisningsbygg Oslo KF:

Barn fra reguleringsområdet sokner til Hasle skole på barnetrinnet og Fyrstikkalleen skole på ungdomstrinnet. Hasle skole er fylt opp, Fyrstikkalleen har noe kapasitet. Det bes om at det tas hensyn til barn og barns skoleveier i planleggings- og anleggs-/byggeperioden.

#### 8. Vann- og avløpsetaten:

Overflatevann, takvann og drepsvann skal behandles ved lokal overvannshåndtering. Dette skal fremgå av reguleringsbestemmelsene. Det ligger eksisterende ledningsanlegg i planområdet som vil bli berørt. Tiltaket utløser ikke behov for utbyggingsavtale.

#### 9. Ruter AS:

Ingen kjente forhold som har betydning for planinitiativet.

#### 10. Gravferdsetaten:

Ingen kjente forhold som har betydning for planinitiativet.

#### 11. Oslo Havn KF:

Ønsker ikke å delta på samråd da planområdet ikke ligger innenfor myndighets- og interesseområde for Oslo Havn KF.

#### Forslagsstillers kommentarer til samrådsinnspill

##### 2. Bymiljøetaten, divisjon trafikk:

- a) Offentlig parkering langs Hovinveien fjernes i tråd med innspill fra Bymiljøetaten.
- b) Planavgrensningen justeres i henhold til punkt a)
- c) All parkering dekkes på egen grunn i henhold til parkeringsnorm for ”Den tette byen”

##### 3. Bymiljøetaten, divisjon samferdsel:

- a) Planforslaget oppfyller krav til universell utforming.
- b) Planforslaget oppfyller krav til støyskjerming.
- c) Planforslaget oppfyller krav til parkering.
- d) I samråd med politiet ble det besluttet at varelevering best løses i vareleveringslomme i Hovinveien.
- e) Byggegrense foreslås 6,0 meter fra regulert vegkant Hovinveien og 8-10 meter fra regulert vegkant Grenseveien.
- f) Kommentar tas til etterretning.
- g) Fortau er i planen lagt på nordøstlig side av felles avkjørsel fra Hovinveien i tråd med råd fra trafikkonsulent. Årsakene for valgt løsning er i hovedsak trafikksikkerhetsmessige vurderinger, se beskrivelse i kap. 6.
- h) Snuplass for nyttetraffic er i nytt forslag løst med snuhammer, nord for Hovinbekken.
- i) Se kommentar 2a.
- j) Kommentar tas til etterretning.

- k) Innspillet tas til følge så langt som mulig. Bekkedraget er et viktig og prioritert element i planforslaget og det er fra forslagsstillers side ønskelig å regulere draget så bredt som mulig. Det vil i startpunktet mot Grenseveien bli regulert et drag med 15m bredde, lenger sørover vil det variere fra 10 – 12m bredde. Dette for å få til en funksjonell og romlig god løsning både på uteareal for boligene og offentlig bekkedrag.
- l) Innspillet tas til følge, bredde på krysning av bekk er planlagt til 4m.
- m) Nøyaktig beliggenhet for garasjekulvert har blitt koordinert med BYM i møte 24.11.2011. Jamfør brev til PBE fra BYM ”Hovinveien 43 b 122/241 (Grenseveien 59) Uttalelse til søknad om rammetillatelse” av 29.11.2011. Premissene for garasjekulvert er imidlertid endret da trasé for Hovinbekken er flyttet etter rammetillatelse for Hovinveien 43 b-h ble gitt. Sammenbygging av garasjeanlegg for Hovinveien 45 og Hovinveien 43 b-h er tatt opp i møtet med VAV
- n) Før det gis igangsettingstillatelse skal det være inngått en avtale mellom JM og Eiendoms- og byfornyelsesetaten om ”Etablering, drift og vedlikehold av kulvert under friområdet Vestre bekkedrag på Ensjø”
- o) Det tilrettelegges for åpne løsninger for håndtering og fordrøying av overvann.
- p) Utbyggingsavtale skal utarbeides i samarbeid med Eiendoms og byfornyelsesetaten.

#### 4. Bymiljøetaten, divisjon friluft:

Forslagsstiller er positiv til kommentarene fra divisjon friluft.

#### 5. Eiendoms og byfornyelsesetaten:

En utbyggingsavtale mellom grunneier og Oslo Kommune vil bli utarbeidet i tråd med etatens innspill. Rekkefølgebestemmelser for opparbeidelse av offentlige tiltak er ivaretatt i reguleringsbestemmelsene.

#### 6. Renovasjonsetaten:

Gjeldende forskrifter vil tas til etterretning. Plassering av renovasjonsløsningene vil bli endelig fastsatt til rammesøknad og Renovasjonsetaten vil bli rådspurt i den forbindelse.

#### 7. Undervisningsbygg Oslo KF:

Barn og barns skoleveier i planforslaget har vært en viktig premisse for utformingen av utomhusplanen. Gangveien parallelt med Hovinbekken har, der den felles avkjørselen krysser Hovinbekken, en avstikker i hver retning planlagt spesielt med tanke på skolebarns ferdsel til Hasle Skole, se illustrasjonsplan.

#### 8. Vann- og avløpsetaten:

Innspillet om lokal overvannshåndtering er lagt inn i reguleringsbestemmelsene.

### 5.2 Forhåndsuttalelser

Innkommne forhåndsuttalelser følger som eget vedlegg.

#### Liste over forhåndsuttalelser

- 1. Bymiljøetaten 25.04.2012
- 2. Oslo Elveforum 12.04.2012
- 3. Hovin Borettslag 23.04.2012
- 4. Hovinveien 43 AS 13.04.2012

#### Sammendrag av forhåndsuttalelsene

##### 1. Bymiljøetaten:

- a) Støyfaglig utredning må utføres. Krav til støyskjerming må inngå i reguleringsbestemmelsene iht. Miljøvernedepartementets skriv T-1442.
- b) Det må redegjøres for luftforurensing. Utendørs oppholds- og lekearealer bør plasseres så langt unna vei som mulig. Det bør installeres partikkelfilter.
- c) Det er registrert forurensing i grunnen. ”Tiltakshaver skal sørge for at det blir utført nødvendige undersøkelser for å få klarlagt omfanget og betydningen av eventuell forurensning i grunnen”, i henhold til forurensningsforskriften kapittel 2, Opprydding i forurenset grunn ved bygge- og gravearbeider.

- d) Moderat radonfare. Reguleringsbestemmelsene bør stille krav om dokumentasjon av radon samt, ved behov, radonforebyggende tiltak i byggesaken.
- e) Parkering skal være i henhold til den til enhver tid gjeldende parkeringsnorm for Oslo kommune. Nedre normtall legges til grunn for bilparkering tilknyttet næring.
- f) Avkjørsel skal ha sikt- og stigningsforhold i henhold til gjeldende kommunale normer og må i størst mulig grad anlegges vinkelrett på offentlig vei. Fortauet forbi avkjørsel skal være gjennomgående med nedsenket kantstein. Bredder for avkjørsler skal være 6,0 - 8,0 meter ut fra en trafikkmessig vurdering.
- g) Universell utforming skal legges til grunn for utforming iht. gjeldende lovkrav.
- h) Byggegrensen kan aksepteres med inntil 8,0 m fra kant regulert hovedvei (Grenseveien) og 6,0 m fra kant regulert samlevei (Hovinveien). Dette gjelder også for underjordiske anlegg.
- i) Fortauet langs avkjørselen bør i tråd med gjeldende regulering flyttes til motsatt side av avkjørselen for å få best mulig forbindelse mellom turveien langs Hovinbekken/vestre bekkedrag og Hovinveien.
- j) Ikke optimal plassering av snuplass i forhold til kopling mellom Vestre bekkedrag og Hovinveien.
- k) Kantsteinsparkering i Hovinveien må bort og fortauet opprettholdes som i dag.
- l) Vestre bekkedrag reguleres til friområde med bredde min 12 meter mellom Hovinveien 45 og Grenseveien 59. Utvidelse kan evt. tas både mot sør og nordsiden av Vestre bekkedrag. Vestre bekkedrag må reguleres langs Grenseveien. Bredder på kryssing av bekk skal være så liten som mulig, anslagsvis 3,5-4 meter bredde i forlengelse av gangvei i planen til Grenseveien 59.
- m) Hovinveien 45 og Grenseveien 59 får adkomst til felles garasjeanlegg fra Hovinveien 45 med underjordisk garasjekulvert under Vestre bekkedrag. Koordineres med Vann- og avløpsetaten.
- n) Det må skrives avtale om fremtidig ansvarsforhold forbundet med anleggelse av privatbygning og konstruksjon nær og under Vestre bekkedrag.
- o) Overvann fra Hovinveien 45 skal fordrøyes og håndteres i åpne løsninger i tråd med VPOR før det slippes på det offentlige overvannsnett.
- p) Omfanget av forretning begrenses til arealer for nærservice-/butikk, slik at bilbasert handel for et større omland unngås. Reguleringsbestemmelsene må angi øvre grense for arealer som kan utnyttes til forretningsformål.
- q) Det må utføres en trafikkanalyse for å få kartlagt hvilken betydning den foreslåtte utnyttningen vil medføre mht. trafikkavviklingen og trafikkikkerheten på det offentlige veinettet. En må belyse dagens situasjon, fremtidige arealbruk og trafikkforhold. Forventet turproduksjon, reisemiddelfordeling og reisemønster skal framgå.
- r) Reguleringsplanen må minimum omfatte rekkefølgekrav om etablering av gang-/sykkelvei over Grenseveien, torg mot rundkjøring i krysset Grenseveien x Hovinveien, Vestre bekkedrag inkl. gjenåpnet Hovinbekk mellom Hovinveien 45 og Grenseveien 59 samt langs Grenseveien 59 og Gladengveien mellom Grenseveien og Bertrand Narvesens vei.
- s) Gjennomføring av planen utløser behov for utbyggingsavtale.
- t) Bymiljøetaten deltar i prosesser som berører Hovinveien 45 direkte og ønsker derfor å bli involvert i den videre prosessen.

## 2. Oslo Elveforum:

Positive til at Hovinbekken gjenåpnes. Ønsker et så naturlig bekkereg som mulig og at turveien følger bekken. Ber om å bli informert om detaljutformingen.

## 3. Hovin Borettslag:

Eksisterende utsyn for beboerne må opprettholdes. Prosjektet må inneholde tilstrekkelig med parkering. Fortau i Grenseveien og Hovinveien må beholdes langs hele eiendommen. Området må holdes så grønt som mulig. Ønsker å holdes orientert om planarbeidet fremover.

## 4. Hovinveien 43 AS:

Oppfatter at Hovinveien 43 ikke inngår i planarbeidet. Ønsker et møte for "samkjøring".

Forslagsstillers kommentarer til forhåndsuttalelsene

### 1. Bymiljøetaten:

- a-c) Uttalelsene tas til følge. Når det gjelder luftforurensning skal det ved søknad om rammetillatelse det utarbeides rapport om luftforurensning med redegjørelse av tiltak.
- d) ROS-analysen konkluderer med moderat radonfare, dette omtales i kap. 6.4. Det er derfor ikke lagt inn en reguleringsbestemmelse om radon.
- e) Parkeringen er planlagt i henhold til gjeldene parkeringsnorm for Oslo kommune, hvor øvre normtall for næring er lagt til grunn. Årsaken er at næringen er planlagt som en matvareforretning der behovet for parkeringsplasser for kundene tilsvarer øvre normtall.
- f-g) Uttalelsene tas til følge.
- h) Byggegrensen som Bymiljøetaten skisserer er ivaretatt.
- i) Fortau er i planen lagt på nordøstlig side av felles avkjørsel fra Hovinveien i tråd med råd fra trafikkonsulent. Årsakene for valgt løsning er i hovedsak trafiksikkerhetsmessige vurderinger, se beskrivelse i kap 6.
- j) Snuplass er lagt nord for bru
- k) Uttalelsen tas til følge.
- l) Plasseringen av Hovinbakkens løp er endret siden planinitiativet. Innspillet tas til følge så langt som mulig. Bekkedraget er et viktig og prioritert element i planforslaget. Det er fra forslagsstillers side ønskelig å regulere draget så bredt som mulig. Det vil i startpunktet mot Grenseveien bli regulert et drag med 15m bredde, lenger sørover vil det variere fra 10 – 12m bredde. Krysningspunktet av bekken er planlagt med en bredde på 4 i tråd med innspillet.
- m-t) Uttalelsene tas til følge.

### 2. Oslo Elveforum:

Åpningen av Hovinbekken er et premissgivende element i planforslaget. Krav til program og påkoblingspunkt for bekken, samt tilbakemeldinger fra involverte etater har lagt føringen for bekken slik planen viser. Bekkens nordlige kant vil få et urbant preg, mens den sørlige bredden får et naturligt preg. Turveien vil følge bekken gjennom hele planområdet. Detaljutformingen av bekken er Ensjøprosjektet- Vestre bekkedrag/Hovinbekken sitt ansvarsområde. Oslo Elveforums anmodes om å kontakte Bymiljøetaten for mer informasjon angående detaljutformingen.

### 3. Hovin Borettslag:

Planen vil endre utsynet for beboerne i Hovin Borettslag, men forslagsstiller er av den oppfatning at utsynet vil forbedres fra dagens bensinstasjon til boliger, bekkeløp og uteoppholdsarealer. Bebyggelsen vil bli holdt lav mot Hovinveien (én næringsetasje + én etasje på deler av taket på denne). Oslo kommunes parkeringsnorm følges. Fortau beholdes i Grenseveien og Hovinveien langs hele eiendommen og området inneholder kvalitative grøntarealer samt åpningen av Hovinbekken. Orientering ivaretas i de påfølgende medvirkningsprosesser.

### 4. Hovinveien 43AS:

Forslagsstiller har tatt kontakt med Hovinveien 43 AS for «samkjøring».

## 6. FORSLAGSSTILLERS FAGLIGE BEGRUNNELSE

### 6.1 Intensjonen med planen

Hensikten med planen er å:

- Svare ut politisk prioritet med økt boligbygging i Oslo med basis i befolkningsøkning, spesielt i områder med god kollektivdekning.
- Tilrettelegge for boligutvikling med tilhørende funksjoner.
- Etablere en god løsning for gjenåpning av Hovinbekken. med tilhørende gangvei, opp mot Grenseveien med tilrettelegging for mottak av bekken via kulvert under Grenseveien.
- Sikre skolevei gjennom bebyggelsen som alternativ til fortau langs Grenseveien
- Etablere et næringsareal mot krysset Hovinveien – Grenseveien med mulighet for bevertning.
- Etablere et godt boligprosjekt med gode, skjermede uteareal.

Planforslaget følger Ensjøplanens vedtatte mål om å transformere og innlemme «bilbyen Ensjø» i den tette byen til Oslo<sup>3</sup>. Eiendommen ligger i randsonen av Ensjøplanen. Forslaget knytter seg til eksisterende boligbebyggelse nord og sør for planområdet, og forsterker turveiforbindelser mellom eksisterende grøntområder.

## 6.2 Prosjektets form og kvaliteter

### Situasjon

Planforslaget består av to bygningsvolumer. . Byggene viderefører bredden og byggelinjen mot Grenseveien fra Hovinveien 43b-h. Det søndre volumet er i likhet med Hovinveien 43b-h på 6 etasjer, mens det nordre volumet mot rundkjøringen avslutter Ensjøbyen og møter bebyggelsen på Hasle torg med et bygg i 8 etasjer. Hovinbekken er trukket inn mellom og gjennom bebyggelsen fram til Tiedemannsparken.

Et bygg i åtte etasjer skaper ingen problemstillinger i forhold til omgivelsene. Øst for planområdet kommer Teglverksdammen, hvor det ikke er planlagt bebyggelse. Området som eventuelt vil være utsatt for skygge er ikke spesielt godt egnet som oppholdsareal pga. trafikkstøy/nærhet til Grenseveien. På nordsiden ligger rundkjøringen. Byggehøyden har ingen negativ påvirkning på nabobebyggelse, plasseringen er godt egnet for å øke etasjetallet ut i fra de fysiske forholdene og en markering av Ensjøbyen opp mot Hasle torg. Høydemarkeringen skaper også en etterlengtet variasjon i bebyggelsen langs Grenseveien.

Langs Hovinveien er det lagt et 1-etasjes forretningsbygg (dagligvarer) med uteoppholdsareal for boligene på taket. Det er regulert inn muligheten for et mindre bygg på taket (ca.100m<sup>2</sup>, én etasje). Vi ser for oss at dette kan bli et flott ekstratilbud til beboerne i form av et felles festlokale, grillpaviljong e.l. Selve taket terraseres ned mot terrenget i sør og Hovinbekken.

### Hovinbekken

Den Veiledende Prinsippplanen for Det Offentlige Rom på Ensjø (VPOR) skisserer retningslinjer og rammebetingelser for utvikling av offentlige rom på Ensjø. Et sentralt element i VPOR er Vestre Bekkedrag, med gjenåpningen av Hovinbekken gjennom Ensjø.

Hovinbekken er en av Oslos prioriterte bekker (se kap 3.2 landskap). Planen er at bekken skal føres fra Teglverksdammen, under Grenseveien og renne åpent gjennom planområdet, Ensjøområdet, Jordal og Klosterenga ned mot Grønlandsleiret. Bekkeleiet blir en viktig «blågrønn» forbindelse mellom sentrum, fjorden og Ensjø.

Bekken møter byen i planområdet. I et historisk perspektiv er Ensjø en utvidelse av den tette byen.. Bekkens utforming gjennom parkdraget ved Hasle og Teglverksdammen, videreføres gjennom planområdet, men med en mer stram og urbanisert form langs turveien. Planområdet er det nordligste utbyggingsområdet i Ensjøplanen. Hovinbekken har fått en sentral plassering i prosjektet, med en klar funksjon som «ledelinje» som vil trekke folk til, inn og gjennom Ensjøområdet. Bekken vil gi et verdifullt tilskudd til boligens uteareal og nære omgivelser.

Hovinbekken med tilhørende turvei binder sammen viktige blågrønne forbindelser som Teglverksdammen / park, nordøst for planområdet, og Tiedemannsparken i sør.

### Struktur

Planforslaget avslutter eksisterende lineære lamellbebyggelse langs Grenseveien og representerer en videreføring av bebyggelsen i Hovinveien 43b-h. Det skapes en helhetlig utforming langs Grenseveien hvor bygg med slektskap og egenart står side om side, løsningen styrker gateløpet visuelt, skaper variasjon og beskytter uteoppholdsarealet til boligene samt fellesareal ned mot Tiedemannsparken.

Eksisterende boligbebyggelse nord, øst og sør for planområdet består i hovedsak av lamellstrukturer som gir området særpreg. Den foreslåtte bebyggelsesstrukturen, bestående av lameller liggende langs med Grenseveien, forsterker det eksisterende uttrykket.

<sup>3</sup> Tidligere var Ensjø definert som del av ytre by, i likhet med omkringliggende bebyggelse.



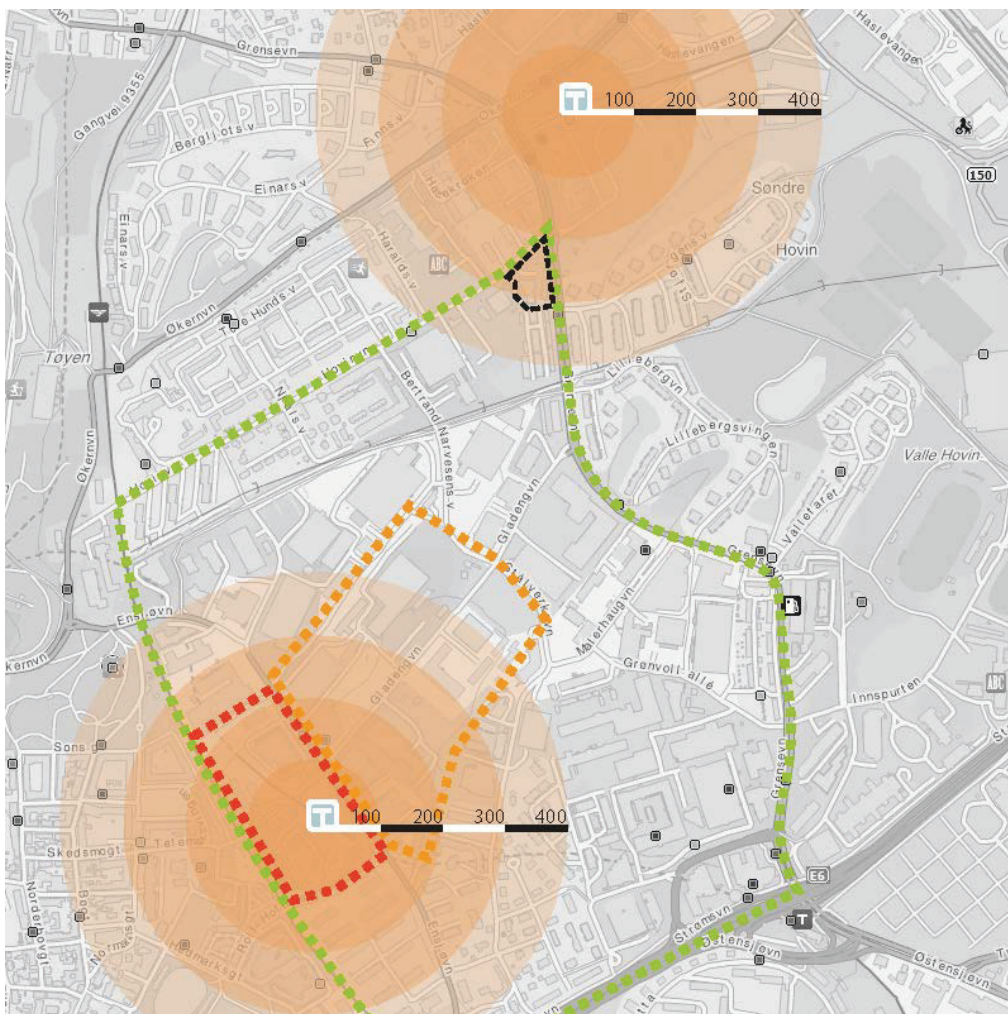
*Ill.: Diagram som viser planens tilpasning til overordnet bebyggelsesstruktur i Grenseveien, den blågrønne struktur og Hovinbakkens planlagte forløp gjennom planområdet.*

### Høyder og utnyttelse

I Planleggingsprogrammet for Ensjø ligger planområdet innenfor området definert som randsonen. Programmet foreslår her en TU på maks 150 % med en høyde på maks 5 etasjer. Høyere bygg kan tillates i dette området, dersom plassering tilsier en markering og utformingen tilfører stedet positive arkitektoniske kvaliteter. En forutsetning er at tilfredsstillende bokvalitet oppnås.

Planforslaget foreslår en høyere utnyttelse og høyder en det Planprogrammet for Ensjø gjør. Årsakene er:

- Plasseringen muliggjør en fysisk og estetisk markering av starten på Ensjøbyen fra nord.
- Beliggenheten nær kollektivknutepunktet Hasle tilsier en god kollektivtilgjengelighet. Tilsvarende området definert som kjerneområdet på Ensjø (tillatt TU 150-200 %). Kollektivknutepunktet er ytterligere forsterket i etterkant av Ensjøplanen og utbyggingen av Hasle Torg på motsatt side av krysset Hovinveien – Grenseveien. Vi mener derfor at det er gode grunner for en høyere tetthet enn den som er foreslått for området generelt i Planleggingsprogrammet for Ensjø, se ill. under.
- Beregning av % BRA blir unaturlig høy for eiendommen da Hovinbekken med tilhørende friområde føres gjennom prosjektet og ikke medregner i beregningsgrunnlaget for % BRA. Dersom dette arealet legges til grunn for beregningen endres utnyttelsen fra 217 % BRA til 165,7 % BRA. Den valgte løsningen gir unike kvaliteter til det offentlige rom samtidig som beboerne vil nyte godt av området.
- Bebyggelsens tetthet og utforming er tilsvarende som for andre det er av bebyggelsen rundt Tiedemannsparken. Eiendommen hvor det i dag ligger et lager på østsiden av parken har regulert byggehøyde på åtte etasjer.
- Hasle Torg, et prosjekt av nyere dato har en høyde på 8-9 etasjer over 140m langt strekk i Grenseveien. Bygget foreslått på 8 etasjer i Hovinveien 45 strekker seg 26 m langs samme vei.
- Økt høyde har ingen åpenbare konsekvenser for bokvaliteten og området har tilstrekkelig uteoppholdsareal i henhold til norm.



Ill.: Ensjø og Hasle T-banestasjon med planområdet for Hovinveien 45 markert. Ensjøbyen er markert med grønn stiplet linje, kjerneområdet med oransje og planområdet med svart.





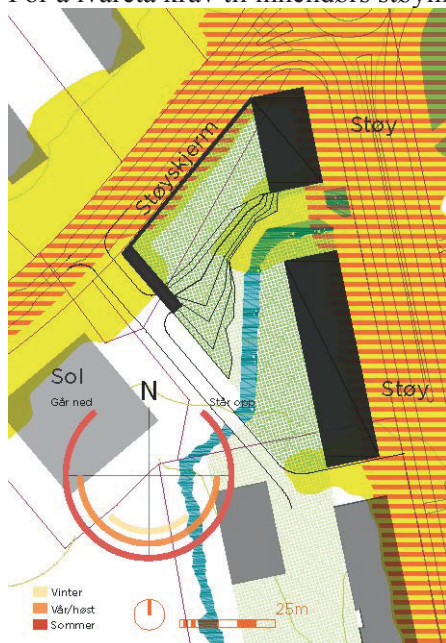
Ill.: Plasseringen muliggjør en markering av starten på Ensjøbyen fra nord.

### Støy og luftforurensning

Grenseveien er en viktig gjennomfartsåre i området som fører til støy og forurensning. Det er lagt vekt på å finne løsninger som skjermer og etablerer gode oppholdsarealer innendørs og utendørs.

Ved å lokalisere bebyggelsen langs randsonen av planområdet vil leiligheter og utearealer for beboerne ligge gunstig i forhold til himmelretninger og det etableres en stille, skjermet innside mot sørvest. Leilighetene vil bli gjennomgående eller orientert slik at alle får en stille side.

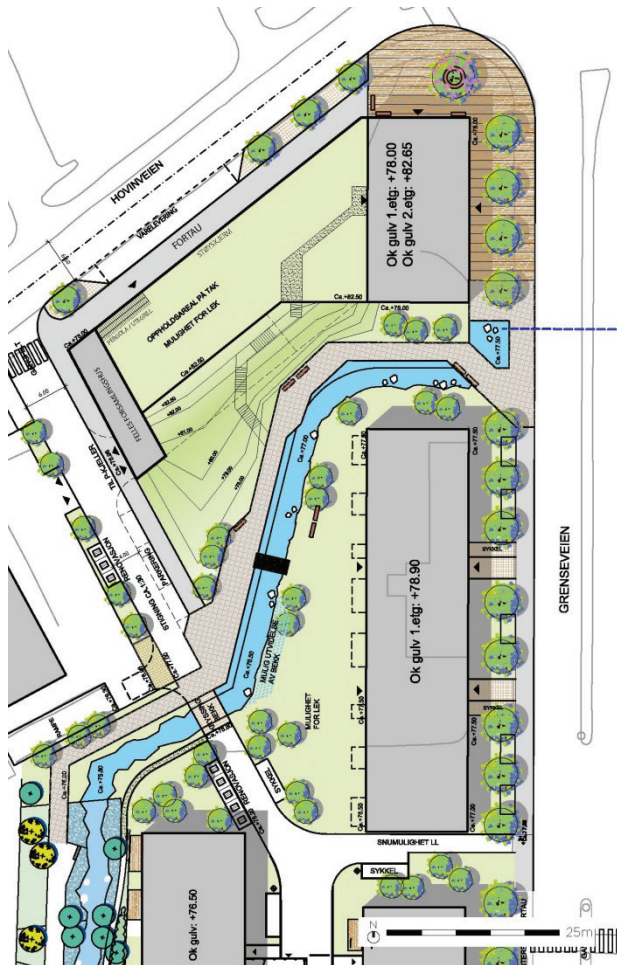
For å ivareta krav til innendørs støynivåer bør bebyggelsen ha tunge fasader.



Ill.: Diagram som viser uteoppholdsareal for boligene, beskyttet mot støy og med gode solforhold.

### Offentlige utearealer og fellesarealer

Planforslaget tilrettelegger for møteplass, turvei langs bekkedrag og felles privat leke- og oppholdsarealer for beboerne.



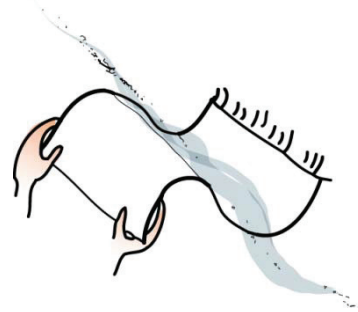
Ill.: Utsnitt av illustrasjonsplanen

Den lille plassdannelsen i forbindelse med matvareforretningen vil utformes til et areal for fotgjengere, offentlig møteplass og uteservering. Forslaget tilrettelegger for bevertning på plassen. Bredden på sonen mellom kant Grenseveien og bebyggelsen er tilnærmet 9m, her planlegges det anlagt en trekkekk innenfor fortauet som danner en sone med inngangspartier for boligene. Enkle bygningsstrukturer for sykkelparkering mellom trærne vil forsterke buffersonen mellom beboerne, spesielt i første etasje, og trafikk og forbipasserende.

I åpningen mellom byggene langs Grenseveien åpnes bebyggelsen mot et grønt bekkedrag med privat uteareal for beboerne og en offentlig turvei langs bekken. Det er lagt vekt på å skille beboernes utearealer og offentlig gjennomfartsåre slik at uteoppholdsarealene fungerer best mulig for alle brukere. Se også *kap. 2. Bakgrunn* hvor det redegjøres for prosessen forut for foreliggende løsning.

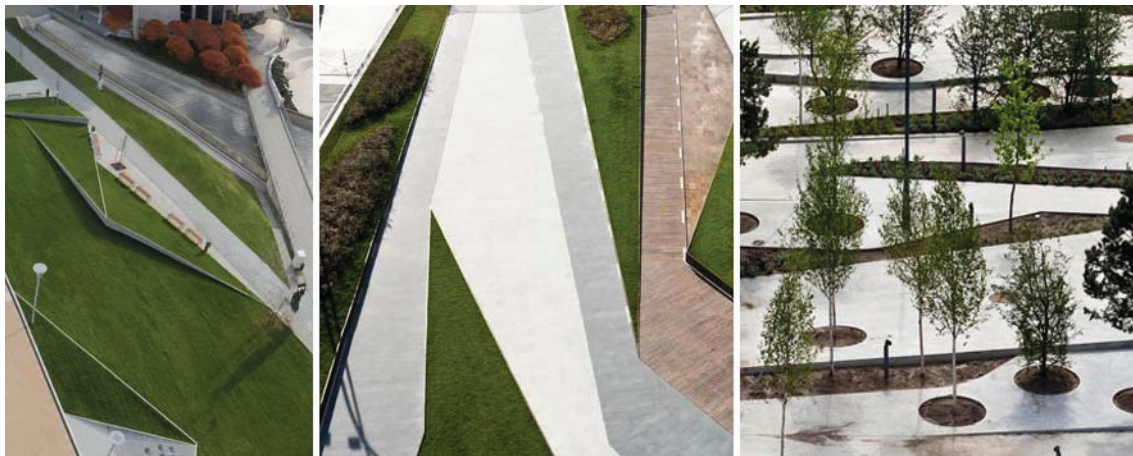
Uteoppholdsareal for beboerne er hovedsakelig lagt på bakken, med unntak av arealet over forretningsarealet langs Hovinveien. På grunn av støy og trafikkutfordringer rundt planområdet, samt offentlig ferdsel langs Hovinbekken, ansees det å heve utearealet langs Hovinveien å være et positivt grep som skjermer beboernes uteareal.

Uteoppholdsarealene for boligene er tenkt utformet som et «landskapsteppe» som flyter fra taket på næringslokalet, ned og under bekken og fortsetter i utearealene til den søndre boligblokken. Det skal tilrettelegges for opphold på horisontale og skrånende flater. Det tilrettelegges for lek innenfor områdene markert på illustrasjonsplanen.



Ill.: Diagram til venstre viser fellesarealer for boligene (grønt) og offentlige utearealer (oransje). Til høyre konseptskisse for uteoppholdsarealene, «landskapsteppet» som flyter fra taket på næringsarealet, ned og under bekken og videre ned i uteoppholdsarealet sør for bekken.

På den nordlige siden av bekken er det foreslått en urban kant langs bekken, med harde flater, belysning og møblering, mens det langs den søndre bredden etterstrebes en naturlig kant. Det er tilrettelagt for at bekken har plass til å utvides ved sterk vannføring. Det bør være minimum et krysningspunkt som forbinder uteoppholdsarealene for boligene. Sør for bekken skal det ikke tilrettelegges for offentlig ferdsel, dette ivaretas langs den nordlige bredden.



Ill.: Referansebilder for det skrånende landskapet fra taket på næringsarealet og ned til bekken. Fra venstre Riverside Origami (Garten Studio), Forum of Granada (Federico Wulff Barreiro & Francisco del Corral) og City Dune (SLA og Lundgaard & Tranberg).

Alle utearealene planlegges utformet med god materialkvalitet i en kombinasjon av hardt belegg og vegetasjon. Møblering og belysning skal være av god kvalitet og planlegges som en del av utomhusplanen til søknaden om rammetillatelse.

### Trafikk

Det har vært en intensjon i planarbeidet å redusere mengden trafikk som krysser Hovinbekken med hensyn på trafiksikkerhet for mange trafikanter og barnehage. Derfor er det tilrettelagt for snumulighet og parkeringsplasser for den kommende barnehagen i Hovinveien 43b-h langs felles kjøreveg, nord for bekken. Parkeringskjellerne til Hovinveien 43 b-h og Hovinveien 45 bygges sammen med felles innkjøring så langt nord i adkomstveien som mulig. Adkomst til Hovinveien 43 a på motsatt side av denne.

Varelevering for forretningen har vært en utfordring, men etter flere runder underveis i prosessen har det blitt bestemt at dette løses via vareleveringslomme i Hovinveien. Denne løsningen frigjør verdifullt areal til fordel for bekken og felles uteoppholdsarealer. Det er lagt til rette for snumuligheter for varebil i felles kjørevei via nedkjøring til garasjekjeller og regulert snuhammer over annen veggrunn 1.

Hovinveien 43a vil få adkomst fra felles kjøreveg og oppstillingsplass for varelevering inne på egen tomt. Eier av denne eiendommen er innforstått med at denne løsningen går på bekostning av dagens parkeringsplasser.

### 6.3 Oppsummering av analyser

#### Støy og forurensning

Støyrapporten er utarbeidet av Rambøll. Ved støyberegninger benyttes det nøkkeltall som beskriver trafikk situasjonen for aktuelle veier.

Disse er:

- ÅDT (årsdøgntrafikk)
- Prosentvis fordeling av veitrafikk for dag/kveld/natt
- Andel tungtrafikk
- Skiltet hastighet på veistrekningene.

ÅDT for 2012 baserer seg på tall fra NorTrafKom. I Grenseveien er siste telling registrert 1. mars 2012, i Hovinveien 4. januar 2012. Det er i trafikkanalysen antatt at tiltaket vil generere mindre trafikk enn eksisterende virksomhet. På tidspunktet for støyberegningen er ikke eksakt forventet turproduksjon kjent. Det er derfor tatt utgangspunkt i dagens ÅDT for videre prognosering i Hovinveien.

Terrengmodell og bygningsmasse er basert på mottatt 3D kartgrunnlag. Det er rundt takterrasser forutsatt 1,2 meter høy, tettbrystning.

Rapporten viser at fasader som vender mot Grenseveien og rundkjøringen ligger i rød støysone, mens fasade mot Hovinveien ligger i gul sone. Ca. halvparten av den vestvendte fasaden på blokka nærmest rundkjøringen vil også ligge i gul sone, med nivåer opp til Lden 59 dB. Hele den vestvendte fasaden i den sørlige blokka ligger i hvit sone. Nivå på takterrasser vil hovedsakelig være under Lden 55 dB når en trekker seg 2-3 meter inn fra gesims. På bakken vil åpningen mellom de to blokkene mot Grenseveien slippe støy inn i gårdsrommet.

#### Trafikk

Norsam AS har utarbeidet en trafikkanalyse som konkluderer med at planforslaget ikke forventes å gi vesentlige endring i trafikale konsekvenser, verken når det gjelder trafikkavvikling eller trafiksikkerhet.

Trafikkanalysen er gjennomført på grunnlag av:

- Erfaringsdata fra reisevaneundersøkelser
- Erfaringsdata for sammenhengen mellom arealbruk og trafikk
- Erfaringsdata for sammenhengen mellom parkeringsdekning og trafikk
- Trafikktelling ved dagens bensinstasjon

De mest aktuelle erfaringsdata er dokumentert i

- RVU 2005, TØI-rapport 844-2006
- PROSAM-rapport 152. Reisevaner i Oslo og Akershus, TØI 2007

Siden prosjektene i Hovinveien 45 og Hovinveien 43b-h har felles avkjørsel, er trafikale konsekvenser vurdert for prosjektene hver for seg og samlet.

### Sol og skyggeforhold

Det er utført en sol og skyggeanalyse for planforslaget. Analysen viser at uteoppholdsarealene har gode solforhold store deler av dagen hele året igjennom. Grenseveiens bredde medfører at bebyggelsen ikke kaster skygger som er til spesiell ulempe for omkringliggende bebyggelse i sommerhalvåret, men at den nok vil ta kveldssola for nabobebyggelsen øst for Grenseveien om vinteren. Solstudier med seks etasjers bebyggelse viser at dette uansett vil skje og at det ikke får dramatisk endrede konsekvenser med bebyggelse på åtte etasjer. På dagtid og ettermiddag vil det derimot være få problem fra og med vårjevndøgn. Se ellers vedlegg.

### ROS

I 2004 laget Vann og avløpsetaten (VAV) i Oslo kommune et skisseprosjekt for åpning av Hovinbekken (Bjørbekk og Lindheim og Interconsult mars 2004). I ettertid er det videre foreslått at Hovinbekken både åpnes i og føres gjennom planområdet. Skisseprosjektet påviser en forbedring i forhold til risiko for flomskader i forhold til dagens lukkede løsning, fordi den lukkede løsningen vil representere et overløp for den nye åpnede bekken. Inspeksjon og rensing av rister i tilknytning til kulverten som i dag fører Hovinbekken, kan være et ytterligere flomdempende tiltak. Slik inspeksjon og rensing er VAVs ansvar.

Kart for radonaktomhet fra NGU viser at planområdet ligger innenfor område for moderat radonaktomhet. I planforslaget er det imidlertid regulert for parkering og boder under bakkenivå, med bolig i hevet førsteetasje, så dette vil ikke få direkte konsekvenser for boligenhetene. Dersom det likevel anlegges boliger på eller delvis under bakkenivå bør det stilles krav til radonmålinger og dokumentasjon av bygningsmessige tiltak som beskrevet før igangsettelsestillatelse gis.

Planområdet har i lang tid vært i bruk av en bensinstasjon. Det er en viss risiko for eksplosjonsfare tilknyttet gravearbeider og klargjøring av tomte da det befinner seg en rekke historiske lagringstanker under bakken fra ulike tidsperioder. Det er likevel behørig avstand til omkringliggende bebyggelse, eksisterende og planlagt, til at det sannsynligvis ikke utgjør noen stor risiko for omliggende bebyggelse ved en eventuell eksplosjon<sup>4</sup>.

Risiko for forurensning i grunnen er ”anslått til middels til høy pga. alder, usikkerhet rundt de historiske underjordiske lagringstankene, det store antallet bensinpumper og underjordiske lagringstanker<sup>5</sup>.” Shell har forpliktet seg til å fjerne tankene og rydde tomte.

### **6.4 Konklusjon**

Vi mener at tiltaket representerer en positiv utvikling av planområdet fra dagens bensinstasjon til fremtidig bolig og dagligvareforretning. Videre mener vi at det strukturelle og arkitektoniske grepet gir et godt svar på en utfordrende situasjon, herunder Hovinbakkens løp og rolle, kvaliteten på boligene og uteoppholdsarealene for boligene, samt struktureringen av Grenseveien som en viktig vei og forholdet til omkringliggende bebyggelse.

<sup>4</sup> Notat 1060048 Trafikkanalyse Grenseveien 59. Rambøll 17.10.2006

<sup>5</sup> Fase I-vurdering av forurensningssituasjon for Shell Hovin. URS 30.11.2010

## 7. PLANFORSLAGET

### Reguleringsformål

Området reguleres til:

Bebyggelse og anlegg (pbl § 12.5, nr. 1) - Boligbebyggelse og forretning.

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (pbl § 12.5, nr. 2) -Kjøreveg felles, fortau, annen veggrunn.

Grønnstruktur (pbl § 12.5, nr. 3) - Friområde (park, turvei).

Arealstørrelse – planområde

Planområdet totalt: 6756 m<sup>2</sup>

Areal for hvert formål:

B/F 1 - Kombinert bebyggelse og anlegg formål – Bolig/forretning 1850m<sup>2</sup>

B/F 2 - Kombinert bebyggelse og anlegg formål – Bolig/forretning 115m<sup>2</sup>

B1 - Kombinert bebyggelse og anlegg formål – Boligbebyggelse 1864m<sup>2</sup>

B2 - Kombinert bebyggelse og anlegg formål – Boligbebyggelse 250m<sup>2</sup>

Grønnstruktur 1105m<sup>2</sup>

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur - Kjøreveg 425m<sup>2</sup>

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur - Gangveg 107m<sup>2</sup>

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur - Annen veggr. 1 131m<sup>2</sup>

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur - Annen veggr. 2a-c 89m<sup>2</sup>

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur - Varelev.lomme 76m<sup>2</sup>

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur - Fortau 746m<sup>2</sup>

### Grad av utnytting og høyder

Grad av utnytting skal ikke overstige:

- boliger BRA = 7000 m<sup>2</sup>
- forretning BRA = 1300 m<sup>2</sup>
- totalt BRA = 8300 m<sup>2</sup>

Parkering, boder og tekniske rom under terreng er ikke medregnet i BRA.

%-BRA av opprinnelig tomtestørrelse for gnr./bnr. 127/57, 127/62 og 128/92, totalt 5009 m<sup>2</sup> er beregnet til 165,7 %.

%-BRA av formål til bebyggelse og anlegg - B/F1, B/F2 og B1 (B2 tilhører Hovinveien 43 b-h) - er beregnet til 217%.

Maksimal gesimshøyde

Langs Grenseveien nord for Hovinbekken: k. 104.0m, tilsvarer maks 8 etasjer.

Langs Grenseveien sør for Hovinbekken: k. 97.5m, tilsvarer maks 6 etasjer.

Langs Hovinveien for område avsatt til felleslokale/paviljong på tak: k. 87,5m.

Langs Hovinveien for tak over næring forøvrig: k. 83,5m, tilsvarer en næringsetasje.

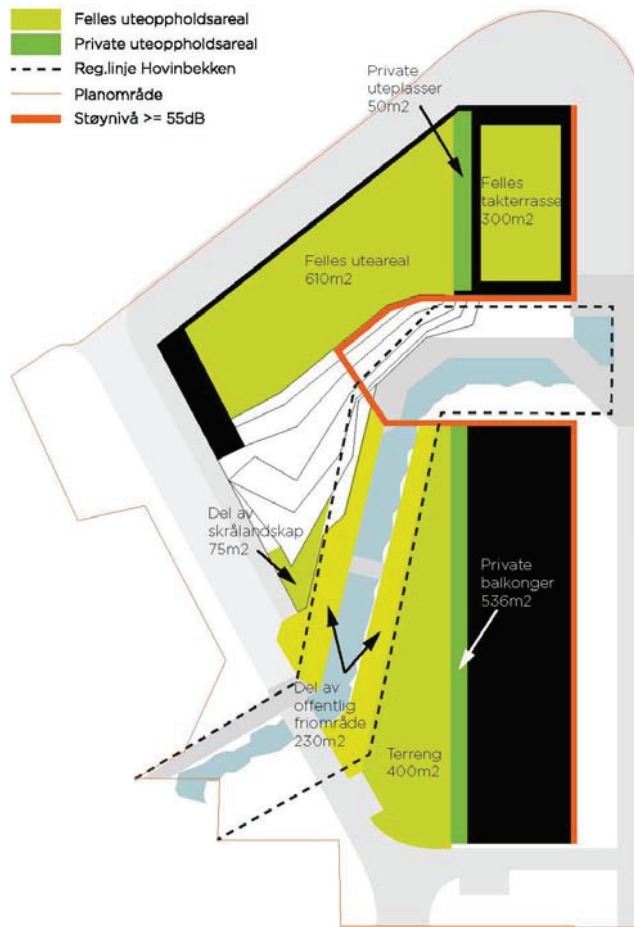
Høyde på normaletasje for bolig er satt til: 2770mm (fra overkant dekke til overkant dekke).

Høyde for normal forretningsetasje er satt til: 4650mm (fra overkant dekke til overkant dekke).

For alle høyder gjelder det at det tillates tekniske anlegg, rekkverk, støyskjerm, heis- og trappehus som sikrer tilgang til tak over maksimal gesimshøyde.

Planforslaget foreslår en høyere utnyttelse og høyder en det Planleggingsprogrammet for Ensjø gjør. Årsakene er beskrevet i kap 6.

## MUA beregning

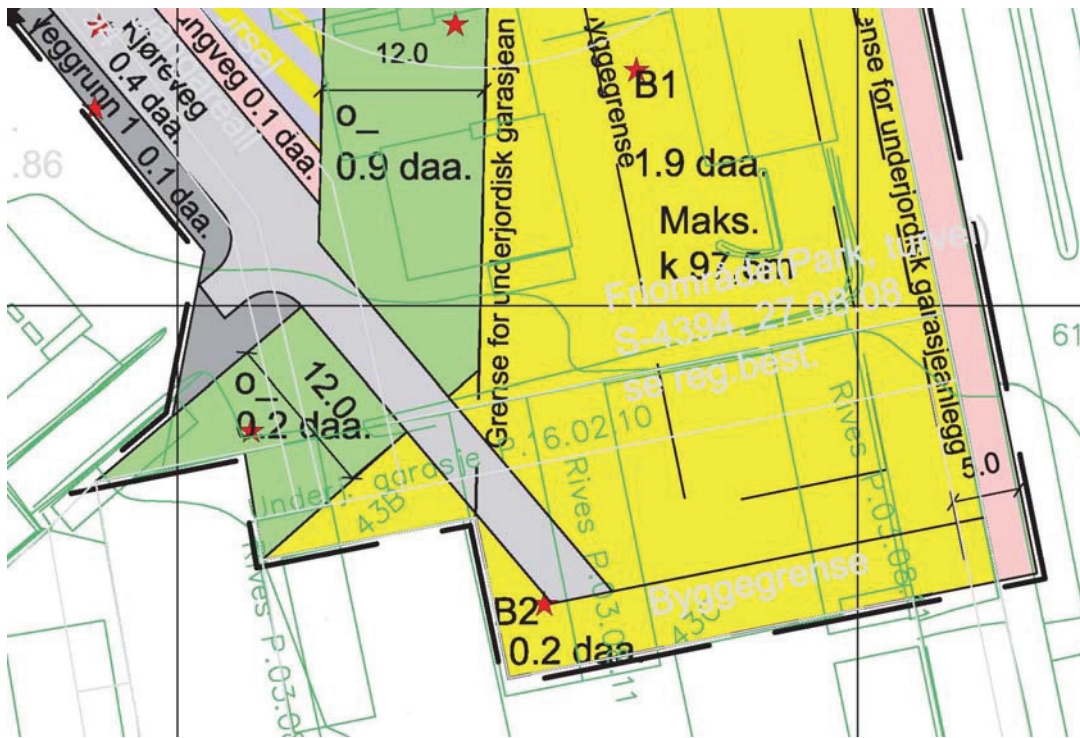


## KRAV TIL MUA

	BRA bolig	% av BRA	sum (m2)
<b>Krav til uteoppholdsareal</b>	<b>6900</b>	<b>25 %</b>	<b>1725</b>

## LØSNING

	Antall leil.	Størrelse (m2)	Sum (m2)
Private balkonger	67	8	536
<b>Sum uteoppholdsareal på balkong</b>			<b>536</b>
Tak høyblokk: Felles takterrasse			300
Tak over næring:			
Private uteplasser			50
Felles uteareal			610
<b>Sum uteoppholdsareal på tak</b>			<b>660</b>
Terrang øst for bekkedrag			400
Del av skrålandskap			75
Del av offentlig friområde			230
<b>Sum uteoppholdsareal på terrang</b>			<b>705</b>
<b>Sum totalt uteoppholdsareal</b>			<b>1901</b>



Ill.: Utsnitt av foreslått reguleringsendring for det aktuelle området. Eksisterende regulering i grått.

Forslaget innebærer en omregulering på naboeiendommen 122/241 (Hovinveien 43b-h) som også eies av forslagsstiller. I 2008 ble denne eiendommen regulert til byggeområde for boliger, forretning, kontor, allmenntillegget og friområde (S-4394). Årsaken til den foreslåtte omreguleringen er flyttingen av Hovinbekkens forløp lenger nord i planområdet. Referer plankart.

Omreguleringen har ingen konsekvenser for beregningen av utnyttelsesgrad. Utnyttelse er beregnet ut fra henholdsvis brutto eiendomsareal og byggeområde. Det aktuelle planforslaget regner derimot med deler av dette arealet i sin MUA-beregning, da arealet fra eiendom 122/241 ikke har vært inkludert i MUA-beregninger for Hovinveien 43b-h på grunn av støy. Delen av området som er regnet med vil nå bli skjermet av bygg i Hovinveien 45 og kan derfor inkluderes i MUA-regnskapet.

#### Bebyggelsens plassering

Bebyggelsen er foreslått lagt til randsonen av planområdet, langs hovedveiene med samme bygglinjer som øvrig ny bebyggelse langs Hovinveien og Grenseveien. Leiligheter og utearealer for beboerne ligger gunstig i forhold til himmelretninger og det etableres en stille, skjermet innside mot sørvest. Leilighetene vil bli gjennomgående eller orientert slik at alle får en stille side.

#### Landskap

I tråd med VPOR åpnes Hovinbekken og føres langs et grøntdrag med turvei gjennom planområdet. Bekken møter byen i planområdet. Hovinbekken har derfor fått en sentral plassering i prosjektet, med en klar funksjon som «ledelinje» som vil trekke folk til, inn og gjennom Ensjørådet. Samtidig gir bekkens et verdifullt tilskudd til boligens uteareal og nære omgivelser.

Hovinbekken med tilhørende turvei binder sammen viktige blågrønne forbindelser som Teglværksdammen/park, nordøst for planområdet, og Tiedemannsparken i sør.

Lokal overvannshåndtering legges til grunn for detaljutformingen av tiltaket. Vann fra tak og utearealer skal ledes åpent til Hovinbekken, og er tenkt utformet som et miljøelement i uteoppholdsarealene. Bekken vil få plass til utvidelse ved ekstra sterk vannføring. Vann blir en viktig del av prosjektets identitet og vil være med på å gi området karakter og kvalitet.

#### Verneinteresser

Det er ikke registrert verneinteresser i planområdet eller influensområdet.



### Miljøfaglige forhold

Boligformålet krever at forhold knyttet til støy fra trafikk og kombinasjonene med næringsvirksomhet må ivaretas. Bebyggelsen er formet slik at den skjermer mot luftforurensning og støy, spesielt fra Grenseveien. Se nærmere beskrivelse under støy og luftforurensning i kapittel 6.3.

Se ROS-analysen for beskrivelse angående forurenset grunn og radon.

Det er ikke registrert biologisk mangfold i området.

Planforslaget bidrar til en utvikling av grøntstrukturer og felles utendørs oppholdsarealer som gir en miljøgevinst også for tilstøtende områder og beboere.

### Trafikkforhold

Kjøreatkomst til eiendommen er lagt til Hovinveien fordi Grenseveien er firefelt og svært trafikkert. Avkjørselen er felles for eiendommene Hovinveien 43a (128/919), Hovinveien 43 b-h (122/241) og planområdet.

Det reguleres en gangveg langs avkjørsel med 2,5m bredde for å knytte turveien til Hasle Skole og boligområdene nord for Hovinveien. Planforslaget tilrettelegger for en trygg og trafikksikker alternativ skolevei.

### Parkering

All parkering for boliger og forretningsareal løses på egen grunn under bakken. Parkeringskjelleren i Hovinveien 45 vil bygges sammen med den planlagte kjelleren for Hovinveien 43b-h med felles atkomst og nedkjøring. Kjelleren vil på et punkt krysse under Hovinkbekken og over eksisterende kulvert. Dette vurderes ikke som risikofylt da nødvendige tiltak vil gjennomføres i byggeprosessen.

I Hovinveien 45 er det behov for 68 – 76 parkeringsplasser for biler. Av dette er det behov for 56 parkeringsplasser for boligene i prosjektet. Det er behov for 156 parkeringsplasser for sykler.

### Teknisk infrastruktur

Det går i dagens situasjon en overvannskulvert under prosjektet som Hovinkbekken renner igjennom. Det etableres nødoverløp fra ny Hovinkbekk i dagsonen der dykkeledning under Grenseveien ender og ledes til overvannskulvert og som trår i kraft hvis vannstanden i bekk stiger over akseptabelt nivå. Nye nedstigningskummer på hver side av prosjektet vil sikre VAV sin tilkomst til overvannskulvert og spillvannsledning. Det vurderes tiltak i p-kjeller som sikkerhet mot overvannsansamling.

Spillvann fra nye byggverk skal tilkobles ø800 spillvann beliggende under fremtidig P-kjeller. VAV har planer om å sanere ledningsanlegget i Hovinveien og etablere nyanlegg på motsatt side av veien og det må i den forbindelse settes av en vannkum med forgrening inn mot Hovinveien 45. Planlagt vanninnlegg til Hovinveien 43b-h fra Grenseveien vil også ha avgrening mot Hovinveien 45, noe som sikrer god brannvannsdekning i det nye prosjektet.

VAV vil etablere ny ø1200 spillvann under hele prosjektet beliggende under ny p-kjeller og som ender i kum 777.

### Estetikk og byggeskikk

I likhet med bebyggelsesstrukturen har Hovinveien 43 b-h vært premissgivende for estetikk og materialbruk i planforslaget. Det søker å skape en helhet i Grenseveien hva arkitektonisk form og uttrykk angår.

Det tilstrebes materialer av høy kvalitet som både er slitesterke og vedlikeholdsvennlige. Bebyggelsen danner en klar innside og utside i forhold til Grenseveien. Fasadene mot den støyutsatte Grenseveien vil få et tungt materialpreg med noe variert utforming og franske balkonger for å løse opp. Fasadene mot uteoppholdsarealene på innsiden vil få et lettere preg og en åpnere artikulering med balkonger og

store vinduer. Mot nord og plassen ut mot rundkjøringen vil fasaden få en utforming som i større grad markerer starten på Ensjøbyen.

#### Stedsutvikling

Planforslaget tilrettelegger for en utvikling i tråd med vedtatte mål om å transformere og innlemme «bilbyen Ensjø» i den tette byen. Eiendommen ligger i randsonen av Ensjøplanen. Forslaget vil foruten å realisere Ensjøplanen, knytte seg til eksisterende boligbebyggelse nord og sør for planområdet, og forsterke eksisterende grøntområder og turstier.

#### Barns interesser

Offentlig turvei med bekkedrag gjennom planområdet reduserer et allerede begrenset uteoppholdsareal vesentlig. Samtidig er bekkedraget et positivt element som tilfører planområdet unike kvaliteter. Uteoppholdsareal for beboerne er hovedsakelig lagt på bakken, med unntak av arealet over forretningsarealet langs med Hovinveien og felles takterrasse. Det er muligheter til å bevege seg fritt mellom utearealet på taket av forretningsarealet og uteareal på bakkeplan på begge sider av bekkedraget. Nivåforskjell og bekkedrag gir området ulike lek- og oppholdssoner som man normalt ikke oppnår med et flatt uteareal.

#### Universell utforming

Alle oppholdsarealer, både ute og innomhus skal tilrettelegges i henhold til prinsipper for universell utforming.

Atkomst fra gangarealet langs Hovinbekken til taket på næringsarealet er ikke tilrettelagt for utendørs universell tilgjengelighet. Taket er uteoppholdsareal for beboerne og kan nås ved bruk av heis i boligblokken.

#### Juridiske forhold

Med grunnlag i rekkefølgebestemmelsene skal det inngås utbyggingsavtale mellom utbygger og Oslo Kommune ved Eiendom- og byfornyelsesetaten for gjennomføring av tiltaket i henhold til ”Ensjø-veiledende prinsipplan for det offentlige rom.

Hovinveien 43 a 128/91 og Hovinveien 43 b-h 122/241 har tinglyst rett til adkomst over Hovinveien 45.

## **8. KONSEKVENSER AV FORSLAGET**

#### Overordnede planer og mål

##### *Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal og transportplanlegging*

Planen tar hensyn til føringer i Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal og transportplanlegging ved at det fortettes i nær tilknytning til kollektivknutepunktet Hasle med buss- og T-banestopp.

##### *Rikspolitiske retningslinjer for barn og unge*

Retningslinjene ivaretas ved at det etableres uteoppholdsarealer med nye lekearealer for nærlek som skjermes mot trafikk, knytter seg til et offentlig grøntdrag og ny gangvei langs Hovinbekken.

Begrenset uteoppholdsareal på grunn av offentlig turvei og bekk gjennom planforslaget anses å kunne oppveies av at utearealene er tilført unike kvaliteter som følge av bekkedraget og nedtrapping av grøntarealer på forretningsarealet. Det er lagt vekt på å skille tydelig mellom offentlig turvei og beboernes utearealer.

Med nærheten til større parkområder som egner seg for lek for større barn og Hovinbekken som et spennende nærmiljøelement tilbyr planforslaget et godt oppvekstmiljø og supplement til nabolaget.

##### *Kommuneplan for Oslo 2004 - 2020*

Forslaget følger opp overordnet målsetting i Kommuneplan 2004-2020 om økt fortetting av boliger i et område som er definert til fortetting. Forslaget er også utformet i tråd med Planleggingsprogram for

Ensjø ved å samordne en utvikling som ivaretar felles private og kommunale interesser i området. Tilretteleggingen for åpning av Hovinbekken med tilhørende friområde og utbygging av boliger og næring oppfyller hovedgrep som planleggingsprogrammet fastsetter.

*Den veiledende prinsipplan for det offentlige rom på Ensjø (VPOR)*

Planforslaget anses å være i tråd med veiledende prinsipplan for det offentlige rom (VPOR).

*Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging av 26.01.2005*

Se under miljøfaglige forhold.

*Tilgjengelighet for alle, rundskriv T-5/99 B av 29.12.1999*

Se under universell utforming.

### Landskap

#### *Vegetasjon/grønnstruktur*

Endringen, fra tidligere arealbruk med bensinstasjon, asfalterte uteområder og plener mellom vei og parkeringsarealer til foreslått arealbruk med trekker og blå-grønne oppholdsarealer langs Hovinbekken, representerer en mer helhetlig grønnstruktur tilrettelagt for opphold, ferdsel og større artsmangfold.

#### *Naturelementer*

Åpningen av Hovinbekken representerer en gjenintroduksjon av et lokalt naturelement. Det etterstrebes å etablere et bunnssubstrat som tilrettelegger for fisk.

### Naturmangfold

Det er ikke registrert et naturmangfold av spesiell interesse i området, men tiltaket kan ha positive konsekvenser for naturmangfoldet som følge av gjenåpningen av bekken og introduksjon av ny vegetasjon.

### Kulturminner

Det er ikke registrert kulturminner i planområdet eller influensområdet.

### Miljøfaglige forhold

#### *Sol- og skyggeforhold*

Analysen viser at uteoppholdsarealene har gode solforhold og at bebyggelsen ikke kaster skygger som er til spesiell ulempe for omkringliggende bebyggelse. Se vedlegg.

#### *Luft og støyforhold*

Bebyggelsen virker i seg selv som en støyskjerm mot Grenseveien for bakenforliggende utearealer, bekkedrag og parkarealer. På bakken vil åpningen mellom de to blokkene mot Grenseveien slippe støy inn i gårdsrommet. Det er imidlertid tilstrekkelig MUA og tilgjengeligheten og kontakten fra Grenseveien og inn langs bekkeåpningen vurderes som viktigere enn skjermingstiltak som vil være en fysisk barriere.

For å ivareta krav til innendørs støynivåer anbefales tung fasade. Ved å benytte vinduer med lydisolerende egenskaper  $R_w + C_{tr} = 38$  dB, vil vinduer kunne utgjøre inntil 20 % av fasade mot Grenseveien.

#### *Grunnforhold, forurensningskilder*

Grunnen kan være forurensset som følge av driften til bensinstasjon. Shell AS vil foreta nødvendig opprensing av grunnen i henhold til gjeldende forskrifter før forslagsstiller tar i bruk eiendommen. Planforslaget føre til at eventuelle forurensninger i grunnen fjernes og deponeres til godkjente deponi.

### Trafikkforhold

#### *Biltrafikk*

Biltrafikken i Hovinveien og i krysset Grenseveien / Hovinveien vil reduseres etter utbygging av Hovinveien 45.

### *Kollektivtrafikk*

Beregnet kollektivtrafikk øker med ca. 300 turer i døgnet ved gjennomføring av planforslaget.

### *Gang- og sykkeltrafikk*

Planforslaget vil gi økt gang- og sykkeltrafikk, sammenlignet med dagens situasjon. Det er lagt til rette for at gangtrafikk skal kunne føres langs fortau der konfliktene med kjørende trafikk begrenses mest mulig.

### *Parkering*

Parkeringsstilbudet foreslås tilpasset parkeringsnorm for 'tett by' med 72 bilparkeringsplasser og 160 parkeringsplasser for sykler.

### *Trafikkavvikling*

Gjennomføring av planforslaget forventes kun å gi marginale endringer i trafikkavviklingen i veg og gatenettet ved planområdet.

### *Trafikksikkerhet*

I planforslaget er det lagt vekt på å oppnå best mulig trafikksikkerhet ved å begrense konfliktene mellom gående trafikk, særlig skolebarn, og kjørende trafikk. Som konsekvens av dette foreslås det at varelevering til dagligvareforretning skjer fra Hovinveien.

### *Avbøtende tiltak*

Trafikkanalysen har ikke avdekket behov for avbøtende tiltak ved gjennomføring av planforslaget.

### Risiko- og sårbarhet

Det er utarbeidet en ROS-analyse av Dyrvik Arkitekter AS som konkluderer med at det gjennom god planlegging og risikobegrensende tiltak vil være mulig å redusere antall uønskede hendelser. Se oppsummering av analysen i kap. 6.4.

Fire typer hendelser er vurdert som aktuelle etter gjennomgang av sjekklisten. Forholdene gjelder flom fra Hovinbekken, radonstråling, brann og eksplosjonsfare og forurensning i grunnen. Analysen konkluderer med at sannsynligheten for at uønskede forhold inntreffer er lite sannsynlig.

Der er for øvrig ikke spesielle farer eller risikomomenter i dette prosjektet sammenliknet med de fleste andre plan- og byggeprosjekter.

### Sosial infrastruktur

#### *Skole*

Etableringen av ca. 70 leiligheter vil føre til økt press på kapasiteten til Hasle Barneskole. Hasle skole er en 1-7 skole som ligger i Bydel Grünerløkka i Oslo. Skolen har i dag ca. 480 elever og begrenset kapasitet for nye elever. Som en konsekvens av den pågående boligutviklingen i Ensjøområdet, er det planer om ny skole på Teglverkstomta.

#### *Barnehage*

Planforslaget fører til økt press på barnehager i nærmiljøet. Det legges til rette for barnehage på nabotomta, Hovinveien 43 b-h og i naboprojektet i vest, Marienfryd. Barnehagen kan ha kapasitet til å motta barn fra planområdet.

#### *Andre servicetilbud*

Etableringen av en dagligvarebutikk vil tilføre området et tilbud om nærhandel.

### Teknisk infrastruktur

Prosjektet fører til overbygging av kulvert for Hovinbekken 2500x2500 og kulvert for kloakk – Ø 800. Kulverten får inspeksjonskummer på hver side av bebyggelsen og ingen fundamentering på selve kulverten. Spillvannsledning Ø800 er nylig rehabilitert med strømpe, utført i regi av VAV der den overbygges.

Spillvannskum 221311/777 skal beholdes. Den har beliggenhet ca 2m.utenfor planlagt bygg. VAV ønsker ikke å flytte denne bort fra vinkelpunktet på spillvannsledningen. Her må det påregnes bruk av spunt under utførelse av nytt p-anlegg.

Overvannskum 779 kan flyttes ut i gangfelt langs Grenseveien utenfor vannkanal, se vedlagte va-oversiktsplan, merknad 5.

Omlegging av vann- og avløpsanlegg langs Hovinveien bør legges på motsatt side for å unngå konflikt med planene til H-45. VAV vil legge om OV 600 og SP380 som krysser under H-45. Ny spillvannstrase vil bli tilknyttet eksisterende kum 777. Overvannsledningen bli tilknyttet kulverten, merknad 5.

Vann til prosjektene kan generelt ikke hentes fra 400-ledningen som går langs Grenseveien fordi dette er en overføringsledning. Det må hentes vann fra avgreninger fra VL400 jamfør løsning i planlagt ombygging av 221317 og ny VK3. Det blir også anlagt en ny vannledning inn fra det nye anlegget i Hovinveien, frem til nedkjøring til P-kjeller og teknisk rom, se merknad 4.

Brannvannsuttak, 3- 4 nye brannkummer etableres i utbyggingsområdet. Se vedlagte va-oversiktsplan.

Nedstigingskummer for spillvann og overvann mellom prosjektene H-43 og H-45 må nyetableres/opprettholdes og tilpasses nye kjellerplaner. VAV skal ha egen tilgang til kummene fra bakkenivå. Avklart med VAV.

Renovasjon vil løses i nedsenkede beholdere, plassering er illustrert i situasjonsplanen, men vil få endelig plassering i søknad om rammetillatelse.

Overvann håndteres lokalt i tråd med føringer og regelverk. Det er avsatt to områder for fordrøyningsanlegg for overvann, før tilførsel til bekk. Se vedlagte va-oversiktsplan, merknad 3.

Det skal foreligge avtale om tilknytning til fjernvarme, eventuelt gis bekreftelse fra leverandør på at tiltaket ikke kreves tilknyttet.

#### Estetikk og byggeskikk

Planforslaget viderefører og tilpasser seg eksisterende og planlagt bebyggelsesstruktur, formspråk og materialbruk i området.

Planforslaget avslutter eksisterende lineære lamellbebyggelse langs Grenseveien og representerer en videreføring av godkjent rammetillatelse i Hovinveien 43b-h. Slik etableres et byggeliv langs Grenseveien som styrker gateløpet visuelt og romlig, og etablerer en tydelig romlig avslutning av Grenseveien helt fram til krysset Hovinveien – Grenseveien. Samtidig får Teglverksdammen på den andre siden av gata en tydelig romlig avslutning mot byen.

Bygningsvolumene representerer en skala i tråd med ny bebyggelse på Ensjø. Skalaen er større enn omkringliggende bebyggelse fra 1950-tallet og vil føre til en sterkere grad av urbanisering.

Volumet mot hjørnet Grenseveien-Hovinveien vil få en lokal fjernvirkningseffekt fra nord (Grenseveien, Hasle T-bane og torg) som kan markere starten på Ensjøbyen på en tydelig måte.

#### Stedsutvikling

Planforslaget med bygging av ca. 70 boliger og forretning tilrettelegger for en utvikling i tråd med vedtatte mål om å transformere og innlemme «bilbyen Ensjø» i den tette byen. Forslaget vil foruten å realisere Ensjøplanen, knytte sammen eksisterende boligbebyggelse nord og sør for planområdet, og forsterke eksisterende grøntområder og turstier.

Etableringen av forretning vil gi grunnlag for variert aktivitet til området. Det planlagte lille torget i forbindelse med forretningen, vil kunne fungere som en lokal møteplass.

Hovinbekken har fått en sentral rolle i planforslaget. Gjenåpningen av Hovinbekken gjennom planområdet med et offentlig gangstrøk som inviterer til gjennomfart er et godt utgangspunkt for å realisere intensjonene om vestre bekkedrag som et bærende element i utviklingen av Ensjø slik VPOR legger opp til.

#### Barns interesser

Ca. 1000m<sup>2</sup> av felles uteareal er potensielt egnet for lek, dvs ca. 15m<sup>2</sup> pr leilighet. Større barn kan bevege seg fritt gjennom friområdet langs bekken til bl.a. Tiedemannsparken. Se ellers Rikspolitiske retningslinjer for barn og unge.

#### Universell utforming

Planlagt bebyggelse er i tråd med føringer og retningslinjer for universell utforming.

Planforslaget vil generelt øke tilgjengeligheten til området og omkringliggende områder med opparbeidelsen av turvei langs Hovinbekken tilrettelagt i henhold til prinsipper for universell utforming.

#### Økonomiske forhold

De økonomiske konsekvensene av investeringer i teknisk infrastruktur, bokvalitetsstiltak og friområder skal løses gjennom utbyggingsavtaler.

Sosial infrastruktur som skole og eldreomsorg vil fortsatt være offentlig ansvar.

Ved renovering av forsterkning av SP800 ledning som går gjennom tomten betales det dagsverdi for ledningen. VAV står for utførelsen.

#### *Private*

Forslaget vil medføre en aktiv deltakelse fra utbygger i form av investeringer i teknisk infrastruktur som vei, vann og energiforsyning.

#### Juridiske forhold

##### *Rekkefølgekrav*

- a. Vestre bekkedrag mellom turvei D2 og Grenseveien

Før det gis igangsettingstillatelse for byggetiltak skal Vestre bekkedrag (med Hovinbekk i dagen) mellom turvei D2 og Grenseveien være sikret opparbeidet.

- b. Torg mot rundkjøring i krysset Grenseveien og Hovinveien

Før det gis midlertidig brukstillatelse for næringsarealene skal torg mot rundkjøring i krysset Grenseveien og Hovinveien være opparbeidet.

- c. Fortau i Hovinveien/Grenseveien

Før det gis midlertidig brukstillatelse for næringsarealene skal tilstøtende fortau mot Hovinveien og Grenseveien være opparbeidet.

- d. Gladengveien mellom Bertrand Narvesens og Grenseveien

Før det gis igangsettingstillatelse for byggetiltak skal Gladengveien mellom Bertrand Narvesens vei og Grenseveien være sikret opparbeidet.

Det er ikke behov for rekkefølgebestemmelse knyttet til gang- og sykkelbrua over Grenseveien. Denne antas å være ferdig opparbeidet før reguleringsplanen er vedtatt.

#### *Andre juridiske forhold*

Felles kjøreveg for Gnr/Bnr 128/91, Hovinveien 43A og 122/241, Hovinveien b-h reguleres over tomten og er sikret i tinglyst avtale.

Det skal inngås privatrettslig avtale mellom sameiet i Hovinveien 43 b-h og Hovinveien 45 som sikrer tilkomst gjennom garasjelegget. Det blir et makeskifte mellom disse eiendommene knyttet til endringen av feltgrenser/tomtegrenser.

#### *Utbyggingsavtale*

Med bakgrunn i rekkefølgebestemmelsene skal det skal inngås utbyggingsavtale med Oslo Kommune ved Eiendom- og byfornyelsesetaten.

#### Interessemotsetninger

Det eksisterer interesse motsetninger når det gjelder arealbruk med tilhørende parkerings- og vareleveringsproblematikk i Hovinveien 43 a. Eiendommen har tinglyst atkomst over felles avkjørsel, og mulighet for tilgang til eksisterende vareleveringsrampe. Aktivitetene her må ikke komme i konflikt med ferdsel av fotgjengere og spesielt må hensynet til barn og unge veie tungt. Motsetningene foreslås løst ved at fortauet legges på et høyere nivå og nærmest mulig boligene og utearealene i Hovinveien 45.

#### Andre forhold

Gjenåpning av Hovinbekken sikres gjennom rekkefølgebestemmelsene.

I planforslaget reguleres grønnstrukturen, som bekken blir en del av, med en bredde på hovedsakelig 12-15m. I det nordvestre hjørnet av felt B1, der bekken starter å svinge sørover, er bredden på grønnstrukturen 10m bred.

Utearealene for boligene blir mindre som følge av gjennomføringen av Hovinbekken. Det blir nødvendig med en helhetlig felles utforming av utearealene for boliger og friområdet. Samtidig er en tydelig utforming av hva som er offentlig og hva som er utearealer for beboerne en viktig forutsetning.

## **9. ILLUSTRASJONER**

Følgende illustrasjoner, som ikke er gjenstand for vedtak og derfor ikke juridisk bindende, viser en mulig maksimal utbygging iht. forslaget:

- Illustrasjonsplan
- Perspektiv gate
- Perspektiv gårdsrom
- Perspektiv Hovinveien





## 9.2 Perspektiv fra krysset Grenseveien – Hovinveien



## 9.3 Perspektiv fra gårdsrommet



## 9.4 Perspektiv fra Hovinveien

