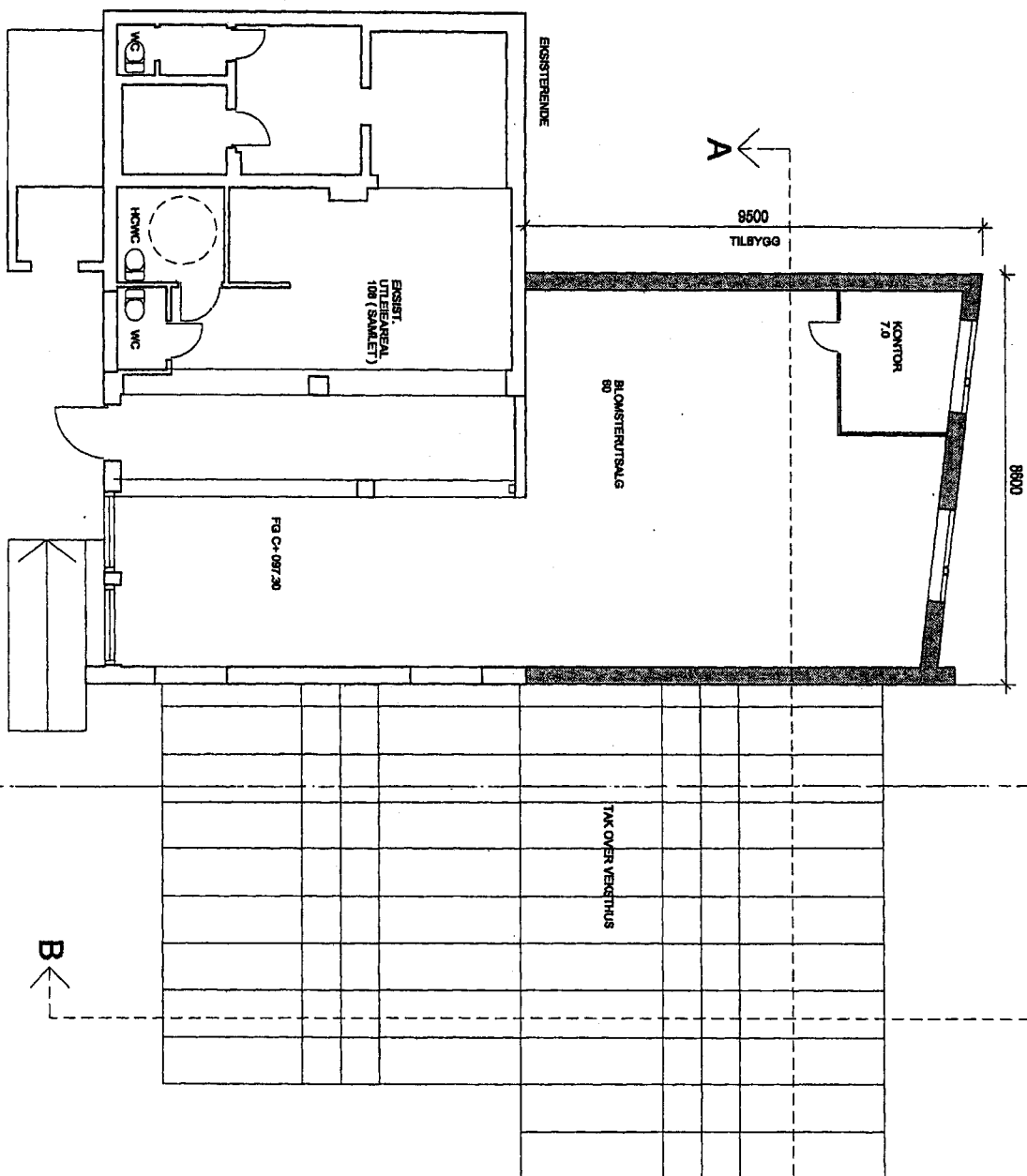




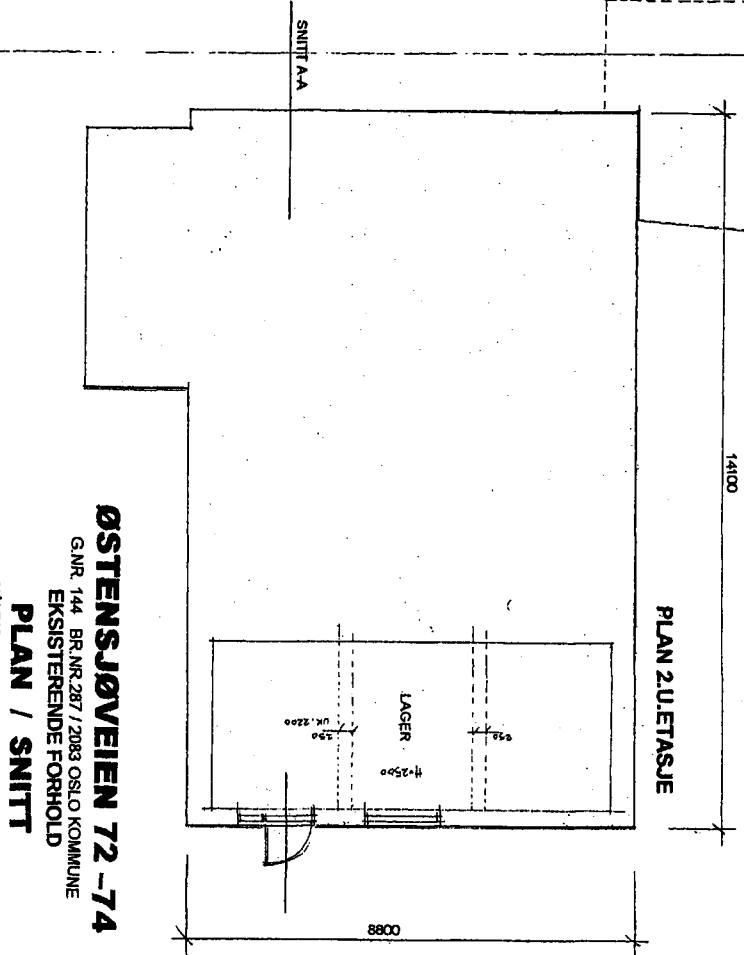


ØSTENSJØVEIEN 72-74
G. NR. 144 BR. NR. 287 / 2083 OSLO KOMMUNE
TILBYGG: VEKSTHUS / BLOMSTERUTSALG

PLAN 1.U.ETASJE

MALESTOKK 1:100 DATO 30.01.2007
ARKITEKT OTTAR BERGLI TORS VEI 70
3472 BØDALEN - 51 26 30 08 / 917 70 180

EKSIST. LAGER PÅ PLAN 1. ETASJE



PLAN 2. ETASJE

SNITT A-A

ØSTENSJØVEIEN 72-74

G.NR. 144 BR.NR. 287 / 2083 OSLO KOMMUNE

EKSISTERENDE FORHOLD

PLAN / SNITT

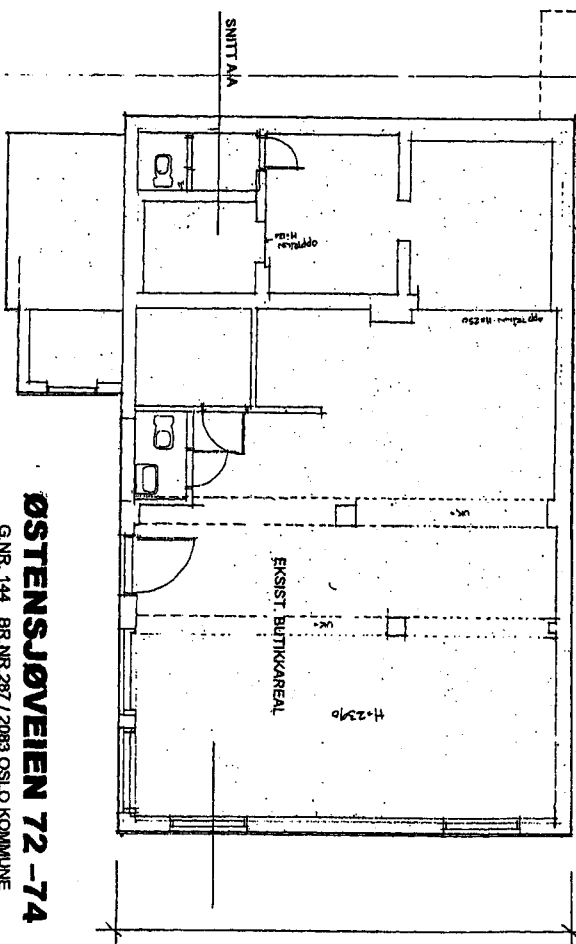
MALESTOKK 1:100 DATO 30.01.2007
 ARKTEKT OTTAR BERGLI TORS VEI 70
 3472 BØDALEN - 31 28 33 08 / 917 76 180

TEGN.NR.

EKSIST. LAGER PÅ PLAN 1. ETASJE

SØRØST

PLAN 1. U. ETASJE

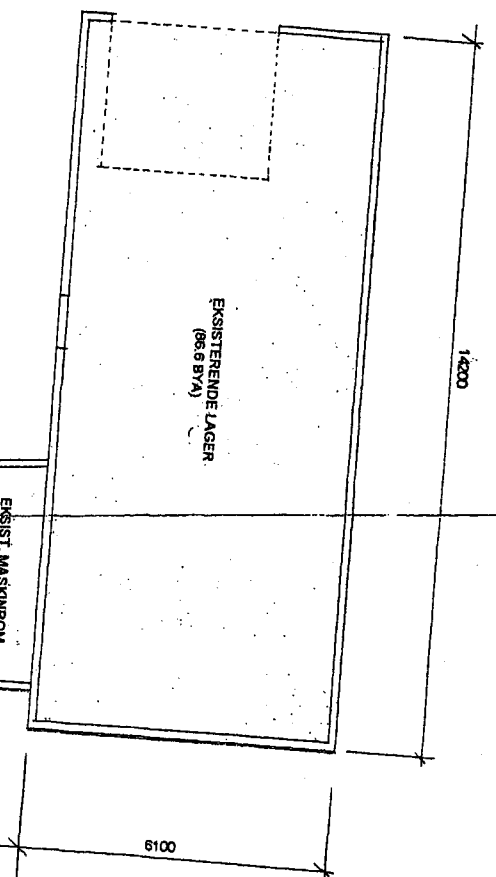


ØSTENSJØVEIEN 72-74

G.NR. 144 BR.NR. 287 / 2083 OSLO KOMMUNE
EKSISTERENDE FORHOLD

PLAN / FASADE

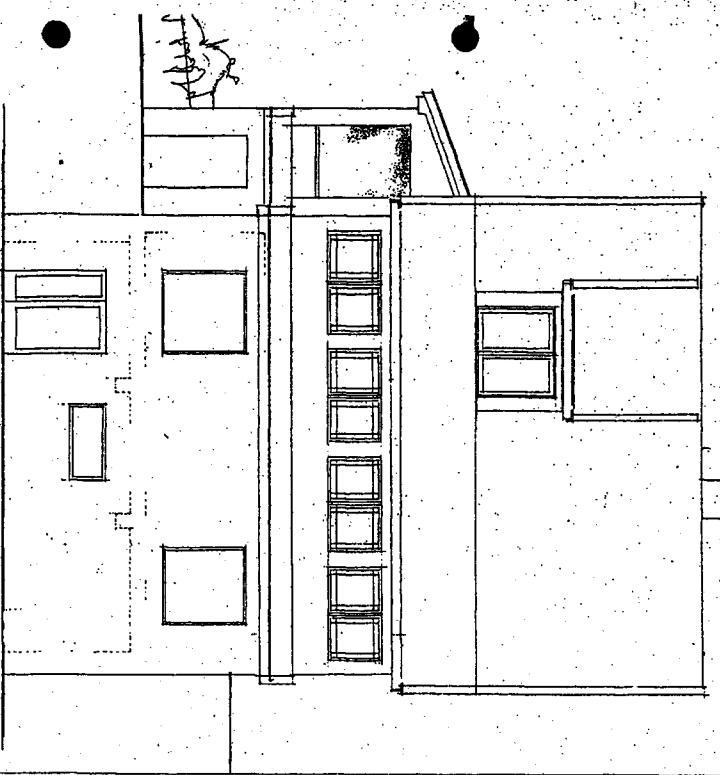
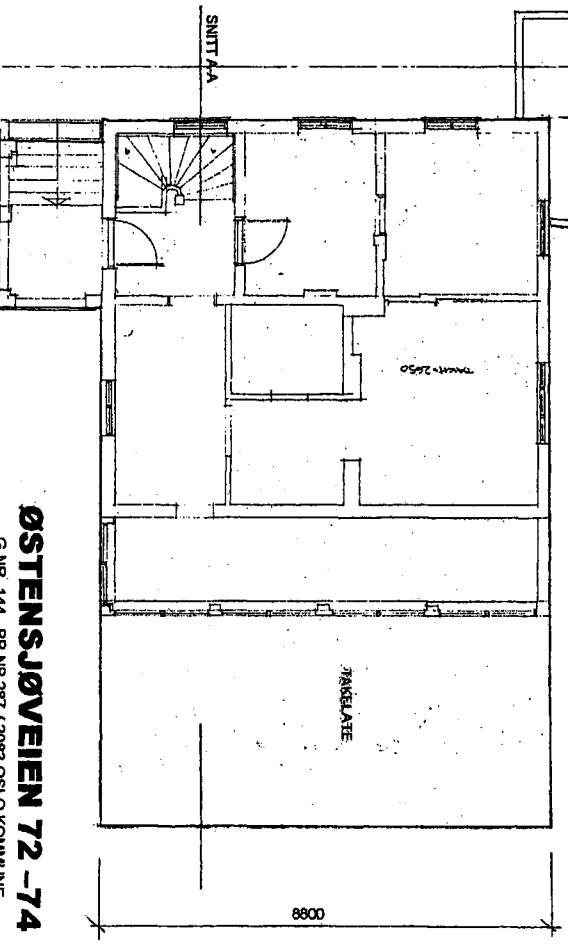
MALESTOKK 1:100 DATO 30.09.2007
ARKITEKT OTTAR BERGLI TORS Vei 70
3472 BØDALLEN - 31 28 33 08 / 917 76 180



EXIST. MASKINROM
(182 BYÅ)
(RIVES)

14100

PLAN 1. ETASJE



SØRVEST

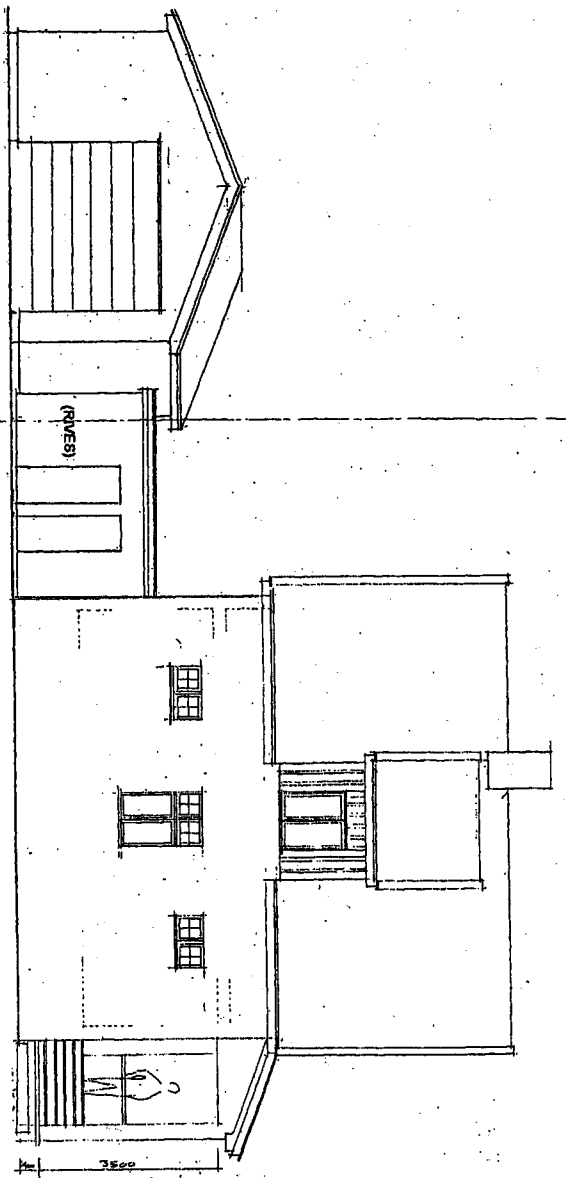
ØSTENSJØVEIEN 72-74

G.NR. 144 BR.NR.287 / 2083 OSLO KOMMUNE
EKISTERENDE FORHOLD

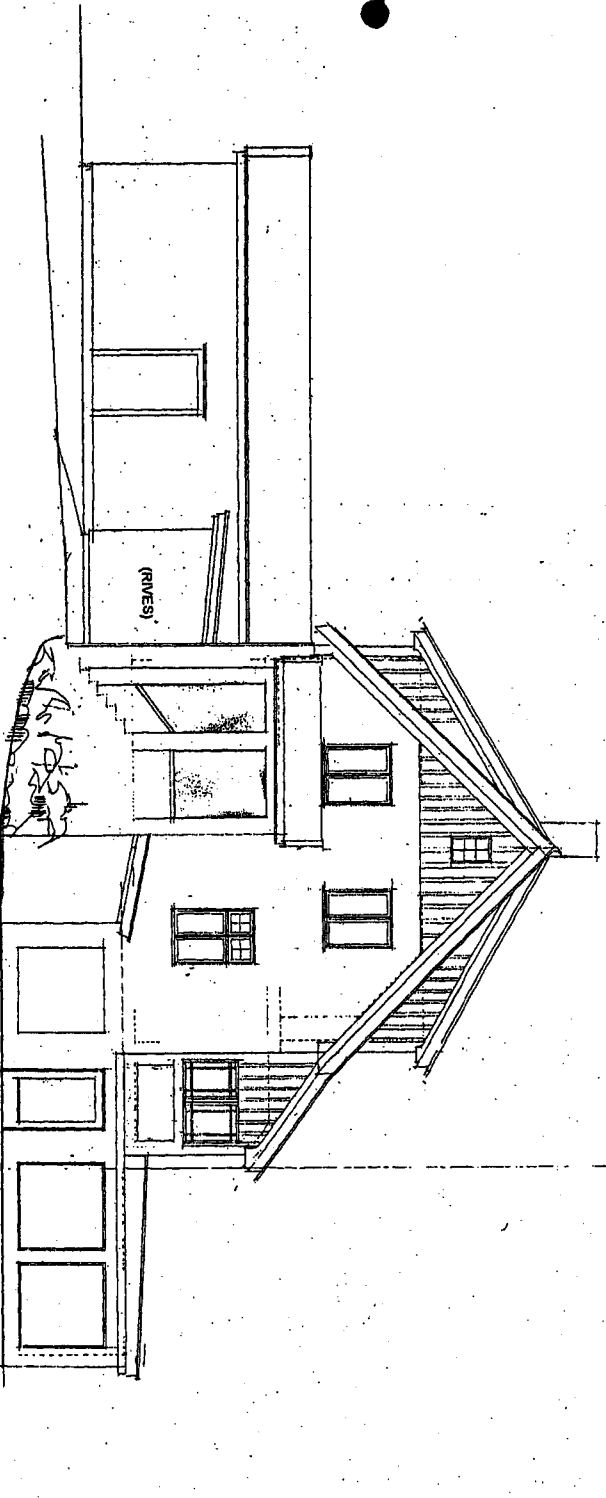
PLAN / FASADE

MALESTOKK 1:100 DATO 30.01.2007
ARKITEKT OTTAR BERGLI TORS VEI 70
3472 BØDALEN - 31 28 33 08 / 917 78 180

TEGN.NR.



NORDØST



NORDVEST

ØSTENSJØVEIEN 72-74

G.NR. 144 BR.NR.287 / 2083 OSLO KOMMUNE
EKSISTERENDE FORHOLD

FASADER

MALESTOKK 1:100 DATO 30.01.2007
ARKITEKT OTTAR BERGULU TORSVEI 70
3472 BØDALEN - 31 28 33 08 / 917 76 180

Blankett nr

88-7110

Ansvarlig for utarbeidelse: Oslo kommune
Godkjent av: Tone Gjertsen
Sist revidert: 29.6.04 kl 00:32

SKJEMA FOR AVFALLSPLAN OG SLUTTRAPPORT I BYGGESAKER

Blankett nr

88-7110

Fraksjoner	Krav til behandling	Mengde avfallsplan	Mengde sluttrapport	Avvik	Godkjent avfallsanlegg
Avfallstyper som forventes å oppstå i tiltaket.	Krav kommunen har til behandling av avfallet i prioritert rekkefølge.	Forventet mengde oppgis i tonn.	Sluttmengde oppgis i tonn. Dokumentasjon skal vedlegges.	Differansen oppgis i tonn. Redegjør ved vesentlige avvik.	Anlegget skal være godkjent av kommunen eller ha konsesjon fra Fylkesmannen
Tyngre bygningsmaterialer	Ombruk, materialgjenvinning, fyllmasse	—	—	—	—
• Armert betong		—	—	—	—
• Ren betong		—	—	—	—
• Tegl		—	—	—	—
• Leca		0,1	—	—	—
• Takstein		—	—	—	—
Forurenset tegl/betong	Spesialbehandling	—	—	—	—
Trevirke	Ombruk, materialgjenvinning, energigjenvinning	—	—	—	—
Impregneret trevirke (Kreosot-/CCA impregneret)	Spesialbehandling	—	—	—	—
Metaller	Ombruk, materialgjenvinning	—	—	—	—
Gips	Materialgjenvinning	—	—	—	—
Ny isolasjonskapp	Ombruk, materialgjenvinning	—	—	—	—
Glass	Ombruk, materialgjenvinning	—	—	—	—
Plastfolie	Materialgjenvinning	0,05	—	—	—
Papp og papir	Materialgjenvinning	—	—	—	—
Malingsspann (tømt & tørt)	Materialgjenvinning	—	—	—	—
EE-avfall	Iht. miljøsaneringsrapport	—	—	—	—
Farlig avfall	Iht. miljøsaneringsrapport	—	—	—	—
Asbest	Godkjent deponi	—	—	—	—
Blandet avfall (avfall til sentral sortering)	Ombruk, materialgjenvinning, energigjenvinning, deponi	0,5	—	—	—
Sum avfall (fraksjoner merket med * skal ikke tas med i beregning av sorteringsgrad)					
* Forurenset jord	Spesialbehandling	—	—	—	—
* Asfalt	Materialgjenvinning	—	—	—	—
* Rene naturlige masser Stein, grus, sand, leire, jord	Ombrukes på godkjent byggeplass eller leveres mottak godkjent av fylkesmannen	—	—	—	—

Samtlige fraksjoner skal behandles i tråd med Oslo kommunes retningslinjer for BA-avfall.

SIDE 2

Ansvarlig for utarbeidelse: Oslo kommune
Godkjent av: Tone Gjertsen
Sist revidert: 29.6.04 kl 00:32

PLAN- OG BYGNINGSETATEN

KRAV OM SAMMENFØYNING.

Jnr 200611012-2

Til: Statens kartverk Tinglysingen 3507 Hønefoss	Rekvirent: (adressat etter tinglysing) Thorbjørn Dag Myhre Nielsenbakken 5 1167 Oslo
---	---

1. Kommunens navn (den kommunen der eiendommene fysisk ligger): Oslo.		
2. Følgende eiendommer i kommunen kreves sammenføyet i henh.til Delingsloven av 23. juni 1978:		
Gnr.:	Bnr.:	Adresse:
144	287	Østensjøveien 74
144	2083	Østensjøveien 72

Rekvirentens ønske om registernr. og adresse på den nye eiendommen:

Gnr.: 144	Bnr. : 287	Adresse: Østensjøveien 72 + 74
-----------	------------	--------------------------------

Oslo 15/10-06 Thorbjørn Myhre
 sted dato stempel / underskrift

Før krav om sammenføring leveres tinglysningsmyndigheten, må de eiendommene som kreves sammenføyet ha samme hjemmelsinnehaver(e), og være undertegnet av denne/disse. Hvis noen av eiendommene har heftelser, må det ordnes opp i disse før sammenføring kan skje, jfr. Delingslovens § 4.3, 3.ledd.

Opplysning om heftelser m.v får en ved å henvende seg til Statens kartverk, Tinglysingen, Hønefoss.

3. Kommunenummer: 0301.					
4. Bestående bruk etter sammenføyn.:	Gnr.: 144	Bnr.: 287	Adresse: Østensjøveien 72 + 74		
5. Areal etter sammenføyn.:	Areal: 2303 m ²	Oppmåling: 1. Målebrev 3. RAG 4. Reg.brev 9. Annet 0. Uoppgitt (strek under)			
6. Koordinater		Koord.syst. Euref89	x-koord.: 6642239	y-koord.: 601925	Høyde: 97

Det attesteres at vilkårene for sammenføring er tilstede. Se Delingsloven av 23. juni 1978, § 4-3 første ledd.

09.10.2006
dato

Bente Hansen
Bente Hansen
underskrift



**Plan- og
bygningsetaten**
Avdeling for Geodata

Merknader:
Sammenføyningsattesten (2 eksempl.) underskrives av hjemmelsinnehaver, og sendes deretter Statens kartverk, Tinglysingen, 3507 Hønefoss for tinglysing.



Oslo kommune **KOR**
Plan- og bygningsetaten
Avdeling for byggeprosjekter

Avstand til vei - søknad om dispensasjon
(Dispensasjon fra reguleringsplanen. Jfr. vegloven § 29)
NB! Skjemaet kan ikke benyttes ved søknad om dispensasjon fra regulerte byggegrenser. Ved søknad vedrørende avstand til riksvei må uttalelse fra Statens vegvesen foreligge.
Se også veiledning på blankett 72-0593

Søknaden gjelder

Elendom/ byggested	Gnr	Bnr	Adresse	Type byggverk
	144	287	2083 ØSTENSJØVEIEN 72-74	GARTNERI/VEKSTHUS

Det søkes om plassering av byggverk

☒ Avstand på 12,5 fra midt regulert ØSTENSJØVEIEN (5m fra kant vei)
(meter) (veinavn)

☐ Byggeavstandstrekanter på _____ x _____ mellom _____
(gjelder i veikryss) (meter) (meter) (veinavn) og (veinavn)

☒ Målsatt plan på utsnitt av reguleringskart i 5 eksemplarer følger vedlagt (M=1:500)

Særlige grunner må angis, benytt eventuelt eget ark. Se Plan- og bygningsetatens veiledning for tiltaket det søkes om og blankett nr. 72-0593.

Begrunnelse:

Søker		Eier/hjemmelshaver	
Navn/Foretak	ARKITEKT OTTAR BERGLI	Navn	THORBJØRN DAG MYHRE
Adresse	TORS VEI 70	Adresse	NIELSEBAKKEN 5
Postnr, poststed	3472 BØDVEN	Postnr, poststed	1167 OSLO
Telefon	91776180	Telefon	466 80 353
Dato	7/11-06	Dato	7/11-06
Underskrift	<i>Ottar Bergli</i>	Underskrift	<i>Thorbjørn Dag Myhre</i>

FOR THORBJØRN DAG MYHRE

Fylles ut av Plan- og bygningsetaten

☒ I medhold av plan- og bygningsloven § 7 gis dispensasjon fra reguleringsplanen

(avstandsbestemmelsene i vegloven § 29) slik at ovennevnte byggverk kan plasseres inntil

12,5 meter fra midt regulert ØSTENSJØVEIEN

☐ og med en byggeavstandstrekanter på _____ m x _____ m mellom _____

☐ Vedtaket er ikke gyldig før tinglyst midlertidighetserklæring foreligger

☐ Dispensasjon innvilges ikke

☒ Søknaden er unntatt for nabovarsling i flg. plan- og bygningsloven § 7, 3. ledd, 2. pkt.

Kommentarer: Arkivert mai innføres til 5,0 m bredde!

MOTTATT
OSLO KOMMUNE
PLAN- OG BYGNINGSETATEN
27 NOV. 2006
SAKSNR: 2006/2829-1

Plan- og bygningsetaten

Avdeling for byggeprosjekter

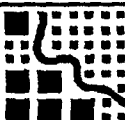
23/11-06 *Jan Bjørn*
dato avdelingsenhetsleder saksbehandler

Orientering om klageadgang, se baksiden.

Det gjøres oppmerksom på at det tas
gebyr for dispensasjonen

Vedlegg: ☒ Målsatt plan som viser tiltakets plassering
☐ Midlertidighetserklæring med orientering
Kopi: ☒ Eier/hjemmelshaver
☐ Samferdselsetaten, Postboks 6703 Etterstad, 0609 OSLO

01.08.2006 GJH



Plan- og bygningsetaten
Avdeling for byggeprosjekter

Internett:
www.pbe.oslo.kommune.no

Besøksadresse:
Vahls gate 1, 0187 Oslo
Postadresse:
Boks 364 Sentrum,
0102 Oslo

Telefon: 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

ORIENTERING OM KLAGEADGANG

KLAGEORGAN

Avgjørelsen kan påklages til Fylkesmannen i Oslo og Akershus som har fått delegert myndighet fra Kommunal- og regionaldepartementet til å avgjøre saker om klage over vedtak fattet av direktøren for Plan- og bygningsetaten/Byutviklingskomiteen/bystyret.

KLAGEADRESSAT

Klagen skal sendes til:

Plan- og bygningsetaten, Postboks 364 Sentrum, 0102 Oslo

Besøksadresse: Vahls gate 1, 0187 Oslo

KLAGEFRIST

Klagefristen er 3 uker fra den dag dette brev kom frem. Det er tilstrekkelig at klagen er postlagt innen fristens utløp. Dersom De klager for sent, kan vi se bort fra klagen. De kan søke om å få forlenget fristen, men da må De begrunne hvorfor De ønsker det.

INNHALDET I KLAGEN

De må presisere:

- Hvilket vedtak De klager over, oppgi saksnummer
- Arsaken til at De klager
- Den eller de endringer som de ønsker
- Eventuelle andre opplysninger som kan ha betydning for vurderingen av klagen

Klagers navn og adresse må oppgis.

Klagen må undertegnes.

UTSETTING AV GJENNOMFØRINGEN AV VEDTAKET

Selv om de har klagerett, kan vedtaket vanligvis gjennomføres straks. De kan imidlertid søke om å få utsatt gjennomføringen av vedtaket til klagefristen er ute eller til klagen er avgjort (søke oppsettende virkning). Slik søknad sendes Plan- og bygningsetaten og begrunnes. Plan- og bygningsetaten avgjør om oppsettende virkning kan ikke påklages, men De kan selv bringe spørsmålet om oppsettende virkning direkte inn for fylkesmannen til ny vurdering.

RETT TIL Å SE GJENNOM SAKSDOKUMENTENE OG TIL Å KREVE VEILEDNING

Med visse begrensninger har De rett til å se gjennom dokumentene i saken. Reglene om dette finnes i forvaltningslovens §§ 18 og 19. De må i tilfelle ta kontakt med Plan- og bygningsetaten. De vil da få nærmere veiledning om adgangen til å klage, om fremgangsmåten og om reglene om saksbehandlingen.

KOSTNADER VED KLAGESAKEN

Etter reglene i forvaltningsloven kan De kreve dekning for vesentlige kostnader i forbindelse med klagesaken. Forutsetningen er da vanligvis at det organet som traff det opprinnelige vedtaket har gjort en feil slik at vedtaket blir endret. Fylkesmannen i Oslo og Akershus vil orientere Dem om retten til å kreve slik dekning.

De kan også søke om å få dekket utgifter til nødvendig advokathjelp etter reglene om fritt rettsråd. Vanligvis gjelder visse inntekts- og formuesgrenser. Fylkesmannen i Oslo og Akershus eller Deres advokat kan gi nærmere opplysninger om dette.

Oslo kommune
Plan- og bygningssetaten
Vahls gate 1
0102 OSLO

VEDLEGG E1

Deres ref.:

Vår ref. Ottar Bergli

Bødalen, 15.02.2007

Søknad om tillatelse til tiltak; Østensjøveien 72-74 (G.nr.144 br.nr.287+2083)

På vegne av tiltakshaver innsendes "Søknad om tillatelse til tiltak", for ett-trinns søknadsbehandling. (Blankett 5174 med vedlegg)

Historikk

Østensjøveien 74 har i tre generasjoner vært i familien Myhres eie. Det er drevet ulike former for dagligvarehandel og annen butikkvirksomhet på eiendommen i alle disse årene. Eier i dag er Thorbjørn Dag Myhre.

Myhre kjøpte i 2000 naboeiendommen, Østensjøveien 72 av Oslo kommune, med tanke på å kunne ruste opp eiendommen som hadde forfalt over mange år. Fram til 2000 hadde Myhre disponert nr.72 til parkering for forretningsdriften i nr.74. Eiendommene er nå sammenslått (se vedlegg J3).

Det ble i 2000 igangsatt arbeid for å omregulere eiendommen til serveringssted. Dette reguleringsforslaget gikk ikke gjennom i Byplankomiteen (Sak;200300700). Saksbehandlingen av dette reguleringsforslaget og Plan- og bygningsetatens uttalelser om hva eiendommen egner seg til / ikke egner seg til, er viktige premisser for Myhres videre arbeid med å oppgradere eiendommen.

Eiendommen ligger innenfor "Småhusområder i Oslo ytre by", og således må virksomheten på eiendommen passe inn i forhold til hva som er "strøksvennlig virksomhet" (jfr. §19). Videre bør eiendommen rent bygningsestetisk falle inn i forhold til bebyggelsen i nærområdet (jfr. § 7).

I fremleggelsen av reguleringssaken for Byplankomiteen, uttalte Plan- og bygnings- etaten om eiendommen;

"PBE er enig i at idag er eiendommen ikke godt egnet til bolig."

Det er altså en forståelse for, og gode grunner til, å utnytte eiendommen til annet enn boligformål.

Som nevnt over har det vært drevet diverse handelsvirksomhet på eiendommen, de siste 8 årene i form av blomsterhandel (nå Bryn Hagesenter). Denne bedriften har etablert seg som en stabil arbeidsplass, og har en virksomhet som er godt mottatt i nærområdet. Hagesenteret retter seg mot strøket og bydelen, og må således kunne betegnes som "strøksvennlig virksomhet".

ARKITEKT OTTAR BERGLI TORS VEI 70 3472 BØDALEN TLF: 917 76 180

Østensjøveien. 1trinns-søknad

MOTTATT

16 FEB. 2007

RESEPSJONEN
PLAN- OG BYGNINGSETATEN

Søknaden

Søknaden gjelder for tilbygg over to etasjer samt veksthus.
I tillegg søkes det om rivetillatelse for eksisterende maskinrom (ca.20m2)
Det er ikke registrert innsigelser/protester fra noen av naboene.

Søknaden om tillatelse til tiltak i form av tilbygg og veksthus er motivert ut ifra behovet for ordnede arbeidsforhold og profesjonelle lokaler for Bryn Hagesenter, som i dag driver under heller kummerlige og kaotiske forhold.

For å kunne drive virksomheten videre under forutsigbare og profesjonelle forhold, er en utvidelse av arealene helt nødvendig, samtidig som det vil skape et økonomisk grunnlag for en generell opparbeiding og forskjønning av hele eiendommen.

Beskrivelse

Utvidelsen skjer i form av et tilbygg over to etasjer mot sørøst, og et enetasjes veksthus mot sørvest. Tilbygget er å betrakte som underetasjer da bygget ligger i skrånende terreng. Veksthuset er oppdelt i to mindre haller.

Tilbygget, som har en grunnflate på 77,5m2, er en naturlig forlengelse av eksisterende underetasjer, og er prosjektert med plasstøpte bærekonstruksjoner og murte/pussede vegger. Som et alternativ til materialvalg på fasaden mot Østensjøveien (sørvest) vurderes trepanel av sibirsk lerk.

Eksisterende underetasjer med forlenget tilbygg danner en fondvegg mot Østensjøveien og fanger opp de prosjekterte veksthusene slik at bare 50% av veggarealet blir synlig. Veksthusets to gavler har form og størrelse som kan sammenlignes med eneboligene langs Johan Evje vei, og virker dessuten dempende på den bakenforliggende fondveggen. Bebygd areal for veksthuset er 142,5m2

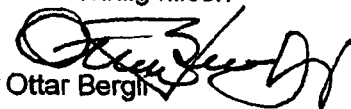
Veksthusenes lette konstruksjoner sammen med blomstertorgene og beplantning langs fortau vil etter vår mening være sterke bidragsyttere til å oppgradere og forsterke kvaliteten i området.

Rivingen av eksisterende maskinrom "fristiller" eksisterende bygg fra lagerbygg.

Som det fremgår av utomhusplanen vil også utearealet få et betydelig "ansiktsløft". Det er prosjektert 25 P-plasser fordelt på to nivåer, med innkjøring fra Johan Evjes vei. Beplantning langs en del av Østensjøveien vil stenge for gammel innkjøring.

Vi imøteser PBE's behandling av vår søknad.

Med vennlig hilsen


Ottar Bergli

Kopi: Thorbjørn Myhre + Bryn Hagesenter v/ Knut Skretteberg

ARKITEKT OTTAR BERGLI TORS VEI 70 3472 BØDALEN TLF: 917 76 180

Vedleggsoversikt (Side 1)

- Søknad om tillatelse til tiltak (1side)
- A1 Opplysninger om tiltakets ytre rammer....(3sider)
- B1 Dispensasjonssøknad m/kart –Avstand til midtlinje i Østensjøveien(2sider)
- C1 Gjenpart av nabovarsel (3sider)
- D1 Situasjonsplan (2stk. / 1 i svart-hvit +1 i farger)

- E1 Redegjørelse m/vedleggsoversikt (4sider)
- E2 Plantegning 2.u.etg. Tilbygg/veksthus
- E3 Plantegning 1.u.etg. Tilbygg/veksthus
- E4 Plantegning 1.etg. Tilbygg/veksthus
- E5 Plantegning 2.etg. Tilbygg/veksthus
- E6 Fasadetegning SØ Tilbygg/veksthus
- E7 Fasadetegning SV Tilbygg/veksthus
- E8 Fasadetegning NØ Tilbygg/veksthus
- E9 Fasadetegning NV Tilbygg/veksthus
- E10 Snitt-tegning Tilbygg/veksthus
- E11 Eksisterende forhold (plan/snitt)
- E12 Eksisterende forhold (plan/fasade)
- E13 Eksisterende forhold (plan/fasade)
- E14 Eksisterende forhold (fasader)
- E15 Utomhusplan
- E16 Forhåndskonferanse

- F1 Søknad ansvarsrett (arkitekt)
- F2 Søknad lokal godkjenning(arkitekt)
- F3 Registerutskrift (arkitekt)
- F4 Søknad ansvarsrett (bygn.tekn.kons. tilbygg)
- F5 Sentral godkjenning (bygn.tekn.kons. tilbygg)
- F6 Søknad ansvarsrett (bygn.tekn.kons. veksthus)
- F7 Sentral godkjenning (bygn.tekn.kons. veksthus)
- F8 Søknad ansvarsrett (utførelse tilbygg.)
- F9 Søknad lokal godkjenning (utførelse tilbygg)
- F10 Søknad ansvarsrett (betongarbeider)
- F11 Sentral godkjenning (betongarbeide)
- F12 Søknad ansvarsrett (utførelse veksthus)
- F13 Søknad lokal godkjenning (utførelse veksthus)
- F14 Søknad ansvarsrett (rørteknisk prosj. + utførelse)
- F15 Sentral godkjenning (rørteknisk prosj. + utførelse)
- F16 Søknad ansvarsrett (ventilasjon prosj. + utførelse)
- F17 Sentral godkjenning (ventilasjon prosj. + utførelse)
- F18 Søknad ansvarsrett (oppmåling prosj. + utførelse)
- F19 Sentral godkjenning (oppmåling prosj. + utførelse)
- F20 Søknad ansvarsrett (gunnarbeid/spunt./graving)
- F21 Søknad lokal godkjenning (grunnarb/spunt./graving)

Vedleggsoversikt (Side 2)

- G1 Kontrollerklæring (arkitekt)
- G2 Kontrollerklæring (bygn.tekn.kons. tilbygg)
- G3 Kontrollerklæring (bygn.tekn.kons. veksthus)
- G4 Kontrollplan (utførelse veksthus)
- G5 Kontrollerklæring (rørtekn.prosj. + utførelse)
- G6 Kontrollerklæring (ventilasjon prosj. + utførelse)
- G7 Kontrollerklæring (oppmåling prosj. + utførelse)

- J1 Visualisering
- J2 Avfallsplan (2sider)
- J3 Krav om sammenføyning (1side)
- J4 Stikningsplan

ARKITEKT OTTAR BERGLI TORS VEI 70 3472 BØDALEN TLF: 917 76 180



Oslo kommune
Plan- og bygningsetaten
Avdeling for byggeprosjekter

Arkitekt Othar Bergli
Tors vei 70
3472 BØDALEN

Dato: 17 JAN 2007
Vår ref (saksnr): 2006/0731-2
Oppgitt alltid ved henvisning
Saksbehandler: Bjørn Møling
Arkivkode: 531

Byggeplass: ØSTENSJØVEIEN 74
Eiendom: 144/287/00
Tilskshaver: Thorbjørn Myhre, Tilskshaver
Adresse: Nielsenbakken 5, 1167 OSLO
Søker: Arkitekt Othar Bergli
Adresse: Tors vei 70, 3472 BØDALEN
Tilskstype: Forretnings/salgskaluler
Tilskesart: Tilbygg

FORHÅNDSKONFERANSE - ØSTENSJØVEIEN 74

Referatet er basert på det innlegg av materiale som er fremlagt i forhåndskonferansen:
Dato for forhåndskonferansen: 02.11.2006

Møteledere: Thorbjørn Myhre, Tilskshaver
Arkitekt Othar Bergli, Ansvarlig søker
Bjørn Møling, Plan- og bygningsetaten

Bekreftelse av tiltaket: Utvidelse og oppgradering av eksisterende bygg.

Gjeldende plangrunnlag for eiendommen: S-4220, av 15.03.2006

Pågående planarbeid for eiendommen: Det pågår ikke planarbeid for eiendommen.

Dele- og byggeforbud: Nei

Behov for planendring: Nei

Dispensasjoner: Det kreves dispensasjon fra reguleringsformålet for forretningsdriften.

Estetisk utforming og hensyn til omgivelsene: Utformingen synes å være i strid med pbl § 74.2 og gjeldende regulering.

Veipararbeid, byggestand til vei, avkjørsel:
Det må søkes om dispensasjon fra kravet om byggestand til vei.

Uttalelse fra annen myndighet: Det må foreligge uttalelse fra Bydelen, Arbeidstilsynet



Plan- og bygningsetaten
Avdeling for byggeprosjekter
Næring og anlegg, NYBYGG
Internett: www.pbc.oslo.kommune.no
Besøksadresse: Vabø gate 1, 0187 Oslo
Postadresse: Boks 364 Sentrum, 0102 Oslo
Sentraltbord: 02 180
Kundesenter: 23 49 10 00
Telefax: 23 49 10 01
E-post: postmottak@pb.oslo.kommune.no
Bakgrunn: 6003.05.58920
Organisasjonsnummer: 971 040 823 MVA

Saksnr: 2006/0731-2

VEDLEGG E16
Side 2 av 2

Meldings- eller søknadsform for tiltaket med tilhørende dokumentasjonskrav:
Tiltaket må omsettes etter pbl § 93.

Saksbehandlingstid: Minimum 12 uker etter komplett søknad

Gebyr:

Meldings- og søknadspåklagte tiltak gebyrlegges i henhold til kommunens gebyrregulativ

Avfall:

Bygge- og anleggsavfall må sorteres og behandles etter retningslinjer gitt av Oslo kommune.

Det gjøres oppmerksom på at forhåndskonferansen kun har karakter som gjensidig orientering og den gir ikke noen av partene rettigheter i den senere saksbehandlingen. Nabo protester, uttalelser fra offentlige myndigheter og politiske vedtak mv. vil kunne føre til krav om endring av prosjektet, forlenget saksbehandlingstid og endring av saksbehandlingssaksen.

Referatet skal vedlegges eventuell melding eller byggesøknad som senere innsendes.

Referat godkjent og kopi mottatt:

Underskrift tiltakshaver:

Underskrift ansvarlig søker:

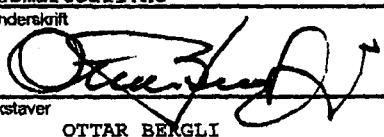
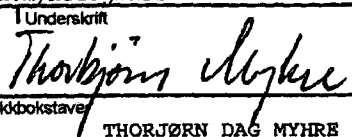
PLAN- OG BYGNINGSETATEN

Avdeling for byggeprosjekter
Næring og anlegg, NYBYGG

Bjørn Møling
Saksbehandler

Kopi til:

Thorbjørn Myhre, Nielsenbakken 5, 1167, OSLO

MOTYATT OSLO KOMMUNE PLAN- OG BYGNINGSSETATEN		Kommunens saksnr
Søknad om tillatelse til tiltak etter plan- og bygningsloven § 93		Vedtaksdato 16 FEB. 2007 (beslutning av kommunen)
☐ Enkle tiltak ☒ Ett-trinns søknadsbehandling ☐ Rammetillatelse		Vedlegg fylles ut og leveres i 1 eksemplar, (ad kommunen)
Søknad om ansvarsrett for ansvarlig søker Foreligger sentral godkjenning ☐ Ja ☒ Nei		Benytter tiltaket eksisterende eller fremtidige arbeidsplasser? ☒ Ja ☐ Nei Hvis ja, skal søknad NBR nr. 5177 med vedlegg sendes til Arbeidstilsynet.
Søknaden gjelder		
Elendom/byggested	Gnr 144 Bnr 287/2083 Fester nr Seksjonsnr Bygningsnr Bolignr	
	Adresse ØSTENSJØVEIEN 72 - 74 Postnr 0667 Poststed OSLO	
Tiltakets art pbl § 93 (flere kryss mulig)	Nye bygg og anlegg ☐ Frittliggende ☒ Tilbygg, påbygg, underbygg ☐ Parkeringsplass ☐ Anlegg ☐ Vei ☐ Vesentlige terrenginngrep	
	Endring av bygg ☐ Konstruksjon ☐ Fasade ☐ Reparasjon	
	Endring av bruk ☐ Bruksendring ☐ Vesentlig endring av tidligere drift	
	Riving ☐ Hele bygg ☒ Deler av bygg ☐ Anlegg	
	Bygn.tekniske inst. *) ☐ Nyanlegg ☐ Endring ☐ Reparasjon	
	Endring av boligenh. ☐ Oppdeling ☐ Sammenføyning	
	Innhegning, skilt ☐ Innhegning mot veg ☐ Reklame, skilt, innretning e.l.	
	Eiendomsdeling **) ☐ Deling ☐ Bortfeste ☐ Sammenføyning	
	Annet - beskriv	
	*) Gjelder kun når installasjonen ikke er en del av et større tiltak **) Unntatt fra krav om ansvarsrett. Kart- og delingsforretning behandles etter delingsloven. Hjemmelsinnehaver underskriver som tiltakshaver	
Ansvar og kontroll Ansvarlig søker bekrefter at hele tiltaket belegges med ansvar, og at de enkelte foretakssystemer for kontroll dekker kravene i henhold til plan- og bygningsloven.		
Vedlegg		
Beskrivelse av vedlegg	Gruppe	Nr fra - til Ikke relevant
Opplysninger om tiltakets ytre rammer og bygningsspesifikasjon	A	1 -
Dispensasjonssøknader	B	1 -
Gjenpart av nabovarsel, naboprotester, merknader til naboprotester	C	1 -
Kart, situasjonsplan, rekvisisjon av kart- og delingsforretning	D	1 -
Redegjørelser og tegninger	E	1 - 16
Søknader om ansvarsrett og kontrollplan, godkjenningsbevis, søknad om lokal godkjenning	F	1 - 21
Kontrollplan for viktige og kritiske områder, kontrollerklæringer	G	1 - 7
Boligpesifikasjon i GAB	H	-
Uttalelser fra andre offentlige myndigheter	I	-
Andre vedlegg	J	1 - 4
Underskrifter		
Ansvarlig søker (SØK) for tiltaket		Tiltakshaver
Foretak ARKITEKT OTTAR BERGLI	Navn THORBJØRN DAG MYHRE	
Adresse TORS VEI 70	Adresse NIELSEBAKKEN 5	
Postnr 3472 Poststed BØDALEN	Postnr 1167 Poststed OSLO	
Organisasjonsnr 883 190 882 Telefon 31 28 33 08	Organisasjonsnr Telefon (dagtid) 466 80 353	
Kontaktperson OTTAR BERGLI Mobiltelefon 917 76 180	☒ Enkeltperson ☐ Foretak/lag/sameie ☐ Off. virksomhet	
E-postadresse ottar.bergli@smartcall.no Telefaks	E-postadresse thorbjorn.myhre@gmail.com	
Dato 15/02-07 Underskrift 	Dato 15/02-07 Underskrift 	
Gjentas med blokkbokstaver OTTAR BERGLI	Gjentas med blokkbokstaver THORBJØRN DAG MYHRE	

Opplysninger om tiltakets ytre rammer og bygningsspesifikasjon

Beskrivelse av hvordan tiltaket oppfyller byggesaksbestemmelsene, planbestemmelsene og planvedtak etter plan- og bygningsloven (pbl) innenfor angitte områder

Vedlegg til NBR 5174

Opplysningene gjelder	
Eiendom/ byggested Gnr 144 Brv 287/2083 Fester nr 1 Seksjonsnr 1 Adresse _____ Postnr _____ Poststed _____	Signering - ansvarlig søker <i>[Signature]</i> Senterpunkt angitt ved - X-koordinat: _____ Y-koordinat: _____
Senterpunkt for tiltaket Kartblad (hvis oppgitt på situasjonskart): _____ Koordinatsystem (hvis oppgitt på situasjonskart): _____	

Forhåndskonferanse	
Pbl § 93 a	Forhåndskonferanse er avholdt ☒ Ja ☐ Nei Dersom ja, vedlegg referat _____ Vedlegg nr E - 16

Dispensasjonssøknad (ikke aktuelt ved søknad om enkle tiltak)	
Pbl § 7, 88	Det søkes dispensasjon fra bestemmelsene i: (begrunnelse for dispensasjon gis på eget ark) ☒ Plan- og bygningslov ☐ Forskrifter til pbl ☐ Kommunale vedtekter til pbl ☐ Arealplaner Vedlegg nr B - 1

Estetikk	
Pbl § 74, 2. ledd	Estetisk utforming og forholdet til omgivelsene. _____ Vedlegg nr E - 2 - 10

Arealdisponering																									
Planstatus	☐ Arealdel av kommuneplan ☒ Reguleringsplan ☐ Bebyggelsesplan Sett kryss for eksisterende plan Spesifiser nærmere S-4220 (15.03.2006) Reguleringsformål i arealdel av kommuneplan/reguleringsplan/bebyggelsesplan - beskriv _____ Tillatt grad av utnyttning 24%BYA Beregningsregler i reguleringsplan ☒ Prosent bebygd areal (%BYA) ☐ Tillatt bruksareal (T-BRA m ²) ☐ Prosent tomteutnyttelse (%TU) ☐ Annet _____																								
Planlagt bruk/formål	☐ Bolig ☒ Annet FORRETNINGSDRIFT (SE REDEGJØRELSE, VEGLEGG E1) ☐ Garasje beskriv _____																								
Oppmålt tomt	☒ Ja ☐ Nei Tomteareal 2303M2 (SAMLET FOR BR.NR.287+2083)																								
Bebyggelsen - størrelse og grad av utnyttning	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Eksisterende bebyggelse</th> <th>Ny bebyggelse</th> <th>Sum</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Antall etasjer (TEK § 4-1)</td> <td>4</td> <td>2</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Antall bruksenheter (NS 3940)</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Bruksareal (NS 3940 eller TEK § 3-5)</td> <td>263 m²</td> <td>274 m²</td> <td>537 m²</td> </tr> <tr> <td>Bebygd areal (NS 3940)</td> <td>222 m²</td> <td>220 m²</td> <td>442 m²</td> </tr> <tr> <td colspan="3">Beregnet grad av utnyttning som følge av tiltaket</td> <td>19,2%BYA</td> </tr> </tbody> </table>		Eksisterende bebyggelse	Ny bebyggelse	Sum	Antall etasjer (TEK § 4-1)	4	2		Antall bruksenheter (NS 3940)				Bruksareal (NS 3940 eller TEK § 3-5)	263 m ²	274 m ²	537 m ²	Bebygd areal (NS 3940)	222 m ²	220 m ²	442 m ²	Beregnet grad av utnyttning som følge av tiltaket			19,2%BYA
		Eksisterende bebyggelse	Ny bebyggelse	Sum																					
	Antall etasjer (TEK § 4-1)	4	2																						
	Antall bruksenheter (NS 3940)																								
Bruksareal (NS 3940 eller TEK § 3-5)	263 m ²	274 m ²	537 m ²																						
Bebygd areal (NS 3940)	222 m ²	220 m ²	442 m ²																						
Beregnet grad av utnyttning som følge av tiltaket			19,2%BYA																						
Via beregning av grad av utnyttning TOMTEAREAL: 2303M2 TILLATT BYA: 24% GIR TILLATT BEBYGD AREAL= 552,7M2 EKSISTERENDE BYGG: 135,0M2 EKSISTERENDE LAGER: 87,0M2 NYTT TILBYGG: 77,5M2 NYTT VEKSTHUS: 142,5M2 ----- SAMLET BEBYGD AREAL: 442,0M2 BEREGNET NY BYA; 442,0M2/2303M2 X 100% = 19,2%																									
Avstand	Minste avstand fra den planlagte bygning til: _____ Går det høyspent kraftlinje/kabel i, over eller i nærheten av tomte? ☐ Ja ☒ Nei Går det priv./off. vann- og avløpsledning i eller i nærheten av tomte? ☐ Ja ☒ Nei Dersom det går slik kraftlinje/kabel/ledninger i, over eller i nærheten av tomte, må tiltaket det her søkes om være avklart med beret(e) myndighet(er)/rettighetshaver(e) _____ Vedlegg nr I -																								

Grunnforhold, rasfare og miljøforhold

Foreligger det tilstrekkelig sikkerhet mot fare eller vesentlig ulempe som følge av:

Grunnforhold pbl § 68	☒ Ja ☐ Nei	Dersom nei, beskriv kompensierende tiltak i vedlegg	Vedlegg nr E -
Rasfare, flom mv. pbl § 68	☒ Ja ☐ Nei	Dersom nei, beskriv kompensierende tiltak i vedlegg	Vedlegg nr E -
Miljøforhold pbl § 68	☒ Ja ☐ Nei	Dersom nei, beskriv kompensierende tiltak i vedlegg	Vedlegg nr E -

Tilknytning til veg og ledningsnett

Adkomst vegloven pbl §§ 66, 67	Gir tiltaket endrede avkjøringsforhold?	Tomta har adkomst til følgende veg som er opparbeidet og åpen for alminnelig ferdsel:		
	☐ Ja ☒ Nei	☐ Riksveg/fylkesveg	Er avkjøringstillatelse gitt?	☐ Ja ☐ Nei
		☒ Kommunal veg	Er avkjøringstillatelse gitt?	☒ Ja ☐ Nei
		☐ Privat veg	Er vegrett sikret ved tinglyst erklæring?	☐ Ja ☐ Nei
Vann- forsyning pbl §§ 65, 67	Tilknytning i forhold til tomte			
	☒ - offentlig vannverk			
	☐ Privat vannverk	Beskriv		
	☐ Annen privat vannforsyning, innlagt vann			
	☐ Annen privat vannforsyning, ikke innlagt vann			
	Dersom vanntilførsel krysser annens grunn, foreligger rettighet ved tinglyst erklæring?			☐ Ja ☐ Nei
Avløp pbl §§ 66, 67	Tilknytning i forhold til tomte			
	☒ Offentlig avløpsanlegg			
	☐ Privat avløpsanlegg	Skal det installeres vannklosett?	☒ Ja ☐ Nei	
		Foreligger utslippstillatelse?	☒ Ja ☐ Nei	
	Dersom avløpsanlegg krysser annens grunn, foreligger rettighet ved tinglyst erklæring?			☐ Ja ☐ Nei
Overvann	Takkvann/overvann føres til: ☐ Avløpssystem ☒ Terreng			

Næringsgruppe

Næringsgruppekode	Koden skal angi hvilken næring brukeren av bygningen tilhører. Bygninger som brukes til flere formål skal kodes etter den næringen som opptar størst del av arealet. Unntak: Næringsgruppekode «X» skal brukes kun når hele bygningen benyttes som bolig.
Næringsgrupper - gyldige koder	
A Jordbruk og skogbruk	K Eiendomsdrift, forretningsmessig tjenesteyting og utleievirksomhet
B Fiske	L Offentlig forvaltning
C Bergverksdrift og utvinning	M Undervisning
D Industri	N Helse- og sosialtjenester
E Kraft og vannforsyning	O Andre sosiale og personlige tjenester
F Bygge- og anleggsvirksomhet	Q Internasjonale organ og organisasjoner
G Varehandel, reparasjon av kjøretøy og husholdningsapparat	X Boliger
H Hotell- og restaurantvirksomhet	Y Fritidseiendommer (hytter), garasjer for private og annet som ikke er næring.
I Transport og kommunikasjon	
J Finansiell tjenesteyting og forsikring	

Bruksareal og antall etasjer

Bruksareal			Antall Etasjer	Bruksareal til bolig Bruksareal som skal brukes til boligformål registreres her. Garasje regnes som areal til bolig når den er en del av boligbygningen. Regler for arealmåling, se TEK kapittel 3.	Er det hels i bygningen? ☐ Ja ☒ Nei
Bolig	Annet	Totalt			
	537		4		
Bruksareal til annet enn bolig Her registreres det areal som ikke nyttes til boligformål. Ved næringsgruppe A-Q, +Y skal alltid dette fylles ut. Feltet skal aldri fylles ut ved bruk av næringsgruppe = X. Regler for arealmåling, se TEK kapittel 3.					
Bruksareal totalt Summen av bruksareal til bolig og bruksareal til annet enn bolig registreres.					

Bygningstype

Bygningstypekode	Se side 3 for valg av bygningstypekode.
322	

BOLIG

Dersom bruksarealet til bolig er større enn bruksarealet til annet enn bolig, velges kode innen «Bolig» (111–199). Ved valg av kode velges den med størst andel av arealet.

Enebolig	Stor boligbygning	Fritidsbygning
111 Enebolig	141 Stor fritliggende boligbygg på 2 etg	161 Hytte, sommerhus og lignende fritidsbygning
112 Enebolig med hybel/sokkelleilighet	142 Stor fritliggende boligbygg på 3 og 4 etg	162 Hølarbolig som benyttes som fritidsbygning
113 Våringshus	143 Stor fritliggende boligbygg på 5 etg. eller mer	163 Våringshus som benyttes som fritidsbygning
Tomannsbolig	144 Store sammenbygde boligbygg på 2 etg	Køle, seterhus og lignende
121 Tomannsbolig, vertikaldelt	145 Store sammenbygde boligbygg på 3 og 4 etg	171 Seterhus, set. robu og lignende
122 Tomannsbolig, horisontaldelt	146 Store sammenbygde boligbygg på 5 etg. eller mer	172 Skogs- og utmarkskole, gamle
123 Våringshus tomannsbolig, vertikaldelt	Bygning for boteiendoms	Garasje og uthus til bolig
124 Våringshus tomannsbolig, horisontaldelt	151 Bo- og servicesenter	181 Garasje, uthus, annekst til bolig
Rækkehus, kjedehus, andre småhus	152 Studenthjem/studentboliger	182 Garasje, uthus, annekst til fritidsbolig
131 Rækkehus	159 Annen bygning for boteiendoms *	183 Naust, båthus, sjøbø
133 Kjedefatriumhus		Annen boligbygning
135 Terrassehus		193 Boligbrøker
136 Andre småhus med 3–4 boliger		199 Annen boligbygning (sekundærbolig, randrit)

ANNET

Dersom bruksarealet ikke omfatter bolig eller bruksarealet til bolig er mindre enn til annet, velges kode innen «Annet» (211–840). Ved valg av kode velges den med størst andel av arealet.

INDUSTRI OG LAGER	Garasje- og hangarbygning	Idrettsbygning
Industribygning	431 Parkeringshus	651 Idrettshall
211 Fabrikbygning	439 Annen garasje-/hangarbygning *	652 Ishall
212 Verksledebygning	Veg- og trafikktilsynsbygning	653 Svømmehall
214 Bygning for renseanlegg	441 Trafikktilsynsbygning	654 Tribune og idrettsgarderober
216 Bygning for vannforsyning bl.a. pumpestasjon	449 Annen veg- og trafikktilsynsbygning *	655 Helsestudio
219 Annen industribygning *	HOTELL OG RESTAURANT	659 Annen idrettsbygning *
Energiforsyningsbygning	Hotellbygning	Kulturhus
221 Kraftstasjon (> 15 000 KVA)	511 Hotellbygning	661 Kino-teater-/opera-/konserthall
223 Transformatorstasjon (> 10 000 KVA)	512 Hotellbygning	662 Samfunnshus, grendehus
229 Annen energiforsyning *	519 Annen hotellbygning *	663 Diskotek
Lagerbygning	Bygning for overnatting	669 Annen kulturhus *
231 Lagerhall	521 Hospits, pensjonat	Bygning for religiøse aktiviteter
232 Kjøle- og fryselager	522 Vandrer-, feriehjem	671 Kirke, kapell
233 Silobygning	523 Appartement	672 Bedehus, menighetshus
239 Annen lagerbygning *	524 Camping-/fjellhytte	673 Krematorium/gravkapell/bårhus
Fiskeri- og landbruksbygning	529 Annen bygning for overnatting *	674 Synagoge, moske
241 Hus for dyr/landbruk, lager/silo	Restaurantbygning	675 Kloster
243 Veksthus	531 Restaurantbygning, kafébygning	679 Annen bygning for religiøse aktiviteter *
244 Driftsbygning fiskefangst/oppdrett	532 Sentralkjøkken, kantinbygning	HELSE
245 Naust/redskapshus for fiske	533 Galerkjøkken, kjøkebygning	Sykehus
248 Annen fiskeri- og fangstbygning	539 Annen restaurantbygning *	719 Sykehus *
249 Annen landbruksbygning *	KULTUR OG UNDERVISNING	Sykehjem
KONTOR OG FORRETNING	Skolebygning	721 Sykehjem
Kontorbygning	611 Lekepark	722 Bo- og behandlingssenter
311 Kontor- og administrasjonsbygning, rådhus	612 Barnehage	723 Rehabiliteringsinstitusjon, kurbad
312 Bankbygning, posthus	613 Barneskole	729 Annen sykehjem *
313 Mediebygning	614 Ungdomsskole	Primærhelsebygning
319 Annen kontorbygning *	615 Kombinert barne- og ungdomsskole	731 Klinik, legekontor/-senter/-vakt
Forretningsbygning	616 Videregående skole	732 Helse-/sosialsenter, helsestasjon
321 Kjøpesenter, varehus	619 Annen skolebygning *	739 Annen primærhelsebygning *
322 Butikk/forretningsbygning	Universitets-, høyskole og forskning	FENGSEL, BEREDSKAP O.A.
323 Bensinstasjon	621 Universitet/høgskole mv/auditorium, lesesal mv.	Fengselsbygning
329 Annen forretningsbygning *	623 Laboratoriebygning	819 Fengselsbygning *
330 Messe- og kongressbygning	629 Annen universitets-, høyskole og forskningsbygning	Beredskapsbygning
SAMFERDSEL OG KOMMUNIKASJON	Museums- og biblioteksbygning	821 Politistasjon
Ekspedisjonsbygning, terminal	641 Museum, kunstgalleri	822 Brannstasjon, ambulansestasjon
411 Ekspedisjonsbygning, flyterminal, kontrolltårn	642 Bibliotek/mediatek	823 Fyrstasjon, losstasjon
412 Jernbane- og T-banestasjon	643 Zoologisk-/botanisk hage (bygning)	824 Stasjon for radarovervåk. av fly-/skipstrafikk
415 Godsterminal	649 Annen museum-/biblioteksbygning *	825 Tilfluktsrom/bunker
416 Postterminal		829 Annen beredskapsbygning *
419 Annen ekspedisjon- og terminalbygning *		830 Monument
Telekommunikasjonsbygning		840 Offentlig toalett
429 Telekommunikasjonsbygning *		

*) eller bygning som har nær tilknytning til tjenester slike bygninger

**Gjenpart av nabovarsel
for tiltak etter plan- og bygningsloven (pbl)**

For nedenfornevnte eiendom er det i henhold til
bestemmelsene i § 94 nr 3 i plan- og bygningsloven
av 14. juni 1985 nr 77, sendt følgende nabovarsel:

Til kommune

0667

OSLO KOMMUNE

Kopi av dette dokumentet uten vedlegg sendes kommunen,
samtidig som naboer varsles.

Tiltak på eiendommen:

Gnr
144

Bnr

287/2083

Festnr

Seksjonsnr

Eiendommens adresse

ØSTENSJØVEIEN 72-74

Postnr

Poststed

0667

OSLO

Eier/fester

THORBJØRN DAG MYHRE

Det varsles herved om

☒ Søknad om tiltak som krever tillatelse etter plan- og bygningsloven § 93.☒ Nybygg☐ Anlegg☐ Endring av fasade☐ Riving☐ Skilt☐ Eiendomsdeling eller bortfeste☐ Innhengning mot veg☐ Bruksendring☒ Dispensasjoner☐ Annet
Beskriv☐ Melding om tiltak etter plan- og bygningsloven☐ Driftsbygning i landbruket pbl § 81☐ Mindre byggearbeid☐ Skilt

Beskriv nærmere hva nabovarselet gjelder

TILBYGG TIL EKSISTERENDE BYGG I FORM AV VEKSTHUS/GARTNERI/LAGER (SE FASADETEGNINGER)

SØKNAD OM DISPENSASJON FRA AVSTANDSBESTEMMELSENE I VEGLOVEN.
(AVSTAND FRA MIDTLINJE I ØSTENSJØVEIEN BLIR CA. 9,5M)

Vedlegg

Beskrivelse av vedlegg	Gruppe	Nr fra - til	Ikke relevant
Dispensasjonssøknader	B	1 -	☐
Situasjonsplan	D	1 -	☐
Fasadetegninger og snitt	E	5 - 6	☐
Andre vedlegg	J	-	☐

Adresser

☒ Søknaden er lagt ut på besøksadresse: ØSTENSJØVEIEN 72-74 ELLER TORS VEI 70 3472 BØDALEN
Eventuelle merknader må være kommet til ansvarlig søker innen 2 uker etter at dette varsel er sendt. (Kopi kan sendes kommunen).

☒ Meldingen kan sees hos kommunen på adresse: Kommunens adresse

Eventuelle merknader må være kommet til kommunen innen 2 uker etter at dette varsel er sendt.

Underskrift

Sted

Dato

Underskrift (tiltaks søker eller ansvarlig søker)

BØDALEN

3/11-06

Kvittering for nabovarsel

Nabovarsel kan enten sendes som rekommandert sending eller overleveres personlig mot kvittering. Ved personlig overlevering vil avkryssing gjelde som bekreftelse på at varselet er mottatt.

Eiendom/byggested				Nabo-/gjenboer eiendom		Nabo-/gjenboer eiendom eier/fester	
Gnr 144	Bnr 287/2083	Festnr	Seksjonsnr	Adresse ØSTENSJØVEIEN 72-74			
Gnr 144				Bnr 1882			
Festnr				Seksjonsnr			
Adresse JOHAN EVJES VEI 6B				Adresse JOHAN EVJES VEI 6B			
Postnr 0667				Poststed OSLO			
Poststedets reg.nr				Postnr 0667			
Poststed OSLO				Poststedets reg.nr			
Personlig kvittering for mottatt varsel				Dato 05/106			
☒ Varsel er mottatt				☒ Samtykker i tiltaket			
				Sign <i>[Signature]</i>			

Nabo-/gjenboer eiendom				Nabo-/gjenboer eiendom eier/fester			
Gnr 144	Bnr 194	Festnr	Seksjonsnr	Eiers/festers navn AASE ØSTERUD			
Adresse JOHAN EVJES VEI 8				Adresse JOHAN EVJES VEI 8			
Postnr 0667				Poststed OSLO			
Poststedets reg.nr				Postnr 0667			
Poststed OSLO				Poststedets reg.nr			
Personlig kvittering for mottatt varsel				Dato 6/11-06			
☒ Varsel er mottatt				☒ Samtykker i tiltaket			
				Sign <i>Aase Østerud</i>			

Nabo-/gjenboer eiendom				Nabo-/gjenboer eiendom eier/fester			
Gnr 144	Bnr 1973	Festnr	Seksjonsnr	Eiers/festers navn ARILL HAGEN			
Adresse ØSTENSJØVEIEN 76B				Adresse ØSTENSJØVEIEN 76B			
Postnr 0667				Poststed OSLO			
Poststedets reg.nr				Postnr 0667			
Poststed OSLO				Poststedets reg.nr			
Personlig kvittering for mottatt varsel				Dato 6/11-06			
☒ Varsel er mottatt				☒ Samtykker i tiltaket			
				Sign <i>Arill Hagen</i>			

Nabo-/gjenboer eiendom				Nabo-/gjenboer eiendom eier/fester			
Gnr 144	Bnr 263	Festnr	Seksjonsnr	Eiers/festers navn MUHAMMED KAHLID BUTT			
Adresse ØSTENSJØVEIEN 76A				Adresse ØSTENSJØVEIEN 76A			
Postnr 0667				Poststed OSLO			
Poststedets reg.nr				Postnr 0667			
Poststed OSLO				Poststedets reg.nr			
Personlig kvittering for mottatt varsel				Dato 8/11-06			
☒ Varsel er mottatt				☒ Samtykker i tiltaket			
				Sign <i>Muhammed Kahlid Butt</i>			

Nabo-/gjenboer eiendom				Nabo-/gjenboer eiendom eier/fester			
Gnr 144	Bnr 198	Festnr	Seksjonsnr	Eiers/festers navn JOHNNY ERIK BRENNÅ			
Adresse JOHAN EVJES VEI 1				Adresse JOHAN EVJES VEI 1			
Postnr 0667				Poststed OSLO			
Poststedets reg.nr				Postnr 0667			
Poststed OSLO				Poststedets reg.nr			
Personlig kvittering for mottatt varsel				Dato 7/11-06			
☒ Varsel er mottatt				☐ Samtykker i tiltaket			
				Sign <i>Johnny Brenna</i>			

Det er per dags dato innlevert rekommandert sending til ovennevnte adressater.

Samlet antall sendinger: _____ Sign

Kvittering for nabovarsel

Nabovarsel kan enten sendes som rekommandert sending eller overleveres personlig mot kvittering. Ved personlig overlevering vil avkryssing gjelde som bekreftelse på at varselet er mottatt.

Eiendom/byggested				Adresse	
Gnr 144	Bnr 287/2083	Festnr	Seksjonsnr	ØSTENSJØVEIEN 72-74	
Nabo-/gjenboer eiendom				Nabo-/gjenboer eiendom eller fester	
Gnr 144	Bnr 198	Festnr	Seksjonsnr	Eiers/festers navn MARIANNE SKILLE	
Adresse JOHAN EVJES VEI 1				Adresse JOHAN EVJES VEI 1	
Postnr 0667		Poststed OSLO		Postnr 0667	Poststed OSLO
Personlig kvittering for mottatt varsel				Poststedets reg.nr	
☒ Varsel er mottatt				☐ Samtykker i tiltaket	
				Dato 7/11-06	
				Sign <i>[Signature]</i>	

Nabo-/gjenboer eiendom				Nabo-/gjenboer eiendom eller fester	
Gnr 144	Bnr 198	Festnr	Seksjonsnr	Eiers/festers navn REIDAR ANDRE LERDAL	
Adresse JOHAN EVJES VEI 1				Adresse JOHAN EVJES VEI 1	
Postnr 0667		Poststed OSLO		Postnr 0667	Poststed OSLO
Personlig kvittering for mottatt varsel				Poststedets reg.nr	
☒ Varsel er mottatt				☐ Samtykker i tiltaket	
				Dato 7/11-06	
				Sign <i>R. Lerdal</i>	

Nabo-/gjenboer eiendom				Nabo-/gjenboer eiendom eller fester	
Gnr 144	Bnr 198	Festnr	Seksjonsnr	Eiers/festers navn SONJA KARINE LERDAL	
Adresse JOHAN EVJES VEI 1				Adresse JOHAN EVJES VEI 1	
Postnr 0667		Poststed OSLO		Postnr 0667	Poststed OSLO
Personlig kvittering for mottatt varsel				Poststedets reg.nr	
☒ Varsel er mottatt				☐ Samtykker i tiltaket	
				Dato 7/11-06	
				Sign <i>Sonja K. Lerdal</i>	

Nabo-/gjenboer eiendom				Nabo-/gjenboer eiendom eller fester	
Gnr 144	Bnr 1916	Festnr	Seksjonsnr	Eiers/festers navn Stein Halvorsen	
Adresse JOHAN EVJES VEI 6A				Adresse JOHAN EVJES VEI 6A	
Postnr 0667		Poststed OSLO		Postnr 0667	Poststed OSLO
Personlig kvittering for mottatt varsel				Poststedets reg.nr	
☒ Varsel er mottatt				☒ Samtykker i tiltaket	
				Dato 5/11-06	
				Sign <i>Stein Halvorsen</i>	

Nabo-/gjenboer eiendom				Nabo-/gjenboer eiendom eller fester	
Gnr 144	Bnr 218	Festnr	Seksjonsnr	Eiers/festers navn BRYN LEBG HUS Reidar Salomonson	
Adresse JOHAN EVJES VEI 4				Adresse JOHAN EVJES VEI 4	
Postnr 0667		Poststed OSLO		Postnr 0667	Poststed OSLO
Personlig kvittering for mottatt varsel				Poststedets reg.nr	
☒ Varsel er mottatt				☒ Samtykker i tiltaket	
				Dato 6/11	
				Sign <i>Reidar Salomonson</i>	

Det er per dags dato innlevert rekommandert sending til ovennevnte adressater.

Samlet antall sendinger: _____

Sign _____

Bryn Vel
v/Lars Gudim
Fugleliveien 20 B
0667 Oslo

5. desember 2006

Plan- og bygningsetaten
Postboks 364 Sentrum

0102 Oslo

Søknad om nybygg og dispensasjoner som omfattes av plan- og bygningsloven § 93 vedr. Østensjøveien 72-74 eiendom 144/287-2083

Bryn Vel vil med dette protestere mot den planlagte bygging på disse to tomter både på prinsipielt grunnlag og ut ifra praktiske hensyn til nabolaget og dets lokalmiljø. Det har tidligere vært søkt om en omregulering av disse tomter fra bolig til næringsvirksomhet i den hensikt å etablere alt fra såkalt "vegserviceanlegg" til "familierestaurant". Søknad om omregulering av tomtene ble heldigvis avslått i Byutviklingskomiteen. Bryn Vel synes det er litt merkelig at det nå søkes om en vesentlig utbygging på tomtene, og helt klart til næringsvirksomhet, men uten omregulering. Det er ikke mer enn et drøyt år siden omreguleringsforslaget ble avslått, man forstår ikke logikken i dette, og dette er ankepunktet på prinsipielt grunnlag.

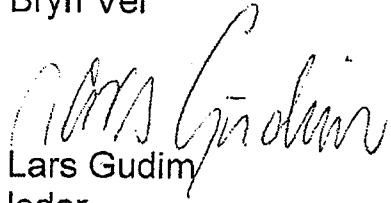
Som ved tidligere saker gjelder forholdet til lokalmiljøet og økt trafikk fremdeles. Selv om et gartneri/blomsterutsalg høres mye bedre ut enn vegserviceanlegg, vet vi ut fra erfaring fra dagens næringsvirksomhet på tomtene at det er den økte trafikken og fremkommeligheten spesielt i Johan Evjes vei og krysset mot Østensjøveien som blir problematisk. Økt trafikk og varelevering skaper store problemer og parkering er i dag meget vanskelig. Store utrykningskjøretøyer som brannbiler har ikke mulighet til å bruke Johan Evjes vei når blomsterhandelen foregår. Oslo Brannvesen uttaler at når det gjelder utrykning til husbranner står det gjerne om sekunder for redningsmannskapet om å komme fram i tide til å redde liv. Bryn Vel kan ikke tillate at våre medlemmer utsettes for

den usikkerhet det vil være om redningsmannskaper ikke kommer fram grunnet en blomsterhandel.

Bryn Vel kan ikke se at forholdene til trafikkavvikling, spesielt med hensyn til parkering i forbindelse med kundebesøk har blitt viet noen oppmerksomhet i det hele tatt. Adgang direkte fra fortau i Østensjøveien ved rundkjøringen og inn i blomsterutsalget er uheldig. En klar avgrensing mellom fortau og blomsterutsalg bør etableres. Det foreslås ingen tiltak for å stramme opp begrensning mellom parkeringsareal og Johan Evjes vei. Situasjonen i dag er at parkeringsområdet går over i veien uten en klar grense med det resultat at det i beste fall blir mulig å passere med en bil.

Bryn Vel er positiv til en videreføring av eksisterende blomsterhandel/gartneri med dagens omfang på tomten da man mener dette kan forsvares ut fra strøktjenlighet. En utvidelse av virksomheten faller dessverre ikke godt sammen med de ulemper lokalmiljøet påtvinges ved økt trafikk og derigjennom enda vanskeligere trafikkavvikling enn det som allerede er tilfelle i dag. På denne bakgrunn anbefaler vi at søknaden ikke godkjennes.

Med vennlig hilsen
Bryn Vel



Lars Gudim
leder

Jeg viser til mottatt nabovarsel for planlagte tiltak på eiendommene.

Nabovarsalet gjelder nybygg og dispensasjon fra avstand til vei for tiltaket. Det søs å etablere bygg og lager for et gartneri på eiendommen som i dag huser gjeldene gartneri i provisoriske lokaler samt salg fra uteareal.

Eiendommene ligger i dag under småreguleringen i Oslo ytre by. Eiendommen ble tidligere foresøregulert til en McDonaldsrestaurant, men dette forslaget fikk ikke flertall i bystyret. Jeg refererer til sak 200300700 i Plan- og Bygningsetaten.

Jeg er av den oppfatning at dette nye tiltaket heller ikke kan sies å falle inn under bestemmelsene om strøkenelig virksomhet i paragraf 19 i reguleringsplanen. En utvidelse av gartneriet, som så vidt jeg forstår er etablert uten noen form for tillatelser eller dispensasjoner fra kommunens side, vil medføre ytterligere belastninger for nabolaget i form av trafikk, mer parkering i Johan Evjesvei, blokkering av Johan Evjesvei ved leveranser fra store trailere til gartneriet osv. Mange av de argumentene som ble fremført forbindelse med foresøp å etablere av McDonalds på eiendommene vil også gjelde ved utvidelse av gartneriet.

På denne bakgrunn vil jeg kreve at det foreslåtte tiltaket avvises innenfor nårende regulering. Øsker tiltakshaver å klage på disse planene må klagen behandles som en omreguleringssak, og vedtas politisk.

Med vennlig hilsen
Reidar Lerdal
Johan Evjesvei 1
0667 Oslo

Tlf: 22 27 56 65 / 936 89 121

BRYN MILJØFORUM

Bryn Miljøforum
V/ Dag Bjerke
Skøyenbakken 12
0667 Oslo

Oslo, 29. januar 2007

Oslo kommune
Plan- og bygningsetaten
Boks 364 Sentrum
0102 Oslo

Vedrørende Østensjøveien 72/74.

Bryn Miljøforum er kjent med at eier av tomten, Thorbjørn Dag Myhre, ønsker å søke byggetillatelse for tilbygg på eiendommen. Bryn Miljøforum vil med dette protestere mot tiltaket.

Tiltaket legger opp til en utvidelse av eksisterende næringsvirksomhet på tomten. Bryn Miljøforum er svært bekymret for de konsekvensene dette vil få for nærmiljøet. Johan Evjesvei er en av kun to veier inn til hele Nordre Skøyen området, og har en farlig og uoversiktlig adkomst til Østensjøveien. Økt trafikk til gartneriet og øvrig næringsvirksomhet vil bety flere farlige trafikksituasjoner og økte belastninger for hele nabolaget. Området er fra før svært miljøbelastet, både når det gjelder støy og svevestøv på grunn av den store trafikken på Ring 3 og Østensjøveien.

Vi ser allerede i dag at kunder til gartneriet parkerer til hinder for øvrig trafikk nederst i Johan Evjesvei. En utvidelse av næringsvirksomheten vil forsterke dette problemet. En brannbil under utrykning vil ha problemer med å forsere veien under disse forholdene. Problemet blir ikke mindre av at gartneriet mottar vareleveranser fra store trailere i Johan Evjesvei.

Bryn Miljøforum reagerer videre på at et gartneri plassert i et småhusområde kan ha åpent på søndager.

I tillegg til den utvidelsen av gartneriet som tilbygget legger opp til, opplyses det at eier har leid ut resterende areal i huset til en eiendomsmegler. Planene innebærer en utvidelse av dagens næringsvirksomhet, og også en transformasjon fra tidligere delt bruk bolig / næring til bare næringsvirksomhet. Tiltaket må derfor vurderes opp mot paragraf 19 i reguleringsplanen. På bakgrunn av de konsekvensene tiltaket vil få for nabolaget mener Bryn Miljøforum at planene ikke er forenlige med gjeldene reguleringsplan, og at tiltakshaver må søke omregulering for eiendommene.

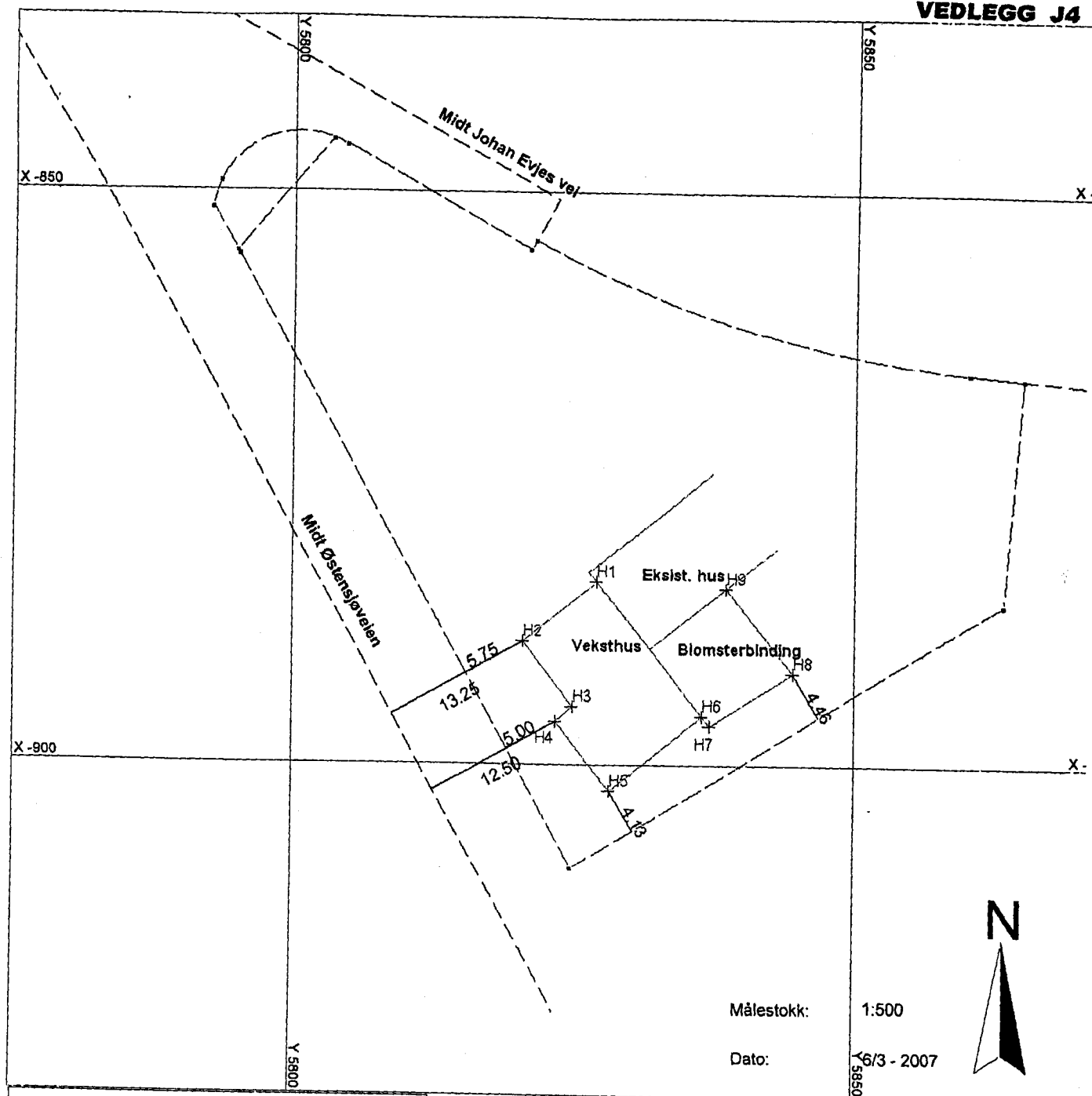
Som kjent ble det for kort tid siden forsøkt etablert en McDonalds restaurant på denne tomten. Bryn Miljøforum ber plan- og bygningsetaten vurdere denne nye saken i lys av de argumenter og vurderinger som ble gjort i den saken. Vi mener bestemt at de vurderingene som ble gjort i McDonald saken vedrørende strøktjenlig virksomhet og trafikale konsekvenser er like gyldige for denne nye saken.

Om tiltaket godkjennes i plan- og bygningsetaten som byggesak vil Bryn Miljøforum klage saken videre.

Bryn Miljøforum ønsker videre en gjennomgang av dagens virksomhet på eiendommen i lys av gjeldene regulering samt de brukstillatelser og dispensasjoner som måtte foreligge.

Med vennlig hilsen.

Dag Bjerke
Leder, Bryn Miljøforum



H1	-884.005	5827.200	5002
H2	-889.314	5820.561	5002
H3	-894.976	5825.089	5002
H4	-896.225	5823.527	5002
H5	-902.278	5828.367	5002
H6	-895.720	5836.567	5002
H7	-896.580	5837.254	5002
H8	-891.990	5844.596	5002
H9	-884.570	5838.663	5002

Stikningsplan:
Østensjøveien 72 - 74, 144/287
Oslo kommune
Arkitekt Ottar Bergli

Asker Oppmåling AS

Dato:

6/3 - 2007

Målestokk:

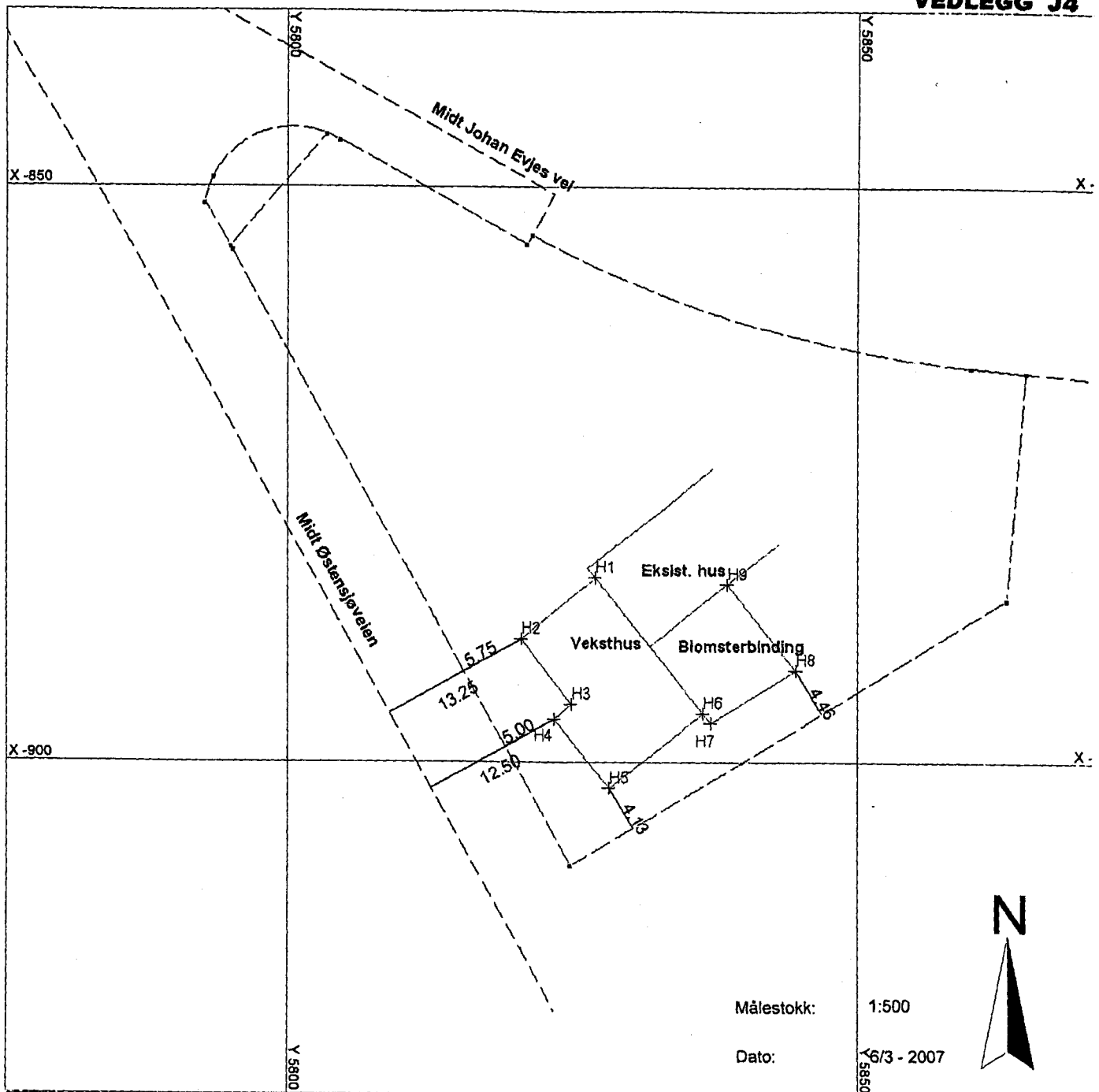
1:500



asker
oppmåling as

Tlf: 66799980

Fax: 66799981



H1	-884.005	5827.200	5002
H2	-889.314	5820.561	5002
H3	-894.976	5825.089	5002
H4	-896.225	5823.527	5002
H5	-902.278	5828.367	5002
H6	-895.720	5836.567	5002
H7	-896.580	5837.254	5002
H8	-891.990	5844.596	5002
H9	-884.570	5838.663	5002

Stikningsplan:
Østensjøveien 72 - 74, 144/287
Oslo kommune
Arkitekt Ottar Bergli

Asker Oppmåling AS

Dato:

6/3 - 2007

Målestokk:

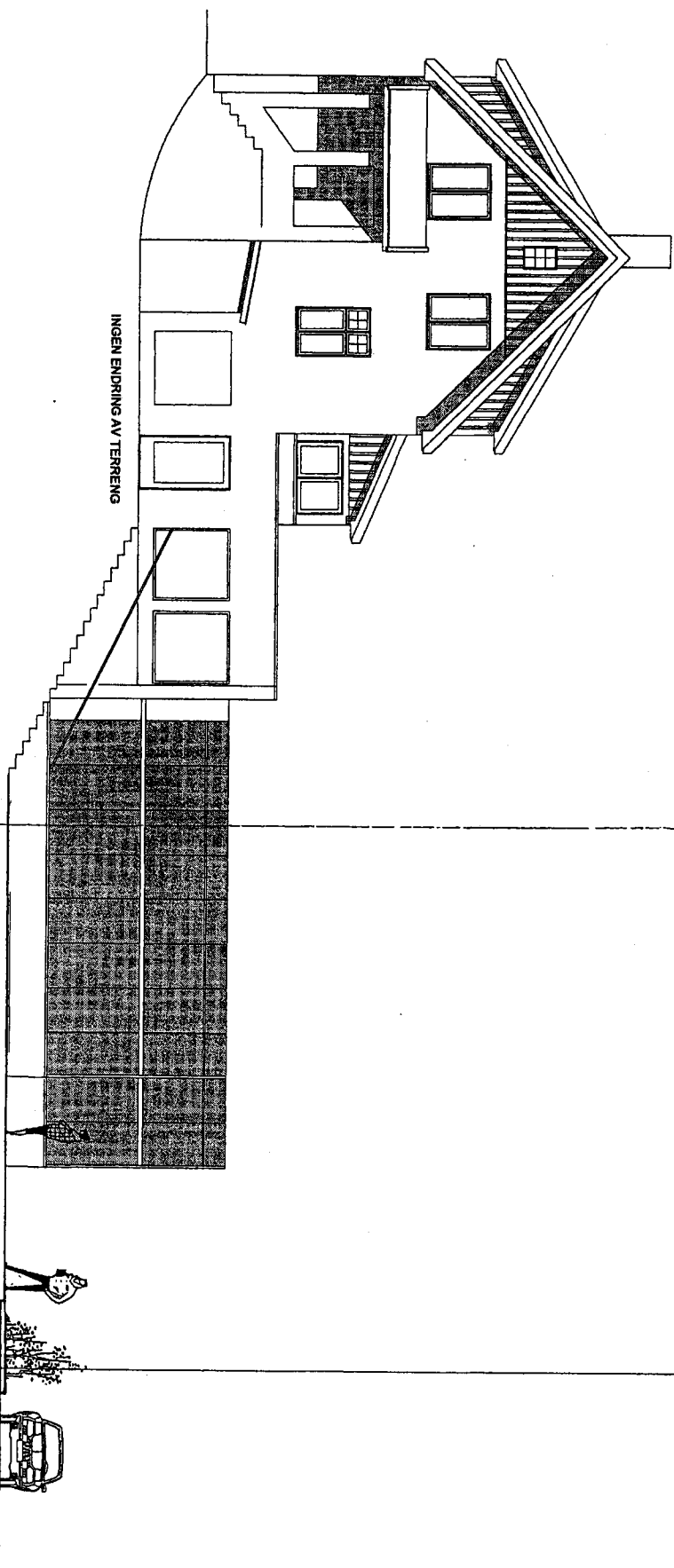
1:500



asker
oppmåling as

Tlf: 66799980

Fax: 66799981

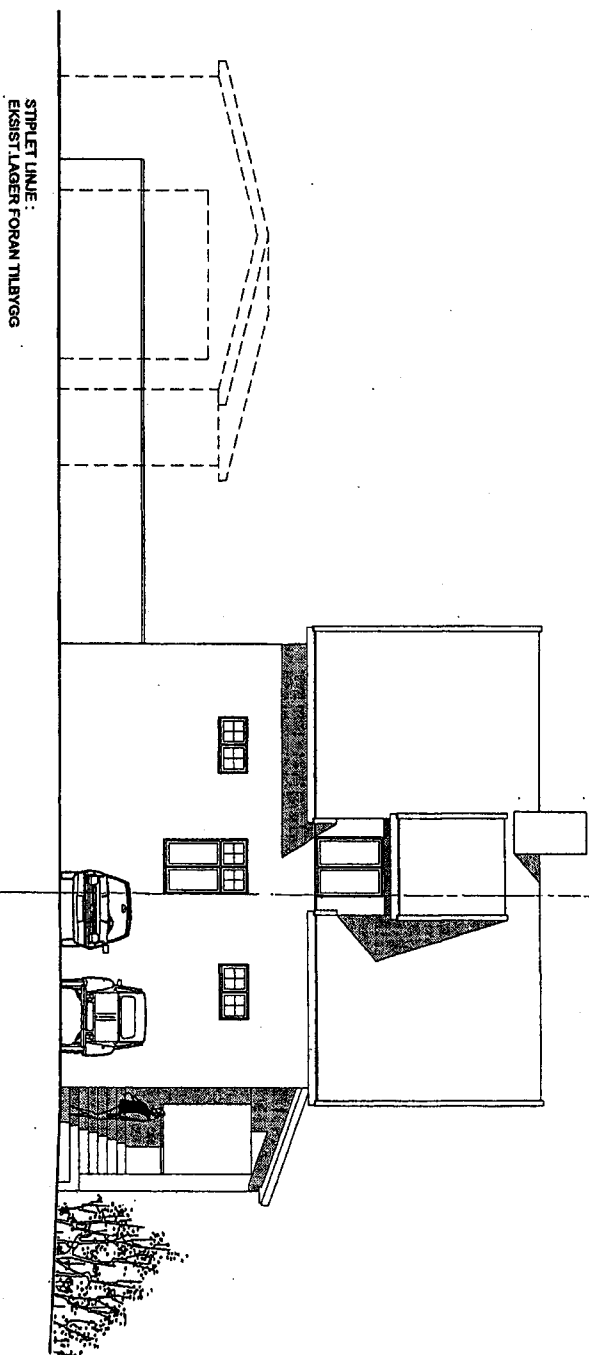


ØSTENSJØVEIEN 72-74

G.NR. 144 BR.NR.287 / 2083 OSLO KOMMUNE
TILBYGG : VEKSTHUS / BLOMSTERUTSALG

FASADE NORD-VEST

MALESTOKK 1:100 DATO 30.01.2007
ARKITEKT OTTAR BERGLI TORSVEI 70
3472 BØDALEN - 31 26 33 08 / 917 76 180



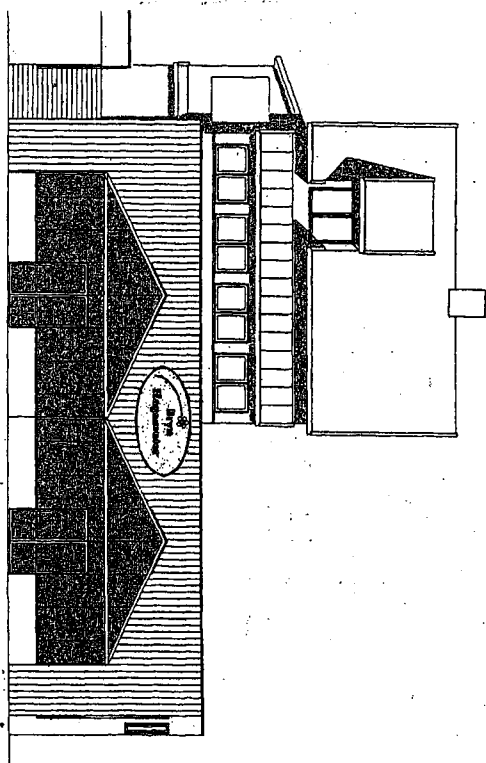
STIPLET LINJE:
EKIST LAGER FORAN TILBYGG

ØSTENSJØVEIEN 72 - 74

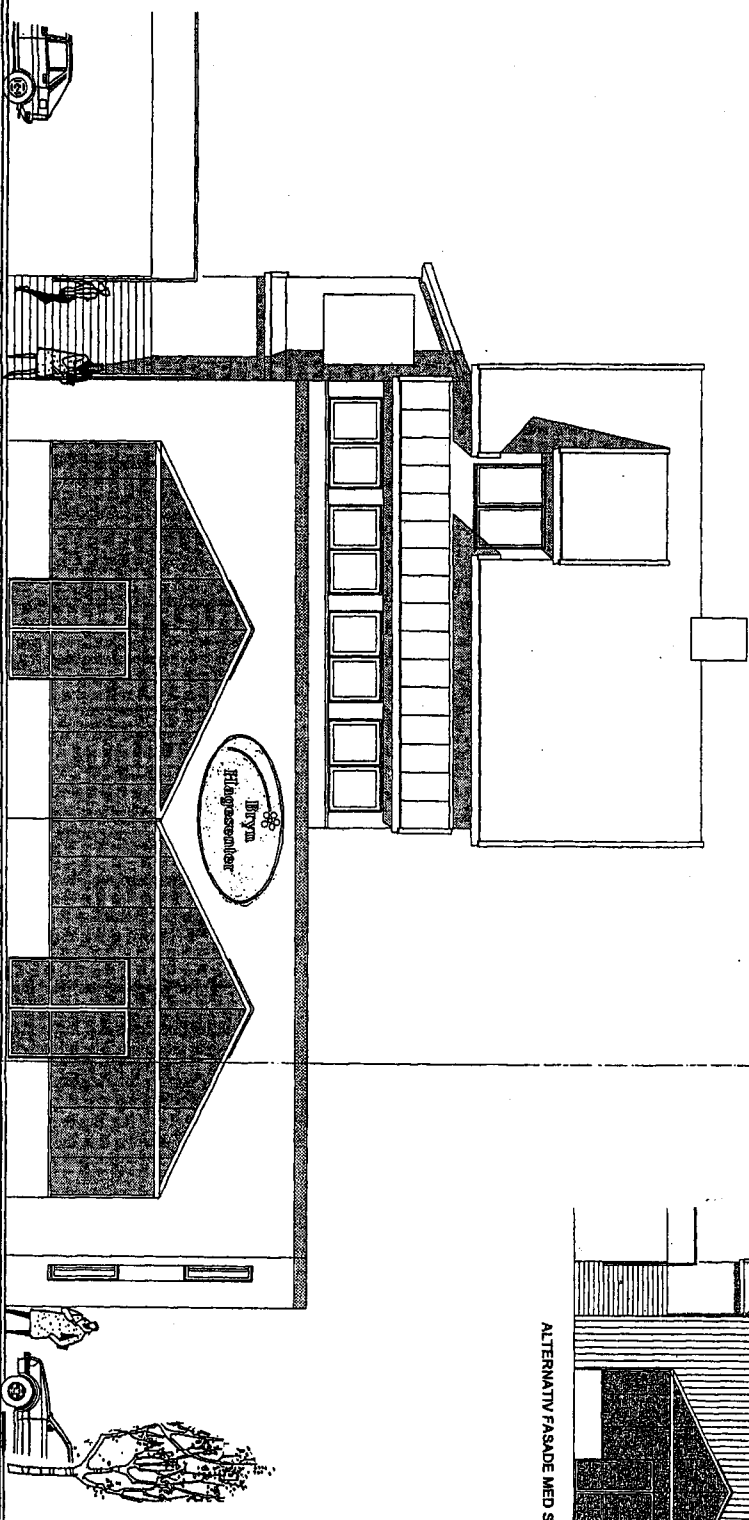
G.NR. 144 BR.NR.287 / 2083 OSLO KOMMUNE
TILBYGG : VEKSTHUS / BLOMSTERUTSALG

FASADE NORD-ØST

MALESTØKK 1:100 DATO 30.01.2007
ARKITEKT OTTAR BERGLI TORS VEI 70
3472 BØDALLEN - 31 28 33 08 / 917 76 180



ALTERNATIV FASADE MED SIBIRSK LERK



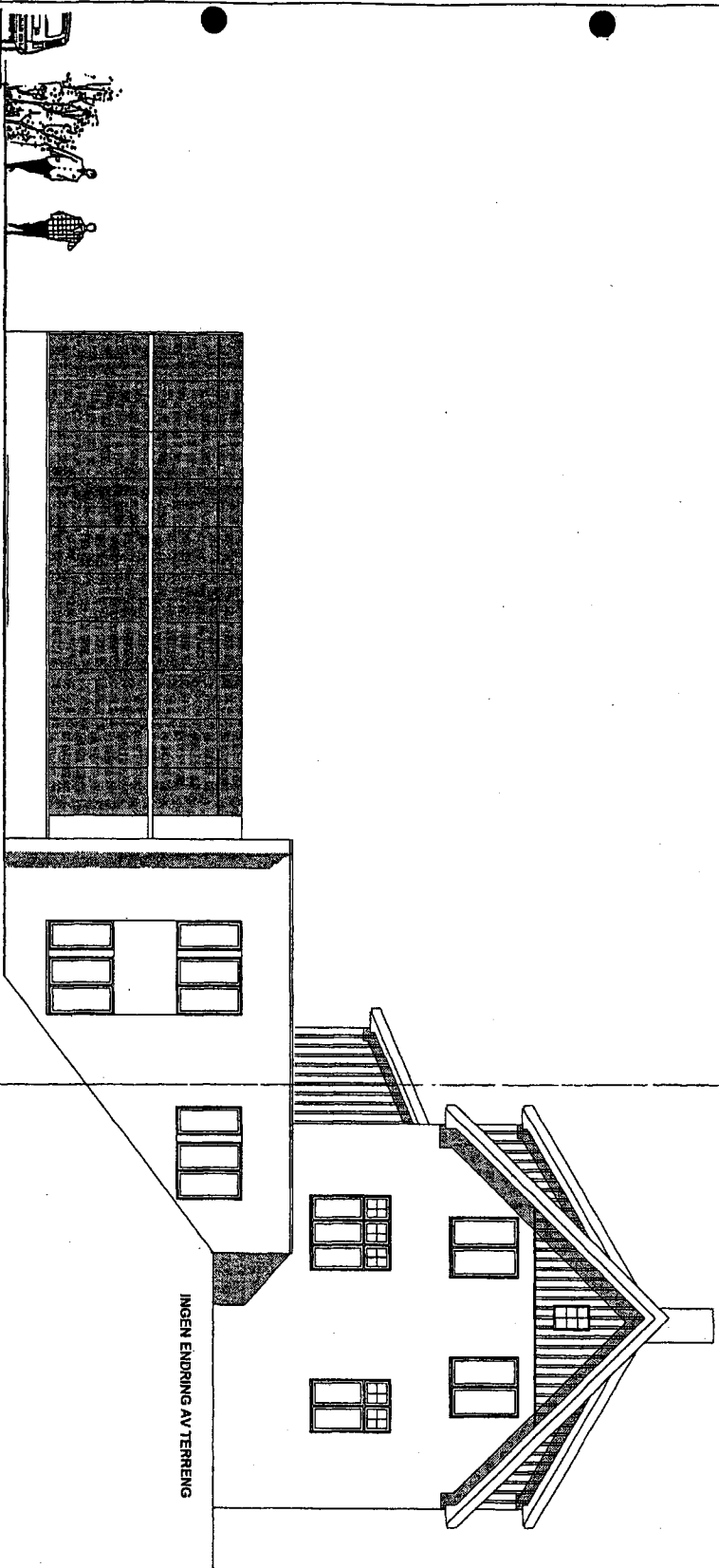
INGEN ENDRING AV TERRENG

ØSTENSJØVEIEN 72-74

G NR. 144 BR NR.287 / 2083 OSLO KOMMUNE
TILBYGG : VEKSTHUS / BLOMSTERUTSALG

FASADE SØR-VEST

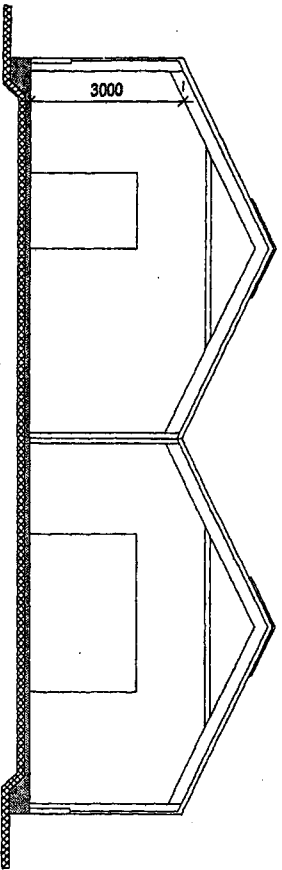
MALESTOKK 1:100 DATO 30.04.2007
ARKTEKT OTTAR BERGELI TORSVEI 70
3472 BØDALEN - 31 28 33 08 / 917 78 180

**ØSTENSJØVEIEN 72-74**

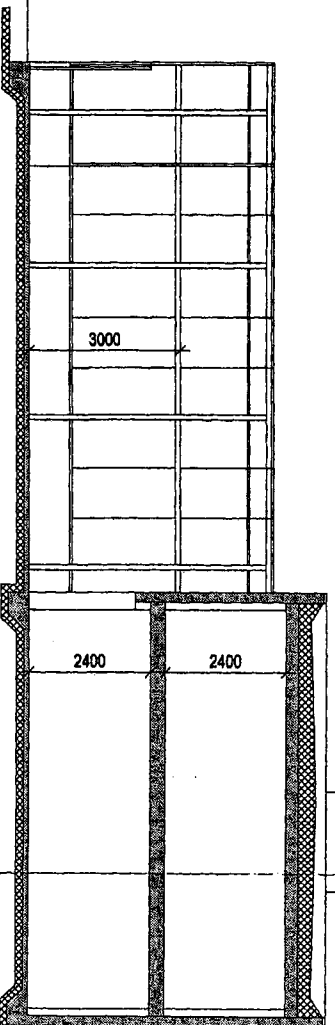
G.NR. 144 BR.NR.287 / 2063 OSLO KOMMUNE
TILBYGG : VEKSTHUS / BLOMSTERUTSALG

FASADE SØR-ØST

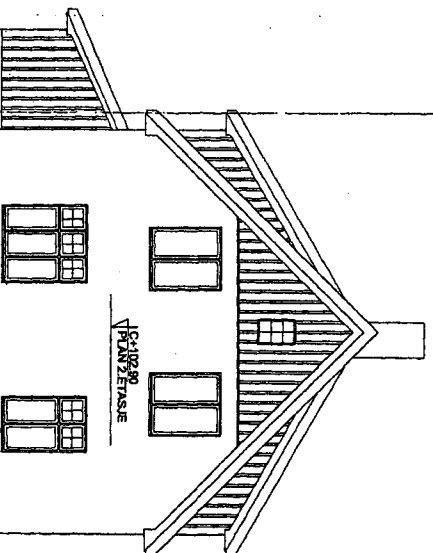
MALESTOKK 1:100 DATO 30.01.2007
ARKITEKT OTTAR BERGULI TORS VEI 70
3472 BØDØALEN - 31 28 33 08 / 917 76 180



SNITT B-B



SNITT A-A



15412,89
PLAN 2. ETASJE

15412,89
PLAN 2. ETASJE

15412,89
PLAN 2. ETASJE

15412,89
PLAN 2. ETASJE

15412,89
PLAN 2. ETASJE

15412,89
PLAN 2. ETASJE

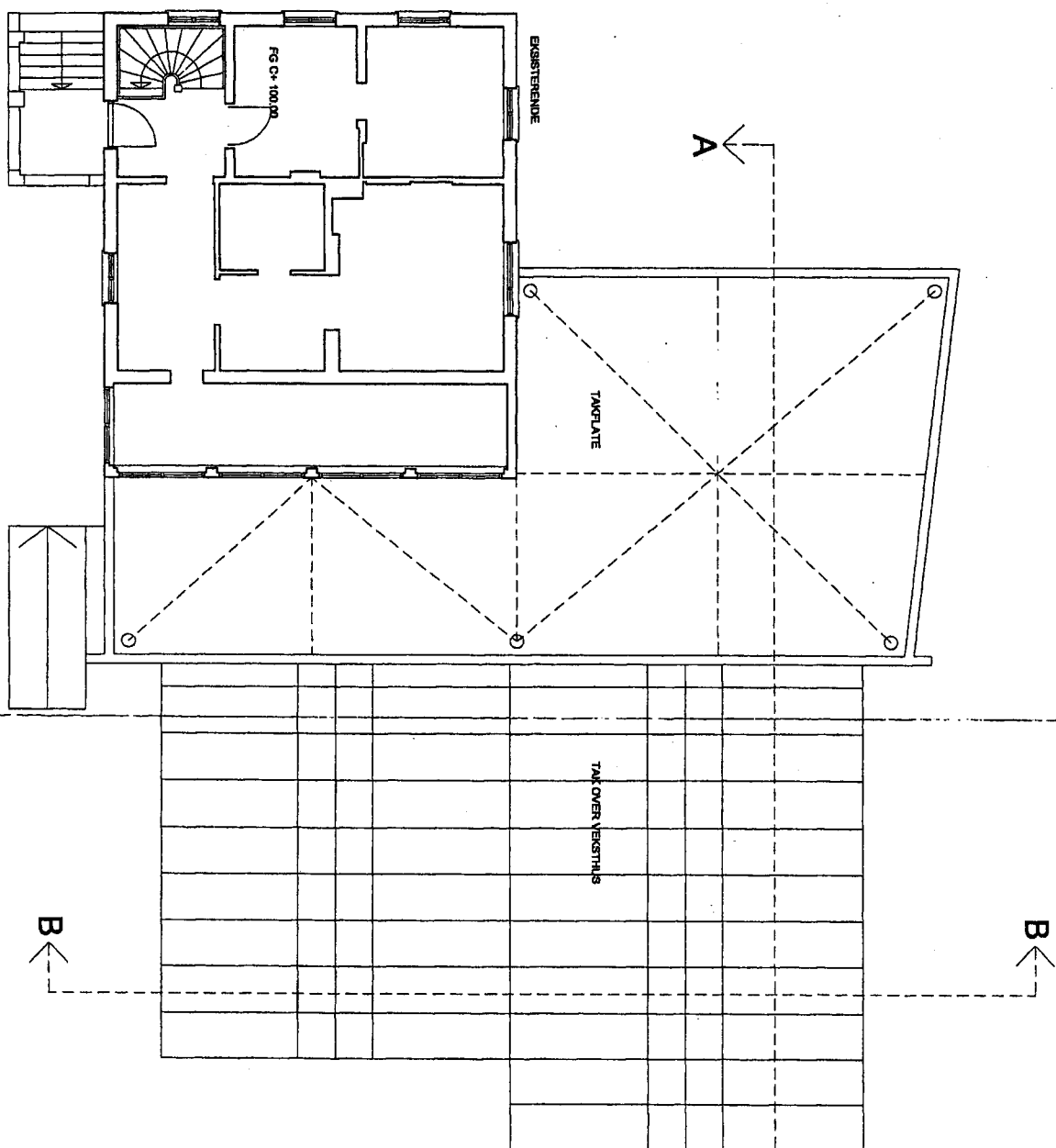
15412,89
PLAN 2. ETASJE

ØSTENSJØVEIEN 72-74

G.NR. 144 BR.NR.287 / 2083 OSLO KOMMUNE
TILBYGG : VEKSTHUS / BLOMSTERUTSALG

SNITT A-A / SNITT B-B

MALESTOKK 1:100 DATO 30.04.2017
ARKITEKT OTTAR BERGJØ TORSVEI 70
3472 BØDALEN - 31 28 33 08 / 917 76 180



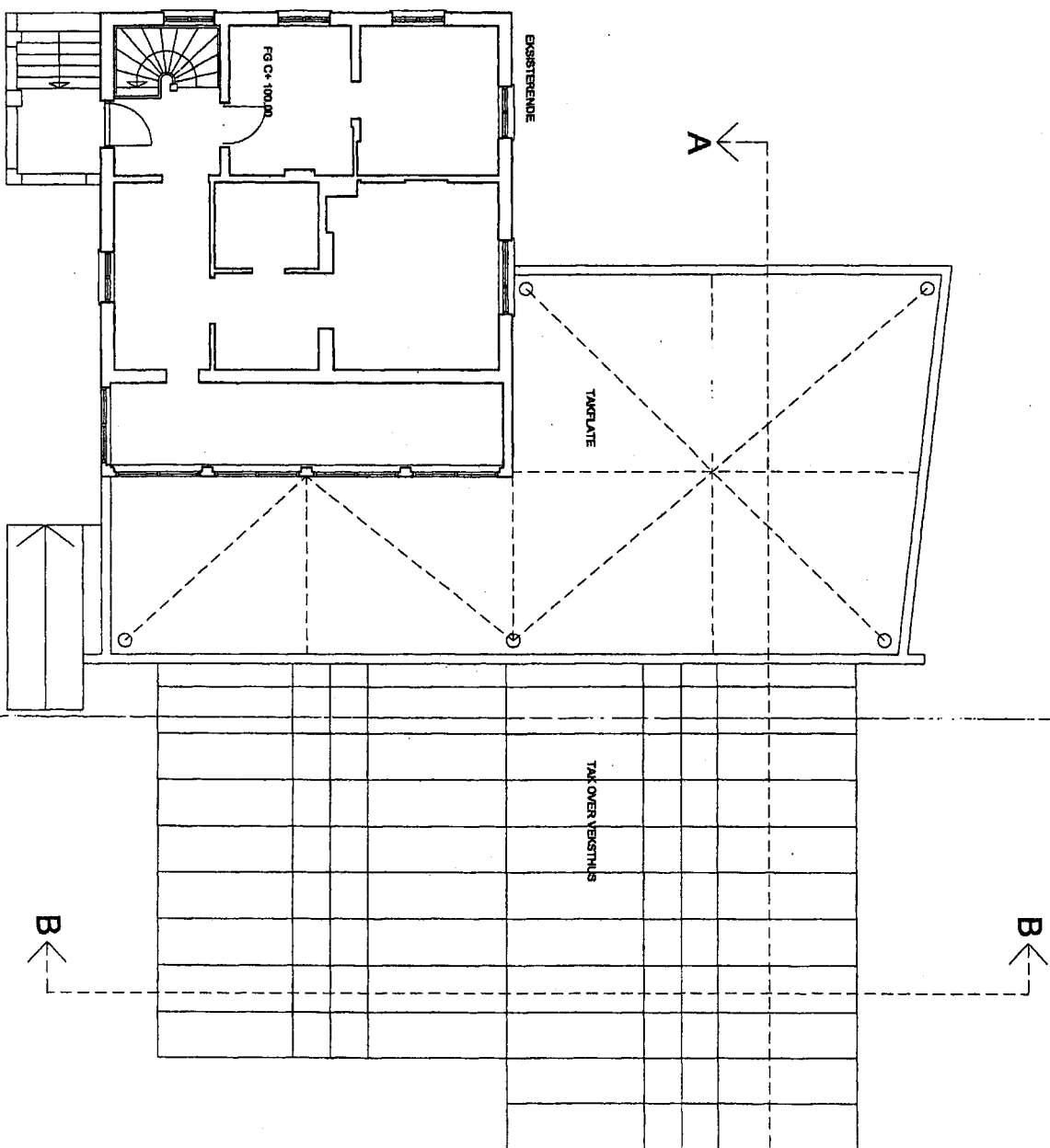
PLAN 1 ETASJE

ØSTENSJØVEIEN 72-74

G.NR. 144 BR.NR.287 / 2083 OSLO KOMMUNE
TILBYGG : VEKSTHUS / BLOMSTERUTSALG

PLAN 1. ETASJE

MALESTOKK 1:100 DATO 30.01.2007
ARKITEKT OTTAR BERGLI TORS VEI 70
3472 BØDØALEN - 31 28 33 08 / 917 76 180



PLAN 1 ETASJE

ØSTENSJØVEIEN 72-74

G.NR. 144 BR.NR.287/2083 OSLO KOMMUNE
TILBYGG : VEKSTHUS / BLOMSTERUTSALG

PLAN 1. ETASJE

MALESTOKK 1:100 DATO 30.01.2007
ARKITEKT OTTAR BERGLI TORS VEI 70
3472 BODALLEN - 31 28 33 08 / 91 76 180

Oslo kommune
Plan- og bygningsetaten
Avdeling for byggeprosjekter
Boks 346 Sentrum
0102 OSLO

Deres ref.: 200612750

Vår ref. Arkitekt Ottar Bergli

Bødalen, 28.06.2007

Saksbehandler: Åste Helen Dahl

Sak: Østensjøveien 72-74 (G.nr.144 br.nr.287)

Uttalelser til innkomne protester
Dispensasjonssøknad fra reguleringsformålet

Det henvises til kommunens brev, datert 19.06.2007, gjeldende manglende vedlegg samt protester til søknaden og dispensasjon fra reguleringsformålet.

Reguleringskart og situasjonsplan er oversendt kommunen i eget brev.
Det øvrige besvares nedenfor.

Tilsvar til innkomne protester

Vi tar til etterretning følgende protester som er kommet til kommunen;

1. Bryn Vel v/ Lars Gudim (05.12.2006)
2. Bryn Miljøforum v/Dag Bjerke(29.01.2007)
3. Reidar Lerdal, nabo (udatert ?)

Vi registrerer kommunens praksis med å oversende protestene først ved starten på saksbehandlingen. Dette medfører ytterligere forlengelse av behandlingstiden.

Bortsett fra naboprotekt er vi ikke kjent med at private interesser har saklig interesse i en konkret byggesak, og således er instans som skal tillegges vekt i saksbehandlingen. Vi vil i midlertid kommentere også disse, selv om det er kjente uttalelser fremført i mange sammenhenger de siste 10-15 årene, blant annet i forbindelse med utviklingen av hele Bryn Senter.

Vi har forøvrig stilt opp i møte hos Bryn Miljøforum og orientert om planene og formidlet vårt ønske om å få en tjenlig utvikling av eiendommen.

Som det fremkommer i vår byggesøknad kjøpte tiltakshaver, Thorbjørn Myhre, eiendommen Østensjøveien 72 av Oslo kommune i år 2000 med det formål å utvikle de to eiendommene (72-74) i fellesskap. Begge eiendommene har vært brukt sammenhengende i over 80 år til butikkvirksomhet, så det kan ikke være overraskende for omgivelsene at det fortsatt er et ønske om å ruste opp/rehabiliterer eiendommen til samme forhold.

ARKITEKT OTTAR BERGLI TORS VEI 70 3472 BØDALEN TLF: 917 76 180

Intensjonen med vår søknad er jo et forsøk på å få ordnede forhold for den lovlige handelsvirksomhet som drives på eiendommen.

Sammenslåingen av eiendommene er skjedd i samråd med Oslo kommune. Ved kjøpet av Østensjøveien 72 har tiltakshaver fått et areal som sikrer bedre trafikkale forhold, som f.eks. inn- og utkjøring samt kundeparkering på tilleggsdelen.

At vi er raskt ute med ny søknad etter avslag på omregulering, viser at tiltakshavers positive vilje til å forbedre forholdene på stedet er stor. Tiltakshaver har jobbet målrettet de siste 7 årene for å få til en tjenlig utvikling av sin eiendom.

Det er vel også i nærmiljøets interesse at eiendommen vedlikeholdes og oppgraderes i takt med den øvrige utvikling i samfunnet. Det finnes nok av eksempler på det motsatte, så dette må da regnes som et positivt bidrag i området.

Som vi har beskrevet i byggesøknaden har PBE i forbindelse med omregulerings-saken fremhevet at eiendommen ikke egner seg for boligformål.

Strøktjenlighet, bedre organisering av trafikk og parkeringsforhold, generell forskjønning av eiendom og bygg samt bevaring av de arbeidsplasser som er etablert over lang tid har vært viktige ledeårer i vår byggesøknad. Vi har tilstrebet å gjøre det beste ut av eiendommen innenfor de rammer vi kan forholde oss til fra Oslo kommune.

Vår oppfatning er at dette ikke er en stor utvidelse av virksomheten, men en nødvendig oppgradering. Forskjellen ligger i at nå vil det meste av handelsvirksomheten foregå under tak i bygg som i tillegg vil være forskjønnende i forhold til dagens "skur".

Da alle innkomne protester i stor grad viser bekymring for mulig merbelastning av Johan Evjes vei grunnet dårlig fremkommelighet til og fra eiendommen, mener vi at dette er imøtekommet med vårt forslag til håndtering av trafikk og parkering.

Bryn Vel fremfører argumenter og uttalelser som tyder på at de ikke har hatt tilgang på tegningsunderlaget (noe man bør kunne forutsette!) f.eks. Utomhusplan (vedlegg E15)

Denne planen viser at tilgang fra Østensjøveien er sperret, at det er en klar avgrensning mellom fortau og blomsterutsalg, og at vi har opparbeidet et klart avgrenset parkeringsareal for kundene med kun en inn- og utkjøring.

Ellers registrerer vi at Bryn Vel er positive til videreføring av eksisterende blomsterhandel og gartneri, og kan forsvare dette ut fra "strøktjenlighet".

Drive på eiendommen må naturligvis innrette seg etter de trafikkregler som gjelder og vise normale hensyn. Mye av den omtalte trafikken kan ha sin forklaring i at det tidligere har vært salg og servering av pizza fra eiendommen. Dette er nå et avsluttet kapittel, og det er etablert arbeidsplasser i form av eiendomsmegling i stedet. Dette har medført betydelig redusert besøk til eiendommen, da eiendomssalg/megling foregår stort sett over telefon. I tillegg er parkeringsavtalen med Bryn Bedehus avsluttet, noe som betyr at leietagere av Østensjøveien 74 i dag disponerer hele parkeringsarealet til sine kunder og ansatte.

Nabo, Reidar Lerdal, anfører i sin protest frykt for blokkering av veisystemet med "store trailere" ved varelevering til gartneriet.

Til dette vil Bryn Hagesenter få opplyse om at varelevering via trailere skjer ca. 4 ganger på vårparten (apr./mai) Lossing av disse foregår på egen parkeringsplass, så at dette kan by på store trafikkale problemer avises.

Øvrig leveranse skjer med egne mindre varebiler.

Det er et uomtvistelig faktum at Bryn Hagesenter trenger bedre forhold for sin drift. Ingen er tjent med at driften fortsetter under de eksisterende kummerlige forhold. Med den byggesøknaden vi har lagt frem, vil eiendommen etter vårt syn få en vesentlig ansiktsløftning, noe vi optimistisk tror nabolaget stort sett ser frem mot med forventning. Dette gir Bryn Hagesenter mulighet til å kunne tilfredsstille sine blomsterhandlende kunder i et mer tidsmessig bygg, til glede for så vel ansatte som strøkets beboere.

Vi håper med dette å ha belyst at vi har tatt høyde for det vesentlige som skaper bekymringer hos innsenderne av protestskrivene. Vi ber samtidig om at protestene ikke tas til følge.

Dispensasjonssøknad fra reguleringsformålet

Eiendommen hører inn under „Reg.bestemmelser for småhusområder i Oslo ytre by“ (S-4220)

Under § 2“Reguleringsformål“ heter det at det innenfor planområdet opprettholdes gjeldende reg.planer for andre formål enn byggeområder for boliger.

§ 19 åpner for ny eller utvidelse av eksisterende strøktjenlig virksomhet.

Med bakgrunn i uttalelser fra bl.a PBE om at eiendommen ikke egner seg til boligformål tolkes dette som at det er en forståelse for annen virksomhet på eiendommen.

Bryn Hagesenter har de seneste 8-9 årene betjent nærområdet med sin virksomhet som absolutt må betegnes som strøksvennlig, noe også Bryn Vel nevner i sitt brev.

Med ovennevnte argumenter søkes det om dispensasjon fra reguleringsformålet.

Med vennlig hilsen

Ottar Bergli

Kopi: Thorbjørn Myhre ,Tiltakshaver
Bryn Hagesenter v/ Knut Skretteberg

ARKITEKT OTTAR BERGLI TORS VEI 70 3472 BØDALEN TLF: 917 76 180

Østensjøveien.naboprotest



Oslo kommune
Bydel Østensjø
Bydelsadministrasjonen

Plan- og bygningsetaten
Boks 364 Sentrum
0102 OSLO

Dato: 31.07.2007

Deres ref:
200505583

Vår ref (saksnr):
200400847-17

Saksbeh:
Eigil Lunden, 23 43 85 71

Arkivkode:
17

ADKOMST TIL NYE TRASOPHALLEN. PLANFORSLAG TIL OFFENTLIG ETTERSYN.

Det vises til brev av 14.06.2007 vedrørende atkomst til nye Trasophallen- planforslag til offentlig ettersyn.

Frist for bemerkninger til planforslaget er satt til 08.08.2007.

Da det ikke avholdes bydelsutvalgsmøte før 03.09.2007 er bemerkningene gitt administrativt. Eventuelle endringer av bemerkningene vil ettersendes etter avholdt bydelsutvalgsmøte.

Vedlagt følger kopi av Bydel Østensjø sin uttalelse ift. søknad om midlertidig dispensasjon fra reguleringsbestemmelsene for plan S-3857, datert 15.03.2005.

Bydelen finner det svært beklagelig at denne uttalelsen ikke har blitt tatt med blant forhåndsuttalelsene som er vedlagt planforslaget som nå ligger til offentlig høring.

Bydel Østensjø har i tidligere uttalelser i saken støttet gjeldende regulering for planområdet, hvor etablering av ny atkomstvei var en forutsetning.

I forbindelse med søknad om midlertidig dispensasjon fra reguleringsbestemmelsene for plan S-3857 vektla Bydel Østensjø at den trafikale merbelastningen på eksisterende veinett ikke var utredet og bydelen advarte mot å benytte eksisterende veinett som atkomst til hallen. Bydelen pekte i tillegg på at berørte parter i lokalmiljøet drøftet løsninger som kunne innebære at uønsket trafikkbelastning på eksisterende veier ble unngått, uten anleggelse av ny atkomstvei.

Bydel Østensjø har følgende bemerkninger til planforslaget:

Bydel Østensjø er fortsatt av den oppfatning at atkomst til Trasophallen på eksisterende lokalveinett er svært uheldig. Trafikktellinger som er foretatt etter åpningen av hallen bekrefter klart at denne løsningen av trafikkmessige grunner ikke bør vedtas. Sannsynligheten for personskadeulykker vil øke med 80% i Hellerudfaret og 110% Vetlandsveien. I et boligområde som dette, med trange og uoversiktlige veiforhold samt beliggenhet i umiddelbar nærhet av



Bydel Østensjø
Bydelsadministrasjonen

Postadresse:
Postboks 157, Manglerud
Ryensvingen 1
0612 Oslo

Telefon: 02 180
Telefax: 23 43 85 01

Bankgiro: 60040612087
Org. nr.: 974778807

Trasop og Godlia skoler, vil veiene i tillegg være et naturlig oppholdssted for barn både i- og utenom skoletid. Det bør være en prioritert oppgave å finne løsninger som skjermer området mest mulig for biltrafikk.

Den atkomstløsning som nå foreslås er mer belastende for nærmiljøet enn i gjeldene regulering, og vil trolig bare kunne sees på som gunstig dersom det hadde vært avgjørende at all biltrafikk måtte ledes med kortest mulig avstand inn til selve hallen.

Bydelen kan ikke se at dette hensynet kan tillegges noen vekt vurdert opp mot den betydelige trafikksikkerhetsrisiko som den foreslåtte løsningen vil gi. Fremmedparkering i forbindelse med tilstelninger i hallen fører i tillegg til uframkommelighet for busser og mulig nyttetrafikk, inkludert uttrykingskjøretøy m.v., til hallen og idrettsanleggene på området.

Bydelen vil også peke på at gjeldende reguleringsplan, der det legges opp til en ny atkomstvei til hallen, har mange av de samme ulempene. Denne løsningen har bla. Trasop skole gått sterkt i mot.

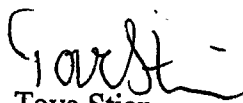
Bydelen vil derfor på ny anmode om at det ses på alternative planløsninger for dette området. Hovedelement i en ny plan bør være å hindre all biltrafikk annet enn ren nytte- og nærtrafikk fra innkjøring i området og i stedet henviser til parkering utenom området. Det finnes arealer sør for Trasop skole som kan brukes til dette på begge sider av Ytre Ringvei/Hellerudveien og gis direkte avkjørsel derfra.

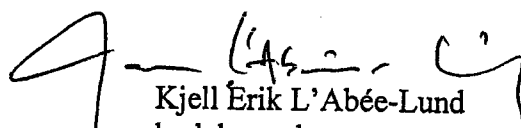
Etter bydelen sin oppfatning, vil en fysisk begrensning av parkeringsplasser inne i området og det forhold at bommen i Vetlandsveien kan bli stående, kunne frigjøre arealer til en videre utbygging av idrettsanlegg i tilknytning til de eksisterende. I den sammenheng bemerker bydelen at området allerede er pekt på som mulig "idrettspark" for bydelen, og at også skolene i umiddelbar nærhet vil kunne dra nytte av dette.

Bydelen er klar over at en eventuell utarbeidelse av ny reguleringsplan vil ta tid og kunne gi noen merkostnader sammenlignet med andre atkomstløsninger som har vært foreslått. Merkostnadene vil allikevel neppe bli så store at de i seg selv burde hindre Oslo kommune i å komme fram til løsninger som vil redusere ulykkesrisiko, gi tryggere skolevei og gi et vesentlig bedre lokal- og bomiljø enn det foreslåtte planforslag. I tillegg vil dette kunne legge bedre til rette for en eventuell videre utbygging av en "idrettspark" på Trasop.

Bydel Østensjø anbefaler ikke det foreslåtte planforslag med omregulering til å benytte eksisterende veinett som atkomst til Trasophallen.

Med hilsen


Tove Stien
bydelsdirektør


Kjell Erik L'Abée-Lund
bydelsoverlege



Oslo kommune
Bydel Østensjø
Bydelsadministrasjonen

Norconsult AS
Vestfjordgaten 4
1338 SANDVIKA

Dato: 15.03.2005

Deres ref:
3613200\\
Disp50308.doc

Vår ref (saksnr):
200400847-7

Saksbeh:
Eigil Lunden, 23 43 85 71

Arkivkode:
17

ATKOMST NYE TRASOPPHALLEN

Det vises til nabovarsel av 08.03.2005 vedrørende søknad om midlertidig dispensasjon fra reguleringsbestemmelsene for plan S-3857, Vetlandsveien 45, gnr. 144/1 mfl, Ny idrettshall på Trasop, vedtatt 26.09.2001. Søknaden om dispensasjon gjelder §9, rekkefølge og innebærer midlertidig atkomst til Nye Trasophallen på eksisterende veinett.

Bydel Østensjø har i tidligere uttalelser i saken støttet gjeldende regulering for planområdet, hvor etablering av ny atkomstvei til Trasophallen ble ansett som en forutsetning.

Bydelen har ikke ønsket at eksisterende veinett blir benyttet som atkomstvei til hallen bla. grunnet skolene, SFO, barnehage og boligtettheten langs eksisterende veier i området. Bydelen er nå kjent med at det drøftes andre løsninger mellom de berørte parter i lokalmiljøet som kan innebære at uønsket trafikkbelastning på eksisterende veier unngås uten anleggelse av ny atkomstvei som bla.a FAU på Trasop skole har gått i mot.

Bydelen vil advare mot at dispensasjon foreløpig innvilges på grunn av uavklarte trafikale konsekvenser. Merbelastningen på eksisterende veinett er ikke utredet ved denne søknaden eller ved forhåndsvarslingen av omreguleringen i oktober 2004. Muligheten for å komme frem til løsninger som kan forene konflikterende interesser i området bør prioriteres og fremskyndes.

Bydelen Østensjø legger til grunn at nye alternativ som kan minimalisere de trafikale konsekvensene i lokalmiljøet må utredes nærmere før eventuell dispensasjon kan vurderes innvilget.



Bydel Østensjø
Bydelsadministrasjonen

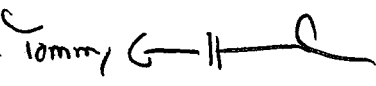
Postadresse:
Postboks 157, Manglerud
Ryensvingen 1
0612 Oslo

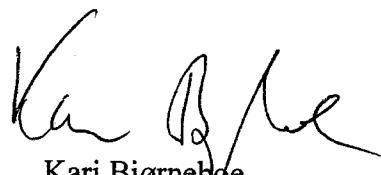
Telefon: 02 180
Telefax: 23 43 85 01

Bankgiro: 60040612087
Org. nr.: 974778807

Det gjøres oppmerksom på at svarfristen ikke har gjort det mulig å behandle nabovarselet i bydelens politiske organer, og at resultatet av en slik behandling vil bli ettersendt.

Med hilsen

for Tommy G. H. 
Tove Stien
bydelsdirektør


Kari Bjørneboe
bydelsoverlege



Oslo kommune
Plan- og bygningsetaten
Kundesenteret

Bydelsutvalget i Bydel Østensjø
v/bydelsadministrasjonen
Ryensvingen 1
0680 Oslo
INTERNPOST

OSLO KOMMUNE	
BYDEL ØSTENSJØ	
20 JUN 2007	
S.NR. 200400347-166	
AVD. H	
SAKSBEH.:	AK 17

Deres ref:

Vår ref (saksnr): 200505583-23 Saksbeh: Frank Hofsåy
Oppgis alltid ved henvendelse

Dato: 14.06.2007

Arkivkode: 512.1

ADKOMST TIL NYE TRASOPHALLEN PLANFORSLAG TIL OFFENTLIG ETTERSYN

Plan- og bygningsetaten har 05.06.2007, med hjemmel i plan- og bygningslovens § 27-1 nr.2 og i henhold til delegert myndighet, lagt ovennevnte planforslag ut til offentlig ettersyn.

Området er i dag regulert til offentlig trafikkområde; kjørevei, gang-/sykkelvei/fortau, annet veiareal, samt friområde (park, turvei), offentlig bygning skole (adkomst) og felles avkjørsel til og foreslås omregulert til

- byggeområde for boliger
- byggeområde for offentlig bygning - skole
- offentlige trafikkområder (kjørevei (felt A1, A2 og A3), fortau, gangvei (felt A4 og A5), busslomme)
- friområder (park, turvei)
- fellesområder (felles avkjørsel)

Som foreslått av Norconsult AS for Kultur- og idrettsetaten, Oslo kommune, vist på kart merket OPI-200505583 og datert i Plan- og bygningsetaten 15.05.2007.

Hensikten med planforslaget er å omregulere tidligere regulert atkomst, og benytte eksisterende veinett som atkomst til nye Pasophallen.

Orientering om planen kan De få i Kundesenteret i Plan- og bygningsetaten, Vahlsgate 1.

De kan også se planforslaget på følgende steder:

- Informasjonssenteret i Rådhuset,
- Deichmanske bibliotek i Henrik Ibsens gate 1 og
- Opplysningstjenesten i bydel Østensjø, Ryensvingen 1

Planforslaget kan også lastes ned fra etatens hjemmesider: www.pbe.oslo.kommune.no.

Eventuelle bemerkninger til planforslaget må sendes Plan- og bygningsetaten **08.08.2007**.

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.



Plan- og bygningsetaten
Kundesenteret
Kontorservice
Internett:
www.pbe.oslo.kommune.no

Besøksadresse:
Vahls gate 1, 0187 Oslo
Postadresse:
Boks 364 Sentrum,
0102 Oslo

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

Bankgiro:
6003.05.58920
Organisasjonsnummer:
971 040 823 MVA

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 fattet, vil det bli gitt melding både ved brev og ved kunngjøring i Aftenposten og Dagsavisen. Vedtaket kan da påklages.

PLAN- OG BYGNINGSETATEN

Kundesenteret

Ragnhild Sigvartsen

Ragnhild Sigvartsen

kundekonsulent

Vedlegg



Oslo kommune
Plan- og bygningsetaten
Avdeling for områdeutvikling

Adkomst til nye Trasophallen Planforslag til offentlig ettersyn Reguleringsplan

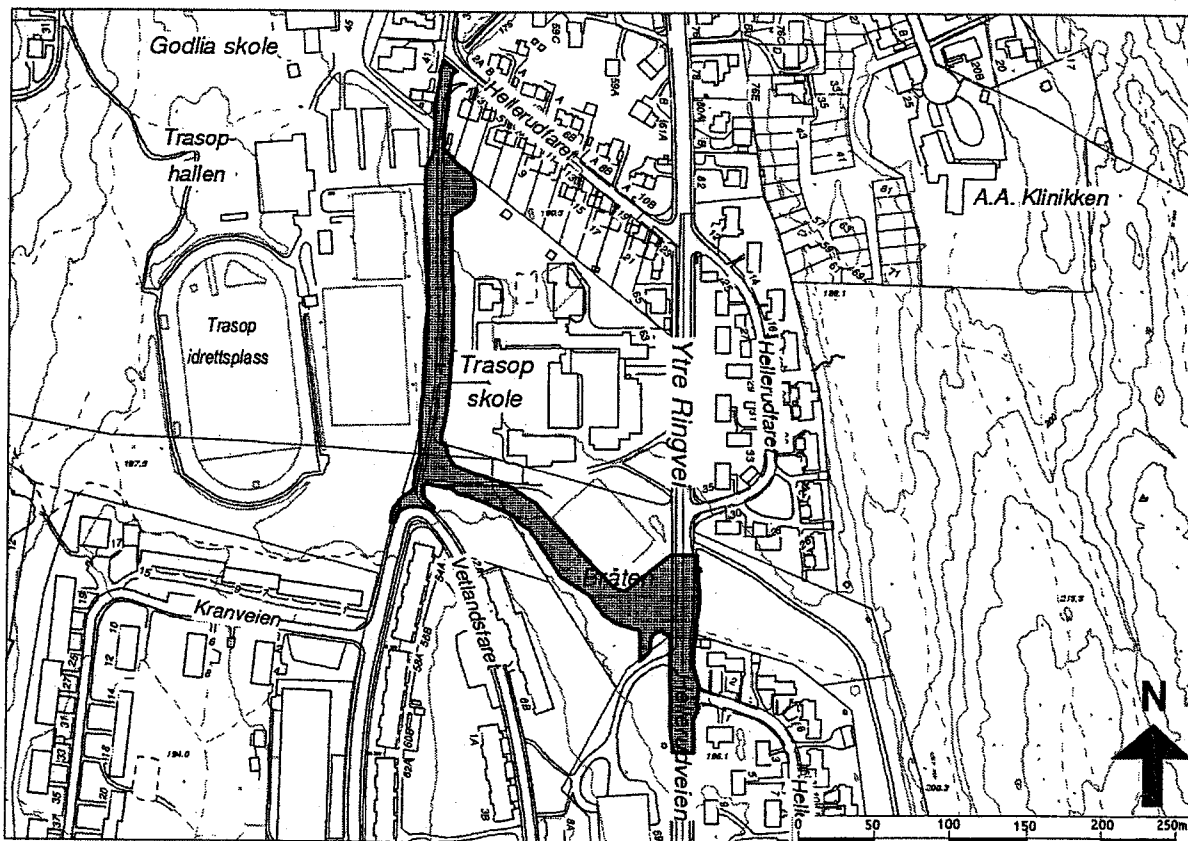
Planforslaget innebærer å opprettholde eksisterende veier til adkomst til ny Trasophall, i hovedtrekk i samsvar med regulering før nåværende regulering. Området foreslås regulert til friområde (park, turvei), offentlig trafikkområde (vei, fortau, gangvei, busslomme), felles avkjørsel, byggeområde for hhv. offentlig bygning (skole) og for boliger.

Plan- og bygningsetaten tar ikke stilling til planforslaget før etter offentlig ettersyn

Plan- og bygningsetaten ber om bemerkninger til forslaget i løpet av høringsperioden
fra: 18.06.07 til: 08.08.07

Vi gjør oppmerksom på at også innsigelser må sendes innen fristen.

Utarbeidet av: Norconsult AS for Kultur- og idrettsetaten, Oslo Kommune.



Bydel: Østensjø
Gnr./bnr.: 144/1, m.fl.

Saksnummer: 200505583
Dokumentnummer: 15
Saksnummer oppgis alltid ved henvendelse



Plan- og bygningsetaten
Avdeling for områdeutvikling
Områdeplaner 1, Åpen by
Internett:
www.pbe.oslo.kommune.no

Besøksadresse:
Vahls gate 1, 0187 Oslo
Postadresse:
Boks 364 Sentrum,
0102 Oslo

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

Bankgiro: 6003.05.58920
Organisasjonsnummer: 971 040 823 MVA

INNHold**Plan- og bygningsetatens saksfremstilling**

Faktaark

side 3

Saksgang

side 3

Sammendrag

side 4

Plan- og bygningsetatens foreløpige vurdering

side 10

Forminsket plankart

side 13

Planbestemmelser

side 14

Vedtak om offentlig ettersyn

side 15

Trykte vedlegg

1. Forslagsstillers planbeskrivelse
2. Forhåndsuttalelser

Utrykte vedlegg

1. Plankart i målestokk 1:1000.

FAKTAARK

Forslagsstiller: Oslo kommune, Kultur- og idrettsetaten, Avdeling idrett og bad,
Postboks 1453 Vika, 0116 Oslo
Tlf. 02180, postmottak@kie.oslo.kommune.no
Kontakt: Øivind Johansen, faglig leder nyanlegg

Konsulent: Norconsult AS v/Finn O. Blakstad, Vestfjordgaten 4, 1338 Sandvika
Tlf. 67 57 10 00, fob@norconsult.no

Eieropplysninger

Gnr. 144 bnr. 1 Oslo kommune, Rådhuset, 0037 Oslo
Gnr. 144 bnr. 51 Oslo kommune, Rådhuset, 0037 Oslo
Gnr. 144 bnr. 951 Oslo kommune, Rådhuset, 0037 Oslo
Gnr. 144 bnr. 989 Oslo kommune, Rådhuset, 0037 Oslo
Gnr. 144 bnr. 1067 Karl A. Fjellstad, Vetlandsveien 39, 0671 Oslo
Kanthirja Sinna Thamby, Vetlandsveien 39, 0671 Oslo
Ruth Davies Ødemark, Vetlandsveien 39, 0671 Oslo
Gnr. 144 bnr. 1269 OBOS Forretningsbygg AS, Pb. 6666 St. Olavs plass, 0129 Oslo
Gnr. 144 bnr. 1272 Oslo kommune, Rådhuset, 0037 Oslo
Gnr. 144 bnr. 2094 Vetlandsveien 41 AS, Toppåsveien 27 B, 1262 Oslo
Gnr. 144 bnr. 2178 Oslo kommune, Rådhuset, 0037 Oslo
Gnr. 144 bnr. 2179 Oslo kommune, Rådhuset, 0037 Oslo

Arealstørrelse – planområde

Planområdet totalt:	11.025 m ²
Areal for hvert formål:	
Bygeområder	
Offentlig bygning, skole	865 m ²
Bolig	836 m ²
Offentlig trafikkområder	
Kjørevei, fortau, gangvei	4.698 m ²
Friområder Park, turvei	2.893 m ²
Fellesområder Felles avkjørsel	1.733 m ²

Vurdering av forskrift om konsekvensutredning

Planforslaget er vurdert iht. plan- og bygningslovens kapittel VII-a "Konsekvensutredninger", med tilhørende forskrift.

Tiltaket faller ikke inn under forskriftens oppfangskriterier og skal derfor ikke konsekvensutredes.

Kunngjøring og varsling

Igangsetting av planarbeidet ble kunngjort 27.10.2004 i Aftenposten og Dagsavisen
Grunneiere og andre rettighetshavere er varslet ved brev datert 25.10.2004

SAKSGANG

Etter offentlig ettersyn vil innkomne bemerkninger bli referert, kommentert og eventuelle endringer innarbeidet. Saken er planlagt oversendt Rådhuset for politisk behandling 3.tertial.

SAMMENDRAG

Bakgrunn / Forhistorie

Reguleringsplan for ny Trasophall ble vedtatt 26.09.2001 (S-3857) som inkluderte ny adkomstvei fra Hellerudveien (Ring 3) over friområde. Vetlandsveien ble sikret stengt både nord for og sør for Trasop skole, slik at regulerte nye adkomst ble eneste mulige biladkomst til Trasop skole og Trasophallen med tilhørende idrettspark. Det ble i byggesaken for ny Trasophall stilt krav om opparbeidelse av regulert adkomst ihht. krav i reguleringen, men etter føring fra Rådhuset, er det gitt midlertidig dispensasjon i påvente av omregulering tilbake til tilnærmet tidligere situasjon.

Rikspolitiske retningslinjer (RPR) for barn og unges interesser i planleggingen (T-1/95) fastsetter bl.a. vedrørende krav til fysisk utforming at "arealer og anlegg som skal brukes av barn og unge skal være sikret mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare".

Kommunedelplan for grøntstrukturen i byggesonen (Grøntplanen for Oslo), vedtatt i Bystyret 15.12.93. Trasop-parken er en del av det overordnede parksystemet og er kategorisert som "parkmessig opparbeidet bypark", "idrettspark" og "naturpark". Parken er også klassifisert som "viktig, mindre økologisk område". Turvei E1 (Bryn - Tveita - Trasop - Østmarka) går gjennom parken og er en del av det overordnede turveisystemet.

Gjeldende regulering:

Området er regulert til Offentlig trafikkområde; kjørevei, gang-/sykkelvei/fortau, annet veiareal, samt friområde (park, turvei), offentlig bygning skole (adkomst) og felles avkjørsel, jfr. S-3857 vedtatt 26.09.2001.

Beskrivelse av planforslaget

Planforslaget fremmes med sikte på at eksisterende veinett skal benyttes som varig atkomst til nye Trasophallen, dvs. eksisterende atkomst-situasjon. Planforslaget går derfor ut på å omregulere arealene som er regulert til atkomstvei til nye Trasophallen tilbake til de reguleringsformålene som gjaldt før 26.9.2001.

Reguleringsformål

- Byggeområde for offentlig bygning - skole: Området ligger inntil Vetlandsveien, vis á vis Trasopphallen, og er i dag regulert til snuplass for kjøretøy. Området foreslås å bli del av reguleringsplanen for Trasop skole.
- Byggeområde for boliger: Området ligger mellom Vetlandsfaret og Hellerudveien og er i dag regulert til offentlig trafikkområde (vei, annet veiareal) og felles avkjørsel. Området foreslås omregulert til bolig.
- Offentlige trafikkområder - kjørevei, fortau, gangvei, busslomme: Området omfatter krysset mellom Hellerudveien og atkomstveien til nye Trasophallen, del av området mellom Vetlandsveien og Hellerudveien samt del av Vetlandsveien. Hellerudveien er i dag regulert med kanalisering (venstresvingfelt) i kryssområdet med atkomstveien til nye Trasophallen. Hellerudveien foreslås omregulert slik den var før 26.9.2001. Del av området mellom Vetlandsveien og Hellerudveien er i dag regulert til offentlig trafikkområde, kjørevei og gang-/sykkelvei. Området foreslås omregulert til gangvei som før 26.9.2001. Del av Vetlandsveien er i dag regulert til offentlig trafikkområde, kjørevei og gang-/sykkelvei. Området var tidligere regulert til gangvei og friområde. Del av Vetlandsveien foreslås omregulert til gangvei som før 26.9.2001.
- Friområder - park, turvei: Området ligger mellom Vetlandsveien og Hellerudveien og er i dag regulert til offentlig trafikkområde. Den delen som ikke omreguleres til gangvei, jfr. punktet ovenfor, foreslås omregulert til park, friområde, turvei som før 26.9.2001.

- Fellesområder - felles avkjørsel: Området omfatter del av Vetlandsveien fra Hellerudfaret til og med atkomst til den søndre idrettsplassen til Trasophallen. Området foreslås regulert fra byggeområde for offentlig bygning skole (atomst), offentlig trafikkområde (vei, gang-/sykkelvei/fortau, annet veiareal) og friområde til felles avkjørsel. Størrelsen på friområdet som foreslås omregulert utgjør 197 m²

Den regulerte atkomstveien til Trasophallen fjernes fra planområdet og trafikkstøyen som denne ville ha påført omgivelsene forsvinner. Ifølge reguleringsbeskrivelsen fra 26.9.2001 var det ikke behov for skjermingstiltak langs atkomstveien. Planforslaget vil imidlertid endre forholdene i både Vetlandsveien og Hellerudfaret. Under ellers like forhold vil en dobling av trafikkmengden medføre at det ekvivalente støy nivået øker med ca. 3 dBA, dvs. en merkbar endring i lydnivået. Nye Trasophallen og Godlia skole vil få kjøreatomst fra Vetlandsveien som foreslås regulert til felles avkjørsel syd for Hellerudfaret. Vetlandsveien stenges med bom eller annet fysisk tiltak nord for Vetlandsfaret som i dag. Planforslaget innebærer at varelevering og annen trafikk til/fra Trasophallen må benytte Vetlandsveien nord for Trasophallen. Trafikken vil fordele seg på henholdsvis Hellerudfaret og Vetlandsveien nord til Hellerudveien (Ytre Ringvei).

Som vedlegg til reguleringsplanen for Nye Trasophallen, vedtatt 26.9.2001, var det utarbeidet en trafikk-analyse datert februar 2000. Beregningene av biltrafikk til/fra Trasophallen er utført for den tid på døgnet da hallen antas åpen for idrettslag, bedriftidrettslag og publikum, dvs. når skolebarn og ungdom normalt ikke benytter hallen, mellom ca. kl. 17 og ca. kl. 22.

Daglig bruk	"Gammel" hall	"Gammel" hall + storhall
Andel som reiser med bil	40 %	70 %
Antall samtidige brukere, personer	20-30	140-210
Trafikk til/fra hallen pr. tidsrom, biler	10	120
Sum trafikk til/fra hallen kl. 17-22, biler	50	600

Ved daglig bruk kan det i forhold til dagens situasjon, bli mer enn en tidobling av trafikken til/fra Trasophallen. Ukentlige arrangementer kan medføre en trafikkøkning på ca. 10 % i forhold til daglig bruk. Større arrangementer som tiltrekker mange mennesker kan medføre en vesentlig økning av trafikken i forhold til daglig bruk.

Ifølge beregningene ovenfor kan det gjennomsnittlige trafikkvolumet til/fra Nye Trasophallen bli vel 600 biler pr. døgn mot ca. 50 biler pr. døgn før utbyggingen. Ut over det vil det månedlig oppstå trafikktopper på nær det dobbelte av vanlig døgntrafikk til/fra hallen.

Trafikken til/fra hallen vil fordele seg på Hellerudfaret og Vetlandsveien nord til Ytre Ringvei. Det er antatt at 25 % vil belaste Hellerudfaret og 75 % Vetlandsveien nordover. Egenproduksjon er antatt trafikk fra beboerne i de to respektive veiene. Følgende trafikkbilde kan dermed skisseres:

Trafikk i Hellerudfaret	Med "gammel" hall	Med "gammel" hall + storhall
Egenproduksjon	120	120
Til/fra Trasophallen	10	150
Sum biler	130	270

Trafikk i Vetlandsveien	Med "gammel" hall	Med "gammel" hall + storhall
Egenproduksjon	160	160
Til/fra Trasophallen	40	460
Sum biler	200	620

Ifølge beregningene vil Nye Trasophallen kunne medføre at trafikkbelastningen fordobles i Hellerudfaret og tredobles i Vetlandsveien.

Trafikkveksten til/fra Trasophallen vil i stor grad komme utenom rushtiden og det vil da være tilstrekkelig kapasitet i kryssene med Hellerudveien. I perioder før og etter et stort arrangement vil det kunne oppstå avviklingsproblemer både på lokalveinettet og i kryssene med Hellerudveien.

Risikoen for personskadeulykker varierer mye mellom ulike veityper og trafikkmiljøer. Det er vanlig å beskrive risikoen som en funksjon av registrerte ulykker og trafikkmengde. Under ellers like forhold vil antall personskadeulykker øke med ca. 80 % når trafikkmengden øker med 100 % (Trafikk-sikkerhetshåndboka TØI 1997). Planforslaget kan innebære at sannsynligheten for personskadeulykker vil øke med ca. 80 % i Hellerudfaret og ca. 160 % i Vetlandsveien. Selv om trafikkmengdene er relativt moderate og antallet ulykker i dag er lavt eller fraværende, vil likevel trafiksikkerheten på lokalveiene bli vesentlig dårligere. Høy risiko for trafikkulykker på lokalveier, boligveier, kan skyldes at veiene har mange konfliktpunkter (avkjørsler til eiendommene), at veiene er uoversiktlige pga. parkerte biler og barns opphold og lek i veiene. En blanding av lokaltrafikk og fremmedtrafikk forverrer situasjonen og øker ulykkesrisikoen på denne type veier.

Høsten 2006 ble det gjennomført kontinuerlige trafikktellinger i en uke i henholdsvis Hellerudfaret og Vetlandsveien ved Trasophallen. I uke 38 ble det til sammen tallet 5219 kjøretøy i Hellerudfaret. Størst timetrafikk ble registrert tirsdag kl. 16-17 med 141 kjt/time. Gjennomsnittlig virkedøgntrafikk mandag-fredag (VDT) ble registrert til 848 kjt/døgn. Gjennomsnittlig døgntrafikk (ÅDT 2006) er beregnet til 700 kjt/døgn. I uke 42 ble det til sammen tallet 8090 kjøretøy i Vetlandsveien ved Trasophallen. Størst timetrafikk ble registrert torsdag kl. 08-09 med 214 kjt/time. Gjennomsnittlig virkedøgntrafikk mandag-fredag (VDT) ble registrert til 1328 kjt/døgn. Gjennomsnittlig døgntrafikk (ÅDT 2006) er beregnet til 1100 kjt/døgn.

I trafikkanalysen ble det beregnet at trafikken til/fra hallen kunne bli 600 biler i tidsrommet kl. 17-22. Tellingene i Vetlandsveien i uke 42 i år viser at det i snitt (mandag-torsdag) var 598 kjøretøypasseringer i det samme tidsrommet. Tellingene viser videre at det er en større andel trafikanter som kjører Hellerudfaret enn tidligere antatt. I trafikkanalysen var det antatt at 150 kjørende til/fra hallen ville belaste Hellerudfaret i tidsrommet kl. 17-22. I følge tellingene ble det i snitt (mandag-torsdag) registrert 391 kjt. i Hellerudfaret i det samme tidsrommet.

For barn bosatt i Vetlandsveien nord for Trasophallen og i Hellerudfaret vil planforslaget medføre vesentlig dårligere forhold både i boligområdet og på skoleveien enn tidligere. Planforslaget vil bety et bedre miljø for Trasop skole ved at skolen ikke blir omkranset av veier på tre sider. Utearealene syd for skolen vil forbli uberørte som i dag. Miljøet ved Godlia skole, i Vetlandsveien nord for Trasophallen og i Hellerudfaret vil derimot bli forringet fordi all trafikk til/fra Nye Trasophallen vil belaste dette området.

Ifølge reguleringsbeskrivelsen fra 26.9.2001 var det ikke behov for støyskjerming langs atkomstveien i gjeldende reguleringsplan. Planforslaget vil imidlertid endre forholdene i både Vetlandsveien og Hellerudfaret. Flere bolighus i Vetlandsveien ligger 10 m fra veiens senterlinje eller nærmere. For disse vil støynivået øke med 7-8 dBA ved husfasade, dvs. en fordobling av lydnivået i forhold til i dag. Støynivåene ved husfasader 10 m fra veimidte i Vetlandsveien kan bli ca. 56-57 dBA med de trafikkvolumer som er beregnet. Miljøverndepartementets retningslinjer T-8/79 stiller krav om skjerming ved støynivå utendørs ved bolig på 55-60 dBA. Det kan dermed ikke utelukkes at planforslaget kan få til følge at eiendommene i Vetlandsveien må støyskjermes. Planforslaget vurderes derfor som dårligere enn gjeldende plan.

Trasop skole har opplyst at ca. 85 elever bor i området Vetlandsveien syd for skolen, Solbergliveien, Vetlandsfaret og Oppsaltoppen. Disse må krysse den regulerte nye atkomstveien til Trasophallen. Skolen påpeker at planforslaget vil opprettholde dagens trygge skolevei for disse elevene.

For elever til Godlia skole som er bosatt syd for Trasophallen vil ikke planforslaget medføre endringer i trafikksikkerheten på skoleveien. I gjeldende reguleringsplan er det vist separat g/s-vei langs vestsiden av Vetlandsveien frem til skolen. Planforslaget må vurderes som klart dårligere enn gjeldende plan. Dette skyldes ikke minst at biltrafikken til Nye Trasophallen i stor grad vil foregå på tidspunkter av døgnet da barn og unge er hjemme i nærmiljøet, ved Vetlandsveien nord for Trasophallen og i Hellerudfaret.

Det offentlige servicetilbudet er styrket fordi nåværende idrettshall er utbygget til storhall. Den regulerte atkomstveien til Trasophallen er plassert nær ballbanen syd for Trasop skole og gjennom et skogområde som det hevdes blir brukt som lekeområde for barn og ungdom. Planforslaget tilrettelegger for at dagens bruk av disse arealene opprettholdes.

Vetlandsveien og Hellerudfaret er boligveier og skoleveier. Godlia skole har atkomst fra Vetlandsveien. Ifølge Nordre Hellerud borettslag bor det rundt 100 barn fra 0-18 år langs de to veiene. En mer enn tidobling av trafikken til/fra Trasophallen i forhold til i dag vil belaste de to veiene og oppfattes som svært negativt for barn og unge. I forhold til barns interesser vurderes den regulerte atkomstveien som mer trafikksikker enn planforslaget.

Rikspolitiske retningslinjer angir at barn har begrenset aksjonsradius og ikke forutsetninger for å mestre kompliserte trafikksituasjoner. Det er derfor svært viktig med trafikksikre arealer og ferdselsårer. Dette var en av hovedgrunnene til at det ble regulert ny direkte atkomst fra Hellerudveien i 2001.

Grusbanen ved Trasop skole berøres ikke av den regulerte atkomstveien. Det gjør heller ikke lekeapparatene som er etablert på utsiden av skolebygningen. Mellom arealer som er tilrettelagt for barns aktiviteter og atkomstveien er det regulert gang- og sykkelvei som en buffersone. Sett i forhold til at det er store skog- og friområder vest for Vetlandsveien og øst for Hellerudveien, vurderes atkomstveiens arealbehov syd for skolen som et marginalt inngrep i barns lekeområde. En kan ikke se at dette inngrepet har større negative virkninger for barns interesser enn det planforslaget vil påføre barn og unge i Vetlandsveien og Hellerudfaret.

Planforslaget er en oppfølging av at det ble gitt midlertidig dispensasjon fra gjeldende reguleringsbestemmelser med hensyn til atkomst til idrettshallen 14.6.2005. Dette skyldes at idrettshallen var ferdig utbygget før forslaget om omregulering ble fremlagt til formell behandling i bystyret. Dispensasjonen gjelder inntil ny plan er vedtatt.

Det har eksistert interessemotsetninger i lokalområdet vedr. atkomstløsning til den nye storhallen helt siden oppstart av reguleringsplanen for Nye Trasophallen ble varslet i 1999. Skoleetaten protesterte mot atkomstveien syd for Trasop skole, men ble ikke hørt da reguleringsplanen ble enstemmig vedtatt i 2001. Interessemotsetningene er primært mellom FAU ved Trasop skole på den ene side og beboere i Hellerudfaret, Vetlandsveien og FAU ved Godlia skole på den annen side. Interessemotsetningene fremgår av innkomne forhåndsuttalelser.

Planforslaget medfører en betydelig besparelse i forhold til gjeldende plan. Forutsatt at planforslaget ikke utløser avbøtende tiltak på lokalveiene, kan besparelsen utgjøre ca. 3,5 mill.kroner.

Forhåndsuttalelser

Det er innkommet 11 forhåndsuttalelser.

Undervisningsbygg Oslo KF krever at barn og unges interesser ivaretas i planarbeidet.

Fylkesmannen i Oslo og Akershus forutsetter at det legges vekt på å komme frem til avbøtende tiltak som reduserer eventuelle lokale miljøulempes som følge av tiltaket.

Trasop skole FAU ser svært positivt på at det nå settes i gang et omreguleringsarbeid med sikte på å bruke det eksisterende veinettet som varig atkomst til den nye hallen. Helt siden veien ble regulert inn har FAU protestert mot at atkomsten skulle legges gjennom barnas lekeområde. Som grunnlag for motstanden mot veien slik den er innregulert, har foreldrene ved Trasop skole underskrevet et opprop. Oppropet med til sammen 334 underskrifter er vedlagt.

Godlia skole FAU protesterer mot forslaget om å benytte eksisterende veier som atkomst til nye Trasophallen. Det beste alternativet for atkomst til Trasophallen er etablering av ny trasé sør for Trasop skole som regulert pr. 03.10.2001. Vetlandsveien må stenges rett sør for ny trasé slik at Vetlandsveien ikke kan benyttes som atkomst fra sør. Vetlandsveien må også stenges rett sør for Hellerudfaret slik at Vetlandsveien heller ikke kan benyttes som atkomstvei fra nord. Den eneste atkomst til Trasophallen og Godlia skole blir da via den nye traséen i hht til reguleringsplanen.

Nordre Hellerud borettslag protesterer mot omregulering. Det vises til et enstemmig vedtak i bystyret høsten 2001 om å bygge en ny storhall ved Trasop, med forutsetning at det ble etablert en egen atkomstvei til hallen. Det vises videre til at det ble tatt inn i reguleringsbestemmelsene at den nye hallen ikke kan tas i bruk før det "offentlige trafikkområdet" er opparbeidet. Man kan ikke se at det foreligger nye momenter i saken, og derfor bør hele omreguleringssaken avvises. Den nye og gamle Trasophallen sammen med det øvrige idrettsanlegget vil generere stor trafikk på ettermiddagene og kveldene samt i helgene. Større arrangementer, som messer og utstillinger og idrettsbegivenheter, må påregnes fordi hallens driftsøkonomi tilsier det. I dag bor det rundt 100 barn fra 0-18 år langs Hellerudfaret og Vetlandsveien. Disse vil få sitt lekeområde sterkt berørt av trafikken til Trasophallen. Støy, forurensning og redusert trafikksikkerhet vil også være en plage for alle beboere fordi trafikken til hallen vil skje på et tidspunkt man har fri fra skole og arbeid og gjerne vil bruke sine boliger og hager til rekreasjon. Den minst dårlige løsningen for atkomst til Trasophallen er å realisere gjeldende reguleringsplan. Det handler om et valg mellom noe reduserte lekemuligheter for barn ved Trasop skole på den ene siden, og liv, helse og trivsel til beboere i området; inklusive 100 barn, på den andre siden. Trasop skole har et stort ubenyttet område som tidligere var skolehage. Dette burde kunne utnyttes som et lekeareale til erstatning for det som mistes i skogkanten syd for skolen. En omregulering av atkomstvei til Nye Trasophallen avvises.

Beboere i Hellerudfaret 1-23 protesterer mot instruks fra byrådet om omregulering av ny atkomstvei til ny Trasophall. I forbindelse med bygging av ny storhall på Trasop har det hele tiden vært en forutsetning at ny atkomstvei skulle opparbeides, og at eksisterende veinett ikke skulle bli belastet med den mertrafikken en slik hall vil medføre. Dette er slått fast i beboermøter med både politikere og kommunale etater tilstede, og i vedtaket om bygging av hallen som ble fattet i bystyret høsten 2001. Beboerne stiller seg uforstående til en omregulering fordi ingen vesentlige nye momenter er kommet til i saken. Protesten er underskrevet av beboerne som har eiendom på den siden av Hellerudfaret som vender mot Trasop skole. Det er også vedlagt en støtteerklæring til eksisterende reguleringsplan, som ble sendt kommunale etater 11.6.2004.

Oppsal Idrettsforening ønsker en best mulig atkomst til Nye Trasophallen. Klubben er oppmerksom på at nærmiljøet har flere trafikk- og miljømessige begrensninger som kan medføre ulemper både for beboere og skolene i nærheten. Det er derfor viktig at utbygger tar tilstrekkelig hensyn til skolenes og beboernes behov for en sikker og minst mulig belastende trafikkavvikling. Det bes om at utbygger legger vekt på sikkerhet og løsninger som minimerer trafikkstøy.

PLAN- OG BYGNINGSETATENS FORELØPIGE VURDERING

Etaten vurderte saken bl.a. slik da planforslaget for ny Trasopshall ble behandlet:

"Atkomstforhold og trafiksikkerhet

Selv om trafikk til en storhall skal skje på den nye atkomstveien, vil det være umulig å forhindre at trafikk kan komme nordfra ettersom Godlia skole skal opprettholde nåværende atkomst. Spesielt vil dette være tilfelle ved store publikumsrettede arrangementer som forutsetter at skolegårdene brukes til parkering. Selv om de trafiksikkerhetstiltak som foreslås vil fungere tilfredstillende, vil en situasjon med en ny kjørbar atkomstvei gjennom området ikke kunne sammenliknes med dagens forhold der gang-/sykkelveien og idrettsanleggene fungerer som uteoppholdsarealer for to skoler."

"Plan- og bygningsetaten registrerer at Samferdselsetaten anbefaler at det bygges ny atkomstvei uansett hvilket hallalternativ som velges. Plan- og bygningsetaten er imidlertid tvilende til at det vil gi en tilstrekkelig miljø- og trafiksikkerhetsmessig gevinst å bygge en ny atkomstvei også for flerbrukshallen. En del av de bemerkningene som har kommet inn uttrykker etter etatens mening en vel begrunnet skepsis til at dette er riktig. Ved bygging av en storhall mener Plan- og bygningsetaten at trafikkøkningen er så stor at det til tross for de negative konsekvensene for skolene og friområdet som helhet bør bygges ny atkomstvei. Årsaken til dette er særlig de miljø- og trafiksikkerhetsmessige ulempene ved å føre trafikken på relativt smale lokalveier gjennom boligområder. Etaten er enig med Samferdselsetaten i at også trafikk til Godlia skole ideelt sett bør gå på den nye atkomstveien, og at Vetlandsveien burde stenges ved krysset med Hellerudfaret."

"Dersom det bygges flerbrukshall forutsettes all kjøreatkomst til både idrettshallene og Godlia og Trasop skoler løst som idag. Bommen i Vetlandsveien sørvest for Trasop skole beholdes. Lærere på Trasop skole samt brukere av utendørsbanene på kveldstid kjører og kantparkerer langs gang-/sykkelveien (Vetlandsveien) i dag. Det foreslås ikke tiltak for å endre dette og med en generell trafikkøkning kan dette problemet forverres betraktelig. De fysiske trafiksikkerhetstiltakene som foreslås er ikke vist på reguleringskart eller nevnt i bestemmelsene. Opparbeiding vil derfor være avhengig av at krav om dette blir stillt til tiltakshaver. Skilting og stengning av veier og tidsstyring av bommer er også forhold som i liten grad kan styres reguleringsmessig."

"Støy

Det anslås at ved bygging av ny atkomstvei for storhall vil støynivået ved boligene i Hellerudfaret og Vetlandsveien synke merkbart som følge av den store trafikkreduksjonen. Det vil kunne bli økt støy fra selve atkomstveien i boligområdene sør for planområdet, men støyen fra Ytre Ringvei er allerede så stor at dette ikke vil ha vesentlig betydning. Dersom det bygges en flerbrukshall og atkomst blir som i dag gjennom Hellerudfaret/Vetlandsveien, er det ikke beregnet noen merkbar økning i støynivået. Det foreligger ikke beregninger av dagens støynivå. Det er derfor komplisert å vurdere om støysituasjonen totalt sett i området vil kunne utvikle seg i uakseptabel retning."

"Barn og unge

Begge hallalternativene vil tilfredstille skolenes behov for kroppsøvingslokaler. En flerbrukshall vil imidlertid ikke ha vesentlig betydning for kapasiteten utover bydelenes behov, bl.a. fordi en slik hall vil ha langt færre bruksmuligheter enn en stor. Det vil trolig være en stor del voksne brukere som etterspør hallen på kveldstid. Større betalingsevne hos voksne brukere vil kunne påvirke hvem som faktisk blir brukere av hallen, og hvor disse kommer fra. Ny atkomstvei for en storhall vil bli liggende tett inntil ballbanen sør for Trasop skole. Det kan bli nødvendig å sette opp nettinggjerd mot atkomstveien slik det er gjort ut mot Ytre Ringvei. Med den økte trafikkmengden som er forventet vil atkomstveien fungere som en barriere i idrettsparken og bety en økt trafiksikkerhetsrisiko. Grusbanen på motsatt side av Trasop

skole brukes i dag av elever ved skolen i alle friminuttene. I planforslaget for storhall foreslås det at grusbanen og asfaltbanene skal kunne brukes som parkeringsareal ved arrangementer med 1000 tilskuere og mer. Selv om det i reguleringsbestemmelsene tas forbehold for store arrangementer, vil utbyggingen kunne medføre at barn og unge blir utestengt fra banene 1 – 2 ganger i uka på grunn av stort parkeringsbehov for hallen. Økt etterspørsel etter hallkapasitet vil kunne forverre dette."

"Trafikkforhold

Ved bygging av en storhall mener Plan- og bygningsetaten at trafikkøkningen er så stor at det til tross for de negative konsekvensene for skolene og friområdet som helhet bør bygges ny atkomstvei. Årsaken til dette er særlig de miljø- og trafiksikkerhetsmessige ulempene ved å føre trafikken på relativt smale lokalveier gjennom boligområder. Etaten er enig med Samferdselsetaten i at også trafikk til Godlia skole ideelt sett bør gå på den nye atkomstveien, og at Vetlandsveien burde stenges ved krysset med Hellerudfareten."

"Det anslås at ved bygging av ny atkomstvei for storhall vil støynivået ved boligene i Hellerudfareten og Vetlandsveien synke merkbart som følge av den store trafikkreduksjonen. Det vil kunne bli økt støy fra selve atkomstveien i boligområdene sør for planområdet, men støyen fra Ytre Ringvei er allerede så stor at dette ikke vil ha vesentlig betydning."

"Ny atkomstvei for en storhall vil bli liggende tett inntil ballbanen sør for Trasop skole. Det kan bli nødvendig å sette opp nettinggjerd mot atkomstveien slik det er gjort ut mot Ytre Ringvei. Med den økte trafikkmengden som er forventet vil atkomstveien fungere som en barriere i idrettsparken og bety en økt trafiksikkerhetsrisiko. Grusbanen på motsatt side av Trasop skole brukes i dag av elever ved skolen i alle friminuttene. I planforslaget for storhall foreslås det at grusbanen og asfaltbanene skal kunne brukes som parkeringsareal ved arrangementer med 1000 tilskuere og mer. Selv om det i reguleringsbestemmelsene tas forbehold for store arrangementer, vil utbyggingen kunne medføre at barn og unge blir utestengt fra banene 1 – 2 ganger i uka på grunn av stort parkeringsbehov for hallen. Økt etterspørsel etter hallkapasitet vil kunne forverre dette."

Se ellers neste kapittel.

Risiko- og sårbarhet ift. trafikk og barns interesser

Den tidligere utført trafikkanalyse (se planbeskrivelse) synliggjør antatt økt trafikk og antatt økning i antall trafikkulykker. Etaten har sett muligheten for å få ny informasjon i saken ved å kreve en trafikkteiling, for å få synliggjort konsekvensene av planforslaget. Dette ut fra at det er gitt midlertidig dispensasjon vedrørende atkomst for ny Trasopshall, slik at atkomst ihht. dette planforslaget allerede er i bruk. Trafikkanalysen viser til at forventet økning med ny storhall vedrørende daglig bruk i stor grad skjer på virkedager (man-tors) i tidsrommet kl.17-22. Det var forventet økning til og fra hallområdet fra 50 til 610 biler pr. døgn totalt. Det vil si i Hellerudfareten fra 10 biler pr. døgn (til/fra gammel hall) til 150, og i Vetlandsveien fra 40 biler pr. døgn (til/fra gammel hall) til 460. Trafikkteilingen ble gjort ved innkjøring til selve hallområdet i Vetlandsveien, og målte total trafikk, og en måling i Hellerudfareten som inkluderer trafikk fra eiendommene. Teilingen viser at det i snitt i samme tidsrom var 391 biler i Hellerudfareten og 598 biler i Vetlandsveien ved innkjøringen. Teilingen i Hellerudfareten vil således inkludere egentrafikk til eiendommer i veien, stipulert i trafikkanalysen til 120 biler pr døgn. Dette innebærer at en viss andel av 120 biler legges til antatt 10 biler i Hellerudfareten til/fra gammel hall. Dette vil si økning i snitt pr døgn (man-tors kl.17-22) i Vetlandsveien ved innkjøring til hallområdet på 598 biler (mot antatt 600). Hellerudfareten synes å ha fått en større andel enn antatt (150 + en del av 120), med 391 biler i teilingen.

Forslagsstiller har bekreftet denne forståelsen, dvs. Hellerudfareten har fått en større andel av trafikken til/fra hallen enn tidligere antatt. Trafikkanalysen antok en fordeling av halltrafikken på 25% og 75 % på hhv. Hellerudfareten og Vetlandsveien, mens tellingene antyder ca. 50/50 fordeling mellom de to veiene.

Frrområder

Det omreguleres noe frrområde mot idrettsplassen i vest, mens et større mellom Vetlandsveien og Hellerudveien tilbakeføres til frrområde. Regulert felles avkjørsel fra før 26.09.2001 forlenges fra parkeringsplassen nordvest for planområdet og videre sørover langs de to ballbanene for reserveparkering på banene ved større arrangementer. Staten mener dette er akseptabelt ut fra lite areal og at den forlengede felles avkjørselen er tilknyttet offentlige interesser (idrettsarrangementer).

Interessemotsetninger

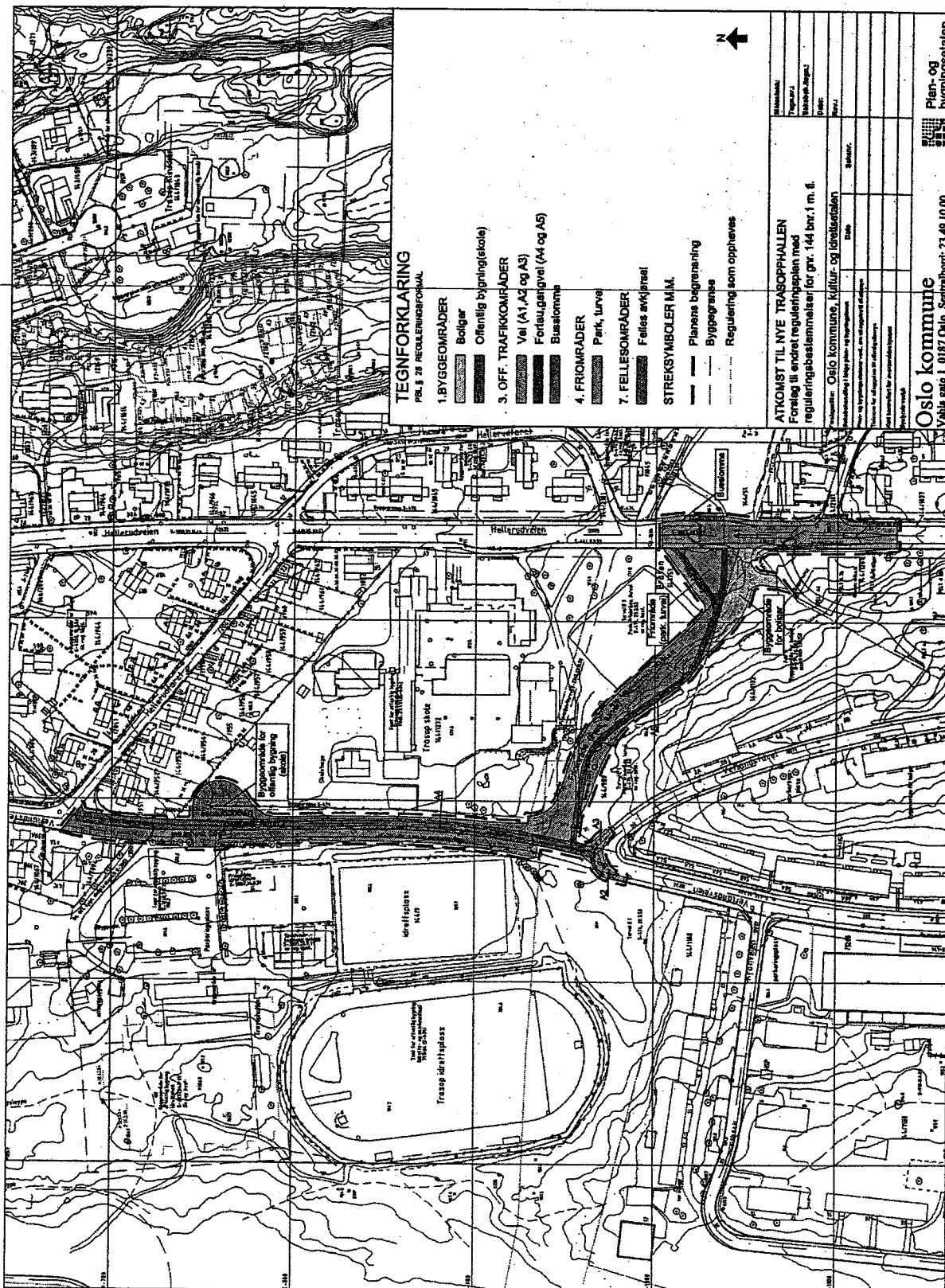
Trasop skole og Undervisningsbygg har vært mot gjeldende regulert atkomst til ny Trasohall sør for Trasop skole, da den krysser uteareal / turveidrag brukt av skolen samt berører skolevei negativt. Bruk av eksisterende atkomstveier er ikke ønskelig av berørte beboere i Vetlandsveien nord og Hellerudfareten, samt Godlia skole vedrørende atkomst og skolevei.

Foreløpig konklusjon

Dette planforslaget endrer på nyere plan vedtatt 26.09.2001, da alternativet med storphall ble vedtatt. Staten foretrakk flerbrukshall men ville ikke fraråde storphall. Ved storphall ble det altså anbefalt å anlegge ny atkomst ihht. gjeldende regulering fra 2001. Samferdselsetaten (SAM) mente i plansaken for ny Trasohall at bygging av ny idrettshall etter begge de fremlagte forslagene krever en ny direkte atkomst fra Hellerudveien. SAM har i vurderingen ikke lagt så stor vekt på trafikkavvikling/ kapasitet, noe de anser som uproblematisk i alt 2 (flerbrukshall), noe mer anstrengt i alt. 1 (storphall), - men på de miljømessige konsekvensene for bomiljøene og trafiksikkerhetmessige hensyn. SAM mener kjøreatkomst til Godlia skole også må etableres til den nye veien via snuplassen. Foreliggende nye planforslaget vil sikre eksisterende grøntdrag sør for Trasop skole og bedre utearealer til Trasop skole, men vil gi store negative konsekvenser for nærliggende boliger langs Vetlandsveien i nord og Hellerudfareten, samt for Godlia skole. Utførte trafikkteiling underbygger trafikkanalyse som antok en vesentlig økning av trafikken. Staten er skeptisk til de negative konsekvensene av planforslaget, og vil avvente eventuelle bemerkninger til planforslaget.

Plan- og bygningsetaten tar ikke stilling til planforslaget før etter offentlig ettersyn.

Forminsket reguleringsplankart



VEDTAK OM OFFENTLIG ETTERSYN

Plan- og bygningsetaten vedtar med hjemmel i plan- og bygningslovens § 27-1 nr.2 og i henhold til delegert myndighet vedtatt av bystyret 06.05.1997, lagt ut til offentlig ettersyn:

Forslag om reguleringsplan med reguleringsbestemmelser/reguleringsplan med konsekvensutredning og med reguleringsbestemmelser for atkomst til nye Trasophallen, som omreguleres fra offentlig trafikkområde; kjørevei, gang-/sykkelvei/fortau, annet veiareal, samt friområde (park, turvei), offentlig bygning skole (adkomst) og felles avkjørsel til:

- Byggeområde for boliger
- Byggeområde for offentlig bygning - skole
- Offentlige trafikkområder (kjørevei (felt A1, A2 og A3), fortau, gangvei (felt A4 og A5), busslomme)
- Friområder (park, turvei)
- Fellesområder (felles avkjørsel)

som foreslått av Norconsult AS for Kultur- og idrettsetaten, Oslo Kommune, vist på kart merket OP1-200505583 og datert Plan- og bygningsetaten 15.05.2007.

PLAN- OG BYGNINGSETATEN, DEN

Sigmund Omang
Sigmund Omang
avdelingsdirektør

5,6 - 2007
Frank Arvid Hofstey
Frank Arvid Hofstey
saksbehandler

**REGULERINGSBESTEMMELSER FOR
ATKOMST TIL NYE TRASOPHALLEN**

Gnr.144 Bnr. 1 m.fl.

§ 1 Avgrensning

Det regulerte området er vist på plankart merket kartnr. OP1-200505583 datert 15.05.2007.

§ 2 Formål

Området reguleres til:

- Byggeområde for boliger
- Byggeområde for offentlig bygning - skole
- Offentlige trafikkområder (kjørevei (felt A1, A2 og A3), fortau, gangvei (felt A4 og A5), busslomme)
- Friområder (park, turvei)
- Fellesområder (felles avkjørsel)

§ 3 Byggeområde for offentlig bygning - skole.

For det området som omfattes av denne planen gjelder reguleringsplan S-474, vedtatt 20.03.1953 og 23.01.1957.

§ 4 Byggeområde for boliger.

For det området som omfattes av denne planen gjelder reguleringsplan S-795, vedtatt 16.09.1959.

§ 5 Offentlige trafikkområder - kjørevei.

For det området som omfattes av denne planen gjelder reguleringsplan S-461 (A1) vedtatt 05.02.1953, reguleringsplan S-474 (A2) vedtatt 20.03.1953 og reguleringsplan S-795 (A3) vedtatt 16.09.1959.

§ 6 Offentlige trafikkområder - fortau, gangvei.

For de områder som omfattes av denne planen gjelder reguleringsplan S-1868 (A4) vedtatt 07.08.1973 og reguleringsplan S-2360 (A5) vedtatt 17.11.1978.

§ 7 Offentlige trafikkområder - busslomme.

For det området som omfattes av denne planen gjelder reguleringsplan S-1504 vedtatt 28.11.1968.

§ 8 Friområder - park, turvei.

For det området som omfattes av denne planen gjelder reguleringsplan S-474, vedtatt 20.03.1953.

§ 9 Fellesområder - felles avkjørsel.

Felles avkjørsel skal være felles for følgende eiendommer:

Gnr. 144 / bnr. 1, 951, 1067, 1272, 2094, 2178 og senere utskilte parseller fra disse.

Forslagsstillers planbeskrivelse

Atkomst til nye Trasophallen

Planforslag til offentlig ettersyn

Reguleringsplan

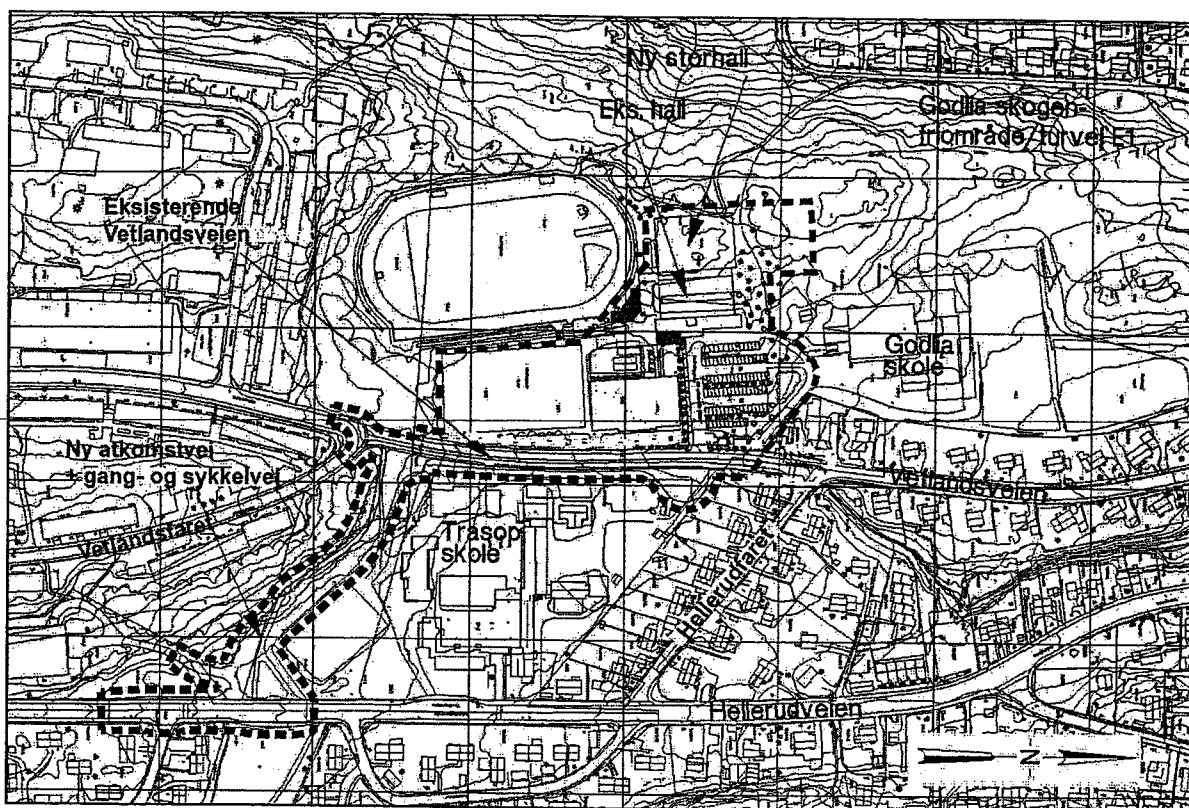
Forslagsstiller: Norconsult AS for Oslo kommune, Kultur- og idrettsetaten

Innhold

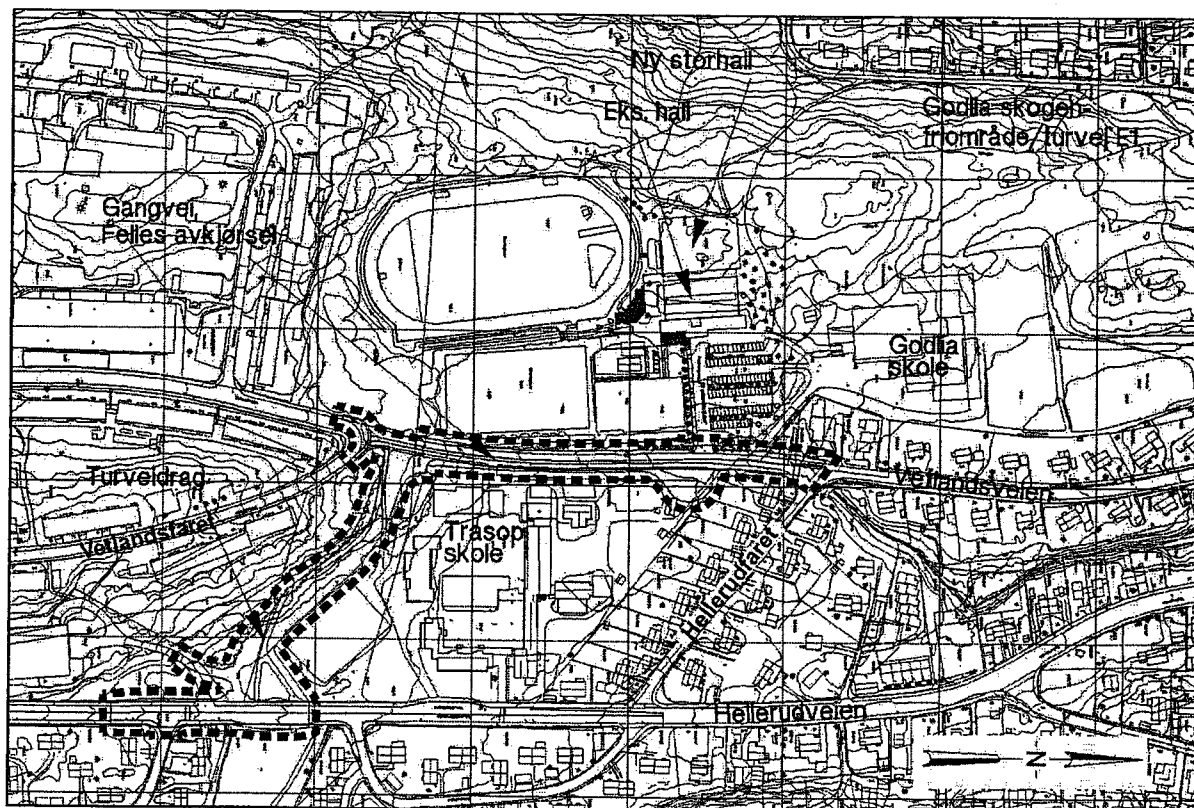
1. FORENKLET ILLUSTRASJON	2
1.1 Skisse – eksisterende reguleringsplan	2
1.2 Skisse – forslag til ny reguleringsplan	2
2. BAKGRUNN.....	2
2. BAKGRUNN.....	3
3. EKSISTERENDE FORHOLD	6
3.1 Lokalisering og bruk	6
3.2 Planområdet og forholdet til tilleggende arealer	7
4. PLANSTATUS.....	9
5. MEDVIRKNING	9
5.1 Innspill ved kommunalt samråd	9
5.2 Forhåndsuttalelser	9
6. FORSLAGSSTILLERS FAGLIGE BEGRUNNELSE	12
7. PLANFORSLAGET	12
8. KONSEKVENSER AV FORSLAGET	17
9. TIDLIGERE POLITISKE VEDTAK	20
10. VEDLEGG	21

1. FORENKLET ILLUSTRASJON

1.1 Skisse – eksisterende reguleringsplan



1.2 Skisse – forslag til ny reguleringsplan



2. BAKGRUNN

Bystyret vedtok den 04.12.1996 kommunedelplanen "Anlegg og områder for idrett og friluftsliv". Ny idrettshall på Trasop ble prioritert og er for tiden under oppføring. Bakgrunnen for ny idrettshall var Trasop og Godlia skoles behov for kroppsovningslokaler og det generelle behovet for flere idrettshaller i Oslo, samt Oppsal IF's behov for større hallkapasitet.

Reguleringsplan for ny storhall på Trasop ble enstemmig vedtatt av Bystyret 26.9.2001. Ny atkomstvei til hallen fra Hellerudveien var del av planen og skulle i henhold til reguleringsbestemmelsene opparbeides før hallen kan tas i bruk.

Byrådsavdelingen for miljø og samferdsel (MOS) ba i brev av 19.5.2003 Friluftsetaten (nå Kultur- og idrettsetaten) om å vurdere nærmere den alternative løsningen for atkomstvei til Trasophallen som Samferdselsetaten (SAM) tidligere hadde foreslått. I brevet blir det påpekt at, sitat:

"Eventuelle justeringer av atkomstveien må kunne innpasses som en mindre vesentlig endring av vedtatt reguleringsplan. På grunn av tidsperspektivet er det ikke aktuelt å fremme forslag til ny reguleringsplan."

I samråd med SAM ble den alternative løsningen bearbeidet og fremlagt for Trasop skole. Skolen forkastet løsningen og karakteriserte den som minst like dårlig som reguleringsplanen. Friluftsetaten vurderte også andre løsninger, bl.a. å legge veien i kulvert som FAU ved Trasop skole og Bydel Hellerud tidligere hadde foreslått samt å plassere atkomstveien nord for skolen. Kulvertløsningen ville bli nærmere 4 ganger dyrere enn vei i dagen. Ny vei nord for skolen ville medføre sanering av en bolig og grunnerverv fra flere boligeiendommer.

Resultatet av vurderingene ble oversendt MOS 20.11.2003. I brev datert 22.12.2003 konkluderte MOS med at det eneste atkomstalternativet som kan realiseres er alternativ 5 fordi det ikke er avsatt midler til ny atkomstvei i budsjettet for 2004. Alternativ 5 omfatter kun bom i Vetlandsveien syd for avkjørselen til Trasophallen. Denne løsningen ble vurdert i reguleringsplanarbeidet, men forkastet fordi Samferdselsetaten mente at bygging av ny idrettshall uansett alternativ krever ny direkte atkomst fra Hellerudveien.

Spørsmålet om etablering av alternativ 5 er tilstrekkelig for at hallen kan tas i bruk ble oversendt Plan- og bygningsetaten (PBE). Henvendelsen ble besvart 27.2.2004. Her konkluderte PBE med, sitat:

"Endret atkomst i henhold til alternativ 5 og krav om rekkefølgebestemmelse krever ny full reguleringsmessig behandling. PBE kan ikke se at det foreligger nye momenter som endrer etatens syn på atkomstforholdene. Det kan like fullt sendes inn et reguleringsforslag for alternativ 5 dersom ønskelig. Dersom det ikke fremkommer nye momenter i saken vil den bli lagt ut til offentlig ettersyn uten etatens anbefaling."

Kultur- og idrettsetaten oversendte deretter saken til Byrådsavdeling for næring og kultur (NOK) og ba om svar på hvilket veialternativ det skal arbeides videre med. NOK besvarte henvendelsen i brev unntatt offentlighet 3.8.2004 og 22.9.2004. I det sist daterte brevet ble Kultur- og idrettsetaten bedt om å starte reguleringsprosess med sikte på at eksisterende veinett skal benyttes som varig atkomst til Nye Trasophallen. I brevet fremgår at dersom slikt vedtak ikke foreligger innen hallen åpner våren 2005, må etaten søke om midlertidig dispensasjon for atkomst til hallen på eksisterende veinett.

Alternativ 5

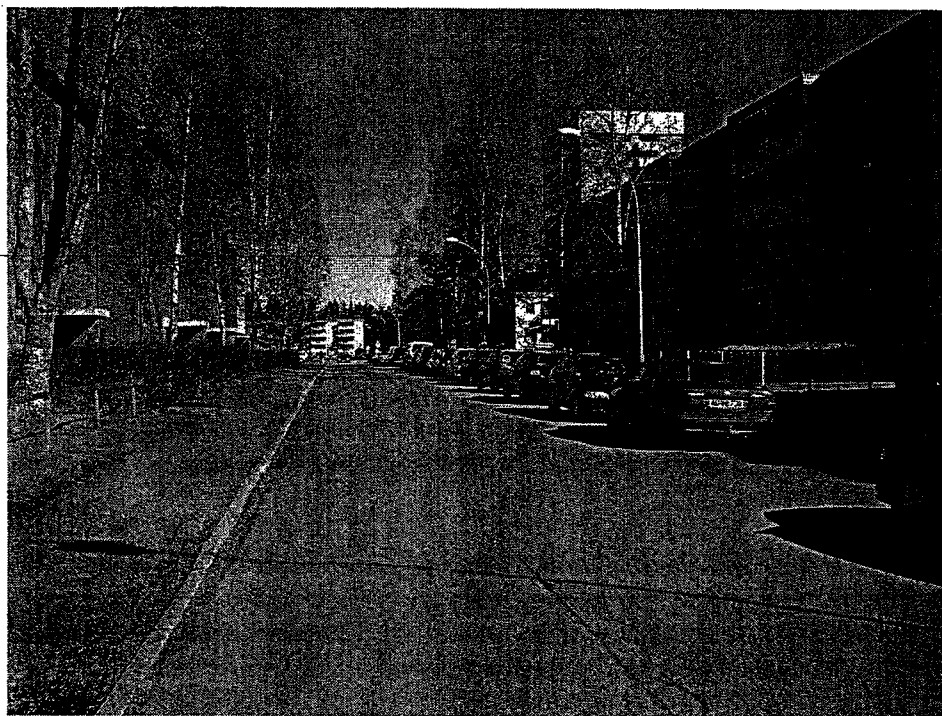
Alternativ 5 ble i reguleringsfasen i 2001 lansert av Oppsal I.F., sitat:

"Rent praktisk løses dette ved å flytte bommen sør for Trasop skole til der hvor dagens parkeringsplasser ligger, med et bredt og godt avslippingsområde her - uten mulighet til å kjøre inn på eksisterende parkeringsplass. På området fra gammel til ny bom opparbeides ny "hverdagsparkering" for anlegget i området mellom tilkjørselsvei og Trasop skole, samt at det klargjøres for innkjøring på grusfotballbanen."

Alternativ 5 ble vurdert, men ikke valgt da reguleringsplanen ble behandlet. Oppsal I.F., som foreslo alternativ 5, og Oslo Idrettskrets støttet begge etablering av en ny tilførselsvei fra Hellerudveien syd for Trasop skole da reguleringsplanen lå ute til offentlig ettersyn i 2001.

Alternativ 5 er vurdert på nytt. Løsningen vil medføre at det må reguleres snuplass på sydsiden av ny bom. Arealet til "hverdagsparkering" vil utgjøre et ca. 7 meter bredt belte parallelt med Vetlandsveien mellom veien og skolen. Størrelsen på området for hverdagsparkering er ikke uttalt, men parkering for 20 biler krever et belte med lengde 50 meter, 30 biler 75 meter osv.

Hensikten med alternativ 5 er at trafikken til/fra hallen skal fordeles på Vetlandsveien fra nord og syd. Utformingen av Vetlandsveien er lik, men omgivelsene svært forskjellige. I syd er det blokkbebyggelse og i nord villabebyggelse.



Figur: Vetlandsveien syd for Trasophallen.

På planen fra 2001 er det omtalt at Nye Trasophallen vil ha et daglig behov for 120 parkeringsplasser, og det er vist 125 permanente parkeringsplasser på området ved inngangen til hallen. Disse tallene antyder at arealet til "hverdagsparkering" syd for bommen i alternativ 5 bør romme nærmere 50 % av dette antallet. Et for lite areal til "hverdagsparkering" kan føre til uønsket parkering på boligveiene.

Medregnet snuplassen kan det etableres inntil ca. 50 bilplasser mellom Vetlandsfaret og snuplassen dersom vinkelrett parkering mot kjørebane aksepteres. I utgangspunktet er dette en mindre god løsning fordi det forutsetter rygging i kjørebane. Løsningen blir heller ikke bedre når grusbanen tas i bruk som parkering. Forholdene kan ved slike anledninger, antatt en gang i uken, bli trafikkmessig vanskelig å håndtere.

Etablering av inntil 50 bilplasser vil medføre at ca. 900 m² gressarealer mellom skolen og Vetlandsveien vil medgå. Miljømessig anses dette som uheldig både for Trasop skole og for omgivelsene langs Vetlandsveien. Løsningen forutsetter at fortauet flyttes til vestsiden av veien, dvs. at kostnaden for omlegging av kjørebane, fortau, drenering og belysning blir tilnærmet som i den vedtatte planen. I tillegg kommer etablering av parkeringsplassene.

Eksisterende forhold viser at det er underkapasitet på parkeringsplasser i Vetlandsveien syd for bommen. Dersom bommen flyttes nordover vil sannsynligvis veien og arealet til "hverdagsparkering" også bli benyttet av andre. Dersom det ikke innføres avgift på parkeringsplassene, er det erfaringsmessig vanskelig å unngå at "andre" også benytter plassene.

Det er regnet med at trafikken til hallen vil være større fra nord enn fra syd. Ved arrangementer som forutsetter bruk av grusbanen som parkering, vil flytting av bommen nordover medføre en uoversiktlig og lite lesbar løsning for de som kommer fra nord. Når parkeringsplassen for det daglige behovet nord for bommen er belagt, vil det enten bli unødvendig kjøring på boligveiene for å komme til grusbanen syd for bommen eller parkering på boligveiene.

Det er senere foreslått at parkeringsplassen for det daglige behovet kan deles fysisk slik at gjennomkjøring blir umulig, dvs. at eksisterende sperring flyttes til parkeringsplassen. I praksis er man usikker på om denne løsningen vil fungere. Det vises til at man pga. hærverk ble nødt til å erstatte den opprinnelige veibommen i Vetlandsveien med store steinblokker. Store steinblokker er også benyttet ved stenging av andre boligveier i området. En tilsvarende løsning på dagens parkeringsplass anses lite hensiktsmessig samtidig som den vil redusere plassens kapasitet. En to-delning av parkeringsplassen vil neppe redusere behovet for snuplass i Vetlandsveien. Dersom forslaget medfører at det også vil bli krevet snuplass på nordsiden av sperringen, er den i praksis ikke gjennomførbar uten grunnnervv fra naboeiendommer. Løsningen vil heller ikke forbedre forholdene for trafikanter fra nord, jfr. vurderingene ovenfor.

Vurderingene ovenfor viser at alternativet har flere negative konsekvenser både for brukere og besøkende til hallen samt for omgivelsene. Alternativ 5 er derfor skrinlagt og ikke tatt inn i omreguleringsplanen.

Reguleringsområdet

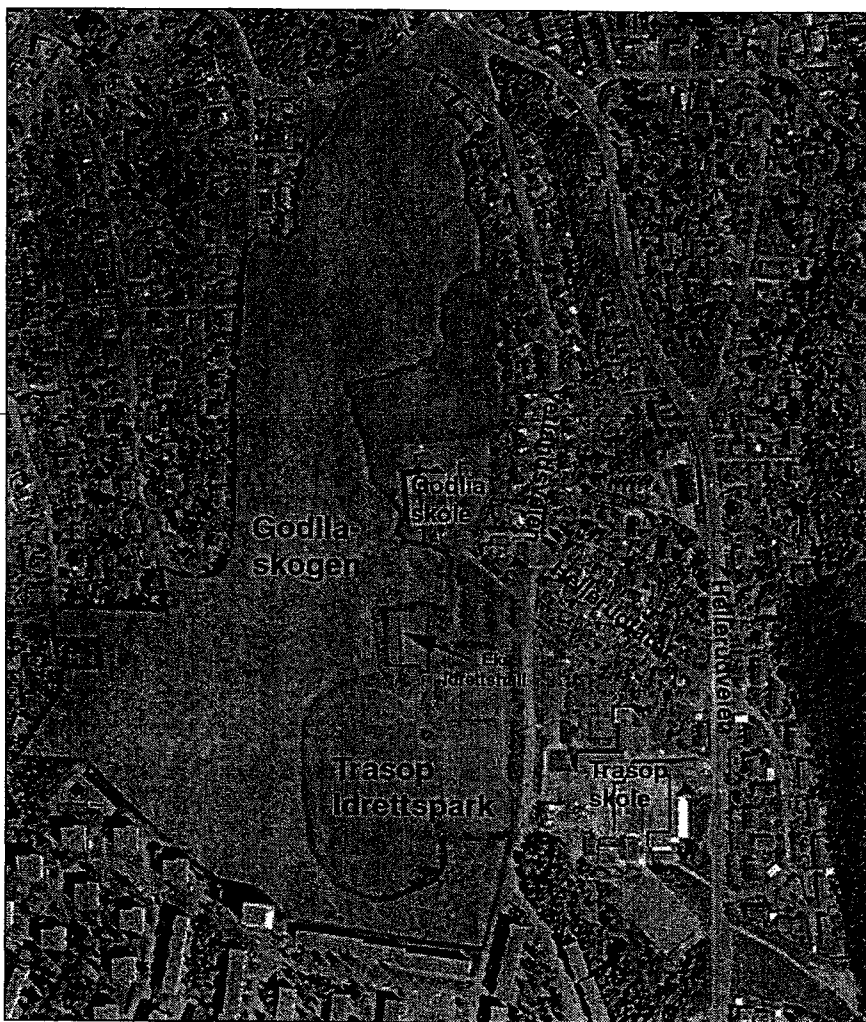
Ved igangsetting av reguleringsprosessen ble reguleringsområdet drøftet på møter med Samferdsels- etaten og Plan- og bygningsetaten. Alternativet med bilatkomst både fra nord og syd ble tatt opp til drøfting først. Forslaget vurderes å ha flere negative konsekvenser både for brukere og besøkende til hallen samt for omgivelsene. Forslaget ble derfor skrinlagt. Det ble deretter arbeidet videre med en løsning hvor "atkomst til hallen på eksisterende veinett" ble tolket som atkomst via Vetlandsveien fra nord. Dette begrunnes med at Vetlandsveien allerede før 2001, da gjeldende regulering ble vedtatt, var regulert som gangvei syd for Trasophallen og også fysisk stengt for bilkjøring nord for Vetlandsfaret. Det var enighet om at det skulle reguleres tilbake til samme situasjon som før 26.9.2001.

Inntil 26.9.2001 var planområdet regulert til følgende formål:

- Byggeområde for offentlig bygning - skole; Reguleringsplan S-474, vedtatt 23.1.57.
- Byggeområde for boliger; Reguleringsplan S-795, vedtatt 16.9.59.
- Offentlige trafikkområder - kjørevei; Reguleringsplan S-461, vedtatt 5.2.53.
- Offentlige trafikkområder - fortau, gangvei; Reguleringsplan S-1868, vedtatt 7.8.73 og reguleringsplan S-2360, vedtatt 17.11.78.
- Offentlige trafikkområder - busslomme; Reguleringsplan S-1504.
- Friområder - park, turvei; Reguleringsplan S-474, vedtatt 20.3.53.
- Friområde; Reguleringsplan S-1868, vedtatt 7.8.73.
- Fellesområder - felles avkjørsel; Reguleringsplan S-1868, vedtatt 7.8.73.

3. EKSISTERENDE FORHOLD

3.1 Lokalisering og bruk



Planområdet omfatter den regulerte atkomstveien til Trasophallen. Denne består av en veikorridor mellom Hellerudveien og Vetlandsveien syd for Trasop skole samt del av Vetlandsveien nordover til Hellerudfaret. Lengde ca. 400 meter. Prosjektet ligger i bydel 13 - Østensjø.

Figur: Oversiktskart.

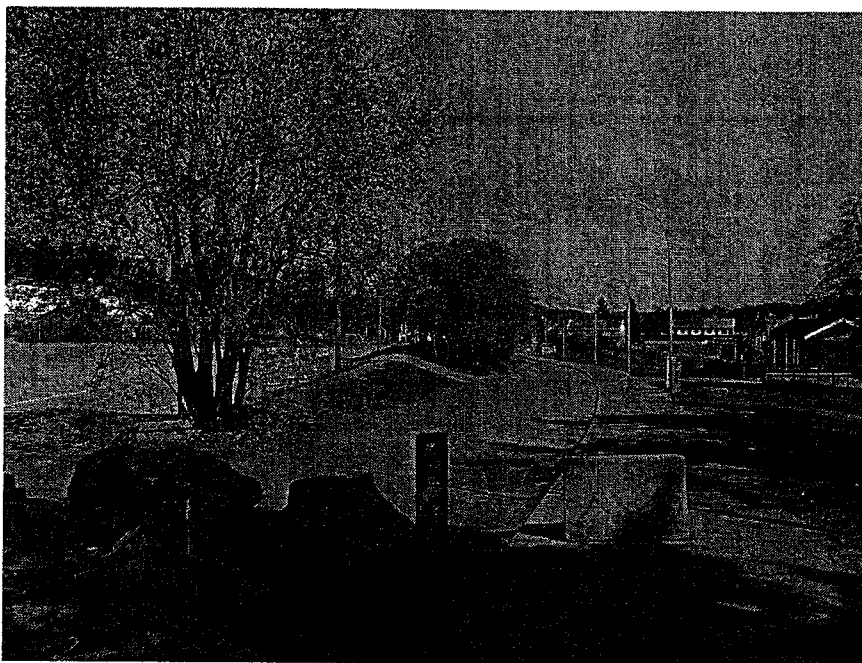
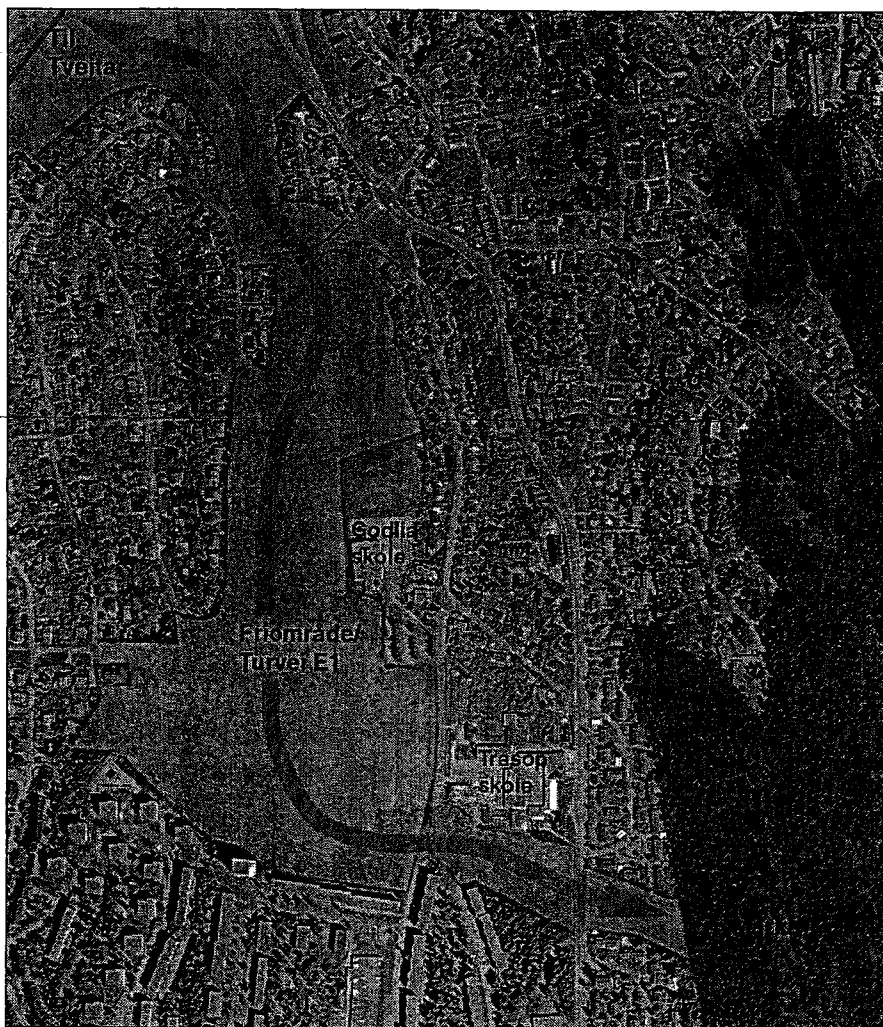


Foto: Vetlandsveien sett fra syd

Planområdet nyttes i dag til friområde - turvei syd for Trasop skole og som offentlig vei, kjøreatkomst til Trasophallen og Trasop skole fra Vetlandsveien.

3.2 Planområdet og forholdet til tiliggende arealer

Landskap, natur- og ressursgrunnlaget



Figur: Turvei E1 - Friområde

Ca. 800 meter øst for Trasop-parken ligger Østmarka. Naturområdet som ligger mellom Vetlandsveien og Hellerudveien binder de to områdene sammen.

Vegetasjonen består av barskog med middels bonitet. I den vestlige delen mot Vetlandsveien vokser det mye høy gran og furu. Mot bebyggelsen langs Vetlandsfaret i sørvest stiger terrenget. Det er mye løvskog i denne hellingen. Her er det også et større parti med grunnlendt mark og fjell i dagen.

Verneinteresser

Det er ikke registrert bevaringsverdig bebyggelse eller kulturminner i reguleringsområdet.

Miljøfaglige forhold

Bortsett fra arealene nærmest Hellerudveien er ikke planområdet utsatt for trafikkstøy ut over normerte verdier i dag.

Trafikkforhold

Planområdet har i dag atkomst fra Vetlandsveien nord. Vetlandsveien nord for Hellerudfaret er regulert 12 meter bred med fortau på den ene siden. Vetlandsveien er stengt i syd ved Vetlandsfaret og var inntil 26.9.2001 regulert til gang- og sykkelvei mellom Vetlandsfaret og Godlia skole.

Vetlandsveien er tilknyttet Hellerudveien (Ytre Ringvei) ca. 500 meter nord for Godlia skole. For trafikanter som sokner til Hellerudveien syd vil Hellerudfaret være korteste vei til Trasophallen. Hellerudfaret er regulert 7,5 meter bred uten fortau.

Vetlandsveien er skolevei til Trasop skole og Godlia skole. Det er fortau langs østsiden av Vetlandsveien og turvei mellom Vetlandsveien og Hellerudveien syd for Trasop skole.

Risiko- og sårbarhet

Det er ikke registrert forhold som omfattes av dette temaet i planområdet.

Sosial infrastruktur

Offentlig servicetilbud:

Trasophallen - eksisterende idrettshall utbygges til storhall, beliggende ved Vetlandsveien.

Skole:

Trasop skole, beliggende vis á vis Trasophallen, mellom Vetlandsveien og Hellerudveien. Trasop skole har i dag 444 elever. Dette er elever fra et stort geografisk område fra Oppsaltoppen i syd, hele Hellerudtoppen i øst, helt nord til Haugerudveien og langs Vetlandsveien i vest. Mange av elevene har lang skolevei (mer enn 2 km), og mange blir kjørt til skolen av sine foresatte. Skolen har oppfordret de foresatte til å slippe av barna utenfor Trasophallen eller i krysset Hellerudfaret/Hellerudveien.

Godlia skole, beliggende i Vetlandsveien nord for Trasophallen. Godlia skole har i dag 325 elever. Mer enn 100 elever sokner til Vetlandsveien.

Kollektivtrafikk:

T-banelinje 3 mot Mortensrud passerer vest for planområdet. Fra Godlia T-banestasjon er det ca. 600 meter langs veien til eksisterende idrettshall og 55 meter høydeforskjell. Det tilsvarer en gjennomsnittlig stigning på 1:10,9. Ifølge normer for gangtrafikk på gang/sykkelveier bør stigninger lengre enn 200 meter ikke overstige 1:25.

Busslinjene 61S, 64S, 76 og 79 passerer i Hellerudveien øst for Trasophallen. Avstanden fra nærmeste holdeplass til idrettsanlegget er ca. 300 meter.

Linjene 61S og 64S er servicelinjer som går en gang i timen mellom kl. 09 og 14 (15).

Linje 76, Holmlia - Helsefyrt-banestasjon, har 30 min. frekvens hele dagen.

Linje 79, Holmlia - Grorud T-banestasjon, har 15 min. frekvens morgen/ middag og 30 min. frekvens om kvelden.

Tilgjengeligheten til offentlige kommunikasjoner kan karakteriseres som middels god fra bussnettet og mindre god fra T-banenettet. Dette vil kunne påvirke valget av transportmiddel til den nye storhallen.

Teknisk infrastruktur

Det er innhentet opplysninger fra etatene vedrørende vann, avløp, energi og annen kabling i området. I hovedsak er det ledninger og kabler på begge sider av Vetlandsveien.

Barns interesser



Foto: Friområdet med ballbane syd for Trasop skole

I friområdet / turveidraget mellom Vetlandsveien og Hellerudveien syd for Trasop skole er det anlagt grusbane med lys. Vintertid islegges denne.

Anlegget kan brukes av beboerne i området til lek og rekreasjon utenom skoletid.

Det er opparbeidet en gangvei med lys mellom skolen og grusbanen. Dette er en viktig forbindelse mellom Trasop-parken og Østmarka.

Interessemotsetninger

Det er interessemotsetninger i lokalområdet vedr. atkomstløsning til den nye storhallen, primært mellom FAU ved Trasop skole på den ene side og beboere i Hellerudfaret, Vetlandsveien og FAU ved Godlia skole på den annen side.

4. PLANSTATUS

Planområdet inngår i reguleringsplan S-3857, vedtatt 26.9.2001, og med følgende formål:

- Byggeområde for offentlig bygning - idrettshall, parkering og skole (atkomstvei).
- Offentlige trafikkområder - kjørevei, gang-/sykkelvei/fortau, annet veiareal.
- Friområde - turvei, idrettsområde.
- Spesialområde - kommunalteknisk anlegg
- Fellesområder - felles avkjørsel.

Alle formålene unntatt spesialområde (kommunalteknisk anlegg) berøres av planforslaget.

5. MEDVIRKNING

5.1 Innspill ved kommunalt samråd

Denne saken er ikke behandlet som planinitiativ og har derfor ikke vært til samråd.

5.2 Forhåndsuttalelser

Igangsetting av planarbeidet ble kunngjort i Aftenposten og Dagsavisen 27.10.2004. Grunneiere og rettighetshavere er varslet ved brev.

Innkomne forhåndsuttalelser følger som eget vedlegg.

Liste over forhåndsuttalelser

1.	Oslo kommune	
	Helse- og velferdsetaten	17.11.2004
2.	Trasop skole FAU	18.11.2004
3.	Godlia skole FAU	19.11.2004
4.	Undervisningsbygg	22.11.2004
5.	Oslo kommune, Brann- og redningsetaten	23.11.2004
6.	Fylkesmannen i Oslo og Akershus, Miljøvernavdelingen	16.11.2004
7.	Nordre Hellerud borettslag	17.11.2004
8.	Beboere i Hellerudfaret 1-23	18.11.2004 og 11.6.2004
9.	Oppsal Idrettsforening	16.11.2004
10.	Oslo Elveforum	18.11.2004
11.	Østensjø historielag	18.11.2004

Sammendrag av forhåndsuttalelsene

1. Oslo kommune, Helse- og velferdsetaten, mener at reguleringsvarslet er uklart. Dersom reguleringsarbeidet tar sikte på å benytte eksisterende veinett har etaten ingen innvendinger til det, men dersom reguleringsforslaget tar sikte på å bygge veien på grønnområdet sør for skolen er etaten svært kritisk.
2. Trasop skole FAU ser svært positivt på at det nå settes i gang et omreguleringsarbeid med sikte på å bruke det eksisterende veinettet som varig atkomst til den nye hallen. Helt siden veien ble regulert inn har FAU protestert mot at atkomsten skulle legges gjennom barnas lekeområde. Som grunnlag for motstanden mot veien slik den er innregulert, har foreldrene ved Trasop skole underskrevet et opprop. Oppropet med til sammen 334 underskrifter er vedlagt.
3. Godlia skole FAU protesterer mot forslaget om å benytte eksisterende veier som atkomst til nye Trasophallen. Godlia skole mener at det beste alternativet for atkomst til Trasophallen er etablering av ny trasé sør for Trasop skole som regulert pr. 03.10.2001. Vetlandsveien må stenges rett sør for ny trasé slik at Vetlandsveien ikke kan benyttes som atkomst fra sør. Vetlandsveien må også stenges rett sør for Hellerudfaret slik at Vetlandsveien heller ikke kan benyttes som atkomstvei fra nord. Den eneste atkomst til Trasophallen og Godlia skole blir da via den nye traséen i hht til reguleringsplanen.
4. Undervisningsbygg Oslo KF krever at barn og unges interesser ivaretas i planarbeidet.

5. Oslo kommune, Brann- og redningsetaten, påpeker at ved en eventuell omregulering av Vetlandsveien 45 må ikke atkomsten til naboeiendommene for brann- og redningsetatens utrykningskjøretøy hindres.
6. Fylkesmannen i Oslo og Akershus, Miljøvernavdelingen, viser til at reguleringsarbeidet utføres med sikte på at eksisterende veinett skal benyttes som varig atkomst til Nye Trasophallen. Miljøvernavdelingen forutsetter at det legges vekt på å komme frem til avbøtende tiltak som reduserer eventuelle lokale miljølemper som følge av tiltaket.
7. Nordre Hellerud borettslag protesterer mot varsel om omregulering av atkomstvei til Nye Trasophallen. Det vises til et enstemmig vedtak i bystyret høsten 2001 om å bygge en ny storhall ved Trasop, og at det ble satt som forutsetning at det ble etablert en egen atkomstvei til hallen. Det vises videre til at det ble tatt inn i reguleringsbestemmelsene at den nye hallen ikke kan tas i bruk før det "offentlige trafikkområdet" er opparbeidet. Nordre Hellerud borettslag kan ikke se at det foreligger nye momenter i saken som skulle rettferdiggjøre en ny reguleringsbehandling. Fraværet av nye momenter burde etter borettslagets syn være tilstrekkelig til å avvise hele omreguleringssaken. Borettslaget mener at den nye og gamle Trasophallen sammen med det øvrige idrettsanlegget vil generere stor trafikk på ettermiddagene og kveldene samt i helgene. Større arrangementer, som messer og utstillinger og idrettsbegivenheter, må påregnes fordi hallens driftsøkonomi tilsier det. Borettslaget opplyser at det i dag bor rundt 100 barn fra 0-18 år langs Hellerudfaret og Vetlandsveien. Disse vil få sitt lekeområde sterkt berørt av trafikken til Trasophallen. Støy, forurensning og redusert trafikksikkerhet vil også være en plage for alle beboere fordi trafikken til hallen vil skje på et tidspunkt man har fri fra skole og arbeid og gjerne vil bruke sine boliger og hager til rekreasjon. Nordre Hellerud borettslag mener at den minst dårlige løsningen for atkomst til Trasophallen er å realisere gjeldende reguleringsplan. Det handler om et valg mellom noe reduserte lekemuligheter for barn ved Trasop skole på den ene siden, og liv, helse og trivsel til beboere i området; inklusive 100 barn, på den andre siden. Trasop skole har et stort ubenyttet område som tidligere var skolehage. Dette burde kunne utnyttes som et lekeareal til erstatning for det som mistes i skogkanten syd for skolen. Nordre Hellerud borettslag avslutter uttalelsen med å avvise en omregulering av atkomstvei til Nye Trasophallen.
8. Beboere i Hellerudfaret 1-23 protesterer mot instruks fra byrådet om omregulering av ny atkomstvei til ny Trasophall. I forbindelse med bygging av ny storhall på Trasop har det hele tiden vært en forutsetning at ny atkomstvei skulle opparbeides, og at eksisterende veinett ikke skulle bli belastet med den mertrafikken en slik hall vil medføre. Dette er slått fast i beboermøter med både politikere og kommunale etater tilstede, og i vedtaket om bygging av hallen som ble fattet i bystyret høsten 2001. Beboerne stiller seg uforstående til en omregulering fordi ingen vesentlige nye momenter er kommet til i saken. Protesten er underskrevet av beboerne som har eiendom på den siden av Hellerudfaret som vender mot Trasop skole. Det er også vedlagt en støtteerklæring til eksisterende reguleringsplan, som ble sendt kommunale etater 11.6.2004.
9. Hovedstyret i Oppsal Idrettsforening ønsker en best mulig atkomst til Nye Trasophallen. Klubben er oppmerksom på at nærmiljøet har flere trafikk- og miljømessige begrensninger som kan medføre ulemper både for beboere og skolene i nærheten. Det er derfor viktig at utbygger tar tilstrekkelig hensyn til skolenes og beboernes behov for en sikker og minst mulig belastende trafikkavvikling. Det bes om at utbygger legger vekt på sikkerhet og løsninger som minimerer trafikkstøy.
10. Oslo Elveforum opplyser at langs markagrensen øst for Hellerudsvingen går den søndre delen av Tvetenbekken. Denne forsvinner i området der ny atkomstvei til hallen er tenkt anlagt fra Hellerudveien og kommer først opp i dagen nord for Trasop skole. Oslo Elveforum støtter omreguleringen og er glad for at den grønne korridoren vest, sør og sørøst for Trasop skole beholdes slik at bekkeløpet på sikt kan gjenskapes på hele eller deler av denne strekningen. Det

pekes også på at den påtenkte veitraséen ville ha ødelagt et kulturminne i området; ruinene etter Skøyens gamle husmannsplass Trasopbråten sør for skolen.

11. Østensjø historielag slutter seg til Oslo Elveforums uttalelse om at den regulerte veitraséen ikke må gjennomføres. Historielaget har registrert at nok et kulturminne i bydelen kan stå i fare for å bli slettet hvis den regulerte veitraséen blir gjennomført. Ruinene etter Trasopbråten vil bli ødelagt og de anses viktige sett i en større kulturhistorisk sammenheng.

Forslagsstillers kommentarer til forhåndsuttalelsene

- Til uttal. 1 Forslagsstiller mener at uttalelsen fra Helse- og velferdsetaten er uklar. Dersom etaten hadde kontaktet saksbehandler som var oppført med navn og telefonnr. i kunngjøringsvarslet, ville etaten ha fått informasjon om hva saken dreier seg om.
- Til uttal. 2 Uttalelsen fra Trasop skole FAU tas til etterretning.
-
- Til uttal. 3 Uttalelsen fra Godlia skole FAU tas til etterretning. Atkomstvei til Trasophallen og Godlia skole vil bli utredet i saksbehandlingen.
- Til uttal. 4 Konsekvensene for barn og unges interesser vil bli utredet i saksbehandlingen.
- Til uttal. 5 Fremkommeligheten for brann- og redningsetatens utrykningskjøretøy til naboeiendommene til Trasophallen vil bli utredet i saksbehandlingen.
- Til uttal. 6 Forslagsstiller er inneforstått med at omreguleringen kan medføre lokale miljøulemper. Dette vil bli utredet i saksbehandlingen. Eventuelle avbøtende tiltak kan medføre behov for å utvide reguleringsområdet eller omregulering av tilstøtende områder.
- Til uttal. 7 Uttalelsen fra Nordre Hellerud borettslag tas til etterretning. Forslagsstiller er pålagt å utarbeide forslag til omregulering av atkomstvei til Nye Trasophallen og kan ikke imøtekomme borettslaget anmodning om å avvise omreguleringen.
- Til uttal. 8 Uttalelsen fra beboere i Hellerudfaret 1-23 tas til etterretning.
- Til uttal. 9 Forslagsstiller registrerer at Hovedstyret i Oppsal Idrettsforening er oppmerksom på at nærmiljøet har flere trafikk- og miljømessige begrensninger som kan medføre ulemper både for beboere og skolene i nærheten. Dette vil bli utredet i saksbehandlingen og konsekvensene ved å bruke eksisterende veinett som varig atkomst til Trasophallen vil bli belyst.
- Til uttal.10 Forslagsstiller er ukjent med at det er et tidligere bekkeløp syd for Trasop skole. Spørsmålet er tatt opp med Vann- og avløpsetaten som opplyser at den regulerte atkomstveien ikke vil berøre bekkedrag eller våtmark. Syd for Trasop skole ligger atkomstveien på fjell og ikke løsmasser. Forholdet vedr. Trasopbråten er omtalt i punkt 11 nedenfor.
- Til uttal.11 Saken vedrørende ruinene etter Trasopbråten er forelagt Byantikvaren som opplyser at Trasopbråten ikke er registrert som kulturminne. Restene etter husmannsplassen berøres ikke av den regulerte atkomstveien.

6. FORSLAGSSTILLERS FAGLIGE BEGRUNNELSE

Forslagsstiller har ingen faglige begrunnelser for planforslaget. En viser til gjeldende regulering, en nyere reguleringsplan vedtatt 26.9.2001. Atkomstforholdene ble grundig vurdert i reguleringssaken der Samferdselsetaten bemerket at tiltaket krevde ny direkte atkomst fra Hellerudveien på grunn av de miljø- og sikkerhetsmessige konsekvensene ved alternativet å føre trafikken gjennom eksisterende relativt smale lokalveier i boligområdet. Forslagsstiller kan ikke se at det foreligger nye momenter i saken.

Planforslaget er ikke supplert med nye analyser, men det er vist til en trafikkanalyse datert februar 2000 som var vedlegg til reguleringsplanen for Nye Trasophallen, vedtatt 26.9.2001. Høsten 2006 ble det utført trafikktellinger i Vetlandsveien og Hellerudfaret.

7. PLANFORSLAGET

Planforslaget fremmes med sikte på at eksisterende veinett skal benyttes som varig atkomst til nye Trasophallen. Planforslaget går derfor ut på å omregulere arealene som er regulert til atkomstvei til nye Trasophallen tilbake til de reguleringsformålene som gjaldt før 26.9.2001.

Reguleringsformål

- Byggeområde for offentlig bygning - skole: Området ligger inntil Vetlandsveien, vis á vis Trasopphallen, og er i dag regulert til snuplass for kjøretøy. Området foreslås å bli del av reguleringsplanen for Trasop skole.
- Byggeområde for boliger: Området ligger mellom Vetlandsfaret og Hellerudveien og er i dag regulert til offentlig trafikkområde (vei, annet veiareal) og felles avkjørsel. Området foreslås omregulert til bolig.
- Offentlige trafikkområder - kjørevei, fortau, gangvei, busslomme: Området omfatter krysset mellom Hellerudveien og atkomstveien til nye Trasophallen, del av området mellom Vetlandsveien og Hellerudveien samt del av Vetlandsveien.
Hellerudveien er i dag regulert med kanalisering (venstresvingfelt) i kryssområdet med atkomstveien til nye Trasophallen. Hellerudveien foreslås omregulert slik den var før 26.9.2001.
Del av området mellom Vetlandsveien og Hellerudveien er i dag regulert til offentlig trafikkområde, kjørevei og gang-/sykkelvei. Området foreslås omregulert til gangvei som før 26.9.2001.
Del av Vetlandsveien er i dag regulert til offentlig trafikkområde, kjørevei og gang-/sykkelvei. Området var tidligere regulert til gangvei og friområde. Del av Vetlandsveien foreslås omregulert til gangvei som før 26.9.2001.
- Friområder - park, turvei: Området ligger mellom Vetlandsveien og Hellerudveien og er i dag regulert til offentlig trafikkområde. Den delen som ikke omreguleres til gangvei, jfr. punktet ovenfor, foreslås omregulert til park, friområde, turvei som før 26.9.2001.
- Fellesområder - felles avkjørsel: Området omfatter del av Vetlandsveien fra Hellerudfaret til og med atkomst til den søndre idrettsplassen til Trasophallen. Området foreslås regulert fra byggeområde for offentlig bygning skole (atomst), offentlig trafikkområde (vei, gang-/sykkelvei/fortau, annet veiareal) og friområde til felles avkjørsel. Størrelsen på friområdet som foreslås omregulert utgjør 197 m²

Natur- og ressursgrunnlaget

Naturområdet mellom Vetlandsveien og Hellerudveien opprettholdes som i dag.

Landskap

Landskapet og vegetasjonen/grønnstrukturen mellom Vetlandsveien og Hellerudveien opprettholdes som i dag.

Verneinteresser

Det er ikke registrert verneinteresser i reguleringsområdet.

Miljøfaglige forhold

Trafikkstøy

Den regulerte atkomstveien til Trasophallen fjernes fra planområdet og trafikkstøyen som denne ville ha påført omgivelsene forsvinner. Ifølge reguleringsbeskrivelsen fra 26.9.2001 var det ikke behov for skjermingstiltak langs atkomstveien.

Planforslaget vil imidlertid endre forholdene i både Vetlandsveien og Hellerudfaret. Under ellers like forhold vil en dobling av trafikkmengden medføre at det ekvivalente støynivået øker med ca. 3 dBA, dvs. en merkbar endring i lydnivået.

Trafikkforhold

Atkomst, varelevering

Nye Trasophallen og Godlia skole vil få kjøreatkomst fra Vetlandsveien som foreslås regulert til felles avkjørsel syd for Hellerudfaret. Vetlandsveien stenges med bom eller annet fysisk tiltak nord for Vetlandsfaret som i dag.

Planforslaget innebærer at varelevering og annen trafikk til/fra Trasophallen må benytte Vetlandsveien nord for Trasophallen. Trafikken vil fordele seg på henholdsvis Hellerudfaret og Vetlandsveien nord til Hellerudveien (Ytre Ringvei).

Trafikkutredning

Som vedlegg til reguleringsplanen for Nye Trasophallen, vedtatt 26.9.2001, var det utarbeidet en trafikkanalyse datert februar 2000. Data fra denne analysen er benyttet i beskrivelsen om trafikkforhold.

Ifølge trafikkanalysen vil andelen som reiser med bil til idrettshallene på Trasop avhenge av størrelsen til hallenes omland. Desto større hall, desto bedre blir idrettstilbudet og dermed omlandet til hallen. Med økt avstand til hallen vil andelen som reiser med bil øke. Som eksempel på trafikkbildet ved Trasophallen er det utført beregninger av biltrafikk til/fra den opprinnelige hallen og den nye storhallen ved forskjellige anledninger. Det er skilt mellom daglig bruk og publikumsrettede arrangementer. I beregningene er det forutsatt et gjennomsnittlig bilbelegg på 2,1 personer pr. bil. Vi tar forbehold om at trafikkbildet ikke er fullstendig da varetransport, ansattes bruk av bil samt annen biltrafikk til/fra hallen før kl. 17 på virkedag ikke er medregnet.

• Daglig bruk

Beregningene av biltrafikk til/fra Trasophallen er utført for den tid på døgnet da hallen antas åpen for idrettslag, bedriftsidrettslag og publikum, dvs. når skolebarn og ungdom normalt ikke benytter hallen.

Den "gamle" hallen kan ikke deles inn i mindre enheter og antas derfor benyttet av ett brukerparti pr. tidsrom. Tidsrommet kan variere, men i beregningene er 1 time benyttet. Det tilsier at 5 partier kan benytte hallen mellom ca. kl. 17 og ca. kl. 22. Et parti antas å bestå av mellom 10 og 50 personer. Vanligvis 20-30 personer.

Storhallen kan deles inn i flere enheter. I beregningene er det regnet med at hallen deles inn i tre flater og tre saler til for eksempel styrketrening/aerobic. Dvs. at 6 partier kan benytte hallen samtidig. Med de samme forutsetninger som ovenfor vil 30 partier kunne benytte storhallen mellom ca. kl. 17 og ca. kl. 22.

Daglig bruk	"Gammel" hall	"Gammel" hall + storhall
Andel som reiser med bil	40 %	70 %
Antall samtidige brukere, personer	20-30	140-210
Trafikk til/fra hallen pr. tidsrom, biler	10	120
Sum trafikk til/fra hallen kl. 17-22, biler	50	600

Ved daglig bruk kan det i forhold til dagens situasjon, bli mer enn en tidobling av trafikken til/fra Trasophallen.

- Publikumsrettede arrangementer

Innen hvert nivå (junior, senior etc.) i hver idrett er det en sammenheng mellom antall tilskuere ved kampene og hyppigheten av kampene. Det er derfor foretatt beregninger av tre ulike frekvenser på tilskuerantall.

En gang i uken	"Gammel" hall	"Gammel" hall + storhall
Andel som reiser med bil	50 %	70 %
Antall samtidige tilskuere, personer	50	1000
Trafikk til/fra hallen, biler	25	670

En gang i måneden	"Gammel" hall	"Gammel" hall + storhall
Andel som reiser med bil	50 %	75 %
Antall samtidige tilskuere, personer	100	1500
Trafikk til/fra hallen, biler	50	1070

To ganger i året	"Gammel" hall	"Gammel" hall + storhall
Andel som reiser med bil	60 %	80 %
Antall samtidige tilskuere, personer	300	2000
Trafikk til/fra hallen, biler	170	1525

Ukentlige arrangementer kan medføre en trafikkøkning på ca. 10 % i forhold til daglig bruk. Større arrangementer som tiltrekker mange mennesker kan medføre en vesentlig økning av trafikken i forhold til daglig bruk.

Trafikkbelastning

Ifølge beregningene ovenfor kan det gjennomsnittlige trafikkvolumet til/fra Nye Trasophallen bli vel 600 biler pr. døgn mot ca. 50 biler pr. døgn før utbyggingen. Ut over det vil det månedlig oppstå trafikktopper på nær det dobbelte av vanlig døgntrafikk til/fra hallen.

Trafikken til/fra hallen vil fordele seg på Hellerudfaret og Vetlandsveien nord til Ytre Ringvei. Det er antatt at 25 % vil belaste Hellerudfaret og 75 % Vetlandsveien nordover.

I Hellerudfaret er det i dag 22 boenheter. Omregnet til turproduksjon tilsvarer 22 boenheter ca. 120 bilreiser pr. døgn. I Vetlandsveien er det i dag 29 boenheter. Turproduksjonen er her beregnet til ca. 160 bilreiser pr. døgn. Følgende trafikkbilde kan dermed skisseres:

Trafikk i Hellerudfaret	Med "gammel" hall	Med "gammel" hall + storhall
Egenproduksjon	120	120
Til/fra Trasophallen	10	150
Sum biler	130	270

Trafikk i Vetlandsveien	Med "gammel" hall	Med "gammel" hall + storhall
Egenproduksjon	160	160
Til/fra Trasophallen	40	460
Sum biler	200	620

Ifølge beregningene vil Nye Trasophallen kunne medføre at trafikkbelastningen fordobles i Hellerudfaret og tredobles i Vetlandsveien.

Trafikkavvikling

Trafikkveksten til/fra Trasophallen vil i stor grad komme utenom rushtiden og det vil da være tilstrekkelig kapasitet i kryssene med Hellerudveien. I perioder før og etter et stort arrangement vil det kunne oppstå avviklingsproblemer både på lokalveinettet og i kryssene med Hellerudveien.

Ved større arrangementer må det påregnes trafikkdirigering fra arrangør for å unngå parkering på lokalveinettet og oppstuvning, køer, ved parkeringsplassene. Det vises til uttalelse fra Brann- og redningsetaten som påpeker at ved en eventuell omregulering av Vetlandsveien 45 må ikke atkomsten til naboeiendommene for brann- og redningsetatens utrykningskjøretøy hindres.

Parkering

Parkeringsnormer for næring og offentlig formål i Oslo, vedtatt 17.3.2004, angir 0,1 - 0,5 parkeringsplasser pr. 10 tilskuer for idrettsanlegg utenfor sentrum og den tette byen. Dette er et lavere normtall i forhold til forrige reguleringsbehandling. Med en tribunekapasitet i den nye hallen på 2000 plasser og en tilskuerkapasitet i den gamle hallen på 360, tilsier veiledende norm et parkeringsbehov på 24 - 118 parkeringsplasser. Parkeringsnormen tar imidlertid et forbehold om at den store variasjonen i idrettsanleggenes tilstrømming av utøvere og tilskuere tilsier at disse i stor grad må underlegges særskilt vurdering fra sak til sak.

I reguleringsbestemmelsene for "Ny idrettshall på Trasop" fremgår at ved større arrangementer kan grusbanen syd for eksisterende hall og asfaltert bane øst for eksisterende hall benyttes til parkering. Illustrasjonsplanen viser at den asfalterte banen har 61 parkeringsplasser og grusbanen 183 parkeringsplasser. Totalt vil idrettshallen dermed kunne tilrettelegge for 369 parkeringsplasser. Dette tilsvarer ca. 1,6 plasser pr. 10 tilskuer.

Ifølge reguleringsplanen for "Ny idrettshall på Trasop" var det beregnet et daglig behov for 120 parkeringsplasser. På illustrasjonsplanen var det vist 125 permanente parkeringsplasser på området ved inngangen til hallen til dekning av det daglige behovet. Beregningene er omhandlet i trafikkanalysen og baserer seg på de samme forutsetninger som omtalt i avsnittet om trafikkforhold.

Daglig bruk	"Gammel" hall	"Gammel" hall + storhall
Andel som reiser med bil	40 %	70 %
Antall samtidige brukere, personer	20-30	140-210
Trafikk til hallen før et parti, biler	5	60
Summen av trafikk til/fra hallen(e) mellom partiene, biler	10	120
Parkeringsbehov, antall plasser	10	120

På tilsvarende måte kan parkeringsbehovet estimeres for publikumsrettede arrangementer. Det vises til avsnittet om trafikkforhold.

En gang i uken	"Gammel" hall	"Gammel" hall + storhall
Andel som reiser med bil	50 %	70 %
Antall samtidige tilskuere, personer	50	1000
Trafikk til hallen(e), biler	12	335
Parkeringsbehov, antall plasser	12	335

En gang i måneden	"Gammel" hall	"Gammel" hall + storhall
Andel som reiser med bil	50%	75%
Antall samtidige tilskuere, personer	100	1500
Trafikk til hallen(e), biler	25	535
Parkeringsbehov, antall plasser	25	535

To ganger i året	"Gammel" hall	"Gammel" hall + storhall
Andel som reiser med bil	60%	80%
Antall samtidige tilskuere, personer	300	2000
Trafikk til hallen(e), biler	85	760
Parkeringsbehov, antall plasser	85	760

Ved bruk av reserveplassene vil man ifølge beregningene ha tilstrekkelig parkeringskapasitet til de fleste arrangementene i Trasophallen. I snitt vil man en gang hver måned få et underskudd på

parkeringsplasser. Dette problemet må arrangør løse ved for eksempel å inngå avtale om bruk av skolegårdene til Godlia og Trasop skoler.

Trafikksikkerhet

Risikoen for personskadeulykker varierer mye mellom ulike veityper og trafikkmiljøer. Det er vanlig å beskrive risikoen som en funksjon av registrerte ulykker og trafikkmengde. Under ellers like forhold vil antall personskadeulykker øke med ca. 80 % når trafikkmengden øker med 100 % (Trafikksikkerhetshåndboka TØI 1997).

Planforslaget kan innebære at sannsynligheten for personskadeulykker vil øke med ca. 80 % i Hellerudfaret og ca. 160 % i Vetlandsveien. Selv om trafikkmengdene er relativt moderate og antallet ulykker i dag er lavt eller fraværende, vil likevel trafikksikkerheten på lokalveiene bli vesentlig dårligere.

Høy risiko for trafikkulykker på lokalveier, boligveier, kan skyldes at veiene har mange konflikt-punkter (avkjørsler til eiendommene), at veiene er uoversiktlige pga. parkerte biler og barns opphold og lek i veiene. En blanding av lokaltrafikk og fremmedtrafikk forverrer situasjonen og øker ulykkesrisikoen på denne type veier.

Trafikktelling

Høsten 2006 ble det gjennomført kontinuerlige trafikktelling i en uke i henholdsvis Hellerudfaret og Vetlandsveien ved Trasophallen. Tellingene ble utført med RADAR49, et apparat som registrerer kjøretøy time for time over døgnet fordelt på begge kjøreretninger. Resultatet av tellingene er vist i kapittel 10.



Foto: Telleapparat montert på lysmast i Vetlandsveien nord for Trasophallen

I uke 38 ble det til sammen tallet 5219 kjøretøy i Hellerudfaret. Størst timetrafikk ble registrert tirsdag kl. 16-17 med 141 kjt/time. Gjennomsnittlig virkedøgntrafikk mandag-fredag (VDT) ble registrert til 848 kjt/døgn. Gjennomsnittlig døgntrafikk (ÅDT 2006) er beregnet til 700 kjt/døgn.

I uke 42 ble det til sammen tallet 8090 kjøretøy i Vetlandsveien ved Trasophallen. Størst timetrafikk ble registrert torsdag kl. 08-09 med 214 kjt/time. Gjennomsnittlig virkedøgntrafikk mandag-fredag (VDT) ble registrert til 1328 kjt/døgn. Gjennomsnittlig døgntrafikk (ÅDT 2006) er beregnet til 1100 kjt/døgn.

I begge veiene er trafikkb belastningen høy i timene kl. 07-09 og kl. 15-21:

	kl. 07-09	kl. 15-21
Hellerudfaret	129 kjt – 15,2 % av VDT	493 kjt – 58,2 % av VDT
Vetlandsveien	264 kjt – 19,9 % av VDT	776 kjt – 58,5 % av VDT

Den relativt høye trafikkbelastningen om morgenen skyldes sannsynligvis transport av barn til skolene.

I trafikkanalysen ble det beregnet at trafikken til/fra hallen kunne bli 600 biler i tidsrommet kl. 17-22. Tellingene i Vetlandsveien i uke 42 i år viser at det i snitt (mandag-torsdag) var 598 kjøretøy-passeringer i det samme tidsrommet.

Tellingene viser videre at det er en større andel trafikanter som kjører Hellerudfaret enn tidligere antatt. I trafikkanalysen var det antatt at 150 kjørende til/fra hallen ville belaste Hellerudfaret i tidsrommet kl. 17-22. I følge tellingene ble det i snitt (mandag-torsdag) registrert 391 kjt. i Hellerudfaret i det samme tidsrommet.

Risiko- og sårbarhet

Det er ikke registrert forhold som omfattes av dette temaet i planområdet.

Sosial infrastruktur

Planforslaget endrer ikke eksisterende forhold som omfattes av dette temaet.

Teknisk infrastruktur

Planforslaget medfører ingen endringer av eksisterende forhold som omfattes av dette temaet.

Barns interesser

Planforslaget tilrettelegger for at dagens bruk av skogområdet syd for Trasop skole opprettholdes.

Vetlandsveien og Hellerudfaret er boligveier og skoleveier.

For barn bosatt i Vetlandsveien syd for Trasophallen innebærer planforslaget ingen endringer av dagens situasjon på skoleveiene.

For barn bosatt i Vetlandsveien nord for Trasophallen og i Hellerudfaret vil planforslaget medføre vesentlig dårligere forhold både i boligområdet og på skoleveien enn tidligere.

8. KONSEKVENSER AV FORSLAGET

Overordnede planer og mål

Rikspolitiske retningslinjer (RPR) for å ivareta barn og unges interesser i planleggingen, har overordnede målsetninger om bl.a. trafiksikkerhet og prioritering av barn og unges interesser. Temaet anses å være hovedårsaken til at det gjeldende reguleringsplan foreslås omregulert. Det vises til omtale under avsnittet om barns interesser.

Natur- og ressursgrunnlaget

Planens arealbruk er mindre enn gjeldende reguleringsplan fordi området syd for Trasop skole foreslås tilbakeført reguleringen før 26.9.2001.

Planforslaget medfører ingen nevneverdige konsekvenser for friluftslivet. Forbindelsen til marka var ivaretatt i gjeldende plan og endres ikke.

Landskap

Landskapet mellom Vetlandsveien og Hellerudveien forblir som i dag fordi området syd for Trasop skole foreslås tilbakeført reguleringen før 26.9.2001.

Verneinteresser

Det er ukjent for forslagsstiller at eksisterende kulturmiljø blir berørt, verken av gjeldende plan eller forslaget til omregulering. Merknaden om berøring av husmannsplassen Trasopbråten er tatt opp med Byantikvaren. Tilbakemeldingen fra Byantikvaren er at Trasopbråten ikke er registrert som kulturminne. Restene etter husmannsplassen ble ikke berørt av den regulerte atkomstveien.

Miljøfaglige forhold

Planforslaget vil bety et bedre miljø for Trasop skole ved at skolen ikke blir omkranset av veier på tre sider. Utearealene syd for skolen vil forbli uberørte som i dag.

Miljøet ved Godlia skole, i Vetlandsveien nord for Trasophallen og i Hellerudfaret vil derimot bli forringet fordi all trafikk til/fra Nye Trasophallen vil belaste dette området.

Den regulerte atkomstveien til idrettshallen berører ikke bekkedrag eller våtmark slik det er hevdet i merknad til oppstart av reguleringssaken. Dette kan bekreftes av Vann- og avløpsetaten.

Ifølge reguleringsbeskrivelsen fra 26.9.2001 var det ikke behov for støyskjerming langs atkomstveien i gjeldende reguleringsplan. Planforslaget vil imidlertid endre forholdene i både Vetlandsveien og Hellerudfaret. Flere bolighus i Vetlandsveien ligger 10 m fra veiens senterlinje eller nærmere. For disse vil støynivået øke med 7-8 dBA ved husfasade, dvs. en fordobling av lydnivået i forhold til i dag. Støynivåene ved husfasader 10 m fra veimidte i Vetlandsveien kan bli ca. 56-57 dBA med de trafikkvolumer som er beregnet. Miljøverndepartementets retningslinjer T-8/79 stiller krav om skjerming ved støynivå utendørs ved bolig på 55-60 dBA. Det kan dermed ikke utelukkes at planforslaget kan få til følge at eiendommene i Vetlandsveien må støyskjermes. Planforslaget vurderes derfor som dårligere enn gjeldende plan.

Trafikkforhold

Planforslaget innebærer at varelevering og all annen trafikk til/fra Trasophallen må benytte Vetlandsveien nord for Trasophallen. Trafikken vil fordele seg på henholdsvis Hellerudfaret og Vetlandsveien nord til Hellerudveien (Ytre Ringvei).

Ved daglig bruk kan det i forhold til dagens situasjon, bli mer enn en tidobling av trafikken til/fra Nye Trasophallen. Ukentlige arrangementer kan medføre en ytterligere trafikkøkning på ca. 10 %. Ved større arrangementer som tiltrekker mange mennesker kan trafikken bli ytterligere fordoblet.

Ifølge beregninger vil Nye Trasophallen kunne medføre at trafikkbelastningen fordobles i Hellerudfaret og tredobles i Vetlandsveien. Dette vurderes som negativt i forhold til gjeldende plan.

Trafikkveksten til/fra Trasophallen vil i stor grad komme utenom rushtiden og det vil da være tilstrekkelig kapasitet i kryssene med Hellerudveien. I perioder før og etter et stort arrangement vil det kunne oppstå avviklingsproblemer både på lokalveinettet og i kryssene med Hellerudveien.

Ved større arrangementer må det påregnes trafikkdirigering fra arrangør for å unngå parkering på lokalveinettet og oppstuvning, køer, ved parkeringsplassene. Det vises til uttalelse fra Brann- og redningsetaten som påpeker at ved en eventuell omregulering av Vetlandsveien 45 (Nye Trasophallen) må ikke atkomsten til naboeiendommene for brann- og redningsetatens utrykningskjøretøy hindres.

Parkering

Ifølge reguleringsplanen for "Ny idrettshall på Trasop" var det beregnet et daglig behov for 120 parkeringsplasser. På illustrasjonsplanen var det vist 125 permanente parkeringsplasser på området ved inngangen til hallen til dekning av det daglige behovet.

Ved bruk av reserveplassene som inngår i reguleringsplanen for "Ny idrettshall på Trasop" vil man ifølge beregningene ha tilstrekkelig parkeringskapasitet til de fleste arrangementene i Trasophallen. I snitt vil man hver måned få et underskudd på parkeringsplasser. Dette problemet må arrangør løse ved for eksempel å inngå avtale om bruk av skolegårdene til Godlia og Trasop skoler.

Trafikksikkerhet

Planforslaget kan innebære at sannsynligheten for personskadeulykker vil øke med ca. 80 % i Hellerudfaret og ca. 160 % i Vetlandsveien. Selv om trafikkmengdene er relativt moderate og antallet ulykker i dag er lavt eller fraværende, vil likevel trafikksikkerheten på disse lokalveiene bli vesentlig dårligere.

Hellerudfaret er regulert 7,5 meter bred uten fortau. Det er direkte avkjørsler til eiendommene langs veien og det er parkerte biler i veien. I uke 38 i år ble det registrert mer enn 900 kjøretøypasseringer i døgnet i Hellerudfaret. Høy risiko for trafikkulykker på lokalveier, boligveier, kan skyldes at veiene har mange konfliktpunkter (avkjørsler til eiendommene), at veiene er uoversiktlige pga. parkerte biler og barns opphold og lek i veiene. En blanding av lokaltrafikk og fremmedtrafikk forverrer situasjonen og øker ulykkesrisikoen på denne type veier.

Trasop skole har opplyst at ca. 85 elever bor i området Vetlandsveien syd for skolen, Solbergliveien, Vetlandsfaret og Oppsaltoppen. Disse må krysse den regulerte nye atkomstveien til Trasophallen. Skolen påpeker at planforslaget vil opprettholde dagens trygge skolevei for disse elevene. For elever til Godlia skole som er bosatt syd for Trasophallen vil ikke planforslaget medføre endringer i trafikksikkerheten på skoleveien. I gjeldende reguleringsplan er det vist separat g/s-vei langs vestsiden av Vetlandsveien frem til skolen.

Planforslaget må vurderes som klart dårligere enn gjeldende plan. Dette skyldes ikke minst at biltrafikken til Nye Trasophallen i stor grad vil foregå på tidspunkter av døgnet da barn og unge er hjemme i nærmiljøet, ved Vetlandsveien nord for Trasophallen og i Hellerudfaret.

Risiko- og sårbarhet

Det er ikke registrert forhold i planområdet som kan relateres til dette plantemaet.

Sosial infrastruktur

Det offentlige servicetilbudet er styrket fordi nåværende idrettshall er utbygget til storhall. Det ble gitt midlertidig dispensasjon til bruk av storhallen 14.6.2005. For den sosiale infrastruktur for øvrig, skole, skolefritidsordning (SFO), kollektivtrafikk o.a. medfører planforslaget ingen endringer.

Teknisk infrastruktur

Planforslaget medfører ingen endringer av eksisterende forhold som omfattes av dette temaet.

Barns interesser

Den regulerte atkomstveien til Trasophallen er plassert nær ballbanen syd for Trasop skole og gjennom et skogområde som det hevdes blir brukt som lekeområde for barn og ungdom. Planforslaget tilrettelegger for at dagens bruk av disse arealene opprettholdes.

Vetlandsveien og Hellerudfaret er boligveier og skoleveier. Godlia skole har atkomst fra Vetlandsveien. Ifølge Nordre Hellerud borettslag bor det rundt 100 barn fra 0-18 år langs de to veiene. En mer enn tidobling av trafikken til/fra Trasophallen i forhold til i dag vil belaste de to veiene og oppfattes som svært negativt for barn og unge. I forhold til barns interesser vurderes den regulerte atkomstveien som mer trafikksikker enn planforslaget.

Rikspolitiske retningslinjer angir at barn har begrenset aksjonsradius og ikke forutsetninger for å mestre kompliserte trafikksituasjoner. Det er derfor svært viktig med trafikksikre arealer og ferdselsårer. Dette var en av hovedgrunnene til at det ble regulert ny direkte atkomst fra Hellerudveien i 2001.

Grusbanen ved Trasop skole berøres ikke av den regulerte atkomstveien. Det gjør heller ikke lekeapparatene som er etablert på utsiden av skolebygningen. Mellom arealer som er tilrettelagt for barns aktiviteter og atkomstveien er det regulert gang- og sykkelvei som en buffersone. Sett i forhold til at det er store skog- og friområder vest for Vetlandsveien og øst for Hellerudveien, vurderes atkomstveiens arealbehov syd for skolen som et marginalt inngrep i barns lekeområde. En kan ikke se at dette inngrepet har større negative virkninger for barns interesser enn det planforslaget vil påføre barn og unge i Vetlandsveien og Hellerudfaret.

Universell utforming

Tiltaket medfører ingen konsekvenser for funksjonshemmede.

Juridiske forhold

Planforslaget er en oppfølging av at det ble gitt midlertidig dispensasjon fra gjeldende reguleringsbestemmelser med hensyn til atkomst til idrettshallen 14.6.2005. Dette skyldes at idrettshallen var ferdig utbygget før forslaget om omregulering ble fremlagt til formell behandling i bystyret. Dispensasjonen gjelder inntil ny plan er vedtatt.

Interessemotsetninger

Det har eksistert interessemotsetninger i lokalområdet vedr. atkomstløsning til den nye storhallen helt siden oppstart av reguleringsplanen for Nye Trasophallen ble varslet i 1999. Skoleetaten protesterte mot atkomstveien syd for Trasop skole, men ble ikke hørt da reguleringsplanen ble enstemmig vedtatt i 2001.

Interessemotsetningene er primært mellom FAU ved Trasop skole på den ene side og beboere i Hellerudfaret, Vetlandsveien og FAU ved Godlia skole på den annen side. Interesse motsetningene fremgår av innkomne forhåndsuttalelser.

Andre forhold

Planforslaget medfører en betydelig besparelse i forhold til gjeldende plan. Forutsatt at planforslaget ikke utløser avbøtende tiltak på lokalveiene, kan besparelsen utgjøre ca. 3,5 mill.kroner.

9. TIDLIGERE POLITISKE VEDTAK

Bystyret behandlet reguleringsplan og reguleringsbestemmelser for Vetlandsveien 45, gnr. 144 bnr. 1 m.fl., ny idrettshall på Trasop, alternativ 1 storhall, i møte 26/09/2001 sak 407.

Votering:

Byutviklingskomitéens innstilling, unntatt reguleringsbestemmelsenes § 8, ble enstemmig vedtatt.

Byutviklingskomitéens innstilling, reguleringsbestemmelsenes § 8, ble vedtatt mot 6 stemmer.

10. VEDLEGG

NORCONSULT AS

26.10.06

UKETEL54.xls

MASKINELL TRAFIKKTELLING

STED: VETLANDSVEIEN V/ TRASOPHALLEN

RETNING: Sum begge retninger UKENR: 42

TIDSROM: Onsdag 13. - onsdag 25. okt. 2006

KL	MANDAG	TIRS	ONS	TORS	SNITT MA-TO	%	FRE	%	LØR	%	SØN	%
00-01	1	2	1	1	1	0,09	0	0,00	2	0,32	6	0,72
01-02	1	0	0	0	0	0,02	0	0,00	0	0,00	2	0,24
02-03	0	0	0	0	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	0,24
03-04	3	0	0	1	1	0,07	1	0,09	0	0,00	0	0,00
04-05	0	1	0	1	1	0,04	0	0,00	0	0,00	1	0,12
05-06	1	1	0	2	1	0,07	2	0,19	0	0,00	0	0,00
06-07	5	4	2	4	4	0,27	3	0,28	0	0,00	0	0,00
07-08	61	94	80	71	77	5,48	66	6,26	1	0,16	0	0,00
08-09	193	156	177	214	185	13,25	207	19,62	5	0,81	3	0,36
09-10	20	37	30	32	30	2,13	22	2,09	38	6,16	53	6,38
10-11	22	15	17	19	18	1,31	15	1,42	64	10,37	51	6,14
11-12	19	19	22	27	22	1,56	23	2,18	56	9,08	90	10,83
12-13	12	22	28	31	23	1,66	29	2,75	32	5,19	63	7,58
13-14	39	33	52	47	43	3,06	73	6,92	116	18,80	104	12,52
14-15	45	66	50	55	54	3,87	70	6,64	70	11,35	89	10,71
15-16	122	130	103	121	119	8,52	129	12,23	60	9,72	100	12,03
16-17	205	157	206	156	181	12,96	162	15,36	46	7,46	103	12,39
17-18	147	146	161	178	158	11,31	96	9,10	42	6,81	70	8,42
18-19	117	134	163	182	149	10,67	60	5,69	25	4,05	42	5,05
19-20	86	124	152	180	131	9,34	41	3,89	11	1,78	34	4,09
20-21	85	102	91	141	105	7,50	25	2,37	21	3,40	11	1,32
21-22	53	39	48	81	55	3,96	21	1,99	14	2,27	3	0,36
22-23	31	20	27	45	31	2,20	6	0,57	7	1,13	4	0,48
23-24	12	8	4	14	10	0,68	4	0,38	7	1,13	0	0,00
SUM	1280	1310	1414	1583	1397		1055		617		831	

UKEVARIASJON (prosent av ukedøgn):

111 113 122 137 91 53 72

ANDEL AV DØGNTRAFIKK (man-torsdag):

Kl.07-09+kl.15-17 40,20 % Kl.07-09+kl.11-13+kl.15-17 43,42 %

UKESUM:

8090

UKEDØGN:

1156

VIRKEDØGN (man-fredag):

1328

STØRSTE TIMETRAFIKK:

Torsdag 214 biler/time

Variasjonsmønster	1	2	3	4	5	6	7	Merknad
DAG-varians	207	259	197	459	788	917	976	STØRST betydning s2-verdier x 10
TIME-varians	704	983	1134	1123	1099	1084	1673	
ADT	1060	1101	1122	1133	1229	1328	1675	

VALGT MØNSTER = 1 = Samleveg med arbeidsretter

(velges på grunnlag av LAVESTE variansverdier og kjennskap til lokalt reisemønster)

ÅRSDØGNTRAFIKK 2006 = 1100 kjøretøyer

NORCONSULT AS

26.09.06

UKETEL 54 ds

MASKINELL TRAFIKKTELLING

STED: HELLERUDFARET

RETNING: Sum begge retninger UKENR: 38

TIDSROM: Fredag 15. - fredag 22. sept. 2006

KL.					SNITT							
	MANDAG	TIRS	ONS	TORS	MA-TO	%	FRE	%	LØR	%	SØN	%
00-01	1	1	1	0	1	0,08	1	0,17	1	0,23	0	0,00
01-02	1	1	1	3	2	0,16	1	0,17	1	0,23	4	0,74
02-03	1	1	1	1	1	0,11	0	0,00	5	1,15	1	0,18
03-04	0	0	0	0	0	0,00	1	0,17	1	0,23	0	0,00
04-05	1	0	2	0	1	0,08	1	0,17	2	0,46	3	0,55
05-06	0	3	1	2	2	0,16	0	0,00	2	0,46	0	0,00
06-07	5	7	6	8	7	0,71	8	1,38	1	0,23	1	0,18
07-08	48	63	61	69	60	6,58	39	6,71	4	0,92	2	0,37
08-09	79	59	72	89	75	8,17	66	11,36	6	1,38	11	2,03
09-10	16	29	17	30	23	2,51	57	9,81	9	2,07	20	3,68
10-11	12	10	13	13	12	1,31	12	2,07	25	5,76	23	4,24
11-12	20	24	15	19	20	2,13	11	1,89	32	7,37	51	9,39
12-13	20	17	19	24	20	2,19	31	5,34	58	13,36	44	8,10
13-14	29	31	31	22	28	3,09	29	4,99	61	14,06	55	10,13
14-15	35	34	45	50	41	4,48	38	6,54	48	11,06	41	7,55
15-16	69	81	69	73	73	7,98	61	10,50	52	11,98	66	12,15
16-17	135	141	138	108	131	14,26	64	11,02	34	7,83	64	11,79
17-18	83	121	98	91	98	10,73	52	8,95	25	5,76	54	9,94
18-19	86	111	113	78	97	10,60	46	7,92	22	5,07	33	6,08
19-20	92	84	114	93	96	10,46	25	4,30	18	4,15	39	7,18
20-21	48	54	61	62	56	6,15	15	2,58	13	3,00	14	2,58
21-22	47	27	57	45	44	4,81	13	2,24	9	2,07	11	2,03
22-23	21	24	14	40	25	2,70	6	1,03	4	0,92	3	0,55
23-24	8	5	5	2	5	0,55	4	0,69	1	0,23	3	0,55
SUM	857	928	954	922	915		581		434		543	

UKEVARIASJON (prosent av ukedøgn):

115 124 128 124 78 58 73

ANDEL AV DØGNTRAFIKK (man-torsdag):

Kl.07-09+kl.15-17 36,98 % Kl.07-09+kl.11-13+kl.15-17 41,30 %

UKESUM:

5219

UKEDØGN:

746

VIRKEDØGN (man-fredag):

848

STØRSTE TIMETRAFIKK:

Tirsdag 141 biler/time

Variasjonsmønster	1	2	3	4	5	6	7	Merknad
DAG-varians	282	341	270	521	916	956	1105	STØRST betydning
TIME-varians	358	635	774	661	702	595	1092	s2-verdier x 10
ADT	684	697	697	690	697	769	847	

VALGT MØNSTER = 1 = Samleveg med arbeidsreiser

(velges på grunnlag av LAVESTE variansverdier og kjennskap til lokalt reiseimønster)

ÅRSDØGNTRAFIKK 2006 = 700 kjøretøyer

FORHÅNDSUTTALELSER

Vedlegg: 1
Forhåndsuttalelser – side 1 av 22

Atkomst til ny Trasophall

Oslo kommune
Helse- og velferdsetaten

Norconsult AS
22 NOV. 2004

Norconsult AS
v/ Finn O. Blakstad
Vestfjordgt 4
1338 SANDVIKA

Deres ref: 3613200/veg2004
Vår ref: 200402817-2
Saksnavn: Kjell Sandaa
Dato: 17. november 2004
Arkivkode: 269.1

Saksbehandler helsevesen: Gunhild Lunde 23 48 31 16
Saksbehandler forretnings: Gina Mikalson 23 48 31 22
Saksbehandler soy og innlednings: Erling Rimsdahl 23 48 31 07
Saksbehandler etablering og nærmiljø: Dag Ylvi 23 48 31 23
Saksbehandler vann: Tone Høyester 23 48 31 29

OMREGULERING AV ATKOMST TIL NYE TRASOPHALLEN VETLANDSVEIEN 45

HØRINGSUTTALELSE

Helse- og velferdsetaten viser til brev datert 25. oktober 2004.
Nedenfor har vi gitt kommentarer og innspill til planen innenfor våre fagfelt.

Helse- og velferdsetaten uttaler seg som helsefagstjenesten i kommunens §1-4, pålegger helsefagstjenesten, gjennom råd og uttalelser, å medvirke til at helsemessige hensyn blir ivarettatt i andre offentlige organers planlegging.

Sammenheng:

Ifølge tilsendt kunngjøring om arbeid med reguleringsplan skal reguleringsarbeidet utføres med sikte på å benytte eksisterende veinett. Samtidig vises en skisse der det er tegnet inn ny veiforbindelse på en korridor i et grønnområde sør for Trasop skole. Den tilsendte kunngjøringen er derfor uklar. Dersom reguleringsarbeidet tar sikte på å benytte eksisterende veinett har vi ingen innvendinger til det, men dersom reguleringsforslaget tar sikte på å bygge veien på grønnområdet sør for skolen er vi svært kritiske.

Ved terengingregulering gjelder kap. 2. Opprydding i forurensnet grunn ved bygge- og gravearbeider i forurensningsforskriften.

Bestemmelser om anlegg for håndtering av overvann bør nedfelles i reguleringsbestemmelsene.

Planen berører ikke forhold som er av betydning for luftkvalitet.

Vi har ingen bemerkninger vedrørende støyforhold.



Helse- og velferdsetaten	Besøksadresse Stensgate 1D	Postadresse Postboks 30 Sentrum 0101 OSLO	Telefon: 23 48 30 00 Telefax: 23 48 30 99 Org.nr. 986 597 093
--------------------------	-------------------------------	---	---

Rekreasjon og nærmiljø

Ifølge tilsendt kunngjøring om arbeid med reguleringsplan skal reguleringsarbeidet utføres med sikte på å benytte eksisterende veinett. Samtidig vises en skisse der det er tegnet inn ny veiforbindelse på en korridor i et grønnområde sør for Trasop skole. Den tilsendte kunngjøringen er derfor uklar. Dersom reguleringsarbeidet tar sikte på å benytte eksisterende veinett har vi ingen innvendinger til det. Dersom reguleringsforslaget tar sikte på å bygge veien på grønnområdet sør for skolen har vi følgende innvendinger:

Skolen vil miste svært verdifulle lekeområder. Planinitiativet berører et grønnområde mellom Ytre Ringvei og Vetlandsveien. På Grønn plakat for byggesonen, temakart for rekreasjon, lek, friluftsliv og idrett er området avmerket som kategori 2; "Områder med store verdier". Planinitiativet vil føre til at det blir bygget vei over området. Dette vil ikke bare redusere grønnområdets areal, men vil også føre til at opplevelseskvaliteten og bruksverdien knyttet til grønnområdet blir vesentlig forringet. Veien vil skille skolen fra grønnområde. Dette fører til at skolebarna ikke kan bruke grønnområdet i skoletid. Skolen har heller ikke tilgang til andre grønnområder med lignende kvaliteter. Ifølge nyere norsk forskning er det svært viktig for barns lek og utvikling at skolen har tilgang til naturlige områder som barna kan bruke i friminuttene og i undervisningen. Flere forskere argumenterer for større innslag av grønt på skolens uteareal, og spesielt for områder med skog. Skolen sør for den planlagte veien utgjør med andre ord en svært stor ressurs som skolen i realiteten vil miste om planforslaget settes ut i livet. Den foreslåtte veiforbindelsen vil derfor få store negative konsekvenser for barns oppvekstvilkår.

Skolen er leke- og rekreasjonsområde for beboere

Skolen sør for den foreslåtte veiforbindelsen er viktig leke og rekreasjonsområde for beboere i området. Veien vil redusere grønnområdets areal og skille det fra ballbanen ved skolen. Grønnområdets verdi for lek og rekreasjon vil derfor bli vesentlig redusert som følge av veien. Dette er svært uheldig for trivsel og oppvekstmiljø i området.

Grønn turveiforbindelse

På Grønn plakat for byggesonen er strekningen mellom Vetlandsveien, Ytre Ringvei og videre til marka merket av som område med behov for bedre turveiforbindelse. Områdene ved Godlia og Hellerud er merket av som "Områder med underdekning på tilgjengelig turterreng". Det er derfor viktig å ivareta og bedre turveiforbindelsen ut i marka for disse delene av byen. Planforslaget vil føre til at grønnområdet sør for skolen får redusert verdi som grønn turveiforbindelse. Veien vil trolig bli et så vesentlig inngrep at mange opplevelseskvaliteter knyttet til grønnområdet vil gå tapt, og vil dermed bli mindre attraktiv å bruke. Veien vil dessuten i seg selv fungere som en ny barriere, og vil også slik redusere tilgjengeligheten til marka.

Konsekvenser for lek, rekreasjon og friluftsliv

Konsekvensen av planforslaget vil etter vår vurdering være svært negative for tilgangen til gode områder for rekreasjon og lek. Skolen vil miste tilgangen til et svært verdifullt lekeområde. Det samme gjelder barn og voksne i blokkene sør for grønnområdet langs

¹ Oslo kommune 1997; Grønn plakat for byggesonen. Blar for miljørettet beboers og næringsmiddelutvalg
² Schmidt, L. 2004; Skolegården, jungle eller luftegård. En studie av nærmiljøanlegg, barn og fysisk aktivitet i skolegården
³ Lingsheim, G. 1995; Skolegården – barns miljø. Instituttet for lærerutdanning og lærerutvikling, Akershus
Fjorteth, Ingun 1995; Fysisk miljø og sansomotorisk stimulering: forsknings- og utviklingsarbeid med barn i naturen. Koppesving 45 1995, side 2 – 4

Trafikall2817

1.

Vellandscen. Helse- og velferdsetaten mener at dette er svært uheldig for barn i området sine oppvekstvilkår. Planforslaget vil også føre til at den grønne forbindelsen mellom byen og marka blir dårligere og reduserer mulighetene til å opparbeide en grunn turveitrasse. Helse- og velferdsetaten mener at utlempene av planforslaget er klart større enn den bedringen av tilgjengeligheten til Traspophallen som planforslaget vil føre til. Vi anbefaler derfor at det utredes andre alternativer for å bedre tilgjengeligheten til idrettshallen.

Forurensset grunn

Registretrening

Helse- og velferdsetaten har per i dag ingen informasjon om påviste grunnforurensninger eller opplysninger om tidligere eller eksisterende virksomheter med potensiale for forurensning til grunnen, inntatt planområdet. Vi gjør allikevel oppmerksom på at dersom forurennsede masser påtreffes, skal arbeidene stoppes og forurennsingsmyndighet varsles.

Terrensinngrep

Dersom prosjektet innebærer terrenngrep gjelder kap. 2. *Opprydding i forurensset grunn ved bygge- og gravearbeider i forurennsingsforskriften*. Dette innebærer at tiltakshaver skal vurdere om det er forurensset grunn i området der et terrenngrep er planlagt gjennomført. Dersom det er grunn til å tro at det er forurensset grunn i området, skal tiltakshaver sørges for at det blir utført nødvendige undersøkelser for å få kartlagt omfanget og betydningen av eventuell forurensning i grunnen.

Vann

Overvann

Av hensyn til blant annet badevannskvaliteten i elvene og fjorden bør overvann ikke belaste avløpsnettet, men håndteres lokalt. Mange harde flater i byen bidrar til rask avrenningsstopper ved store nedbørsmengder. Dette skaper enkelte steder kapasitetsproblemer på avløpsnettet, med påfølgende forurennsende utslipp til vassdrag og til fjorden. Naturlig infiltrasjon bidrar til et sunt vannkretsløp, og kan virke flombegrensende. Anlegg for håndtering av overvann kan f. eks utformes slik at det blir et miljøskapende element i området. Dette bør nedfelles i reguleringsbestemmelsene.

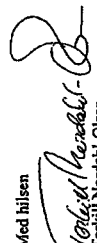
Luftkvalitet

Planen berører ikke forhold som er av betydning for luftkvalitet.

Støyforhold

Vi har ingen bemerkninger vedrørende støyforhold.

Med hilsen


Torodd Nordahl-Olsen
avdelingsdirektør


Kjell Sandaa
avdelingsjef

Kopli: Bydel Østensjø og Plan- og bygningsetaten

* Fastsatt av Miljøverndepartementet 01.06.2004 med virkning fra 01.07.2004.

Trashtall2817

Trasop skoles FAU
Hellerudveien 63
0762 Oslo

Norconsult AS
Vestfjordgaten 4
1338 Sandvika

Deres ref. Finn O. Blakstad

Vt.ref. BNP/red

Oslo, 18. november 2004

Ad omregulering av atkomst til nye Trasophallen

FAU ved Trasop skole ser svært positivt på at det nå settes i gang et omreguleringsarbeid med sikte på å bruke det eksisterende veinettet som vanlig atkomst til den nye hallen.

Helt siden veien ble regulert inn, har vi protestert mot at atkomsten skulle legges gjennom skolebarnas lekeområde. Vi er av den oppfatning at eksisterende veinett vil kunne ta den trafikkøkningen som eventuelt kommer når disse tilrettelegges for dette.

For å understreke vår motstand mot veien slik den er innregulert, har foreldrene ved Trasop skole underskrevet et opprop. Disse underskriftene følger herved, og vi ber om at disse følger saken videre i prosessen.

Mvh

Trasop skoles FAU

Børre Normann Pedersen
Børre Normann Pedersen
Leder

Rune Damm
Rune Damm

Kopi til

Trasop Skole
Frluftsetaten

Norconsult AS
24 NOV. 2004

2.

Sjøl til ny vei forbi skolen!

Oppropet er laget for å overbevise politikere og saksbehandlere i kommunen om at vi foreldre ved Trasop skole fortsatt er sterkt imot den innregulerte veien som går tvers igjennom 6-åringenes flotteste lekeområde.

Klatretrærne og akemulighetene om vinteren vil forsvinne hvis veien kommer slik den fremstår i reguleringsplanen. Trasop FAU har foreløpig klart å forhindre at veien blir påbegynt, men vi er på ingen måte sikre på at veien ikke kommer.

Nå trenger vi din underskrift for å vise myndighetene at foreldrene ved Trasop ikke gir seg!

Skriv under og send den videre til den neste på kasselista! Når lista er full leveres den til kontoret.

Trasop FAU

Opprop!

Foreldrene ved Trasop skole ønsker ikke at lekeområdet for skolebarna ved 6-årsbygget skal bli til bilvei! De undertegnede krever at Oslo kommune finner en annen løsning for adkomsten til den nye Trasophallen.

	Klasse:	7/7
Steen Frøland		
Mette Christof		
Kristin Westand		
Thor Haugenstrøten		
Anne Frøland		
André Westand		
Jenny Thølle		
Willebrand		

Opprop!

Foreldrene ved Trasop skole ønsker ikke at lekeområdet for skolebarna ved 6-årsbygget skal bli til bilvei! De undertegnede krever at Oslo kommune finner en annen løsning for adkomsten til den nye Trasophallen.

	Klasse:	7/3
Nise Strøm		
Bouletina Robina		Hege Stein Haslum
Carsten J. Enger		Musarat Nasreen
Carsten Fiksdal		Astrid Østby
Marin G. Johansen		Thach Haan
P. Sten		Stenlax Hansen
Dagmar Rognes		Stein Kvåle
Sevåg		Saila Vikstrøm
Brend Funn		Jorpa Olsen
Hæli Brødøl		Bente A. Nilsen
Toril Gjellu		Marja
Kathrine Ommar		Lina Hanin
Marja		
Harald Høy		
Enk Smellkjen		

Opprop!

Foreldrene ved Trasop skole ønsker ikke at lekeområdet for skolebarna ved 6-årsbygget skal bli til bilvei! De undertegnede krever at Oslo kommune finner en annen løsning for adkomsten til den nye Trasophallen.

	Klasse:	SA
Jonas Gløde Neland		
Jonas Neland		Karen Olsen
Regine Neland		Regine Neland
Anne Egg		Kjell Walgreen ist
Grete Vold		Ellen Vold
Arvid Hovengen		Vilhelm Hovengen
Per Sørensen		Per Sørensen
Grethe Pothaugen		Inger Mørch
John Hovengen		Trude Solvang
Olav Hovengen		
Joe Kungu		
Jonas Karsen		
Ketil Børstad		
Heidi Myre		
Jonas H. Børstad		

Opprop!

Foreldrene ved Trasop skole ønsker ikke at lekeområdet for skolebarna ved 6-årsbygget skal bli til bilvei! De undertegnede krever at Oslo kommune finner en annen løsning for adkomsten til den nye Trasophallen.

2.

	Klasse:	5B
Mantekilde		
Knut Hovengen		
Jonas Hovengen		
Heidi Hovengen		
Lillian Hovengen		
Rikke Hovengen		
Heidi Hovengen		
Jonas Hovengen		
Heidi Hovengen		
Camilla Hovengen		
Heidi Hovengen		
Kristin Hovengen		
Amund Hovengen		

Opprop!

Foreldrene ved Trasop skole ønsker ikke at lekeområdet for skolebarna ved 6-årsbygget skal bli til bilvei! De undertegnede krever at Oslo kommune finner en annen løsning for adkomsten til den nye Trasophallen.

	Klasse:	4B
Dani Olsen	Hilde J. Astrup	
Torhild Bjørnsrud		
Monica Wigen		
Ann-Evy M. Løvås		
Ruben Løvås		
Nora Fager		
Grete Løvås		
Leck Solhaug Olsen		
Ellen Tordang		
Hilde Christensen		
Knut Spanner		
Linnea S. Evensen		
Bert Rød		
Jan Bull Løvås		

Opprop!

Foreldrene ved Trasop skole ønsker ikke at lekeområdet for skolebarna ved 6-årsbygget skal bli til bilvei! De undertegnede krever at Oslo kommune finner en annen løsning for adkomsten til den nye Trasophallen.

2.

	Klasse:	4C
Bente Olsen		
Svenne Olsen		
Christine E. Løvås		
Torodd Bjørnsrud		
Monica Bakkha		
Ann-Grethe Østvang		
Ole Fredriksen		
Eva Møller		
Petter Møller		
Monica E. Løvås		
Linnea S. Strand		
Knut Ole Løvås		
Monica E. Løvås		
Vibeke Kristoffersen		

[illegible]

Opprop!

Foreldrene ved Trasop skole ønsker ikke at lekeområdet for skolebarna ved 6-årsbygget skal bli til bilvei! De undertegnede krever at Oslo kommune finner en annen løsning for adkomsten til den nye Trasophallen.

	Klasse:
1B	
Liv Hilde Brinkeland	Hilde Brinkeland
Kristin Brøndstad	Rune Brøndstad
Anja Anne Nilsen	A.-K. Martinussen
Ingrid Henningsen	T. Øst
Marie Kristine	Frederik W. Seel
Mette Marie Dahl	Harvann Jørgensen
Stine Dahl	Stein Jørgensen
Alle Olsen	Olav Kvern
Perle Haeritzsen	Antkild Eskum Kjel
Grete Walderhaug	Therese Sandness
Inger Walderhaug	Eva Solberg
Teje Skovsholt	Monika Kober
Anette Dyrud	Walter G. M.
Olav V. Kristensen	Kjell Jørgensen

Opprop!

Foreldrene ved Trasop skole ønsker ikke at lekeområdet for skolebarna ved 6-årsbygget skal bli til bilvei! De undertegnede krever at Oslo kommune finner en annen løsning for adkomsten til den nye Trasophallen.

2.

	Klasse:
1C	
Esger Lund	Musavat Næss
Gudrun Haugdal	Veronica Elden
William Dale Flussen	
Terje Flussen	
Sandra Brønsen	
Frederik W. Seel	
Egon Jørgensen	
Elizabeth Holm	
Elizabeth Holm	
Vigdis W. Prendt	
Jane Andersen	
Wendy Brønsen	
Radegund T.	
Steinar Simonsen	
Karin Seiersen	
Gry Mohr	
Per Brønsen	

Norconsult AS
23 NOV. 2004

Godlia skoles FAU

Godlia skoles FAU

Godlia skoles FAU
Vetlandsveien 45
0671 Oslo

Oslo 19.11.04

3.

Norconsult AS
Vestfjordgaten 4
1338 SANDVIKA

Vi håper nå på en grundig gjennomgang og vurdering av saken med vektlegging på allerede utarbeidede reguleringsplaner og begrunnelsen for disse, samt på vår protest som setter fokus på det aller viktigste; nemlig en adkomstvei til Trasophallen som er til minst mulig fare og øyelse for beboerne og skolebarna i området.

Vennligst hilsen

Godlia FAU ved:

Harald Stensrud

Harald Stensrud
leder

Protest mot varsel om omregulering av adkomst til nye Trasophallen.

FAU ved Godlia skole protesterer herved mot forslaget om å benytte eksisterende veier som adkomst til den nye Trasophallen.

Vi i FAU ved Godlia skole har kommet til at det beste alternativet for adkomst til den nye Trasophallen er etablering av ny trasé for Trasop skole som reguler pr. 03.10.2001.

For å presisere vårt syn:

Vetlandsveien må stenges rett sør for ny trasé slik at Vetlandsveien ikke kan benyttes som adkomst vei fra sør. Vetlandsveien må også stenges rett sør for Hellerudfaret slik at Vetlandsveien heller ikke kan benyttes som adkomstvei fra nord. Den eneste adkomst til Trasophallen og Godlia skole blir da via den nye traséen i hilt til reguleringsplanen.

Begrunnelse:

Trafikken til den nye Trasophallen vil være størst på kveldstid og i helgene, noe som gjør at vi vil skjeerne beboerne, dvs hjemmene til barna ved vår skole, mest mulig. Trafikken utenfor skolen vår vil også bli redusert ved denne løsningen da ikke hele Vetlandsveien fra nord vil bli benyttet til adkomst.

Ved å bygge den nye traséen vil færrest mulig beboere bli berørt av trafikken til og fra hallen. Beboerne skal også ha blitt lovet ny trasé tilsvarende nevnte løsning da vedtaket om utbygging av den nye Trasophallen ble gjort i 2001.

Vi som er kjent med og bruker det eksisterende veinettet vet hvilke belastninger det er i dag, spesielt på vinterstid med parkerte biler langs veiene uten fortau og dårlig bryting. En økning av trafikken på disse veier vil forringe dramatisk bokvaliteten og leikområdet for beboerne.

Dessuten vil en tilbaketrekking av vedtatt regulering være med på å svekke tilliten til politikere generelt. FAU vil understreke at etableringen av den nye Trasophallen er sett på som svært positivt for vårt område og ser frem til at våre barn kan kunne benytte denne i skole og fritids aktiviteter. Samtidig er vi svært bekymret hvis ikke den store økningen av trafikken til området blir behandlet seriøst. Det å snu i en slik sak som Oslo kommune nå gjør, virker useriøst og vil ikke fremme samarbeidet fremover. Vi har vært i kontakt med flere berørte parter i området og det virker som at de aller fleste beboere er like opprørte som vi i FAU.

Godlia skoles FAU 04/05

Godlia skoles FAU 04/05



Norconsult AS
25 NOV. 2004

Norconsult AS
v/ Finn Blakstad
Vestfjordgaten 4
1338 Sandvika

Deres ref: 199605952-36
Vår ref (saksnr.): 04/728
Salgsbakt: Kristine Tveitnes
Arbidskode: 512.1
Date: 22.11.2004

Vedr. varsel om omregulering av atkomst til nye Trasopphallen

Det vises til brev datert 25.10.2004. Planområdet omfatter området som i dag er regulert til atkomstvei til nye Trasopphallen, dvs. del av Vellandsveien og Hellenudveien samt en korridor syd for Trasop skole. Hensikten med planarbeidet er ifølge Blakstad i Norconsult å tilbakeføre den regulerte veien syd for skolen til friområde, og omregulere den regulerte veien på vestsiden av skolen til gangvei.

Reguleringsarbeidet utføres med sikte på at eksisterende veinett i området skal benyttes som atkomst til den nye Trasopphallen.

Innledning

Undervisningsbygg Oslo KF har som oppgave blant annet å ivareta et godt skoleanlegg og fysisk miljø i samarbeid med Utdanningssektoren (tidligere Skolesektoren), som i tillegg har ansvar for å ivareta barn, utdannings- og oppvekstmiljø. Dette innebærer at enhver reguleringsakt blir interessant, enten ved mulige miljøkonsekvenser eller ved endringer i elevall. Med hjemmel i pkt. 4 i RPR for å styrke barn og unges interesser i planarbeidet, vedtatt ved kongelig resolusjon 01.09.1989, kreves disse konsekvensene uredet i reguleringsaksen.

Skolekapasitet

Området sør for skolen tilbakeføres til friområde, men området vest for skolen omreguleres til offentlig trafikkmiljø-gangvei. Planforlaget medfører ingen økning i biltrafikk.

Undervisningsbygg Oslo KF har ingen merknader til planforlaget.

Anleggsperiode

Det forventes at det vil bli tatt hensyn til skoler og skoleveier i anleggsperioden. Undervisningsbygg Oslo KF ber om at det samarbeides med de berørte skolene om helse-, miljø- og sikkerhetstiltak mens området er under utbygging, slik at skoleveiene rammes i minst mulig grad.

Med vennlig hilsen
Thor Torp
utviklingssekt

Kristine Tveitnes
reguleringsarkitekt

Kopi: Trasop skole

Undervisningsbygg Oslo KF
- et foretak i Oslo kommune
www.undervisningsbygg.oslo.kommune.no
e-post: postmottak@ub.oslo.kommune.no

Postadresse: Pb 6472 Eftersend
0405 Oslo
Besøksadresse: Fredrik Schjervei 2
0463 Oslo
Tlf: 23 06 09 70
Faks: 23 06 09 98
Org.nr: 984 070 659
Bnk: 6004067027



Oslo kommune
Brann- og redningsetaten
Brannforebyggende avdeling

Norconsult AS
Finn O. Blakstad
Vestfjordgaten 4
1338 SANDVIKA

Deres ref: 3613200Veg 2004/
varslingsbrev i.doc
Vår ref. (saksnr.): 200300192-19
Saksbehandler: Veronica Stensrud
Date: 23.11.2004
Arbidskode: 542.3

UTTALELSE TIL VARSEL OM OMRREGULERING AV ATKOMST TIL NYE TRASOPPHALLEN, VETLANDSVEIEN 45

Vi har mottatt varsel om omregulering av atkomst til nye Trasopphallen datert 25.10.04.

Området må utføres slik at Oslo brann- og redningsetat har tilfredstillende atkomst til byggene og tilstrekkelig mengde sløkkevann, jf § 7-28 i Teknisk forskrift til Plan og bygningseksplisjonen 1997. Ved en eventuell omregulering av Vellandsveien 45 må ikke atkomsten til naboeiendommene for brann- og redningsetatens utrykningskjøretøy hindres.

For øvrig har Oslo brann- og redningsetat ingen innvendinger til varselet om omregulering.

Med hilsen
Brannforebyggende avdeling
Seksjon fariig gods og byggesak

Morten Engmann
funq. seksjonsleder

Veronica Stensrud
Veronica Stensrud
teknisk brannmester



Brann- og redningsetaten
Brannforebyggende avdeling

Postadresse: Avne Gashopp plass 1
0179 OSLO
Telfon: 23 46 08 00
Telfon: 23 46 08 01
Org.nr: 984 070 659
Bnk: 6004067027

NORCONSULT AS

22 NOV. 2004



FYLKESMANNEN I OSLO OG AKERSHUS
Miljøvernavdelingen

Norconsult a/s
Vestfoldgaten 4
1338 Sandvika

Deres ref.: Deres dato: Vår ref.: Saltsenhedler: Dato: Vegard Ness

UTTALELSE - VARSEL OM IGANGSATT OMREGULERING AV ATKOMST TIL NYE TRASOPHALLEN

Viser til deres brev av 25.10.2004.

Reguleringsarbeidet utføres med sikte på at eksisterende veinett skal benyttes som varig atkomst til Nye Trasophallen.

Kommunen er lokal planmyndighet og har ansvar for å følge opp nasjonal og regional miljøvernpolitikk gjennom sin planlegging etter plan- og bygningsloven. Miljøvernavdelingens rolle i planprosessen er først og fremst å formidle overordnet politikk innenfor våre fagområder gjennom faglige råd og merknader. Ved behandling av enkelt saker har vi også en rolle i å påse at den overordnede politikken blir fulgt opp.

Temaer som lokale støyforhold, luftforurensning fra biltrafikk, barn og unges interesser i planlegging, tilgjengelighet til lek- og friområder, og universal tilgjengelighet vil være sentrale å vurdere.

Miljøvernavdelingen forutsetter at det legges vekt på å komme frem til avbøtende tiltak som reduserer eventuelle lokale miljøproblemer som følge av tiltaket.

Med hilsen

[Signature]
Vegard Ness
seksjonsjef

[Signature]
Vegard Ness
rådgiver

Postboks 8111 Dep 0032 OSLO
Besøksadresse: Torshovveien 12
Inngang Østtusen
Telefon: 22 00 35 00
Telefax: 22 00 36 58
Internett: www.fylkesmannen.no/tilo/akrshus
Saltsenhedler: Vegard Ness
Direkte telefon: 22 00 36 45
E-post: postmottak@fms.no
Organisator: NO 974 761 319

Nordre Hellerud borettslag,
OBOS, Postboks 6666,
St. Olavs plass 0129 Oslo

Norconsult AS
v/ Finn O. Blakstad
Vestfoldgt. 4, 1338 Sandvika

Protest mot varsel om omregulering av atkomstvei til nye Trasophallen

Høsten 2001 vedtok bystyret i Oslo å bygge en ny storhall ved Trasop. Det ble satt som forutsetning at det ble etablert en egen atkomstvei til hallen. Vedtaket var enstemmig og i tråd med innstillingen fra Plan- og bygningsetaten. I reguleringsbestemmelsene ble det også lagt inn en forutsetning om at den nye hallen ikke kan tas i bruk før det "offentlige trafikkområdet" er opparbeidet.

Beslutningen om en egen atkomstvei ble tatt ut fra en erkjennelse av at biltrafikken til en storhall ikke kunne belastes boligveiene. Miljøet for beboerne langs veiene ville bli sterkt forringet. Trafikkintensiteten ville også bli redusert. Denne vurderingen ble delt av faginstanser som Sanferdselssetaten og Plan- og bygningsetaten, samt bydelene Østenga og Hellerud. Planforlaget som ble lagt fram for bystyret hadde også et alternativ med en mindre flerbrukshall, hvor eksisterende veinett kunne brukes. Det alternativet så bystyret bort fra.

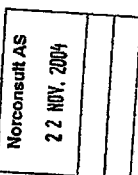
Grundlig utredning

Da faginstansene, byrådet og bystyret skulle foreta sitt valg, ble hensynet til trafikkbelastningen for nærmiljøet vurdert opp mot ulempene ved å legge atkomstveien sør for Trasop skole. Man var selvstendig klar over at plasseringen av veien til en viss grad ville berøre skolens lekearealer utenfor skoleområdet. En totalvurdering endte altså opp med at ulempene ved en egen atkomstvei var langt mindre enn den belastningen det ville være for nærmiljøet om trafikken til storhallen skulle ledes gjennom Vellandsveien og Hellerudfaret, altså midt gjennom Nordre Hellerud borettslag.

Prosessten som ledet fram til det enstemmige bystyrevedtaket i 2001, startet opp allerede midt på 90-tallet. Alle berørte parter, også FAU ved Trasop skole, benyttet seg av retten til å påvirke utfallet av denne demokratiske prosessen. Saken er grundig utredet og belyst på alle mulige måter, slik det sømmer seg i forkant av en politisk behandling.

Mot faglige råd

Det var derfor mildt sagt en overraskelse at byrådet overkjørte sitt eget og bystyrets enstemmige vedtak ved å diktere idrett og bad til å starte en prosess for omregulering av den



vedtatte atkomsten til nye Trasophallen. Formålet med omreguleringen er å bruke det eksisterende veinettet som varig atkomst til Trasophallen; altså det etikk motsatte av hva bystyret vedtok i 2001. Så vidt Nordre Hellerud borettslag har brakt i erfaring, er både Plan- og bygningsetaten og Sanferdselssetaten motstående av en slik løsning. Dette fremgår blant annet av notat fra Byrådsavdeling for miljø og samferdsel til bystyrets organer så sent som 14. mai 2003.

Ingen nye momenter

Vi kan ikke se, selv etter gjentatte forsøk på å frikte byrådet ut med begrunnelsen for omreguleringen, at det foreligger noen nye momenter i saken som skulle rettferdiggjøre en ny behandling. Det lengste man strækker seg til er på "helhetsvurdering" og hensynet til "grøntarealer". Dette hensynet, i parentes bemærket, var vel også til stede i perioden 1995 til 2001! Heller ikke idrett og bad, som er ansvarlig utbygger, kan trekke fram noen nye momenter som tidligere ikke er vurdert.

Bare fraværet av nye momenter burde være tilstrekkelig til å avvise hele omreguleringsaken. Denne snuoperasjonen fra byrådets side setter tilfjell til politikere og den demokratiske prosessen på prøve. For oss fortøner det seg om byrådet bare har lært av FAU ved Trasop skole og helt konsekvent sett bort fra et enstemmig bystyrevedtak, egne faginstansers uttalelser og hensynet til bomiljøet. Nordre Hellerud borettslag har invitert til en dialog, men det eneste svaret ble altså et varsel om å belaste det eksisterende veinettet.

Det eneste tilleggsmomentet som har dukket opp, er at det nå bygges en kunstgressbane på "poltten" ved Godlia skole. Ved siden av åkt støy, vil det ytterligere øke tilstrømmingen og trafikken til området. Det er et klart argument for å opprettholde den nåværende reguleringen med en egen atkomst til Trasophallen.

Oslos største hall

Siden situasjonsbeskrivelsen stort sett er den samme, gjelder tidligere argumentasjon fortsatt. Den nye og gamle Trasophallen, sammen med det øvrige idrettsanlegget, vil generere stor trafikk inn og ut av området på ettermiddagene og kveldene, samt i helgene. Til sammenligning kan det opplyses at kapasiteten vil bli større enn i Ekkebergshallen. Trasop vil bli Oslos største hall, etter det vi kjenner til. Med fire håndballbaner, arealer for styrketrening og kampsport, næringsvirksomhet i form av helse- og terapienter og i tillegg kafeteria og kiosk, samt en tilskuerkapasitet på 2000 mennesker, sier det seg selv at trafikkbelastningen på området vil bli enormt.

Et forsiktig anslag tilsier at trafikkøkningen per dag vil komme opp i mer enn 400 biler i tillegg til eksisterende trafikk, som på ettermiddagen også omfatter henning i SFO på Godlia og Trasop skoler. I helgene vil trafikken være stor gjennom hele dagen, og større arrangementer vil kunne trekke tilskutere i hundretalls, for ikke å si 2000, som er tilskuerkapasiteten. Det er tidligere sagt at større arrangementer, som messer og utstillinger og idrettstiltak, vil kunne påregnes et par ganger i året, men det er en illusjon å tro at utnyttelsesgraden ikke vil være større. Ikke minst hensynet til hallens driftsøkonomi tilsier det.

Kammer elevene i fritiden

Hvis det eksisterende veinettet skal brukes som atkomst, vil det også gå ut over elevene ved Godlia og Trasop skoler. Allerede i dag bruker elevene arealene ved hallen og Godlia skole, samt Vellandsveien og Hellerudfaret, flittig på kveldstid og i helgene. Darned vil de også bli

7.

Vølge lek eller liv og helse

Det ryktes at hvis det eksisterende veisystemet skal brukes, må Hellerudfaret opprustes med fortau. Det vil kreve ervervelse – mulig ekspropriasjon – av store deler av borettslagets hager langs veien og flytting av stolpekurser. Dette er selvfølgelig ikke ønsket verken fra de berørte beboeres eller borettslagets side. Verdiforringelsen på eiendommen vil kunne utløse erstatningskrav.

Ved forrige runde ble det luftet å fjerne bommen i Velanderveien og slippe trafikken sørfra gjennom Velanderveien for å fordøle trafikkbelastningen på flere veier. Det skapte sterke reaksjoner fra berørte borettslag på Oppsal og Østlandsveien bydel. Trolig vil det komme samme reaksjoner hvis forslaget dukker opp på nytt.

Alt i alt; den minst dårlige løsningen for atkomst til Trasopshallen synes å være å realisere gjeldende reguleringsplan med en vei sør for Trasop skole. For å sette det på spissen – og det må man kanskje – så handler det om et valg mellom noe reduserte lekemuligheter for barn ved Trasop skole på den ene siden, og liv, helse og trivsel til beboere i området; inklusive 100 barn, på den andre siden.

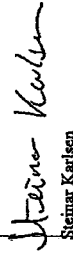
Man kan hevde – og det med stor grad av troverdighet – at det var galt å plassere en så stor hall midt i et område med skole og boliger. Men det var det bystyret ønsket – og i mars neste år står hallen klar.

Ut fra disse kommentarene vil Nordre Hellerud borettslag avvise en omregulering av atkomstvei til nye Trasopshallen.

Som vi har påpekt i tidligere faser av denne saken, står vi selvfølgelig til disposisjon hvis ytterligere informasjon, møter eller kommentarer ønskes. Vi forutsetter at dette brevet følger saken videre.

Med hilsen

Nordre Hellerud borettslag


Steinar Karlsen


Torger Johnsen
for styret

rammet av den økte trafikken. Siden det er få parkeringsplasser ved selve Trasopshallen, vil det også kunne oppstå mer eller mindre parkeringskaos i Velanderveien og Hellerudfaret. Det fremmer ikke trafiksikkerheten.

100 barn bor langs veiene

I den siste tiden har borettslaget – og de andre boligene i området – opplevd en sterk tilvekst av barnfamilier. En del av årsaken til det er nettopp å finne i bystyrets enstemmige vedtak om en egen atkomstvei til Trasopshallen. Det har fristet mange til å investere i boliger og tilbygg i området. I dag finnes det rundt 100 barn fra 0 til 18 år som bor langs Hellerudfaret og Velanderveien. Disse vil få sitt lekeområde, som på barns vis også omfatter veiene, sterkt berørt av trafikken til Trasopshallen. Selv med dagens trafikk, rapporteres det om flere nesten-ulykker.

Støy, forurensning og redusert trafiksikkerhet vil selvfølgelig også være til plage for alle voksne beboere. Trafikken til området vil jo nettopp skje på et tidspunkt man har fri fra arbeid og gjerne vil bruke sine boliger og hager til rekreasjon.

Egen atkomstvei gir best trafikkavvikling

Avviklingen av trafikken til og fra hallen er mest tjent med en egen atkomstvei uten parkeringsadgang. Det vil gi en raskere og mer smertefri trafikkavvikling enn om bilene og bussene må benytte det eksisterende veinettet. Allerede i dag råder det til tider kaos i veiene på vinterstid, og med eventuelle trafikkikingsmessige tiltak som innsnevring vil farbarheten kunne bli ytterligere redusert. Hvis det skulle oppstå brann eller andre farlige situasjoner i Trasopshallen, vil det kunne få katastrofale følger. Dette er forhold som brann- og redningsetaten, samt politiet, bør vurdere nærmere. Vi ser også sterke betenkeligheter med en situasjon hvor frustrerte beboere i området skal dele det samme veisystemet som brukerne av hallen. Man kan derfor ikke se bort fra muligheten for langvarige aksjoner mot trafikken.

Det er selvfølgelig meget leit at Trasop skole ved etablering av den regulerte veien mister tilgangen til et lekeareal rett utenfor skolens område. Det hadde selvfølgelig vært ønskelig at det kunne beholdes. Imidlertid har bystyret bestemt at det skal bygges en stierhall, med de krav det stiller til egen atkomst. Trasop skole har selv vært en pådriver for en halløsning (FAU gikk riktignok inn for en mindre flerbukshall), som de vil bruke til beste for sine elever.

Ubenyttede områder ved Trasop skole

I anstendigheten navn bør det også bemerkes at det knapt finnes noen skole i Oslo som har et bedre nærmiljø for lek og utfoldelse. Selv om det vil forsvinne noen tær rett ved siden av skolen, vil elevene ha Godliaskogen, volleyballbane, to grusbaner, friidrettsbane, slagt skøytebane vinterstid og hele fire innendørs håndballbaner med tiliggende herliggheiter innen nær rekkevidde. Dessuten har Trasop skole et stort ubenyttet område, som tidligere var skolehage. Det burde kunne utnyttes som et lekeareal, til erstatning for det som mistes i skogkanten. Og 50 meter unna – rett over Hellerudveien – ligger hele Østmarka og inviterer til spennende utfordringer for lærere og elever.

Trafikken til Trasopshallen vil dessuten foregå på et tidspunkt hvor det ikke er undervisning. Dermed vil ikke elevene bli plaget av trafikk mens de er i klasserommene eller ute i skolegården. Det burde være fullt mulig å anlegge en atkomstvei som innestikker skolens krav om sikkerhet for barna og som samtidig ivaretar mer generelle, estetiske krav.

Norconsult AS
23 NOV. 2004

8.

Beboere i Hellerudfaret 1-23
v/Øyvind Lund, Hellerudfaret 1, 0672 Oslo. Tlf.p: 22 26 16 99, a: 23 40 42 22.

Norconsult
v/Fin O. Blakstad
Vestfjordgt. 4

1338 Sandvika

Oslo 18.11.2004

Ref: Deres brev/kunngjøring av 25.10.2004

Kopi sendt:
Oslo kommune, byrådsavdeling for byutvikling
Oslo kommune, byrådsavdeling for miljø og samferdsel
Oslo kommune, Plan og bygningsetaten Ref. saksnr. 200311723-8
Oslo kommune, Friluftsetaten
Oslo kommune, Senterdelssetaten
Oslo kommune, Østensjø Bydel

Protest mot instruks fra byrådet om omregulering av ny atkomstvei i forbindelse med bygging av ny Trasophall, Vetlandsveien 45.

I forbindelse med bygging av ny storhall på Trasop har det hele tiden vært en forutsetning at ny atkomstvei skulle opparbeides, og at eksisterende veinett ikke skulle bli belastet med den mertrafikken en slik hall vil medføre. Dette er slått fast i beboermøter med både politikere og kommunale etater tilstede, og i vedtaket om bygging av hallen som ble fattet i bystyret høsten 2001.

Vi viser i den forbindelse til våre brev sendt kommunale etater 5.11.2003 og 11.6.2004 (Det siste vedlegges).

Ingen nye momenter – Likevel instruerer byrådet om omregulering
Så vidt vi er kjent med er det ingen vesentlige nye momenter som er kommet til i saken, og vi stiller oss derfor uforstående til at byrådet nå instruerer en omregulering som tilsier at man går bort fra den vedtatte reguleringen av ny atkomstvei. Videre sies det at eksisterende veinett skal benyttes som vanlig atkomst til ny Trasophall.

Fakta som må tas hensyn til ved Byrådets instruks om omregulering

- Kapasiteten på hallarealet mer enn 4 dobles
 - o Fra dagens ene hall/bane blir det nå 4 håndballbaner.
 - o I tillegg blir det arealer for oppvarming, styrketrening og kampsport.
 - o Det blir ny næringsaktivitet i bygningen i form av helse- og terapiserter

Dette betyr at kapasiteten på det nye anlegget blir større enn Ekebergshallen. Med mer enn 4-dobling av antall brukere vil trafikken trolig øke med mer enn dette, ettersom brukerne i større grad vil fra områder utenfor vår egen bydel.

Protest vedr. omregulering av ny atkomstvei lfm. ny Trasophall
18.11.2004

Side 1/3

- Dette vil gjelde både bedriftsidrett, idrettslag og publikumsarrangementer.
- Trafikkøkningen vil kunne bli mer enn 400 biler pr. dag, inn og ut av området
 - o I tillegg kommer alle publikumsarrangementer som planlegges med hallens kapasitet på 2.000 tilskuere.
 - o Alt dette er økning i forhold til dagens drift, som vil fortsette som før.
 - o Nytt i 2004/2005 er at det nå også anlegges en kunstgressbane med lys i Trasop idrettspark v/Godlia skole, som vil føre til ytterligere økt trafikk.
 - Beboerne i området får redusert livskvalitet og et trafikkfarlig nærmiljø, spesielt barna.
 - o Det er et paradoks at de som skulle få glede av det nye anlegget, barn og ungdom, kanskje blir de største taperne i denne saken.
 - Når de kommer hjem fra skolen, må de bevege seg – og leke, blant en strøm av biler til den nye hallen.
 - Ved ikke å anlegge ny vei forbi Trasop skole blir trafikken gående gjennom tette boligområder mens folk er hjemme.
 - Hadde man holdt seg til løsningen med ny vei, ville denne trafikken gått gjennom et område der det normalt ikke er aktivitet på sen ettermiddag og kveld.
 - o Man kan forstå at Trasop skole vinner noe lekeareal på omregulering, men elevene i skoledistriktet vil tape på:
 - Dårligere trafiksikkerhet i områdene rundt skolen
 - Mindre bevegelsesfrihet i fritiden pga. stor trafikkbelastning på tilkjøringsveiene.
 - Hellerudfaret, som er hovedinnsørsvei fra Ytre ringvei har heller ikke fortau.
 - Parkeringskapasiteten vil bli for liten
 - o Dagens parkeringsplass vil bli for liten. Allerede i dag er parkeringsplassen 30-50% dekket ved daglig treningsaktivitet. Ved helgearrangementer som serietekamp i alderbestemte klasser eller cuper fylles parkeringsplassen helt.
 - o Dagens forslag om å benytte skolegårdene på Trasop og Godlia, samt fotballbaner synes lite gjennomtenkt.
 - Fotballbanene brukes daglig av Oppsal lfs fotballavdeling som teller 700 aktive medlemmer.

Begrunnelsen for instruksen til omregulering skal visstnok være hensynet til grøntareale og lekeområde som forsvinner ved en ny vei.

- Når det gjelder grøntareale har man allerede tatt 6-7 mål av skogområde til ny hall.
- Lekeområde kan man evt. gjenvinne ved å ta i bruk skolehagen bak Trasop skole som har ligget mer eller mindre brakk i mange år.
- 50 meter fra skoleporten har man både Godliaskogen og hele Østmarka til disposisjon for friluftskaktiviteter.
- Ved å ikke bygge ny vei, gir man de ca. 100 barna som bor i nærmiljøet, og de flere hundre som benytter veien til fra trening, musikkøvelser og andre kvelidsaktiviteter p skolen en usikker vei.

Protest vedr. omregulering av ny atkomstvei lfm. ny Trasophall
18.11.2004

Side 2/3

Vi stiller oss uforstående til hele omregulerings-vedtaket, og ber om at ovenstående blir hensyntatt.

Vi ber om å bli holdt informert om videre utvikling i saken.

Med vennlig hilsen
Bjørn G. Lund

Bjørn G. Lund
v/ Øyvind Lund

Følgende medunderskrivere i Hellerudfaret 1-23 stiller seg bak brevetts innhold:

Navn:	Adresse:
Thorbjørn Nymen	Hellerudfaret 3
Bjørn G. Lund	Hellerudfaret 5
Torgeir Østerberg	Hellerudfaret 7
Jens Olsen	Hellerudfaret 11
W. J. W. W. W.	Hellerudfaret 13
Loftodd Halvorsen	Hellerudfaret 15
Jan Arne S. Nansen	Hellerudfaret 17
Sumner, Fungli	Hellerudfaret 21
T. Subramaniam	Hellerudfaret 23

Protokoll vedr. omregulering av ny atkomstvei i m. ny Trasopshall
18.11.2004

Side 3/3

Bebodret i Hellerudfaret 1-23 og Vetlandsveien 19-38
v/Øyvind Lund, Hellerudfaret 1, 0472 Oslo. Tlf: 22 26 16 99, s. 23 40 42 22.

8.

Oslo Kommune
Plan- og bygningsetaten
Boks 364 Sentrum

0102 Oslo

Oslo 11.6.2004

Ref. saknr. 200311723-8

Kopi sendt:
Oslo kommune, Friluftsetaten
Oslo kommune, Samferdselsetaten
Oslo kommune, Østlands Bydel

Uttalelse vedr. Vei- og parkeringsløsning i forbindelse med bygging av ny Trasopshall, Vetlandsveien 45.

Ny atkomstvei fra Hellerudfaret – Støtte til eksisterende reguleringsplan
Vi viser til den pågående bygging av ny idrettshall på Trasop, Gnr. 144 bnr 1 m.fl., og ny atkomstvei som etter det vi forstår er til ny behandling i kommunen.

Som naboer ser vi i fremtiden for oss en 3-4-dobling av trafikken til/fra Trasop idrettspark. Først og fremst ved at det blir ny idrettshall med 3 nye håndballbaner, og andre treningsfasiliteter, samt det faktum at en slik økning medfører flere tilkjørende brukere.

Vi er kjent med at det pga. klager utredes alternative veiløsninger til den vedtatte reguleringsplanen med ny atkomstvei for Trasop skole.

Vi som naboer vil med dette gi vår støtte til den vedtatte reguleringsplanen, og krever at eventuelle løsninger med trafikk gjennom Hellerudfaret/Vetlandsveien (nord for Trasopshallen) ikke blir opprettet, da dette vil medføre en for stor belastning og trafikkikkerhetsfare i dette småhusområdet.

Når det gjelder lekerøylet som går tapt ved Trasop skoles sørside, bør noe av dette kunne kompenseres ved at man for eksempel opparbeider deler av arealet som er avsatt til skolehage på Trasop skole nordside, til leksplass. Startetdelen av dette arealet er ikke i bruk, og har ligget brakk i flere år.

Uttalelse vedr. vei- og trafikkusurmerall ny Trasopshall
11.06.2004

Side 1/4

Parkeringskapasitet rundt Trasop Idrettspark

Etter det vi er gjort kjent med av reguleringsplanen ifm. bygging av ny Traspohall er det ikke planlagt nye/permanente parkeringsplasser. Ved større arrangementer beregner man å bruke Trasp og Godlia skolars skolegårder, samt Trasp og Grusbane.

Vi ser allerede i dag at parkeringsplassen utenfor Traspohallen er full, flere kvelder pr. uke, i nærmest årstid (se illustrasjonsfoto under).

Vi ber derfor om at parkeringsbehovet vurderes på nytt og at ekstra parkeringsplasser opparbeides, for eksempel langs Velandsveien mot skolehagene til Trasop/Godlia/Oppsal. Vi kan vanskelig se at for eksempel Trasop grusbane vil være egnet, da denne er i bruk i daglig hele året til terminfestede kamper og treninger.



Illustrasjonsfoto parkering, mars 2004



Illustrationstato parking juni 2004

Vi ber om en snarlig øklaring i spørgsmålene rundt alkomstvej, trafik- og parkeringsløsning rundt ny Traspahøj, slik at ny alkomstvej kan stå færdig samtidig som man ønsker å ta hallen i bruk om et knapt år. Slik det også er forutsatt i Rammesillaretelsen for byggesprosjektet. Som naboer vil vi ikke akseptere alkomstløsning ved å benytte eksisterende veinett i Hellerudarettvetlandsveien (nord).

Vi ber om å bli holdt informert om videre utvikling i saken.

Med vennlig hilsen
Bjørnøre i Hellrud først 1-21 og Vetlandsveien 19-38

Beberre, Heller
w/ Oyvind Lund

Følgende medunderskrivere stiller seg bak brevetts innhold:

[illegible]

11.06.2004

5.000 - 45

 $(-\infty)$

Navn:	Adresse:	Signatur:
Lasse H. Sørensen	Hellerupsgade 65	Lasse H. Sørensen
Gorm Gørd	Hellerupsgade 65	Gorm Gørd
Gard Botten	Vetlandsv. 26	Gard Botten
Janne Hagen	Vetlandsv. 26	Janne Hagen
Gita von Koch	Hellandsv. 59b	Gita von Koch
Preben Ege	—	Preben Ege
Torvald Giedt	Vetlandsv. 39	Torvald Giedt
Georg Petersen	Vetlandsv. 31	Georg Petersen
Jonas Høstet	Vetlandsv. 38	Jonas Høstet
Signe Larsen	Vetlandsv. 38	Signe Larsen
Anders Larsen	Vetlandsv. 38	Anders Larsen
Julie Siv Bakken	Vetlandsv. 26	Julie Siv Bakken
Willie Hørre	Vetlandsv. 24	Willie Hørre
Ebbe Hørre	—	Ebbe Hørre
Mathilde Hørre	—	Mathilde Hørre
Eva Hørre	—	Eva Hørre
Tom Andersen	Vetlandsv. 29	Tom Andersen
Stein Vølven	Vetlandsv. 27	Stein Vølven
Leif Vølven	Vetlandsv. 28	Leif Vølven
Carl Høngard	—	Carl Høngard
—	Vetlandsv. 37	—
—	Vetlandsv. 36	—
Deide Døge	Vetlandsv. 35	Deide Døge
Emne Larsen	Vetlandsv. 34	Emne Larsen
Christin Fabris	Vetlandsv. 34	Christin Fabris
Valdemar Holten	Vetlandsv. 32	Valdemar Holten
LEIF N. Sørensen	VETLANDSV. 25	LEIF N. Sørensen

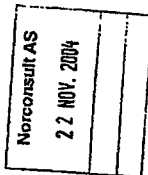
Indtægt vedr. vel- og tilkøbspersoner i Træskov

11.06.2004

Side 3/4 of 4



Norconsult AS
Vestfjordgaten 4
1338 Sandvika



Oslo, 18.11.04

ADKOMSTVEI TIL NYE TRASOPHALLEN

Vi viser til kunning i Aftenposten 27.10.04.

Dessverre ble ikke denne saken registrert hos oss ved behandling av gjeldende reguleringsplan for området. Vi forstår det nå slik at den varslede omregulering betyr at grøntkorridoren mellom Hellerudveien og Vettlandsveien allikevel skal beholdes som friareal, og vi støtter slik regulering med følgende momenter:

Langs markagrensen øst for Hellerudvingen går den søndre delen av Tvetenbecken. Denne forsvinner i området der ny adkomstvei til hallen er tenkt anlagt fra Hellerudveien, og kommer først opp i dagen nord for Trasop skole.

Arbeidet for å gjenopprette og verne Oslos blågrønne korridorer er viktig både fordi store og små vassdrag er en særlig berikelse av landskapsbildet i urbane strøk, men også for å kunne opprettholde og styrke det biologiske mangfoldet. Oslo Elveforums arbeid på dette området er godt støttet i det byøkologiske program som er vedtatt av våre politiske myndigheter. En viktig forutsetning for dette langsiktige arbeidet er at vi fortvengende benytter anledningene til å holde bekketraser åpne slik at bekket senere kan tas opp i dagen. Dette gjelder både små og store vassdrag som nå er lagt i rør.

Vi er derfor glad for at den grønne korridoren vest, sør og sørøst for Trasop skole beholdes slik at bekkeløpet på sikt kan gjenstapes på hele eller deler av denne strekningen.

Samtidig vil vi peke på at den påtenkte veitraseen ville ha ødelagt et kulturmiljø i området; ruinene etter Skoyens gamle husmannsplass. Trasopbråten sør for skolen. En blågrønn korridor forbi dette lille kulturmiljøet, og videre som en naturlig innfallsvei til marka, er noe vi bør ta oss råd til å beholde.

Med vennlig hilsen
Oslo Elveforum

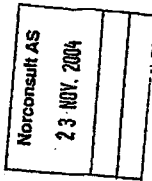
K. S. Sævi Nilsen
Karsten Sævi Nilsen

Kopi : Oslo Kommune, Friluftsetaten
Oslo Kommune, vann- og avløpsetaten
Alnæsveien venner v/Karin Gulichsen
Oslo og Omegn Friluftsråd
Østensjø Historielag v/ Bjørn Lilleeng
Østensjø Friluftsråd v/ Amund Kveim

Oslo Elveforum www.osloelveforum.org Oppnr. 960 330 313
Postadresse: Rosenlundveien 8 B, 1168 Oslo Tel. 22 28 30 13



Norconsult AS
Vestfjordgaten 4
1338 Sandvika



Oslo, 18.11.04

ADKOMSTVEI TIL NYE TRASOPHALLEN

I forbindelse med planlegging av adkomstveien til den nye Trasopshallen registrerer Østensjø Historielag at nok et kulturmiljø i bydelen kan stå i fare for å bli ødelagt. Ruinene etter Trasopbråten vil bli ødelagt av en adkomst-trase fra Hellerudveien. Selv om disse ruinene i seg selv ikke er så prangende, er de viktige sett i en større kulturhistorisk sammenheng. Skøyen hadde i sin tid et stort antall plasser under seg, og det er viktig for ettertiden at ruinene etter disse får stå igjen mest mulig som et viktig budskap fra den tiden. I vår bydel er allerede allfor mange ruiner forsvunnet, bare navnene gjenstår som det eneste minnet.

Østensjø Historielag vil derfor slutte seg til Oslo Elveforums uttalelse om at denne veitraseen ikke må gjennomføres og at vekten legges på å lage en blågrønn korridor forbi ruinene.

Vennlig hilsen

Bjørn Lilleeng
Leder Østensjø Historielag

Nordre Hellerud borettslag,
OBOS, Postboks 6666,
St. Olavs plass 0129 Oslo

Trasop, 03.12.2004

Oslo kommune
Bydelsutvikling-, miljø- og kulturkomiteen
Bydel Østensjø
Postboks 157 Manglerud
0612 Oslo

Tidligere i høst ble det sendt ut et varsel om omregulering av atkomstvei til Trasophallen. Etter våre opplysninger ble dette varselet også sendt denne instansen.

Byrådets siktemål med omreguleringen er å bruke det eksisterende veinettet som varig atkomstvei til Trasophallen. Det er stikk i strid med det enstemmige bystyrevedtaket fra høsten 2001 og alle faginstansers råd.

Som beboere i området kan vi ikke akseptere at det nå legges opp til at trafikken til Oslos største idrettshall, med en kapasitet på 2000 tilskuere, skal gå rett gjennom vårt borettslag. Langs de to aktuelle veiene, Hellerudfaret og Vetlandsveien, bor det rundt 100 barn.

Vi føler derfor et sterkt behov for å rette oppmerksomhet mot det som nå skjer. Hvis trafikken til hallen skal bruke det eksisterende veinettet, vil det innebære en kraftig forringelse av bomiljøet for både barn og unge. I tillegg vil det bety en betydelig trafikkrisiko for barna – både de som bor i området og de som bruker hallen.

Som beboere og borgere i denne byen stolte vi på at en lang og grundig saksbehandling som munnet ut i et enstemmig bystyrevedtak, ville bli respektert av byrådet. Det har likevel valgt å sette vedtaket til side, uten at beboerne i området verken har blitt spurt eller lyttet til.

I dette brevet formidles synspunkter til Nordre Hellerud borettslag og beboere i området. Vi håper at dette er interessant informasjon som kan brukes i høringsinstansens videre befatning med saken. Vi legger også ved uttalelse fra Godlia FAU, som fullt og helt støtter en egen atkomstvei inn til Trasophallen. For ytterligere å understreke nærmiljøets felles holdning i denne saken, legges dessuten ved protestbrevet fra de andre beboerne i området, som ikke tilhører borettslaget.

Nedenfor gjengis protesten fra Nordre Hellerud borettslag til Norconsult, som forbereder reguleringen på vegne av Enhet for idrett og bad:

Protest mot varsel om omregulering av atkomstvei til nye Trasophallen

Høsten 2001 vedtok bystyret i Oslo å bygge en ny storhall ved Trasop. Det ble satt som forutsetning at det ble etablert en egen atkomstvei til hallen. Vedtaket var enstemmig og i tråd med innstillingen fra Plan- og bygningsetaten. I reguleringsbestemmelsene ble det også lagt inn en forutsetning om at den nye hallen ikke kan tas i bruk før det "offentlige trafikkområdet" er opparbeidet.

Beslutningen om en egen adkomstvei ble tatt ut fra en erkjennelse av at biltrafikken til en storhall ikke kunne belastes boligveiene. Miljøet for beboerne langs veiene ville bli sterkt forringet. Trafikksikkerheten ville også bli redusert. Denne vurderingen ble delt av faginstanser som Samferdselsetaten og Plan- og bygningsetaten, samt bydelene Østensjø og Hellerud. Planforslaget som ble lagt fram for bystyret hadde også et alternativ med en mindre flerbrukshall, hvor eksisterende veinett kunne brukes. Det alternativet så bystyret bort fra.

Grundig utredet

Da faginstansene, byrådet og bystyret skulle foreta sitt valg, ble hensynet til trafikkbelastningen for nærmiljøet vurdert opp mot ulempene ved å legge adkomstveien sør for Trasop skole. Man var selvsagt klar over at plasseringen av veien til en viss grad ville berøre skolens lekearealer utenfor skoleområdet. En totalvurdering endte altså opp med at ulempene ved en egen atkomstvei var langt mindre enn den belastningen det ville være for nærmiljøet om trafikken til storhallen skulle ledes gjennom Vetlandsveien og Hellerudfaret; altså midt gjennom Nordre Hellerud borettslag.

Proessen som ledet fram til det enstemmige bystyrevedtaket i 2001, startet opp allerede midt på 90-tallet. Alle berørte parter, også FAU ved Trasop skole, benyttet seg av retten til å påvirke utfallet av denne demokratiske prosessen. Saken er grundig utredet og belyst på alle mulige måter, slik det sømmer seg i forkant av en politisk behandling.

Mot faglige råd

Det var derfor mildt sagt en overraskelse at byrådet overkjørte sitt eget og bystyrets enstemmige vedtak ved å diktere Idrett og bad til å starte en prosess for omregulering av den vedtatte atkomsten til nye Trasophallen. Formålet med omreguleringen er å bruke det eksisterende veinettet som varig atkomst til Trasophallen; altså det stikk motsatte av hva bystyret vektla i 2001. Så vidt Nordre Hellerud borettslag har brakt i erfaring, er både Plan- og bygningsetaten og Samferdselsetaten motstander av en slik løsning. Dette fremgår blant annet av notat fra Byrådsavdeling for miljø og samferdsel til bystyrets organer så sent som 14. mai 2003.

Ingen nye momenter

Vi kan ikke se, selv etter gjentatte forsøk på å fritte byrådet ut med begrunnelsen for omreguleringen, at det foreligger noen nye momenter i saken som skulle rettferdiggjøre en ny behandling. Det lengste man strekker seg til er en "helhetsvurdering" og hensynet til "grøntarealet". Dette hensynet, i parentes bemerket, var vel også til stede i perioden 1995 til 2001! Heller ikke Idrett og bad, som er ansvarlig utbygger, kan trekke fram noen nye momenter som tidligere ikke er vurdert.

Bare fraværet av nye momenter burde være tilstrekkelig til å avvise hele omreguleringssaken. Denne snuoperasjonen fra byrådets side setter tilliten til politikere og den demokratiske prosessen på prøve. For oss fortøner det seg om byrådet bare har lånt øre til FAU ved Trasop skole og helt konsekvent sett bort fra et enstemmig bystyrevedtak, egne faginstansers uttalelser og hensynet til bomiljøet. Nordre Hellerud borettslag har invitert til en dialog, men det eneste svaret ble altså et varsel om å belaste det eksisterende veinettet.

Det eneste tilleggsmomentet som har dukket opp, er at det nå bygges en kunstgressbane på "potitten" ved Godlia skole. Ved siden av økt støy, vil det ytterligere øke tilstrømmingen og trafikken til området. Det er et klart argument for å opprettholde den nåværende reguleringen med en egen atkomst til Trasophallen.

Oslos største hall

Siden situasjonsbeskrivelsen stort sett er den samme, gjelder tidligere argumentasjon fortsatt. Den nye og gamle Trasophallen, sammen med det øvrige idrettsanlegget, vil generere stor trafikk inn og ut av området på ettermiddagene og kveldene, samt i helgene. Til sammenligning kan det opplyses at kapasiteten vil bli større enn i Ekeberghallen. Trasop vil bli Oslos største hall, etter det vi kjenner til. Med fire håndballbaner, arealer for styrketrening og kampsport, næringsvirksomhet i form av helse- og terapiserter og i tillegg kafeteria og kiosk, samt en tilskuerkapasitet på 2000 mennesker, sier det seg selv at trafikkbelastningen på området vil bli enormt.

Et forsiktig anslag tilsier at trafikkkøkningsen per dag vil komme opp i mer enn 400 biler i tillegg til eksisterende trafikk, som på ettermiddagen også omfatter henting i SFO på Godlia og Trasop skoler. I helgene vil trafikken være stor gjennom hele dagen, og større arrangementer vil kunne trekke tilskuere i hundretalls, for ikke å si 2000, som er tilskuerkapasiteten. Det er tidligere sagt at større arrangementer, som messer og utstillinger og idrettsbegivenheter, vil kunne påregnes et par ganger i året, men det er en illusjon å tro at utnyttelsesgraden ikke vil være større. Ikke minst hensynet til hallens driftsøkonomi tilsier det.

Rammer elevene i fritiden

Hvis det eksisterende veinettet skal brukes som atkomst, vil det også gå ut over elever ved Godlia og Trasop skoler. Allerede i dag bruker elevene arealene ved hallen og Godlia skole, samt Vetlandsveien og Hellerudfaret, flittig på kveldstid og i helgene. Dermed vil de også bli rammet av den økte trafikken. Siden det er få parkeringsplasser ved selve Trasophallen, vil det også kunne oppstå mer eller mindre parkeringskaos i Vetlandsveien og Hellerudfaret. Det fremmer ikke trafikksikkerheten.

100 barn bor langs veiene

I den siste tiden har borettslaget – og de andre boligene i området – opplevde en sterk tilvekst av barnefamilier. En del av årsaken til det er nettopp å finne i bystyrets enstemmige vedtak om en egen adkomstvei til Trasophallen. Det har fristet mange til å investere i boliger og tilbygg i området. I dag finnes det rundt 100 barn fra 0 til 18 år som bor langs Hellerudfaret og Vetlandsveien. Disse vil få sitt lekeområde, som på barns vis også omfatter veiene, sterkt berørt av trafikken til Trasophallen. Selv med dagens trafikk, rapporteres det om flere nesten-ulykker.

Støy, forurensning og redusert trafikk sikkerhet vil selvfølgelig også være til plage for alle voksne beboere. Trafikken til området vil jo nettopp skje på et tidspunkt man har fri fra arbeid og gjerne vil bruke sine boliger og hager til rekreasjon.

Egen atkomstvei gir best trafikkavvikling

Avviklingen av trafikken til og fra hallen er mest tjent med en egen atkomstvei uten parkeringsadgang. Det vil gi en raskere og mer smertefri trafikkavvikling enn om bilene og bussene må benytte det eksisterende veinettet. Allerede i dag råder det til tider kaos i veiene på vintertid, og med eventuelle trafiksikringsmessige tiltak som innsnevringer vil farbarheten kunne bli ytterligere redusert. Hvis det skulle oppstå brann eller andre farlige situasjoner i Trasophallen, vil det kunne få katastrofale følger. Dette er forhold som brann- og redningsetaten, samt politiet, bør vurdere nærmere. Vi ser også sterke betenkeligheter med en situasjon hvor frustrerte beboerne i området skal dele det samme veisystemet som brukerne av hallen. Man kan derfor ikke se bort fra muligheten for langvarige aksjoner mot trafikken.

Det er selvfølgelig meget leit at Trasop skole ved etablering av den regulerte veien mister tilgangen til et lekeareal rett utenfor skolens område. Det hadde selvfølgelig vært ønskelig at det kunne beholdes. Imidlertid har bystyret bestemt at det skal bygges en storhall, med de krav det stiller til egen atkomst. Trasop skole har selv vært en pådriver for en halløsning (FAU gikk riktignok inn for en mindre flerbrukshall), som de vil bruke til beste for sine elever.

Ubenyttede områder ved Trasop skole

I anstendighetens navn bør det også bemerkes at det knapt finnes noen skole i Oslo som har et bedre nærmiljø for lek og utfoldelse. Selv om det vil forsvinne noen trær rett ved siden av skolen, vil elevene ha Godliaskogen, volleyballbane, to grusbaner, friidrettsbane, islagt skøytebane vinterstid og hele fire innendørs håndballbaner med tilliggende herligheter innen nær rekkevidde. Dessuten har Trasop skole et stort ubenyttet område, som tidligere var skolehage. Det burde kunne utnyttes som et lekeareale, til erstatning for det som mistes i skogkanten. Og 50 meter unna – rett over Hellerudveien – ligger hele Østmarka og inviterer til spennende utfordringer for lærere og elever.

Trafikken til Trasophallen vil dessuten foregå på et tidspunkt hvor det ikke er undervisning. Dermed vil ikke elevene bli plaget av trafikk mens de er i klasserommene eller ute i skolegården. Det burde være fullt mulig å anlegge en atkomstvei som imøtekommer skolens krav om sikkerhet for barna og som samtidig ivaretar mer generelle, estetiske krav.

Velge lek eller liv og helse

Det ryktes at hvis det eksisterende veisystemet skal brukes, må Hellerudfaret opprustes med fortau. Det vil kreve ervervelse – mulig ekspropriasjon – av store deler av borettslagets hager langs veien og flytting av stolpekurser. Dette er selvfølgelig ikke ønsket verken fra de berørte beboeres eller borettslagets side. Verdiforringelsen på eiendommen vil kunne utløse erstatningssøksmål.

Ved forrige runde ble det luftet å fjerne bommen i Vetlandsveien og slippe trafikken sørfra gjennom Vetlandsfaret for å fordele trafikkbelastningen på flere veier. Det skapte sterke reaksjoner fra berørte borettslag på Oppsal og Østensjø bydel. Trolig vil det komme samme reaksjon hvis forslaget dukker opp på nytt.

- Alt i alt; den minst dårlige løsningen for atkomst til Trasophallen synes å være å realisere gjeldende reguleringsplan med en vei sør for Trasop skole. For å sette det på spissen – og det må man kanskje – så handler det om et valg mellom noe reduserte lekemuligheter for barn ved Trasop skole på den ene siden, og liv, helse og trivsel til beboere i området; inklusive 100 barn, på den andre siden.

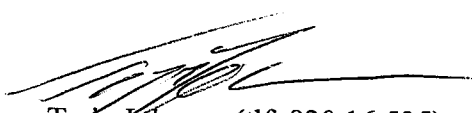
Man kan hevde – og det med stor grad av troverdighet – at det var galt å plassere en så stor hall midt i et område med skole og boliger. Men det var det bystyret ønsket - og i mars neste år står hallen klar.

Ut fra disse kommentarene vil Nordre Hellerud borettslag avvise en omregulering av atkomstvei til nye Trasophallen.

Som vi har påpekt i tidligere faser av denne saken, står vi selvfølgelig til disposisjon hvis ytterligere informasjon, møter eller kommentarer ønskes. Vi forutsetter at dette brevet følger saken videre.

Med hilsen

Nordre Hellerud borettslag


Terje Johnsen (tlf. 920 16 535)
For styret


Steinar Karlsen (tlf. 918 68 053)

Godlia skoles FAU

Godlia skoles FAU
Vetlandsveien 45
0671 Oslo

Oslo 18.11.04

Norconsult AS
Vestfjordgaten 4
1338 SANDVIKA

Protest mot varsel om omregulering av adkomst til nye Trasophallen.

FAU ved Godlia skole **protesterer** herved mot forslaget om å benytte eksisterende veier som adkomst til den nye Trasophallen.

Vi i FAU ved Godlia skole har kommet til at det beste alternativet for adkomst til den nye Trasophallen er etablering av ny trasé sør for Trasop skole som regulert pr. 03.10.2001.

For å presisere vårt syn:

Vetlandsveien må stenges rett sør for ny trasé slik at Vetlandsveien ikke kan benyttes som adkomst vei fra sør. Vetlandsveien må også stenges rett sør for Hellerudfaret slik at Vetlandsveien heller ikke kan benyttes som adkomstvei fra nord. Den eneste adkomst til Trasophallen og Godlia skole blir da via den nye trasén i hht til reguleringsplanen.

Begrunnelse:

Trafikken til den nye Trasophallen vil være størst på kveldstid og i helgene noe som gjør at vi vil skjerme beboerne, dvs hjemmene til barna ved vår skole mest mulig. Trafikken utenfor skolen vår vil også bli redusert ved denne løsningen da ikke hele Vetlandsveien fra nord vil bli benyttet til adkomst.

Ved å bygge den nye traséen vil færrest mulig beboere bli berørt av trafikken til og fra hallen. Beboerne skal også ha blitt lovet ny trasé tilsvarende nevnte løsning da vedtaket om utbygging av den nye Trasophallen ble gjort i 2001.

Vi som er kjent med det eksisterende veinettet vet hvilke belastninger det er i dag, spesielt på vinterstid med parkerte biler langs veiene og dårlig brøyting. En økning av trafikken på disse veier vil forringe bokvaliteten og lekeområdet for beboerne. Dessuten vil en tilbaketrekking av vedtatt regulering være med på å svekke tilliten til politikere generelt. FAU vil understreke at etableringen av den nye Trasophallen er sett på som svært positivt for vårt område og ser frem til at våre barn kan kunne benytte denne i skole og fritids aktiviteter. Samtidig er vi svært bekymret hvis ikke den store økningen av trafikken til området blir behandlet seriøst. Det å snu i en slik sak slik som Oslo kommune nå gjør virker useriøst og vil ikke fremme samarbeidet fremover. Vi har vært i kontakt med flere berørte parter i området og det virker som at de aller fleste beboere er like opprørte som vi i FAU.

Godlia skoles FAU

Vi håper nå på en grundig gjennomgang av saken og vektlegging på allerede utarbeidede reguleringsplaner og begrunnelsen for disse samt at vår protest setter fokus på det viktige, nemlig en mest mulig skjermet adkomst av en stor økning av trafikken i området til beste for beboerne, vår skole og våre barn.

Vennligst hilsen

Godlia FAU ved:

Harald Stensrud
leder

- Beboere i Hellerudfare 1-23
v/Øyvind Lunde, Hellerudfare 1, 0672 Oslo. Tlf.p: 22 26 16 99, a: 23 40 42 22.

**Norconsult
v/Finn O.Blakstad
Vestfjordgt. 4**

1338 Sandvika

Oslo 18.11.2004

Ref: Deres brev/kunngjøring av 25.10.2004

Kopi sendt:

Oslo kommune, byrådsavdeling for byutvikling

Oslo kommune, byrådsavdeling for miljø og samferdsel

Oslo kommune, Plan og bygningsetaten Ref. saksnr. 200311723-8

Oslo kommune, Friluftsetaten

Oslo kommune, Samferdselsetaten

Oslo kommune, Østensjø Bydel

Protest mot instruks fra byrådet om omregulering av ny atkomstvei i forbindelse med bygging av ny Trasophall, Vetlandsveien 45.

I forbindelse med bygging av ny storhall på Trasop har det hele tiden vært en forutsetning at ny atkomstvei skulle opparbeides, og at eksisterende veinett ikke skulle bli belastet med den mertrafikken en slik hall vil medføre. Dette er slått fast i beboermøter med både politikere og kommunale etater tilstede, og i vedtaket om bygging av hallen som ble fattet i bystyret høsten 2001.

Vi viser i den forbindelse til våre brev sendt kommunale etater 5.11.2003 og 11.6.2004 (Det siste vedlegges).

Ingen nye momenter – Likevel instruerer byrådet om omregulering

Så vidt vi er kjent med er det ingen vesentlige nye momenter som er kommet til i saken, og vi stiller oss derfor uforstående til at byrådet nå instruerer en omregulering som tilsier at man går bort fra den vedtatte reguleringen av ny atkomstvei. Videre sies det at eksisterende veinett skal benyttes som varig atkomst til ny Trasophall.

Fakta som må tas hensyn til ved Byrådets instruks om omregulering

- **Kapasiteten på hallarealet mer enn 4 dobles**
 - Fra dagens ene hall/bane blir det nå 4 håndballbaner.
 - I tillegg blir det arealer for oppvarming, styrketrening og kampsport.
 - Det blir ny næringsaktivitet i bygningen i form av helse- og terapiserter

Dette betyr at kapasiteten på det nye anlegget blir **større enn Ekeberghallen**. Med mer enn 4 dobling av antall brukere vil trafikken trolig øke med mer enn dette, ettersom brukerne i større grad vil fra områder utenfor vår egen bydel.

Dette vil gjelde både bedriftsidrett, idrettslag og publikumsarrangementer.

- Trafikkøkningen vil kunne bli mer enn 400 biler pr. dag, inn og ut av området
 - I tillegg kommer alle publikums-arrangementer som planlegges med hallens kapasitet på 2.000 tilskuere.
 - Alt dette er økning i forhold til dagens drift, som vil fortsette som før.
 - Nytt i 2004/2005 er at det nå også anlegges en kunstgressbane med lys i Trasop idrettspark v/Godlia skole, som vil føre til ytterligere økt trafikk.
- Beboerne i området får redusert livskvalitet og et trafikkfarlig nærmiljø, spesielt barna.
 - Det er et paradoks at de som skulle få glede av det nye anlegget, barn og ungdom, kanskje blir de største taperne i denne saken.
 - Når de kommer hjem fra skolen, må de bevege seg – og leke, blant en strøm av bilister til den nye hallen.
 - Ved ikke å anlegge ny vei forbi Trasop skole blir trafikken gående gjennom tette boligområder mens folk er hjemme.
Hadde man holdt seg til løsningen med ny vei, ville denne trafikken gått gjennom et område der det normalt ikke er aktivitet på sen ettermiddag og kveld.
 - Man kan forstå at Trasop skole vinner noe lekeareal på omregulering, men elevene i skoledistriktet vil tape på:
 - Dårligere trafiksikkerhet i områdene rundt skolen
 - Mindre bevegelsesfrihet i fritiden pga. stor trafikkbelastning på tilkjøringsveiene.
 - Hellerudfaret, som er hovedinnfartsvei fra Ytre ringvei har heller ikke fortau.
- Parkeringskapasiteten vil bli for liten
 - Dagens parkeringsplass vil bli for liten. Allerede i dag er parkeringsplassen 30-50% dekket ved daglig treningsaktivitet. Ved helgearrangementer som seriekamper i aldersbestemte klasser eller cuper fylles parkeringsplassen helt.
 - Dagens forslag om å benytte skolegårdene på Trasop og Godlia, samt fotballbaner synes lite gjennomtenkt.
 - Fotballbanene brukes daglig av Oppsal IFs fotballavdeling som teller 700 aktive medlemmer.

Begrunnelsen for instruksen til omregulering skal visstnok være hensynet til grøntareale og lekeområde som forsvinner ved en ny vei.

- Når det gjelder grøntareale har man allerede tatt 6-7 mål av skogområde til ny hall.
- Lekeområde kan man evt. gjenvinne ved å ta i bruk skolehagen bak Trasop skole som har ligget mer eller mindre brakk i mange år.
- 50 meter fra skoleporten har man både Godliaskogen og hele Østmarka til disposisjon for friluftaktiviteter.
- Ved å ikke bygge ny vei, gir man de ca. 100 barna som bor i nærmiljøet, og de flere hundre som benytter veien til fra trening, musikkøvelser og andre kveldsaktiviteter på skolen en usikker vei.

- Vi stiller oss uforstående til hele omregulerings-vedtaket, og ber om at ovenstående blir hensyntatt.

Vi ber om å bli holdt informert om videre utvikling i saken.

Med vennlig hilsen
Beboere i Hellerudfaret 1-23

v/ Øyvind Lunde

Følgende medunderskrivere i Hellerudfaret 1-23 stiller seg bak brevets innhold:

Navn:

Adresse:

Thanh Nguyen	Hellerudfaret 3
GORM GARDER	Hellerudfaret 5
TERJE OLSEN	HELLERUDFARET 9
Jan Oksen	Hellerudfaret 11.
W. Olsen	Hellerudfaret 13
Leif Hahn	Hellerudfaret - 15
Marianne S. March	Hellerudfaret - 17
Gunnar Fausli	Hellerudfaret 21
T. Subramaniam	Hellerudfaret 23

