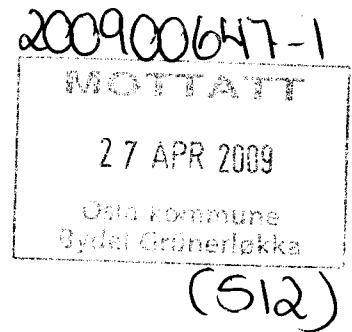




Oslo kommune
Plan- og bygningsetaten

Bydelsutvalget i Bydel Grünerløkka
v/bydelsadministrasjonen
Markveien 57
0550 Oslo
INTERNPOST



Deres ref:

Vår ref (saksnr): 200713989-25
Oppgis alltid ved henvendelse

Saksbeh: Magnus Boysen

Dato: 23.04.2009

Arkivkode: 512.1

PLANFORSLAG TIL OFFENTLIG ETTERSYN - HASLEVEIEN 10 - REGULERINGSPLAN

Plan- og bygningsetaten har 03.04.2009, med hjemmel i plan- og bygningslovens § 27-1 nr.2 og i henhold til delegert myndighet, lagt ovennevnte planforslag ut til offentlig ettersyn.

Området foreslås regulert til byggeområde for forretning/ bolig og spesialområde- bevaring (forretning, kontor og industri). Hensikten med planen er å etablere dagligvareforretning ca. 3320 m2 og 50-55 boliger i høyblokk på 11 etasjer. Plan- og bygningsetaten anbefaler ikke planforslaget.

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 Grünerløkka, Markveien 57, inngang Korsgata

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

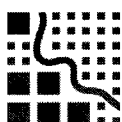
Eventuelle bemerkninger til planforslaget må sendes Plan- og bygningsetaten senest 27.05.2009.

Vi ber om at bemerkningen gjøres kort, evt. at det lages et sammendrag på 1/2-1 side egnet for trykking. Bemerkninger som kommer inn er grunnlaget for å bearbeide planforslaget og saksfremstillingen før saken sendes videre til byrådet. Vi har dessverre ikke kapasitet til å gi hver enkelt innsender et personlig svar, men vil kommentere bemerkningene samlet i vår fremstilling til byrådet. Kopi av bemerkningene følger saken når den sendes til politisk behandling. Byrådet avgir sin innstilling til byutviklingskomiteen som behandler saken med de bemerkninger som er kommet inn. Deretter vil saken bli lagt frem for bystyret til endelig godkjenning. Når endelig vedtak er fattet, vil det bli gitt melding både ved brev og ved kunngjøring i Aftenposten og Dagsavisen. Vedtaket kan da påklages.

PLAN- OG BYGNINGSETATEN
Kundesenteret

Sign.

Heike Knoll, kundekonsulent



Plan- og bygningsetaten
Boks 364 Sentrum
0102 Oslo

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

Sentralbord: 02 180
Kundesenteret: 23 49 10 00
Telefaks: 22 66 24 94
E-post: postmottak@pbe.oslo.kommune.no

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



Oslo kommune
Plan- og bygningsetaten

Hasleveien 10 Planforslag til offentlig ettersyn Reguleringsplan

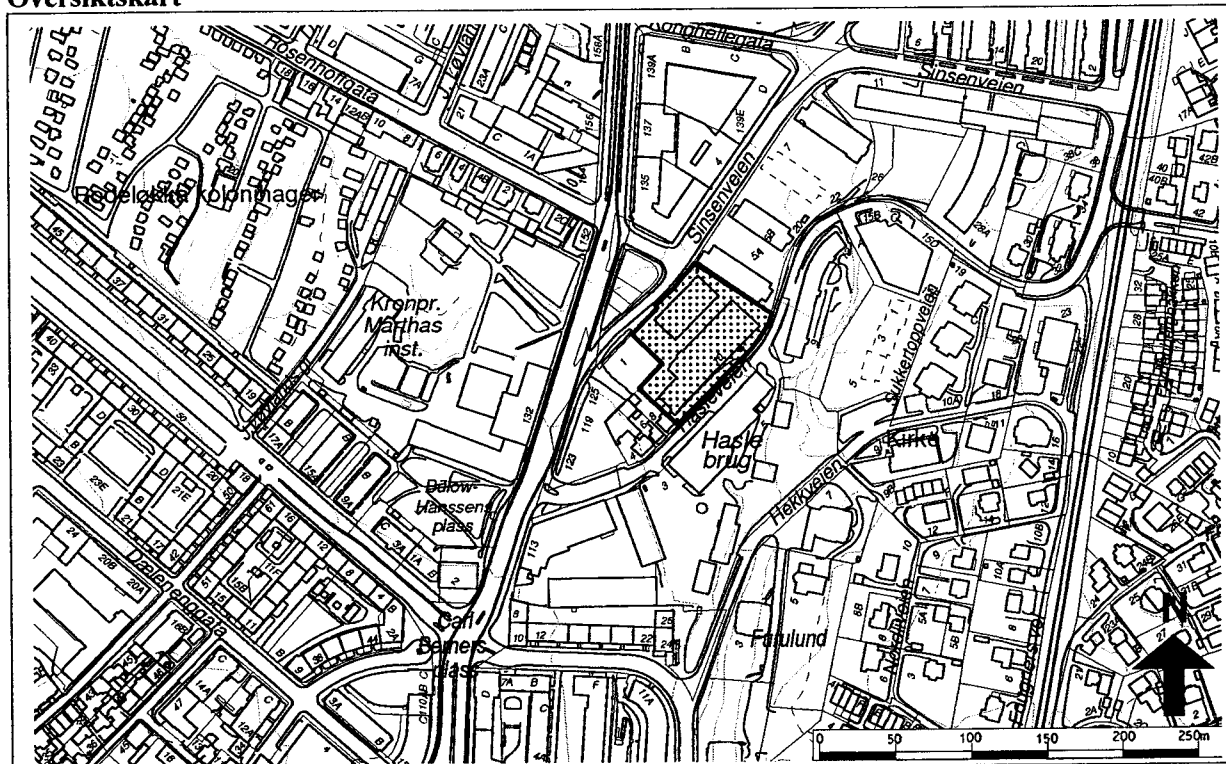
Området foreslås regulert til byggeområde for forretning/bolig og spesialområde-bevaring (forretning, kontor og industri). Hensikten med planen er å etablere daglivareforretning ca 3320m² og 50-55 boliger i høyblokk på 11 etasjer. Plan- og bygningsetaten anbefaler ikke planforslaget.

Plan- og bygningsetaten ber om bemerkninger til forslaget i løpet av høringsperioden
fra: 27.04.09 til: 27.05.09

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

Utarbeidet av: SAMARK AS v/Østby, Frognerveien 22, 0630 OSLO for
NorgesGruppen Eiendomsdrift AS/Hasle Næringsstun AS v/Tron Enger, pb 1101 Sentrum,
0104 OSLO

Oversiktskart



Bydel: Grünerløkka
Gnr./bnr.: 126/4

Saksnummer: 200713989
Dokumentnummer: 21
Saksnummer oppgis alltid ved henvendelse



Plan- og bygningsetaten
Boks 364 Sentrum
0102 Oslo

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

Sentralbord: 02 180
Kundesenteret: 23 49 10 00
Telefaks: 22 66 24 94
E-post: postmottak@pbe.oslo.kommune.no

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

INNHold**Plan- og bygningsetatens saksfremstilling**

Faktaark	side	3
Saksgang	side	4
Sammendrag	side	5
Plan- og bygningsetatens kommentarer til bemerkninger	side	15
Plan- og bygningsetatens foreløpige vurdering	side	15
Forminsket plankart	side	20
Planbestemmelser	side	21
Vedtak om offentlig ettersyn	side	23

Trykte vedlegg

1. Forslagsstillers planbeskrivelse
2. Samrådsinnspill
3. Kunngjøringsinnspill
4. Forhåndsuttalelser

Utrykte vedlegg

1. Plankart i målestokk <1:500
2. Trafikkanalyse, Sweco AS, 24.03.2009
3. Trafikkanalyse, Støyanalyse, Forurensing i grunnen og ROS-analyse fra Asplan Viak 26.09.2008
4. Handelsanalyse, Asplan VIAK 06.01.2009

FAKTAARK

Forslagsstiller: NorgesGruppen AS/Hasle Næringstun AS v/ Kjøpesenter Holding AS, postboks 1101 Sentrum, 0104 Oslo. v. Tron Enger, tel. 918 20 200, mob. 47 60 15 15, e-post: trond.enger@norgesgruppen.no

Konsulent: Samark AS, Frognerveien 22, 0263 Oslo.
v. Knut Østby, tel. 22 12 99 61, mob. 91 55 85 94, e-post: knut@samark.no

Eieropplysninger

Gnr. 126 bnr. 4 - Hasle Næringstun AS - adresse Hasleveien 10,
Umatrikulert grunn

Arealstørrelse – planområde

Planområdet totalt:	5572 m ²
Areal for hvert formål:	
Felt A - byggeområde for forretning / bolig	3684 m ²
Felt B – spesialområde befarings	1558 m ²
Offentlig trafikkområde	330 m ²

Arealstørrelse – ny bebyggelse

Over terreng: BRA=7400 m²
Under terreng: BRA=5500 m²

Arealstørrelse – eksisterende bebyggelse som opprettholdes

Over terreng: BRA=2600 m²
Under terreng: BRA= 150 m²

Utnyttelse m. m.

Bebygd areal	BYA=2990 m ² eks. bevaringsregulert bebyggelse	(felt A)
	BYA=3920 m ² inkl. bevaringsregulert bebyggelse	(felt A + B)
Prosent bebygd areal	% - BYA=81 % eks. bevaringsregulert bebyggelse	(felt A),
	% - BYA=75 % inkl. bevaringsregulert bebyggelse	(felt A + B)
Bruksareal bolig	BRA=4400 m ² inkl. fellesarealer over terreng	(felt A)
Bruksareal næring	BRA=3000 m ² over terreng – herav 2400 m ² forretningsareal	(felt A)
	BRA=5500 m ² under terreng (inkl. parkering for bolig/næring)	(felt A)
	BRA=920 m ² forretningsareal og 1680 m ² kontorareal	(felt B)
	BRA=2400+920=3320 m ² forretningsareal	(felt A + felt B)
Prosent bruksareal	% - BRA=200 % over terreng eks. bevaringsregulert bebyggelse	
Antatt antall boligheter:	51 stk. (50 – 55)	
Antatt boligtype:	blokk	
Antatt leilighetsfordeling:	10 toroms, 17 treroms, 20 fireroms, 4 femroms	
	24% 40-50m ² , 24% 50-75m ² , 52% >80m ²	

Parkering

Parkering skal være som følger – i henhold til parkeringsnorm:

Plasser under terreng: 165 stk. (parkeringsanlegg)
Plasser på terreng: 5 stk.
Plasser for sykkelparkering: 39 (næring)+ 101(bolig) = 140 stk.

Vurdering av forskrift om konsekvensutredning.

Planforslaget er vurdert iht. plan- og bygningslovens kapittel VII-a "Konsekvensutredninger", med tilhørende forskrift. Planforslaget faller ikke inn under forskriftens virkeområde og skal derfor ikke konsekvensutredes.

Kunngjøring og varsling/Varsling

Igangsetting av planarbeidet ble kunngjort 18.02.05 i Aftenposten og Dagsavisen.
Grunneiere og andre rettighetshavere er varslet ved brev datert 16.02.2005

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

Sommer 2004 fremmet Pollux AS planinitiativ for eiendommene Trondheimsveien 119 i forbindelse med oppkjøp av eiendommen. Sammen med eier av Hasleveien 10 Hasle Næringstun AS eid av NorgesGruppen AS, tok man sikte på å fremme en felles reguleringsplan på grunnlag av behandling av planinitiativ med samråd og oppstartsmøte i 2004. Oppstart av planarbeidet ble kunngjort 18.02.2005. Sommer 2006 ble de to eierne imidlertid enige om å fremme hver sin plan. Eiergruppen ønsker primært å etablere en stor dagligvarebutikk som erstatning for KIWI-butikken som i dag er på eiendommen og Meny butikken som ligger i Progress-sentret. Kontrakten med Progresssentret går ut i 2011. I tillegg er målet å etablere boliger over butikken for å bidra til fortetting og flere boliger i området i henhold til målsettinger i overordnede planer.

Reguleringsformål i felt A er byggeområde bolig og forretning med til sammen 7400m² BRA over terreng. Her er en frittstående bygning foreslått revet samt et påbygg til den bevaringsverdige fabrikkbygning i tegl. Vareinntak foreslås i nordenden av planområdet med innkjørsel fra Hasleveien og med innrygging mot avlasting på egen tomt.

Felt B foreslås regulert til formål spesialområde bevaring for forretning, kontor og industri. Forretningsarealet på ca 3320 m² skal være dagligvarebutikk i ett plan i nybygg kombinert med arealer i eksisterende bevaringsverdig bygning på eiendommen. Det foreslås ca 50 – 55 boliger med 4400m² BRA over forretningsbygget i et 11 etasjes boligbygg plassert på dekket over forretning som en frittstående lamellbygning med buete skulpturelt utformete fasader og med uteareal for boligene på taket av forretningen. Uteareal er i følge forslagstiller ca 1600m². Forslagstiller vedlegger også byformingsalternativer for boliger i alternativ B, C og D der A er foreliggende forslag med høyblokk. Alternativ B, C og D viser ulike alternativer basert på karréstruktur over forretningsarealet.

Planstatus

Rikspolitiske bestemmelser eller retningslinjer

RPR for Samordnet areal og transportplanlegging: planlegging av utbyggingsmønsteret og transportsystemet bør samordnes slik at det legges til rette for en mest mulig effektiv, trygg og miljøvennlig transport, og slik at transportbehovet begrenses.

RPR for barn og planlegging: sikre et oppvekstmiljø som gir barn og unge trygghet mot fysiske og psykiske skadevirkninger.

Gjeldende overordnede planer:

Kommuneplan 2008: Carl Berner har status som knutepunkt og et område for knutepunktutvikling og er avsatt som område for allsidig bymiljø med stor andel boliger.

Kommunedelplan for indre Oslo (KDP 13) definerer området rundt Carl Berners plass som et oppgraderingsområde for bolig. Om dette området ligger det en føring om at fornyelse og forbedring av bygningsmasse og utemiljø skal tilføre kvaliteter som styrker områdets attraktivitet i boligmarkedet og som understøtter et godt lokalt oppvekstmiljø. Den blandede funksjonen er en kvalitet, men boligfunksjonen skal være overordnet. Kommunedelplanen sier at i områder med sammensatt bebyggelse eller med stor frihet for valg av formingsprinsipper bør ny bebyggelse utformes på grunnlag av en godt dokumentert byformanalyse.

Videre sier kommunedelplanen at ny bebyggelse og omfattende bruksendringer i sentrumstrøk og handlestrøk, som en hovedregel bør ha publikumsorienterte funksjoner i 1. etasje mot gaten.

Områdeanalyse. Carl Berner nord – Hasle- Sinsen. Carl Berner nordområdet har en bebyggelsesstruktur som veksler mellom lamellbebyggelse og åpne og lukkede karréstrukturer. Området har en klar bymessighet ved at fasadene forholder seg til gaten både formalt og funksjonelt. Butikker og annen næringsstruktur ligger mot gatenivå, boliger ligger delvis over og delvis i sidegater eller mot indre gårdsrom.

Kommunedelplan for lokalisering av varehandel og andre servicefunksjoner: Målet er at Oslo skal ha en effektiv og robust senterstruktur med livskraftige handlesentre. Med handlesentre menes et geografisk område med en konsentrasjon av minst tre butikker kombinert med annen nærservice. Handlesentre skal først og fremst lokaliseres der forholdene ligger godt til rette for kollektive transportløsninger, spesielt der kollektivtilbudet gir god betjening av senterets handelsomland. Handelssentrene skal utvikles som attraktive "steder" med gode offentlige rom og høy arkitektonisk kvalitet, slik utviklingen for knutepunktene også om-tales i kommunedelplanens arealdel. Bruk av handelssentrene som et viktig sosialt møtested bør fremheves.

Gjeldende regulering:

Planområdet er i dag regulert til tomt for offentlig bygning gjennom S-2255 stedfestet 28.07.1977.

Beskrivelse av planområdet

Gjeldende regulering for planområdet er S-2255 av 28.07.1977 med formål byggeområde for industri. Planområdet ligger mellom Hasleveien og Sinsenveien ca 250 m nord for Carl Berners plass i Bydel Grünerløkka. Planområdet avgrenses av Hasleveien i Øst, Hasleveien 8 og Sinsenveien 1 i sør, grønt-arealet mellom Sinsenveien, Trondheimsveien og Rosenhoffgata i vest og den nye Startbobebyggelsen i nord. Planområdet er 5572 m² stort og ligger i et markert bylandskapsrom avgrenset av Sophies Minde vest for Trondheimsveien, David Andersen bygget og Startboprojektet mot nord. Skrenten mot Sukkertoppen danner vegg mot øst og Grenseveien med blokkene her avgrenser bylandskap mot syd.

Miljøfaglige forhold

Planområdet har noe støybelastning og luftforurensing fra trafikken i Trondheimsveien. Tilsvarende belastning fra Sinsenveien og Hasleveien er marginal. Det går luftstrømmer nedover langs Trondheimsveien og Sinsenveien og også noe i Hasleveien som er viktige for utluften av forurenset luft på Carl Berners Plass og områdene nedenfor. Det er ikke kjente forurensninger i grunnen. Industribedriften som fra 1920 til midt på 1980-tallet holdt til her (Viig & Vraalsen AS) var lett mekanisk industri som produserte diverse finmekanisk utstyr (pengeskap, vekter og butikkutstyr etc.). Det forventes ikke å finne forurensninger i grunnen (vedlegg Utredninger fra AsplanViak av 26.09.08 – kapittel 4 Forurenset grunn).

Trafikkforhold

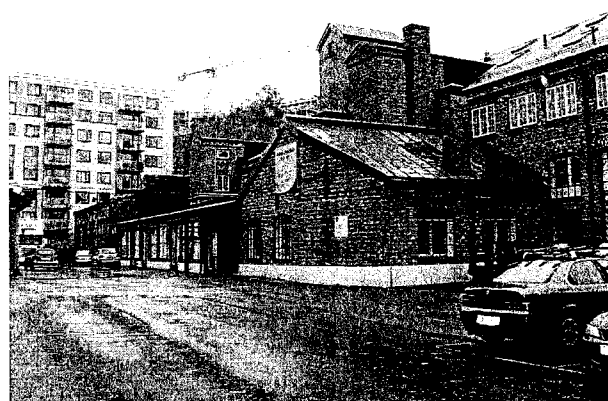
Planområdet har atkomst fra Trondheimsveien til Hasleveien og Sinsenveien. Sinsenveien har lysregulert kryss via Rosenhoffgaten til Trondheimsveien. Verken Sinsenveien eller Hasleveien er utbygd i full regulert bredde og er i dag 5 - 7 meter bred. Det er ikke normal gateparkering i Sinsenveien eller i Hasleveien, men tverrstilt parkering på egen grunn som kan nås fra Hasleveien og Sinsenveien. Begge veier fungerer idag som lokale samlevere. Det er 35 parkeringsplasser som leies på eiendommen Sinsenveien 1 til kunde-parkering for Kiwi-butikken og med atkomst fra Sinsenveien. Naboeiendommen i sør er en privat drevet offentlig tilgjengelig parkeringsplass med kapasitet på ca. 50 biler med atkomst fra Hasleveien. Trondheimsveien har ca. 13.500 ÅDT (siste måling 1996/2002), mens Ring 2 over Carl Berners Plass har ca. 21.000 ÅDT.



Område sett fra vest krysset Rodenhoffgata/ Trondheimsveien



Område sett fra nord i Trondheimsveien



Opprinnelig industribygg fra 1920

Det er ca. 250 meters gangavstand til selve Carl Berners plass og 150 meter til bussholdeplassene Trondheimsveien fra området.). Dagens T-banenedgang i Grenseveien ligger således med ca. 300 meters gangvei fra området via Carl Berners Plass (se vedlegg 1 – Utredninger fra AsplanViak datert 26.09.2008 – kapittel 2 Trafikkanalyse Det opprinnelige industribygget fra 1920 har verneverdi og bygget står nå på Byantikvarens gule liste (fra november 2007). industribygget fra 1950-årene har ingen verneverdi.



Område sett fra Hasleveien 8 - bevaringsverdig industribygning til høyre.

Risiko- og sårbarhet

Det går en bekk i rør delvis under planområdet (Sinsensbekken). Det er ikke kjente forekomster av radon, se vedlegg 1 – Utredninger fra AsplanViak datert 26.09.2008 – kapittel 5 ROS-analyse.

Det har vært metallbearbeidende industri på eiendommen med miljøfarlige materialer og forbindelser i produksjonen. Det at dette har vært brukt på stedet over lang tid tilsier at det er en rimelig grunn til mistanke om forurensing i grunnen. Det må utarbeides en tiltaksplan før utbygging som redegjør for hvordan forurenset grunn skal ivaretas. Dette er spesielt nødvendig ved evt nedgravd asbest. Tiltaksplan sendes normalt kommunen sammen med byggesøknad. ROS-analysen peker ikke på forhold med høy risiko, men presiserer enn viss risiko (gul) for trafikkulykker som kan minimaliseres dersom krysningspunkter mellom gående, syklende og kjørende defineres klarere. Det påpekes spesielt et farlig punkt knyttet til syklistene som kommer ned Sinsenveien i forhold til utkjøring fra parkeringsgarasjen. Dette gjelder spesielt dersom syklistene sykler på fortauet. Syklistene får god hastighet nedover Sinsenveien.

Sosial infrastruktur

Rundt Carl Berners Plass er det et stort tilbud av butikker, privat service og postkontor. Offentlig service forøvrig er lite utbygd i nærområdet. Tøyenparken med offentlig bad og kultur- og museumstilbud ligger i gangavstand. Tøyenparken med Ola Narr og Torshovdalen er nærmeste større park- og grøntområde. Nærmeste grunnskole er Sinsen skole (1-10). Fra område er det ca 800 meters gangvei langs lokale bolig-gater til skolen. Det planlegges i tillegg ny ungdomsskole (8-10) på Lørenplatået som ferdigstilles i 2011. Samtidig med denne, vil Sinsen omgjøres til 1-7 skole. Disse tiltakene forventes å gi kapasitet til den planlagte boligutbyggingen i området. Barnehagedekningen i området er ikke tilfredsstillende i dag, men det planlegges flere større barnehager i bydelen, bl.a. 17 avdelingers barnehage på eiendommen Hasleveien 5 på andre side av Hasleveien og på Sophies Minde på andre side av Trondheimsveien.

Teknisk infrastruktur

Planområdet er svært godt dekket av kollektivtrafikk med T-banen (Grorudbanen og Ringen), trikk 17 (5 – 10 minutters ruter), buss 20, 21, 28, 31, og 33 og regionale busser mot nord og nord-øst. Det ligger vann- og avløpsledninger samt sterkstrøm og bredbånd både i Hasleveien og Sinsenveien.

Det ligger en nettstasjon (trafo) på gateplan i Hasleveien innenfor planområdet. Området ligger innenfor konsesjonsområde for fjernvarme, og det ligger fjernvarmerør ca. 250 meter fra området i Fougnerens vei. Det er planlagt videre framføring til Carl Berners Plass i Hekkveien allerede i 2008, som vil gi en tilknytningsavstand på ca. 120 meter på regulert veigrunn (vei 20986).

Estetikk og byggeskikk

Planområdet har i dag frittliggende langstrakte industribygninger i tegl parallelt med Hasleveien/Sinsenveien. Hovedbygningen i 2 etasjer + loft (tidligere Viig & Vraalsen AS) har estetisk og arkitektonisk verdi. Sidebygningen i 1 etasje + loft har ikke en tilsvarende verdi. Bygningen inngår i et samtidig historisk miljø sammen med industribygning på Hasleveien 5 tvers over veien som planlegges rehabilitert til barnehage.

Stedsutvikling

Området nord for Carl Berners Plass ligger i en overgangssone mellom flere enhetlige byområder. I nord «Sinsenbyen» fra 1930-tallet, i øst villabebyggelsen fra 1930- og 40-tallet (Frydenberg), i syd lamellbebyggelsen fra etterkrigstiden, i sør-vest bevaringsområdet Rodeløkka med små trehus fra 1860-70-årene og i nord-vest Rosenhoff-området med åpne karreer fra 1920-tallet. I tillegg ligger tre markante punkthus på 11-12 etasjer fra 1950-tallet tett inntil sør-østsiden og med et nybygd punkthus på 12 etasjer 150 meter mot nord. Rett nord og nord-øst for området, og på og rundt Sukkertoppen har det i de siste årene vært gjennomført en omfattende boligutbygging. Det aktuelle planforslaget utgjør en sentral del av overgangssonen som kalles Carl Berner Nord.

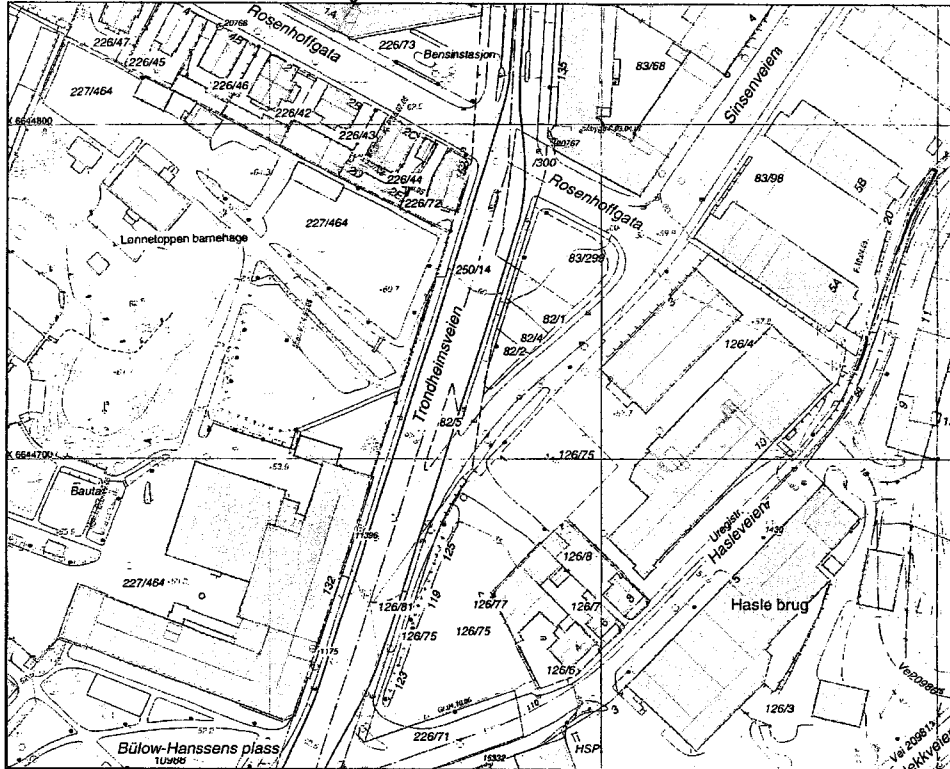
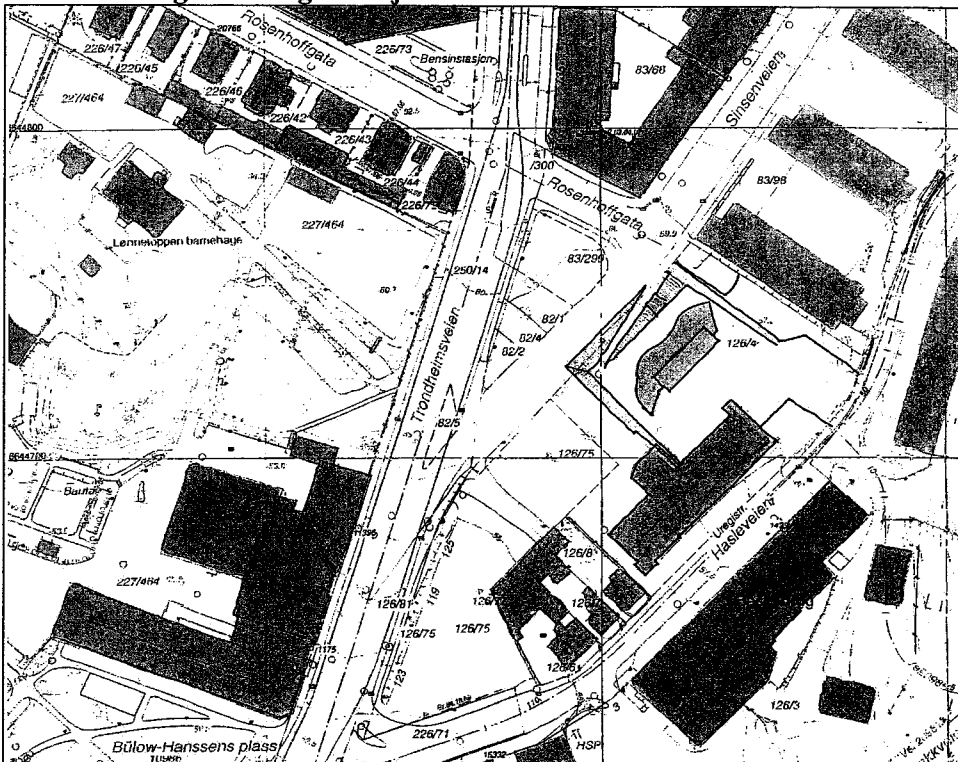
Beskrivelse av planforslaget

Planområdet er ca 5570m². Eksisterende bygningers areal er ca 2600 m² der mesteparten brukes til forretning og kontor. Fabrikkbygningen foreslås rehabilitert og brukt til forretningsformål i kombinasjon med nybygg for forretning. Bygningen er oppført på Byantikvarens gule liste.

Forslaget består av regulering i to felt A og B. I Felt A foreslås nybygg, 3320m² for dagligvareforretning. Bygningen har skrå vegger og med fasade ut mot den trekantete parken mot Trondheimsveien. Butikkdelen legges så lavt i terrenget som mulig, på høyde med terrenget på nedre del, kote + 57,5. Boligdelen settes på toppen av butikkdelen som en slank og høy bygningskropp med så lite foravtrykk som mulig og løftet opp fra denne og utformet med buete vegger og med 50 – 55 leiligheter på ca 4400m² BRA. Det er foreslått 11 boligitasjer med utkraging fra nederste boligitasje for å oppnå så stort og så luftig uteareal på butikkdelens tak som mulig. Uteareal for boligene plasseres på taket til nybygg for dagligvarehandelen. Forslagstiller opplyser at utearealet skal være ca 1600m², ca 30m² pr leilighet. Inngangsetasjen blir da tilbaketrukket mot syd, vest og nordvest. Butikkdelen med behov for ett stort areal på en flate, legges helt inntil den eksisterende bevaringsverdige bygning på nord- og nordvestsiden. Grunnet Hasleveiens bratte stigning vil taket på butikkdelen (kote + 63,5) flukte med veien i planområdets nordøstre hjørne. Mot vest og nord utformes butikkdelen som en del av terrenget med lange ramper fra det trekantede grøntområde opp til taket. På denne måten vil grøntområde i følge forslagstillers utvides og knyttes til Hasleveien og Sukkertoppen.

Felt B består av bevaringsverdig industribygning med ca 2600m² BRA, som reguleres til bevaring og med formål forretning, kontor og industri. Eksisterende gangvei langs del av Sinsenveien som avgrenser parken, foreslås overbygd av forretningsbygget, mens del av Sinsenveien mellom parken og forretningsbygget foreslås regulert til offentlig trafikkområde (torg).

Forslagstillers har utført en byformanalyse, jfr. forslagstillers planbeskrivelse vedlagt. I og med at det ikke er en klar føring i nærområdet på en spesiell type bebyggelse, vurderer forslagstillers positive og negative konsekvenser av 4 forskjellige bebyggelsesmønstre. For alle de 4 alternativene ligger butikkvolumet fast på bakkeplan. Variablene er utforming og organisering av boligdelen. A er det valgte mønster med et punkthus. B er en omsluttende vinkelkarré som følger gateløpet og lamellbebyggelsen i nord. C er en ren lamellbebyggelse med 2 lameller parallelt med lamellene i nord. D er en avtrappende lamell tilsvarende som ligger mot nord. Alle alternativene har likt BRA i sine volumer, men andelen boliger kan variere, da enkelte alternativ ikke får fullverdige boliger overalt.

Skisse – eksisterende situasjon**Skisse - mulig fremtidig situasjon**

Det foreslåtte punkthuset har lavere maksimal gesims enn de øvrige punkthusene (3 punkthus i Hekkveien fra 1950-tallet og 1 i Hasleveien 26 fra 2006). Forslagstiller vurderer derfor at det er en bebyggelsesform som er tilpasset nærområdet og som markerer overgangssonen mellom den tette indre byen og den åpnere ytre byen. Samlet vurderer forslagstiller punkthuset som den beste utbyggingsformen i forhold til de andre alternativene B, C og D.

Atkomst til planområdet

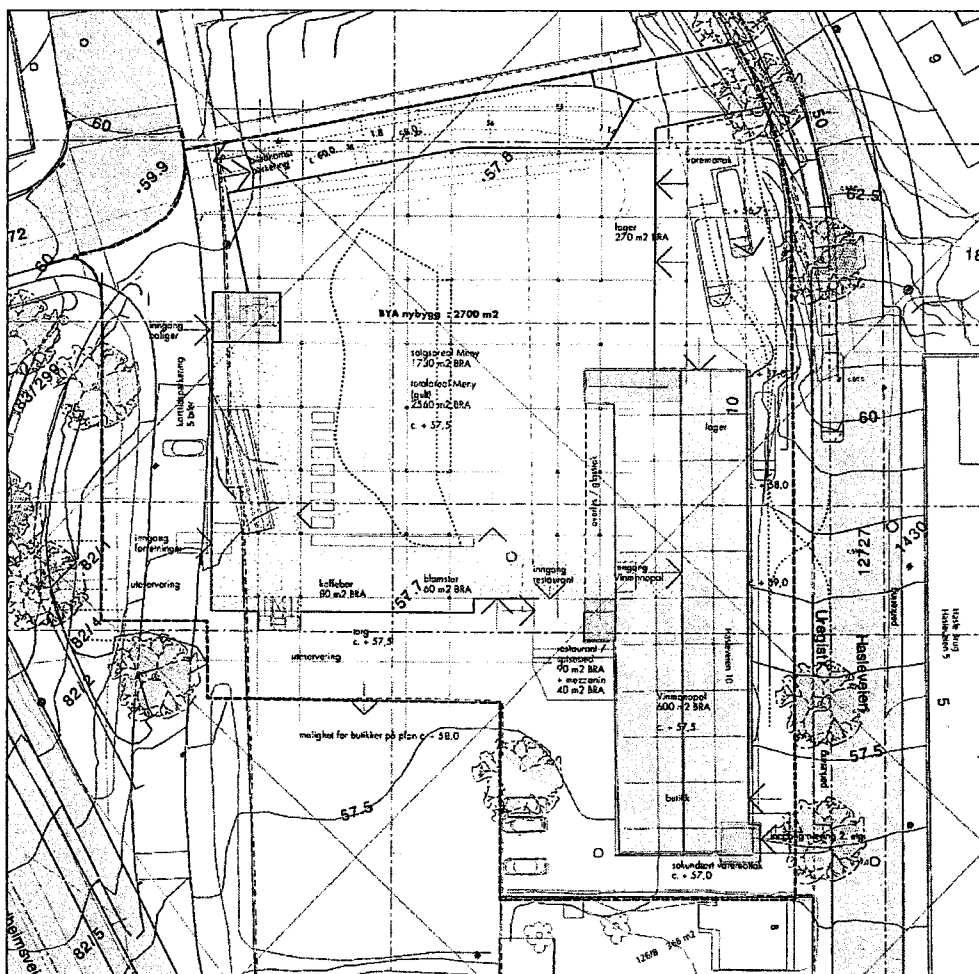
Gangatkomst til butikken vil være fra vest mot Trondheimsveien via Sinselveien. Avkjørsel for varelevering med større varebiler foreslås ved innkjøring fra nord på Haselveien og med innrygging ned til lasteramper på eget område. Avkjørsel for boligene foreslås ved nedkjørsel fra svingen eller krysset Sinselveien/Rosenhoffsgate foran Startblokk. Avkjørsel til bevaringsverdig bygning skjer fra Haselveien.

Parking

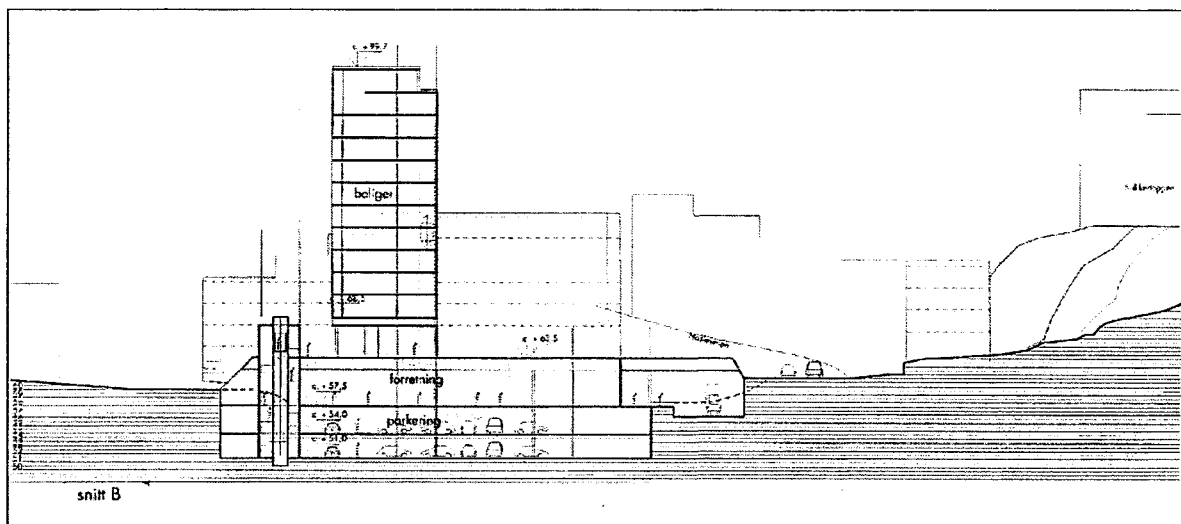
Parkering legges i kjeller med avkjørsel mot krysset Sinsenveien/Rosehoffsgate. Parkering oppfyller gjeldende parkeringsnorm.

Leilighetsfordeling

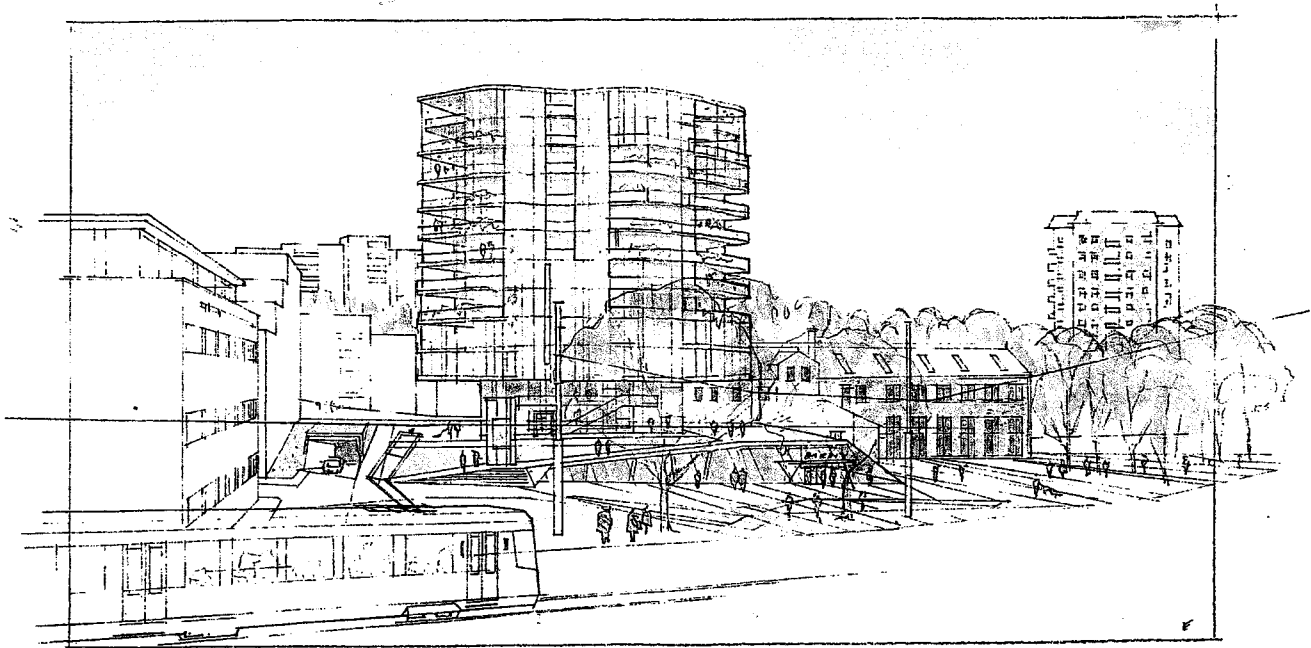
Norm for leilighetsfordeling i henhold til bystyrevedtak av 26.09.2007 er oppfylt i forslaget.



Plan 1. etasje – butikkplan -



Snitt B - mål 1:750



Fotomontasje sett fra Trondheimsveien ved Sophies Minde

Forhåndsuttalelser

Sammendrag av uttalelser, 1. runde

1. Bydel Grünerløkka 06.09.2007 etter møte i Teknisk- og miljøkomitéen 03.09.2007 (sak 44/07).
Bydelsdirektørens forslag til vedtak anbefalte videre arbeid med planen med begrunnelse at miljømessige forhold og viste leke- og oppholdsarealer gjør at løsning med tak over parkeringsnedkjøring og varemottak var god. Bydelsdirektøren mener det er viktig at den bevaringsverdige bebyggelsen får et godt reguleringsmessig vern. Teknisk- og miljøkomitéens flertall fremmet et annet forslag hvor det blir anbefalt å videreføre den tradisjonelle omsluttende bebyggelsen i 4-6 etasjer, samtidig som de går i mot punkthuset og vil ikke anbefale at det arbeides videre med den foreslåtte løsningen. Mindretallet stemte for bydelsdirektørens forslag.
2. Byantikvaren 16.10.2007 saksnr. 07/1033.
Byantikvaren (BYA) gjennomgår historien både til Hasleveien 10 og til området rundt og konkluderer med at industribygningen har bevaringsverdi i seg selv og som del av et kulturmiljø nederst i Hasleveien. I utgangspunktet vil BYA anbefale at hovedbygningen fra ca. 1920 blir bevart, også med tilbyggene både mot vest og mot nord (maskinhallen fra 1930-årene). For at BYA skal kunne ta stilling til riving av tilbyggene, bør det utarbeides en teknisk tilstandsrapport. BYA har ingen merknader til riving av det nyere frittstående næringsbygget fra ca. 1950. BYA finner det positivt at punktbygget får en skulpturell form med en smal front, men mener at eiendommen er lite egnet for plassering av punktbygg, fordi bygget etter BYAs vurdering vil redusere opplevelsen av topografien i området og få en dominerende virkning på opplevelsen av kulturminnene. BYA vurderer også basisbyggets tilknytning til det verneverdige industribygget som konfliktfylt. BYA konkluderer med å fraråde planskissen. Utvikling av eiendommen bør etter BYAs mening ta større hensyn til industribygningen.

Sammendrag av forhåndsuttalelsene 2. runde til planskisse

Oslo kommune, Trafikketaten: Det vises til parkeringsnormen, 5% av p-plasser for forflytningshemmede, plass til varelevering.

Oslo kommune, Renovasjonsetaten: Det vises til Renovasjonsforskrifter og Veileder for plassering av avfallsbeholdere. Anbefaler avfallssug evt. avfallsbrønn.

Oslo kommune, Omsorgsbygg Oslo KF Ingen kommentar.

Oslo kommune, Bydel Grünerløkka: Behandlet i møte i Byutviklingskomitéen (bydelsutvalg Grünerløkka) 30.06.08 (sak 37/08) Viser til tidligere uttalelse (møte i Teknisk- og miljøkomitéen 03.09.07 - sak 44/07) referert over i 1. runde forhåndsuttalelser. Planskissen har ikke hensyntatt denne uttalelse. Ønsker å videreføre den tradisjonelle omsluttende bebyggelsen i 4-6 etasjer. Det vises til vedtatt norm for leilighetssammensetning.

Fylkesmannen i Oslo og Akershus: Støyforhold må ivaretas. Det vises til Rikspolitske retningslinjer for barn og unge og ber om tilstrekkelig uteareal for lek og opphold. Overvann skal håndteres lokalt. Forsvarlig håndtering av forurensset grunn bør inn i reguleringsbestemmelsene.

Krav om utarbeiding av ROS-analyse.

Oslo kommune, Vann- og avløpsetaten: Overvann må håndteres lokalt. Kontroll av evt. konflikt med eksisterende stikkledninger. Det må tas kontakt ved ev. "store" vannuttak (f.eks. ved sprinkler).

Oslo kommune, Brann- og redningsetaten: Det vises til viktigheten av uhindret tilkomst og tilrettelegging for rednings- og slökkemannskaper. Konkret til begge sider av boligblokken, altså at taket over butikkarealet blir kjøresterkt (for tunge brannbiler) med mulighet for oppstilling og svinging. Peker på viktigheten av røykventilasjon av parkeringsplanene. Anbefaler sterkt sprinkleranlegg både for salgsarealene og for boligene.

Borettslaget Carl Berner Terrasser: Borettslaget går sterkt imot reguleringsforslaget. Ønsker ikke høyere bebyggelse enn eksisterende bebyggelse pga. utsikt. Kritisk til støy i byggeperioden. Stilmessig i sterk kontrast til skrånende, avtrappede bygg i nærområdet. Sterk fortetning forringer kvaliteten i området. Frykter "innmuring" av eget borettslag.

Fearnley Finans (repr. Trondheimsveien 135 "David Andersen-gården")

Punkthus på 12 etasjer blir svært fremtredende og ikke innpasset med øvrig bebyggelse, ødelegger utsikten, bør opprettholde en enhetlig profil i området.

Oslo kommune, Eiendoms- og byfornyelsesetaten bemerker at en del av planområdet er uregistrert veigrunn og tilhører Oslo kommune. Forøvrig ikke kjennskap til forhold som her betydning for planen. *Oslo kommune, Samferdselsetaten* kan ikke akseptere offentlig trafikkareal i Sinsenveien. Trafikksikker gjennomgangsmulighet for fotgjengere må sikres. Skeptisk til langsgående parkering på vestsiden av Hasleveien. Forutsettes ett avkjørselspunkt fra Hasleveien. Varelevering skal ha tilstrekkelig manøvreringsareal for store kjøretøyer markert tydelig mot off. fortau med fysisk skille. Må vise manøvrering også for kjøretøy fra Trondheimsveien.

Etterlyser nærmere redegjørelse av trafikale konsekvenser, spesielt trafikksikkerhetsvurderinger.

Forutsetter at parkeringsnormen følges. Bestemmelsene må sikre øvre grense på forretningsareal.

Oslo kommune, Undervisningsbygg Oslo KF: Barn fra området vil søgne til Sinsen skole som i dag er 1-10årig med vurdering til 1-7årig. En 8-10årig skole er under planlegging på Løren, ferdigstilt i 2011. Det er usikkerhet omkring framdrift og demografisk sammensetning av utbyggingen av Lørenområdet med påfølgende usikkerhet om tilstrekkelig skolekapasitet. Ber om samarbeid med de berørte skolene om sikkerhetstiltak for skoleveiene i utbyggingsperioden.

Oslo kommune, Byantikvaren Viser til uttalelse datert 16.10.2007 (referert over i 1. runde av forhåndsuttalelser). Planskissen har ikke vesentlig hensyntatt denne uttalelse der man går i mot høybygg på 12 etasjer fordi dette vil dominere bylandskapet og redusere opplevelsen av omkringliggende kulturminner. Byantikvaren fraråder riving av tilbygget fra 1930-tallet (maskinhallen). Mener punkthuset vil være et skalabrudd med reduksjon av opplevelsen av omkringliggende kulturminner. Vil vurdere å fremme et alternativt planforslag. Savner bedre illustrasjoner som viser forholdet til eksisterende bevaringsverdig bebyggelse.

Forslagsstillers kommentarer til forhåndsuttalelser

Bydel Grünerløkka ønsker kvartalsoppsluttende struktur på boliger ikke høyblokk. Forslagstiller avviser dette med sin byformanalyse i volumstudiene B, C, og D for andre bebyggelsesformer enn høybygg som viser at kvartalsoppsluttende form eller andre lameller vil skygge for naboer i nord (Startbo).

Leilighetsnorm vil følges.

Fylkesmannens anmodning om tilfredsstillende lekearealer for barn i henhold til RPR for barn og unge kommenteres med at forslaget viser tilstrekkelig uteareal for lek og opphold.

Brann- og redningsetaten: Det vil bli sørget for bærekraftig dekke for brannbiler og redningsmateriell på tak av forretning.

Borettslaget Carl Berner Terrasse går sterkt i mot høybygg. Forslagstiller avviser innvending og viser til sin byformanalyse av alternativ B, C og D i forslagstillers planbeskrivelse.

Fearnley Finans innvending mot høybygg avvises med samme begrunnelse med henvisning til forslagstillers byformanalyse i alternativ B, C og D i forslagstillers planbeskrivelse.

Eiendoms- og byfornyelsesetaten påpeker at uregistrert kommunal veigrunn foreslås regulert til forretning. Forslagstiller mener dette kan løses med makeskifte.

Samferdselsetaten aksepterer ikke offentlig trafikkareal i Sinsenveien og fremtidig friområde -park.

Forslagstiller frafaller biltrafikk og foreslår at området foran butikk blir regulert til trafikkområde – torg.

Byantikvarens innvendinger vedrørende byform og høybygg avvises med forslagstillers begrunnelse i sin byformanalyse av alternativ B, C og D i forslagstillers planbeskrivelse. Forslagstiller mener at alternativene B, C og D viser at tilpasning til verneverdige bygninger blir dårligere i disse alternativene enn ved foreslåtte høybygg.

PLAN- OG BYGNINGSETATENS KOMMENTARER TIL BEMERKNINGER

Forhåndsuttalelser til planskisse til høring

Planskissen sendt til høring av forslagstiller ble av etatens vurderinger ansett mangelfull i hht brev av 06.02.2008, i hovedsak fordi planskissen manglet avklaring av byformmessig sammenheng mellom dette forslaget og tilliggende forslag på eiendommene Trondheimsveien 119 og 113. Planforslaget burde i stedet utformes og avklares i sammenheng med Trondheimsveien 119 som nå foreligger som planskisse.

Kommentarer til forhåndsuttalelser

Etaten konstaterer at Bydel Grünerløkka, Carl Berner Terrasse, Fernley Finans for (Trondheimsveien 135) og Byantikvaren er i mot foreslått høybygg på 11 etasjer på grunn av bylandskap byform og utsikt. Samferdselsetaten konstaterer at varetransport er uløst, og at det må være bare en avkjørsel fra Hasleveien. Samferdselsetaten er i mot at det trekkes inn biler på del av trase for Sinsenveien mot parkområdet vest for planområdet. I følge Fylkesmannen må ROS-analyse følge saken til offentlig ettersyn og må avklare faremomenter vedrørende varetransport i forhold til barnehage i Hasleveien 3-5 på motsatt side av planområdet.

For øvrig vises det til etatens foreløpige vurdering.

PLAN- OG BYGNINGSETATENS FORELØPIGE VURDERING

Barns interesser

Rikspolitiske retningslinjer for barn og unge og plan- og bygningsloven krever at det skal planlegges tilfredsstillende utearealer for barn. Etaten mener det ikke er tilfredsstillende lekearealer på taket over forretningen som også danner basisplan for høybygget. Bokvalitet må avklares i forhold til brukbarhet av utearealene på taket for alle brukergrupper, spesielt mindre barn. Etaten mener det er uakseptabelt at utearealer for boliger i prosjektet ikke planlegges i sammenheng med utearealene til boligene i Trondheimsveien 119.

Natur- og ressursgrunnlaget

Parkområdet mot Trondheimsveien kan bli en grønn lunge i de senere års massive utbygging mot øst og nord. Området er i dag regulert med rekkefølgebestemmelse til 1) riggområde og 2) Friområde- park. Etaten vurderer det som desto viktigere å avvikle riggfunksjonene snarlig og opparbeide området til park og bevare trærne.

Bylandskap

Området rundt Carl Berners plass har en variert bebyggelsesstruktur. I henhold til KDP 13 vil etaten vurdere dette planforslaget i forhold til utbyggingsforslag på naboeiendommene Trondheimsveien 113 og 119. Ved behandling av planinitiativet for begge eiendommene anbefalte etaten tidligere at det lages en byformanalyse før etaten tar endelig standpunkt til form, struktur og volum på bebyggelsen. Dagens bebyggelsesstruktur bør følges opp ved videre fortetting, men behovet for åpne arealer i tilknytning til nedre del av Hasleveien / Sinsenveien bør vurderes. Gatenes betydning som hovedforbindelse fra Carl Berner mot det nye byområdet ved Løren bør visuelt komme til uttrykk i gateutformingen. Det er utredet noen mulige alternativer B, C og D for forslag til bygningsformer for boliger over dekke på forretning i denne planen. Forholdet og sammenheng med Trondheimsveien 119 er ikke vist, slik som etaten forutsatte ved behandling av planskisse.

Etaten er enig med forslagstiller i at den relativt tunge utbyggingen i området mot Sukkertoppen med Startbo og boliger langs Hasleveien krever et tydelig grønt innslag på de gjenstående områdene som ikke

er bebygd som parken mot Trondheimsveien og deler av Hasleveien 10. Forslagstiller søker å skape et "grønt tak" over forretningsareal med punkthuset oppå ved å bygge forretningens tak som del av et større landskap mot parken og med gangramper opp på taket fra park og fra Hasleveien. Etaten mener intensjonen er god, men vil neppe fungere som et forsterket grøntinnslag under en 11 etasjes boligblokk. Et eventuelt punkthus begrunnes fra forslagstiller med at det frigjøres uteareal i kombinasjon med parkområdet mot Trondheimsveien. Fjernvirkninger av punkthus er ikke beskrevet eller begrunnet i forhold til eksisterende bebyggelse. Etaten tror punkthuset i byformalternativ A er valgt for å unngå for sterk skygge mot nærmeste Startblokk på andre side av Rosehoffgate.

Estetikk og byggeskikk

Etaten mener punkthuset er lite begrunnet i forhold til bylandskap og eksisterende bygg og er uavklart i forhold til boligprosjektet Trondheimsveien 119. Karrédannelsen som foreslås til Trondheimsveien 119, og høybygget vil stå ved siden av hverandre som løse byfragmenter uten meningsfull sammenheng. Punkthuset frigjør ikke uteareal i kombinasjon med parkområdet mot Trondheimsveien. De andre alternativene B, C og D viser først og fremst at det ikke er plass til så stort antall boliger med utearealer på tak. Eventuelt boligpotensiale må vurderes i forhold til den kvartalsoppsluttende formen til forslaget i Trondheimsveien 119 og i forhold til parken mot Trondheimsveien. Etaten vil i stedet anbefale en mulig bygging av boliger i forlengelse av boliger i Trondheimsveien 119 mot trekantparken over butikken. Sannsynligvis må antall boliger reduseres.

Stedsutvikling

Trondheimsveien / Carl Berners plass er definert som en viktig strøgsgate i indre by. Utfordringene for strøgsgatene blir å ta vare på det mangfoldet de ulike byområdene representerer. Det er i denne sammenheng viktig å ta hensyn til disse strøkens betydelige rolle som sosiale arenaer for bydelens innbyggere. Samtidig bør en sørge for å opprettholde et visst servicenivå i nærheten av boligområdene i indre by. Det ligger i de sentrale byområdenes natur og fortrinn at de har en sentral plassering i forhold til servicetilbud. Etter etatens vurdering vil befolkningsøkningen i det lokale handelsområdet kunne gi dekning for et økt salgsareal over ca 5000 m² slik notat fra Asplan Viak av 06.01.2009 konkluderer. Plassering og regulering av forretningsarealer må imidlertid reguleres lokalt slik at man oppnår en god bymessig arkitektur og gode kombinerte løsninger mellom boliger, forretning og andre bymessige funksjoner, samt gode varetransportløsninger tilpasset vedtatt trafikkregulering i Carl Berner-området. Forretningsarealet i forslaget vil kunne anbefales forutsatt at dette bidrar til bymessig gatestrøk i Carl Berner-området, Trondheimsveien og Hasleveien.

Etaten vil prioritere sammenhenger mellom dette planforslaget og enkeltreguleringene for Trondheimsveien 119 og 113. Overgang mellom nivåer på uteareal og uterom mellom Hasleveien 10 og Trondheimsveien 113 er ikke avklart. Gangatkomstveier mellom planene og gangveier videre sørover til T-banestasjonen og mot nord til friområdet park ved Trondheimsveien er ikke avklart.

Verneinteresser

Etaten mener at den pågående transformasjonen i området tilsier at verneverdige bygninger og annen historisk og kulturell kapital er viktig for å oppnå en urban, mangfoldig og sammensatt by. Det er derfor viktig å bevare det helhetlige miljøet av industribygninger langs Hasleveien, spesielt Hasleveien 10, som bør integreres med nye forretningslokaler for forslagstiller. Bygg fra 50-årene mot parken og tilbygd industrihall fra 30-årene til bevaringsverdig teglbygg anbefales revet.

Miljøfaglige forhold

Områdeprogrammet for Carl Berner nord – Hasle – Sinsen påpeker at det kan være et behov for åpne arealer i tilknytning til nedre del av Hasleveien / Sinsenveien og likeså at det er behov for åpne plasser i tilknytning til de mange utbygde boligene på Sukkertoppen, Startbo-blokkene langs Sinsenveien og Urbaniums boliger lenger mot nord. Det er svært få friområder igjen etter et stort innslag med boliger. Den eksisterende trekantete

parken regulert til friområde mot Trondheimsveien kan derfor ikke erstatte utearealet til boliger som må etableres innenfor reguleringsområdet. Bebyggelsen må plasseres på en slik måte at det kan skape utearealer med god kvalitet for beboerne og med gode sol- og skyggeforhold på egen grunn.

Støy og vibrasjonsrapport vedlagt, påviser at støynivået mot fasader er akseptable og at mindre støyskjermingstiltak kan være nødvendig i forhold til planforslaget. Dersom bebyggelsesstruktur endres, må det lages ny støyutredning. Forurensset grunn er kartlagt i følge vedlagt rapport og må renskes i henhold til en tiltaksplan før det gis igangsettingstillatelse. Biologisk mangfold må kartlegges. Området har vært et industriområde, og bør øke tilgang på m2 grøntareal.

Trafikkforhold

Det foreslås omregulering av Sinsenveien til trafikkområde (torg) med mulighet for korttidsparkering og for varelevering for boliger og funksjonshemmete. Staten anbefaler ikke å endre dagens regulerte gangvei og fremtidig friområde park, og vil opprettholde dagens regulering. Korttidsparkering kan ikke anbefales. Oppstalling av trafikk på Trondheimsveien mot Carl Berner kan skje i følge. Biltrafikken i området vil ikke øke nevneverdig på grunn av en økning av 50 – 60 boliger og tilkjøring til forretningsareal i dette prosjektet. Kombinasjon av boliger i dette planforslaget og 100 - 120 boliger i Trondheimsveien 119, samt biltrafikk til forretningene kan skape uheldige trafikale situasjoner som følge av oppstalling mot Trondheimsveien i følge vedlagt trafikkanalyse fra Sweco. I Hasleveien kan dette bli kritisk i kombinasjon med levering/ henting av barn i barnehagen i Hasleveien 3 – 5. Etter etatens vurdering er det derfor helt nødvendig å samle vareinntak for begge forretningsarealer i Trondheimsveien 119 og dette planforslaget i Hasleveien 10, til én felles avkjørsel.

Parkering

Parkering må etableres for boliger i underjordisk parkeringsanlegg i hht parkeringsnorm for Indre by. I tillegg må besøkparkering for forretninger legges i underetasje. Det kan ikke åpnes for bakkeparkering for besøkende. Atkomst langs stykke av Sinsenveien langs parken skal kun være for gående i samsvar med gjeldende regulering. Minimum 5 % av p-plassene skal være tilrettelagt for orienterings- og bevegelsehemmete.

Avkjørsel

Det foreslås avkjøring i nedkjørsel fra krysset Rosenhoffs gate og Sinsenveien i sving. Nedkjøringen er ikke akseptabel da den ligger få meter fra vinduene til boligblokk til Startbo. Regulering av avkjørsel for varetransport som foreslått fra Hasleveien mot nordøst i planområdet forutsetter innrygging på tomt fra Hasleveien og vil neppe kunne betjene forretning i planforslaget og i forretningsareal som foreslås i Trondheimsveien 119. Avkjørsel for varetransport vil gi rygging av varetransport rett ved inngang til barnehage og ved gangforbindelse fra Carl Berner T-bane nord for barnehage og inn parken ved Trondheimsveien.

Gangforbindelser

Etaten mener det er positivt at reguleringsforslaget søker å ivareta trygge gangforbindelser mellom parken og Hasleveien ved å etablere atkomster over tak på forretningsarealet. Takarealet ligger i nivå med øvre del av Hasleveien. Fra dette stedet vil det opprettes en ekstern gangforbindelse fra Carl Berner T-banestasjon på oversiden av barnehagen i Hasleveien 3-5. Det er derfor viktig å videreføre denne forbindelsen over forretningstaket og videre til parken og nordover mot nordvest til Sophies Minde der det vil etableres en større barnehage. Gangvei langs Sinsenveien foreslås omregulert til trafikkområde – torg. Etaten mener at gjeldende regulering skal opprettholdes for å sikre fortsettelse av fortau forbi forretningene som skal etableres langs Trondheimsveien og Sinsenveien i planforslaget til Trondheimsveien 119.

Risiko- og sårbarhet

Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) bør også ta stilling til sårbarhet ved varetransport og trafikk i forhold til barnehage i Hasleveien 3-5, samt forhold til eksisterende vernverdige bygninger og til

gangatkomster gjennom området.

Sosial infrastruktur

Reguleringsplan for barnehage på Hasleveien 3-5 (Hasle Brug) er vedtatt. Avkjørsel og trafikkforhold i umiddelbar nærhet til barnehagen vil være uheldig.

Det er ikke redegjort for barnehage i forslaget. Etter etatens vurdering og i følge innspill fra tverretattlig gruppe for barnehageutbygging i Oslo kommune er det ikke nødvendig å innpasse barnehage i dette planforslaget eller i planforslaget for Trondheimsveien 119 på grunn av barnehagedekning ellers i nærheten (Sophies Minde og Hasleveien 3-5).

Leilighetsfordeling og – størrelser skal være i henhold til bystyrevedtak av 26.09.2007.

Teknisk infrastruktur

Overvann må håndteres på egen grunn. Det vises til bemerkninger fra Vann- og avløpsetaten.

Søppelhåndtering bør planlegges i sammenheng med varetransport og samlet for dette planforslaget og naboforslaget i Trondheimsveien 119.

Universell utforming

Det skal sikres universell tilgjengelighet til alle boliger og til forretningsarealer.

Økonomiske konsekvenser

Ingen økonomiske konsekvenser for kommunen.

Juridiske forhold

Gangforbindelse fra T-banestasjon Carl Berner over Hasleveien øverst i planområdet må sikres videreført til parken og Sinsenveien. Allmenhetens tilgang sikres i bestemmelsene. Uteareal på tak må sikres ved vekstlag og solide nok konstruksjoner for å bære vekstlag. Dette er sammenfallende med Brann- og redningsetatens krav om kjørbart dekke for brannbiler. Utomhusplan skal godkjennes før det gis rammetillatelse. Og arealene skal være ferdig opparbeidete samtidig med midlertidig brukstillatelse

Interessemotsetninger

KDP varehandel og service understreker viktigheten av å beholde mangfoldet ved byens ulike handelssentre. Forslagstiller ønsker primært å bygge nye forretningslokaler for å fortsette virksomheten Pollux elektro. Det er viktig at ikke arealdisponering til forretningsdrift går ut over boligmiljø. En forutsetning for å øke forretningsarealet i dette planforslaget og naboforslag vil være at forretninger henvender seg til publikum mot gatene eller mot parken. Etaten mener at det vil være best om forretningsarealer for Trondheimsveien 119 og Hasleveien 10 planlegges integrert med felles avkjørsel for varetransport og søppelhåndtering.

Foreløpig konklusjon

Punkthuset har ingen sammenheng med andre bygninger i bylandskapet. Formålet boliger er ikke god nok begrunnelse for et signalbygg som foreslås da utearealfunksjonen knyttet til konseptet neppe kan løses ved utearealer på taket av en dagligvarebutikk og under en 11 etasjes boligblokk. Begrunnelsen for et skulpturelt og slankt høybygg som fremføres, er å gi maksimal lys til boligene fra vest og minst mulig skygge mot Startblokk på andre side av Rosenhoffs gate. Etaten er enig i at det i dette partiet "er det særdeles viktig å bevare luftigheten og kontakten fra trekken ved Sophies Minde over trekantparken til Sukkertoppen" slik forslagstillers uttrykker det. Høyblokken vil etter etatens vurdering ikke gi en slik tilsiktet virkning. Forslaget viser i stedet at forslagstillers uttalelse om at "den faglige utfordringen...(er) å gi volum til forslagstillers utbyggingsbehov (butikk og boliger) forent med bylandskapet", ikke er forenlig

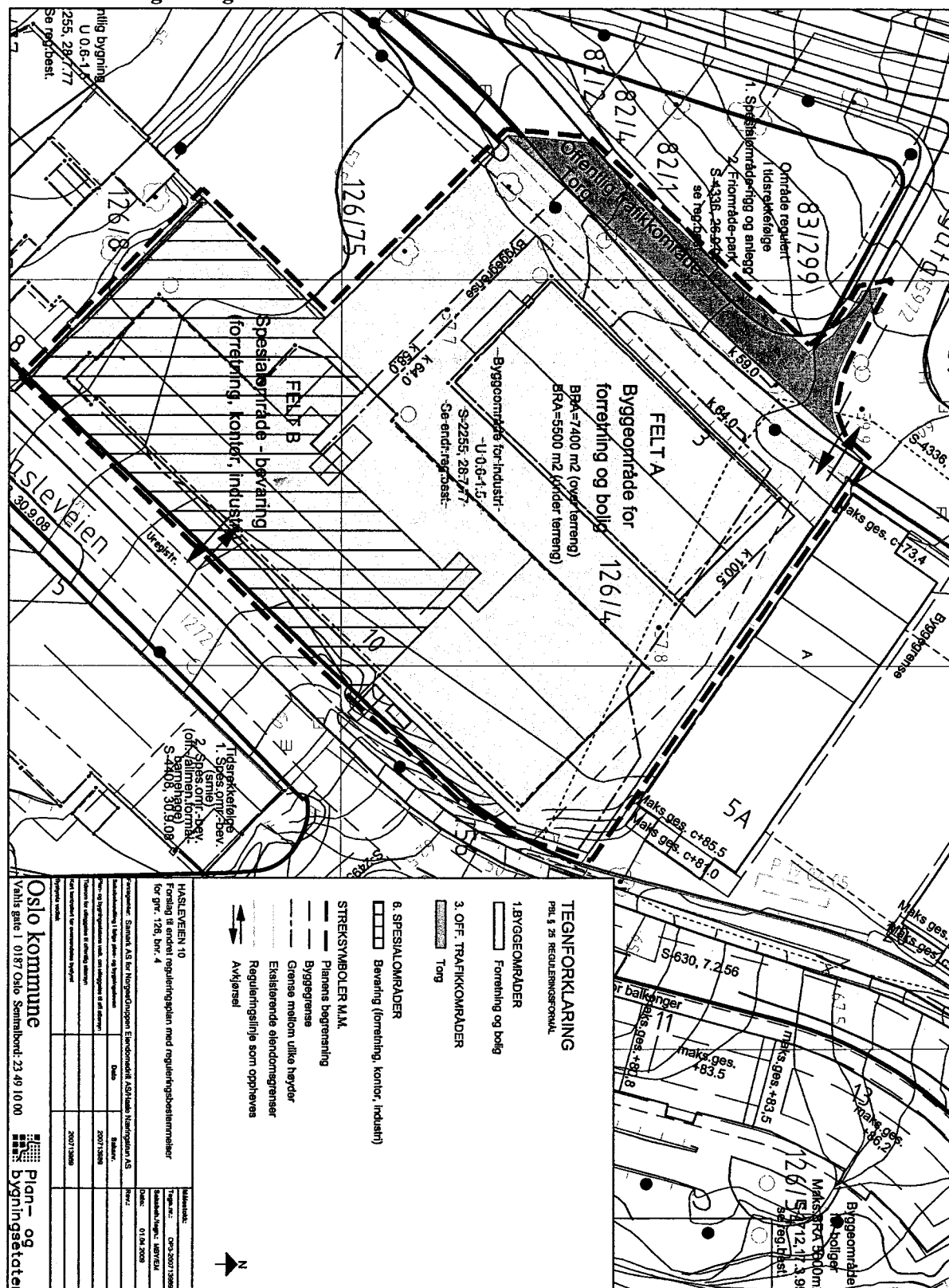
med bystrøk og naboer. Etaten mener dette også dokumenteres godt i alternativene B, C og D. Disse viser for det første at det er et stort problem å få inn så mange boliger på taket av forretningen med akseptable utearealer. For det andre vil lamellstrukturer i forslagene B, C og D være i konflikt med de omkringliggende bygningene. Boligpotensial i forslaget bør derfor formes i forhold til kvartalsoppsluttende struktur som er valgt i planforslaget til Trondheimsveien 119 i forlengelse av boliger mot Sinsenveien, slik at det kan etableres avskjermete utearealer til boligene i kombinasjon med utearealene i Trondheimsveien 119 og med trafikktrygg atkomst til parken ved Trondheimsveien.

Størrelsen på forretningsarealet er forenlig med Kommunedelplan for varehandel, mens lokale forhold vil kunne begrense arealet. Byggeområde for forretning må begrenses mot Sinsenveien og parken. Fasaden må trekkes tilbake. Etaten anbefaler at gjeldende reguleringsgrense og reguleringsformål, dvs fortau ved del av Sinsenveien opprettholdes. Nedkjørsel fra Rosenhoffsgate/Sinsenveien må flyttes lenger vekk fra Startbo-bygget og inn i planområdet. Etaten mener butikken bør ligge i avstand fra eksisterende bevaringsverdige industribygning, men kan knyttes sammen mot nytt forretningsbygg mot nordgavl slik at det blir etablert en byvegg langs Hasleveien.

Etaten vil ha Samferdselsetatens vurdering av felles varetransport til dette planforslaget og til forslaget på Trondheimsveien 119. Dette må avklares for begge planforslagene i sammenheng før videre behandling. Etaten har i flere faser bedt om et felles reguleringsforslag for dette planområdet og for planforslag for Trondheimsveien 119, og mener det er så mange forhold i denne saken som gjør at etaten fortsatt vil anbefale dette. Etaten vil derfor ikke fremme noe alternativ nå.

Plan- og bygningsetaten anbefaler ikke planforslaget.

Forminsket reguleringskart



FORSLAG TIL REGULERINGSBESTEMMELSER FOR:

Hasleveien 10 - g.nr. 126 b.nr. 4, og umatrikulert grunn.

§ 1 Avgrensning

Det regulerte området er vist på plankart merket kartnr. OP3-200713989 og datert 01.04.2009

§ 2 Formål

Området reguleres til:

Byggeområde for forretning, bolig (Felt A)

Spesialområde - bevaring (forretning, kontor, industri) (Felt B)

Offentlig trafikkområde - torg.

§ 3 Utnyttelse, plassering og høyder

Spesialområde: Bebyggelse som omfattes av regulering til bevaring er vist på plankartet.

Byggeområde: Bebyggelsen skal ligge innenfor de viste grenser for bebyggelse, innenfor maksimalt tillatt bruksareal (BRA) og innenfor maksimale kotehøyder som vist på kartet.

I Felt A kan det tillates tilbaketrunkede elementer av teknisk karakter og for vertikal kommunikasjon over angitte koter.

Innenfor planområdet tillates inntil 2400 m² BRA forretningsareal i felt A.

I felt B tillates inntil 920 m² forretningsareal.

Forretning skal lokaliseres i 1. etasje.

§ 4 Utforming

Maksimum 20% av leilighetene innenfor planområdet skal ha et bruksareal på 40-50 BRA, minimum 30% skal ha et bruksareal på 50 – 80 m² BRA og minimum 50% skal ha et bruksareal på mer enn 80 m² BRA. Det tillates ikke ensidig orienterte leiligheter mot nord, øst, mot nordøst eller mot sterkt trafikkert gate.

Felt A:

Ny bebyggelse skal ha et tidsmessig uttrykk, i kontrast til den bevaringsregulerte bebyggelsen på felt B.

Felt B:

Innenfor spesialområdene skal eksisterende bygninger som er markert på planen bevares. Det kan tillates nye inngangspartier og andre mindre bygningselementer addert til eksisterende bygninger. Opprinnelig materialbruk og detaljering skal i regelen nyttes. Taktekkingsmaterialer skal være mest mulig homogene. Skilt og reklameinnretninger skal ikke bryte med bebyggelsens karakter og skal ha tilknytning til virksomhetene i området. Takvinduer og tekniske anlegg på taket skal utformes helhetlig.

Alle tekniske anlegg, som antenner, ventilasjonsanlegg, kabelfester, belysning, skilt og stolper, koplingsbokser mv. skal innpasses med behørig hensyn til bevaringsverdiene.

Dersom eksisterende bebyggelse må fjernes på grunn av brann eller andre årsaker, skal ev. ny bebyggelse oppføres med et tidsmessig uttrykk.

§ 5 Offentlig trafikkområde – torg

Korttidsparkering for varelevering til boligene og parkering for bevegelseshemmede innpasses i Sinsenveien i planens utstrekning slik at det kommer i minst mulig konflikt med allmenne hensyn.

§ 6 Avkjørsel og parkering

Atkomst for biltrafikk er vist med piler på plankartet. Bil- og sykkelparkering skal være i henhold til enhver tid gjeldende parkeringsnorm i Oslo. Det tillates inntil 5 parkeringsplasser i bakgården på felt B. Parkering for felt A og B skal være i garasjeanlegget på felt A.

§ 7 Utomhusplan

Sammen med søknad om rammetillatelse skal det sendes inn plan for utomhusarealene, herunder også uteoppholdsareal på takene. Utomhusplanen skal være enhetlig for hele planområdet. Målestokk skal være 1:200 eller større.

Utomhusplanen skal vise eksisterende og fremtidig terreng, sikring av løs masse/fjell, forstøtningsmurer, beplantning og vegetasjon, opparbeiding av areal for opphold og virksomhetenes og boligenes utendørs bruk, tilrettelegging for funksjonshemmede, oppstillingsplass for renovasjon, gang og kjøreatkomst, trapper, ramper, korttidsparkering og avleveringsplasser samt fortau i Sinsenveien.

Utomhusanleggene skal være tilgjengelige for allmennheten. Det skal ikke settes opp gjerde rundt området eller deler av området.

Minimum 25 % av BRA for boligene innefor planområdet skal være uteoppholdsareal og skal anlegges på Felt A. Det skal sikres tilgjengelighet til alle bygninger for brannvesenets utrykningsmateriell. Utomhusplanen skal godkjennes samtidig med rammetillatelse. Utearealer skal være opparbeidet i henhold til godkjent utomhusplan før midlertidig brukstillatelse kan gis.

§ 8 Forurensning,

Ny bebyggelse skal sikres mot støy fra vei og jernbane i henhold til de laveste grenser i Miljøverndepartementets rundskriv T-1442 eller senere vedtatte forskrifter, vedtekter eller retningslinjer som erstatter gjeldende skriv. Støyreducerende tiltak skal vises på utomhusplanen og være godkjent samtidig med rammetillatelse. Støytiltakene skal være ferdigstilt før midlertidig brukstillatelse kan gis.

§ 9 Overvannshåndtering

Lokal overvannshåndtering skal legges til grunn ved detaljprosjektering av tiltaket. Det skal redegjøres for behandling av alt overvann, både takvann, overflatevann og drensvann ved søknad om rammetillatelse.

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 for Hasleveien 10, som omreguleres fra byggeområde for industri til:

- Byggeområde for forretning, bolig (Felt A)
- Spesialområde - bevaring (forretning, kontor, industri) (Felt B)
- Offentlig trafikkområde - Torg.

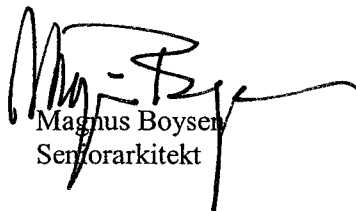
som foreslått av Norges Gruppen AS/Hasle Næringstun AS v/ Kjøpesenter Holding AS, postboks 1101 Sentrum, 0104 Oslo, vist på kart merket OP3-200713989, datert Plan- og bygningsetaten 01.04.2009.

PLAN- OG BYGNINGSETATEN, DEN

03 / 04 - 09



Edina Midzic
enhetsleder



Magnus Boysen
Seniorarkitekt

Forslagsstillers planbeskrivelse

Hasleveien 10 mm.

Reguleringsforslag til offentlig ettersyn

Utarbeidet av: Samark AS for Hasle Næringstun AS / Kjøpesenter Holding AS

Oslo, 24.11.08

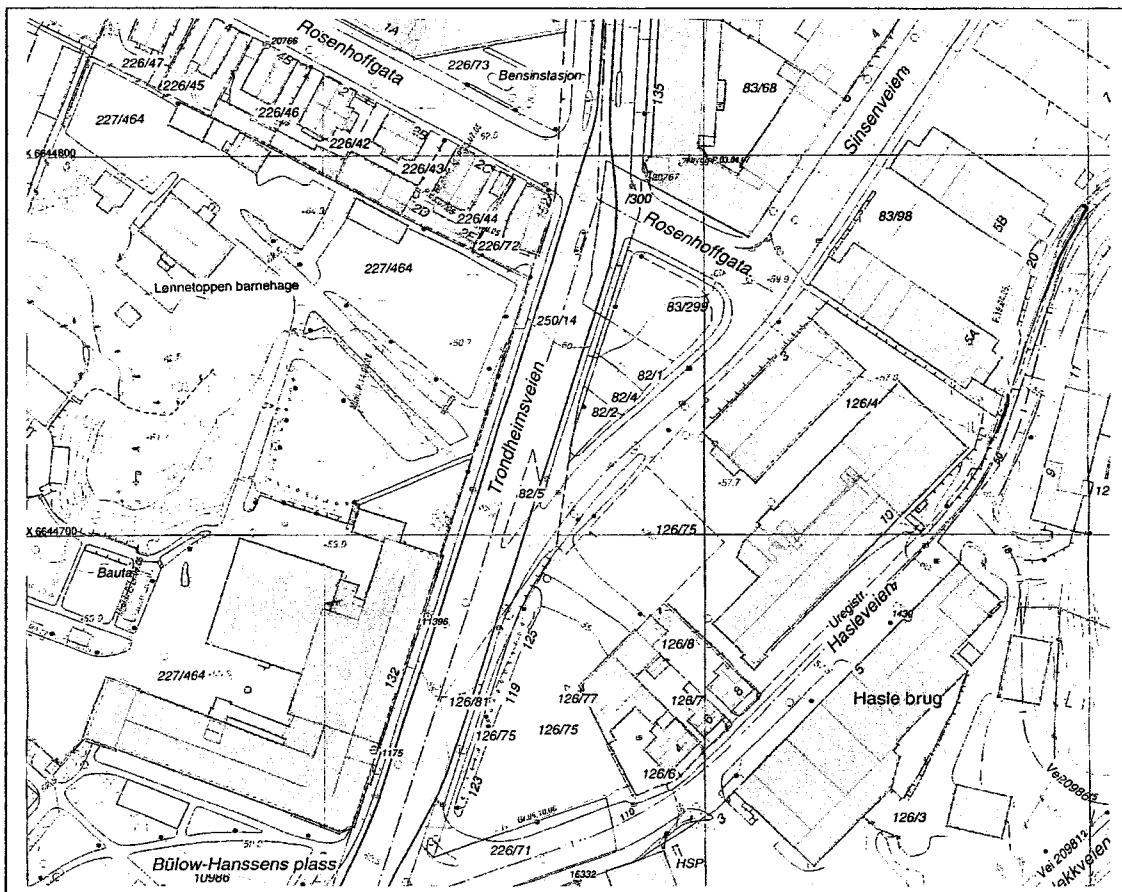
Innhold

1. FORENKLET ILLUSTRASJON	2
1.1 Skisse – eksisterende situasjon.....	2
1.2 Skisse - mulig fremtidig situasjon.....	2
2. BAKGRUNN.....	3
3. EKSISTERENDE FORHOLD	3
3.1 Lokalisering og bruk	3
3.2 Planområdet og forholdet til tiliggende arealer.....	3
4. PLANSTATUS	6
5. MEDVIRKNING.....	8
5.1 Innspill ved kommunalt samråd	8
5.2 Kunngjøringsinnspill.....	8
5.3 Forhåndsuttalelser	9
6. FORSLAGSSTILLERS FAGLIGE BEGRUNNELSE	14
7. PLANSKISSEN.....	20
8. KONSEKVENSER AV FORSLAGET	22
9. ILLUSTRASJONER	23

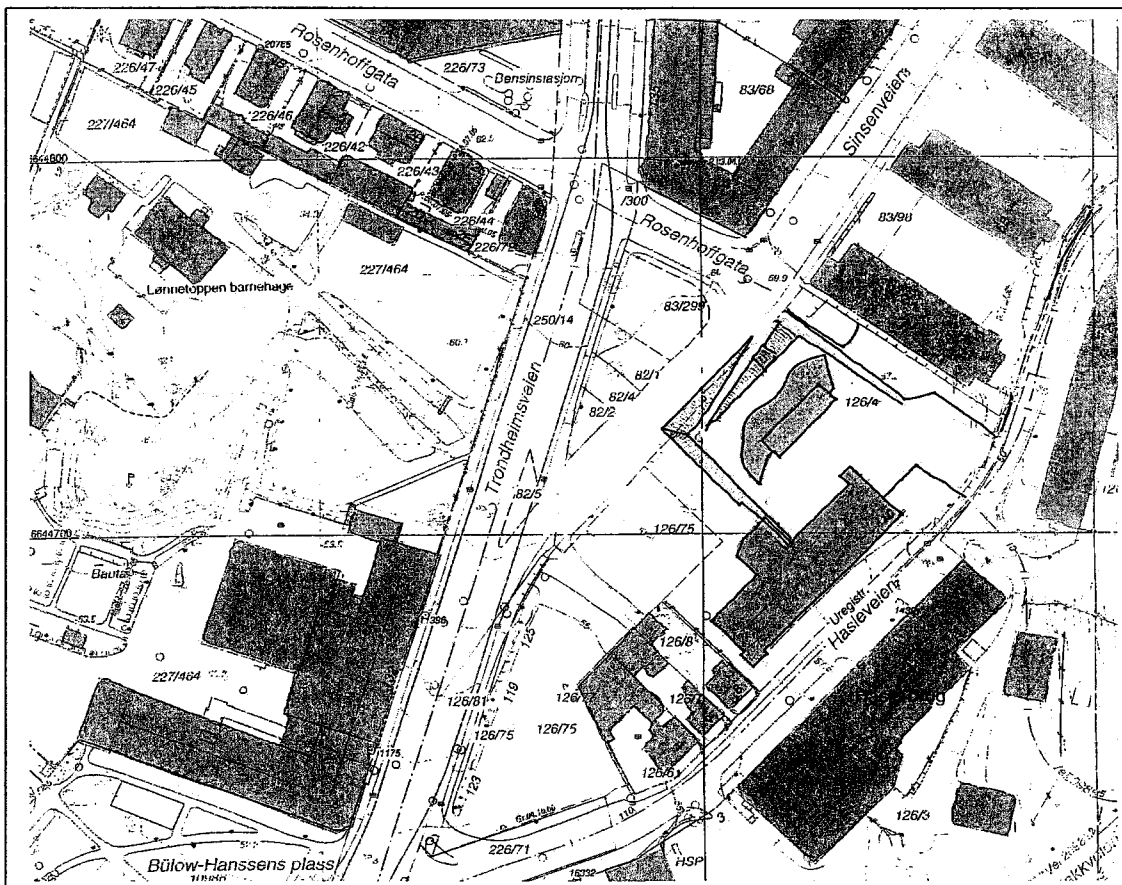
Vedlegg: Utredninger fra AsplanViak datert 26.09.08

1. FORENKLET ILLUSTRASJON

1.1 Skisse – eksisterende situasjon



1.2 Skisse - mulig fremtidig situasjon



2. BAKGRUNN

Sommeren 2004 fremmet Pollux AS planinitiativ for eiendommene Trondheimsveien 119–125 og Sinsenveien 1 (i det følgende kalt Trondheimsveien 119 m. fl.) i forbindelse med oppkjøpsprosess av eiendommene. Høsten 2004 ble det etablert et samarbeid mellom de to store grunneierne av Trondheimsveien 119 m. fl. (Pollux AS) og Hasleveien 10 (Hasle Næringstun AS). Siktemålet var en felles reguleringsplan for alle eiendommene mellom Hasleveien og Sinsenveien nedenfor forlengelsen av Rosenhoffgata. Planinitiativet, samråd, område- og prosessavklaring og oppstartsmøte fra juli og august 2004 ble av PBE akseptert som grunnlag for den samlede planen. Det ble kunngjort oppstart av planarbeidet den 18.02.05. Sommeren 2006 ble imidlertid de to grunneierne enige om å fremme hver sin plan.

Denne planskissen er resultat av en prosess som Hasle Næringstun AS har gjennomført for sin eiendom, Hasleveien 10. Det er idag Norgesgruppen gjennom Kjøpesenter Holding AS som er 100 %-eier av Hasle Næringstun AS. Eiergruppens primære mål er å etablere en stor dagligvarebutikk på eiendommen som erstatning for både Kiwi-butikken som idag er på eiendommen og Meny-butikken som er i Progress-senteret når leiekontrakten her går ut i 2011. I tillegg er det en målsetting å etablere hensiktsmessige boliger over butikken for å bidra til fortetting og flere boliger i området som de overordnede planene har som mål.

Denne målsettingen utløser krav om reguleringsendring.

PBE har akseptert at de foreberedende arbeidene som ble utført i 2004 og 2005, vil danne grunnlag for denne aktuelle planen videre.

3. EKSISTERENDE FORHOLD

3.1 Lokalisering og bruk

Planområdet ligger mellom Hasleveien og Sinsenveien ca. 250 meter nord for Carl Berners Plass i Bydel Grünerløkka. Planområdet begrenses av Hasleveien i øst, Hasleveien 8 og Sinsenveien 1 i sør, grøntarealet mellom Sinsenveien, Trondheimsveien og Rosenhoffgata i vest og den nye Startbo-bebyggelsen i nord. Planområdet er 5572 m² stort. Carl Berners Plass og Progress-senteret er lokalsenter. Carl Berners Plass har T-banestasjon og er knutepunkt for flere buss- og trikkeruter. Dagens arealbruk på planområdet er detaljhandel og kontor.

3.2 Planområdet og forholdet til tiliggende arealer

Natur- og ressursgrunnlaget

Planområdet er bebygd og asfaltert og har således ingen verdier som natur- og ressursgrunnlag.

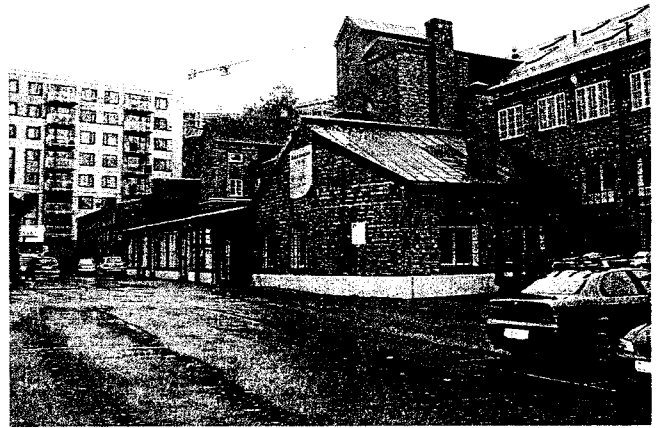
Landskap

Planområdet ligger i et markert bylandskapsrom. David Andersen-bygget og Startboprosjektet er begrensningen mot nord, skrenten mot Sukkertoppen er veggen mot øst, Grenseveien og blokkene her er sydveggen og Trondheimsveien med parken og Sophies Minde er veggen mot vest. Hele byrommet «renner» ned mot Trondheimsveien og Carl Berners Plass. Skråningen binder området opp mot Sinsenbyen og den karakteristiske lamellbebyggelsen her.

Det aktuelle planområde utgjør et relativt flatt nivå inntil en mer markert stigning mot nord og mot øst ved skrenten mot Sukkertoppen. Området ligger mellom cote + 59 og cote + 57. Området ligger godt eksponert for ettermiddagsol.

Verneinteresser

Eksisterende bebyggelse består av to bygningskropper; 1) et karakteristisk og stort industribygg fra 1920 med mindre tilbygg mot vest og et større tilbygg mot nord fra slutten av 1930-tallet og 2) et mindre industribygg fra tidlig 1950-tallet.



Det opprinnelige industribygget fra 1920 har verneverdi og bygget står nå på Byantikvarens gule liste (fra november 2007). Tilbyggene har mer tvilsom verneverdi og industribygget fra 1950-årene har ingen verneverdi.



Område sett fra nord i Trondheimsveien

Miljøfaglige forhold

Planområdet har noe støybelastning og luftforurensing fra trafikken i Trondheimsveien. Tilsvarende belastning fra Sinsenveien og Hasleveien er marginal. Det går luftstrømmer nedover langs Trondheimsveien og Sinsenveien og også noe i Hasleveien som er viktige for utluftingen av forurenset luft på Carl Berners Plass og områdene nedenfor. Det er ikke innflyvningstraséer for fly til Gardermoen over området. Det er ikke kjente forurensninger i grunnen. Industribedriften som fra 1920 til midt på 1980-tallet holdt til her (Viig & Vraalsen AS) var en godt organisert lett mekanisk industri som produserte diverse finmekanisk utstyr (pengeskap, vektor og butikkutstyr etc.) og det forventes ikke å finne forurensninger i grunnen (se vedlegg 1 – Utredninger fra AsplanViak datert 26.09.08 – kapittel 4 Forurenset grunn).

Trafikkforhold

Planområdet har adkomst fra Trondheimsveien til Hasleveien og Sinsenveien. Sinsenveien har lysregulert kryss via Rosenhoffgaten til Trondheimsveien. Verken Sinsenveien eller Hasleveien er utbygd i full regulert bredde og er idag 5 - 7 meter bred. Det er ikke normal gateparkering verken i Sinsenveien eller i Hasleveien, men det er tverrstilt parkering på egen grunn både fra Hasleveien og Sinsenveien. Begge veier fungerer idag som lokale samleveier. Det er parkering for ca. 35 biler som leies på eiendommen Sinsenveien 1 for kundeparkering for Kiwi-butikken med adkomst fra Sinsenveien. Nabo eiendommen i sør er en privat drevet offentlig tilgjengelig parkeringsplass med kapasitet på ca. 50 biler med adkomst fra

Hasleveien. Trondheimsveien har ca. 13.500 ÅDT (siste måling 1996/2002), mens Ring 2 over Carl Berners Plass har ca. 21.000 ÅDT. Det er ikke grunnlag for å tro at dagens situasjon er vesentlig endret. Det er ca. 250 meters gangavstand til selve Carl Berners plass og 150 meter til bussholdeplassene i Trondheimsveien fra området. Dagens T-banenedgang i Grenseveien ligger således med ca. 300 meters gangvei fra området via Carl Berners Plass (se vedlegg 1 – Utredninger fra AsplanViak datert 26.09.08 – kapittel 2 Trafikkanalyse).

Risiko- og sårbarhet

Det går en bekk i rør delvis under planområdet (Sinsenbekken). Det er ikke kjente forekomster av radon. (se vedlegg 1 – Utredninger fra AsplanViak datert 26.09.08 – kapittel 5 ROS-analyse).

Sosial infrastruktur

Rundt Carl Berners Plass er det et stort tilbud av butikker, privat service og postkontor. Offentlig service forøvrig er lite utbygd i nærområdet. Tøyenparken med offentlig bad og kultur- og museums tilbud ligger i gangavstand. Tøyenparken med Ola Narr og Torshovdalen er nærmeste større park- og grøntområde. Nærmeste grunnskole er Sinsen skole (1-10) som pr. i dag har en viss kapasitet. Fra område er det ca 800 meters gangvei langs lokale boligkater til skolen. Det planlegges i tillegg ny ungdomsskole (8-10) på Lørenplata som ferdigstilles i 2011. Samtidig med denne, vil Sinsen omgjøres til 1-7 skole. Disse tiltakene forventes å gi kapasitet til den planlagte boligutbyggingen i området. Barnehagedekningen i området er ikke tilfredsstillende, men det planlegges flere større barnehager i bydelen, bl.a. på eiendommen Hasleveien 5 rett på andre siden av Hasleveien og på Sophies Minde rett på andre siden av Trondheimsveien.

Teknisk infrastruktur

Planområdet er svært godt dekket av kollektivtrafikk med T-banen (Grorudbanen og Ringen), trikk 17 (5 – 10 minutters ruter), buss 20, 21, 28, 30, 31, 32 og 33 og regionale busser mot nord og nord-øst.



Område sett fra vest krysset Rodenhoffgata / Trondheimsveien

Det ligger vann- og avløpsledninger samt sterkstrøm og bredbånd både i Hasleveien og Sinsenveien. Det ligger en nettstasjon (trafo) på gateplan i Hasleveien innenfor planområdet. Området ligger innenfor konsesjonsområde for fjernvarme, og det ligger fjernvarmerør ca. 250 meter fra området i Fougnerens vei. Det er planlagt videre framføring til Carl Berners Plass i Hekkveien allerede i 2008, som vil gi en tilknytningsavstand på ca. 120 meter på regulert veigrunn (vei 20986).

Estetik og byggeskikk

Planområdet har idag frittliggende langstrakte industribygninger i tegl parallelt med Hasleveien / Sinsenveien. Hovedbygningen i 2 etasjer + loft (tidligere Viig & Vraalsen AS) har en viss estetisk og arkitektonisk verdi. Sidebygningen i 1 etasje + loft har ikke en tilsvarende verdi. Området har lav utnyttelse i forhold til den sentrale beliggenheten.

Stedsutvikling

Området nord for Carl Berners Plass ligger i en overgangssone mellom flere enhetlige byområder. I nord «Sinsen-byen» fra 1930-tallet, i øst villabebyggelsen fra 1930- og 40-tallet (Frydenberg), i syd lamellbebyggelsen fra etterkrigstiden, i sør-vest bevaringsområdet Rodeløkka med små trehus fra 1860-70-årene og i nord-vest Rosenhoff-området med åpne karrér fra 1920-tallet. I tillegg ligger tre markante

punkthus på 11-12 etasjer fra 1950-tallet tett inntill på sør-øst-siden og et nybygd punkthus på 12 etasjer 150 meter mot nord. Rett nord og nord-øst for området, mellom Sinsenveien og Hasleveien og på og rundt Sukkertoppen har det i de siste årene vært gjennomført en omfattende boligutbygging. Det aktuelle planforslaget utgjør en sentral del av overgangssonen som vi kaller Carl Berner Nord (dette uttrykket er også brukt i Kommuneplan 2000).

Barns interesser

Det er ingen spesielle interesser knyttet til barn og ungdom i planområdet.

Universell utforming

Det er ingen spesielle problemstillinger knyttet til universell utforming i planområdet. Alle eksisterende bygninger er godt tilgjengelig.

Juridiske forhold

Det er ikke kjente juridiske forhold, tinglyste rettigheter eller privatrettslige servitutter for området.

Interessemotsetninger

Det eksisterer ingen kjente interessemotsetninger knyttet til området.



Område sett fra Hasleveien 8 - bevaringsverdig industribygning til høyre.

4. PLANSTATUS

4.1 Overordnede føringer og gjeldende planstatus

Rikspolitiske bestemmelser eller retningslinjer

Kongelig resolusjon 20. november 1992 om fylkesplan for Oslo kalt Oslo kommuneplan 1991, inneholder under pkt 3, Miljø, transport og arealbruk, bl. a. Følgende: "Det er knyttet store nasjonale kulturminneverdier til Oslo som landets hovedstad. Kulturminnene og kulturmiljøene i Oslo er stadig utsatt for press ved planer om utbygging. Det er derfor viktig å ta vare på byens overordnede trekk, kulturmiljøer og enkeltobjekter". I samsvar med og forlengelse av det som er fastlagt i byrådets rundskriv nr. 5/93, er dette å praktisere ved at tiltak etter plan- og bygningsloven på forhånd skal forelegges Byantikvaren til uttalelse. Byantikvarens tilråding skal følge saken.

Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging tilstreber å samordne planlegging av utbyggingsmønsteret og transportsystemet for å tilrettelegge for en mest mulig effektiv, trygg og miljøvennlig transport, og slik at transportbehovet kan begrenses. Viktige tema er kollektivbetjening, gode forhold for sykkel, hensynet til gående og bevegelseshemmede, tilknytning til hovedveinettet, grøntstruktur, biologisk mangfold og estetiske kvaliteter. Lav parkeringsdekning ved god kollektivdekning. Det vektlegges løsninger som kan gi korte avstander i forhold til daglige gjøremål og effektiv samordning mellom ulike transportmåter, hvilket innebærer økt konsentrasjon av utbyggingen i byggesonene i by og tettstedsområder, og at utbyggingshensyn kan tillegges større vekt enn vernehensyn. Vedtatt 20.08.93

Rikspolitiske retningslinjer for barn og unge skal synliggjøre og styrke barn og unges interesser i all planlegging og byggesaksbehandling etter plan- og bygningsloven. Retningslinjene skal ivareta at arealer som brukes av barn og unge skal sikres mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare. Videre skal sikres varierte og store nok lekearealer i nærmiljøet og avsettes tilstrekkelige arealer for barnehager. Ved omdisponering av arealer som i planer er avsatt til fellesareal eller friområde som er i bruk eller er egnet for lek, skal det skaffes fullverdig erstatning. Erstatning skal også skaffes ved utbygging eller

omdisponering av uregulert areal eller dersom omdisponering av areal egnet for lek og opphold fører til at hensyn i forhold til at det finnes arealer i nærmiljøet som er store nok og egner seg for lek og opphold ikke kan ivaretas i forhold til dagens eller fremtidens behov. Vedtatt 01.09.89.

Gjeldende overordnede planer

Kommuneplan 2008. Oslo mot 2025. Kommuneplanens visjon for Oslo som fjordby, kunnskapsby, kulturby og miljøby. Byutviklingen skal skje i samsvar med byøkologiske prinsipper. Planen legger opp til økning av boligmassen, og ivaretagelse av bevaringsverdige objekter og miljø. Planen forutsetter at Oslo fortsatt skal ha en blågrønn profil, og dette innebærer at grøntarealer i byggesonen ikke skal nedbygges. De stasjonsnære områdene skal vurderes for konsentrert boligbygging for å utnytte arealpotensialet bedre og øke kundegrunnlaget til kollektivtransporten. Vedtatt av Bystyret 11.06.08.

Byøkologisk program. Viktige punkter er: Opprydding i gamle fyllinger, miljøkartleggingen og miljøoppfølgingsprogram, redusere klimagassutslipp og luftforurensing ved å øke kollektive transportmidler, fjernvarmetilknytning og passive varmekilder, godt fungerende vannkretsløp, lokalt håndtering av overvann og utnytting av naturens selvrensingsevne og åpning av rørlagte bekker. Vedtatt av Bystyret 1998.

Kommunedelplan for indre Oslo (KPD 13 – 1998). Planen peker generelt på behovet for at sentrale områder med eldre industri / næringsvirksomhet bør fortettes og transformeres til boligområder (forandlingsområder) og spesielt nevnes det aktuelle området som velegnet for boligbebyggelse bl. a. pga. nærhet til kommunikasjonsknutepunkt og pga. de gode sol- og utsiktforholdene. Planen peker på Carl Berner Nord-område som *viktig strukturerende område* og som *oppgraderingsområde for boliger*. Planen peker også på at det bør tilstrebes funksjonsblanding og at det bør tilstrebes en gradvis overgang mot næringer som med dagens miljøkrav bedre kan integreres i boligstrøk. KPD 13 ble vedtatt 02.12.98.

Kommunedelplan for lokalisering av varehandel og andre servicefunksjoner (KDP 14 – 2002).

Planens siktemål er generelt å styrke de eksisterende lokalsentra og handlemiljø for å motvirke søkningen mot bilorienterte eksterne sentra utenfor bykjernen med det ekstra transportbehov som da oppstår. Trondheimsveien/Carl Berners Plass er en av fem viktige strøgsgater i Oslo indre øst. KPD 14 ble vedtatt 27.11.2002.

Gjeldende regulering

Gjeldende regulering av planområdet er byggeområde for industri som en del av den generelle soneplanen for indre by fra 1977. U-grad = 0,6 -1,5. Plan S-2255 vedtatt 28.7.77 med endring av reguleringsbestemmelsene 1.10.87, S-2937.

Reguleringsplan for Carl Berners Plass med omgivelser, reg.plan S-4336.

Planens siktemål er å gjenskape opprinnelige byromskvaliteter, med stramme linjer, oversiktighet, trafiksikkerhet og prioritering av fotgjengere og kollektivtrafikk. Dette oppnås bl.a. ved redusert tilrettelegging for biltrafikk gjennom området med redusert privat biltrafikk i Trondheimsveien. Den grønne trekantplassen mellom Trondheimsveien, Rosenhoffgata og Sinsenveien illustreres i planen opprettholdt som park med Sinsbekken opp i dagen. Sinsenveien stenges for biltrafikk. Planen vedtatt 29.09.07 og anleggsarbeid igangsatt april 2008.

Områdeanalyse

Carl Berner Nord – Hasle – Sinsen utarbeidet av PBE november 2003. Hensikten med denne områdeanalysen er å lage et samlet og overordnet grunnlag for vurdering av de mange delplaner som har kommet og vil komme i området. Flere viktige planer hadde på dette tidspunkt (november 2003) allerede blitt vedtatt (bl. a. planen for utbygging av Sukkertoppen). Analysen peker på behovet for at offentlig utbygging og infrastruktur (bl.a. skole- og barnehage) holder samme takt som den private boligutbyggingen. Analysen peker på at det eksisterer mange barrierer i område som detaljplanene bør søke å overvinne.

Pågående planarbeid

Kommunedelplan for byutvikling og bevaring. Planområdet er definert som utviklingsområde i knutepunkter (U2), et sammensatt område med middels bevaringsverdi (C).

Forslag til kommunedelplan for torg og møteplasser (BOP), saksnr. 200411657.

Planen skal legge tilrette for etablering av nye og videreutvikling av eksisterende møteplasser. Kommunedelplanen for torg og møteplasser skal legge til rette for et bredt spekter av møteplasser som gir rom for ulike aktiviteter og brukergrupper. Målet er at hver bydel over en femårsperiode kan utvikle en lokal møteplass lett tilgjengelig for beboerne. Planen skal fremme møteplassenes sosiale rolle og legge til rette for gode prosesser for utvikling av byens uterom. Planforslaget legger opp til at det innenfor transformasjons- og utviklingsområder knyttes bestemmelser som skal sikre torg og møteplasser i forbindelse med store utbyggingsprosjekt. Det vil foreslås bestemmelser om bl.a. arealstørrelser, tilgjengelighet og funksjons- og formkvaliteter ved plassene som møtested. Planen er sendt til politisk sluttbehandling desember 2007.

Forslag til reguleringsplan for Trondheimsveien 132 Sophies Minde, saksnr. 200309009.

Planforslaget lå ute til offentlig ettersyn vinteren 2004, og sendt til politisk sluttbehandling april 2007. Planen foreslår en stor boligutbygging med boliger i 6 til 7 etasjer langs Trondheimsveien, men allérekken ut mot Trondheimsveien vil bli bevart.

Forslag til reguleringsplan for Trondheimsveien 119 mfl., saksnr. 200406858.

Planskisse innsendt 05.06.07. Forslaget viser boliger i 5 – 8 etasjer som følger gateløpene over en stor Elkjøpbutikk.

Alle de overordnede planene legger grunnlag for en boligutbygging med handelsnæring som en del av den lokale strøkgaten Trondheimsveien. Det er grunnlag for høy utnyttelse av det aktuelle området. Gjeldende regulering er ikke i tråd med de overordnede planene.

5. MEDVIRKNING

5.1 Innspill ved kommunalt samråd

Invitasjon til samråd, område og prosessavklaring ble sendt 02.07.04.

Liste over samrådsinnspill

1. Samferdselsetaten	07.07.04
2. Helse- og velferdsetaten	09.07.04
3. Friluftsetaten	02.08.04
4. Byantikvaren	udatert

Sammendrag av samrådsinnspill

Samferdselsetaten ber om at plan sees i sammenheng med planen for Trondheimsveien 113 (Progress). Helse- og velferdsetaten ber om risikovurdering av eventuelle forurensninger i grunnen og støy- og luftkvalitets-vurderinger i forhold til trafikk fra Trondheimsveien. Etaten ber om at uheldige konsekvenser av kombinasjon boliger / forretninger mhp. støy fra varemottak bør unngås ved plasseringen i bygget. Etaten anbefaler at 25% av boligarealet settes av til uteoppholdsareal. Rørtekte strekninger av bekker skal åpnes der det er mulig. Friluftsetaten har ingen anmerkninger. Byantikvaren har ikke registrert fornminner / kulturminner.

Forslagsstillers kommentarer til samrådsinnspill

Forslagsstiller har ønsket en større plan for område, men av forskjellige grunner har dette ikke vært mulig å oppnå. Helse- og velferdsetatens innspill vil følges opp.

5.2 Kunngjøringsinnspill

Oppstart av planarbeid ble kunngjort i Aftenposten og Dagsavisen 18.02.05

Liste over kunngjøringsinnspill

1. Bent W Johansen - Akershus Eiendomsmegling AS 25.02.05

Sammendrag av kunngjøringsinnspill

Innspillet var av informerende karakter, innspilleren ønsket tegninger og beskrivelser samt navn på tiltakshaver.

Forslagsstillers kommentarer til kunngjøringsinnspill

Tegninger og øvrige opplysninger vil bli sendt.

5.3 Forhåndsuttalelser

Det er sendt 1. runde forespørsel om forhåndsuttalelse til Bydelen og Byantikvaren. Planforslaget ble presentert for Bydel Grünerløkka Teknisk/Miljø-utvalg 20.06.07, og for Byantikvaren (tidlig utkast) 06.12.06.

Liste over 1. runde forhåndsuttalelser

1. Bydel Grünerløkka 06.09.07 etter møte i Teknisk- og miljøkomitéen 03.09.07 (sak 44/07).
2. Byantikvaren 16.10.07.

Sammendrag av forhåndsuttalelsene

1. Bydel Grünerløkka 06.09.07 etter møte i Teknisk- og miljøkomitéen 03.09.07 (sak 44/07).
Bydelsdirektørens forslag til vedtak anbefalte videre arbeid med planen. Ut fra miljømessige forhold er løsningen med tak over parkeringsnedkjøring og varemottak god. Løsningen for leke- og oppholdsareal er også god. Bydelsdirektøren mener også at det er viktig at den bevaringsverdige bebyggelsen får et godt reguleringsmessig vern. Teknisk- og miljøkomitéens flertall fremmet et annet forslag hvor det blir anbefalt å videreføre den tradisjonelle omsluttende bebyggelsen i 4-6 etasjer, samtidig som de går i mot punkthuset og vil ikke anbefale at det arbeides videre med den foreslåtte løsningen. Mindretallet stemte for bydelsdirektørens forslag.
2. Byantikvaren 16.10.07 saksnr. 07/1033.
Byantikvaren gjennomgår historien både til Hasleveien 10 og til området rundt og konkluderer med at industribygningen har bevaringsverdi i seg selv og som del av et kulturmiljø nederst i Hasleveien. I utgangspunktet vil BYA anbefale at hovedbygningen fra ca. 1920 blir bevart, også med tilbyggene både mot vest og mot nord (maskinhallen fra 1930-årene). For at BYA skal kunne ta stilling til riving av tilbyggene, bør det utarbeides en teknisk tilstandsrapport. BYA har ingen merknader til riving av det nyere frittstående næringsbygget fra ca. 1950. BYA finner det positivt at punktbygget får en skulpturell form med en smal front, men mener at eiendommen er lite egnet for plassering av punktbygg, fordi bygget etter BYAs vurdering vil redusere opplevelsen av topografien i området og få en dominerende virkning på opplevelsen av kulturminnene. BYA vurderer også basisbyggets tilknytning til det verneverdige industribygget som konfliktfylt. BYA konkluderer med å fraråde planskissen. Utvikling av eiendommen bør etter BYAs mening ta større hensyn til industribygningen.

Forslagsstillers kommentarer til forhåndsuttalelsene

1. Spørsmålet om bebyggelsesstruktur og punktthus er det sentrale i bydelens uttalelse. Flertallet i t/m-komitéen ønsker en omsluttende bebyggelse i 4-6 etasjer. Vi tolker dette som en bebyggelse langs Trondheimsveien/Sinsenveien og mot Hasleveien i en fortsettelse av Rosenhoffgata. Vi har i planskissen langt vekt på at planområdet ligger i en overgangssone mellom ulike bebyggelsesstrukturer og at det derfor ikke faller naturlig å videreføre bebyggelsesstrukturen med tilnærmede karréer som er toneangivende rundt selve Carl Berners plass. Dette er også i tråd med PBEs egen *Områdeanalyse Carl Berner nord – Hasle – Sinsen* fra november 2003 (saksnr, 200309685), hvor det står på side 32: ".....,men behovet for åpne arealer i tilknytning til nedre del av Hasleveien/Sinsenveien bør vurderes". Det står også i denne områdeanalysen lenger ned på side 32: "I tillegg til de fysiske historiefortellerne er det viktig å tilrettelegge for utvikling av ny identitet. En måte å gjøre dette på er å skape rom for aktiviteter som binder befolkningen sammen. Aktiviteter som gir "ringer av tilhørighet" og som strekker seg utover sin opprinnelige funksjon."

I vårt forslag har vi nettopp søkt å etablere et åpent areal rundt og på taket av butikkvolumet som kan knyttes til den grønne trekanten mellom Trondheimsveien, Sinsenveien og Rosenhoffgata. Dette arealet kan på en helt annen måte enn en fasaderække langs gata gi rom for aktiviteter og identitet. En stor lokal dagligvarebutikk med bredt varesortement kan nettopp være en slik opprinnelig funksjon som med den rette utformingen av omgivelsene kan legge til rette for ny identitet med aktiviteter på plassen foran og på taket. En slik løsning gir i tillegg to andre positive effekter; for det første bidrar den til å bryte ned barrierene i området og skape nye sammenhenger (jfr. side 23 og 28 i Områdeanalysen), og for det andre gir den bedre eksponering mot Trondheimsveien både av topografien (Sukkertoppen) og av den antikvarisk verneverdige bygningen.

Løsningen skaper altså en mulighet til å etablere et lokalt torg, en grønn åpen møteplass ved den lokale butikken. Plassen blir solvendt med utsikt nedover og oppover Trondheimsveien med den virksomhet og

aktivitet som gaten fører med seg. Denne møteplassen er helt i tråd med intensjonene i *Kommunedelplan for torg og møteplasser* fra juni 2007 som nå er sendt til politisk behandling.

Vi kan altså slå fast at flertallet i t/m-komiteén i bydelen er på kollisjonskurs med PBE sine føringer for området. Vi har derfor valgt ikke å etterfølge bydelens flertallsuttalelse, men å følge bydelsdirektørens og mindretallets uttalelse.

2. Det er ingen uenighet om bevaringsverdien av hovedbygningen i tegl fra ca. 1920. Planforslaget legger opp til bevaringsstatus av denne, og forslagsstiller har til hensikt å tilbakeføre bygningen til opprinnelig tilstand, dvs. å rive det provisoriske dekket slik at hele den store hallen framstår med full høyde, samt tilbakeføre vindusåpningene mot Hasleveien, slik at det ikke blir døråpninger og innganger mot Hasleveien. Dette er i tråd med opprinnelig bruk og utforming. Vi ser dette som det viktigste ved bevaringsaspektet på eiendommen. Dette er altså overordnet en eventuell bevaring av tilbyggene mot nord og vest.

Vi holder fast ved forslaget om å rive tilbyggene mot nord og det nordligste av tilbyggene mot vest. Begrunnelsen for dette er dels teknisk, dels funksjonelt. Tilbygget mot nord er i dårlig teknisk forfatning og riving av denne er helt nødvendig dersom det skal oppnås en funksjonell løsning for butikkens varemottak som er akseptabel. Det nordlige tilbygget mot vest har gjennomgått store forandringer og moderniseringer med porter, store vinduer, overbygg og tekniske anlegg på taket. Dette tilbygget er derfor svært vanskelig å tilbakeføre. Dette gjelder ikke det sørlige tilbygget mot vest. Dette vil derfor bevares og tilbakeføres.

Vi merker oss at Byantikvaren er positivt innstilt til punkthusets skulpturelle og smale form, men negativ til plasseringen fordi bygget vil få en særlig dominerende virkning på kulturminnene i området og redusere opplevelsen av topografien (bylandskapet). BYA stiller seg skeptisk til at et boligprosjekt får en såpass fremtredende plassering i bybildet, til fortrengsel for den dominans som Sophies Mindes bygning har hatt i over 100 år. Forutsatt at man aksepterer en høy utnyttelse på dette aktuelle området (hvilket ligger i alle overordnede føringer og planer), vil enhver utbygging her ha dominerende effekt, spørsmålet blir da hvilket bebyggelsesform som i minst grad ødelegger opplevelsen av landskapet og den bevaringsverdige bebyggelsen. Det er nettopp av hensyn til eksponeringen av bevaringsverdiene og opplevelsen av landskapet at vi har valgt dette utbyggingsmønsteret. Vi mener at et smalt punkthus med liten bebygget flate over en basis som er trykket så langt ned i terrenget som mulig og utformet som en del av terrenget, nettopp vil framheve både topografien med den karakteristiske Sukkertoppen og den bevaringsverdige industribygningen best mulig. En annen bebyggelsesform som f. eks. en mer tradisjonell karré vil fylle ut arealet mellom den verneverdige bygningen og Trondheimsveien/Sinsenveien og opp mot lamellene nord for området på en mer massiv måte. En slik utbygging ville stenge sikten fra vest mot den verneverdige bygningen og mot Sukkertoppen. Vi mener at BYA ikke har tatt inn over seg konsekvensene av dette alternative utbyggingsmønsteret. Sammenligningen av forslaget må være sett i forhold til et annet utbyggingsmønster og ikke i forhold til eksisterende situasjon.

Når det gjelder dominans av et boligbygg, vil vi framheve at dette er en logisk konsekvens av at planen ligger innenfor et omstillingsområde fra i hovedsak industri til i hovedsak bolig. For 100 år siden var det et industribygg som dominerte i området (Nationalbryggeriet – nåværende Sophies Minde), i dag kan det være boligbygg. Skepsisen til at eldre bygninger mister sin dominerende status er i sitt vesen en skepsis til byutvikling som sådan. Som planlegger ser vi det som vår oppgave å ta vare på sporene, historiefortellingen fra tidligere tider, slik at byutviklingen får den tidsdybden som vi er enige om. Vi ser det ikke som vår oppgave at nye bygg skal underordne seg de gamle. Nybygg skal stå i et bevisst forhold til verneverdige bygg, og la disse få anledning til å eksponere seg i sin nye bruk. Det er dette vi har gjort i vår plan.

Konflikten mellom basisbygget og det gamle industribygget mener vi er overvurdert i BYAs uttalelse. Basisbygget (butikken) vi ikke tildekke mer av det opprinnelige industribyggets fasader enn hva tilbyggene tildekker i dag. Omtrent 1/3 av industribyggets fasadelengde blir berørt og kun på den mest tilbaketrukkne og minst eksponerte siden, og bare opp til dekke for 2. etasje. Dette tilsvarer under 10% av den samlede fasadeflaten. Vindusrekken i 2. etasje mot vest blir ikke berørt og det er vist en glass-spalte mellom nybygget og det verneverdige bygget for at dette skal eksponeres. Den viktigste fasaden mot Hasleveien og gavlen mot sør blir overhode ikke berørt.

Vi konkluderer vår kommentar med at vi har valgt ikke å etterkomme Byantikvarens råd. Forslagsstiller mener at planforslaget tar tilstrekkelig hensyn til den verneverdige industribebyggelsen først og fremst ved at forslaget gir industribygningen et reguleringsmessig vern som den ikke har med dagens gjeldende regulering.

Liste over 2. runde forhåndsuttalelser

Det ble den 30. mai 2008 sendt 2. runde forespørsel om forhåndsuttalelse til 6 naboer og 29 offentlige etater, institusjoner og organisasjoner, i alt 35 forespørsler om forhåndsuttalelse ihht. varslingsliste for høringsinstanser mottatt fra PBE 14.01.08. Det var innen tidsfristen 4. juli 2008 innkommet 8 uttalelser. 5 uttalelser kom inn etter fristen, den siste kom 03.09.08. Alle 13 uttalelser har blitt vurdert og vil kommentert i det følgende.

1. Oslo kommune, Trafikketaten – datert 24.06.08
2. Oslo kommune, Renovasjonsetaten – datert 30.06.08
3. Oslo kommune, Omsorgsbygg Oslo KF – datert 01.07.08
4. Oslo kommune, Bydel Grünerløkka – datert 01.07.08
5. Fylkesmannen i Oslo og Akershus – datert 01.07.08
6. Oslo kommune, Vann- og avløpsetaten – datert 01.07.08
7. Oslo kommune, Brann- og redningsetaten – datert 03.07.08
8. Borettslaget Carl Berner Terrasser – datert 03.07.08
9. Fearnley Finans (repr. Trondheimsveien 135) – datert 07.07.08
10. Oslo kommune, Eiendoms- og byfornyelsesetaten – datert 09.07.08
11. Oslo kommune, Samferdselsetaten – datert 10.07.08
12. Oslo kommune, Undervisningsbygg Oslo KF – datert 08.08.08
13. Oslo kommune, Byantikvaren – datert 03.09.08

Sammendrag av forhåndsuttalelsene

1. Oslo kommune, Trafikketaten – datert 24.06.08
Viser til parkeringsnormen, 5% av p-plasser for forflytningshemmede, plass til varelevering.
2. Oslo kommune, Renovasjonsetaten – datert 30.06.08
Viser til Renovasjonsforskrifter og Veileder for plassering av avfallsbeholdere. Anbefaler avfallssug evt. avfallsbrønn.
3. Oslo kommune, Omsorgsbygg Oslo KF – datert 01.07.08
Ingen kommentar.
4. Oslo kommune, Bydel Grünerløkka – datert 01.07.08
Behandlet i møte i Byutviklingskomitéen (bydelsutvalg Grünerløkka) 30.06.08 (sak 37/08)
Viser til tidligere uttalelse (møte i Teknisk- og miljøkomitéen 03.09.07 - sak 44/07) referert over i 1. runde forhåndsuttalelser. Planskissen har ikke hensyntatt denne uttalelse. Ønsker å videreføre den tradisjonelle omsluttende bebyggelsen i 4-6 etasjer. Viser til vedtatt norm for leilighetssammensetning.
5. Fylkesmannen i Oslo og Akershus – datert 01.07.08
Støyforhold må ivaretas. Viseer til RPR for barn og unge – ber om tilstrekkelig uteareal for lek og opphold. Overvann skal håndteres lokalt. Forsvarlig håndtering av forurenset grunn bør inn i regbestemmelsene. Krav om utarbeiding av ROS-analyse.
6. Oslo kommune, Vann- og avløpsetaten – datert 01.07.08
Overvann må håndteres lokalt. Kontroll av event. konflikt med eksisterende stikkledninger. Ber om kontakt ved evt. ”store” vannuttak (f.eks. ved sprinkler).
7. Oslo kommune, Brann- og redningsetaten – datert 03.07.08
Viser til viktigheten av uhindret tilkomst og tilrettelegging for rednings- og slokkemannskaper. Konkret til begge sider av boligblokken, altså at taket over butikkarealet blir kjøresterkt (for tunge brannbiler) med mulighet for oppstilling og svinging. Peker på viktigheten av røykventilasjon av parkeringsplanene. Anbefaler sterkt sprinkleranlegg både for salgsarealene og for boligene. Legger ved retningslinjer vedr. tilrettelegging for rednings- og slokkemannskap i Oslo kommune.
8. Borettslaget Carl Berner Terrasser – datert 03.07.08
Går sterkt imot reguleringsforslaget. Ønsker ikke høyere bebyggelse enn eksisterende bebyggelse pga. utsikt. Støy i byggeperioden. Stilmessig i sterk kontrast til skrånende, avtrappede bygg i nærområdet. Sterk fortetning forringer kvaliteten i området. Frykter ”innmuring” av eget borettslag.
9. Fearnley Finans (repr. Trondheimsveien 135) – datert 07.07.08

Punkthus på 12 etasjer blir svært fremtredende og ikke innpasset med øvrig bebyggelse, Ødelegger utsikten, bør opprettholde en enhetlig profil i området.

10. Oslo kommune, Eiendoms- og byfornyelsesetaten – datert 09.07.08
Bemerket at en del av planområdet er uregistrert veigrunn og tilhører Oslo kommune. Forøvrig ikke kjennskap til forhold som her betydning for planen.
11. Oslo kommune, Samferdselsetaten – datert 10.07.08
Kan ikke akseptere offentlig trafikkareal i Sinsenveien. Trafikksikker gjennomgangsmulighet for fotgjengere må sikres. Skeptisk til langsgående parkering på vestsiden av Hasleveien. Forutsettes ett avkjørselspunkt fra Hasleveien. Varelevering forutsettes tilstrekkelig manøvreringsareal for store kjøretøyer som er markert tydelig mot off. fortau med fysisk skille. Må vise manøvrering også for kjøretøy fra Trondheimsveien. Ettrlyser nærmere redegjørelse av trafikale konsekvenser, spesielt trafiksikkerhetsvurderinger. Forutsetter at parkeringsnormen følges. Reg.-bestemmelsene må sikre en øvre grense på forretningsareal.
12. Oslo kommune, Undervisningsbygg Oslo KF – datert 08.08.08
Barn fra området vil søgne til Sinsen skole som i dag er 1-10 med vurdering til 1-7. En 8-10 skole er under planlegging på Løren, ferdigstilt i 2011. Det er usikkerhet omkring framdrift og demografisk sammensetning av utbyggingen av Lørenområdet med påfølgende usikkerhet om tilstrekkelig skolekapasitet. Ber om samarbeid med de berørte skolene om sikkerhetstiltak for skoleveiene i utbyggingsperioden.
13. Oslo kommune, Byantikvaren – datert 03.09.08
Viser til uttalelse datert 16.10.07 (referert over i 1. runde forhåndsuttalelser). Planskissen har ikke vesentlig hensyntatt denne uttalelse. Fraråder riving av tilbygget fra 1930-tallet (maskinhallen). Mener punkthuset vil være et skalabrudd med reduksjon av opplevelsen av omkringliggende kulturminner. Vil vurdere å fremme et alternativt planforslag. Savner bedre illustrasjoner som viser forholdet til eksisterende bevaringsverdig bebyggelse.

Forslagsstillers kommentar til forhåndsuttalelsene

1. Oslo kommune, Trafikketaten – datert 24.06.08
5% av p-plasser for forflytningshemmede, plass til varelevering blir ivarettatt i planforslaget. Det foreslås en noe høyere norm for forretningsarealene enn det den vedtatte normen setter. Begrunnelsen ligger i at forretningsarealene gir høy frekvens på bilturproduksjon som gjør det ekstra viktig med god parkeringskapasitet, dette er viktig for å demme opp for handelslekkasje til de rene bilorienterte kjøpesentra utenfor byen som vil gi lengre bilturer og større total belastning på veinettet. Viser til vedlegg 1 – Utredninger fra AsplanViak datert 26.09.08 – kapittel 2 Trafikkanalyse.
2. Oslo kommune, Renovasjonsetaten – datert 30.06.08
Avfallssug evnt. avfallsbrønn vil bli vurdert i forprosjektfasen. Forskrifter og veiledere vil følges.
3. Oslo kommune, Omsorgsbygg Oslo KF – datert 01.07.08
Ingen kommentar.
4. Oslo kommune, Bydel Grünerløkka – datert 01.07.08
Viser til kommentar ved 1. runde forhåndsuttalelse. Viser til byformanalysen kap.6. Denne analysen peker på at både lys- og solforhold og spesielt utsikt blir forverret for naboene i nord ved foreslått omsluttende bebyggelse i 4-6 etasjer. Bydelens uttalelse blir ikke hensyntatt. Vedtatt norm for leilighetssammensetning vil følges.
5. Fylkesmannen i Oslo og Akershus – datert 01.07.08
Vedr. støyforhold vises til vedlegg 1 – Utredninger fra AsplanViak datert 26.09.08 – kapittel 3 Støy og vibrasjoner. Forslaget viser tilstrekkelig uteareal for lek og opphold. Overvann vil håndteres lokalt. Forsvarlig håndtering av forurenset grunn inngår i reg.-bestemmelsene. Viser til vedlegg 1 – Utredninger fra AsplanViak datert 26.09.08 – kapittel 4 Forurenset grunn. ROS-analyse er gjennomført, viser til vedlegg 1 – Utredninger fra AsplanViak datert 26.09.08 – kapittel 5 ROS-analyse.
6. Oslo kommune, Vann- og avløpsetaten – datert 01.07.08
Overvann vil håndteres lokalt. Kontroll av event. konflikt med eksisterende stikkledninger vil gjennomføres i forprosjektfasen. Det vil tas kontakt med VAV i forprosjektfasen for vannuttak etc.
7. Oslo kommune, Brann- og redningsetaten – datert 03.07.08
Uhindret tilkomst og tilrettelegging for rednings- og slökkemannskaper skal sørges for. Taket over butikkarealet blir kjøresterkt (for tunge brannbiler) med mulighet for oppstilling og svinging. Røykventilasjon av parkeringsplanene vurderes i forprosjektfasen. Sprinkleranlegg både for

salgsarealene og for boligene vil vurderes i forprosjektfasen. Retningslinjer vedr. tilrettelegging for rednings- og slokkemannskap i Oslo kommune skal følges.

8. Borettslaget Carl Berner Terrasser – datert 03.07.08
Uttalelsen blir ikke fulgt opp. Viser til byformanalysen i kap 6. Denne analysen peker på at både lys- og solforhold og spesielt utsikt blir forverret ved Borettslagets forslag til utbygging.
9. Fearnley Finans (repr. Trondheimsveien 135) – datert 07.07.08
Som foregående punkt.
10. Oslo kommune, Eiendoms- og byfornyelsesetaten – datert 09.07.08
Mindre deler av planområdet i vest er kommunal grunn som kan makeskiftes med privat grunn for kommunal vei i øst. Tilsvarende makeskifte er gjort i forbindelse med reguleringsplanen for området på nordsiden (Startbo-prosjektet) i 2004.
11. Oslo kommune, Samferdselsetaten – datert 10.07.08
Offentlig trafikkareal i Sinsenveien frafalles og omgjøres til torg samtidig som arealet reduseres. Trafikksikker gjennomgangsmulighet for fotgjengere vil sikres i forslaget. Langsgående parkering på vestsiden av Hasleveien frafalles. Det vil bli ett avkjørselspunkt fra Hasleveien. Varelevering får tilstrekkelig manøvreringsareal for store kjøretøyer med tydelig markering mot off. fortau med fysisk skille. Store kjøretøy som kommer fra Trondheimsveien opp Hasleveien vil ikke få manøvreringsmulighet inn til varemottaket, da svingradiusen i vei/varemottak blir for liten. Den absolutte hovedtyngden av varetransport vil komme fra Norgesgruppens lager ved Østre Aker vei/Kalbakken. Naturlig kjørerute vil da være ned Hasleveien gjennom Lørenområdet. Viser til vedlegg 1 – Utredninger fra AsplanViak datert 26.09.08 – kapitel 2 Trafikkanalyse. Vedr. parkeringsnormen vises til forslagsstillers kommentar punkt 1. Reg-bestemmelsene definerer en øvre grense på forretningsareal.
12. Oslo kommune, Undervisningsbygg Oslo KF – datert 08.08.08
Forslaget forutsetter 1-7 skole på Sinsen skole og 8-10 på Løren nye skole. Det vil etableres et samarbeid med de berørte skolene om sikkerhetstiltak for skoleveiene i utbyggingsperioden selv om det trolig er svært få elever fra områdene på sør- og vestsiden av planområdet som sogner til de aktuelle skolene og dermed vil få sin skolevei berørt av utbyggingen.
13. Oslo kommune, Byantikvaren – datert 03.09.08
Viser til kommentar ved 1. runde forhåndsuttalelse. Viser til byformanalysen kap.6. Denne analysen peker på at eksponering av den verneverdige bygningen bli forverret fra Trondheimsveien ved en bebyggelsesstruktur med omsluttende bebyggelse i 4-6 etasjer. Byantikvarens uttalelse blir ikke hensyntatt. Planforslaget har nå fått bedre illustrasjoner som viser forholdet til eksisterende bevaringsverdig bebyggelse, se kap 9.

6. FORSLAGSSTILLERS FAGLIGE BEGRUNNELSE

Planområdet er en sentral del av Carl Berner Nord-området som i de overordnede planene skal være et utviklingsområde med høy utnyttelse med hovedvekt på boligutbygging. I de senere årene har det blitt vedtatt og utbygd flere områder nord og nord-øst for det aktuelle planområdet. En konsekvens av denne utbyggingen har blitt at Sukkertoppen og grøntstrukturen i bylandskapet har blitt mindre tydelig, og at område mellom Sinsenveien og Hasleveien nord for Rosenhoffgata og på og rundt Sukkertoppen framstår med en relativt massiv bygningsmasse.

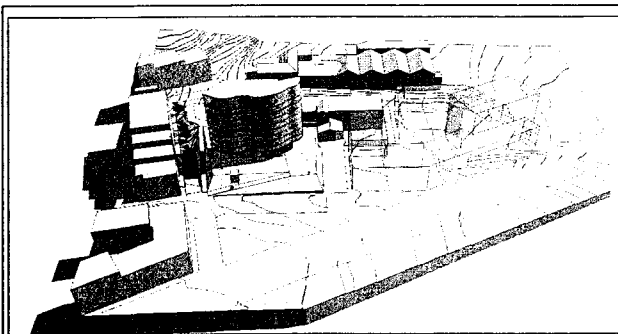
Hele området mellom Trondheimsveien og Hasleveien sør for Rosenhoffgata framstår derfor idag som et luftig og grønt område som knytter seg til grøntområdene på Sofies Minde og til Sukkertoppen. Sofies Minde vil bli utbygget og miste mye av sin grønne karakter, men allérekken ut mot Trondheimsveien vil beholdes. Også området rett sør for vårt planområde, Trondheimsveien 119 m.fl. vil bli utbygget. Det er derfor særdeles viktig at noe luftigheten og kontakten med Sukkertoppen beholdes og foredles i vårt planforslag. Den faglige utfordringen i prosjektet har derfor vært å gi volum til forslagsstillers utbyggingsbehov (butikk og boliger) samtidig som noe av luftigheten og kontakten mellom trekkene i Sophies Minde, den grønne trekanten og Sukkertoppen kan beholdes.

Løsningen ligger i å todele prosjektet. Butikkdelen legges så lavt i terrenget som mulig, på høyde med terrenget på nedre del, cote + 57,5. Boligdelen settes på toppen av butikkdelen som en slank og høy bygningskropp med så lite foravtrykk som mulig og løftet opp fra denne. Butikkdelen som har krav på et stort areal på en flate, legges helt inntil den eksisterende bygningen på nord- og nord-vest-siden. Pga. Hasleveiens bratte stigning vil taket på butikkdelen (cote + 63,5) flukte med veien i planområdets nord-østre hjørne. Mot vest og nord utformes butikkdelen som en del av terrenget med lange ramper fra det trekantete grøntområde opp til taket. På denne måten vil grøntområde på ett sett utvides og knyttes til Hasleveien og Sukkertoppen.

Boligdelen utformes som en slank buet bygningskropp parallelt med Hasleveien både for å få maksimal fasadelengde mot vest og syd-vest og for å skygge minst mulig for Startboprosjektet (Borettslaget Carl Berner Trerrasser). Varemottak får adkomst fra Hasleveien på planområdets nord-østlige del, delvis overbygget med utarealer på taket. Parkering i 2 plan under butikken får adkomst fra krysset Sinsenveien / Rosenhoffgata.

Det er foreslått 11 boligetasjer med utkraging fra nederste boligetasje for å oppnå så stort og så luftig utareal på butikkdelens tak som mulig. Inngangsetasjen blir da tilbaketrukket mot syd, vest og nord-vest. Det er etablert flere punkthus med omtrent samme antall etasjer i skråningen syd-øst og nord-øst for planområdet. Disse ligger alle på et høyere nivå, slik at det foreslåtte punkthuset har lavere maksimal gesims enn de øvrige punkthusene (3 punkthus i Hekkeveien fra 1950-tallet og 1 i Hasleveien 26 fra 2006). Sett i denne sammenheng, vil vi hevde at det er en bebyggelsesform som er tilpasset nærområdet og som markerer overgangssonen mellom den tette indre byen og den mer åpne ytre byen. Utbyggingsmønsteret med punkthus med lavt bebygget areal for bolig over butikken er gunstig i forhold til et mønster med større bebygget areal fordi gjennomføring av vertikale sjakter for tekniske føringer og for kommunikasjon blir minimalisert gjennom butikkarealet. Dette gir en bedre, mer oversiktlig og mer arealøkonomisk butikk. Vi viser forøvrig til faglig begrunnelse i kap. 5, forslagsstillers kommentar til forhåndsuttalelsene, sidene 9 og 10.

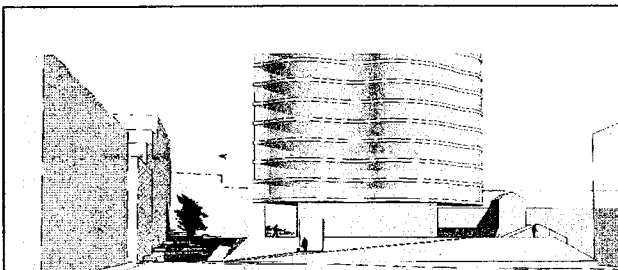
Det er utført en byformanalyse som følger på de følgende sidene. I og med at det ikke er en klar føring i nærområdet på en spesiell type bebyggelse, har vi vurdert positive og negative konsekvenser av 4 forskjellige bebyggelsesmønstre. For alle de 4 alternativene ligger butikkvolumet fast på bakkeplan. Variablene er utforming og organisering av boligdelen. A er det valgte mønster med et punkthus. B er en omsluttende vinkel-karré som følger gateløpet og lamell-bebyggelsen i nord. C er en ren lamell-bebyggelse med 2 lameller parallelt med lamellene i nord. D er en avtrappende lamell tilsvarende de som ligger mot nord. Alle alternativene har likt BRA i sine volumer, men andelen boliger kan variere, da enkelte alternativ ikke får fullverdige boliger overalt. Analysen er illustrert med en 3D-modell sett fra 4 forskjellige standpunkt, likt for alle alternativene, slik at sammenligningen blir enkel. Tilslutt er de 4 alternative ført inn i en matrise med karakter og vektall fra 1 til 5 for de forskjellige kvalitetene i forslaget. Det alternativet med høyest sammenlagt score er det forslaget som fremmes i reguleringen.



A

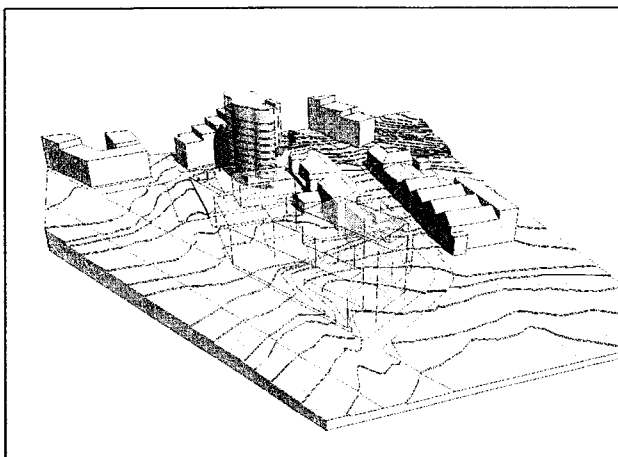
Boligbygget hevet opp over butikkdelen gir :

- + store utearealer
- + åpne, luftige og lyse utearealer
- + luftighet og åpenhet mot Sukkertoppen sett fra bakkeplan / Rosenhoff gata og den grønne trekanten
- + god sammenheng mellom den grønne trekanten og utearealene
- + oversiktlig gangforbindelse mellom Hasleveien og Sinsenveien / Rosenhoffgata
- + mindre støybelastning fra 7. etasje og oppover



Boligbygget som et samlet punkthus gir:

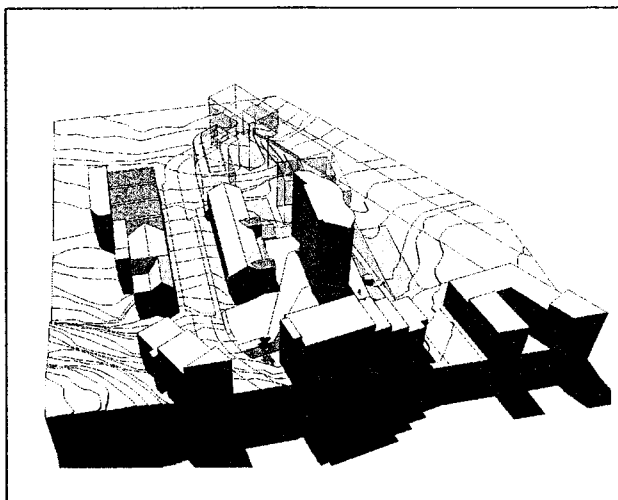
- + likeverdige leiligheter
- + sol/ lys for alle leiligheter
- + utsiktsforhold for alle
- + meget gode utsiktsforhold for de 5 – 6 øverste etasjene
- + en vertikal føring (heis/trapp) gjennom butikken



- høyt og ruvende bygg

Prosjektet som helhet gir:

- + markering av overgangen mellom den tette indre byen og den mer åpne ytre byen
- + markering av den største og viktigste dagligvarehandelen i Carl Berner Nord-område
- + åpenhet for lamellen i nord mhp. lys, sol og utsikt
- ingen direkte tilpasning til planforslaget i sør



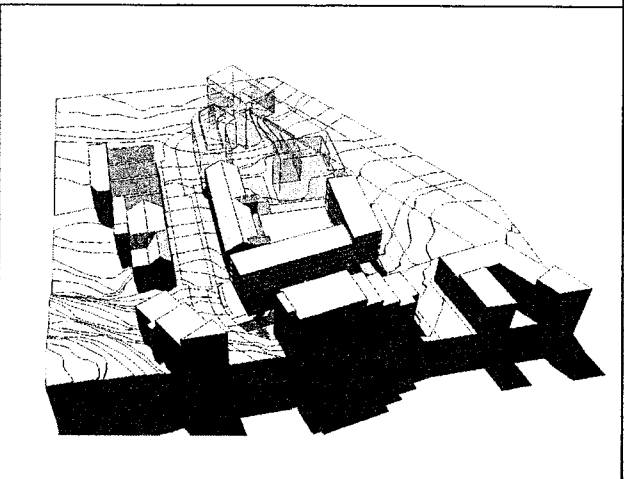
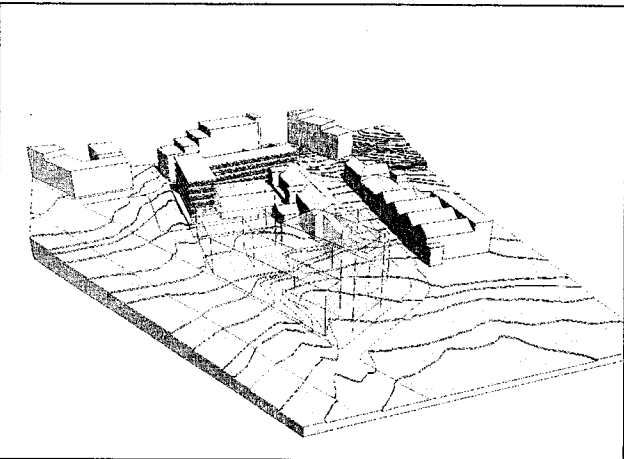
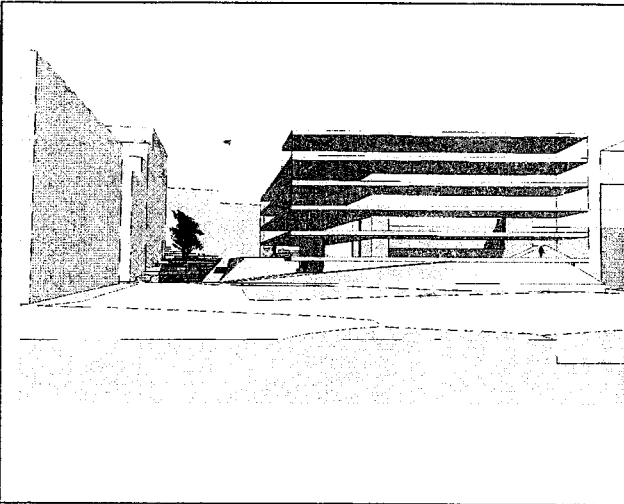
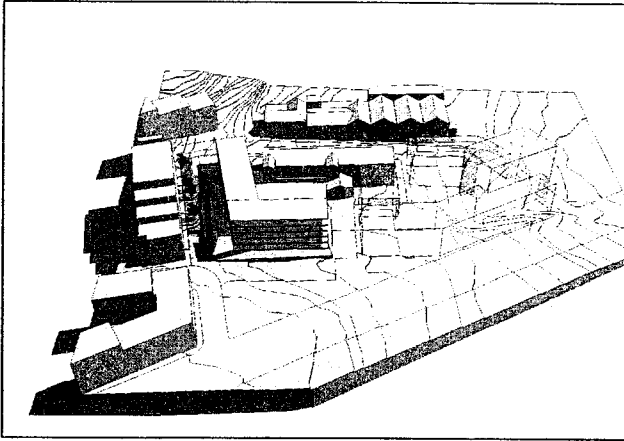
B

Boligbygget som en vinkelkarré gir :

- + skjermet uteareal
- + lavt og tilpasset bygg i skala
- ulikeverdige leiligheter mhp sol og utsikt

Prosjektet som helhet gir:

- + god tilpasning til planforslaget i sør
- + tilknytning til den tette indre byen
- + tradisjonell løsning
- mange vertikale føringer (heis/trapp) gjennom butikken
- ingen spesiell markering av den største og viktigste dagligvarehandelen i Carl Berner Nord-område
- stengsel for lamellen i nord mhp. lys, sol og utsikt



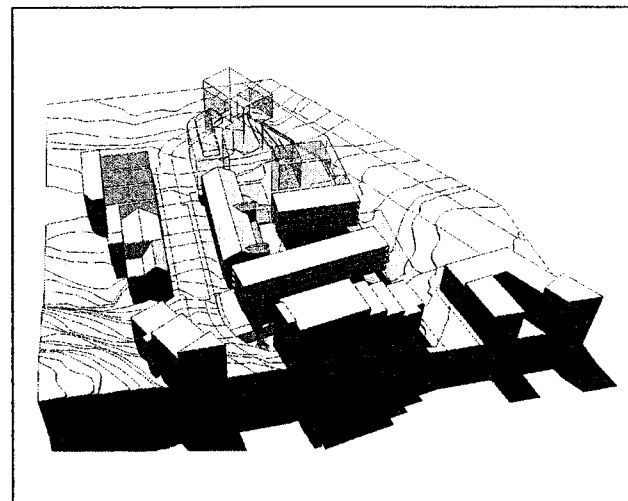
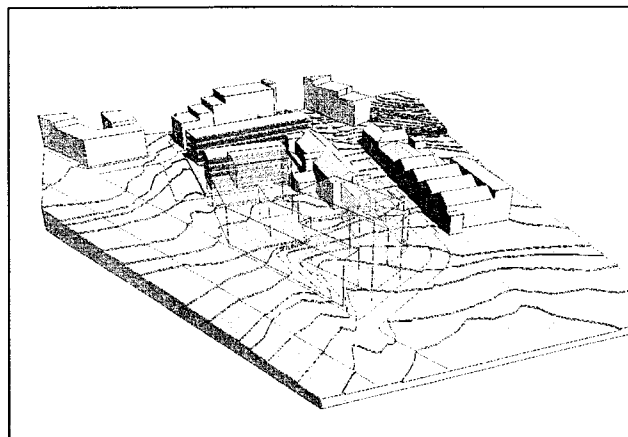
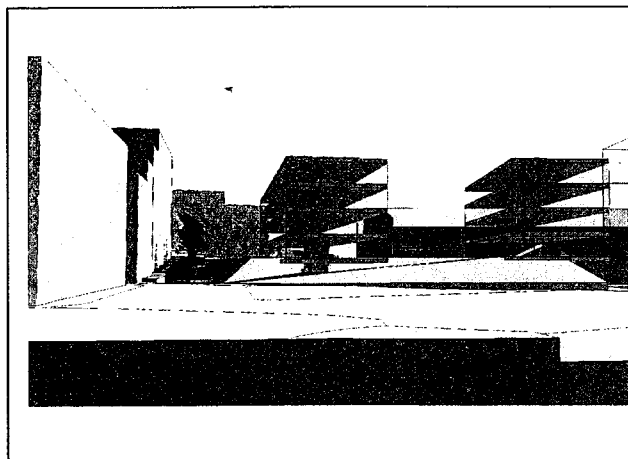
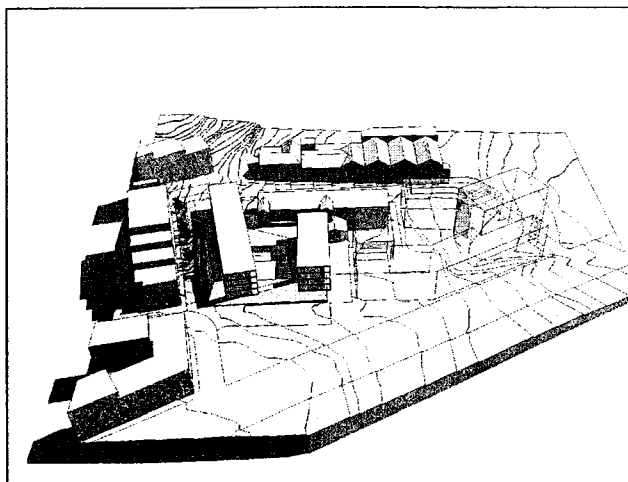
C

Boligbygget som lameller gir :

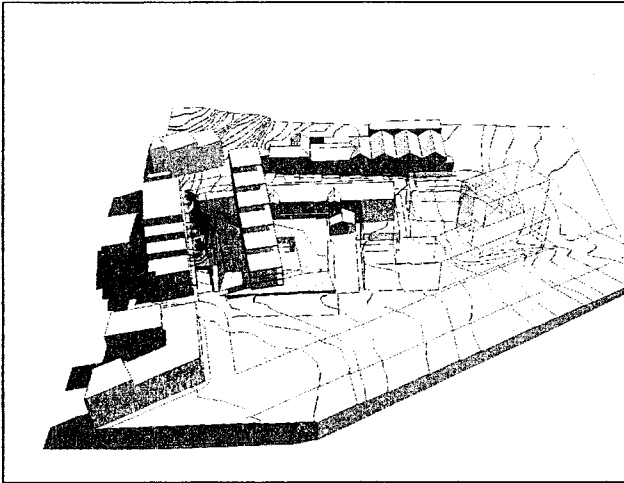
- + skjermet uteareal
- + lavt og tilpasset bygg i skala
- ulikeverdige leiligheter mhp sol og utsikt
- skyggefullt uteareal

Prosjektet som helhet gir:

- + tilpasning til planforslaget i sør
- + tilknytning til lamelltypene nord for området
- + tradisjonell løsning
- mange vertikale føringer (heis/trapp) gjennom butikken
- ingen spesiell markering av den største og viktigste dagligvarehandelen i Carl Berner Nord-område
- andel bruksareal ikke egnet for boliger
- stengsel for lamellen i nord mhp. lys, sol og utsikt

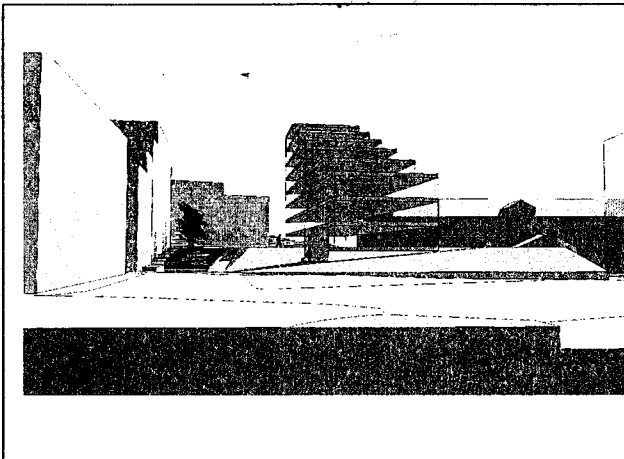


D



Boligbygget som avtrappet lamell gir :

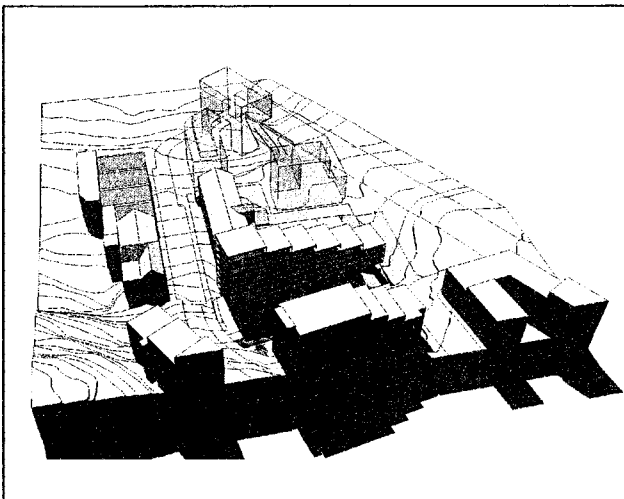
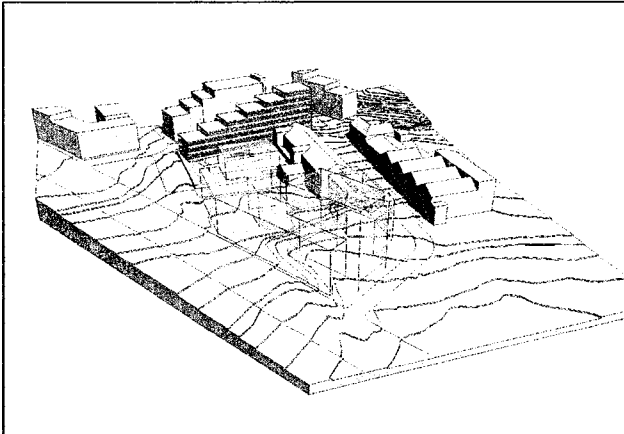
- + åpne, luftige og lyse utearealer
- + sammenheng mellom den grønne trekanten og utearealene
- + gangforbindelse mellom Hasleveien og Sinsenveien / Rosenhoffgata



- ulikeverdige leiligheter mhp sol og utsikt
- andel bruksareal ikke egnet for boliger

Prosjektet som helhet gir:

- + tilpasning til bebyggelsen i nord
- mange vertikale føringer (heis/trapp) gjennom butikken
- ingen spesiell markering av den største og viktigste dagligvarehandelen i Carl Berner Nord-område
- stengsel for lamellen i nord mhp. lys, sol og utsikt



vekt-tall	KVALITETER	A	B	C	D
3	åpenhet fra vest mot Sukkertoppen	3 / 9	1 / 3	2 / 6	3 / 9
1	forhold til eksisterende bebyggelsesmønster i området	3 / 3	4 / 4	2 / 2	4 / 4
4	volum / silhuett	1 / 4	5 / 20	4 / 16	3 / 12
3	forhold til planforslag på sydsiden	3 / 9	5 / 15	2 / 6	1 / 3
4	eksponering av verneverdig bebyggelse	4 / 16	1 / 4	2 / 8	4 / 16
3	tilpasning til verneverdig bebyggelse	4 / 12	3 / 3	2 / 3	1 / 3
3	bidrag til stedet / parktrekanten / Trondheimsveien	5 / 15	2 / 6	3 / 9	4 / 12
5	lys / sol på uteareal	4 / 20	3 / 15	2 / 10	4 / 20
2	utsikt fra uteareal	4 / 8	1 / 2	3 / 6	4 / 8
4	skjerming av uteareal	2 / 8	5 / 20	4 / 16	2 / 8
3	størrelse uteareal	5 / 15	2 / 6	2 / 6	3 / 9
4	støybelastning uteareal	3 / 12	5 / 20	4 / 16	3 / 12
3	lys / sol for nærmeste naboblokk i nord	4 / 12	1 / 3	2 / 6	3 / 9
3	utsikt fra nærmeste naboblokk i nord /	4 / 12	1 / 3	2 / 6	3 / 9
5	lys / sol for egne boliger	4 / 20	2 / 10	1 / 5	3 / 15
5	utsikt fra egne boliger	5 / 25	2 / 10	1 / 5	3 / 15
5	støybelastning boliger	4 / 20	2 / 10	3 / 15	3 / 15
4	andel brukbare boligarealer	5 / 20	2 / 8	2 / 8	1 / 4
1	modernitet	5 / 5	2 / 2	2 / 2	4 / 4
	SUM	245	164	151	187

I denne rubrikken er rangering av kvalitetene ført inn til venstre og den samlede poengsummen til høyre for skråstreken. den samlede poengsummen oppstår når rangeringspoengene blir multiplisert med vektallet. Vektallet er satt utfra forslagsstillers vurdering av viktighet av de forskjellige kvalitetene.

Analysen viser at det valgte alternativ har de beste kvalitetene utfra en samlet vurdering.

7. PLANSKISSEN

Reguleringsformål

Området reguleres til:

Byggeområde for kombinert forretning / bolig (felt A).

Spesialområde bevaring (forretning, kontor, industri) (felt B).

Offentlig trafikkområde / torg.

Grad av utnytting og høyder

Bebyggelsens nedre del (basis) - maksimal cotehøyde på gesims c. + 64,0, tilsvarende en etasje.

Bebyggelsens øvre del (punkthus) - maksimal cotehøyde på gesims c. + 100,5, tilsvarende tolv etasjer.

Bebygget areal for byggeområdet (felt A) er BYA = 2990 m², eller %-BYA = 81 %.

Bruksareal for byggeområdet (felt A) over terreng er BRA = 7400 m², eller %-BRA = 200 %.

Bruksareal for byggeområdet (felt A) under terreng er BRA = 5500 m² eller %-BRA = 150 %.

Felles uteareal er 1600 m², dvs. 31 m² pr. boenhet eller 37% av BRA for boligene, beliggende på taket av nedre del. I tillegg kommer private veranda for hver bolig.

Bebyggelsens plassering

Bebyggelsens nedre del plasseres 10 meter fra områdegrense mot syd og nord, inntil felles trafikkområde mot vest og inntil eksisterende bevaringsbygg i nordre del av dennes nord-vestlige og nordlige fasadeliv mot øst. Bebyggelsens øvre del som utgjøres av punkthuset ligger fritt oppå den nedre delen.

Landskap

Den del av taket over nedre del som ikke er dekket av den øvre delen, behandles som et grønt uteareal.

Verneinteresser

Hovedbygning av eksisterende bebyggelse inklusiv det eldste tilbygget lengst mot sør reguleres til bevaring, de øvrige tilbyggene foreslås revet.

Miljøfaglige forhold

Boligdelen er trukket så langt tilbake og opp fra støykilden og luftforurensningen i Trondheimsveien som praktisk mulig. Utformingen og plasseringen av boligdelen gir optimale lys- og utsikts-forhold for boligene og for så stor del av uteoppholdsarealet som praktisk mulig. Boligene fra 7 etasje og opp får mindre støybelastning.

Trafikkforhold

Butikkene og boligene får parkeringsadkomst fra krysset Rosenhoffgata / Sinsenveien. Herfra går også adkomstvei for korttidsparkering, personavsetting fra bil, renovasjon og vareleveranse for boligene etc. Butikkene får varelevering fra Hasleveien. Gangtrafikk nordfra i Sinsenveien føres over offentlig trafikk-område. Det etableres en tilgjengelig adkomstvei for fotgjengere og syklistene fra Hasleveien i planområdets nord-østlige hjørne over uteoppholdsarealene på taket og i to rampesystem ned til Sinsenveien.

Risiko- og sårbarhet

Det er utarbeidet en egen ROS-analyse (vedlegg 1 – Utredninger fra AsplanViak datert 26.09.08 – kapittel 5 ROS- analyse).

Teknisk infrastruktur

Nettstasjon på gateplan i Hasleveien flyttes og innpasses i ny bebyggelse i forbindelse med varemottaket. Tilknytning til fjernvarmenettet skal vurderes.

Eстетikk og byggeskikk

Punkthuset får ingen dominerende fjernvirkning, verken fra vest pga. Sukkertoppen eller fra sør pga. terrengets stigning mot Sinsenbyen. Fra posisjon øst for Sukkertoppen vil punkthuset ikke synes. Bebyggelses-strukturen som foreslås er todelt, én nedre del (basis) som utformes som en del av terrenget med lutende (skrå) vegger og en øvre del (punkthus) som utformes som en slank og lett konstruksjon opphøyet fra basisen. Det planlegges mye glass i begge deler. Formspråket er moderne i kontrast til den eksisterende industribygningen i tegl. Eksisterende frittstående bygning i tegl som i dag huser en dagligvareforretning rives.

Stedsutvikling

Området ligger i en overgangssone mellom den indre og tette byen og den ytre og mer åpne byen. Dette markeres med den foreslåtte bebyggelsesstruktur som er åpen, men med relativt høy utnyttelse. Carl Berner Nord-området er inne i en markant utvikling med tett boligutvikling. Fra et område med lav utnyttelse, utflytende og rotete bebyggelsesmønster hovedsaklig for industri og småverksteder til et område med tettere utnyttelse for boliger. Vårt forslag nyanserer denne utviklingen ved å foreslå en stor dagligvareforretning sammen med enkelte spesialvareforretninger og spisesteder. Sammen med utformingen av uteområdene vil dette vil gi området flere sosiale møteplasser og urbane kvaliteter.

Barns interesser

Forslaget gir gode leke- og oppholdsarealer for barn og unge, først og fremst for egne beboere, men også for nærområdet.

Universell utforming

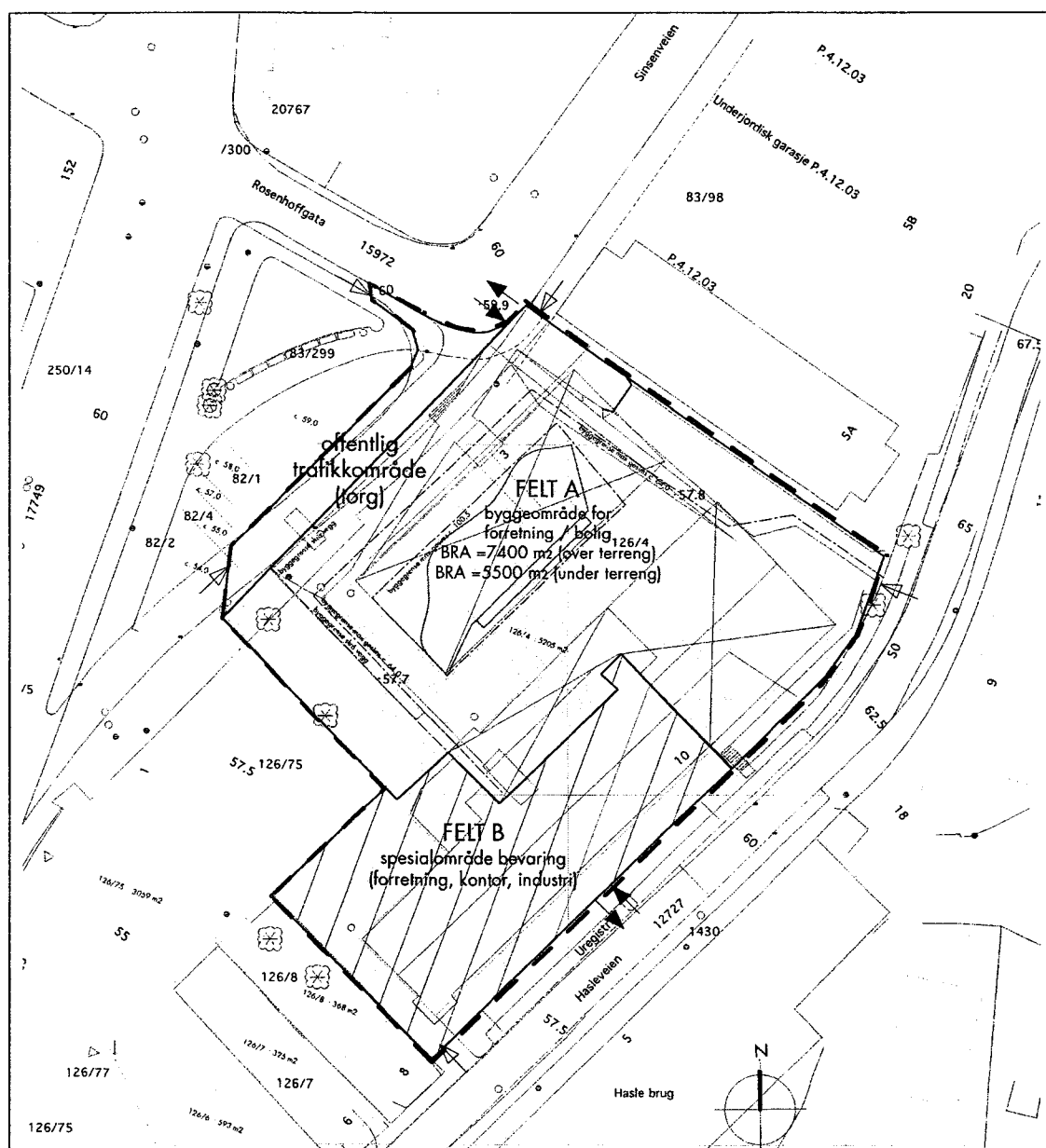
All ny bebyggelse for offentlig bruk og uteområdene blir utformet for universell tilgjengelighet. En del av boligene søkes utformet etter Husbankens krav til livsløpsstandard. På grunn av topografien med stor høydeforskjell mellom Trondheimsveien og Hasleveien, er det utformet et rampesystem som letter gangtrafikken mellom de to gatene, og som bevegeshemmede og rullestolbrukere kan bruke.

Gjennomføring

Det planlegges gjennomføring av prosjektet i 2010 og 2011, slik at butikkdelen kan være innflyttingsklar for Meny som vil terminere sin nåværende leiekontrakt i Progress-senteret i 2011. Utfra denne tidsplanen, vil forslagsstiller ønske en endelig godkjenning av reguleringsplanen i løpet av 2. kvartal 2009. Det skal vurderes å igangsette et miljøoppfølgingsprogram med sikte på å overvåke og klargjøre faktiske virkninger av planen.

Juridiske forhold

En gjennomføring av planforslaget vil krev en justering av eiendomsgrensene. Det vil bli tatt initiativ til et makeskifte med kommunen som vil gi areal regulert til offentlig vei i Hasleveien til kommunen, mens forslagsstiller får tilsvarende areal i vest.



Forslag til reguleringskart – målestokk tilnærmet 1:750.

8. KONSEKVENSER AV FORSLAGET

Overordnede planer og mål

Planforslaget oppfyller i all hovedsak de overordnede planer og føringer ved generelt bidrag til fortetting og konsentrasjon i nærhet av kollektivtrafikk, generell oppgradering og bedring av allment tilgjengelige utearealer, bedre reguleringsmessig vern av bevaringsverdig bebyggelse og flere boliger.

Natur- og ressursgrunnlaget

Da nær hele planområdet enten er bebygd eller asfaltert i dag, har dette ingen relevans.

Landskap

Ny bebyggelse bidrar til at den naturgitte kollens karakter (Sukkertoppen) blir enklere lesbar for omgivelsene. En bevisst opparbeidelse av grøntområdene bidrar til å styrke det grønne preget.

Verneinteresser

Den bevaringsverdige bebyggelsen gis reguleringsmessig bedre vern enn gjeldende regulering.

Miljøfaglige forhold

Det vil bli en viss trafikkøkning av privatbiler ved parkeringsadkomsten i krysset Sinsenveien / Rosenhoffgata og av varetransport i Hasleveien. Dette gir noe økt luftforurensing og økt støy. Det søkes avbøtet ved at så store deles som mulig av parkeringsnedkjørsel og varemottak legges under tak. Parkeringsanlegg under terreng kan påvirke grunnvannstanden, men dette avbøtes ved vanntett støp og tetting av vannførende sprekker i fjellet. Det vil ikke bli negative konsekvenser for biologisk mangfold. Viser til vedlegg 1 – Utredninger fra AsplanViak datert 26.09.08.

Trafikkforhold

Trafikkøkningen lokalt kompenseres av trafikkredusering i Trondheimsveien som følge av overordnede planer og reguleringsplanen for Carl Berners Plass med omgivelser. Viser til vedlegg 1 – Utredninger fra AsplanViak datert 26.09.08 – kapittel 2 Trafikkanalyse.

Risiko- og sårbarhet

Bebyggelsen som foreslås i planskissen har ingen negative konsekvenser for ras- eller flomfare eller andre samfunnsmessige installasjoner eller for naturgrunnlaget forøvrig. Det antas at det ikke er radonholdig fjell i planområdet. Viser til vedlegg 1 – Utredninger fra AsplanViak datert 26.09.08 – kapittel 5 ROS-analyse.

Sosial infrastruktur

Dagligvarebutikk med tilhørende spesialbutikker og serveringssted vil sammen med utformingen av utearealene og grøntområdet, danne en møteplass for nærmiljøet.

Teknisk infrastruktur

Teknisk infrastruktur vil planlegges og utnyttes med tanke på minimalisering av ressursforbruket. Tilknytting til fjernvarmenettet vil bidra til dette.

Estetikk og byggeskikk

Bebyggelsestypen med det slanke punkthuset på den lave basisen utformet som en del av terrenget, vil bidra til at det verneverdige industribygget blir bedre eksponert mot Trondheimsveien enn en mer tradisjonell karrébebyggelse som følger gatelivet. En konsekvens av det åpne bebyggelsesmønsteret er også på samme måte en bedre eksponering av skråningen og landskapet bak (Sukkertoppen). Det slanke punkthuset vil ikke bryte horisonten som fjernvirkning fra vest og sør pga. at landskapet hever seg rett øst og nord-øst for planområdet. Den lave basisen vil i formspråk og materialitet framstå som en mellomting mellom et landskapselement og en bygning. Boligdelen i punkthuset vil i sitt formspråk og materialitet avvike og kontrastere basisen. Uteområdene vil bidra til at en landskapsmessig og bygningsmessig barriere blir brutt. Viser til Byformanalysen i kapittel 6.

Stedsutvikling

Planforslaget bidrar til en variert byutvikling i Carl Berner Nord-området. Planforslaget styrker dette områdets karakter av overgangssone mellom den tette og den åpne byen.

Barns interesser

Planområdet får leke- og oppholdsarealer for barn og unge.

Universell utforming

Planområdet blir tilgjengelig for alle.

Juridiske forhold

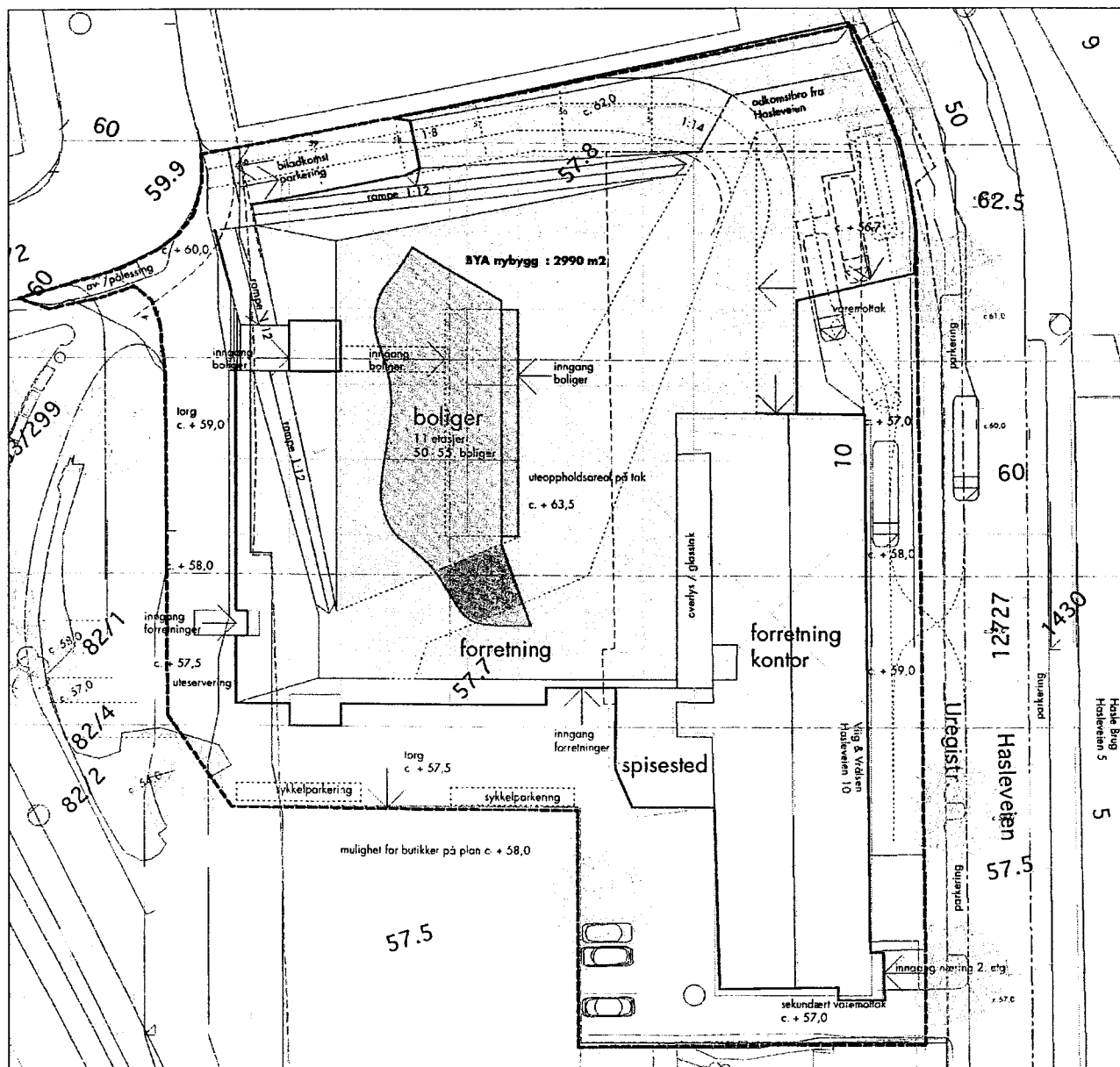
Det gjennomføres makeskifte med kommunen som en mindre justering av eiendomsgrensene.

Interessemotsetninger

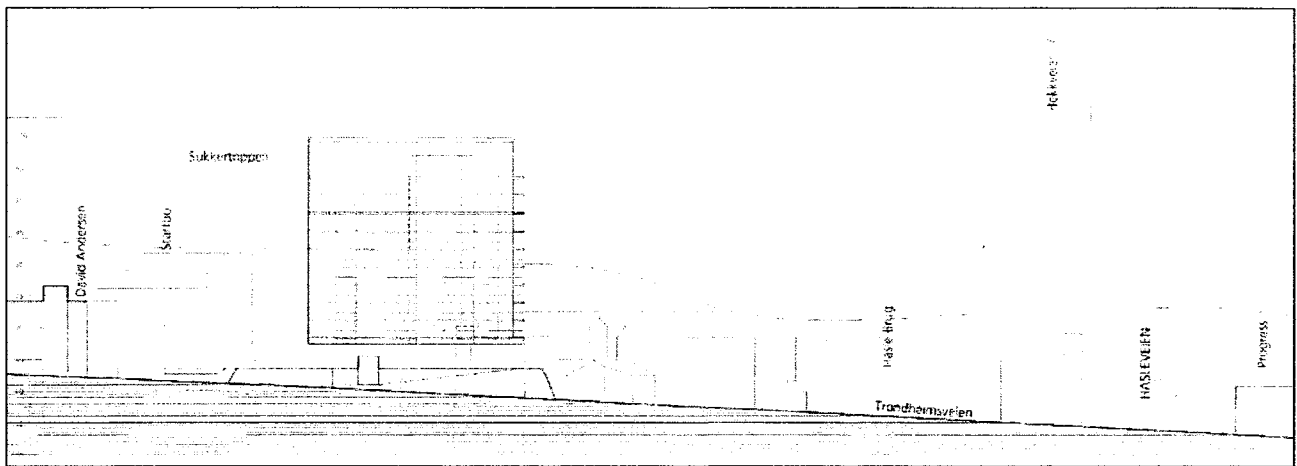
Det er ingen kjente interessemotsetninger i området, og det forventes ikke interessemotsetninger utover ordinære nabokommentarer.

9. ILLUSTRASJONER

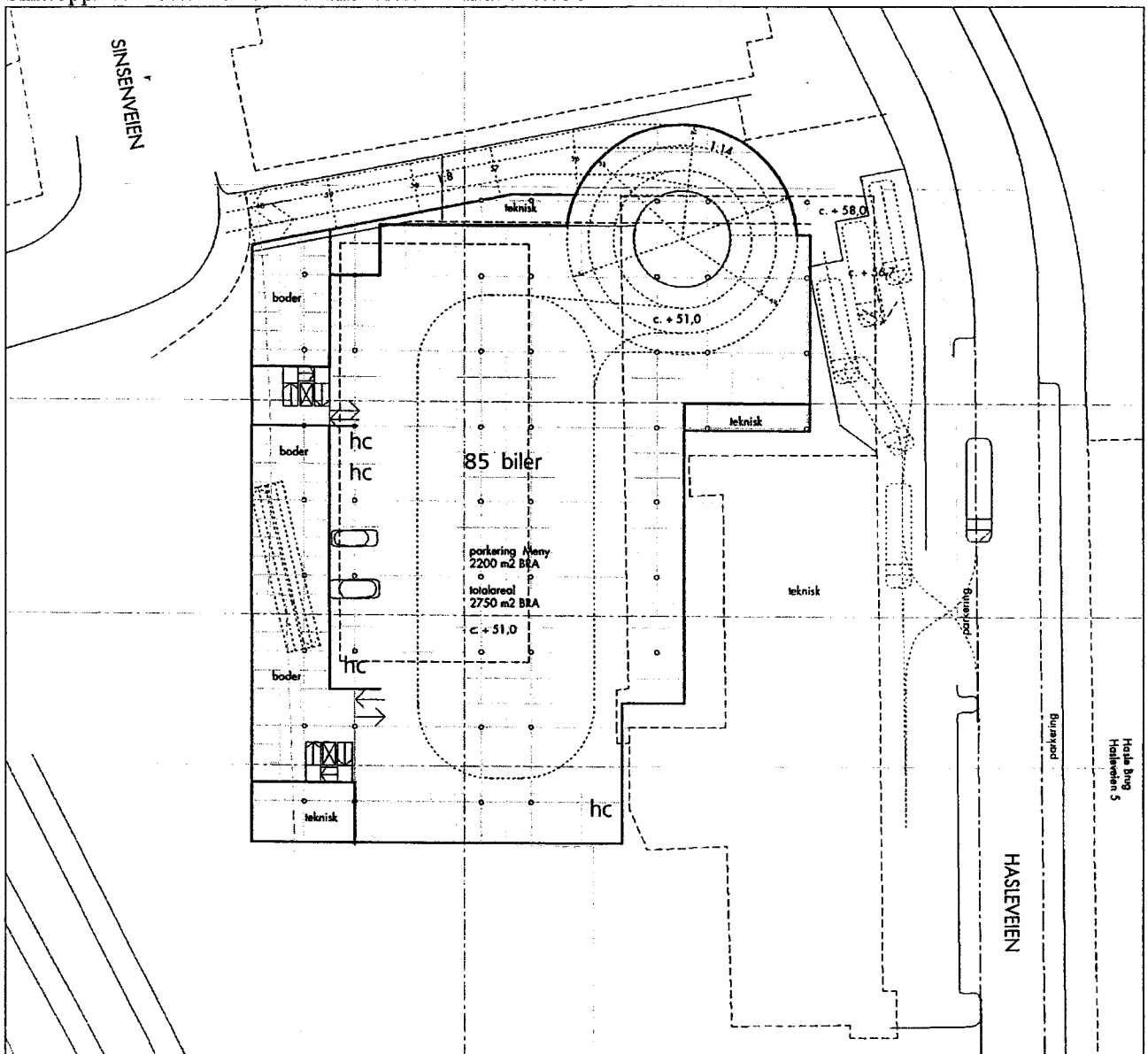
Følgende illustrasjoner, som ikke er gjenstand for vedtak og derfor ikke juridisk bindende, viser en mulig maksimal utbygging iht. forslaget.



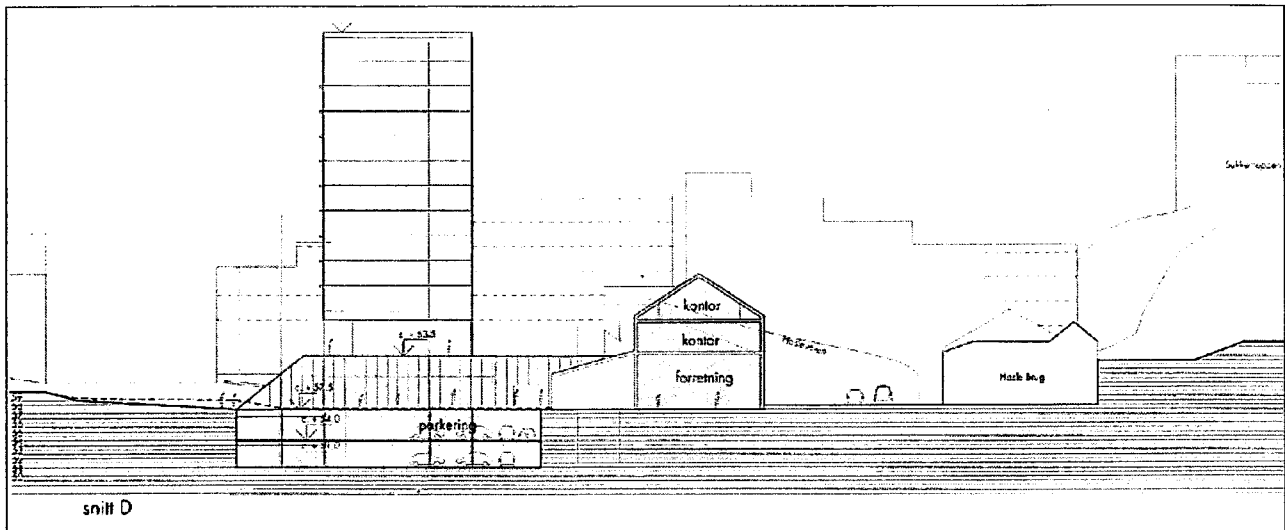
Situasjonsplan - mål: 1:750



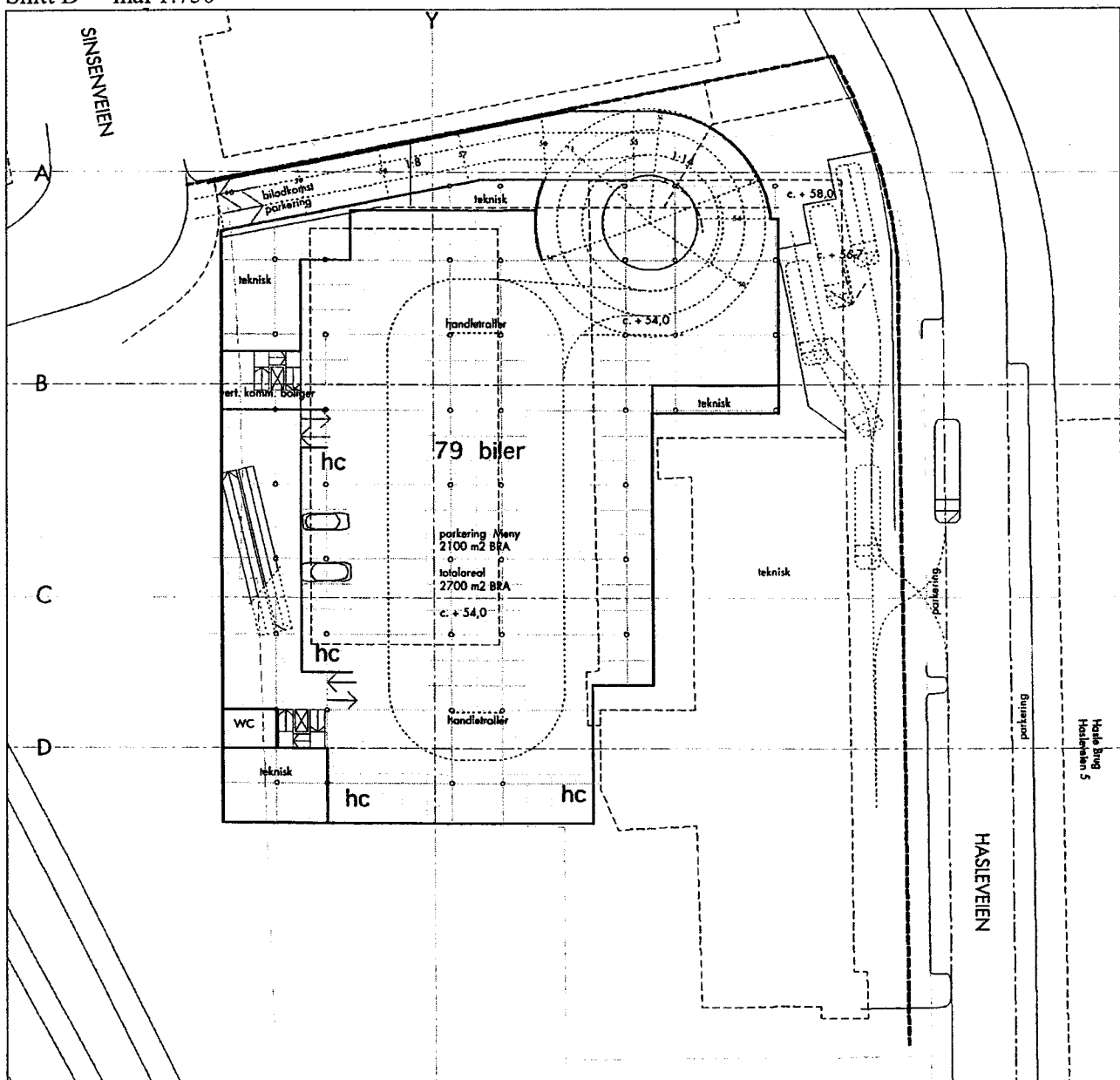
Snittoppriss – sett fra Trondheimsveien - mål : 1:750



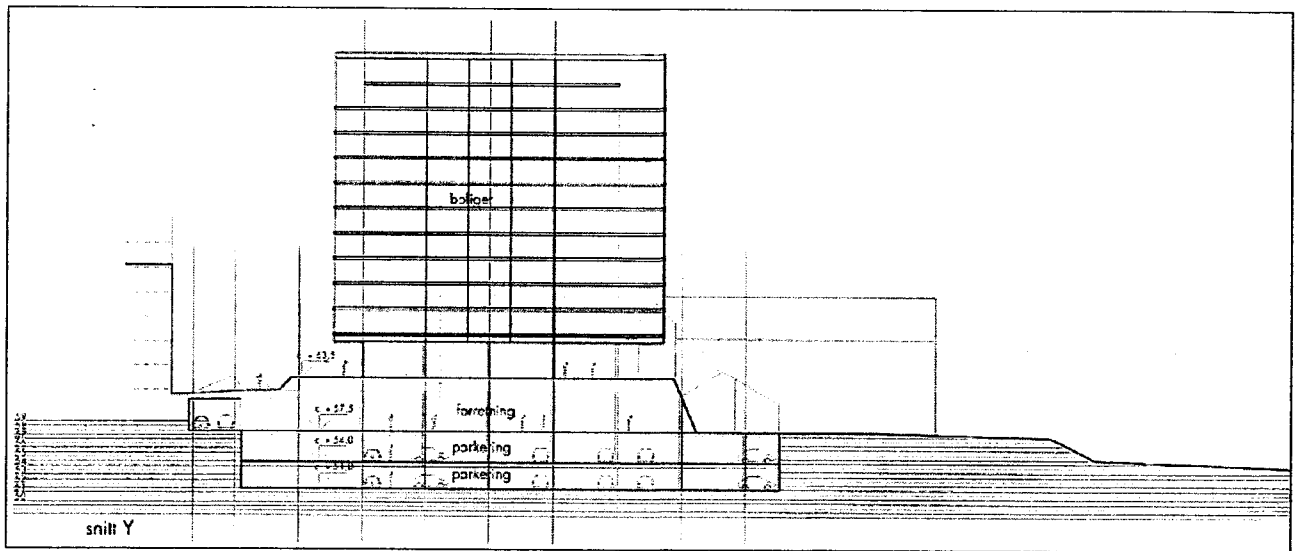
Plan 2. underetasje - mål 1:750



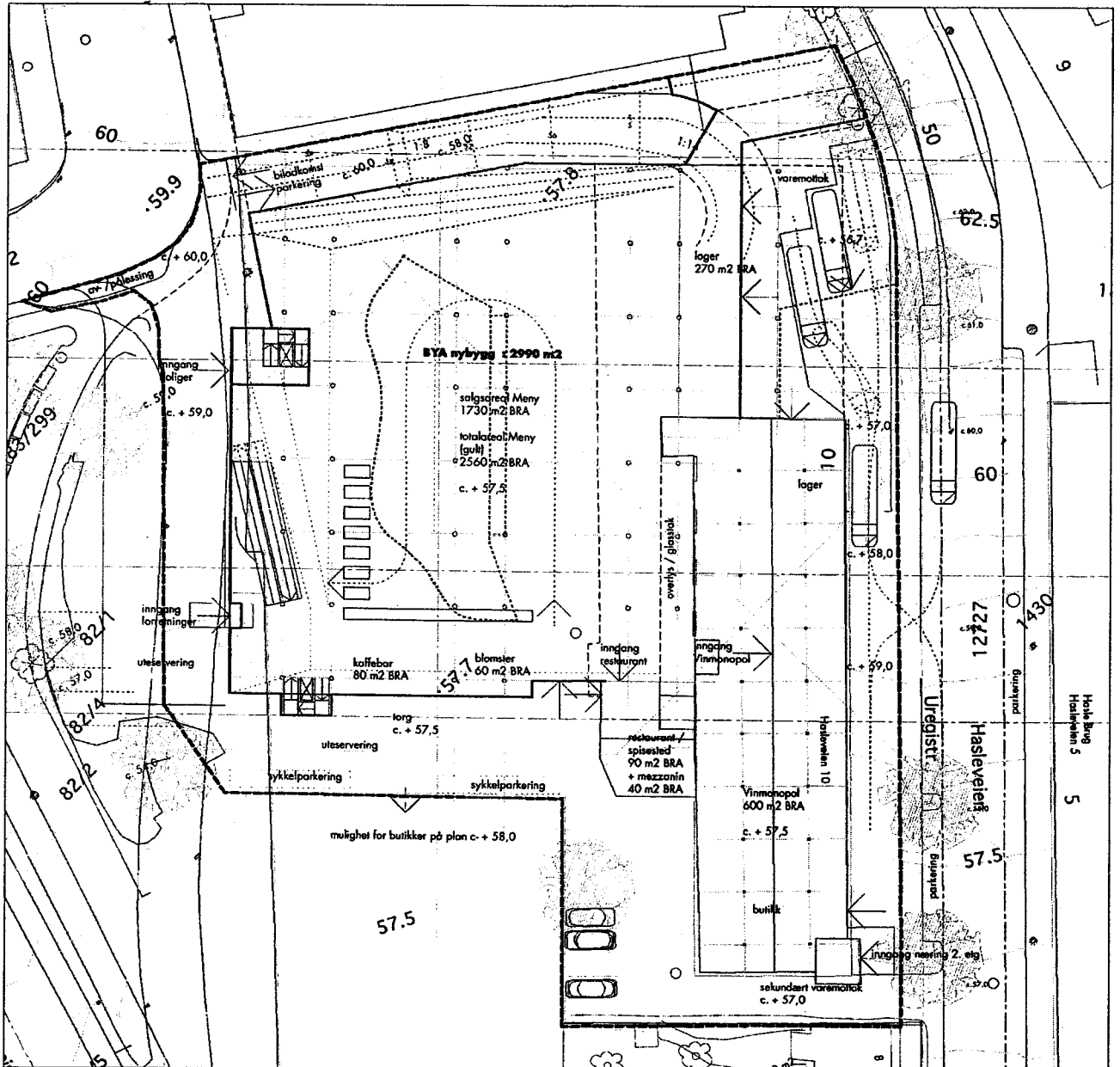
Snitt D - mål 1:750



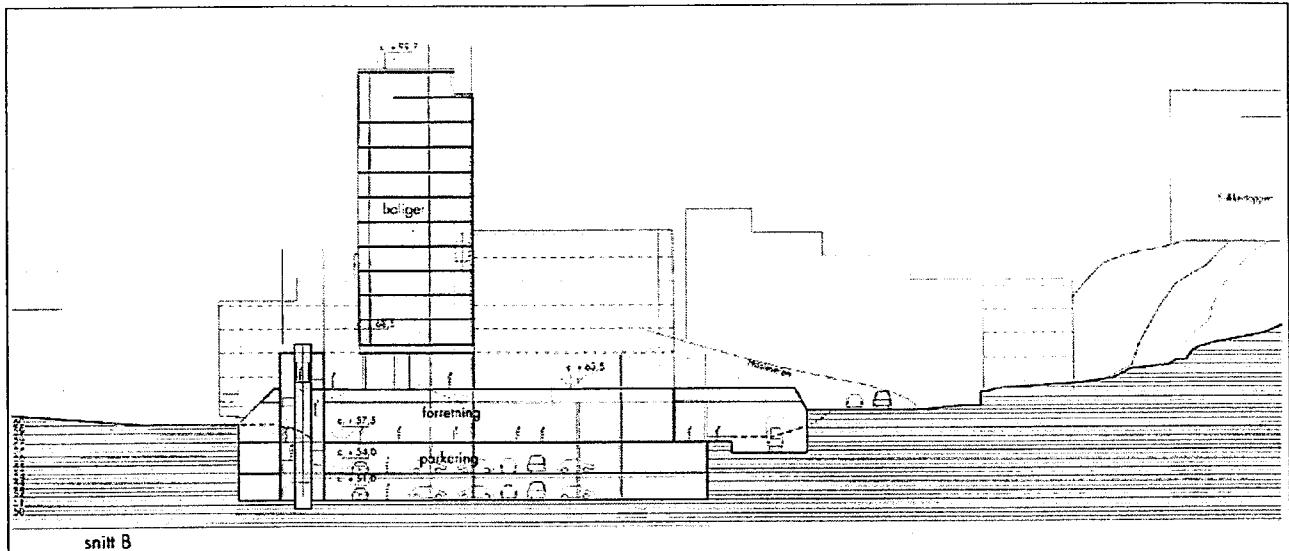
Plan 1. u-etasje - mål 1:750



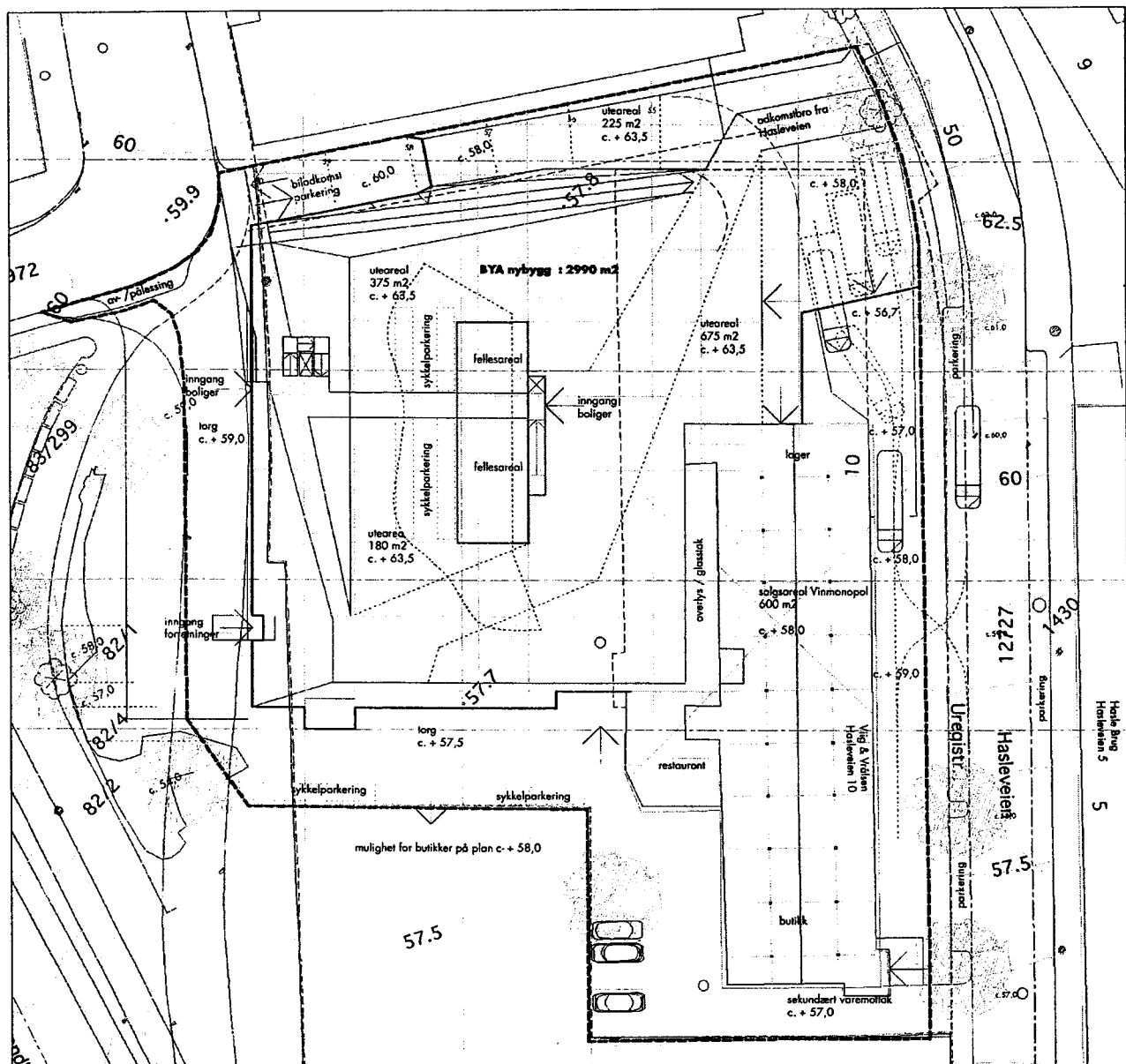
Snitt Y - mål 1:750



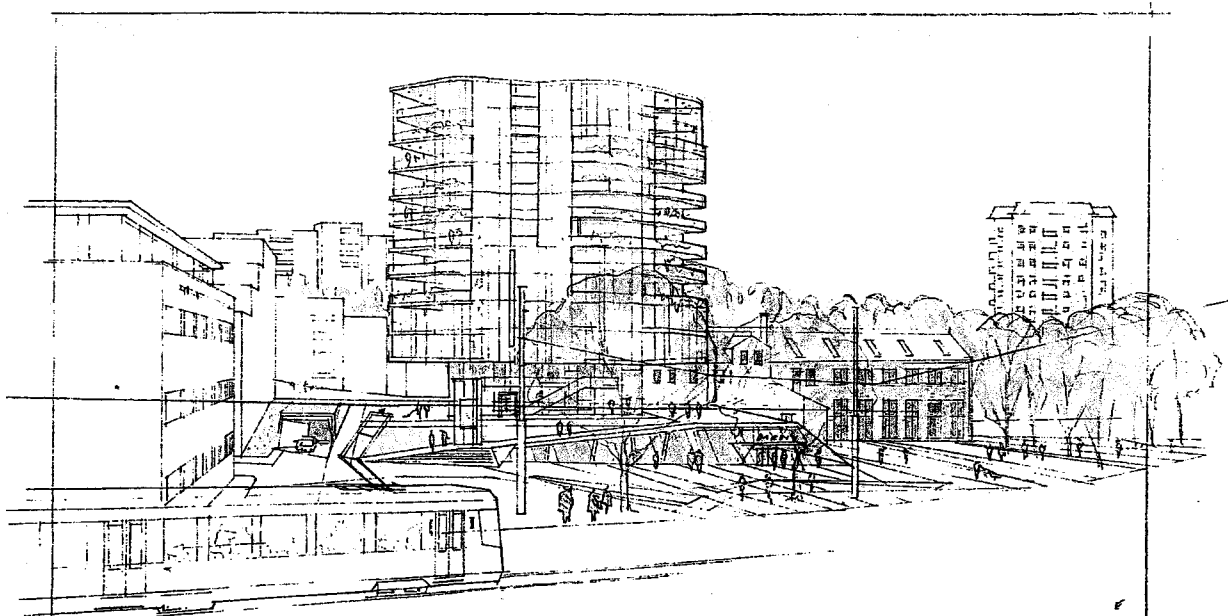
Plan 1. etasje – butikkplan - mål 1:750



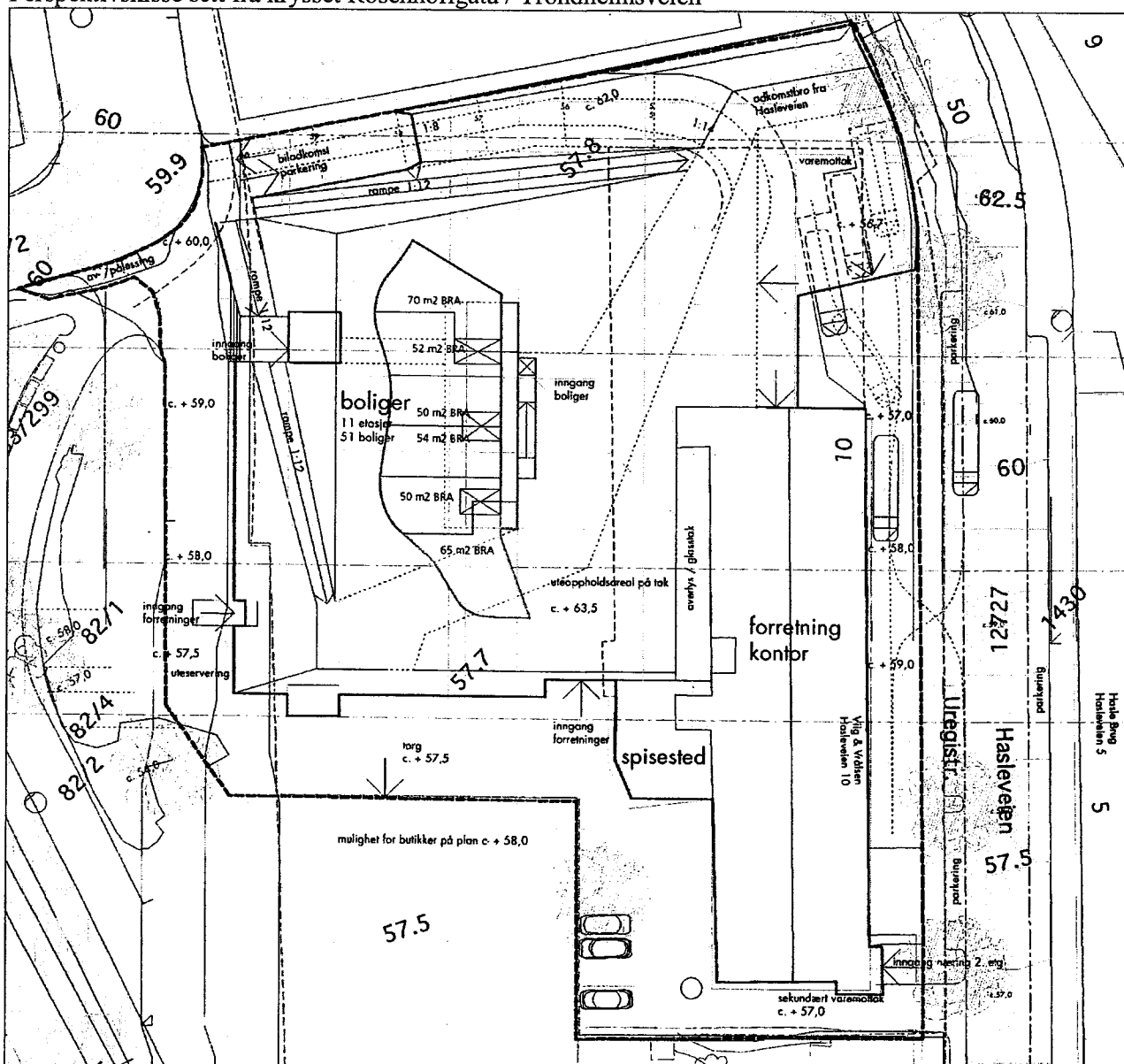
Snitt B - mål 1:750



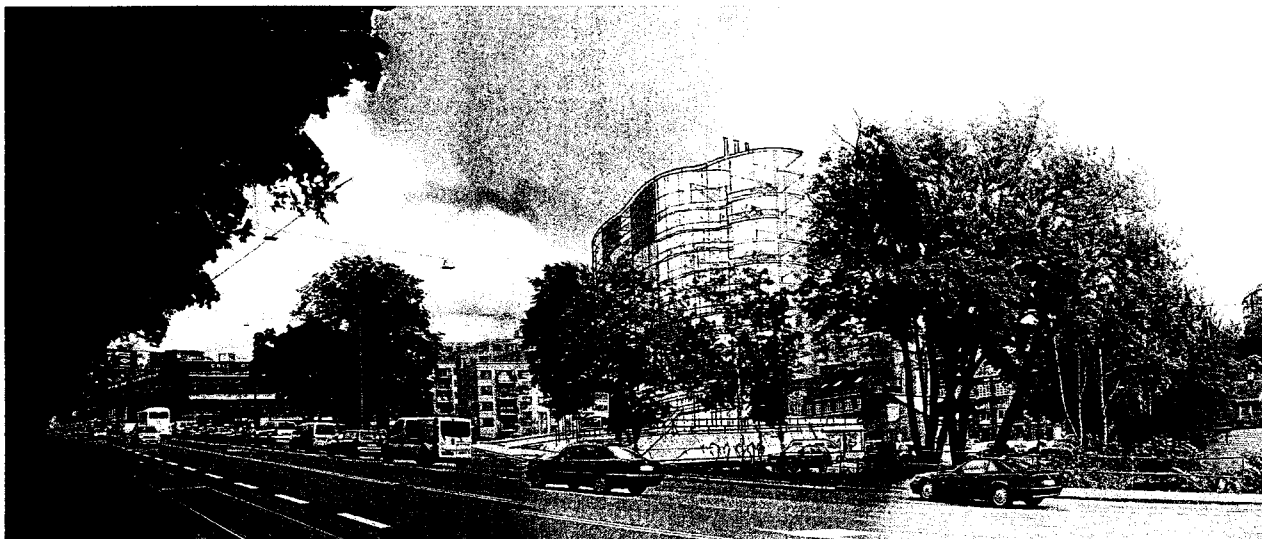
Plan takterasse - mål 1:750



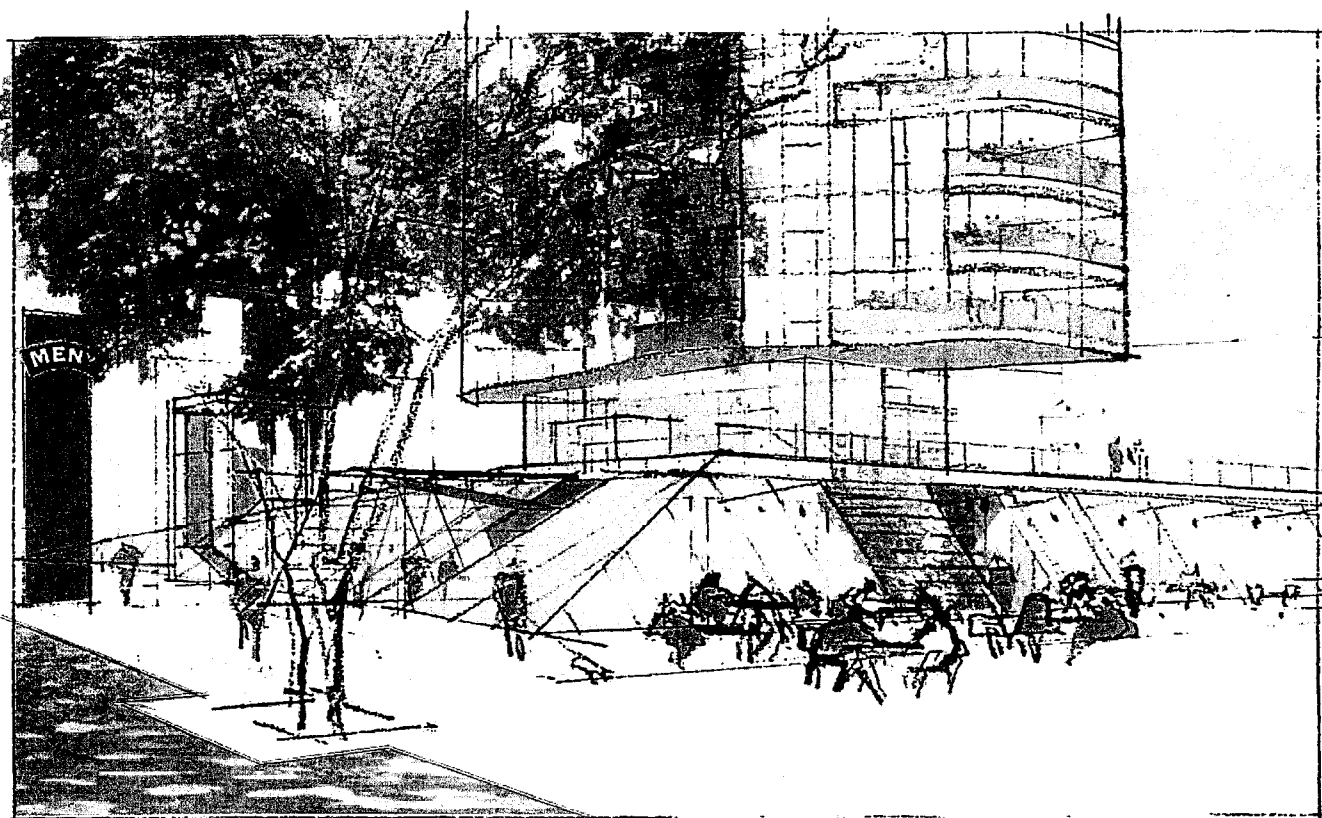
Perspektivskisse sett fra krysset Rosenhoffgata / Trondheimsveien



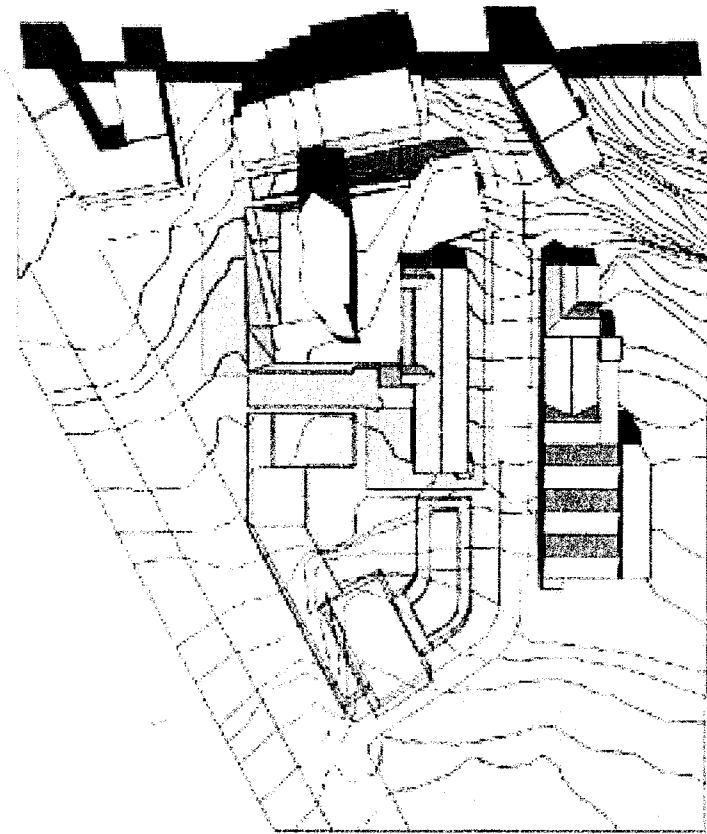
Plan typisk boligetasje - mål 1:750



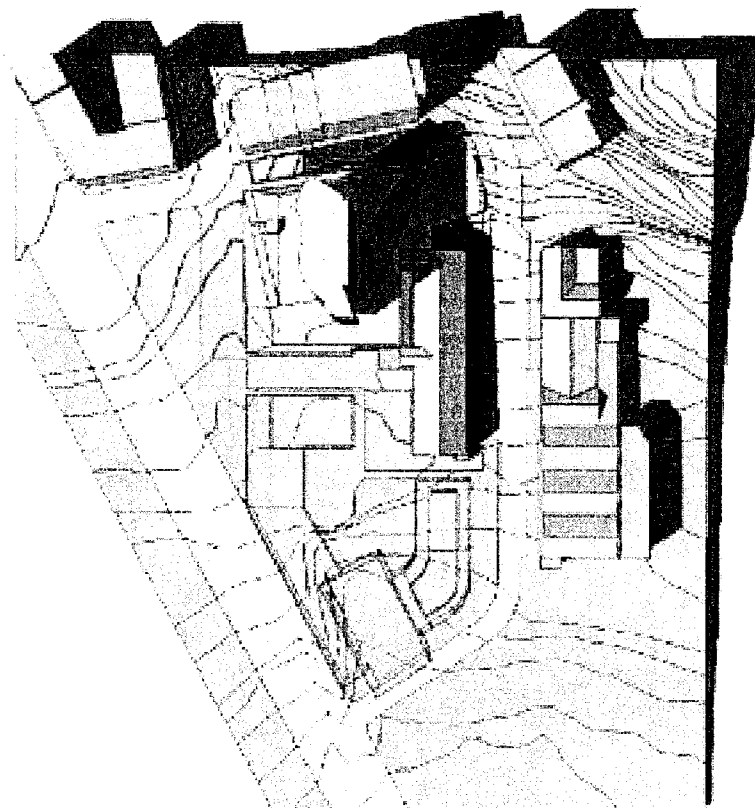
Fotomontasje sett fra Trondheimsveien ved Sophies Minde



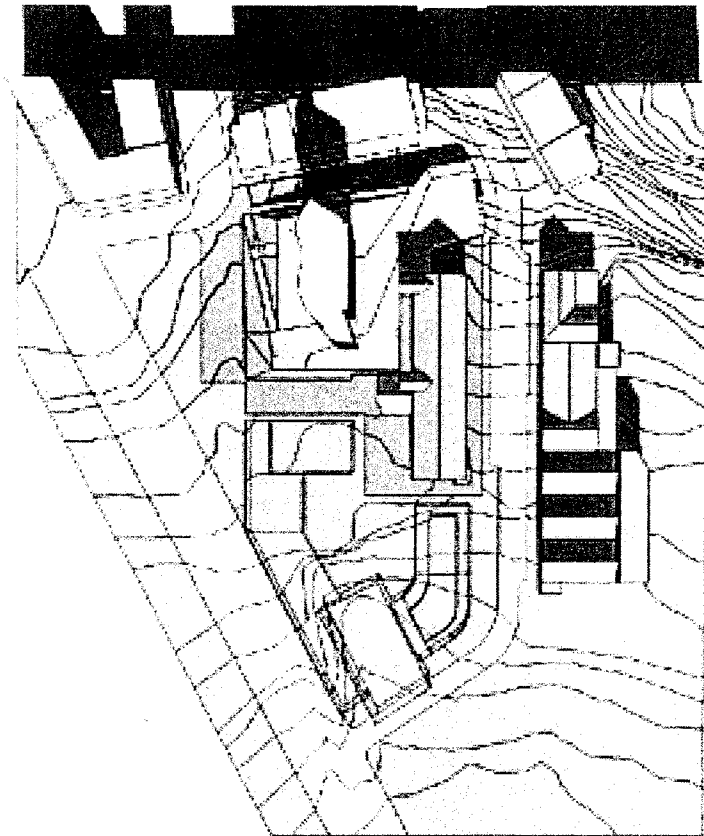
Perspektivskisse fra inngangen til butikkene med uteservering



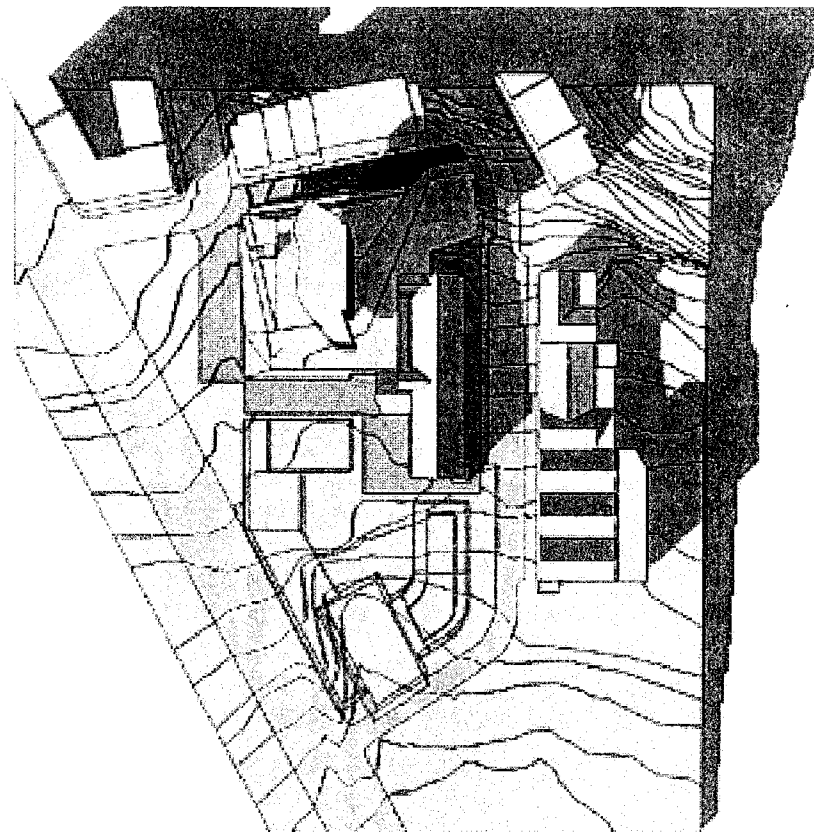
Sol / skyggediagram - sommersolhverv kl. 12.00 (sola i sør)



Sol / skyggediagram - sommersolhverv kl. 15.00 (sola i sør-vest)

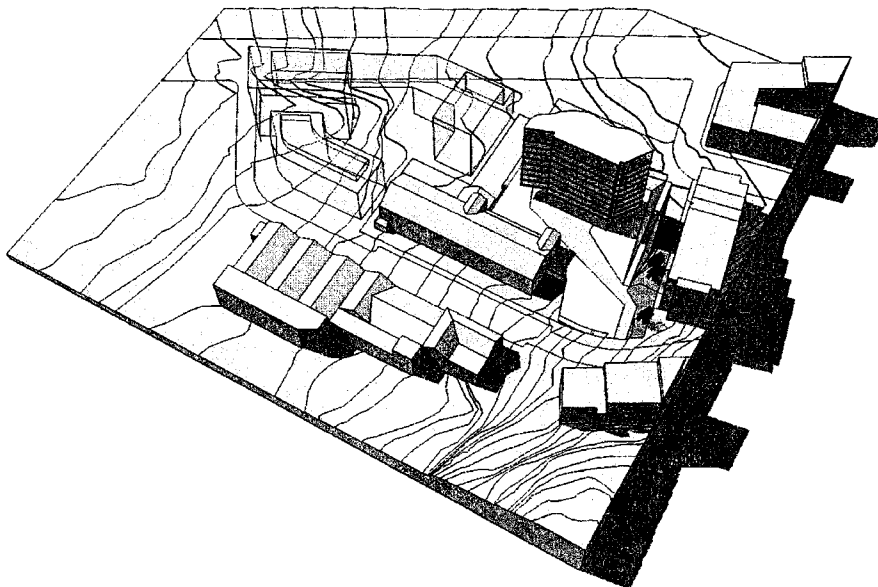
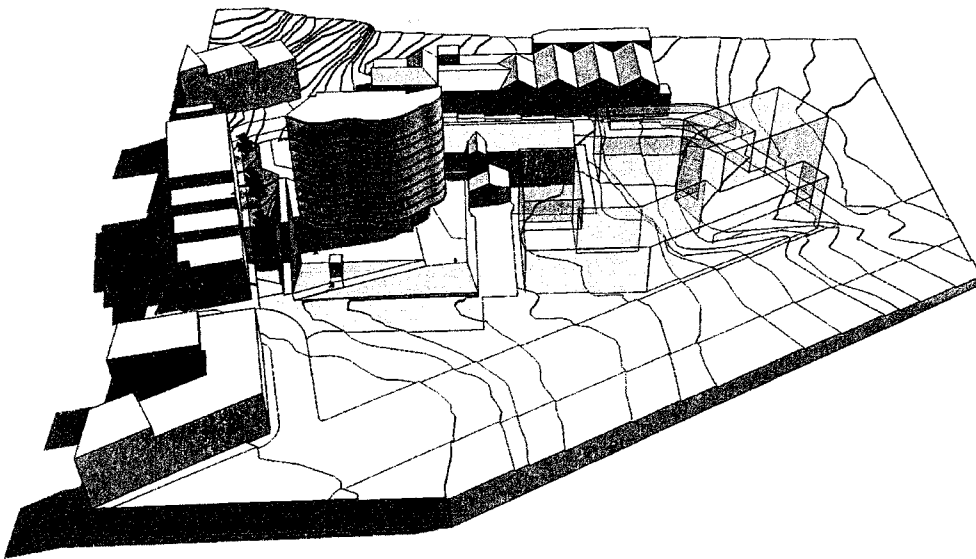
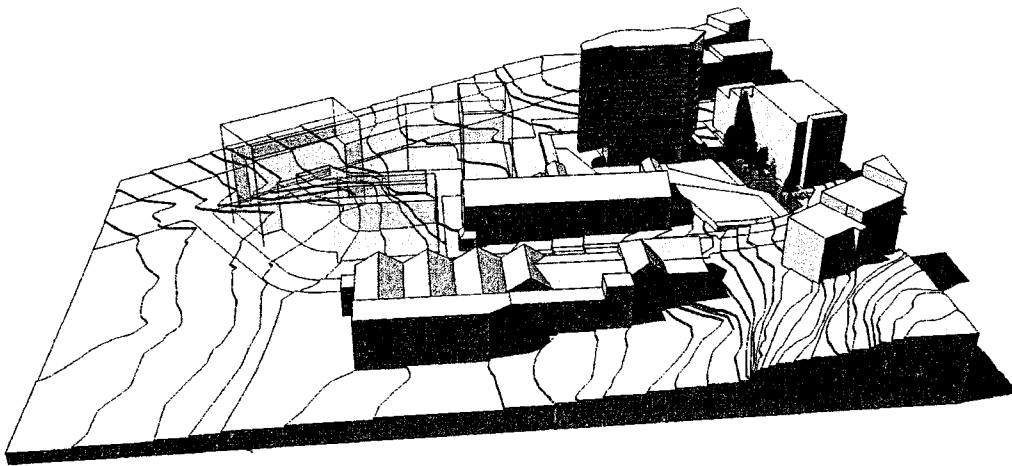


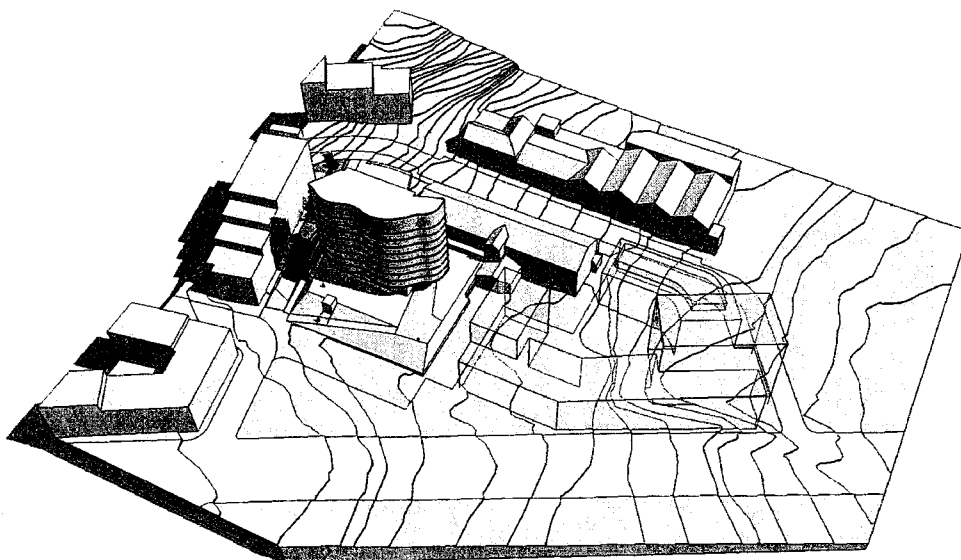
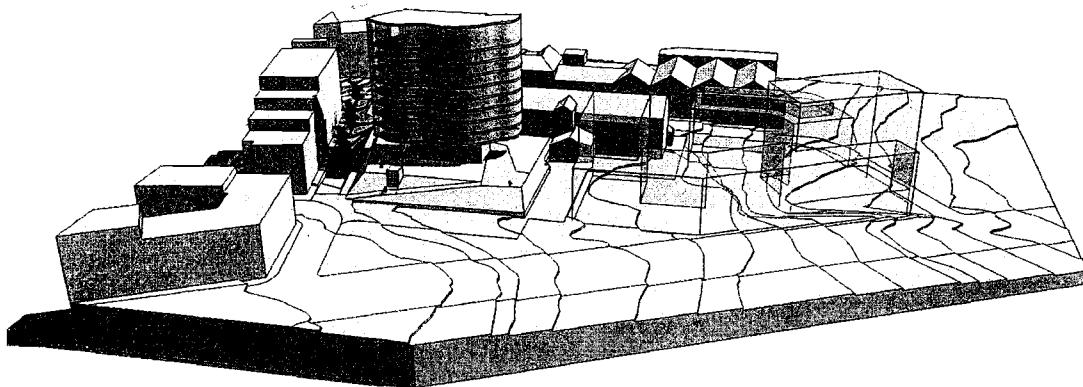
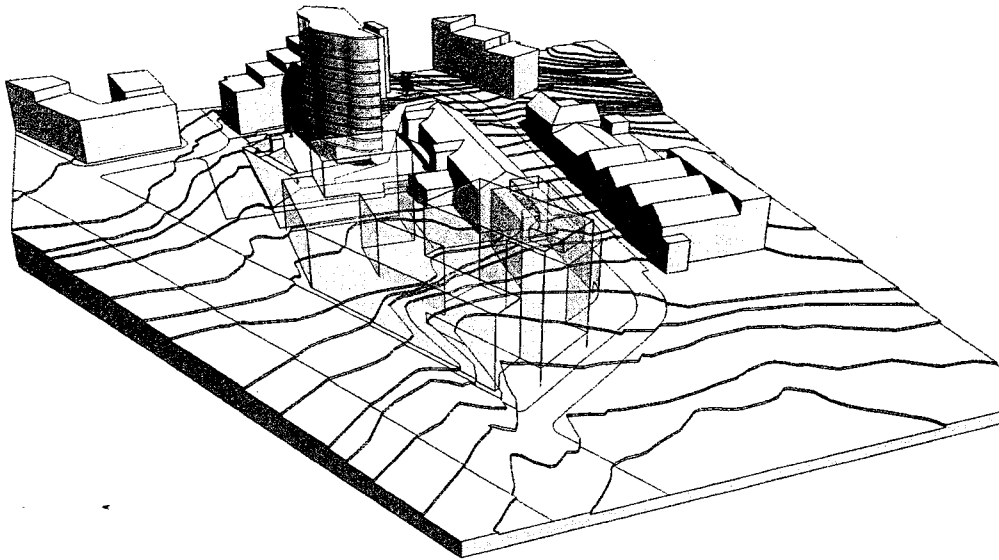
Sol / skyggediagram - vår-/ høstjevndøgn (21.03 / 21.09) kl. 12.00 (sola i sør)

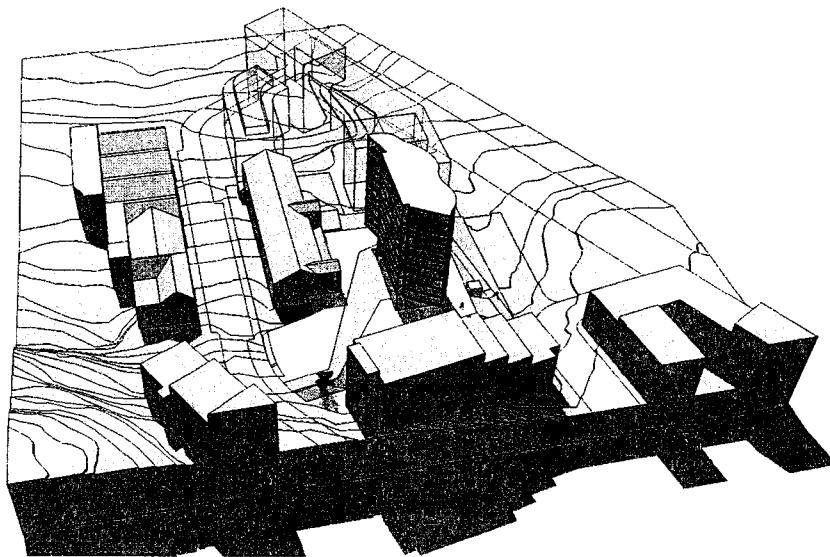
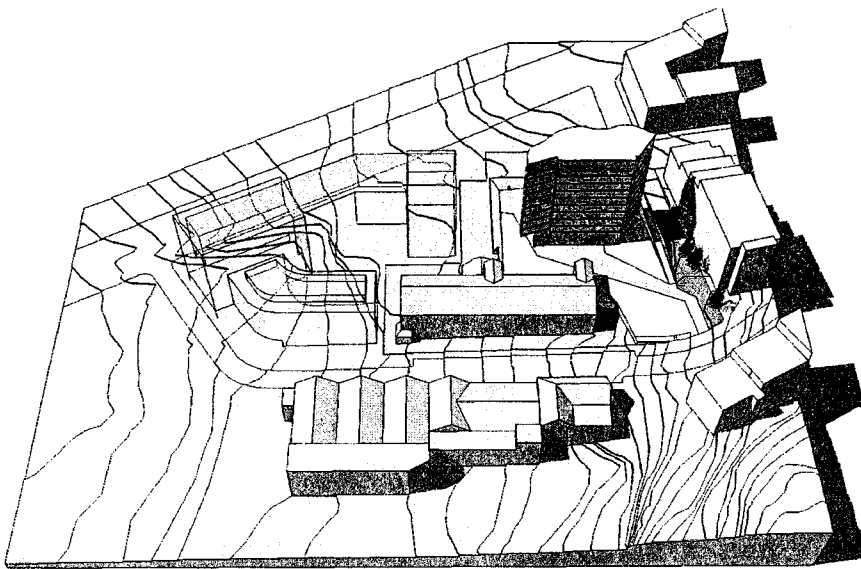
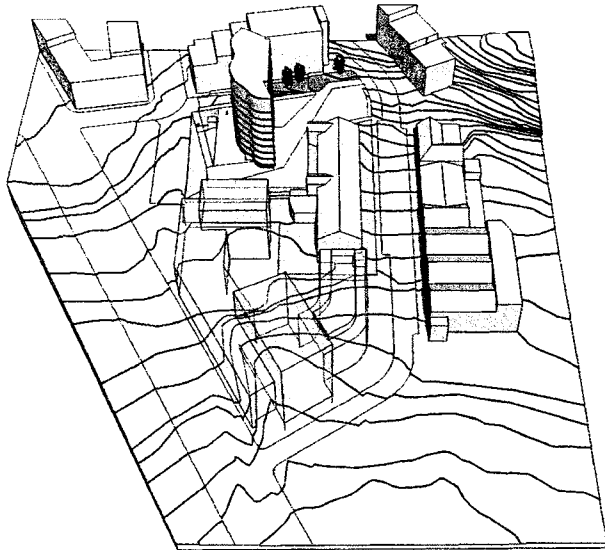


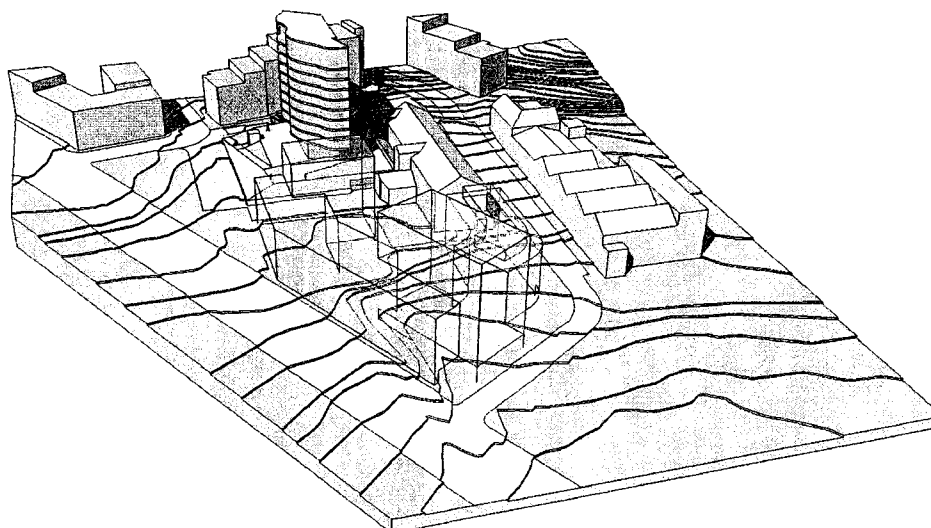
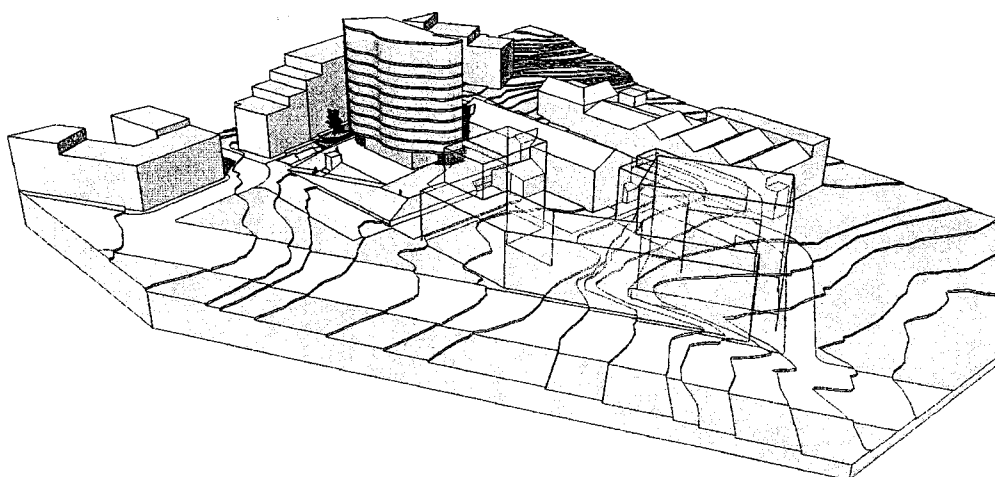
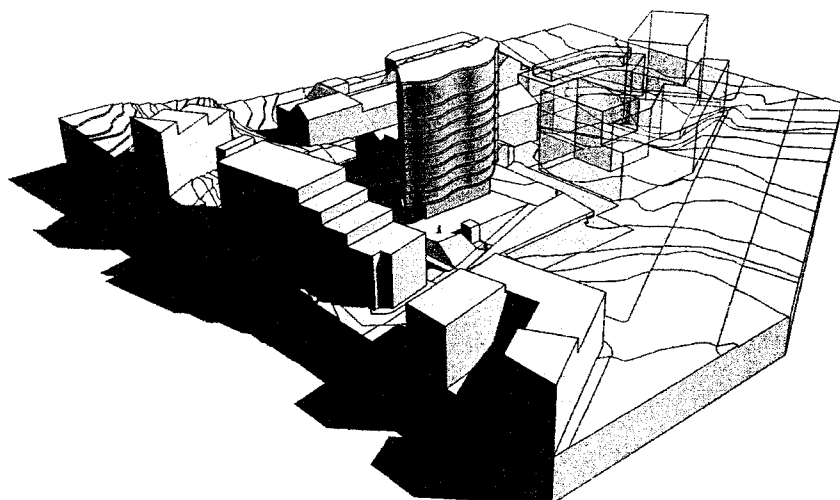
Sol / skyggediagram - vår-/ høstjevndøgn (21.03 / 21.09) kl. 15.00 (sola i sør-vest)

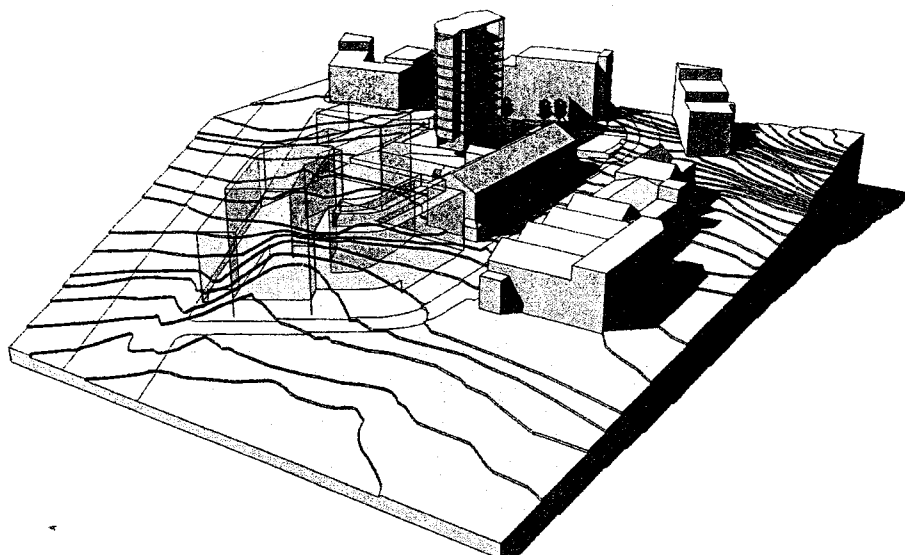
Her følger et sett med volumstudier :



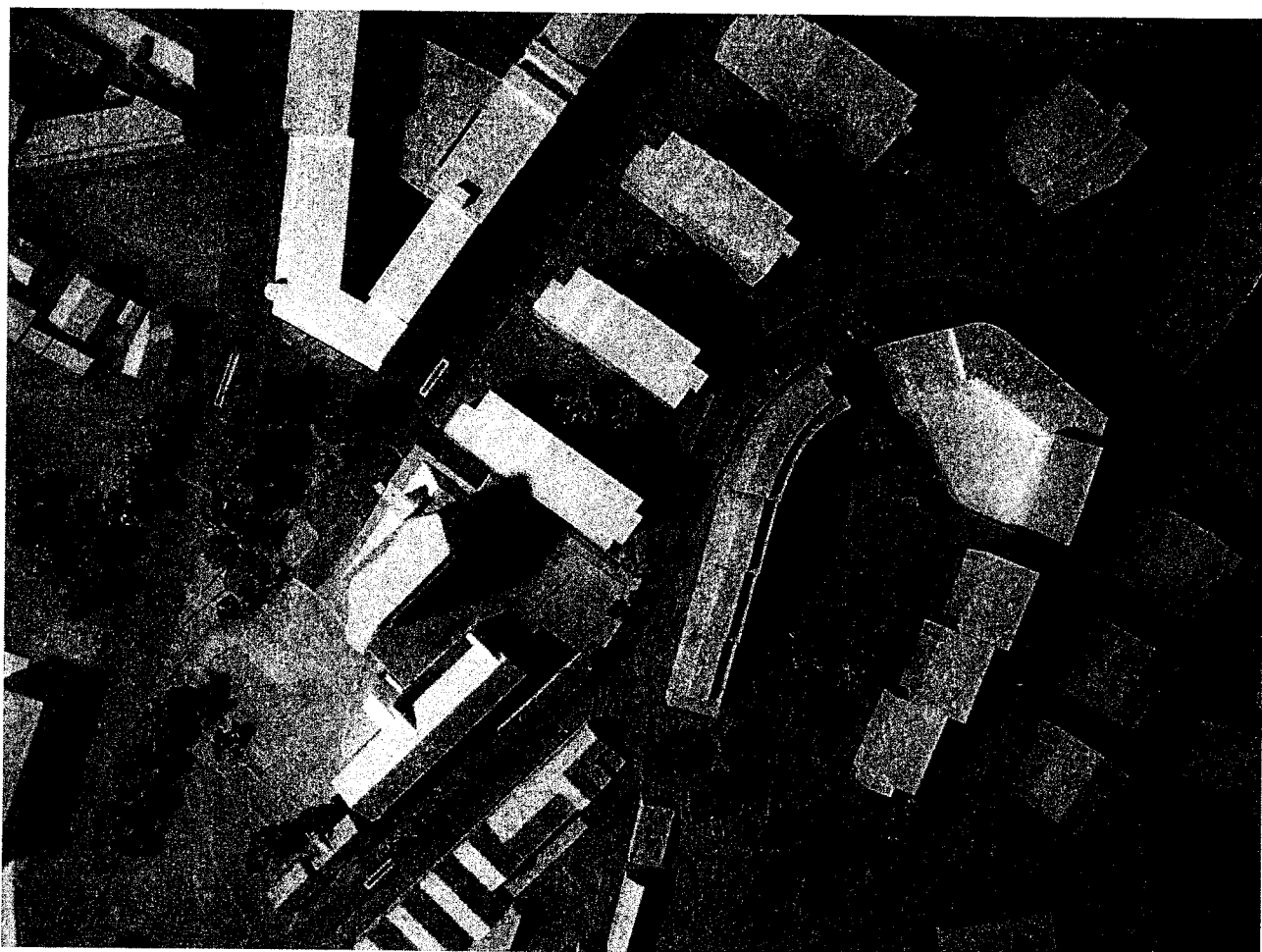


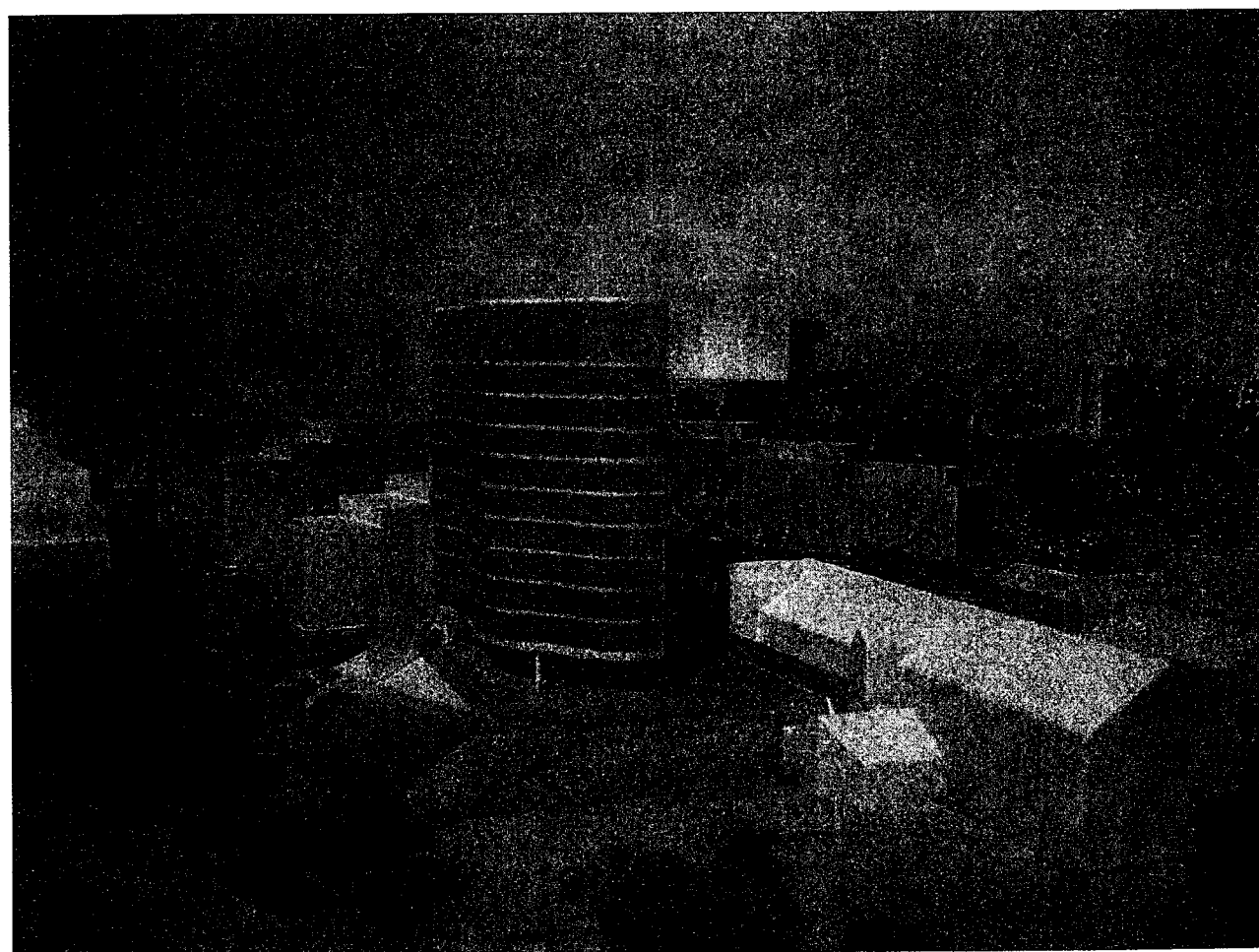
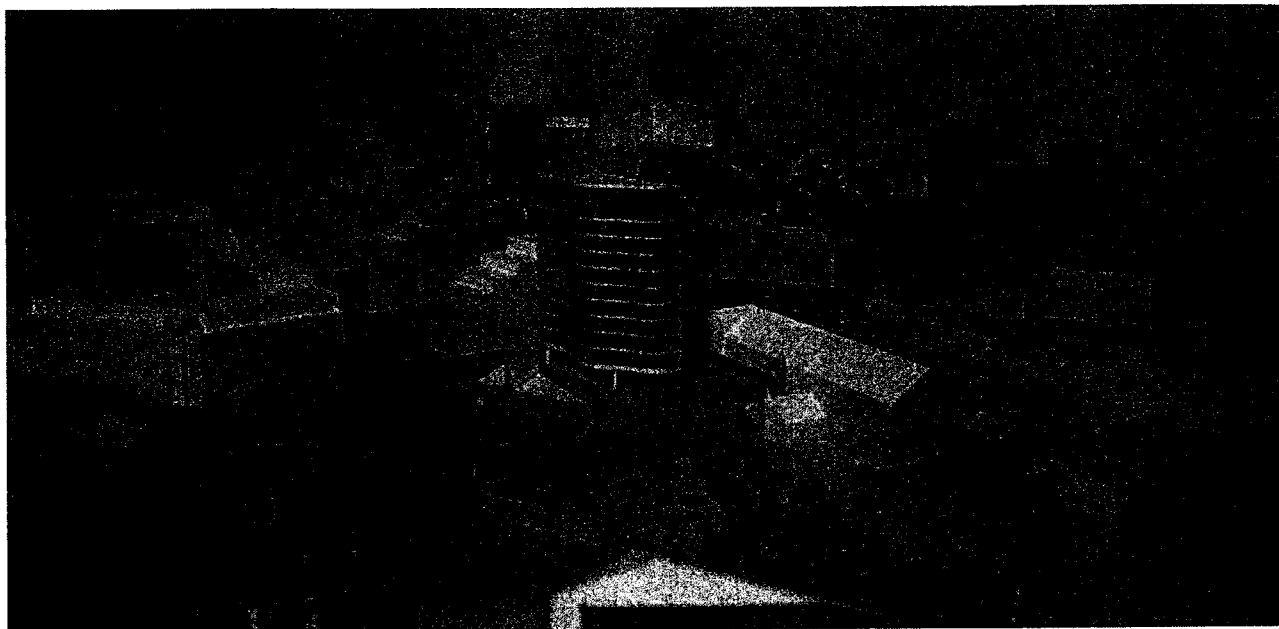


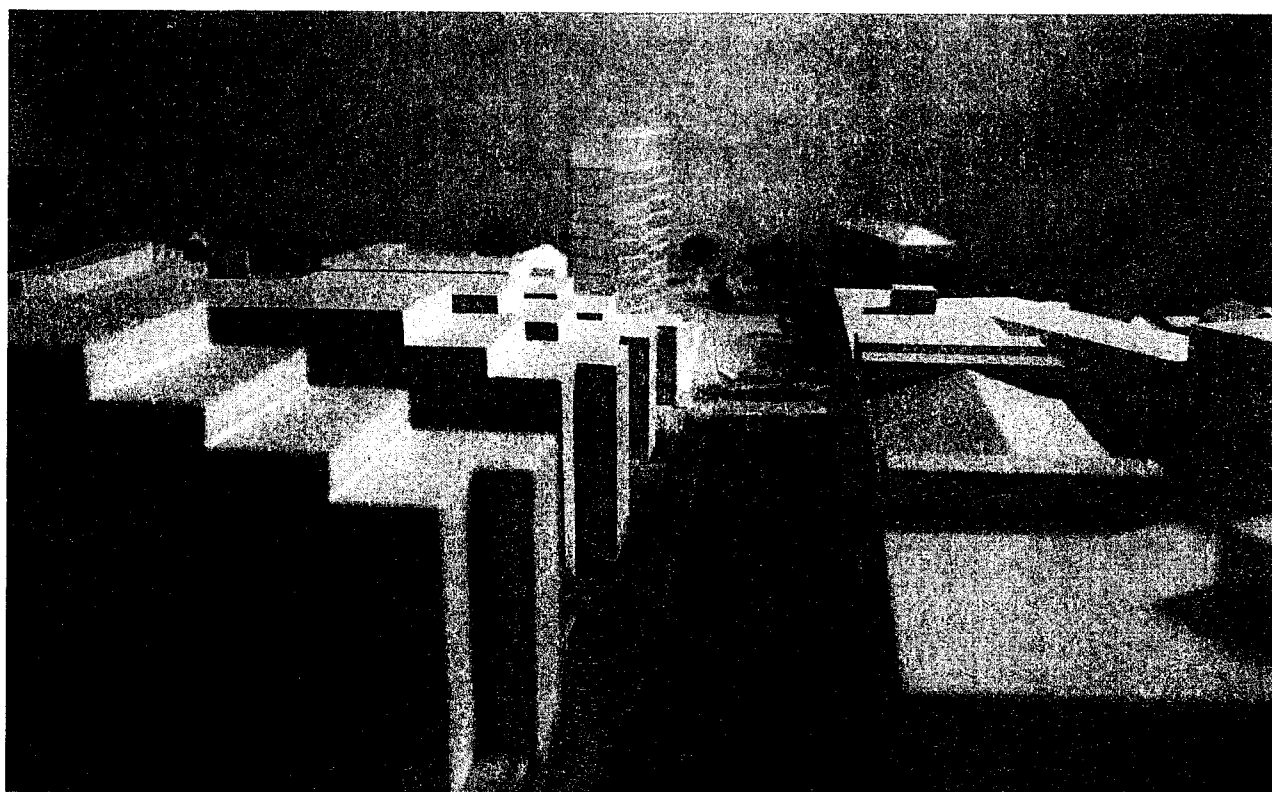
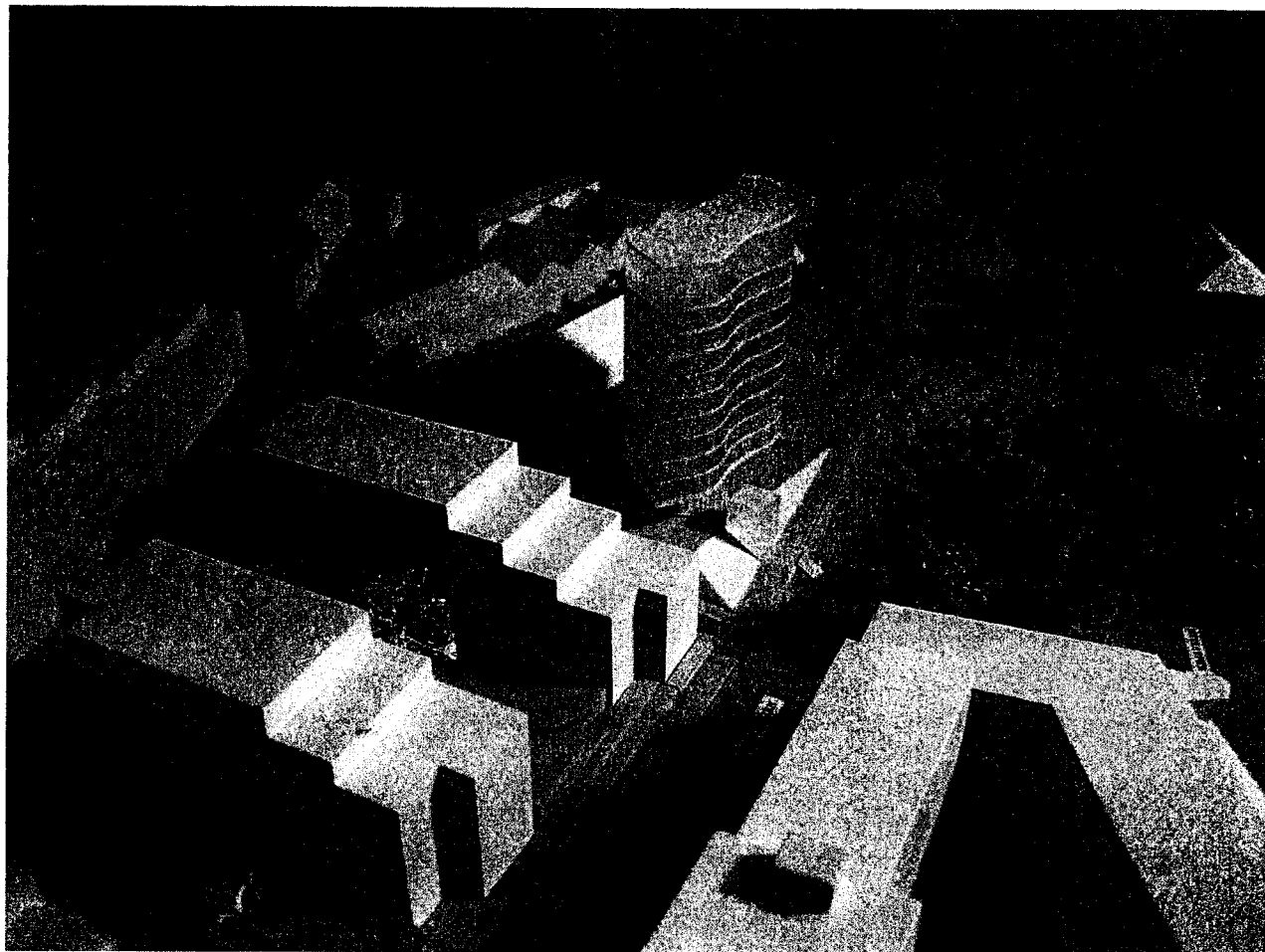




Her følger noen modellfoto:







VEDLEGG

FORSLAG TIL REGULERINGSBESTEMMELSER FOR HASLEVEIEN 10 mm.

Hasleveien 10 - g.nr. 126 b.nr. 4, og umatrikulert grunn.

§ 1 Avgrensning

Det regulerte området er vist på plankart merket kartnr..... og datert dato.....

§ 2 Formål

Området reguleres til:

Felt A: byggeområde for forretning / bolig.

Felt B: spesialområde - bevaring (forretning, kontor, industri).

Offentlig trafikkområde - torg.

§ 3 Bruk

Feltene tillates brukt til det formål det er regulert til. I tillegg tillates arealer under terreng i felt A brukt til parkeringsanlegg for begge felt.

§ 4 Utnyttelse, plassering og høyder

Spesialområder: Bebyggelse som omfattes av regulering til bevaring er vist på planen.

Byggeområder: Bebyggelsen skal ligge innenfor de viste grenser for bebyggelse, innenfor maksimalt tillatt bruksareal (BRA) og innenfor maksimale gesimshøyder vist på kartet og i denne paragrafen. Areal under terreng tillates bygd inntil eiendomsgrense.

Utnyttelse:

Felt A: BRA=7400 m² over terreng.

BRA=5500 m² under terreng.

Høyder:

Felt A: maksimalt tillatt gesims skal være hhv. c.+64,0 og c.+100,5 som vist på kartet. Det kan tillates tilbaketrukkede elementer av teknisk karakter og for vertikal kommunikasjon over disse gesimsene.

§ 5 Utforming

Felt A:

Ny bebyggelse skal ha et tidsmessig uttrykk, i kontrast til den bevaringsregulerte bebyggelsen på felt B.

Felt B:

Innenfor spesialområdene skal eksisterende bygninger som er markert på planen bevares. Det kan tillates nye inngangspartier og andre mindre bygningselementer addert til eksisterende bygninger. Opprinnelig materialbruk og detaljering skal i regelen nyttes. Taktekkingsmaterialer skal være mest mulig homogene. Skilt og reklameinnretninger skal ikke bryte med bebyggelsens karakter og skal ha tilknytning til virksomhetene i området.

Takvinduer og tekniske anlegg på taket skal utformes helhetlig.

Alle tekniske anlegg, som antenner, ventilasjonsanlegg, kabelfester, belysning, skilt og stolper, koplingsbokser mv. skal innpasses med behørig hensyn til bevaringsverdiene.

Dersom eksisterende bebyggelse må fjernes på grunn av brann eller andre årsaker, skal evnt. ny bebyggelse oppføres med et tidsmessig uttrykk.

§ 6 Avkjørsel og parkering

Adkomst for biltrafikk er vist med piler på plankartet. Korttidsparkering for varelevering til boligene og parkering for bevegelseshemmede innpasses i Sinsenveien i planens utstrekning slik at det kommer i minst mulig konflikt med allmenne hensyn. Det tillates inntil 5 parkeringsplasser i bakgården på felt B. Øvrig parkering tillates ikke innenfor planområdet.

Adkomst for gang- og sykkeltrafikk er vist med piler på plankartet.

Parkering for felt A og B skal være i garasjeanlegget på felt A.

§ 7 Utomhusplan

Sammen med søknad om rammetillatelse skal det sendes inn plan for utomhusarealene, herunder også uteoppholdsareal på takene. Utomhusplanen skal være enhetlig for hele planområdet. Målestokk skal være 1:200 eller større.

Utomhusplanen skal vise eksisterende og fremtidig terreng, sikring av løs masse/fjell, forstøtningsmurer, beplantning og vegetasjon, opparbeiding av areal for opphold og virksomhetenes og boligenes utendørs bruk, tilrettelegging for funksjonshemmede, oppstillingsplass for renovasjon, gang og kjøreadkomst, trapper, ramper, korttidsparkering og avleveringsplasser samt fortau i Sinsenveien.

Utomhusanleggene skal være tilgjengelige for allmennheten. Det skal ikke settes opp gjerde rundt området eller deler av området.

Så stor del som mulig av det nedre taket til utbyggingen på felt A skal brukes som uteoppholdsareal for boligene. Minimum 25 % av BRA for boligene skal være uteoppholdsareal.

Det skal sikres tilgjengelighet til alle bygninger for brannvesenets utrykningsmateriell.

§ 8 Forurensning

Ny bebyggelse skal sikres mot støy fra vei og jernbane i henhold til de laveste grenser i Miljødepartementets skriv T-8 eller senere vedtatte forskrifter, vedtekter eller retningslinjer som erstatter gjeldende skriv.

Luftforurensing skal tilfredsstilles i henhold til SFT-rapport 92:16 eller senere vedtatte forskrifter, vedtekter eller retningslinjer som erstatter någjeldende rapport.

Inneklima skal tilfredsstilles i henhold til helsedirektoratets rundskriv IK-39/91 "Normer for inneluftkvalitet" eller senere vedtatte forskrifter, vedtekter eller retningslinjer som erstatter någjeldende skriv.

Sammen med søknaden om rammetillatelse skal det redegjøres for om utbyggingen medfører masseoverskudd. Ved masseoverskudd skal det foreligge godkjent plan for deponering av massene før arbeidet igangsettes. Ved forurensede masser skal faren for forurensing vurderes og evt. avbøtende tiltak iverksettes.

FAKTAARK

Forslagsstiller: Hasle Næringstun AS v/ Kjøpesenter Holding AS, postboks 1101 Sentrum, 0104 Oslo.
v. Tron Enger, tel. 918 20 200, mob. 47 60 15 15, e-post: trond.enger@norgesgruppen.no

Konsulent: Samark AS, Frognerveien 22, 0263 Oslo.
v. Knut Østby, tel. 22 12 99 61, mob. 91 55 85 94, e-post: knut@samark.no

Eieropplysninger

Gnr. 126 bnr. 4 - Hasle Næringstun AS - adresse Hasleveien 10
Umatrikulert grunn

Arealstørrelse – planområde

Planområdet totalt:	5572 m ²
Areal for hvert formål:	
Felt A - byggeområde for forretning / bolig	3684 m ²
Felt B – spesialområde befaring	1558 m ²
Offentlig trafikkområde	330 m ²

Arealstørrelse – ny bebyggelse

Over terreng: BRA=7400 m²
Under terreng: BRA=5500 m²

Arealstørrelse – eksisterende bebyggelse som opprettholdes

Over terreng: BRA=2600 m²
Under terreng: BRA= 150 m²

Utnyttelse m. m.

Bebygd areal	BYA=2990 m ² eks. bevaringsregulert bebyggelse (felt A) BYA=3920 m ² inkl. bevaringsregulert bebyggelse (felt A + B)
Prosent bebygd areal:	% - BYA=81 % eks. bevaringsregulert bebyggelse (felt A), % - BYA=75 % inkl. bevaringsregulert bebyggelse (felt A + B)
Bruksareal bolig	BRA=4400 m ² inkl. fellesarealer over terreng
Bruksareal næring	BRA=3000 m ² over terreng BRA=5500 m ² under terreng (inkl. parkering for bolig/næring)
Prosent bruksareal:	% - BRA=200 % over terreng eks. bevaringsregulert bebyggelse
Antatt antall boligenheter:	51 stk. (50 – 55)
Antatt boligtype:	blokk
Antatt leilighetsfordeling:	10 toroms, 17 treroms 20 fireroms 4 femroms 24% 40-50m ² , 24% 50-75m ² , 52% >80m ²

Parkering

Parkering skal være som følger:

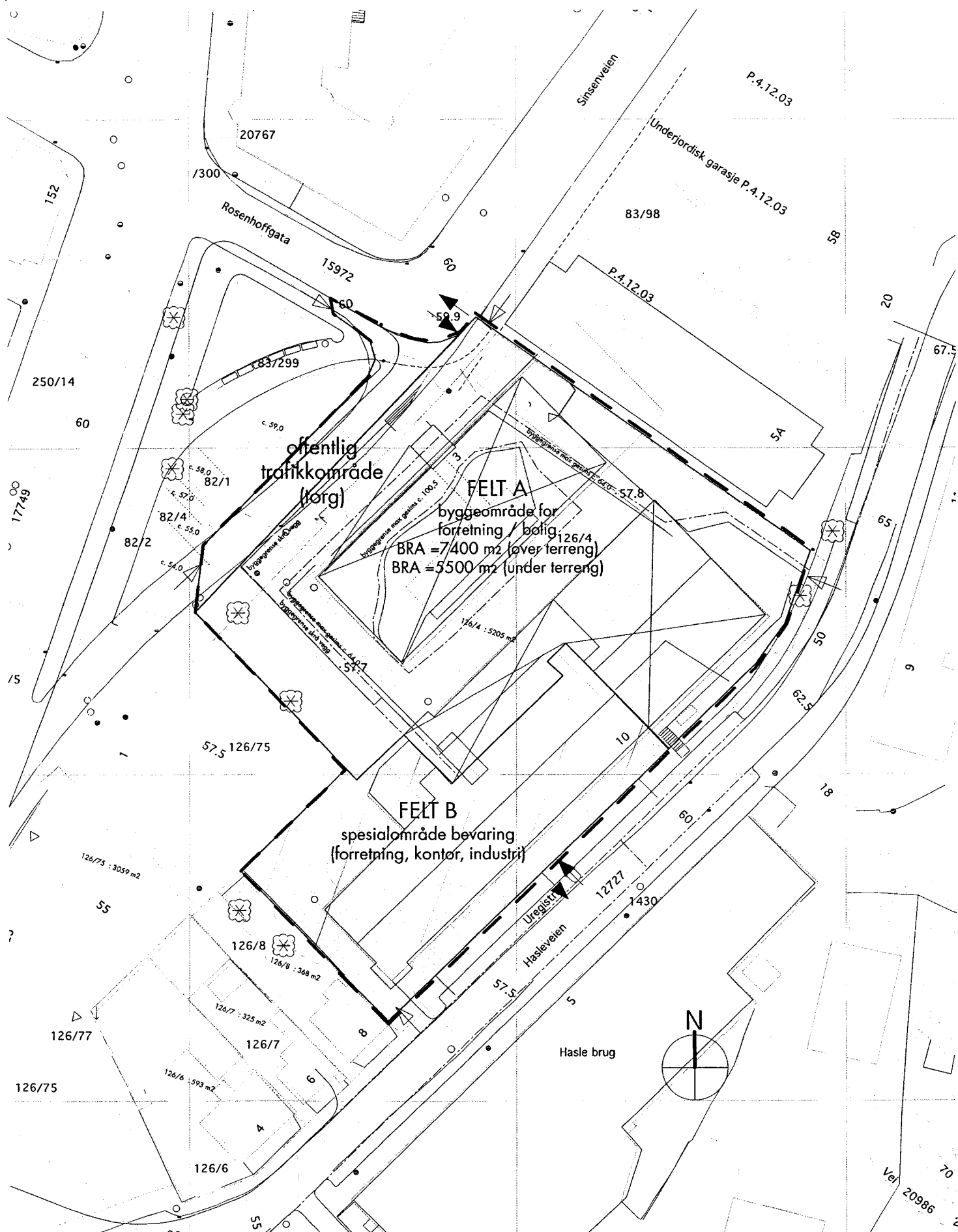
Plasser under terreng: 165 stk. (parkeringsanlegg)
Plasser på terreng: 5 stk.
Plasser for sykkelparkering: 39 (næring)+ 101(bolig) = 140 stk.

Vurdering av forskrift om konsekvensutredning.

Planforslaget er vurdert iht. plan- og bygningslovens kapittel VII-a "Konsekvensutredninger", med tilhørende forskrift. Planforslaget faller ikke inn under forskriftens virkeområde og skal derfor ikke konsekvensutredes.

Kunngjøring og varsling/Varsling

Igangsetting av planarbeidet ble kunngjort 18.02.05 i Aftenposten og Dagsavisen.
Grunneiere og andre rettighetshavere er varslet ved brev datert 16.02.05.



HASLEVEIEN 10 • FORSLAG TIL REGULERINGSPLAN

NORGESGRUPPEN / KJØPESENTER HOLDING AS • FORRETNINGER / BOLIGER

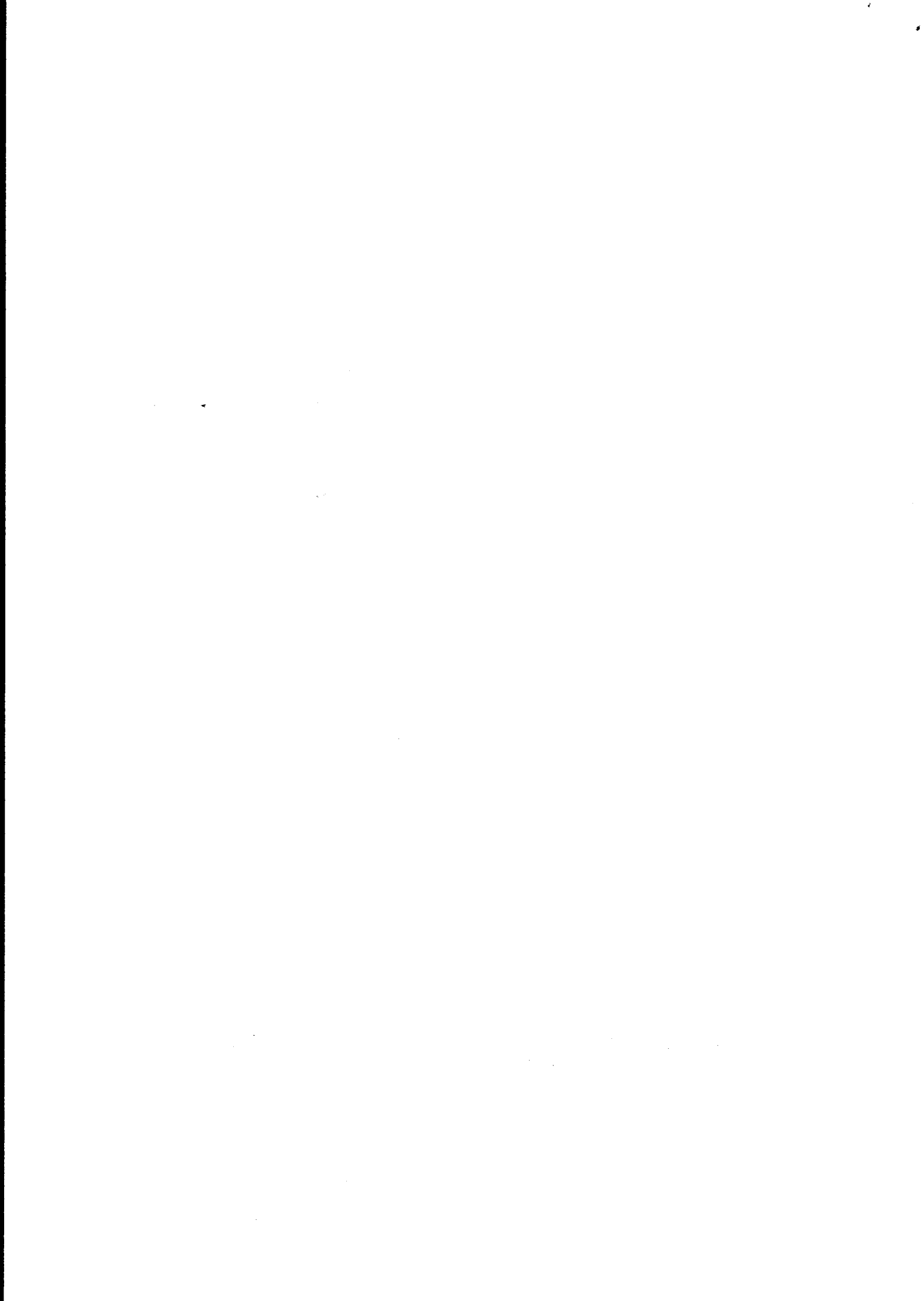
REGULERINGSKART

• mål 1 : 500 • Oslo 24.08.07 - korr. B - 09.02.09

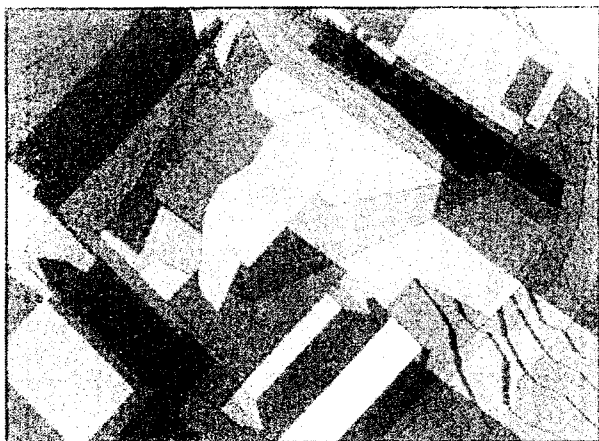
tegning

12B

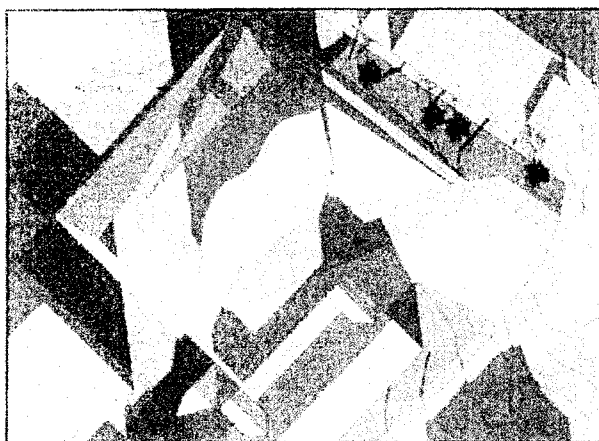




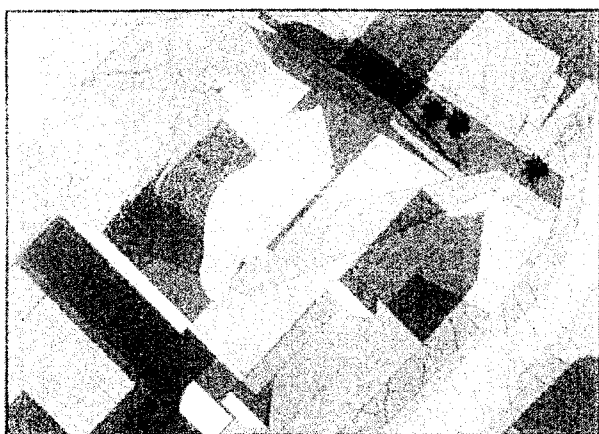
HASLEVEIEN 10 - SOL / SKYGGE PÅ UTEAREALET - høst / vår 21. april / september



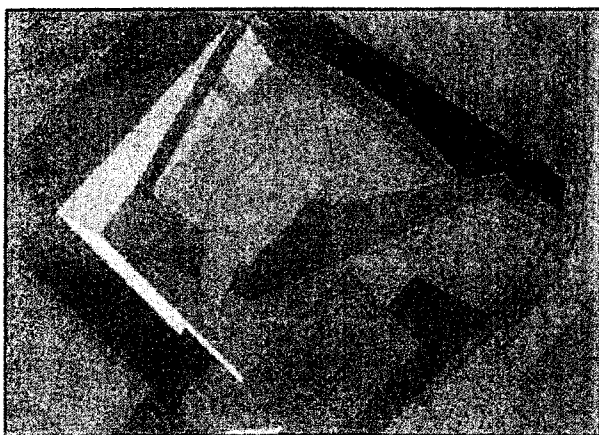
kl. 09.00 - 50% solbelyst



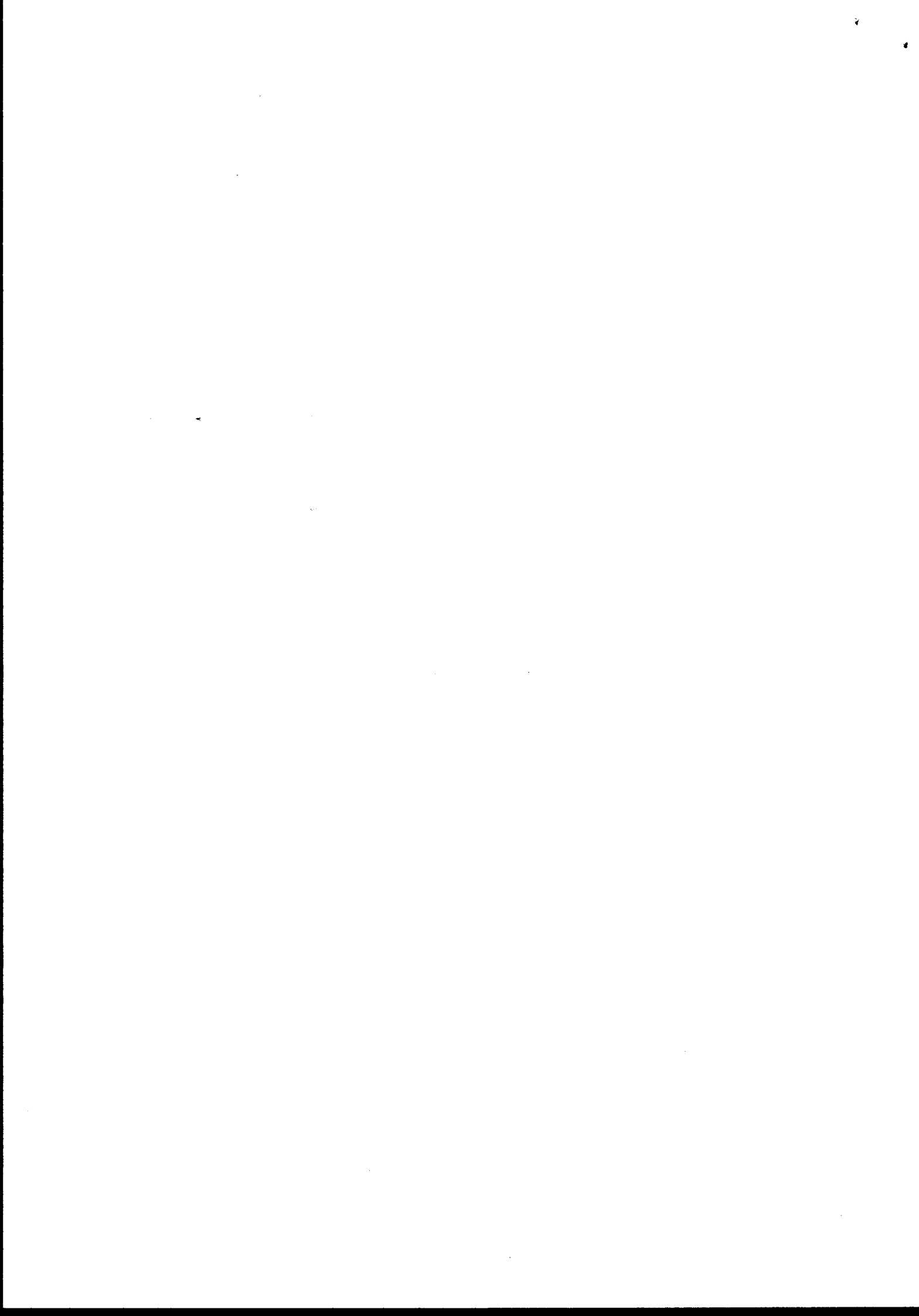
kl. 12.00 - 75% solbelyst



kl. 15.00 - 60% solbelyst



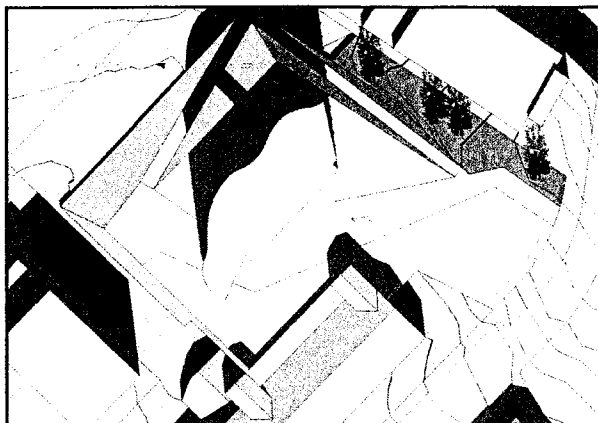
kl. 18.00 - 20% solbelyst



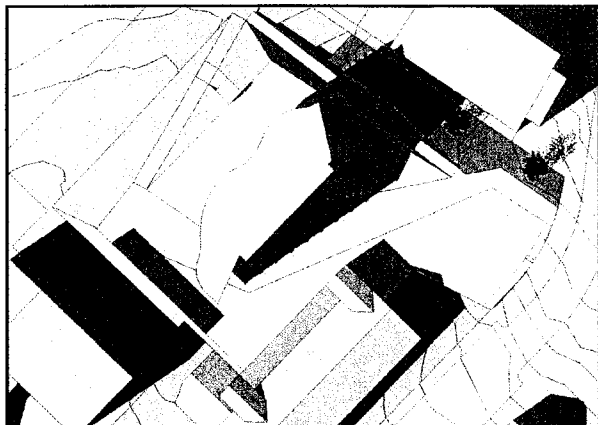
HASLEVEIEN 10 – SOL / SKYGGE PÅ UTEAREALET - midtsommer 21. juni



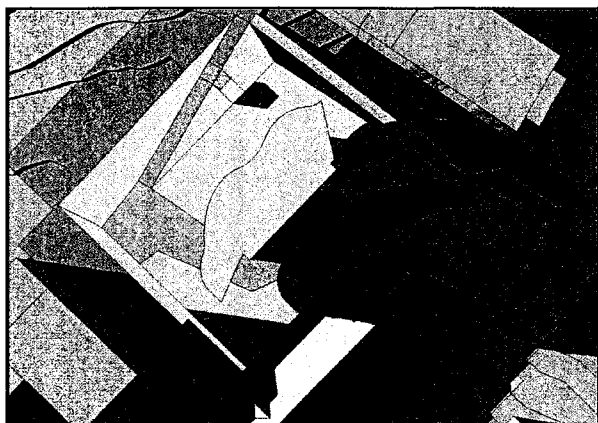
kl. 09.00 - 80% solbelyst



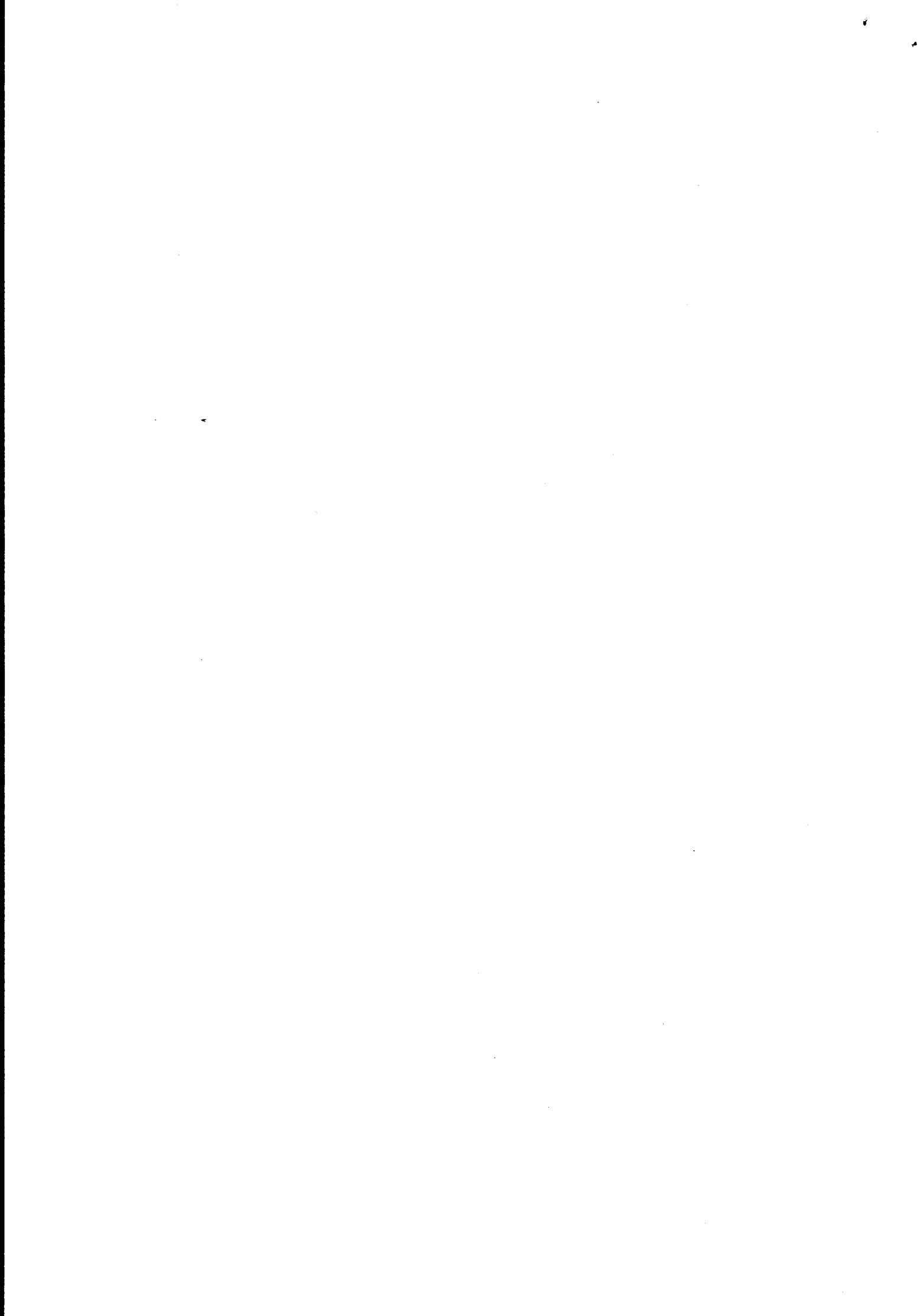
kl. 12.00 - 86% solbelyst



kl. 15.00 - 73% solbelyst



kl. 18.00 - 35% solbelyst



NorgesGruppen Eiendomsdrift AS
Reguleringsplan for Hasleveien 10- Utredninger

Utgave: 02
Dato: 2008-09-26

DOKUMENTINFORMASJON

Oppdragsgiver: NorgesGruppen Eiendomsdrift AS
Rapportnavn: Reguleringsplan for Hasleveien 10- Utredninger
Utgave/dato:
Arkivreferanse: -

Oppdrag: 518723 – Hasleveien 10, trafikk, støy, forurensset grunn og ROS
Oppdragsbeskrivelse: Rapport med temautredninger for trafikk, støy/vibrasjoner, forurensset grunn og ROS-analyse
Oppdragsleder: Kristin Strand Amundsen
Fag: Utredning
Tema: By- og tettstedsutvikling;Forurensning;Støy / akkustikk;Trafikk / transport
Leveranse: Rapport / utredning

Skrevet av: Kristin Strand Amundsen
Kvalitetskontroll:

Asplan Viak AS www.asplanviak.no

FORORD

Norgesgruppen AS arbeider med reguleringsplan for Hasleveien 10. Hensikten med planforslaget er å etablere nærings- og boligbebyggelse på tomte.

I forbindelse med innsendelse av planskisse har Plan- og bygningsetaten bedt om at følgende utredninger skal gjennomføres:

- Trafikkanalyse
- Støy og vibrasjonsforhold
- Risikovurderinger mht forurenset grunn
- ROS-analyse

Asplan Viak har vært engasjert av Norgesgruppen AS for å gjennomføre de disse fire delutredningene. Trond Enger har vært oppdragsgivers kontaktperson for oppdraget. Sivilarkitekt Knut Østby, Samark AS har ansvar for planforslaget og har bidratt med informasjon om tiltaket.

I rapporten presenteres de fire delutredningene. Trafikkanalysen er presentert i kap 2, støyanalysen i kap 3, utredning av forurenset grunn i kap 4 og ROS-analysen i kap 5.

Støyanalysen er gjennomført av Trond Noren hos VTN-akustikk. De øvrige analysene er utført av Asplan Viak; Hans Ola Fritzen har gjennomført trafikkanalysen og Ola Nordal har gjennomført risikovurderingene mht forurenset grunn. Kristin Strand Amundsen har vært Asplan Viaks oppdragsleder har gjennomført ROS-analysen.

Sandvika, 25.09.2008

Kristin Strand Amundsen
Oppdragsleder

Randi Svånå
Kvalitetssikrer

INNHOLDSFORTEGNELSE

1	Innledning	7
1.1	Beskrivelse av dagens situasjon	7
1.2	Planforslaget	8
2	Trafikkanalyse	11
2.1	Metode, forutsetninger og grunnlagsmateriale	11
2.2	Dagens situasjon	12
2.3	Trafikk som følge av planforslaget	13
2.4	Kapasitet i kryss	16
2.5	Oppsummering og konklusjon	18
3	Støy og vibrasjoner	21
3.1	Metode, forutsetninger og grunnlagsmateriale	21
3.2	Støyretningslinjer	22
3.3	Beregningsresultater	23
3.4	Oppsummering og konklusjon	26
4	Forurensset grunn	27
4.1	Metode, forutsetninger og grunnlagsmateriale	27
4.2	Dagens situasjon	29
4.3	Konsekvenser av planforslaget	29
4.4	Oppsummering og konklusjon	30
5	ROS-analyse	31
5.1	Metode	31
5.2	Uønskete hendelser, konsekvenser og tiltak	32
	VEDLEGG A : Beregningsresultater Veitrafikk	43
	VEDLEGG B: Beregningsresultater Trikk	51

1 INNLEDNING

Planforslaget er et resultat av en prosess som Hasle Næringstun AS har gjennomført for sin eiendom, Hasleveien 10. Norgesgruppen er eier av Hasle Næringstun. Eiergruppens primære mål er å etablere en stor dagligvarebutikk på eiendommen som erstatning for KIWI-butikken som i dag er på eiendommen, samt Meny-butikken som er i Progress-senteret.

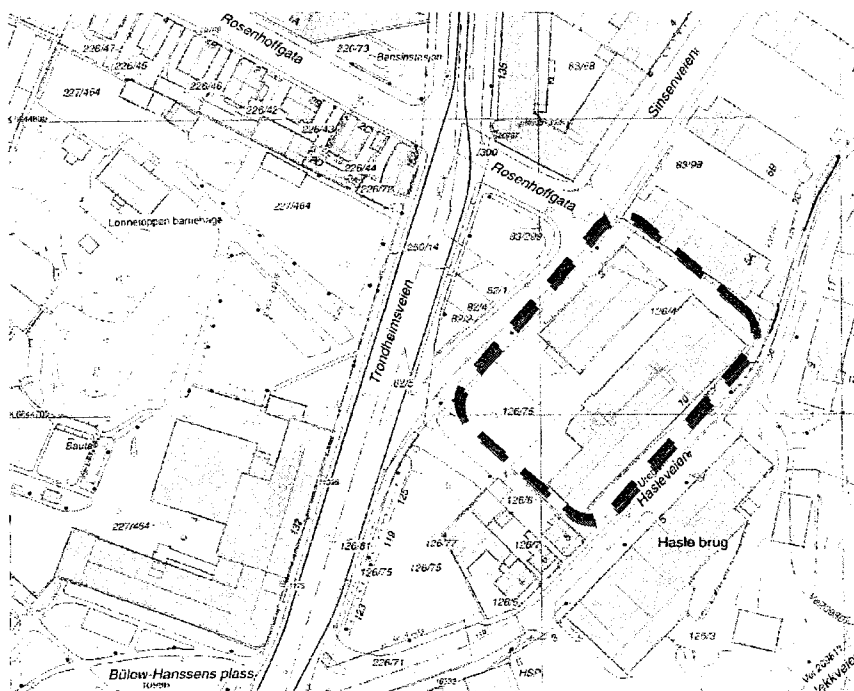
I tillegg er det en målsetting å etablere hensiktsmessige boliger over butikken, for å bidra til fortetting og flere boliger i området i hht overordnede planer. Eksisterende industribygg fra 1920-tallet vil foreslås regulert til bevaring.



Figur 1-1: Dagens KIWI-butikk skal erstattes med Meny. Industribygg skal bevares.

1.1 Beskrivelse av dagens situasjon

Planområdet er 5770 m² stort. Lokalisering og avgrensning av planområdet er vist i figur 1-2.



Figur 1-2: Planområdet, lokalisering og avgrensning.

Dagens arealbruk innenfor planområdet kan oppsummeres som følger:

- En hovedbygning på ca. 1000 m² BYA – fordelt på 3 etasjer hvor det er butikk/detaljhandel (500 m² og 500 m² lager i 1. Etg, 1000 m² kontor i 2. Etg og 600 m² kontor i 3. Etg.
- Tilbygg nord ca. 680 m² BYA - i 2 etasjer på hhv 680 m² og 200 m² som begge står tomme i dag.
- Tilbygg øst ca. 350 m² BYA, med en 1 etasje på 350m² som brukes til lager, og en mezzanin på 80 m².
- En sidebygning med en KIWI-butikk på ca 800 m² i 1. Etg og ca 400 m² kontor i 2. Etg.

1.2 Planforslaget

Planforslaget innebærer etablering av dagligvarebutikk (Meny) med ca 1730 m² salgsareal og ca. 270 m² lager/varemottak. Videre avsettes ca 250 m² til annen detaljhandel (småbutikker) samt et vrimleareal ca. 400 m².

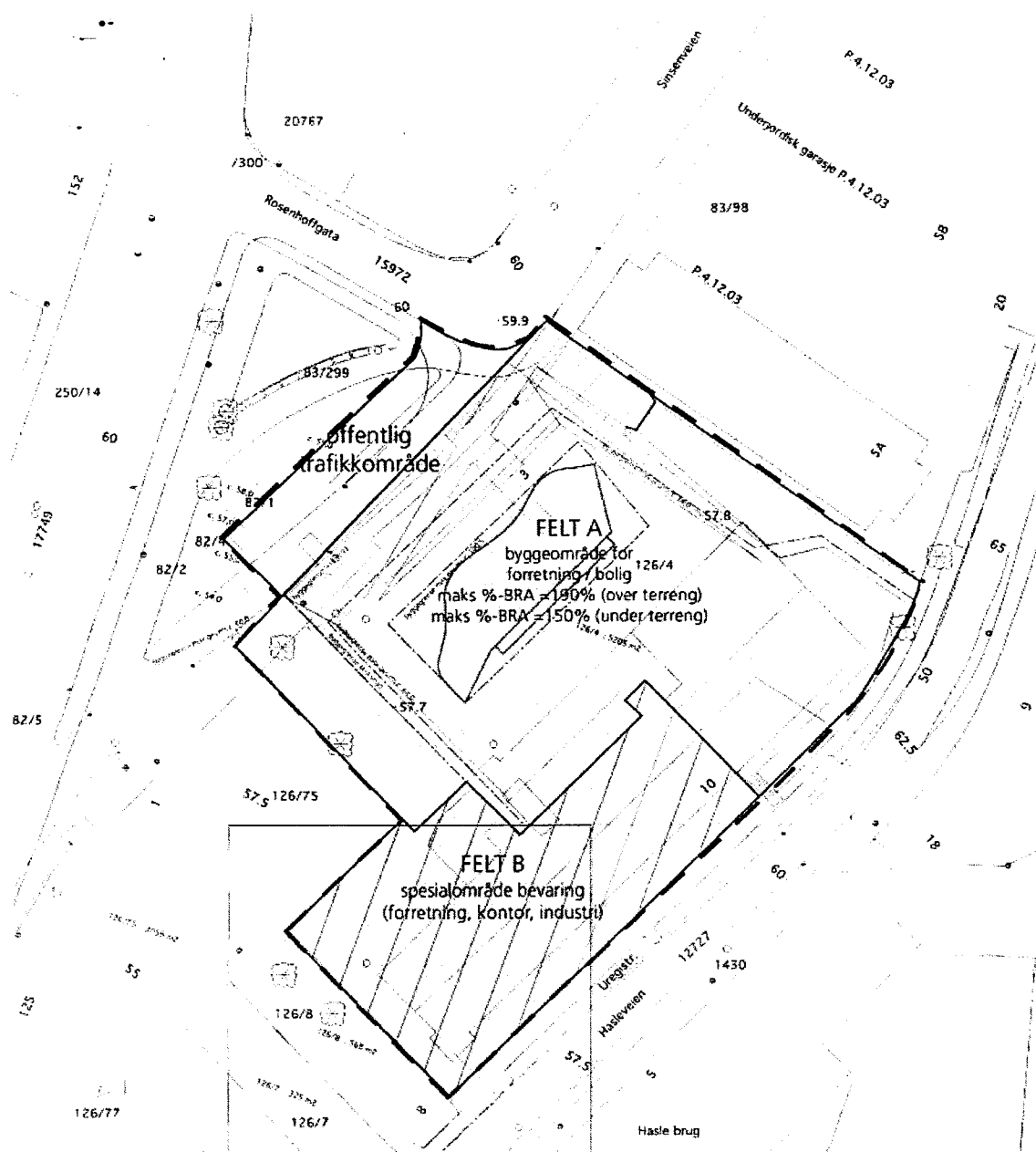
Videre legges til grunn et areal til for eksempel Vinmonopol på ca. 600 m², inkl. lager.

Boligdelen av prosjektet er på til sammen 4400 m² BRA fordelt på til sammen 11 etasjer og boder i underetasje. Det planlegges tilsammen ca. 70 boliger.

Videre legger planforslaget opp til totalt 164 parkeringsplasser i 2 underetasjer og 5 kortidsparkeringsplasser på bakkeplan.

Kjøreatkomst til eiendommen blir via Sinsenveien via en rampe ned til parkeringshuset. Varelevering (3 plasser) vil få innkjøring fra Hasleveien.

Forslag til reguleringsplan for eiendommen er vist i figur 1-3.



Figur 1-3: Forslag til reguleringsplan for Hasleveien 10.

2 TRAFIKKANALYSE

2.1 Metode, forutsetninger og grunnlagsmateriale

Trafikken til fra dagens virksomhet og planlagt utbygging er beregnet som følger.

- Trafikkskaping - hvor mange reiser pr dag som blir generert av virksomheten
- Reisemiddelvalg - hvilke reisemiddel g/s, bil eller kollektiv blir og vil bli benyttet
- Reisemønster - hvordan fordeler de reisende seg på veiene

Turproduksjonen til-fra dagens og planlagt virksomhet er beregnet med følgende faktorer.

- Dagligvarer - 200 personturer pr 100 m² pr virkedag
- Andre varer - 120 personturer pr 100 m² pr virkedag
- Vinmonopol - 230 personturer pr 100 m² pr virkedag
- Kontor - 12 personturer pr 100 m² pr virkedag
- Lager - 1,0 personturer pr 100 m² pr virkedag
- Boliger - 4,1 personturer pr 100 m² pr virkedag

De benyttede turproduksjonstallene er i hovedsak basert på PROSAM-rapporter (se liste under Kilder og grunnlagsmateriale bakerst i rapporten). Unntaket er turproduksjon for Vinmonopolet som er basert på erfaringstall fra Vinmonopol i Hønefoss, Ringerike kommune. I analysen er det benyttet besøkstall per m² Vinmonopol, basert på registrert besøkstall på Hønefoss. Reisemiddelfordelingen for reiser til og fra et eventuelt Vinmonopol er basert på reisemiddelfordeling for Oslo (se omtale nedenfor).

Reisemiddelfordelingen på reiser til-fra Hasleveien 10 er beregnet med følgende andeler.

- Handel - gang/sykkel 0,70 - kollektiv 0,13 - bil 0,17
- Kontor - gang/sykkel 0,19 - kollektiv 0,50 - bil 0,31
- Lager - gang/sykkel 0,19 - kollektiv 0,50 - bil 0,31
- Boliger - gang/sykkel 0,50 - kollektiv 0,24 - bil 0,26

Reisemiddelfordelingen for de ulike virksomhetene på Hasleveien 10 er hentet fra PROSAM-rapport 152 "RVU Oslo og Akershus 2005". Her er brukt gjennomsnittsverdier for Indre Oslo.

På virkedager er trafikken til-fra handel størst mellom kl 15:30 og 16:30, med ca 14,5 % av virkedøgnetrafikken. Timetrafikken fordeler seg med ca 50 % til og 50 % handel. Til-fra kontor og boliger er det regnet med samme timeandel som handel.

Figur 2-1 oppsummerer faktorene som er brukt i beregningen av trafikken til-fra Hasleveien 10. Det er regnet med samme turproduksjon og reisemiddelfordeling i 2008 og i 2018.

Turproduksjon Virksomhet	Pers 100 m2	Turer virkedøgn			Reisemiddelfordeling			Pers pr bil	P pr 100 m2	
		Pers.tur	Biler	Time %	G/S	Koll	Bil		behov	P-norm
Dagligvarer	2,0	200	28	14,5 %	0,70	0,13	0,17	1,21	2,0	1,5
Andre varer	2,5	120	17	14,3 %	0,70	0,13	0,17	1,21	1,2	1,5
Vinmonopol	2,0	230	32	14,3 %	0,70	0,13	0,17	1,21	2,3	1,5
Kontor	3,8	12	3,0	14,3 %	0,19	0,50	0,31	1,21	1,5	0,7
Lager	1,0	2,5	0,6	14,3 %	0,19	0,50	0,31	1,21	0,3	0,2
Boliger	4,1	14	2,9	14,3 %	0,50	0,24	0,26	1,30	1,6	1,6

Figur 2-1: Beregningsfaktorer som er brukt i trafikkbergingen for dagens og fremtidig trafikk til-fra Hasleveien 10.

2.2 Dagens situasjon

Det er i dag følgende virksomhet på eiendommen Hasleveien 10.

- KIWI, dagligvarebutikk - 800 m²
- Andre varer - 500 m²
- Kontor - 2.000 m²
- Lager - 850 m²
- Ikke i bruk - 800 m²

Trafikken til-fra Hasleveien 10 er beregnet til ca **2.460 personturer** på virkedager, 2.200 av disse er til-fra handelsvirksomhet, ca 240 personturer er til-fra kontor og ca 20 personturer til-fra lager. Antall ansatte i dag er beregnet til ca 110 personer. Figur 2-2 viser beregningen av dagens trafikk til-fra Hasleveien 10 på virkedager (VDT) og for årsdøgn (ÅDT). I omregningen fra personturer med bil til biltrafikk (VDT og ÅDT) er det benyttet antall personer per bil som vist i figur 2-1.

Hasleveien 10 Dagens situasjon	Arealer m2	Ansatte Bosatte	Personturer virkedøgn				Biltrafikk			Parkeringsbehov		
			G/S	Koll	Bil	Sum	VDT	ÅDT	E-time	Behov	P-norm	Eks P
Dagligvarer	800	16	1 120	208	272	1 600	224	203	32	16	12	20
Andre varer	500	13	420	78	102	600	84	75	12	6	8	7
Kontor	2 000	77	45	118	73	235	60	47	9	30	14	35
Lager	850	9	4	11	7	21	5	5	1	3	2	
Tilbygg Ikke i bruk	800											
Sum	4 950	114	1 589	414	454	2 456	373	330	54	55	35	62

Figur 2-2: Beregnet trafikk til-fra Hasleveien 10 i dag.(VDT: Virke Døgn Trafikk, ÅDT:Års Døgn Trafikk)

Biltrafikken til-fra Hasleveien 10 er beregnet til ca 370 biler pr virkedøgn (VDT) og **330 biler** pr årsdøgn (ÅDT). VDT er gjennomsnitt biltrafikk på virkedager mandag - fredag, ÅDT er gjennomsnitt biltrafikk pr dag i løpet av et år. Dimensjonerende timetrafikk(høyeste ettermiddagstime) til-fra Hasleveien på virkedager 10 er beregnet til ca 50 biler, ca 25 biler til og ca 25 biler fra området.

Parkeringsbehovet i dag er beregnet til **55 bilplasser** på virkedager. For handel er behovet beregnet til 22 bilplasser, og for kontor og lager til 33 bilplasser. I dag er det 62 parkeringsplasser i Hasleveien 10, 20 av disse er for handel, og 35 parkeringsplasser er for kontor og lager.

2.3 Trafikk som følge av planforslaget

Planforslaget innebærer mulighet for å etablere følgende virksomhet på eiendommen Hasleveien 10.

- Dagligvarebutikk - 1730 m²
- Andre varer - 650 m²
- Vinmonopolet - 600 m²
- Lager - 270 m²
- Boliger - 4.400 m²

Trafikken til-fra Hasleveien 10 er beregnet til ca **6.262 personturer** på virkedager, 5.600 av disse er til-fra handelsvirksomhet, ca 640 personturer er til-fra boliger. Antall ansatte i framtidig situasjon er beregnet til ca 64 personer. Figur 2-3 viser beregningen av biltrafikk til-fra Hasleveien 10 på virkedager (VDT) og for årsdøgn (ÅDT). I omregningen fra personturer med bil til biltrafikk (VDT og ÅDT) er det benyttet antall personer per bil som vist i figur 2-1.

Hasleveien 10 Fremtidig situasjon	Arealer m2	Ansatte Bosatte	Personturer virkedøgn				Biltrafikk			Parkering	
			G/S	Koll	Bil	Sum	VDT	ÅDT	E-time	Behov	P-norm
Dagligvarer	1 730	35	2 422	450	588	3 460	484	439	70	35	26
Andre varer	650	17	546	101	133	780	109	97	16	8	10
Vinmonopol	600	12	966	179	235	1 380	193	172	28	14	9
Lager	270	3	1	3	2	7	2	1	0	1	1
Boliger	4 400	179	318	152	165	635	127	109	18	69	69
Sum	7 650	246	4 253	886	1 123	6 262	916	819	132	127	114

Figur 2-3: Beregnet trafikk til-fra Hasleveien 10 etter planlagt utbygging. (VDT: Virke Døgn Trafikk, ÅDT: Års Døgn Trafikk)

Dagens biltrafikk er hentet fra Nasjonal Vegdatabank (ÅDT 2008), og fra rapporten "Carl Berners plass – Trafikkrapport" fra september 2004 (timetrafikk i ettermiddagstime). På grunn at de pågående arbeidene ved Carl Berner, er det usikkerhet knyttet til dagens trafikkmengder i Trondheimsveien. I trafikkanalysen er det valgt å benytte timetrafikk i 2008 som er basert på beregnede trafikktall i trafikkrapporten fra september 2004. Dette skyldes at trafikkmengder (ÅDT) angitt i Nasjonal vegdatabank gjennomgående er noe lavere enn trafikktallene som er beregnet i rapporten fra september 2004.

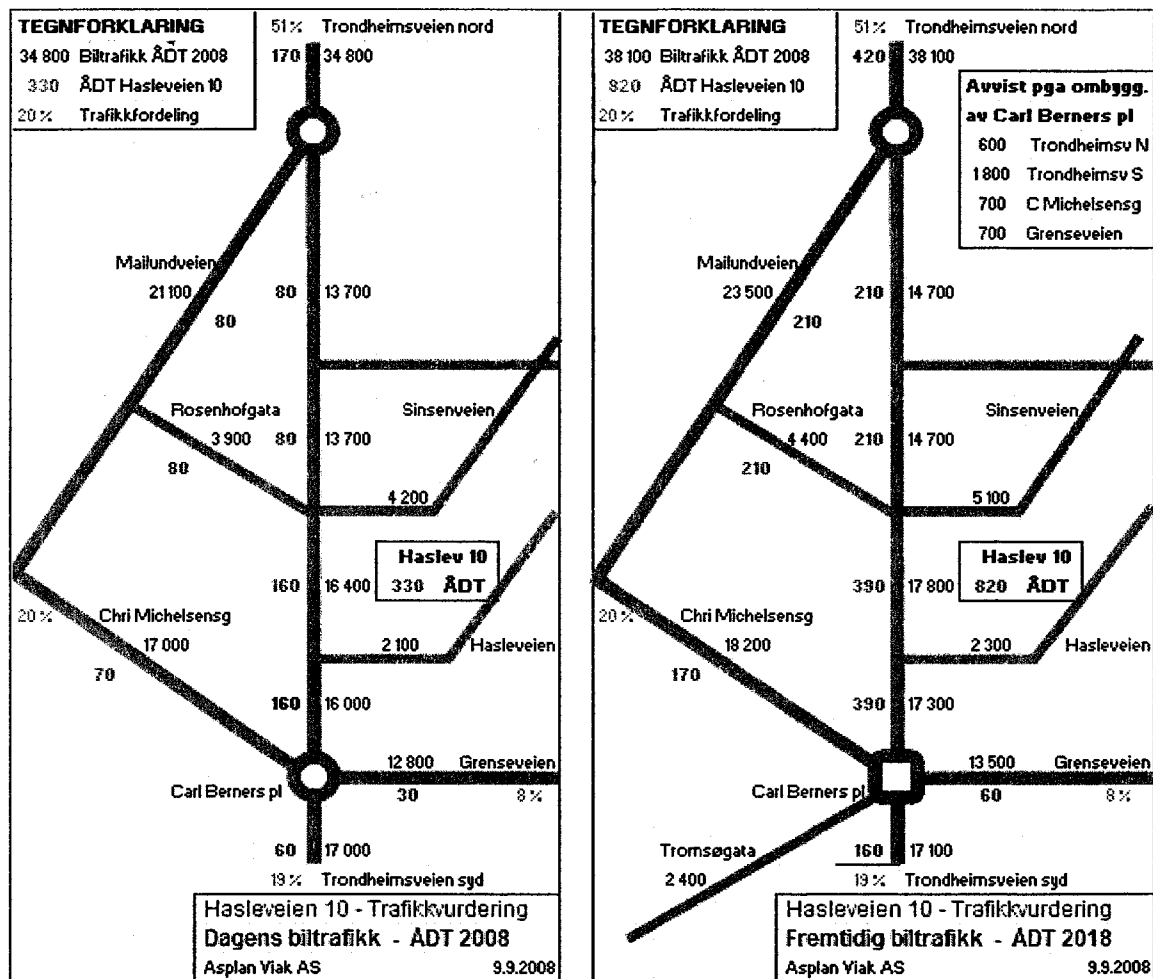
Carl Berners plass er nå under utbygging fra et stort signalkryss til en trafikkplass med rundkjøring. Denne endringen av utforming, og prioritering av kollektivtrafikken på Carl Berners plass, vil redusere biltrafikken i og utenom rushtid. I ovennevnte trafikkrapport om Carl Berners plass, er det beregnet at døgntrafikken vil bli redusert med ca 1.800 biler i Trondheimsveien syd, med ca 700 biler i Christian Michelsens gate, det samme i Grenseveien, og med ca 600 biler i Trondheimsveien nord.

Trafikkmønsteret for biltrafikken til-fra Hasleveien 10 er basert på FREDRIK_EMMA-matriser for bilreiser til-fra (tidligere) bydel Grünerløkka-Sofienberg. Trafikk til Hasleveien 10 fra Trondheimsveien nord må kjøre Mailundveien - Rosenhofgata da det er svingeforbud mot Sinsenveien i krysset med Trondheimsveien.

I FREDRIK_EMMA-modellen er det beregnet følgende fordeling av trafikken til-fra Hasleveien 10:

- Til-fra Trondheimsveien nord - 51 %
- Til-fra Chr. Michelsens gate - 20 %
- Til-fra Grenseveien - 8 %
- Til-fra Trondheimsveien syd - 19 %

ÅDT 2018 er beregnet ut fra ÅDT i 2008, fremskrevet med samme generelle trafikkvekst pr år som i perioden 2000 til 2008. Trafikkreduksjonen som følge av ombyggingen på Carl Berners plass er trukket fra, og økt trafikk til fra Hasleveien 10 er lagt til. Figur 2-3 viser beregnet biltrafikk i atkomstgatene til Hasleveien 10, som ÅDT 2008 og ÅDT 2018.



Figur 2-4: Beregnet biltrafikk ÅDT 2008 og ÅDT 2018 i atkomstgatene til Hasleveien 10.

Den generelle trafikkøkningen fra 2008 til 2018 er meget liten, pga begrenset kapasitet og dermed avvisning av trafikk fra Carl Berners plass. Avhengig av hvordan trafikkavviklingen på Carl Berners plass blir etter ombyggingen, kan trafikken i 2018 faktisk bli lavere enn beregnet ÅDT 2008, som er vist i figur 2-4.

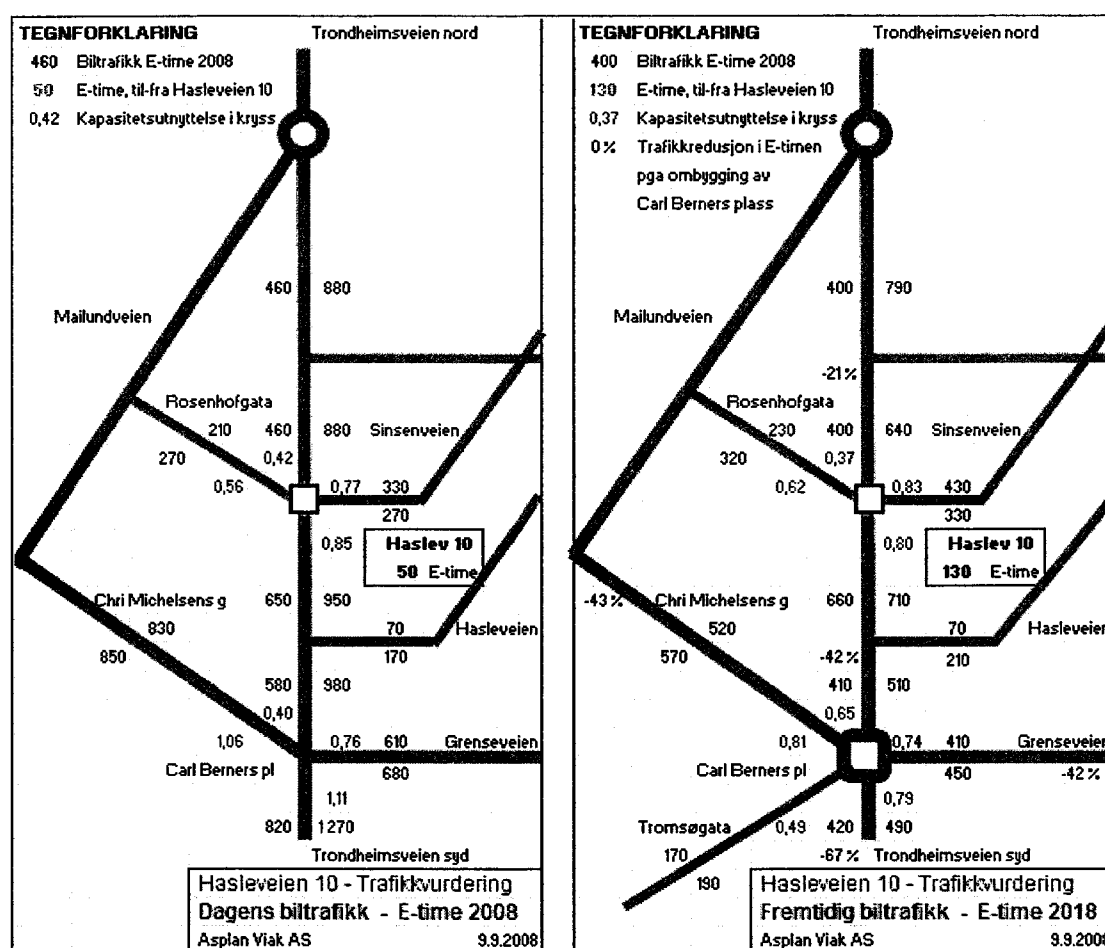
Figur 2-4 viser at planlagt utbygging av Hasleveien 10 medfører en trafikkøkning på 490 biler per døgn (820 minus 330). Denne trafikkøkningen fordeler seg med 130 ekstra biler per

døgn i Trondheimsveien nord for Sinsenveien, og 230 biler i Trondheimsveien sør for Sinsenveien. Beregningene viser at utbyggingen i Hasleveien 10 bidrar med om lag 390 biler av de totalt 17.800 bilene per døgn som er beregnet ÅDT i Trondheimsveien mellom Sinsenveien og Hasleveien. Den økte trafikken på grunn av en utbygging i Hasleveien 10 betyr lite for de totale trafikkmengdene på Trondheimsveien.

Ombyggingen av Carl Berners plass forutsetter atkomstkontroll på tilførselsgatene til området. I rapporten "Carl Berners plass – Trafikkrapport" fra sept. 2004 er det regnet med følgende reduksjon av biltrafikken på atkomstveiene til Carl Berners pl i ettermiddagstimen.

- Til-fra Trondheimsveien nord - 25 %
- Til-fra Chr. Michelsens gate - 43 %
- Til-fra Grenseveien - 42 %
- Til-fra Trondheimsveien syd - 67 %

Dagens timetrafikk på veinettet er basert på trafikktall fra rapportene "Carl Berners plass – Trafikkrapport" fra september 2004. Vi har antatt at timetrafikken i 2008 er som angitt i trafikkrapporten fra september 2004. ÅDT i 2008 er gjennomgående noe lavere enn i 2004 (iht. vegdatabanken). Figur 2.5 viser beregnet biltrafikk i atkomstgatene til Hasleveien 10 i dimensjonerende ettermiddagstime, for 2008 og 2018.



Figur 2-5: Beregnet biltrafikk i ettermiddagstime 2008 og i 2018, i atkomstgatene til Hasleveien 10. Når kapasiteten på en veiarm kommer opp i 0,85 (85% av full utnyttelse) vil man ofte ha en ustabil avvikling i krysset.

Beregnet timetrafikk i ettermiddagstimen går mye ned fra 2008 til 2018, pga trafikk-reduksjon som følge av ombygging Carl Berners plass og kollektivprioriteringen her. Generell trafikkvekst frem til 2018 og trafikkøkning til-fra Hasleveien 10 som følge av planforslaget, er mye mindre enn denne trafikkreduksjonen forbi Carl Berners plass.

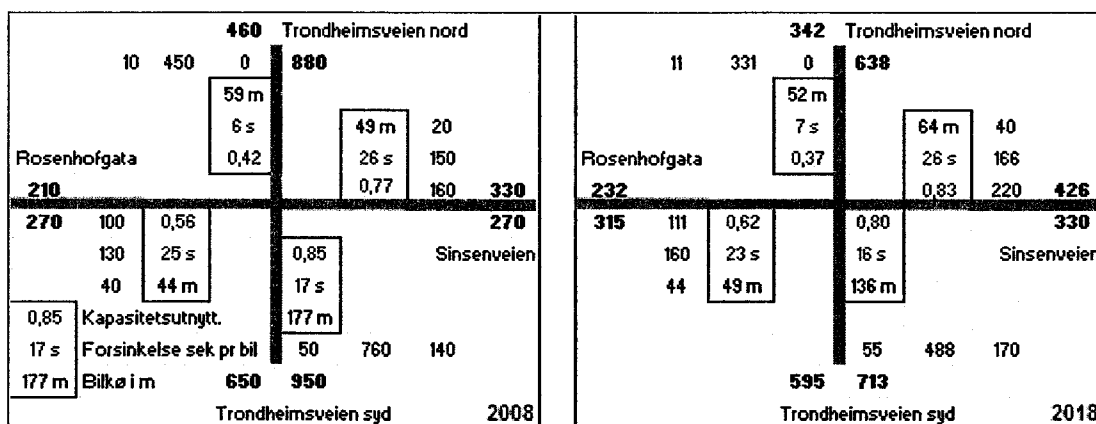
Parkeringsbehovet for etter planlagt utbygging er beregnet til **127 bilplasser** på virkedager. For handel er behovet beregnet til 57 bilplasser, og for boliger 69 bilplasser. I henhold til Oslo kommunes parkeringsnorm, kan man etablere 114 parkeringsplasser med den arealbruk som planforslaget legger opp til. I planforslaget er det vist 164 parkeringsplasser fordelt på 2 parkeringsplan. Planlagt antall parkeringsplasser er altså ca 50 flere enn hva Oslo kommunes parkeringsnorm tilsier at man kan etablere som en del av denne planen.

2.4 Kapasitet i kryss

I vurderingen av avvikling i kryss, har man sett på nærmere på krysset Sinsenveien – Rosenhofgata – Trondheimsveien fordi dette er dette krysset som i størst grad blir berørt av en eventuell utbygging i Hasleveien 10. Videre er det også gjort vurderinger av kapasiteten på Carl Berner, fordi denne har stor betydning for hvor mye trafikk som vil gå nordover langs Trondheimsveien bla gjennom krysset Sinsenveien – Rosenhofgata.

Kapasitetsutnyttelsen er beregnet i 2008, med dagens utforming og 2018, etter utbygging av Hasleveien 10, i krysset Sinsenveien – Rosenhofgata og i krysset på Carl Berners plass. Beregningene er gjort med programmet SIDRA versjon 3.2.

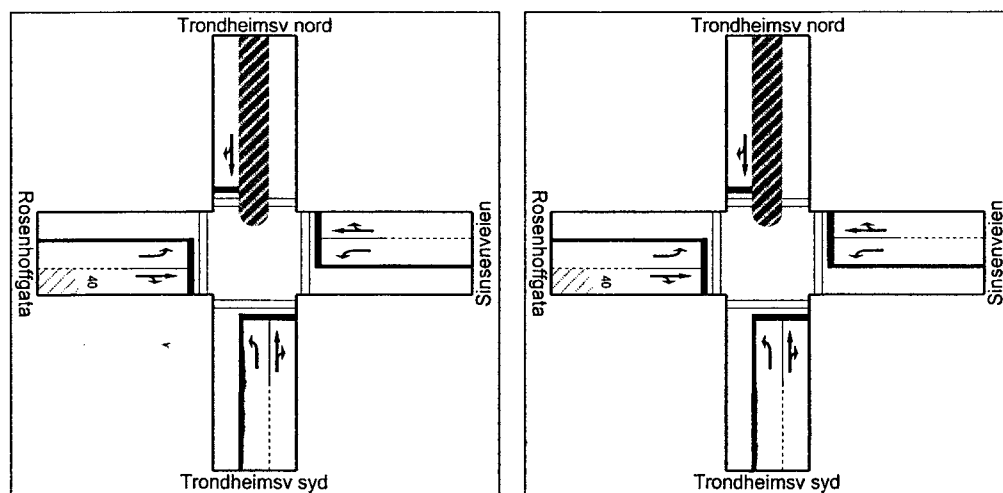
Krysset med Sinsenveien – Rosenhofgata har i dag høyest beregnet kapasitetsutnyttelse fra Trondheimsveien syd, med en kapasitetsutnyttelse på 0,85 og med 177 m bilkø. Størst beregnet forsinkelse er det fra Sinsenveien, med i snitt 26 sek pr bil. I dag er det kapasiteten på Carl Berners pl som begrenser trafikken i Trondheimsveien fra syd, og som skjærer krysset med Sinsenveien – Rosenhofgata for overbelastning. Figur 2-6 viser beregnet kapasitetsutnyttelse, forsinkelse og bilkø i 2008, og i 2018, etter utbygging av Hasleveien 10.



Figur 2-6: Krysset Trondheimsveien, Sinsenveien og Rosenhofgata Beregnet kapasitetsutnyttelse (0,42) og forsinkelse(6 s) og kølengde (59m) i ettermiddagstime 2008 og i 2018.

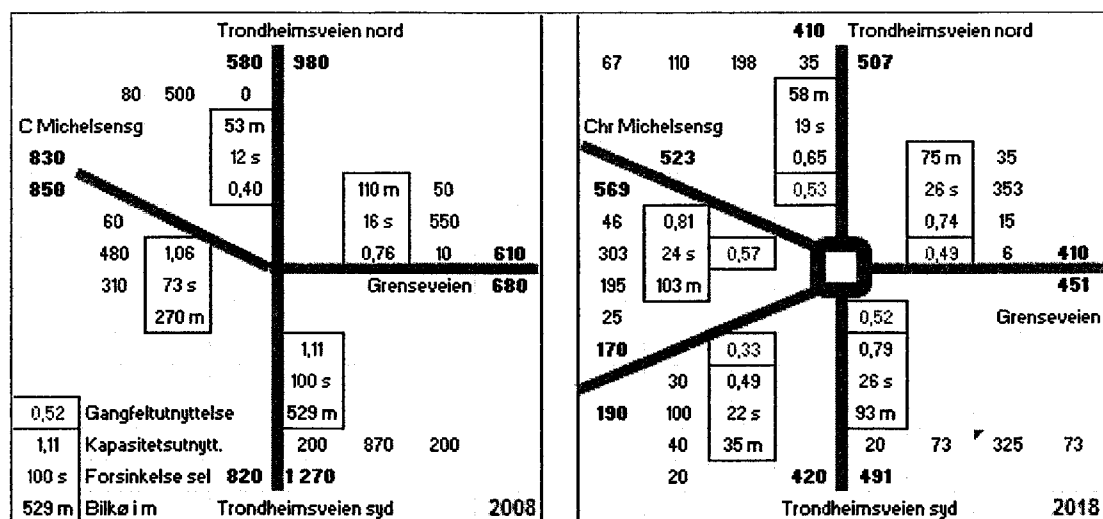
I **2018** er det beregnet høyest kapasitetsutnyttelse og forsinkelse fra Sinsenveien, med henholdsvis 0,83 og 26 sek pr bil. Avviklingen fra denne veiarmen blir dårligere enn i 2008,

og avviklingen i dette krysset nærmer seg kapasitetsgrensen i 2018. I Trondheimsveien fra syd er beregnet kapasitetsutnyttelse blitt lavere enn i 2008 (redusert til 0,80) og beregnet bilkø er 136 m. Figur 2-6 viser hvilke utforming som er lagt til grunn for kapasitetsberegningene i 2008 og i 2018.



Figur 2-7: Utforming som er lagt til grunn i kapasitetsberegningene i 2008 og i 2018.

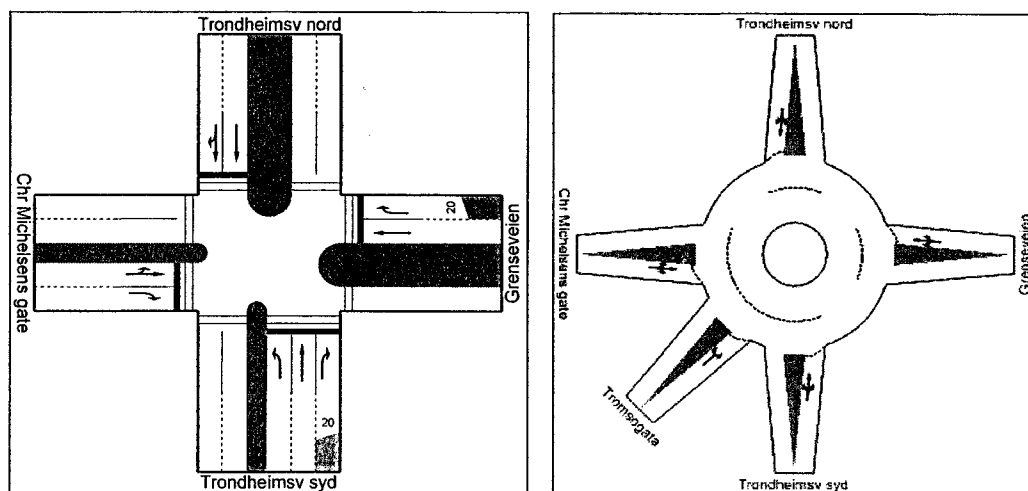
Krysset på Carl Berners plass er i dag sterkt overbelastet fra Trondheimsveien syd og fra Chr. Michelsens gate. På begge disse tilfartene er det kapasitetsutnyttelse over 1,0, stor forsinkelse og lange køer. Figuren nedenfor viser beregnet kapasitetsutnyttelse, forsinkelse og bilkø i 2008 (med dagens utforming) og i 2018, etter ombygging av Carl Bernes plass og utbygging av Hasleveien 10.



Figur 2-8: Carl Berner plass. Beregnet kapasitetsutnyttelse (0,40), forsinkelse (12 s) og kølengde (53 m) i ettermiddagstime 2008 og i 2018.

I 2018 er kapasiteten beregnet med en rundkjøring i krysset på Carl Berners plass. Rundkjøringen har en firkantet sentraløy, og 10 m bred enveiskjørt gate rundt sentraløya. Det er beregnet høyest belastning fra Chr. Michelsens gate og fra Trondheimsveien syd, med 0,79-0,81 i kapasitetsutnyttelse, 24 - 26 sekunder forsinkelse per bil og 93-103 meter lang bilkø. Beregningene viser at det ikke vil være mye reservekapasitet i krysset på Carl Berners plass, og kun små trafikkøkninger på tilfartene vil gi overbelastning i krysset. Utbygging av Hasleveien 10 har liten betydning for avviklingen i krysset.

Kapasitetsutnyttelsen i gangfeltene for (fotgjengere og biler) er beregnet til 0,33-0,57 i kapasitetsutnyttelse, som er lavere enn kapasitetsutnyttelsen i tilfartene til rundkjøringen. Det er regnet med gangtid over et 3,5 m bredt kjørefelt (2,9 sek), og kjøretid forbi gangfeltet (2,3 sek). Figur 2.9 viser utformingen som er lagt til grunn for kapasitetsberegningene i 2008 og i 2018.



Figur 2-9: Utforming som er lagt til grunn i kapasitetsberegningene i 2008 og i 2018.

2.5 Oppsummering og konklusjon

Parkeringsbehovet for etter planlagt utbygging er beregnet til **127 bilplasser** på virkedager. For handel er behovet beregnet til 57 bilplasser, og for boliger 69 bilplasser. I henhold til Oslo kommunes parkeringsnorm, kan man etablere 114 parkeringsplasser med den arealbruk som planforslaget legger opp til. I planforslaget er det vist 164 parkeringsplasser fordelt på 2 parkeringsplan. Planlagt antall parkeringsplasser er altså ca 50 flere enn hva Oslo kommunes parkeringsnorm tilsier at man kan etablere som en del av denne planen.

Utbygging av Hasleveien 10 vil gi en beregnet trafikkvekst på ca 490 biler pr årsdøgn og ca 80 biler i dimensjonerende ettermiddagstime (sum begge retninger). Trafikkøkningen i Trondheimsveien som følge av Hasleveien 10 er 130 og 230 biler pr årsdøgn, i Trondheimsveien rett nord for og rett sør for Sinsenveien. Dette tilsvarer et års generell trafikkvekst i de to samme snittene.

Ombygging av Carl Berners plass til en rundkjøring og med sterkere kollektivprioritering enn i dag, forutsetter tilfartskontroll på veiene inn mot krysset. Slik innfartskontroll medfører vesentlig mindre biltrafikk i dimensjonerende morgentime og ettermiddagstime enn i dag. I denne sammenheng vil trafikkøkningen som følge av utbyggingen av Hasleveien 10 spille svært liten rolle.

Trafikkavviklingen i kryssene med Sinsenveien – Rosenhofgata og på Carl Berners plass er beregnet å bli vesentlig bedre i 2018 enn i dag, med unntak av Sinsenveien som får noe dårligere avvikling. Dette forutsetter at tilfartskontroll til Carl Berners plass og at denne virker iht. forutsetningene. Det er ikke mye reservekapasitet i krysset, og kun små trafikkøkninger på tilfartene vil gi overbelastning i krysset.

3 STØY OG VIBRASJONER

3.1 Metode, forutsetninger og grunnlagsmateriale

Trafikktallene som er benyttet i støyanalysen er basert på trafikkanalysen i kapittel 2.

Trafikkmengdene i Sinsenveien og Hasleveien er såpass høye at det er riktig å foreta en vurdering av samlet trafikkbetlastning fra disse veiene samt Trondheimsveien.

Trafikktallene som er vist i tabell 3-1 er benyttet.

Dagens støyverdier vil være ca. 1 dB lavere enn beregnet for 2018.

Veitrafikkstøy er beregnet ved hjelp av programmet NoMeS1 V. 4.0. Beregningsmetodikken er i tråd med den SFT spesifiserer for støy for veitrafikk.

Tabell 3-1: Trafikktall for veitrafikk. Kun 2018 er beregnet.

Gate	ÅDT 2018 (1,1% årlig trafikkvekst, inkl utbygging Hasleveien 10)	Tungtrafikk %	Hastighet
Trondheimsveien	17.800	10%	50 km/t
Sinsenveien	5100	5%	40 km/t
Hasleveien	2300	5%	40 km/t

Støy er beregnet ved hjelp av programmet NoMeS¹ V. 4.0. Beregningsmetodikken er i tråd med den SFT spesifiserer for støy bygg og anleggsvirksomhet. Metoden forutsetter utbredelse av lyd i medvind og regner lavere skjermdeмпing enn for nøytrale meteorologiske forhold.

For støyberegning av trikk er det benyttet trikkepasseringer for rute 17 iht. Oslo sporvognsdrift, for alle dager. Dette gir noe høyere tall en faktisk støybelastning p.g.a. redusert aktivitet enkelte perioder på helligdager, men da beregnede støyverdier er såpass lave har dette ingen betydning. Det er gjort beregning både for trikk type SL79 og SL-95. Datagrunnlaget er levert av Oslo Sporveisdrift.

Beregningene er gjort med utgangspunkt i digitalt kartmateriale fra Oslo kommune, trafikkinformasjon fra Oslo Sporvognsdrift, foreliggende planer og tverrsnitt som er en del av reguleringsplanen for Hasleveien 10.

Beregninger har alltid en viss usikkerhet. Nøyaktigheten med gitte forutsetninger er typisk +/- 1 dB.

3.2 Støyretningslinjer

SFT's retningslinje for støy i arealplanlegging, T-1442, behandler krav til blant annet støy fra veitrafikk og skinnegående materiell.

I T-1442 brukes L_{DEN} som betegnelse for støy.

L_{DEN} er A-veiet ekvivalent støynivå for dag-kveld-natt (day-evening-night) med 10 dB / 5 dB ekstra tillegg på natt / kveld. Tidspunktene for periodene dag, kveld og natt er slik:

Dag: kl 07-19, kveld: kl 19-23 og natt: kl 23-07.

L_{DEN} er nærmere definert i EUs rammedirektiv for støy, og periodeinndelingene (dag, kveld, natt) er i tråd med disse anbefalingene. I kartlegging etter EU-direktivet skal L_{DEN} -nivået beregnes som årsmiddelverdi, det vil si som gjennomsnittlig støybelastning over et år. Det samme gjelder for den norske retningslinjen, T-1442.

Etter direktivets bestemmelser skal L_{DEN} beregnes som frittfeltsverdier ved en mottakerhøyde på 4 meter og kravet skal være tilfredstilt både ved fasade og på en normal uteplass. Man skal imidlertid ta praktiske hensyn til den situasjonen man har ved den enkelte beregningssituasjon.

I Hasleveien 10 vil boenhetene ligge slik i forhold til marknivå at laveste boenhet, kalt bolignivå 1 ligger med vindusnivå ca. 10,5 m over mark (kote 70) og høyeste boenhet ca. 37 m over mark (kote 97).

Støykoter er beregnet for ca. annethvert bolignivå. Videre er støy i 10 beregningspunkter i bygningsfasaden beregnet for hvert bolignivå. Disse støyverdiene kan benyttes til omregning til inngangstall for senere fasadeberegninger, slik at korrekte fasadetiltak kan tallfestes.

Tabell 3-2 viser at det i retningslinje T-1442 også er krav til maksimalverdier. Høyeste beregnede maksimalverdi foran fasade er 66 dB fra Trondheimsveien og 68 dB fra Hasleveien. Det er derfor L_{DEN} som er dimensjonerende for støy for planområdet i Hasleveien 10.

Tabell 3-2: Kriterier for soneinndeling for veitrafikkstøy.

	Ekvivalentnivå (år)	Maksimalnivå i nattperioden (23-07)
Gul sone	55 L_{DEN}	70 L_{5AF}
Rød sone	60 L_{DEN}	85 L_{5AF}

En vurdering av beregningsresultatene i forhold til nye forskrifter er gjort i kapittel 3.3. Alle beregningsresultater og støykoter vist i vedlegg A for veitrafikk og Vedlegg B for trikk.

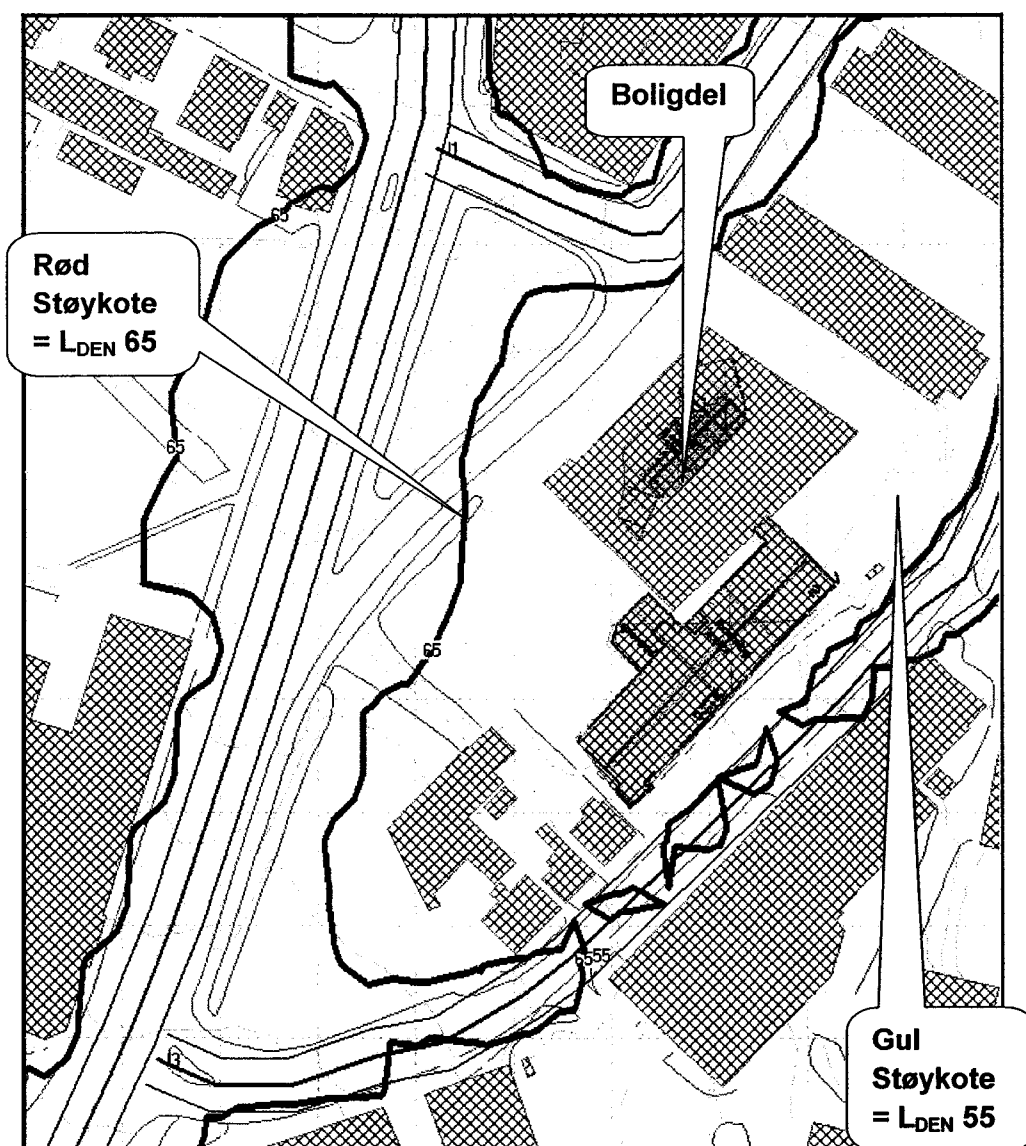
3.3 Beregningsresultater

Det er beregnet støykoter for samtidig trafikk på Trondheimsveien, Sinsenveien og Hasleveien. Detaljberegninger av f.eks. skjermingstiltak fra Hasleveien først bør gjøres når godkjent reguleringsplan og endelig utkast til bygningsmasse med kotehøyder på uteareal foreligger.

Støygrensen på 65 dB er angitt med rød støykote og støygrensen på 55 dB med gul støykote. For trikk er en støykote på 40 dB vist, figur 3-3.

Forløp av støykoter på de forskjellige bolignivåer og bygningers skjermvirkning er i dette området slik at en visuell sammenlikning av støykotene og beregningspunkter gir bedre innsikt i støyforholdene enn en presentasjon i tabellform. Derfor er denne presentasjonsformen valgt i analysen.

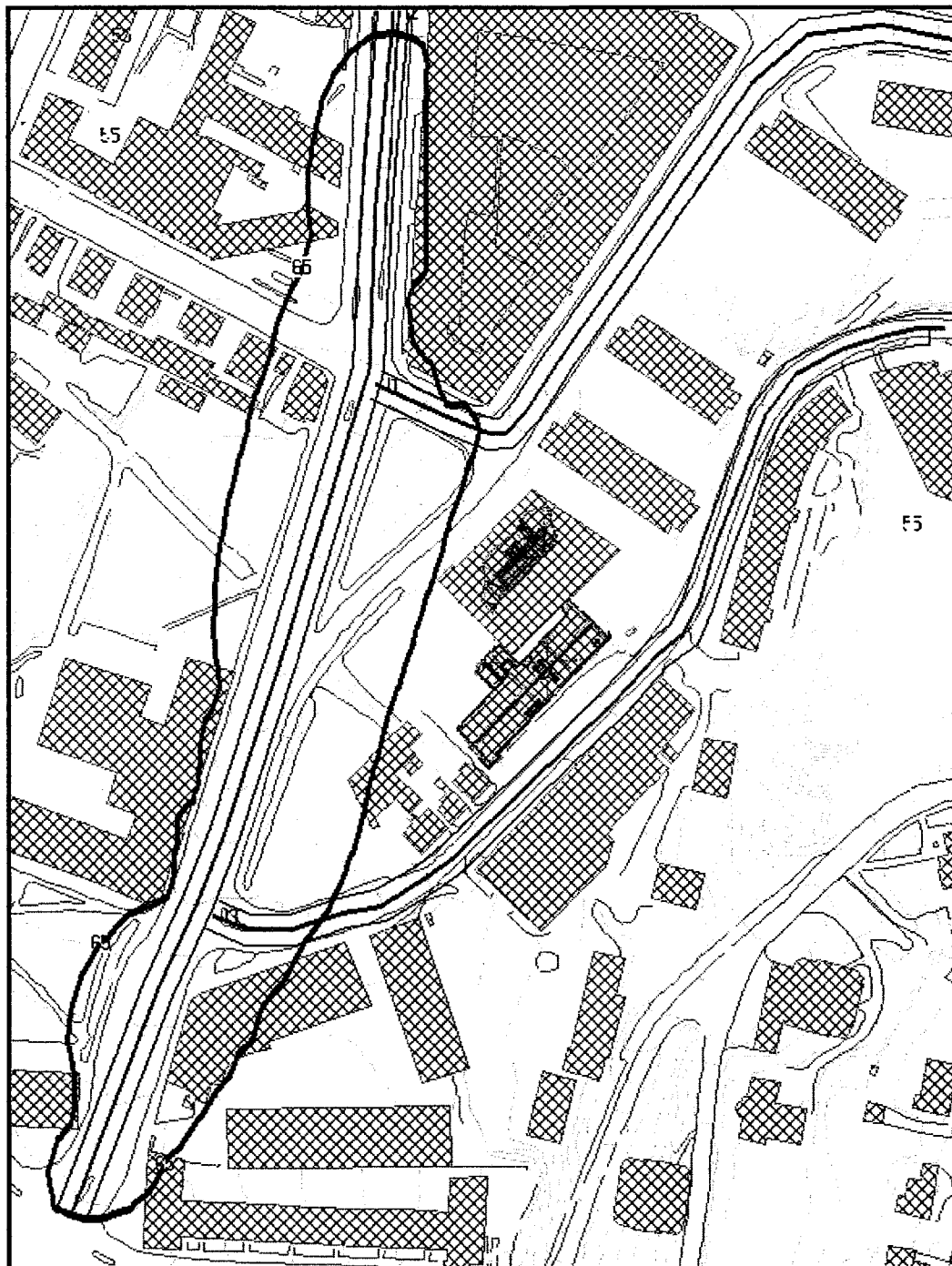
De tre viktigste støykotekartene er vist i det etterfølgende. Dette er støy fra veitrafikk på bakkeplan (figur 3-1) og for 6. Etasje i boligblokk (figur 3-2). For beregnede støykoter for flere bolignivåer og støy i enkeltpunkter henvises til vedlegg A.



Figur 3-1: Beregning L_{DEN} 2m over mark, typisk støynivå på uteplass. Gul støykote = L_{DEN} = 55 dB, Rød støykote = L_{DEN} = 65 dB. Støy fra alle veier, trafikksituasjon 2018.

Figur 3-1 viser typisk støynivå på planlagt uteplass. Gul støykote vil si $L_{den} = 55$ dB, mens rød støykote tilsvarer $L_{den} = 65$ dB. Boligdelen vises i rosa/rødt på toppen av det skraverte forretningsområdet. Figuren viser at det på bakkeplan kun er høyest støynivåer i nordøstre deler av tomta, og at dette området må skjermes dersom det skal brukes som uteplass.

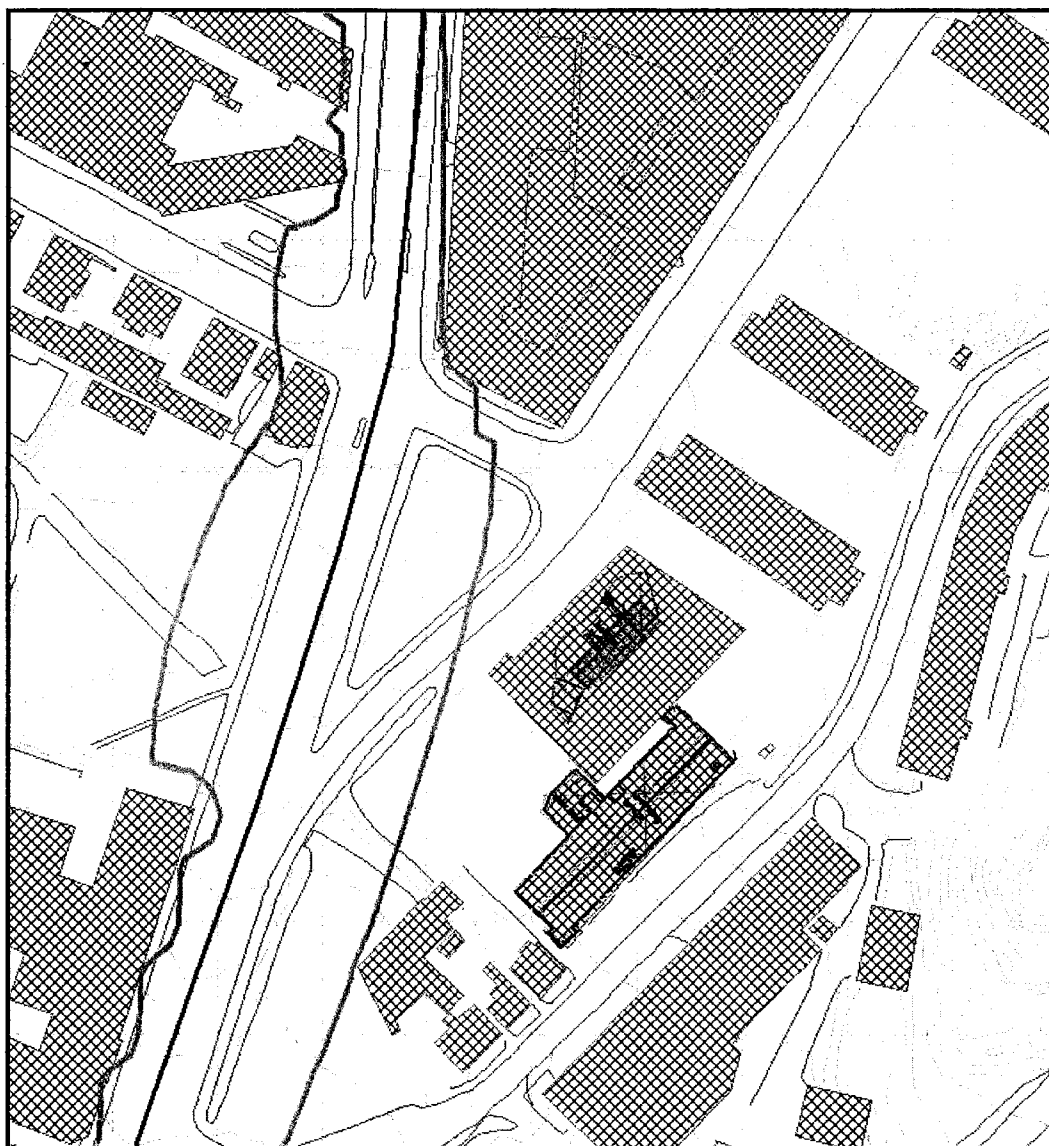
Bygningsmassen skjerner utearealer mellom boligene og Hasleveien slik at det hovedsaklig er i det nordøstre hjørnet av eiendommen hvor skjerming mot Hasleveien er nødvendig i noen grad. En evt. takterasse vil også tilfredsstille krav til $L_{den} < 55$ dB med enkelt skjermingsrekkverk.



Figur 3-2: Støykoter for bolignivå 6, dvs. høyde ca. 25 m over mark.

Figur 3-2 viser støykoter for bolignivå 6, dvs høyde ca 25 m over bakkeplan. Støybidraget fra trafikken i Sinsenveien er her så svak at L_{DEN} er lavere enn 65 dB i denne høyden. Det vil i hovedsak være trafikken langs Trondheimsveien som bidrar til støy utenfor fasadene 25 m over bakkeplan.

Figur 3-3 viser støynivå for trikk. Støynivået fra trikk er beregnet for type SL79 og type SL-95. Støynivået ved boligseksjonen er såpass lave at de her er kun vist en støykote på 40 dB. Støy ved nedbremsing og akselerasjon kan forrykke støybildet noe. Slik støy er mest aktuell hvor trikken bremses ned i nedadgående trase ved kryss, holdeplass eller trafikklys. En årsmiddelverdi vil imidlertid ikke påvirkes så mye av dette da selve trafikk tettheten er relativt liten, maksimalt en trikk hver 10 min i hver retning og siste trikk ca. 00:40. på natten



Figur 3-3: Beregning L_{DEN} bolignivå 1. Trikk SL79. Støykote 40 dB er markert med grønn farge. Støynivå fra trikk ligger godt under kravet til gul sone.

Oppsummert viser beregningene:

- Moderate tiltak i fasade og ventilasjon vil kunne tilfredsstille krav til innenivå < 30 dBA ($L_{A, ekv,24}$) iht. NS 8175.
- Uteplasser kan opparbeides hvor L_{DEN} er lavere enn 55 dB mellom planlagt boligblokk og Hasleveien, samt på en eventuell takterrasse.
- Trikk utgjør ikke et støyproblem. Vibrasjoner er ikke beregnet, men tidligere rapporter med vibrasjonsmålinger foretatt for Oslo kommune i Storgata av Miljøakustikk AS viser at selv med betydelig større nærhet og eldre, svakere bygningskonstruksjon er ikke vibrasjon et problem fra SL79 og SI-95.
- Maksimalverdier fra trafikkstøy ligger under grensen til gul sone, slik at L_{DEN} er dimensjonerende i støyberegningene.

Støyberegningene viser at det ikke er spesielle problemer støymessig med å gjennomføre det planlagte prosjektet.

3.4 Oppsummering og konklusjon

Støyberegningene viser at alle boenheter blir liggende i gul sone med hensyn på trafikkstøy. Det er mulig å tilfredsstille krav til støy på uteplass i nær tilknytning til eiendommen med enkle skjermingstiltak. Det er trafikken på Hasleveien som er hovedstøykilden i forhold til støy på uteplasser.

Det er tilstrekkelig med relativt moderate fasadetiltak for å overholde krav til innenivå iht. TEK 97 og NS 8175.

Boenhetene ligger utenfor gul sone med hensyn på støy fra trikk. Marginen er såpass stor at detaljberegninger ikke er utført for hver boenhet.

Stor avstand og bygningens konstruksjon gjør at vibrasjonsnivåer fra trikk ikke vil være et problem i boenhetene ut fra tidligere rapporter fra vibrasjoner fra aktuelle trikker, SL79 og SL-95.

4 FORURENSET GRUNN

4.1 Metode, forutsetninger og grunnlagsmateriale

Det er gjort en vurdering av mulig forurensing i grunnen på eiendommen. Det er samlet tilgjengelig informasjon om eiendommen. På basis av dette og generell kunnskap om mulig drift og forurensing fra tidligere industrivirksomhet er det gitt en overordnet vurdering av muligheten for å påtreffe forurensing i grunnen på området. En slik innledende vurdering er i tråd med norsk standard for undersøkelse av grunnforurensing på urbane og industrielle lokaliteter (NS 10381-5).

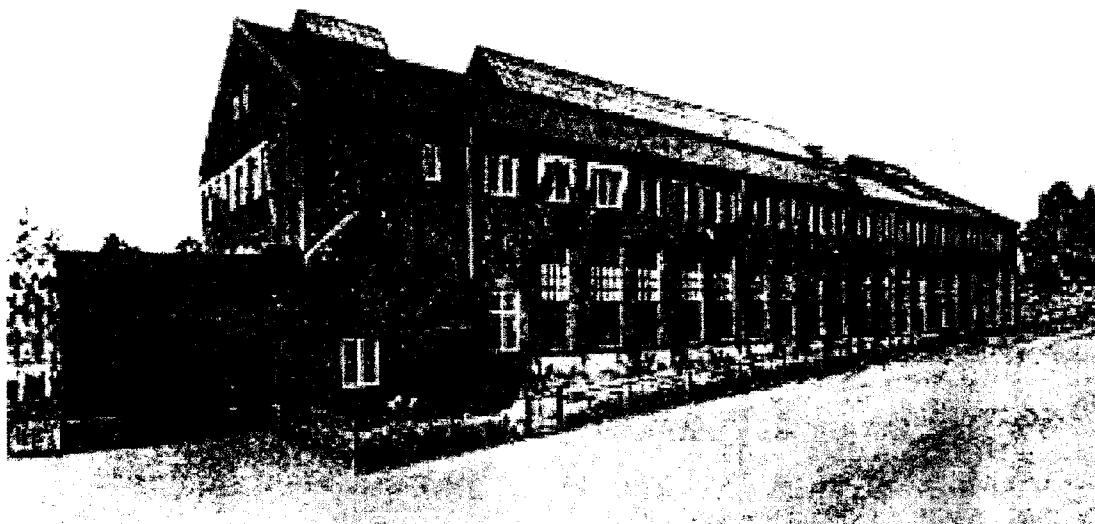
Eiendommens historie

Eiendommen antas å ha blitt bygget ved sammenslåingen av firmaene Viig & Vraalsen og A.P. Foss i 1919. (Ref. Illustrert norsk næringsleksikon bind 1, 1957). A.P. Foss ble etablert allerede i 1878, men drev først produksjon i Nedregate. I deres katalog fra 1926 er de "nye" produksjonslokalene i Hasleveien 10 presentert (ref: <http://www.pengeskap.com/> - Kataloger).

Bedriften drev produksjon av vekter, pengeskap og lignende. Dette var metallbearbeidende industri, og det kan ha oppstått avfall knyttet til sveising, skjæring, støping osv. Vekter ble bl.a. produsert i støpejern, noe som kan ha medført bruk av **fenoler** i evt støpeformer/støpesand. I nyere tid kan metallindustri ha inkludert bruk av **løsemidler** for rensing av metall (det er ingen konkrete opplysninger om dette).

Ved produksjon av pengeskap ble skapene isolert med **asbest** og kiselgur. Det kan ha oppstått asbestavfall fra dette.

I perioden før etablering av bedriften skal tomten ha vært tilholdssted for vognmenn.



Figur 4-1: Hasleveien 10, ca 1926. Foto fra A.P. Foss sin katalog fra 1926.

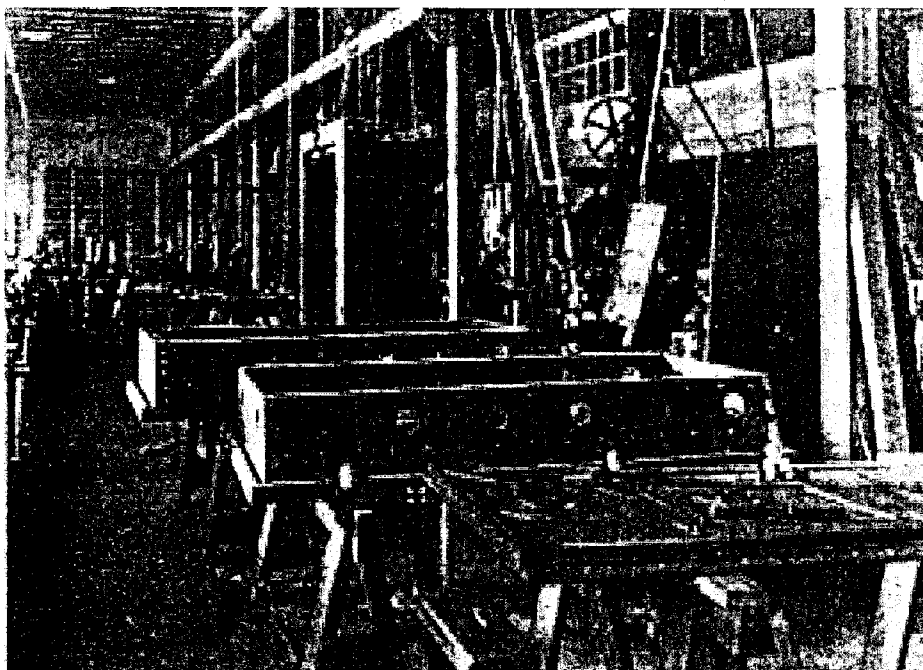
På figur 4-2 og 4-3 er bygningen i 1954 vist. Det er da oppført tilbygg i nordenden av bygningen. På figur 4-3 vises Hasleveien 10 oppe i høyre hjørne. Det er ingen indikasjoner på at det pågår eller er plass til noen avfallsdumping på tomten. Tvert i mot fremstår området som utbygd og i bruk.



Figur 4-2. Hasleveien i 1954. <http://www.byarkivet.oslo.kommune.no/OBA/webflyfoto/>



Figur 4-3. Hasleveien i 1954. <http://www.byarkivet.oslo.kommune.no/OBA/webflyfoto/>



Figur 4-4. Fra produksjonen av pengeskap. Foto fra A.P. Foss sin katalog fra 1926.

4.2 Dagens situasjon

I dag er hele eiendommen dekket med fast dekke eller av bygninger. Det er dermed ingen direkte eksponering overfor evt forurensset grunn eller nedgravd avfall i dag. Dersom det skulle forekomme slikt kan det være en viss spredning av evt forurensning i grunnen ut fra området.

4.3 Konsekvenser av planforslaget

Ved utbygging/utvikling av eiendommen Hasleveien 10 er det en teoretisk mulighet for å påtreffe nedgravd avfall eller jord som er forurensset som følge av tidligere bruk av eiendommen.

De opplysningene vi har kunnet skaffe viser at det har vært brukt asbest i produksjonen av pengeskap, og det er en generell mulighet for at ulike miljøgifter som fenoler, løsemidler og metaller kan ha vært brukt i den metallbearbeidende industrien på eiendommen.

Eiendommen er relativt trang, og eldre bilder tyder på at det har vært bruk for de begrensede arealene. Dette reduserer sannsynligheten for at det har vært dumping av avfall inne på eiendommen. Det har også vært tilgang på andre deponimuligheter i området.

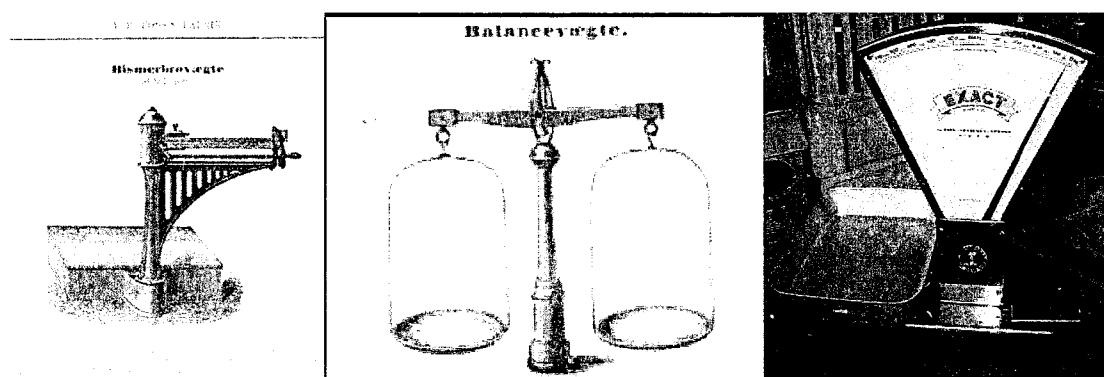
Ved utbygging som innebærer graving må man ta hensyn til muligheten for avfall eller forurensning i på tomten; evt avfall må fjernes og evt forurensset jord må fjernes eller sikres på stedet. Utbyggingen vil dermed innebære en miljøopprydning dersom det er behov for det. Før utbygging må det utarbeides en TILTAKSPLAN som kommunen vurderer og godkjenner. Tiltaksplanen vil inneholde redegjørelse for hvordan evt forurensset grunn vil bli ivaretatt.

4.4 Oppsummering og konklusjon

Det har vært metallbearbeidende industri på eiendommen, og det har vært benyttet miljøfarlige materialer og forbindelser i produksjonen. Det er ingen direkte indikasjoner på nedgraving av avfall eller søl av miljøgiftige stoff. Det at dette har vært brukt på stedet over lang tid tilsier likevel at det er en rimelig grunn til mistanke om forurensing i grunnen.

Det må utarbeides en tiltaksplan før utbygging som redegjør for hvordan forurenset grunn skal ivaretas. Det er spesielt nødvendig å være på vakt overfor evt nedgravd asbest. Tiltaksplan sendes normalt kommunen sammen med byggesøknad.

Utbyggingen kan på denne måten medføre en opprydning av evt miljøproblemer på eiendommen, og slik gi en evt positiv miljøgevinst.



Figur 4-5. Produkter fra Viig & Vraalsen og A.P. Foss

5 ROS-ANALYSE

5.1 Metode

Analysen er gjennomført med egen sjekkliste basert på rundskriv fra DSB¹. Analysen er basert på foreliggende skisse til reguleringsplan og tilhørende illustrasjoner. I risikovurderingene er det tatt utgangspunkt i relevante kravdokumenter. Kommunale beredskapsplaner/risikovurderinger er ikke sjekket.

Mulige uønskede hendelser er ut fra en generell/teoretisk vurdering sortert i hendelser som kan påvirke planområdets funksjon, utforming mm, og hendelser som direkte kan påvirke omgivelsen² (hhv konsekvenser for og konsekvenser av planen). Forhold som er med i sjekklista, men ikke er tilstede i planområdet eller i planen, er kvittert ut i kolonnen "Aktuelt?" og kun unntaksvis kommentert.

Vurdering av **sannsynlighet** for uønsket hendelse er delt i:

- Svært sannsynlig (4) – kan skje regelmessig; forholdet er kontinuerlig tilstede
- Sannsynlig (3) – kan skje av og til; periodisk hendelse
- Mindre sannsynlig (2) – kan skje (ikke usannsynlig)
- Lite sannsynlig (1) – hendelsen er ikke kjent fra tilsvarende situasjoner/forhold, men det er en teoretisk sjanse

Vurdering av **konsekvenser** av uønskete hendelser er delt i:

1. Ubetydelig: Ingen person- eller miljøskader; systembrudd er uvesentlig
2. Mindre alvorlig: Få/små person- eller miljøskader; systembrudd kan føre til skade dersom reservesystem ikke fins
3. Alvorlig: Alvorlig (behandlingskrevende) person- eller miljøskader; system settes ut av drift over lengre tid
4. Svært alvorlig: Personskade som medfører død eller varig mén; mange skadd; langvarige miljøskader; system settes varig ut av drift

Karakteristikk av risiko som funksjon av sannsynlighet og konsekvens er gitt i tabell 5-1.

¹ Veileder for kommunale risiko- og sårbarhetsanalyser (1994) og Systematisk samfunnssikkerhets- og beredskapsarbeid i kommunene (2001).

Konsekvens:	1. Ubetydelig	2. Mindre alvorlig	3. Alvorlig	4. Svært alvorlig
Sannsynlighet:				
4. Svært sannsynlig				
3. Sannsynlig				
2. Mindre sannsynlig				
1. Lite sannsynlig				

Figur 5-1 Matrise for risikovurdering

- Hendelser i røde felt: Tiltak nødvendig
- Hendelser i gule felt: Tiltak vurderes ut fra kostnad i fht nytte
- Hendelser i grønne felt: "Billige" tiltak gjennomføres

Tiltak som reduserer sannsynlighet for hendelsen vurderes først. Hvis dette ikke gir effekt eller er mulig, vurderes tiltak som begrenser konsekvensene av den uønskede hendelsen.

5.2 Uønskete hendelser, konsekvenser og tiltak

Tenkelige hendelser, risikovurdering og mulige tiltak er sammenfattet i tabell 5-2.

Tabell 5-1 Bruttoliste mulige uønskete hendelser

Hendelse/Situasjon	Aktuelt	Sanns.	Kons.	Risiko	Kommentar/Tiltak
Natur- og miljøforhold					
<i>Ras/skred/flom/grunnforhold. Er området utsatt for, eller kan planen/ tiltaket medføre risiko for:</i>					
1 Masseras/-skred	nei				
2 Snø-/isras	nei				
3 Flomras	nei				
4 Elveflom	nei				Sinsenbekken går i rør under deler av planområdet.
5 Tidevannsflom	nei				

Hendelse/Situasjon	Aktuelt	Sanns.	Kons.	Risiko	Kommentar/Tiltak
6 Radongass	nei	2	2		Det er ikke kjente forekomster av radon. Ikke spesielt relevant siden man ikke planlegger boliger på bakkeplan.
<i>Vær, vindeksponering. Er området:</i>					
7 Vindutsatt	nei				Framherskende vindretning fra sør/sørvest om sommeren og fra nordøst om vinteren. Gj. snittlig vindstyrke 2-3 m/s.
8 Nedbørutsatt	nei				
<i>Natur- og kulturområder. Medfører planen/tiltaket fare for skade på:</i>					
9 Sårbar flora	nei				
10 Sårbar fauna/fisk	nei				
11 Verneområder	nei				
12 Vassdragsområder	nei				I reguleringsplanen for Carl Berner er åpning av Sinsbekken vurdert. Ligger utenfor planområdet.
13 Fornminner (afk)	nei				Ingen kjente fornminner
14 Kulturminne/-miljø	ja	3	2		Industribygg fra 1920-tallet reguleres til bevaring. Planforslaget viser riving av nordre tilbygg.
Menneskeskapte forhold					
<i>Strategiske områder og funksjoner. Kan planen/tiltaket få konsekvenser for:</i>					
15 Vei, bru, knutepunkt	ja	2	2		Jfr. trafikkanalysen som viser en trafikkøkning på ca. 500 ÅDT i Sinsenveien pga

Hendelse/Situasjon	Aktuelt	Sanns.	Kons.	Risiko	Kommentar/Tiltak
					planlagt utbygging. Påvirker i liten grad avvikling i kryss på overordnet veisystem.
16 Havn, kaianlegg	nei				
17 Sykehus/-hjem, kirke	nei				
18 Brann/politi/sivilforsvar	ja	2	3		Brannbiler må ha tilgang til ny bebyggelse fra alle sider av bygget. Deler av dekket på utomhusområdet må dimensjoneres for slike kjøretøy.
19 Kraftforsyning	ja	2	2		Sterkstrøm både i Hasleveien og Sinsenveien. Ingen føringer fra netteier vedr. krav opp oppgradering.
20 Vannforsyning	ja	2	2		Vann- og avløpsledning både i Hasleveien og Sinsenveien. Ingen føringer fra Vann- og avløpsetaten vedr. krav om oppgradering.
21 Forsvarsområde	nei				
22 Tilfluktsrom	nei				
23 Område for idrett/lek	ja				Følger opp anbefalinger/normer for uteoppholdsareal. Ny liten park vil bli opparbeidet som del av plan for Carl Berner/Trondheimsvn
24 Park; rekreasjonsområde	nei				Rekreasjonsområder som Tøyenparken og Torshovdalen i gangavstand fra

Hendelse/Situasjon	Aktuelt	Sanns.	Kons.	Risiko	Kommentar/Tiltak
					området
25 Vannområde for friluftsliv	nei				
<i>Forurensningskilder. Berøres planområdet av:</i>					
26 Akutt forurensning	nei				Ingen kjente i dag.
27 Permanent forurensning	nei				
28 Støv og støy; industri	nei				Tidligere industri har flyttet fra området. Verksted på Hasle Bruk (naboeiendom) er under omregulering til barnehage.
29 Støv og støy; trafikk	ja	3	2		Boliger ligger i gul støysone. Moderate fasadetiltak må vurderes i seinere planfaser. Uteplass får støy lavere enn 55 dB med enkle støyskjermingstiltak.
30 Støy; andre kilder	nei				
31 Forurensset grunn	ja	2	3		Det er en rimelig grunn til mistanke om forurensing i grunnen. Det må utarbeides tiltaksplan før utbygging som redegjør for hvordan evt forurensset grunn skal håndteres.
32 Forurensning i sjø	nei				
33 Høyspentlinje (em stråling)	nei				Ikke kjent.
34 Risikofyllt industri mm (kjemikalier/eksplosiver osv)	nei				

Hendelse/Situasjon	Aktuelt	Sanns.	Kons.	Risiko	Kommentar/Tiltak
35 Avfallsbehandling	nei				
36 Oljekatastrofeområde	nei				
<i>Medfører planen/tiltaket:</i>					
37 Fare for akutt forurensning	nei				
38 Støy og støv fra trafikk	ja	2	2		Trafikkøkning på 500 kjt/døgn, har marginal betydning for støy og støv innen området. Støyforhold for boligblokk ved nedkjøring til p-hus og parkeringsplass, bør ses nærmere på Takoverbygg aktuelt avbøtende tiltak.
39 Støy og støv fra andre kilder	ja	3	2		En viss støy fra varelevering (morgen) må påregnes mot Hasleveien 9-11.
40 Forurensning til vann	ja	2	2		I seinere planfaser må det redegjøres for håndtering av overflatevann.
41 Risikofylt industri mm (kjemikalier/eksplosiver osv)	nei				
<i>Transport. Er det risiko for:</i>					
42 Ulykke med farlig gods	ja	1	3		Gjennomkjøringstrafikk i by. Ulykke med farlig gods kan skje. Akseptert risiko i by. Planforslaget medfører ikke transport av farlig gods.
43 Vær/føre begrenser tilgjengelighet til området	nei				
<i>Trafikksikkerhet</i>					

Hendelse/Situasjon	Aktuelt	Sanns.	Kons.	Risiko	Kommentar/Tiltak
44 Ulykke i av-/påkørsler	ja	2	2		Siktkrav fra utkjøring fra parkeringshuset må vises på reguleringsplanen.
45 Ulykke med gående/syklende	ja	2	3		Syklister på fortau ned langs Sinsenveien i fht utkjøring fra parkeringsgarasjen. Siktkrav jfr 44.
46 Andre ulykkespunkter	ja	2	2		Avvikling i krysset Trondheimsveien X Sinsenveien X Rosenhoffveien påvirkes, men ikke så mye at ulykkesbildet endres.
Andre forhold					
47 Er tiltaket i seg selv et sabotasje-/terrormål?	nei				
48 Er det potensielle sabotasje-/terrormål i nærheten?	nei				
49 Regulerte vannmagasiner, med spesiell fare for usikker is, endringer i vannstand mm	nei				
50 Naturlige terrengformasjoner som utgjør spesiell fare (stup etc.)	nei				
51 Gruver, åpne sjakter, steintipper etc	nei				
Spesielle forhold ved utbygging/gjennomføring					
52 Ulemper med anleggstrafikk	ja	3	2		I fht eksisterende bebyggelse.
53 Grunnforhold	ja	3	2		Geoteknisk analyse må gjennomføres.

Hendelse/Situasjon	Aktuelt	Sanns.	Kons.	Risiko	Kommentar/Tiltak
54 Rystelser ved sprengning	ja	3	2		Fundamenteringsmetode avgjør behov for evt. sprengning.

Hendelser som er vurdert å være sannsynlige til svært sannsynlige og ha alvorlige til svært alvorlige konsekvenser, krever tiltak, jf tabell 5-1. Hendelser i gul risikosone kommenteres nærmere i det etterfølgende:

Tabell 5-2 Endelig risikovurdering

Konsekvens: Sannsynlighet:	1. Ubetydelig	2. Mindre alvorlig	3. Alvorlig	4. Svært alvorlig
4. Svært sannsynlig				
3. Sannsynlig		14,29,39, 52,53,54		
2. Mindre sannsynlig		6,15,19,20,38,4 0,44,46	18,31,45	
1. Lite sannsynlig			42	

Kommentarer til hendelser som havner i gul risikoklasse:

Hendelse 14 Kan planen få konsekvenser for kulturminne/kulturmiljø?

Karakteristisk industribygg fra 1920-tallet reguleres til bevaring. Byantikvaren har bedt om at nordre tilbygg fra 30-tallet også skal bevares. Planforslaget viser riving for å få plass til varelevering. Byantikvaren har ikke varslet innsigelse til dette.

Hendelse 18 Kan planen få konsekvenser for brann/politi/sivilforsvar?

Brannbiler må ha tilgang til ny bebyggelse fra alle sider av bygget. Det er viktig at deler av dekket på utomhusområdet dimensjoneres for slike kjøretøy slik at brannbiler kan få tilgang til bygget fra alle sider. Dette må tas hensyn til i videre prosjektering.

Hendelse 29 Berøres planen av støy/støv fra trafikk?

Beregningene viser at boligblokken ligger utenfor rød støysone (Lden over 65 dB), men i gul sone (55-65 dB). Dette betyr at moderate fasadetiltak er sannsynligvis vil være tilstrekkelig.

Støyretningslinjenes anbefaling for støy på uteoppholdsareal lar seg løse med enkle støyskjermingstiltak.

Hendelse 31 Kan planen få konsekvenser for forurenset grunn?

Det er ingen direkte indikasjoner på nedgraving av avfall eller søl av miljøgiftige stoff, men det er en rimelig grunn til mistanke om forurensing i grunnen på bakgrunn av hvilke virksomheter som har vært på tomta. Konsekvens er knyttet til anleggsperioden.

Før utbygging må det utarbeides en tiltaksplan mht håndtering av evt forurenset grunn, som må godkjennes fra Oslo kommune.

Hendelse 39 Medfører planen støy og støv fra andre kilder enn veitrafikk

Varelevering er plassert i nord/østre del av tomta. Det er avsatt 3 plasser for varelevering. En viss støy fra varelevering spesielt om morgenen mot Hasleveien 9-11. Vareleveringen er lagt delvis under tak for å begrense støyen. Hasleveien 9-11 er studentboliger.

Hendelse 45 Er det risiko for ulykke med gående /syklende?

Planforslaget åpner for ferdsel for gående og cyklende gjennom området. Det er viktig at man i seinere detaljering tydeliggjør hvor myke trafikanter skal ferdes og hva som er område for biltrafikk der hvor disse trafikantgruppene kommer i kontakt med hverandre (krysningspunkter og over plasser).

Det er et farlig punkt knyttet til syklister som kommer ned Sinsenveien i forhold til utkjøring fra parkeringsgarasjen. Dette gjelder spesielt dersom syklistene sykler på fortauet. Syklister får god hastighet nedover Sinsenveien og det er viktig med god frisikt fra utkjøringen fra parkeringskjelleren mot Sinsenveien nord.

Hendelse 52, 53 og 54 Anleggsperioden (anleggstrafikk, grunnforhold og rystelser ved sprengning)

Anleggsfasen er lite avklart på dette planstadiet, men det er klart at anleggsfasen vil medføre ulemper for eksisterende bebyggelse både i forhold til anleggstrafikk og selve anleggsgjennomføringen. Det er tre andre store byggeprosjekter under planlegging/gjennomføring i området, og en koordinering av anleggsfasene kan være hensiktsmessig. Man vet ikke hvor dypt det er til fjell, og dette må undersøkes og deretter vil fundamenteringsmetode fastlegges. Spunting kan også bli aktuelt. Evt. begrensninger i fht anleggstrafikk blir avklart i seinere planfaser.

KILDER OG GRUNNLAGSMATERIALE:

Carl Berners plass. Trafikkrapport. Norconsult / Snøhetta, september 2004

Carl Berners plass med omgivelser. Reguleringsforslag til bystyret. Plan- og bygningsetaten, 19.12.2006.

PROSAM-rapport nr 103: Turproduksjon fra Kontorbedrifter og kjøpesentra. (2003)

PROSAM-rapport nr 121: Turproduksjon fra dagligvarebutikker (2005)

PROSAM-rapport, nr 137: Turproduksjon fra boliger i Oslo og Akershus (2006)

PROSAM-rapport nr 152: Reisevaneundersøkelse i Oslo og Akershus, 2005

Illustrert norsk næringsleksikon bind 1, 1957

NoMeS. Beregningsprogram utviklet av Kilde Akustikk AS.

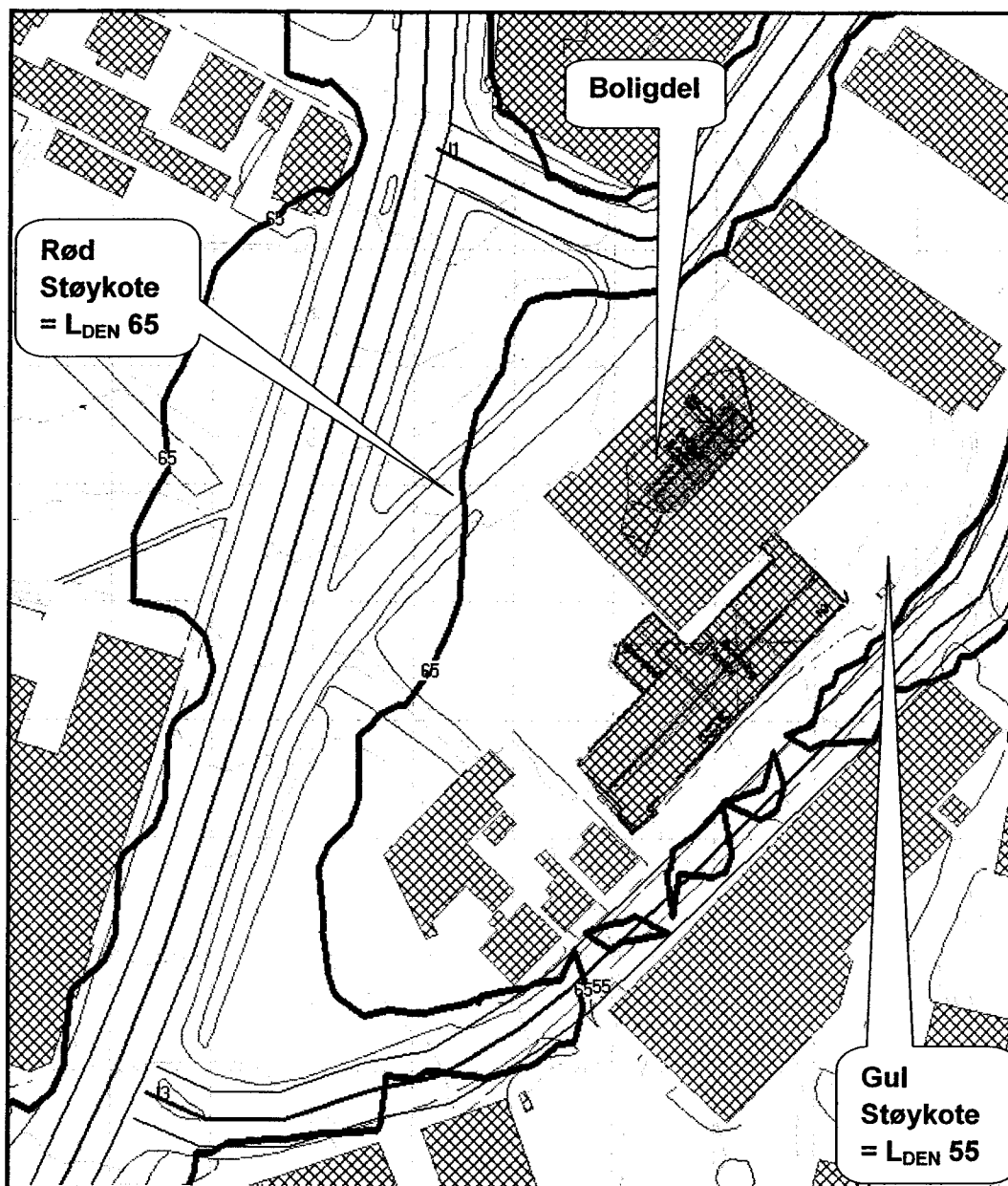
SFT: Nytt støyregelverk. T-1442, April 2005

SFT: Veileder til Miljøverndepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging: Ta2115 del 1.

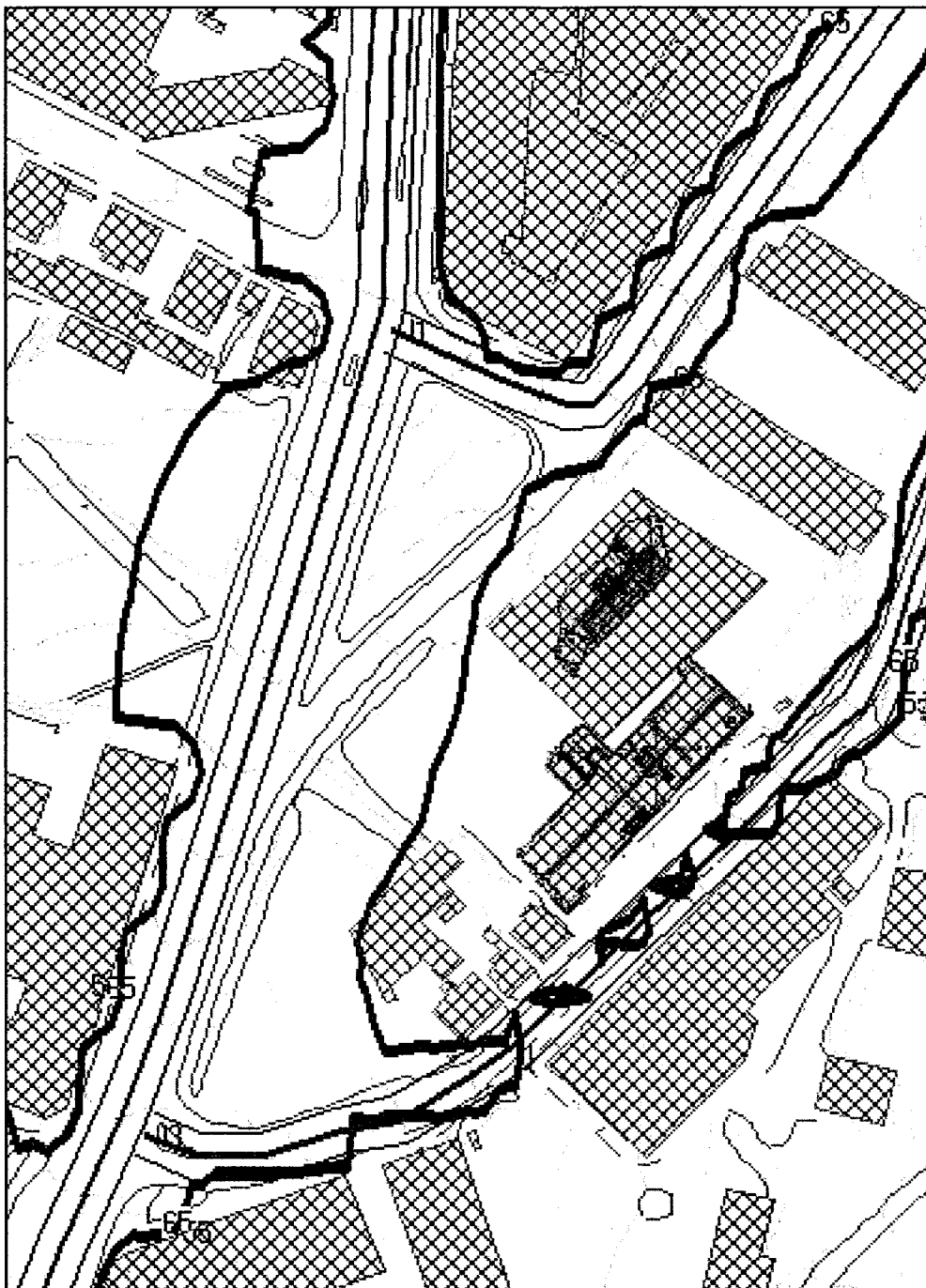
NS 8175: Lydkrav i bygninger.

Lokalklimavurdering Carl Berner nord. Asplan Viak, juli 2000

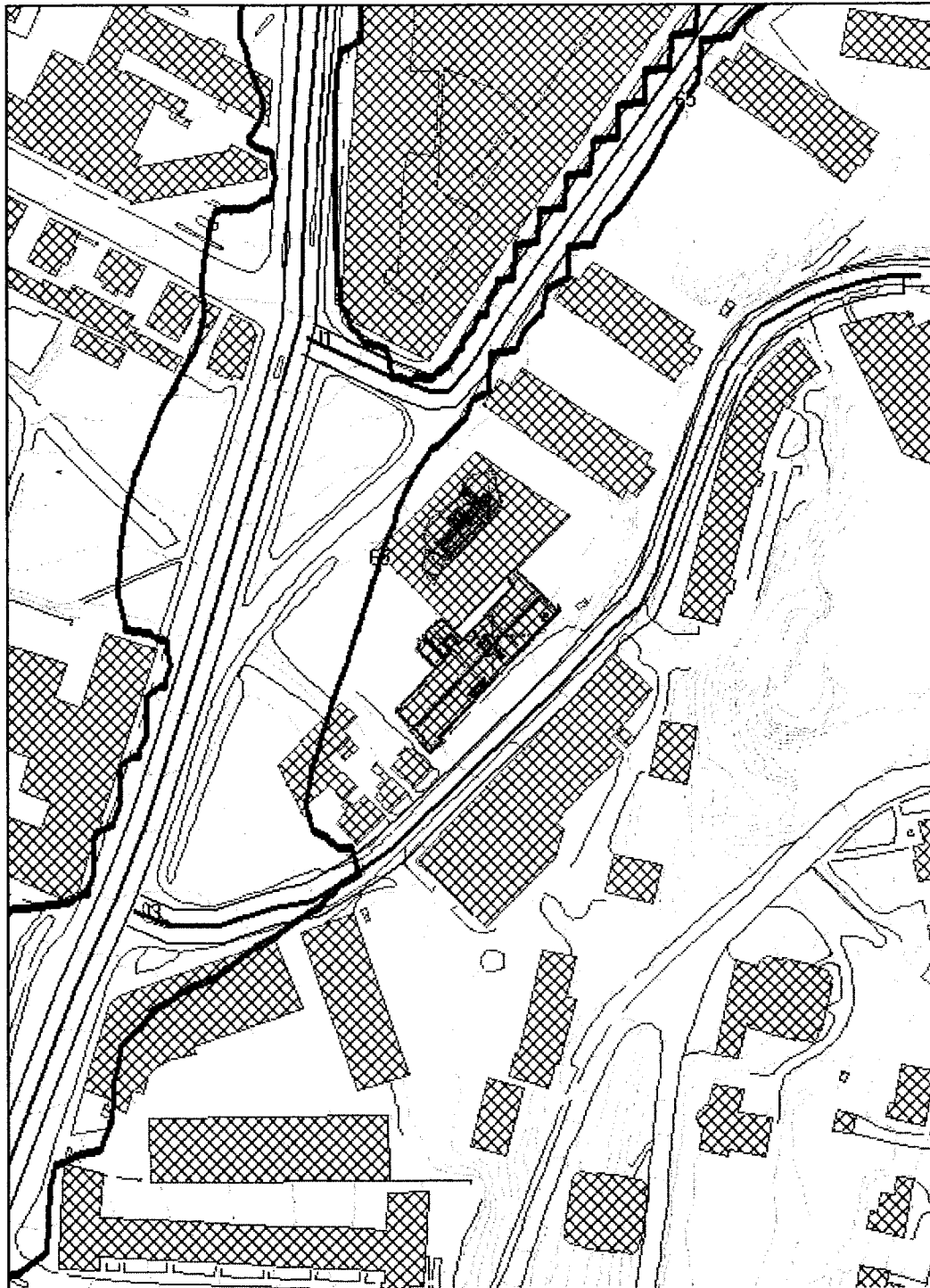
VEDLEGG A: Beregningsresultater Veitrafikk



Figur V1: Beregning L_{DEN} 2m over mark, typisk støynivå på uteplass. Gul støykote = L_{DEN} = 55 dB, Rød støykote = L_{DEN} = 65 dB. Støy fra alle veier, trafikksituasjon 2018. Boligdelen sees i rosa/rødt på toppen av det skraverte forretningsområdet. Kun behov for skjerming helt i nordøst dersom denne delen skal benyttes til uteplass.

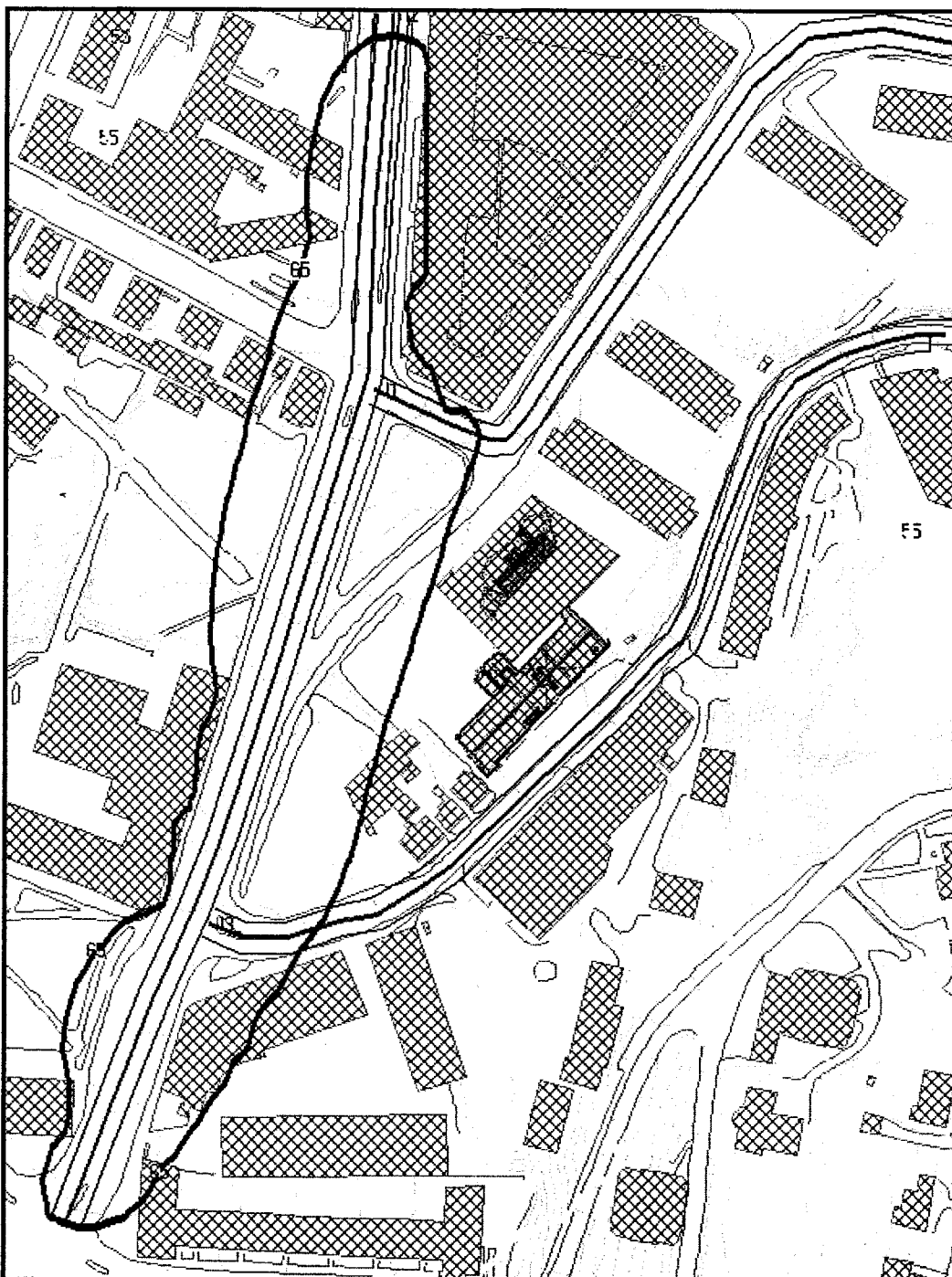


Figur V2: Som figur V 1, men her 4 m over mark, standardhøyde i T-1442. Rød og gul sone noe tettere på boenheten, men 4m høyde er ikke relevant for støy på uteplass, se figur V1.

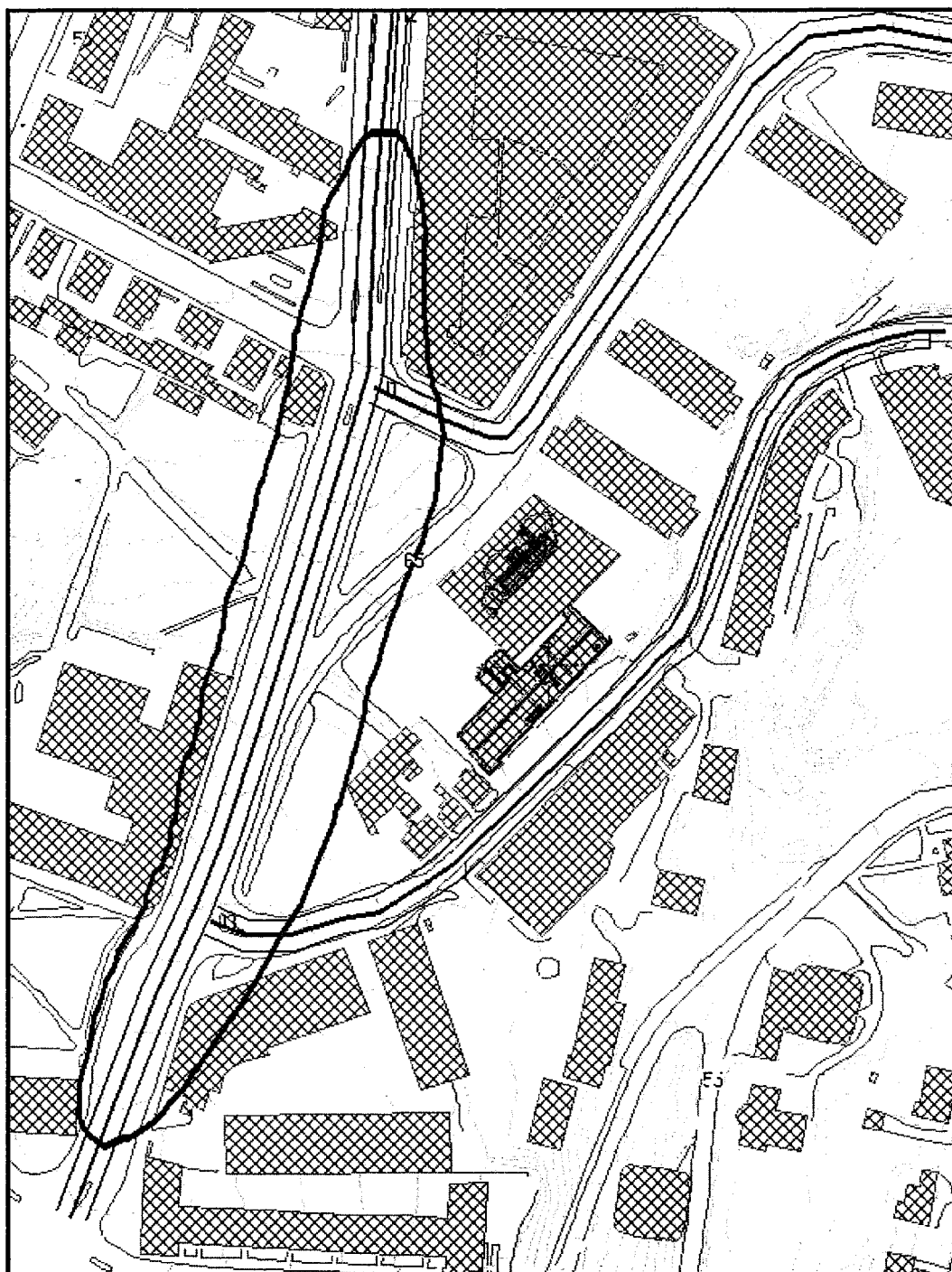


Figur V3: Som figur A1, men beregningshøyden er for bolignivå 2, dvs. høyde ca. 13 m over mark. Det større utsnitt illustrerer at ved større høyder reduseres enkelte bygningers skjermvirkning og man får hovedsaklig en sammenhengende rød og gul støysone fra de 3 veiene.

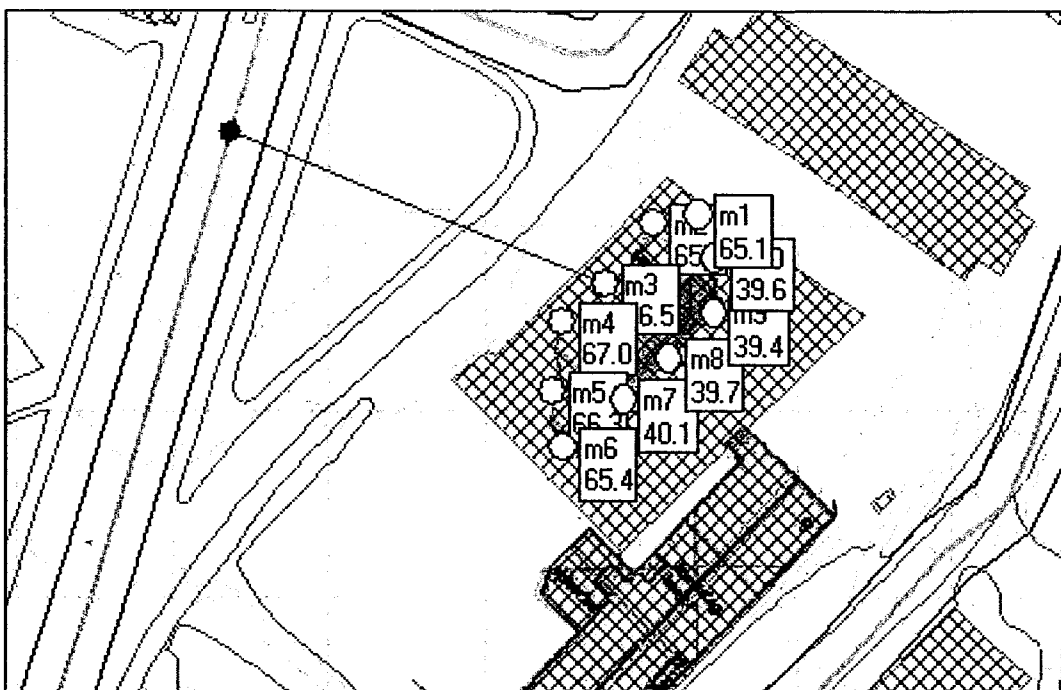
Støynivået varierer relativt lite oppover i etasjene. Det er derfor kun vist bolignivå 2, 6 og 10.



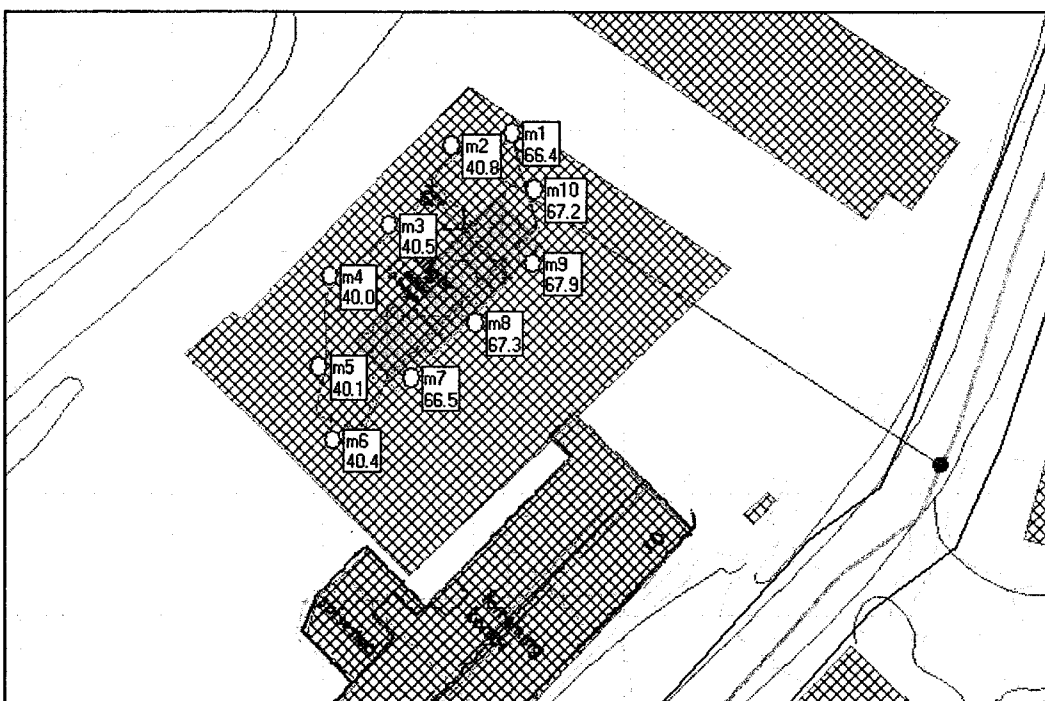
Figur V4.: Som figur V3, men bolignivå 6, dvs. høyde ca. 25 m over mark. Bidraget fra trafikken i Sinseneveien er her så svak at nivået er $L_{DEN} < 65$ dB i denne høyden.



Figur V5: Som figur V4, men bolignivå 10, dvs. høyde ca. 36 m over mark, nest øverste etasje. Kun små forskjeller fra figur V4. På grunn av høyden/avstanden synker nivået noe over bolignivå 7.

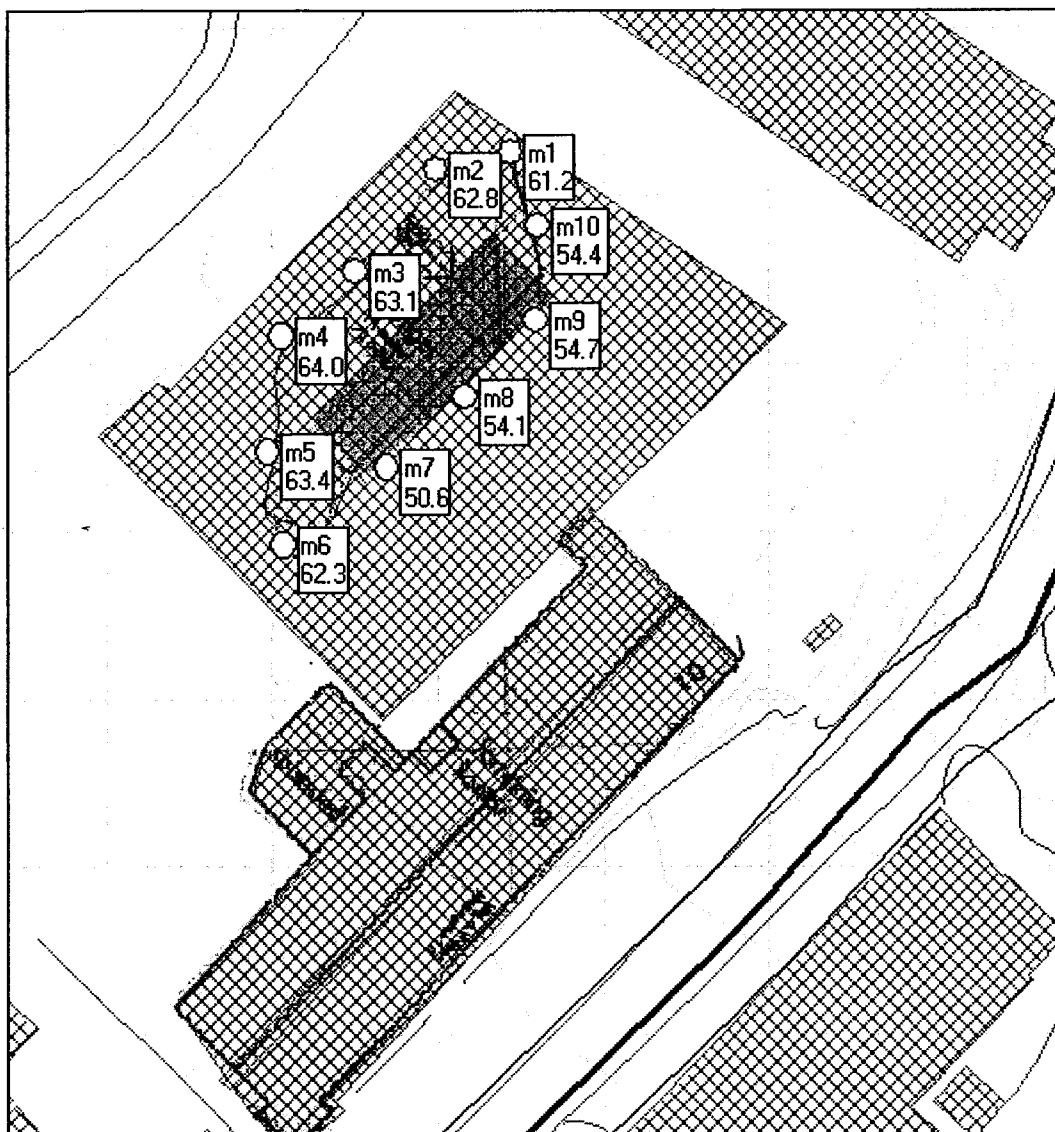


Figur V6: Beregning av L_{5AF} , maksimalverdi fra Trondheimsveien. Bolignivå 1. Høyeste verdi i mest utsatte punkt = 67 dB. Innenfor 1 dB opp til 7 etasje, deretter noe svakere.

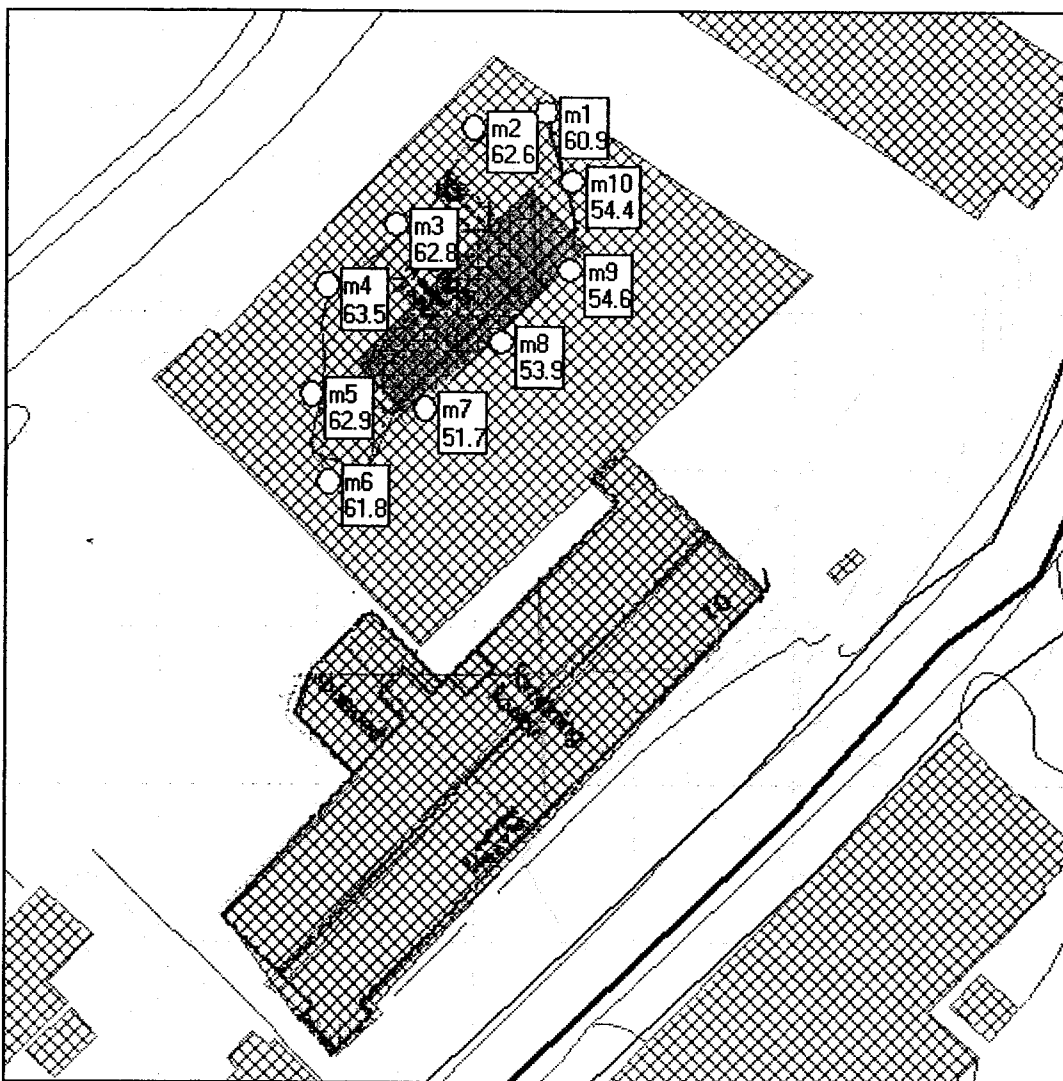


Figur V7: Beregning av L_{5AF} , maksimalverdi fra Hasleveien. Bolignivå 1. Høyeste verdi i mest utsatte punkt = 68 dB. Nivåene avtar generelt svakt oppover i etasjene, men redusert skjerming fra kontorbygget påvirker dette litt i noen av beregningspunktene.

Figur V6 og V7 viser at L_{5AF} er under kravet til gul sone, 70 dB slik at det er støyberegninger av L_{DEN} som er dimensjonerende for støybildet ved Hasleveien 10.



Figur V8: Detaljberegning i 10 enkeltpunkter klangs fasade. Her bolignivå 1. Høyeste verdi i mest utsatte punkt er $L_{DEN} = 64$ dB i m 4. I høyere etasjer svekkes verdiene litt, se figur V9.



Figur V9: Detaljberegning i 10 enkeltpunkter klangs fasade. Her bolignivå 7. Høyeste verdi i mest utsatte beregningspunkt på dette nivået er $L_{DEN} = 63,5$ dB i m 4. I høyere etasjer svekkes verdiene i beregningspunktene mot Trondheimsveien litt, mens noen punkter mot Hasleveien øker noe fordi skjermingseffekten fra kontorbygget langs Hasleveien delvis forsvinner med høyere bolignivå. Se også figur V8.

Det er gjort beregninger tilsvarende figur V 8 og figur V9 for alle bolignivåer, men de er ikke vist da forskjellene er ubetydelig fra nivå til nivå.

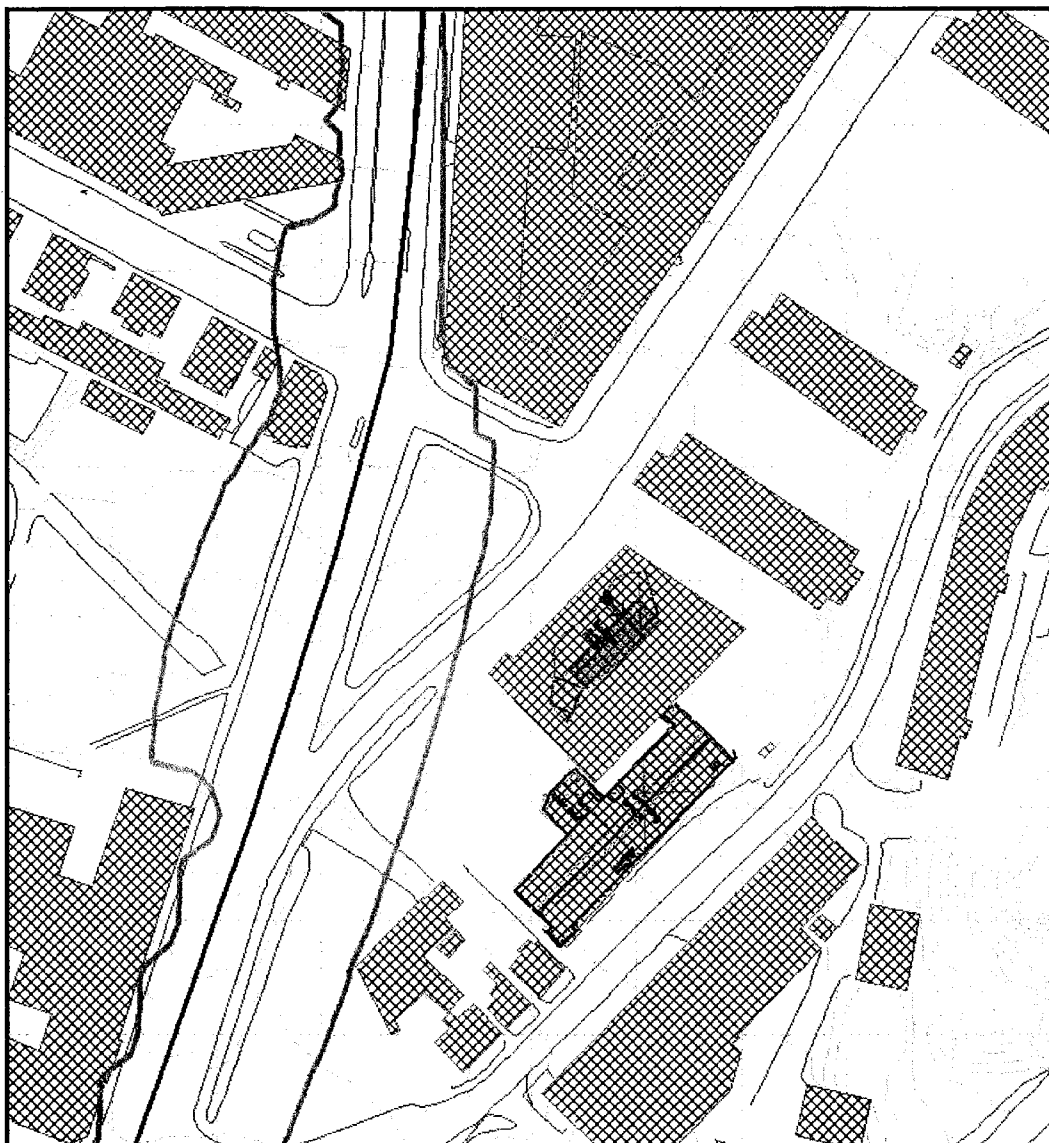
VEDLEGG B: Beregningsresultater Trikk

Støynivået fra trikk er beregnet for type SL79 og type SL-95

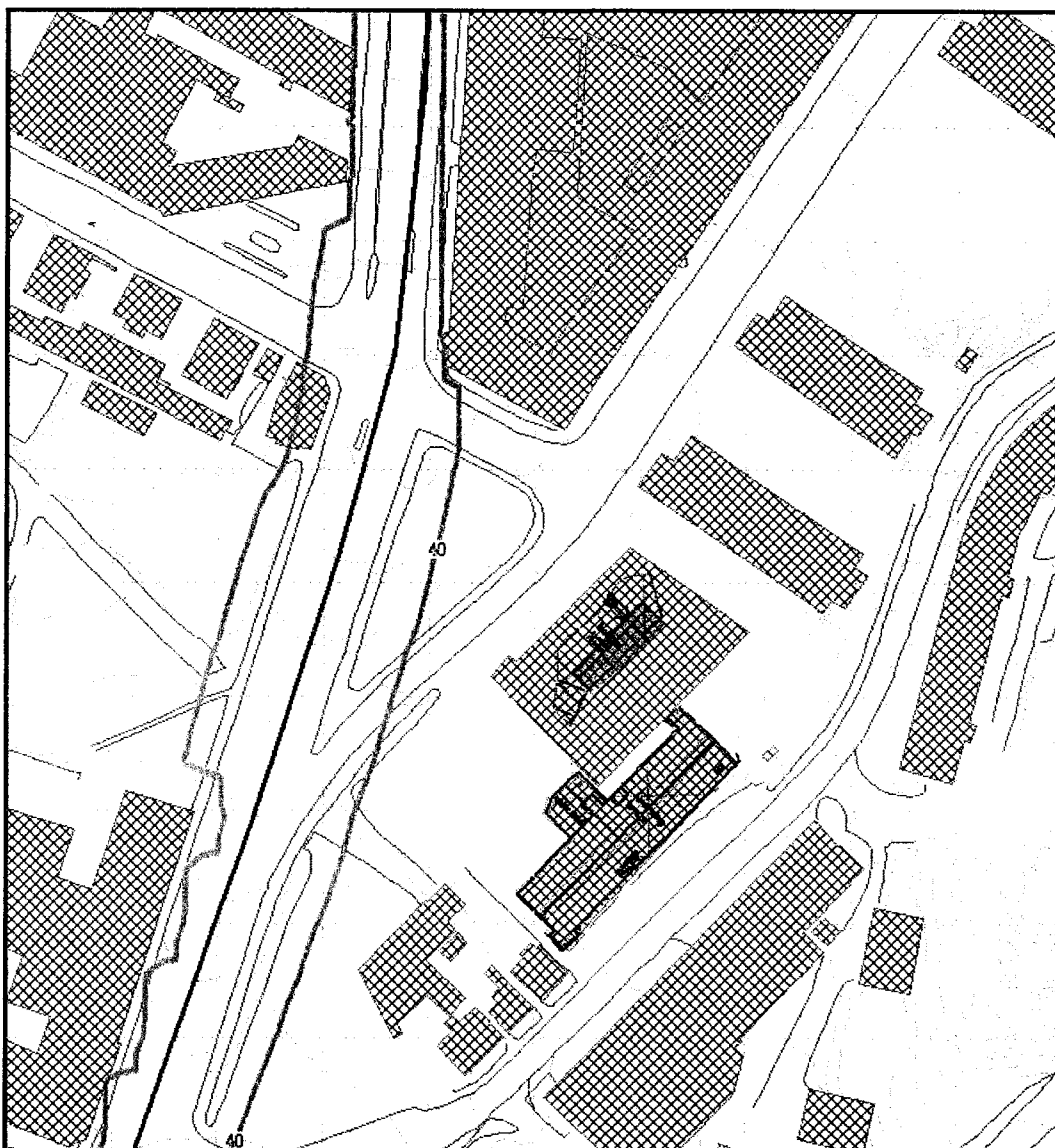
Støynivået ved boligseksjonen er såpass lave at de her er kun vist en støykote på 40 dB.

Støy ved nedbremsing og akselerasjon kan forrykke støybildet noe. Slik støy er mest aktuell hvor trikken bremses ned i nedadgående trase ved kryss, holdeplass eller trafikklys.

En årsmiddelverdi vil imidlertid ikke påvirkes så mye av dette da selve trafikk tettheten er relativt liten, maksimalt en trikk hver 10 min i hver retning og siste trikk ca. 00:40. på natten

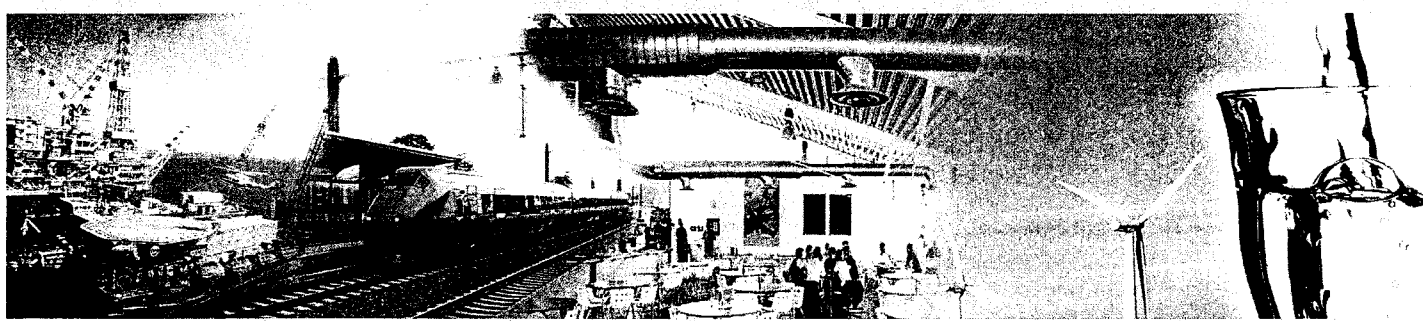


Figur V10: Beregning L_{DEN} bolignivå 1. Trikk SL79. Støykote 40 dB er markert med grønn farge. Støynivå fra trikk ligger godt under kravet til gul sone.



Figur V11: Beregning L_{DEN} bolignivå 1. Trikk SL-95. Støykote 40 dB er markert med grønn farge. Støynivå fra trikk ligger godt under kravet til gul sone. Noe mindre støy enn SL79.

Fri Eiendom A/S og
Progress ingeniørfirma A/S



Trafikkanalyse
Trondheimsveien 113 og 119

RAPPORT

Trafikkanalyse Trondheimsveien 113 og 119.

Rapport nr.: 1		Oppdrag nr.: 252301		Dato: 24.03.2009	
Kunde: Fri Eiendom A/S og Progress Ingeniørfirma A/S					
Trafikkanalyse Trondheimsveien 113 og 119					
Sammendrag:					
Rev.	Dato	Revisjonen gjelder			Sign.
Utarbeidet av:		Sign.:			
Ola Robøle					
Kontrollert av:		Sign.:			
Terje Wølneberg					
Oppdragsansvarlig / avd.:		Oppdragsleder / avd.:			
Kimme Arnesen/ Trafikk		Terje Wølneberg/ Trafikk			

Innhold

1	Sammendrag	1
2	Innledning	2
3	Overordnet vegsystem	2
4	Dagens trafikk	3
4.1	Dagens trafikkmengder	3
4.1.1	Døgnetrafikk	3
4.1.2	Dimensjonerende timetrafikk	4
4.1.3	Trafikkavvikling	4
5	Fremtidig trafikk	5
5.1	Trondheimsveien slik den er planlagt	5
5.2	Planlagt utbygning.....	7
5.3	Trafikkgenerering	7
5.3.1	Genereringsfaktorer.....	7
5.3.2	Trondheimsveien 113	8
5.3.3	Trondheimsveien 119	8
5.3.4	Fremtidig trafikkmengder.....	8
6	Fremtidig trafikkavvikling	10
6.1	Beregnet trafikkavvikling	10
6.1.1	Beregnete trafikkavvikling isolert sett.....	10
6.1.2	Trafikkavvikling tatt trafikksituasjonen Carl Berner i betraktning.....	10
6.2	Kollektivtrafikk	11
6.3	Tunge kjøretøy	11
6.4	Trafikksikkerhet	11

1 Sammendrag

SWECO Norge AS er engasjert av Fri Eiendom A/S og Progress Ingeniørfirma A/S for å bistå med trafikale vurderinger i forbindelse med ny regulering av Trondheimsveien 113 og 119. Det er stilt krav fra Samferdselsetaten og Plan og bygningsetaten at trafikkanalysen også må sees i sammenheng med ny regulering av Hasleveien 10. Asplan viak har laget en trafikkrapport (2008.09.26, utgave 02) for Hasleveien 10. For trafikktekniske vurderinger av krysset Trondheimsveien - Rosenhoffgata henvises det til Asplan viak sin rapport.

I planbeskrivelsene er det skissert utvidelse av de tre adressene som vist i Tabell 1:

Tabell 1 Planlagt utbygning og beregnede trafikkmengder

Hasleveien 10	7 650 m ²
ÅDT	820 kjt/døgn
Største timetrafikk	130 kjt/t
Trondheimsveien 113	15 600 m ²
ÅDT	1 300 kjt/døgn
Største timetrafikk	230 kjt/t
Trondheimsveien 119	12 200 m ²
ÅDT	1 200 kjt/døgn
Største timetrafikk	209 kjt/t

Totalt bruksareal for de tre er skissert til ca 35 daa.

Det er sett på avvikling av trafikk i de to adkomstkryssene. Kapasitetsberegninger utført for de to adkomstkryssene viser isolert sett akseptable avviklingsforhold i kryssene etter utbygging. Kryssene må imidlertid sees i sammenheng med Carl Berner krysset. Beregningene for Carl Berner krysset angir kø i Trondheimsveien både før og etter utbygging av eiendommene. Avvist trafikk i timen er anslått til 56-58 % av trafikken i Trondheimsveien inn mot Carl Berner krysset. Trafikanter som avvises mot Carl Berner krysset vil kunne velge mellom å stå i kø eller velge en annen rute/ tidspunkt/reisemiddel/osv. I realiteten vil trafikanter som avvises benytte seg av alle alternativene.

VISSIM beregning utført av Sweco viser at det vil stå kø tilbake i Trondheimsveien fra krysset gjennom de to adkomstkryssene i rushtiden. Det vil si at de isolerte Capcal-beregningene basert på tilgjengelig grønttid, viser for god kapasitet for tilfarter som leder mot Carl Berner krysset.

Endelig utforming av varemottak er ikke fastlagt. Ulike kjøreruter for varelevering til Hasleveien 10, Trondheimsveien 113 og 119 må vurderes med tanke på hvilke ruter som er smidige for tunge kjøretøy. Dette vil være avhenging av hvilken utforming som velges for varemottakene. Reguleringsplanforslagene forutsetter at av og pålessing skjer på egen grunn utenfor gate- og fortausarealer.

2 Innledning

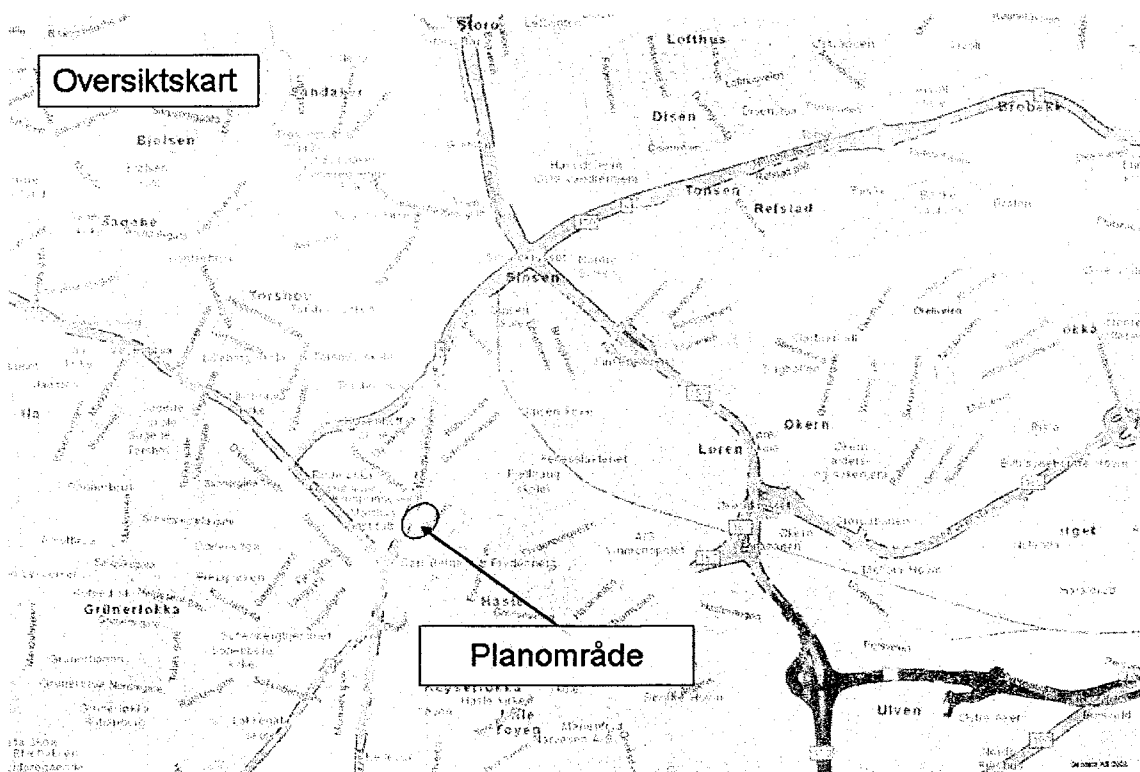
SWECO Norge AS er engasjert av Fri Eiendom A/S og Progress Ingeniørfirma A/S for å bistå med trafikale vurderinger i forbindelse med ny regulering av Trondheimsveien 113 og 119.

- Trondheimsveien 113 g/br nr.:226/69 med deler av Hasleveien gbnr.: 226/71 og 126/76 samt deler av tilstøtende eiendom Hasleveien 4, g/br nr.: 126/6.
- Trondheimsveien 119 g/br nr.:126/6,7,8,75 og 77.

Det er stilt krav fra Samferdselsetaten og Plan og bygningsetaten om at trafikkanalysen også må sees i sammenheng med ny regulering av Hasleveien 10. Asplan Viak har laget en trafikkrapport (2008.09.26, utgave 02) for Hasleveien 10. For trafikktekniske vurderinger av krysset Trondheimsveien - Rosenhoffgata henvises det til Asplan Viak sin rapport.

3 Overordnet vegsystem

Trondheimsveien 113 og 119 ligger mellom 300 og 500 meter nord for Carl Berner krysset på østsiden av Trondheimsveien. Trondheimsveien forbinner eiendommene til Carl Berner krysset i sør og til Sinsenkrysset i nord. Kryssene gir eiendommene meget god tilknytning til øvrig veinett i byen.



Figur 1 oversiktskart planområde (www.visveg.no)

Før utbygning av krysset var det hovedadkomst til planområdet via Hasleveien. I Hasleveien var det påbudt høyresving ut på Trondheimsveien. Krysset bygges nå om og blir signalregulert. Krysset får alle svingebevegelser.

4 Dagens trafikk

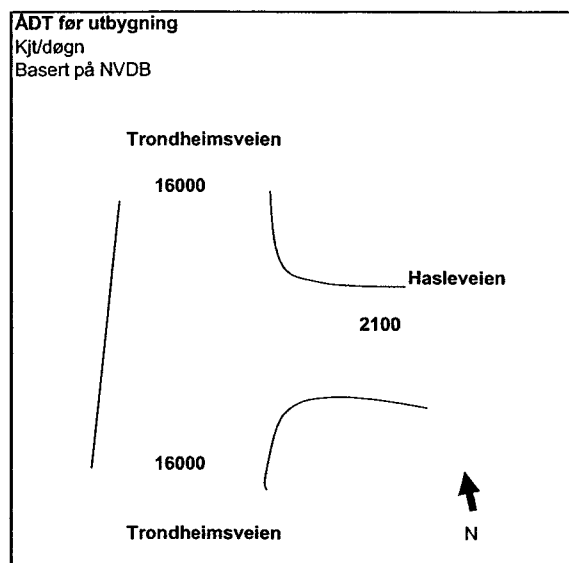
4.1 Dagens trafikkmengder

Carl Berner kysset er under ombygging ved utarbeidelse av denne rapporten. Trafikksituasjonen i anleggsfasen er ikke representativ for kryssene Trondheimsveien – Hasleveien og Trondheimsveien – Rosenhoffgata. Trafikkgrunnlaget denne rapporten baserer seg på er det trafikkgrunnlaget VISSIM simuleringen av ombygget Carl Berner kryss benyttet (Sweco). Døgnetrafikken er basert på ÅDT tall fra NVDB.

På grunn av pågående arbeider i Carl Berner krysset er det ingen klar førsituasjon. Fremtidig trafikkbilde etter ferdig utbygging av krysset kan beskrives som økt fremkommelighet for kollektivreisende og redusert fremkommelighet for bilister. Det er beregnet en avvisning av ca 50 % av biltrafikken inn mot krysset. Det er beregnet at det vil stå køer inn mot Carl Berner krysset i Trondheimsveien i begge rushperiodene. Rushperiodene vil bli utvidet i tid. Nedstrøms krysset retning nordover i Trondheimsveien vil det være relativt gode avviklingsforhold for kryssene i planområdet.

4.1.1 Døgnetrafikk

Døgnetrafikk er basert på data fra NVDB for krysset Hasleveien / Trondheimsveien som er hovedadkomst for Trondheimsveien 113 og 119.

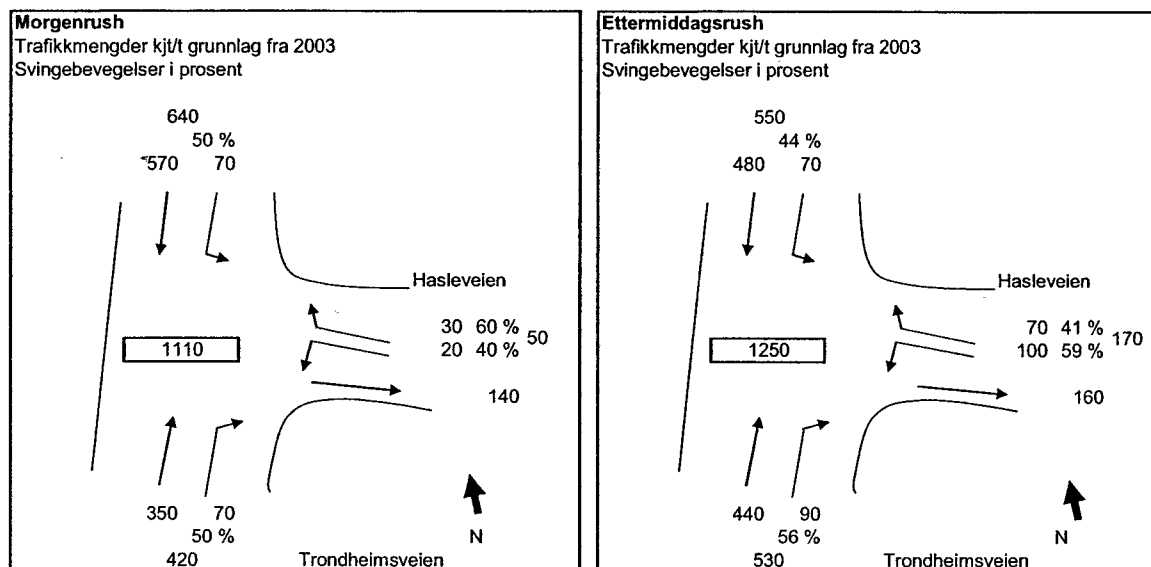


Figur 2 ADT i førsituasjonen

Døgnetrafikken antas å være relativt konstant i Trondheimsveien selv om det er beregnet at trafikk vil avvises i rushtimen. Figuren viser 16 000 kjt/døgnet i Trondheimsveien og 2 100 kjt/døgnet i Hasleveien.

4.1.2 Dimensjonerende timetrafikk

Figuren viser trafikkmengder med svingebevegelser benyttet i simuleringsarbeidet av trafikken i Carl Berner krysset. Fordelingen av svingebevegelser inn i krysset er vist med prosent.



Figur 3 Trafikkmengder og svingebevegelser for dagens situasjon

Svingebevegelserne er stipulert da det i dag ikke er lov å svinge til venstre fra Hasleveien. Samme fordeling er benyttet ved fordeling av nyskapt trafikk ut på veinettet. Andel tungtrafikkandel er antatt å være 5 %.

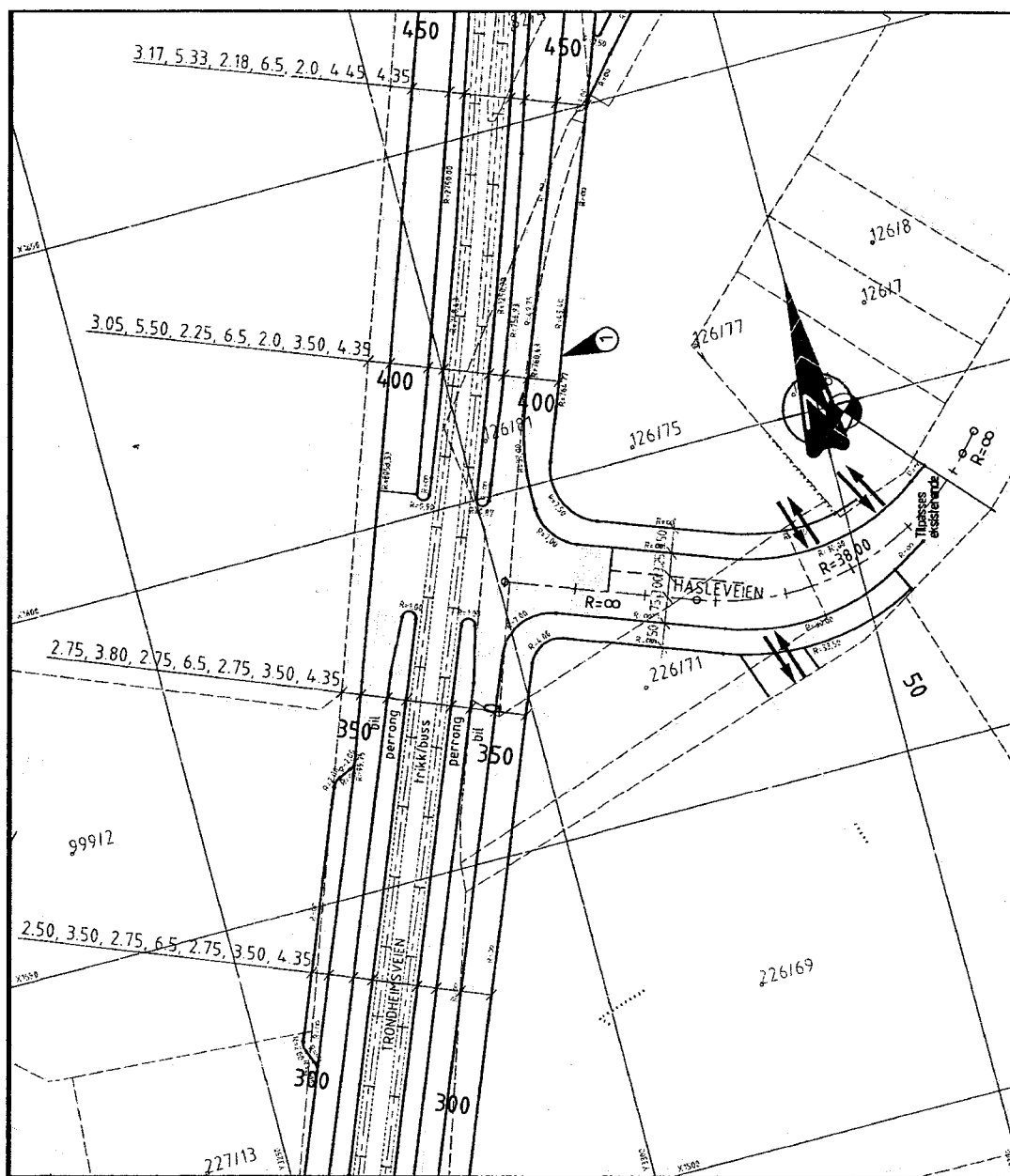
4.1.3 Trafikkavvikling

Beregningsverktøyet Capcal er benyttet til å beregne kapasiteten.

Tabell 2 Belastningsgrade for krysset før situasjon Trondheimsveien – Hasleveien isolert sett.

Tilfart	Retning	Belastningsgrad	Middels kølengde
Trondheimsveien fra nord	Rett frem	0,51	36 m
	Venstre	0,41	10 m
Hasleveien	Høyre	0,32	8 m
	Venstre	0,8	25 m
Trondheimsveien fra sør	Rett frem/ høyre	0,57	46 m

En beregning på krysset isolert sett, dvs ikke tatt hensyn til køsituasjonen i Trondheimsveien, men tilgjengelig grøntid. Beregningen viser god avvikling av trafikk i krysset.



Figur 5 Krysset Hasleveien - Trondheimsveien

Alle svingebevegelser er tillatt i det planlagte lyskrysset i Hasleveien og Trondheimsveien.

5.2 Planlagt utbygning

I planbeskrivelsene er det skissert utvidelse av de tre adressene som vist i Tabell 1:

Tabell 3 Planlagt utbygning

Areal i m ²	Hasleveien 10	Trondheimsveien 113	Trondheimsveien 119
<i>Beholdes av dagens</i>			
Kontorer		2 700 m ²	
<i>Ny arealbruk</i>			
Kontorer/barnehave		850 m ²	250 m ²
Næring	3 250 m ²	3 200 m ²	3 000 m ²
Boliger	4 400 m ²	8 850 m ²	8 950 m ²
Sum bruksareal	7 650 m ²	15 600 m ²	12 200 m ²
Antall boligenheter	51	95	90

Totalt bruksarealer for de tre er planlagt til ca 35 daa.

5.3 Trafikkgenerering

5.3.1 Genereringsfaktorer

Genereringsfaktorer for bilturer angir antall kjøretøyer pr. tidsenhet ved ulik arealbruk. Trafikk for døgnnivå (ADT kjt/døgn) og største time for trafikken (kjt/t) i vegnettet er beregnet. Følgende er lagt til grunn ved generering av trafikk:

Tabell 4 Genereringsfaktor næring

Persontrafikk	167 turer/ 100 m ²	PROSAM-rapport121. Turproduksjonstall dagligvarebutikker			
Anslag trafikk i største time	15 %	Erfaringsbasert anslag.			
Bilandel av turene	22 %	TØI. Sammenheng mellom kollektivtilbud og kjøpesenter.			
Omregning av YDT til ADT	6/7				
Antatt retningsfordeling	50/50	Retningsfordeling av trafikk til fra næringsvirksomhet.			
	ADT	Morgen til	Morgen fra	Ettermiddag til	Ettermiddag fra
Turer pr 100 m ²	31,7	0,1	0,1	2,76	2,76

Tabell 5 Genereringsfaktor kontor

Reiser pr virkedøgn per ansatt best kollektivtilbud	1,3 turer pr ansatt	PROSAM-rapport 103 Turproduksjonstall for kontorbedrifter og kjøpesentre.			
Ansatte pr 100 m ²	5	Ansatte/100 m2			
Andel trafikk i rushtrafikk	20 %	Erfaringsbasert overslag			
Turer pr 100 m ² i største time	0,26				
Andel trafikk i rush	1,3				
Omregning av YDT til ADT	5/7				
	ADT	Morgen til	Morgen fra	Ettermiddag til	Ettermiddag fra
Retningsfordeling		80 %	20 %	20 %	80 %
Turer pr 100 m ²	4,65	1,04	0,26	0,26	1,04

Tabell 6 Genereringsfaktor bolig

	ÅDT	Morgen til	Morgen fra	Ettermiddag til	Ettermiddag fra
Genereringsfaktorer		kjt/t	kjt/t	kjt/t	kjt/t
Bolig pr. enhet	2,40	0,05	0,40	0,40	0,05

5.3.2 Trondheimsveien 113

Tabell 7 Trafikk generert Trondheimsveien 113

Trondheimsveien 113	ÅDT	Morgenrush kjt/t		Ettermiddagsrush kjt/t	
Trafikk til Hasleveien		Til	Fra	Til	Fra
Næring	1008	3	3	88	88
Boliger	228	5	38	38	5
Kontorer	39	9	2	2	9
Sum	1275	17	43	128	102

Det er antatt at 20 % av trafikken går til/fra Hasleveien og 80 % går til/fra Trondheimsveien.

5.3.3 Trondheimsveien 119

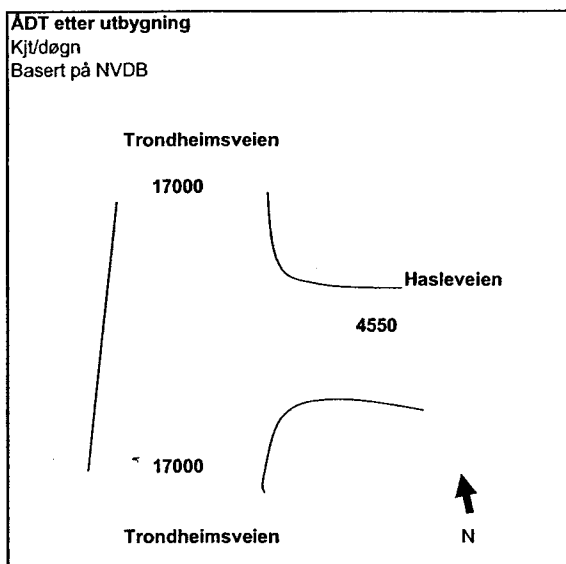
Tabell 8 Trafikk generert Trondheimsveien 119

Trondheimsveien 119	ÅDT	Morgenrush kjt/t		Ettermiddagsrush kjt/t	
Trafikk til Hasleveien		Til	Fra	Til	Fra
Næring	945	3	3	83	83
Boliger	216	5	36	36	5
Kontorer	12	3	1	1	3
Sum	1172	10	40	119	90

Det er antatt at 20 % av trafikken går til/fra Hasleveien og 80 % går til/fra Trondheimsveien.

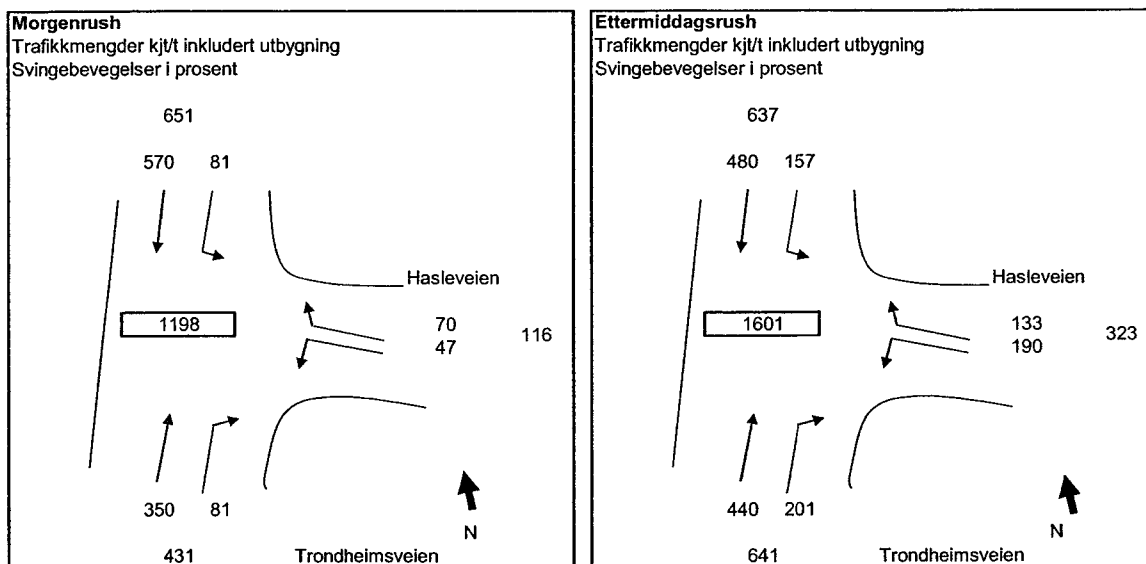
5.3.4 Fremtidig trafikkmengder

Den største totale trafikkmengden til/fra næringseiendommene er antatt å oppstå i ettermiddagsrushet på hverdager. Trafikken er fordelt med 20 % til/fra Hasleveien mot nord. Denne trafikken er ikke vurdert videre da det er antatt at dette hovedsaklig vil være intern trafikk på området. 80 % av trafikken generert av Trondheimsveien 113 og 119 er lagt til Trondheimsveien med samme svingebevegelser som i Figur 3. Trafikkmengden til og fra eiendommene er ikke redusert som følge av at eksisterende virksomhet opphører. Det er antatt at dette ikke gir vesentlige utslag på beregningene.



Figur 6 ADT i etter utbygning

Døgnetrafikken i Hasleveien øker fra 2100 ÅDT til 4550 ÅDT.



Figur 7 Trafikkmengder krysset Hasleveien Trondheimsveien etter utbygning.

Trafikkmengdene viser størst trafikk i ettermiddagsrushet. Timetrafikken på Trondheimsveien retning sør mot Carl Berner krysset er prognoser tilknyttet trafikkutredningen fra Carl Berner. Antatt tungtrafikk 5 %.

6 Fremtidig trafikkavvikling

6.1 Beregnet trafikkavvikling

Det er gjennomført en kapasitetsberegning for krysset Trondheimsveien – Hasleveien ved hjelp av Capcal med de samme rammebetingelsene for lyskrysset som i VISSIM simuleringen. I ettermiddagsrushet er det beregnet vesentlig større trafikkmengder enn i morgenrushet. Det er derfor utført beregninger for ettermiddagsrushet. For avvikling av trafikk i krysset Trondheimsveien - Rosenhoffgata henvises det til Asplan viak sin rapport.

6.1.1 Beregnede trafikkavvikling isolert sett

Capcal beregningene for T-krysset viser isolert sett at lyskrysset kan justeres slik at beregnede trafikkmengder gjennom krysset kan avvikles med akseptabel belastningsgrad i alle tilfarter. Grønn tid for venstresvingende trafikanter i Hasleveien er begrensende for trafikkavviklingen i svingebevegelsen. Det er beregnet at denne tilfarten vil få en overbelastning med signalplanen som er lagt til grunn for VISSIM beregningene. Beregnede belastningsgrader i krysset er vist under:

Tabell 9 Belastningsgrade for krysset etter utbygning Trondheimsveien – Hasleveien isolert sett.

Tilfart	Retning	Belastningsgrad	Middels kølengde
Trondheimsveien fra nord	Rett frem	0,57	40 m
	Venstre	0,62	22 m
Hasleveien	Høyre	0,62	15 m
	Venstre	1,22	136 m
Trondheimsveien fra sør	Rett frem/ høyre	0,79	69 m

Asplan viak har gjennomført en kapasitetsberegning av krysset Trondheimsveien – Rosenhoffgata. Krysset har den samme problemstillingen som skissert over. Samt at det vil kunne bli flere som velger å kjøre inn Rosenhoffgata – Fagerheimgata av de som skal vestover på Ring 2. Det er antatt at trafikk som følge av utbyggingen i Trondheimsveien 113 og 119 ikke påvirker beregningene for Rosenhoffgata i vesentlig grad.

6.1.2 Trafikkavvikling tatt trafikksituasjonen Carl Berner i betraktning

Trafikkavviklingen i kryssene Trondheimsveien – Hasleveien og Trondheimsveien – Rosenhoffgata er avhengig av trafikkavviklingen i Carl Berner krysset jamfør VISSIM beregningene. VISSIM rapporten viser kun at ca 300 kjt/t kommer gjennom Carl Berner krysset fra Trondheimsveien nord. Trafikkprognosene viser en etterspørsel på ca 700 kjt/timen i Trondheimsveien mot Carl Berner. Avvist trafikk i timen er anslått til 56-58 % av trafikken, jamfør trafikkprognosene for Trondheimsveien fra nord. Trafikanter som avvises mot Carl Berner krysset vil kunne velge mellom stå i kø eller velge en annen rute/ tidspunkt/reisemiddel/osv. I realiteten vil trafikanter som avvises benytte seg av alle alternativene. VISSIM beregningene viser at det vil stå lange køer inn mot Carl Berner krysset i rushtrafikken. Tilfartene mot Carl Berner som er kapasitetsberegnet i Capcal i forbindelse med utbyggingen av Trondheimsveien 113 og 119 er antageligvis beregnet med for høy

kapasitet. Dermed vil all trafikk som genereres i planområdet i rushtrafikken og skal mot Carl Berner krysset medføre mer kø og forsinkelse i Trondheimsveien. Reisende som skal vestover på Ring 2 har også muligheten til å kjøre Rosenhoffgata - Fagerheimgata. Dette er en kjørerute som også vil bli mer belastet som følge av redusert kjøretøykapasitet i Carl Berner krysset.

6.2 Kollektivtrafikk

Planene vil ikke ha noen vesentlig innvirkning på utvikling av kollektivtrafikken, da kollektivtrafikken stort sett går i egne felt. Området betjenes av buss, trikk og t-bane.

6.3 Tunge kjøretøy

Det er skissert ulike løsninger for varelevering til næringsvirksomheten på eiendommene. Langs Trondheimsveien er det typisk bybebyggelse med vegnett med skarpe hjørner. Det er foretatt enkle vurderinger av svingradius for lastebil (12meter) inn/ut av Hasleveien og Rosenhoff gate. I begge sideveiene er det ett felt inn og to felter ut i kryssene (se Figur 4 og Figur 5). For lastebiler (12 meter) vil høyresvingende inn på atkomstveiene ha behov for å benytte noe av motgående venstrekjørefelt (over planlagt stopplinje) eller kutte svingen over noe av fortauet. Ut av atkomstveiene inn mot i Trondheimsveien vil høyresvingende lastebiler ha behov for å benytte noe av venstre felt ut i krysset eller kutte svingen over noe av fortauet. Ulike kjøreruter for varelevering til Hasleveien 10, Trondheimsveien 113 og 119 må vurderes med tanke på hvilke ruter som er smidige for tunge kjøretøy. Dette vil være avhengig av hvilke løsning som velges for varelevering.

6.4 Trafikksikkerhet

Kryssene er lysregulert med egne gangfelt. De nye kryssene antas å få bedre trafikksikkerhet etter ombyggingen.

Adkomst til varelevering er planlagt å krysse fortauene som går forbi eiendommene. Det er en forutsetning at det ikke rygges ut i offentlig veg for varelevering. Det forutsettes videre at reguleringen ivaretar tilfredsstillende siktforhold for adkomstene til eiendommene.



Oslo kommune
Byantikvaren

MOTTATT
OSLO KOMMUNE
PLAN- OG BYGNINGSETATEN
- 5 SEPT. 2008
SAKSNR: 200713989-14

KOPI

SAMARK AS
Frognerveien 22
0263 Oslo

Deres ref:

Vår ref (saksnr):
07/1033

Saksbeh:
Brit Kyrkjebø, 23 46 02 63

Dato: 03.09.2008

Arkivkode:
512 126/4

126/4 - HASLEVEIEN 10 - FORHÅNDSUTTALELSE TIL PLANSKISSE

Byantikvaren viser til innkommet brev av 30.05.08 vedlagt revidert planbeskrivelse datert 20.05.08. Vi beklager at vi ikke har hatt mulighet til å overholde fristen som var satt til 04.08.08.

Planområdet på rundt 5770 m2 ligger nord for Carl Berners plass ved Hasleveien. Innenfor planområdet foreslås det følgende reguleringsformål:

- Byggeområde, bolig og forretning(Felt A)
- Spesialområde bevaring, forretning, kontor, industri(Felt B)
- Offentlig trafikkområde

Høyder på ny bebyggelse er vist fra 1-til 12 etasjer. Det er foreslått å bevare eksisterende industribygg fra 1920 i Hasleveien 10. Senere tilbygget maskinhall fra 1930-tallet forutsettes revet.

Vurdering

Byantikvaren uttalte seg 16.10.07 til en tidligere planskisse for området som vi frafrådet. Det vises til denne for beskrivelse og vurdering av områdets kulturminner. Vi kan ikke se at våre merknader vesentlig er tatt hensyn til i ny planskisse. Blant annet foreslås det fortsatt et punkthus på 12 etasjer. Byantikvaren vil gjenta våre merknader fra forrige uttalelse hvor vi vurderte at et slikt bygg ville være et skalabrudd i forhold til området rundt. Videre sa vi at det ville dominere bylandskapet og redusere opplevelsen av eksisterende omkringliggende kulturminner.

Vi påpekte også betydningen av å ivareta både industribygget fra 1920-tallet og det senere tilbygget fra 1930-tallet(maskinhallen). Det ble også bemerket at en byggelinje og "en sokkeletasje" på ny bebyggelse som går helt inn på eksisterende bygnings fasadeliv oppleves som konfliktfylt. Vi vil opprettholde vårt råd om å trekke byggelinje på ny bebyggelse bort fra den eldre industribygningens fasader.



Byantikvaren

Postadresse:
Postboks 2094 - Grønertløkka
0505 Oslo

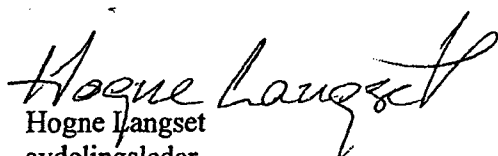
Besøksadresse:
Maridalsveien 3
0178 Oslo

Sentralbord: 02 180
Publikumsservice: 23 46 02 95
Telefaks: 23 46 02 51
E-post: postmottak@
bya.oslo.kommune.no

Vår konklusjon vil være at vi fortsatt fraråder planforslaget slik det foreligger. Hvis planforslaget videreføres slik det foreligger, vil Byantikvaren vurdere å fremme et alternativt forslag.

Byantikvaren vil for øvrig bemerke at vi savner illustrasjoner som bedre viser forholdet til eksisterende bevaringsverdige bebyggelse. Herunder etterspør vi illustrasjoner fra bakkeplan både opp- og nedover Hasleveien samt illustrasjoner som også viser forholdet til "Sophies Minde" vest for planområdet. Byantikvaren vil opplyse om at vi også har gått inn for bevaring av trehusene i Hasleveien 4, 6, og 8. I nye illustrasjoner bør derfor disse være innlemmet.

Med hilsen

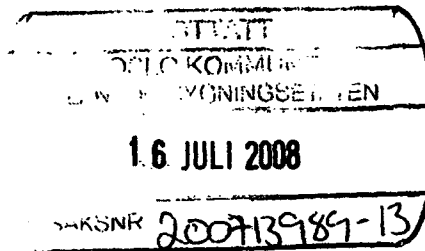

Hogne Langset
avdelingsleder


Brit Kyrkjebø
antikvar

Kopi til: Plan- og bygningsetaten ✓

Borettslaget Carl Berner Terrasser

Samark AS
v/Knut Østby
Frognerveien 22
0263 OSLO



Oslo, 3. juli 2008

REGULERINGSFORSLAG HASLEVN. 20, FORHÅNDSUTTALELSER

Styret har behandlet Deres innkommende nabovarsel vedr. innhenting av forhåndsuttalelser for planforslag for omregulering av Hasleveien 20, gnr. 83/bnr. 98, med planskisse for Hasleveien 10.

Styret går sterk imot reguleringsforslaget med følgende begrunnelse:

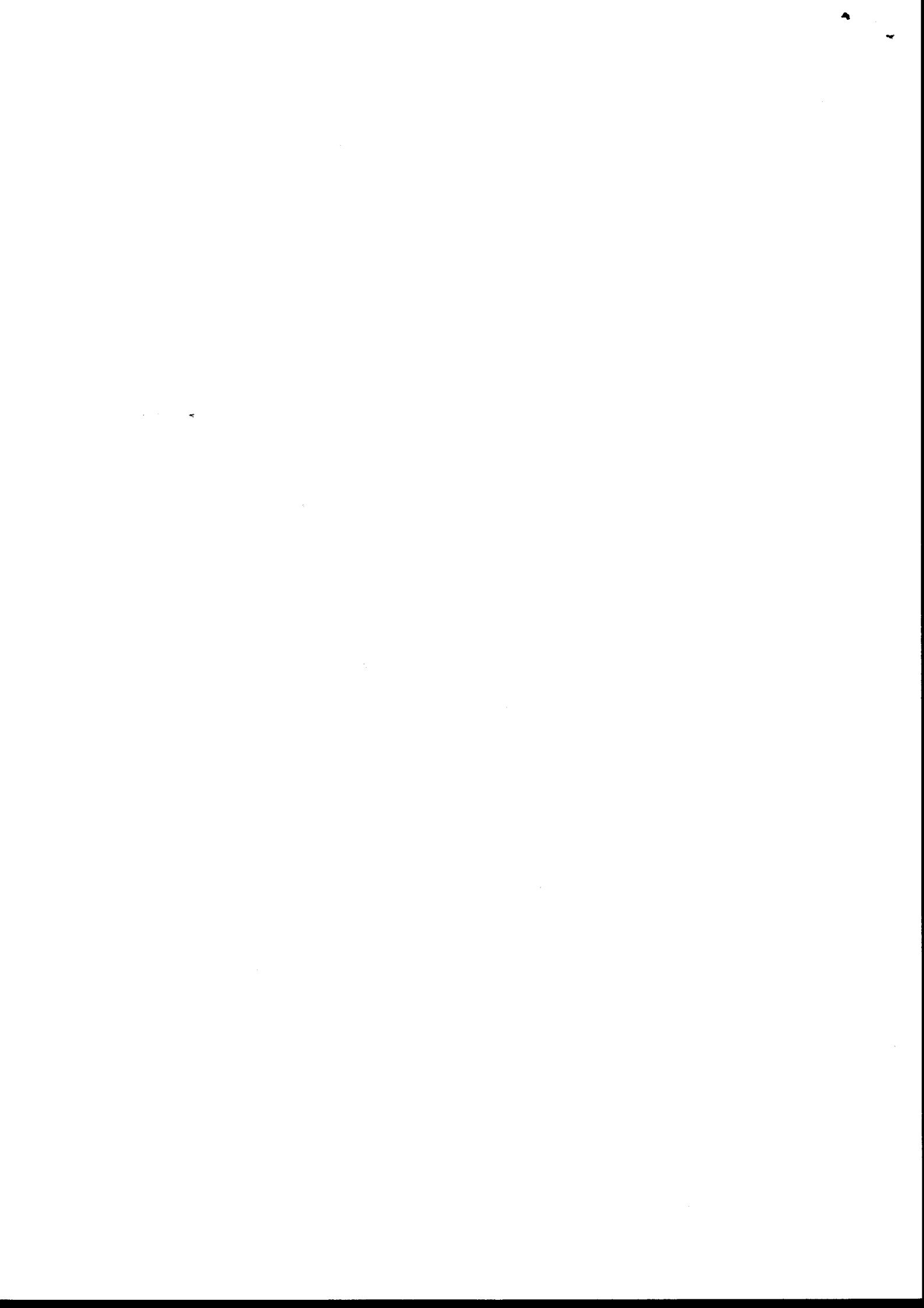
1. Borettslaget ønsker ikke kommende bebyggelse overstiger høyden av eksisterende bygningsmassen, spesielt en slik utbygging vil ødelegge utsikt fra samtlige balkonger og takterrasser i alle fire blokker i borettslaget, som består av 413 boenheter.
2. Utbyggingen vil dessuten medføre betydelig støy for nærliggende beboer i byggeperioden, og vil medføre økt trafikk i Hasleveien, Sinsenveien og naboområdet.
3. Bygget er stilmessig i sterk kontrast til prinsippet med skrånende bygg/trappebygg i området.
4. Det er dessuten allerede sterk fortetning av bygningsmassen i områdene. Og en eventuelle videre utbygging vil forringes kvaliteten på nærområdet betraktelig.
5. Sett under ett er byggeprosjekter og varslende reguleringer i området med på å "mure inn" borettslaget.

Videre ønsker styret å påpeke at det er nok bygningsarbeid i nærområde i de kommende årene, og ytterligere utbygging vil medføre reduksjon av ytterlig miljø og boforhold for beboerne i naboområdet.

Med vennlig hilsen
styret for Borettslaget Carl Berner Terrasser

Eva Sun
styreleder

Kopi: Plan og bygningsetaten v/Magnus Boysen





FYLKESMANNEN I OSLO OG AKERSHUS
Miljøvernavdelingen

SAMARK AS
Frognerveien 22
0263 Oslo

MOTTATT
OSLO KOMMUNE PLAN- OG BYGNINGSETATEN
- 7 JULI 2008
SAKSNR: 200713989-10

Deres ref.:	Deres dato:	Vår ref.:	Saksbehandler:	Dato:
	30.05.2008	2008/12461 M-FO	Marit Lillesveen Kari E. Morbech	01.07.2008

OSLO KOMMUNE HASLEVEIEN 10 GNR 126/4 UTTELELSE TIL PLANSKISSE

Viser til innkommet sak datert 30.mai 2008. Det bes om en forhåndsuttalelse til planskissen for Hasleveien 10 mm. Området er i dag regulert til industri. Planens formål er byggeområde for kombinert bolig/forretning, offentlig trafikkområde og spesialområde bevaring.

Aktuelt område ligger mellom Trondheimsveien og Hasleveien og er antatt utsatt for støy fra trafikken i Trondheimsveien. Fylkesmannens miljøvernavdeling viser til *Miljøverndepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen, T- 1442*, og vi ber om at det utarbeides en støyfaglig utredning i henhold til T-1442. Det presiseres at alle boliger skal ha en stille side og at de skal ha tilgang til utearealer med tilfredsstillende støyforhold. Det bør stilles krav til at støyforholdene er tilfredsstillende ivarettatt i reguleringsbestemmelsene.

Vi viser til Rikspolitiske retningslinjer for barn og unge i planleggingen og ber om at det påses at det er tilstrekkelig uteareal for lek og opphold.

Det er vist til *Byøkologisk program* i planskissen. En av målsettingene i programmet er at *Oslo skal bevare og styrke sin blågrønne struktur* og lukkede bekker bør åpnes der dette er mulig. Sinsbekken går i rør under området og det bør vurderes om det er mulig å få bekken opp i dagen.

Overvann

Det bør stilles krav i reguleringsbestemmelsene om at alt overvann fra tak, grunn og harde flater skal håndteres lokalt.

Forurensset grunn

For å sikre en forsvarlig håndtering av mulige forurensede masser, bør dette punktet tas inn i reguleringsbestemmelsene med henvisning til Forurensningsforskriftens kap.2, *Opprydding i forurensset grunn ved bygge-og gravearbeide*.

MOTTATT
07 JULI 2008
PLAN- OG BYGNINGSETATEN

Postadresse:	Besøksadresse:	Telefon: 22 00 35 00
Postboks 8111 Dep	Tordenskiolds gt 12	Telefaks: 22 00 36 58
0032 OSLO	Inngang sjøsiden	Internett:
		www.fylkesmannen.no/OsloOgAkershus

Saksbehandler: Marit Lillesveen
Direkte telefon: 22003643
E-post: postmottak@fmoa.no
Org.nummer: NO 974 761 319

Samfunnssikkerhet

Av saksframlaget framgår det at det ikke ansees at det er behov for egen ROS- analyse. Beredskapsstaben minner om at det er krav til utarbeiding av egen ROS - analyse i tilknytning til alle reguleringsplaner. Ut over dette har vi ingen merknader på det nåværende tidspunkt.

Med hilsen

Are Hedén
seksjonssjef

Marit Lillesveen
overingeniør

Godkjent og ekspedert i papirform uten underskrift.

Kopi: Plan –og bygningsetaten, Pb 364 Sentrum, 0102 Oslo



Oslo kommune
Bydel Grünerløkka
Bydelsadministrasjonen

SAMARK AS
v/knut@samark.no

Dato: 06.09.2007

Deres ref:

Vår ref (saksnr):
200701390-4

Saksbeh:
Eigil Jakobsen, 23 42 26 36

Arkivkode:
531

HASLÉVEIEN 10 - PLANSKISSE - FORHÅNDSUTTALELSE

Saken var oppe til behandling på møte i Teknisk- og miljøkomiteen (Bydelsutvalg Grünerløkka) 03.09.2007 (sak 44/07).

Komiteen hadde følgende behandling av saken:

Bydelsdirektørens forslag til vedtak:

Teknisk- og miljøkomiteen anbefales at det arbeides videre med planbeskrivelsen og den foreslåtte løsningen med en todeling av prosjektet (butikk- og boligdel). Ut i fra miljømessige forhold synes det som en god løsning å legge mest mulig av parkeringsnedkjørselen og varemottaket under tak. Den foreslåtte løsningen for leke- og oppholdsarealer for barn og unge er god. Det er viktig å sikre at den bevaringsverdige bebyggelsen får et godt reguleringsmessig vern.

Omforent forslag til vedtak fra SV, A, RV og V:

Hele Carl Berner-området blir nå utviklet til et mer grønt område med omgjøringen av Carl Berner-krysset. Denne utviklingen ønsker Teknisk- og miljøkomiteen å bygge videre på ved å videreføre den tradisjonelle omsluttende bebyggelsen i 4-6 etasjer.

Teknisk- og miljøkomiteen går derfor i mot det viste punkthuset og vil ikke anbefale at det arbeides videre med den foreslåtte løsningen.

Det er behov for flere større leiligheter i bydelen. Når det gjelder leilighetsstørrelsen i prosjektet bør derfor maksimum 30 % av leilighetene være to rom og 70 % tre rom eller større, hvorav 30 % av disse på minst fire rom. Ett roms leiligheter anbefales ikke..

Vedtak:

Bydelsdirektørens forslag falt med 2 (1 F, 1 H) mot 5 (2 SV, 1 A, 1 RV, 1 V) stemmer for det omforente forslaget.



Bydel Grünerløkka
Bydelsadministrasjonen
<http://www.bga.oslo.kommune>

Postadresse: Telefon: 02 180
Postboks 2128 Grünerløkka Telefaks: 23 42 26 01
0505 Oslo
e-post: postmottak@bga.oslo.kommune.no

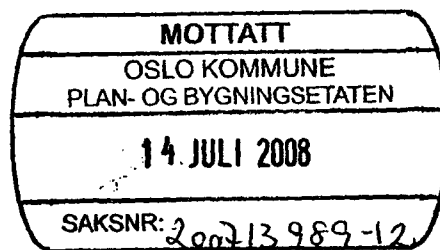
Med hilsen

Eigil Jakobsen
sekretær
Teknisk- og miljøkomiteen

Godkjent og ekspedert elektronisk



Oslo kommune
Samferdselsetaten



Samark AS
Knut Østby
Frognerveien 22
0263 OSLO

Deres ref.:

Vår ref. (saksnr.):
200802009-3

Saksbeh.:
Astrid Ådnanes, 23 49 30 92

Dato: 10.07.2008

Arkivkode:
512,1

PLANSKISSE HASLEVEIEN 10 - ANMODNING OM FORHÅNDSUTTALELSE

Det vises til varsel om ovennevnte. Samferdselsetaten har følgende bemerkninger som det må tas hensyn til ved videre bearbeiding av planforslaget:

Sinsenveien

I planskissen foreslås det offentlig vei med parkering i del av nåværende trase for Sinsenveien som i vedtatt reguleringsplan for ombygging av Carl Berner plass er regulert som parkområde med langsgående fortau.

Samferdselsetaten kan ikke akseptere den foreslåtte løsningen. Bakgrunn for dette er følgende:
----- Offentlige kjøreveier som ender blindt skal etableres med snuplass (ikke inntegnet på foreliggende plankart).

- Etaten kan ikke godta tverrstilt parkering i gate.
- Etter hva vi kan se bryter forslaget med intensjonen i vedtatte reguleringsplan for Carl Berner plass om å lede fotgjengere i en tydelig og trafikksikker gangtrase, som snarvei mellom Trondheimsveien og Sinsenveien (i eks. trase for Sinsenveien som nedbygges).
- Vi kan ikke se at det er behov for å anlegge en offentlig kjørevei for å betjene angjeldende eiendom med adkomst og parkering.

Plankartet forutsettes rettet opp mtp. å finne en akseptabel adkomstløsning fra Sinsenveien. Trafikksikker gjennomgangsmulighet for fotgjengere må sikres.

Hasleveien

Etter hva vi kan se berører ikke planforslaget direkte den gjeldende regulering av Hasleveien. I illustrasjonen av forslaget vises imidlertid en løsning med to-sidig gateparkering og noe udefinert fortau (veibredder ikke målsatt). Vi gjør oppmerksom på at Hasleveien i dag er regulert med en samlet veibredde på 13 meter. En framtidig løsning må forutsettes anlagt med to-sidig fortau. Dette innebærer at regulert gatebredde må utvides for å gi rom til eventuell langsgående parkering. Ut fra veiens rolle som hovedsamlevei er Samferdselsetaten skeptisk til dette.

Det forutsettes anlagt maksimalt ett avkjørselspunkt mot Hasleveien.

I fht. varelevering forutsetter vi at det er tilstrekkelig manøvreringsareal for store kjøretøyer. Det er viktig at manøvreringsarealet markeres tydelig mot offentlig fortau, fortrinnsvis ved å etablere et fysisk skille på minimum 1,0 - 1,5 meter.



Samferdselsetaten

Besøksadresse:
Strømsveien 102
Postadresse:
Postboks 6703 Etterstad
0609 OSLO

Telefon: 02 180
Telefaks: 23 49 30 09

E-post: postmottak@sam.oslo.kommune.no
Internett: <http://www.sam.oslo.kommune.no>

Bankgiro: 6004.06.55045
Org.nr: NO 976 062 035

Dokumentasjonen av planforslaget må vise manøvrering også for kjøretøy som kommer fra Trondheimsveien. Det må unngås en løsning der større kjøretøyer rygger i Hekkveien.

Trafikale vurderinger

- I saken angis det at "Trafikkøkning lokalt kompenseres av trafikkreduksjon i Trondheimsveien som følge av overordnede planer og reguleringsplanen for Carl Berner plass..."

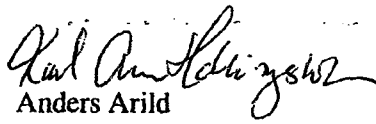
Vi savner en nærmere redegjørelse for de trafikale konsekvenser som følge av planforslaget. Vi understreker spesielt nødvendigheten av at analysen inkluderer trafiksikkerhetsvurderinger knyttet til forholdene rundt avkjørsler og varelevering. Framtidig trafiksituasjon må sees i sammenheng med iverksatt reguleringsplanarbeid for tiliggende eiendommer.

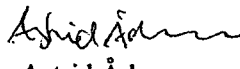
Annet

- Vi forutsetter at parkeringsnormen for Oslo legges til grunn både for bil- og sykkelparkering.
- Utnyttelse til forretning vil generelt medføre en høy bilturproduksjon. For å sikre en øvre grense på utbygget forretningsareal må reguleringsbestemmelsene spesifisere tillatte omfang.
- Plankartet må inkludere gjeldende regulering (linjer). Videre må avkjørselspunkt framgå.

Dersom det er spørsmål til ovenstående vennligst ta kontakt med Samferdselsetaten. Vi vil komme tilbake med ytterligere bemerkninger ved offentlig ettersyn.

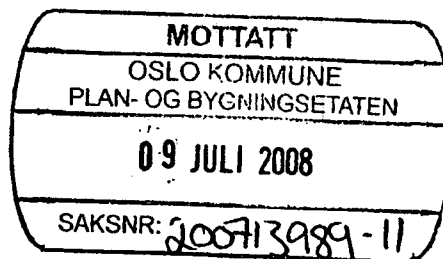
Med vennlig hilsen


for Anders Arild
seksjonssjef


Astrid Ådnanes
overingeniør

Kopi: Plan- og bygningsetaten

SAMARK AS
Knut Østby
Frognerveien 22
0263 Oslo



Oslo, 7. juli 2008

Planskisse Hasleveien 10

Vi viser til brev datert 30. mai.

Som representant for eierne av Trondheimsveien 135 ønsker vi å kort å tilkjennegi vårt syn i denne sak.

Vi er av den oppfatning av et punkthus på 12 etasjer blir svært fremtredende i landskapet og ikke passe inn med øvrig bebyggelse. Det vil ødelegge utsikten for flere av områdets brukere, både for beboere og for næringsvirksomhet bl.a. i våre lokaler. Det bør tas hensyn til hva andre aktører i området har fått tillatelse til og søkes å opprettholde en enhetlig profil.

Vi støtter ikke en evt utbygging av et punkthus i 12 etasjer.

Med vennlig hilsen
for
Trondheimsveien Eiendomsinvest KS


Thomas Holtan Leskovsky

Kopi:
Plan og bygningsetaten v/saksbehandler Magnus Boysen

